

eNordkapp-Challenge 2024

Das Team 405 «eKing of the Road» hat sich bestmöglich auf die gut 14-tägige Reise ans Nordkapp und zurück zum Hauptsitz von Scania Schweiz AG in Kloten vorbereitet. Im Gepäck war diverses Reservematerial für den Scania 40R B 6x2*4 NB und dazu drei Paar Schneeketten, Schaufel, Teleskopschneebesen und die privaten Utensilien. Ebenfalls dabei, aber ungebraucht zurückgebracht, war die mobile Ladestation. Wichtige Utensilien wie Kamera, Drohne, GoPro, Laptop und Powerbanks mit etlichen Kabeln durften ebenfalls nicht fehlen. Doch das Wichtigste waren die verschiedenen Karten, sowie das Mobiltelefon mit verschiedenen Apps für die unterschiedlichen Ladestationen in Deutschland, Polen, Baltikum und Skandinavien.

Wir, Martin Stamm (Verkaufsleiter Ost, Scania Schweiz AG) und Rahel Cathomas (Lkw- und Busfahrerin, sowie Journalistin Nutzfahrzeuge), freuten uns, diese Challenge mit dem Scania 40R am 26. Dezember 2024 in Angriff zu nehmen. Trotz der Freude schaute man aber auch mit einer gewissen Skepsis auf diese Reise. Was, wenn der vollelektrische Scania plötzlich irgendwelche technischen Probleme vorweisen sollte? Schliesslich wollten wir beweisen, dass unser BEV ein tolles und einwandfreies Fahrzeug war. Von Pressetestfahrten und durch Kunden, welche diesen Lkw bereits erproben konnten, weiss man, dass der Scania 40R bei den eTrucks sicher vorne mit dabei ist. Aber wie würde er sich auf dieser 8000 km langen Reise bei Schnee und Kälte behaupten?

Beim Start in Kloten waren die Temperaturen um den Gefrierpunkt herum. Mit einer Spezialbewilligung durften wir am Stephanstag bis zur Deutschen Grenze fahren. Da es sich bei unserer Fahrt um keine kommerzielle Fahrt handelte, hatten wir das Privileg, trotz Feiertag in Deutschland fahren zu dürfen. Mit einer Zwischenladung in der Mittagspause erreichten wir nach 669 km den Ladepark in Chemitz, wo am nächsten Tag der offizielle Start der eNordkapp-Challenge stattfand. Die wenigen Minusgrade und der Wind schienen unseren BEV nicht zu beeindrucken und wir beendeten den Tag mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 93.12 kW.

Von Chemnitz ging es während drei Tagen nach Lodz in Polen, weiter nach Kaunas (Litauen) und über Riga (Lettland) nach Tallinn (Estland). Insgesamt waren dies knapp 1800 km. Auch hier hatten wir trotz Nieselwetter und etwas Wind bloss 93 kW Verbrauch. Was uns hier mehr beschäftigte, waren die spärlich vorhandenen Ladesäulen, welche die von unserem Scania geforderten 800 V Ladespannung lieferten. Hier musste gut disponiert werden, um mit genügend Restreichweite das jeweilige Tagesetappenziel erreichen zu können. Dazu kamen Unklarheiten über die polnische Maut, da dort wenige Wochen zuvor das System geändert wurde. Mit Hilfe von Google und einem netten Kollegen, welcher uns in dürftigem Englisch einen Tipp geben konnte, lösten wir die nötige Maut und erreichten Kaunas. Dort trafen wir bei einer Ladestation mitten in der City auf die restlichen Teams der eNordkapp-Challenge. Die Ladesäulen waren aber nicht mit den versprochenen 800 V ausgerüstet, sodass wir uns kurzfristig nach einer anderen Lademöglichkeit umsehen mussten.

