



Kuvassa Contle-sovitin on jätetty kiinni kuljetettavaan konttiin. Kokonaisuus ei missään tilanteessa vaadi juurikaan enempää tilaa kuin vastaavat vaiheet vaihtolavan kanssa.

Sovitin muuntaa hetkessä koukkuauton konttikuljetuksiin ja päinvastoin. Kontit ovat mullistaneet merten rahtikuljetukset ja ottaneet siivua myös maakrapujen kuljetustarpeista. Suomalainen Contle on kehittänyt uudentyyppisen sovittimen, jolla koukkuauto voidaan kädenkäänteessä muuttaa konttien kuljettajaksi. Keksintöä taustoittaa Contlen perustajaosakas **Tommi Leppiaho**

□ Muutama vuosi sitten esittelin Saksassa IAA Transportationissa Delete SkipUpia. Sen idea on pinota kaksi vaihtolavaa päällekkäin. Tuolloin tapahtuman iltatilaisuudessa eräs israelilainen logistiikka-alan kaveri valitteli, että merikontteja liikkuu paljon, mutta niitä on hankalaa käsitellä kuorma-autolla

Elettiin vuotta 2020. Kahden vuoden kehittelyn jälkeen Leppiaho palasi Hannoveriin IAA-näyttelyyn Contle-prototyypin kanssa.

KONTTIEN KÄSITTELYSSÄ KITKAA

Konttien alkuajoista lähtien niiden käsittelyyn on ollut ratkaisuja, joiden ongelmat on jouduttu hyväksymään.

□ Sideloader eli sivukuormaaja on raskas laite. Kevyempää sarjaa edustavat erilaisten vetopäiden ja kiskojen hitsaaminen ajoneuvoihin sekä monenlaisten adaptereiden käyttäminen. Helposti irrotettavaa tai kontin lastaavaa laitetta ei ole ollut, Leppiaho toteaa.

Contle-sovittimella koukkuauto saadaan kuljettamaan kontteja. Contle-sovittimen kiinnittäminen on tuttua puuhaa koukkuauton kuljettajalle. Ensin sovitin kuormataan

koukkuauton päälle kuin mikä tahansa vaihtolava. Toimenpiteeseen kuluu aikaa noin kolme minuuttia samoin kuin irrottamiseen. Perustyökalut riittävät.

Tämän jälkeen kuorma-auto peruutetaan lähelle konttia. Sovitin tarttuu kiinni kontista ja vetää sen auton päälle. Tämä tehdään itsenäisesti ilman ulkopuolista apua, kuten nosturia. Kuormaaminen vie kolme neljä minuuttia ja purkaminen saman verran aikaa.

Jos koukkuautoa kesken konttikuljetuksen tarvitaankin vaihtolavan kuljettamiseen, sovitin ja kontti voidaan purkaa ja jättää toisiinsa kytkettynä odottamaan kuljetuksen jatkamista tai lastata esimerkiksi perävaunun kyytiin.

NATO KIINNOTUI

Contlen käyttäjiksi ajateltiin alunperin muun muassa rakennustyömaita, mutta näitäkin polttavampi tarve on löytynyt puolustuskäytöstä. Leppiaho tiivistää tarpeen: Naton logistiikka perustuu merikontteihin.

Nato-maan ominaisuudessa Contle on toimittanut Suomen puolustusvoimille testilaitteen samoin kuin eräälle toiselle, mutta sattumoisin nimettömäksi jätettävälle maalle. Kaikkiaan puolustusliitto Natoon kuuluu 32 jäsenvaltiota.

Contle-sovittimia on testeissä enemmänkin. Niin siviili- kuin sotilaspuolella puntaroidaan muna-ja-kana-asetelmaa: milloin kaikki logistiikkaketjujen osalliset vaihtavat uudentyyppiseen logistiikkaan? Puolustuspuolella kontti on olennainen osa varsinkin kansainvälistä logistiikkaa.

□ Se, joka ensimmäisenä hyödyntää tehokkaampaa konttien kuljetuskalustoa, pystyy voittamaan eniten, Leppiaho sanoo.

KEHITYSTYÖ YLLÄTTÄÄ AINA

Contle on perustettu vuonna 2020, joten sen konseptia on hiottu jo useampi vuosi. Leppiaho kertoo yrityksen erään linjauksen.

□ Me emme tee asiakaslähtöisistä tuotekehitystä, jolloin asiakkaamme toivon mukaan raportoisivat meille löytämänsä viat, Leppiaho kertoo.

Uuden luominen on vaatinut aikaa ja toistoja.

□ Aina, kun olemme kuvitelleet, että jokin asia on valmistunut, ratkaisu ei joltain osin olekaan käynyt päinsä.

