

# Ensimmäinen sähköreissu: Yhteiskäyttöautolla Mäntsälästä Kuopioon ja takaisin

Lähdimme perheen voimin käymään viikonloppuna rippijuhlissa Kuopiossa. Matkan alkua helpotti merkittävästi varauksen uusi aloitusajankohta eli pääsimme liikkeelle kaksi tuntia aiemmin kuin edellinen klo 18:n raja. Akku oli haettaessa täydessä tikissä, joten lyhyen pakkauksen jälkeen suuntasimme nokan kohti pohjoista.

Otin heti käyttöön mukautuvan ajonopeuden säätimen: moottoritiellä oli helppo ajella, kun laittoi tavoitenopeudeksi 120 km/h ja nosti jalan kaasulta (tai pitäisikö sanoa sähköltä.) Ioniq mittaa jatkuvasti etäisyyttä edellä ajavaan ajoneuvoon ja säätelee nopeutta niin, että ajoväli pysyy vakiona. Ajovälin pituuden voi myös määritellä ratin oikealla puolella olevasta namiskasta.

Säädin myös ratin takana olevista viiksistä ”sähkön takaisingeneroinnin” kolmiportaisella asteikolla täysille. Eli silloin kun helittää jalkaa sähköpedaalilta, sähköä takaisin akkuihin generoiva ’moottorijarrutus’ on voimakasta ja jarruun ei juuri tarvitse koskea. Myöhemmin huomasin, että kolmostaso on moottoritielle turhan agressiivinen: 1 tai 2 taso toimii OK, kolmostaso hyvä taajamaliikenteessä.

Ensimmäinen pysähdys tuli Heinolassa, kun poikkesimme ostamaan viime tippaan jäänyttä rippilahjaa kirjakaupasta. Vaikka latausta oli jäljellä ainakin 2/3, en malttanut olla kokeilematta paikallisen Lidlin ilmaista 50kW latausta. CCS-mallinen töpseli kiinni autoon ja ostamaan naposteltavaa kaupasta. Aluksi tosin ihmettelin, että tarvitseeko letkun kiinni laittamisen jälkeen tehdä mitään, eli alkaako lataaminen automaattisesti. Huomasin



hetken asiaa pähkäilyä, että hieman epäselvältä latauspömpelin ruudulta pitää sentään parilla painalluksella aktivoida aloitus.

Toinen kysymys nousi auton lukitsemisesta. Yritin kauppaan mennessä lukita ovet moneen kertaan, mutta vaikka Secto-appi ilmoitti lukituksen selvästi onnistuneen, ovet pysyivät edelleen lukitsemattomina. Asia ei vielä Lidlin parkkiksella selvennyt, mutta soitto myöhemmin Jukalle selvensi syyn: en vain ollut huomannut erikseen sammuttaa autoa, jolloin lukitus ei ollut onnistunut. Kun auto oli ulkopuolelta täysin hiljainen, ei tullut mieleeni painaa vielä ON/OFF-nappia... No, oma vika, mutta toisaalta löytyy Secton järjestelmästä myös kehitettävää: appi ei tietysti saisi antaa vahvistusta lukituksen onnistumisesta, jos niin ei todellisuudessa ole tapahtunut. Sen sijaan pitäisi tulla huomautus ”Sammuta auto ennen lukitsemista” tms. Nyt saattaa tulla tilanne, jossa käyttäjä luottaa appiin ja jättää auton ovet lukitsematta poistuessaan paikalta. Omalta kohdalta oppi meni kyllä perille ja sammutus on varmasti jatkossa mielessä. Ja appia varmaankin jatkossa kehitetään tältä osin.

