

Testissä Alpina Sherpa, Transalp-kuljetusreki ja F-250-latukone

# MOOTTORIKELKAN JA LATUTAMPPARIN VÄLIIN

Viimeksi kokeilimme Alpinaa vuosituhanen vaihteen tienoilta – silloin kelkka, tai tarkemmin sanottuna moottorireki, todettiin melkoiseksi veturiksi. Maahantuonti on nyt alkanut uudelleen ja saataville on tullut mielenkiintoisia lisävarusteita.

■ Seppo Nykänen

Alpina Sherpa ei ole moottorikelkka koska se on omapainoltaan yli 500 kg – mikä tekee siitä moottorireen. Alpina on kuitenkin rekisteröity, mikä ei aikaisemmin ole ollut mahdollista. Rekisteröiminen helpottaa työkäyttöä. Pääsimme koeajamaan uutta Alpinaa Rukan maaisissa kelkkakokeilun yhteydessä. Viime koeajon jälkeen Alpina

on saanut uuden mallin, moottori on vaihtunut Peugeotin 1,4 litraisesta Fordin 1,6 litraiseen, tehoa valmistaja ilmoittaa olevan 115 hv. Keulakuomu on muuttunut hieaman muotoaan ja lisävarustelista on tullut uusia laitteita. Koeajolla oli mukana 9-paikkainen henkilökuljetusreki ja latuhöylä. Lisäksi mukana oli automaattisesti vaakaa-asennossa pysyvä teline loukkaantuneen henkilön kuljetusta varten. Malleja on tuotannossa kolme, mutta maahantuojan ohjelmassa on kaksi mallia, Sherpa ja Superclass.

Rakenteeltaan Alpina on jyrkäv, voimansiirto perustuu variaattoriin ja kaksinopeuksiseen peruutusvaihteelliseen aluevaihteistoon. Pyörätelastoja on kaksi, samaten 50 x 396 cm:n telamattoja, eli tuplasti tavalliseen työkelkkaan verrattuna. Edessä on kaksi suksea ja tolppajousitus. Kuljettaja istuu keskellä ja taakse on mahdollista laittaa kolme istuinta matkustajille. Kokonaisleveyttä on kertynyt 145 cm ja pituutta 348 cm.

Sherpaa ohjataan ohjaustangosta, normikelkasta hallintalaitteet poikkeavat moottoripyörämäisen

kiertokaasun osalta. Mittaristo on monipuolinen ja siinä on myös hälytys jos hihna alkaa luistaa.

Nelisynterinen bensiinimoottori on todella hiljainen ja joutokäynnillä sen ääntä tuskin kuulee. Kovemmassa vauhdissa telasto alkaa pitää ääntä. Polttoaineen kulutus on kokoon nähden kohtuullinen, mittasimme menekiksi 15 l/100 km.

## Pyörätelastolla voi ajaa myös jäätiköllä

Alpina ATSS-pyörätelastossa ei juuri joustoja ole. Telapyörät on kytketty pareittain teliakseliston tapaan, jolloin matto seuraa lumen pintaa. Pyörätelaston ansiosta Alpina voidaan ajaa rajattomasti kovalla hangella tai jäätiköllä, koska telasto ei tarvitse lunta liukukiskojen voiteluun, kuten tavallinen moottorikelkka.

Ajo-ominaisuuksista ei voi puhua samassa mielessä kuin moottorikelkassa – kyseessä on työkonne ja lyhytjoustoinen alusta ei menoa tasoita. Siirtymiä voi kuitenkin tehdä huomattavasti suuremmalla nopeudella kuin latutampparilla, huippunopeus on 60 km/h. Li-

säksi Alpina siirtyy paikasta toiseen tavallisella henkilöauton perävauvulla. Alpina on moottorikelkkaa kalliimpi, noin 30 000 euroa, mutta puolestaan tampparia halvempi ja monipuolisempi, sitä voi käyttää tavarain ja henkilöiden kuljetukseen sekä latujen ja ajourien hoitoon.

## Lämmintä kyytiä

Alpinaa katsellessa tuli ajatus ohjaamosta. Maahantuojan mukaan se ei ole välttämättä tarpeellinen, moottorin tuottama lämpö on ohjattu tarkoituksellisesti kuljettajaa kohden. Koeajossa pakkasta oli lähemmäs parikymmentä astetta ja kyllä lämpöä tulikin melko mukavasti eikä ajaessa tullut kylmä. Ehkä jonkinlaista sääsuojaa olisi kuitenkin hyvä miettiä, talvikelitkään eivät ole nykyään välttämättä enää kovin kuivia.

Vetovoimaa Sherpassa on, mittasimme suurimmaksi arvoksi 550 kg, mutta kunnollisen vetovastuksen puuttuessa emme saaneet tehtyä kolmea samanlaista vetoa, koska uralla oli jäistä pintaa. Yaman Vikingillä saimme samoissa oloissa parhaimmillaan tulokseksi 340 kg. Alpina osalta vetovoimaa



↑ Henkilökuljetusrekeen mahtuu kerralla 9 henkilöä ja istuimet poistamalla se muuttuu nopeasti tavarankuljetulavetiksi.



↑ Latukone on täysin sähköisesti hallittava.

Jatkuu seuraavalla aukeamalla ▶

Sherpa on palannut Suomen markkinoille, saatavilla on monipuolisesti lisävarusteita.

### Tekniset tiedot: Alpina Sherpa

Moottori	1,6 l 4-sylinterinen 4-tahtinen, ruisku, 115 hv, max vääntö 155 Nm
Jäähdytys	Neste
Vaihteisto	Variaattori, kaksi nopeutta eteen, peruutus
Telasto	Telamatto 2 x 396 cm x 50 cm x 3,2 cm
Pyöräalusta	ATSS
Etujousitus	Jousijalka, joustomatka 14,5 cm
Paino kuivana	590 kg
Polttoainesäiliö	45 l
Maahantuoja	Polartec Motor Oy
Hinta	Noin 30 000 euroa



↑ Mittaristo on monipuolinen, ohjaustangossa on kiinnitettynä latukoneen ohjauslaite.

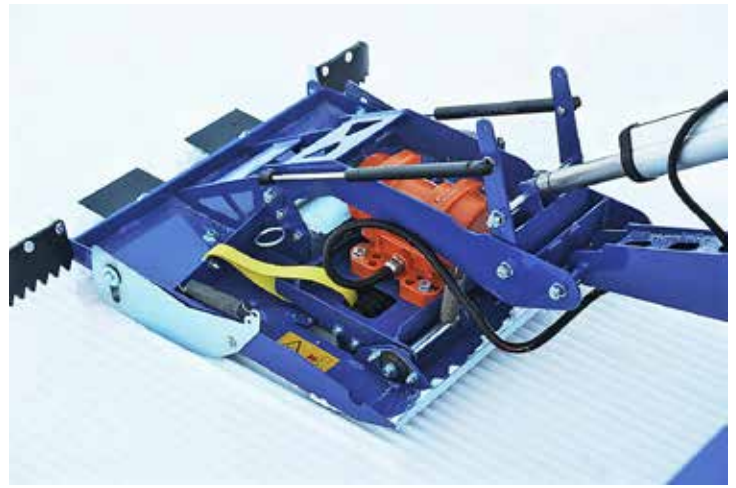


↑ Fordin 1,6 l nelisylinterinen moottori antaa Alpinelle hyvän suorituskyvyn.





↑ Latukoneen murskain on tehty noukkimen piikeistä ja osoittautui yllättävän tehokkaaksi.



↑ Latuhöylässä on latumurskain ja vibraattori, joka tiivistää latu-urat tehokkaasti.

kovalla alustalla rajoittaa suuri telaston pinta-ala, sillä pintapaine jää pieneksi, eikä pito siksi ole paras mahdollinen.