Am nächsten Tag peilten wir die Kempower-Ladestation in Riga an. Dort trafen wir auf das Team 406, Rick und Tobi von Kempower. Martins Stirans, Manager for Baltics by Kempower, begrüßte uns höchstpersönlich vor Ort. Aber auch hier erfolgte schnell die Ernüchterung. Die Säule lieferte nur die Hälfte der versprochenen 300 kW Ladeleistung. Dank dem Kempower-Team, welches via Laptop die Ladeleistung auf gut 200 kW erhöhen konnte, füllten sich die Batterien des eTrucks doch in einer akzeptablen Zeit, welche wir wiederum mit einem Mittagessen verbinden konnten. So erreichten wir mit einer überaus genügenden Restreichweite Tallinn.

Nach einem Ruhetag ging es am frühen Morgen des 31. Dezembers mit der Fähre nach Helsinki. Unser nächstes Ziel war der Kempower Hauptsitz in Lahti, gut 100 km nördlich von der finnischen Hauptstadt entfernt. Hier gab es genügend Ladesäulen, sodass alle zwölf Teams ihre Fahrzeuge sofort

mit Strom versorgen wollten. Die Ladeleistung brach innert wenigen Minuten komplett ein. Schlussendlich durften wir eine Ladesäule auf der anderen Gebäudeseite benutzen und konnten zwar nicht vollladen, aber immerhin reichte es so für eine grössere Strecke. Nach der Werksbesichtigung fuhren wir bei stetig sinkender Aussentemperatur und mit starkem Wind über die schneebedeckten Strassen in Richtung Norden. Währenddem sich die anderen Teams der eNordkapp-Challenge an der Silvesterparty in Helsinki vergnügten, fuhren wir zur Ionity-Ladestation in Pyhäsalmi. Nach den Erfahrungen der letzten Tage hatten wir bereits gelernt, dass Ionity die volle Leistung bringt und mit der Scania-Ladekarte problemlos funktioniert. Wenig später erreichten wir unser Hotel in Käsämäki. Als einzige Gäste im «personallosen» Hotel ohne Restaurant feierten wir mit Studentenfutter und einer Flasche Sekt Silvester. Wir berechneten die Restreichweite und stellten fest, dass sich bei -19°C die Reichweite doch etwas reduziert hatte. So einigten wir uns, dass wir bereits in Kemi zwischenladen wollten. Nicht vollgeladen, aber mit genügend Reichweite fuhren wir nach Sodankylä, bereits nördlich des Polarkreises liegend. Kaum an der Ladesäule, fuhr die Polizei vor, allerdings im guten Sinne. Unser Scania 40R sei hier der allererste eLkw, der an dieser Ladestation stehe. Sehr interessiert wollte der Polizist, welcher selbst ein Elektroauto fährt, alles über den Scania wissen.

Am 2. Januar ging unsere Tour weiter gegen Norden und die Temperaturen sanken fast mit jedem Kilometer. Inzwischen verzeichneten wir einen durchschnittlichen Verbrauch von 121 kW. Seit wir bei Kempower in Lahti weggefahren waren, fuhren wir auf Schnee. In Saariselkä, einem Wintersportort unweit von Ivalo, füllten wir die Batterien des Scanias nochmal auf 100 %, um mit genügend Stromvorrat in Karasjok anzukommen. Die Temperaturen lagen inzwischen bei -28°C. Bereits am Nachmittag fuhren wir durch die wunderschöne, endlos weite und tief verschneite Natur. Weit und breit war kein Mensch anzutreffen. Irgendwann holte uns das Team 406 von Kempower ein, die restlichen Teams waren jedoch noch weit hinter uns, hatten doch einige wegen den tiefen Temperaturen mit der sinkenden Reichweite zu kämpfen. Unser Scania 40R liess sich von der klirrenden Kälte jedoch wenig beeindrucken. Die Heizung erreichte problemlos die gewünschte Wärme in der Kabine. So luden wir in Karasjok nochmal auf 100 %, um dann am nächsten Tag direkt zum Nordkapp zu kommen.

