Sähköllä tonniluokkaan

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.11.2023 00:00

Maxus EH300 näyttävä kokonaisuus 7.5 tonniluokkaan.

Lähijakelu on sähköistynyt vauhdilla. Pakettiautoja on jo lähes kaikilla valmistajilla tarjolla pienimmistä aina 3.5 tn kokoluokkaan. Myös isompia aina 16 tonnin kokoon on ohjelmassa jo lähes kaikilla suurilla kuorma-autovalmistajilla. 7.5 tonnin luokka on jäänyt hieman pienemmälle huomiolle. Nyt Maxus tuo tähän kokoluokkaan mielenkiintoisen mahdollisuuden. Pääsimme ensimmäisenä Suomessa koeajamaan täyssähköisen Maxus EH300 mallin, joka oli varustettu NEK kevytkorilla.

Keväällä Jyväskylässä esitelty auto alustana herätti runsaasti kiinnostusta. Nyt valmiiksi varusteltu kokonaisuus on aloittamassa asiakaskiertueen.

- Kiinnostus kevytkorisiin jakeluautoihin tuntuu olevan hyvä, kertoo auton maahantuojan myynnistä vastaava **Heidi Nieminen**.

EH300 kasvattaa mallistoamme hyvin nyt myynnissä olevan Delivery 9 umpikorin yläpuolelle. Olemme havainneet, että vaikka tämän kokoluokan markkinat eivät aivan valtavat olekaan, löytyy hyvälle ja oikean hinnan autolle kysyntää.

Koeajetun auton kokonaispaino asettuu juuri alle 7500 kg, jolloin ajokortiksi riittää C1. Tämä on selvä etu kuljettajia valittaessa.

Tilava ohjaamo tarjoaa hyvän paikan kuljettajalle.

Vääntöä löytyy

Sähkömoottorin kohdalla löytyy aina erinomaiset arvot väännölle. Koeajetussa autossa moottorin teho oli 110 kW, joka ei suoraan tunnu kovin suurelta. Kun kuitenkin vääntöä on 1200 Nm, lukemat ovat hyvin tasapainossa. Koeajo suoritettiin tyhjällä autolla, jolloin täyden kuormituksen ajotuntuma jäi kokeilematta.

Jousituksena oli lehtijousitus niin edessä kuin takana. Varsin yleisesti kuorma-autoissa on ainakin edessä ilmajouset. Koeajossa eron ilmajousitettuun kyllä huomasi, mutta kokonaisuudessaan EH300 oli hyvä ajettava. Erityisesti taajamajakelussa auton pieni kääntösäde antaa helppoutta käyttöön.

Auton akseliväli oli 3308, joka onkin ainoa pituus, joka ainakin tässä vaiheessa on saatavissa. Auto oli varustettu 205/75 R17,5 alumiinivanteille asennetuin renkain.

Ajoa helpottavat kookkaat taustapeilit.

Akusto

Akusto on nettokooltaan 128 kWh ja sijoitettu rungon molemmin puolin. Latausportti on ohjaamon takana oikealla. Lataus AC liitännällä 22 kW teholla hoituu 5–100 % 6,5 tunnissa. AC pikalataus on parhaimmillaan 102 kWh. Tämä tarkoittaa, että esimerkiksi päivän mittaan jo 1,5 tunnissa saadaan akuston varaustaso nostettua 20 %:sta 80 prosenttiin.

WLTP range ilmoitetaan 213-412 km. Tässä erityisesti päälirakenteen merkitys on varmasti suuri. Koeajetun auton kuormakori oli korkea ja vaikka ohjaamon katolla oli kookas ilmanohjain, on ilmanvastus verrattuna esimerkiksi lavamalliin selvästi suurempi. Autossa ei ollut suoraan kulutusta osoittavaa mittausta. Akun varausmäärästä ja jäljellä olevasta ajomatkasta voidaan laskea kulutusta.

Auto oli kuorma-autona varustettu nopeusrajoittimella. Koeajolenkki oli maantieajoa, jolloin pääosin nopeus oli yli 80 km/h. Laskutoimituksella päästiin runsaan 150 km koeajolenkillä kulutukseen 60 kW/100 km. Lämpötila oli koeajon aikana nollassa ja parin kymmenen kilometrin matkassa satoi lunta.

