



BÅTSPECIAL!

Svenska elbåten är redo för produktion

elbili SVERIGE

NR 4 • 2021 • PRIS: 89 KR • 99 NOK

VW ID 4 och Skoda Enyaq

→ Duellen!

Plus: Audi Q4 e-tron. Tre heta suvar som alla delar samma grundarkitektur – vi har kört dem.



Som första tidning i Sverige kör vi nya Q4 e-tron!



LÅNGKÖRNING:
– TILL ABISKO MED AUDI E-TRON GT

BATTERIBYTE
DUBBLADE
RÄCKVIDEN

SÄRTRYCK!

SHOOTING
BREAK E-HYBRID

**Nybils-
listan**

Den kompletta guiden över alla rena elbilar på marknaden

TIDSAM 2505-04 04
388250 508907
RETURVECKA 22

KIA EV6 – NÄSTA GENERATIONS ELBIL • TEST: VIKBAR ELCYKEL
• VERKSTADEN VILLE HA 88 000 KR – VERKLIG KOSTNAD: 6 000 KR

Elbåtar

STRANA BOATS

Svenska Strana →→→ redo för lansering





Text:
Fredrik Sandberg.

Foto:
Peter Gunnars.

I många år har Orust E-boats jobbat för att få fram en eldriven fritidsbåt med en lite lyxigare känsla. I sommar ska de första kunderna få sitt exemplar. Vi åkte till västkusten för att provköra.



Orust på västkusten hade en gång en mängd skeppsvärv. De flesta har konkurrerats ut och är ett minne blott. Men nu spirar det på västkusten. Elektrifieringen ger nya möjligheter och nya marknader. En kylslagen marsdag tog vi oss till Orust E-boats, och fick som första utomstående provköra den inhemskt utvecklade båten som döpts till Strana.

Inhemskt om man räknar med Norge i ekvationen. Strana Boats är en del av ett konsortium med norska ägare – motorn kommer exempelvis från SeaDrive, som är ett norskt bolag. Batterierna är dock från svenska Micropower. Mer om det senare.

Eldsjälen bakom projektet är Arne Lindström som drivit projektet i många år. Skrovdesignen står Ocke och Ted Mannerfelt på Mannerfelt Design Team för.

Och nu är den redo för prime time. Strana vill leverera första båten till kund redan i sommar.

Strana är en så kallad leisure-boat, alltså en vackert-väder-båt som är tänkt för sköna sommardagar på havet.

Här finns gott om utrymme för många passagerare som kan sitta och lata sig på däck, äta en bit mat och ta ett dopp från båten. Väderomslag kan gå fort på sjön, det finns därför ett kapell som kan fällas upp över sittgruppen.

Den eleganta konstruktionen kan liknas med en kombination av en kanot och en surfingbräda. Kanoten fram, och surfingbrädan bak. Allt för att båten ska gå så smidigt som möjligt i vatten. Den kommer med två olika stora batterier, på antingen 20 eller 40 kWh.

– I somras körde jag Göta kanal på en laddning med stora batteriet, säger Gordon Strömfelt som är ansvarig för laddningen på Strana.

19 landmil är alltså inga problem för båten.



Gordon Strömfelt och Arne Lindström visar utrymmena under bakkre sittdynan. Skärmen till höger kommer att bytas ut till en större som då även visar batteriets laddningsstatus och andra data.





”Motorn är ett drev/pod. Den snurrar runt sin egen axel vilket gör det möjligt att finjustera styrningen.”



– Den trippen kostade bara 50 kronor i elkostnad, säger han.

Motorn på 7,5 kW är i denna förserieversion monterad som en traditionell motor med propellern bakåt, men ska på kommande båtar monteras med propellern fram och dra båten. Det gör att verkningsgraden kan ökas ytterligare. Båten kommer finnas med 7,5 kW som förseriebåten samt med 15 kW motor.

Motorn är en elmotorpod som kan rotera runt sin egen infästningspunkt med azimuth, det finns alltså inget behov av roder, och elpoden står både för framdrift under gång och som bogpropeller vid tilläggning. Med en joystick kan styrningen enkelt justeras för att båten ska agera precis i den riktning man önskar i vattnet.

