



Juha Järvisen kolmas tummansininen Scania.

Järvinen Transport ajaa murskeita pääkaupunkiseudulla vahvimmalla kuorma-autolla, Scania R770:llä. Se on tehty legendaarisen motiivimaalarin, Riikosen Simon uraa kunnioittaen.

Kuljetusyrittäjä

Juha Järvinen

on siirtynyt kokonaan maansiirtoon, kasettiautoiluun.

- Elämä oli vain sitä ulkomaanhommaa. Asun etelässä, työt olivat pohjoisessa, Järvinen kertoo ajourastaan Nordic Thermon leivissä.

Videolla Juha Järvinen ja Simo Riikonen kertovat motiivimaalauksesta.

Generation-Scanian, R580:sen vuodelta 2017, myytiin **Topi Niinimaille** eli Kuljetus Niinimaille viime vuoden lopulla. Kun auto oli uusi, siitä oli juttua Ajolinjassa.

Järvinen osti

Rauno Tarkkoselta

pari kesää sitten käytetyn kasettihadistelmän. Scania R730 on vuodelta 2015, Komen laitteilla. Se on 700 000 km ajettu ja on Swerockin ajossa, kuten on Järvinen Transportin upouusikin kasettihadistelmä.



Juha Järvinen asuu nykyisin Tuusulassa. Ajotyöt ovat pääkaupunkiseudulla.

SUOMEN ENSIMMÄISIÄ 770:siä
autokauppaa

Kun Järvinen väänsi uudesta Scaniasta

Pekka Punnan kanssa,
kauppakirjoihinkirjoitettiin alustaksi vanhan V8-tekniikan R730. Järvinen oli kuullut huhuja, että

uusi iso V8-malli olisi tulossa. Mutta eihän Punna siitä voinut puhua, vaikka olisi tiennytkin. Järvinen sanoi lopuksi, että ”katsokin, että saan sellaisen, jos se tulee”.

- Kun 770:nen oli syksyllä julkistettu, kaksi minuuttia myöhemmin soi puhelin. Siinä Punna sanoi, että sun autosi on sitten 770:nen, Juha Järvinen kertoo.

Se oli luonnollisesti ensimmäinen Länsi-Suomen Scania-piirin myymä 770:nen.

- Punna on sellainen myyjä, että häneen sanaan voi luottaa. Kaikkea ei ole pakko olla paperilla, Järvinen toteaa.

Pekka Punnan kyvyt ovat muutkin huomanneet. Nyt hän Scanian Länsi- ja Sisä- Suomen aluepäällikkö.

Scaniaan hankittiin huolto- ja korjaussopimuksen lisäksi kolmen vuoden jatkotakuu. Sen Järvinen kokee tarpeelliseksi, sillä SCR-päästönhallintalaitteet eivät ole vielä riittävän luotettavia.

Järvisen vanhan kasettihadistelmän piti mennä ensin vaihtoon, mutta kun Swerock tarjosi sillekin ajoa, tilanne muuttui. Swerock valmistaa ja myy jalostettuja kiviaineksia sekä valmisbetonia ympäri Suomen. Kiviainestoinnin juuret ovat Lemminkäisessä, jonka YIT osti vuonna 2018. Viime vuonna YIT myi päällystys- ja kiviainestoinnin Peab Industrille, jonka omistuksessa Swerock on.



Isoilla laatikoilla. Vetäjään mahtuu 21 kuutiota, karryyyn 25 kuutiota.

SCANIAN SUOSITUSTA TIUHEMPI PERÄ - 770:nen on luonteeltaan erilainen kuin 730:nen. Turbo on pieni tehoon nähden, kierroslukualue on kapea, Juha Järvinen sanoo

uudesta V8-mallistaan.

Voimaa toki on, onhan kyse maailman voimakkaimmasta sarjatuotantokuorma-autosta. Järvinen ei mielellään aja maantiellätuhannella kierroksella, koska hänen mielestään moottori ei tykkää siitä hyvää. Hän ajattelee siis maantieajon kierrosluvusta eri tavalla kuin Scania.

- Öljynpaine pitää moottorin hengissä. Vanhassa kasissa öljynpaine on yli neljä baria, tässä uudessa 3.9 bar, Järvinen kertoo.