Huurteen estämiseksi ohjaamossa pidettiin lämpöä sekä auton oman järjestelmän että välillä myös apumiehen penkin takana olleella polttoainekäyttöisellä 2,0 kW-tehoisella lisälämmittimellä. Sivulasien kirkkaina pitäminen vaati oman valppautensa lämmön ohjaamiseksi.

Painoa säästävät alumiinivanteet.

Ajaminen ja ohjaamo

Ajotilavalinnat Maxuksessa olivat monipuoliset. Varsinaisia ajotiloja voi valita Normaalin, Econ tai Powerin välillä. Koeajo suoritettiin asennossa Normal. Hidastusenergian talteenottoa voi säätää, mutta käytännössä ei merkittävää eroa havainnut. Myös jarrutuksessa regenerointi

tuntui olevan varsin pientä.

Ohjaamo oli tilava. Hyvä ajoasento löytyi helposti. Ohjauspyörässä tosin oli vain korkeussäätö, mikä saattaa joillakin rajoittaa parhaan, totutun ajoasennon löytymistä. Taustapeilit olivat kookkaat, mutta kuorma-autoissa totuttua etukatvepeiliä ei ollut.

Ohjaamoon nousu oli helppoa hyvien tartuntakahvojen avulla. Keskipenkki kääntyy alas, jolloin papereille ja muille tarvikkeille löytyy hyvä paikka. Lisää sälytystilaa oli tuulilasin yläpuolella koko ohjaamon levyisellä hyllyllä. Keskipenkki oli varustettu lantiovyöllä. Ulkolämpötilasta ei löytynyt havaintoa. Radio näytti tiedon RDS-ominaisuudesta päinvastoin kuin Maxuksen muissa malleissa. Ominaisuuden toimivuutta ei kuitenkaan päästy testaamaan, eikä radion Yle 94,0 kanavan kuuluvuus ollut kovin hyvä.

Kuormakori

Kuormakori oli niin sanottu PU-liimattu eristämätön pullakori. Tilaa on korissa hyvin, kun sisäpituus on 4 317 mm, leveys 2 250 mm ja korkeus 2 300 mm. Seinien kokonaisvahvuudet olivat 30 mm. Kuorman kiinnittämiseksi seinissä oli kaksi kiinnityskiskoa. Leveä sivuovi lisää monipuolista käytettävyyttä.

Takana oli 1 000 kg takalaitanostin kauko-ohjauksella. Takalaitanostin toimii erillisellä akustolla, eikä kuluta varsinaista ajoakustoa. Peruuttamisen helpottamiseksi varusteena oli myös taakse, korin yläreunaan asennettu peruutuskamera.

Full LED-valot varmistavat turvallista pimeäajoa.

Avoimella infolla markkinoille

Kuorma-autokaupassa hinnoittelu on yleensä varsin mystistä. Autolle ei ilmoiteta myyntihintaa avoimesti. Maxus rikkoo tässä raja-aitoja. Heidi Nieminen kertoo avoimesti, että koeajetun auton alustamalli maksaa juuri alle 100.000 € sisältäen ALV:n. Kun sitten otetaan koko koeajettu auto kuormakoreineen ja varusteineen hinta on nytkin alle 100.000 € mutta ilman ALV:a.

Kun auton kulutus on vain 60 kW/100 km päästään kulkuenergian hintaan 6 €/100 km, jos sähköä ladataan 10 sentillä/kWh, joka ainakin tällä hetkellä varikkolatauksessa on helppo saavuttaa. Kuudella eurolla saa vain 3 litraa naftaa. Kuitenkin tällainen polttomoottorinen auto kuluttaisi varmasti yli 10 l/100 km.

Myös huoltokuluissa sähköauto on yksinkertaisemman rakenteensa vuoksi edullisempi. Regeneraatio, joka koeajoautossa ei ollut kovin tehokas, säästää energiakuluissa, mutta myös jarrukuluissa. Merkittävä tekijä auton kuluissa on aina myös hankintahinta. Kun koeajettu Maxus

EH300 on hinnoiteltu varsin kilpailukykyiseksi, voi autolle ennustaa erinomaisia myyntimahdollisuuksia.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS | LUE DIGILEHTI