

Pitkään kypsytetty SINIVERINEN

Jos metsässä 70–80-luvulla vilahti sinistä ja keltaista, se oli havainto aikansa ruotsalaisesta metsäkoneesta. AB Börjes Mekaniska Verkstad (nyk. Rottne Industri AB) valmisti Rottne Blondinia, kolmen kruunun väreihin sonnustautunutta kuormatraktoria.

■ Teksti Tommi Hakala, kuvat Tommi Hakala, Arto Kangas ja Antti Liimatainen

KANNOKON
KLASSIKOT

Rottne Blondin 750 tarjosi urakoitsijoille erilaisen kuormatraktorin, omalaatuisesti ohjaamon katon etureunaan sijoitettulla hydraulijäysäiliön ”otsatöyhdöllä” somistettuna.



↑ ↓ Rottne käytti pitkään rullavetoista telirakennetta. Sen etuna on keveys ja tieajossa takavaunun voimansiirto ei jarruta kulkua. ”Se kulkee hurjasti, tuoli oli hirveitä mäkiä, mie varmaan sattaa päästelintä matkaa”, naurahti Liimatainen. Uudemmassa FD:ssä ratasväyltinen teli on pitkällä akselivälillä, mittatikkuna Kankaan kämmen.



Tämänkertainen Kannokon Klassikko löytyi Nivalasta **Jorma Kankaan** pihasta. Blondiinin käyttökokemuksia muistelee koneen edellinen omistaja, Karstulalainen **Antti Liimatainen**:

”Kylä minä pitkään rotnee eppälin. Ensimmäisen ajon Vesterisen koneella...mietin ettei tällä perkehti oia ajamaan ollenkaan. Sen takki olin pari vuotta, etten uskaltanut ostaa.”

Yhteinen sävel kuitenkin löytyi, ja työtunteja alkoi kertyä – Anttila on vieläkin ”pihakoneena” yksi Blondini. Aktiivisen työuran aikaan kaikkiaan kolme yksilöä tuli tutuksi.

Pitkä tuotantokaari

Kuormatraktorin valmistamisessa on ollut toimiva ratkaisu koota kone traktorin moottori- /vaihteistopakettien ympärille. Tätä perusideaa edusti puhtaimmillaan ruotsalainen Rottne Blondin yhtäjaksoisesti peräti 20 vuoden ajan.

Ensimmäinen Blondin esiteltiin vuonna 1968. Se perustui Ford 5000 -traktoriin ja siihen runko-

nivelellä kytkettyyn perävaunuun. Nosturina oli Rottnen oma Grip 66 -kourakuormain. Rakenteeltaan yksinkertainen kone oli taloudellisen ylläpitää, mikä yhdessä Fordin laaja jälleenmyyntiverkoston kanssa teki koneesta suosittua. Maastokelpoisuus parani perävaunuun rakennetulla vedolla, riparullalla renkaan kulutuspuolelta kautta vetäneet ”ropsonivetoiset” 750-sarjan koneet ovatkin yleisin malli Suomessa. Jutun Ford 7610 -perustainen, 750 FD ratasvetoisella telillä varustettu kone oli viimeinen evoluution aste (81-). Viimeiset Blondinit toimitettiin asiakkaille vuonna 1988. Kaikkiaan Blondineja valmistui 2 100 kpl. Alustoista 400 kpl varustettiin prosessoriyksiköllä monitoimikoneeksi.

Ford loi perustan

Moottori ja etupään voimansiirto on yhtenäinen kokonaisuus. 750 FD:ssä turboahdettu Ford-moottori tarjoaa voimaa Brockhouse 11 F -momentinmuuntimelle. Vaihteita on eteen ja taakse kuusi, al-



↩ ↗ ↖ Kojetaulussa huomio kiinnittyy maataloustraktoreista tuttuun mittaristoon. Lattialla ovat vaihdekepit, kaksinopeuksiselle aluvaihteelle ja kolmevaihteiselle perusvaihteistolle. Suunnanvaihdinvipu ja maasto-ohjausvipu ovat kaksiaarisia. Nosturin käyttövivuston vasemmanpuoleisimmalla vivulla voi muuttaa vivuston etäisyyttä kuljettajasta. Lattialla olevalla vasemmalla polkimella käytetään nosturin pylvään kallistusta.



↑ ”Lähes ikuinen”, voisi todeta Blondinin moottorista. 750 FD:n turbomoottori on sama kuin Ford 7600 -traktorissa. Korjaustoimenpiteiden helpottamiseksi on rungon etuosa laskettavissa alas, astinlaidan vieressä ovat saranana toimivat pultit. Moottorin sivupelleissä sijaitsevat työkalut, jotka olivat kuin paloautosta; ”siinä ol sitten kaikki paikallaan, ilmaletkut, ja kirveet ja pienet rautakanket.”



