



Kyyjärveläinen maanviljelijä Jyrki Mäntynen kertoo harrastaneensa pullingia jo vuodesta 2010. Myös Jyrkin vasta 20-vuotias poika Sami alkoi kilpailla ajokortin saatuaan. Kuvassa Team Haraldin Mikko Matintupa, Jyrki Mäntynen, Sami Mäntynen ja Eevi Juoperi. Lavetilla on itse Harald Hirmuinen.

Harald Hirmuisen moottori on 3 500-hevosvoimainen ja 18-litraiseksi porattu – eikä ole kiertokanki tullut kyljestä kurkkimaan.

Kun **Jyrki Mäntynen** kertoo kuorma-autonsa tehoulukemaksi 3 500 hevosvoimaa, kyse ei ole liioittelusta, vaan truck pulling-autosta. Ja truck pulling-kilpailuhan on se, jossa vedetään jarruvaunua, jonka kuormitus kasvaa matkan kasvaessa.

Mäntynen esittelee hurjaa vetojuhtaansa Harald Hirmuista Perhon näyttelyalueen viereisellä huoltoasemalla. Seuraavana päivän oli kauden viimeinen SM-kilpailu Kalajoella.

Mäntynen kertoo olevansa kyyjärveläinen maatalousyrittäjä.

– Ennen kuin jäin pyörittämään kotitilaa, ajoin töikseni vuosia. Lisäksi harrastin tractor pullingia 1990-luvulla. Sitten pidin 13 vuotta taukoa. Kun tekee kotona maatilan töitä traktorilla, kuorma-autojen kanssa touhuaminen alkoi tuntua traktoreita mielekkäämmältä harrastukselta, joten aloin rakentamaan kuorma-autoista pullingautoja, Mäntynen kertoo.

Koulutukseltaan Mäntynen kertoo olevansa maatalouskoneasentaja, minkä lisäksi työ on tekijäänsä neuvonut. Autoja ruuvaa myös poika

Sami

.

- Lisäksi sponsoreissa on paljon auto- ja metallialan ammattilaisia, joten ympärillä on hyvä porukka. Tuloksena on kuusi Suomen mestaruutta, Mäntynen kertoo.

KAKSI AHDINTA

Lavetin päällä oleva kilpa-ajokki osoittautuu vuosimalliltaan 1989 olevaksi, alun perin 16 litraiseksi Volvoksi. F16-Volvon Mäntynen kertoo ostaneensa Belgiasta.

– Se oli niin hyväkuntoinen, että sen olisi voinut entisöidä. Kaksi vuotta mietinkin, teenkö siitä pullingauton vai entisöinkö sen. Montaakaan osaa autosta ei enää löydy, mitä ei olisi koneistettu tai tehty uutta. Moottorista tehtiin 18-litrainen poraamalla ja laittamalla siihen mittaputket. Isoin ongelma on ollut sylinteriputkien kestävyys, mutta Amerikassa on harrastettu pullingia kauan ja sieltä löytyy timanttisimmat osat. Amerikan Einari tekee meille sylinteriputket, joita käytetään myös nitrodragstereissa, Mäntynen kertoo.

Vaikka vetokisa on koneelle melkoista rääkkiä, ainakaan vielä ei ole yksikään kiertokanki tullut kurkkimaan lohkon kyljestä, kuka kaasua painaa.

– Yksi kisa on jäänyt moottorihaaverin takia pois, mutta jos joku osa on vaihdettavissa, se on kuitenkin pieni murhe siihen verrattuna, jos koko moottori tuhoutuisi, Mäntynen toteaa.

Mäntynen kertoo Suomessa olevan kolme 18 litraista-pullinkiautoa, joista yksi on 18,5 litrainen. Mäntynen on tyytyväinen mahtimoottoriinsa, vaikka kaikkia kikkakakkosia koneen rakentamisen osalta ei olekaan vielä käytetty.

– Tilavuutta saisi iskua pidentämällä vielä puoli litraa lisää.

Auton vieressä oleva infotaulu kertoo Harald Hirmuisen hevosmääräksi 2 700 hevosvoimaa. Tieto on kuitenkin vanhentunut, sillä tauluun on tussilla korjattu turbon tiedoksi Twin turbo.

