



FRAMTIDENS GLIDARE

Med bättre batterier från Kina blir iSloop Rapida 666 både snålare och tystare än en dieseldriven snipa. Utan att du behöver pruta på fart, räckvidd - eller ekonomi.

TEXT MIKAEL MAHLBERG FOTO MAX CARLGREN



▲ De två svetsade, vattenskyddade aluminiumlådorna rymmer vardera 10 kWh batterier. Totalt 20 kilowattimmar och 160 kilo.



▲ Elmotorn från holländska Belmarine leverar 20 kW och ryms under motorkåpan. Kylvattnet kommer från sjön.



▲ Föraren har en liten display som visar batteriets laddning, hur mycket effekt som tas ut ur motorn och räckvidd.



▲ Holländska iSloop Rapida 666 är en så kallad tender, en slags modern snipa, med bekväm inredning. Sofforna rymmer gott och väl åtta personer.

Räckviddsångest brukar förknippas med eldrivna fordon, men den här gången slår den till när jag sätter mig i redaktionens fossilbränsle drivna Buster Magnum. Tio minuter efter avfärd inser jag att vi aldrig tankade efter vintervilan. Bara en av bensinmätarens lysdioder lyser.

Sjömacken är, som ofta i skärgården, långt bort. Först när jag lagt till vid bryggan i Svindersviken utanför Stockholm och får syn på dagens testobjekt försvinner klumpen i magen.

iSloop Rapida 666 är nämligen något så ovanligt som en eldriven båt med räckvidd och fart som matchar fossildrivna motsvarigheter. Denna holländska, öppna glidare levereras normalt med en 42 hästar stark dieselmotor. I motorlådan på vår testbåt sitter istället en elmotor på 20 kilowatt, vilket motsvarar knappt 40 hästar. Det räcker till en toppfart på tolv och marschfart på sju knop.

Med oss på bryggan är testbåtens beställare och mannen bakom eldriften, Benny Lindbrandt. En uppfinnare och motorkonstruktör som bland annat ritat kompressorerna i Mercurys Verado-motorer. När han skulle köpa en glidarbåt stod eldrift på önskelistan, men inte med de tunga och ålderdomliga bly-syrbatterier som de flesta elbåtar har. Benny öppnar luckan till Rapidas aktersoffa och pekar på två plåtlådor i aktern. Dessa vattentäta rostfria boxar är fullpackade med effektiva litiumjonbatterier på tillsammans 20 kilowattimmar. Denna energitäta batterityp sitter även i mobiltelefoner eller elbilen Tesla och

ger en räckvidd på 40 sjömil i sju knop, eller en körtid på fem-sex timmar – alltså tillräckligt för att slippa ladda om du ger dig ut på en dagstur.

Problemet med litiumjonbatterier har hittills varit prislappen, speciellt till sjöss. De flesta elbåtar, till exempel Nimbus nya elbåt (se nr 1/16) använder små batteritillver-

▲ Skrovet är halvplanande med ett plant gångläge. Bäst och snälast går det upp till sju knop.



▲ Benny Lindbrandt är en minst sagt engagerad kund. Det är han som tagit fram hela drivlinan till Rapida 666, vilken framöver kommer att erbjudas i denna elversion.

kare och går via mellanhänder, vilket ger höga priser. Benny Lindbrandt har istället vänt sig direkt till en stor kinesisk batterifabrik och därefter låtit en holländsk elektriker montera ihop motor och batterier. Resultatet är att denna elversion av iSloop Rapida 666 kostar lika mycket som en med dieselmotor. Den bravaden torde iSloop än så länge vara ensamma om i båtbranschen.

