



Elegancka klasyczna sylwetka łodzi Energy 23C Electric Semi Hybrid oraz ciekawe patenty na pokładzie zachęcają do żeglugi.

Test Energy 23C Electric Semi Hybrid. Łódź nie tylko do żeglugi w strefie ciszy

Wielkopolska, Jezioro Powidzkie, strefa ciszy, dookoła jachty żaglowe, omegi, rowery wodne, wędkarskie wiosłówki oraz... jedna motorówka. I wcale nie chodzi o łódź WOPR czy jednostkę policji, ale o prywatny niewielki jacht motorowy, który od kilku tygodni urozmaica krajobraz jeziora.

Jak zrealizować marzenie o łodzi motorowej na akwenu objętym strefą ciszy? Trzeba

się zainteresować jednostkami z napędem elektrycznym. Armator z Powidza wybrał ofertę gdyńskiej firmy Skeiron reprezentującej słoweńską stocznnię Alfastreet Marine. Dzięki jego gościnności, we wrześniu miałem okazję popływać nowym egzemplarzem jachtu Energy 23C Electric Semi Hybrid.

Testowałem już kilka jednostek z napędem elektrycznym, ale Energy 23C Electric Semi Hybrid z Powidza była pierwszą,

na której nie musiałem się martwić o stan akumulatorów i powrotną drogę do brzegu. Dlaczego? O tym za chwilę...

Energy 23C Electric Semi Hybrid to niewielka motorówka spacerowa do dziennej żeglugi (długość: 7,8 metra). Powstała na kadłubie wypornościowym, ale dostępna jest także z kadłubem ślizgowym i tradycyjnym napędem spalinowym. Ma niewielką dwuosobową kabinę, przestronny kokpit gościnny, dość krótki pokład dziobowy i wysoki dach nad kokpitem (podnoszony hydraulicznie). Wyglądem nawiązuje do weneckich tramwajów wodnych. Stalowe okucia oraz drewniane elementy wykończone na wysoki połysk dodają łodzi szyku i przywołują dobre skutnicze tradycje. Z kolei duża platforma kąpielowa i wygodny dwuosobowy materac na dziobie – to już elementy z nowoczesnych jachtów turystycznych.

W kokpicie jest stół z głębokimi uchwytami na napoje. Obniżając go i rozkładając materac, całą tylną część zamieniamy w wygodne dwuosobowe łóżko. Dodatkowym wyposażeniem są brezentowe ściany z dużymi oknami, które całkowicie zabudowują kokpit – powstaje wtedy druga sypialnia (po wyposażeniu łodzi w ogrzewanie, możemy pływać do późnej jesieni). W kokpicie, na lewej burcie, zamontowano lodówkę, zlewozmywak i jednopalnikową kuchenkę. Stanowisko sternika jest po prawej stronie. Do kabiny sypialnej prowadzą piękne dwuskrzydłowe drzwi z dużymi okrągłymi bulajami w stalowej oprawie.



Do kabiny prowadzą piękne drzwi z okrągłymi bulajami w stalowej oprawie.



Dach w górze – łódź gotowa do żeglugi.



Dach opuszczony – łódka zamknięta i zabezpieczona.



Kokpitowy stół z uchwytami na napoje.



Generator prądu zapewnia niezależność.

Wnętrze kryje szerokie dwuosobowe łóżko oraz elektryczną morską toaletę podłączoną do szczelnego zbiornika. W tak wyposażonej kabine możemy wygodnie spędzić cały długi weekend.

Energy 23C Electric Semi Hybrid, poza standardowym wyposażeniem spotykanym na wszystkich łodziach, ma dwa wyjątkowe elementy: opuszczany hydraulicznie dach kokpitu oraz unoszony elektrycznie dach kabiny. Wnętrze jest stosunkowo wysokie, ale jeśli potrzebujemy większej przestrzeni, uruchamiamy mechanizm unoszący cały dach kabiny o 15 cm. Żaden luk, nawet duży, nie zapewni nam lepszej wentylacji. Natomiast nad kokpitem mamy wysoki dach, który po całkowitym opuszczeniu

przykrywa łódkę. Kto pływał otwartą łodzią, wie jak dużo czasu zajmuje zabezpieczenie jej brezentowym pokrowcem. Tu wystarczy nacisnąć przycisk na pilocie i po minucie łódka jest zamknięta solidną laminatową płytą.

