Kirjoittanut Ajolinja
10.08.2023 00:00

Mika Ahonen ja Tapani Saari olivat Jyväskylän Kuljetusnäyttelyssä juhlistamassa uutta kuorma-autoa. Upea punamusta MAN TGX 35.640 oli esillä Hiabin osastolla. Päällirakenteena on 26-tonninen Multilift Ultima 26S koukkulavavarustus Performance-paketilla.

Vinkkeliä lähdettiin ostamaan, mutta Scania hävisi valinnan 3–0. Kuljettaja Mika Ahonen varusteli TGM-MANin juuri omaan ajotehtäväänsä sopivaksi. - MAN on kyllä mainettaan parempi, toteaa Oululaisissa sijaitsevassa Tapani Saari Oy:n rakennusten purkuyrityksessä kuorma-autonkuljettajan hommaa hoiteleva **Mika Ahonen**. Hänen aikaisempi ajopelinsä koukkulavavarustuksella puettu R-sarjalainen V8-Scania saavutti eläkeiän ja yhtiön omistaja **Tapani Saari** totesi, että nyt hommataan sinulle uusi ajopeli.

Maksumiehen asemaan asettunut Saari totesi, että ”hankitaan sellainen kokonaisuus, jolla työ sujuu ja maittaa”. Ensimmäiseksi kuljettajalla oli ajatuksissa uusi vinkkeli-Scania, mutta realiteetit käänsivät valinnan Traton-konsernin toiseen merkkiin. Kun MAN pullahti varteen otettavaksi vaihtoehdoksi, niin ensimmäiseksi Mika hyppäsi kuljettajan paikalle ja totesi: ”Yes, ratin saa säädettyä rekkamiehen ajoasentoon, ohjaustolppa on varmaan sama kuin Scaniassa, tämä kelpaa”.

Rungon väritykseen sopivat punaiset keularaudat ovat tulossa.

MAN VOITTI SCANIAN 3-0 - Voidaan yhdestä suusta sanoa, että Scaniaa lähdettiin ostamaan, mutta pihaan tulikin MAN, toteavat Mika Ahonen ja Tapani Saari.

MAN voitti miesten kertomana valinnan 3-0. Hinta oli kymmeniä tuhansia Scaniaa edullisempi,

toimitusaika oli lyhyempi ja pisteenä iin päälle oli MAN-myyjä **Kimmo Tolosen** palveluasenne.

- Tolonen kartoitti aidosti tarpeemme, ymmärsi ne ja esitti niihin eri ratkaisuvaihtoehdot, ennen kaikkea hänellä oli aikaa ja halua palvella meitä, toteaa Tapani Saari.

- Scania-myynnin palvelusta jäi mielikuva, että asiakkaita on siellä liikaa, jatkaa Saari.

Avoimet takalokasuojat paljastavat mahdolliset paripyörien väliin jääneet kivenlohkareet. Myös työkaluille on saatu lokasuojien päälle säilytyspaikat.

Saarelle tuleva MAN oli kauppaa hierottaessa jo tuotantolinjalla. Siitä saatiin kuitenkin pienillä tuotantomuutoksilla toiveiden mukainen, paitsi hytin osalta. Mika Ahonen kertoo, että vaikka hän ei ole **Lauri Markkasen** mittainen, niin silti hän olisi halunnut korkeimman GX-hytin.

- Sovin kyllä tässäkin puolikorkeassa GM-hytissä seisomaan. Kun vietän paljon aikaa ohjaamossa niin isompi ilmatila olisi ollut vielä parempi, kuljettaja toteaa.

Voimanlähteeksi valikoitui tehokkain MAN, TGX 35.640. Kuusisylinterinen 15,2-litrainen rivimoottori tuottaa 640 hevosvoimaa.

Ketjuja tarvitaan purkutyömaalla ja niiden säilytykselle on paikka alleajosuojan takana.

