Iveco haastaa uusitulla mallistolla ja verkoston panostuksilla

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
20.08.2021 00:00



Varaosahuolto on Tuomas Virenin mukaan kokonaisuudessaan Iveco Finlandin hoidossa. - Saamme Tanskan keskusvarastolta iltapäivällä tehdyn tilauksen toimitettu eri puolille Suomen huoltopisteitä seuraavaksi aamuksi.

Minkä pienenä oppii, sen isona taitaa, todetaan vanhassa sanalaskussa. Kuljetus on ollut Virenin suvussa jo 1928 vuodesta alkaen. Autoalalla monipuolisen kokemuksen kartuttanut Tuomas Viren aloitti nykyisessä tehtävässään Ivecon Suomen myyntijohtajana vuoden 2020 alussa. **Iveco on sinulle tuttu merkki jo lapsuudesta asti. Avaatko hieman tätä?**

Tuskin jalat vielä kunnolla ylsivät polkimille, kun ensimmäisiä kertoja ajoin kuorma-autoa. Tämä oli suljetullasorakuopalla, jossa soraa siirrettiin siilon alta eri kasoihin. Sittemmin ajokokemusta on tullut kosolti lisää.

Nykyiseen työpaikkaani perehdyin ensikertaa 2003 Iveco- automyyjänä. Sen jälkeen hankin kokemusta rengasbisneksestä ja vaihtoautopäällikön tehtävistä Volvolla.

Nykyinen Iveco on useamman vanhan merkin pohjalle rakennettu yhteenliittymä. Näkyykö tämä käytännössä?

Nykyinen Iveco pohjautuu neljän vanhan tunnetun merkin yhteenliittymiseen. Saksalainen Magirus, italialainen Fiat, ranskalainen Unic ja espanjalainen OM muodostavat Ivecon autosektorin. Lisäksi tulee vielä maatalousja teollisuussektori, joissa muun muassa Case on tunnettu merkki.

Iveco-merkin alla tunnetuin sektori on tietysti juuri ajoneuvot, joita onkin sitten laajalla tarjonnalla perinteisistä kuorma- ja pakettiautoista aina erikoisajoneuvoihin palo- pelastus- ja

sotilaskäyttöön.

Ivecon koko mallisto on uusittu. S-Way on saanut juuri päivityksen.

Valmistusta on myös useammassa maassa? Suomessa myytävät Ivecot on valmistettu lähinnä Italiassa ja Espanjassa. Kaikkiaantehtaita on 18 eri puolilla maailmaa. Kaukaisimmat ovat Kiinassa, Australiassa, Etelä-Afrikassa ja Brasiliassa. Lisäksi voidaan todeta, että tutkimus ja tuotekehitysovat vahvassa roolissa kaikkiaan 13 keskuksessa.

Kuinka suurta tuotanto on nykyään?

Autopuolen tuotanto on190 000 yksikköä vuodessa, joka edustaa runsasta kolmannesta CNH Industrial -ryhmän kokonaisliikevaihdosta.

Miten Iveco sijoittuu valmistusmäärältään eri kuorma- autojen joukossa?

Tarkkojen, kokonaisvaltaisten lukujen löytäminen on hankalaa. Arvion mukaan Ivecon kokonaismarkkinaosuus Euroopassa on noin 7,5 prosenttia. Aivan omassa kokoluokassaan ovat kaasukäyttöiset Ivecot, joiden markkinaosuus on jopa 53 prosenttia.

Suomessa Iveco painii markkinaosuudessa sijasta 4.

Mitkä ovat tekijöitä, joilla tässä kisassa menestytään?

Tietysti tuote sinänsäon erittäin tärkeässä roolissa.Olemme juuri uusineet koko malliston,joten ainakin tämä puoli on aiempaa paremmassa mallissa.Mallistossa on myös tärkeässä roolissa kaasukäyttö, joka on myös Suomessa saamassa entistä suuremman osuuden ympäristövaatimusten takia.

Palvelun kattavuus ja toimivuusovat erittäin tärkeitä. Olemme panostaneet toimintaorganisaatiomme kehittämiseen eri puolilla Suomea uusilla pisteillä.



Työtehtäviin Ivecon palveluksessa Tuomas Viren tutustui ensi kerran automyyjänä vuonna 2003. Suomen myyntijohtajana Viren aloitti vuoden 2020 alussa.
Jälkimarkkinat ovat kuorma-autokaupassa erittäintärkeässä roolissa. Kuinka Iveco menestyy tässä Suomessa?

Varaosahuolto on kokonaisuudessaan Iveco Finlandin hoidossa. Saamme Tanskan keskusvarastolta iltapäivällä tehdyn tilauksen toimitettu eri puolilleSuomen huoltopisteitä seuraavaksi aamuksi. Tällä varmistamme autojen tehokkaan käytön.

