



GREENLINE

— YACHTS —



*Greenline Sweden presenterar
tester från tidningen Båtliv,
Praktiskt Båtaganden och
Dagens PS*



Catharina Olesen, Jan Duda och Mattias Grifdal på 48:ans akterdäck

”VÅR PASSION FÖR HAVET OCH VÅR STRÄVAN EFTER ETT HÅLLBART BÅTLIV HAR LETT OSS TILL ATT ERBJUDA BÅTAR SOM HAR ETT TYDLIGT MILJÖFOKUS, SAMTIDIGT SOM DE ÄR ELEGANTA OCH BEKVÄMA.”



NU VÄXER OCH UTÖKAR VI VÅR VERKSAMHET!

GREENLINE SWEDEN AB, är den exklusiva leverantören av Greenline's hybrid- och eldrivna båtar i Sverige och vi är stolta över att erbjuda våra kunder det allra senaste inom innovativ marin teknik och design. Vår passion för havet och vår strävan efter ett hållbart båtliv har lett oss till att erbjuda båtar som har ett tydligt miljöfokus, samtidigt som de är eleganta och bekväma.

MED VÅRT NYA TILLSKOTT till teamet, Mattias Grifdal, och vår etablerade generalagent, Jan Duda, har vi nu ännu starkare expertis och erfarenhet att erbjuda våra kunder. Vårt mål är att hjälpa dig hitta den perfekta båten som uppfyller dina drömmar och behov på havet.

VI ENGAGERAR OSS i alla affärer och strävar alltid att ge dig som kund tydlig och snabb information samt support i allt från köpprocess till leverans och eftermarknad.

VI ÄR OCKSÅ GLADA att kunna expandera vår verksamhet genom att öppna ett kontor på Kolhättans Varv på Västkusten. Tillsammans med Catharina Olesen som driver varvet, erbjuder vi nu våra bekväma och klimatsmarta båtar till fler kunder på Västkusten.

DESSUTOM TAR VI nu även steget över till Finland och erbjuder även våra finska kunder vårt utbud av hållbara och eleganta Greenline-båtar genom ett samarbetsavtal mellan Greenline Sweden och Matti Nybom som driver Green Heritage Oy i Helsingfors.

OCH DET ÄR INTE ALLT - på årets båtmässor kommer vi att visa upp våra senaste modeller, Greenline 33 Hybrid, 39 Hybrid och Greenline 40 Hybrid. Det är en unik chans för dig att se och uppleva vår hållbara och innovativa teknik själv.



Matti Nybom, Rajja-Leena Hankonen och Jan Duda i Düsseldorf

I PORTOROZ har vi även ett testcenter där flera av våra modeller är sjösatta året runt, vilket ger våra kunder möjligheten att se våra båtar i aktion och få en känsla för deras prestanda och funktioner.

SÅ VÄLKOMMEN att besöka oss på Greenline och upplev lyxen och komforten i våra miljövänliga båtar. Vi är övertygade om att du kommer att hitta den perfekta båten för dina behov hos oss.

DAGENS PS TESTAR



VECKANS DRÖMBÅT GREENLINE 33 HYBRID

Få båtar har gjort så starkt globalt avtryck som Greenline 33 Hybrid. När den lanserades 2010 framstod plötsligt alla andra båttillverkare som uråldriga. Häng med ombord på innovativa Greenline 33 – en milstolpe för hela marknaden.

TEXT: DAGENS PS | BILDER: GREENLINE SWEDEN

När Greenline 33 Hybrid lanserades 2010 tog hon marknaden med full storm.

Modellen fick mängder av utmärkelser från hela världen, vilket inte är svårt att förstå.

För dig som är nyfiken, vill köpa en ny eller letar runt efter en begagnad, låt oss snabbt summera fördelarna:

1. En elhybridmotor utan räckviddsångest

Kör du elbil vet ni vad jag menar – det är lätt att fastna med ena ögat på laddningen och andra på trafiken. Under en semester eller weekend ska man slappna av och då vill man helst slippa den stressfaktorn.

2. Tyst

Att kunna välja att tyst glida fram över havet är det perfekta sättet att njuta.

3. Låg bränsleförbrukning

Mycket låg bränsleförbrukning om man håller sig under 10 knop.

4. Smart planering med flera innovativa detaljer

Många nya och praktiska lösningar.

PERFEKT FÖR ETT PAR ELLER MINDRE FAMILJ

Greenline 33 är ett hållbart och smart hybridalternativ för en liten familj eller ett par som ibland plockar vänner för en weekend. Har man behov av fler kabiner för att sova avskilt så finns det idag större varianter av Greenline, ända upp till 48 fot.

FRÅN FÖR TILL AKTER

Från fören runt överbyggnaden har man ett tryggt och säkert skarndäck. Ordentligt mantåg/pulpit runt hela båten och som förälder uppskattar man att småttingarna själva kan gå runt båten. En lösning vi ser på allt fler båtar idag. De smala och vingliga skarndäckens tidsera är äntligen över.

Från vardera sida kommer man ner på det stora akterdäcket och den smart fällbara badplattformen. Något man ogenerat kopierat från många av de segelbåtar som konstruerades strax efter millennieskiftet.

ÖKAD YTA MED DEN FÄLLBARA AKTERN

Men i denna kontext så passar den fällbara

aktern ännu bättre. Där det på många segelbåtar inte knyts ihop med den övriga sociala ytan så blir akterplattformen här helt integrerad med akterdäcket.

AKTERDÄCK MED NEDFÄLLBAR BAD-PLATTFORM

Här var man långt före de övriga motorbåttillverkarna. Idag, tio år senare, har det blivit en trend bland flera tillverkare att expandera ytan inte bara akteröver, utan även åt sidorna.

På vardera sidan akterdäcket finns en toft med förvaring. När plattformen är nedfälld finns det plats för att placera både stolar och bord för fyra personer.

MÖTE MED KABINEN

In till kabinen finns det praktiska glaspartier. I stället för att skjuta undan så lyfter man upp och fäster glaspartiet mot taket i sittbrunnen vilket spar massor av plats.

Precis i avgränsningen ligger pentryt. Betydligt mer praktiskt än vad det låter, för här kommer man åt spisen även från akterdäcket.

Förutsatt att du öppnat skjutdörrarna och fällt ner den smarta skivan som blir förlängning ut över akterdäcket.

PLATS FÖR TRE PERSONER I KÖKET

Det är den enda båten i den här storleksklassen man faktiskt kan arbeta tre personer samtidigt i köket. En vid spisen, en vid vasken inne i kabinen och en utifrån akterdäcket på den utfällbara skivan. Här har någon tänkt till ordentligt.

BRA FÖRVARING OCH STOR KYL & FRYS

Köket har bra förvaring och rymmer allt man behöver i köket för en familj i några veckor till sjöss. Det man framför allt uppskattar är att kyl och frys är samma storlek som man har hemma. Inga små kylboxar här inte.

GOTT OM PLATS RUNT BORDET

Med två soffor på vardera sidan av bordet finns det gott om plats för 5-6 personer runt det fällbara bordet.

Nattetid blir sofforna sovplatser. Den ena soffan till en singelbädd och fäller man ner bordet blir vinkelsoffan en dubbelbädd om man har lite mindre kroppshydda.

DEN FÖRLIGA KABINEN

Ett kliv ner i den förliga kabinen hittar vi på nedan disposition toaletten till höger och bra förvaring till vänster. Toaletten har två ingångar, en från den lilla "förhallen" och en ifrån den förliga hytten.

SMART LÖSNING MED SKJUTBARA BÄDDAR

Själva bäddarna är geniala i sin enkelhet. Antingen har man dem mot skrovsidorna så man får en traditionell V-koj. Eller så skjuter man ihop bäddarna mot mitten och får en

dubbelsäng. Det ger båtägaren möjlighet att optimera efter vilka som följer med ombord.

ATT KÖRA HYBRID TILL SJÖSS

Som skeppare väljer du mellan diesel- och eldrift med ett enkelt reglage på instrumentpanelen. På el kör man cirka 20 distans i 4–5 knop på en laddning. Därefter kan man ladda via landström, vilket tar cirka ett halvt dygn.

Men man kan även ladda med båtens inbyggda solceller eller så slår man på dieselmotorn som driver generator och laddar upp batteribanken. Om elen tar slut till slår skepparen enkelt över till dieselmotorn och man kör samtidigt som batterierna laddas.

MÖJLIGHET TILL NOLLUTSLÄPP

För den som vill köra med nollutsläpp finns möjligheten att köra båten 100% eldriven. Båten laddas via de stora solcellerna på kabintaket.

Dessa ger tillräckligt med laddning för att båten ska kunna köras i ca tre knop med enbart solcellerna som energikälla.

SUMMERING GREENLINE 33

När vi summerar kan vi konstatera att Greenline 33 har många fördelar och flera smarta lösningar som man inte hittar på några andra traditionella båtmodeller. Söker man ett miljömedvetet val och vill ha en bra familjebåt så är Greenline 33 en klokren lösning.

Om vi skall se igenom alla superlativerna ovan så finns några förbättringsområden som exempelvis förarplatsen och sidodörr ut till däck. Det kommer garanteras att förändras på kommande års uppdateringar – om inte annat så finns ju alltid Greenline 39 att kika på.



SPECIFIKATIONER GREENLINE 33 HYBRID

Längd: 9,99 m
Bredd: 3,49 m
Djupgående: 0,65 m
Displacement: 4 500 kg (torr)
Diesel: 400 liter
Vatten: 300 liter
Kojer: 5
Dieselmotor: Volvo D3
Elmotor: 14 kw
Toppfart el: 6 knop
Toppfart diesel: 18 knop
Ekonomifart: 7-8 knop
Dubbla batteribankar: 27 kwh

33:an som tillverkats sedan 2009 byggs nu sista året 2023 och modellen ersätts nu med 39:an.

FÖR OLA & KJERSTIN BLEV GREENLINE 33

DET SJÄLVKLARA VALET

För Kjerstin & Ola började båtlivet med egen båt för 25 år sedan. Syftet med båtlivet var att få rekreation med lugn och ro och kunna umgås utan att bli avbrutna.



Båt: Greenline 33 Hybrid 2021 med dubbla batteripack
Hemmahamn: Kungsörs båtvarv

- Vi tycker om att vara ute på sjön och resan hägrade oftast mer än målet, och då är hastigheten och motorstyrkan inte är det viktigaste. Sjövårdighet och kom fort är viktigt för oss, så våra båtar blev större och bekvämare med åren. Motor buller och avgaser har alltid varit negativa faktorer, och om vi var ute och körde långa sträckor låg huvudvärken på lur

Vi sålde vår stora bekväma men tunga stålbat med många trappor och trodde båtlivet var över. Vi saknade båtlivet efter bara ett par veckor och började leta efter något som skulle passa oss.



Vi provade en mängd nya båtar men det var först när vi testade en Greenline 33 som det kändes rätt. Buller och avgasfritt med elmotorn i 4,5-5 knops fart. Med dubbla batteripack behöver vi sällan köra med dieselmotorn. När sjön är grov med mycket trafik eller om man behöver snabb laddning och råkar ha bråttom är den bra att ha!

Hittills har vi bara kört med dieselmotorn i ca 20 timmar. Bränsleförbrukningen ligger för oss på 0,1 liter distansen. Snygg bekväm båt med härlig komfort som ger oss ett enkelt och behagligt båtliv. Solcellerna laddar båten och håller kyl & frysen kall hela säsongen.

- Efter två säsonger och 1000 nm är vi ännu mer övertygade att vi valde rätt!

Välkommen till Atlantica!

Du får snabb och professionell hjälp av vår kundservice. Ring oss på **0200-27 27 27**.

ATLANTICA
 Försäkring för hela ditt båtliv

DAGENS PS TESTAR



HAVETS HYBRIDKUNG GREENLINE 39 HYBRID

Hur förbättrar man ett vinnande koncept som fått mängder av utmärkelser och förändrat en hel bransch? Det är frågan för många branschledare som ständigt behöver utvecklas för att behålla försprånget på marknaden.

TEXT: MIKAEL GULLSTRÖM | BILDER: GREENLINE SWEDEN

Den slovenska båttillverkaren Greenline tog, som vi skrivit om i tidigare artiklar, marknaden med storm när de lanserade sin hybridbåt Greenline 33 för tolv år sedan.

