

Škoda ENYAQ iV 80:ssä on 530 km:n WLTP-toimintamatka ja riittävät sisätilat perhekäyttöön. Myös peräkärryn vetäminen onnistuu.



Škoda ENYAQ iV on Vuoden sähköauto 2021

Sähköinsinöörit – SIL ry:n vuonna 2018 aloittama perinne huipentui taas marraskuussa 2021, kun sähköalan järjestöt valitsivat neljättä kertaa Vuoden sähköauton.

Teksti Vesa Linja-aho

Kuvat Škoda, Volkswagen, Kirsi Immonen

Sähköalan järjestöjen edustajista koostunut palkintoraati valitsi Škoda ENYAQ iV 80:n Vuoden sähköautoksi 2021. Raati perusteli valintaansa yleisellä ajotuntumalla, pitkällä toimintamatkalla, tilavalla tavaratilalla ja muutenkin škodamaisen riittäväillä sisätiloilla. Myös 1 000 kg peräkärryn vetäminen onnistuu, joskin suurella kärryllä toimintamatka jää kauas WLTP-normin mukaisesta 530 kilometristä.

Voittajamallissa on 80 kWh akku, josta käytettävissä olevaa kapasiteettia on 77 kilowattituntia. Hintaa mallilla on 49 730 euroa, joten se alittaa niukin naukin hankintatuen edellytyksenä olevan 50 000 euron rajan. Pienempiakkuiseen (60 kWh) versioon pääsee käsiksi 5 000 euroa halvemmalla. Satsaamalla 3 000 euroa enemmän pääsee käsiksi nelivetomalliin, jolla vetää jopa 1 600 kg kärkeä.

Voittajan valitsi palkintoraati, johon kuuluivat **Tuukka Heikkilä** Energiateollisuus ry:stä, **Kirsi Immonen** Sähköautoliijat ry:stä, **Sallamaari Muhonen** Sähköteknisen kaupan liitosta, **Kai Puustinen** Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry:stä, **Markku Säkö** NSS Sähkösuunnittelijat ry:stä, **Timo Kekkonen** Sähköteknikan ja energiatehokkuuden edistämiskeskus STEKistä sekä **Ilkka Manner** ja **Vesa Linja-aho** Sähköinsinöörit – SIL ry:stä.

Edellisvuoden tapaan sähköautoille suoritettiin esikarsinta teknisten tieto-

jen perusteella. Finalisteiksi hyväksyttiin vain autoja, jotka olivat marraskuun alussa Suomessa liikkeestä tilattavissa ja sitovat hinnastot ja toimitusajat ovat tiedossa. Finalisteiksi valikoituivat tänä vuonna Hyundai IONIQ 5, Volkswagen ID.4 sekä Škoda ENYAQ iV.

ID.4 – ENYAQin sisarmalli häviää niukasti

Samalle VAG-konsernin alustalle rakennettu Volkswagen ID.4 oli melko tasaväkinen sisarmallinsa kanssa. Perinteisesti Volkswagenia on pidetty arvokkaampana brändinä kuin Škodaa, mutta perinteet on tehty rikottavaksi: raati totesi ID.4:n olemuksen muovisemmaksi kuin ENYAQin. Muutenkin Škodan sisätilat vaikuttivat viimeistellymmiltä ja moni VW:ssä hipaisuohjaimen taakse laitettu toiminto löytyy Škodasta perinteisemmän mekaanisen kytkimen takaa.



Volkswagen ID.4



Hyundai IONIQ 5

ID.4:ssä pieni mutta ärsyttävä vika oli keskinäytön hidas herääminen: auton käynnistämisestä saattaa kulua liki minuutti, että navigaattoriin pääsee syöttämään osoitetta. Pikkujutulta kuulostava ominaisuus voi ärsyttää pidemmän päälle – toivoo sopii, että ongelma korjaantuu tulevaisuudessa ohjelmistopäivityksellä.

IONIQ 5 latautuu nopeasti

Hyundai IONIQ 5 sai kiitosta muun muassa suuresta pikalatausnopeudesta ja futuristisesta muotoilustaan. IONIQ 5 latautuu tyhjästä liki puolilleen jopa 230 kilowatin teholla, kun kilpapakumppanit pääsevät korkeimmillaan 130 kilowatin lataustehoon, ja siihenkin vain tyhjähköllä akulla.

Lisäksi finaalikolmikosta malli oli ainoa, jossa oli erillinen etutavaratila. Muuten koeajomallin tavaratila oli ahdas, pitkälti suuren subwoofer-kaiuttimen ansiosta. Erityisen kunniamaininnan ansaitsee auton ominaisuus, jossa mukana tulevalla sovittimella auton latausportista saa tavallisen 230 V pistorasiaulosoton vaikkapa sähkötyökaluille tai grillille. Autoa voikin käyttää jättimäisenä varavirtapankkina vaikkapa sähköttömällä mökillä vierailtaessa.

Ulosottoa voidaan pitää etäisenä toiminnosta, jossa auto pystyy syöttämään suoraan sähköverkkoon energiaa esimerkiksi sähkökatkon aikana tai mikäli omistaja haluaa osallistua sähköverkon tukemiseen kulutushuippujen aikana sopivaa korvausta vastaan. Verkkoon päin syötettäessä vaatimukset sähkön laadulle ja tur-

vatoiminnoille ovat tiukat, eikä nykyversio niitä täytä, mutta irrallisia sähkölaitteita autosta voi syöttää.

Tulevaisuudessa jää nähtäväksi, onko akkusähkön muuttaminen verkkoon syötettäväksi vaihtosähköksi mielekkäintä tehdä auton sisäisellä tehoelektronikalla vai valtaako markkinat mm. Nissanin käyttämä ratkaisu, jossa auto kytetään kaksisuuntaiseen tasasähkölatauslaitteeseen.

Sähköautoja kuin sieniä sateella

Vuoden sähköauto valittiin ensimmäisen kerran vuonna 2018, jolloin tittelin nappasi Hyundai Kona Electric, ensimmäisenä alle 50 000 euron hintaisena sähköautona, jonka WLTP-toimintamatka hipoi viittäsatia kilometriä (482 km). Raadin

työ oli vielä tuolloin helppoa: täyssähköuutuuksia oli myynnissä kyseisenä vuotena vain kolme. Vuonna 2019 uutuuksia oli ”jo” viisi, ja Vuoden sähköautoksi valittiin Nissan Leaf e+. Sekä vuonna 2020 että 2021 uusia malleja tuli niin niin paljon, että palkintoraati suoritti malleille esikarsinnan teknisten tietojen perusteella. Vuonna 2020 vuoden sähköautona palkittiin Volkswagen ID.3, joka on tämän vuoden finalistia hieman pienempi malli.

Jos pelkät sähköiset ominaisuudet olisivat palkintoperusteena, muuten tässä suhteessa tasalaatuisen kolmikon voiton nappaisi IONIQ 5 ilmiömäisellä pikalatausnopeudellaan. Mielenkiintoista olisi testata myös kolmikon latausnopeuksia kunnon pakkasella. Kylmäakku ei sähköä yli 200 kilowatin teholla hörpi. ■

Pysy ajan tasalla

– Sähkö & Tele.

Lue lisää: sil.fi/sahkojatele