Kirjoittanut Ajolinja
13.03.2024 00:00

E-Transitin maskin saa loistamaan sinistä LED-valoa.

Pakkaskelillä E-Transitin toimintamatka puolittuu ja akun lämmityksen puute pidentää pikalatausaikaa. Maantiereissuun meni tuplaten aikaa dieselautoon verrattuna.
Ajolinja otti koeajoon sähköisen Ford E-Transitin joulukuun alkupäiviksi, jolloin pakkasta oli 10–17 asteen välillä. Suunnitelmissa oli käydä Nurmijärveltä Joensuussa.

Sähköisen 350-mallin Transitin WLTP-kulutus on 260 kilometriä. Koeajon jälkeen selvisi, että ajoneuvorekisterissä toimintamatkaksi on merkitty 210 kilometriä. Fordilta kerrottiin syy tähän: Traficomin tiedoissa ei ole näkyvissä autoyksilökohtaisia kulutuslukemia (paitsi CO_2-arvo), vaan viranomaisen tiedoissa näkyy kyseisen ajoneuvoperheen raskaimman mallin yhdistetty toimintamatka (eli pienin). Sitten kun Traficom ottaa käyttöön sähköisen CoC:n (eCOCn), lähes kaikki tiedot otetaan kyseisen auton CoC-todistuksesta. Tällä hetkellä osa tiedoista ei täysin yksilöidy kyseiseen autoon.

Auto saatiin koeajoon lämpimästä huoltohallista täydellä akulla. Edellisten ajojen perusteella auton laskema toimintamatka oli 186 kilometriä.

KEKISKULUTUS

Lämpötilapyyntö ohjaamossa oli 19–20 astetta. Nopeusmittarin mukaan ajettiin koko matka alle 90 km/h, myös moottoritiellä. Toimintamatka oli koeajon aikana 120–150 kilometrin välillä.

E-Transitin kertoma keskikulutus oli koko koeajon ajan 37–38 kWh/100 km. Latauskirjanpidolla mitattuna todellinen keskikulutus oli 41 kWh. Virallinen WLTP-kulutus on 26 kWh/100 km.

E-Transitin akun nettokapasiteetti on 68 kWh, joka on tyypillinen koko pakettiautoissa. Vähempääkin on tarjolla, mutta enempikin saisi olla Suomen pakkasissa.

PIKALATAUSTA

Lataus tehtiin pikalatauspisteissä 80 % asti, sillä sen jälkeen latausnopeus putosi selvästi eli noin puoleen. Akun varaus putosi alimmillaan 7 % arvoon.

E-Transitin ilmoitettu pikalatausteho on 115 kWh. Käytännössä se oli noin 60 kWh, kerran käväisi latauksen alussa 90 kWh lukemassa. Oheisiin lataustehoihin päästiin, kun autolla oli ajettu lähemmäs 100 kilometriä.

Ajoon lähdöt tapahtuivat kotipihasta ilman ohjaamon esilämmitystä. E-Transitin akussa ei ole lämmitystä, joten akku oli lähtiessä kylmä. Pikalatausteho kylmällä akulla oli 30 kWh luokkaa. Tuolloin tyhjästä täyteen lataus oli parin tunnin urakka, joten termi pikalataus tuntui huonolta huumorilta.

Yön yli autoa ei ollut mahdollista ladata, sillä omakotitaloissa ei ollut latauslaitteita. Suko-pistorasioista olisi ollut toki mahdollista ladata muutaman kilowatin teholla, mutta E-Transitin varustukseen ei Type2-latausjohtoa kuulunut.

Tavaratilaltaan kuin dieselmalli.

AKUN LÄMMITYS OLTAVA

E-Transitin koeajon pääopetus oli, että ilman akun lämmitystä olevaa sähköautoa ei Suomessa tulisi myydä. Autolla on kuitenkin hintaa yli 70 000 euroa. Osassa Fordeissa akun lämmitys on, mutta ei vielä E-Transitissa.

Fordilta kerrottiin suurin piirtein näin:
Tehtaan näkemyksen mukaan E-Transit on sen verran painava, ettei akun lämmitykselle ole tarvetta.

