

■ UUTTA JA TUTTUA. UI-koisesti kone on monesta kohtaa tuttu 8800-Länk-käri, mutta metallisä-leikkö ja metallimusta maalaus, sekä virtaviivaiset ja kevyet teipit tekevät koneesta nykypäivää edustavan ilmestyksen.

**PALJON  
UUTTA  
YHDESSÄ  
KOOSSA!**

**Lännen Tractors esitteli syyskuun alussa uudistuneen 8800-monitoimikoneen. Aiemmasta i-sarjasta siirryttiin K-kirjaimen ja uudistuksia tuli reilu nipu. Kävimme heti julkistuksen jälkeen katsomassa, mistä K:ssa on kyse.**

**N**eljä vuotta sitten esitelty Lännen 8800i ja sitä seurannut 8600i olivat tuolloin oikea-aikainen päivitys monitoimikonemallistoon. Kehitys ei tietenkään seisahtunut siihen, ja niinpä Lännen Tractorsilla vedettiin jälleen tänä syksynä kaapu pois uuden malliversioon päältä. K-kirjaimella merkattu 8800 pitää sisällään tuttuun tapaan nipun uudistuksia ja myöhemmin myös 8600-mallitullaan päivittämään K-sukupolveen, mutta palataan siihen sitten aikanaan. Tässä artikkelissa keskitytään siis pelkästään uuden 8800K:n anatomiaan.

**MOOTTORI.** 8800K:n tärkeimpiin uudistuksiin kuuluu moottori. Asia oli tietenkin odotettavissa, sillä i-mallin päästöluokka oli 3B ja kun valmistajan pyrkimykset ympäristöystävällisyyden lisäämisestä yhdistetään kiristyneisiin vaatimuksiin, saadaan lopputulokseksi päästöluokka nelosen täyttävä kone. Pellin alta löytyy yhä Agco Powerin 49-sarjaa, mutta aiempi AWI on muuttunut AWF-malliseksi myllyksi.

Pelkkää päästöasiaa ei kuitenkaan ole palveltu, vaan varsinkin vääntöpuolelle on saatu ihan radi-





■ **MUUTOS SIELLÄ, TOINEN TÄÄLLÄ.** Kaivulaitteessa on uusi kallistussylinteritön tilitirotaattori. Pakoputki on myös moottoriuudistuksen myötä kokenut täydellisen uudistuksen. Hytti on säilynyt ulkoisesti käytännössä samana, kuin aiemmassakin mallissa.

kaali muutos aikaan. Siinä missä maksimiteho on lisääntynyt vain kolmella kilowatilla aiemmasta, ollen nyt 127 kilowattia, momenttimäärien lisäyksessä liikutaan aivan toisenlaisissa lukemissa.

Vääntömomentin muutokset voidaan jakaa oikeastaan kahteen eri osa-alueeseen. Ensinnäkin maksimivääntö 1500 kierroksella on kasvanut aiemmasta 708 newtonmetristä 750:n. Tämä on sinällään jo hyvä suoritus, mutta se toinen asia, eli alaväännön määrä on todella herkullinen.

honneella päästöluokituksella on tässä merkityksensä.

**VOIMANSIIRTO.** Tärkeitä asioita on tapahtunut myös alustan puolella. Aiemmat Dana-Spicer 113 –akselit korvautuvat uudessa K:ssa nyt ZF:n 3075 –akseleilla. Automaattiset kitkalukot ovat toki vakiona näissäkin, mutta jarrut puolestaan ovat nyt navoissa, akselien ulkopäissä: ennenhän ne sijaittivat keskellä, lautaspöyräparin vieressä. Nyt sijainti on mm. huoltoa ajatellen parempi ja ZF:n jarruissa lämmön- tuotantokin lienee vähäisempi.

Sataprosenttinen hammaslukko on edelleen lisävarusteena saatavilla, mutta tässä parannus tuo huomattavaa etua käytettävyyteen. Aiemminhan mekaanisessa mallissa kytkentää varten täytyi pysähtyä ja vedon olla pois. Nyt lukko saadaan päälle liikkeessä ja vedon ollessa päällä. Eteneminen siis helpottuu esimerkiksi vaikeassa maastossa, jossa pysähtyminen lukon kytkemiseksi olisi myrkyä.

**HYDRAULIIKKA.** Työhydrauliikkaakaan ei ole jätetty uudistusten ulkopuolelle,

päinvastoin 8800K on saanut osakseen varsin perustavaa laatua olevia uudistuksia. 8800i-sarjaankin on jo muutoksia tehty viimeisen puolen vuoden aikana, mutta K-sarjan myötä moni asia menee ikään kuin virallisesti uusiksi.

Pumppu on vaihtunut Rexrothista Danfossiin. Tilavuus kasvaa aiemmasta seitsemän kuutiometriä, ollen nyt 147 cm<sup>3</sup> ja tuotto lisääntyy 14 litraa, lukeman noustessa 294 litraan minuutissa. Suoritusarvojen lisäksi kuvaan tulee nyt uusi, lisävarusteena saatava hyvin tärkeä ominaisuus, nimittäin tehonsääto.

