

Mercedes-Benz

Transport

Kuljetusalan erikoislehti.

2|2016



AINA TIEN PÄÄLLÄ

Mercedes-Benz Uptime estää tien päälle
jäämiset ja parantaa auton käyttöastetta

EEROLA YHTIÖT: HYDRAULINEN ETUVETO ON YLIVETO | CAVERION: PAKETTIAUTOT FUEL DUEL -TESTISSÄ



Varustelemme tekijöitä

Sortimo kehittää ja valmistaa toimialariippumattomia autokalusteratkaisuja.

Hyötyauton varustaminen käyttötarkoitukseensa vaatii huolellista suunnittelua.

Siksi Sortimon tuotteet räätälöidään aina asiakkaalle sopiviksi. Haluamme auttaa asiakkaitamme tekemään työnsä helpommin ja paremmin.

18

KAIKKI IRTI!

Böhmin kuljetusliikelle tehokkuus on tärkeä tekijä. Siksi tämä langenhagenilainen yritys on testannut kahden vuoden ajan uutta Mercedes-Benz Uptime -palvelua. Se oli todellinen menestys!



Sisältö

PANORAAMA

- 04** **LYHYESTI** Kuvia nukkuvista rekkakuskeista
46 **LOPUKSI** Uusi Mercedes-Benz-kuorma-autokalenteri; julkaisutiedot

TALOUS & LOGISTIikka

- 06** **TAVARALIIKENTEESSÄ** Auramaa testaa erikoispitkää Actros-HCT-yhdistelmää
12 **KIINTEISTÖNHOITOA** Miten Caverion säästää jopa 15 prosenttia polttoainetta
14 **PUTKIVERKKOJEN SANEERAAJA** KotiSun panostaa tähtimerkkiisiin pakettiautoihin
36 **AJOKALUSTON AATELIA** Liettuolaisen Girtaka Logisticsin menestystarina

AUTO & TEKNIikka

- 08** **HYDRAULINEN ETUVETO** Ympäristöhuoltoalan erikoisosaaja Eerola-Yhtiöt panostaa tulevaisuuteen ja kolmeen uuteen Arocsiin, joissa liikkeellelähtöä avustaa hydraulinen etuveto
18 **KANSIJUTTU: ROADEFFICIENCY** Miten kuljetusliike Böhm säästää polttoainetta ja parantaa autojensa käytettävyyttä
34 **TULEVAISUUDEN KULJETUSRATKAISUT** Uutuuksia IAA:sta
40 **LUMILINKO** Unimog U 430 puhdistaa kiskoja Brienzer Rothornilla
44 **TEHDASPALOKUNTA** Econic Mercedes-Benzin Ludwigsfelden tehtailla

PALVELUT

- 16** **HUOLTO I** Vierailulla Vehon hyötyajoneuvokeskuksessa Espoon Lommilassa
28 **HUOLTO II** Uusi digitaalinen huoltovihko kuorma-auton koko elinkaaren ajaksi
29 **MERCEDESSERVICECARD** Hoyer Austria ajaa ilman käteistä rahaa
30 **SERVICE CAMP** Mercedes-Benz-tiimi Nigeriassa

ARVOISA LUKIJA,

Kulunut vuosi 2016 on ollut kasvun vuosi koko hyötyajoneuvokaupalle. Usean hyvin maltillisen vuoden jälkeen olemme saaneet vihdoin nähdä lähes kaikissa ajoneuvoluokissa myynnin ja rekisteröintien merkittävää kasvua. Tässä kokonaismarkkinoiden myönteisessä ilmapöyrässä myös Mercedes-Benz- ja FUSO-hyötyajoneuvojen kauppa on käynyt hyvin, ja siitä iso kiitos kuuluu kaikille meidän asiakkaillemme.

Syksyn IAA-autonäyttelyssä Hannoverissa Mercedes-Benz esitteli jälleen todella merkittäviä varuste- ja tuoteuutuuksia etenkin kuorma-autojen turvallisuuden ja taloudellisuuden seuraaviin kehitysaskeleisiin liittyen. Molemmat osa-alueet mahdollistavat kuljetusyritysten ja koko logistiikka-alan paremman tulevaisuuden.

Myös paketti- ja kevyet kuorma-autot ovat jälleen vahvasti mukana tässä Transport-lehdessämme. Niissäkin Mercedes-Benz-malliston kattavuus ja monipuolisuus mahdollistavat optimaalisen ratkaisun kaikkiin asiakastarpeisiin. Tavoittemme on olla paras ja halutuin kumppani teille, arvoisat nykyiset ja tulevat asiakkaamme! Siksi esittelemme tässäkin lehdessä jälleen tärkeitä huolto- ja korjaamopalveluitamme sekä niiden kehitystä.

Antoisia lukuhetkiä!

Juha Ruotsalainen
johtaja
Veho Hyötyajoneuvot



HYVÄÄ YÖTÄ!

Rekkakuskit uusin silmin – poikkeuksellisia valokuvia Norjasta

Miksi itse asiassa niin monet rekkakuskit pysäköivät autonsa autoille paikoille? Line Søndergaard päätti ottaa siitä selvää. Tämä oslolainen valokuvajournalisti päätteli syyksi tiukat lepoaikamääräykset ja samanaikaisesti vallitsevan pysäköintipaikkojen puutteen Norjassa – samalla hän löysi teeman epätavanomaiselle projektilleen: syntyi kuvasarja nukkuvista rekkakus-

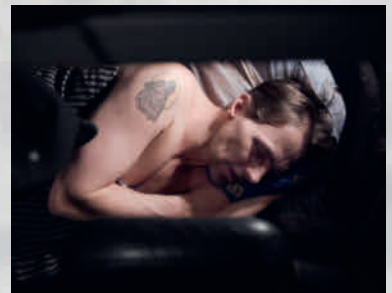
keista ja maisemista, joista kuorma-autoja täytyy suorastaan etsiä. ”Lähdin ajamaan ja etsin pysäköityjä kuorma-autoja. Koputin ikkunaan ja kysyin, voinko viettää yön siellä”, kertoo 30-vuotias Line Søndergaard, joka on juuri saanut opintonsa päätökseen. Projekti kuvaa miehiä, jotka vaikuttavat päiväsaikaan melko hankalasti lähestyttäviltä, kerankin toisesta perspektiivistä. Yöpyminen ohjaamossa mahdollisimman mukavasti oli

muuten Actrosia kehitettäessä oleellinen tavoite. ”Aluksi kuljettajat olivat melko hämillään”, Line Søndergaard kertoo. Useimmat päästivät valokuvaajan kuitenkin ohjaamoon. ”Aloin kuvamaan vasta, kun kuljettajat olivat nukkuneet jo tovin.” Tuloksena on kiehtova kuvasarja ”Time to rest”.

www.hviletid.no/eng



”Time to rest”
Line Søndergaard kuvasi Norjassa nukkuvia rekkakuskeja – ja heidän kuorma-autojaan monumentaalisissa maisemissa





Festivaalitunnelmaa

Olli Nathan (vas.) ja Juuso "Rebel" Lehtinen ajoivat Highway Herolla legendaariseen Rodéo du Camion -rekka-tapahtumaan



HIGHWAY HERO VALLOITTI KANADAN!

Kuljetus Auvisen uusin show-rekka osallistui 36. Rodéo du Camion -rekka-festivaaliin Notre-Dame-du-Nordin kylässä

Mika Auvinen on tunnettu huomiota herättävistä, mielikuvituksellisilla maalauksilla koristeluista kuorma-autoistaan myös Suomen rajojen ulkopuolella. Hänen tuorein, tosin jo kahden vuoden ikään ehtinyt luomuksensa on Highway Hero, jota hän ja tiiminsä Kuljetus Auvinen rakensivat kahdeksan kuukauden ajan. Tämä Actros, jonka vain asiantuntijat sellaiseksi tunnistavat, on varustettu rekkaromantisilla ja country-musiikkiaiheisilla maalauksilla – siihen on ikuistettu muun muassa Johnny Cashin ja Fredrik Lundmanin muotokuvat.

Ei siis mikään ihme, että Highway Hero haluttiin viedä myös ideansa isäntämaahan Pohjois-Amerikkaan. Kaksi vuotta kestäneen suunnittelun jälkeen unelma toteutui: heinäkuun alussa rekka matkasi autolautalla Göteborgista Kanadan Halifaxiin. Sieltä Olli Nathan ja show-rekan hytin kylkeenkin maalattu Juuso "Rebel" Lehtinen

ajoi vuorotellen 1900 kilometrin matkan Halifaxista Notre-Dame-du-Nordin, missä järjestettiin heinäkuun lopulla 36. kertaa rekka-festivaali Rodéo du Camion. Tähän 1500 asukkaan pikkukylään virtasi noin 60 000 vierailijaa hämmästelemään näyttäviksi laitettuja kuorma-autoja. Heidän joukossaan olivat Kuljetus Auvisen tiimistä paikalle lennätetyt Mika Auvinen, Lasse Vääntinen, Tero Sassi, Arto Simola, Mika Sassi, Perttu Papunen, Marko Oksa, Tapani Arokoski ja Janne Pitkänen.

Highway Hero kiinnosti ja sai valtavasti huomiota myös sosiaalisessa mediassa: matkasta kertovilla Facebook-sivuilla on käynyt jo yli 3,5 miljoonaa kävijää. ■

[www.facebook.com/
highwayherogoescanada](http://www.facebook.com/highwayherogoescanada)
www.kuljetusauvinen.fi

ASIAKASPALVELUA 24/7



Veho haluaa palvella asiakkaitaan parhaalla mahdollisella tavalla ja tätä varten olemme laajentaneet

palvelutarjontaamme

kattamaan digitaalisen palvelukanavan OmaVehon, jonka kautta voit asioida ajasta ja paikasta riippumatta. Palvelu tunnistaa sinut yksityishenkilönä ja yrityksen edustajana sekä asiakuuteesi kuuluvan kaluston sovittuine palveluineen. Palvelun kautta voit esim. tarkistaa kalustosi huoltotilanteen, varata tarvittavat huollot, muuttaa tai jatkaa huolenpitosopimuksia, lisätä puuttuvan ajoneuvon sekä olla yhteydessä huollon ja myynnin henkilöihin. Tervetuloa tutustumaan!

www.veho.fi/omaveho

VEHO PANOSTAA UNIMOGIIN



Unimogin molemmat mallisarjat, UGE työlaiteauto sekä UGN maastokuorma-auto, ovat viimeisen kolmen vuoden aikana uudistuneet siten, että koko mallisto on nyt mitä parhaimmassa iskussa. Kuluneen vuoden aikana Suomessa on päässyt kierteellä tutustumaan katujen kesä- ja talvikunnossapitoon vahvasti varusteltuihin Unimog-malleihin. Unimogin monipuolisuus työkoneena vaihdettavine lisälaitteineen tekee siitä moniosaajan – katujen kunnossapidosta maatalouteen tai vaikkapa vaativaan kaivosteollisuuteen tai raideliikenteen ylläpitoon. Käyttövoima lisälaitteisiin voidaan toteuttaa joko mekaanisella ulosotolla, monipiirillä hydraulikalla tai sähköllä. Jatkuva neliveto tasauspyörästöjen lukoilla, portaaliakseleihin aikaansaatu suuri maavara ja rengaspaineen säätöjärjestelmä takaavat etenemisen hankalissakin paikoissa.

35 prosenttia lisää kapasiteettia

Jussi Auramaa (kuvassa markkinointijohtaja Kalle Auramaan kanssa, vas.) on Y. Auramaa Oy:n tekninen johtaja ja Actros-Duo2-yhdistelmäprojektin koordinaattori



PITKÄ JA TEHOKAS

Kappaletavarakuljetuksen tulevaisuus on alkanut Auramaalla.

Yritys testaa 33,78 metriä pitkää Actros-HCT-yhdistelmää – ensikokemukset ovat hyvät

Euralainen vuonna 1929 perustettu Kuljetusliike Y. Auramaa Oy kuljettaa kappaletavaraa, elintarvikkeita ja raskaan teollisuuden tuotteita eteläisen Suomen alueella. Auramaan 58 miljoonan euron liikevaihdosta noin 70 prosenttia muodostuu Kaukokiito-liikenteestä. Maan suurimpiin logistiikkatoimijoihin kuuluva yritys haluaa olla näytämässä suuntaa tulevaisuuden kappaletavarakulje-

tuksissa. Huhtikuussa Auramaa aloitti Trafin luvalla HCT-yhdistelmäkoekulun (High Capacity Transport) Turun ja Vantaan Kaukokiito-terminaalien välillä.

”Kehitämme ja testaamme uudentyyppisen Duo2-yhdistelmän soveltuvuutta kotimaiseen kappaletavaraliikenteeseen. HCT:llä pyritään vähentämään liikennettä, päästöjä ja polttoaineenkulutusta”, kertoo projektin koordinaattorina Auramaalla toimiva tekninen johtaja

Jussi Auramaa. "Projektin suunnittelu alkoi vuoden 2015 alussa, ja pitkän kumppanuuden perusteella valitsimme Vehon ja Mercedes-Benzin mukaan hankkeeseen." Lisäksi projektissa ovat mukana Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi, VAK Oy, Suomen Kaukokiito Oy sekä Turun ammattikorkeakoulu. Kokeilu kestää vuoden 2020 loppuun.

Auramaan HCT-yhdistelmä koostuu Actros 2651 6x4 -rekka-ajoneuvosta, pitkästä puoliperävaunusta ja perävaunusta. Yhdistelmän kokonaispituus on 33,78 metriä, kokonaislavatila 28,89 metriä, kokonaispaino 75 tonnia ja tilavuus 223 kuutiometriä. Kapasiteetti on noin 35 prosenttia suurempi tavalliseen täysperävaunuyhdistelmään verrattuna. Yhdistelmää ajetaan kahdessa vuorossa kuukausisuoritteiden ollessa 15 000 – 16 000 kilometriä. "Kokeilussa on mukana yksi Mercedes-Benz Actros -vetoauto sekä kolme perävaunuyhdistelmää, joista yksi on Turussa, yksi Vantaalla ja yksi tien päällä. Näin terminaalien läpivirtausta ja tehokkuutta saadaan parannettua", Jussi Auramaa kertoo.

Auramaan HCT-yhdistelmällä on kuusi nimettyä kuljettajaa, jotka koulutettiin ajoneuvoon ennen liikennöinnin aloitusta. Yksi heistä on Pekka Jokela, joka on työskennellyt Auramaalla vuodesta 2007. "Kun kuulin, että Auramaalle on tulossa HCT-rekka, ilmoitin heti, että haluan alkaa ajaa sillä", hän kertoo. "Ensimmäiselle reissulle lähdetessä kiersin kaikki risteykset kaukaa. Jälkeenpäin olen huomannut, että yhdistelmä taittuu paljon pienemmässäkin tilassa."