Vi sjösätter skönheten i slutet av mars. Inte direkt säsong. Det blåser. Det är kallt. Men det är en härlig känsla att få komma ut på det salta vattnet.

Gordon Strömfelt har båtsläpet kopplat till sin Tesla Model X och backar ut båten som kommer i sjön och vi hoppar i.

Vi får en demonstration hur den fungerar av Arne Lindströms son, Daniel Lindström, som varit med och byggt båten vi testkör. Efter ett par varv i vågorna tar jag

över joysticken, som man styr båten med genom vågorna.

Enkelheten är bedräglig, det tar några minuter innan man får kontroll över farkosten. Det krävs små rörelser och styrningen är väldigt precis och känslig. När den är någorlunda på plats styr jag runt en kobbe med ena ögat på sjökortet som finns på en mindre skärm/plotter vid styrspaken.

På slutversionen ska det finnas plats för din telefon framför joysticken, där du med Stranas egen app kan få detaljerad information om laddstatus, förbrukning, räckvidd etc. Plottern kommer vara integrerad i mittkonsolen.

Jag kör ingen långtur i det bitande vädret, men jag får snabbt kontroll. Det är uppenbart en enkel båt att köra och navigera med. Det är inte svårt att tänka sig hur härligt det är en varm och solig somardag att ljudlöst (nästan i alla fall – nu hör man motorn, men den kommer att bli tystare) glida fram över vattnet.

Men båten är inte billig. Det är en lyxigare kryssare som med lilla batteriet kostar närmare en miljon kronor. Vill man ha dubbla mängden energi får man hosta upp ytterligare drygt 300 000 kronor.

– Vi tittar på att ha båtdelningstjänster. Att du genom appen kan hyra båten för en timme eller en dag. Du låser upp båten genom telefonen och får en dag på sjön, säger Gordon Strömfelt.

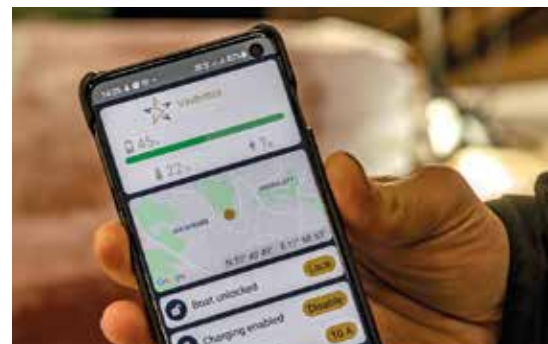
När det kommer till laddning har gänget bakom Strana Boats initialt tänkt sig att den ska laddas vid bryggan över natten. Med enfas 16 ampere.

En härlig båt att glida runt i en vacker sommar-dag. Gott om plats att slappa på, och njuta av tystnaden. Marsvädret var dock inte speciellt inbjudande. Men en kul körning blev det.





Magnus Johansson utvecklar batteripacket. Modulerna kommer från svenska Micropower. Självklart har Strana en egen app. Poden under båten vrids runt sin egen axel.



”I framtiden kanske till och med cellerna produceras på hemmaplan.”

– Räckvidden räcker för en dag på sjön. Vi ser inte initialt behovet av snabbaddning. Men senare kan man tänka sig 22 kW-laddning, vilket laddar upp det stora batteriet med 40 kWh på två timmar. Laddinfrastrukturen vid sjön är inte den bästa heller i dagsläget, säger Gordon Strömfelt.

De första kunderna ska som sagt få båtarna i sommar. Det är med andra ord bråda dagar.

– Vi har större intresse i Norge än i Sverige, de har ju kommit längre med eldrift.

Naturligtvis. Vi blir alltså omkörda av norrman även när det kommer till båttransporter. De leder inte bara in utvecklingen av eldrivna bilar.

Efter provkörningen tar vi oss till lokalen där båten ska byggas. Formen är klar. Gjutningen drar snart igång.

