



En riktigt tyst kombination. Terhi 380 med Torqeedo Travel 1103 C elmotor har en räckvidd på nästan 20 Nm vid marschhastighet.

Rent och tyst med eldrift

En elmotor på jollen är ett bra alternativ för den som vill ha lugn och ro i naturhamnen. Motorn är enkel att hantera och stuva. Den enda stora haken är priset. Text & foto: Lars-Åke Redéen

ELUTOMBORDARNA ÄR VÅL etablerade på båtmarknaden och de har snabbt fått en rejäl marknadsandel. I Sverige såldes förra året över 1 000 elutombordare.

Argumenten för att köpa elutombordare i stället för en traditionell bensinmotor är flera. De är väldigt enkla att hantera, servicekostnaderna är minimala och eftersom elmotorerna inte innehåller olja eller bensin så kan de enkelt stivas ombord.

En elutombordare som ersätter en 3 hk bensinmotor kostar cirka 24 000 kr. Det kan jämföras med en fyrtakts bensinmotor som kostar från cirka 8 000 kr. Skillnaden är så stor att den inte går att motivera med lägre driftskostnader utan det måste till andra argument.

Driftskostnaderna är väsentligt lägre för elmotorn. Att ladda ett batteri på 1 kWh kostar cirka 1 kr medan bensinen blir allt dyrare för varje år. Dessutom

tillkommer servicekostnaderna för en bensinmotor medan en elmotor i princip inte behöver någon service.

VI HAR TESTAT en Torqeedo 1103 C på en mindre plastbåt, en finskbyggd Terhi 380. Båten är en enkel och helt öppen roddbåt som är avsedd för utombordsmotor på 2–6 hk.

Travel 1103 C är tyska Torqeedos nya toppmodell bland företagets bärbara utombordare

och en av marknadens dyraste elmotorer i sin klass. Den ersätter en tidigare modell och har fördelar som tystare gång tack vare direktdrift. Effekten är motsvarande en 3 hk förbränningsmotor med bra vridmoment (råstyrka). Motorn har en dragkraft tillräcklig för en båt på 1,5 ton medan vår testbåt bara väger knappt 100 kg.

Att köra båt med elmotor är nästan löjligt enkelt. Travel 1103 C består av tre delar – rigg, batteri och rorkult. När dessa har mon-



Hela paketet för en Torqeedo Travel 1103 C. Från vänster dödmansgrepp med magnet, sprint till batteriet, rigg och batteri.



Elmotorn är extremt enkel att använda. På den lilla skärmen finns information om kvarvarande laddning, fart med mera.

Torqeedo Travel 1103 C

Effekt:	1100 W
Vikt motor:	8,9 kg
Batteri:	916 Wh, 29 V, 31,5 Ah
Vikt batteri:	6,0 kg
Laddtid:	12 timmar för tomt batteri
Rigg:	Kort eller lång
Pris:	23 900 kr
Info:	www.torqeedo.se

Fakta Terhi 380

Längd:	3,80 m
Bredd:	1,50 m
Vikt:	98 kg
Personer:	4
Skrov:	ABS-plast
Pris:	16 500 kr
Info:	www.terhi.fi

terats, vilket tar någon minut, är det bara att starta motorn med ett tryck på en knapp och vrida på "gasen". Motorn drar igång tyst och omedelbart.

När man väl har kommit iväg ut på sjön är tystnaden det bestående intrycket och den stora behållningen. Motorn hörs i princip inte alls förutom ett svagt surrande vid vissa varvtal, främst vid hög effekt. Det som hörs är vattnet som slår mot fören och ett plaskande vid akterspegeln. En elmotor saknar dessutom utsläpp så det finns inget avgasol eller liknande.

Räckvidden med det batteri på 916 Wh som vi har testat anges till 6 timmar vid 3 knop och 50 minuter vid toppfart 5,5 knop. Toppfarten för motorn monterad på en Terhi 380 blev cirka 4,5

knop medan marschfarten blev 3,5 knop. Därmed har vi en räckvidd på cirka 20 Nm vid 3,5 knop, vilket mer än väl täcker behovet när man vill ta en mysig runda en fin sommarkväll eller låta barnen köra med jollen i en naturhamn. Motorn är helt vattentät enligt IP67 och har två års garanti för fritidsbruk.

TRAVEL 1103 C är smidig att hantera. Vi har valt att ta med motorn hem efter varje körning. Antingen kan man stuva hela motorn i bagaget eller plocka isär den. Vikten är dock inget större problem. Totalt väger den cirka 15 kg.

Uppbyggnaden med plast och aluminium känns stabil, men det gäller att vara lite försiktig när man sätter rorkulterna på plats så

att plasten inte bräcks. Detsamma gäller de sladdar som kopplas mellan batteriet och rorkulterna. Kopplingarna kunde ha varit bättre. Ett plus får Torqeedo för att man kan ansluta ett USB-uttag på motorn, vilket är bra för den som vill kunna ladda en kamera eller mobiltelefon.

Eftersom batteriet är en separat enhet är laddningen enkel via ett vanligt vägguttag. Ett helt tomt batteri tar cirka tolv timmar att ladda till 100 procent, men ofta kanske man bara har kört ur en del och vill toppladda. Den som vill kan även ladda med solcell.

Motorn har integrerad dator med GPS som beräknar räckvidden och ger tydliga besked på en instrumentpanel på rorkulterna. Den är helt omställbar mellan

fram och back och har ingen risk för oljeutsläpp.

De miljömässiga fördelarna med en elmotor är enkla att upptäcka. Mindre roligt är det att läsa om produktionen av litiumjonbatterier, det vill säga den sort som de flesta stora tillverkare använder. Den diskussionen delar dock Torqeedo med många andra elmotortillverkare och på sikt kommer det förhoppningsvis en lösning även på dessa mycket viktiga frågor.

EKONOMIN ÄR DEN andra viktiga frågan. Den som köper en bensinmotor klarar sig undan med en tredjedel av priset. Den som i stället satsar på elmotorn får betala ett högt pris, men fördelarna är tydliga och enkla att ta till sig. ☺