Ainoastaan kesän tietyt ovat aiheuttaneet pieniä haasteita erikoispitkälle yhdistelmälle. "Paikoissa,

joissa on vain yksi ajokaista käytössä, on paluu omalle kaistalle tehty usein niin ahtaaksi, etten meinaa mahduttaa yhdistelmällä keiloja kaatamatta", Jokela kertoo. Mercedeskseen hän on ollut tyytyväinen. "Actros on hyvä ajaa ja menee tasaisesti", hän kehuu.

Työnantajalleen Pekka Jokela antaa täydet pisteet. "Auramaa on hyvä työpaikka, olen täysin tyytyväinen. Suomalaisena perheyhteyksensä omistajalla on kasvot, ja henkilökuntaa arvostetaan yrityksessä", hän kertoo tyytyväisenä.

HCT-yhdistelmän käyttäytymistä liikenteessä seurataan jatkuvasti. "Raportoin jokaisen ajovuoron jälkeen mm. sääolosuhteet, lämpötilan sekä mahdolliset muut poikkeamat, esimerkiksi kiertotiet tai onnettomuudet", Jokela kertoo ja näyttää tablettiltaan palautelomaketta. Autossa on lisäksi kamera, jota käytetään tarvittaessa analysointiin. Turun ammattikorkeakoulu hoitaa Auramaan kanssa yhteistyössä raportointia: Trafille raportoidaan joka kuukausi sekä lisäksi puolivuositain lähetetään kattavampi raportti.

"Tähän saakka kokemukset kokeilusta ovat olleet hyvät ja auto on toiminut hienosti", Jussi Auramaa summaa. Vehon palvelut saavat myös Auramaalta kiitosta. "Olemme olleet tyytyväisiä Vehon huoltoon ja muihin palveluihin", Auramaa kertoo tyytyväisenä yhteistyöstä Vehon kanssa. ■

www.auramaa.fi

33,78

metriä pitkä

HCT-yhdistelmä tien päällä – projektilla pyritään vähentämään liikennettä, päästöjä ja polttoainekulutusta



Haasteet otettu vastaan

Auramaan kuljettaja Pekka Jokela ilmoittautui heti vapaaehtoiseksi kuultuaan yrityksensä HCT-projektista

HYDRAULINEN ETUVETO ON YLIVETO

Eerola-Yhtiöt on kehittynyt viiden vuosikymmenen aikana ympäristöhuoltoalan osaamisjohtajaksi. Perheyritys panostaa tulevaisuuteen kolmen uuden, hydraulisella etuvedolla varustetun Arocsin voimin



Tunnusmerkki

Suojan alla on piilossa hydraulisen etuvedon voimakas pyörännapa-moottori



Kaksi erikoisosaajaa

Toimitusjohtaja Pasi Eerola
hankki kolme uutta Arocsia
viemärihuoltoautoiksi

Alku oli suurten päätösten aikaa. Harri Eerola aloitti Vihdissä 60-luvun alkupuolella kuljetustoiminnan. Vuonna 1969 hän ja vaimonsa Paula päättivät laajentaa yrityksen toimintaa. He hankkivat ensimmäisen loka-autonsa, ja tästä lähtien he tarjosivat myös ympäristöliiketoimintaa. Toiminta laajeni 70- ja 80-luvuilla viemärihuoltoon sekä kiinteistöjen ja rakentamisen tarvitsemiin kuljetuspalveluihin. Yritys kasvoi, ja samalla toimialaosaminen syveni.

Rautaesiripun kaatumisen jälkeisestä ajasta muodotui Eerola-Yhtiöille jälleen suurten ratkaisujen aika-kausi. Yrityksen perustaja Harri Eerola kuoli äkillisesti. Vastuu yrityksestä siirtyi kokonaan poikien Paulin, Paavon, Pertin ja Pasin harteille. Samoihin aikoihin Suomi oli yritystoimintaa syvästi ravistelleessa lamassa. Tuolloin oli suuntauduttava uudestaan. Viemärihuollon ohella Eerola-Yhtiöt tarjosi nyt myös kokonaisviemärisaneerauksia. Toimintaa laajennettiin myös maantieteellisesti. Yritys kasvoi ensin luonnot- ►



Täysi vetovoima

Hydraulisella etuvedolla varustettu Arocs näyttää vahvuutensa pehmeällä ajoalustalla

lisesti ja myöhemmin yritystojen myötä. Näin Eerola-Yhtiöt kasvoi viemärihuollon valtakunnalliseksi toimijaksi. Samalla yhtiön toiminta laajentui vesihuoltoon ja putkistosaneeraukseen.

Nykyään Eerola-Yhtiöt on viemäri- ja puhdasvesipalvelujen johtava tarjoaja. Espoossa pääpaikkaansa pitävällä yhtiöllä on lisäksi 16 toimipistettä ympäri maata. Eerola-Yhtiöt ovat neljän veljeksensä johdossa, ja työntekijöitä yrityksessä on noin 260.

"Palvelemme kunnallis-, kiinteistö- ja teollisuustekniikan ylläpitoa ja rakentamista koko Suomessa. Tuotamme asiakkaillemme etenkin vesi- ja viemärijärjestelmien hallinta- ja kunnossapitopalveluja. Monet palveluista vaativat 24 tunnin palvelun, seitsemän päivää viikossa. Toimintaamme ohjaavat perheyriksen arvot: luotettavuus, rehellisyys, ammattitaito ja hyvä asiakaspalvelu", Pasi Eerola kertoo.

Alusta alkaen Eerola-Yhtiöissä on ymmärretty erottamisen merkitys. Onpa kyseessä asiakaspalvelun taso,

osaamisen merkitys asiakassuhteiden perustana tai ulkoinen ilme, Eerola-Yhtiöt erottuu edukseen. Yrityksen pirteän punakeltainen Mercedes-Benz-kalusto elefanttilogoineen herättää huomiota asiakaskentässä liikkessaan. "Tehtävämme on luoda viihtyisyyttä, toimivuutta ja lisäarvoa asiakkaillemme. Pystymme toteuttamaan poikkeuksellisen vaativia kohteita. Niinpä kehitämme sekä osaamistamme että kalustoamme jatkuvasti, ja tuomme alalle uutta osaamista. Olemme hoitaneet työmme hyvin, kun sitä ei huomata", Pasi Eerola toteaa.

Eerola-Yhtiöiden kalustoon kuuluu tällä hetkellä yhteensä noin 220 ajoneuvoa. Valikoima ulottuu täydellisesti varustelluista moderneista viemärihuolto- ja puhdasvesikuorma-autoista kevyempään pakettiautokalustoon. Ylivoimaisesti suurin osa ajoneuvoista on Mercedes-Benzejä. "Olemme luottaneet jo pitkään Mercedes-Benzin laatuun ja Vehon kokonaispalveluun, josta löytyy kaikkien ratkaisu, oli sitten kyseessä rasakat kuorma-autot tai kevyempi kuljetuskalusto. Veho



on meidän tapaan perheyritys. Se näkyy heidän toiminnassaan niin hyvinä kuin varsinkin huonoina aikoina. Perheyhtiöissä pitkät asiakassuhteet ratkaisevat. Vehnä ja meidän välisissä suhteissa puhutaan 25 vuoden kvartaaleista”, Pasi Eerola toteaa.

Kesän aikana Eerola-Yhtiöt on ottanut käyttöön kolme uutta Arocs 2536 L 6x2 -viemärinhuoltoautoa. Niissä kaikissa on hydraulinen etuveto Hydraulic Auxiliary Drive. Hydraulinen etuveto ottaa käyttövoimansa moottorivoimanotosta ja helpottaa liikkeellelähtöä pehmeältä ja liukkaalta ajoalustalta. Tarvittava voima tuotetaan etupyörännapoihin integroiduilla hydraulisen etuvetodon hydraulimoottoreilla. Ne toimivat tehokkaasti yhdessä Mercedes PowerShift 3 -vaihdeautomaatiikan kanssa.

”Viemäriautoilla joudutaan kulkemaan usein haasteellisissa maastossa, sillä kaivot sijaitsevat hankalissa paikoissa tonttien perillä”, Pasi Eerola kertoo. ”Olemme käyttäneet tehtävissä tähän saakka nelivetautoja. Nyt kun Mercedes-Benziltä saa hydraulisen etuvetodon, halu-

simme ehdottomasti sellaisen 6x2 alustaan. Järjestelmä toimii aina 25 km/h nopeuteen saakka kuudella ensimmäisellä vaihteella ajettaessa. Kun kyseinen nopeus ylittyy tai vaihdetaan kutosta isommalle vaihteelle, järjestelmä kytkeytyy valmiustilaan. Takaisin se kytkeytyy päälle, kun vauhti jälleen hiipuu. Nopeuden noustessa yli 60 km/h järjestelmä kytkeytyy kokonaan pois päältä.”

Hydraulinen etuveto tuo mukanaan paremman polttoainetalouden ja ajomukavuuden. ”Ensikokemukset ovat loistavat. Moottorivoimanoton ansiosta etuveto on heti päällä haluttaessa. Veto ei katkea etupyörästä edes vaihtamisen aikana”, Eerola sanoo tyytyväisenä ja kertoo tilanteensa lisää hydraulisella etuvetodolla varustettuja autoja. ”Tilauksessa on myös hydraulisella etuvetodolla varustettu nosturi-/vaihtolava-auto”, Eerola sanoo. ■

www.eerolayhtiöt.fi

220

ajoneuvoa

kuuluu Eerola-Yhtiöiden kalustoon – moderneimmat viemärihuolto- ja puhdasvesikuorma-autot sekä kevyet pakettiautot ovat merkittävässä osassa Mercedes-Benzin ajoneuvopäätöksistä

15 PROSENTIN SÄÄSTÖ

Kiinteistöjen ja teollisuuden teknisten ratkaisujen erikoisosaaaja Caverion otti osaa pakettiautojen Fuel Duel -vertailuajoon. Citan ja Vito vakuuttivat kaikilta ominaisuuksiltaan



Suuntaa näyttävä testi

Taloudellisuus ja tehokkuus ovat auton valinnassa ratkaisevia tekijöitä Heikki Yrjälälle, joka on Caverion Suomi Oy:n hankintapäällikkö ja vastaa yrityksen autokalustosta – Fuel Duelista hän sai runsaasti uutta tietoa

160

uutta pakettiautoa

hankittiin Caverionille yksinomaan vuonna 2015 – valinta on kohdistunut vuoden ajan myös Mercedes-Benziin

Paras mahdollinen tehokkuus ja taloudellisesti houkuttelevat kokonaiskustannukset ovat tärkeitä kriteerejä autovalinnoissamme”, Heikki Yrjälä sanoo. Hän on Caverion Suomi Oy:n hankintapäällikkö ja vastaa myös yrityksen käytössä olevasta autokalustosta. Yhtiöllä on käytössä noin 800 pakettiautoa sekä 200 erikoislaitetta ja muuta ajoneuvoa, jotka on räätälöity kiinteistötekniikan ja teollisuuden ratkaisujen toteuttamisen ja ylläpidon tehtäviin.

Keväällä Caverion osallistui Mercedes-Benzin Fuel Duel -vertailuajoon. Yrityksen kuljettajat olivat tällöin kaksi viikkoa reissun päällä Citan 109 CDI A2 -, Vito 109 CDI ONE - ja Vito 111 CDI A2 -ajoneuvoilla samoja reittejä pitkin kuin verrattavat autokaluston omat pakettiautot. Polttoaineenkulutus mitattiin, ja reittitietoja kerättiin muutoinkin kattavasti.

”Mercedes-Benzin autot osoittivat taloudellisuutensa Fuel Duel -testeissä. Niiden kesikilutus oli keskimäärin noin 15 prosenttia pienempi kuin verrokiajoneuvoilla. Mielestäni Fuel Duel on kaikin puolin hyvä konsepti, sillä testitilanne on puolueeton. Testi antaa tärkeää tietoa käytössä olevan kaluston kulutuksesta sekä siitä, onko kulutusta jatkossa mahdollista pienentää”, Yrjälä toteaa.

Mercedes-Benz on yksi kolmesta automerkistä, joiden pakettiautoja Caverionilla on käytössä. ”Ensimmäiset tähtimerkkiset autot tulivat käyttöön reilu vuosi sitten”, Yrjälä kertoo. ”Kokemukset niistä samoin kuin Vehon palveluista ovat olleet hyviä, joten Citanien, Vitojen ja Sprintereiden sekä myös Mercedes-Benz-merkkisten henkilöautojen määrä on kasvanut tasaisesti. Me määrittelemme raamit autojen hankinnassa, minkä jälkeen Caverionin yksiköt saavat tehdä valintansa itse. Esimerkiksi vuonna 2015 hankimme noin 160 uutta pakettiautoa.”

Autokalustoa uudistetaan huoltoleasing-sopimuksilla, joiden kestot vaihtelevat kolmesta viiteen vuoteen. ”Pakettiautoihin tehdään eri liiketoimintayksiköiden vaatima varustus. Työkaluhyllyt ja muu varustus määrittyy sen mukaan, meneekö auto vaikkapa sähkö-, LVI-, lämmitys- tai ilmastointipuolen käyttöön”, Heikki

Yrjälä kertoo. Lisäksi autoihin laitetaan vilkkuja, sammuttimia, inverttereitä ja muita varusteita. Joskus myös jousitusta vahvistetaan. Kaikissa autoissa on telematiikkavarusteet ajoseurantaa ja työnohjausta varten. Elektronisen ajopäiväkirjan avulla ajot tallentuvat automaattisesti.”

Yrjälä tekee vain yhden tilauksen – kaikesta muusta huolehtii automyyjä: ”Hänen vastuullaan on hoitaa auton varustelu, olla yhteydessä loppukäyttäjään, toimittaa uusi auto oikeaan paikkaan sekä palauttaa vanha auto. Tämä kaikki on toiminut hyvin Vehon myyntipäällikkö Panu Lahtisen kanssa. Mercedes-Benz tarjoaa luotettavia ja kokonaiskuluiltaan edullisia pakettiautoja, joista kuljettajat pitävät. Tärkeää on myös se, että niihin saa halutun vetotavan eli etu-, taka- tai nelivedon.” ■

www.caverion.fi

CAVERION LYHYESTI

Toimisto- ja asuinrakennusten, liikekiinteistöjen, julkisten rakennusten, infrastruktuurin ja teollisuuslaitosten teknisten ratkaisujen suunnittelu, toteutus, huolto ja kunnossapito ovat Caverionin ydinosiamista. Caverion perustettiin kesäkuussa 2013 kiinteistötekniikan ja teollisuuden palveluiden irtautuessa YIT-konsernista itsenäiseksi konsernikseen. Yhtiöllä on 12 toimintamaassa Pohjois-, Keski- ja Itä-Euroopassa yhteensä noin 17 400 työntekijää. Vuoden 2015 liikevaihto oli noin 2,4 miljardia euroa.



