

Tuplakasetilla taivaanrantaan

Kirjoittanut Ajolinja
27.01.2021 00:00



Reilu 600 000 km ajettu.

Volvon perässä on HF Autohuollon valmistama perävaunu Elgin lavoilla. Volvon puikoissa on kuljettaja, joka on varmaan huomisen kuljetusyrittäjä. **Lassi Silèn** tankkaa Keimolan Nesteellä ajokkinsa. Sen vetäjä on Volvo FH540 vuodelta 2013.

- Viimeisiä vanhanmallisia. Isä halusi sellaisen, Lassi Silèn, 23. kertoo.

Isä

Pekka Silèn

oli kaukoviisas. Jos olisi hankittu ensimmäinen uuden FH4-sukupolven auto, alahuuli voisi olla mutrullaan. Nyt ei ole.

- Volvoksi on ihan hyvin pelannut, Lassi Silèn sanoo 608 000 kilometriä ajetusta työkalustaan.

Kolme kertaa on vaihdettu päästönhallintajärjestelmään NOx-anturi. Telin linjassaan pitävät V-tuet ovat myös vaihdettu.

Ja sitten tehtiin sellaisia takuuasioita, joista Lassi Silèn ei tiedä tarkemmin. Ne tapahtuivat silloin, kun isä Pekka Silen ajoi Volvolla aktiivisesti.

- Ykkönen ei meinannut mennä nopeasti päälle, joten loota avattiin. Perässä naksui joku, sekin avattiin.

Remontit on teetetty HF Autohuollossa Riihimäellä. Öljyt ja suodattimet Lassi Silèn vaihtaa itse hallilla.

- HF:ssä on isot varaosavarastot ja tutut asentajat, nuori Silèn kertoo.



HF Autohuollon rakentama perävaunu.

PEHMUSTETTU HYTTI Kun Volvo hankittiin, Lassi oli vielä koulun penkillä. Logistiikan opinnot suoriutuivat Riihimäen ammattioppilaitoksessa. Nuppikortin hän sai kesällä 2015, yhdistelmäkortin joulukuussa 2016. Armeijassa, Parolassa, Lassi oli autokuskina.

Swerockin soranajoon Harri Vepsän lukuun Kuljetusliike Silèn lähti vuonna 2017 ja silloin Lassi Silén tuli isän ja sedän perheyriytykseen töihin. Sitä ennen hän oli ajanut vieraalla ennen ja jälkeen armeijan - Teräskoneella Nurmijärvellä ja

Janne Ruposella

Hyvinkäällä.

Lassi Silén pitää luojan onnena, että Volvo on keppivaihteistolla.

- Tämän aikainen I-Shift olisi ilman ryömintää. Ja tässä on kaksilevykytkin ja sama vaihteisto kuin 16-litraisessa.

Keppilaatikon pienin vaihde ei ole yhtä pieni kuin Fullerissa, mutta isojen painojenkin kanssa pärjää. Näin Lassi tuumaa.

Mahdollinen seuraava Volvo on sitten pakko olla I-Shiftillä, sillä keppilaatikkoa ei enää saa. Mutta nyt on olemassa ryöminät, todella pienet pykälät.

Volvo on rautajousinen. Ja oli kova rytyyttäjä, kunnes hytti ”pehmustettiin” vaihtamalla siihen ilmajouset.

13-litrainen 540-heppainen riittää 76-tonnin aikanakin kasettiauto-Volvoon.

- 16-litraisista olen kuullut sen verran kauhutarinoita, ettemme sellaista tarvitse. Ja se vie enemmän polttoainetta. Yhtään enempää kuormaa en aja isolla koneella.

Silénin Volvo kiertää 80 km/h:ssa 1350.

- Se on hyvä välitys isoille painoille. Uusiin suositellaan vähän turhan harvoja välityksiä, Lassi Silén tuumaa. 76-tonnisenä Volvon kulutus on vaihdellut 44-52 l/100 km välillä. Haitari on iso, mutta niin on olosuhteissakin. On eri asia ajaa talvipinnoilla lyhyttä väliä kuin pitempää siivua kesäkelissä.



Lassi Silénin mielestä heidän seudullaan Volvolla on hyvä jälkimarkkinointi. HF Autohuollossa homma pelaa ja se on lähellä.

TUPLAKASETIN EDUT Volvolla lähdettiin betonisoran ajoon vuonna 2017, perään tuli viisiakselinen perävaunu. Sen valmisti ja varusteli HF Autohuolto. Lavat tuli Elgiltä.

- Tyytyväinen olen ollut, Lassi Silén kertoo.

Tuplakasetti ei ole soranajossa kovin suosittu. Mutta Kuljetusliike Silén vaikuttaa olevan eräs sen uskollisista käyttäjistä. - Tällä yhdistelmällä voi viedä kolmea laatua kerralla.

Yhdistelmällä ajetaan 90 % betonisoraa. Loppuhomma on sivuteiden sorastusta, jopa maanajoa kaupungissa.

Tuplakasettilava on matalampi kuin yhden kasetin perävaunun lava. Painoa tulee vetäjän päälle vähemmän ja painopiste on alempana, joka tekee maton vedosta vakaampaa. Kipin voi nostaa usein ylempään, koska tuplakasettilava ei viistä sähkölankojen korkeudella.

Tuplakasetilla taivaanrantaan

Kirjoittanut Ajolinja
27.01.2021 00:00

- Ja onhan matalat lavat helpommat pestä, Lassi Silèn muistuttaa.

Toki tuplakasettiyhdistelmän kippaus kestää pidempään kuin yhden käärylaatikon versiossa.

HF Autohuollon tekemään perävaunuun on valittu kolme paripyöräakselia ja kaksi yksikköpyöräistä. Nousevia ovat kolmas ja viimeinen akseli.

- Kakkosakseli saisi olla nouseva. Tai peräpää saisi jäädä vain etummaisen akselin varaan, Lassi Silèn tuumaa.

Akselinostoja tarvitaan siellä, jossa apumiehen jalkatilassa olevaa oksasahaakin. Ahtaissa oloissa.



Tauko ei katkea, kun autoa siirtää alle minuutin. Tässä on apuna siirtokello.

EI YLI-INVESTOINTEIHIN Volvon tilalle mietittiin jo uutta, mutta sitten tuli korona. - Päivä kerrallaan katsellaan. Turha stressata. Ei tälle yksittäinen ihminen voi mitään, Lassi Silèn tuumaa.

Tulevaisuus näyttää kuitenkin selkeältä.

- Olen ajatellut, että autohommat jatkuvat aikanaan omalla autolla. Vaikea lähteä vieraan hommiin, kun tätäkin on tehnyt kuin omaa hommaa. Ajatus on samansuuntainen kuin mitä on jo kotona opittu. - Ei lähdetä yli-investointeihin, Lassi Silèn toteaa.

Hän asuu omakotitalossa Lopella.

- En ole ollut koskaan vuokralla. Tyttöystävä on oppinut sora-autoilijan perustaidot.

Tuplakasetilla taivaanrantaan

Kirjoittanut Ajolinja
27.01.2021 00:00

- Hän osaa kasetoida ja ajaa siirtoajoa, Lassi Silèn sanoo.

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)