

test





Scania 25P

# Slim rijden

Alle grote truckmerken hebben momenteel een of meer elektrische trucks in hun gamma. Sommige nog in preproductie- of testfase, andere al 'gewoon' te koop. Scania ging zelfs zo ver om aan TTM.nl de allereerste elektrische truck ooit voor een verbruikstest aan te bieden. Tegen die primeur zeggen we natuurlijk ja!

Onze testauto voor vandaag is een witte Scania met een P-cabine. Een auto die in Nederland wordt ingezet als demonstratietruck. We reden hem al eens eerder, op de Albert Heijn Transport Dagen op het TT-Circuit van Assen, eind vorig jaar. Zowel vervoerders als fabrikanten waren toen volop aanwezig, wat goed liet zien hoe actueel elektrificatie van de transportsector momenteel is.

#### EERST KOFFIE

Een testrit over de binnenlandse testroute van TTM.nl begint standaard in Deventer, bij het BP tankstation langs de N348. Maar... bij dat tankstation zijn er alleen fossiele brandstoffen te tanken en er is al helemaal geen laadpaal te bekennen. Dus halen we onze testtruck op bij de Scania-dealer in Deventer. Als we daar arriveren, staat de witte 25P nog aan de mobiele laadunit, want ook bij de dealer is er nog geen laadpaal. De mobiele laadunit staat nog te draaien en wij pakken maar een kopje koffie, want de accu's van de Scania zijn bijna vol. De laadunit kan niet op volle kracht draaien, want dan kunnen andere elektrische apparaten in het dealerpand niet meer van stroom worden voorzien.

#### MOTORTUNNEL

Na de koffie koppelen we de Scania los en we zien dat de accu's helemaal vol zitten en dat er een actieradius in het display van de truck staat van 213 km. Dat



Niet de meest  
makkelijke  
instap voor  
start-stop-werk,  
maar het is  
goed te doen.

## Scania 25P BEV

### Kilometers, liters en tijden > testroute

Afstand	Aantal stops	Schakelingen	Gem. verbruik kWh/100 km	Gem. snelheid km/uur
<i>Traject 1, binnenweg, (Deventer – Barneveld)</i>				
92	31	nvt	130,2	42,2
<i>Traject 2, snelweg (Barneveld – Apeldoorn)</i>				
107	nvt	nvt	134,6	8,3



## Specificaties en metingen

### Voertuig

Merk  
Scania  
Type  
25P B4x2NA BEV

### Motor

Type  
Elektromotor MG4115-1 002  
Vermogen  
310 pk  
Koppel  
1.300 Nm continu, 2.200 Nm piek  
PTO  
elektrisch, EL60DC1, 50 kW

### Aandrijflijn, onderstel

Accu's  
9 pakketten, totaal 300 kWh  
Laadstekeraansluiting  
CCS2 Combo, 130 kW  
Transmissie  
Opticruise GE21S21, 2 versnellingen  
Banden voor  
Michelin 315/70 R22,5  
Banden achter  
Michelin 315/70 R22,5  
Vering voor  
Bladvering  
Vering achter  
Luchtvering

### Specificaties testvoertuig

Eigen gewicht (kg)  
13.500  
Gewicht tijdens test (ton)  
21  
Hoogte laadbak (m)  
3,80  
Frontaal oppervlak (m<sup>2</sup>)  
niet gemeten  
Achterasreductie  
5,25  
Motortoerental bij 85 km/h  
nvt  
Geluidsniveau bij 85 km/h (dBA)  
63,1

Basisprijs (€)  
op aanvraag  
Prijs zoals getest (€)  
op aanvraag

Importeur  
Volvo Trucks  
Postbus 95  
4153 ZH Beesd  
www.volvotrucks.nl

De cabine is ruim en comfortabel. Het blijft er heerlijk stil tijdens de rit.



Met de retarder (met vijf standen) is het slim energie terugwinnen.

is minder dan de nominale actieradius van 250 km, maar dat zien we wel vaker bij elektrische voertuigen. Weer, verkeer, voertuiginstellingen en rijgedrag hebben invloed op de actieradius, en de boordcomputer rekent dat allemaal door voor een zo reëel mogelijke reikwijdte. Die reikwijdte komt uit de negen accupakketten van deze Scania. Er zitten er vier aan de linkerkant van het chassis, vier aan de rechterkant en eentje onder de motortunnel. Een 'elektrische' motortunnel natuurlijk, de elektrische motor heeft een continu vermogen van 310 pk, een koppel van 1.300 Nm continu en een piek van maar liefst 2.200 Nm. Een elektrische PTO is ook mogelijk, van maximaal 50 kW.

#### WINDOW

Onze testtruck mag dan wel elektrisch aangedreven zijn, in de basis is dit een gewone Scania P-serie. Eentje met een verlengde dagcabine, de CP17N. Met drie stappen zijn we binnen op de 125 cm hoog gelegen cabinevloer. Het ontbreekt ons in de cabine aan niets. We zitten goed, de chauffeurspositie is prima ingericht, het instrumentendisplay is grotendeels digitaal en met de City Safe Window in de rechterdeur hebben we ook prima zicht op voetgangers en fietsers. Om het helemaal af te maken zit er aan de rechterzijkant ook nog eens een camera, die de dodehoek helemaal elimineert.

