

Hög komfort med el eller diesel

Med sitt slanka skrov och låga motstånd i vattnet är den klassiska snipan lättdriven och därmed som gjord för eldrift. Även en dieselmotor fungerar bra, men för de som väljer el blir det en helt utsläppsfri färd. Text: Lars-Åke Redéen Foto: Robert Dahlberg

LÅNGSAMMA BÅTAR MED lågt motstånd i vattnet har alltid haft en låg energiförbrukning. Segelbåtar och snipor är bra exempel på detta. Båda är riktigt snåla med bränslet och kan klara sig med ett par liter i timmen vid marschfart.

Den som vill ha en eldriven båt kan med fördel välja någon av dessa båda båttyper. De argument som gör att en del tvekar för att gå över till el är främst priset och säkerheten att veta att man tar sig i hamn om något händer, om det till exempel blåser upp och man vill vara säker på att komma i hamn.

Snipor används idag oftast för dagsturer i vackert väder och passar därför utmärkt att köras på el. Vi har provat Långsjösnipan med

både el och diesel en blåsig och regnig dag i norra Bohuslän.

För att börja med själva båten så är Långsjösnipan så nära en klassisk snipa man kan komma. Båtbyggeriet ligger vid Fjällbacka där all montering av båtarna görs medan skroven tillverkas vid egna produktionslinjer i Polen.

Både Långsjösnipan (18 fot) och Snipan av Musö (22 fot) tillverkas av André Nordhvalen med sitt företag Långsjö Båtbyggeri. Båda modellerna är i klassisk stil med en öppen sittbrunn och rorkult. Rattstyrning finns inte ens som tillval. De är breda och sjövärdiga med hög lastkapacitet. Byggtakten är 20-30 båtar per år.

- Vi började bygga sniporna i liten skala 2013 och levererade den första 2014. Därefter har det ökat. Långsjösnipan började produceras 2007 i min frus släkt och vi tog över produktionen 2019. Vi håller båtarna strikt konservativa som snipor ska vara enligt traditionen, säger André Nordhvalen.

22-FOTAREN SOM VI provkörde är väl tilltagen med plats för det mesta som man behöver ha med sig på en båttur. Den byggs nästan alltid med mer kundanpassningar än Långsjösnipan och skräddarsys mer för köparen. Här är även högre marschfart möjligt (upp till 12 knop med Vetus 52 hk). ➔



Långsjösnipan (18 fot) med Snipan av Musö (22 fot) i bakgrunden.



Båtbyggaren André Nordhvalen föredrar klassiska snipor. Han är båtbyggare i fjärde generationen.

Fakta Långsjösnipan Classic

Längd: 5,6 m
Bredd: 2,3 m
Djup: 0,7 m
Vikt: 1000 kg (beroende på motorval)
Pris: från 429 900 kr
Info: www.langsjobat.se

Fart och förbrukning

Långsjösnipan med Vetus E-line 5000. Batteribank 200 A litiumjon.

Varv/min	Fart knop	Förbr. A	Körtid tim	Räckvidd sjömil
500	2,9	6,8	29	85
500	3,5	9,4	21	74
700	4,0	12,8	15	62
800	4,5	18,7	10	48
900	4,9	25,3	8	48
1000	5,1	34,0	6	29
1100	5,3	43,0	4,5	24

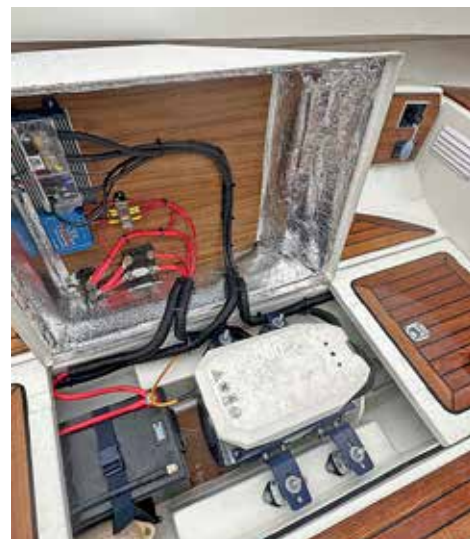




Hela den elektriska drivlinan i Långsjösnipan på 18 fot. Batterierna är monterade för om motorn.



