

Rutinoffin kuski körötteli: Raitiovaunu



Kaksoiskoeajon toinen sähköllä kulkeva kulkuneuvo on yllätys, yllätys raitiovaunu. Nyt hypättiin sähköpotkulaudan huimasta 800W tehosta aivan ällistyttävään moottoriteholuokkaan. Aika monille tuo teho on kyllä täysin luokatonta, sillä normi automiehethän eivät edes ymmärrä näin isoja tehoja. Moottoriteho tässä ratikassa on 12 x 45kW. Tekstissä ilmi tulleita teknisiä tietoja on käyty kuikuilemassa osoitteessa www.raitio.org ja osa on kysytty Kimiltä, jonka ansiosta tämä raitiovaunuun tutustuminen järjestyi.

Painoa tällä Transtechin Otanmäellä kasaamalla järkäleellä on 35 tonnia, joten ihan moottorisahan moottorilla ratikkaa ei liikutella, vaikka siinä lukisi kyljessä Toyota. Lisäksi kyytiin voi nousta huomattavasti painavampi kuin 120 kiloinen ihminen (tai ronsu), mikäli vain mahtuu ovista. Istumapaikkoja laitteesta löytyy 55 kappaletta ja seisomapaikkoja 80 kappaletta. Kannattaa nousta kyytiin ajoissa, niin pääsee istumaan. Raitiovaunun oma akkujännite on 24V, joka on jo tuplat mitä Rutinoffin 12 voltin kisakireä jännitesysteemi. Ajojännite puolestaan on jo käsityksen ulkopuolella oleva 600V tasasähköä.

Nyt joku neropatti varmaan ajattelee, että hah, iso on kömpelö ja hidas. Ei pidä paikkaansa, sillä ketterä sähköpotkulauta jää mm. huippunopeudessa tälle jättille. 50km/h vs. 30km/h. Repikää siitä! Tosin tätä ei viedä kainalossa toiseen ratikkaan, mikä sähköpotkulaudan kohdalla onnistuu.

Kimin tultua paikalla, aloitimme ratikan tutkimisen hallissa. Halusin heti kärkeen, että homma alkaa todentuntuisesti ja pyysin päästä istumaan kuskin paikalle. Komensin Närän ulos ja laitoimme ratikan ovet kiinni. Papparainen sai tulla kyytiin kuten kuka tahansa maksava asiakas. Pyysin häntä maksamaan matkan, ettei tarvitse soittaa virkavaltaa paikalle. Mutisten Närä kaivoi lompakostaan 20 euron setelin ja ojensi sen minulle. Tungin setelin taskuun ja komensin papparaisen istumaan mahdollisimman kauas. Närä intti vaihtorahoja, mutta ilmoitin hänen maksaneen tasarahalla. Siitähän jääri alkoi väittää, ettei ratikkalippu noin kallis voi olla. Kysyin vastavetona, että koska hän oli viimeksi matkustanut raitiovaunulla. Se oli kuulemma vuonna kuusikymmentä tai jotain

sinne päin. Totesin siihen vain, että hinnat ovat hieman nousseet noista ajoista. Taisin mainita vielä jotain siihen suuntaan, että sen siitä saa kun ajaa halvalla japanilaisella autolla, totuus muista hinnoista hämärtyy täysin. Vastaus tuohon kommenttiin kuulosti höyrylaivalta.



Aloimme tutkia porukalla raitiovaunua. Minä ja Närä lähinnä kuunnellen ja ihmetellen, kun Kim ja Niku valaisivat meitä kiskoilla kulkevan laitteen ihmeellisyyksistä. Ennen ratikkaan nousemista Närä oli ihmetellyt, että leipovatko ratikkakuskit ajon aikana? Hän oli luullut, että ratikoiden vieressä hallissa olevat pussukat olivat täynnä jauhoja. Papparaisen tuhinan mukaan ratikat kulkivat niin hitaasti, että kyllä siinä ehti pysäkkien välillä vaikka leipää leipoa. Ei, kyseessä ei ollut leipominen, vaan hiekkaa ratikoiden hiekkasäiliöihin. Tämän raitiovaunun yksi hiekkasäiliö on vasemmanpuoleisessa kuvassa. Hiekalla parannetaan pitoa ja sitä tulee kiskoille mm. kun jarrutetaan voimakkaasti.

Seuraavaksi Kim siirsi raitiovaunun ulos. Siellä oli helpompi ottaa kuvia ja näin paremmin Närän tympääntyneen ilmeen. Yritin perustella, että joukkoliikenne vähentää ruuhkia eikä ratikoilla kaahata liikennettä vaarantaen. Närän mukaan kukaan Toyotalla ajava ei aiheuta ruuhkaa, joten puheeni on ihan paskan jauhamista. Lisäksi Toyotan kyytiin nousemisesta ei veloiteta joka kerta jotain ihme höpömaksua – muka matkalippu!