Järvinen kertoo esimerkin elävästä elämästä. 730:nen pupuuttaa ylämäkeen matalilla kierroksilla täydessä vedossa. Sitten tulee alamäki, täydestä vedosta siirrytään ekorullaukseen. Silloin öljynpaineet laskevat salamannopeasti.

- 730:siin on tehty moottoriremontteja ja vapaarullauksia on kytketty pois, Järvinen kertoo.

Johtuuko 730:sen koneremontit juuri tästä? Toistakin syytä on eli syöpymät sylinterien vesitiloissa.

Järvinen otti Scaniaansa suositusta tiuhemman perän. 770:sen paras vääntö alkaa 1 000 r/min, matalavirtteisimmissä V8-malleilla vieläkin alemmaa (530 hv, 925 r/min). Järvisen 770:ssä kierroksia on 83 km/h:ssa 1 280, rajoitinta vasten 1 380 r/min.

Suosituksen mukaista aavikkoperää vastaan puhuu 770:ssä se, että vaihdelaatikko on vielä edellistä sukupolvea eli on vahvistettu GRS926. Kun neliakselisella kasettiautolla kuljettaa viisiakselisen päältä vedettyä kasettia työmaalle, vetäjässä on painoa reilu 50 tonnia eli 15 tonnia ylikuormaa. Silloin peruutettaessa pehmeään paikkaan pientä pakkia todellakin tarvitaan.

Jos 770:seen saisi muista V8-malleista tutun uuden sukupolven vaihteiston, silloin ei tarvitsi miettiä tiheämpää perää alapään välitysten kantilta. Uudessa laatikossahan on todella pieni ykkönen ja pakki.

Ajokilometrejä Järvisen Scaniaan oli kertynyt kesäkuun alkuun mennessä 13 000 km.

Polttoaineenkulutus on ollut 52 l/100 km. Kun auto hioutuu, Järvinen uskoo 50 litran rajan alitukseen. Yhdistelmällä ajetaan vain murskejakeita pääkaupunkiseudulle - monesti Koskenkylästä 80 kilometrin takaa, välillä lähempää.

- Ureaa menee 8-9 % polttoaineenkulutuksesta, Järvinen kertoo.

Kun ei ole EGR-pakokaasunkierrätystä, päästönhallinnassa AdBlue-ruiskutusta tarvitaan enemmän.



Mallilogo takaseinällä.

KOOKKAAT LAVAT Päällirakenne ja perävaunu tuli Komelta. Tismalleen samanlaisiin Järvinen oli tottunut Tarkkoselta hankitussa yhdistelmässä. Kyse on perinteisistä lavoista, tuotemerkiltään Kome Hybridi. Tarjolla olisi ollut myös uuden sukupolven Kome Smart lavat. Se on vahvempaa terästä ja silloin voitaisiin käyttää ohuempia ainevahvuuksia. Tässä on tuotantotekniikkaakin uudistettu. Järvinen halusi tukeutua koeteltuihin ratkaisuihin, joista kuuluu pelkkää hyvää.

Vetoauto R770 painaa 15 400 kg eli 300 kg enemmän kuin R730. Lavat ovat samanlaiset, mutta uudessa autossa on enemmän "humpuukia".

- Kyllä murskejunassa pitää olla kantavuutta 50 tonnia, Järvinen sanoo.

Lavapohjat ovat uudessa ja vanhassa yhdistelmässä viittä millia, laidat neljää. R730:sella on ajettu yli 700 000 kilometriä ja jopa kahdeksan kuorma päivässä. Kärryn laatikko pitäisi pellittää takaosasta.

- Ei muuta kuin rälläkkä ja Kemppi laulamaan, autoilija sanoo.

Uuden auton lavat ovat kookkaat. Vetäjään menee 21 kuutiota, karryyn 25 kuutiota.

- Joka lajiketta saa kyytiin täysi määrä. Ei tarvitse änkeä, saa nopeasti kyytiin.

Varjopuolena on, että laitakorkeus huitelee neljässä metrissä. Lastaajalta vaaditaan tarkkuutta, onneksi pyöräkoneet eivät ole murskeasemilla pieniä.

Jos välillä oltaisiin nupilla maansiirtotöissä, silloin vetoauto olisi viisiakselinen. Työmaalla vaaditaan monesti ketteryyttä, joten takaohjaava tridem on paikallaan.



Kojetaulua on maalattu hillitysti reunoilta.