Elmotorn Vetus E-line 5000 är en kompakt enhet med luftkylning och kylflänsar.



Kablaget till elmotorn är monterat i motorhuv.



Snipan av Musö (22 fot) är systemmodell till Långsjösnipan. Även den finns med alternativt diesel- eller elmotor.

Långsjösnipan med eldrift är en tyst och komfortabel båt. 200 A batteribank ger en räckvidd på 48 sjömil i 4,5 knop.

Körmässigt uppfyller snipan alla traditionella förväntningar på en trygg och stabil båt där man sitter nära vattnet. Rorkulten gör den lättmanövrerad och dieselmotorn tuffar på tyst och lugnt. Ett extra trimplan (tillval) monterat på häcken gör att toppfarten blir 7 knop. Vi föredrar dock att köra den här typen av båtar i ren displacementsfart, då både bränsleförbrukning och ljudnivåer är låga.

Det som orsakar mest ljud är badstegen med sitt porlande ljud. I standardutrustningen ingår "hackebräda" för rorkulten, den enklaste formen av autopilot.

LÅNGSJÖSNIPAN PÅ 18 fot körde vi i två versioner med elmotor respektive dieseldrivlina. Båten skjuter fart utan problem och är enkel att hantera. Enda svagheten hos snipor som den här är när man ska backa, det gäller att veta hur rodret står så att båten inte stannar upp helt. Byggkvaliteten är hög även i små detaljer.

Dieseln var en tvåcylindrig Vetus på 16 hk, men båten säljs även med en tvåcylindrig Lombardini på 18 hk. Tidigare har den levererats med en Nannidiesel på 14 hk, som var

mer högvarvig och gav en fart på 5 knop vid 2 500 varv/min.

Vetus dieselmotor på 16 hk är tyst och lågvarvig. Den har gott om effekt för båttypen, vilket innebär att man kan ha en lite större propeller och därmed minska varvtalet. Vid

1 500 varv/min gör 18-fotaren 5 knop.

Med en elmotor, i det här fallet en Vetus E-line

5000, blir båten ännu tystare eftersom allt motorljud försvinner. Reglaget är en liten spak som inte ger samma känsla som ett traditionellt gasreglage, men det är en vane-sak. I vissa snipor blir monteringen med elmotor så låg att durken kan göras helt plan. André Nordhvalen har i Långsjösnipan valt att behålla en motorhuv för att få plats med elmotorn, som är luftkyld med fläkt och kylflänsar. Övre halvan av motorhuset blir ett bra torrt stuvutrymme medan Snipan av Musö går att få med helt plan durk.

När man öppnar motorluckan är allt rent och prydligt med en elmotor, laddare och kablage. Det enda som kan behöva smörjas är själva propelleraxeln som bör få lite fett mest för att gummitätningarna inte ska åldras.

"De typiska kunderna är ofta seglare som är färdiga med att segla upp och ner längs Västkusten."

De stora skillnaderna mellan el och diesel handlar främst om komfort (lågt eller inget motorljud) och om utsläpp när man kör båten. 50 procent av båtens utsläpp uppstår vid produktionen i båtfabriken, enligt en livscykelanalys från Icomia (International Council of Marine Industry Associations) som publicerades 2023.

EN ANNAN FÖRDEL gäller servicen. En dieselmotor kräver service varje år medan elmotorn är i det närmaste helt underhållsfri.

Långsjösnipan med elmotor förbrukar cirka 2 kW i timmen vid en marschfart på 5 knop. Batterierna är antingen bly eller litiumjonbatterier (tillval). Blybatterierna väger totalt 250 kg och kostar 29 000 kr medan litiumjon tar hälften så mycket plats och är mycket lättare.

Litiumjonbatterierna är på 48 V och kostar 20 000–25 000 kr per styck. Livslängden är upp till 6 000 cykler, vilket bör räcka i väldigt många år. Laddningen kan ske via ett vanligt uttag från 6A.

Långsjösnipan Electric på 18 fot kostar från 399 900 kr inklusive litiumjonbatterier på totalt 10 kWh (200 A). Däremot är startpriset på el- eller dieselvsnipa detsamma (329 900 kr). Det som gör Electric dyrare är batterierna. ☺