Organisator Peer Haupt empfahl allen Teilnehmern, zeitig loszufahren, um dann spätestens um 10:30 an der Barriere bei Skarsvåg zu sein, da unter Umständen der letzte Streckenabschnitt gesperrt sei und mit einem Begleitfahrzeug im Konvoi gefahren werden müsse. So machten wir uns bereits um 04:30 auf die letzte Etappe zum nördlichsten Punkt Europas. -32°C zeigte das Thermometer an. 15 min vor Abfahrt stellten wir die Standheizung ein, aber davon war bei der Abfahrt nicht viel zu spüren. Bereits nach wenigen Kilometern waren 10 % der Batterieladung weg. Bei so tiefen Temperaturen verminderte sich die Reichweite gegenüber den Temperaturen um den Gefrierpunkt herum um etwa 25 %. Die Strecke über 300 km ans Nordkapp waren aber trotzdem kein Problem für unseren BEV. Da wir viel früher als alle anderen Teams in Honningsvåg ankamen, beschlossen wir, die dortige Ladesäule gleich zu testen. Diese schien aber ausser Betrieb zu sein, denn das Display war dunkel und keine Ladung war möglich. Zum Glück erfuhren wir, dass es noch eine lastwagentaugliche Ladestation gab. Diese verlangte aber eine zusätzliche App, in der wir uns erst registrieren mussten. Die Angaben auf dem Display der Ladesäule waren nur in Norwegisch, da kamen uns die Kenntnisse der Schwedischen Sprache zu Nutzen. So konnten wir genügend Kilowatte laden, um den Scania die nächsten beiden Tage sorglos bewegen zu können, und wir standen mit dem Scania 40R gleich zweimal am Nordkapp. Während sich am ersten Tag das Wetter innert Minuten zum Schneesturm änderte, konnten wir am 4. Januar bei wolkenlosem Himmel und unglaublich schönen Lichtverhältnissen die bergige Natur und die Weite des Meeres am Nordkapp erleben. Und mitten drin der Scania 40R.

Am Morgen des 5. Januar traten wir in Skarsvåg die Rückreise an. Schneefall hatte eingesetzt. Dieser wurde immer intensiver, der starke Wind liess die Strasse regelrecht verschwinden. Nur die roten Schneepfosten zeigten, wo ungefähr sich die Strasse befand. Irgendwann erreichten wir Olderfjord, wo wir nochmal zwischenladen wollten. Inzwischen erhielten wir auf unserem eNordkapp-Challenge-Chat die Nachricht, dass ein Team von der Strasse gerutscht war und im Tiefschnee feststeckte. Ausserdem war die Strecke nach Alta, wo wir eigentlich hinwollten, wegen einem Unfall gesperrt. Über die norwegische Strassen-App erfuhren wir, dass die Vollsperrung noch länger dauern würde. Da die Ladesäule, nachdem sich ein Tesla danebengestellt hatte, keine gute Ladeleistung verzeichnete, beschlossen wir, dass wir, anstatt über Alta, zurück nach Karasjok fahren um so nach Kautokeino zu gelangen. Dies war ein kleiner Umweg, jedoch konnten wir in Lakselv an der Ionity-Ladestation in kurzer Zeit die Batterien des BEV füllen. Unser Tagesziel wollten wir noch nicht bestimmen und es davon abhängig machen, wie lange wir uns fit genug fühlten, um die verschneiten und oft auch vereisten Strassen zu bewältigen. In Kautokeino angekommen, luden wir ein weiteres Mal, damit wir genügend Reichweite hatten, um die nächsten 440 km mit einer weiteren kurzen Zwischenladung zu schaffen. Die Ladesäule in Kautokeino war übrigens die einzige Ladesäule in ganz Skandinavien, welche für den Ladeanschluss des BEV schwer zugänglich war. Wir fühlten uns fit und wach genug, um noch eine Weile weiterzufahren. Die Temperaturen sanken wieder. Wir passierten die Grenze zu Finnland und später fuhren wir in Kolari nach Schweden. Nach knapp 820 km auf Eis und Schnee waren um Mitternacht auch unsere Batterien leer und wir beschlossen, gleich an der Ladesäule beim Ionity-Ladepark in Töre ein paar Stunden zu schlafen. Wir heizten die Kabine auf eine angenehme Schlaftemperatur von 18,5°C. Von den -29°C Aussentemperatur liess sich die Scania Standheizung nicht beirren. Knapp 10 % der Batterieladung muss man aber dafür hergeben, wenn die Aussentemperatur so extrem tief ist.

