



Ivecon uuden ajanmukaisella sisustuksella varustetun ohjaamon muodot ovat modernit. Polttoaineenkulutuksen ilmoitetaan jäävän ohjaamon pienemmästä ilmanvastuksesta johtuen jopa neljä prosenttia edeltäjää alhaisemmaksi.

Ivecon emoyhtiö CNH Industrial on myllännyt rakenteitaan ja organisaatioitaan uusiksi. Toimintaan on tullut mukaan uusia mielenkiintoisia kumppaneita ja uudenlaista tekemisen meininkiä. Kävimme testaamassa onko Iveco S-WAY – asiakaslähtöisesti rakennettu.

Tuotteita on myöskin viilattu entistä kilpailukykyisemmiksi ja raskaalla puolella tähtäimessä ovat kaksinumeroiset markkinaosuusluvut Euroopassa.

Toimitukselle avautui mahdollisuus Ivecon lippulaivan, tuoreen S-Way-malliston koeajoon. Malliston, joka viime metreille asti kamppaili tiukasti tämän vuoden kansainvälisestä Truck of the Year-arvosta.

Nyt on aika selvittää, millaiset eväät S-Way omaa?



Mittaristo on hyvin näkyvillä ja sen seitsemän tuuman kosketusnäytön valikoiden tai sisäänrakennetun GPS-navigaattorin valikoiden selaaminen sujuu helposti.

Ivecon

uusi lippulaiva,

S-Way

-mallisto korvasi viime kesänä Stralixsen, joka eri kehitysversioineen ehti olla markkinoilla vajaat parikymmentä vuotta. Uusi S-Way lanseerattiin näyttävästi Madridissa heinäkuussa 2019, mutta tilaisuus uutuuden reilumpaan koeajoon avautui Torinon ympäristössä vasta loppuvuodesta.

Ivecon muutama vuosi sitten käyttöönottamat moottori- ja voimalinja- sekä alustaratkaisuja on hyödynnetty paljolti lähes sinällään yhtiön uudessa mallistossa, mutta ohjaamo ja ajoneuvon modernin digitaalisen toimintaympäristön ratkaisut ovat aivan uusia. Uuden malliston liitäntärasia (Connectivy Box) tekee mahdolliseksi S-WAYn laajan liitettävyyden ja mahdollistaa ajoneuvon omistajille ja käyttäjille uudenlaisen käyttökokemuksen tarjoamisen.

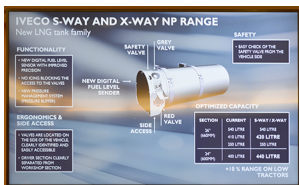
Iveco tarjoili myöskin maistiaisia ratkaisusta, jossa uuden malliston perinteinen peiliratkaisu on korvattu Actroksesta tutulla kamera- ja näyttöratkaisulla. Kuvan ratkaisu ei toki ole vielä tuotannossa.

Microsoftin kanssa yhteistyönä kehitetty, pilvialustalla toimiva ratkaisu kerää, käsittelee ja siirtää tietoja reaaliaikaisesti. S-Wayn myötä käyttöönotettu alusta tarjoaa Ivecon mukaan turvallista tiedontallennusta ja -hallintaa sekä mahdollistaa monia lisäarvoa tuottavia palveluita. Omistajat ja kuljettajat voivatkin nyt olla jatkuvasti yhteydessä ajoneuvoonsa mobiililaitteillaan tai tietokoneiltaan uuden MyIveco- verkkoportaalien ja -sovelluksen kautta. Liitettävyyttä on lisätty myös logistiikkaoperaattoreiden suuntaan. Lähtökohtana painotettiin olleen liiketoiminnan tuottavuuden kohentaminen maksimoimalla uuden malliston käyttöaika. Työkaluna käytetään jatkuvaa ja ennakoivaa huoltoa tarjoavaa My Iveco Way-ratkaisua, joka kaluston tehokkuuden ja suorituskyvyn optimoimiseksi tarjoaa myös räätälöityjä modulaarisia palveluja, joihin lukeutuu esimerkiksi ammattimainen polttonestetalousneuvonta, kaluston huolto ja hallinta.

Kuljettajan istuin sijaitsee nyt 60 millimetriä Stralista matalammalla. Ratkaisu, jolla on kasvatettu istuimen säätövaroja edeltäjään nähden. Pohjoismaalaisittain tarkasteluna istuimen pituussuuntaista säätövaraa tarvittaisiin vieläkin hivenen lisää.