- Laitoimme tähän tuplaturbon, joka on Suomen ensimmäinen laatuaan. Kun saimme kaiken mitoitettua oikein, tupla-ahdin on pelannut hyvin. Harald Hirmuisen tehoja ei ole mitattu, mutta Hollannissa on vastaavanlaisen samoilla ahtimilla olevan auton teholumeksi mitattu 3500 hevosvoimaa, Mäntynen kertoo.

Leveisiin takarenkaisiin on pinnoitettu kolme kuorma-auton renkaan kivipintaa, jotka on vuoltu hokkirenkaiksi, jotta pito olisi mahdollisimman hyvä. Pulttirivi vanteitten ympärillä kertoo, että kyseessä on niin sanottu peadlogvanne, jossa renkaan reuna on puristettu vanteeseen niin, että se ei kovassa kiihdytyksessä pääse pyörittämään vanteella.

– Kisoissa ajetaan parin barin rengaspaineilla, Mäntynen kertoo.

Vaan millaista autolla on ajaa? Harjoitteletteko vetoja ollenkaan?

– Ei harjoitella. Ja onhan se kyyti joskus tunteikasta, kun auto keulii ja alas tullessa mikään ei joustu, koska autossa ei ole jousia. Kyllähän se vähän täräyttää, Mäntynen kertoo.

Kovilla kierroksilla ajamista, mustaa savua ja keulimista oli luvassa jo seuraavana päivänä. Toiveet Harald Hirmuisen kestämisestä ovat kuitenkin korkealla.

– Jos auto hajoaa tai sitä pitää alkaa sääliä kilpailussa, se on rakennettu liian heikoista osista, Mäntynen toteaa.

Osien kestävyyydestä puhuttaessa ilmenee, että on moottorissa kuitenkin yksi oleellinen osa, jota ei ole vaihdettu.

– Kampiakseli on alkuperäinen, Mäntynen kertoo.

Kalajoen vetokisoissa Harald Hirmuinen sijoittui kolmanneksi raskaammassa Race Trucks luokassa. Kauden loppupisteissä tuloksena oli hopeatila. Mestauuden vei kuljetusyrittäjä

Harri Maaninen

Mattilanperältä Harrikaaniallaan.



5 693 kilometriä ajettu Volvo FH16 on 22-vuotias.

6 000 KILOMETRIÄ AJETTU VOLVO KANTTILAMPPU

Jyrki Mäntynen oli tuonut Perhon rekkanäyttelyyn tuiki tavallisen näköisen kanttilamppuisen FH16-Volvon. Power Trucks Show:n peruja oleva lappu tuulilasilla kertoo vuosimallia 1994 olleen auton olleen esillä nostalgialuokassa.

Ajatus tavallisuudesta kokee kuitenkin kolhun, kun mittarilukemaksi lappuun on kirjoitettu 5 693 kilometriä. Kuka kumma on aikoinaan ostanut kuorma-auton ja ajanut sillä noin vähän?

– Auto on Kiirunan ammattikoulun entinen auto. Se on vielä alkuperäisessä maalissakin. Tämä on arvokkaimmillaan alkuperäisenä, joten tästä autosta ei tehty pullingautoa, Jyrki Mäntynen kertoo.

TRUCK PULLING SM-LOPPUTULOKSET 2026

Race Trucks 8 000 kg:

1. **Harri Maaninen**, Mattilanperä. Harrikaania | 120
2. **Jyrki / Sami Mäntynen**, Kyyjärvi. Harald Hirmuinen | 103
3. **Valtteri Rautiainen**, Kuopio. Pikku-Kaania 2.0 | 100
4. **Juho Koutonen**, Nivala. FlatHead | 94
5. **Pekka / Matti Herlevi**, Pekkakaania, Kälviä | 70
6. **Matti / Pekka Herlevi**, Volvo Titan, Kälviä | 24

Race Trucks 6 700 kg:

- | | |
|--|---|
| 1. Hanna Puikkonen/Jukka Laitamäki , Lievestuore. Pikku Harald 94 | 2. Emilia Rautiainen , Kuopio. Mikko-Kaania 91 |
|--|---|

[TILAA AJOLINJA](#) | [OSTA DIGILEHTI](#)