

ELSNURRETEST



Vi testar: Elmotor Torqeedo 800 Travel

Information: www.watski.com

Grossist: Watski AB Malmö

Pris: 13 990 kronor



TESTAREN TYCKER TILL

"Skulle räckta till
många gånger"

Elmotorer kommer allt mer i takt med att batterierna blir lättare och med högre kapacitet. Med en liten lätt båt som jag hade på ett mindre vatten skulle jag mycket väl kunna tänka mig en sådan här elmotor som ensam drivkälla. Upplevelsen att bara ljudlöst susa fram är häftig. Det finns dock en hake och det är det höga priset, nästan **14 000** kronor är en hög insats. Det kan dock gå att räkna hem om man slår ut det över ett antal år, och ser på bensin, olja och servicekostnader. Hur länge batteriet lever vid flitigt laddande kan jag inte svara på. Det finns även finesser på snurrarna som slirkoppling på propellern, till och med en offeranod finns monterad. Torqeedon har fått tre utmärkelser på båtmässor runt om i Europa för sitt innovativa tänk.

Johnny Albertsson
johnny.albertsson@lrfmedia.lrf.se



Laddad lättviktare

DEN SER UT OCH KÄNNES lite som en plastleksak, den skiljer sig med andra ord rätt rejält från traditionella elsnurror som vi är vana att se dem. Den stora skillnaden i hanteringen är vikten. Den här snurrarna slänger du lätt upp på axeln eller bär i den medföljande förvaringssäcken och då pratar vi inklusive batteri. Den totala vikten med batteri stannar under 12 kilo för vår testade modell.

Allt i motorn består i princip av olika typer av lätt kompositmaterial och marinaluminium, vilket ger en lätt svajig känsla när man kör den. Det tar en kort sekvens innan styrning vid fulldrift fortplantat sig ner till den vridstarka propellern, det finns hela tiden en rörelse i hela snurrarna. Fördelarna är att den förutom låg vikt, klarar saltvatten och korrosion bättre än en traditionell elsnurra tack vare allt konstmaterial.

Rent driftmässigt lämnar den inget att erinra, den stora nylonpropellern har ett bra grepp i vattnet och all rörelse och fart går att justera ända ner till stillastående. Jag har använt den både som ensam motor och som "drivankare"

vid sidan av den ordinarie Yamahan på vår lilla redaktionsbåt. Då har den stått på sakta och hållit upp båten mot vinden så att man kunnat fiska av vassarna i lugn och ro, vilket annars krävt att man slängt i och tagit upp en plätt hela tiden, eller haft bensinmotorn igång på tomgång.

Laddning sker enkelt. Man drar ut en läspinne i nylon och tar med batteriet i fiskelådan och pluggar in där hemma, laddningen tar max tio timmar. Sprinten som läser batteriet borde däremot vara förankrad i snurrarna, för den är viktig, så att man inte tappar batteriet när man faller upp motorn (batteriet kostar **5 590** kronor).

Kapaciteten i det lilla batteriet imponerar, jag räknar med att den klarade av att driva båten i mellan 2,5-4 knop upp emot åtta-nio sjömil. Hur mycket ström som finns kvar kan enkelt läsas av på en mätare ovanpå batteriet. Torqeedon ger mest distans om den inte får driva på maxeffekt hela tiden, man känner när båten skjuter mest fart i förhållande till "gaspådraget", precis som på en bensinmotor.

OMDÖME



Stort nytänkande med en liten släng av miljö inblandat ersätter delvis användande av bensinmotor på sjön. På en mindre sjö räcker den som ensam drivkälla. Låg vikt gör hanteringen lätt. Mycket enkel att köra. Manövreras med väldigt bra precision i hamn som resultat. Bra vridmoment.



Ett par vitala sprintar som bryter driften och läser batteriet borde förankras i motorn för att alltid finnas till hands. Även ett dödsmanngrepp saknar jag trots att motorn inte är så väldigt kraftfull, den borde stanna om föraren faller överbord.