RIIKOSEN JA MYLLYMÄEN YHTEISTYÖTÄ

Järvisen kaikki uutena hankitut kolme

Scaniaa noudattavat tummansinistä perusväriä.

Simo Riikosen

kuvittama Eagles-Scania kaappiauto voitti Ajolinjan Ärjykisan vuonna 2010. Generation-Scania vuodelta 2017 oli myös rakennettu.

Uudessa autossa on mukana motiivimaalauksen grand old man Simo Riikonen, mutta tällä kerta kuvissa.

- Halusin kunnioittaa Riikosen pitkää uraa. Saatiin hänet vielä kerran mukaan projektiin, Juha Järvinen toteaa.

Riikonen valitsi arkistostaan omakuvat, jotka

Nina Myllymäki

Design Simo

Kirjoittanut Ajolinja
25.08.2021 00:00

maalasi hytin kylkiin. Ulkopuolelle on maalattu myös teksti, jotka kertovat Riikosen tuhansista töistä. Ja isolla lukee humoristisesti: "Simo, älä piirrä autoihin!"

- Maalauksessa oli mukana Simon silmät ja Ninan kädet, Järvinen kertoo.

Yhteyttä maalarit pitivät Whatsappin videopuheluilla ja kuvaviesteillä. Koko kustomointi-Suomi odotti lopputulosta hengitystä haukkoen. Kyllä kuvat ihan Riikoselta näyttävät, vaikka epäilijöitä varmaan riitti.

- Taisi olla Ninan haastavin työ, kuljetusyrittäjä arvioi.

Lavoihin ei kuitenkaan motiivikuvia maalattu.

- Tulee kiveniskuja, joutuisi korjailemaan, en siihen ole aikaa. Halusin käytännöllisen auton, Järvinen toteaa.



Sisustuksen teki Paulamäkicustoms.

TUNNETUT JA TUTUT RAKENTAJAT Uuden yhdistelmän perusmaalauksen on tehnyt Veljekset Antin Auto Seinäjoelta Standoxin maaleilla. Vain apurunko tuli maalattuna Komelta. Esimerkiksi lavat hiekkapuhallettiin. Auto olikin 2,5 kuukautta Seinäjoella.

- Auto purettiin atomeihin. Olin itse mukana Seinäjoella kasaamassa kärryä ja muutenkin varustelemassa yhdistelmää. Kun tulin kotiin, nukuin varmaan neljä päivää, Järvinen kertoo.

Vetäjän vaativan lokasuojien asennustyön hoiti

Sami Finnilä

F-Huollosta (kuljetusliike Veljekset Finnilän korjaamo). Alcoan alumiinivanteet toimitti Milcoa.

Pystyputket ja valorauta tulivat tutusta paikkaa eli Custom Partsilta. Pystyputken takia 6,5-metristä lavaa piti siirtää taaksepäin 20 senttiä.

Järvisen poika 11-vuotias

Konsta Järvinen

oli mukana sisustuksen suunnittelussa. Siihen hän oli saanut kokemusta Eurotruck Simulator 2 tietokonepelissä, jossa ennen ajamista kuorma-auto varustellaan.

Sisustuksen on tehnyt Paulamäkicustoms Vöyristä. Se on Järvisen mielestä Suomen ykkönen.

Toni Hahka

on pikkutarkka. Paljon kului työtunteja, Järvinen tuumaa.



Järvisen vinkki-Scaniat. Muita ei ole tarvinnut harkita. Sisustuksesta tehtiin hillitty. Kojetaulussa on samaa vaalean ruskeaa sävyä kuin nappanahkassa. Sisävärit toimitti Ykkösväri. Katkaisimia ei ole maalattu, koska maali kuluu helposti pois.

Scanian varustelukeskus Hämeenlinnassa toimi ammattitaitoisesti. Täysilmajousisen yhdistelmän vetoautossa on neljä ohjelmoitua ajoasentoa. Kojetaulussa on siistissä rivissä päällirakennetoimintojen nappulat Scanian omin symbolein eli eivät ole kotikutoisia tarratekstein.

Kortetmaa Sound Systems toimitti äänentoistolaitteet. Paulamäkicustomsin **Sebastian**

Nyqvist

teki bassokotelon.

