



Vehviläisen R620-Scania
kipppaa sivulle, NTM-käräy taakse

Tanskanhenkinen

Karttulan Vehviläiset halusivat uudesta Scania-asta yksinkertaisen tyylikkään. Topline-hytin otsaa koristaa yksilöllinen valotaulu.

Teksti ja kuvat Jussi Löppönen

Kuljetusliike H. Vehviläinen Oy:n näyttelyssä palkittu Scania R500 tuhoutui lunastuskuntoon vajaa vuosi sitten. Tilalle etsittiin kuumaisesti sopivaa käytettyä, mutta ainuttakaan sopivaa ei löytynyt.

Toisena autonä Vehviläisellä on 13-litrainen Volvo FH500 vuodelta 2010. Siinä on samanlaiset päällirakenteet kuin vanhassa Scaniassakin oli.

- Volvossa ei ole muuta hyvää kuin moottorijarru, Henri 'Henkka' Vehviläinen nauraa.

Merkkivalinta oli siis selvä, kun pakon edessä hankittiin uunituore vetäjä vuonna 1958 perustetulle

kuljetusliikkeelle. Alkuun ajettiin puuta ja maita yhden taksin ohella. Villan ajo alkoi vuonna 1993. Vetovastuu on ollut vuodesta 1996 lähtien Risto Vehviläisellä, Henkan isällä. Kalustoon kuuluu lisäksi taksi.

Niemisellä päällirakennettu

Uusi Scania R620 saatiin vihdoin ajoon



▲ Otsaa koristaa hienosti maalattu valotaulu.

lokakuun lopulla. Viivytyksiä aiheutti suma päällirakentajilla. Euro 5 ajan lopulla tuntui kaikilla olevan töitä.

Vehviläiset ajavat VR Transpointin ajoja. Kuljetusliike on erikoistunut villan ja sen valmistuksessa käytettävän kiven ajoon. Erikoiskiveä ajetaan Mäntyharjulta, Keminmaalta ja Lapinlahdelta villatehtaille.

Päällirakenne vaatii erikoisominaisuuksia perinteiseen pressukapelliin nähden. Veturin päällä on Metallipaja Niemisen valmistama sivulle kippaava ja hydraulisesti kattoaukeava pressukapelli. Toinen sivu on varustettu ”kamilaudalla”, jolla estetään kippauksessa kiven iskeytyminen auton kupeeseen.

Lavanpohja on liukasta ja kulutusta kestävää muovia. Kuormatila on varustettu villan ajoa varten lisäsidontapisteillä, joita on muun muassa etuseinässä.



◀ Vehviläisen Henkka on erittäin tyytyväinen asumismukavuuteen.

Rungon perään tuli Palfingerin 4200S kappaletavaranoosturi, jolla villakuormat on näppärä purkaa työmailla. Nosturi nostaa 990 kiloa auton sivulta ja 300 kiloa puomi pitkänä.

- Nostokyky riittää meille oikein hyvin. Nosturipurkuja on noin kolmaosa, Henkka kertoo.

Villaa ajetaan monenkokoisille työmailla ja rautakauppoihin. Tehneiden välillä ajetaan siirtokuormia.



▲ Päällirakenteen toimintoja ohjataan sähköisesti, tarvittaessa ohjaamosta. Manuaalikäytön vivut on laatikossa auton perässä.

Sivukippaava kevyempi

Scanian perään ei hankittu uutta kärryä, vaan perässä vedetään tuttua NTM:n viisiakselista vauhua. Se on nousukapellilla, taakse kippaava.

- Kerettiin peruskorjata kärryä pikkuisen ennen kolaria. Ei ollut tarvetta nyt vaihtaa, Henkka perustelee.

Päällirakenteeseen Vehviläiset ovat tyytyväisiä. Veturin uusi lava nostureineen painaa lähes saman kuin edellinen taaksekipaava.

- Juuri painosäästön vuoksi valittiin sivulle kaatava.

Kantavuutta on veturissa uusilla 28 tonnin painoilla 13 tonnia. Kärryn omamassa on NTM:läisessä 11 tonnia, mikä on Volvon perässä olevaa komelaista kolme tonnia pienempi.



Lavan pohja on
 liukasta muovia.





Tuulahdus Tanskaa

Vehviläisten uusi auto poikkeaa rakentelutyyliltään selvästi edellisestä. Henkka kertoo mieltyneensä tanskalaistyyliiseen rakenteluun.

- Tanskassa autot vaan on todella hienoja, joten päätettiin ottaa vaikutteita sieltä. Samalla haluttiin pitää kokonaisuus yksinkertaisen tyylikkäänä, Henkka tuumaa.

Ulkonäkö suunniteltiin yhdessä isä-Riston kanssa.

