



Suomen ammattiliikenteessä on yksi 25 P (Rane Logistics), muutama on tilausputkessa. Kuvan auto oli Scanian kiertueella.

Sähköisyys tuo jakelu-Scanian ajamisen helppoutta. Kuorman olemassaolo tuntuu lähinnä pitkänä rullausmatkana. Kaksiakselinen Scania 2 on toistaiseksi Suomessa olevista täyssähköjakeluautoista järein. Se on perusrakenteeltaan kuin 18-tonninen dieselversio. Volvo FL Electric ja Renault D E-Tech ovat tehty 16-tonnisista, sama hytti on 12-tonnisissa. Scanian mallimerkinnässä 25 on teholuokka (250 kW) ja P on hytti. Huipputehoa on 295 kW ja jatkuvaa 230 kW.

Koeajokissa on yhdeksän akkua, yhteiskapasiteetiltaan 300 kW. Toimintamatka on 200 kilometrin luokkaa. Viisiakkuisella (165 kWh) pääsee noin 130 km ja sellainen on Rane Logisticsilla juomanajossa pääkaupunkiseudulla.

ÄÄNTELEMÄTTÄ

Sähköiset hyötyautot perustuvat vielä dieselmallien rakenteisiin. Jos sähkö-Scania olisi suunniteltu alun perin sähkövoimalinjalla, korkeaa moottorikoppaa ei tarvitsisi olla. Ei kopan mitään konetta ole, sillä se on rungon välissä.

No ei sitten muuta kuin kääntö virta-avaimesta jalka jarrupolkimella. Ääniä ei kuulu, mutta toimintavalmiuteen tullaan. Samalla nollataan ajotietokoneesta ajotapaprosentit, jotka kertovat energiatehokkaasta ajamisesta ja ennakoinnista.

Kytetään viiksestä eteenajomoodi ja painetaan kaasupoljinta hitusen. Auto lähtee liikkeelle todella pehmeästi. Heti huomaa, että ryömittäminen ja vekslailu jakeluhommassa käy helposti ryntäilemättä.

Voimalinjasta ei kuulu ääniä, ei edes joidenkin sähköautojen ominaista surinaa. 30 km/h paikkeilla auto nyykähtää sekunniksi, kun vaihde vaihtuu ykköseltä kakkoselle. Maantienopeudessa kuuluu lähinnä tuulen suhinaa ja rengasääniä.

Kiihdytyksessä ei kyllä huomaa, että auto on kuormattu 16-tonniseksi. Niin vaivattomasti 25 P saavuttaa suurempia nopeuksia ihan pintakaasulla. Saa vehkeen lentämäänkin, jos maltaa luntata poljinta lattiaan.



Mittaristossa näkyy toimintamatka, lataustila, ajotapaprosentit ja kokonaismassa.

RULLAUSTA, ENERGIAN TALTEENOTTOA Pienempien sähköautojen tapaan kulutusmittaria ei ole (kwh/100 km). Rekkabaarissa ei voi dieselajureiden tapaan lesolla, kuinka pienellä kulutuksella mennään.

Toimintamatka (km) ja akun lataustila (%) näkyy mittaristosta. Toinen pyöreistä päämittareista kertoo, kulutetaanko akkua vai latautuuko se.

Hidastamisessa akut latautuvat, kun poljetaan jarrua vähän tai vedetään hidastinviiksestä. Ja näin ennakoiva kaupunkiajo sitten meni: Ensin laskettiin kaasua ylös, jolloin auto rullasi vapaalla. Loppuvaiheessa ennen risteystä vedettiin sitten hidastinviiksestä. Täyssähköisen henkilöauton tai pakettiauton yhden polkimen ajamiseen ei ole siis mahdollisuutta.

16-tonninen auto rullaa kaupunkinopeuksissa yllättävän pitkään, kun ilmanvastus ei ole haittana. Kiertoliittymään tai hidastintöyssyyn hiljennettäessä saa helposti 100–200 metriä lisää toimintamatkaa.

LISÄMASSA SAADAAN KOMPENSOITUA

Vaihtoehtoisille käyttövoimille sallitaan perinteistä polttomoottorikäyttöistä suuremmat kokonaismassat suuremman omamassan takia. Lisämassan kompensointi perustuu EU-direktiiviin. Täyssähkökuorma-autolle se on enintään 2 000 kiloa (lataushybridille ja kaasulle enintään 1 000 kg).

Koeajokki yhdeksällä akulla tuo lisämassaa 1 600 kiloa, joka saadaan kompensoitua

Pehmeästi ja vaivattomasti

Kirjoittanut Ajolinja
20.06.2022 00:00

kokonaan. Edellytykset täyttyvät eli teknisiä massoja ei ylitetä.

Kun kaksiakselinen dieselversio on kokonaismassaltaan 18 tonnia, Scania 25P on siis 19,6 tonnia. Tarjolla on 20 tonnin ja jopa 21 tonnin tekniset massat (8-tonnin etuakseli ja 13-tonnin vetoakseli).

Kompensaation ansiosta sähkö-Scanian hyötykuorma on samaa tasoa kuin dieselmallissa. Se on vajaa 8 tonnia, kun omamassa on 12 tonnin luokkaa.

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)