Hyvä auto tekee kuljettajasta paremman

Kirjoittanut Ajolinja
08.12.2021 00:00

Sieltä se tulee vaivatta, Trakkerin seuraaja T-Way.

Maastoajossa ei kehuta T-Way mallin raikasta ulkonäköä, vaan etenemisominaisuuksia. Alastulo on usein nousua hankalampaa. Uusi Iveco T-Way, Trakkerin seuraaja, oli koeajettavana ajotapahtumakeskus Premier Parkin ympäristössä Porvoossa. Ulkomaisia toimittajia ja avainasiakkaita piti olla ajamassa seuraavina päivinä, mutta Suomen pahentuneen koronatilanteen takia ajosessio typistyi puolen päivän tilaisuudeksi tusinan suomalaisen autotoimittajan kesken.

Ei ruvettu ruikuttamaan, vaan Ajolinja hyppäsi neliakselisen T Way mallin puikkoihin. Se oli 13-litraisen suosituimmalla 510-heppaisella tehoversiolla. Suosituin kyllä olisi ainakin perävaunukäytössä S-Way ja X-Way malleista tuttu 570-heppainen, jos sen vain saisi tähän monttuhirmuun.

Koeajotilaisuuden mahdollisti Iveco Finlandilta tuotepäällikkö Henri Immonen (vas.), myyntijohtaja Tuomas Viren ja avainasiakaspäällikkö Tomas Garaisi.

TIENPOHJAA ETEENPÄIN 13-litrainen herää eloon napista. Mittaristoa katsellessa tulee mieleen, että sen uudistaminen on jätetty seuraavaan malliuudistukseen. Toki pääasioista saa selvän. Kojetaulun napista käytetään myös ajosuunnan valintaa (D, N ja R).

Ensin edetään pari sataa metriä rataa. Tiukassa mutkassa huomaa, että ratissa on kierroksia ja kokoa. Kevyesti kyllä kääntyy, vaikkei ohjauksessa olekaan sähköisyyttä hydrauliikan rinnalla. Mutta käsien tulee olla nopeat.

Sitten siirrymme kuoppaiselle tienpohjalle. Kyllä tästä ajotie tulisi, kun ajaisi puoli metriä mursketta. Kun autossa on järeät 13-tonniset telivetoakselit ja runko kymppimillistä, ylikuormakaan ei nyykäyttäisi elämää mutkalle.

Edetään 7-vaihteella, kun pykäliä on kaikkiaan 16. Auto etenee hitaasti huojuen, ei painella kaasua kuin hiukkasen.

Sitten tulee eteen suomalaista kalliota. Sen edessä nöyrrytään sen verran, että kytketään automatiikka manuaaliasentoon ja vaihteeksi 4. T-Way omaa reippaan kohtaamiskulman eli teräspuskuri on riittävän ylhäällä. Ei ole siis pelkoa, että keulasta nappaisi kiinni kuin haalarimiehellä miljoonapilkissä.

Kun lyhyt kallio-osuus on ohitettu, ei tarvitse pelätä jälkipuheita. Sen takaa riittävä jättökulma eli perä on Ivecolla kuin Pekka Töpöhännällä. Ja jos alustassa olisi törröttäviä osia, ne olisi jäänyt tänne poimittavaksi.

Matka jatkuu kuoppaisella tienpohjalla. Pää nyökkii, mutta tukena ja turvana on ratti. Enemmän olemista on apumiehellä, tanskalaisella Ivecon ajokouluttajalla **Jörgen Andreassonilla**. Hän joutuu huojumaan tuntikausia ja joutuu samalla todistamaan monenlaisia suorituksia.

T-Wayn lavan oli valmistanut Laurinaho Custom Trailers Parkanosta.

NOUSUA JA LASKUA Edessä on pitkähkö ylämäki. Sen edessäheikkohermoiset sortuisivat, mäessä viimeistään heikkorakenteiset. Mutta terästä on hytissä, rakenteissa ja etenemiskyvyssä. Pitkittäislukko riittää tässä vaiheessa, mutta vaihteeksi pudotetaan 3.

Kaasun kanssa pitää olla tarkkana, sillä lähellä mäen yläkuolokohtaa on pehmeää ja kivinen kinkama. Tämäkin koettelemus selvitetään, kiitos pyörien luistamattomuudesta huolehtivan automatiikan. No kyllähän takarenkaat taitavat vähän sutaista, sillä luistonestovalo syttyy pariksi sekunniksi.