Tanska-henkisen maalauksen ohella ulkonäköä on paranneltu lintuverkolla, ylä- ja alavalorauoilla sekä reilulla kädellä asennetuilla parkkivaloilla. Otsaa koristaa maukkaasti koristeltu valokyltti. Lopputuloksena on Vehviläisille tyyppillistä näytävää jälkeä, jota on ilo katsella. Työmukavuutta



▲ Purkuja on kuormassa on maksimissaan viisi. Joskus joudutaan telaamaan kärystä veturiin.

▲ Scanian kyljessä on sivun mittainen hydraulinen kamilauta. Volvo oli tuomassa pitkää palkkia samalla pientyömaalle, joten ruuhkaa pukkua.



ajatellen Scanian katolle on asennettu taukoilmastointi, jonka ensimmäisiä käyttökokemuksia ja tulevaa kesää nuori kuljettaja odottaa malttamattomana.

Takaohjaava

Uusi Scania on varustettu takail-

majousilla ja ohjaavalla telillä, mikä saa kehuja.

- Peräylitystä ei tarvita vahtia niin paljoa. Eikä alusta ryskää ja pauku ahtaissa paikoissa, kun selviää helpommalla, Henkka kertoo.

Uutukainen on kuljettajansa mukaan erittäin hyvä ajaa.

- Taattua Scania-laattua, kuuluvat perustelut.

Hytti on lämmin ja siellä on mukava nukkua kovillakin pak-

kasilla.

Kulutuslukemat muutamalta ensimmäiseltä kuukaudelta ovat pyörineet 45 litran paikkeilla satasella.

- Vaikka moni ei usko, villa-kuormistakin voi tulla kantavuuspainot. Tosin keveimmillään kuorma voi painaa vain pari tonnia, Vehviläisen Henkka sanoo.

Saa nähdä, mitä uutta karttula-laiset keksivät ensi kesän näyteläyhteistyön. □



▲ Perävaunu kipataan taakse, vetoauto sivulle. ▲



► Törmäys henkilöauton kanssa oli raju alhaisesta nopeudesta huolimatta. Alppitorvien hatut irtosivat



Vehviläinen väisti henkilöautoilijaa ojaan Turvavyö pelasti

■ Vehviläisen Henkka ajeli kaikesta rauhassa R500-Scaniaan kuutostietä kohti Lappeenrantaa. Kyädissä oli kantavuuskuorma granuliakuonaa. Se on eräänlaista hiekkaa, jota käytetään betonin raaka-aineena.

Oli tavallinen kevätpäivä 16. huhtikuuta 2013. Kellon viisarit osoittivat melkein puolikahta. Tie oli kostea, mutta ajourat olivat kuivat. Henkka ohitti juuri Luumäen huoltoasemat ja nopeusrajoitus vaihtui kasikymppiseen. Vastaa tuli liikennettä tasaisena virtana.

Auto tulee eteen!

Äkkiä jonon ensimmäinen henkilöauto ajautui keskiviivan tuntumaan, mikä sai Henkan heti reagoimaan. Hän nosti jalan kaasulta ja valmistautui jarruttamaan.

Samassa henkilöauto kaartoi suoraan kohti, R500-Scanian kaistalle. Vaistomaisesti Henkka veti oikealle ja teki paniikkijarrutuksen.

Henkilöauto kääntyi perässä.

Scania meni lunastukseen vuosi sitten. Vakuutusyhtiön kanssa on edelleen korvauskiistaa.

Teksti Jussi Löppönen, kuvat Henri Vehviläinen



▲ Kuormana ollut granuliakuona levisi kuormatilaan tasaiseksi laataksi.

Törmäys oli väistämätön. Kuului valtava pamaus.

Mielipaha

Turvavyöt tempaisivat Scania-

kuljettaja Vehviläis-Henkkaa rajusti. Ohjauspyörä tempautui salamannopeasti vasemmalle.

LA-puhelin lensi kiinnikkeistään osuen kuljettajaan. Samalla tietokone lensi kojetaulun kiinnikkeestä valtavalla voimalla hyttin takaseinään.

Henkka yritti ohjata pitääkseen

täysperävaunuyhdistelmän pystyssä. Sekunnin murto-osat tunnutuvat minuuteilta.

Lopulta Scania pysähtyy sulamisvesien pehmentämään ojaan. Yhdistelmä pysyy pystyssä. Ja nuoren kuljettajan mielen valtaa armoston mielipaha.

Kädenvääntöä korvauksista

- Ilman turvavyötä vammat olivat olleet huomattavasti pahempia. Ja jos oli urakkanuppi, kyllä kädet lähti, Vehvis tuumaa vajaa vuosi onnettomuuden jälkeen.

Törmäyksen voimista kertoo sekin, että granuliakuona levisi lavalle tasaiseksi matoksi laidasta laitaan.

- Kyllä se on aivan uskomaton pamaus.

Kolarin jälkipyykkiä puidaan edelleen. Meneillään on kova kädenvääntö korvauksista vakuutusyhtiöiden kanssa.

- Kalliiksi tulee yrittäjälle, Vehvis tuumaa. □