Yllätyksiä on riittänyt. Vaihtolavojen koukkukorkeuksilla ei ole yhtä standardia, vaan maiden välillä on eroja. Sama pätee lavalukitukseen: Keski-Euroopassa käytetään usein sisäpuolista lukitusta, kun taas Pohjoismaissa suositaan ulkopuolista lukitusta.

Nato-maiden, Suomi mukaan lukien, kuljetuksissa kontit ovat erittäin tärkeitä. Contlen tulevia siviilikäyttäjiä todennäköisesti rauhoittaa tieto, että sotilaskuljetukset saattavat rymytä kurjissa olosuhteissa metsässä, minkä Contle-sovittimen on kestävä.

MARKKINOILLE Uutuuden markkinoille tulemisesta Leppiaho murjaisee: □ Ensin Contle ei kiinnostanut ketään. Nyt se kiinnostaa turhankin monia.

Maailmanlaajuinen kontteihin liittyvä bisnes on valtavan suuri. Contle-sovitin on suojattu useilla patenteilla, mikä ei takaa taivaspaikkaa.

□ Vaatii osaamista puolustaa patenteja.

Contle-sovitin on noin kuusimetrisen eli 20-jalkainen laite. Se soveltuu niin tavallisten kuin tätä

20 senttiä korkeampien high cube -versioiden kuljettamiseen.

□ 40-jalkaisille tai pidemmille tyypeille tarkoitettua laitetta ei tule. Ne aiheuttaisivat kuorma-autolle liian suuren peräylityksen. Myös vetoauton rungosta tulisi niin pitkä, että niiden saatavuudessa olisi rajoituksia.

Tällä hetkellä valmistetaan puolustusvoimille suunniteltua Contle Phantom -mallia. Vuosien saatossa sovitinta on valmistettu siviilimarkkinoille lukuisia kappaleita. Contle Phantomiin kuuluva vähäinen lukitushydrauliikka on toteutettu käsipumpuin, ja tämä varustus voidaan lisätä myös siviilimalliin.

PÄÄPAINO VIENTIMARKKINOILLA

Contlen markkinointi on alusta alkaen tähdännyt myös vientiin. Tässä tarkoituksessa Leppiaho on kahdesti osallistunut IAA-näyttelyn yhteydessä järjestettyyn International Trailer Award -kilpailun tilaisuuksiin.

Contlen

Henri Pesonen

kansainvälistä liiketoimintaa tuntevana hoitaa ulkomaiden, kuten Nato-maiden puolustusvoimien asiakkuudet. Myöskään Pesonen ei IAA:ssa käytyään pettynyt.

□ Näyttelyssä pääsimme puheisiin oikeiden henkilöiden kanssa, ja teimme myös myyntiä. Kun nämä löysivät keksintömme, heillä saman tien rupesivat kellot päässä soimaan. Contlella voidaan korvata erikoiskalustoa. Siviilimaailman koukkuautoja kun löytyy jokaisesta maasta, Pesonen toteaa.

Näyttelyyn osallistumisen kulut kaikkineen eivät suuresti eroa Saksan ja Suomen välillä. IAA:ssa Contlea onnisti sikäli, että se sai edullisemmän startup-yrityksen näyttelypisteen.

□ IAA on äärimmäisen hyvä testaus- ja näyttöpaikka. Siellä näkee oman kansainvälisen

Kirjoittanut Ajolinja
25.05.2026 00:00

potentiaalin, koska vieraita tulee ympäri maailmaa. Muutamassa päivässä tapahtuu runsaasti asioita.

Lupaavimmin asiat ovat edenneet Alankomaissa, Espanjassa sekä Ruotsissa ja Norjassa. Koesarjojen toimittaminen näihin maihin lähenee.

□ Näissäkään maissa ei aiemmin ole ollut tuotetta, jolla voisi kuljettaa merikonttia näin helposti, Pesonen sanoo.

KÄYTTÖ

Uusia toimintatapoja mahdollistavan Contlen taklattavana ovat monelle elämänalueelle vakiintuneet toimintatavat. Palataanpa siviilimaailmaan aivan ruohonjuuritasolla: Esimerkiksi taloyhtiöt tilaavat keväisin vaihtolavoja haravointijätteelleen. Adapterin avulla ne voisivat siirtyä käyttämään merikontteja, jotka voidaan kipata.

Pitkän linjan keksijä Leppiaho tuntee arjen.

□ Se on ikävää, että uusi ja tuntematon pelottaa. Kun luovutaan siitä, miten tavaraa on aiemmin kuljetettu, markkinoita menettävät pelaajat eivät tästä pidä. Toisaalta jos jollain on ollut suuri tarve, on asioissa päästy eteenpäin.

Teksti: Seppo Alaruikka, kuvat: Contle

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