Valaistusasioissa Järvinen kääntyi Turun Thermohuollon puoleen. Katolla on Seekerin lisävalot, joiden määrä tuplaantui alkuperäisestä suunnitelmasta. Lisälaitteiden ja lisävalojen sähköasennukset teki Savon Raskashuolto,

Mikko Rautiainen

- Tätä autoa ei ole viritetty, koska luotettavuus ratkaisee enemmän kuin miten kovaa mäet mennään ylös. Eagles-Scania oli viritetty ja koko ajan sai pelätä, meneekö kone paskaksi mäessä vai ei, Järvinen tuumaa.

Ajatuksena rakentelussa oli, että mahdollisimman moni euro jäisi Suomeen - suuri osa jäikin Pohjanmaalle. Vain auton alusta on jouduttu hankkimaan Ruotsista.



Nina Myllymäki oli otettu, kun sai motiivimaalata Simo Riikosen kuvia. (Kuvälähde: Nina Myllymäki.)

NINA MYLLYMÄKI: TÄMÄ OLI VIIMEINEN MOTIIVIMAALAUKSENI

Nina Myllymäki Kauhajoen Pöntäneeltä aloitti motiivimaalauksen vuonna 2004. Ensimmäinen suuri tunnustus tuli vuonna 2007, jolloin hänen kuvittama Pink Panther, Sea Container Servicen Scania, voitti Ajolinjan Ärjykisan.

- SCS:lle olen maalannut neljä autoa, Myllymäki muistelee. Sama verran hän on kuvittanut Syväjärven Kuljetukselle Korteesjärvelle. Pari autoa on tullut tehtyä

Mika Laaksolle

Alahärmään.

Visa Valkoselle

yksi Ylihärmään. Eikä tässä ole tietenkään kaikki.

Vuonna 2011 Myllymäki sai aivoverenvuodon. Silloin näytti todella pahalta.

- Sokeuduin 1,5 vuodeksi, motiivimaalari muistelee.

Silloin hänet nähtiin rekkanäyttelyissä pyörätuolissa. Myllymäki teki jopa hautaustestamentin, että hänen hautajaisletka kirkkoon koostuu sitten motiivimaalaamistaan autoista. Mutta vielä ei ollut poislähdön aika, tapahtui toipuminen.

Vuonna 2014 Myllymäki teki ensimmäisen maalaustyön sairastumisen jälkeen. Se oli lintuaiheinen maalaus SCS:lle. Mutta Myllymäki oli huomannut rekkamaalauksessa, että sairaus on jättänyt jäljet.

- Neljä tuntia pystyy tekemään, sitten ei enää jaksa. Se on liian vähän, kun rekat ovat isoja töitä. Lisäksi sisuskalut hajosivat sairastumisessa, Myllymäki kertoo.

Maksa ei enää suodata kunnolla voimakkaita kemikaaleja. Siksi esimerkiksi lakkaus ei onnistu. Niinpä Nina Myllymäki päätti, että motiivimaalaus saa jäädä. Hän on keskittynyt tuointiin ja sitä hommaa riittää.

Mutta vielä kerran hän halusi motiivimaalata, kun tarjoutui mahdollisuus osallistua suuren idolinsa ja ystävänsä Simo Riikosen uraa kunnioittavaan kuorma-automaalaukseen.

- Simolla on suuri paikka sydämessä, Myllymäki kertoo.

Kuljetusyrittäjä Juha Järvinen tiesi Simon ja Ninan ystävyuden. Siksi ei ollut epäselvyyttä, kuka Scaniaan maalaisi Riikosen kuvia.

- Sain olla kuin kuningatar, Myllymäki toteaa.

Auto tuotiin Myllymäen kotihalliin Antin Autosta maalausvalmiina, hiottuna ja suojattuna. Häntä ei liikaa rasi, kun tiedettiin kehon rajoitukset. Ei tyrkytetty suuren motiivikuvamäärän maalausurakkaa ja osa alkuperäisistä ehdotuksista jätettiin pois. Maalaus kävi muutenkin Myllymäelle, sillä Järvisen Scaniaat ovat aina olleet hillittyjä ilman hengästyttävää kuvamäärää.

- Simo halusi ehdottomasti, että auton kylkeen maalataan Kultainen Ruisku, Myllymäki kertoo.

Riikonen voitti Kultaisen Ruiskun voittaessaan saksalaisen Glasurit-maalitehtaan motiivimaalaukisan.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: Tuomas Hartikainen, Jouni Hievanen ja Juha Järvinen

[TILAA AJOLINJA!](#)