Seuraavaan latausessioon pidimme Mikkelissä. Tarvetta näin aikaisin lisävirralle ei olisi todellisuudessa ollut, mutta isomman kaupungin kohdalla iski hetkellinen (ja turha) epävarmuus latureiden riittävydestä Mikkelä-Kuopio välillä. Joten käyntö sivuun K-Citymarket/Prisman kompleksin kohdalta ja laturia etsimään. Kun parkkipaikalla sellaista ei heti osunut silmään, tarkistin Plugshare-sovelluksella lähimpien sijainnit ja löysin viereisen Motonetin pihalta asiakkaille tarkoitetun 50kW laturin. Jätin vaimon ja lapsen Citymarketin Hesburgeriin latautumaan ja vein auton haukkamaan lisäelektroneja. Vaan eipä ollutkaan yksinkertaista. Ohjeiden mukaan ajokortin viivakoodia (toimii asiakaskorttina, olen aikaisemmin rekisteröitynyt) näyttämällä laturin lukijaan latauksen pitäisi onnistua. Usean yritysten jälkeenkään lukija ei millään tavalla reagoi ja jouduin kävelemään Motonetin sisälle hakemaan apua asiakaspalvelusta. Siellä henkilökunta oli suhteellisen pihalla - jossain kuulemma oli jotain ohjeistusta, mutta ei oltu ihan varmoja. Ajokortti varmistettiin päteväksi eli Motonetin asiakkuus oli aktiivinen. Sen jälkeen yksi henkilökunnasta käveli mukana parkkipaikan laidalla auttamaan. Viivakoodin lukija oli kuulemma aika kranttu ja vaati juuri oikeaa etäisyyttä ja kulmaa toimiakseen. Millintarkan asettelun ja kokeilun jälkeen lykästi ja asiakkuus tunnistettiin. Latausta ei voitu kuitenkaan aloittaa, koska tilillä ei ollut saldoa. Kävi ilmi, että vain vieressä oleva 11kW laturi on ilmainen ja 50kW on taas maksullinen myös asiakkaille. Jotta saldoa





voisi ladata, piti kävellä 50 metrin päähän toisen pömpelille Mototestiin tunnistautumaan ja lataamaan 10e asiakkuustilille. Jos selvittelyyn ei olisi mennyt jo näin kauan aikaa, olisin kurvannut pois paikalta: erillisten saldojen lataaminen ei vain kuulosta houkuttelevalta - rahat jäävät yleensä osin käyttämättä ja unohtuvat. Nyt ei auttanut muu kuin maksaa ja suunnata taas laturille tunnistautumaan millintarkan ranneliikkeen avulla. Loppujen lopuksi saimme järjestelmän toimimaan ja lataus onnistui. Pari euroa meni ja kahdeksan jäi lojumaan tilille. Oma suositus: ellei välttämätöntä, niin kierrä Motonetin laturit niin kaukaa kuin mahdollista.

Matka jatkui kohti Kuopiota, mutta tiedossa oli, että vielä yksi pysäys olisi tarpeen: muuten perille pääsy menisi kilometrien puolesta liian täpärälle. Pidemmillä jaksotuksilla olisi voinut

helposti tiputtaa yhden pysäyksen pois, mutta alkuun varovaisuus on tapissa. Kolmanneksi lataustauoksi valikoitui Joroisten Jari-Pekka, joka oli näppärästä ihan vitostien varrella rampin vierellä. Pihalla oli Fortumin Charge & Drive / ABB pömpeli, joka toimi edellisen sekoiluun verrattuna kuin unelma. Aikaisemmin ladattu appi ja sinne tallennetut luottokorttitiedot jättivät jäljelle tehtäväksi vain oikean aseman valinnan ja latauksen aloituksen. Muistaakseni 0,20 senttiä / kW ilman erillisiä saldoteilejä on hyvä laskutustapa. Vahva suositus.



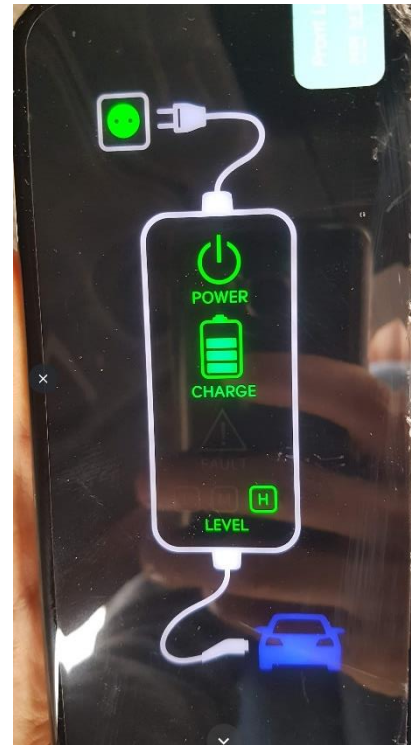
Loppumatka sujui moottoritietä pitkin helposti. Vaikka Ioniq onkin tavallinen perheauto verrattuna Tesla-tykkeihin, potkua riittää ihan tarpeeksi sujuviin ohituksiin. Isommissa nopeuksissa (120km/h) huomaa, että moottori ei huuda "isoilla kierroksilla" - miellyttävää.

