

## Sekasikiö

Heräämme vanhat köriläät vähän nuutuneina kovan pilkkipäivän jälkeen. Kaverini vääntäytyy autonsa luo, avaa kuljettajan oven, näpelöi jotain ja tulee sitten sisälle aamukahvipöytään. Toinen kamuhuudahtaa kohta, että tuo auto lähti käymään. Kas vaan, se päätti käynnistää moottorinsa. Kävin vain laittamassa vähän lämpöä päälle penkkeihin ja muualle, tokaisee omistaja.

Aamukahvin jälkeen pelaamme pari kierrosta paskahousua ratkaistaksemme muutamat tärkeät aamupäivän toimet kuten tiskaamiset. Sitten matkaan. Saan kokeilla sekasikiötä!

Penkki onkin mukavan lämmin, ja auto on lopettanut käymisensä. Tavallisen näköinen virta-avain kököttää lukossa, mutta autoa ei voi sillä startata. Avain käännetään vain toiseen ääriasentoonsa, jolloin kojetauluun syttyy iso valo ”ready”. Joitakin muitakin valoja välähtelee, mutta mitään ääntä tai värinää ei huomaa.

Pidä vaan jalkaa jarrulla ja pistä vaihdevalitsin pakille, neuvo kaveri. Jarrua hellittäessä auto alkaa ryömiä taaksepäin. Se kuulema peruuttaa vain ja ainoastaan sähköllä. Turvavyö kiinni ja valitsin asentoon D. Kärry lähtee kevyesti kulkemaan. Kojetaulun merkit kertovat, että sähköllä mennään.

Tielle päästyämme vauhti kiihtyy ja moottorin merkistä suuntautuu nuoli pyörän kuvaan. Nyt bensiinimoottorikin käy vetää.

Kojetaulua hallitsee kaksi isoa mittaria. Toinen on tuttu nopeusmittari. Toinen sitä vastoin on tehomittari, yksikkönä kW. Näyttöalue ulottuu nolasta myös miinuspuolelle. Pluspuolen asteikko menee yli 200 kW:n. Tyylytellyssä kaaviokuvassa erottuu moottorin näköinen möllikkä, akun ja pyörän kuvat sekä vilistäviä nuolia, jotka osoittavat mistä ja mihin suuntaan voima virtaa.

Tämä on sekasikiö. Hybridiksikin sanovat. Polttomoottorin lisäksi siinä on erikoinen, myös starttimoottorina toimiva laturi ja pari muuta voimakasta sähkömoottoria, isot akut, monimutkainen voimansiirto ja tietokoneita siellä sun täällä.

Kaupunkiajossa se sammuttelee ja käynnistelee itsekseen polttomoottoriaan, mutta kulkee kuitenkin. Sanovat, että se voi hissukseen madellessaan olla jalankulkijoille jopa vaarallinen, koska mitään murinaa ei kuulu. Vaatii kuskilta vastuullista tarkkaavaisuutta.

Sompailen mukavaa maalaistietä. Saan koettaa vähän. Liian kovaa liukkaahkolla tiellä ajettaessa valoja alkaa vilkkua ja summereita soida. On kuulema vaikea suistaa tieltä!

Sähkömoottori poikkeaa ominaisuuksiltaan paljon ottomoottorista, joka antaa kunnan vääntöä vain suht koht suurilla kierroksilla. Sähkömoottorilla sitä vastoin saadaan lähes maksimi vääntö alusta alkaen. Siksi onkin ihan ufomaista, kun sekasikiö moottorinsa sammutettuaan lähtee liikennevalois- ta kun ohjus ja käynnistelee sitten vähän myöhemmin kuin muina miehinä myös varsinaisen ma- siinansa.

Etupyöriin voima tulee automaattivaihteiston tapaisen planeettapyörästäön kautta sekä poltto- että sähkömoottorista. Takapäähän menee vain paksut sähköjohtimet, ja takapyöriä vetää sähkömoottori. On siinä tietokoneilla säätämistä.

Näitä sekasikiöitä on Suomessa kuulema vain kymmenkunta kappaletta. Halukkaita olisi ollut monin verroin enemmän. Kuskin pukilla on oikeastaan aika makeaa. No, maksaa kuitenkin niin paljon, että parasta on tyytyä vanhaan nokivasaraan.

pajen