

Uusille LUKEMILLE!

Lundbergin uudet 40-sarjalaiset putkahtivat julkisuuteen syksyn alussa ja suurimmat uudistukset nähtiin moottoripuolella. Uusi sarja ei kuitenkaan jää pelkästään voimanlähteen varaan, vaan kuljettajan olojakin kohennetaan sarjaudistuksen myötä.





■ **HIENOSTUNUT PÄIVITYS.**

Uusi konepeitto ja maski eivät lähde revittelemään futuristisilla linjanvedoilla, vaan tyyli on pikemminkin aikaa ja katsetta kestävän klassinen. Silti ilme on uusi ja kevyt, koneen perusrakenteen pohjatessa tutuiksi tulleisiin Lundberg-ratkaisuihin.



■ **SELKEYTTÄVIÄ MUUTOKSIA.** Hytissä ratti on pienempi, käynnistys tapahtuu avaimen ja napin yhteispeilillä ja katkaisimet ovat siististi järjestelty A-pilariin sekä kaventuneeseen sivukonsoliin. Mustan luukun alla ovat sulakkeet ja siitä seuraavana viilennettävä tai lämmitettävä pullopiilo. Myös kyynärnoja on uutta, jämääkää mallia.

Tiettyä koneryhmää sanotaan ainakin jossain yhteyksissä ympäristökoneiksi. Tässähän tietysti nimeä on lähdetty hahmottamaan tehtävien mukaan, pyöritäänhän koneilla usein ympäristönhoidollisissa tehtävissä. Tuo ehkä tänä päivänä jo vähän vanhahtava ja moneen muuhunkin työhön kykenevien koneiden nimitys tulee kuitenkin uudessa merkityksessä esille, kun tutkitaan Lundbergin uuden 40-sarjan koneita. Ympäristökoneita nämä ovat ainakin siinä merkityksessä, että ympäristö on otettu yhä tehokkaammin huomioon. Nelostason päästovaatimuksiin siirrytään koko sarjan laajuudelta ja vaikka malliston numerointi noudattaa edelleen tuttua kaavaa, ovat moottorien muutokset tehoiltaan tästedes aiempaa selvemmit.

KOKO SARJA UUSIKSI. Aiempien 20-sarjalaisten tilalle siis saapuu viisi tutussa kokoluokassa painivaa konetta uusin numeroin. 4140, 4240, 5240, 6240 ja 7240 ovat kaikki käyneet läpi samankaltaisia uudistuksia. Tällä kertaa tarkastelun alle valikoitui 6240 joka edustaa isompaa päätä kuuden tonnin työpainollaan. Ja tässä isommassa pääs-

sä nimenomaan on tapahtunut sitä tehoasteikon laajentumista. Siinä missä 20-sarjan koneista kolmessa suurimmassa kaikilla oli sama kilowattimäärä eli 98 kierrosluvulla 2000, on tilannetta nyt hajautettu. Tästedes 5240 tarjoaa 80 kilowattia 2400 kierroksella, 6240 saman tutun 98 kilowattia 2000 kierroksella ja 7240 105 kilowattia 2300 kierroksella.

Pikkukoneissa eli 4140- ja 4240-malleissa kilowateissa on pudotettu 55:n 2400 kierroksella aiemman 80:n sijaan. Tämä ei kuitenkaan näytä suorituskyvystä mitattuna niin dramaattiselta: nopeus, nostoteho, vetovoima ja hydrauliiikan tuotto ovat pysyneet samoissa lukemissa kaikkien koneiden osalta. Kyse onkin nyt oikeastaan siitä, että työtehtävien mukainen konekoko on helpompi löytää, kun teholuokkiin on saatu leveyttä.

