Nopeus on valttia

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
21.11.2023 00:00

Nosturien määräaikaistarkastukset tehdään yhdessä luokittelutarkastajan kanssa.

Jukka Moksin yritys Korihuolto Moksi on toiminut Espoossa korikorjauksen parissa jo yli 20 vuotta.

Kuormakorit ja perävaunut ovat alttiita korin pintavaurioon ahtaissa paikoissa liikuttaessa. Myös pienemmät raapaisut ovat riski suuremmalle vahingolle. Rakenteeseen päässyt kosteus pudottaa helposti ATP-luokitusta ja sen uusintamahdollisuutta.

Isommat vauriot menevät yleensä jo aina heti korjaukseen ja usein korjauksen maksaa ensikädessä vakuutusyhtiö.

Onnistunut korjaus edellyttää osaavaa ja ripeää toimintaa, toteaa Jukka Moksi yli 20 vuoden kokemuksella.

Nopeus on a ja o

- Korjauksen aloittamisessa ei kannata viivytellä, toteaa Jukka Moksi, jonka yritys Korihuolto Moksi on toiminut Espoossa korikorjauksen parissa jo yli 20 vuotta.

Pieni naarmu ei sinänsä ole ongelma kuin ulkonäköön niin kauan kuin pintalaminaatti ei ole puhki eikä kosteus pääse rakenteeseen. Tuulilasin kivenisku pitäisi peittää teipillä ennen korjausta. Olisiko sama neuvo paikallaan myös korivauriossa?

Seinäelementti on sandwich-rakennetta, jossa pinta ja sisälevy ovat yleisimmin erilaista lujitemuovirakennetta ja sisus uretaania. Myös teräs- tai alumiinilevyjä on harvemmin käytössä. Erityisesti hinnasta johtuen hiilikuiturakenteet ovat ainakin toistaiseksi harvinaisia.

Puhki oleva seinäelementin korjauksessa nopeus on valttia.

Kyllä vakuutus maksaa

Tämä on valitettavan yleinen käsitys, kun mietitään vahingon korjausta. Järkevä kustannustehokas korjaus on aina myös autoilijalle lopulta edullisin ratkaisu. Erityisesti kaskovahingoissa, joita kuormakorivahingot suurelta osalta ovat, vakuutusyhtiöt seuraavat tarkoin kulukehitystä ja maksetut korvaukset huomioidaan yleensä uudessa vakuutuksen hinnoittelussa.

Kuormakorien rakenne mahdollistaa myös yleensä korjauksen, vaikka seinässä olisi jopa reikä ilman koko seinän uusintaa. Seinäelementin hinta liikkuu pituudesta ja rakenteesta riippuen yleensä noin 8 000 € tasosta ylöspäin. Toki kevyimmät, niin sanotut pullakorit ovat rakenteeltaan selvästi edullisempia. Kuormakorit rakennettiin aiemmin pinnat niittaamalla, jolloin korjaaminenkin oli helpompaa.

- Nykyään lähes aina rakenteet on kiinnitetty liimaamalla. Tällöin osien ja elementtien irrottaminen on selvästi haastavampaa ja harvoin onnistuu ehjänä. Kuhunkin tilanteeseen parhaiten sopivan korjausmenetelmän valinta on varmasti kaikkien osapuolten kannalta tärkeintä, kiteyttää Jukka Moksi.

Seinäelementin hintaan vaikuttaa integroidut kuormansidontakiskot.

ATP-luokitteluilla omat haasteensa

Lämpösäädellyt korit, FRC ja FNA ovat erityisen valvonnan ja seurannan alla. Kun luokittelu päättyy, edellyttää jatkoajan saaminen uusintahyväksyntää. Korihuolto Moksi tekee myös näitä tarkastuksia.

- Itse tarkastus ja testi on yhden työpäivän mittainen, kertoo Korihuolto Moksin korjaamopäällikkö **Kalle Pasanen**.

Eniten toimenpiteitä tässä vaiheessa aiheuttaa kylmäkoneisto. Mikäli itse korissa ei ole ulkoisia vaurioita, selvitään yleensä ovitiivisteiden uusinnalla.

- Jos sitten kokonaiskustannukset nousevat liian suuriksi korin ikä huomioiden, siirtyy kori yleensä sellaisenaan puhtaaseen rahtikäyttöön, tarkentaa Pasanen.

Seinäelementin yläosan tiiviys on ratkaisevan tärkeää ATP-luokituksen kannalta.

Monipuolista toimintaa

Korihuolto Moksi tekee pääosin erilaisia korjaus ja varustetöitä kuormakoriin liittyen, kertoo yrityksen omistaja Jukka Moksi. Korjaus- ja huoltotöitä tehdään myös eri merkkisille kylmälaitteille. Myös nosturien vuosi- ja kymppitarkastuksia valmistellaan valmiiksi auktorisoidulle tarkastajalle.

- Varsinaista korivalmistusta ei ohjelmassa ole, mutta jotta ”ote” säilyy, teemme aika ajoin yksittäisiä erikoiskoriratkaisuja, kuten messukontteja, arvokuljetuskoreja ja muutosratkaisuja vakiokoreihin, kertoo Jukka Moksi.

- Korjaamon yhteydessä on 32 metriä pitkä maalaushalli, jossa tehdään korjaustöiden vaatimat maalaukset. Tilat antavat mahdollisuuden myös pitkien perävaunuyhdistelmien maalauksiin ja teippauksiin, Jukka Moksi sanoo.

Kylmäkoneen huolto varmistaa ATP-luokituksen säilymisen ja kuljetusten onnistumisen.

Voitelu säästää

Oma linjansa toiminnassa on Moksin omistama MovaLube, joka on kehittänyt ja patentoinut useita voiteluinnovaatioita takalaitanostimeen, vetopöytään, Dollyyn jne.

Tämä jatkuvan kehityksen alla oleva tuotanto ansaitsee oman juttunsa. Siihen varmasti kannattaa palata myöhemmin erikseen ja tarkemmin.

Korjauksessa leikataan vaurioitunut kohta pois. Sen jälkeen täytetään ja laminoidaan uusi korjauspala.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS | LUE DIGILEHTI