



Lyhyesti todettuna kulmakivet ovat kuljetustehokkuus (TCO) ja siinä etenkin polttoainetalous, mukavuus ja sitten turvallisuus, Rouhianen sanoo.

DAF on palkittu Vuoden Kuorma-autoksi kahdesti peräkkäisinä vuosina. Vuosi sitten palkittiin XF, XG ja XG+mallisto. Tänä vuonna palkinnon kumarsi XD-mallisto.

Uudet mallit antavat tuotepuolella hyvän pohjan myynnille. Miten tämä hyödynnetään Suomessa ja laajemminkin, on kiintoisaa kartoittaa DAF Suomessa. Siksi otammekin tenttiin merkin Suomen operaatioista vastaavan Nordic Truckcenterin maajohtajan

Sampsa Rouhianen

**DAF on yleisen
käsityksen muistissa
hollantilainen yritys, joka jossain
vaiheessa valmisti myös henkilöautoja.
Mikä on tilanne nykyään?**

Yrityksen juuret johtavat todella Hollantiin ja lähes 100 vuoden taakse. Perustamisvuosi oli 1928. Henkilöautojen valmistus loppui jo pian 30 vuotta sitten ja Mitsubishin kanssa yhteisvalmistuksessa ollut tehdaskin valmistaa nykyään Volvo-henkilöautoja. Omistajana on nykyään amerikkalainen pörssissäkin noteerattu Paccar.



Kiinnostus uusiin malleihin on hyvä niin meillä Suomessa kuin laajemmin Euroopassa, Rouhiainen pohtii.

Paccar tunnetaan myös muista kuorma-automerkeistä? Kyllä vain. Kenworth ja Peterbilt ovat tunnettuja merkkejä Atlantin toisella puolella. Euroopassa niitä näkee lähinnä yksittäistuonnin kappaleina. Myös Suomessa näkee aika ajoin myynnissä näitä vanhoina harrasteautoina.

uinka suurista volyymeistä puhutaan Paccarin tuotannossa?

Kaikkien kolmen merkin yhteinen vuotuinen valmistusmäärä on noin 120 000 yksikköä, joista DAF ottaa suurimpana 60 000 yksikköä.

Mitä käyttövoimaratkaisuja on käytössä?

Dieselin rinnalle on tullut myös sähkö. DAF katsoo, että kaasu on enemmän väliaikainen ratkaisu siirryttäessä sähköön ja aikanaan myös vetyyn. Nyt valikoimassa on jo sekä hybridi- että täyssähköisiä kuorma-autoja lähes koko DAF-mallistoon. Sähköauton hallinnointia helpottaa DAF:n kehittämä karttapohjainen ohjelma, joka seuraa akuston latauksen riittävyttä huomioiden auton rakenne, ajoreitti ja autossa oleva kuorma, sekä ulkolämpötila. Tiedon perusteella ohjelma suosittaa latauspaikat.



DAF XD mallisto voitti Vuoden Kuorma-auto -tittelin. DAFille voitto oli jo toinen peräkkäinen.

Suomessa DAF-maahantuonti on ollut kovin syheröinen polku. Tämä pitää paikkansa. Aina vuoteen 2007 asti maahantuonti oli enemmän tai vähemmän yksittäiskappaleita. Vuodesta 2015 maahantuonnista Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa on vastannut hollantilaisessa omistuksessa oleva Nordic Truckcenter.

Voisin todeta, että vaikka sen omistajat ovatkin aivan muulta toimialalta, on kiinnostus kuorma-autoihin merkittävä. Esimerkiksi yhtiöryhmään kuuluu iso, 1500 auton kuljetusliike, joka laajenee vuosi vuodelta. Suomessa me panostamme luotettavaan toimintaan ja vakaaseen kasvuun. Nordic Truckcenter on nyt 22 henkilön organisaatio, johon paraillaankin haemme lisää osaajia.

Mallisto on laaja alkaen 7,5 tonnista ja on uudistunut täysin viime vuosien aikana. Uudistukset on palkittu kaksi kertaa peräkkäin Vuoden Kuorma-auto valinnalla. Miten tämä näkyy toiminnassa?

Kiinnostus uusiin malleihin on hyvä niin meillä Suomessa kuin laajemmin Euroopassa. DAF markkinaosuus Euroopassa onkin 17,4 %. Paitsi menestys Vuoden Auto valinnoissa myös useat eri vertailutestit Euroopassa ovat olleet mieluisia luettavaa.

