



Scania P 410 ja 24-tonnimetrinen Palfinger.

Scanialla kuljetetaan teräsrakenteita pääosin omiin asennuskohteisiin. Auto liikkuu lähes joka päivä Pöytyän ja pääkaupunkiseudun välillä. Pöytyäläinen Teräsasennus Toivonen hankki viime kesänä Scandinavian Crane Trucksilta Palfingerin varustaman ajovalmiin Paldrive-nosturiauton. Scania P 410 on varustettu 24-tonnimetrisellä Palfingerilla. Vaihdoissa meni Mercedes-Benz Actros vuodelta 2006, nosturina 22-tonnimetrinen HMF.

Käytetty Mersu oli hankittu reilu kymmenen vuotta sitten Suvanto Trucksilta. Mersu ei ollut niin hyvä kuin piti, joten autoa jouduttiin heti parsimaan. Suvanto Trucks joutuikin noiden vuosien jälkeen muuttamaan toimintaansa asiakasystävällisempään suuntaan.

- Väliraha oli 260 000 euroa. Uudesta autosta saatiin tuplapoistot, tuotantopäällikkö
Ville Toivonen
muistelee.

Korotetut poistot uusista koneista ja laitteista oli voimassa verovuosina 2020-2023. Tämä huojennus tehtiin korona-ajan takia.

Scaniaan otettiin Scania-huoltosopimus. Kotikorjaamona on Liedon Scania-keskus.



Pian ollaan lähtövalmiina.

KÄRRY PERÄÄN Tärkein syy uuden nosturiauton hankinnalle oli parantaa käyttövarmuutta. Se onkin toteutunut ja korjaamolla ei ole tarvinnut viettää aikaa.

Toisena syynä uutukaiseen oli käyttökustannusten pienentäminen. Tuttavayritys, jolla on samanlaisia Scanioita vaihtolava- ajossa, arvioi polttoainesäästöksi Mersuun verrattuna jopa kymmenen litraa sadalla. Tämä ei toteutunut, johon merkittävänä syynä on Scanian perään hankittu kolmeakselinen kärry. Se on perässä puolet ajosuoritteesta. Mersulla ajettiin nappina.

- Viikkoraportin mukaan polttoainesäästöä tulee noin 1,3 litraa sadalla, Toivonen kertoo.

Perään hankittiin kaupelainen vuoden 1997 avokärry 17 000 euron hintaan. Ajettaessa yhdistelmällä säästetään yrityksen kuljetuskustannuksia, koska kyydissä kulkee enemmän tavaraa ja enää ei tarvitse ostaa kuljetuspalveluja ulkopuolisilta. Toisena nosturiautona Teräsasennus Toivosella on FH-Volvo 22-tonnimetrisellä HMF:llä.

LINJANA PÖYTYÄ-PÄÄKAUPUNKISEUTU

Scanialla ajetaan vuosittain noin 90 000 kilometriä. Kuljetuksia tehdään yrityksen Pöytyän tuotantolaitosten välillä sekä Pöytyältä pääkaupunkiseudulle, jossa on suuri osa Teräsasennus Toivosen asennuskohteista. Pääkaupunkiseudulla käydään lähes joka arkipäivä.

Teräsrakenteiden kuormat lastataan pääosin Teräsasennuksen omalla trukilla. Purku tapahtuu etupäässä auton omalla nosturilla.

- Kappaleet painavat pääosin muutamia satoja kiloja, Ville Toivonen kertoo.

Painavimpiin teräsrakenteisiin tarvitaan ulkopuolista nosturia, jolla asennuksetkin tehdään.



Niko-Petri Valtonen on lähdössä 21.2. Pöytyältä Helsingin suuntaan.

VANHAA PAREMPI Uuden nosturiauton Palfinger on pari tonnimetriä tehokkaampi kuin edellinen HMF. Nosturin huolenpitoon on toistaiseksi riittänyt, että kuljettaja on säännöllisesti painanut rasvaa nippoihin sähkötoimisella prässillä.

Jo tulee nosturiin ongelmia, mihin aiotte viedä sen korjattavaksi?

- Kysyisin ehkä SCT Serviceltä, Toivonen arvioi.

Se on samaa SCT-yrityisperhettä, mistä nosturiautokin on hankittu. Yrityksen toimenkuvaan kuuluu nosturiautojen rakentelu, mutta myös huolto ja korjaus.

Millaisia eroja uudella Palfingerilla on edelliseen HMF:ään verrattuna?

- On helppokäyttöinen, turvallinen, varmatoimisempi ja tarkempi ajettava asennustilanteissa. Vertaaminen on vaikeaa, koska ikäeroa koneilla on jo niin paljon, Toivonen toteaa.

Tuotantopäällikkö Toivonen kertoo myös, että HMF:n kauko-ohjaimen vanha niin sanottu pianoversio on korvattu Palfingerissa siten, että perustoiminnot hoituvat kahdella vivulla.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: Teräsasennus Toivonen

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