Att färdas på havet i tystnad och bara höra skrovets färd genom vattnet är något som innan dess bara varit seglare förunnat. Men nu slår hybridtekniken och alla nya elbåtar äntligen igenom på bred front och formar vårt framtida båtliv.

UTVECKLA OCH REPETERA EN SUCCÉ

Greenline är den tillverkare som ligger längst fram i den här utvecklingen. Hur har de då gjort för att utveckla sitt vinnande koncept? Jo, de frågade ägarna av sin framgångsrika Greenline 33 modell vad de uppskattade mest och vad de saknade på sin modell.

Drygt 100 olika ägare bidrog till en diger lista med förbättringar, förändringar och nya innovationer. Allt detta tog man i beaktande när man konstruerade Greenline 39 Hybrid, modellen som är en naturlig ersättare efter den något mindre storsäljaren. Lyckades man?

Häng med ombord och gör din bedömning.

Vi hade turen att ta oss en titt på Greenline 39 samma dag en båt skulle levereras till en köpare i Stockholm. Den första frågan blev förstas varför de hade valt en Greenline 39 Hybrid?

”Vi ville ha en bekväm båt i den här storleken och för oss stod valet mellan en Grandezza och en Marex i samma storleksklass. Till slut valde vi Greenline på grund av hela den elektrifierade lösningen”

”Att kunna åka hållbart och tyst genom skärgården var det främsta argumentet. Men även lösningen med 220 volt ombord som ger helt andra möjligheter som exempelvis värme, AC, och riktig köksutrustning ger massor av fördelar för oss” avslutar den nya båtägaren.

HUR FUNGERAR HYBRIDDRIFTEN?

Greenline har flera olika hybridlösningar, men den som säljs mest på svenska marknaden är den som kombinerar en Volvo Penta 220-hk D3-diesel med en 14 kW elektrisk

drivmotor, batteribank och solpaneler på totalt 1 320 watt.

Den integrerade 10 kW-generatorn laddar en 600 Ah-grupp av litiumbatterier som är mindre, lättare och effektivare än traditionella batterier och behöver inget underhåll. De kan laddas i tusentals cykler och har en lång livslängd.

FLEXIBEL OCH HÅLLBAR FRAMDRIFT

Batteribanken laddas antingen från solcellerna på taket eller genom dieseldrift. Eller så laddar man via landström på sin båtplats eller gästhamn. Målet med resan avgör hur mycket el du kan göra av med under färden.

Är planen att ligga i en naturhamn eller på svaj en helg ser du till att ha tillräckligt med kraft kvar för ett bekvämt båtliv utan strömbrist. Skulle det ta slut så laddar man upp via kombination av solpaneler och använder motorn som generator.

Siktat man in sig på en gästhamn med el kan man köra maximalt med eldrift, komma fram med anlända tömda batteribankar och därefter plugga in landström.

Man anpassar laddningen mellan 6-32 ampere beroende på vad platsen kan leverera utan att slå ut säkringar på bryggan. Efter en härlig kväll så vaknar man morgonen med full batteribank igen.

I hybriddrift driver dieselmotorn generatoren som laddar fullt på 2,5 timmar. I helelektriskt läge går hon på rent batteri i drygt 2,5 timmar om man går i cirka 5 knop. Räckvidden är då cirka 12 sjömil med en batteribank. Köparna i Sverige väljer oftast två batteribankar så man kommer drygt 20 sjömil. Något som passar de svenska skärgårdarna alldeles utmärkt.

MINDRE BRÄNSLE OCH LÄGRE UNDERHÅLLSKOSTNADER

Statistik enligt Greenline själva visar att hybridsystemet avlastar dieseln med 1/3 över en livstid. Då skall man ta i beaktande att statistiken kommer från båtarna på internationella marknader som går betydligt längre sträckor än vad en båt gör i de svenska skärgårdarna.

1/3 mindre motortid i snitt innebär mindre underhåll, lägre bränsleförbrukning och framför allt en betydligt lägre totalkostnad. Men den verkliga vinsten ligger i en tyst och hållbar framdrift.

SOLPANELERNA STÖTTAR HYBRIDSYSTEMET

Med fyra solpaneler på totalt 1 320 watt på kabintaket klarar man för det mesta förbrukningsel som kyl, lampor, TV, spisar och luftkonditioneringen. Givetvis under förutsättning att solen visar upp sig då och då. Solpanelerna är anslutna till inverter/laddare på 5000 watt. Den är placerad i ett fack under fotstödet vid rodrät, vilket är tillräckligt stort för att klättra in i.

Slå på laddaren när du har större elbehov eller håll den i ett konstant laddningsläge för att hålla batterierna fulla. Köksutrustningen körs via invertern på 220 volt vilket gör att det inte behövs specialiserade 12V-versioner. Det gör det billigare och enklare att eventuellt byta utrustning. Här har Greenline tänkt till ordentligt.

Har man förbrukat elen är det enkelt att växla mellan el- och dieseldrift. Det är bara att sätta motorn i neutralläge och trycka på en knapp så har man elen tillbaka.

OMBORD PÅ DÄCK

Överbyggnaden på Greenline 39 är asymmetriskt placerad, man tar sig runt på båda sidor av kabinen, men skarndäcket på babord sida är ca 15 cm brett där styrbordsidan och där man normalt går är ca 40 cm.

FÖRDÄCK GREENLINE

För alla ombord är det enkelt att ta sig runt på båda sidor men vi föredrar ju givetvis styrbordsidan där man rör sig enkelt och tryggt då pulpits, mantåg och handtag är bra och stabilt placerade.



På styrbords sida möter vi kanske största förbättringen jämfört med Greenline 33. Äntligen har man fått en skjutbar dörr till förarplatsen, som den har saknats på den mindre modellen. Det var den enda plumpen i ett för övrigt fläckfritt protokoll.

Akteröver har båten, precis som på Greenline 33, en nedfällbar badplattform på cirka 75 cm, något som verkligen förändrar hela upplevelsen av akterdäcket. En liten skillnad är att det på 39:an finns en liten akterplattform, cirka 40 cm, utanför den nedfällbara badplattformen. Något som har förbättrat flexibiliteten och möjligheten att snabbt komma akterut vid behov.

På akterdäcket sitter man ledigt 4-6 personer och under däck finns det bra förvaring som rymmer det mesta en familj behöver på en skön sommaresemester.

INTEGRERAD KABIN, KÖK OCH AKTERDÄCK

På Greenline 39 har man behållit den mycket smart lösningen för att öppna upp mellan kabinen och akterdäcket. Precis som på 33:an så öppnar man upp rutan och fäster mot kabintaket och öppnar skjutdörren mot styrbord. Man faller ner den vikbara delen från köksbänken och vips så har man integrerat köket och kabinen med akterdäcket.

Man upplever därför båten betydligt större än de 39 fot hon är. Man har fått en spaciös båt att leva och umgås på.

Köket är akterut till babord och inklusive diskbänk och diskmaskin med bra plats för förvaring. På motsatt sida har ägaren ett stort kylskåp och frys kylskåp. Kort och gott så är det ett mycket bra kök som lika gärna kunnat sitta i en 60 kvm lägenhet.

Perfekt för de som gillar att laga mat och samtidigt umgås med de övriga ombord då

köket blir själva centrum på båten. De som lagar maten har lika nära till sittplatserna i kabinen och förarplatsen till de som sitter och njuter på akterdäcket. Intill köket finns soffa och sittplatser för 6-7 personer om man vill njuta av maten inne i kabinen.

Det är lätt att förstå varför Greenlines koncept mottagits så väl. Det är verkligen en båt att umgås och leva i.

FÖRARPLATSEN

Själva förarplatsen ligger naturligt på styrbordsidan med sin efterlängtade skjutdörr ut till däck. Bakom rodrät hittar vi navigatören, den diesel / elektrisk brytare i mitten och bog- och akterpropellerreglage utanför ratten. Kontrollerna är placerade tydligt och pedagogiskt så att skepparen når dem enkelt.

FÖRARPLATS GREENLINE 39

På den mindre Greenline 33 var det inte en optimal förarplats. Här har man lyckats skapa bra flexibilitet med många olika justeringar för en långresa.

I taket ovanför förarplatsen finns två skjutbara takluckor och med nedfällbart fotstöd är det enkelt för rorsman att stick ut huvudet och få en bra blick över förskeppet vid förtöjning.

Sittandes framför ratten har man en stor och bred vindruta som ger en panoramaupplevelse om man föredrar att sitta ner och styra båten.

NER I RUFFEN

Här hittar vi ägarhytten där man precis som på den mindre modellen kan skjuta ihop kojerna eller dra isär dom. Perfekt ifall man tar med sig gäster eller om den äkta hälften tröttnat på nattens snarkningar.

GÄSTHYTT

Precis vid trappan på babord sida hittar vi gästhytten, även dessa kojor går att dra i sidled och justera ifall man vill låta de sitta ihop eller ha som separata kojor. Flexibelt och smart.

TOALETT OCH DUSCH

Mellan kabinerna hittar vi den rymliga toaletten. Här är gott om plats och med separat dusch med glasväggar. Precis som man förväntar sig på en 39-fotare i dag.

SUMMERING

Efter att ha synat Greenline 33 för ett par veckor sedan och nu få sätta fötterna ombord på Greenline 39 så är det stor skillnad. De relativt små synpunkter vi hade på 33:an har åtgärdats med råge i Greenline 39.

Här ser vi hur mycket det är värt att faktiskt lyssna på sin användare när man produktutvecklar. En självklarhet kan man tycka men ack så ovanligt i den konservativa båtbranschen där det i huvudsak är konstruktören och tillverkarens vision som får leda projektet.

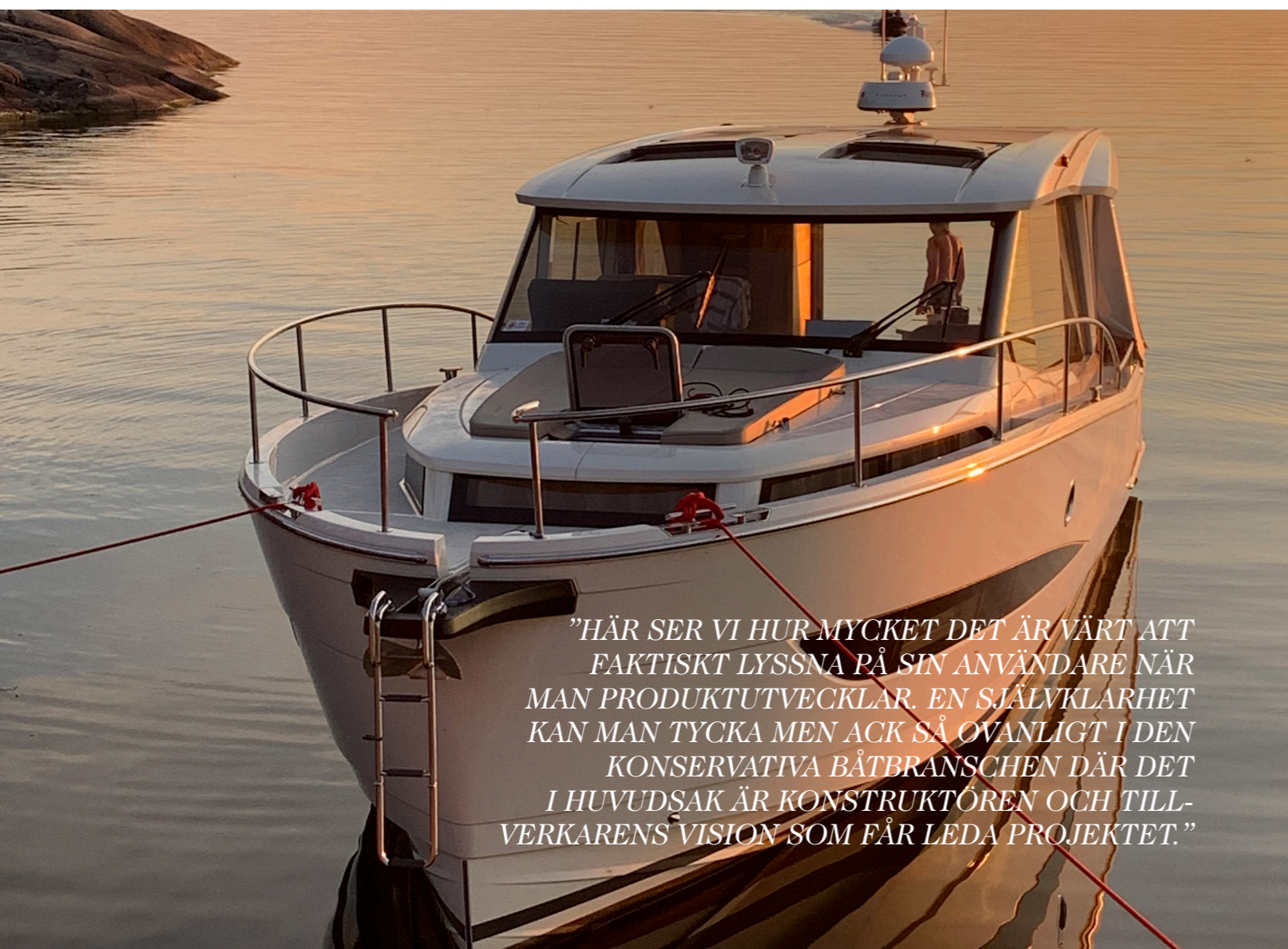


Har man då lyckats att axla arvet från båten som förändrat en hel bransch? Tveklöst ett stort JA.

