



Puuautoina Iveco ja MAN ovat harvinaisempia. Pihlajakankaalla niihin ollaan oltu erittäin tyytyväisiä.

Raakapuuta liki 100 vuotta kuljettanut kiteeläinen Pihlajakangas luottaa yksinkertaisiin ratkaisuihin. Kuljetusliike Pihlajakankaan luottomerkit ovat MAN ja Iveco. Automerkit ovat harvinaisia Suomen puunajossa, mutta tyytyväisiä ollaan. Kiteeläinen Kuljetusliike Pihlajakangas Ay on todellinen raakapuukuljetusten konkari. Toiminta alkoi vuonna 1923 puutavaran ajolla ja sitä tehdään edelleen. Historiaan mahtuvat sotavuodet, pula-aika ja 1990 -luvun lama sekä nyt Suomea koetteleva koronavirus.

- Nämä ovat haasteita, joista on aina selvitty, hyväntuulinen
Kari Pihlajakangas tokaisee.

Kalustoa talossa on ollut lähes jokaista merkkiä Fordista, Sisuun ja Mercedeksestä Volvoon. Onpa meillä yksittäinen Scaniakin ollut, Pihlajakangas kertoo. Mistään hetken mielihohteista ei automerkkien vaihdossa ole ollut kysymys, merkkikohtaiset tarinat ovat jopa kymmeniä vuosia. Viime vuodet on menty MAN- ja Iveco-tuotteiden voimin.



HINNALLA SISÄÄN Pihlajakankaalla on neljä puutavarayhdistelmää. Niiden vetovastuu jakaantuu kahtia MANin ja Ivecon kesken.

Uusin on vuoden 2019 Iveco Stralis X-Way, joka on 570-heppainen ja telivetoinen, 2+2 alustalla. Sen aisaparina on vanhempi 2013-mallinen Iveco Trakker, 500-heppaisena 6x4 alustalla. MAN-kalustona on 2017 vuoden 35.500 8x4 ja 2010 vuoden 33.480 6x4.

Koko kalusto perävaunuja myöden on rautajousilla. Perusteluna on yksinkertainen ja toimiva rakenne.

- Maastossa rautajousi tasaa telinmassan heti eikä siinä ole viivettä kuten ilmajousissa, akselilukkoja tarvitaan vähemmän, pöllikonkari sanoo.



Liki 100-vuotiaaseen puunkuljetushistoriaan mahtuu tarinoita tekeillä olevan kirjan verran. Onpa puunajossa repsikkana Venäjän keikalla istunut eduskunnan liikennevaliokunnan puheenjohtaja, nyt jo edesmennyt Erkki Kanerva. - Sen sujuvampaa rajanylitystä tuskin on, mitä diplomaattipassilla saa, Kari Pihlajakangas nauraa.

Ensimmäinen MAN tuli Pihlajakankaalle vuonna 1996 puhtaasti hinnalla, samoin oli Ivecon kohdalla vuonna 2015. - Auton merkillä ei ole vaikutusta taksoihin. Sillä ajetaan, mikä on kokonaisedullisin, Kari Pihlajakangas perustelee.

- Eikä nämä mitään huonoja autoja ole olleet, todella luotettavia. Mitään suurempia teknisiä murheita ei ole ilmennyt, kuskit tykkäävät ja polttoainetalous on hyvä, yrittäjä luettelee.

Puut haetaan kannolta. Yhdistelmämassat ovat 68 - 76 tonnia. Koko kaluston kesikukulutus mahtuu 49 - 56 l/100 km haarukkaan.

- Nämä ovat hyviä lukemia. Pienimmällä menee 76-tonninen X-Way Iveco, Pihlajakangas kertoo.



MAN omaa parhaan maavaran. Etuakseli on suora.

KETTERIÄ PYÖRITELLÄ Pöllimetsässä pisteet vie Iveco Trakker.

- Kyllä se vaan niin on, että sillä noudetaan ne paikat, minne muut ei mene, Kari Pihlajakangas sanoo hymyillen.

Trakker on käyttäjien mielestä ylivoimaisesti

ketterin, tukeva ja toimiva kokonaisuus.

Ivecossa ohjaustuntuma on muutenkin hyvä, on sopivan kevyt sekä löytyy riittävän pienet vaihteet eteen ja taakse. Konetehtä Trakkerissa on toki hitusen alimittainen ja vaatii kuskilta osaamista enempi, mutta meidän kuskeiltamme sitä löytyy, autoilija kehaisee.

- MANin etuna on hyvä maavara, eikä alahelmoista löydy turhia muovipäreitä, kiteeläinen sanoo. Pisteet saa ruotsalaisia tiuhempi etutelineväli ja nelikko päihittää ketterydessä 3-akselisen. Kun MAN on päivähyillä, kuormatilan pituudeksi saa kahdeksan metriä.



Magirus-Deutz 310 uutena vuonna 1974. Moottorina oli ilmajäähdytteinen V10.

- Miinuksena on toki moottoritehon rajallisuus, kun suuremman tehon saa vain makuuohjaamolla. Pikkukone on toki luotettava, Pihlajakangas toteaa. Takuu on MANissa omaa luokkaansa. Se on peräti viisi vuotta, lisähintaan toki.

Yhtä autoa lukuun ottamatta koko Pihlajakankaan kalusto on varustettu joensuulaisen Konekorjaamo Riikosen päällirakentein. Perusteluna on laatu, toimintavarmuus, kestävyys sekä huoliteltu rakenne.

Rautajousisten kakkoakselien nostot ovat Riikosen käsialaa. Kyse on riimutelistä, jossa ketjun ja hydrauliiikan avulla akseli nostetaan ylös maasta, vetämällä akselia lehtijousta vasten. Akseli nousee maasta neljä senttiä.

- Puutolpissa pisteet vie Forest King, joka on jämäkämpi kuin Terminator, kiinnitys on parempi ja liikuteltava. Lisäksi pankko hitusen korkeampi, mikä helpottaa konepurkua, Kari Pihlajakangas perustelee.



Raakapuun ajosta Pihlajakankaalla on kokemusta Suomen lisäksi Venäjältä ja Ruotsista. Kuvassa 500-heppainen Trakker.

MERKKIHUOLLON RISUT JA RUUSUT Pienemmät huollot ja remontit Pihlajakankaan kalustoon tehdään omissa tiloissa Kiteellä ja Hammaslahdessa. Isommat korjaukset ostetaan Joensuusta, jossa pajoina ovat Konekorjaamo Riikonen, JR Rekkahuolto ja Joen Truck Center.

- Merkkikorjaukset tekee MANeihin nykyään Hartikainen, missä homma on toiminut hyvin. Pientä haparointia on välillä osien toimitusajoissa, mutta niistäkin on selvitty, Kari Pihlajakangas tarkentaa.

- Aikaisemmin MANin merkkikorjaukset hoiti Raskone, jonka kanssa loppuaikana oli hämminkiä omiin tarpeisiin, mutta menneet on selvitelty, puutavara-autoilija summaa.



Pihlajakangas tietää, miten MANin ajettavuus pysyy hyvänä. Olkatapin ylä- ja alapäässä on rasvanippa piilossa peltilunssin alla. Kun sinne pukkaava rasvaa säännöllisesti, loppuu hakeminen.

- Ivecon osalta korjauksissa Pohjois-Karjalassa on petrattavaa. Nyt kalusto käytetään lisalmessa tai Lahdessa, Pihlajakangas toteaa. Kiitosta saavat molempien merkkien maahantuojat, joiden toiminta ja tuki on ollut kiteeläisyrittäjästä esimerkillistä.

- Kokonaisuutena molempiin merkkeihin ollaan oltu erittäin tyytyväisiä. Ovat lujia ja luotettavia työkaluja, Kari Pihlajakangas toteaa.

Teksti: Jussi Löppönen, kuvat: Jussi Löppönen ja Kuljetusliike Pihlajakangas

[TILAA AJOLINJA!](#)