Minua taas raitiovaunu kiinnosti kovasti, vaikka en ole sellaisilla kovin paljon matkustanutkaan. Olin erittäin otettu tuosta viidenkymppin nopeudesta, joka oli vain vähän yli sen mitä yleensä Rutinoffilla ajelen. Ratikoiden väritykseen voisi kiinnittää huomiota ja maalata useammat punaiseksi. Vihreä on jotenkin menneen kesän värejä.



Ohjaamo tutkiskellessa Närä huomasi penkissä Recaron tekstin ja meni ihan hiljaiseksi. Kysyin mikä mätti. Ei kuulemma mikään, mutta vitutti silti kun tällaisessa peltipurkissa oli Recaron penkki ja hänellä ei ollut. Penkki vaikutti todella asialliselta, se oli sähkösäätöinen, ilmastoitu, lämmitetty ja ties millä muulla toiminnolla varustettu. Minulla oli vahva epäily, että tuo penkki maksoi enemmän kuin Rutinoffini. Myös itse ohjaamo oli erittäin tilava yksiö, jonka oven sai onneksi kiinni.

Testimielessä minun oli aivan pakko avata ja sulkea ovia sekä painaa pysähdysnappia, että sain mahdollisimman todentuntuisen kuvan tästä isosta joukkokuljetusvälineestä. Jotta iso konkretisoituisi, niin pituutta tällä on 24,4 metriä ja leveyttä 2,3 metriä ja korkeutta 3,4 metriä. Tässä ei voi siis valittaa, että takapenkillä ottaa pää kattoon eikä kuskin paikalle mahdu hattu päässä.

Närä alkoi kiljähdellä omituisesti ja kysyi missä tässä on muka tavaratila, kun joka Toyotassakin on sellainen. Vilkaisin ympärilleni ja tajusin, että eihän ratikassa tosiaankaan ollut erillistä tavaratilaa. Olisihan se aika hauskaa, kun matkustajat kävisivät ensin pysäkillä nostelemassa pakaasinsa takakonttiin ja toisella pysäkillä kaivelisivat niitä sieltä pois. Käännyin Närää kohti ja sanoin, että tässä on tavaratilaa monta monituista kuutiota, herra on vaan hyvä ja laskee pakaasinsa ihan mihin sisällä haluaa.



Närä alkoi astella ratikkaa edestakaisin ja huokaili miten onneton tällaisella on kuljettaa edes pieniä esineitä. Saimme kuulla, että kyllä ratikoissa kuljetetaan mitä ihmeellisimpiä esineitä, kuten televisioita, pyöriä, mikroaaltouuneja ja mitä ikinä sai ovista mahtumaan. Kysyin Närältä, että saako hän oman fillarinsa mahtumaan Toyotassa penkkien väliin kuten ratikassa saa? Ei saanut, joten tavaratilakeskustelu loppui siihen paikkaan. Tässä kun oli tilaa vaikka olisi ajanut sillä sähköpotkulaudalla kahva nurin edestä taakse ja takaisin. Se voisikin olla hyvä lisävaruste kuskille, jos tulee tarvista peruuttaa.



Ratikkaa ei kuulemma saanut peruuttaa edestä, vaan sitä piti ajaa takaa taaksepäin. Takana olevat ohjauslaitteet olivat erittäin yksinkertaiset verrattuna varsinaisen ohjaamon laitteistoon. Siellä oli kuitenkin kaikki tarvittava, kuten joystick ajamiseen, virtalukko virran kytkemiseen, vilkut, hätäseis ja muutamia muita nappeja. Testasimme testiradalla miten peruuttaminen onnistuu ja kyllä, monta monituista tonnia rautaa liikkui kevyen tuntuisesti myös taaksepäin.

Sitä en tullut kysyneeksi, että mikähän oli ratikalla peruuttamisen ennätys ja ovatko jotkut kuskit kovempia peruuttamaan kuin toiset. Automiehisähän on sellaisia, jotka kehuskelevat peruuttaneensa enemmän mitä toiset ovat elämänsä aikana ajaneet eteenpäin. Voisihan tässäkin tavallaan simuloida autolla peruuttamista, kun istuisi tuossa viereisellä penkillä ja katselisi olan yli samalla kun käsi kävisi kaasukahvalla. En vaan tiedä mitä laki sanoisi moisesta peruuttamisesta. Sehän voi komentaa seisomaan asennossa naama kohti takaikkunaa.