Moottorit ovat edelleen italialaisen VM:n valmistetta ja eurotason päivitys tarkoittaa kolmeen suurimpaan, yli 55 kilowattisella moottorilla varustettuun koneeseen myös SCR-katalysaattorin mukaan tuloa. Nelosnumerolla alkavissa malleissa pärjätään yhdellä purkillä, nimittäin POC:llä. Lyhenne muodostuu sanoista Particle Oxidation Catalyst, eli





■ **SÄILYTÄ JA ISTU.** Apukuskin penkki taipuu ylös ja paljastaa säilytystilaa sisältään. Ylös taipuu myös konepeitto, vaikka varsinaisia pikahuoltokohteita ei sieltä löydy.



Hytin puolella muutokset eivät ole valtavia, mutta niillä jokaisella voi olla tärkeä merkitys aiempaan verrattuna.

partikkeli- tai hiukkashapetuskatalysoittori. Kyseessä on eräänlainen katalysaattorin ja suodattimen välimuoto, joka soveltuu pienemmille moottoreille.

HARKITTUA HIONTAA. Ohjaamo ei toki ole jätetty rauhaan, kun kerran konetta on lähdetty uudistamaan. Sisään noustaessa ja sisältä ulos katsoessa katse kiinnittyy – tai oikeastaan ei kiinnity, vaan päinvastoin läpäisee suurentuneita lasipintoja. Ovi on käytännössä kokonaan lasipintaa ja oikean puolen sivuikkuna on saranoitu reunasta, eikä välipienallinen liukumalli, kuten aiemmin. Toisin sanoen sivuille päin näkyvyys on nyt maksimaalisen esteetön ja oven ansiosta näkyvyyttä on myös aivan maahan saakka. Koneeseen noustaessa toivoisi ehkä vielä jonkinlaista otekahvaa oikealle puolelle ovea, mutta muuten oviaukko on tilava ja vaivaton.

Sisätiloissa on tapahtunut myös huomattavaa päivitystä, vaikka Lundberg-käyttäjät tunnistaa koneen yhä sisältäkin tutuksi. Ratti on pienentynyt ja kehä paksumpi. Oikena puolen kyynärnoja on nyt jämerämpää mallia ja sen jatkona oleva

joystick-konsoli hieman aiemmasta virtaviivaistunut. Sivupaneeli hytin oikeassa reunassa on selkeytynyt ja kaventunut huomattavasti. Valtaosa kytkimistä on siirtynyt hytin oikeanpuoleiseen A-pilariin, josta niiden käytettävyys ja näkyvyys on selvästi parempi. Niiden paikalle sivupaneeliin on laitettu sulakerasia, johon on helppo ja nopea päästä käsiksi tarvittaessa. Kaiken takana, hytin oikeassa nurkassa on kannellinen säilytyslokero, ilmastoitu tai vaihtoehtoisesti lämmitetty paikka esimerkiksi juomapullolle. Idea on hyvä ja ilmeisen toivottu. Kansi takerteli hieman avattaessa kyynärnojan kanssa, mutta tämä lienee säätökysymys, kunhan käyttäjä asettaa ensin nojan ja penkin korkeuden omille mitoilleen.

Kaiken kaikkiaan säilytystilan suhteen asiat ovat hyvällä mallillaan. Hytistä löy-

■ **OVESTA NÄKEE JA KULKEE.** Kokonaan yhtenäistä lasipintaa oleva ovi tuo lisää näkyvyyttä ja myös tilan tuntua koneeseen. Tämä vaikuttaa osaltaan myös ilmeeseen.





■ **HYDRAULIIKKA.** Kiertoa voi säätää CAN-väyläisesti joka linjassa. Huoltokohteisiin pääsee käsiksi liukuluukkujen kautta. Koneen merkinnät olivat tässä yksilössä vielä ruotsiksi, olihan kone vain lainassa tehtaalta.

tyy peräti kymmenen eri soppea tavaroille lisäksi vaatekoukku.

PIENETKIN ASIAT TÄRKEITÄ. Hytin pikkumuutoksiin kuuluvat joidenkin verhoiluuvovien uudistukset, uudet tuuletusriritilät ja nykyään hyvin tärkeä, mutta kooltaan pieni lisä: kaksi USB-pistoketta, joihin voi tyrkätä älylaitteen tai minkä tahansa muun USB-latauksella varustetun vekottimen varautumaan, ilman ylimääräisiä tupakansytytinlatureita.

Käynnistys tapahtuu napista, mutta avaimetonta ei toiminta silti ole. Virtalukko löytyy napin alapuolelta ja siinä on kolme asentoa: On, off ja pysäköinti.

Edessä oikealla kuljettaja näkee edelleen jo aiemmin tutuksi tulleen monitoiminäytön, jonka kautta CAN-väyläohjattuun lisä- ja kuormainhydrauliikkaan pääsee hyvin käsiksi.

Tuulilasien yläreunassa on uusittu, leveä aurinkolippa isolla peilillä. Lippaa on nyt helppo käyttää yhdellä kädellä, joten aikaisemmasta visiiristä saatu palaute on otettu kuuleviin korviin.

HILLITTY ILME. Ulkopuolelta Lundberg on Lundberg. Paljon mennään aiemmillä ratkaisuilla ja isoimmat erot ovat konekopassa ja maskissa, jotka on muotoiltu tällä kertaa

jopa hieman klassisin vedoin, ei niinkään huippumodernisti viistäväällä, kuten tuntuu olevan päivän sana koneissa. Olemus on ystävällinen ja kevyt, sekä jollain hyvällä tavalla ajaton. Teippaus tukee teemaa.

Maskin ritilä aukeaa niin, että sen voi nostaa kokonaan pois. Konekopan yläosa puolestaan aukeaa nyt aiemmasta poiketen, vaikka sen alta ei varsinaisia päivittäisiä huoltokohteita paljastukaan. Se kuitenkin helpottaa isommissa huolloissa. 20-sarjasta tutut sivuluukut liukuvat puolestaan päivittäisten kohteiden edestä ja ureatäyttö sekä dieselaukko sijaitsevat samalla seudulla, urea puskurin reunaan sijoitetun luukun alla ja polttoaine puskurin sisänurkassa.

Ulkoiseksi piirteeksi lasketaan myös vasemman takalokasuojan päällä oleva ilmanputsarin uusiutunut koppa, jonka yhteydessä on lapioteline.

YMPÄRISTÖ ETULINJASSA. Lundbergin 40-sarjan suurin uudistus tämän hetken tilanteeseen on ehdottomasti nelostason täyttyminen kautta linjan, tämä kun ei muuten ole mikään itsestäänselvyys markkinoilla. Näiden koneiden pääasiallinen käyttöympäristö löytyy taajamista, joten päästöasioiden merkitys korostuu moneen muuhun työkoneeseen verrattuna.

Moottoriuudistusten myötä koneiden teholumemat ovat levittäytyneet nyt laajemmalle. Joissakin tapauksissa tämä tarkoittaa suoran moottoritehon laskeamista, mutta suorituskyky on saatu pidettyä ennallaan.

Kuljettajan toiminnan kannalta merkittävimpiä uudistuksia ovat lisääntynyt yhtenäinen ikkunapinta-ala sekä erilaiset yksityiskohtamuutokset hytin sisällä.

Uuden 40-sarjan myötä Lundbergit täyttävät nelostason päästöehdot.

Vaikka paperilla moni viilaukko saattaa aluksi kuulostaa jopa vähäpätöiseltä, lopulta konetta käytettäessä pienikin parannus johonkin aiemmin vaivanneeseen asiaan saattaa merkitä suurtakin kohennusta kokonaissuoritukseen. Lundberg siirtyy mallistossaan seuraaville lukemille hyvillä ja perustelluilla parannuksilla, jotka eivät mullista kaikkea, mutta tekevät tutusta jälleen uutta. ■

