



# Den perfekte kombinasjon

## Med hybridmotor har Skager gitt snekkeidyll en ny dimensjon.

TEKST OG FOTO: JØRN FINSRUD

Som et alternativ til den støyende dieselmotoren tilbyr Skager nå hybridmotor som et alternativ. Dette er ikke en nyhet som appellerer bare til fremtidige kjøpere. Har du en Skager 660 fra før kan du til og med ettermontere hybridmotoren, for en prislapp på 69.000 kroner - inkludert batteripakke.

### Bedre kontroll

Dette høres så idyllisk bra ut at vi tar turen til Skagers produksjonslokaler på Stathelle i Bamble for å prøvekjøre hybridene. Tidligere har vi testet Skager 660 med dieselmotor, med gode resultater. Den nesten sju meter lange snekka fremstår som et robust alternativ med helstøpt innerskrog med praktiske

interiørløsninger. Skager har allerede vist seg å være lettkjørt, og svinger rundt sin egen akse når man kjører forover.

Vi kaster loss og setter ut mot skjærgårdsidyllen utenfor Stathelle. Det første vi merker oss med el-motoren er hvor kontant den reagerer når vi bakker og kjører framover. Dreiemomentet er faktisk her raskere med elektrisk motor, sammenlignet med dieselmotor. Ute av båthavna kobler vi inn dieselmotoren, som er en 18-hestekrefters Yanmar. Med en båt på godt under åtte meter og under 25 hestekrefter er dette en båt man kan kjøre uten båtførerbevis. Alternativt leveres den også med en 28 hestekrefters Yanmar. Begge motoralternativene kan leveres som hybridmotor.

### Enda mer sosialt

Å kjøre på elektrodrift er veldig behagelig, og gir et helt nytt båtliv når vi visper lydløst framover i fem knops fart og nyter

bølgeskulpene og vårsola som så smått har begynt å steike. Og enda bedre; vi kan snakke sammen uten halvveis å rope. Skager 660 er fra før av en sosial båt, med plass til ti mennesker, de fleste sittende rundt etter rekka, alle med god kontakt med hverandre. Interiørløsningen i Skager er som å samles om et rundt bord, man får det knapt mer sosialt. Elektromotoren blir prikken over i-en.

Skroget til Skager er klinkbygd, og man får derfor en herlig klukkelyd i skroget som man normalt ikke hører på grunn av motoren som overdøver stillheten. Den samme lyden finner vi på gamle skøyter som seiler, men her har vi ikke engang lyden av blafrende seil.

Når vi kjører med el-drift får vi 6,5 knop på full fart. Men da skal du være oppmerksom på at du tømmer batteribanken svært raskt. Den ideelle farten ligger på rundt fem knop.

Med denne farten skal du ha en driftstid på rundt fem



**INNOVATIVT:** Erling Riis Nilsen er fornøyd med at Skager er først ute blant norske båtprodusenter med hybridmotor.



**LANDSTRØM:** Etter fem timer ladning er batteribanken full og båten er klar for ny tur med el-drift.



**NESTEN SOM FØR:** Det er bare den lille el-motoren på utgående aksel som gjør den store forskjellen.

timer. Og roer vi enda mer ned har den tilsvarende lengre driftstid. Kjører vi full fart har vi cirka én times driftstid, sier Erling Riis Nilsen.

### Lader mens du kjører

Batteribanken har to lademuligheter. Du lader enten med dieselmotoren eller med landstrøm. Velger du landstrøm benyttes en kontakt som ligger i fremre tauskott.

Fordelen med hybrid fremfor ren elektrodrift er at man ikke er avhengig av ladestasjoner på enhver holme. Utryggheten som oppstår når man hele tiden må forsikre seg om at det er en lademulighet i nærheten, slipper du med hybrid.

– For hver time du kjører med diesel lader du en halv times driftstid på batteripakkene, sier Riis Nilsen. Med dieseldrift lades batteripakke underveis.

Fra batteribanken er helt tom til den er fulladet må du regne



**SOSIALT:** Skager er en usedanlig sosial båt, og lydløs drift gjør det enda bedre.

med fem timer ladning om du bruker landstrøm, så over natta er båten klar for ny tur med el-motoren.

Det gir en ekstra trygghet at startmotoren og dynamokretsen har et eget 12-voltsbatteri. Dersom man går tom for strøm på hybrididen har man alltid startstrøm for motoren.

Med fem knop har vi cirka tre fjerdedels utnyttelse i fire timer. Med full gass og 100 prosent utnyttelse har vi redusert batteritiden med en time, med bare 1,5 knop raskere, så man bør vurdere nøye før man gir det lille ekstra puffet.

## Mulighet for større kapasitet

Når vi åpner motorkassa finner vi hybridmotoren på utgående aksel på giret. Det er en elektromotor på 3,6 kilowatt. Hver av de fire batteriene har en kapasitet på 150 ampere. Skager bruker 12-volts AGM-batterier (absorbent glass mat) som er helt vedlikeholdsfrie. Disse batteriene har tørre fibermatter som ligger mellom blyplatene, og skal være et bedre alternativ til gelebatterier.

– Disse batteriene tåler også flere dype utladninger. Jeg vil anta at de begynner å tape effekt etter sånn cirka seks år. Utviklingen går nå fort, så jeg tror ikke det tar lang tid før vi



**KAN ETTERMONTERES:** Denne el-motoren gjør båten om til hybridbåt.

får en batteripakke som er enda gunstigere og mer effektiv, sier Riis Nilsen.

Skulle du lure, er batteriene inkludert i prisen om man velger hybridmotor. Men har du et bruk som tilsier at du kjører mye med elektrisk framdrift og lite med dieselmotor, kan du få batterier med 200 amperetimer. Regn da med om lag 4000 kroner ekstra.

Det eneste vi savnet på testbåten var en restindikator som viser hvor mange timer vi har igjen å kjøre med batteribanken.

## Batteriballast

Prisen for hybridalternativet er 69.000 kroner. Prisen er den samme om du velger ettermontering eller hybrid i den nye båten. De 69.000 blir da et tillegg på en standard båt, og standard båt med en ni-hester begynner på 269.000 kroner, forteller Nilsen. Med hybridmotor har du dermed en standard båt for 338.000 kroner. Skal du ettermontere hybrid er det elektromotoren som ettermonteres. Batteriene tar da over som ballast under stuerommet akter, på hver side av båten.

jorn@batliv.com



**BYSSE I MOTORKASSA:** Smart løsning som er nytt av året for Skager-båtene.

## Smart pantry-løsning

Skagers nye bysse i motorkassen er en fiks løsning. Under bordplaten har produsenten fått plass til vask og kokebluss og det er også rom for en kjøleboks, eller lager for bestikk og servise. Bysser har også tidligere vært utformet som «kjøkkenøy», men løsningen fabrikk har valgt i den lille båten gir god plass rundt motorkassen.



## Lesernes favoritt

Skager 660 er første hybridbåt som er produsert i Norge. I en avstemning under *Sjøen for alle* på Lillestrøm, valgte Båtlivs lesere Skager 660 Hybrid som messas mest spennende båt. Båten konkurrerte da med båter som Askeladden P66 og Viknes 1080 Sunbridge. I avstemningen var også Greenline hybrid med, og den fikk en sjetteplass.