Kirjoittanut Ajolinja
08.02.2022 00:00

Peto menemään.

Sisu GTP 4x4:n vahvuuksia on muunneltavuus, suojaustaso sekä hyvä etenemiskyky. Nyt haetaan kauppoja. Viime elokuun Power Truck Show rekkanäyttelyssä Sisu Auton messuosasto sai kunniapalkinnon pitkälti Sisu GTP maastoauton takia.

GTP:llä oli pöllytetty menemään pohjanmaalaisella turvesuolla, josta auto oli kiikutettu näyttelyyn ihmisten ihmeteltäväksi. Nelivetoauto oli yltä päältä kurassa ja turpeessa,jonka aurinko oli kuivattanut ruskeaksi vahapinnoitteeksi armeijanvihreään peltipintaan.

KUORMA-AUTOMAISUUTTA

Sisu GTP on muunneltava maastoauto. Tekniikka on kiinni pohjalevyssä, koria voi vaihdella tarpeen mukaan. Voimalinjan komponentit ovat massatuotantoa, varaosia löytyy kyllä.

Moottorina on Daimlerin OM926. Se on 7,2-litrainen kuutoskone, joka on Mercedes-Benz maailmasta tuttu. Se on käytössä Unimogissa ja Zetroksessa, aiemmin myös Ategossa. Moottoritehoa kerrotaan olevan yli 300 hevosvoimaa.

Vaihteistona on Allisonin kuusiportainen automaatti. Voimanjako etu- ja taka-akselille tapahtuu ZF:n jakolaatikolla, jossa on sähköhydraulisesti kytkeytyvä alennusvaihde. Lukkoja on kolme eli pitkittäislukko ja tasauspyörästön lukot molemmille akseleille.

Maavaraa on 40 senttiä. Renkaat ovat 20-tuumaiset, pulttijako on sama kuin yleisesti kuorma-autoissa. Kahluusyvyys on yli metrin, uimataitoa ei ole.

Jarrut ovat levyillä. Edessä on 8-tonnin akseli, takana 8,5-tonninen. Akseliväli on 3,8 metriä.

Sähköjärjestelmä on 24-volttinen.

Omapaino on varustustasosta riippuen 10 tonnin luokkaa, kokonaispainoa on 14– 16,5 tonnia.

Ulkonäkö on hämäävä. Ensivaikutelmana on, että tässähän on iso pick-up. Mitat ja massat ovat kuitenkin kuorma-autoluokkaa. Ajokortiksi vaaditaan C-kortti.

Sisu GTP on erillisjousitettu. Tämä tarkoittaa, että renkaissa on suuremmat joustovarat kuin perinteisissä monipyörävetoisissa kuorma-autoissa.

Sisu GTP tarjoaa hyvää etenemiskykyä maastossa. Käsittely on helppoa, jonka perustana on automaattivaihteisto. Mutta ei siellä maastossa huvikseen rällätä, vaan auton pitää tarjota myös kuljetuskykyä ja liikkuvuutta.

MONEEN TEHTÄVÄÄN

Kantavuutta GTP:ssä on viiden tonnin luokkaa. Auton keulassa on 9-tonninen vinssi.

GTP:n etuna on modulaarisuus. Koria voidaan vaihtaa kuljetustarpeen mukaan. Esimerkiksi Suomen armeijalle käyttötestiin menneistä kolme on 5-paikkaisia, kolme 10-paikkaisia. Missä on vähemmän istuimia, siihen mahtuu sitten enemmän tavaraa.

Korin vaihdon kerrotaan kestävän vartin, tämä on testattu. Monikäyttöisyys on mahdollista myös nopeasti vaihtuvissa sotatilanteissa.

Vaikka Sisu GTP on peto maastossa, tarjoaa se kohtuunopeaa etenemistä myösmaantiellä. Huipuiksi luvataan yli 100 km/h.Tämä on tärkeää, kun miehistöä täytyy saada siirrettyä nopeasti.

NATO-TURVATESTATTU

Mutta miksi Sisu GTP painaa niin hirveästi? Se johtuu suuresta teräksen ainevahvuudesta. Teräs on SSAB:lta. Panssarilasit ovat jykevää yli kolmen sentin paksuista.

Sisu GTP on selvittänyt Naton standardoidun testin. Saavutettu suojaustaso, Stanag 4569, on ”logistiikan ja kevyiden panssaroitujen ajoneuvojen matkustajien suojaustaso”.

Suojauksen ansiosta miinaräjähdys auton V-mallisen pohjan alla ei tarkoita kuljetettavien sotilaiden siirtoa joukkosidontapaikalle. Eikä rynnäkkökiväärin luoti mene auton kuoresta läpi mistään suunnasta.

Ja vaikka ballistinen suojaus on hyvää tasoa, voimalinja on saatavissa esille kunnossapitoa varten vartissa. Ei tähän perinteisillä panssariautoilla päästä.

Sisu GTP olisi sovelias Nato-maiden kriisinhallintatehtäviin ja jäsenmaiden puolustusvoimille. Suomi ei ole toki Nato-maa, mutta läheisen yhteistyön takia sotakalusto on Nato-yhteensopivaa.

Sisu GTP 4x4 oli mukana Mercedes-Benzin tekniikalla olevien erikoisajoneuvojen järjestämässä esittelytilaisuudessa syyskuussa Itävallassa.

PATRIA, PROTOLAB JA SISU

Suomi ja Latvia kehittivät yhdessä Patrian kanssa 6x6 miinasuojatun

miehistönkuljetusajoneuvon. Viime elokuussa Latvia tilasi niitä 200, samalla Suomi kertoi tilaavansa 160 vuonna 2023.

Puolustusvoimat solmi aiesopimuksen Patria 6x6:sta ilman kilpailutusta. Tasaväkistä vertailua olisi halunnut toinen suomalainen Protolab, joka oli kehittänyt samantyyppisen PMPV 6x6 ajoneuvon. Puolustusvoimat oli kyllä hankkinut vuonna 2018 muutaman Protolabin auton testaukseen, joten auton ominaisuuksista tietoa oli. Hankinnoissa huomioidaan olennaisesti kymmenien vuosien kunnossapito päivityksineen, käytäntö suosii helposti suuria toimijoita. Patria-konserni, josta valtio omistaa 50,1 % ja norjalainen Kongsberg 49,9 %, omasi liikevaihtoa vuonna 2020 noin 500 miljoonaa euroa. Protolab kehitysyhtiöllä sitä oli 0,5 miljoonaa euroa. Sisu Auton liikevaihto oli 20 miljoonaa euroa.

Protolab PMPV 6x6.

Sisu GTP 4x4 on erityisesti miehistönkuljetusauto, mutta on ketterämpi päällirakennemuunnokseltaan monipuolisempi kuin Patrian ja Protolabin 6x6 ajoneuvot. Toisaalta Sisu on lyhyempi ja siksi kuljetustilaa on vähemmän. Suomalaiskolmikolle on yhteistä sama suojaustaso eli Stanag 4569. Samaa on myös käyttötarkoitus eli ajoneuvot ovat pääasiassa miehistön liikuttimia ja eivät ole tarkoitettu etulinjan taisteluihin.

Puolustusvoimat hankki vuonna 2020 kuusi esisarjan Sisu GTP autoa käyttötestiin eri joukko-osastoihin. Voi olla, että tällaista ketterämpää ja monipuolisempaa kalustoa tarvitaan vielä Patria 6x6 kaluston rinnalle maamme puolustukseen. Liikkuvuuden parantaminen on maavoimille tärkeä kehityskohde, joista yksi on tela-ajoneuvojen uusiminen.

Patria 6x6.

Armeijalla käytössä on vielä Paseja eli Panssari-Sisuja, joiden valmistus alkoi vuonna 1983. Osa autoista on peruskunnostettu Patrian toimesta. Mutta ei Pasin omaisuudet uudempien kilpailijoiden tasolle yllä. Sisu GTP tähtää myös vientimarkkinoille. Yksi kauppa oli jo solmittu pari vuotta sitten Latvian armeijan kanssa, mutta kilpailijoiden valitukset hyydyttivät tilauksen. 4x4 sota-autoja löytyy

maailmalta kyllä muitakin, joten ei Sisu GTP helpoille markkinoille tähtää. Mutta on sillä etuja, kuten muunneltavuus.

Kuusi Sisu GTP ajoneuvoa meni Puolustusvoimille.

MAAVOIMIEN KOMENTAJA:
"ONKO AIKA AJANUT NYKYKALUSTON OHI?"

Maavoimien liikkuvuus oli pitkälle 1980-luvulle asti lähinnä liikkumista omin jaloin, joko ilman suksia tai suksilla. Ajoneuvot olivat vain huoltoa ja raskaita aseita varten. Oltiin tyytyväisiä, kun kuormastot oli saatu hevosvetoisesta traktorikuljetteisiksi 1970-luvulla.

Kun ei ollut liikkuvuutta, oli oltava paljon joukkoja. Sodan ajan vahvuushan oli tuolloin jopa 700 000 sotilasta, jolla kyettiin kattamaan tärkeimmät suunnat, tosin staattisessa ryhmityksessä. Liikkuvuutta edustivat lähinnä jääkärijoukot polkupyörin sekä vähäiset panssarivoimat. Liikkuvuuden kehittäminen alkoi 1980-luvulla, kun ensimmäiset kotimaiset Pasit ja telakuorma-autot tulivat käyttöön. Maavoimien liikkuvuus perustuu edelleen pääosintuon aikakauden kalustoon. Onko aika ajanut meistä ohi?

Sodan ajan joukkojen määrän pudotessa liikkuvuuden merkitys kasvaa. Liikkuvuuson myös keino joukon omasuojaksi. Onneksemme muuallakin maailmassa kalusto on pääosin kylmän sodan aikaista kalustoa, osa tosin useaan kertaan modernisoitua. Tällä hetkellä maavoimat pohtii, miten vastata liikkuvuuden haasteeseen, kun aika jättää nykyisestä kalustosta.

Petri Hulkko, Maavoimien komentaja vuoden 2021 loppuun.

Tarkastaessani Northern Wind -harjoitusta (talvi 2019) Pohjois-Ruotsissa liikkuvuustai pikemminkin sen merkitys tuli esille konkreettisesti. Lunta lähes puolitoista metriä ja upotti pohjia myöten. Rautatelainenkalusto oli sitoutunut harvaan tiestöön. Tieltä pois pyrkineitä tankkeja ja

kuorma-autoja hinattiin tuon tuosta pois lumihangesta. Telakuorma-autot liikkuivat hädin tuskin tyhjänä vaativissa lumiolosuhteissa. Liikkuvuus muuttui jälleen liikkumiseksi eli koukkaaviksi sotilaiksi suksilla. Ainoastaan suksilla kyettiin liikkumaan tiestön ulkopuolella. Mitä tästä pitäisi päätellä? Ensiksi vähenevät joukot tarvitsevat operatiivista liikkuvuutta, joka ”massa-armeijalle” tarkoittaa ensi sijassa pyöräliikkuvuutta. Taistelu käydään edelleen jalan tai suksin. Toiseksi osa joukoista tarvitsee edelleen taktista maastoliikkuvuutta joko rauta- tai kumiteloin, mutta taistelu käydään edelleen jalan tai suksin. Määräkin muuttuu laaduksi. Se missä määrin tarvitsemme panssarointia, riippuu siitä, miten arvioimme joukkojamme uhattavan siirtymisen aikana. Onko pääasiallinen uhka panssaria läpäisevät asejärjestelmät vai perinteinen sirpaloituva tuli?

Sama kyseenalaistaminen koskee ajoneuvojen uimiskykyä. Onko realistista ajattaa vaunuja vesistöjen yli hitaalla vauhdilla tiedustelusensorien jatkuvan tarkkailun alla?

Faktaa on, että tarvitsemme jatkossakin liikkumiskykyä eli hyväkuntoisia, marssi- ja hiihtotaitoisia taistelijoita. Liikkuvuuden merkitys kasvaa, mutta kalliiden ja monimutkaisten aselavettien sijaan painopiste liikkuvuudessa voikin muodostua jatkossa nopeiden ja ketterien ajoneuvojen varaan, joilla suorituskykyinen joukko saadaan nopeasti paikasta A paikkaan B. Aseet ja vaikutus kulkevat pääosin sotilaiden mukana, joka on myös taistelun kestävyyttä.

Maavoimien komentajan kenraaliluutnantti Petri Hulkon blogiteksti Maavoimien nettisivulta, Ajolinjan lyhentämä

Teksti: Jouni Hievanen. kuvat: Sisu Auto ja Jouni Hievanen

TILAA AJOLINJA!