

Karjalan hollannikkaat

KULJETUSLIIKE P. TIMPERI OY,
LAPPEENRANTA

Etelä-Karjalassa on huomattava DAF-kanta. Hollantilaista kuorma-autoa löytyy useammastakin kuljetusliikkeestä, jotka ovat pitkään ajaneet muilla merkeillä. Paavo Timperin ja hänen poikiensa vetämän kuljetusliikkeen kuudesta autosta viisi on DAFeja. Tuoreimmat hollannikkaat ovat varustettu Metallipaja Niemisen kippikapellilavoilla.

Jos Toikansuontie osaisi puhua, olisi sillä monta tarinaa kerrottavanaan eteläkarjalaisesta kuljetusyrityksestä. Toikansuontieltä on lähdetty ja sinne on palattu varmasti miljoonia kertoja Suomeen, Venäjälle ja Eurooppaan suuntautuneilta reissuilta. Toikansuontielle ovat toimintaansa harjoittaneet ainakin Päivärinta, Pöllänen, Sinkko, Kosonen ja Contento, joitakin mainiten. Tien päästä löytyy **Paavo Timperin** kuljetusliike, joka alkaa olla tien varressa toimineista kuljetusliikkeistä vanhimpia.



Timperin uusiin
DAF on räätälöity
sellun ja kaoliinin
menopaluu-
kuljetuksiin Metallipa-
ja Nieminen Oy:n
kippi-
kapellilla-
valla.



Sisuista DAFeihin. Kuljetusliike P. Timperi Oy:n takaa löytyvät Paavo Timperin lisäksi hänen poikansa **Harri ja Jyrki**. Paavo aloitti kuorma-autoilijana vuonna 1965. Tuolloin työkaluna oli kotimainen Jyry-Sisu ja työnä sillä raakapuun kuljetus Rauma-Repolan Pikisaaren sahalle. Vuonna 1971 suori-teala muuttui sahatavaran kuljettamiseen samalta sahalta. Sisulla sitäkin työtä ryhdyttiin tekemään. Uusiin ajotehtäviin on suhtauduttu avoimesti. Jo varhaisessa vaiheessa puutavarakuljetusten rinnalle tuli jakeluauto Etelä-Karjalan Osuusmeijerin paikallisajoon. Tehokaasulla ajettiin puolestaan kaasupulloja 23 vuotta. Tehtävää varten kehitettiin yhdessä autoilijoiden ja kuljetuksenantajan kanssa matala puoliperävaunu nousevilla seinäpeitoilla, joka teki siitä erityisen soveltuvan ajotehtävään. Uuden johtajan myötä autoilijat kutsuttiin palaveriin, jossa he saivat kirjekuoret jotka sisälsivät jokaiselle lopputilin, Paavo muistelee nyt jo tapaukselle hymyillen. 90-luvun alussa alkoi Combitransin aika, UPM Kymmene Oy:n ja silloisen Partekin eli nykyisen Parocin kuljetuksineen. Yhtiöi-



Paavo Timperi.



Harri Timperi.



Sellukuorma sidotaan katosta riippuvalla pressulla, kiristämällä se pressusta riippuvilla kiristimillä lavaan.



DAFien toimintavarmuus on saanut pysymään merkissä ja hankkimaan niitä lisää.





den nimet kuin myös kuljetusväyläliikkeenkin nimi on muuttunut vuosikymmenten saatossa, mutta silloin alkanut paperin, sellun, sahatavaran, villan ja villaraaka-aineeksi käytettävän kiven ajo jatkuu tänäkin päivänä. Lisäksi mukaan on tullut kaoliinin ajo satamasta UPM Kaukaalle.

Myyjän ammattitaito vaikutti. Timperit ajoivat pitkään Sisuilla, eikä Paavo Timperi pidä Sisua vielä täysin pois-suljettuna. Taka-akselisto on vain rau-

tajousineen hieman turhan järeä maantieautoon. Kotimaisen merkin jälkeen ajettiin parikymmentä vuotta Volvoilla, kunnes niiden tilalle alkoi tulla viisi vuotta sitten DAF:ja. Merkki oli Timperille itselleen tuntematon, mutta paikkakunnalla toimiva Lappeenrannan Kuljetus oli esimerkiksi käyttänyt merkkiä jo vuosikymmenten ajan, joten ei se auton voinut olla huono. Merkistä ei myöskään ollut liikkeellä sen ihmeempiä ilkeitä juoruja. Lisäksi silloisen DAF-myyjän, **Juho Aapron**, ammattitaito ja toiminta

Sellukuorman si-donnan takia ei lavalle tarvitse nousta, mikä lisää työturvallisuutta.

myyjänä oli merkittävässä osassa merkkiin päätymisessä. Paavon mukaan Aapro osasi myydä heille juuri sellaisen auton, mitä he tarvitsivat ja oli myös aktiivisesti mukana autojen päällirakennuksessa valmistajien kanssa. Päällirakenteina Timperin tuoreimmassa autossa on Metallipaja Niemisen valmistama kippaava taittokapelli, jota Timperit pitivät toimivana ja kestävänsäkin lavana aiempiin kokemuksiin jo pohjaten.