↑ RG 83-nosturi on melkoinen akrobaatti. Ulottuma alkaa todellakin nollasta, kouran pystyy tuomaan kääntölaitteen yläpuolelle. Jutun koneessa on vielä pisin taittopuomimalli, näin ulottumaa on tarjolla yhdeksän metriä. Jatkeen sylinterin iskunpituus on peräti kolme metriä, tästä syystä sen sylinterin männänvarsi taipuu helposti.



↑ ↓ Liimataisella kone ehti aikoinaan myös omien polttopuiden ajoon. Nykyinen omistaja Kangas ajaa koneella n. 1 000 m³ puuta talvisin. Kuten kuvasta huomaa, kuormaa koneeseen sopii miehekkäästi.



kuperäisen nelivaihteisen Ford-perusvaihteiston hitain nopeus on poistettu käytöstä. Sitä käyttämällä vääntömomentti muodostuisi voimansiirrolle liian rajuksi.

”Siihen jos se ykkösen pannaan, sitten nousoo möly ja kappaleita”, totesi Liimatainen.

Vaihteiston jatkeena oleva etuakseli on järeämpi teollisuusmalli. Heikko lenkki voimansiirrossa olivat sen vetoakselit, joiden pyörälaipat murtuivat rasituksessa irti. Meno ei kuitenkaan aina loppunut siihen:

”Muttei siinä käynyt mitenkään, se pyöri vaan siinä akselin päällä ja ajojin palsta loppuun. Minoon hituuttanut molempia puolia...”

Kaikki leveät renkaat vetävät

Blondin oli ensimmäisiä matalaprofilisilla renkailla varustettuja konemalleja, siihen oli jo vuonna 1978 tarjolla 600 mm leveät renkaat. Ne yhdistettynä silloisen 750:n ilmoitettuun 10 500 kg omapainoon ja 10 000 kg kantavuuteen olivat lähes Nobel-palkinnon arvoinen suoritus – rullavetoon perustuva telirakenne mahdollisti keveyden. Tieajossa Blondin oli kevytkulkuinen ja nopea, turhaa massaa ei pyöri voimansiirrossa.

Miinuksena ratkaisussa oli se, että ketjuja tai teloja ei voinut käyttää. Rottne liittyikin myöhemmin muiden valmistajien tavoin telikotelon kautta tapahtuvaan voimansiirtoon. Maastokelpoisuus parani, mutta samalla paino nousi.

Teliveto paransi maastokelpoisuutta

750 FD:n teli onkin sitten ”rottne-mainen” ratkaisu. Telin akseliväli on suuri, joten kantopinta-ala on iso. Sievien ratasvetoisten telikoteloiden päät kaartuvat alaspäin, aivan kuten nykyisten koneiden ”portaalitelit”. Maavaraa riittää leveällä alueella. Telin pienten rattaiden kuormitusta vähentävät pyörännapojen planeettavälitykset.

Pitkä keula on hieman hankala tietyissä tilanteissa.

”...ojitetulla kylä saa puittaa kaikki ojat, se nokka muuten tökkää”.

Elinkaaren loppupäässä oli Rottnen muokattava Blondinin sopivammaksi harvennushakkuille. Ketteryys ei ollut koneen parhaita puolia, keskinivel sijaitsi aivan etuakselin lähellä. Näin perävaunu oikaisi käännöksissä. Vuonna 1983 muutettiin keskinivelin sijaintia 40 cm taaksepäin.

Kuormaus sujuu jalkaa polkien

Hytin takaosassa on poljin, jolla käytetään kuormaajan pylvään kallistusta – kuljettajan lastauksen aikana ei tarvitse hallita kuin kuu-



↑ Rottne RG 83 on siro ja ulottuva nosturi. Harvennuskäyttöä ajatellen on jatkopuomi on jopa vielä sisäisellä letkutuksella varustettu, roikkuvia letkunippuja ei ole. Kankaalla nosturissa on ollut ajoittain käytössä sykeharvesteri. Nosturin valmistuksessa on käytetty lukuisia valuosia, kuten esimerkiksi taittopuomin nivelistössä.

si vipua. Tosin vivustossa on kyllä yhteensä seitsemän vipua – yhdellä vivulla säädetään vipujen etäisyyttä kuljettajasta.

”Ne saa passattua kohilleen silleen.”

