

6-akselinen paripyöräkärry. Yhdistelmän pituus oli yli 25.25 m, jonka kertoo Pitkä-kyltti.

I. Laurell tunnetaan kestävistä hakekoreistaan. Heidän hallissa valmistuu muutaman työntekijän voimin yllättävän paljon hakekoreja ja -kärryjä, jokunen sorapuolellekin. Tuotteilla on uskollinen käyttäjäkunta. Kun tulee Urjalaan Levonahontie 32:n hallin pihaan, mikään kyltti hallin seinässä ei ole kertomassa, mitä täällä tehdään - vai tehdäänkö mitään. Kaksi henkilöautoa on pihalla. Matalassa toimistosiivessä haukkuu koira, ei siellä ketään muuta ole. Jos ei tunne I. Laurell Oy:n yrittäjäkaksikkoa
Reijo Laurellia
ja
Markku Laurellia
, heitä ei pysty päättelemään tuotantohallissakaan. Siellä on neljä miestä työhaalareissa metallityössä. Viideskin on, mutta hän oli Ajolinjan vieraillessa sairauslomalla.

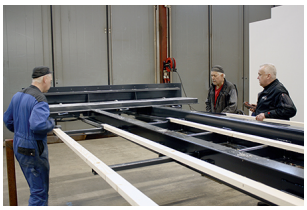


Reijo Laurell, nyt poraamassa.

HAMMASVÄLITYSTÄ, MUOVIPOHJAA Reijo Laurell poraa reikiä runkopalkkiin muovipohjaelementin kiinnitystä varten. Väliin tulee vielä kiinnitysmassaa.

Turvekärryjen pohjaan tuli ensimmäisenä vähäkitkainen muovilevy, joka syrjäytti filmivanerin. Muovilevystä tuntee jo kädellä, että irtotavara liikkuu liukkaasti pihalle. Tämä on mahdollistanut hydrauliikan purkupaineiden pienentämisen. Ja muovi kestää Reijo Laurellin mukaan hyvin kulutusta.

Rungon perässä on kiinni Peuralan Konepajan valmistama hammaspyörävaihde, joka on Laurellin tunnettujen hake- ja turvekorien purkulaitteiden sielu. Monet muutkin valmistajat ovat siirtyneet ketjuvälityksestä hammaspyöriin.



Runkopalkkien ulkopuolella kulkee puurimaparit. Niiden päällä liikkuvat purkuketjut.
Tunnetut hakekorivalmistajat luetaan Suomessa yhden käden sormilla.

- Näihin olemme keskittyneet, Reijo Laurell sanoo.

- Soralavan tekijöitä piisaa. Tehtiin lavoja joskus enemmänkin, hän jatkaa.



Wickströmille on menossa uusi kori, kunhan saataisiin vain Scanian alle. Korona pysäytti autotuotantoa, alustatoimitukset ovat myöhässä.

Muuta ei tehdä. Ajolinjan toimittaja nostaa puheeksi vaihtolavat, joita saa markkinoilta jopa parilla tonnilla. - Raaka-aineetkin maksavat jo tuon verran, Laurell naurahtaa.



- Täällä on reipas työtahti, kertoo 13 vuotta Laurellilla ollut Jukka Närvänen. Nyt hän kasaa hakekorin etuseinää.

KOKOONPANOA Laurellin pajalta valmistuu vuodessa 10 - 12 yhdistelmää. Ajolinjalle on muutama päällirakennealan toimija kertonut, että he ihmettelevät, kuinka paljon Laurellilta tulee ulos tavaraa henkilökunnan määrään nähden.

Täällä hitsataan runkopalkit, muut osat tulevat ulkoa. Ei tällä tuotantomäärällä kannata koneita hankkia. Olemme keskittyneet mahdollisimman tehokkaaseen kokoonpanoon, Reijo Laurell sanoo.

Eurocon toimittaa seinäelementit, jotka ovat Laurellin mukaan siistiä ja mittatarkkaa. Teräs

tulee Tibnorilta, joka on SSAB:n jakelukanava.



