

# KONEET KIERTOON!

Tuttu tosiasia on, että kun koneella on mittarissa noin 12.000-13.000 tuntia, osa sen kuluista osista saattaa kaivata huoltoa tai vaihtoa. Mutta miksi odottaa tuohon saakka? Tulevia korjauskustannuksia voi vähentää pitämällä koneisto iskussa kaiken aikaa – konekannan oikea-aikaisen uudistamisen kautta. Metsäkoneomistajan on viisasta huolehtia tuottavuudestaan ja pitää korjuukalustonsa ajan tasalla.

Mikä olisi ihanteellinen ajomäärä koneelle; milloin vaihtoa uuteen kannattaisi alkaa miettiä? Jani Liukkonen kertoo, että kysyimpiä vaihtokoneita ovat 10.000 tuntia ajatut koneet. Kun kone tuossa iässä tuodaan

Ponssien osaavaan huoltoon ja sen toiminta päivitetään jatkossakin 10.000 tunnin välein, pysyy sen vaihtoarvo hyvänä ja sen elinkaarenaikainen käytettävyys maksimoituu jopa 40.000 käyttötuntiin.

Vaihdokkikauppa on laatu kauppaa – varsinkin Ponssella, jossa käytetyt koneet pystytään päivittämään tarkasti metsäyhtiöiden ja metsänomistajien vaatimusten mukaisiksi. Ponssella halutaan kunnostaa ja myydä vastuullisesti niin omat kuin muidenkin valmistamat metsäkoneet.

## Pitkän iän salaisuus: ennakoiva huolto

Hyvin huollettu metsäkone pysyy iskukunnossa pitkään. Kun koneella on selkeä huolto-ohjelma, säilyy sen vaihtoarvokin hyvänä. Huollata siis koneesi Ponssin asiantuntijoilla säännöllisesti.



## YKKÖSVAIHDOKKI – metsäkoneen muodonmullistus

Metsäkoneiden edelläkävijänä Ponsse kehittää koko ajan uusia vaihtoehtoja vaihtokoneen hankintaa harkitseville asiakkailleen. Ykkösvaihdokki on Ponssin oma vaihtokonekonsepti, jossa kohdekone käy tavallisista perusteellisemman muodonmuutoksen ennen uutta elämäänsä. ”Ykkösvaihdokki-ohjelmassamme koneen kaikki toiminnot ”läpivalaistetaan”, ja kaikki keskeiset osat kunnostetaan tai vaihdetaan. Kunnostusohjelma

soveltuu parhaiten metsäkoneille, jotka ovat olleet ajossa 17.000-25.000 tuntia”, kertoo tuotepäällikkö **Jani Liukkonen**.

Ykkösvaihdokki-ohjelmaan valittu kone tuodaan suoraan lisälmen huoltopalvelukseen, jossa Ykkösvaihdokki-tiimi purkaa, tarkistaa, kunnostaa ja kokoaa sen uudelleen. Osa koneen komponenteista vaihdetaan kunnostusohjelman mukaisesti aina uusiin, kuten esimerkiksi harvesteripää, ohjaus-

järjestelmä ja renkaat. Lopuksi koko komeus maalataan, eikä lopputulosta uskoisi samaksi koneeksi, joka asiantuntijatiimin käsiin aiemmin tuli. Ykkösvaihdokit läpikäyvät lopuksi saman koeajo-ohjelman kuin uudet koneet. Laadun vakuudeksi Ponsse antaa uudistetulle Ykkösvaihdokille puolen vuoden tehdastakuun.

*Ikkäljärven Turve Oy* Kauhajoelta on toiminut jo 30 vuotta energia-alalla. Vuonna 2001 toimintaan tuli mukaan puunkorjuu, josta pian muotoutuikin yhtiön pääasiallinen toimiala. Aluksi hakkuuta tehtiin metsänhoitoyhdistyksille, jolloin työt keskittyivät syksyn ja talven harvennushakkuihin. Nykyisin yhtiön urakanantajana on Stora Enso. ”Nyt on odotettavissa, että hakkuutoita tehdään ympäri vuoden. Ensi- ja kakkosharvennusten lisäksi luvassa on myös uudistushakkuita”, yhtiön osakas **Risto Ranta** kertoo.