Am frühen Morgen des 7. Januars erreichten wir dann mein zweites Zuhause im nördlichsten Teil Schwedens. Hier leisteten wir uns einen Ruhetag, bevor unsere Reise weiter ging zu Scania Luleå (Ferruform). Dort wurden wir vom Managing Director Johan Hermansson persönlich empfangen. Nach dem gemeinsamen Mittagessen führte er uns durch die Produktionsstätte der Chassisträger und Hinterachsbrücken. Am nächsten Tag, bereits rund 500 km südlich von Luleå, in Sundsvall, verliessen wir die schwedische Hauptroute E4 und fuhren westwärts nach Östavall. Dort trafen wir auf Anton Ahlinder, Business Developer bei SCA AB. SCA ist ein grosses schwedisches Holzverarbeitungsunternehmen mit Hauptsitz in Sundsvall. In Östavall steht ein Holzterminal, wo seit vergangenem Herbst ein vollelektrischer Scania 45R für den Holztransport eingesetzt wird. Von Östavall führte uns die Reise direkt nach Södertälje zum Mutterhaus Scania. Auch dort standen weitere Besuche an. So trafen wir auf Mats Gunnarsson (Executive Vice President Head of Commercial Operations of Scania Group) Tony Sandberg (VP Scania Pilot Partner), Fredrik Allard (Senior Vice President Head of E-Mobility Scania Group) und Mari Papp (Development Engineer Scania CV AB), welche selber schon mit vollelektrischen Lkw und Bussen in Europa unterwegs war. Später trafen wir im Scania Demo Centre auf demodriver Janne Andersson und René Seckler (Media Relation Manager Scania Deutschland). Nach vielen interessanten Gesprächen und zahlreichen Fotos mit allen Beteiligten verliessen wir Södertälje. Auf einem Autohof in Ödeshög trafen wir auf Dany Kramer, einen Kollegen der Schweizer Spedition Heussi Bilten. Beim gemeinsamen Abendessen genossen wir die alten Lkw-Geschichten. Natürlich durfte auch ein Bild mit den beiden Scania nebeneinander nicht fehlen. Der V8-Sound von Danys Scania 660S stellte natürlich unseren stillen BEV in den Schatten.

Am Samstag, dem 11. Januar legten wir nochmal einen Ladestopp in Malmö ein, bevor wir dann am Abend in Trelleborg auf die Fähre nach Travemünde rollten. Bei schönstem Wetter, aber Temperaturen im Minusbereich, führte uns die Reise immer mehr nach Süden. In Deutschland mussten wir einmal erfahren, dass viele Ladesäulen zu wenig starke Zuleitungen haben und die

Ladeleistung sofort zusammenfällt, sobald mehrere Fahrzeuge am Laden sind. Ein weiteres Problem sind auch oft die Zufahrten und die engen Platzverhältnisse auf den Ladeparks.

In Neckarburg schliefen wir eine weitere Nacht im Lkw, bevor wir am Mittag des 13. Januars bei Scania Schweiz AG in Kloten vorfuhren. Dort wurden wir von einem grossen Arbeiterteam herzlich empfangen.

Schnee und vereiste Strassen, aber auch die Minustemperaturen begleiteten uns bis zurück in die Schweiz. Der Scania 40R bewies aber, dass ein vollelektrisches Fahrzeug durchaus schnee-, eis- und kältetauglich ist. Die Reichweite vermindert sich zwar um bis zu 30 %, aber auch da liegen immer noch über 300 km ohne Zwischenladung bei einem beladenen Fahrzeug drin. Auch das Gewicht erhöhte sich um fast eine Tonne durch den auf dem Chassis und an der Rückwand angesammelten Schnees. Dieser schmolz erst auf der Fähre etwas weg. Sogar bei unserer Ankunft in Kloten war immer noch Schnee und Eis auf den Achsen und Trägern zu finden.