Akun lämmityksen puute on suurimmillaan ajettaessa pikalatausasemalle pakkaskelillä, kun takana ei ole pitkää ajomatkaa, jolloin akku olisi ehtinyt lämmetä. Tämän takia akun lataus kannattaa tehdä heti ajosuorituksen jälkeen.

Jos akku voidaan ladata yön yli ja lähdetään kaupunkijakeluun, silloin akun esilämmityksen puute on pienimmillään. Nopeassa kaupunkijakelussa akku lämpenee nopeammin ja pysyy paremmin lämpimänä.

Pääteiden varsilla on jo taajaan pikalatureita, Itä-Suomessa vähemmän. Esimerkiksi Varkauden ja Joensuun 110 kilometrin väliltä löytyy puolimatkasta yksi pikalatauspiste.

Joulukuun ensimmäisen sunnuntain paluuliikenteessä pikalatauspaikat olivat kuormitetut. Vaikkei jonottamaan tarvinnut ruveta, jokaisen latauspisteiden ollessa käytössä lataustehot laskevat.

Dieselpakulla matka pääkaupunkiseudulta Joensuuhun kestää puolen tunnin tauolla 5,5 tuntia. Talvinen E-Transit-keikka kesti menomatkalla 10 tuntia ja paluumatkalla lähemmäs 12 tuntia.

Tämä oli ensimmäinen kerta elämässä, kun reilun 400 kilometrin matkalla tuli syötyä kaksi lämmintä ateriaa. Nyt tiedän, mitä on latausahdistus.

SUORITUSKYKYINEN

E-Transitissa on regeneroinnille eli hidastusenergian talteenotolle vain yksi voimakkuus eli kun kaasupolkimen nostaa ylös. E-Transitilla ei voi rullata vapaasti tai ajaa yhdellä polkimella.

Tyypilliseen sähköautojen tapaan E-Transitissa on potkua ja liikenteen jalkoihin ei jäädä.

Takavetoisen E-Transitin voimaa kannattaa säännöstellä herkästi, muuten vetoset lyövät tyhjää.

Tavaratilaa on saman verran kuin dieselmallillakin. Kantavuutta on reilu 900 kiloa. Perävaunumassa on vähäinen, vain 750 kiloa. Tavaratilaan nousua helpottaa takana askelma.

Auton sähköpistorasioista saa ulos enimmillään 2,3 kW tehoa. Voi siis ladata sähkötyökaluja tai laulattaa laikkaa.

E-Transit on sisätiloiltaan samanlainen kuin dieselmallikin. Mittaristo on selkeä, viisarinäyttöisin päämittarein. Yksi pienistä viisarimittareista näyttää moottorista saatavan voiman määrää, jota rajoitetaan akun latauksen pudotessa alle 10 %.

PLUSSAT
+ Suoritusyky
+ Vähäpäästöisyys
+ Mukava ajettava

MIINUKSET
– Talvinen toimintamatka
– Akun lämmityksen puute
– Ei säädettävää regenerointia
– Kallis talvipuutteisiin nähden

LATAUKSET 1 022 KILOMETRIN MATKALLA
- K-Supermarket Nurmijärvi: 1.12, 28,4 kWh
- ABC Heinola: 2.12, 25,3 kWh, 24 min 40 sek
- ABC Kuortti: 2.12, 44,8 kWh, 49 min 54 sek
- Neste Jari-Pekka, Joroinen: 2.12, 47,46 kWh
- K-Citymarket Pilkko : 2.1, 52,5 kWh
- K-Citymarket Pilkko: 3.12, 29,3 kWh
- K-Citymarket Pilkko: 3.12, 4,1 kWh
- Neste Karvio, Heinävesi : 3.12, 42,5 kWh
- ABC Juva: .3.12, 4,6 kWh, 8 min 57 sek
- ABC Pitkäjärvi: 3.1, 50,6 kWh, 53 min 52 sek

- Neste Matkakeidas, Vierumäki: 4.12, 44,30 Wh
- K-Supermarket Nurmijärv: 4.12., 39,3 kWh
- Alepa Riihikallio, Tuusula: .5.12, 8,6 kWh

yht. 421,8 kWh

Teksti, kuvat: Jouni Hievanen

TILAA AJOLINJA | LUE DIGILEHTI