



Maalari Elisa Raustola valmistelee kuorma-auton katon maalausta turvallisesti henkilönostimella Vehon Suomen suurimmassa ja nykyaikaisimmassa raskaan kaluston maalaussuunissa.

Kookkaan kuorma-auton vastuullinen korjaus vaatii erikoisosaamista. Raskaan kaluston vauriokorjauksissa työn mittakaava on usein haaste. Pitkät järeät rungot, korkeat ohjaamot sekä kookkaat kori- ja päällirakenteet vaativat tilaa, tarvitaan myös sopivat työvälineet ja turvalliset työolosuhteet. Vääntyneen kuorma-auton rungon oikaisussa tarvitaan raakaa voimaa, eikä yli neljän metrin korkeudessa olevan ohjaamon kattoa maalata henkilöautojen maalaussuunissa.

Korjaustyötä monimutkaistavat nykyaikaisten kuorma-autojen elektroniikka, ajoavustimet ja turvajärjestelmät. Lopputuloksenkin on vastattava alkuperäistä tasoa – kuorma-autokaan ei saa olla korjauksen jälkeen miltään osin huonompi kuin vastaava vaurioitumaton auto. Asiakkaallakin on odotus: tuottava työväline on saatava nopeasti takaisin ajoon.

Veho on vastannut haasteeseen keskittämällä raskaan kaluston vauriokorjaukset Vantaan Ansakujalle vauriokeskukseen, jossa on koulutettu henkilökunta, ajanmukaiset tilat ja työvälineet. Tuorein investointi on Suomen suurin raskaan kaluston maalaussuuni, jolla on pituutta 16 metriä ja korkeutta lähes viisi metriä.

Vehon Vauriokeskuksen toiminnasta vastaavan huoltopäällikkö Mika Salmen työpöytä koristaa Valtteri Bottaksen Mercedes-vuosien muistoksi tehty maaliruisku, joita valmistettiin vain 500 kappaletta – Salmen yksilö on numero 136.

VAURIOANALYYSI Vauriokorjaus aloitetaan vaurioituneen auton huolellisella tarkastuksella. Pelkkä näkyvien kolhujen arviointi ei riitä, sillä iskuenergia siirtyy rakenteissa aiheuttaen vaurioita esimerkiksi runkoon, ohjaamon kiinnityspisteisiin ja turvajärjestelmiin.

Tarkastuksessa hyödynnetään mittalaitteita, valmistajien korjausohjeita sekä auton diagnostiikkaa. Nykyaikaisessa kuorma-autossa vauriokorjaus onkin yhä useammin myös järjestelmien tarkastusta ja kalibrointia. Ajoavustimet, tutkat ja kamerat on palautettava tarkasti oikeisiin asetuksiinsa, jotta turvallisuus ja toimivuus säilyvät ennallaan.

Huolellinen vaurioanalyysi toimii koko korjausprosessin perustana. Sen avulla voidaan määrittää tarvittavat työvaiheet, varaosat ja aikataulu sekä antaa asiakkaalle realistinen arvio työn kestosta. Samalla varmistetaan, ettei korjauksen aikana tai valmiin auton koeajolla ilmene yllätyksiä, jotka pidentäisivät seisona-aikaa ja lisäisivät korjauskustannuksia.

Maalaamon työnjohtajat Mikko Jokinen (vas.) ja Jare Salonen tarkastelevat irtonaisina maalattuja ohjaamon osia.

LUNASTUS VAI KORJAUS? Vaurioitunutta kuorma-autoa ei kannata aina korjata. Päätös lunastuksen ja korjauksen välillä perustuu auton arvoon, vaurioiden laajuuteen sekä arvioituihin korjauskustannuksiin. Ratkaisua tehtäessä vakuutusyhtiö tarkastelee asiaa maksajan näkökulmasta, kun taas asiakkaalle keskeistä on, kuinka nopeasti työväline saadaan takaisin tuottavaan käyttöön. Kuorma-autoissa korjaus on usein perusteltu vaihtoehto. Hankintahinnat ovat korkeita ja yksilölliset päällirakenteet voivat tehdä korvaavan kaluston hankinnasta hidasta ja kallista. Kun vauriot korjataan valmistajan ohjeiden mukaisesti, säilyvät sekä käyttöominaisuudet että jälleenmyyntiarvo ja kokonaisuudessaan lopputulos vastaa alkuperäistä laatutasoa.

Vehon vauriokeskuksen päällikön

Mika Salmen

mukaan lunastukseen päädytään tyypillisesti tilanteissa, joissa vauriot ovat erittäin laajat. Tällaisia ovat esimerkiksi pahasti palovaurioituneet kuorma-autot tai katolleen pyörähtäneet yhdistelmät, kun perävaunu on vääntänyt vetoauton rungon ja auton moottori on käynyt ylösalaisin ilman voitelua.

Näin vaurioitunut kuorma-auto korjataan

Kirjoittanut Ajolinja

05.05.2026 00:00



TILAA AJOLINJA

OSTA DIGILEHTI