Nikola Tre.

Käyttövoimakeskustelu on laajentunut myös kuorma-autojen pariin. Henkilöautoissa sähkökäyttöon lyönyt vahvasti läpi. Latausinfraa on kevyen käyttöön saatu jo melko laajasti.

Raskaan kaluston lataus on paitsi tehon tarpeen niin myös latauspisteensijoittelun takia selvästi haasteellisempaa. Näitä pisteitä onkin lähinnä varikko- ja lastausalueiden käytössä.

Kuorma-autojen akusto, joka antaa edes kohtuullisen toimintamatkan painaa niin paljon, että menetetty kantavuus tulee liian kalliiksi. Myös suuri akusto nostaa auton hankintahintaa vielä paljon. Siksi sähkökäyttöiset kuorma-autot ovat toistaiseksi lähinnä paikallisjakeluun, johon latausinfran rakentaminen on jonkin verran helpompaa.

KÄYTTÖVOIMAT							
	Scania	Volvo	MB	Renault	DAF	Iveco	MAN
Etanoli	On	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei
CNG / CBG -kaasu	On	On	Ei	On	Ei	On	Ei
LNG / LBG -kaasu	On	On	Ei	On	Ei	Ei	Ei
Hybridi	On	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei
Kaasu	On	On	On	On	On	Ei	Ei

Kaasu on saanut jalansijaa myös Suomessa. Monella merkillä on ohjelmassa joko CNG tai LNG-versio tahi molemmat. Nykyään näitä tosin käytetään enemmän bio-kaasuversioina. Etanoli tai erilaiset hybridiversiot ovat kuorma-autojen piirissä harvinaisia. Vety/polttokenno on usean valmistajan suunnitelmissa, mutta valmista ei vielä eurooppalaisilla merkeillä ole. Näin ollen kuorma-autoja vie vielä kauan eteenpäin vanha, perinteinen dieselmoottori, jonka päästöihin ja kulutukseen toki on kaiken aikaan tehty huomattavia parannuksia.

Mitä löytyy eri merkeillä

Selvittääksemme tämän hetken tilanteen, pyysimme eri merkeiltä vastaukset ja kommentit, mitä käyttövoimia on nyt saatavissa ja missä kokoluokissa sekä miten käyttövoimakysymykset nähdään merkin kohdalla tulevaisuudessa.

[TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS]