



Volvo FM 42T Electric.

Kuorma-autojen sähköistymisen tiellä on ollut useita esteitä. Akkukapasiteetti on ollut liian pieni riittävän toimintamatkan saavuttamiseksi. Myös suuremmanakuston hinta on nostanut ajoneuvon omaa painoa liikaa. Ei myöskään akkujen hinta ole laskenut niin paljon kuin vielä jokin aika sitten ennusteltiin.

Merkittävä rajoite sähkökuorma-auton käytön laajenemiselle on kattavan latausverkoston puuttuminen. Lataus tehdäänkin lähes poikkeuksetta yön yli tapahtuvana varikkolatauksena täydennettynä päivällä tapahtuvalla pikalatauksella.

Pää auki raskaaseen

sähköliikenteeseen

Volvo luovutti ensimmäisen sähköisen FM 42T Electric-mallisen puoliperävetoauton liikenteeseen Storemen Logistics Oy:lle. 2-akselisen auton moottorin teho on 490 kW. Kuuden akun kokonaiskapasiteetti on yhteensä 540 kWh, jolla laskennallinen toimintamatka on jopa 300 km.

- Teholatauksella 250 kW lataus hoituu hieman yli kahdessa tunnissa. Peruslataus tapahtuu 43 kW AC tyyppin 2 laturilla runsaassa 10 tunnissa. Luovutettu auto tulee liikennöimään Uudenmaan alueella kahdessa vuorossa, kertoo yrityksen toimitusjohtaja

Jari Jokinen



Digimittaristossa tietoa muun muassa kulutuksesta ja jäljellä olevasta ajomatkasta.

Ympäristöystävällisyys

Huolimatta kalliimmista autoista ja siten myös rahtihinnoittelusta, on ympäristön huomioiva kysyntä hyvässä kasvussa. Tämä varmistaa sen, että myös kalliimmat sähköiset kuorma-autot ovat kannattavia hankintoja.

Nyt yrityksen kalustosta yli 40 % liikkuu joko sähköllä tai biokaasulla. Storemen Logistics Oy:llä on kahden vuoden kokemus Volvon FL Electric-mallista ja kokemukset Jari Jokisen mukaan ovat hyvät.

- Yrityksen tavoite onkin nykyisen hiilineutraalisuuden laajentaminen niin, että vuonna 2030 oltaisiin täydellisesti vapauduttu fossiilisista polttoaineista, lisää Jokinen.

Latauksessa avustaa jo nyt logistiikkakeskuksen katolla oleva 3066 aurinkopaneelin voimalaitos, jonka teho on 958,22 kWh.



Plugitin Tomi Sydänmaa ja Volvon Magnus Björklund esittelevät lataustermiinaalia.

Miltä maistui testi Yhdistelmä testattiin 2-akselisella FM 42T autolla, jonka perässä oli 3-akselinen puoliperävaunu. Yhdistelmä oli testissä ilman kuormaa. Näin moottorin voimavarat jäivät käytännössä testaamatta. On kuitenkin helppo allekirjoittaa, että teho 490 kW on varsin riittävä.

Sähköautolle tyypillinen hiljaisuus korostui myös Volvon kohdalla. Edes rengasääniä ei juuri havainnut. Auto oli varustettu 12 portaisella iShift-vaihteistolla, joka toimi testissä polttomoottoriautosta totutulla tavalla. Vaihtamishetken huomasi, kun sitä erikseen seurasi, sähköautoissa kun on yleensä tottunut vaihteettomaan ratkaisuun. Toki sähköisissä kuorma-autoissa on yleensä kaksiportainen vaihteisto. Volvon ratkaisu varmistaa paitsi liikkeellelähdön kuormattuna myös paremman väännön eri ajotilanteissa kuormatulla autolla. Auton hidastin oli tuttu viiksi, jolla säädettiin regenerointia hidastuksessa. Regeneroinnin voi viiksestä asettaa myös automaattiseksi, jolloin auto osaa itse käyttää regenerointia liikennetilanteen mukaan.

Toinen kysymys sitten onkin, mikä on taloudellisinta. Kun auto on kuormattu, saattaa rullaus olla taloudellisempi valinta. Kulutus oli auton infotainment- näytön mukaan 167 kWh/100 km. Jos auto tyhjänä ilman kuormaa kuluttaa noin paljon, on se kokemuksen mukaan aika korkea, mutta pitää ottaa huomioon, että autolla ei ollut testin alkaessa ajettu kaiken kaikkiaan kuin vasta noin 700 km.

Järeää sähköautoa liikenteeseen

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
18.04.2023 00:00

Ehkä myöhemmin voidaan palataan kulutuslukemiin laajemman koeajon merkeissä.

Tämä Storemen Logisticsin innovatiivinen kalustoinvestointi on urauurtava Suomessa ja jäämmekin mielenkiinnolla odottamaan siitä saatavia kokemuksia.

Ja toivotaan, että joku muukin kuljetusyritys uskaltaa Suomessa lähteä investoimaan raskaampaan sähköiseen kalustoon.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)