Luotettava ja taloudellinen

KotiSun Oy:llä on käytössään tähti-merkkisten pakettiautojen koko paletti Citanista Sprinteriin

VESITIIVIS

KotiSun Oy on putkiverkkojen saneerauksen markkinajohtaja Suomessa. Yrityksen autokannassa Mercedes-Benzin osuus on kasvanut viime vuosina jatkuvasti

Joka vuosi vakuutusyhtiöt maksavat Suomessa noin 150 miljoonaa euroa korvauksia vesivahingoista. Syynä ovat usein vanhentuneet putket. "Ongelma koskee jo suurinta osaa pientaloista", sanoo Kalle Lahtinen, KotiSun Oy:n toimitusjohtaja. "Meiltä löytyy teknistä osaamista ja vastaavaa asiakkuudenhallintaa, jotta voimme vastata tähän saneeraustarpeeseen."

KotiSun Oy työllistää 300 työntekijää eri puolilla maata. Toimipisteet sijaitsevat Espoossa, Helsingissä, Joutsenossa, Jyväskylässä, Kuopiossa, Lahdessa, Oulussa, Rova-

niemellä, Seinäjoella, Raisiossa, Ulvilassa ja Vantaalla, joten asiantuntijat pääsevät aina nopeasti paikan päälle. KotiSun Oy on käyttövesi-, lämpöverkko- ja viemärisaneerauksien markkinajohtaja Suomessa. Yritys kykenee vastaamaan alan suuriin vaatimuksiin yli 10 000 putkiremontin kokemuksella. "TNS-Gallupin tekemän tutkimuksen mukaan 94 prosenttia asiakkaistamme suosittelee meitä tuttavillensa", kertoo KotiSun Group Oy:n toimitusjohtaja Kalle Lahtinen.

KotiSunin tehokas toiminta asiakkaiden parissa hoidetaan pakettiautoilla, joita on ajossa yli 100. Niistä suurin osa on tähti-

merkkisiä autoja. "Aikanaan hankimme pakettiautot käytettyinä, mikä oli siinä kohtaa taloudellisesti järkevää, mutta nykyään on viisainta ostaa autot uutena", Kalle Lahtinen pohtii. "Parin viime vuoden aikana kanta on muuttunut Mercedes-Benz Citan-, Vito- ja Sprinter-autoihin, joita on hankittu omaksi Veho:ksi jo yhteensä 84 kappaletta elokuuhun 2016 mennessä ja lisää on tulossa. Myös ostojen keskittäminen on meille paras ratkaisu. Veho on meille oikea kumppani, sillä palvelu pelaa kaikin puolin myynnistä huolto- palveluihin."

Toimitusjohtaja Lahtinen muistaa vielä hyvin, miten yhteistyö Vehon ja Mercedes-Benzin kanssa sai alkunsa: ”Jyväskylän Vehon automyyjä Mikael Mäkinen ja myyntipäällikkö Sami Hallikainen Espoosta ottivat yhteyttä ja kysyivät, että voisivatko he tulla käymään. Palaveri meni hyvin ja aloitimme kaupanteon eli kyllä myyjien aktiivisuus on valttia alalla kuin alalla.”

Veho toimittaa Mercedes-Benz-pakettiautot hyvin varusteltuina. Autoissa on esimerkiksi peruutuskamerat, Webasto-lisälämmittimet, kuljetustilan vaneroinnit, vetokoukut ja jäykemmät takajouset. Lisäksi tilaamme kaikki autot vaihdeautomaatiikalla. ”Pyrimme täyttämään asentajiemme toiveet”, Lahtinen sanoo. ”Lisävarusteiden on tarkoitus helpottaa kentällä liikkuvien asentajiemme arkea.” Veho toimittaa Citanit, Vitot

ja Sprinterit valmiiksi teipattuina, kun taas hyllytysten asennukset KotiSun hoitaa itse Jyväskylässä. ”Autoilla ajetaan 40 000 – 50 000 kilometriä vuodessa”, Lahtinen summaa. ”Autot ovat osoittaneet luotettavuutensa. Myös niiden taloudellisuus on erinomainen: huoltovälit ovat pitkät ja polttoaineenkulutus alhainen.” ■

www.kotisun.fi

”

”Veho on meille paras yhteistyökumppani: asiakaspalvelu toimii joka suhteessa, niin myynissä kuin huollossa”

Kalle Lahtinen, KotiSun Group Oy:n toimitusjohtaja



Käytännöllinen tavaratila

Veho toimittaa Mercedes-Benz-pakettiautot muutoin täydellisinä, mutta KotiSun Oy hoitaa itse hyllytysten asennuksen

YHDEN LUUKUN PERIAATE

KehäVeho Espoo on täyden palvelun hyötyajoneuvokeskus, joka tarjoaa kokonaisratkaisut yhden luukun periaatteella. Asiakastyytyväisyys on näin taattu



KehäVeho Espoon palvelut hyötyajoneuvoasiakkaille ovat täydellisen kattavat, sillä samasta paikasta löytyy ajoneuvojen myynti, huolto, vauriokorjaukset, varaosat, varustelu ja katsastukset. Lisäksi Espoon Lommilassa toimii Mercedes-Benz-hyötyajoneuvojen maahantuonti, mikä takaa teknisen osaamisen sekä muut tukitoiminnot.

”Meillä on Lommilassa huoltotoiminnoissa käytössä hyvät tilat eli 19 paikkaa raskaalle kalustolle”, huoltopäällikkö Timo Juvonen kertoo.

”Kuorma-autojen lisäksi huollamme ja varustamme myös linja-autot. Ammattitaitoisia asentajia on

huollon puolella 19 ja varustelussa kolme – liikumme lisäksi kentällä varustelluilla huoltoautoilla. Toimintamme on tehostunut entisestään, kun hyötyajoneuvojen varustelu siirtyi maaliskuussa samaan rakennukseen huoltotoimintojen ja maahantuonnin kanssa. Entisissä varustelutiloissamme toimii nyt henkilö- ja pakettiautopuolen varustelu, nekin loogisesti huoltotoimintojen yhteydessä.” Espoon hyötyajoneuvohuollossa käy noin 500 ajoneuvoa kuukaudessa ja varustelussa tehdään maahantuonnin asiakasvarustelut kaikkiin Suomeen tuotaviin Mercedes-Benz-hyötyajoneuvoihin.

Ajansäästöä

Lommilan hyötyajoneuvokeskus tarjoaa kaikkien ajoneuvojen katsastuspalvelut yhden luukun periaatteella



Lisääntyneet asiakasmäärät

Kevyen kaluston korjaamopäällikkö Timo Saras iloitsee asiakasmäärien lisääntymisestä sen jälkeen, kun KehäVeho Espoo alkoi tarjota myös katsastuspalveluita

”Kevyellä puolella huollamme kuukaudessa noin 1 200 autoa, joista lähes puolet on pakettiautoja, mutta henkilöautojen määrä kasvaa koko ajan”, kevyen kaluston korjaamopäällikkö Timo Saras toteaa. ”Ja nyt kun tarjoamme myös katsastuspalvelut, asiakasmäärät lisääntyvät senkin kautta. Kevyellä puolella on tällä hetkellä 19 osaavaa asentajaa huollossa ja neljä varustelussa – määrä on kasvanut viime aikoina oleellisesti.”

Huoltopalveluiden laadun lisäksi pitkät aukioloajat saavat asiakkailta kiitosta: KehäVeho Espoon raskaan kaluston huolto palvelee arkisin kello 7.30-21.00 ja lauantaisin 7.00-15.00. Kevyen puolen huolto on avoinna arkisin 7.30-18.00.

Lommilan asentajia ja teknistä henkilöstöä koulutetaan säännöllisesti, mikä takaa osaamisen. Sitä jaetaan lisäksi ympäri maata. ”Vantaalla avattiin syksyllä 2016 Mercedes-Benz Global Training Center -koulutuskeskus, joka tehostaa koulutuksia entisestään”, Juvonen toteaa.

Myyntiluvut myötätuulessa

Aluemyyntijohtaja Mika Liljeström uskoo vuodelle 2016 suunniteltujen myyntitavoitteiden ylittyvän



Asiakkaita palvelee Lommilassa kaikkien ajoneuvojen katsastuspalveluilla. ”Hyötyajoneuvot aloitti edelläkävijänä Suomessa raskaan kaluston katsastuspalvelut pari vuotta sitten, ja päätös on osoittautunut erittäin hyväksi”, katsastuspalveluista vastaava Antti Kivilaakso sanoo. ”Asiakkaan elämä helpottuu, kun hän saa myös katsastuspalvelut saman katon alta. Hyötyajoneuvot menevät yleensä huollon kautta katsastukseen, jolloin tehdään samalla mm. jarrusovitus ja piirtureiden ym. määräystarkistukset valmiiksi, joten katsastaminen sujuu nopeasti ja huoletta. Meillä on myös ADR- ja VAK-luvat sekä lisäksi katsastamme puolustusvoimien kalustoa. Katsastukset palvelevat asiakkaita arkisin kello 9.00-17.00. Myös huoltomme laadunvalvonta on parantunut entisestään.” Mercedes-Benz-hyötyajoneuvoilla on vahva markkinaosuus Etelä-Suomen ja pääkaupunki-



Vilkasta huoltopalvelua

Huoltopäällikkö Timo Juvosen mukaan hyötyajoneuvohuollossa käy noin 500 ajoneuvoa kuukaudessa

seudun alueella. Laadukkaiden autojen lisäksi menestyksen takana on vahva myynti- ja huoltoverkosto sekä osaava innokas henkilökunta. ”Alueellamme on myyntipisteet Espoossa, Vantaalla, Liedossa, Lahdessa, Kouvolassa ja Lappeenrannassa. Niissä asiakkaita palvelee neljä myyntipäällikköä ja 14 hyötyajoneuvomyyjää”, aluemyyntijohtaja Mika Liljeström kertoo. ”Vaihtoautotoimintojen pääpaikka on myös Lommilassa, josta löytyy jatkuvasti yli 200 käytettyä ajoneuvoa. Uusien Mercedes-Benzien myynti on sujunut hyvin ja uskon, että jopa ylitämme vuodelle 2016 asetetut korkeat tavoitteemme.” ■

TALOUEDELLINEN, TURVALLINEN, AINA KÄYTETTÄVISSÄ

Böhmin kuljetusliike tekee kaikkensa, jotta kuorma-autot saadaan tuottamaan hyvin. Menestysreseptin ainekset ovat polttoaineen säästö, auton käyttöasteen ja suunniteltavuuden parantaminen Mercedes-Benz Uptimen avulla sekä turvallisuuden maksimointi. Perustan muodostaa Mercedes-Benz-kuorma-autojen RoadEfficiency-konsepti ►





Tarkkailu pelaa

Mercedes-Benz Uptimen avulla
yritysjohto ja ajokaluston vastuuhenkilöt tarkkailevat Böhmin jokaista
kuorma-autoa – tässä yksi niistä ylittää
juuri Leine-joen – ja voivat näin puuttua
tilanteisiin milloin tahansa

Sitä voisi luulla, että maanteillä toimivat kuljetusliikkeet ilahtuisivat laskevista dieselin hinnoista. Mutta jos hinnat putoavat liian nopeasti, se voi olla karvas pala. Syy on yksinkertainen: suurten lentoyhtiöiden ja laivanvarustamojen tapaan pienemmät ja keskikokoiset kuljetusliikkeet solmivat dieselin ostoissa pidempiaikaisia sopimuksia voidakseen taistella liian voimakkaita hinnannousuja vastaan.

Kolikon kääntöpuolena on, että jos hinta vapailla markkinoilla putoaa paljon aikanaan neuvotellun hinnan alapuolelle, kuljetusliikkeiltä saatetaan alkaa vaatia rahtihintojen laskemista. Hätätapauksessa kuljetukset kilpailutetaan lyhyellä varoitusajalla uudelleen.

Monissa rahtimaksuissa on jo tosin huomioitu dieselin hinnanvaihtelut. Siten rahteihin lisätään maksuja tai niistä vähennetään maksuja polttoaineen markkinahinnan mukaan. Jos hintojen laskut ovat huomattavia, kuljetusyritys saattaa maksaa jokaisesta kuljetuksesta ylimääräistä, jos se on solminut dieselin pitkän aikavälin ostosopimuksen.

Tämä on erittäin tuttua Rüdiger Böhmille, joka on Böhm Güterverkehrs GmbH:n toimitusjohtaja. Yritys sijaitsee Langenhagenissa, lähellä Hannoveria. Hänen yrityksellään on noin 100 kuorma-autoa, jotka hoitavat etenkin sähkö- ja autonvalmistusteollisuuden suurten huolintaliikkeiden kuljetuksia. ”Runsas neljännes kiinteistä kustannuksistamme aiheutuu nykyään polttoainehankinnoista”, Böhm sanoo. ”Niinpä solmimme pitkän aikavälin sopimuksia, jotta suunnitelmallisuus on taattu. Katsomme jokaisen diesellitran perään, jonka voimme vain jotenkin säästää. Kukaan ei valitettavasti voinut ennustaa sitä, mitä dieselin hinnalle tapahtui menneiden kahden vuoden aikana. Hinta putosi niin alas, että hyvästä tilauskannasta ja järkevästi neuvotelluista dieselsopimuksista huolimatta uhkasimme luisua miinuksen puolelle.”