Strana är en av de första större eldrivna båtarna som kommer ut på marknaden. Och de behövs. Båtmotorer drivna på fossila bränslen skitar ner i vatten som vi sedan hämtar dricksvatten och mat ifrån. Fritidsbåtar står för en inte oansenlig del av detta.

– Det går att se på botten sedimentet hur bra en sommar har varit. Har det varit en bra sommar, med vackert väder är föroreningarna

större, säger Arne Lindström.

– Vi behöver elektrifiera snabbt.

En nyckel till att få fler elbåtar ut på marknaden är batterierna i båtarna. 20 kWh kostar över en kvarts miljon för kunden. Små båtbyggare kan inte köpa de gigantiska volymerna som bilindustrin kommer åt vilket ger högre kostnad för batteriet.

Orust e-Boats köper sina batterier från svenska företaget Micropower. De köper in celler från Samsung och tillverkar batterimoduler, som sedan byggs samman till ett komplett batteri som placeras i båten.

Vi besöker Magnus Johansson, som är ordförande i Elbil Sverige, arbetar på Nevs och en veteran i elbilsammanhang. I hans garage utanför Trollhättan hittar vi lådan som ska husera batterierna. Han är ansvarig för att konstruera batteripacket.

– Varje modul har en spänning på 3,7 volt, så det gäller att serie- och parallellkoppla batterierna för att få rätt spänning till motorn. Annars är det ett BMS – övervakningssystem – och laddare som ska till. Vi behöver ingen kylning av batterierna eftersom det är små effekter det rör sig om, säger han.

Strana är onekligen en inhemsk konstruktion. I framtiden, när Sverige har en egen cellfabrik i Skellefteå, kanske till och med cellerna produceras på hemmaplan.

– Vi har varit i kontakt med Northvolt så vi får se hur framtiden ser ut, säger Gordon Strömfelt.

Orust e-Boats har onekligen potential. Det är en vacker, lättkörd, tyst båt och tanken att ha den i båtpooler är mycket bra. Det gör det möjligt för fler att uppleva lyxen med eldrift till sjöss. ■



SNABBAKTA STRANA

Pris:

Från 1 000 000 kr.

Batterikapacitet:
20/40 kWh.

Deklarerad räckvidd:

Upp till 200 sjömil (370 km) i 5 knop.
65 sjömil (120 km) i 10 knop.

Laddning:

Enfas 3,7 kW.

Drivning:

Sea Drive 15 kW

Topp hastighet:
15 knop.

Antal platser:

6–8 personer.

Yttermått, LxB:
7 000x2 250 mm.

Vikt:

Cirka 600 kg, exklusive batteri och drivlina. 950 kilo med stora batterier.



STRANA
ELECTRIC BOATS

100% ELEKTRISK
0% KOMPROMISS

Ta chansen att titta närmare på Strana. Besök stranaboats.com för att få information och inbjudningar till mässor och provkörningar.



EN SOCIAL PLATTFORM FÖR EN HÅLLBAR LIVSSTIL TILL SJÖSS

Strana är en helt eldriven motorbåt som fullständigt förändrar synen på vad en båt är. Båten har ingen planingströskel, utan behåller sin position i vattnet oavsett ökning eller sänkning av fart. En social plattform skräddarsydd för gemenskap och äventyr på sjön. Njut av sjölivet i samklang med naturen. Inget störande motorljud. Inga föroreningar. Strana visar vägen för ett hållbart liv till sjöss, både över och under ytan. Båten är designad, utvecklad och tillverkad i Sverige. Bakom designen står Ted Mannerfelt på legendariska Mannerfelt Design Team.

mannerfelt
DESIGN TEAM

SeaDrive
Electric drivelines

www.stranaboats.com

FULL KONTROLL MED STRANA APP



Stranas App är själva nyckeln och via den är du ständigt uppkopplad med din fritidsbåt. Appen ger dig full kontroll på både räckvidd, statistik och historik. Den är en guide för dig när du är ute på havet likväl som en trygghet när båten ligger i hamn.

