



Karvosen 4-akselisessa Sisussa ääriakseliväli on automerkille tyypillisesti 6 220 mm, josta siltasääntö sanelee kokonaismassaksi 34 144 kg.

Ajamisen aikana säädettävät rengaspaineet laajentavat puutavara-auton käyttökautta. Alennetuista paineista tykkäävätmyös renkaat, kun soratien pikkukivet niitä pistelevät.

William Karvonen

oli liikkeellä Iso-Syöte Truck Weekend tapahtumassa Kuljetus J & S Karvosen Sisulla, jossa on rengaspaineiden säätöjärjestelmä CTI. Hän tekee selväksi, että se on hyvä varuste.

- CTI säästää renkaita. Kun ajetaan sepelillä, telin etummaisen renkaat nostavat pitkänomaiset kivet pystyyn. Taemmat renkaat ajavat niiden yli ja saavat pistoja. Puhkeaminen on nimenomaan telin taaempien renkaiden ongelma, kuvailee Karvonen.

Karvosen mukaan hänelle ei rengasriikkoja ole sattunut.

ESIMERKKISUORITUS

Puukuorman noutamiseen metsästä ja toimittamiseen tehtaalle tyypillisesti sisältyy tyhjänä ja kuormattuna ajamista sekä vähintään kahdenlaista tietä. Keikan aikana rengaspaineiden säätöjärjestelmää kaitsetaan esimerkiksi seuraavasti:

Kun tyhjä yhdistelmä kulkee asfalttitiellä, CTI:n ohjausyksikköön on napsautettu asetus "päällystetty tie, tyhjä". Alennetuin rengaspainein yhdistelmä kulkee pehmeämmin ja renkaat kuluvat tasaisemmin.

Soratielle käännäytessä vaihdetaan asetukselle "soratie, tyhjä". Rengaspaineet alenevat eleettömästi parissa minuutissa eikä autoa pysäytetä.

Tyhjänä pinolle saavuttaessa ennakoidaan lähtöä ja asetetaan ohjausyksikköön "soratie, kuormattu". Rengaspaineiden nostaminen täydelle kuormalle sopiviksi kestää 15 minuutin suuruusluokkaa.

Kun soratieosuuden palataan asfaltille, vaihdetaan asetukseen "päällystetty tie, kuormattu". Tällöin rengaspaineet nousevat tavallisen yhdistelmän kaikkialla käyttämällä tasolle.

Ohjainlaite ilmoittaa kunkin ohjelman kohdalla käytettävät rengaspaineet, jotka vaihtelevat karkeasti ottaen 5-8 bar alueella.



CTI-auton renkasiin ei laiteta typpitäyttöä, koska rengaspaineiden vaihtelu vähitellen tuulettaisi kaasun pois.

ÄSSÄ HIHASSA Kun CTI-yhdistelmä seuraa tavallista yhdistelmää pehmeällä tiellä niin tyhjänä kuin kuormattunakin, se hieman tasoittaa edellä ajavan tekemiä uria. Kun sora- ja metsätiet ovat riittävän upottavassa kunnossa, niille on menemistä vain CTI:llä.

Tietenkin myös CTI-yhdistelmä voi jäädä kiinni. Tällöin ohjausyksikköön napsautetaan kiinni jääneen ajoneuvon irrottamisasetus, joka pudottaa vetorenkaiden paineet 2,2 bar lukemaan ja maksimoi pidon.

Järjestelmä huolehtii, ettei asetuskohdaisia nopeusrajoituksia ylitetä. Mitä alemmat rengaspaineet, sitä alempi maksiminopeus. Nopeuden ylittämisestä kielivä äänimerkki on sellainen, että sen kyllä kuulee.

Tarjouskilpailussa CTI-vaatimus Rengaspaineiden hallintajärjestelmän ympärillä liikkuu rahaa. CTI-ajoneuvoa voidaan vaatia, jotta yritys voi osallistua tarjouskilpailuun.

- Metsähallituksella on kohteita, joiden sopimusvaatimukseen kuuluu vähintään yhden CTI-yhdistelmän tarjoaminen, kertoo Karvonen.

Metsäyhtiöt pyrkivät lisäämään puun kesäkorjuuta. Tuki tulisi kesäaikana ehtiä muutamassa viikossa kannolta sahauslinjalle.

