



Scania 142H vm. 1982 perässä Siimet Oy:n vuonna 1964 valmistama lavettiperävaunu. Yhdistelmä on entisöity viisi vuotta sitten ja mustaharmaalla värityksellä pyrittiin hillittyyn tyyliin.

Kyllä entisöidyssäkin autossa voi olla pystyputket, kunhan ne ovat aikakautensa mukaisia. Kauppilan nokkamalli on entisöity todella tarkasti, tekniikka käyty kokonaan läpi.

Jalasjärveläinen raskaan kaluston autohajottamoyrittäjä **Jari Kauppila** antoi purkuun ostetulle Scania T142H kuorma-autolle uuden elämän. Hän katseli purkujonossa ollutta entistä vuoden 1982-mallista betoniautoa ja havaitsi tuplarunkoisen kakkossarjalaisen olevan Scaniaksi harvinaisen ruosteeton.

Kauppilalla virisi ajatus, että Scaniaa ei kannata vielä purkaa, tästä saadaan kunnostamalla yrityksellemme KAH-Trucks Oy:lle lavettiveturi. Lisämotiivina kunnostukselle oli nostalgia. Kauppilan isä **Toivo Kauppila** hankki purkaamoyritykselle vuonna 1982 uuden samanlaisen Scania 142-mallin, tosin bulldog-keulalla.

Nokka-Scanialle tehtiin perusteellinen entisöinti ja sen jälkeen museokatsastus. Viisi vuotta sitten valmistunut entisöinti on tehty todella laadukkaasti. Scania on vieläkin kuin pakasta vedetty, missään ei näy ruostetta tai öljyvuoja.



Raskaan kaluston autopurkaamo KAH-Trucks Oy:n Jari Kauppilan lavettiyhdistelmän entisöinti tehtiin huolella. Erimerkiksi takavalojen kiinnitysrungot on tehty uudesta pellistä alkuperäisen mallin mukaisesti.

INNALAN LAATUTYÖTÄ

Kauppilan Scanian entisöinnin teki jo joukostamme poistunut **Kimmo Innala** Hämeenlinnasta. Entisöinti eteni normaalin kaavan mukaisesti.

Ensin Scania purettiin osiin, runko sekä ohjaamo hiekkapuhallettiin, korjattiin ruostevauriot ja maalattiin. Ruostevaurioituneet osat uusittiin kokonaan, jos se vain oli mahdollista. Esimerkiksi takavaloilte tehtiin suorasta pellistä taivutteleamalla uudet täsmälleen alkuperäisten mukaiset kiinnitysrungot.

Moottori purettiin osiksi sekä peruskorjattiin. Samoin tehtiin myös vaihteistolle, vetopyörästölle, jarruille ja muillekin mekaanisille komponenteille.

Innala oli entisöintityössä perfektionisti. Jokainen maalaamaton ruosteinen pultti ja mutteri uusittiin. Tuumakierteisen korvaamista millikierteisellä hän ei hyväksynyt, vaikka se olisi ollut teknisesti mahdollista. Ohjaamon sisustus uusittiin myös alkuperäisen mukaiseksi.



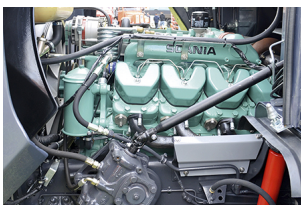
Makuutilalla varustetusta ohjaamostakaan ei puutu muuta kuin uuden auton muovisuojat penkeissä ja verhoiluissa.

HILLITTY ULKONÄKÖ PYSTYPUTKILLA

Moni Scaniaa katseleva on ihmetellyt, että miten museoautossa voi olla pakoputkina ei-alkuperäiset pystyputket.

- Kyllä voi olla ja muitakin lisävarusteita, mutta ne pitää olla auton aikakauden mukaisia, silloin ne täyttävät museoauton vaatimukset, Jari Kauppila toteaa.

Kauppilan Scaniassa on myös 80-luvulta tuttu LA-puhelin sekä muitakin sen aikakauden varustelua, kuten V8-ojakepit. Scanian ulkonäön tyylin Kauppila halusi olevan hillitty, sitä edustaa erityisesti harmaa/musta maalaus yhdistettynä ohjaamon mustavalkoisiin raitoihin.



Innalan Kimmon työn laatu näkyy myös moottoritilassa. Viiden vuoden käytön jälkeen edes pakosarjat eivät ole ruosteessa.

RASKAS LAVETTIYHDISTELMÄ

Alusta asti oli selvää, että autosta tulee yhdistelmäpainoltaan 48-tonninen lavettiveturi.

Päälrakenteeksi asennettiin käytetty Siimetin valmistama raskaalle kuormalle tarkoitettu isotappinen vetopöytä. Vetopöydän alle tuli korokerunko ja ohjaamon takaseinään kiinnitysrunko perävaunun sähkö- ja ilmaliittimille.

Koska lavettiperävaunu on vetoautoa leveämpi, niin auton etupuskurissa on lisä-äärivalot. Auton tyyliin sopiva Siimet Oy:n vuonna 1964 valmistama keltainen lavettiperävaunu on myös entisöity ja museokatsastettu.

Purkuauton uusi elämä

Kirjoittanut Ajolinja
15.11.2023 00:00

Teksti ja kuvat: Ari Jääskeläinen

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