#### OPTICRUISE

Onderweg van Deventer naar Arnhem zijn we al snel onder de indruk van de elektrische Scania. Wat rijdt dit lekker soepel en makkelijk, en wat is het stil! In de cabine slaat de decibelmeter bij 83 km/h per uur niet verder uit dan 63,1 dBa. De elektromotor is gekoppeld aan een tweetraps Opticruise versnellings-

bak, de GE21S21. Twee versnellingen maar? Ja, meer heeft een elektrische truck niet nodig. De eerste gang wordt gebruikt om de truck op snelheid te brengen, de tweede wordt naadloos ingelegd vanaf 30 km/h.

#### RETARDER

Met de actieradius van ongeveer 213 km en een geplande testafstand van 206 km is het zaak zo weinig mogelijk kWh's uit de accupakketten te halen, en er door middel van slim rijden zelfs kWh's in terug te stoppen. Dat gaan we proberen in de dorpjes waar we doorheen rijden. Energie terugwinnen kan op drie manieren. Ten eerste: voet van het stroompedaal! Een truck laten rollen kost, net als bij een truck met een ICE, geen energie. Ten tweede: remmen met de voet. Ook daarmee stroomt elektriciteit terug naar de accu's. Het allerslimste: goed gebruikmaken van de retarder, rechts aan de stuurkolom. In vijf standen kun je afremmen op de motor en energie teruggeven aan de accu's. In het display achter het stuur zie je de energiestroom terug de accu in vliegen. Met een beetje oefening kun je zelfs met deze Scania aan one-pedal-driving doen! Het belangrijkste: meters maken die niets kosten, of zelfs energie opleveren!

#### HALLO LAADPAAL?

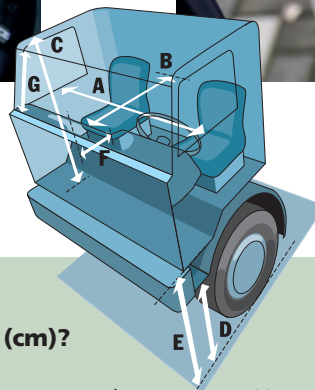
Onze koffiestop is in Barneveld, bij de Goudreinet aan de A1. Maar op de truckparking daar zien we geen laadpaal voor wat extra accucapaciteit. De naastgelegen McDonald's heeft wel een laadpaal, maar die is niet geschikt voor vrachtwagens. Zonder bij te laden gaan we beginnen aan ons snelweggedeelte, en met 83 km/h kruissnelheid op de klok mijmeren over we de



Onder de cabine bevinden zich de elektromotor en één accupakket.



Met de truck aan de laadpaal is op de app duidelijk het laadproces te zien.



**Hoeveel ruimte biedt de cabine (cm)?**

A	Breedte (van raam tot raam)	231
B	Diepte (boven dashboard)	181
C	Hoogte (vloerdak)	182
D	Hoogte treden vanaf de straat	45-85
E	Afstand straat-cabinevloer (bij volle belading)	125
F	Knieruimte bijrijder (afstand stoel-dashboard)	33
G	Hoogte voorruit	86

laadcapaciteiten in ons land. Bij de dealer kon de mobiele unit niet voluit draaien, een goede laadpaal hebben we op onze route nog niet gezien. En met een vrachtwagen moet je laden met minimaal 32 Ampère en 500 Volt. Daar is lang niet iedere laadfaciliteit in Nederland op ingericht. Nog een struikelblok: de aanschafkosten. Deze Scania is zomaar vier keer duurder dan een vergelijkbare P met dieselmotor. Dan heb je als vervoerder een superlieve verlader nodig, of subsidie. Gelukkig is het subsidieprogramma AanZet inmiddels gestart. Kijk ook goed of er via Mia/Vamil nog wat centjes binnen te harken zijn.

**UITSTEKEND**

Deventer is het eindpunt van onze test. Moeten we kunnen halen, maar als we ook nog een rondje met de fotograaf willen rijden, wordt het wel krap. Dus verlaten we de snelweg bij Apeldoorn en zoeken daar een Ionity laadpaal op. Als we daar willen parkeren, zien we dat de parkeervakken voor onze e-truck veel te klein zijn. We steken een flink eind uit. We koppelen de truck aan de laadpaal. We hebben nog 10 procent aan accucapaciteit over en zien dat we met ongeveer 45 minuten weer vol zitten met stroom.

Dat gaat best snel dus. In het display in de truck zien we overigens dezelfde informatie.

Op onze testroute rijden we uiteindelijk 199,2 kilometer en verbruiken gemiddeld 132 kWh. Dat is dus het eerste verbruik van een elektrische truck op onze testroute, maar het verbruik is wel indicatief, want in onze 21-tons Scania 25P mag 7,5 ton aan lading mee, maar er lag welgeteld nul kg achterin. Dat neemt echter niet weg dat deze Scania helemaal klaar is voor het Nederlandse distributieverkeer. Wie slim plant en slim rijdt, kan er een dag mee vooruit. Nu nog een optimale laadinfrastructuur en een verbeterd, versterkt elektriciteitsnetwerk en het opschalen kan beginnen.

#volelektrisch

#soepel

#zoekdelaadpaal



Scan de QR-code voor het vlog over deze test.



DEMO

SCANIA

25 P

TTM NL-SINCE-85