Insgesamt haben wir 8000 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 67 km/h zurückgelegt. Der Scania 40R hat dabei 8420 kWh inkl. Standheizung verbraucht. Ohne diese lag der Verbrauch bei 8118 kWh. Rechnet man die Anzahl Ladestopps auf die gefahrenen Kilometer aus, ergibt dies eine durchschnittliche Distanz von etwa 400 km pro Ladevorgang. Auch dies ein tolles Resultat unter den erschwerten Bedingungen mit Kälte und verschneiten Fahrbahnen. Eine einzige Verbesserung aber würden wir vorschlagen: Einen zweiten Ladeanschluss auf der rechten Fahrzeugseite, da wir gerade in Deutschland und Polen mehrmals beim Parken an der Ladesäule das Problem hatten, dass das Kabel kaum bis zum Ladeanschluss reichte.

Für uns ging nach zweieinhalb Wochen ein einmaliges und sehr interessantes Erlebnis zu Ende. Der Scania 40 R B 6x2*4 NB hat uns mit seiner Leistung und Zuverlässigkeit überzeugt. Auch wir als Team eKing of the Road 405 haben uns bestens ergänzt, was auf einer solchen Tour besonders wichtig war.

eNordkapp Challenge 2024/2025

		total km	total kW	Durchschnitt kW
26.12.2024	Kloten Chemnitz	669	623.00	93.12
27.12.2024	Chemnitz Lodz	650	614.00	94.46
28.12.2024	Lodz Kaunas	536	492.00	91.79
29.12.2024	Kaunas Tallinn	602	547.00	92.80
30.12.2024	Tallinn Ruhetag			
31.12.2024	Tallinn Kärsämäki	505	552.00	108.32
01.01.2025	Kärsämäki Sodankylä	486	546.00	112.35
02.01.2025	Sodankylä Karasjok	324	393.00	121.00
03.01.2025	Karasjok Nordkapp	293	351.00	119.45
04.01.2025	Skarsvåg div.	88		
05.01.2025	Skarsvåg Töre	816	1'097.60	134.51
06.01.2025	Töre Hundsjö	121	190.00	157.00
07.01.2025	Hundsjö div.	10		
08.01.2025	Hundsjö Sundsvall	609	643.00	105.58

09.01.2025 Sundsvall	Södertälje	608	639.10	105.12
10.01.2025 Södertälje	Ödeshög	243	311.00	128.00
11.01.2025 Ödeshög	Trelleborg	397	376.00	97.71
12.01.2025 Travemünde	Neckarburg	860	847.00	98.50
13.01.2025 Neckarburg	Kloten	185	198.00	106.49
Total inkl. Standheizung		8'002	8'419.70	105.2 kW
Verbrauch im Stand (Heizung)			301.40	
Verbrauch netto		8'002	8'118.30	101.45 kW

Total Fahrzeit	119 h
Durchschnitt km/h	67 km/h
Total Ladestopps	20

Die eNordkapp-Challenge

Die eNordkapp-Challenge wurde bereits zum vierten Mal unter der Leitung von Peer Haupt durchgeführt. Die Challenge wird mit vollelektrischen Fahrzeugen bestritten und besteht aus einer vorgegebenen Strecke mit jeweiligen Tagesetappen bis zum Nordkapp. Der Rückweg erfolgt individuell. Der offizielle Start für die zwölf Teams aus Deutschland und der Schweiz fand am 27. Dezember 2024 in Chemnitz statt. Die Pkw-Teams fahren mit dem Autozug von Helsinki nach Kolari, während des Team 405 mit Martin Stamm und Rahel Cathomas mit dem Scania die rund 800 km auf der Strasse nach Norden fahren.

03.02.2025, Rahel Cathomas, Breil/Brigels Schweiz