



ADR-kyltit kertovat, että kyydissä kulkee bensiiniä.

Suomessa on Euroopan suurimmat kokonaispainot – mutta ei ADR-kuljetuksissa.

Ajolinjan lukija toimitti kaksi mielenkiintoista kuvaa Simeonin 9-akselisesta säiliöyhdistelmästä, joka on Suomen kilvissä. Erikoisuus on perävaunussa, joka on viisiakselinen. Suomessahan päästään ADR-yhdistelmän 68 tonnin enimmäiskokonaispainoon neliakselisella yksikköpyöräperävaunulla.

Eli miksi kärryssä on akseleita kuin tuhatjalkaisella ja suurin osa vielä paripyörillä?

- Yhdistelmä menee Ruotsiin, Simeonin kalustopäällikkö

Olli Haapanen

kertoo.

Länsinaapurissa yhdistelmän kokonaispaino on 74 tonnia ja sitä ei ole rajoitettu ADR-kuljetuksissa kuten Suomessa. Neliakselinen vetäjä on Ruotsissa maksimissaan 32-tonninen, kun Suomessa se voi olla 35 tonnia. Viisiakselisten perävaunujen enimmäispainot ovat molemmissa maissa samat eli 42 tonnia.

Ruotsissa on kyllä sellainen rajoitus, että 74-tonnisuus on käytössä vain osassa tieverkkoa.

Perävaunun on valmistanut ja vetäjän varustellut Hämeen Laatusäiliöt Lahdesta eli Simeonin tytäryhtiö. Traficomien tiedoissa kärryvalmistajaksi on merkitty Kuortaneen Teollisuuspalvelu (Kutepa), koska se on tehnyt perävaunuun itsekantavan rakenteen eli säiliövaipan.

Vetoauton säiliö tuli valmiiksi hiljattain, perävaunu valmistui jo aikaisemmin. Samanlainen toinen 74-tonnin yhdistelmä on ollut Simeonin käytössä Ruotsissa jo reilun vuoden ajan.

- Teimme tähän uuteen yhdistelmään parannuksia, lähinnä säiliötekniikkaan, Haapanen sanoo.

Säiliökärryn kolmeakselisen takatelin akseleista ei mikään ole ohjaava, toki nousevia on kolmas ja viimeinen.

- Yleisesti täysperävaunujen kolmiakseliset telit eivät ole Suomessa ohjaavilla taka-akseleilla, Haapanen muistuttaa.

Maksimaalista ketteryyttä ei ole siis haettu. Omamassaa on saatu alas, kun nousevat kärryn akselit ovat yksikköpyörillä.



Vetäjänä Scania R540. PIENELLÄ MENE

Säiliöyhdistelmän vetäjä Scania R540 on Scanian tuoreella 13-litraisella kuutoskoneella. Sen tehot riittävät täysin kokonaismassoihin niin Ruotsissa kuin Suomessakin. No miten on kulutus Volvon verrattuna?

- Kyllä tämä pienemmällä menee. Siis kun vertaa mansikoita mansikoihin, kalustopäällikkö Olli Haapanen sanoo. Eli kun verrataan samassa ajossa olevia 540-heppaisia keskenään.

- Ja 540-Scania menee pienemmällä, verrattuna Volvon 500-heppaiseen, Haapanen lisää.

Simeonilla ei ole vielä kokemusta Volvon uusista TC-koneista (turbocompound), joiden Volvo kertoo menevän tavallista 500-heppaista pienemmällä.

Simeon on varsinainen jättisaurus. Autoja liikkuu Itämeren ympäryksissä noin 250. Kalustoyksiköitä on 750 - 800, jossa on mukana autot, perävaunut ja kiilatappisäiliöt. Tuorein hankinta on haminalainen Kuljetus Mankinen, jolta tuli 14 yhdistelmää.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: lukijan kuvat

[TILAA AJOLINJA!](#)