

10. März 2025

eNordkapp-Challenge 2024 – Ein Erlebnis, welches man nie vergessen wird

eNordkapp-Challenge, ein Begriff der nur den wenigsten von uns bekannt sein wird. Das Nordkapp hingegen kennen viele von uns als nördlichsten europäischen Standort auf dem Festland, welches insbesondere in den Sommermonaten ein beliebtes Reiseziel von Touristen ist. Doch auch im Winter zieht es immer mehr Menschen an den nördlichsten Punkt Europas mit seinen tiefen Temperaturen, dem vielen Schnee und insbesondere den eindrücklichen Polarlichtern am Himmel. Rahel Cathomas und Martin Stamm wollten es über den letzten Jahreswechsel auch wissen und fuhren mit einem Scania 40R B 6x2*4 NB Lastwagen ans Nordkapp. Was sie dabei alles so erlebt haben und wo die grössten Herausforderungen zu finden waren, das schrieb für uns Rahel in einem ausführlichen Reisebericht nieder.

Das Team 405 «eKing of the Road» hat sich minutiös und bestmöglich auf die 14-tägige Reise ans Nordkapp und auch wieder zurück zum Hauptsitz der 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 Gegenstände für einen Reisebericht 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 entlang der Route über Deutschland, Polen, Baltikum und Skandinavien.

Wir, Martin Stamm (Verkaufsleiter Ost bei der Scania Schweiz AG) und Rahel Cathomas (Chauffeurin und Nutzfahrzeug-Journalistin), freuten uns riesig, diese Challenge mit dem Scania 40R am 26. Dezember 2024 in Angriff nehmen zu können. Trotz der Freude blickte man aber auch mit einer gewissen Skepsis auf dieses Abenteuer voraus. Was, wenn der vollelektrische Scania plötzlich technischen Probleme aufweisen sollte? Schliesslich wollten wir ja beweisen, dass unser BEV auch unter härtesten Bedingungen jederzeit ein funktionierendes und zuverlässiges Fahrzeug war. Von Presse-Testfahrten und von Kunden, welche diesen Lkw bereits gefahren haben, wusste man, dass der Scania 40R bei den eTrucks sicher vorne mit dabei sein wird. Aber wie würde er sich auf dieser rund 8'000 km langen Reise bei Schnee und tiefen Temperaturen behaupten?

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

Am ersten offiziellen Tag ging es dann von Chemnitz nach Lodz in Polen, weiter nach Kaunas (Litauen) und über Riga (Lettland) nach Tallinn (Estland). Insgesamt



waren dies knapp 1'800 km. Auch hier hatten wir trotz Nieselwetter und etwas Wind nur einen Verbrauch von 93 kW. Was uns hier jedoch bereits mehr beschäftigte, waren die nur spärlich vorhandenen Ladesäulen, welche die von unserem Scania geforderten 800 V Ladespannung lieferten. Hier musste gut geplant und disponiert werden, um mit genügend Restreichweite das jeweilige Tagesetappenziel erreichen zu können. Dazu kamen Unklarheiten über die polnische Maut, welche vor wenige Wochen geändert wurde. Mit Hilfe von Google und einem netten Chauffeur, welcher uns in dürftigem Englisch einen Tipp geben konnte, lösten wir die notwendige Maut und erreichten Kaunas schlussendlich problemlos. Dort trafen wir bei einer Ladestation mitten in der City auf die restlichen Teams. Die Ladesäulen waren aber nicht mit den versprochenen 800 V ausgerüstet, weshalb wir uns unplanmässig 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 Team Kempower. Martins Stirans, Manager for Baltics by Kempower, begrüßte uns höchstpersönlich vor Ort. Aber auch hier erfolgte schnell die Ernüchterung, denn die Ladesäule 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 überbrücken konnten. So erreichten wir mit einer 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 der finnischen Hauptstadt entfernt. Hier gab es zumindest genügend Ladesäulen, damit alle zwölf eNordkapp-Challenge Teams ihre Fahrzeuge anstecken konnten, allerdings brach die Ladeleistung innert wenigen Minuten komplett zusammen. Schliesslich durften wir eine Ladesäule auf der anderen Gebäudeseite nutzen und konnten so zwar nicht vollladen, aber immerhin reichte es, so für eine grössere Strecke. Nach der Werksbesichtigung fuhren wir bei stetig sinkenden Aussentemperaturen und mit starkem Wind über die schneebedeckten Strassen in Richtung Norden.

Während sich die anderen Teams der eNordkapp-Challenge an einer Silvesterparty in Helsinki vergnügten, fuhren wir weiter zur nächsten Ionity-Ladestation in Pyhäsalmi. Nach den Erfahrungen der letzten Tage hatten wir bereits gelernt, das Ionity-Ladestation das Halten, was sie auch versprechen und diese mit der Scania Charching-Karte problemlos funktionieren. Wenig später erreichten wir unser Hotel in Kärämäki. Als einzige Gäste im «personallosen» Hotel ohne Restaurant feierten wir mit Studentenfutter und einer Flasche Sekt Silvester. Wir berechneten anhand der vorhandenen Batterieladung die mögliche Reichweite und mussten feststellen, dass sich diese bei -19°C doch mehr reduziert als angenommen. So einigten wir uns, dass wir bereits in Kemi zwischenladen wollten. Nicht vollgeladen, aber mit genügend Reichweite fuhren wir nach Sodankylä, das bereits nördlich des Polarkreises liegt. Kaum an der Ladesäule angekommen, 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 Reise weiter Richtung Norden und die Temperaturen sanken fast mit jedem Kilometer. Inzwischen verzeichneten wir einen durchschnittlichen



Verbrauch von 121 kW. Seit wir bei Kempower in Lahti losgefahren waren, fuhren wir nur noch auf Schnee. In Saarisälke, einem Wintersportort unweit von Ivalo, füllten wir die Batterien des Scantias nochmal auf 100 %, um mit genügend Stromvorrat in Karasjok anzukommen. Die Temperaturen lagen inzwischen bei -28°C. Bereits am Nachmittag fuhren wir durch wunderschöne, endlos weite und tief verschneite Naturgebiete. 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 merklich sinkenden Reichweite zu kämpfen. Unser Scania 40R liess sich von der klirrenden Kälte jedoch wenig beeindrucken. Die Heizung erreichte zum Glück jederzeit die gewünschte Wärme in der Kabine. So luden wir in Karasjok nochmal auf 100 %, um dann am nächsten Tag direkt zum Nordkapp fahren zu können.

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 im Konvoi und einem Begleitfahrzeug gefahren werden müsse. So machten wir uns bereits um 04.30 Uhr auf die letzte Etappe zum nördlichsten Punkt Europas. -32°C zeigte hier das Thermometer an. Bereits 15 min vor Abfahrt stellten wir die Standheizung ein, aber davon war bei der Abfahrt noch 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 die 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 in der Nähe 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 leider nur in Norwegisch, aber da kamen uns die Kenntnisse der Schwedischen Sprache sehr zu Nutzen. So konnten wir genügend nachladen, um für die nächsten beiden Tage genügend Energie im «Tank» zu haben. Denn wir planten gleich zwei Mal das Nordkapp zu besuchen. 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 mittendrin der Scania 40R.

Am Morgen des 5. Januar traten wir in Skarsvåg die Rückreise an. Schneefall hatte eingesetzt. Dieser wurde immer intensiver und der starke Wind liess die Strasse regelrecht verschwinden. Nur noch die roten Schneepfosten zeigten uns, wo sich ungefähr 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 sei und im Tiefschnee feststeckte.