Tehonsäädöllä hydraulikalle saadaan moottorilta lisää tehoa aina 120 kilowattiin saakka. Tällöin raakaa voimaa tarvitsevilla töissä sitä voi tilata helposti eikä esimerkiksi ns. vesakkoventtiiliä enää useimmiten tarvita. Toisaalta taas hydraulikan tehoa voidaan laskea, mikäli käytöksestä halutaan hyvin rauhallista. Samoin tilanteissa, jolloin hydraulikan käyttö on vähäistä, voidaan teho ruuvata pieneksi jo polttoaineensäästösyistäkin.

Lohkojen karoja ja niiden ohjauslogiikka on muutettu käytettävyyden parantamiseksi. Tassujen, kaivun, käännön, kuormaajan noston sekä kallistuksen venttiileille on laitettu sisäiset lukot, jolloin venttiilin asento pysyy määritellyssä kohdassaan tarkasti. Kaikkien lohkojen

## Uusi moottori tarjoaa lähes täyden väännön jo 1000 kierroksen kohdalla!

Edellisen mallin vääntölukema tuhannella kierroksella oli ja on 600 Nm. K-mallissa puolestaan yhtä alhaisella kierrosäärällä saadaan pihalle lähes kaikki vääntö, mitä koneella on antaa, sillä lukema on 740 Nm! Tämä on varmasti asia, jota moni osaa arvostaa työkäytössä.

Päästöpuolella toimitaan jo tutuksi tulleella tavalla urean avulla, takaisinkiertäytystä ja jälkipolttoa ei ole kuvioihin tullut. Hienoinen kasvu urealiuoksen käyttöön on uuden moottorin myötä tulossa, ko-



■ **SINULLE SOPIVAKSI.** Ratin korkeudensäätö sujuu vapauttamalla keskiöruuvin lukitus ja pas- saamalla korkeus käsin sopivaksi. Sitten vain ruuvi takaisin tiukka- na ja operaatio on valmis. Nyt kaikenmittaiset kuskit löytävä- t sen parhaimman ajotuntuman.



sähköiset ohjauspäädtyt on myös muutettu täsmällisemmiksi. Hydraulikan parannuksiin liittyy vielä sekin, että rasvari on siirretty hytin alta takaisin ulos vasemman kuormaajan tolppaan ja näin hytin alle saatiin tilaa lisähydrauliikalle. Tarvittaessa sinne voi sijoittaa vaikkapa kolmen tai kuuden lohkon venttiilipaketin. Niiden hallinta vedetään hyttiin, eikä vaihtventtiilien kanssa tarvitse venkslata.

**HYTTI.** Sisätiloissa on myös käynyt muutosten pyörre, mutta varsinaisia ulkoisia muutoksia ohjaamoon ei käytännössä ole tullut. Pihan puolelta katsottuna huo-

maa lähinnä peilin varsien muuttuneen, mutta toisaalta tässäkin on tapahtunut käytännön parannus. Nyt varret kulkevat ylhäältä alas peiliin saakka, mutta peilistä alemmas varsi ei jatku, toisin kuin aiemmin. Parannus tarkoittaa käytännössä paitsi parempaa varren säätöä, myös sitä, että koneeseen noustessa saattoi aiempi varsi ottaa joskus kontaktia nousijan pään kanssa. Nyt tästä ei ole huolta pidemmälläkään kaverilla.

Sisällä käyttäjiä on kuunneltu ja muutokset näyttävät lupaavilta. Aiemmassa sivukonsolissahan oli vähän sitä ongelmaa, että penkin käsinoja otti kiinni kää-



■ **KÄÄNTYMISTILAA.** Kiinteä sivukonsoli on laihtunut liki kymmenen senttiä ja tärkeimmät kytkimet on siirretty käsinojan viereen penkin mukana liikkuvaksi.

■ **UUDISTUNUT ILME.** Sisätiloissa väri- maailma on muuttunut tummempaan suuntaan, ilmastointi ja lämmitys käyty kokolailla täysin läpi uudistusten muodossa ja kaiken kaikkiaan toimivuus on parantunut liki joka osa-alueella. Ohjauspylvään säätökin sujuu nyt joko jalalla tai pienestä käsivivusta vapauttamalla.



nettäessä. Myös aiempien kyynärnojen säätö oli hankalaa, sillä muoviset lukitukset eivät aina pitäneet ja saattoivat jopa rikkoutua. Nyt kaikki näyttäisi kuitenkin olevan toisin.

Sivukonsolia on kavennettu liki kymmenen sentin verran, ilman että mistään

## Hytti on kokenut sisältä erittäin kattavan läpikäynnin kuljettajan hyväksi.

on jouduttu varsinaisesti luopumaan. Kyynärnojat ovat ruotsalaisen Sittabin valmistetta ja varustettu kunnollisilla säätömahdollisuuksilla ja käsittelyä oletettavasti hyvin kestävillä säätölukoilla.

Aiemmin mainittu sivukonsolin kaventaminen on tuonut mukanaan myös nykypäivään olennaisesti kuuluvan asian: tärkeimmät katkaisijat ja kytkimet ovat siirtyneet sivusta nyt penkin mukana pyörivään, ergonomisesti hyvin sijoitettuun moduuliin. Vastaavasti vasempaan kyynärnojaan saa vaikkapa lisähydrauliikan kytkimiä tai muuta tarvittavaa.

Ergonomiaan liittyviä ratkaisuja on luotu ohjauspylväänkin suhteen. Säätö sujuu paitsi jalkapolkimella, myös pylvään yläosassa olevalla vivulla tästedes. Li-

säksi sitä itselleen mieluista asentoa voi nyt hakea ratin korkeuttakin säätämällä. Keskiöstä kiristyvällä lukituksella säätö on nopeaa ja helppoa.

Viihtyvyyteen vaikuttaviin asioihin on tehty myös muutoksia. Aiemmin väri-maailma hytissä oli vaaleampi, jolloin myös lika näkyi herkemmin. Nyt varsinkin alhaalla olevia muoveja on väritetty tummemmaksi. Työmukavuutta suuresti lisäävä seikka on toki myös lämmitys ja ilmastointi. Aiempi MCC:n valmistama järjestelmä korvautuu ruotsalaisella Lokabilla, jonka myötä teho kasvaa selvästi. Kiertoa on muutettu ja parannettu. Samalla alas, hytin takaosaan on laitettu myös kaksi uutta suutinta.

**ULKONÄKÖ JA VARUSTELU.** K-mallin tärkein ulkoinen tunnusmerkki on tyylikäs metallimaski, johon on upotettu 90-milliset Hella-valot. Esittelykoneessa oli metallimusta maalaus, jonka päällä oli lakka. Kyseinen väritys on todettu siinä määrin onnistuneeksi, että se päättyy myös varustelitalle. Seuraavaksi huomio hakeutuu lokasuojien muutoksiin. Kaaret ovat nyt sekä edestä, että takaa pidemmät ja

suojaavammat.

Esittelykoneessa kaivulaitteen jatko-na oli nyt Kinshoferin uusi Baumassa esitely 14-tonnin kokoluokkaan suunnattu kallistussyinteritön tilityrotaattori, joka on aiempaa 10-tonnista vahvempi ja soveltuu kapeudeltaan hyvin esimerkiksi kaapelikauhan kanssa toimimiseen. K-mallin koneisiin tulee Suomessakin lisäksi perävaunun pistoke vakiona, joka kertoo toiveista kärrykäytön lisääntymiseksi meilläkin.

**LOPPUMIETTEITÄ.** Lähempi tarkastelu Lännen 8800K:n myötä tullessiin uudistuksiin kertoo ensimmäisenä sen, että valmistaja on paitsi tehnyt omaa suunnittelu- ja kehitystyötään, myös kuunnellut asiakkaitaan parannusten suhteen. Moottorivalinta on toki ilmeinen jatkumo aiemmalle, mutta esimerkiksi hydrauliikan ja hytin mittavat parannukset, siinä missä voimansiirtokin, kertovat siitä, ettei kehityksessä haluttu valita paikkailulinjaa. Sen sijaan on suunnattu suoraan uusien ratkaisujen pariin eikä lopputulosta osaa ainakaan tässä vaiheessa kritisoida. Ensimmäiset 8800K:t tulevat ulos linjalta marraskuun tienoilla ja vuoden loppuun mennessä i-malli on poistunut valmistuksesta. Tämän jälkeen ryhdytäänkin etsiskelemään käyttäjäkokemuksia. ■





■ **UUELLE TASOLLE.** Eurotaso neljä saavutetaan uuden moottorimallin myötä, mutta samalla saadaan myös aivan uudenlaista alavääntöä.



■ **TUTULLA PAIKALLAAN.** Rasvari tuli takaisin ulos, vapauttaen hytin alta tilaa lisähydrauliikalle. Etulokasuojat ovat pidentyneet molempiin suuntiin.



■ **PEILIPÄIVITYSTÄ.** Aiemmin peilinvarret kiinnittyivät ylhäältä ja alhaalta koneeseen, nyt riittää pelkkä yläkiinnitys. Säättöön on parempi mahdollisuus, eikä päättäkään tule kopautettua enää tankoon.



■ **KELPAA NOJATA.** Ruotsalaisen Sittabin valmistamat kyynärnojat tarjoavat hyvät ja jämät nojailumahdollisuudet ja säädöissäkkin löytyy. Tukevan oloiset lukkokahvat kestävät luultavasti käyttöä aikaisempaa paremmin.