#### Toimiva latukone

Mukana olleen F-250-latukoneen vedossa murskainterät sai vetää aivan pohjaan eikä se juuri menoa haitannut. Murskain on tehty paa-laimen noukkimen piikeistä, joiden päihin on hitsattu hammas-tettu teräskappale. Murskain on erittäin tehokas: teimme kiihty-vyyskokeiden mittaradan käyttäen murskainta ja luistelu-uralataa le-vikkeiden kanssa. Murskain on 1,8 m leveä ja luistelu-uralana koko-naisuudessaan 2,5 m. Pinnasta tuli tasainen kerta-ajolla, kun seuraa-va ajokerta ajettiin aina edellisen kanssa lomittain levikepalan ver-ran.

Höylällä tehtiin myös latu-uraa. Latuterien rungossa on sähköi-nen vibraattori, joka tiivistää lu-men ajon yhteydessä. Vibraattori-la oli selvä vaikutus latujen kovuu-teen. Latuhöylässä on lisäksi vielä kummankin latu-uran kohdalla latumurskain-terät, joita voidaan käyttää erityisen kovilla alustoilla. Koeajon aikana höylää käytettiin vain pakkaslumella, missä oloissa höylän säädöllä tuntui olevan eri-tyisen tärkeä merkitys. Pehmeään lumeen ajettaessa ei vibraattoris-ta ollut kovinkaan paljon apua, ti-iivistetyllä alustalla latu oli lähes he-ti hiihdettävissä vibraattoria käy-tettäessä.

#### Turvallista kuljetusta

Alpinan mukana oli Transalp-re-ki, jota voi muunnella henkilö- ja tavarakuljetukseen. Varustukseen kuului ROPS-suojakehikko jokai-selle istuinrivistölle, istuimia on

yhdeksän ja jokaiselle on turva-vyö. Lisäksi veturissa on tilaa kol-melle matkustajalle, turvakehikko ja turvavyöt kuuluvat myös vetu-rin varustukseen. Tarvittaessa reen perään voi kytkeä toisen saman-laisen reen, jolloin kuljetuskapasi-

teetti kasvaa 21 henkilöön. Reessä on kolme jalasta, jousitus on toteu-tettu kumipallolla jalaksen kannat-tinnivelen tyvässä. Istuimet saa irti nopeasti, jolloin reki muuttuu tavarankuljetuslavetiksi. Jättämäl-lä turvakehikot paikoilleen on ta-

varoiden suojaksi helppo virit-tää peitto. Turvakehikot voidaan myös poistaa helposti, jolloin re-ki muuttuu tasapohjaiseksi lave-tiksi. Valmistaja lupaa kuorman-kuljetuskyvyksi tonnin, tasaisella maalla kulkee helposti enemmän-kin. Rinteillä vetokyky loppuu jo pienemmällä kuormilla, siellä on ajettava vauhdilla. Jyrkillä rinteillä ajaville voi suositella lisävarusteis-ta alppijarrua.

Teimme myös lyhyen koeajon SRK-paariteline kiinnitettynä. Teli-neen idea toimii kohtalaisesti – potilas on poikittain Alpinan pe-räosassa ja teline pyrkii pitämään asennon oikeana rinteen jyrk-kyttä haistelevien anturien avul-la. Idea toimii, mutta pienellä vii-veellä. Rinteen kulman muuttu-essa teline seuraa kulmamutosta sekunnin parin viiveellä. Hyvää on se, että ensihoitaja voi huolehtia potilaasta ajon aikana istuen selkä menosuuntaan.

Kokonaisuutena arvioiden Al-pina on käyttökelpoinen ja mo-nipuolinen työkonne, varsinkin jos tarvitaan suurta kuljetustehoa. Hintakaan ei ole ominaisuuksiin nähden mahdoton. Käyttäjäkun-taa luulisi löytyvän hiihtokeskuk-sista, kunnilta ja kaupungeilta, se-kä yksityisistä urakoitsijoista. ■



Latukone tekee tiivistettyyn alustaan ladun, joka on heti hiihdettävissä.



↑ Paariteline on lisävaruste, jonka avulla loukkaantunut henkilö saadaan tuotua nopeasti maastosta. Teline pyrkii pitämään itsensä koko ajan suorassa, riippumatta rinteen jyrkkyydestä.

#### Kiitämme & moitimme

+

- Vetokyky
- Kantavuus
- Monipuolisuus

— Sääsuojan puute