PURKUJÄTTEEN AJOON MAN tulee pääasiassa vaihtolavojen siirtelyyn ja koneiden kuljetukseen. Vaihtolavoja Saaren purkuyhtiöllä on noin 30. Suurin osa niistä on purkujätteen kuljetukseen tarkoitettuja, mutta on myös koneen kuljetuslavoja.

- Purkuhommissa tulos tehdään nykyään purkujätteen huolellisella lajittelulla, toteaa Tapani Saari.

Vetoauton jatkoksi Saarella on noin vuosi sitten hankittu viisiakselinen VAK-kärry, jolla saadaan kuljetettua mm. purkutyössä tarvittavia isoja koneita. Yhdeksänakselinen yhdistelmä on 76-tonninen.

- Poikkeusluvalla tämä on mahdollista saada vuodeksi kerralla 90-tonniseksi, kertoo kuljettaja Ahonen.

Neliakselinen vetäjä on tridem. Purkumiehet vaativat koukkulavan usein sellaisiin sokkeloihin, että kääntyvää ja nostettavaa takimmaista akselia tarvitaan. Kuljettaja kertoo hiukan jännittävänsä, että miten hän oppii työskentelemään pelkkien kameroiden varassa. Vetoautossahan on kamerapeilit.

Moskalle on oma teline. Tämäkin on autoa ajavan Mika Ahosen ideoima.

PÄÄLLIRAKENTEET RAISIOSTA Päällirakenteena on Hiab Multilift Ultima 26S koukkulavalaitteisto, joka asennettiin Hiabilla Raisiossa. Saarella on ollut aikaisemmissakin kuorma-autoissa Hiabin koukkulaitteet. Niistä ei ole kuin pelkkää hyvää sanottavaa, siksi valinta oli selvä. Päälirakenteiden monet yksityiskohdat sujuvoittavat päivittäistä työtä ja niiden toteutuksen pohjana on Mika Ahosen pitkä kokemus. Esimerkiksi jokaiselle työkalulle on oma paikka, avonaiset vetävien pyörien lokasuojat paljastavat paripyörien väliset kivenmuhkurat, purkukuorman sitomisverkoille on säilytyslaatikot, harkitusti suunnattuja työvaloja on 12.

Purkutyömaalla kuorma-auto on usein samoissa olosuhteissa kuin pölliauto metsässä. Siksi paripyörien eteen tarvitaan hiekoittimet ja alleajosuojien taakse ketjutelineet. Rautakeula oli myös yksi vaatimuksista.

- Kuttaperkkapuskurit muuttuvat näissä hommissa helposti päreiksi, toteaa Mika Ahonen.

Kuljettajan oven alareunan katkaisinpaneelista saa käynnistettyä esimerkiksi auton moottorin.

ENTÄ HUOLTO? Saarella auton mittariin tulee vuodessa vain noin 70 000-80 00 kilometriä. Käyttötunteja tulee kuitenkin runsaasti ja siksi huoltoakin tarvitaan. Auton arvioitu vaihtoväli on noin kymmenen vuotta. Valtamerkit ovat luoneet suosionsa nimenomaan toimivalla huollolla, jollaiseen asiakastyytyväisyyteen MAN-merkkihuolto ei ole päässyt. Saarella ei olla kuitenkaan huolissaan. Kuljettaja kertoo osaavansa seurata auton toimivuutta sekä korjata pikkuviat. Hän toteaa vielä, että kaikki kuljetusliiketoimintahan on kotoisin Oululaisten läheltä Kannuksesta ja Kannuksen Kuljetustekniikan korjaamo huoltaa myös Mannit, myös Linnus- Autoa olemme käyttäneet.

- Tietenkin kun työmaamme ovat ympäri Suomea niin, joudumme ehkä käyttämään muitakin huoltoja, mutta luotamme MAN-laatuun ja rakentavalla keskustelulla hommat yleensä hoituvat, toteaa kuljettaja Mika Ahonen.

Teksti ja kuvat: Ari Jääskeläinen

TILAA AJOLINJA!