



Palfingerin varustama Paldrive-nosturiauto. Alustana on Scania, nosturina 24-tonnimetrinen Palfinger.

Kappaletavaranostureihin keskittynyt lietolainen Scandinavian Crane Trucks tuntee alan markkinatilanteen. Kysytään siitä **Mikko Seppälältä**. - Kun korona tuli, uusien nosturiautojen toimitukset venyivät jopa 1,5 vuoteen. Nyt ne ovat alle 30 viikkoa, kertoo yrittäjä Mikko Seppälä Scandinavian Crane Trucks Oy:stä (SCT).

Jopa 700 000 euron autoja 150-200 tonnin kappaletavaranosturin kokoluokassa saa hyvinkin nopeasti.

220 UUTTA, TUHANNEN KÄYTETTYÄ

Ensirekisteröintitilaston mukaan viime vuonna uusien nosturiautojen markkinat pysyivät ennallaan. Kilpiin meni 220 uutta nosturiautoa. Tämän lisäksi tulee selvästi suuremmat käytettyjen markkinat.

- Tuhat vuodessa, Seppälä arvioi.

Osalla kuorma-automaahantuojoista on uusia alustoja reippaasti pihalla. Seppälän mukaan tilanne ei ole samanlainen nosturiautoissa. - Suomesta löytyy varmaan 2-3 uutta noin satatonnista nosturiautoa, Mikko Seppälä toteaa.

Nosturiautoja ei ole perinteisesti tehty summittain varastoon. Asiakas haluaa yleensä omaansa yksilöllisiä varusteita ja muuta itsensä hyväksi havaitsemaan.

Eurooppalainen kappaletavaranosturivalmistajajätti Palfinger tuottaa valmiita Paldrive-nosturiautoja. Kokorepertuaari on laaja, 24-165 tonnia. Alustana on joko Volvo, Scania tai MAN. Eniten Euroopan tehdas tuottaa Saksaan kaksiakselisia nosturiautoja.

Heti ajoon valmiita Paldrive-nosturiautoja, suomalaiseen ja yleisemminkin pohjoismaiseen makuun soveltuvia, on tehty Suomessa kolmisen vuotta Palfingerin maahantuojan VTA Tekniikan ja Scandinavian Crane Trucksin yhteistyönä. Myös SCT:n kaikista varustamista nosturiautoista eniten toimitetaan Palfingerin nostureilla.

Läheistä yhteistyötä VTA:n ja SCT:n kanssa tekee somerolainen **Petteri Pompun** PE-Markkinointi. Se on erikoistunut yli 150-tonnisten nosturiautojen varusteluun.



SCT tarvitsi lisää myyntivoimaa. Mika Tanhuanpää aloitti myyntipäällikkönä vuoden alussa.

HINNAT NOUSSEET, TAKSAT EIVÄT Mikko Seppälä nostaa esiin hinnoittelun. Koronan myötä kuorma-autojen alustat, komponentit, päällirakenteet ja nosturitkin ovat kallistuneet selvästi. Inflaatio on tähän yksi merkittävä tekijä.

- Nosturiyrittäjä ei saa työmaalla kuitenkaan kalliimpia ostohintoja kompensoitua, Seppälä arvioi.

Nyt ostajakunnassa mietitään enemmän kaluston sopivuutta työtehtävään ja markkinatilanteeseen. Kustannuslaskenta on tarkempaa kuin aikaisemmin. Enää ei kuljetusyrittäjille tehdä automaattisesti isoa nosturiautoa kuten vielä ennen koronaa.

- Käytettyjen osuus on kasvanut. Ennen se oli meillä 70 % myynnistä, nyt varmaan 85 %, Seppälä toteaa.

Nykyisin saatetaan vaihtaa kaksi nosturiautoa yhteen.

- Alalla on perisyntinä, että rakastutaan liikaa kalustoon ja se jää helposti pihaan pyörimään. Turha seisottaa autoa, jos sille ei ole töitä.

Kotimaan kauppa käy vuoden 2010 jälkeen rekisteröidyillä nosturiautoilla. Vanhemmat menevät manner-Eurooppaan ja Etelä-Amerikkaan.

VOLVOA JA PÄÄRYNÄPUOMIA

SCT käyttää uusien nosturiautojen alustoina etupäässä Volvoa. Sille on syynsä.

- Volvossa on hyvä hintalaatusuhde. Volvo on lähempänä oikeaa hintaa. On Scaniaa vähän halvempi ja helpompi rakentaa, Seppälä kertoo.

Volvon runkoa saa vahvempana keulaan asti. Runko on suora. Akselien ja jousien kiinnikkeet ovat rakentelun kannalta helpommat.

Nosturia harkitaan tarkemmin käyttötehtävän mukaan.

- Kun rupesimme myymään mininostureita, monet sanoi niitä paskakasoiksi, ei niillä mitään tee. Nyt niitä menee parikymmentä vuodessa.

Mininosturien etuna on ketteryys. Sillä pääsee ahtaisiin paikkoihin, myös sisätiloissa. Suosion syynä on myös hyvä nostoteho mininosturin hintaan verrattuna.

Selvää tuotekehitystä on tapahtunut isommissakin kappaletavaranostureissa.

Käytetyt käy kaupaksi, uusien kokoa harkitaan tarkemmin

Kirjoittanut Ajolinja
19.03.2024 00:00

- Palfinger toi päärynäpuomin, jossa on huimat nostoarvot. 1050-malli päihittää isommankin nosturin, Seppälä kertoo.

Puomin poikkileikkauksessa on päärynän muotoa. Näin on saatu puomia kevennettyä kestävyysden kärsimättä.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: Palfinger ja SCT

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