Jag vrider om startnyckeln och motorn startar – förstas ljudlöst. Med en lätt knuff på gasreglaget glider vi ut ur hamnen och iväg in mot Stockholms centrala delar. Det enda som hörs är kluckandet från vågorna mot skrovet och ett lätt vinande från propelleraxeln. Som gammal snipägare uppskattar jag att slippa höra det skarpa smattrandet från en dieselmotor. Här kan jag samtala i normal ton med Benny, som sitter i försoffan.

iSloop Rapida 666 är nu förstas ingen snipa, eftersom den har akterspegel och halvplanande skrov. Med gasen i botten trycker elmotorn upp oss i tolv knop. Men då tar batteriet slut snabbt, räckvidden minskar till cirka 9 sjömil, och fartvinden drar in över den helt öppna sittbrunnen. Bästa hastigheten är sex-sju knop.

I det eleganta, grå skrovet ryms ett bekvämt möblemang. På de två sofforna som löper längs relingen och möts i fören sitter sex-sju personer bekvämt. Sargerna är höga och ger vindskydd om man vill lägga sig ned och sola. I aktern går det att flippa förarsoffans ryggstöd framåt så att det bildas en stor solbädd. Som glidare för soliga dagar är inredningen utmärkt. Kapell står på extrautrustningslistan,

Jag vrider om startnyckeln och motorn startar – förstas ljudlöst



▲ Det holländska varvet har fått till de små, viktiga detaljerna som ger lyxkänsla. Ändå är priset på cirka 450 000 kronor konkurrenskraftigt jämfört med andra elektriska båtar i samma klass.



▲ Det närmaste vi kommer Hollands kanaler hemma i Stockholm är kanske Svindersviken, där husbåtarna liksom i Amsterdam ligger på rad. Testbåten verkar trivas oavsett farvatten.

FAKTA

**ISLOEP
RAPIDA 666**

TEKNISK INFO

- Längd** 6,66 meter
- Bredd** 2,25 meter
- Vikt** 1150 kilo
- Motor** 20 kW Belmarine elmotor
- Batteripack** Litiumjon, 96V - 200 A, 20 kWh
- Pris** cirka 450 000 kronor
- Räckvidd** 40 sjömil

TESTKÖRNINGEN

- Last** 2 personer
- Motor** 20 kW elmotor
- Fart** 12 knop

VÅRT ATT NOTERA

- + Tyst
- + Rent
- + Häftigt
- Lång laddningstid med landström

OUTSPÅTT

Holländska iSloep är först med att erbjuda en eldrift med prestanda OCH pris som matchar dieselmotorer. Resultatet är en tyst, luktfri och överlägset bekväm gång. Varför välja diesel?

KONTAKT

isloep.se

och kan vara en klok investering. Till skillnad från forna dagars snipor med ruff och vindruta är iSloep likt de flesta så kallade tenders helt öppen och åkturen kan bli kylig när vinden ligger på.

Efter en timmes testtur vänder vi tillbaka till bryggan, utan att testa den utlovade räckvidden på 40 sjömil. Testbåten anlände nämligen från Amsterdam dagen innan – ironiskt nog utan fulladdade batterier och fungerande batteriladdare. Det visar sig att batteriladdaren på 35 ampere inte funkar med vår vanliga 230 volts landström. I framtida versioner får Rapida 666 därför en något långsammare 20 ampere laddare. Att ladda fullt tar ungefär åtta timmar

och batteriet klarar 2 000 cykler utan att förlora i effekt. Med tanke på att medelanvändare är ute tolv (!) dagar om året lär alltså livslängden knappast vara ett problem. Och när batteriet väl tar slut lär priset på litiumjonbatterier ha sjunkit så pass att en dieselmotor, om de ens finns längre, är mycket dyrare.

Jag och Benny glider tillbaka mot bryggan under ivrigt samtal om framtidens båtliv, istället för att stirra tysta som i många snipor där dieselmotorn har monopol på konversationen.

På en sådan här glidare är eldrift framtiden. Det fina med Rapida är att de erbjuder den redan idag – och till samma pris som fossilversionen. ❗



▲ Testturen sker på ett vårvintrigt Östersjön, men även en blåsig sommardag kan det bli kallt i öppna båtar. Tillbehöret kapell är en vettig investering.