Viiden osakkaan yhtiöllä on käytössään kolme korjuuketjua: kalustona ovat ainespuun korjuuseen tarkoitetut kolme harvesteria ja kolme kuormatraktoria. Tähän mennessä hankitut koneet ovat pääasiassa käytettyjä. ”Olemme puunkorjuuryrittäjänä aika nuoria ja pääomasidonaisuus on varsin korkea; olemme päätyneet käyttettyihin koneisiin, koska olemme hakeneet pieniä pääomakustannuksia”, Ranta toteaa. Vaikka hakkuutoimintaa ei ole harjoitettu vielä kovin kauan, kaikki yhtiön yrittäjät ovat ehtineet hankkia pitkän kokemuksen metsätöistä, metsäkoneista ja puunkorjuusta.

### Kunnostusohjelman läpikäynyt Ponssin vaihtokone on varma hankinta

Ensimmäiset Ponssin vaihtokoneen ostopaperit Ikkäljärven Turve allekirjoitti tammikuussa 2006. Tähän mennessä Ponsselta on toimitettu kaksi PONSSE Caribou-kuormatraktoria, ensimmäinen vuosimallia 1998 ja toinen vuosimallia 2002. ”Caribou on ollut meille luonteva hankinta: nuorisosa ensiharvennusmetsissä koneen pitää olla mahdollisimman kevyt ja näppärä käyttää. Koneet ovat olleet hankinnan jälkeen jatkuvasti ajossa ja ne ovat toimineet asiaankuuluvasti. Niille on tarvinnut tehdä vain normaali huollot. Tässä on tietysti iso merkitys myyjän ja kaupanteon osuudella: Ponssin vaihtokonekaupassa on reilu meininki.”

Tänä keväänä syntyivät kaupat PONSSE Beaver-harvesterista, joka on vuosimallia 2002. ”Meille on tärkeää, että hakkuukone toimii sekä harvennusta että uudistushakkuisissa”, korostaa Ranta. Beaver on koeajettu ja parhailaan sitä valmistellään toimituskuntoon Ponssin vaihtokonehuollossa.

Kun Ikkäljärven Turve Oy teki kauppaa ja PONSSE Beaverista, päästiin tutustumaan myös Ponssin koulutuspalveluun: ”Se oli kyllä todella asiantuntevaa: harvesterin koeajon ja käyttökoulutuksen rinnalla kouluttaja neuvoi myös kuormatraktorin säätöjä sekä muita omia niksejä. Pojat, jotka saivat tätä opastusta arvostivat sitä kovasti, ja se paransi selvästi myös tulosta”, Risto Ranta kiittää.

”Käytetyn koneen osto on pitkälti luottamuskauppaa. On helppoa ja turvallista



”Laadukkaat vaihtokoneet ovat olleet meille hyvä ratkaisu korjuutoimintaan siirryttäessä”, Risto Ranta kertoo.

## VAIHTO-KONEILLA pieniin pääomakustannuksiin

tehdä kauppaa kaverin kanssa, jolta homma taatusti hoituu. Vähäisin syy ei ole sekään, että Ponssin maine koneena on vakaa. Hyvämaineinen kone on helppo ostaa, kun tietää että huollot ja huoltopalvelut pelaavat. Eikä hintakaan tietenkään voi olla ratkaisematta. Hinta-laatusuhdetta on mietitty aina tarkkaan: halvin kone ei aina ole se paras”, Risto Ranta summaa vaihtokonekaupoissa ratkaisevia tekijöitä.

### Ohjaamon ergonomialla ja tilavuudella on iso merkitys

Ponssin vaihtokoneet ovat miellyttäneet erityisesti Ikkäljärven Turve Oy:n kuljettajia.

”Työporukka tykkää ajaa Ponssella: ostimme taannoin Ponsselta käyttöömmme myös yhden kilpailevaa merkkiä edustavan kuormatraktorin. Teknisestihän siinäkään ei ole vikoja, mutta Ponssin ergonomiasta kuljettajat tykkäävät ihan erityisesti. Pelkkä ohjaamo sisältää on ihan omaa luokkaansa: kun kuljettaja viettää siellä 10-tuntisia päiviä, näin pitää ollakin. Tilavassa ohjaamossa ei tule ahtaan paikan kammoa, eikä siellä väsy. Voi olla, että myös hengitysilma pysyy parempana, kun ohjaamo on tilava”, Ranta pohtii.