Ennen varsinaista ajosessiota piipahdimme ulkona jaloittelemassa. Tutkailin sen aikana vähän alustaa. En paljon, sillä en halunnut ryömiä maassa ja liata vaatteitani. Raitiovaunussa näytti olevan aika miehekkään kokoinen levyjarru, joka on yksi ratikan kolmesta erilaisesta jarrusta. Toiset jarrut ovat moottorijarru ja kiskojarru. Pysähtymismatka on 40km/h nopeudesta noin 17 – 20 metriä, joten älkää nyt hyvät peltipurkeissa istuvat kuvitelko, että tämä seisahtuu kuin auto useasta erilaisesta jarrusysteemistä huolimatta. Kiihtyvyyttä tällä laitteella piisaa, ihan reilusti. Tämä kiihtyy rajoitettuun viidenkympin nopeuteensa noin puolessa minuutissa. Jos joku kysyy kuskilta tämän kiihtyvyyttä, siihen voi vastata reteesti, ettei se nyt ole niin puolen minuutin päälle. Miettikääs vähän jos tämä lähtisi neljään sekuntiin 0 – 50km/h, että missä kaikki matkustajat olisivat hetken päästä - jep, vasten takalasia.

Pysähtymisestä tuli mieleen, että pääsin kokeilemaan tööttejä ja siitä tuli plussaa. Pidin kovasti kilkattavasta äänimerkistä, joka oli jalankulkijoita varten. Haluaisin ehdottomasti sellaisen Rutinoffiini. Vähän olisivat porot lapissa ihmeissään kun sitä soittaisi pohjoisen lomamatkalla, että mitä helvettiä, ratikka täällä lapissa! Toinen äänimerkki oli taas perinteinen töötti autoja varten, eikä yhtään niin hauska kuin kilkatus.



Seuraavaksi eräs yksityiskohta, joka meinasi jäädä totaalisesti huomaamatta. Mopar-miehet, nyt katse kohti tuota kilpeä. Siinä sanotaan selvästi, että tämä on Chrysler-yhtymän tuote, eli Mopar. Tämän kun jyräyttäisi kesän cruisingissa kauppartorille, niin rispektit olisivat kohdillaan. Närä kommentoi tätä huomiota äänekkäästi. Hänen mielestä tämä viimeisteli sen, ettei hän nouse enää koskaan ratikan kyytiin. Amerikkalaiset autot ovat kuulemma niin epäluotettavia, että tästäkin hajoaa varmaan ajossa vaihdelaatikko, menee kardaani poikki ja ohjaustehostin alkaa vuotaa. Kun sain suunvuoron, kerroin, ettei tässä ole niitä, joten hajoa vain ihan itse!

Hajoamisesta keskustelu kääntyi katsastukseen. HKL katsastaa raitiovaunut kerran vuodessa, mikä lisää matkustamisen turvallisuutta. Tieto oli huojentava, sillä näin liikenteessä ei ole viallista kalustoa kuten katsastamattomien autojen kohdalla aika monesti on. En tiedä missä on niin iso nosturi, että sillä päästään ratikan alle, mutta voihan se olla, että nämä ajetaan montun päälle.



Palasimme takaisin ohjaamoon ja tärkeiden kysymysten äärelle. Pettymyksekseni sain kuulla, että mukitelineet puuttuvat ja vielä ihan syystä. Tauot olivat kahvitelua varten. Ohjaamo sen sijaan on ilmastoitu, joten se auttaa taatusti jaksamaan ja vähentää juomisen tarvista. Hansikaslokeron on vasemmalla puolella, mistä plussaa. Ulkopeilit ovat sähköiset, joista oikeanpuoleista pidetään päällä, mutta vasemmanpuoleinen käy vain katsomisasennossa nappia painettaessa. Sillä ainoastaan kurkitaan, ei meikata! Ohjaamosta löytyy myös poppikone ja yläosassa on kolme kaiutinta tuomassa musiikkinautintoa.

Ohjaamon nappulamäärä oli aika vaikuttava, eikä minulle jäänyt kyllä kaikista mitään muistikuvaa. Alhaalla näkyvä punainen nappi, jossa on kengän kuva, on kuolleenmiehen kytkin, eli jos kenkä lipeää, niin meno loppuu. Vasemmalla näkyy ajokahva josta ajetaan eteenpäin ja jarrutetaan. Pyöreä mittari kojelaudassa on kaikille tuttu nopeusmittari. Siitä viistosti oikealle alas näkyy vipu jolla käännetään magneettikentän avulla raiteita vaihdekohdissa. Varustukseen kuuluu myös ajotietokone, josta näkee mm. raitiovaunun jännitteet. Yksi tärkeä juttu puuttuu, nimittäin tupakansytytin. Ratikkakuskit ovat siis savuttomia eivätkä omista kesken työpäivän latausta tarvitsevia älypuhelimia.