POLTTOAINESÄÄSTÖÄ JA KUSTANNUSTEN LASKUA

Vuonna 2014 litra dieseliä maksoi esimerkiksi Saksassa keskimäärin 1,35 euroa. Vuotta myöhemmin hinta oli pudonnut 1,17 euroon, ja vuoden 2016 alussa hinta oli euron luokkaa. ”Alhaiset dieselhinnot auttavat meidän alaamme hyvin vähän, sillä ne eivät ole pitkään voimassa ja ovat merkki epävakasta markkinoista”, Böhm kertoo. ”Paljon tärkeämpiä logistiikka-alalla ovat verraten vaakaat hinnat, joihin laskelmat voi perustaa.” ▶



”Runsas neljännes kiinteistä kustannuksistamme aiheutuu nykyään polttoainehankinnoista. Siinä täytyy katsoa jokaisen diesellitran perään, jonka vain voimme jotenkin säästää”

Rüdiger Böhm, toimitusjohtaja ja osaomistaja,
kuljetusliike Böhm Güterverkehrs GmbH, Langenhagen

Lukuisia

vaikutusmahdollisuuksia

FleetBoard-käyttöanalyysin, Mercedes-Benz-ProfiTrainingin ja modernien kuorma-autojen avulla Böhm vähentää polttoainekustannuksia jatkuvasti

KUSTANNUKSET ALAS

Kulutuksen säästö jopa viisi prosenttia

Mercedes-Benz RoadEfficiencyn keskeinen tukipilari on alhaiset kustannukset asiakkaalle. Esimerkiksi toisen sukupolven OM 470 -moottorin ja voimansiirtolinjan toimenpidepaketin käyttöönotto Actrosissa toi jopa viiden prosentin säästöt polttoaineen kulutuksessa. Actros, jossa on viime vuonna esitelty toisen sukupolven OM 471 -moottori, kulutti jopa kolme prosenttia vähemmän polttoainetta. Nyt tämän suositun voimanpesän dieseljanoa on suitsittu kokonaisen toimenpidepaketin avulla edelleen jopa kolme prosenttia. Raskaiden mallisarjojen autojen taloudellisuus on Mercedes-Benz-kuorma-autoilla jo perinne: kun kyse on polttoaineen kulutuksesta, tuotekehittäjät ovat taistelleet jo vuosia jokaisesta prosentista. Jo vuonna 2011 kyettiin tuolloin esitellyn Actrosin kulutusta pienentämään edeltäjänsä verrattuna jopa viidellä prosentilla. Böhm Güterverkehrs GmbH:n kohdalla pienennys oli jopa kaksitoista prosenttia. Kun sitten 2012 lanseerattiin Predictive Powertrain Control, kulutus laski älykkään vakionopeussäätimen käytön myötä vielä toiset viisi prosenttia.

Palvelut parantavat tehokkuutta

Mercedes-Benzillä on polttoaineen kulutuksen säästötoimenpiteiden ohella myös muita mahdollisuuksia laskea kustannuksia. Näitä ovat Actrosin pitkät huoltovälit, hyvä jäännösarvo, luotettavuuden ja laadun jatkuva parantaminen samoin kuin palveluiden runsas tarjonta. FleetBoard-käyttöanalyysi esimerkiksi osoittaa liikennöitsijöille puutteet kuorma-auton taloudellisessa käytössä ja paljastaa siten koulutustarpeen. Mercedes-Benz ProfiTraining -koulutuksessa kuljettajille opetetaan polttoainetta säästävää ja kulutusta vähentävää ajotapaa.



Vähään tyytyväiset moottorit

Böhmillä on käytössä toisen sukupolven OM 471 -moottori, joka osin voimansiirtolinjaan tehdyn toimenpidepaketin ansiosta kuluttaa jopa kuusi prosenttia vähemmän polttoainetta kuin edeltäjämoottori.

Hänellä on keinot dieselhinnan jyrkkää alamäkeä vastaan: ”Olemme tehneet sen saman, mikä on tehnyt meistä suuren”, sanoo yrityksen johtaja, joka 1970-luvun alussa aloitti yrittäjänä ajamalla itse 7,5-tonnista autoa. ”Jokainen kivi on käännetty. Ja aina tehdään uusia tarkastuksia ja tarvittaessa uusia säätöjä.”

Konkreettisesti tämä tarkoitti sitä, että Andreas Kiel, kuljettajakouluttaja, ajokaluston tekninen johtaja ja korjaamopäällikkö Böhmillä, tarkasteli FleetBoard-käyttöanalyysin avulla kuljettajien ajosuoritteita vielä kerran suurennsuorituksen kanssa. Jos analyysi osoitti puutteita ennakoivassa ajotavassa, hän lisäsi koulutusta. Lisäksi ajokaluston uusimiseen pantiin vauhtia: ajokaluston jokainen uusi Actros tilattiin toisen sukupolven OM 471 -moottorilla, joka säästää polttoainetta vielä noin kolme prosenttia lisää edeltäjänsä verrattuna. Älykäs vakionopeudensäädin Predictive Powertrain Control ja Economy-paketit ovat joka tapauksessa vakiovarusteita Böhmillä. ”Polttoaineen säästäminen on erityisen hauskaa, kun sen on ostanut kalliilla”, yritysjohtaja virnistää.

MERCEDES-BENZ UPTIME – OPTIMAALINEN SUUNNITTELU

Böhm on lähtenyt jatkuvan optimoinnin tielle myös toisaalla ja kokeillut tuottoa kasvattavia innovaatioita. Hyvä esimerkki tästä on Mercedes-Benz Uptime -palvelu. Kuljetusliike on testannut tätä uutta palvelua menneiden kahden vuoden ajan intensiivisesti Mercedes-Benzille ja kyennyt parantamaan tällä tavoin autojen käyttöastetta vielä selvästi entisestä.

Mercedes-Benz Uptime hyödyntää telematiikan suuria ratkaisuja. ”Ennen asiakkaat ajoivat kuorma-autoilla korjaamolle. Siellä auton tekniset tiedot luettiin ja analysoitiin johdon välityksellä kiinnitetyllä läppärillä”, Andreas Kiel kertoo. ”Tämä sama tapahtuu Mercedes-Benz Uptime -palvelun avulla edelleen, mutta etänä – ja jatkuvasti.”

Näin yritys on jatkuvasti tarkoin perillä kuorma-autojensa teknisestä kunnosta ja saa tarvittaessa jopa konkreettisia toimintaohjeita. Lopputulos on erinomainen: kuljetusliike ja korjaamo voivat yhteistuumin korjata muutoin tielle jäävän auton hyvissä ajoin, jolloin minimoidaan ikävät seisonta-ajat, ja kaikki huoltoon liittyvät toimet voidaan suunnitella optimaalisesti.

Kaikkien kuljetustehtävien luotettava hoitaminen on Böhmillä kaikkein tärkeintä. ”Mercedes-Benz Uptime ►



Häiriöttömät kuljetukset

Mercedes-Benz Uptimen puitteissa asiakaspalvelukeskus Customer Assistance Center ilmoittaa kuljetusliike Böhmin Sonja Böhmlle teknisen toimenpiteen tarpeesta. Nadine Wulf (alla) Mercedes-Benz-liikkeestä Hannoverista pitää huolen, että ”varikkokäynnistä” tulee mahdollisimman lyhyt ja että se saadaan ajoitettu kuljettajalle joka tapauksessa pakolliseen taukoon





Oikea-aikainen kunnostus

Mercedes-Benz Uptime pitää Böhmin ajan tasalla monista kuorma-auton teknisistä muuttujista. Niinpä päivän valoon tulee nopeasti esimerkiksi se, että yhden kuorma-auton yksi rengas menettää ilmaa – mikä saattaisi aiheuttaa ajon katkeamisen, jos sitä ei huomattaisi ajoissa. Mercedes-Benz Uptimen ansiosta Böhmin korjaamon Ahmed El Bekkali voi ryhtyä heti toimeen

auttaa meitä tässä valtavasti”, Rüdiger Böhm kehuu. ”Jos olemme ottaneet hoitaaksemme vaikkapa kahden vuoden ajaksi jonkin tehtaan tavaratoimitukset, silloin asiakkaat eivät halua kuulla siitä mitään kahteen vuoteen. Kaiken on toimittava kellontarkasti.”

Jos jokin kuorma-autoista uhkaa jäädä pois ajosta, Mercedes-Benz Uptime -palvelun ansiosta tieto tästä välitetään Alankomaissa Maastrichtissa sijaitsevaan asiakaspalvelukeskukseen Customer Assistance Center (CAC). Sieltä soitetaan sitten suoraan Andreas Kielille. CAC ja Böhmin tiimi pohtivat sitten yhdessä eri mahdollisuuksia estää kuorma-auton poisjäänti ajosta.

Jos korjaus pitää tehdä heti, aika kuorma-auton ajoreitillä sijaitsevaan korjaamoon sovitaan yhdessä. CAC nimeää sopivat huoltopisteet, selvittää niiden aikaresurssit ja kurkistaa jopa korjaamon varastoon, josko siellä on kaikki tarvittavat varaosat. Sitten laaditaan työmääräys, korjaamo valmistautuu ”varikkokäyntiin”, joka on sovitettu kuorma-auton suunniteltujen kuormanlastaus- ja kuormanpurkuaikojen mukaan. Usein korjaus saadaan sopimaan jopa kuljettajan pakollisen lepotauon ajaksi.

”Kerran yhdessä kuorma-autossamme oli polttoainejektorin rikki”, Andreas Kiel muistelee. ”Sitä sattuu joskus, kun tankattu polttoaine ei ole ihan puhdasta. Saimme puhelun CAC:lta, että auton suorituskyky tulee pian laskemaan. Se mitä tämän jälkeen tapahtui, oli minulle aivan uusi ulottuvuus huoltolaadussa: kollegat olivat hetkessä ottaneet yhteyttä läheiseen korjaamoon, jossa oli tarvittava varaosa, ja ilmoittaneet työnjohtajalle. Kuorma-auto saatiin näin korjattua ajoreitin varrella, seurauksena oli vain pieni viivästyminen rahdin toimituksessa. Ilman Mercedes-Benz Uptime -palvelua kuorma-auto olisi jäänyt tien päälle, ja olisi ollut täysin mahdotonta kuljettaa toimitus vielä saman päivän aikana perille.”

Myös Sonja Böhm, joka on seurannut Mercedes-Benz Uptimen käyttöönottoa Böhmillä, osaa heti kertoa esimerkin tilanteesta, jossa tekninen häiriötilanne saatiin korjattua Mercedes-Benz Uptimen ansiosta jo ennen kuin vakavaa ongelmaa ehti syntyäkään: ”Saimme CAC:lta sähköpostin, jossa kerrottiin, että yhden kuorma-automme pakokaasun jälkikäsitelyssä on häiriö. CAC:n suosituksesta soitin sitten kuljettajalle ja pyysin käynnistämään dieselhiukkassuodattimen puhdistuksen manuaalisesti mittariston valikosta. Ilman tätä tietoa dieselhiukkassuodatin olisi täyttynyt aina vain enemmän, kunnes suorituskyky olisi laskenut ►



Täydellinen valmistautuminen

Mercedes-Benz Uptime on lähettänyt Hannoverin liikkeeseen tiedon pakokaasun lämpötilatunnistimen vaihtotarpeesta. Varaosa löytyy varastosta, joten mekaanikko Benjamin Lau voi vaihtaa osan ripeästi, ja Böhmin Actros pääsee toimittamaan tavarat määränpäähän



Ripeä korjaus

Jos korjaustarve tunnistetaan ajoissa, vastuuhenkilöt pystyvät yleensä suunnittelemaan korjaamokäynnin siten, että kuljetusliikkeen käynnissä olevat ajot eivät häiriinny

MERCEDES-BENZ UPTIME -PALVELUN TUKIPILARIT

Välittömän korjaustarpeen tunnistaminen heti, ajosta poisjääntien estäminen

Mercedes-Benz Uptime tarkastaa jatkuvasti etänä auton järjestelmien tilan. Jos kuorma-autoon uhkaa tulla akuutti vika, Maastrichtissa toimiva Mercedes-Benz Customer Assistance Center (CAC) saa tästä välittömästi tiedon. Sieltä soitetaan sitten suoraan asiakkaalle. Tarvittaessa samalla sovitaan aika kuorma-auton ajoreitillä sijaitsevaan korjaamoon. Ihannetapauksessa nämä prosessit sovitetaan kuorma-auton suunniteltujen kuormanlastaus- ja kuormanpurkuaikojen sekä kuljettajan lepoaikojen mukaan, jolloin kuljetustehtäviin ei tule häiriöitä.



Reaaliaikainen informointi, kunnostuksen helpottaminen

Kuorma-auton diagnoosiohjelmisto ilmoittaa ongelmasta, jonka kuljettaja voi kuitenkin ratkaista nopeasti itse, jos hän tietää tarkalleen, mitä hänen pitää tehdä. Voi olla, että esimerkiksi dieselhiukkassuodatin pitää regeneroida manuaalisesti tai jonkin renkaan rengaspaine on liian alhainen. Mercedes-Benz Uptime kokoaa tapahtumat ja välittää ne ajokalustosta vastaavalle henkilölle verkossa toimivaan asiakasportaaliin ja sähköpostitse.

Korjausten ja huoltojen optimaalinen suunnittelu



Kaikki huollot ja korjaukset, joita ei tarvitse tehdä heti, voidaan Mercedes-Benz Uptime -palvelun ansiosta tehdä aiempaa tehokkaammin. Näitä ovat esimerkiksi tietyt huollot kuten jarrupalojen, voiteluaineiden tai suodattimien vaihto, mutta myös tietyt mukavuustoimintojen vikatilanteet, esimerkkinä ilmastointilaitte. Tiedon tarvittavista toimenpiteistä Mercedes-Benz Uptime välittää automaattisesti asiakkaan valitsemaan Mercedes-Benz-huoltopisteeseen. Huoltopiste kokoaa yhteen tulossa olevat huolto- ja korjaustyöt, ottaa yhteyttä asiakkaaseen ja sopii hänen kanssaan ajankohdan, joka sopii parhaiten ajoreitteihin ja tuleviin huoltotarpeisiin. Näin korjaamokäynnit minimoidaan ja seisonta-ajat lyhenevät. Lisäksi Mercedes-Benz Uptime antaa käyttöön muita arvokkaita tietoja, esimerkiksi ne ajankohdat, jolloin kuljettaja ei ole käsitellyt autoa taloudellisesti. Näin ajokaluston vastuuhenkilöt voivat antaa kuljettajilleen tarkkaa palautetta ja järjestää mahdollisesti koulutusta.

Valvontaa 24h

Mercedes-Benz Uptimen lanseerauksen Böhmillä hoiti ajokaluston johtaja Andreas Kiel. Suurin etu hänen kannaltaan on, että hän voi arvioida vikaa ilman, että kuorma-auton tarvitsee keskeyttää ajoaan



tai seurauksena olisi ollut jopa ajonopeuden rajoitus 20 kilometriin tunnissa.”

Mercedes-Benz Uptime tukee Böhmiä reaaliaikaisesti myös muunlaisissa tapauksissa, joten tärkeät kunnostustoimenpiteet saadaan tehtyä ajoissa. Esi-merkkinä renkaat: ”Heti kun olimme aloittaneet palvelun testaamisen saimme tiedon siitä, että kahdessa autoistamme rengaspaineet olivat liian alhaiset”, Andreas Kiel kertoo. ”Soitin heti kuljettajille ja pyysin heitä nostamaan rengaspaineet suositeltuun arvoon. He olivat todella hämmästyneitä siitä, miten tarkasti olin perillä asioista – ja todella iloisia siitä, että säästyivät mahdollisesti vaaralliselta ja ainakin aikaa vievältä rengasrikolta. Tällaisen palvelun ansiosta kuljettajamme ovat ottaneet Mercedes-Benz Uptimen hyvin vastaan. Se on heille kuin yksi turvaverkko lisää.”

AUTOTARKASTUKSET ETÄNÄ

Mercedes-Benz Uptimen ansiosta myös kuljetusliikkeen omalla korjaamolla on aina tarkka tieto Actros-kaluston teknisestä kunnosta. Nadine Wulf on huoltoassistentti kuorma-autojen huoltojenhallinnassa Mercedes-Benz-liikkeessä Hannoverissa, josta Böhm liisaa kuorma-autonsa. Työnsä puolesta hän on ollut alusta asti tukemassa Mercedes-Benz Uptimen käyttöönnottoa Böhmillä. ”Voimme tehdä täältä käsin pikatestin kuorma-autoon, jotta saamme rajattua ilmoitetun vian vieläkin tarkemmin. Näin saamme selville, täytyykö meidän tai jonkin toisen Mercedes-Benz-huoltopisteen tehdä heti jotain tai voiko asia odottaa seuraavaan huoltoon saakka. Hyvä suunnittelu on kaikki kaikessa!”

Siitä lähtien, kun kuljetusliikkeellä on ollut käytössään Mercedes-Benz Uptime, korjaamokäynnit ovat todellakin vähentyneet ja myös korjaamolla käytetty aika on aiempaa lyhyempi. Aina kun kuorma-auto tuli huoltoon, mekaanikot tiesivät etäkyselyn ansiosta aina etukäteen, mitä oli odotettavissa.

”Ajosta poissaolojen välttäminen Mercedes-Benz Uptimen avulla ja siihen liittyvä reaaliaikainen tuki meidän itse tekemiin pienkorjauksiin on tarjolla vain Mercedes-Benz-kuorma-autoihin”, Rüdiger Böhm summaa. ”Se on järjestelmä, joka auttaa meitä kasvattamaan tuottavuuttamme ja suoriutumaan keskimäärin suuremmasta määrästä tilauksia kuorma-autoa kohden, koska järjestelmä ei lepää koskaan.”

Tässä onkin samankaltaisuuksia yrityksen liikefilosofian kanssa: ”Minulla ei varsinaisesti ole vapaailtoja. Silloinkin kun en ole toimistolla, johtohenkilömme ja minä olemme kellon ympäri hälytysvalmiudessa. Jotta nykyään pystyy vakiinnuttamaan paikkansa saksalaisena keski-suurena yrityksenä maantiekuljetuksissa, täytyy ensin hankkia luottamus. Se onnistuu vain, jos huolehtii asioista jatkuvasti ja todistaa asiakkaille olevansa luottamuksen arvoinen ja joustava yhä uudelleen ja uudelleen.”

Luottamus ja hyvät suhteet ovat tärkeät myös ”talon sisällä”, Böhm tietää. Siksi yrityksessä vietetään esimerkiksi kerran vuodessa pihajuhlaa, johon kutsutaan kaikki työntekijät ja heidän perheensä. Monet kuljettajat ovat työskennelleet yritykselle jo pitkään. Heille on tärkeää, että pomo on sosiaalisesti valveutunut. Tämä heijastuu myös kuorma-autojen varustukseen. Kaikissa Böhmin Actros-autoissa on Safety Pack -turvallisuuksipaketti, joka sisältää lukuisia aktiivisia ja passiivisia turvallisuusjärjestelmiä. Kaikkiin uusiin tilauksiin Böhm valitsee joulukuusta alkaen saatavilla olevan Active Brake Assist 4 -jarruavustimen sekä kääntymisavustimen (ks. oikealla).

KULJETTAJAN JA KUORMAN TURVALLISUUS

”Meille kuljettajien turvallisuus on ensisijaisen tärkeää, mutta kuorma-autoissa olevat turvallisuusjärjestelmät ovat myös taloudellinen tekijä”, Andreas Kiel sanoo. Turvallisuuksipaketit lisäävät tehokkuutta turvallisen ajamisen, edullisten pakettihintojen, houkuttelevien leasing-ehtojen ja joissakin maissa alennettujen vakuutusmaksujen myötä.

”Olen ylpeä siitä, että yritykseni on vaikeinakin aikoina saanut aina positiivisia uutisia veroneuvojaltamme”, Böhm sanoo. ”Polttoaineen säästössä, auton käytettävyydessä ja turvallisuudessa tyydymme vain parhaaseen ja olemme aina avoinna uusille innovaatioille. Kokemukseni mukaan tämä maksaa lopulta itsensä aina takaisin.” Mercedes-Benz-kuorma-autot on antanut tälle menestysreseptille hiljattain nimen: RoadEfficiency. ■



Parasta kuljetuslaatua

Böhm panostaa polttoaineen säästöön, auton käytettävyyden parantamiseen ja turvallisuuden optimointiin pystyäkseen kuljettamaan autonvalmistus- ja sähköteollisuuden sekä mittauslogistiikan alan suurten huolintaliikkeiden tavaratoimintuksia luotettavasti ja tehokkaasti

TURVALLISUUS ENSIN

Uusi Active Brake Assist 4 -jarruavustin

Active Brake Assist 4 ensiesiteltiin IAA-messuilla. Avustinjärjestelmä on kehitetty edelleen jo tutun edeltäjänsä pohjalta. Edeltäjän toimintojen lisäksi se voi varoittaa kuljettajaa nopeuteen 50 km/h saakka, jos jalankulkijoita liikkuu kuorma-auton ajoreitillä. Tarvittaessa Active Brake Assist 4 käynnistää näissä tilanteissa samalla osajarrutuksen. Järjestelmän käyttö ja näytöt eivät ole muuttuneet edeltävään avustimeen verrattuna. Active Brake Assist 4:n tutkateknologiaa on parannettu entisestään ja sen ansiosta pystytään ensimmäistä kertaa tarjoamaan mittaumenetelmä liikkuvien jalankulkijoiden tunnistamiseksi. Tekniikka on vankkaa tekoa, jotta se toimii mahdollisimman luotettavasti kaikissa sää- ja valaistusolosuhteissa. Active Brake Assist 4 voi tunnistaa esteitä tarkasti jopa 250 metrin etäisyydeltä ja liikkuvia jalankulkijoita 70 metrin etäisyydeltä. Se tulee tarjolle joulukuusta 2016 alkaen lisävarusteena ja osana Safety Pack -turvallisuuspakettia.

Uusi kääntymisavustin

Uutta on myös kääntymisavustin. Se varoittaa kuorma-auton kuljettajaa auton oikealla puolella olevista jalankulkijoista ja pyöräilijöistä. Näin se helpottaa kuljettajan kuormitusta heikon näkyvyyden tai pimeän aikaan. Lisäksi järjestelmä varoittaa kaistanvaihdon tilanteesta törmäysvaarasta. Uusi kääntymisavustin on saatavana vasemman puolen ohjauksella varustettuihin 4x2 puoliperävaunun vetoautoihin ja 6x2-alustoihin.



Kuljetus turvallisesti perille

Böhmin kuljettaja Vladimir Merkel joutuu usein tilanteisiin, joissa henkilöautot leikkaavat välinpitämättömästi hänen eteensä. Tällaisissa tilanteissa apuun tulee Active Brake Assist. Böhm haluaa autoihinsa myös Active Brake Assist 4:n ja kääntymisavustimen

Keskipisteenä huollot

Digitaalisen huoltovihkon ansiosta huoltotiedot voi hakea näkyviin aina ja missä tahansa



PARASTA HUOLTOA

Uutta: huoltojen digitaalinen dokumentointi – kuorma-auton koko elinkaaren ajan

Kuorma-auto kuuluu tien päälle, jotta sen taloudellisuus on paras mahdollinen. Korjaamokäynnit nipistävät siltä arvokasta kuljetusaikaa. Tästä syystä Daimler on ottanut lokakuussa käyttöön digitaalisen huoltovihkon 29 Euroopan maassa ja Turkissa Actros-, Arocs-, Antos- ja Atego-mallisarjoissaan. Sen ansiosta korjausten ja huoltojen suunnittelu onnistuu paremmin, ja korjaamokäynnit lyhenevät.

Digitaalinen huoltovihko korvaa perinteisen huoltovihkon. Kaikki autoon tehtävät huolto- ja korjaustyöt dokumentoidaan digitaalisesti, mutta asiakas saa ne halutessaan käyttöönsä myös tulosteena.

Tietojen nopea, suora ja kattava läpinäkyvyys helpottaa työmääräyksen vastaanottoa ja töiden suunnittelua korjaamolla. Digitaalinen huoltovihko saadaan vain muutamalla klikkauksella näkyviin kumppanikorjaamoissa jopa ulkomailla ja vieläpä kyseisen maan kielisenä. Mercedes-Benz-huoltopisteiden ohella myös vapaat korjaamot voivat käyttää järjestelmää rekisteröidyttyään sen käyttäjiksi. Mitä tahansa tapahtuukin, huoltotietoihin ei tule mitään katkoksia.

Muita etuja asiakkaalle: yksittäiset huoltotiedot kuten suoritettujen huollon laajuus ja kilometrilukema tallennetaan digitaalisesti ja kuorma-auton koko elinkaaren

ajan keskitetysti Mercedes-Benz-tietokantaan. Näin syntyy aukoton huoltohistoria, jota pääsee tarkastelemaan verkossa milloin tahansa.

Digitaalinen huoltovihko tuo lisäarvoa myös auton myyntitilanteessa. Esimerkiksi matkamittarin manipuloinnit on suljettu lähes täysin pois keskeisen tietokannan ansiosta, ja takuun voimassaolo on edelleen helppo todistaa. Kaikki tämä kasvattaa kuorma-auton jäännösarvoa.

Jos autoa myyettäessä vaikkapa viimeistä huultoraporttia ei löydykään, jokainen Mercedes-Benz-sopimuskumppani kykenee antamaan tietoja kuorma-auton kaikista huoltotapahtumista. ■

PIENI KORTTI, SUURI PALVELU

Hoyer Austria on kaasu-,
kemia- ja elintarvikelogistiikan
erikoisosaaja. Toimitusjohtaja
Wolfgang Eidenberger luottaa
tietullien laskennassa
MercedesServiceCardiin



Oma kuormitus kevenee

Wolfgang Eidenberger iloitsee MercedesServiceCardin
tuomasta kuormituksen kevenemisestä

Itävalta on Euroopan tasolla todellinen tietullipioneeri. Tämä alppimaa on kantanut tienkäyttömaksua moottori- ja moottoriliikenneteillä jo vuodesta 1998 alkaen. Vuodesta 2004 alkaen maksu on koskenut myös kaikkia ajoneuvoja, joiden sallittu kokonaispaino on 3,5 tonnia. Tietyillä vuorisolateilla ja joissakin tunneleissa, esimerkkeinä Karawanken-tunneli, Brenner-moottoritie ja Silvretta-alppitie, ovat voimassa erikoistariffit. Tietullien laskennasta voi tulla liikennöitsijöille hankala tehtävä. Hoyer Austrian Wolfgang Eidenbergerille se on tosin kuin lasten leikkiä. "Toimimme joka puolella Itävaltaa ja naapurimaissa aktiivisesti kaasu-, kemian- ja elintarvikelogistiikassa", sanoo 54-vuotias toimitusjohtaja. "Tietullien laskenta ei siitä huolimatta tuota minulle minkäänlaista päänsärkyä. Se hoituu nimittäin MercedesServiceCardin kautta."

Hoyer Austria on Hamburger Hoyer GmbH:n täysin omistama tytäryhtiö. Kansainvälinen logistiikkayritys on yksi maailman johtavia yrityksiä nestemäisten aineiden maantie-, kisko- ja merikuljetuksissa. Tämä perheyrius on kasvanut yli 70 vuoden aikana yksittäisestä yrityksestä riippumattomaksi yritysryhmäksi, jolla on miljardien liikevaihto.

Hoyer Austrian toimipaikka sijaitsee vajaan kymmenen minuutin automatkan päässä Wien-Schwechatin lentokentältä. Yrityksen liikevaihto oli vuonna 2015 noin 12 miljoonaa euroa. Työntekijöitä sillä on 59, heistä 47 kuljettajia.

"Meillä on Itävallassa tällä hetkellä oma ajokalusto, johon kuuluu 45 puoliperävaunun vetoautoa ja kuorma-autoa", Wolfgang Eidenberger sanoo. "Huomattava osa autoista on Mercedes-Benz-kuorma-autoja. Syynä tähän on autojen erinomainen taloudellisuus ja runsaat huoltopalvelut." Tärkeä kulmakivi Eidenbergerille on MercedesServiceCard. MercedesServiceCard on Daimler AG:n ja UTA:n (UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG) yhteistyönä syntynyt tuote, jossa nämä kaksi suurta autoilun ja tieliikenteen parissa

työskentelevää yritystä ovat yhdistäneet voimansa.

"Kaikki tietullia varten tarvittavat tiedot saa haettua pikaisesti esiin", Eidenberger sanoo. "Kuorma-autojemme kaikki yksittäiset tietullikohteet koetaan yhteen, ja lopuksi saamme yhden kokonaislaskun – se pienentää hallinnollista vaivaa ja kustannuksia."

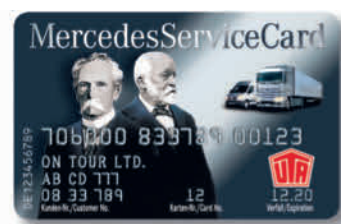
Kuljettajat voivat maksaa kuorma-autojen tietullimaksut ilman käteistä rahaa MercedesServiceCardilla 24 Euroopan maassa. "Tietullien elektronisen rekisteröintijärjestelmän niin sanotun GO-Boxin käytön ansiosta kuljettajien ei tarvitse edes nousta pois autosta", sanoo Harald Rötzer, joka on Wolfgang Eidenbergerin vakituinen yhteyshenkilö UTA:lla. MercedesServiceCard helpottaa lisäksi arvonlisäveron hakemista takaisin ulkomailla suoritetuista ostoista. Lisäksi se tarjoaa houkuttelevia ehtoja tankkaamiseen, 24h-avun vikatapauksissa sekä laajamittaista neuvontaa kustannusten optimoimiseksi.

"Me olemme käyttäneet MercedesServiceCardia jo kymmenen vuoden ajan menestyksellisesti", Eidenberger sanoo. "Ensiluokkaisten palveluiden ohella meihin on tehnyt suuren vaikutuksen osaava henkilököhtainen neuvonta." Se tulee jatkossa tehostumaan vielä entisestään. Lokakuusta alkaen Harald Rötzerillä ja hänen tiimillään on ollut oma toimipiste Wienissä. ■

www.mercedesservicecard.com

www.uta.com

www.hoyer-group.com



MercedesServiceCard

Sähköposti:

info@mercedesservicecard.com

Puh.: +49 6027 509-567

www.mercedesservicecard.com

ENUGUSSA ENSIN

Nerokkaat mekaanikot, moderni varustus, ammattimainen organisaatio: ensimmäinen Mercedes-Benz Service Camp Nigeriassa asettaa uusia mittapuita. Transport-lehti vietti viikon paikan päällä

Sade alkaa ropista juuri, kun Frank Ruppert sulkee Actrosin huolto-luukun kevyesti heilauttamalla. Muutamassa sekunnissa maailma korjaamohallin ovien edessä häviää sadepisaroiden muodostaman tiiviin harmaan verhon taakse. Sadekuuro lakkaa taas yhtä nopeasti kuin se alkaa – Nigeriassa on sadekausi. ”Tämä oli kolmas kuorma-auto Service Campissa tänä aamuna. Sen kunto on olosuhteisiin nähden moitteeton”, Frank Ruppert toteaa. ”Maanteiden katastrofaalisen kunnon takia olin odottanut pahempaa. Mutta auton omistaja lähettääkin kuorma-autonsa säännöllisesti tänne. Tässä sen näkee jälleen kerran, että ammattimainen huolto ja hoito kannattaa.”

Ruppert työskentelee jo kahdeksatta vuotta Daimlerin asiakaspalvelu- ja varaosaosastolla (CSP). Hän on joka vuosi jopa kymmenen viikkoa ”pyörien päällä” ja toimii Mercedes-Benz-kuorma-autoasiantuntijana antaen teknistä tukea – ympäri maailman. Tällä kertaa hänen komennuspaikkansa on Enugu Nigerian kaakkoisosassa. Afrikan väkirikkain maa on samalla maanosan vahvin kansantalous. Infrastruktuurissa on kuitenkin vielä puutteita: sähkötkä katkeavat usein tunneiksi, kerosiini ja diesel ovat loppu useita päiviä, ja monet ajoreitit muistuttavat pikemmin lätäköistä suomaata kuin ajoteitä.

Enugussa ja sen esikaupunkialueilla asuu yli miljoona ihmistä. Kaupunki sijaitsee noin 130 kilometriä Niger-joesta itään keskellä rehevää aarniometsää. Kaupunki tunnetaan nimellä ”Coal City” aiemman hiilikaivostoimintansa takia. Nykyään Enugu on saman nimisen osa-



”

”Pojilla on erinomainen koulutus ja monivuotinen kokemus. He tuntevat kaikki kikat ja koukerot”

Frank Ruppert, hyötyajoneuvojen asiakasneuvonta CSP/BPS

valtion pääkaupunki. Tässä merkittävässä kauppametropolissa toimii lukuisia raaka-aine- ja terästeollisuuden kansainvälisiä yrityksiä sekä Afrikan suurin panimo.

Noin kaksi vuotta sitten Enugussa avattiin Tetralog-nimisen yrityksen alu-

eelle yksi koko maanosan moderneimmista Mercedes-Benz-toimipisteistä. Jo vuonna 2011 nigerialainen Mercedes-Benz-pääedustaja Weststar oli nimittänyt yrityksen henkilöautojen ja hyötyajoneuvojen viralliseksi jälleenmyyjäksi. Siitä lähtien Tetralog on kasvanut jatkuvasti. Syynä kasvuun ovat etenkin koulutetut työntekijät, sijainti lähellä asiakkaita ja erinomainen palvelu. Tetralogin pihalla järjestetään myös – ensi kertaa Nigerian kaakkoisosassa – Mercedes-Benz Service Camp.

Itä-Hessenin Schlüchternistä kotoisin olevalle Frank Ruppertille tämä on ensimmäinen työkomennus Nigeriaan. Mercedes-Benz Campit ovat olleet jo viiden vuoden ajan kiinteä osa asiakkaille annettavaa teknistä tukea Itä-, Länsi- ja Keski-Afrikassa. Monipäiväisten ”leirien” aikana tarjotaan maksuttomia tarkastuksia sekä intensiivistä koulutusta kuljettajille ja korjaamohenkilöstölle. Autojen tarkastusten tulok-



Harjaantunut katse
William Nwaeze tarkastaa
huolella luotettavan
Actrosin runkoa

set välitetään yhdessä yksityiskohtaisten vikadiagnoosien ja toimintasuositusten kanssa ajokalustosta vastaaville henkilöille.

Monet nigerialaiset liikennöitsijät päätyvät kustannussyistä näennäisesti edullisiin kunnostuksiin, joita mekaanikot tarjoavat usein tien reunassa. Tienvarsimekaanikot eivät ole kuitenkaan läheskään yhtä hyvin koulutettuja kuin Mercedes-Benz-sopimuskorjaamoiden mekaanikot. Improvisoiduissa tienvarren korjaamoissa käytetään lisäksi lähes poikkeuksetta aitojen varaosien Kaukoidässä valmistettuja jäljitelmiä. Kuorma-autoja rasittavat keho tieverkosto, huono polttoainelaatu sekä Länsi-Afrikan kovat ympäristöolosuhteet, jolloin autoja poistuu liikenteestä suuressa määrin.

"Service Campin tavoitteena on vakuuttaa asiakkaamme siitä, että pitkällä aikavälillä kannattaa tuoda autokalusto ammattitaitoiselle korjaamolle ja käyttää aitoja varaosia", Frank Ruppert sanoo. Hesseniläisen tiimiin kuuluu kuusi Tetralogin mekaniikkaa sekä Weststarin kuljettajakouluttaja. Porukkaa täydentää vielä Weststar Key Account Management -tiimi Lagosista, joka yhdessä Tetralogin asiantuntijoiden kanssa koordinoi katsastus- ja koulutusajankohtia. Tämä tiimi huolehtii myös mainonnasta - esimerkiksi kaupunkialueen valtavien plaakattiseinien, suurimpien sanomalehtien tai sosiaalisen verkon ilmoitusten muodossa.

Tarjouksia osataan arvostaa. "Kun Saksasta tulee asiantuntija, kysymyksiä alkaa sadella hurjasti etenkin asiakkaiden puolelta. Mutta sitä vartenhan minä olen täällä", Frank Ruppert sanoo. "Nigerialaiset kollegani osaivat vastata kysymyksiin yhtä lailla. Pojilla on erinomainen koulutus ja monivuotinen kokemus. He tuntevat kaikki kikat ja koukerot. Heidän varustuksensa on uusimmassa terässä, ja yhteistyö toimii hienosti."

Keltainen Actros poistui juuri korjaamolta. Vaaleansininen, pyöreänokkainen Mercedes-Benz tyyppiä 911, sekä kirkaupunainen 6,5-tonninen tyyppi LP 608 puuskuttavat parhaillaan jyrkkää ylämäkeä kohti korjaamohallia. Monet "Keke Marwas" pääsevät helpommalla - Nige- ▶

rialle tyypilliset keltaiset kolmipyöräiset taksit. Port Harcourtin suunnasta – vilkas satamakaupunki Niger-joen suistossa, noin 240 kilometriä etelään Enugusta – korjaamon pihaan kääntyy rakennusyrityksen valkoinen Actros 3340 -ajoneuvoyhdistelmä. Mekaanikot luotsaavat auton hitaasti ja huolella Tetralog-korjaamon montun päälle.

Sitten William Nwaeze kapuaa ohjaamoon, yhdistää diagnoosietokoneen kompaktin multiplekserin välityksellä Actrosiin ja lukee vikamuistin. Mekaanikko on työskennellyt Tetralogilla jo kolme vuotta. Hän on kotoisin Onitshasta, noin kahden autotunnin päästä länteen päin. Tunnollisesti hän tarkastaa diagnoosiraportin: ”Muutama lamppu on rikki, sisätilan ilmansuodatin täytyy vaihtaa, ja etujarrulevyjä pitää katsoa vielä hiukan tarkemmin.”

Frank Ruppert ja William Nwaeze laskeutuvat korjaamomonttuun, tarkastelevat Actrosin ripustuksia ja tutkivat etuakselin tarkkaan. Jarrujärjestelmän tarkastuksessa he huomaavat murtuneet jarrulevyt. ”Tämä on vaurioituneiden alustaosien ja tukkeutuneiden suodattimien ohella yksi yleisimmistä kuorma-autojen ongelmista Keski- ja Länsi-Afrikassa”, Ruppert sanoo. ”Monesti murtuneiden jarrulevyjen pääsyynä on kuljettajan puutteellinen autonkäsittelytaito. Täällä Nigeriassa, etenkin sadekauden aikaan, ilmenee vielä aivan toisenlainen merkittävä ongelma: lämpökuormitus. Jos tällainen kuormattu 40 tonnin yhdistelmä ajaa pitkän alamäkiajan jälkeen kuumeilla jarrulevyillä polven syvyiseen mutakuoppaan, seurauksena on jarrulevyjen nopean jäähtymisen aiheuttama materiaalin äärimmäinen kuormittuminen.”

Valkoisen Actrosin tarkastus päättyi hiukan yli tunnin työskentelyn jälkeen. Muutamassa minuutissa yksityiskohtainen diagnoosiraportti on jo matkalla ajokaluksista vastaavalle henkilölle korjaamon langattoman internet-yhteyden ansiosta. Korjaamohallin portilla kolkuttaa jo seuraava kandidaatti. Actroskipperi, joka on yltä päältä paksun punaisen liejun peitossa. ■



Kaikkiin olosuhteisiin HELLAn työvalot ja lisävalot – uusinta LED-tekniikkaa



Luminator täysLED
– 222 mm huoltovapaa lisävalo,
joka muuttaa yön päiväksi!



RokLUME
– 7500 lm ja ZeroGlare, IP 6K9K, täysin
sinetöity ja vedenkestävä HUIPPU-UUTUUS



K-LED 2.0
– IP67, huoltovapaa ja sinetöity
majakka, jossa automaattinen
kirkkautensaatto yö/päivä



Light Bar 12LED
– täysin uudenlainen lisäkaukovalo
henkilö- ja kuorma-autoihin

Luotettavat HELLA-työvalot ja -lisävalot
varmistavat parhaan mahdollisen
valaistuksen kaikkein haastavimmissakin
olosuhteissa. Laadukkaiden ammattikäyttöön
suunniteltujen työvalojen avulla myös työn
tehokkuus ja turvallisuus parenevat.

Se kestää – sehän on HELLA.





Tehokkuus paranee 50 prosenttia

Vision Van -mallin täysin automatisoitu tavaratila parantaa tehokkuutta toimitusten "viimeisellä kilometrillä"

AJAEN, LENTÄEN, AJATELLEN

Se oli IAA-näyttelyn tähti: Mercedes-Benz Vision Van.

Tämä sähkökäyttöinen, täysin verkotettu ja tavaratilaltaan automatisoitu pakettiauto on osa tulevaisuuden visiota, jolle Mercedes-Benz on antanut nimen adVANCE

IAA-näyttelyssä 2016 Mercedes-Benz esitteli Vision Van -mallin, joka on kaupunkiolosuhteisiin suunnitellun vallankumouksellisen pakettiauton tutkielma. Siinä auto on kokonaisuus, jossa lukuisat innovatiiviset tekniikat yhdistävät voimansa tavarantoimitusten "viimeisellä kilometrillä". Auto näyttää siis suuntaa tulevien pakettiautosukupolvien suorituskykyvaatimuksille ja ratkaisuille.

Vision Van -mallissa ennennäkemätön määrä tietoa ja teknologiaa on verkottunut keskenään. Tämä on maailman ensimmäinen pakettiauton kokonaiskonsepti, jossa on täysin digitaalisesti verkottunut prosessiketju tavarantoimituksesta vastaanottajalle.

Auton tavaratila on täysin automatisoitu. Autossa on integroidut robottikopterit ilman kuljettajaa tapahtuville ilmakuljetuksille ja nykyaikainen joystick-ohjaus. Tavarantoimitukset Vision Van -autolla hoituvat paikallisesti päästöttömästi 75 kW:n tehoisella sähkömoottorilla jopa 270 kilometrin toimintasäteellä. Sähkömoottorin ansiosta Vision Van on käyttökelpoinen myös kaupunkikeskustoissa, joissa polttomoottoriautoilla ajaminen on kielletty. Sähkömoottori käy lähes äänettömästi, joten vielä samana päivänä iltamyöhään hoidettavat tavarantoimitukset asuinalueilla eivät aiheuta häiriöitä.

Vision Van yhdistää lukuisia innovatiivisia teknologioita, ja siitä tulee täysin verkotetun tavarantoimitusketjun älykäs keskeinen elementti. Uudenlaiset algoritmit ohjaavat tilausten kokoamista ja pakettien kuormausta, täysin automatisoitua tavaratilanhallintajärjestelmää, auton reittisuunnittelua ja robottikopteritoimituksia. Lisäksi tavaralähetille lasketaan optimaaliset toimitusreitit.

Lähetykset kootaan automaattisesti vaikkapa logistiikkakeskuksessa ja lastataan erityiseen hyllyjärjestelmään. Ilman kuljettajaa toimivat kuljetusautot lastaavat hyllyt automatisoidun menettelyn avulla yhdellä kertaa autoon. Auton älykäs tavaratilanhallintajärjestelmä siirtää manuaaliseen toimitukseen menevät paketit kuorman purkauspisteessä automaattisesti tavaralähetille. Samaan aikaan järjestelmä huolehtii toimitettavien lähetykset kahdelle robottikopterille. Kunkin robottikopterin hyötykuorma on kaksi kiloa, ja ne voivat toimittaa lähetykset perille 10 km:n säteellä.

Mercedes-Benz arvioi, että Vision Van pystyy parantamaan toimitusten tuottavuutta viimeisellä kilometrillä jopa 50 %. Vision Van on strategisen tulevaisuuden vision adVANCE tulos. Mercedes-Benz-pakettiautot pyrkii tällä konseptilla kehittämään pakettiautovalmistajasta kokonaisvaltaisten järjestelmäratkaisujen tarjoajaksi.

38,5

miljardia

esinettä tulee vuonna 2020 olemaan yhdistyneenä asioiden internetissä, "Internet of Things"



Voimakkaat muodot, pehmeät linjat

Leveä tuulilasi, jäähdyttimen Black-Panel-säleikkö, ei ohjauspyörää, ei polkimia eikä keskikonsolia – Vision Van tuo tuulahduksen ”ylihuomisen” pakettiautosukupolvesta niin ulkopuolen ilmeen kuin sisätilojen suhteen

PAKETTIAUTON KATTO LASKEUTUMISPAIKKANA

Tulevaisuuden visio adVANce on Mercedes-Benzin pakettiautojen konkreettinen vastaus etenevään verkotukseen ja kaupungistumiseen. Transport-lehti esittelee ensi vuonna muutamia pilottiprojekteja



Täsmälaskeutuminen

Kuljettaja antaa robottikopterille älypuhelimella luvan laskeutua Viton katolle. Oikealla: Matternet-johtaja Andreas Raptopoulos (vas.) ja Thomas Wurdig, hänen Daimler-yhteyshenkilönsä

Mercedes-Benz on myös jatkossa maailmanlaajuisesti menestyvien pakettiautojen ja niihin liittyvien palvelujen tarjoaja, minkä lisäksi se tulee kehittämään myös asiakaslähtöisten kokonaisratkaisujen tarjoajaksi.

Mallilla adVANce Mercedes-Benz-pakettiautot käynnistää strategisen tulevaisuusvision, jonka painopisteinä on kolme innovaatiokenttää: yhdistämis- ja asioiden internet -sovellukset, jotka mahdollistavat mitä erilaisimpien teknologioiden optimaalisen integroinnin Mercedes-Benz-pakettiautoihin (digital@vans), innovatiiviset laitteistoratkaisut kuljetusalalle (solutions@vans) sekä uusi liikkuvuuskonsepti henkilöiden ja tavaroiden tarpeenmukaiselle kuljetukselle (mobility@vans).

Mercedes-Benz esitteli jo hiukan ennen IAA-näyttelyä lehdistölle yhdeksän konkreettista pilottiprojektia. Yksi esimerkki solutions@vans-alueelta on pilottiprojekti ”Vans and Drones”, joka toteutetaan yhdessä robottikopterivalmistaja Matternet’n kanssa. Pakettiauton katto on robottikopterien liikkuva laskeutumispaikka. Toimitukset voidaan tällä tavoin hoitaa ilmateitse jopa vaikeakulkuisiin paikkoihin. Tämä on ihanteellinen ratkaisu rakennustyömaiden huoltoteknikoille, jotka tarvitsevat tietyt varaosat nopeasti ja voivat ohjata prosessia älypuhelinsovelluksella. Transport-lehti kertoo ensi vuonna lisää näistä pilottiprojekteista.



Puhdas startti

Girteka Logistics päätyi Actrosiin, koska se on tehokas ja taloudellinen. Oman pesulaitteiston ansiosta yhdenkään kuorma-auton ei tarvitse lähteä tien päälle pölyisenä

LEAN & CLEAN

Girteka Logistics on kuljetussektorin raskassarjalainen 7 000 työntekijänsä ja Euroopan suurimpiin yrityksiin kuuluvien asiakkaidensa ansiosta. Ja liettualaiset vain kasvavat edelleen! Keskeiset menestystekijät: "Lean"-management ja oma ajokalusto, johon kuuluu nyt jo 1 100 Actrosia

Liettualaisen Girteka Logisticsin tarina alkaa Tanskasta. Mindaugas Raila, 24 v, ostaa käytetyn kuorma-auton ja perävaunun. Hänen kalaa ulkomaille vievä ystävänsä on kertonut hänelle, että tavarankuljetus on hyvää bisnestä. Liettua oli itsenäistynyt Neuvostoliitosta vain pari vuotta aiemmin ja maassa vallitsee murrosmieliala. Ystävä oli oikeassa: Girteka Logistics on nykyään 44-vuotiaan Railan johdossa yksi Euroopan dynaamisimmista kuljetusyrityksistä. Lähes 3 000 kuorma-autoa kuljettaa tavaraa läpi Euroopan asiakkaille, jotka edustavat eri aloja elintarviketeollisuudesta ja vähittäismyynnistä lääketeollisuuteen. Ajokalustoon on vasta jonkin aikaa kuulunut tähtimerkkisiä kuorma-autoja: nyt Girteka Logisticsilla on kuitenkin jo 1 100 Actrosia.

Yrittäjä ottaa Transport-lehden tiimin vastaan toimistossaan pääkaupunki Vilnassa. Kysymme, osasiko hän kuvitella tällaisen kasvun jo alusta alkaen? "En", hän sanoo, "korkeintaan salaa." Toiminta laajeni tähän mittakaavaan vasta kuluvaan vuosikymmenen alussa. Vuosien 2010 ja 2014 välillä vuotuinen liikevaihdon kasvu oli aina kaksinumeroinen. Yhtä rivakkaa oli myös työntekijämäärän kasvu.

"Meillä on selkeä fokus", vastaa yrittäjä kysymykseen, mikä nousua vauhditti. "Me kuljetamme täyskuormia kaikkialla Euroopassa. Omilla autoilla ja vakituksilla kuljettajilla, jotta valvonta pelaa parhaalla mahdollisella tavalla." Monien itäeurooppalaisten logistiikkayritysten tapaan Girteka Logistics ►

Japanin tuliainen "Kaizen"

Kaikkia työntekijöitä kehoitetaan kirjoittamaan parannusehdotukset ylös ja jättämään ne lapuilla taululle – ehdotukset arvioidaan kerran viikossa



36

prosenttia

oli elintarvikekuljetusten osuus
Girteka Logisticsin
kuljetuksista
vuonna 2015

joutuu usein vastaamaan moitteeseen, jonka mukaan menestys perustuisi kilpailun vääristämiseen, esimerkiksi huonosti koulutettujen kuljettajien alhaisiin palkkoihin. Liettualaiset vastaavat tähän ennakkoluuloon runsaan 6 000 kuljettajansa palkoilla: palkka on jopa 2 000 euroa käteen kuukaudessa. Ennakkoluuloja vastaan puhuu myös uusi toimipiste Siauliaissa, 190 kilometriä luoteeseen Vilnasta. Sen tärkein osa-alue on Drivers Academy kuljettajien koulutukseen ja jatkokoulutukseen. Kurssien aiheet ulottuvat oikeasta ajokäyttäytymisestä peilikirjakaalla jäällä aina paperisodan hoitamiseen Venäjän liikenteessä. Sertifioidut kouluttajat kouluttavat koko EU:ssa pätevän koodin 95 mukaisesti: ohjelmassa on Eco-koulutuksia ja kylmäkuljetuspuoliperävaunukuljetuksia.

"Kuljettajamme ovat avain menestykseen", sanoo Raila. "Silloin hyvät työskentelyolosuhteet ovat oleellisen tärkeitä." Niinpä kuljettajilla on Siauliaissa käytettävissään myös pesukoneet, kuivaimet ja turvalliset pysäköintipaikat omille autoille.

Myös 1 100 Actrosia ovat Railalle investointi hyviin työskentelyolosuhteisiin. Kaikissa on BigSpace-ohjaamo, tasainen lattia ja 1,99 metrin seisomakorkeus. "Tutkimme Actrosia etukäteen joka kantilta ja päädyimme siihen, koska se on vahva käytössä ja äärimmäisen taloudellinen, myös jäänösarvon suhteen."

LEAN MERKITSEE LISÄÄ TEHOKKUUTTA ASIAKKAALLE

Tehokkuus on valttikortti yrityksen jokaisella osa-alueella. Viime vuodesta alkaen johtavana ajatuksena on ollut käsite "Lean". Japanilainen yritysjohtamisen tapa edistää hoikkia prosesseja – ja kaikkien työntekijöiden intensiivistä osallistumista matkalla menestykseen. Haluttu vaikutus on jatkuva, mitattavissa oleva parannus. "Kun kasvaa niin nopeasti kuin me, organisaatio pysyy tuskin perässä", sanoo Raila. "Siksi otimme käyttöön käsitteen "Lean". Nyt siitä hyötyvät meidän lisäksi asiakkaamme!"

Tunnetuin Lean-periaate on niin sanottu Kaizen: parannukseen pyritään muun muassa työntekijöiden ehdotusten myötä. "Yksi niistä kuuluu näin: Käsitellään reklamaatiot verkossa lomakkeiden sijaan", kertoo Denis Miklaševskij. Hän on Girteka Logistics -keskuksen Kaizen-vastaava runsaan 400 myyjäkollegan puolesta, jotka palvelevat Pohjois-Euroopan asiakkaita. "Aiemmin tällaiseen meni useita päiviä, nyt voimme reagoida parin tunnin sisällä."

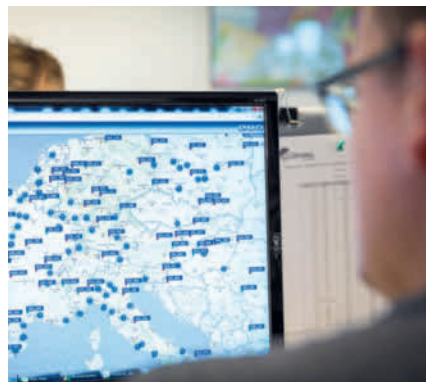
Joka päivä kello 8.45 on "Asaichi"-hetki: yhtä lailla myyjät kuin varastotyöntekijät kokoontuvat kymmenen minuutin ajaksi tiimeinä keskustelemaan ongelmista ja työstämään ratkaisuja. Perustana ovat kullekin ryhmälle tärkeät keskeiset suorituskykymittarit "Key Performance Indicators" (KPI): miten suuri on täsmällisesti kuormattujen kuorma-autojen osuus? Miten monta tilausta oli muotoiltu epäselvästi? Tavoitteena on paikallistaa aikarosvot ja poistaa ne mahdollisimman monessa tapauksessa.

Kaikki tämä tähtää siihen, että Girteka Logistics on valmiina lisäkasvuun. Mindaugas Raila on asettanut tavoitteekseen 5 000 kuorma-auton ajokaluston ja 10 000 työntekijää. Entä sen jälkeen? "Markkinat ovat vieläkin sen verran pirstoutuneet, että se jättää vielä runsaasti pelivaraa."



"Kuljettajamme ovat avain menestykseen. Silloin hyvät työskentelyolosuhteet ovat oleelliset"

Girteka Logisticsin johtaja Mindaugas Raila



Hyvä peitto

Keskivertopäivänä jokaisessa EU-maassa on liikkeellä jopa 100 täyteen kuormattua kuorma-autoa



GIRTEKA LOGISTICS

Girteka Logistics -kuorma-autot kuljettavat vuonna 2016 arviolta yli 250 000 täyskuormaa. Yli kolmannes kuormista on tuoreiden tai pakastettujen elintarvikkeiden kuljetuksia. Vajaa 20 prosenttia on vähittäiskauppiaiden tavaroitoimituksia. Liettuan ulkopuolella Girteka Logisticsilla on toimipiste Alankomaissa, varastoja muissa Baltian maissa, ja kuljettajien tukipisteitä Ruotsissa ja Suomessa. Vuoden 2015 loppupuolelta alkaen yritys on ollut osakkaana tanskalaisessa kylmäkuljetusyrityksessä Thermo-Transit yli 40 prosentin osuudella. Girteka Logistics haittelee lisäkasvua mahdollisuuksien mukaan ilman lisäostoja. Perustajan ja enemmistöosakkaan Mindaugas Railan ohella toimitusjohtaja Edvardas Liachovičius omistaa yrityksen osakkeita kymmenen prosentin edestä.

www.girtekalogistics.eu



Täyttä työtä vuorella

Unimog U 430 raivaa metrien korkuiset hanget Brienz Rothorn -radalta. Tehoa riittää: iskutilavuudeltaan 7,7 litran moottorissa on vääntöä 1 200 Nm, huippuväristeisiin kuuluvat hydrostaattiveto ja taka-akselin lisäohjaus sekä Kahlbacherin lumilinko

A red Unimog truck is shown from the side, driving through a massive, towering wall of snow that has accumulated on a mountain road. The truck is partially submerged in the snow, with only its front and wheels visible. The background shows a clear blue sky and distant, snow-capped mountain peaks. The overall scene conveys a sense of extreme winter conditions and the power of the vehicle.

HANGET KORKEAT NIETOKSET ...

... eivät ole esteenä, kun se kaivautuu eteenpäin karhun voimalla ja huipputekniikan avulla: upouusi Unimog pitää Bernin Oberlandissa huolta siitä, että yksi Sveitsin vanhimmista hammasradoista on käyttövalmiina sesongin alkaessa ►



Lumenraivausta Unimog U 430:lla Brienzer Rothornissa

Unimogin monia toimintoja ohjataan joystickillä, mikä on kuljettajalle hyvin ergonomista. Franz Zobrist (vas.) lähtee radan teknisen johtajan Daniel Schlosserin toimeksiannosta lumenraivaustehtäviin. Yläaseman alapuolella radan väylä on täynnä lunta myös tunnelissa. Brienzer Rothornista näkyvät Brienzer See -järven yli Bernin Alpit. Kiskot tulevat näkyviin vasta monien linkouskertojen jälkeen

Unimog U 430 etenee metri metriltä, 220 kW pelkkää voimaa! Keulan lumilinko pyörii sen yläreunaan asti ulottuvassa hohtavan valkoisessa kinoksessa. Lumi lentää heittoputken läpi korkeassa kaaressa ilmaan ja ropii parin metrin päässä alas jyrkenteeseen. Kaukana alhaalla kimmeltää Brienzer See -järvi aamuauringossa, laakson toisella puolella kohoavat Bernin Alppien huiput Eiger, Mönch ja Jungfrau. Upea näkymä, mutta Franz Zobrist ei kiinnitä siihen mitään huomiota. Hänellä on tehtävä: hänen on raivattava auki Brienzer Rothorn -radan yläaseman alapuolinen väylä, joka on vielä toukokuun lopussa paksun lumikerroksen peitossa.

"Normaalin talven jälkeen täällä on lunta neljästä kuuteen metriin. Mutta voi olla kymmenenkin", sanoo Daniel Schlosser, vuoris-
tojunaradan tekninen johtaja. Rata on yksi Sveitsin vanhimmista hammasradoista. Se on ollut käytössä vuodesta 1892 asti. Radan pituus on 7,6 kilometriä ja sillä ajetaan edelleen pääasiassa höyryvetureilla. Tällä hetkellä päästään keskiasemalle, jossa alppikatkerot jo kukkivat. Useimmat turisteista haluavat kuitenkin huipulle asti 2244 metriin. Lumen sulamiseen itsestään menisi viikkoja. Sesonki pitää kuitenkin saada käyntiin kesäkuun alussa, se kun kes-

tääkin vain lokakuun loppuun. Siksi lumitöihin on ryhdyttävä toukokuun puolivälistä alkaen. "Työn hoitaa useimmiten viiden miehen tiimi", kertoo Daniel Schlosser: ratayhtiön kaksi työntekijää poistavat käsikäyttöisillä lingoilla kinosten huiput. Kollega numero kolme ajaa rinnekoneella karkean uran. Kollega numero neljä lapioi kivet sivuun. Lopuksi kollega numero viisi, Franz Zobrist, raivaa Unimogilla pois lumimassan ja johtaa raivausryhmää. Tänä vuonna aloitettiin keskiaseman yläpuolella yksittäisten lumikinos-
ten parissa. Kaikki tuntevat maaston läpikotaisin, ennen kaikkea lumen kannalta kriittisen alueen noin 2000 metrin korkeudella: kraaterin, jonka reunoilla jää muodostaa satoja metriä pitkän, jyrkästi nousevan kaarte-
teen.