Kuljettaja kehityksen keskiössä Ohjaamoon nousu tarjoilee jo heti uutta. Askelmia on edelleenkin kolme, mutta ohjaamon aiempaa tasaisempi lattiataso on nyt matalammalla. Moottoritunneli on kutistunut 20 senttisestä alle 10 senttiseksi ja S-Way-malliston suurin ohjaamo tarjoilee kuljettajalle jopa 215 senttimetrin vapaan seisomakorkeuden. Ivecon lippulaivan ohjaamo onkin nyt sekä edeltäjänsä tilavampi että viihtyisämpi.

Edeltäjää arvosteltiin monesti siitä, että sen ohjaamo oli sisustukseltaan liian muovinen. Nyt tähän on tehty merkittävä muutos. Uusilla värisävyillä, materiaaliratkaisuilla ja -valinnoilla sekä koristelistoilla nykyinen ohjaamo tuntuu mukavalta ja huomattavasti henkilöautomaiselta. Iveco painottaakin panostaneensa S-Wayn kohdalla merkittävästi siihen, että kuljettajalla on mukava ja viihtyisä työskentely- ja asumisympäristö.



Iveco on nesteytetyllä maakaasulla toimivan LNG-ratkaisunsa kanssa markkinajohtaja Euroopassa. S-Way ja X-Way LNG on nykyisellään varustettu aiempaa suuremmalla polttoainesäiliöllä ja uudella paineenhallintajärjestelmällä, jotka mahdollistavat vetureille jopa 160 kilometriä pidemmän toimintasäteen yhdellä tankillisella. Uudet neljännen sukupolven Charts-tankkien säteittäin sijoitettujen, entistä helpommin tunnistettavissa ja saavutettavissa olevien venttiilien uskotaan vähentävän tankkausvirheitä ja tarjoavan parempaa tankkausergonomiaa. Iveco NP-malliston modulaarisuus mahdollistaa jatkossa myös kymmenen uuden alustakonfiguraation tarjoamisen erilaisiin polttoainesäiliöjärjestelyin. Näin kerrottiin huomioidun NP-malliston jatkuvasti laajentuvan käyttäjäkunnan toisistaan poikkeavat tarpeet.

Alareunastaan suora ohjauspyörä on halkaisijaltaan aiempaa pienempi, mikä tekee S-Wayn kuljettajan paikalle siirtymisen edeltäjää helpommaksi. Ohjauspyörän lukituksen vapautuspainike löytyy edelleenkin Ivecolle tutulta paikalta ohjaamon lattiasta. Painikkeen käyttö muutoin kuin kuljettajan paikalta käsin on kuitenkin haasteellista. Ohjauspyörän säätövaratkaan eri ääriasentojen osalta eivät Ivecossa ole niin laajoja kuin joissakin kilpailijamerkeissä.

Ohjauspyörän puoliin on sijoitettu lukuisia ajoneuvon eri toimintoja ohjaavia painikkeita.

Teknologia ottaa jo uusia askelia

Torinon kaduilla riittää tungosta. S-Wayn uudet, suuret taustapeilit olivat kätevä apu kun pujottelimme läpi kaupungin ruuhkaisten risteysten. Ivecolta on luvassa Mercedes-Benz Mirror Camin tapainen taustapeilit korvaava kameraratkaisu, mutta se ei koeajotilaisuuden hetkellä ollut vielä tuotannossa. Meille kerrottiin niistä kuitenkin jo kuvien muodossa ja lisää viimeisintä teknologiaa lienee tiivistyvän Nikola yhteistyön myötä Ivecon lippulaivaan luvassa.

Yleiskuva sekä liikenteeseen että hallintalaitteista on hyvä. Hidastimen tehoa säädetään viisiportaisesti toimivalla ohjauspylvään oikean puolen vivulla. Hidastettaessa vaihteisto seurasi mukana ja vaihtoi tarvittaessa alaspäin ja näin moottorijarru tuotti tarvittavaa lisävoimaa hidastamiseen.



Uuteen, aiempaa pienikokoisempaan ohjauspyörään on sijoitettu lukuisa määrä painikkeita, mutta niiden toiminnot ovat loogisia ja omaksuimme eri toimintojen ominaisuudet varsin nopeasti.