Seuraavana oli vuorossa testiradalla ajaminen. Tuntuma ohjaamossa oli kuin autossa paitsi, että ratti puuttui, mittaristo oli erilainen ja ovet avattiin napeilla, ei kahvoilla. Liikkeelle ratikka lähti kevyesti, vain ohjauksikkaa eteenpäin työntämällä. Se ei sutinut, nypyttänyt eikä nykynt – lähti vain. Samoin vauhdin hiljentäminen tapahtui kuin sukkasillaan, kun sen teki rauhallisesti. Rauhallista ajoa piti ajaa mm. vaihdekohdissa, jossa nopeusrajoitus oli alhainen 5 - 10km/h, ettei hajota kiskoja eikä ratikan pyöriä. Tuohon Närä kommentoi, että hänellä on Toyotassa niin hyvät japanilaiset renkaat, etteivät ne kulu ollenkaan. Kysyin, että pitävätkö ne. En saanut vastausta.

Testirataa kiertäessämme kävi hyvin nopeasti ilmi, että tällainen kiskoilla kulkeva möhkäle ei ole todellakaan revittelemistä varten. Se on niin pitkä, että nopea kiihdytys kuskin poistuessa mutkasta, saa ratikan takaosassa aikaan kaaoksen. Heti mutkan jälkeen hanaa, niin johan mummut sinkoilevat takana. Tällä täytyy ajaa rauhallisesti kulkuneuvon pituus huomioiden. Epäilin ensin, että voiko tällaisella ajaa rauhallisesti ja ryömittäen, mutta kyllä se vaan onnistuu. Ratikka menee hyvinkin hiljaa eteenpäin kun vaan maltaa käsillä kaasua rauhallisesti. Rapparit ostakoot Porscheja ja Hummereita.

Testailimme myös kiihtyvyyttä ja kyllä se ratikkakin lähtee. Katselin kamera kourassa sen takavalvoja erittäin hämmästyneenä. Myös sisällä ohjaamossa istuen vauhti tuntui kasvavan ihan kivasti. Neljästäkympestä pysähtyminen tehokkaasti jarruttaen sai aikaan sen, että kyllä pysähtyi! Tunne oli melkein kuin olisi seinään juossut, vaikka matkaa pysähtyminen todellisuudessa vaati sen parisenkymmentä metriä.

Vaikka ajaminen ratikalla oli helppoa suljetulla radalla, ei tulisi mieleenkään lähteä tosta noin vaan kaupungille suhailemaan. Tässä on niin paljon rautaa, että ellei katso eteensä voi aiheuttaa paljon vahinkoa. Ihmiset kun tuppavat liikaa luottamaan siihen, että kyllä se ratikka väistää pientä ihmistä ja sen peltilehmää. Ei se vaan v***ttu koukkaa mihinkään raiteiltaan eikä pysähdy ihan yhtä nopeasti kuin Reiska nelivedolla kapakkaillan jälkeen.



Testailimme tätä linjaa miinus ykkösenä, joten oikeastaan meitä ei ollut edes olemassakaan. Närä olisi halunnut näyttöön oman nimen, mutta sitä emme suoneet. Ehdotin, että laitetaan ratikan sisällä olevaan näyttötauluun ”Pysähtyy” tekstin tilalle ”Närähtyy”. Ei käynyt, vaikka kerroin ihmisten kyllä oppivan sen muutamassa sukupolvessa. Vuonna 2300 se voisi hyvinkin olla synonyymi pysähtyy-sanalle.

Tässä mielipiteeni raitiovaunusta:

Vaikka en olekaan julkisen liikenteen suosija, pidin tästä kovasti. Vauhtia on sopivasti ja vaarallisia tilanteita vähän. Tällä ei ajella mm. heikoilla jäillä ahvenen kiilto silmissä. Tätä voisi suositella kulkuvälineeksi kaikille jotka asuvat reitin varrella. Ei ole pysäköintiongelmia, kun näillä on oma halli Koskelan varikolla. Yhden Auriksen hinnalla kulkee reilusti yli 50 vuotta ratikalla vaikka kuinka monta kilometriä vuodessa. Suosittelen tätä siis ihmisille, jotka haluavat ympärilleen tilaa, eivät halua maksaa parkkipaikasta ja pitävät siitä, että heillä on oma kuljettaja joka päivä. En taas suosittele tätä Keravalaiselle perheenäidille, joka käy ostoksilla maksimissaan Jumbossa. Ai miksi en? Sitä sietää miettiä. Jos ei muuten avaudu, niin kartan avulla.

Kiitokset niin Kimille kuin Nikulle, tämä oli mahtava kokemus, vaikka Närä olikin mukana purnaamassa. Huomioikaa muut, että tässä oli tarua ja fiktiota taas sulassa sovussa. Kaikki ei ole totta, vaikka osa onkin.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2011 - www.rutinoff.net