Precis som köparen av denna båt gjorde så kan man titta på andra båtar och visst finns det båtar med exklusivare snickerier,

men när man jämför helheten, hybriddriften och den smarta 220 elektrifieringen så blir valet ganska enkelt.

Förutsatt att man tror på elektrifiering även till sjöss förstås.



"HÄR SER VI HUR MYCKET DET ÄR VÄRT ATT FAKTISKT LYSSNA PÅ SIN ANVÄNDARE NÄR MAN PRODUKTUTVECKLAR. EN SJÄLVKLARHET KAN MAN TYCKA MEN ACK SÅ OVANLIGT I DEN KONSERVATIVA BÅTBRANSCHEN DÄR DET I HUVUDSAK ÄR KONSTRUKTÖREN OCH TILLVERKARENS VISION SOM FÅR LEDA PROJEKTET."

NÄR ANSVARSTFULLT BÅTLIV MÖTER MAXIMAL KOMFORT



GREENLINE OFFICIELL
BROSCHYR



GREENLINE | 40 HYBRID

PANTAENIUS

DAGENS PS TESTAR

ÄR DET VERKLIGEN NÅGON SKILLNAD PÅ OLIKA BÅTFÖRSÄKRINGAR OCH I SÅ FALL VAD?

PANTAENIUS
SPECIALIST PÅ BÅTFÖRSÄKRINGAR

I GRUNDEN ERSÄTTER olika försäkringar samma saker som t ex grundstötning, kollisioner, stöld och brand mm. Men i princip alla försäkringar på den svenska marknaden, görs det åldersavskrivningar på de föremål som skadats eller stulits.

DET VILL SÄGA, att utöver självriskan, får du stå för ytterligare en del av kostnaden själv. Hur stor denna del blir, beror inte bara på delens ålder, utan även vad det är som skadats. Rör det sig om elektronik, är det väldigt höga avskrivningar vilket ofta leder till att du som kund t om betalar mer än ditt försäkringsbolag.

OAVSETT VAD SOM skadats, kan man med en båt som har några år på nacken, alltid räkna med rätt rejäla avdrag. Vid en totalförlust, t ex om din båt brinner upp, blir stulen eller om du förliser, löser försäkringsbolaget in båten. Man tittar då på aktuellt marknadsvärde och erbjuder dig motsvarande belopp som kompensation för din förlorade båt. Egentligen inga konstigheter, men värderingen av din båt görs efter att den brunnit, sjunkit eller stulits och marknadsvärdet vid

aktuellt tillfälle, kanske ligger en bra bit under vad du har försäkrat båten och betalat premie för.



I PRINCIP HAR man bara satt ett tak för en eventuell ersättning. Kommer man inte överens om ett värde, kan försäkringsbolaget i vissa fall välja att kompensera med en likvärdig båt.

PANTAENIUS HAR gått en helt egen väg. Vi försäkrar alltid till ett fast överenskommet värde, dvs att vi är överens om beloppet du försäkrar båten för i förväg, vilket också är den summa du ersätts med vid en totalförlust av din båt.

I VÅR PLUSFÖRSÄKRING gör vi oavsett båtens ålder eller vad som skadats, inte heller åldersavskrivningar och vid totalförlust, brandskada, inbrott mm, mm har du inte ens en självrisk.

PANTAENIUS GRUNDTANKE är, att du som båtägare inte skall ha någon annan kostnad vid en skada än den självrisk du själv valt. Allt sammantaget gör att du som båtägare får ett tryggare båtliv och en helt annan ekonomisk trygghet.

SKULLE OTUREN vara framme, har vi ju redan klarat av värderingar och annat så att vi snabbt kommer igång med reparation eller utbetalning av ersättningen.

Hör gärna av dig till oss om du vill veta mer.

**En förutsättning för att full ersättning skall betalas ut är inom all försäkring, att inga lagar eller regler överträtts.*

PANTAENIUS
SPECIALIST PÅ BÅTFÖRSÄKRINGAR

www.Pantaenius.se
info@pantaenius.se | Tel. 0303 445000

UTAN LADDÅNGEST MED GREENLINE 40

Design och hållbart, så vill Greenline profilera sig. Med sin 40-fotare bevisar man det. Formspråket är såväl klassiskt som eget. Planlösningen med salong, pentry och akterdäck i samma nivå gör båten mycket social. Ett mingelparty i solnedgången är ett måste. TEXT: DAGENS PS | BILDER: GREENLINE SWEDEN

SJÄLVFÖRSÖRJANDE PÅ 220 VOLT

Som namnet berättar så handlar detta om en hybrid. Diesel- och elmotor. Båten är i det närmaste helt självförsörjande vad det gäller el.

Som garant finns solceller som levererar 1800 W. För ytterligare komfort har man 230 V överallt ombord. Matlagning sker således på induktionshäll, kaffe på maten från kaffemaskinen och resterna värms i mikro.

Under däck finner man två komfortabla hytter med WC och separat dusch. Bäddarna görs med ett enkelt handtag om från enkel till dubbel.

Greenline 40 är 11,99 meter mellan stävorna och har en bredd på hela 4,25 meter. Den kan framföras utan att det krävs någon högre nautisk kompetens.

Standard är inverter på 5000W och dubbla Volvo Penta D3.

Prisbilden är ungefär 6,5 milj. för standardutförande med dubbla dieslar. Vill man ha hybridmodellen med två elmotorer från Torqeedo och 40 kW litiumbatterier får man lägga till ca 1 000 000 kronor.

Enligt företagets egna spec för en bra utrustad Hybrid landar man runt 8 miljoner.





Greenline 40 har en unik kombination av el- och dieseldrift.

Ett fartyg lastat med el

Framtiden för båtar innebär förmodligen eldrift, men idag fungerar det bäst på lätta snurrebåtar. När det gäller tyngre kabinbåtar måste man komplettera med en diesel. Vi har provkört en mycket intressant kombination. Text & foto: Lars H. Lindén

DET HANDLAR MYCKET om eldrift i dessa tider, även för båtar. Olika företag presenterar varje år flera motorbåtar med ny och spännande teknik. Men batterierna är fortfarande alldeles för dyra och räckvidden begränsad. Ett annat stort problem är möjligheten till laddning i våra skärgårdar.

Ett säkrare alternativ är hybridbåtar. De har en kombination av eldrift och bränsle- drift, oftast med en mindre dieselmotor. Elmotorn passar bra i lågfartsområden eller när resan är den primära delen av båtlivet och man nöjer sig med fart på 6-7 knop. Dieselmotorn används för laddning av elmotorns batterier eller när man kommer ut i högre sjö och behöver kraft för att ta sig igenom vågorna.

Ett företag som satsat på denna kombination med både el- och dieselmotorer är slovenska SVP Yachts som bygger Greenline-båtarna.

VI HAR PROVKÖRT deras 40-fotare med två Volvo Penta-dieslar på vardera 220 hk och två elmotorer med en effekt på 2x14 kW som motsvarar ca 38 hk tillsammans. Elmotorn sitter monterad mellan D3:an och dess backslag.

Batteribanken består av tre Lithium-Polymer batterier med en spänning på 60v och en energimängd på totalt 40kWh (= kilowatt-timmar), 3x13,3 kWh). Laddning sker via landström, båtens dieselmotorer eller via solceller på taket som ger cirka 1 800 Watt under dygnets ljusa timmar.

Båten väger runt 8 ton, så här hade det varit nästan omöjligt med enbart eldrift med tanke på vikt och kostnader för batterier. Med den utrustning som finns idag kan man trots allt få en behaglig resa på runt 15 Nm i 6 knops fart med eldrift.

MED DIESELDRIFT KOM vi upp i en toppfart på 20 knop. Ser man till båtens räckvidd i sjömil så är dieselmotorn den självklara vinnaren, men när man jämför ljudvärden är elmotorn lika självklart den stora vinnaren.

Vid samma fart på 7 knop fick vi ett värde med dieselmotorerna på 72 dBA (mycket bra), men endast 62 dBA med elmotorerna. Enligt den officiella decibelskalan är 62 dBA samma bullervärde som "normal samtalston". ☺

WWW.BATLIV.SE BÅTLIV 2/2020



Elmotorn i mitten har samma gröna färg som dieselmotorn till vänster. Till höger sitter motorns ordinarie backslag i grått. Hela konverteringen är mycket elegant utförd.



Huvudmotorerna är två Volvo Penta D3-220.

BÅTLIV 2/2020 WWW.BATLIV.SE

Greenline 40

Längd:	11,99 m
Bredd:	4,25 m
Djupgående:	0,85 m
Deplacement:	8 000 kg
Diesel:	2xVolvo Penta D3 (2x220 hk)
Eldrift:	2x14 kW (ca 2x19 hk) från ca 6,5 Mkr
Pris:	
Tillverkare:	SVP Yachts, Slovenien
Info:	www.greenlinehybrid.si

GREENLINE PRESENTERAR EN NY GENERATION HYBRIDMOTOR 2023

Efter fler än 1000 levererade hybridbåtar fortsätter utvecklingen och med all samlad erfarenhet har nu Greenline utvecklat en egen hybridmotor som skall monteras ihop med Yanmars 4 & 8-cylindriga motorer. Elmotorn som i grunden är 20 kW kommer i anpassade effekter som ska ta alla modeller upp till 8 knops fart.

Förhoppningen är också att den ska kunna monteras på andra motorer för eftermontering i andra båtar.

GLIDARBÅT SOM SMYGER FRAM

Utrustning och utrymmen som hemma, med solaltan på toppen och dessutom 20–30 sjömilers räckvidd på el. Följ med ombord på slovenska Greenline 45 Fly Hybrid.

TEXT & FOTO JOAKIM HERMANSSON

Trots att flybridge erbjuder aktersoffa, solbädd och utekök, får 600 watt solpaneler också plats på taket, och framme på fördäck ryms dubbla sköna soffor för soliga dagar.



BÄTTEST Greenline 45 Fly Hybrid



FOTO: JAN DUDA / GREENLINE



Vad får det lov att vara? Från pentryt kan drinkarna langas direkt till akterdäck genom den uppfällbara glasluckan.

GREENLINE | 45 FLY



Six seriekopplade litiumpolymerbatterier på 13,3 kWh vardera ger totalt 80 kWh, som räcker till nästan 30 sjömilskörning i fem knop.



14 kW elmotorer från tyska Mahle är monterade mellan Pentadieselmotorerna och växellådorna.

Patrick Jägerhorn bytte upp sig från en Greenline 39 Hybrid, och fick då 80 kWh batteribank istället för 11,5 kWh.

Den slovenska kusten är mindre än fem mil lång, och landets småbåtshamnar kan räknas på ena handens fingrar. Ändå finns här flera betydande producenter av fritidsbåtar i alla prisklasser och storlekar, från de trailerbara succéseglbåtarna från Seascope – numera uppköpta av franska Beneteau – och Elans eleganta Porschedesignade segelbåtar, till Greenlines exklusivare motorbåtar. Båda de sistnämnda varven ingår i ett marinkluster, som egendomligt nog är beläget nära den österrikiska gränsen, i samhället Begunje vid foten av det 2 000 meter höga berget Begunjsčica. Att de enda farbara vattnen är små bergssjöar hindrar dock inte de entusiastiska slovenska båtproducenterna från att ligga i framkant inom många utvecklingsområden.

Ett sådant område är eldrift, där Greenlinevarvet var pionjärer redan för drygt ett decennium sedan, och efter en konkurs några år senare fick ny storsatsande ägare i ryssen Vladimir Zinchenko. Han är egentligen seglare och har sex Atlantöverfarter och 250 000 sjömil under bältet, men fastnade för Greenline när han slog sig till ro och sålde sin världsomseglande kolfiberkryssare Shipman 63. I Zinchenkos ägo har varvet intensifierat utvecklingen, och profilerar sig än hårdare som ett grönt alternativ i den annars så

fossilstinna motorbåtsvärlden. Faktum är att alla Greenlines modeller, som spänner över åtta båtar mellan minstingens mer normala 33 fot och det oceangående flaggskeppets 68 fot, kan fås med antingen dieseldrift eller eldrift, eller i en hybridversion som kombinerar det bästa från två världar.

För mig som, tack vare min bilintresserade yngste son, haft förmånen att på landbacken få prova såväl Tesla som flera av Volvos pluginhybrider, framstår just hybridversionen som det i nuläget mest realistiskt gångbara alternativet för svenska skärgårdar. Ren eldrift ställer alltför höga krav på fungerande laddningsinfrastruktur, som inte ens på fasta land är tillräckligt utbyggd ännu. Och ständigt mullrande dieslar utgör väl, i ärlighetens namn, inte det ur miljösynpunkt mest optimala framdrivnings sättet. Även om de förstås är oslagbara för dem som behöver riktigt lång räckvidd i höga hastigheter.

Ett liknande resonemang förde Patrick Jägerhorn från Upplands Väsby när han 2018 bytte sin fossildrivna Aquador 33 mot en Greenline 39 med hybriddrift. Trots att 39:an ”bara” hade 11,5 kWh batteribank minskade antalet besök på sjömacken dramatiskt jämfört med den tidigare båten. Ändå ville han ha mer – mer båt med mer



Hemmastandard på toa, med två meters ståhöjd och separat duschkabin utöver den elspolade toalettstolen.

batterier – så ifjol bytte familjen Jägerhorn upp sig till en Greenline 45 Fly Hybrid:

– Nu har vi 80 kWh batteribank och kan glida fram i fem knop på dagsetapper som utan vidare är 20 sjömil, kanske till och med 30 om vi har medvind och kör lugnt, förklarar Patrick som rattar en Tesla till vardags och förstås också har solpaneler hemma på hustaket.

– Jag jobbar med energifrågor, och det bidrar väl till att vi strävar efter att minska våra utsläpp i största allmänhet.

När jag själv ska ut och provköra Jägerhorns Greenline 45 Fly Hybrid, berättar märkets svenske importör Jan Duda att de flesta av hans kunder även kör elbil och därför redan från början är både elfordonskunniga och engagerade köpare. Vi kopplar loss laddkabeln, som egentligen är dimensionerad för mycket mer ström än de 10 ampere som de vanliga stolparna på Svinninge Marina ger, och styr ut mot Trälhavet på samma rutt som Jägerhorns brukar ta vid sina frekventa besök på klubbholmen. Där ute erbjuder Svinninge Båtklubb nämligen hela 16 ampere i laddstolparna, vilket förkortar uppladdningstiden avsevärt.

– Men 10 ampere räcker egentligen för att ladda upp halva batteribanken på ett dygn, vilket innebär att vi efter en helg har helt fullt igen, även i hamnar med bara 10 A-säkring, förklarar Patrick Jägerhorn och ger ännu ett



GREENLINE HAR DEN ENDA KOMPLETTA FLOTTAN MED HYBRIDDRIFT



E ELECTRIC
DRIVE

H HYBRID
DRIVE

D DIESEL
DRIVE

Generalagent Jan Duda, Greenline Sweden AB

Privat visning i Stockholm av Greenline 33-39-40 och 45Fly
Tel. 070-7880322 | www.greenlinesweden.se | info@greenlinesweden.se

Följ oss på Facebook och Instagram där vi lägger ut info om alla visningar

Från vänster Greenline 39-40-45Coupé-48Coupé-45Fly-48Fly-58Fly-68 Ocean Class

BÅTTEST Greenline 45 Fly Hybrid



En riktigt generös dubbelsäng brer ut sig i den största hytten, där vi också hittar en skön soffa och gott om förvaringsmöjligheter samt ljusinsläpp i båda skrovsidorna.



Toppmatad tvättmaskin under nedgångstrappan är en av de smartaste placeringarna jag sett ombord på en båt.



Salongen är ljus och trevlig, med skön U-soffa och mängder av förvaring på andra sidan gången. Framme vid vindrutan kan man krypa upp på en dyna och följa färden.



Kyl och frys precis som hemma är en av fördelarna med att släpa runt på 80 kWh batteripack, som via inverter ger 220 volt till vanliga schukouttag i hela båten.

» tips om en bra hamn för eldrivna båtar som behöver säkerställa laddningskapacitet.

– Vi har gått med i Kungliga Motorbåt Klubben och kan därmed ladda från elstolparna på klubbholmen Högböte nära Möja.

I motorrummet, som upptar mer än en tredjedel av ekipagets längd, mullrar det inte från de båda Pentadieslarna på 220 hästkrafter vardera, utan istället surrar dubbla 14 kW elmotorer knappt hörbart. De produceras av tyska Mahle, som också tillverkar bland annat mild-hybridmotorer för många bilmärken. Elmotorerna är monterade mellan dieselmotorerna och växellådorna, på samma propelleraxel. De minimala vibrationer som antyder att båten överhuvudtaget drivs framåt härrör från propellrarnas rörelser i vattnet. Uppe på flybridge påminner det annars mest om en loj seglingstur, med bara vågskvalpet och vindbruset som hörs. Den som önskar åka fortare kan förvisso få båten levererad med dubbla Pentadieslar på upp till 440 hästar vardera, som i kombination med IPS-drev också ger möjlighet till smidig joystickstyrning för enkel manövrering i trånga hamnar. En konsekvens av det motoralternativet är dock att ordet hybrid i modellbeteckningen oundvikligen måste strykas.



I den förligaste hytten flödar naturligt ljus in genom de många fönstren, och en härlig dubbelsäng sörjer tillsammans med garderober och egen toa för en bekväm vistelse.

Greenline 45 Fly Hybrid kan också, tack vare den stora batteribanken och en kraftfull inverter, leverera elektricitet till ett 220-voltssystem ombord. Det innebär att familjen Jägerhorn har tillgång till tvättmaskin (med en av de smartaste placeringarna jag sett på någon båt, finurligt dold under nedgångstrappan), diskmaskin, fullstort kylskåp med frys och sist men inte minst spis med induktionshäll – precis som hemma. Dessutom vanliga jordade schukouttag för exempelvis kaffebryggare i pentryt, hårtork på toa, mobilladdare i hytterna eller dammsugare och tv i salongen. Och allt detta utan att någon dieselgenerator behöver stå och brumma.

– Våra solceller på 600 watt klarar elförsörjningen när vi ligger stilla. Batteribanken minskar kanske en aning under natten, men ökar snabbt igen nästa dag. När vi ska bege oss hemåt har vi alltid fler amperetimmar än när vi kom, även när vi ligger i naturhamn, utvecklar Patrick Jägerhorn och tillägger att de för säkerhets skull kör dieselmotorerna en stund innan de ska in i en naturhamn.

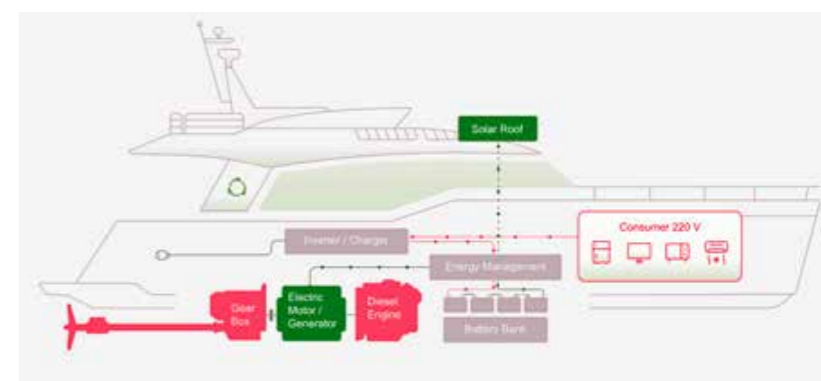
Det finns förstas ett parallellt 12 V-system också, bland annat för de elektroniska instrumenten, som dessutom alltid är tippopladdat med elektricitet från de stora litiumpolymerbatterierna. Men om vi nu läm-



Den minsta hytten är nästan lika ljus som de andra, men har inte samma rymd. Ett förälskat par kan möjligen sova skönt här, men andra tycker nog det är trångt.

nar framdriften och det elektriska så finns så klart även andra delar hos Greenline 45 Fly Hybrid som förtjänar att nämnas. Miljötanket märks exempelvis även i produktionsprocessen, där skrov och däck byggs i en sandwichkonstruktion med distansmaterial som utgörs av skum från återvunna petflaskor. För ett minimum av utsläpp vakuuminjiceras glasfiber mattorna istället för att handrullas, vilket också ger bättre kontroll av åtgång och vikt, men det är ju Greenline långt ifrån ensamma om. Plastmaterialet är vinylester som är segare och tåligare än vanlig polyesterplast och även står emot böldpest bättre. Och teaken i trädetaljerna är antingen framställd på konstgjord väg eller är ekocertifierad äkta teak.

En integrerad öppningsbar dörr högst upp på styrbords fribord gör det enkelt att komma ombord vid långsidesförtöjning längs kaj, och skarndäcket är tillräckligt brett för att man ska kunna röra sig bekvämt. Från en flytbrygga kliver man istället lämpligen ombord via den mycket generösa badplattformen, som kan fås elhydrauliskt höj- och sänkbar för att underlätta avkopplande vattenaktiviteter. Ett par trappsteg leder sedan upp till det lika väl tilltagna akterdäcket, skyddat av utstickande hardtop och med



möjlighet till kapellväggar som barriär mot typiskt skandinaviskt väder. Det eleganta glaspartiet i mot salongen öppnas till hälften med en skjutsdörr, och sedan kan hoppilanddrinkarna langas ut direkt från pentryt via en bardisk, som fälls ner när fönstret hissas upp mot taket på starka gasfjädrar. Det är både snyggt och funktionellt, men glaspartier medför också gärna kondens och kallras i nordiskt klimat.

Pentryt är i samma nivå som akterdäck, med ett trappsteg upp till salongen, där en inbjudande vit U-soffa brer ut sig på babordssidan, med lådhurtsar och bänkyta mitt emot. Snickeriernas yta är av knivskuren och mycket tunn faner från italienska Alpi, som är billigare och ger ett jämnare utseende utan färgvariationer, men inte samma tålighet och naturlighet som ”vanlig” faner. Soffan övergår förut i en madrasserad sittyta, där man kan följa färden genom den stora vindrutan, och på andra sidan nedgången tronar förarplatsen. Där är soffan nästan bred nog för två personer, och har alla instrument och reglage överskådligt samlade på den mattsvarta instrumentpanelen. Dubbla tolvtumsskärmar (16-tums får plats) från Raymarine dominerar bilden, men en helt vanlig analog kompass skymtar också mitt bland alla elektroniska hjälpmedel. Sikten är god, även om

Så här fungerar framdrivning och elektricitet i Greenline 45 Fly Hybrid. Illustration: Greenline.



BÅTTEST Greenline 45 Fly Hybrid



Från en flytbrygga kliver man lämpligen ombord via badplattformen, som kan fås elhydrauliskt höj- och sänkbar för att underlätta avkopplande vattenaktiviteter.



Allt från vanlig analog kompass till dubbla tolvtumms Raymarineskärmar ryms på den mattsvarta instrumentpanelen, och förarsoffan är bred nog för två personer.



GREENLINE 45 COUPÉ

GREENLINE 45 FLY HYBRID

FAKTA

Längd 15,57 m
Bredd 4,57 m
Djup 1,1 m
Vikt 13 500 kg
Motor Dieselmotorer 2 x VP D3 220 hk
Bränsle 1 450 l
Motor Elmotorer 2 x Mahle 14 kW. Litium-Polymerbatterier 6 x 13,3 = 80 kWh
Vatten 600 l
Godkänd för 10 personer i CE B
Pris från cirka 10 000 000 kronor

TESTKÖRNINGEN

Last 2 personer
Maxfart 6,5 knop med eldrift
Maxfart 16 knop med dieseldrift

VÅRT ATT NOTERA

+ Glid fram i tystnad
+ Standard som hemma
- Smakar det så kostar det

OUTSPÅTT

Med slovenska Greenline 45 Fly Hybrid kan du glida fram upp mot 30 sjömil i fem knop, tack vare 80 kWh batteripack och 2 x 14 kW elmotorer. Batterierna laddas upp på ett par dygn med bara 10 A ström, och sedan är du redo för hemfärd igen. Spännande!

MER INFO

greenlinesweden.se

» man ibland behöver luta sig en aning åt sidan för att undvika den grova och skymmande A-stolpen, som jag förmodar är ett resultat av den förhållandevis tunga flybridgekonstruktionen.

Under däck ryms två ljusa och rymliga dubbelhytter, med tjock heltäckningsmatta som visserligen är skön och ljudisolerande, men kanske inte lika praktisk. Utskärningar i friborden ger i den förliga hytten utsikt och ljus även via överbyggnadens rutor, medan den akre hytten får nöja sig med skrovrutor. Båda har access till varsin toalett med dusch. På styrbordssidan hittar vi ytterligare en hytt, som dock är betydligt mindre, där ett nyförälskat par möjligen kan sova skönt tillsammans utan att tycka det är trångt. Just den hytten är tillval, och den kan också förses med en våningssäng som ökar durkytan, men fungerar i standardutförande som walk-in-closet.

Flybridgen nås via en lejdare från akterdäck, och soliga dagar är det garanterat här uppe, eller kanske framme på fördäckets dubbla solbäddar, besättningen kommer att hänga. Utöver en ändamålsenlig förarplats, med skön fåtölj och dubbla plottrar, erbjuds här uppe en härlig solbädd och en skön soffa, båda över hela båtens bredd. Utekök med vask och grill för ljumma sommarkvällar är pricken över i, förstås tillsammans med den tidigare nämnda och mycket behagliga tystnaden under färd, som bara en eldriven båt kan ståta med.

TRE KONKURRENTER



SEALINE F430

Numera tyska Sealine erbjuder inte mindre än 14 kvadratmeters yta uppe på flybridge, där du också har tillgång till wetbar med dubbla kylskåp och grill. Interiör kan Sealine F430 ståta med upp till tre hytter, pianolackerade trädetaljer och läderklädsel.



PRINCESS F45

Brittiska prestigemärket Princess har uppe på 45-fotarens flybridge fått plats med soffa och matbord i aktern, samt L-soffa som kan bäddas ut till en stor solbädd intill föraren. Under däck finns luftig planlösning med två hytter, men salongen är också bäddbar.



SEAFARING 44 FLY

Slovenska Seafaring har vidareutvecklat sin 44-fots Coupémodell och nu försett den med en generös flybridgeöverbyggnad på samma effektiva vakuuminjicerade sandwichskrov. Det här är en bluewater cruiser som är CE-certifierad för långa havspassager.

En integrerad öppningsbar dörr högst upp på styrbords fribord, gör det enkelt att komma ombord vid långsidesförtöjning längs kaj.

UPPLEV ECODRIFT

Båtar med klassisk elegans och modern teknik

Greenline Yacht erbjuder ett miljövänligare och bekvämare båtliv.

TEXT OCH BILDER: GREENLINE YACHTS SVERIGE

GREENLINE HANDLAR OM MILJÖN

Slovenska Greenline kommer nu stort och har utvecklat el och Hybridbåtar i mer än 10 år. Vi profilerar oss som ett grönt alternativ som ger mer komfort i den fossilstinna motorbåtsvärlden. Våra Hybrid och eldrivna modeller minimerar bränsleförbrukningen där egenproducerad solcell ger batterikraft till förbrukning och eldrift.

”Eldriften ger känslan av att segla, men här slipper du hissa segel och kryssa dig fram.”

Designad och byggd av skickliga hantverkare med den senaste infusionstekniken och hög materialkvalitet är Greenline idag ett av de ledande båtvarven i Europa.

Trenden går nu mot att fler och fler väljer hybrid eller helt eldrivna båtar. Allt går att ladda i vanliga brygguttag även om mer strömtillgång ger snabbare återladdning. Behöver du längre räckvidd i en elbåt kan dock en snål dieselgenerator vara en effektiv reservkraft. Men eldriften har stora fördelar då man slipper buller, avgaser och servicekostnader.

GREENLINE HANDLAR OM DESIGN

Greenline är designad av J&J design som låga lättdrivna superdeplacementa skrov med rak stäv. De har gett Greenline många designpriser men även säkra robusta skrov med lång livslängd. Modellerna 33 och 40 har mer retro design medans 39 och 45 har fått ett modernare formspråk och skrov som är optimerade även för högre farter.

GREENLINE HANDLAR OM DIN KOMFORT

Förutom miljöhänsyn är fokus på att maximera välbefinnandet och ge ett avkopplande liv på sjön med familj och vänner. Greenlines hybrid och elbåtar ger mer komfort än någon annan båt i sin klass. Solenergi som ger el ger njutning till sjöss utan att förorena miljön och störa båtgrannar med avgaser och buller.

Alla modeller har ett öppningsbart barkök i aktern som ger en öppen planlösning med större rymd och mindre klättrande.

Konstant 230v i båten och i alla modeller finns en riktig kyl&frys, induktionsspis och mikro med grill. De större båtarna har även elektrisk BBQ på fly eller badbryggan. »



EN FÖRSTA TITT PÅ GREENLINE 58 FLY

Nästa höst lanserar Greenline en ny förstklassig båt med flybridge efter succén Greenline 48 Fly. Den nya båten blir det perfekta mellanläget mellan den något mindre 48:an och det större flaggskeppet Greenline 68 OceanClass.

TEXT: DAGENS PS | BILDER: GREENLINE SWEDEN

Sajten mby.com skriver i sin artikel om Greenline 58 att det är en båt präglad av stilfull design. Från de stilrena linjerna till placeringen av cockpiten och inte minst möjligheten att ha ett arbetsrum istället för en tredje kabin.

Det ger goda möjligheter att jobba hemifrån – på båten. Ett alternativ som känns mycket attraktivt.

I sitt standardutförande har båten två gästkabiner, perfekt för längre utflykter med större sällskap. Skeppets ägarkabin är av det lyxigare slaget och är utrustad med walk-in-closet och en mycket bekväm vistelse till sjöss.

Det är en 18 meter lång motorbåt med de flesta tänkbara funktionerna ombord. Förutom tillgången till 220v el, induktionshäll och andra elektriska bekvämligheter så är båten utrustad med 11 solceller som bidrar till att hålla igång det hela.

Båten lever upp till de höga förväntningarna som du bör ha på en Greenline. En hybridbåt som ger dig de många fördelarna av en elmotor kombinerat med kraften och tryggheten av en diesel.

Du får möjligheten att tyst glida genom vattnet på elmotorn och kan på så vis höra vattnet klucka mot skrovet medan du kör, något som tidigare varit förunnat segelbåtarna.

Hybriden levererar i dieseldrift upp till 2000 hästkrafter och kan framföras i 26 knop. Vid eldrift levererar 2 elmotorer kraft att driva båten i 6-7 knop upp till 30 sjömil.

Det är inte första gången vi på Dagens PS skriver en artikel om Greenlines hybridbåtar.

Vi har tidigare lyft fram både Greenline 39 och Greenline 40 som goda exempel på tillverkarens förmåga att leverera precis det som många efterfrågar. 58:an ser ut att leva upp till samma standard och mer därtill.

För att bli ägare av en Greenline 58 Fly behöver du betala mellan 21-25 miljoner SEK. Båten planeras att släppas hösten 2023.

GREENLINE 58 FLY

Raffinerad, djärv & flexibel

EXCEPTIONELLT BEKVÄM

Alla som älskar att tillbringa tid till sjöss kommer att uppskatta denna båt som känns exceptionellt bekväm, även när du är till sjöss under längre perioder. 58 Fly har mer utrymme och funktioner än tidigare Greenline-modeller och kombinerar alla egenskaper som erfarna kryssare vill hitta i en ny båt. 58 Fly är en uppgradering av komfort på alla områden.

Marco Casali, ägare och designer på Too-Design i Rom, har drömt om den ultimata designen sedan han blev involverad i Greenline Yachts för fyra år sedan.

"Det finns en unik gemensamhet mellan alla Greenline Yachts-modeller - de uppskattas av människor med en djup passion för natur och båtliv. Det är inte en "show off-båt", känd för hastighet eller dekadens. Det är båtar för människor som tycker om att bo och spendera kvalitetstid med familj och vänner." säger Casali.

EN LIVSSTILSFÖRÄNDRING

Sättet som båtägare använder båtar på förändras. En övergång till distansarbete som utlösts av pandemin innebär att människor väljer att tillbringa mer tid till sjöss på långa resor eller åka iväg för långhelger. 58 Fly erbjuder i tre unika konfigurationer för att passa moderna båtägare med en äventyrlig anda. Standardarrangemanget består av tre hytter, två badrum och klädkammare för master- och VIP-sviterna. 58 Fly är unik eftersom det finns ett alternativ att ersätta den dubbla gästhytten med en kontor så att ägaren kan arbeta från båten. Detta fullt utrustade kontorsutrymme med inbyggda

bildskärmar, HDMI- och USB-uttag och en snygg funktionell kontorsstol är perfekt för distansarbetare som vill spendera mer kvalitetstid med familj och vänner. Flexibiliteten i att lägga till ett kontor kommer att förändra livsstilen. Soffan kan göras om till en extra säng vid behov.

Pandemin lärde oss att vi kunde ha ett zoom-möte med människor i olika länder utan att flyga. "Det bästa du kan köpa är tid", säger Casali. "Många båtägare vill arbeta och samtidigt vara nära sin familj. Ett dedikerat kontorsutrymme kan också användas av barn för studier, hobby och lek." Soffan som blir enkelsäng ger flexibilitet att använda den som hytt för barn.

LINJÄR DESIGN

Greenline 58 är den första yachten som erbjuder en sömlös övergång mellan sittbrunnen och styrstationen, allt på en nivå. Att eliminera steg är en liten förändring, men effekten är enorm eftersom det ökar cirkulationen mellan de två utrymmena. Trappor tar stor plats och bryter upp ett rum. "Även om ett utrymme har samma kvadratmeter, är det hur du använder utrymmet som är viktigt." säger Casali, "Det är därför vi noggrant övervägde layouten".

WATERSIDE LIVING

"Det finns några viktiga sittytor som påverkar hur du upplever havet. Vi fokuserade på dessa detaljer och omarbetade dessa ytor", säger Casali. Till exempel finns det tre soffor i fören för att ge ytterligare privat plats på båten.

I aktern finns också en förlängd hydraulisk plattform och ett bord där alla kan sitta vända mot havet. På samma sätt kan bordet sänkas och förvandla det till avkoppling för läsa eller ta en tupplur. För att mildra drag finns det ett glasräcke som skyddar mot väder och vind.

EN MAGNIFIK FLYBRIDGE

Flybridgen har den bästa utsikten på båten och kan kompletteras med en T-topp i kolfiber som ger utmärkt skydd på Fly. En välutrustat utekök, rymlig matplats och öppet utrymme i aktern för fristående möbler gör att flybridge kan användas för gäster att koppla av och njuta dag som natt.

SOLLADDNING OMBORD

Med en bank av elva solpaneler kan du använda alla båtens apparater, oavsett om du är på kryssning eller vila, utan att behöva en generator eller ansluta till landström. Casali och hans team lyckades leverera fler elektriska paneler (3,6kw effekt) på 58 Fly, vilket överträffade alla modeller.

När båten ligger för ankar kan ägaren ladda sina apparater och solenergin eliminerar allt buller, vibrationer och utsläpp.

"Jag har arbetat för varv där produktens kommersialitet är det övergripande målet, men Greenline Yachts fattar beslut baserat på att hjälpa båtägare att njuta av en bättre livsstil", säger Casali. "Greenline vill alltid göra något nytt och speciellt för sina kunder."

58:an har premiär på båtmässan Cannes i September 2023.

TEXT OCH BILDER: GREENLINE SWEDEN



GREENLINE NU ÄVEN PÅ VÄSTKUSTEN



DÄRFÖR SKA DU VÄLJA GREENLINE

Med allt högre bränslepriser och växande miljöproblem är Greenline helt rätt i tiden. Våra hybrid- och elbåtar har gett oss båtmarknadens bästa miljöegenskaper. Alla Greenlinemodeller har idag elproducerande solceller som standard och driver t ex en fullstor Kyl & Frys. Eldriften är smart, ekonomisk, tyst, osfri och bekväm. Komforten är högsta prioritet därför börjar Greenline från 33 fot upp till 58 Fly.

Vilken modell fastnar du för?

Som ägare till Greenline är du välkommen in i **Owners Club** där ägarna byter erfarenheter med varandra. Vi gör årliga event där ägarna lär känna varandra och nyfikna kommande ägare kan jämföra de olika modellerna. Senaste eventet i Wasahamnen, Stockholm avslutades i härlig gemenskap med en middag i Hamnen. Det finns också forum på facebook "Greenline Yachts Owners Club" där man kan lära känna ägare till Greenlinebåtar i hela Världen och följa deras resor.

Greenline Yachts växer och vi är stolta att Greenline nu också finns på Västkusten på Kolhättans Varv i Ödsmål, norr om Stenungsund!

Catharina & Jimmy som driver varvet har nu gjort succé med Greenlinepremiären på Båtmässan i Göteborg.

Nu har vi en 33:a och en 40 Hybrid för visning på varvet i Kolhättan.

Välkomna till oss för att prata, se och uppleva Greenlines unika koncept!

STOCKHOLM-OSTKUSTEN GENERALAGENT
Pettersbergsvägen 63a, 129 40 Stockholm
070-788 03 22
info@greenlinesweden.se

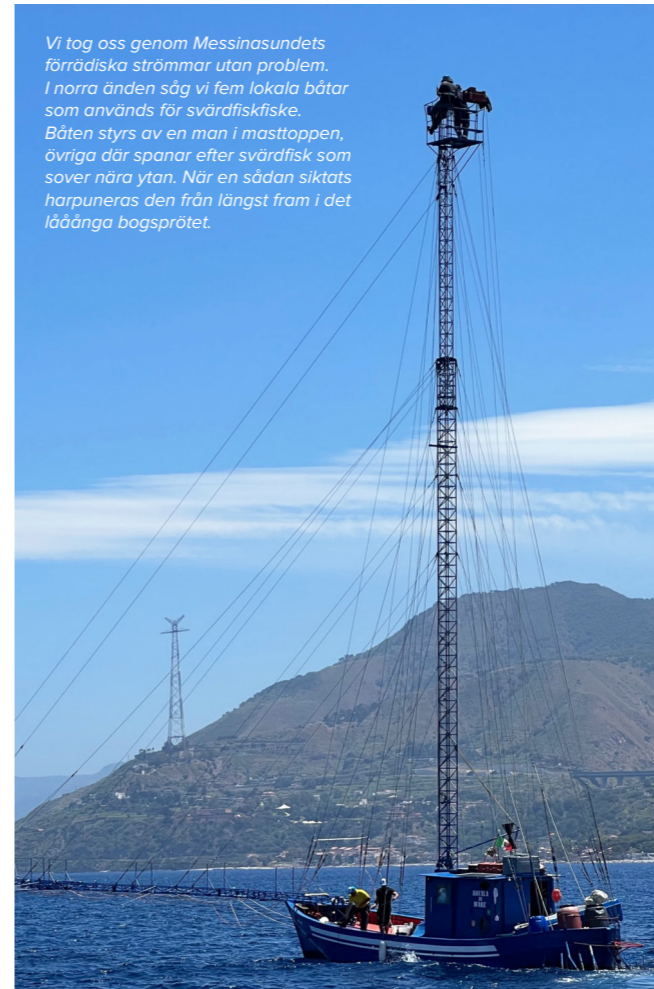
ÅTERFÖRSÄLJARE - VÄSTKUSTEN
Kolhättan 313, 444 96 Ödsmål
0303 22 20 55
vastkust@greenlinesweden.se



ÄNTLIGEN PÅ VÄG!



Monopoli, där Italiens 'stöverklack' börjar, var en mycket vacker ort. Här var kajplatsen gratis, men då måste hela tiden minst en person finnas ombord.



Vi tog oss genom Messinasundets förrådiska strömmar utan problem. I norra änden såg vi fem lokala båtar som används för svärdfiskfiske. Båten styrs av en man i masttoppen, övriga där spanar efter svärdfisk som sover nära ytan. När en sådan siktats harpuneras den från längst fram i det låånga bogsprödet.



Kartans färdväg baseras på data som uppkopplingen ombord sände till Victron Energy varje kvart.



Arturo, hamnansvarig i Ancona, slet verkligen för att lägga ut en ny boj åt Omega. Det var för övrigt första gången han hjälpte en motorbåt. Här visar han Jan en bild av sin familj.



Vi såg en del superyachts på vägen. Ilona, 82 m, byggdes för en australiensisk affärsman för 1 miljard kronor! En fin detalj är helikoptern högst upp.



I Gaeta parkerade vi så här 'tight' på Omegas båda sidor. Är det trängre än i Sandhamn, kanske?

ÄVENTYRET OMEGA

Vi lämnade hamnen i Portoroz, Slovenien med eldrift och skulle vår första dag köra över Adriatiska havet till Venedig. Att solen sken från klarblå himmel och vi fick flyta fram över en turkos vattenyta kändes passande. På håll såg vi land och några fartyg, men i övrigt var det vi – Jan och Pia – och Omega, vår nya Greenline 39.

TEXT & BILDER: PIA FORSSTRÖM & JAN SÖDERLUND

Efter nio timmar snirklade vi oss in till en härlig hamnplats på La Certosa. Vi bokade raskt en natt till och tillbringade sedan en härligt kravfri dag i Venedig.

ETAPP 1 – ITALIENSKA STÖVELN

Detta var första steget på vår första etapp, att runda hela den italienska stöveln upp till Genua. De närmaste två veckorna övernattade vi i en blandning av större badorter som Rimini och Ancona samt mindre fiskebyar.

Fiskenäringen innebär fiskeflaggor ute på havet – vilken fasa! Ibland fick man kryssa genom ett hav av flaggor och ibland såg man en flagga, men ingen markering i nätets andra ände. Vi blev coolare med tiden, men hade respekt för dem.

Vi hade inte bestämt något om vårt liv ombord, men det föll raskt på plats. Jan var förstas kapten och som ingenjör höll han koll på allt tekniskt. Därmed blev jag, Pia, styrman och kocka.

– Med ny båt i okända vatten ville vi inte köra nattetid, berättar Jan. Jag fick därmed också uppgiften att varje dag hitta nästa nattkvarter – en båtplats eller någonstans att ankra. Detta var faktiskt en del av spänningen i resan. Var hamnar vi?

Det blev rutin att köra 6-8 timmar per dag, så jag vande mig snabbt vid båten, även om många instrument var nya för mig. I hamnar var det ibland knepigare, då kajplatserna kunde vara svårtillgängliga och smala.

Så bog- och akterpropellarna blev snabbt mina bästa vänner och jag fick applåder och beröm á la 'Eccellente, madame' från hamnpersonal.

En del blev dock förvirrade över att en kvinna parkerade båten och kaptenen langade över tamparna. Några fina minnen är annars när småtjejer såg mig vid ratten och sken upp.

Första åtgärd vid ankomst är att kaptenen besöker hamnkaptenen för att visa papper och betala. Vissa var otroligt byråkratiska, andra tittade knappt på dokumenten.

Priset varierade med servicen och kostade 16-120 Euro per natt.

När vi passerade Leuca kom en båt med

syndens hastighet från land. Guardia di Finanza! Typ tullpolis... De frågade vart vi skulle och Jan svarade 'Ciro Marina'. Det fick tumme upp och svaret 'Good wine, good company'. Jag gick in i kabinen från akterdäck och hör då frågan 'Your wife?' Jan svarar 'Yes', medan jag skakar på huvudet genom fönstret bakom honom (vi är sambo, inte gifta). Då fick vi tre breda leenden, sex tummar upp och så körde de. Detta har vi skrattat mycket åt.

Resan till Giro Marina gick raka vägen från stövelns klack till fotsulan och jag insåg att vi inte skulle se land vid överfarten. Det fyllde mig med obehag, men det fanns inget vettigt alternativ så jag bet ihop. Vi åkte tidigt och överfarten blev tuff med upp till tremetersvågor i sidsjö från öppet hav. Så vi hade fullt upp med att köra 11,5 timmar. Halvvägs inser jag plötsligt att det inte gör något att jag inte ser land! Jag kände mig trygg ändå.

På italienska västkusten finns många kända, charmiga orter. Vi övernattade till exempel i Amalfi och Porto Venere. För oss blev ändå den underbara viken Porto degli Infreschi det vackraste minnet därifrån. Området var skyddat med ankringsförbud och hade bojar på botten. Så Jan dök ned tre meter med en tamp för att göra fast Omega. Vi övernattade där och denna 'drömlagun' fastnade i hjärtat på oss båda.

Vi hade rundat den italienska stöveln och nådde Genuas enorma hamn efter 31 dagar. Efter 200 motortimmar var det också dags för första oljebytet, vilket gick utmärkt.

ETAPP 2 – NORRA MEDELHAVSKUSTEN

På hela vår resa i Medelhavet hade vi tur med soligt och fint väder: 20-25 grader och sommarmoln. Blåste gjorde det däremot rejält vid några tillfällen, främst på norra Medelhavskusten.

Vi fick en rivstart på etappen, för när vi kom ut från Genuas lugna hamn blåste minst kuling, så vi fick verkligen hålla i oss. Men det lugnade ner sig och väl framme i Sanremo kunde vi beundra den galna mängden stora båtar!

Monaco passerades i dis och vi hade sikten på Nice gamla hamn mitt i stan. Här klev min kusin Eva-Britt ombord. Vi stannade en dag i Nice och gjorde en trevlig runda i 'gamla stan'.

På denna kust finns många lyxiga orter. Vi övernattade bland annat i Saint-Tropez och Porquerolles. När vi lämnade Porquerolles var det igen mycket blåsig. Vi gick marschfart ca 7,5 knop, men i surfarna nådde vi 12,7! I Port de Frioul, en liten ögrupp utanför Marseille, blåste det så hårt när vi skulle lägga till att vi inte fick båten på plats utan hjälp.

Denna etapp tog en vecka och avslutades i Port-Saint-Louis, porten till Rhône.

Då Jan visste att det var dåligt med tankställen på Rhône tänkte vi tanka vid någon sjömack. Men icke. Vi fick fylla reservdunkar vid ett obetjänat tankställe en bit bort och dra dem till båten på pirra i flera omgångar. Det fick vi också göra vid fler tillfällen framöver.

ETAPP 3 – FLODER OCH KANALER

Det som präglade resan genom Frankrike och Tyskland var prämar på floder och slussar i kanaler. Etappen inleddes passande genom att Omega slussades in till Rhône. Floden rinner ut i ett delta mot Medelhavet och grönskan på stränderna är nästan djungellik. Vi mötte enbart prämar och hotellbåtar.

Vår första anhalt var Avignon och vi låg mitt i staden väldigt nära den berömda bron. Sur le Pont d'Avignon...

De nio slussarna upp till Lyon hade samma enorma storlek: 185 x 12 m. Slussen Bollene hade högsta lyfthöjden, 23 m, alltså som ett sjuvåningshus! Här fästes båten på mitten vid en flytpollare, som flöt upp i en rädda i väggen tillsammans med båten. Krafterna vid in- och utsläpp av vatten var starka, så vi hjälpte till att hålla båten från slussväggen för att inte skada fenderarna.

Frankrike hade denna tid en stark värmebölja och vi, som ville ha båten öppen mot omvärlden, mätte upp till 39,5 grader.

Svetten rann...



Förtöjningslinor sitter i de flesta hamnar fast i botten. Så vi får ofta dra upp dessa - mycket leriga - linor för att förtöja båten baktill. Yuk!



I Sanremo kunde vi beundra den galna mängden stora båtar! Bara på vår bryggallag det fartyg för bortåt en halv miljard kronor.



Porten till Cinque Terre, Porto Venere, hade en mysig, liten hamn. Efter middag promenerade vi till en nära udde med San Pietro Church från år 1198, ruiner och underbara utsikter.

Fyra dagar senare nådde vi Lyon, där vi skulle stanna en extra natt. Det fick bli en dag för vila och proviantering. I Lyon klev min kusin av – hon hade trivts ombord.

Vi fortsatte på floden Saône. I Macôn, där vi gjort fast vid en brygga för natten, berättade skepparen på fartyget bakom att området inte var bra och att han fått narkomaner ombord nattetid. Så det blev en snabb tur vidare i kamp mot klockan och vi hittade ett lantligt ställe vid en rostig pråm precis när solen gick ned.

Nästa anhalt var charmiga Chalon, där vi stannade tre nätter. Här provianterades mer och vi hann använda marinans tvättmaskin.

Så kom vi till Saint-Jean-de-Losne där kanalen Rhône au Rhin (Rhône till Rhen) börjar. Nu monterade Jan ner topplanterna, TV-antenn och fällde VHF-antenn. Ett fiske-spö med en pingpongball i toppen tejpades också fast i fören som en varningssignal om en bro var för låg.

Första slussen på Le Doube, som floden heter, var den enda bemannade på upp-vägen. Vi fick en fjärrkontroll, info om hur den hanteras och en schematisk karta. De sträckor på floden som inte varit farbara med båt har fått en kanal vid sidan med en sluss i vardera änden, så flod och kanaler slingrar sig om varandra.

Rhône au Rhin är 23,7 mil och har 112 slussar:

72 på väg upp till 340 m över havet, sedan 40 slussar utför. När jag insåg att det i genomsnitt innebär en sluss drygt varannan kilometer i nära 24 mil, då ville jag vända. Men insåg förstås att det var realistiskt. På första dagen hann vi 12 slussar och då kändes det mer överkomligt.

Samma kväll blev jag otroligt trött och fick feber. Så vi lade till på ett vackert ställe och jag sov ett dygn. Dagen efter var det stark motvind, så då låg vi kvar och jag sov ett dygn till. Tröttheten hängde kvar resten av resan och jag förstod först långt senare att jag haft covid.

Jan passade på att för första gång rensa de korgar som samlar upp småskräp som sugts in med kylvattnet. Där fanns växtlighet, vilket vi såg i kanalernas botten, så nu skulle korgar rensas varje kväll. Problemet med växtlighet blev värre i perioder, ibland var det som att köra genom grön ärtsoppa!

När vi åkte vidare kom vi till en sluss med ett stort fartyg i och vi fick aldrig grönt att åka. Enligt 'help desk' var tekniker på väg och allt skulle vara löst inom tre timmar – vilket visade sig vara korrekt. Vi råkade senare ut för tre stopp i slussarna, dels ett elavbrott, dels att slussdörrar hade fastnat. Alla problem löstes med handkraft inom någon timme.

Efter 72 slussar på 12 dagar var vi på toppen av Rhône au Rhin och där fick vi återlämna fjärrkontrollen. Istället blev det manuell service resterande 40 slussar. I början låg de så tätt att en ung tjej cyklade mellan dem i full fart för att öppna slussens dörrar och manövrera den, senare blev det småbilar. Hela sträckan till Mulhouse tog bara två dagar! Merparten körde vi på enbart el.

I Mulhouse tog vi en ledig dag för att besöka det nationella bilmuseet med över 450 exceptionella bilar, varav fler än 100 Bugatti.

På nerväg i kanalen såg vi en 3,40-skyllt vid en bro som Jan hade sett på ett foto innan vi åkte. Det var intressant, eftersom båtens höjd är svår att mäta i vattnet. Jans bedömning av Omegas höjd var ca 3,20 m, men siffran var osäker. Så i fören fanns ett fiskespö med en pingpongball i toppen som varningssignal. Jag körde försiktigt mitt under bron, vilket gick bra med marginal. Nära Mulhouse såg vi sedan en 3,30-skyllt! Jag körde igen försiktigt i mitten och det gick bra. Men – på väg in i Mulhouse kom vi till ett antal låga broar utan skylt – och där var det riktigt trångt uppåt. Men med blicken på bollen kom Omega igenom utan skador.

Efter Niffer, som var slutstation för Rhône au Rhin, åkte vi på Grand Canal d'Alsace som slingrar sig runt Rhen.



Här delar Omega Fessenheimsslussen med pråmen Camaro.



I Besançon valde vi att åka genom den manuella slussen från 1832. Då fick Jan veva sig till ett träningspass för hela veckan!

Vi, som kom från små slingringa kanaler under grönska, befann oss nu på en bred kanal med stenlagda sluttande sidor, med Frankrike på västra sidan och Tyskland på den östra. Det var mer Autobahn över det hela och här blev slussarna stora igen.

På Rhen var det mycket pråmtrafik och floden slingrade sig rätt bra. Vi räknade mötande pråmar och de var ca 80 om dagen. Pråmarna är vanligtvis 110 m långa, men ibland sätts två ihop till 220 m! Det krävs förstås planerad körning av dem, särskilt vid flodkrökar. Generellt möts man ju på höger sida, men här var det inte självklart utan man fick vara på tårna. De stora båtarna satte upp en blå skylt på sidan om styrhytten när de ville att man skulle mötas på 'fel' sida.

Längs Rhen såg vi mängder av fantastiska slott med tinnar och torn. Vi passerade förstås också den berömda Loreleiklippan där förrådiska strömmar fått fartyg att gå i kvav. Nu var det lågt vatten och allt gick bra.

På grund av lågvatten körde jag i inloppet

till en tänkt natthamn rakt in i en lerbank. Jag lyckades backa ur den och vi körde vidare. En del lera hade dock dragits in i kylsystemet utan att vi då märkte det. När vi sedan upptäckte problemet kunde Jan ta hand om leran.

I Tyskland körde vi på nio floder och kanaler som gick norr- och österut. På samma sätt som i Frankrike åkte vi genom vackra, lantliga landskap ibland avbrutna av någon liten ort eller storstad, som exempelvis Düsseldorf.

I Hannover blev det oljebyte efter 200 nya dieselmotortimmar, vilket Jan ordnade utan problem. Här kunde vi också proviantera och använda marinans tvättmaskin.

Söder om Lübeck fanns sex slussar. På grund av vattenbrist fick vi här köra i kolonn med andra båtar för att hjälpa till att spara vatten.

Två fridfulla veckor efter Niffer nådde vi Lübeck, nära Östersjön. Vi hade kajplats mitt i denna vackra stad.



I de stora slussarna fäste man båten på mitten vid en flytpollare, som flöt upp i en ränna i väggen tillsammans med båten.



Sista dagen på vår tre månaders resa delade vi plats vid ratten. Det blev en fin tur genom Stockholms skärgård och det kändes tråkigt att den härliga resan var slut.

Vi konstaterade att vår resa genom den europeiska kontinenten hade tagit 41 dagar.

ETAPP 4 – ÖSTERSJÖN

Nästa dag påbörjades vår sista etapp. Vi körde på floden Trave till Travemünde, där vi tankade. Sedan gav vi oss ut på Östersjön. Det var en fantastisk dag att lämna kanalerna: solen sken över ett spegelblankt hav. Vi övernattade i Gedser på danska ön Falster.

Nästa dag hade samma, nästan överkliga, väder. Vi flöt igen fram över ett spegelblankt hav. Nu såg vi många stillastående vindkraftverk, bland annat Kriegers Flak. På kvällen nådde vi Gislövs Läge, nära Trelleborg.

Med släkt och vänner boende efter svenska syd- och östkusten blev det nu nio dagar med mycket socialt umgänge. Vi hann också övernatta på Hanö, i Kalmar (där vi besöktes av två andra Greenline-ägare), Byxelkrok på Öland, Arkösund och Dalarö.

Omega, Jan och jag nådde hemmahamnen i Täby efter ett tre månaders äventyr som vi inte velat vara utan. Vi hade rest i Slovenien, Italien, Frankrike, Tyskland, ett hörn av Danmark samt Sverige. Det blev 499 'dieselmotortimmar' plus förstas också 'eltimmar', mer än 3000 sjömil, 13 kanaler och 155 slussar.

Nu var vi också glada att komma hem till vår katt Picasso.

ÄNTLIGEN PÅ VÄG!

DÄRFÖR GILLAR VI BÅTEN

EN TRYGG PARTNER FÖR DIG OCH DIN BÅT

PANTAENIUS
SPECIALIST PÅ BÅTFÖRSÄKRINGAR



NIO MÅNADERS FÖRBEREDELSE

Söder om Düsseldorf såg vi vad lågvattnet i Rhen hade ställt till med.

Den Greenline 39 vi köpte april 2021 hade ett års leveranstid. Jan fick rätt snart tanken att det vore kul att själva köra hem båten. Tanken mognade i juli när vi körde Göta Kanal. Men vad krävdes för att få till det? Han ville inte gå på Europas utsida baserat på attacker från späckhuggare utanför Portugal och ombytligt väder i Biscayabukten. Han gillade tanken att köra i kanaler upp genom Europa. Om vi ville komma ut vid Travemünde behövde vi ta oss över till Rhen. Därmed inledde Jan en intensiv tid vid pc:n. I mitten av augusti visste han att 'det går' och då började förberedelserna.

HÖJD ÖVER VATTENLINJEN

I kanaler är 'air draft', båtens höjd över vattenlinjen, viktig för man passerar under broar och ibland genom tunnlar. Broar kan också vara skarpt sluttande under, så om man inte kör i mitten kan brohöjden vara lägre.

Omegas air draft med mast är 3,16 m. Med utrustning monterad på masten blev den ca 3,5 m och med VHF-antenn ca 4,4 m. Det varierar förstås också med hur pass lastad båten är.

Kanalernas djup relativt båten var ok. Dock kan vattennivån sjunka heta somrar och även besväras av exempelvis överväxt. Där kändes Rhône au Rhin säkrast och valdes därmed av Jan.

Officiellt var Rhône au Rhins air draft 3,5 m. Jan hade dock sett en kanalbild därifrån med en broskylt där det stod 3,4 m, så vi visste att den skulle dyka upp.

Lösningen blev att montera VHF-antennen på ett fällbart fäste och innan Rhône au Rhin skulle Jan skruva bort topplanterna och TV-antenn. Ett metspö med en pingpongball i toppen som tejpades fast i fören fick bli extra säkerhet för att upptäcka när båten skulle dyka upp. Lösningen var 'för hög'.

KANALKRAV

När man kör i kanaler finns vissa krav. Ett exempel är att båten ska vara namnmärkt bak och på båda sidor fram.

Som skeppare krävs kanalintyg för att få köra i kanalerna, vilket förutsätter att man minst har förarintyg samt papper på båtpraktik. Pia har skepparexamen sedan 1980-talet,

medan Jan har haft olika stora båtar under ca femtio år utan att ha ordnat formell kompetens. Så Jan gick en kurs för förarintyg samt köpte boken med bestämmelser om att köra på kanaler (vilken även ska finnas ombord) och dessa kunskaper tentades av. Intyg krävs också för att få använda VHF-radio, vilket innebar ett prov. Utan dessa intyg kan man få böta, men det var inget som kollades under vår färd.

Det krävs också tillstånd för innehav av radiosändare ombord, läs VHF-radio, vilket ordnas via Post- och Telestyrelsen. Då ges båten ett unikt MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity), vilket gör att den enkelt kan kontaktas via VHF.

Jan köpte även en EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacons) för en eventuell nödsituation. Tillverkaren i England programmerade in båtens MMSI-nummer i utrustningen.



Kanalerna var fläckvis övervuxna med bottenväxter eller andmat. På bilden ses även övre delen av vårt metspö med pingpongball i toppen, vår extra säkerhet för att upptäcka när båten skulle dyka upp 'för hög' under exempelvis en bro.

LEVA OMBORD

Båten behövde förstås utrustas så vi kunde leva ombord. Det kändes osäkert vad som kunde köpas i Slovenien, så merparten införskaffades här hemma. Dock var det inte alltid enkelt, givet osäkra leveranser på grund av covid och kriget. Vi ville exempelvis ha ett vridbart bord på akterdäck och där var det osäkert när bordsskiva och -ben skulle komma via två olika leverantörer.

I slutändan blev det två pallar med lådor på totalt över 300 kg som fraktades till Slovenien av DHL i mitten av april.

Jan kände att 'den här båten ska jag ha'. Allt han någonsin önskat i en båt fanns i en Greenline 39 hybrid. Kombinationen el och diesel är suverän. Tekniska installationer är enkla att överblicka och det mesta är lätt åtkomligt.

För oss är storleken perfekt. Vi är två vuxna och med en gäst var båten fortsatt lagom. Vi kunde utan problem varit 1-2 till ombord. Det är bekvämt och nära till allt utan att vara trångt.

Med proportionella bog- och akterpropellrar är den väldigt enkel att manövrera.