A teraz wrażenia z żeglugi. Energy 23C Electric Semi Hybrid napędzana jest silnikiem elektrycznym Piktronik o mocy 10 kW (13,6 KM) z czterema bateriami AGM Zenith (każda ma pojemność 260 Ah). Silnik pozwolił nam rozpedzić łódź do prędkości 12 km/h, czyli do ponad sześciu węzłów. Na początku testu na łodzi było aż siedem osób. Poza tym, mieliśmy pełny zbiornik wody (47 litrów) i w połowie wypełniony zbiornik nieczystości (pojemność: 30 litrów). Pływanie z maksymalną prędkością konsumowało 228 A – pokładowy komputer informował w tym momencie, że mamy przed sobą zaledwie pół godziny pływania. Ale wystarczyło zmniejszyć prędkość o połowę, by zużycie energii spadło do 19,9 A. Czas żeglugi wydłużył się do ponad 11 godzin.

Łódź z Powidza ma jeszcze jedno genialne rozwiązanie – generator prądu Paguro 6000, który w razie potrzeby doładuje akumulatory. Pracując przy obrotach 3000 rpm, zapewnia tak duże ładowanie, że płynąc z prędkością około 8 km/h w ogóle nie zużywamy energii zmagazynowanej w bateriach (są one na bieżąco doładowywane). Możemy tak płynąć, póki nie zużyjemy paliwa do generatora. Na dodatek Paguro 6000 ma układ wydechowy Halyard Exhaust System,

który mocno wygłusza pracę urządzenia. Ktoś mógłby zatem powiedzieć, że to nie jest łódka elektryczna, ale hybryda, bo na pokładzie jest silnik Diesla. Otóż nie – to semi hybryd. W napędach hybrydowych możemy dowolnie zmieniać sposób zasilania – tutaj takiej możliwości nie ma. Łódź jest napędzana tylko silnikiem elektrycznym, a generator, zdolny doładować baterie, zapewnia komfort, bezpieczeństwo i poczucie niezależności.

Łódź Energy 23C Electric Semi Hybrid to niewielka jednostka pełna pomysłów patentowych. Bardzo starannie i solidnie wykonana. Jeśli nie zależy nam na dużej prędkości, a szukamy łodzi na akweny objęte strefami ciszy, albo po prostu chcemy pływać motorówką bez odgłosów dochodzących z tradycyjnych motorów, Energy 23C Electric Semi Hybrid będzie świetnym wyborem. Podczas naszego testu najgłośniejsze dźwięki dochodziły z kilwatera.

Tekst i zdjęcia: Arek Rejs

WIATR
ISSN 2084-1299
www.wiatr.pl

REDAKCJA: Kamila Ostrowska, Arek Rejs, Katarzyna Skorska, Aleksandra Lang, Wójtek Maleika, Piotr Siedlewski, Piotr Stelmarczyk, Krzysztof Olejnik, Marek Karbowski.

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD: Bogusław Lepiesza
WYDAWCA: Olejnik Media, ul. Starowiejska 1g/11, 61-664 Poznań
KONTO: 47 1140 2004 0000 3202 5816 7247

KONTAKT:
Krzysztof Olejnik, redaktor naczelny
tel. 609 190 160, redakcja@magazynwiatr.pl
Agnieszka Olszak, dyrektor marketingu i reklamy
tel. 668 802 122, reklama@magazynwiatr.pl

Za treść ogłoszeń redakcja nie ponosi odpowiedzialności. Niezamówionych materiałów i utworów redakcja i wydawca nie zwracają. Redakcja zastrzega sobie prawo do adyustacji i skracania tekstów zaakceptowanych do druku.

„Wiatr” magazine is a member of The Polish Chamber of Marine Industry and Water Sports

Institut
Monitorowania
Mediów

POLBOAT
THE POLISH CHAMBER OF MARINE INDUSTRY AND WATER SPORTS

„Wiatr” magazine is monitored by the Institute of Media Monitoring
„WIATR” MAGAZINE IS THE WINNER
OF POLISH YACHTING ASSOCIATION'S
GOLDEN BELL AWARD 2013



ENERGY 23C ELECTRIC SEMI HYBRID	
Długość	7,80 m
Szerokość	2,33 m
Waga	2000 kg
Zanurzenie	0,53 m
Zbiornik paliwa	28 l (opcja: 50 l)
Akumulatory	4 x 260 Ah AGM Zenith
Zbiornik wody	47 l
Silnik	Piktronik 10 kW (13,6 KM)
Generator	Paguro 6000
Załoga	do 8 osób
Kategoria CE	C
Cena testowanej łodzi	69 950 euro netto