Da die geplante Route nach Alta wegen einem Unfall gesperrt war, mussten wir hier etwas umdisponieren, da die norwegische Strassen-App von einer länger dauernden Vollsperrung berichtete. Also los zur nächsten Ladesäule und nachladen. Da dieser Gedanke bereits von einem Tesla-Fahrer umgesetzt wurde, war leider einfach keine genügende Ladeleistung vorhanden, was uns bewog über Alta zurück nach Karasjok



zu fahren, um nach Kautokeino zu gelangen. Dies bedeutete zwar einen kleinen Umweg, dafür konnten wir in Lakselv an einer Ionity-Ladestation innert kürzester Zeit unsere Batterien nachladen. Unser Tagesziel wollten wir noch nicht festlegen und es davon abhängig machen, wie lange wir uns fit genug fühlen würden, um die auf verschneiten und oft auch vereisten Strassen fahren zu können. In Kautokeino angekommen, luden wir ein weiteres Mal nach, damit wir für die nächsten 440 km genügend Energie zur Verfügung hatten. Diese Ladesäule in Kautokeino war im Übrigen die einzige Ladesäule in ganz Skandinavien, welche für den Ladeanschluss des BEV schwer zugänglich war.

Wir fühlten uns jedoch noch fit und wach genug, um noch eine ganze Weile weiterzufahren. Die Temperaturen sanken wieder. Wir passierten die Grenze zu Finnland und fuhren über 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 opfern, wenn die Aussentemperatur so extrem tief ist.

Schnee und vereiste Strassen, aber auch die Minustemperaturen begleiteten uns dann 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 Reichweiten von über 300 km ohne Zwischenladung im Bereich des Möglichen. Durch den am Fahrgestell und der Aufbau- Rückwand angesammelten Schnees wuchs das Gewicht des Fahrzeugs um fast eine Tonne. Dieser schmolz erst auf der Fähre etwas weg. Sogar bei unserer Ankunft in Kloten war immer noch Schnee und Eis auf den Achsen und den Trägern zu finden.

Insgesamt haben wir 8'000 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 67 km/h zurückgelegt. Der Scania 40R verbrauchte dabei 8'420 kW, inkl. der Standheizung. Ohne diese lag der Verbrauch bei 8'118 kW. Rechnet man die Anzahl Ladestopps auf die gefahrenen Kilometer aus, ergibt dies eine durchschnittliche Distanz von ca. 400 km pro Ladevorgang. Auch dies ein überaus erfreuliches Resultat unter den erschwerten Bedingungen mit Kälte und verschneiten Strassen.

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

Für Scania Schweiz AG unterwegs: Rahel Cathomas

Video : Tauchen Sie ein in diese einmalige Reise ans Nordkapp und geniessen auch Sie die wunderschönen Eindrücke dieser aussergewöhnlichen Fahrt ans Nordkapp.



Der Startschuss für die eNordkapp Challenge viel in Chemnitz.



Das Team Nr. 405 «E-King of the Road» bestand aus Martin Stamm (li.) und Rahel Cathomas.



Hier galt das Interesse mehr dem BEV-Fahrzeug als dem Tachografen.



Was für eine Kulisse.



Eine von vielen gut funktionierenden Ladeinfrastrukturen mit guter Zugänglichkeit auch für Lkw.



Eine kurze Pause für ein wunderschönes Erinnerungsbild.



Weitere Informationen erhalten Sie von:

Tobias Schönenberger, Senior Marketing Advisor

Telefon: 044 800 13 64, E-Mail: tobias.schoenenberger@scania.com

Manuel Manser, Leiter Marketing & Kommunikation

Telefon: 044 800 14 85, E-Mail: manuel.manser@scania.com

Scania ist ein weltweit führender Anbieter von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden treiben wir den Übergang zu einem nachhaltigen Transportsystem voran. 2022 lieferten wir 80'238 Lkw, 4'994 Busse und 13'400 Industrie- und Schiffsmotoren an unsere Kunden aus. Der Nettoumsatz belief sich auf mehr als 170 Milliarden SEK, wovon über 20 Prozent auf den Service entfielen. Scania wurde 1891 gegründet, ist in mehr als 100 Ländern tätig und beschäftigt fast 57'000 Mitarbeiter. Forschung und Entwicklung sind hauptsächlich in Schweden angesiedelt. Die Produktion findet in Europa und Lateinamerika statt, mit regionalen Produktzentren in Afrika und Asien. Scania ist Teil der TRATON GROUP, weitere Informationen finden Sie unter: www.scania.com