Perille päästyä oli aika kokeilla tavallista töpselilatausta. Takakontista perusmallinen johto esille ja jatkoroikalla autotallin töpseliin kiinni. Latausajan arvioksi auto näytti



vajaata kymmentä tuntia, joka sopi hyvin: aamulla akut olisivat taas piripinnassa.

Lauantaina rippijuhlat olivat n. 60 kilometrin päässä, joten edestakainen n. 120 km reissu onnistui hyvin ilman rangejännitystä ja takaisin tullessa autotallin lataus yön yli meni jo rutiinilla.



Paluumatkalle lähdeäessä tuntuma autoon ja akustojen kapasiteettiin oli jo kertaluokkaa parempi kuin reissun alussa. Ajoimme Kuopiosta suoraan Mikkeliin ilman välilatauksia. Koska Lidl oli mennyt jo sunnuntain aikatauluilla kiinni ja siten ilmaista sähköä ei ollut saatavilla, palasin aiemmista haukuista ja sadatteluista huolimatta tulomatkalta tutun Motonetin pihaan kuluttamaan tilille jo ostettua saldoa. Nyt tunnistautuminen onnistui kokemuksen ansiosta ensimmäisellä yrittämällä ja 0.1e/kWh hintainen lataus alkoi helposti (akku täyteen siis n. 2,5 eurolla). Pömpeli ja auton mittaristo arvioivat odotukseksi puoli tuntia, joten oli sopivasti aikaa vieraila läheisessä Prisma/City-market kauppakeskuksessa perheen kanssa.



Loppumatkalle tuli range näytti n. 30 kilometriä yli jäljellä olevan matkan Mäntsälään. Olisi siis mahdollista yrittää ajaa koko Kuopio - Mäntsällä väli yhdellä latauksella. Koska Lahteen pääsisi joka tapauksessa helposti ottamaan lisävirtaa, päätöstä ei tarvinnut tehdä heti alkuun.

Vaikka 120 km/h osuudet olivat syöneet alkuperäistä ylijäämää jonkun verran, Heinolan kohdalla armokilsoja oli vielä 18 yli matkan pituuden. Tässä tuli sähköautoille ominainen, mutta itselleni uusi dilemma eteen: jos ajaisin normaalia moottoritienopeutta, korkeamman sähkönkulutuksen vuoksi olisi todennäköisesti pakko pysähtyä vielä lyhyelle lataukselle ennen määränpäättää. Jos taas köröttelisimme jonkun matka-auton perässä alle satasta, pääsisimme perille suorin tein. Eli hidastelemalla tulisimme nopeammin perille. Valitsimme jälkimmäisen taktiikan, mikä merkitsi Kuopio - Mäntsälä välin taittamista kokonaisuudessaan yhdellä latauksella. Pohjoisen liittymän kohdalla tuli ilmoitus alhaisesta varaustasosta ja akun varoitusvalo ilmestyi mittaristoon. Mitään vaikutusta auton käyttäytymiseen tai tehoihin tällä ei kuitenkaan ollut, joten ajelimme viimeiset kilometrit normaalisti perille.



Matkatavaroiden purkamisen ja auton siistimisen jälkeen Hyuandai pääsi iltamyöhään kunnantalon pihalle kotipesäänsä latautumaan. Enston kortilla lataus alkuun ja aika-arvioksi reilu neljä tuntia. Eli aamulla olisi helposti taas akut täynnä seuraavalle käyttäjälle.

Kokonaisuutena menomatka oli totuttelua ja kokeiluja, eikä antanut kuvaa sähköauton tyypillisestä käytöstä. Paluumatkalla pääsimme jo sellaiseen ryhtiin, joka vastaa luultavimmin jo sähköauton omistajan arkipäivää. Nyt kaikki tapahtui tietysti ideaalisissa olosuhteissa Suomen sopivan viileässä kesässä, jolloin esimerkiksi ilmastoinnille ei ollut paljoa tarvetta. Onkin mielenkiintoista testata autoa sydäntalvella, jolloin matkanteko menisi pyryssä lämpötilan ollessa -20C ja sisätilojen lämmitys puhaltaisi täysillä. Mutta siten ennen tulee luultavasti vielä useita kilometrejä vehreissä olosuhteissa.

Hyviä reissuja pilottiryhmälle toivotellen,

Mika

