

**Tilaaajapalvelu**

(Osoitteenmuutokset ja laskutusasiat)  
Puhelin 03 4246 5313 (ma-pe 8–16)  
venemestari@atex.com

**Päätoimittaja**

Jan Sjölund  
jan.sjolund@venemestari.fi

**Toimitussihteeri**

Tuija Soikkeli  
tuija.soikkeli@venemestari.fi

**Ulkoasu ja taitto**

Markku Laitinen / Aste Helsinki  
www.astehelsinki.fi

**Venemestari toimitus**

Vattuniemenkatu 3  
00210 Helsinki  
Puhelin 09 2310 6410  
toimitus@venemestari.fi  
www.venemestari.fi

**Avustajat tässä numerossa**

Nils Ahlén, Fredrik Eriksson,  
Joakim Hermansson, Aki Lehtinen,  
Sam Öhman

**Suomennokset**

Fredrik Eriksson

**Ilmoitukset**

Kari Lallukka  
Puhelin 0400 408 740  
kari.lallukka@venemestari.fi

**Mika Heino**

Puhelin 09 2310 6423  
mika.heino@venemestari.fi

**Julkaisija**

Dominova Oy  
Vattuniemenkatu 3, 00210 Helsinki  
Puhelin 09 2310 6400  
ISSN 1795-3243

**Paino**

**punamusta** Joensuu 2022

VENEMESTARI tarkistaa kaikkien artikkelidensa oikeellisuuden, mutta ei voi vastata teksteihin mahdollisesti jääneistä virheistä aiheutuvista vahingoista.

## Sähköistymisen aika alkaa

**A**utoilu, varsinkin henkilöautoilu, sähköistyy vauhdilla. Hallituksen mukaan siihen ei tarvita enää edes vero-ohjausta, joten sähköhenkilöautojen hankintatuet eivät jatku enää ensi vuonna. Raskaamman kaluston sähköistyminen on ollut hitaampaa, ja niiden osalta houkuttimet säilyvät.

Veneily joutuu punnertamaan sähköistymistä kohti ilman kannustimia. Tie on muutenkin paljon pidempi kuin autoilussa. Silti purjeventeissä, uppoumarunkoissa moottoriveneissä ja soutuveneissä sähkömoottori on jo täysin varteen otettava vaihtoehto. Viimeksi mainittua lukuun ottamatta ne ovat kuitenkin veneiden marginaaliryhmiä.

Suurin osa Suomessa käytössä olevista moottoriveneistä on 4–8 metrin pituisia ja liukuvarunkoisia. Tässä luokassa sähköistymisen haasteet ovat suurimmat.

Veneilijät ovat tuskin halukkaita luopumaan, ainakaan merkittävässä määrin, liukuvarunkoisen veneen ilmeisestä edusta, kulkunopeudesta. Vaikka liukuvarunkoisella veneellä ajaminen taloudellisimmalla liukunopeudella on suhteellisen tehokasta ja taloudellista, kuluu siinä silti paljon energiaa.

Kulkuvastuksen ero konkretisoituu, kun autolla vaihtaa vapaalle ja antaa sen rullata. Ja rullata. Siihen verrattuna vene puolestaan pysähtyy liu'usta lähes kuin seinään.

Liukunopeuksiin riittävän tehokkaat sähköperämoottorit ovat vielä harvinaisia (ja kalliita) ja kapasiteetiltaan riittävän suuret ajoakut painavia (ja kalliita). Liukuvan polttomoottoriveneen konvertointi sähköveneeksi on siksi kallis kompromissi. Mutta niitäkin putkahtelee markkinoille kiihtyvään tahtiin, vaikka toiminta-aika liukunopeuksilla jää tyypillisesti alle tuntiin ja toimintasäde jonnekin 20 meripeninkulman paikkeille.

Alusta asti pelkästään sähköveneeksi suunnitellut liukuvarunkoiset moottoriveneet ovat vielä harvinaisia. Massatuotantoon sopiva ja kaupallisesti kiinnostava konsepti on vielä keksimättä ja läpimurto sen myötä vielä tekemättä, eikä sitä oikein voi sanoa olevan vielä edes näköpiirissä.

Erikoisuuksia sen sijaan jo löytyy. Niistä ruotsalainen Candela liittyy omista sfääreissään. Esimakuua foilaavasta sähköveneilystä alkaen sivulta 60.



*Jan S.*

jan.sjolund@venemestari.fi

TOIMITUKSEN KOORDINAATTI:

P 60°09,01', 124°53,29'