



Omapainoa sähköisellä takateliveturilla on ajoneuvorekisterin mukaan 12 360 kiloa.

Välilatauksia henkilöautopaikoilla. Moniviikkoinen korjaamokäynti. Talvi on tuonut hankaluutta sähkö-Volvon suoriutumiseen HCT-veturina. DB Schenkerillä on ajossa Lempäälän terminaalilta sähköinen Volvo FH Electric rekkaveturi, joka on päivällä jakeluliikenteessä yhdellä puoliperävaunulla. Jakolenkki suuntautuu Hämeenlinnan suuntaan, jossa on tyypillisesti 1–2 purkupaikkaa ja saman verran paluukuorman lastauspaikkoja.

Kun täydellä akulla (netto 378 kWh) on lähdetty Lempäälästä, välilataus tapahtuu yleensä Hämeenlinnan Tiiriossa tehokkaalla Ionity-latausasemalla. 600-volttinen Volvo kuuluu ns. suurempaan jännitetasoon. Se kyllä mahdollistaisi Ionity-asemalta ottaa virtaa 350 kW:n maksimilatausteholla, ellei Volvo rajoittaisi pikalataustehon 250 kW:iin.

Ionity-latauspaikat on tarkoitettu henkilöautoille. Henkilöautoruutuun on päivällä mentävä ”naamalla”. Perävaunu on tiputettava pois perästä.

- Yleensä pidän siinä kolmen vartin tauon. Vaikka ajoaika ei olisi ylittynyt, 5,5 tunnin työhönsidonnaisuus täyttyy kuitenkin, kertoo

Eero Saarinen

, yksi auton kuljettajista.

Akun varaus ehtii tauolla nousta alle 50 %:stä lähes täyteen tai täyteen. Paluumatkalla Lempäälään kuormaa monesti tiputetaan paikkaan tai pariin.

YÖVAIHTO PITKÄNÄ

FH Electricin perään valjastetaan illalla kaksi puoliperävaunua eli silloin ollaan yli 30-metrissä HCT-mitassa. Tällöin käydään Lempäälästä vaihtamassa perävaunut Vantaan terminaalilla. Joulukuussa selvisi, ettei koko 155-kilometristä yhdensuuntaista matkaa voi ajaa

Kirjoittanut Ajolinja
12.02.2024 00:00

ilman välilatausta.

- Saattaisi ehkä mennä, mutta ei uskalla kokeilla, Saarinen toteaa.

Molemmissa määränpäissä, Schenkerin terminaaleilla, on pikalaturit. Volvon ilmoittama toimintamatka 40-tonniselle on kesäkelillä 300 kilometriä.

Riippuen kuljettajan mieltymyksistä välilataus tapahtuu Hämeenlinnan Ionity-latauspisteessä tai Riihimäen ABC:llä. ABC:n latauspisteeltä saa virtaa maksimissaan 400 kW:n teholla.

Kahdella perävaunulla ei mennä kumpaankaan kevyelle kalustolle tarkoitettuun latauspaikkaan edes yöaikaan. Lumipenkatkin ovat haittana. Ennen lataukseen ajoa, päivästä ja kuljettajasta riippuen, perästä tiputetaan molemmat vaunut pois tai ainakin toinen. Itse välilataus hoituu kahvitauolla.

Tammikuun yli 20 asteen pakkasilta FH Electric jäi paitsi, sillä auto oli korjaamolla usean viikon. Tämä oli tilanne vielä 18.1., kun Ajolinja meni painoon. Kojetauluun oli syttynyt varoitusvalot ja auto hinattiin merkkikorjaamolle Volvo Truck Centeriin. FH Electricin sijaan rekkaveturina on pitänyt käyttää FH-mallia.

Mikä on ollut Volvossa vikana?

- Valitettavasti en voi kertoa asiakkaan asioita. Auto tulee kyllä kuntoon yllättävänkin nopeasti, Volvon myyntijohtaja **Veli Pusa** kertoi Ajolinjalle 18.1.

KOMMENTTI: TALVISET KOKEMUKSET TÄRKEITÄ TULLA JULKI

On tärkeää saada erilaisista sähköisistä kuorma-autoista ja ajoneuvoyhdistelmistä käyttökokemuksia kaikilta vuodenajoilta. Erityisen tärkeää on saada selville, miten kalusto liikkuu äärioloissa eli kunnon suomalaisessa talvessa. Autotehtaiden ilmoittamat toimintamatkat ovat kesäisistä oloista mannereurooppalaisilla kokonaismassoilla.

Erityisen rohkeaa on ollut lähteä kokeilemaan sähköistettyä kahden perävaunun HCT-yhdistelmää. Tämä vaatii vahvaa taloudellista pohjaa ottaa vastaan mahdolliset

kuljetustehokkuuden heikennykset. DB Schenker on suuri logistinen toimija, jota toki kiinnostaa päästötön tekniikka jo asiakkaiden vaatimuksesta. Pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun välisen kolmion jokainen sivu on alle 200 kilometriä. Ei tarvittaisi paljoakaan lisää esimerkiksi nykyisen Volvo FH Electricin toimintamatkaan, että HCT-yhdistelmää ei tarvitsisi ladata kuin terminaaleilla. Toisen sukupolven e-Volvo voi olla hyvinkin lähellä tuotantoa.

Schenkerin kokemus alleviivaa myös sitä, että valtiovallan pitää nopeasti lähteä tukemaan julkista raskaan liikenteen latausverkostoa. Eiväthän kuorma-autot ole tarkoitettu latauspaikkojen henkilöautoruutuihin. Ilman sopivaa latausverkostoa ei sähköistä kuorma-autokalustoa hankita.

Teksti ja kuva: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA](#) | [LUE DIGILEHTI](#)