

Tämä on rinnakkaistallenne. Rinnakkaistallenteen sivuasettelut ja typografiset yksityiskohdat saattavat poiketa alkuperäisestä julkaisusta.

Käytä viittauksessa alkuperäistä lähdettä:

Linja-aho, V. (2023). Autoilun uusi vuosikymmen, ja uudet lastentaudit. *Tuulilasi*, 10, s. 72.

This is an electronic reprint of the original article.
This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Please cite the original version:

Linja-aho, V. (2023). Autoilun uusi vuosikymmen, ja uudet lastentaudit. *Tuulilasi*, 10, s. 72.

© A-lehdet



Kirjoittaja on sähköautoihin ja sähköturvallisuuteen erikoistunut diplomi-insinööri.



KUVA: SHUTTERSTOCK

AUTOILUN UUSI VUOSIKYMMEN, JA UUDET LASTENTAUDIT

Kaikki muistavat 2010-luvun alun sähköautojen lastentaudit, mutta kerrataan: autoissa oli parinkymmenen kilowattitunnin akku, jolla ei ajanut edes Turun ja Helsingin väliä ilman pikalatausta. Tämä "pikalataus" sitten kesti puoli tuntia ja pikalatauslaitteissa oli satunnaisia ohjelmistovirheitä, joiden seurauksena automalli A ei suostunut latautumaan valmistajan B laturilla. Kuten ohjelmistovioissa aina, testaaminen oli ulkoistettu asiakkaalle. Mieleenpainuvia muistoja näistä jäi, mutta sähköautoa oli turha suositella ihmiselle, jonka työnkuva edellytti paikasta A paikkaan B ehtimistä liki sadan prosentin todennäköisyydellä ja vielä ajoissa.

NYKYSÄHKÖAUTOILLA PIKALATAUS sujuu yli 200 kilowatin teholla ja pikalatauspisteet ovat viherpesun sijaan jo hyvinkin käyttökelpoista, oikeaa liiketoimintaa. Monilla seuduilla latauspaikkoja alkaa olla niin paljon, että varsinaista reittisuunnittelua ei käytännössä tarvitse tehdä. Yleensä latauspaikoissa on myös useampi liitäntäpiste. 2010-luvun alussa jonottaa ei tarvinnut koska autoja oli yksiselitteisesti niin vähän. Nyt autoja on paljon enemmän, mutta 2020-luvulla operaattorit ovat lisänneet pikalatureiden määrää kiitettävästi samaan tahtiin autojen kanssa, niin Suomessa kuin Euroopassa.

LATAUSTEHOJEN KASVU on tuonut myös uuden lastentaudin: tietyillä auto + latauspistooli -yhdistelmillä lataus jää käynnistymättä erikoisesta syystä. Tämä syy

on se, että suurteholatureissa on niin paksut ja painavat kaapelit, että latauspistoke vääntyy asentoon, jossa kaapelin lukitus ei toimi. Ratkaisu on helppo kun sen tietää: liitintä pitää vääntää kädellä yläviistoon kunnes se lukittuu. Vika on korjattu uusimmassa latausliitinstandardin luonnoksessa, mutta tähän ei korjaa jo olemassa olevia liittimiä.

TOINEN LASTENTAUTI on tehon riittävyys: useammas-ta laturista ei ole apua, jos ne jakavat keskenään liian pienen tehon. Tämä tuli koettua Supercharger-lataus-asemalla Latvian Riikassa: menomatkan 215 kilowattia olikin paluumatkalla 39 kilowattia, kun asemalla oli muitakin autoja. Osa operaattoreista on reagoinut ilmoittamalla latauskentän koko tehon julkisesti, ja se on hyvä suuntaus.

ENTÄ KRIISINKESTÄVYYS? Tämä ei liity käyttövoimaan, mutta Tesla on tuonut jo muutama vuosi sitten autoihin ominaisuuden, jossa perinteistä avainta ei tarvita välttämättä lainkaan, vaan ovien avaaminen ja ajaminen onnistuu omalla puhelimella. Puhelinta ei edes tarvitse räplätä, riittää että se on taskussa - läheisyys tunnistetaan Bluetoothilla. Muut valmistajat seurannevat perässä, ainakin BMW:llä on jo samanhenkinen ominaisuus.

KÄTEVÄÄ - siihen asti, kunnes auto jättää tien päälle ja avain pitäisi jättää huoltoaseman tai ruokakaupan tiskille hinausautokuskia odottamaan. Parempi siis pitää se fyysisenkin avain mukana. ☺

"Ratkaisu on helppo kun sen tietää: liitintä pitää vääntää kädellä yläviistoon kunnes se lukittuu."