



Ivecon brändijohtaja Thomas Hilsen mukaan tällä kertaa valtiot ja pankkisektori ovat paremmin varautuneita talousnäkymien äkilliseen notkahdukseen. Hyötyautosektori on osaltaan tehnyt toimia tilanteesta selviytymiseksi. Kuljetusyritysten pyörät ovat myös pyörineet koronasta huolimatta, tai osittain sen takia.

Koronapandemian perässä tulivat synkät pilvet talouden taivaalle. Ivecon brändijohtaja Thomas Hilse toteaa International Van of the Year -tuomaristolle antamassaan haastattelussa, että synkästä taloustilanteesta huolimatta hyötyajoneuvoalalla on tällä kertaa huomattavasti paremmat mahdollisuudet elpymiseen.

Ivecon brändinjohtaja **Thomas Hilsen** mukaan hyötyajoneuvojen markkinat ovat nyt monista syistä paremmassa asemassa selviytymään laskusuhdanteesta, kuin vuoden 2008-2009 taantumassa.

International Van of the Year -tuomaristolle antamassaan haastattelussa Hilse toteaa nopeamman käännöksen olevan lähellä.

- Toisin kuin viime taantumassa, jolloin elpymisessä kului viisi vuotta, nyt hallitusten tilanne sekä vastatoimet ovat parempia ja pankkijärjestelmä on varautunut tilanteeseen paremmin.

Hilsen mukaan ”maksukyvyyn säilyttämiseksi” eri hyötyajoneuvobrändit tukevat jälleenmyyjäverkostoa, joka puolestaan voi auttaa asiakkaita. Erona viime taantumaa on ollut sekin, että kuljetusala on säilynyt vilkkaana, kun kuljetusyrittäjät ovat tarjonneet elintärkeää palvelua terveydenhuollon ja yhteiskunnan tarpeisiin.

Ivecon brändijohtaja huomioi verkkokaupan jatkuvan kasvun auttavan kevyiden hyötyajoneuvojen myynnin elpymisessä. Hilsen mukaan tätä tukee Ivecon Daily-tilausten hyvä imu, mikä osaltaan viittaa nopeampaan palautumiseen.

- Hyötyautojen keskiraskas ja raskas luokka reagoivat hitaammin, koska kaluston uusimissyklit pysyvät jotakuinkin normaaleina.



Uusittu Iveco Daily esiteltiin viime vuonna. Hilsen mukaan pakettiauton tilausmäärät ovat olleet hyviä.

Uusiutuva Daily-mallisto Useita aiheita käsitelty haastattelu keskittyi pääasiassa suosittuun Daily-malliston tulevaisuuteen. Viime vuonna päivitettyssä versiossa liitettävyyttä ja turvallisuusominaisuudet ovat viimeisintä teknologiaa, seuraavissa versioissa taas tulee olemaan uuden sukupolven sähköiset voimalinjat. Nykyisen Daily-mallin parannetun version julkaiseminen osuu loppuvuodelle tai vuodelle 2021. Hilsen mukaan tietyt Daily:n piirteet kehittyvät kohti sähköistä maailmaa.

- Tämä näkyy kestävyudessa, luotettavuudessa ja siinä, että ainutlaatuinen alusta mahdollistaa akkupakettien sovittamisen auton runkoon ja niin edelleen.

- Seuraavan sukupolven Daily Electricin julkaisu osuu vuoteen 2022, joka on mielestämme oikea aika asiakkaiden kannalta, hän lisää.



Iveco S-Way esiteltiin myös vuonna 2019.

Sähkö ei ainut ratkaisu päästörajoituksiin Hilse huomauttaa, että uusia päästörajoituksia on tulossa kaupunkeihin, kun hallitukset panostavat päästöjen vähentämiseen. - Näimme täällä Torinossa Covid-19-rajoitusten aikana mitä kaupunkimme voivat olla tulevaisuudessa; vähemmän ruuhkia ja vähemmän liikenteen päästöjä ja meteliä.

Torinon tapaiset kaupungit tulevatkin puskemaan voimakkaammin nollapäästöalueita. Hilsen mukaan tiellä kohti päästöttömyyttä ei pidä rajoittua pelkästään sähköautoihin, vaan mainitsee kaasun yhtenä vaihtoehtona tavoitteisiin pääsemisessä. Erityisesti biokaasun.

- Akkusähköteknologia toimii riittävästi viimeisen mailin kuljetusten tarpeisiin, mutta pitkillä matkoilla biokaasu on ratkaisu.

- Helpotukset tietulleissa ja muut verokannustimet auttavat kattamaan ensivaiheen kustannuksia, Hilse jatkaa ja mainitsee esimerkkinä Saksan liittovaltiotason toimet.



Iveco valmistaa yhteistyössä yhdysvaltalaisen Nikolan kanssa vetypolttokennokuorma-autoa. Yhteistyön odotetaan syvenevän tulevaisuudessa.

Polttokenno raskaalle kalustolle Muutama vuosi sitten esitelty Daily Vision -konsepti osui Ivecon brändijohtajan mukaan joiltain näkökulmiltaan nappiin, erityisesti käyttöjärjestelmän ja liitettävyyden kannalta. Polttomoottori/ sähköhybridivoimalinja ei Hilsen mukaan kuitenkaan enää ole pitkäaikainen vaihtoehto.

Vetypolttokennoteknologian kannattajanakaan hän ei vielä näe tätä puhdasta käyttövoimajärjestelmää sopivana vaihtoehtona kevyille hyötyautoille.

(Mielenkiintoista onkin, että

Renault Pro+ on esittelemässä vedyn hybridivaihtoehtona
pakettiautoissaan.)

Ivecon malliston raskaammassa päässä, polttokennoyhteistyö yhdysvaltalaisen startupin kanssa on kantamassa hedelmää. Uudet, S-Way´hin perustuvat, vetykäyttöiset Tre-kuorma-autot valmistetaan Ivecon Ulmin tehtaassa Saksassa. Kyseinen tuotantolaitos hyötyy seitsemästä miljardista, jonka liittovaltio investoi polttokennoteknologiaan tehdäkseen Saksasta vetyinnovaatioiden ja -kehityksen keskuksen.

- Ympäri Eurooppaa kaavaillut 400 vetytankkausasemaa, tulevat tyydyttämään polttokennoilla toimivan hyötyautosektorin tarpeet, Hilse toteaa.

Ivecon yhteistyö Nikolan kanssa tulee johtamaan vielä suurempiin asioihin, koska

tulevaisuuden tuotesuunnittelu edellyttää Hilsen mukaan yhteistyötä. Siksi voi odottaa näkevänsä tulevaisuudessa sähköistettyjä versioita Iveco Eurocargosta ja niitä myytävänä Nikolan kotimarkkinoilla Pohjois-Amerikassa.

Mahdollista on myös Daily-malliston matkaaminen Atlantin yli paikallisille CNH-Industrial jälleenmyyjille. Kumpikin ajoneuvo täyttäisi Nikolan tuoteperhettä, jossa raskaasta puolesta vastaa One- ja Two-kuorma-autot ja uusi Badger vety/ sähkö-pick-up taas kevyemmästä kategoriasta.



Tulevaisuuden pakettiautoa visioinut Ivecon Daily Vision -konsepti osui Hilsen mukaan nappiin erityisesti liitettävyyden ja käytettävyyden kannalta. Hybridivoimalinjaan hän ei enää usko pakettiautoissa.

Kuljettajia tarvitaan aina Hilsen mielipide autonomista ajoa kohtaan on muuttunut ja hänen mukaansa kehittyneeseen autonomisen ajamisen teknologiaan panostusta tulisi pienentää. - Teknologia on olemassa ja tulee olemaan täysin vakiintunutta kauan ennen kuin lainsäädäntö mahdollistaa sen käyttöönoton.

Ilman lainsäädännön ja käytäntöjen rajoja ylittävää yhdenmukaisuutta, autonominen ajo ei tule toimimaan, koska sen tehokkuus korostuu pitkällä matkan kuljetuksissa.

- Kuljettajia tullaan aina tarvitsemaan, Hilse sanoo.

Potentiaalia mallistossa

Hilse on tyytyväinen uuden S-Wayn saamaan positiiviseen palautteeseen, jota tukee vahva tilauskanta. Lähitulevaisuudessa julkistettava, Trakkerin korvaava T-Way-maansiirtoauto tulee olemaan tärkeässä roolissa Ivecon mallistossa, yhdessä hiljattain esitellyn X-Wayn kanssa.

Potentiaalia on ulosmitattavissa myös Daily-mallistossa. Natural Power -kaasumalli esimerkiksi kasvattaa vähäpäästöisen toimintamatkan 750 kilometriin ja 4X4-versio taas menee 7 tonnin yli kokonaispainossa. Laajennettu Daily-mallisto palveleekin sekä hyötyajoneuvomarkkinoiden kevyttä että raskasta päätä, tarjoten merkittäviä taloudellisia hyötyjä kuljetusyrittäjälle.

Teksti | International Van of the Year, kuvat | Iveco, Henri Pakarinen ja Martti Peltonen

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