Jos on menty ylös, täytyy sieltä tulla myös alas. Niin se oli poikasenakin, kun piti nosta

pihakuuseen ja sitten huudettiin: ”Äiti, tuu hakee”. Alastulo on nytkin hurjempaa kuin nousukiito. Mutta kun on sopivan pieni vaihde, niin moottorijarrutus ilman lisäjarrua riittää eikä jarrupoljintakaan tarvitse hipaista. Sopiva alaslaskuvaihde on nyt ja usein muulloinkin sama kuin ylösnousuvaihde.

Moottoriin sisäänrakennettu lisäjarru, se oikea moottorijarru, on kyllä tehokas ja maantienopeuksissakin testattu. Sitä ei nyt tarvita.

Emme pelkää mutavettä.

VESIHAUTAA Loppua kohden ei yhtään helpota ja niin se on usein elämässäkin, jossa tueksi ja turvaksi on otettava rollaattori. Se on tässä tapauksessa tasauspyörästön lukko. Edessä on vesihauta, joka on syvempi kuin kolmen tonnin esteissä – siinähän porvoolainen **Tommy Ekblom** oli Suomen kaikkien aikojen parhaita.

Mutainen vesi huuhtelee renkaat, kardaanin ja akselit. Ei siinä muuta ihmeellistä tapahdu eli jumittumiseen viittaavaakaan ei ole yhtään havaittavissa.

Ja aina vain hurjemmaksi menee, nimittäin ylämäki. Se on jyrkkä ja lyhyt, sellaista tyypillistä uusimaalaista maastonmuotoa. Mutta kun perä on laitettu täysjäykäksi, kiinni jäämisestä ei tarvitse puhua kuin satutunnilla.

Viimeisessä alamäessä tulee kokeiltua jalkajarrua, levyt ovat joka kulmassa. Sitä saa kyllä painaa edelleen syvälle ennen kuin tapahtuu olennaista.

Sitten on vielä asfalttinen loppusuora ennen kuin on päästy onnellisena ja hyvävoimaisena maaliin. Hyvä auto saa kuljettajan tuntemaan itsensä paremmaksi ajuriksi kuin onkaan.

Kirjoittanut Ajolinja
08.12.2021 00:00

Videolla Ajolinja kertoo, millaisia ajatuksia uusi Iveco T-Way mansiirtohirmu herättää tien päällä.

T-WAY UUDISTUKSIA

- Avain reikään, käynnistys napista
- Sisämitat muuttuneet joitain senttejä
- Ohjaamo täyttää uusimmat turvanormit
- Mittaristo muista malleista tuttu, uutta keskinäytössä
- Monitoimiratti muuttunut, sama kuin mm. Dailyssa
- Parantunut istuin
- Uusia varusteita mm. kaistavahti, hätäjarrutusjärjestelmä
- Saatavilla maastontunteva vakionopeudensäädin, ekorullaus, automaatti-ilmastointi
- Levyjarrut saatavissa joka kulmaan
- Uudet sähköt, sama kuin muissa malleissa
- Telivetoakselipukista painosäästöä yli 300 kiloa
- Järein voiman ulosotto 2 450 Nm
- Hydraulinen etuveto saatavissa 2- ja 3-akselisiin telivetoisiin
- 510 hv mahdollistaa 75-tonnin kokonaispainon

Iveco S-Way Natural Power 400-heppaisena ja 400 kilometrin toimintamatkalla. Tarjolla on monen kokoisia kaasusäiliöitä.

KAASUKONE KÄY KAUNIISTI

Iveco on kaasukäyttöisissä hyötyautoissa edelläkävijä Euroopassa. Koko mallisto on saatavilla kaasulla käyvänä.

Kaasu-Ivecossa on ottomoottori eli käy se kalliilla bensallakin. Kaasu-Dailyssa onkin bensiinin varatankki, jos kaasu sattuu loppumaan. Ottotahtisen moottorin etuna on pehmeä käyntiääni, sitä on ilo kuunnella. Ja kun ollaan hytissä, kone ei sinne juuri kuulu. Tärkeämpi etu on, ettei tarvita dieseliä tukipolttoaineeksi eikä SCR-urearuiskutuslaitteistoa.

Kaasukuorma-autoilla on jatkumassa vuoden vaihteen jälkeen hankintatuki, tähänastista suurempana. CNG-auton tuki on nousemassa 5 000 eurosta 7 500 euroon, LNG-auton 12 000 eurosta 15 000 euroon. Uutta on kaasupakun 2 000 euron tuki.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: Tero Lahtinen ja Jouni Hievanen

TILAA AJOLINJA!