



Hyvärisiä on kolme sukupolvea työelämässä. Mika, Saku, Reijo ja Jarmo Hyvärinen. Neljäs sukupolvi, Sakun poika Otto, vasta harjoittelee alaa. Keskellä on kuljettaja Emmi Vaikonpää.

Neljä sukupolvea Hyvärisiä. Neljästä puuautosta kaksi on MANnia. Eikä valinta ole kaduttanut. Piippolalaisen Hyvärisen Puukuljetus Oy:n tallilla istutaan hetki mietintämyssy syvällä päässä. Mietinnässä on, montako MAN:ia Suomessa on puunajossa.

- Olisikohan kymmenkunta. Täälläpäin nmuilla ei ole kuin yksi, tulee viimein valistunut arvaus.

Hyvärisillä MAN-autoja on kaksi. Kummallakin on taitettu taivalta jo 400 000 kilometriä.

- Eikä ole oltu autoihin pettyneitä, yrityksen vanha isäntä

Reijo Hyvärinen
vakuuttaa.

Kun Reijo Hyvärinen näin sanoo, se on uskottava. Reijo kun ei ole eilisen teeren poika, mitä puunajoon tulee. Reijon isä

Paavo

Hyvärinen

aloitti puunajon jo sodan jälkimainingeissa vuonna 1948 yhdessä isänsä

Valteri Hyvärisen

kanssa. Silloin ajettiin keltanokka-Fordilla ja ”sitikalla”.

Sittemmin talo profiloitui vahvasti Volvo-taloksi. Volvon valta-asema Hyväristen pihassa mureni vuonna 2017, kun veljeksiin iski keskivaikea merkinvaihtokuume. Talon neljästä Volvosta kaksi vaihtui saksalaismerkkiin.

- Pojat halusivat MANneja, Reijo selventää ja heittää vastapallon pojilleen.

- MAN-myyjä teki hyvän tarjouksen. Ostopäätökseen vaikutti muun muassa hinta sekä saatavilla oleva voimansiirron lisäturva. Toinen autoista oli valmiiksi rakennettu esittelyauto, jonka sai suoraan ajoon. Toisen auton sai tehtaalta kuukaudessa. Päällirakenteet teetätimme Alucarilla, pojat

Mika Hyvärinen

ja

Jarmo

Hyvärinen

n jatkavat.

Autoiksi valikoituivat 560- ja 580-hevosvoimaiset TGX-mallit. Tarjolla olisi ollut myös 640-heppaisia.

- Turhapa tänne tasaisille maille olisi ollut tehokkaimpia ottaa. Kun pyöräyttää tästä 200 kilometrin säteen ympäriinsä, sillä alueella liikutaan, kertovat veljekset Mika, Jarmo ja

Saku Hyvärinen

.

Ympyrän laitamilla ovat Äänekosken ja Kemin tehtaat. Joskus nokka osoittaa myös Pietarsaaren suuntaan.

VAKAATA MENOA

Joittenkin mielestä länsimaisen sivistyksen kulminaatiopiste on Volvo. Joittenkin mielestä se on Scania tai joku muu. Hyväriset eivät moiti valtamerkkejä, mutta parin vuoden kokemus on osoittanut, että puuta ajettaessa myös MAN:issa jengat ovat kohdillaan.

- MAN on hyvä ajaa ja tuntuu vakaammalta kuin Volvo. Se johtuu ehkä siitä, että MANnissa ilmapussit ovat leveämmällä kuin Volvossa, Mika Hyvärinen sanoo. Hyvärisen autoissa on takapää ilmalla ja etuakseli rautajousilla. Se on tyypillisin jousitus suurten autotehtaiden tuotteita.

- AdBlueta tämä vie vähemmän kuin Volvo, sellaiset 13 litraa tuhannella kilometrillä. Polttoaineen kulutus tosin on vähän isompi kuin 540-hevosvoiman Volvolla. Ero ei kuitenkaan ole iso, jos laskee yhteen AdBluen ja polttoaineen kulutuksen, Mika Hyvärinen kiittelee työkaluaan.

AdBluen kulutus on siis vain 1,3 % polttoaineenkulutuksesta. Tyypillinen Euro 6 ajan lukema on 4 -5 %.

Velipoika Jarmo Hyvärinen puolestaan kertoo, että 560-hevosvoimaisella keskikulutus liikkuu 48 litran tuntumassa.

- Me tehdään paljon siirtoajoa ja lastausta. Ja riippuahan se kulutus perävaunustakin. Se kun vaihtuu siirtoajoa ajettaessa. Jotkut perävaunut rullaavat herkemmin, Jarmo Hyvärinen mainitsee.

Eikä pluspisteitten ropiseminen siihen lopu.

- Laatikko on riittävän nopea. Ryömintävaihdetta ei ole, mutta on tuolla aina liikkeelle päästy. Hidastin siinä on tehokas, 6-asentoinen. Ei paljon parane liukkaalla pitää täysillä, menevät vetopyörät lukkoon. Jalkajarruilla jarrutellaan kaljamalla. Vielä tosin ei ole tarvinnut jarrupaloja nvaihdella, Jarmo Hyvärinen toteaa. Jotta juttu ei menisi aivan mainokseksi, kai MAN-autoista joitakin valuvikoja löytyy?

- Kaikissa autoissa ja merkeissähän niitä vikoja on. Niin tässäkin. Herjasihan tuo ensimmäisillä pakkasilla SCR-vikaa. Toisesta autosta hävisi vedot, mutta syytä ei tiedetä, miksi. Tuntuu, että se kiihtyy vain alamäkeen. Taka-akselin ohjaustakin herjailee, mutta syynä lienee se, että siihen ei saatu alkuperäisiä osia. Kilometreihin nähden vikoja on kuitenkin ollut vähän, veljekset kertovat.

Vioista päästään huteraa aasinsiltaa myöten MAN-merkin jälkimarkkinointiasioihin.

-Meillä huoltoväli määräytyy pitkälti käyttötuntien mukaan, kun lastausta on paljon. Kilometreissä se on noin 40 000, Saku Hyvärinen kertoo.

- Veikkaan, että Suomessa moni vierastaa MANia huoltoverkoston harvuuden takia, Hyvärinen jatkaa.

Hyvärisen autot huolletaan Raskoneella Oulussa, Hartikaisella Kajaanissa tai Iisalmessa. Maahantuojan oma huolto on vain Espoossa.



Hyvärisen Puunkuljetuksella on neljä autoa, joista kaksi on MAN-merkkiä. - Jos pelaavat näin hyvin, ehkä ostetaan MANeja jatkossakin, Hyväriset kertovat. Vanha isäntä Reijo täytti alkuvuodesta 70 vuotta.

ILMAA KUORMISSA Hyvärisen MAN:it ovat 68- ja 76-tonnisia, kuten Volvotkin. Muutama vuosi sitten tapahtunut maksimipainojen muutos ei Hyväristen mukaan ole tuonut särkeä pyötyä sen enemmän kuin ennenkään, jos ei vähempäkään. Osasyinä ovat ne vanhat tutut eli kalliimmat kalustoinvestoinnit ja suuremmat rengas- sekä polttoainekulut. Muitakin syitä löytyy. - Me ajamme paljon kevyttä puuta, mikä syö tulosta. Kevyttä puuta ajettaessa seitsemän akselinen yhdistelmä olisi taloudellisin ratkaisu. Kun ennen ajoimme koivua kolmemetrisenä, siitä sai paremmin painoa. Nyt sitä ajetaan ainakin tällä alueella viisimetrinenä rankana. Kuormaa ei tahdo saada tiiviiksi, vaan ilmaa tahtoo jäädä väliin, etenkin jos koivut ovat kieroja. Painoa ei saa niin paljon kuin haluaisimme, Jarmo Hyvärinen toteaa.

Mika Hyvärinen komppaa veljeään.

- Paras puun mitta olisi kolme metriä. Nyt etenkään vetäjään ei tahdo ikinä saada täyttä painoa. Yhdistelmään saisi ottaa 55 tonnia hyötykuormaa, mutta nyt ajetaan noin 42 tonnin kuormilla. Nykyään kun puhutaan paljon ekologisuudesta ja hiilijalanjäljistä, kolmemetrinenä ajaminen olisi siinäkin mielessä hyödyllisempää, Mika Hyvärinen toteaa.

HEITETTY

HEITOT

Tarinat on tarinoitu ja illan pimetessä ohjelmassa on vielä yhden kuorman hakeminen. Vanha isäntä Reijo mainitsee jättäneensä ajohommat jo kymmenen vuotta sitten. Yhtenä syynä on se, että oikea olkapää muistuttaa turhankin usein olemassa olostaan. Ketjuja kun on tullut heitettyä kuorman yli pikkupojasta lähtien.

- Se olisi taitolaji, jos osaisi heittää vasemmallakin kädellä. Vaikka on meillä noissa autoissa nykyään nuo invakoukut, niin enää ei tarvitsisi heitellä, Reijo Hyvärinen vitsailee tarkoittaen sidontaketjujen päässä olevia muovikoukkuja, joiden avulla ketju nostetaan kouralla kuorman yli.

Pikkupojasta isänsä mukana ajossa ollut Mika Hyvärinen tunnustaa huomanneensa omassa kropassaan samoja oireita, vaikka mittarissa on ikää alle 50 vuotta.

- Ei tahdo enää olkapäät kestää minullakaan. Ketjujen heittely on jättänyt jälkensä, Mika Hyvärinen kertoo.

Vaikka sidontaketjuja ei enää tarvitse heitellä kuorman päälle, pyöränketjuille on löytynyt käyttöä. Siitä ovat vaihtelevat kelit pitäneet huolta.

- Ketjut eivät ole päässet ruostumaan koukkuihinsa, veljekset toteavat.

Teksti ja kuvat: Riitta Airaksinen

[TILAA AJOLINJA!](#)