Penkin vieressä olevat suunnanvaihtovipu ja ohjausvipu ovat Y-muotoiset, näin molemmille istuma-asennoille on oma ”haaran-sa” käden ulottuville. Vipujen liike välittyi eteenpäin vajereiden välityksellä. Talvikäyttöä varten käyttäjillä oli omat nikkinsä toimivuuden varmistamiseksi:

”Panin pakkasnestettä vajereihin, koko talavena ne ei jäätyneet”

Nosturi kuin käärmenainen

Vielä nykyisinkin Rottne valmistaa nosturinsa itse, ilman kompromisseja. ”Blondinaikakauden” Rottne Grip -nostureille ominainen piirre oli kallistettava nosturipyölväs ja nostopuomin yläpuolinen nostosylinteri. Tuloksena saatiin hyvä lähialueen nostokorkeus ja kallistettuna poispäin ulottuvuuden lisääntyminen. Harvennuksella nosturin sai taitettua ahtaissa paikoissa puuväleihin ja kuormaa purkaessa laskuliike pinoon kävi rauhallisesti pylvästä kallistamalla.

”Se oli joutusa puottaa pinoon”.

Jutun Blondinissa on harvinainen, neljällä kääntösylinterillä ja kolmen metrin hydraulijatkaisella taittopuomilla varustettu, RG 83 -nosturi. Ulottuvuutta riittää peräti yhdeksään metriin asti.

Laadukasta rautaa käytetty

Vaikka jutun koneella on takanaan runsaasti tunteja, ovat kuormatilan pankot ja karikat säilyttäneet

muotonsa. Edes hontelon näköiset ja kevyet karikat eivät ole taipuneet, ja muuallakin materiaalit ovat kestäviä.

”On sitten kovat pohjajanssarit, ne ei vääntyile”.

Koska koneessa ei ole etu- ja takarungon toisiinsa lukitsevaa runkolukkoa, takarunko kiertyy nosturia käytettäessä ja sitä jouduttiin vahvistamaan.

”Nii, monta vuotta mie ajoin, enkä mittään korjattu. Mutta runkoon lyötiin tallo. Oli hirveitä nipuloita nostettu ja se retkotti”.

Kuormatilan koko on melkoisen suuri, poikkipinta-ala 750 FD:ssä on 4,05 m². Kuormatila on kapea ja korkea, joten täydellä kuormalla kone on hieman hutera.

Rapid korvasi Blondinin

Vaikka viimeiset Blondinit toimitettiin asiakkaille 1988, oli Rottnen yhteistyö Fordin kanssa lopunut jo pari vuotta aiemmin. Silloin nimittäin Rottne esitteli täysin eri periaatteella toteutetun uuden kuormatraktorin, Rapidin.

Rapidin suosio yllätti ja ylitti tehtaan valmistuskapasiteetin. Jotta koneita saatiin valmistettua riittävästi, Rottnen osti SMV-metsäkonetehtaan 1989 ja aloitti myös siellä järeämpien Rapidien kokoonpanon. Kyseisessä tehtaassa valmistuneiden koneiden mallinimeksi tuli SMV Rapid. Koneen erikoisuutena ovat telien 30,5” vanneeseen korkeat renkaat.

Jos Blondin oli pitkäikäinen konemalli, sitä on ollut myös krununperillinen SMV Rapid – jota valmistetaan yhä: Skogs Nolia 2011 -näyttelyn sinikeltaisessa Rottne-rivistössä oli esillä jo 22. vuosikerta. ■

Tekniset tiedot:

Rottne Blondin 750 model 600 FD

Moottori	Ford, 93 DIN hv (68 KW) / 2 100 r/min
Momentinmuuntimella varustettu suunnanvaihdin-vaihteisto	
Kuusi vaihdetta eteen- ja taaksepäin	
6-pyöräveto, takaveto irtikytettävissä	
Jalkapolkimella kytkettävä tasauspyörästön lukko edessä, telissä automaattinen No-Spin-kitkalukko	
Paineilmakäyttöinen työjarru, etuakselissa ja teleissä märät monilevyjarrut	
Jousikuormitteinen pysäköintijarru etuakselilla	
Hydraulipumppujen tuotto	82 l/min, työpaine: 132 bar
Nosturi	Rottne Grip 83, ulottuvuus: 9,0 m
Renkaat edessä	600 x 34
Renkaat takana	600 x 26,5
Kuormatilan poikkileikkauspinta-ala	4 m ² , kantavuus: 10 000 kg
Omapaino	n. 13 000 kg
Pituus	9110 mm
Leveys	2490 mm
Korkeus	3260 mm
Maavara	edessä: 550 mm , takana 600 mm
Kääntökulma vasemmalle ja oikealle	45°