Olemme myös kehittäneet huoltopisteitämme tehokkaalla koulutuksella sekä avanneet uusia pisteitä muun muassa Pirkkalaan, Kuopioon ja Jyväskylään. Kaikkiaan huollon toimivuus ja saatu asiakaspalaute ohjaa tehokkaasti kehityshankkeitamme.

Myynnissä kilpailukykyistä hintaa pidetään usein tärkeimpänä. Kuitenkin arvon alennus ja käytetyn jälleenmyytävyys ovat tärkeässä roolissa.

Kuinka koet tämän Ivecolla?

On selvää, että hinta pitää olla kilpailukykyinen. Arvon alennus sitten riippuu useasta tekijästä. Maine syntyy vuosien saatossa usein kokemusten pohjalta. Kun auto osoittautuu odotusten mukaiseksi käytöltään, ylläpito- ja käyttökustannuksiltaan sekä kestävyydeltään, menestytään myös kilpailussa.

Pystyykö Iveco Finland hyödyntämään Euroopan käytettyjen markkinoita viennin ja/tai tuonnin muodossa?

Meillä on Euroopan Ivecon varastotiedot käytössämme sekä uusien että käytettyjen osalta. Pystymme hyödyntämään näitä tarpeen mukaan. Suomen erikoisolot ja omat mitta/massasäännöt asettavat kuitenkin omat rajoituksensa. Viennissä oman haasteensa asettaa Suomen yleisesti Eurooppaa korkeammat ajosuoritteet.

Ympäristöarvot merkitsevät nykyään entistä enemmän. Iveco on ollut yksi uranuurtajista kaasukäytössä. Miten näet kehityksen jatkuvan tässä?

Kuten jo aiemmin totesin,Ivecon markkinaosuus kaasukäyttöisissä kuorma-autoissa on 53 prosenttia. Vuonna 1994 tuotanto alkoi ensin linja-autoista. Ensimmäinen isompi toimitus oli vuonna 1995, jolloin toimitettiin Madridin kaupunkiin 100 kaasubussin erä. Siitä kaasukäyttö tuli nopeasti vaihtoehdoksi koko mallistoon.

Myös sähkö ja erityisesti polttokenno on kovan kehitystyön piirissä. Täyssähköinen bussi valmistettiin 2010. Polttokennon kehitystyö taas aloitettiin jo vuonna 2006.

Amerikkalaisen Nikolan kanssa on perustettu yhteisyritys kehittämään sähkökuorma-autoa sekä akkukäyttöisenä että polttokennoratkaisulla. Täyssähköisen akkusähköllä kulkevan raskaan auton tuotanto alkaa vielä tänä vuonna. Raskas polttokennoauto menee sarjatuotantoon 2023. Se ei ole enää kaukana.



Iveco Daily -pakettiautosta on moneksi, myös hieman rajumpaan käyttöön.

Entä miten näet kaasukäytön Suomessa? Raskaan kaluston käyttövoimana sähkö sopii huonommin, kun ajosuorite on pitkä. Tällöin kaasu on hyvä ratkaisu, kun pyritään pienempiin päästöihin. Uskoisin kuitenkin, että vety ja polttokenno tulevat olemaan parempi ratkaisu, kunhan vedyn tuottaminen ja erityisesti jakeluinfra saadaan aikanaan kuntoon.

Täytyy kuitenkin rehellisesti todeta, että Suomessa tähän varmasti kuluu vielä paljon aikaa. Kuten edellä totesin, Iveco yhdessä Nikolan kanssa on valmiina nopealla aikataululla.

Kaasumoottorit ovat teholtaan pienempiä kuin perinteiset dieselit. Suomessa suuremmat massat edellyttävät yleensä suurempia moottoritehoja. Onko Ivecolta tulossa tehokkaampia kaasumoottoreita?

On totta, että Suomen korkeammat painot ovat vieneet keskustelun suurempiin moottoritehoihin. Kuitenkin on huomioitava, että kysyntä ohjaa tuotantoa ja tuotekehittelyä. Isot volyymit tulevat Keski-Euroopan kaksiakselisista puoliperävetureista, jolloin 460 hv riittää hyvin sikäläisiin painoihin.

Kaasumoottorin rakenne rajoittaa tehojen kasvattamista, koska muun muassa lämpöjen

hallinta muuttuu vaikeammaksi. Kaikilla valmistajilla kaasumoottoreiden teho jää selvästi alle 500 hv. Vaihteiston ja perävälitysten optimoinnilla voidaan tehovajausta osin hoitaa. On kuitenkin syytä rehellisesti todeta, että kaikkiin käyttöihin kaasumoottori ei sovellu.

Päästö- ja ilmastokeskusteluissa on kuitenkin hyvä muistaa, että kaasukäyttöisen auton hiukkaseli lähipäästöt ovat hyvin lähellä nollaa ja juuri hiukkaspäästöillä on välitön vaikutus ympäröivään ilman laatuun. Ja paras vaihtoehto ympäristön kannalta on aina biokaasu. Siinä on muutoin ilmakehään vapautuva metaani valjastettu hyötykäyttöön.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS!