



**DIESEL OG ELMOTOR:**

I hvert av de to motorrommene finner du en motor av hvert slag.

# FORSMAK PÅ FREM TIDEN

Det dukker opp stadig flere båter med elektriske fremdriftssystemer. Selv om den er spesiell, har DutchCat mye for seg.

TEKST: **TERJE BJØRNSEN**

FOTO: **DUTCHCAT OG TERJE BJØRNSEN**

## **FUTURISTISK:**

Når drivlinjen er utradisjonell, passer det at resten av konseptet følger samme linje.

**S**er du etter en tradisjonell båt med konvensjonell teknikk er ikke DutchCat noe for deg. Selv om motor-katamaranen er i produksjon og kan kjøpes for rundt 700 000 Euro, minner den mest om et flytende forsøkslaboratorium.

Bak det oppsiktsvekkende katamarandesignet i oransjeaktig metallic er det likevel ikke mye prototypaktig over båten. Finish og kvalitetsinntrykket ligger på et høyt nivå, det er mer at hele konseptet virker svært uvanlig og fremmed. Særlig når du tar en kikk i motorrommene, et i hvert skrog. Her er det både elektrisk motor og dieselmotor, det hele minner en del om det vi ville kalle en ladbar hybrid i bilverdenen.

## **Opptil 8 timer på strøm**

Drivlinjen består av to elmotorer på 10 kW hver og to tresylindrede Yanmar dieselmotorer på 29 hk hver. En batteripakke på 48 kW sørger for god driftstid på elmotorene. Under ideelle forhold skal båten bruke 6 kW ved 6 knop og ha en driftstid på inntil 8 timer, men produsenten sier 5–6 timer er det du vil

oppnå under normale driftsforhold. Batteriene lades via landstrømppletget, men du kan også bruke dieselmotorene til å fylle opp den elektriske rekkevidden.

Det er ikke noe hokusfokus med manøvreringen av DutchCat Twelve når den går på elmotorer. Du får den rare, men deilige følelsen av å gli lydløst og vibrasjonsfritt bortover vannet. Størrelsen på båten gjør at lyden fra akslene er umerkelig. Du må riktignok trykke på et par ekstra knapper for å skifte mellom diesel- og eldrift, men et moderne instrumentpanel gjør den jobben enkel.

## **To skrogversjoner**

Med full fart på elmotorene går båten 8,5 knop og 11 knop med dieselmotorene. Du kan få den i ren elversjon, hybrid- eller dieselutgaver. Verftet lager også en raskere sportsutgave med endringer i undervannsskroget og sterkere dieselmotorer, da er toppfarten 22 knop. Her kan du velge mellom diesel- eller hybridutgave.

At båten er lettrevet nok for elektrisk fremdrift er bare en av fordelene med skrogdesignet, sier produsenten. De hevder også at dieselforbruket er langt ➤



## **TØFF NOK:**

Båten er godkjent for 12 personer i CE-kategori B.

## **TEKNISKE DATA**

Lengde: **12,55 m**

Bredde: **4,9 m**

Dyppgang: **0,8 m**

Motor: **2x 10 kW elektrisk og 2x29 hk diesel**

Fart: **6–8,5 knop med el, 11 knop med diesel**

# MOTOR: DutchCat Twelve ladbar hybrid

**BRED:** Som katamaraner flest har du gleden av ekstra plass i cockpit.



**FANCY:** Moderne interiørløsninger preger hele båten.



**LUFTIG:** Bare en lett summing preger lydbildet akter. Og dieseleksos kan du slippe unna.

lavere enn med et tilsvarende enskrogsdesign, uten å si akkurat hvor mye det dreier seg om.

## Har sine fortrinn

Katamaraner er sjelden kost her hjemme, og det er faktisk første gangen jeg har vært om bord i en underveis på vannet. De to slanke skrogene og bredden på nesten fem meter gjør mye med stabiliteten i sidesjø, her forsvinner mye av den rulling man ville opplevd i en tilsvarende stor normal båt. Nettopp bredden gir selvsagt noen utfordringer med finmanøvrering og plass i havn.



**BRA Plass:** Hvert skrog har plass til dobbeltlugar og dusj/toalettrom.

I stedet kan man nyte det store, brede dekket både utvendig og innvendig. Det går i ett plan fra styreposisjonen til akterdekket, noe designerne har brukt til å skape et moderne, minimalistisk inntrykk. Her er

det åpent og lett møblert, og det som finnes ville du egentlig vente å finne i en eksklusiv møbelforretning. Det skorter heller ikke på overnattingsplass, med en rommelig lugar med dusj/toalettrom i hvert skrog. ■