Laurellin pajalta lähti liikenteeseen 6-akselinen yksikköpyöräkärry.

LISÄÄ PITUUTTA Vuosien myötä sitkeämpien teräslaatujen myötä ainevahvuutta on voitu pienentää. Toisaalta suurentuneet painot ja pitemmät akselivälit ovat vaativat aikaisempaa lujempia rakenteita. Siksi painovertailu vanhaan on hankalaa.

Vuosien varrella rakenteet ovat tietysti hioutuneet, joskus yrityksen ja erehdyksen kautta.

Ennen korin kulmissa oli kolme profiilia. Nyt on yksi, joissa on paikat myös sähköjohdoille.



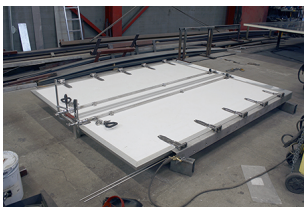
Ensimmäinen Peuralan Konepajan hammaspyörävälitys laitettiin Tarkkalan Kuljetukselle menneeseen kalustoon vuonna 1993. Kuvassa Markku Laurell.

Laurellin korit kestävät useamman kuorma-autoalustan iän. Laurellin hakekoreja käyttävät Tarkkalan Kuljetus, Kuljetusliike Wickström, Sistosen Kuljetus, Raimo Tuomainen, Ylijoen Kuljetus ja monta muuta. Merkittävänä virstanpylväänä voi pitää Euroopan suurimman hakeyhdistelmän valmistus. 100-tonninen 34-metrinen kahden puoliperävaunun hakejuna meni Kalevi Huhtalalle Poriin. Pituudeltaan samaa luokkaa on Wickströmille mennyt 84-tonninen. Uusien mittojen myötä hakekärryjen pituus on kasvanut 14,5 metriin. Sellaisen saa tehtyä vielä kiinteillä akseleilla. Moto-Ollille tehtiin 15,5-metrinen 6-akselinen paripyöräkärry rankahakkeen ajoon.



Ajardoksen myymään letkukasettiin tulee Laurellin soralava.

Purkulaitteet saa käyntiin korien takakulmista vivulla tai asiakkaan niin halutessa radio-ohjaimella. - Joissain purkupaikoissa ei saa tulla ulos autosta, Reijo Laurell kertoo.



Takaovipaketti alkaa olla valmis.

SEPPÄ-MANU ALOITTI 55 ikävuoden ylittänyt veljesduetto Reijo ja Markku Laurell on ollut tuotantohallissa töissä päivittäin yli 35 vuotta. Teknillisessä koulussa Forssassa opittiin teoreettista pohjaa. Oikeastaan hitsaamassa oltiin jo 12-vuotiaana, kesätöissä.

Yrittäjäveljesten isoisä
Mauno Laurell
, ”Seppä-Manu”, teki jo kuljetuskalustoa, rekiä ja rattaita. Kuorma-autokaluston valmistus alkoi vuonna 1959 isä
Ilmari Laurellin
toimesta. Hänen nimestään on johdettu yritysnimi I.Laurell Oy.



Yrittäjät, Reijo ja Markku.

Levonahontiellä on toimittu vuodesta 1987. Loppuvarusteluhalli tehtiin tuotantotilojen kylkeen vuonna 2016. Ja kun Laurellin veljesten työpäivä hallissa on ohi, sitten on vuorossa teoreettisempi osuus. Paperityöt ja suunnittelu hoidetaan iltaisin ja viikonloppuisin.



- Älä kuvaa ota mun sotkuisesta pakista, Jorma Niemi nauraa.

PORUKAN JUNIORI

- Olen porukan nuorin, kertoo 56-vuotias **Jorma Niemi**.

Niemi on ollut Laurellien leivissä 33 vuotta. - Onhan tämä kasvanut. Aluksi oli pienempää.

Alkuaikoina tehtiin varastoon valmiita soralavoja Sisulle. - Nyt lavat ovat erilaisia, jokaiselle on omat mitat. Enää ei soralavoja tehdä paljoa, Niemi arvioi.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: Jouni Hievanen ja Laurell

TILAA AJOLINJA!