



Iveco T-Way.

Trakker oli maastohirmu, sen korvaaja T-Way ei jää jälkeen. Siihen on tarjolla nyt hienostuneempiakin ominaisuuksia. - Olemme ravistelleet alaa S-Way maantieautolla. Tänäpä teemme sen uudestaan maastoajoneuvojen sektorilla. T-Way tuo tulevaisuuden tähän päivään kertoi Ivecon brändijohtaja

Thomas Hilse

Trakkerin korvaajan esittelytilaisuudessa.

10 HEPPAA LISÄÄ

T-Wayn runko on 10 millin vahvuinen. Aina on teliveto, napavälitys on vakiona, akseliperää saa joihinkin malleihin.

Merkittävä parannus on, että omapainoa saatu alas 325 kiloa Trakkeriin verrattuna. Nyt telivetoakselien välinen tuki on yhtä valettua osaa ja reaktiotangot on korvattu V-tuilla, jotka parantavat maastoajo-ominaisuuksia. Omapainoa laskee myös takapäähän tulleet levyjarrut, rummut saa lisävarusteena.

T-Wayn voimakkain versio 13-litraisesta Cursor-moottorista on nyt 510-hevosvoimainen (+ 10 hv) eli yhdistelmän ko- konaispaino voi olla 75-tonnia. 13-litraisien muut tehovaihtoehdot ovat ennallaan (410 ja 450 hv). Ivecon vahvin 570-heppainen on edelleen tarjolla vain S- ja X-Way malleihin. T-Way on saatavilla myös Cursor 9:llä, mutta se on Suomessa jäänyt harvinaiseksi.

Vaihteistoksi on tarjolla ZF:n automatisoitu TraXon, joka on Ivecossa nimellä Hi-Tronix). 16-vaihteinen on selvästi suosituin, varusteina mäkilähtöavustin, heijaamistoiminto ja ryömintätila tyhjäkäynnillä. Maantieajoon on maastontunteva vakionopeudensäädin (Hi-Cruise) ekorullauksella.

Omapainoa alas

Kirjoittanut Ajolinja
26.05.2021 00:00

Automatisoitu 12-vaihteinen Hi-Tronix on myös saatavilla, mutta on jäänyt Suomessa Trakkerissa vähemmistöön. ZF:n 16-lovinen keppilaatikko on tarjolla, myös voimakkaimpaan malliin.

MONIA VETOTAPOJA

Telivetoisten (6x4 ja 8x4) lisäksi on tarjolla jokapyörävetoisia (6x6 ja 8x8), joita saa nyt entistä pidemmällä akseliväleillä (4, 4,2 ja 4,5 m).

Hydraulinen etuveto (Hi-Traction) on edelleen tarjolla 6x4-malleihin niin alustamalliin kuin rekkaveturiin. Etuveto toimii 25 km/h nopeuteen asti.

Eteen on tarjolla 9-tonnin etuakseli, taakse jopa superjäreät 16-tonniset.

Moottorin takapäähän saa uuden jatkuvatoimisen sandwich-ulosoton (2 450 Nm).

Maantiemallien tavoin etujarruja on parannettu. Kun takana on myös levyjarrut, jarrut ovat sähköohjatut. EBS-järjestelmä, joka ei ole pakollinen N3G-luokan maastoautoissa, mahdollistaa turvavarusteet hätäjarrutusjärjestelmän, ajonvakautuksen ja kaistavahdin.

Ohjausta ei ole muutettu sähköhydrauliseksi. Näin ohjaus ei kevene vekslauksissa ja muissa hitaan vauhdin käänöksissä. Kevennys on erityisen hyvä ominaisuus kahden etuakselin malleissa, jotka ovat muuten raskaahkoja käännettäviä.

S-WAYN OMINAISUUKSIA

Ohjaamon muotoilussa on menty samaan räväkkään kehuja saaneeseen ulkonäköön kuin S-Way ja X-Way malleissa. Tarjolla on päiväohjaamo (Active Day) ja makuuohjaamo (Active Time), joka on saatavana myös korkealla katolla.

Kuljettajan paikka mittaristoineen ja kojetauluineen on hyvin samanlainen kuin uusissa S- ja X-malleissa. Uutta on mm. kuljettajan istuin sekä monitoimiratti.

T-Way mallissa on maantieautojen tavoin telematiikkayksikkö (Connectivity Box), joka tarjoaa mahdollisuuden etädiagnostiikkaan ja ennakoivaan huoltosuunnitelmaan. Ajoneuvon kuntoa ja käyttöä voi seurata etänä mm. kuljetusyrityksen toimistolla tai mobiilisovelluksen kautta.

T-Way on saanut myös uuden sähköjärjestelmän (Hi-Mux). Ajovalot ja takavalot ovat LED-tekniikalla.

Ensimmäiset T-Way yksilöt tulevat Suomeen kesän lopulla. Ehkä näemme Power Truck Show:ssa?

Teksti: Jouni Hievanen, kuva: Iveco

[TILAA AJOLINJA!](#)