Päästyämme ulos Torinon kaupungista, liityimme tasaisena soljuvaan moottoritien liikennevirtaan. S-Wayn älykäs vakionopeudensäädin luki edessä kulkevaa liikennettä ja sääti tarvittaessa matkanopeutta säilyttäen näin kuljettajan asettaman turvaetäisyyden edelle oleviin ajoneuvoihin. Älykkään ja liikenteeseen mukautuvan vakionopeudensäätimen ja HI-Tronix-vaihteiston yhteispeli on kokemustemme perusteella sujuvaa. S-Wayn ohjaus on kevyt, mutta silti ohjausja ajotuntuma säilyy moottorivauhdissakin hyvänä. Ivecolaiset ovat myöskin tehneet erittäin laadukasta työtä luodakseen kuljettajille miellyttävän ja käytännön toimissa toimivan ohjaamoympäristön. He ovat uudessa S-Way-ohjaamossaan onnistuneet madaltamaan melutasoa edeltäjään nähden merkittävästi.

Ivecon nesteytetyllä maakaasulla kulkevissa matalissa S-WAY ja X-WAY LNG-vetureissa säiliötilavuus kasvaa uusien tankkien myötä 10 prosentilla, mikä kasvattaa veturien toimintasäteen yhdellä tankkauksella jopa 1300 kilometriin. Lisäksi uuden digitaalisen polttoainetasoanturin kerrottiin olevan aiempaa tarkemman.

Kaasu- vai diesel? Meillä oli mahdollisuus koeajaa Ivecon uutta S-Wayta kahdella eri moottoriversiolla – diesel- ja kaasukoneisena. Moottorin jatkeena voimalinjassa oli molemmissa HiTronix 12TX2010 TO (ZF:n automatisoitu 12-portainen Traxon-vaihteisto).

Dieselvaihtoehdossa oli koneena 11-litrainen Cursor, jonka maksimivääntömomentiksi ilmoitetaan 2150 Nm/925-1500 r/min ja maksimitehoksi 480 hevosvoimaa.



Uudet S-Wayt ovat jatkuvasti yhteydessä Torinossa sijaitseviin Ivecon palvelimiin. Sieltä kuljetusyrietykset voivat hakea tietoja muun muassa ajoneuvojensa polttoainenkulutuksesta ja tilasta. Samalla palvelukeskus tarjoilee kuljettajille MY Iveco-sovelluksen muodossa heidän jokapäiväistä elämää yksinkertaistavia erilaisia työkaluja. Tarjolla on myöskin Premium-palvelua, joka tarjoaa asiakkailleen tukea kuljetuskaluston polttoainelaskujen pienentämiseksi ja käytön virtaviivaistamiseksi.

Verrokkiajokkina toimi samanlainen LNG-tekniikalla varustettu S-Way-rekkaveturi. Moottoritehon maksimiarvon ollessa nyt 460 hv/1900 r/ min ja vääntömomentin 2000 Nm/1100-1600 r/ min. Kumpikin yhdistelmä oli kuormattu 40 tonnin kokonaisuudessaan. Torinoa koillispuolelta ympäröivillä teillä (E612, E25 ja A4), jotka maastoltaan ovat varsin tasaisia, ei kahden koeajokkimme välillä ollut havaittavissa merkittäviä suorituskykyeroja. Veturien suorituskyvyn suoraa vertailua toki hankaloitti se seikka, että LNG-veturimme oli varustettu 3,70 vetopyörästövälityksellä ja sen dieselkoneinen veli harvahkolla 2,47 perävälityksellä.



S-WAY:n ohjaamo muotoiltaan painotettiin otetun huomioon kaikki mahdollisuudet säästää käyttökustannuksissa. Näkyvin muutos on uusi moniosainen etupuskuri, jonka vaurioituminen edellyttää nyt ainoastaan vahingoittuneen kappaleen vaihtamista koko puskurin sijasta. Ivecon arvion mukaan tämä ratkaisu hyödyttää kuljetusyrietyksiä suurimmassa osassa vahinkoja, koska se useasti mahdollistaa aiempaa huomattavasti pienemmät korjauskustannukset. Sinisen testiyhdistelmämme veturi oli varustettu 13 litran LNG-moottorilla, jonka maksimiteho oli 460 hv ja vääntömomentti 2000 Nm käyntinopeusalueella 1100-1600 r/min.

Molemmissa vetureissa moottori veti hyvin, mutta etenkin kaasukoneisessa autossa Hi-Tronix-vaihteisto pyrki moottoritien nousuihin siirryttäessä turhankin aktiivisesti vaihtamaan pienemmälle. Henkilökohtaisesti olisin jatkanut suurimmalla vaihteella vielä hetken pidempää, vaikka matka-ajankin kustannuksella. Näin on toki mahdollista tehdäkin, mutta silloin vaihteistoa joutuu ohjailemaan manuaalisesti.

Kurssin kääntäjä

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus

21.02.2020 00:00



[KÄYTTÄÄ AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS](#)