Det är lätt att ta sig i/ur båten. Fribordet har olika höjder, vilket passar olika höjder på brygga. Vi valde också dörr på akterdäck, vilken var till stor nytta. Med stävstege i fören täcktes alla behov.

Förvaringsutrymmena är många. I volym använde vi kanske hälften under vår resa.

Med 230 volt leverer man precis som hemma. Systemet drivs av ett stort batteripack, så man slipper ljudet från en generator.

Vi gillar det rejäla kylskåpet samt att det finns en liten frys, induktionsspis och mikrovågsugn.

Det är roligt att ha en båt som väcker intresse, särskilt den elektriska delen. Många säger att hon är vacker.

Vi har fått utmärkt support av Jan Duda på Greenline.

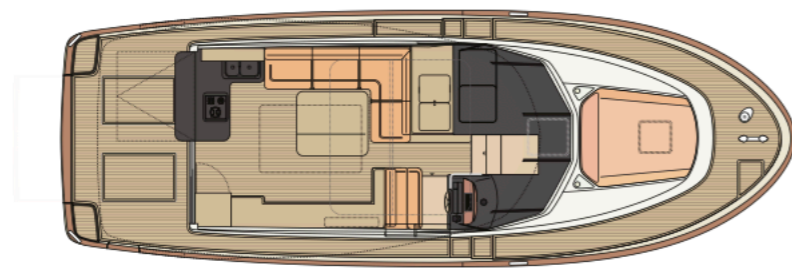


Scharnebeck är en annorlunda sluss, en båtlyftanläggning, i Elbe-Seitenkanal. Den består av två tråg med måtten 100 x 11,8 m och 3,38 m djup. Lyfthöjden är 38 meter, alltså ungefär som ett 12-våningshus. Det tar ca tre minuter för ett lyft och lika länge att sänka tråget med fartygen i.

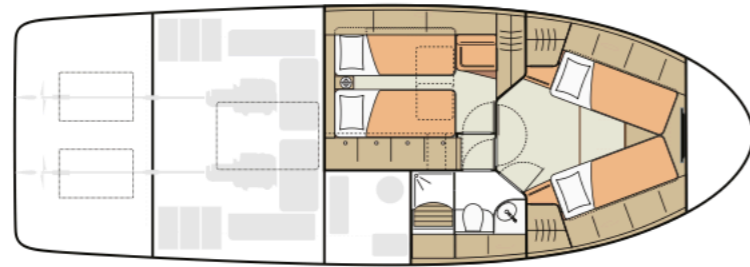
GREENLINE 40

2 x 250hp
22 knop
Hybrid
2 x 20 KW 8 knop
Vikt standard 8 ton
Längd: 11,99
Bredd: 4,25
Djup: 0,85
Diesel 700 L
Vatten 400 L
Svartvatten 80 L
4 bäddar + 2 i salong

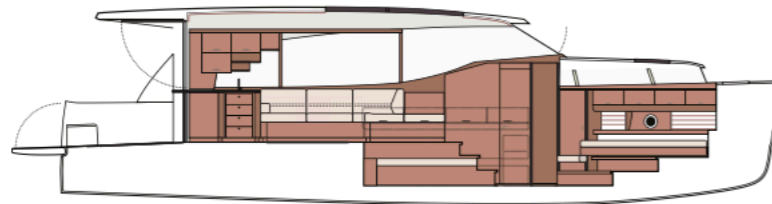
MAIN DECK



LOWER DECK



SIDE VIEW

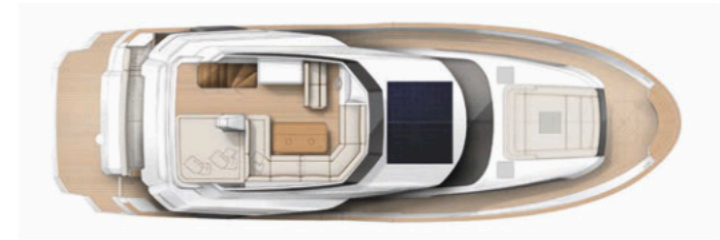


GREENLINE 48 FLY

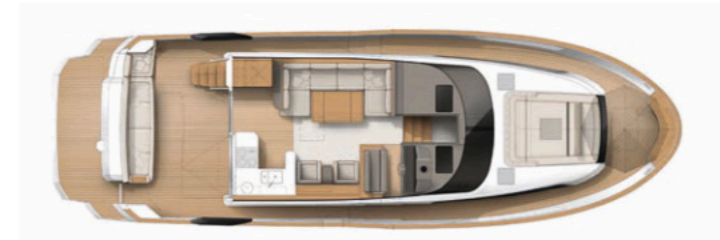
2 x 250/370hp
18/24 knop
Hybrid
2 x 20-25KW 8 knop
Alt. 2 x Cummins 380 /
480hp
29 knop

Längd: 15,44 (skrov 14,37)
Bredd: 4,80
Djup: 0,98
Höjd över vatten: 5,32
(coupé H.,48-4,13)
Diesel 1500 L Vatten 600 L
Vikt från 13,8 ton
6 bäddar + 2 i salong
+ skipper = 9 bäddar

FLYBRIDGE



MAIN DECK



LOWER DECK A*



LOWER DECK B*

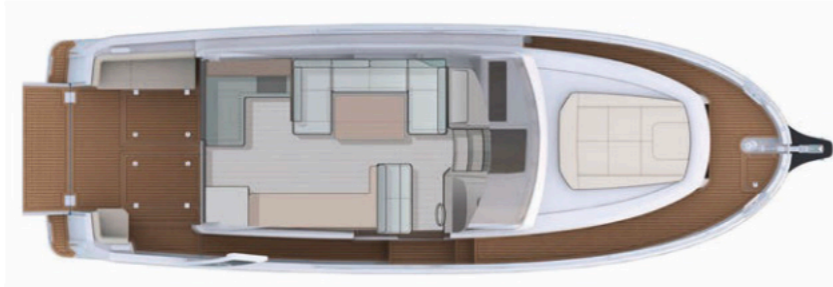


*Optional skipper cabin for both version of lower deck (A and B)

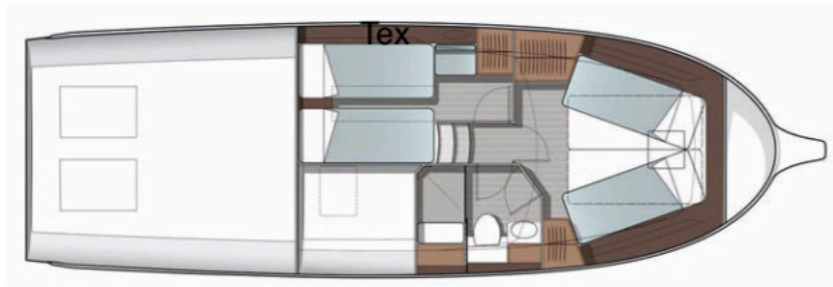
GREENLINE 39

1 x 250hp Yanmar
18 knop
Hybrid: 1 x 20-25 KW
8 knop eldrift
Längd: 11,99
Bredd: 3,75
Höjd över vatten: 3,16
Djup: 0,9
Diesel 700 L
Vatten 400 L
Svartvatten 80 L
Vikt 7 ton
Motoralternativ: Yanmar V8
370hp 25 knop
4 bäddar + 2 i salong

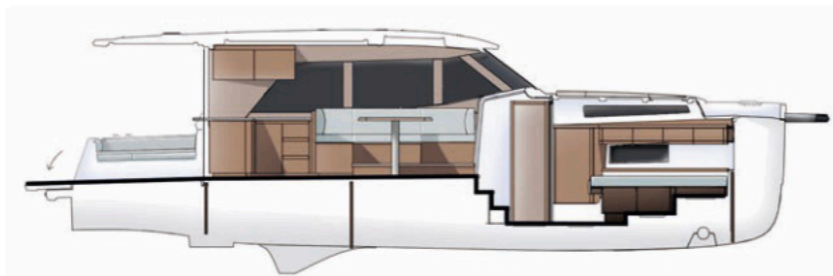
MAIN DECK



LOWER DECK



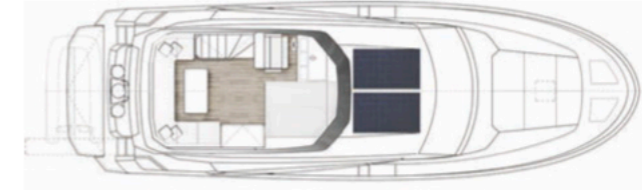
SIDE VIEW



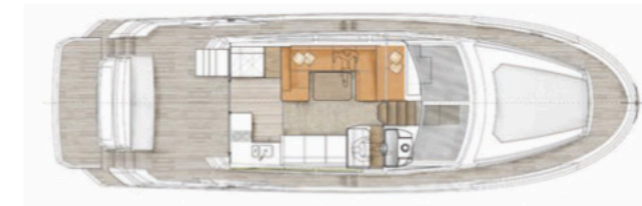
GREENLINE 45 FLY

2 x 250/370hp med Hybrid
18/24 knop
Eldrift 8 knop
Alt. Volvo IPS600 30 knop
Längd: 15,57 skrov 13,54
Bredd: 4,57
Djup: 1,10
Höjd över vatten: 4,16-5,7
(coupé H. 3,73-4,52)
Diesel 1450 L
Vatten 600 L
Vikt från 13,5 ton
6 bäddar + 2 i salong

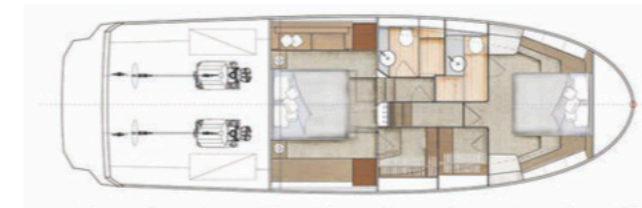
FLYBRIDGE



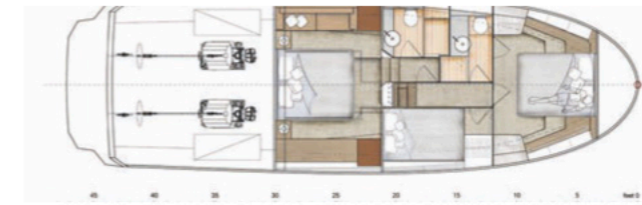
MAIN DECK



LOWER DECK A



LOWER DECK B



LOWER DECK C





Greenline 39



Greenline 40



Greenline 45 Coupe



Greenline 45 Fly



Greenline 48 Coupe



Greenline 48 Fly



Greenline 58 Fly



OceanClass 68

**CIRKAPRISER
INKL MOMS. AVSER
HYBRIDMODELLER.
2023-2024:**

Greenline 39 Hybrid

Yanmar 4LV 250hp/20kw elmotor
27 kWh lithiumbatteri. Utrustad
med teak, nav/auto, värmare, kapell,
dynpaket, akterpropeller mm. 100%
Eldrift inkl. Dieselgenerator.
Pris ca 6,5 mkr

Greenline 40 Hybrid

2x Yanmar 4LV 250/20kw elmotor
+53 kWh lithiumbatteri. Utrustad
med teak, nav/auto, värmare,
kapell, dynpaket, akterpropeller
mm. Pris ca 7,8 mkr

Greenline 45 Fly

2 x Yanmar 370 från 8,5 mkr.
Hybrid 2xYanmar 250hp/20kw
elmotor +80 kWh lithiumbatterier.
Leveransklar inkl teak, nav/auto,
värmare, kapell, dynpaket, akter-
propeller mm. Pris ca 12 mkr.

Greenline 45 Coupé

(inkl 2970w solceller)
Hybrid 2xYanmar 250hp/20kw
elmotor +80 kWh lithiumbatterier.
Leveransklar Inkl teak, nav/auto,
värmare, kapell, dynpaket, akter-
propeller mm. Pris ca 12 mkr.

Greenline 48 Hybrid Coupé & Fly

Hybrid 2 x D3-220/20kw elmotor
+80 kWh lithiumbatterier.
Leveransklar Inkl teak, nav/auto,
värmare, kapell, dynpaket, akter-
propeller mm. Pris ca 13 mkr.

Greenline 58 Fly

2 x Cummins 715 hp, ca 21 mkr.
2 x Volvo D13 1000HP ca: 22 mkr.
Cummins Hybrid med full Batteri-
pack, ca 24 mkr.

OceanClass 68

2 x Volvo D13 1000hp. Grundpris
från 30 mkr.