



Mercedes-Benz

Tiedotusvälineille 24.5.2011

Julkaistavissa heti

Vetyvoimalla ajetaan noin 30000 kilometriä 125 päivässä

B-sarjan F-Cell-autojen maailmankiertue ulottuu Suomeen

- **Auton 125-vuotispäivän kunniaksi vetyautot ajavat maailman ympäri 125 päivässä.**
- **Takana kohta neljä mannerta, 14 valtiota ja 30000 kilometriä.**
- **Suomeen ja Skandinaviaan autot tulevat Venäjän halki Kiinasta , paluu Stuttgartiin 1.kesäkuuta.**
- **Polttokennoteknologia osoittanut luotettavuutensa ja toimintavarmuutensa, mutta alan infrastruktuuri kaipaa lisää kehittämistä.**

Kolme Mercedes-Benzin B-sarjan F-Cell-polttokennoautoa aloittivat matkansa Stuttgartista 29. tammikuuta. Lähtömerkin antoivat Saksan liittokansleri **Dr. Angela Merkel** ja Daimlerin pääjohtaja **Dr. Dieter Zetsche**. ”125 vuotta auton keksimisen jälkeen B-sarjan F-Cell merkitsee sen uudelleensyntymää. Kiertue soittaa, että Daimlerilla on yhä riittävästi pioneerihenkeä seuraavaksikin 125 vuodeksi”, Zetsche vakuutti.

Reitti kulki aluksi Pariisiin, Barcelonaan, Madridiin ja Lissaboniin, joista autot laivattiin Yhdysvaltain itärannikolle Fort Lauderdaleen. Sieltä matka jatkui maan halki Los Angelesiin ja Vancouveriin, josta jatkettiin jälleen laivalla Australian Sydneyhin. Melbournen ja Adelaiden kautta päädyttiin Perthiin ja sieltä laivalla Aasian mantereelle. Autot vierailivat Shanghain autonäyttelyssä ja suuntasivat Beijiingiin. Aasiassa ajettava reitin pisin etappi, noin 14000 kilometriä, johti Kiinan ja Kazakstanin kautta Moskovaan 15.5. Autojen viimeinen osuus kulkee Pietarin, Helsingin, Tukholman, Oslon ja Kööpenhaminan sekä Hampurin kautta takaisin ”kotipesään” Stuttgartiin, jonne on tarkoitus saapua 1. kesäkuuta.

Matkan aikana B-sarjan F-Cell-autoilla ajetaan noin 30000 kilometriä sekä vierailaan neljällä mantereella ja 14 maassa. Matkalla tarvittavan vetytallon toimittaa Daimlerin yhteistyökumppani Linde Group, jonka kehittämät liikkuvat tankkausasemat seuraavat autoja koko matkan ajan. Kiinteitä vetytankkausasemia on koko maailmassa toistaiseksi vain noin 200 kappaletta, joten ilman liikkuvaa kalustoa tankkien täyttäminen olisi mahdoton logistinen haaste.

Mercedes-Benz haluaakin maailmankiertueellaan osoittaa nykyaikaisten polttokennoautojen olevan teknisesti kypsiä ja täysin käyttökelpoisia jokapäiväisessä liikenteessä. Ennen vetykäyttöisten sähköautojen yleistymistä tarvitaan kuitenkin riittävä infrastruktuuri vedyn tuottamista ja jakelua varten. Kansainvälistä tietoisuutta vetyteknologian mahdollisuuksista levitetään kiertueen aikana yli 20 päivän ajan eri kaupungeissa järjestettävissä tapahtumissa ja tiedotustilaisuuksissa.

Arvion mukaan miljoonan Euroopassa käytettävän polttokennoauton vaatiman tankkausverkoston rakentaminen maksaisi kolme miljardia euroa vuoteen 2020 mennessä. Saksassa käynnissä olevan H2 Mobility Initiative –ohjelman mukaan maassa tarvitaan 1000 vetytankkaus pistettä ja miljardin euron investoinnit ennen kuin polttokennoautot voivat yleistyä.

Päästötön ajaminen onnistuu myös pitkillä välimatkoilla

Nollapäästöiset ajoneuvot ovat yksi Mercedes-Benzin strategisista kulmakivistä yhtiön pyrkiessä kestävien ja säästävien liikkumISRatkaisujen edistämiseen. Mercedes-Benzin johtavaa asemaa vaihtoehtoisten polttoainejärjestelmien kehittäjänä korostaa innovatiivinen E-Drive-moduulijärjestelmä, jonka ansiosta samoja osia ja komponentteja voidaan käyttää useissa eri sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa. Tämä nopeuttaa tuotekehitystä, laskee kustannuksia ja tuo yhtiölle logistisia etuja.

Polttokennoautoissa moduulirakenne mahdollistaa samojen teknisten ratkaisujen käyttämisen hyvinkin erilaisissa ajoneuvoissa aina henkilöautoista busseihin saakka. Esimerkiksi Mercedes-Benzin uudessa A-sarjan E-Cell-versiossa ja B-sarjan F-Cell-polttokennomallissa käytetään samaa sähkömoottoria. Polttokennokäyttöisessä Citaro-bussissa puolestaan on kaksi samanlaista voimajärjestelmää kuin pienemmässä B-sarjan F-Cell-versiossa. Näiden lisäksi sarjatuotantovalmiita nollapäästöisiä malleja ovat smart fortwo ed sekä Vito E-Cell.

Yhteiskäytön tuomat kustannussäästöt varsinkin akuissa ovat huomattavat, sillä jo smart fortwo ed:n kokoisissa autoissa litium-ioniakun osuus koko auton hinnasta on jopa 40–50 prosenttia. Mercedes-Benzin ja akkuvalmistaja Evonikin yhteisyritys Deutsche Accumotive aloittaa litium-ioniakkujen sarjatuotannon vuonna 2012. Daimlerilla on yli 750 sähköajoneuvoihin liittyvää teknistä patenttia, ja niistä noin 380 koskee nimenomaan litium-ioniteknologiaa.

Daimler AG:n kehitysjohtaja **Dr. Thomas Weber**: ”Sähköajoneuvojen menestys riippuu ennen kaikkea kolmesta seikasta: niiden jokapäiväisestä käytettävyydestä yhdistyneenä ajamisen iloon, autojen taloudellisesta tehokkuudesta sekä sähköenergian ja vetypolttoaineen vaatimien latausinfrastruktuurien luomisesta. B-sarjan F-Cell-malli osoittaa, mikä vaikutus polttokennokäyttöisillä sähköautoilla voi olla tulevaisuuden liikkumistapoihin. Auto mahdollistaa nollapäästöisen ajamisen paitsi lyhyillä kaupunkireiteillä, myös pitkillä etapeilla. Juuri tämän kolmen auton kiertomatka ympäri maailmaa on osoittanut.”

Tiedotteeseen liittyviä kuvia ja lisätietoja
www.media.daimler.com (vaatii rekisteröitymisen)

Lisätietoja:

Karin Backlund, Veho Group Oy Ab, tiedotuspäällikkö, puh. 010-569 2202, karin.backlund@veho.fi
Pauli Eskelinen, Mercedes-Benz henkilöautoryhmä, tuotepäällikkö, puh. 010-569 2530, pauli.eskelinen@veho.fi