Erityisesti pieni polttoaineen kulutus on merkittävä myyntivaltti näinä polttoainehinnoilla. Tähän vaikuttaa modernisoitu, Hollannissa rakennettu, uusi Paccar-moottori. Oma osuutensa on myös uudella aerodynamiikalla. Lisäksi erityistä huomiota on annettu parantamalla kuljettajan mukavuutta niin ajamisen kuin taukojenkin yhteydessä. Kolmantena merkittävänä asiana taloudellisuuden ja mukavuuden lisäksi on turvallisuus, niin kuljettajan kuin muidenkin tieliikennekäyttäjien kannalta. Kuljettajalla on hyvät näkökentät eikä juuri katvealueita.

Erityisesti puoliperävetureissa olemme edenneet hienosti myös Suomessa.



Meillä on hyvä kysyntä käytetyistä autoista, erityisesti jos auto on suhteellisen vähän ajettu ja hyvin pidetty, Rouhiainen toteaa.

Mitkä ovat DAF:n tärkeimmät elementit tuotteen suunnittelussa ja toiminnassa?

Lyhyesti todettuna kulmakivet ovat kuljetustehokkuus (TCO) ja siinä etenkin polttoainetalous, mukavuus ja sitten turvallisuus, johon kuuluu kuljettajaturvallisuus mahdollisen onnettomuuden sattuessa, mutta myös passiivinen turvallisuus suhteessa muihin tieliikennekäyttäjiin, esimerkiksi kuljettajan hyvät näkökentät.

**Sanotaan että hyvät
tuotteet ja hyvä myynti ei riitä,
ellei huolto ja varaosatoiminto
pysy vauhdissa.**

Olen samaa mieltä. Olemmekin panostaneet vahvasti viime vuosien aikana jälkimarkkinoihin. Uudet toimitilamme antavat entistä paremmat mahdollisuudet palvella niin paikallistason autoilijoita kuin sopimusverkostokumppaneitamme.

Olemme parantaneet muun muassa varaosien toimitusvalmiutta merkittävästi. Nyt pystymme toimittamaan Vantaan keskusvarastolta tilauksista suoraan 95 %.

Olemme kehittäneet myös huolto-organisaatiota niin, että palvelupisteitä on kaikkiaan 17. Vain Pohjois-Suomessa etäisyydet huoltoon ovat pitkät. Tiepalvelu toimii myös 24/7-periaatteella.



2-, 3- ja 4-akselinen XDC-malli erityis- ja maansiirtoalan käyttöön tulee saataville ykkös- tai paripyörillä. XDC-mallisto on suunniteltu vaativiin töihin rankoissa olosuhteissa.

Toimitukseen menevissä autoissa näkyy olevan info: Takuu 3 vuotta. Kuinka laaja tämä on?

SR: Kyseessä on valmistajan myöntämä täystakuu, joka kattaa kuluvia osia lukuun ottamatta kaiken muun. Takuu on voimassa koko Euroopassa.

**Nyt monella valmistajalla toimitu-
sajan ovat venyneet varsin**

pitkälle erityisesti sirupulan

takia. Mikä tilanne on DAF:lla?

Toki sirupulalla on omat vaikutuksensa myös DAF-toimitukseen. Me olemme kuitenkin Suomessa ennakoineet tilanteen hyvin ja pystymmekin toimittamaan suoraan varastosta valtaosan kysynnästä. Tavoitteemme onkin pitää myös jatkossa kohtuullisen kattava tarjonta varastossa Suomessa. **Hinnoittelu on aina taitolaji. Kuorma-autojen hintoja on vaikea saada, kun autot ovat ratkaisuiltaan**

**ja varusteiltaan erilaisia.
Varaosahinnoittelu sen
sijaan on avoimempaa. Kuinka
DAF pärjää hintakilpailussa?**

Toki meilläkin on vaikea saada aina täsmällistä hintakuvaa kilpailijoiden. Emme kuitenkaan pidä sitä varsinaisena ongelmana. Kuitenkin asiakkailta saamamme palautteen mukaan olemme hyvinkin oikealla hinnalla markkinoilla. Varaosahinnat ovat meillä jatkuvan seurannan alla ja pyrimme varmistamaan myös siellä kilpailukykyämme. Vanhempien autojen kohdalla seuraamme ja käytämme tarvittaessa myös alkuperäisten ohella rinnakkaisosia.

**Kun auto sitten muutaman
vuoden käytön jälkeen tulee
vaihtoon, miten DAF pärjää
tässä arvonalennuksessa?**

Nykyään auto on yleensä leasing-rahoitettu. Sille on määritelty alkujaan jäännösarvo. Kun uudet DAF-kuorma-autot myydään DAF-liikkeiden kautta, ei jäännösarvo muodosta mitään ongelmaa. Meillä on hyvä kysyntä käytetyistä autoista, erityisesti jos auto on suhteellisen vähän ajettu ja hyvin pidetty. Vaihtoon tuleville, paljon ajetuille autoille on vähemmän markkinoita Suomessa, mutta ne voidaan myydä vientiin.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)