Vetoautoon ja perävaunuun tehtävän asennuksen kokonaishinta on suuruusluokkaa 25 000 euroa. Karvosen yhdistelmän yksittäispyörissä ei ole paineenhallintaa. Metsähallituksen CTI-vaatimuksissa vähintään 385 mm leveissä renkaissa sitä nimittäin ei tarvita. Karvosen yhdistelmässä tämä tarkoittaa ensimmäistä ohjaavaa ja trippelin ensimmäistä akselia.



Suomea puhuva CTI-ohjausyksikkö. Kuva ei ole Karvosen Sisusta, vaan eräästä Volvosta.

VÄHÄINEN HUOLTOTARVE - Ei tätä Esson baarissa pidetä yhtään minään, pahoittelee Karvonen. Nuivaan suhtautumiseen Karvonenveikkaa syyksi taannoisia huonoja kokemuksia erään valmistajan tuotteista. Kanadalainen Tireboss on Karvosen merkki, ja siihen hän on tyytyväinen.

Karvoselle puunajon kokemusta on vuodesta 2013 lähtien kertynyt kahdeksan vuotta. Viimeiset viisi vuotta hän on ajanut rengaspaineiden säädöllä varustetulla yhdistelmällä Kuljetus J&S Karvosella. Aivan, osaajat ovat löytyneet sukulaisten keskuudesta.

- Rengaspaineiden säätöjärjestelmä on yksinkertainen ja aika lailla huoltovapaa laite. Siihen ei suuria vikoja voi tulla, muotoilee Karvonen.

Paineilmaletkujen katkeamisia sattuu pari- kolme kertaa vuodessa. Tyypillisesti rikkoutuva letkunpää sijaitsee lähellä rengasta. Letkun katkettua suljetaan siihen liittyvähana, jottei kaikki

paineilma karkaa.

Koska CTI valvoo rengaspaineita, se huomaa letkurikon ja kertoo tästä piipityksellä. Laite opastaa etsimään vikaa joko vetopyörien tai perävaunun piiristä. Kuljettaja pystyy maastossa korjaamaan vian yksinkertaisilla työkaluilla.

CTI:n käyttäminen nostaa paineilman kulutusta. Tämän vuoksi paineilmankuivaimen patruunan vaihtamisväliä on syytä tihentää.

CTI lisää myös kompressorin käyntiaikaa, mutta Karvosen autoissa ne ovat kestäneet. Edellisessä autossa miljoonaan ajokilometrin saavuttamiseen riitti alkuperäinen kompressor. Nykyiseen rautajousiseenautoon on asennettu väkevämpi, ilmajousitetun auton kompressor. Alkuperäinen on sekin.



Karvosen CTI-Sisussa ei käytetä pinnoitettuja renkaita.

EI PINNOITETTUJA RENKAITA Karvosen CTI-Sisussa käytetään renkaina laatumerkkejä, kuten Bridgestone ja Michelin, mutta ei pinnoitettuna, vaan tehdasuusina eli ykkösrunkoina. - Koska CTI säättää rengaspaineita useasti, rengasrungot joutuvat lujemmalle kuin normaalikäytössä. Olen kyllä kuullut joidenkin käyttävän pinnoitettuja renkaita.

Metsähallitus ei vaadi CTI:n käyttämistä jäätäneillä teillä.

- Talvi ei ole koskaan aiheuttanut ongelmia. Joillain toisilla ongelmia kuuluu olleen. Suunnilleen -25 C kovemmilla pakkasilla järjestelmää ei ole käytetty, kertoo Karvonen.

CTI-yhdistelmässä lumiketjuja käytetään normaaliin tapaan sillä erotuksella, että

CTI-autolle pahimmat paikat

Kirjoittanut Ajolinja
27.01.2022 00:00

asennusvaiheessa paineilmaletkuja varotaan pahoinpitelemästä.

Talvella järjestelmä parantaa vetopitoa myös ajettaessa ilman ketjuja, sillä pehmeämpi rengas osaa hakea paremmin otetta liukkaasta pinnasta.

Teksti ja kuvat: Seppo Alaruikka

[TILAA AJOLINJA!](#)