Viiden DAFin osalta, joista vanhin on viisi vuotta, suurimmat remontit ovat olleet kaksi vaihteistoremonttia. ZF-vaihteistojen synkronipakkoja on vaihdettu kerran kahdesta eri vaihteisteistosta. ZF:n mukaan syynä on ollut valmistus- ja materiaalivika. Takuiden kanssa ei ollut ongelmia. Pari johtosarjaa on lisäksi vaihdettu vuosien aikana. Vanhimmallalla autolla, johon on vaihdettu johtosarja ja synkronipakat, on ajettu 800 tuhatta kilometriä. Toiseksi uusimmassa, puolitoistavuotiaassa, ei ole ollut vielä mitään. Paavo toteaa, että sellaista kuorma-autoa ei taida ollakaan, mihin ei ole puoleen miljoonaan kilometriin vaihdettu jotain johtosarjaa. Hollannikkaiden toimintavarmuus onkin yksi olennainen syy, miksi Timperit merkkiä käyttävät. Paavon pojanpojalla on työnsä puolesta kokemusta Volvojen korjaamisesta, joten muidenkin merkkien tilanteesta ollaan perillä.

Trippeliauton alusta alkaa tulla melko täyteen tavaraa 5,3 metrin perusakselivälillä huolimatta.



Tomintavarmuutta arvostetaan. Kuljetusliikkeen tuorein DAF on otettu liikeenteeseen tämän vuoden alussa. Se on 8x4-tyyppinen, 5,3 metrin perusakselivälillä oleva kippikapelliauto. Akseleista kolme taaimmaista on ilmajousitettu, kun taas edessä on perinteiset lehtijouset. Moottorina autossa on 510-hevosvoimainen ja 2500 newtonmetriä parhaimmillaan vääntävä Paccarin MX-13-moottori. Kevään kuluessa voimanlähde on tosin tehtaan linjalla korvattu uusissa autoissa versiolla, jossa on 530 hevosta ja maksimivääntömomentti suurimmalla vaihteella 2600 Nm.

Ohjaamona uusimmassa autossa on korkea XF, varustettuna keskikorkealla SpaceCab -kattokorotuksella normaalia matalammasta päällirakenteesta johtuen. Paavo kertoo tuoreimman, Lappeenrannan ja Kotkan väliä molempiin suuntiin 68-tonnin kokonaispainoilla liikkuvan 510-hevosvoimaisen auton kulutukseksi 54 litraa sadalle. Se voisi olla pienempi, mutta vastaavasti autojen toimintavarmuus antaa anteeksi hienoisen janon, kun autot ovat töissä eivätkä korjaamolla.

68-tonninen on todettu tuottavimmaksi, kulujen pysyessä kohtuullisina.

Menee kuin juna. Uusinta DAFa kuljettavalle **Tero Kontuselle** hollantilaismerkki on uusi tuttavuus. Ilman dramatisointia hän toteaa pitkään Volvolla ajaneena, että Volvon I-Shift vaihteisto toimi hänen mielestään jouhevammin kuin ZF:n 16-nopeuksinen TraXon. Vastaavasti DAF on mukava tien päällä, auto on hyvä ajaa ja alusta toimii hyvin. Teron pääasiallinen reitti kulkee Lappeenrannasta joko Haminan tai Kotkan satamiin, jonne kuljetetaan sellua Kaukaan UPM:ltä. Yhdistelmä on 68-tonninen kuten Timperin muutkin täysperät. Paluukuormana tuodaan kaoliinia, joka on jauhetta ja se kuljetetaan irtotavarana. 510 hevosvoimaa on Teron mukaan hienoa alakanttiin, mutta sillä pärjää. Teron

Kuljettajat Tero Kontunen ja Tuomas Pärnänen ovat tyytyväisiä DAFin ajettavuuteen tien päällä. Automatisoidun vaihteiston toiminnassa olisi puolestaan toimimisen varaa.

työkaveri, toista kippikapelli-DAFia ajava **Tuomas Pärnänen** huomauttaa, että näissä uusissa TraXon-vaihteistoissa on automaatti jatkuvasti päällä ja manuaali pysyy vain minuutin päällä, jos siihen ei kosketa. Kyseessä on ECO-asetus. Kummatkin suhtautuvat vaihteiston toimintaan etenkin raskailla kuormilla hieman penseästi. Manuaali saisi pysyä päällä niin pitkään kuin sitä tarvitsee. Pärnänen ajaa kippiyhdistelmällään pääsääntöisesti kiviä joko Mäntyharjulta tai Lapinlahdelta Parocille Paraisille. Paraisilta tuodaan paluukuormana eristevillaa Itä-Suomeen. Autossa viikolla useamman yönsä viettävänä hän pitää ohjaamoa varsin hyvänä asumisominaisuksiltaan. Tilavana ja toimivana. 

Timperin DAFit

Paavo Timperin kuudesta autosta viisi on DAFeja. Autojen toimintavarmuuteen ollaan erityisen tyytyväisiä. Uusimmista kippikapelliautoissa on jämsäläisen Metallipaja Nieminen Oy:n valmistamat päällirakenteet menopalukuuljetuksia varten.