TÄHÄN TYÖHÖN PYSTYY VAIN UNIMOG

Franz Zobrist tuntee Brienzer Rothorn -radan kuin omat taskunsa. Hän on huolehtinut lumitöistä jo vuodesta 1984 alkaen. Hän on toiminut itsenäisenä yrittäjänä alusta asti – ja aina Unimogilla. "Tästä kovasta työstä ei varmasti selviäisi millään muulla ajoneuvolla." Vuoteen 2015 asti hän käytti omaa Unimogia U 406. Nyt Zobrist

HÖYRYLLÄ VUODESTA 1892 LÄHTIEN

Rata kulkee Brienzer See -järven laaksossa sijaitsevalta asemalta 2 244 metrin korkeuteen ja nousee tällöin 1 678 metriä. Kaltevuus on keskimäärin 22,5 prosenttia. Eteenpäin menosta huolehtii kaksi pystysuuntaan asennettua hammaspyörää. Käytössä ovat ensisijaisesti höyryveturit, kolme niistä jo vuodesta 1892 lähtien. Tuolloin rata rakennettiin noin 600 työntekijän voimin vain 16 kuukaudessa. Tunnelleita oli yhteensä 690 metrin matkalla. Alkuperäiset kiskot uusitaan nyt vähitellen. Ensimmäisestä maailmansodasta vuoteen 1930 saakka rata ei ollut käytössä. Tämä on ehkä ratkaiseva tekijä sille, että rata on edelleen olemassa. Monet tuohon aikaan käytössä olleet Sveitsin radat on tällä välin sähköistetty. Mutta Brienz Rothorn -radalla ajetaan vieläkin höyryllä – juuri se on vetonaula monelle turistille, joita alueelle tulee kaikkiaan vuosittain 140 000.

www.brienz-rothorn-bahn.ch



työskentelee ajoneuvolla, jonka junaratayhtiö on hankkinut hänen neuvojensa mukaan: se on Unimog U 430 -työlaiteajoneuvo. Euro VI -moottori, jonka iskutilavuus on 7,7 litraa, vääntömomentti 1 200 Nm, taka-akselin lisäohjaus, hydrostaattiveto ja Kahlbacherin valmistama lumilinko – siinä huippuvarustus. ”Taka-akselin lisäohjauksen ansiosta ajoneuvo hallitsee ns. ”koirakävelyn”, jossa etupää etenee eri ajouria kuin takapää”, Zobrist kertoo. ”Molempien akselien pyörät kääntyvät vähän sisäänpäin, jolloin pääsen peruuttamaan pois, kun olen kaivautunut syvälle lumeen. Unimog on aina ollut huipputuote, mutta uuden tekniikan ansiosta se on entistäkin parempi!”, hän tuumii ja kiipeää takaisin ohjaamoon.

Työtä vaikeuttaa ylämäen ja lumimäärän lisäksi myös lumen rakenne. ”Osa lumesta on satanut jo marraskuussa ja se on uskomattoman kovaa. Liian pehmeä lumikaan ei ole toivottavaa, sillä silloin pinnasta tulee liian liukas”, Zobrist sanoo. Tiimin pitää koko ajan varoa lumivyöryjä ja kiveniskemiä. Myös Zobristin isällä oli tarkkaavaisuus veressä – kunnes hän menehtyi lumivyöryyn tehtyään 20 vuotta työtä näillä vuorilla.

Monet Alpeilla vierailevat turistit ovat huolissaan ilmastomuutoksesta, mutta Brienzer Rothornin lumeen sillä ei ole ollut

vaikutusta. ”Näillä seuduilla lunta on aina ollut tasaisesti. Toki vuosittaisia heilahteluja on ollut aina”, sanoo Schlosser. Erityisen paljon lunta oli vuonna 2012. Tekninen johtaja laski silloin, että lumen pois kuljettamiseen olisi tuolloin tarvittu yli 1 500 tavaravaunua.

Tänä vuonna tiimillä on vähemmän lunta raivattavana. Tosin nyt pitääkin tulla nopeammin valmista. ”Uusimme viime syksynä keskiasemalta lähtien pitkän pätkän rataa emmekä saaneet työtä kokonaan valmiiksi ennen talven tuloa”, Schlosser kertoo. ”Sen tähden meidän piti nyt saada ensin se työ päätökseen.” Vasta sitten lumenraivaajat pääsivät liikkeelle: ilman raiteita ei Unimogia ja rinnekonetta saada kuljetettua lumeen asti.

Franz Zobrist on vakuuttunut siitä, että Brienz Rothorn -rata avautuu myös tänä vuonna täsmällisesti ajallaan. Hän viittaa vuoren suuntaan. Parisataa metriä Unimogista etäämpänä rata katoaa rinteessä olevaan tunneliin, joka vie vuorenharjanteen läpi. ”Sen jälkeen tulee vielä pieni pätkä ja sitten vielä yksi tunneli, sitten olemme perillä.” Ja mitä tehdään lumenraivaustyön jälkeen? Lisää töitä vuorella! Kuljetetaan betonia tai puutavaraa maatalojen korjaukseen – Unimogilla. ■



"Eteenpäin paloa torjumaan!"

Econicin vesisäiliö riittää viiden minuutin sammutushyökkäykseen

TULTA PÄIN!

Nopea ja iskukykyinen: Econic kompaktina palo- ja pelastusautona Mercedes-Benzin Ludwigsfelden tehtailla

TECH.

ECONIC 1830 L PALO- JA PELASTUSAUTONA

■ **Toiminta**

Econic, jossa on Ziegler-erikoispäällirakenne, on dynaaminen palo- ja pelastusauto 18 tonnin luokassa.

■ **Varustelu**

6-sylinterinen rivimoottori OM 936 LA Euro VI-versiona, teho 220 kW. Allison-automaattivaihteisto, hidastin ja peruutuskamera.

■ **Vaikutus**

Kuusihenkinen pelastusyksikkö runsaine palontorjunta- ja pelastusvarusteineen pääsee nopeasti ja varmasti pelastuspäikalle. Econic mahtuu hyvin myös mataliin palokuntatiloihin vain 3,20 metrin kokonaiskorkeutensa ansiosta.

Millainen on hyvä paloauto? Aivan yksinkertaista: ”Se on nopea ja iskukykyinen”, sanoo Patrice Fischer, Mercedes-Benzin Ludwigsfelden tehtaiden pakokunnan johtaja ja palosuojeluvaltuutettu. ”Kun tulee kuumat paikat, ensimmäisenä paikalle menevän yksikön toiminnan on oltava täydellistä. Aikaa latteiden tai henkilöstön täydentämiseen ei juuri jää.” Patrice Fischer ja hänen tiiminsä ovat varustautuneet parhaalla mahdollisella tavalla tuleviin sammutus- ja pelastustehäviin: heillä on käytössään uusi palo- ja pelastusauto, joka on rakennettu Eonic 1830:n pohjalle.

”Tehdasalueen halleissa on kaikkien modernien ajoneuvotuotantolaitosten tapaan valtavia palovyöhykkeitä sekä lukuisia maalaitoja”, Fischer kertoo. ”Tehtailla varastoidaan lukuisia herkästi syttyviä aineita, toki hyvin varmistettuina. Kun me saavumme paikalle, meidän täytyy olla varautuneita kaikenlaiseen.” Brandenburgilla, noin 30 kilometriä Berliinistä etelään, on pitkät teolliset perinteet. Vuodesta 1965 alkaen Ludwigsfeldessä on valmistettu hyötyajoneuvoja. Ensimmäiset Mercedes-Benz-pakettiautot tyyppiä LN2 rullasivat hihnalta 1991. Vuonna 2006 Ludwigsfeldessä aloitettiin Mercedes-Benz Sprinterin lavamallin autojen valmistus. Tehdas työllistää noin 2000 työntekijää ja kuuluu alueen suurimpiin teollisiin kouluttajiin ja työnantajiin.

”Tehdaspalokuntamme koostuu 30 ammattipalomiehestä ja 24 vapaaehtoispalokuntalaisesta tuotannon ja hallinnon piiristä”, Patrice Fischer sanoo. Kun hälytyssireeni alkaa ulvoa kellon ympäri miehitetyssä palokunnassa, ensin paikalle lähtee kuusihenkinen pelastusyksikkö. Siinä on yksikön johtaja, koneenkäyttäjä sekä hyökkäys- ja ruiskutusryhmä. Kaikki ovat päätoimisia palomiehiä, jotka ovat saaneet koulutuksensa osavaltion pelastusalan oppilaitoksessa.

Pelastustehtäväkohteeseen he pääsevät ripeästi ja varmasti uudella Eonic 1830:lla. Päällirakentaja Ziegler Giengenistä rakensi tämän kompaktin voimapaketin, jossa on 220 kW:n tehoinen Euro VI -moottori, Allison-automaattivaihteisto ja hidastin, varta vasten miehistökäyttöön sopivaksi. Laitevarustelu toteutettiin palokunnan varustelunormin HLF 20 mukaan ja räätälöitiin erityisesti tehdaspalokunnan tarpeisiin. ”Vähemmän miehistöä, enemmän varusteita”, kuvaa Patrice Fischer konseptia. ”Eonic sopii matalan korkeuden ansiosta hyvin meidän palokuntatiloihimme. Kun on kiire paikalle, siitä irtoaa juuri sellaista ajodynamiikkaa, jota tarvitsemme. Kookas panoraamatuulilasi ja peruutuskamera pitävät huolen erinomaisesta näkyvyydestä joka puolelle.”

Ludwigsfelden tehdaspalokunnan uusi helmi on varustettu Zieglerin FPN 10-2000-1H -sammutuspumpulla sekä lukuisilla palontorjuntaan ja tekniseen pelastustoimintaan tarkoitetuilla laitteilla. Sammutusainesäiliö vetää 2000 litraa vettä ja 200 litraa sammu-
tusainetta. Ohjaamon takana miehistötilassa on pelastusyksikköä varten neljä paineilmaohjaintilaa. ”Ohjaamosta tai miehistötilasta poistuessaan ja sinne mennessään palomiehillä on selvitettävänä yksi askelma vähemmän kuin vastaavasti varustelluissa muiden mallien perustalle rakennetuissa paloautoissa”, Patrice Fischer kehuu. ”Eonicin niin sanottu Low-Entry-konsepti on valtava plussa – ei pelkästään pelastusyksikön henkilöille, joilla on selässään 15 kiloa painava hengityssuojalaite.” ■

”Eonic sopii meille parhaalla mahdollisella tavalla”

Patrice Fischer,
Mercedes-Benzin
Ludwigsfelden
tehtaiden palokun-
nan johtaja



Kaikki mukana ...

Palontorjuntaan ja
tekniseen
pelastustoimin-
taan tarvittavat
välineet mahtuvat
Eonicin lukuisiin
säilytystiloihin



... ja nopeasti käsillä

Yhdellä otteella
palomies Marek
Laub on valmiina
pelastustehtä-
vään





YLVÄÄT KATSEENVANGITSIJAT

Mercedes-Benz-hyötyajoneuvokalenteri ja
Unimog-kalenteri 2017

Mercedes-Benz-hyötyajoneuvokalenteri 2017 toteuttaa valloittavalla tavalla kuorma-autojen eri sukupolvet "Truck Generations" -nimisessä kalenterissa. Kalenterin kaksitoista aihetta vangitsevat katseen jännittävien kontrastien avulla poikkeuksellisissa paikoissa – Brasiliasta Kiinaan, Ruotsista Etelä-Afrikkaan. Kalenteri esittelee mukaansa tempaavia Mercedes-Benzin klassikoita moderneissa kulisissa ja myös uudempia Mercedes-Benz-

kuorma-autoja historiallisilla näyttämöillä. RoadStarsin sivustolta löydät taustatietoja autojen valmistuksesta sekä kuva- ja videomateriaalia. Unimog-kalenteri 2017 korostaa upeilla kuvillaan Unimogin monipuolisuutta erilaisissa käyttökohteissa ympäri maailman. ■



www.roadstars.mercedes-benz.com/truckgenerations

Julkaisutiedot



Mercedes-Benz Transport 2/2016

Julkaisija: Daimler AG

Julkaisuvastaava: Helge Bosch

Koordinaatio/myynti: Monika Mezger

Toimitusneuvonta: Michael Dietz, Dr. Marion Friesse

Vastuuhenkilö Mercedes-Benzin maahantuonnissa

Suomessa: Nina Uschanov, Veho Oy Ab

S-posti: nina.uschanov@veho.fi

Toimituksen osoite: Daimler AG, Mercedes-Benz Trucks
(Eurooppa/Latinalainen Amerikka), Postcode Z602,
70546 Stuttgart, Saksa

Puh. koordinaatio/myynti: +49 711 17-90468

Fax: +49 711 17-79090468

S-posti: Monika.Mezger@daimler.com

Toteutus: PRH HAMBURG Kommunikation GmbH

Burchardstrasse 13, 20095 Hamburg, Saksa

Puh.: +49 40 369676-0

Fax: +49 40 369676-39/-49

www.prhamburg.com | PRH@prhamburg.com

Toimitus: Janne Jokela, Dr. Lars Kruse, Florian Oertel,

Ralf Poerschke, Lars Rauscher, Erik Rossel, Christian Schmidt

Kuvatoimitus: Arne Fründt, Jan Reimer, Arne Wolf

Graafinen suunnittelu: Nikola Bare, Isabelle Lipprandt,

Monika Neumeister, Alina Tregubova

Tuotanto: Marc Feldmann, Daniela Freitag, Elke Troschke

Viimeistely: Annette Link, Thomas Mechelke, Carolin Mönter

Transport online: Stefan Heinzel

Ilmoitukset: PRH Hamburg Advertising

Burchardstrasse 13, 20095 Hamburg, Saksa

Puh.: +49 40 369676-23

Fax: +49 40 369676-39/-49 | advertising@prhamburg.com

Kirjeenvaihtajat:

Alankomaat: Roger de Kok | mcr@mccreclamebureau.nl

Belgia: Dirk Willemen | mercedes-benz@dwcommunications.be

Espanja: Begoña Tremps | btremps@yahoo.es

Iso-Britannia: Stephen Warren | steve@impactcom.co.uk

Italia: Michele Latorre | michele.latorre@cronoart.com

Puola: Magdalena Tokarska-Romańska |

magda@tartakwyrazow.com.pl

Ranska: Hans Müller | hans.muller@tpp-press.info

Ruotsi: Mats Genberg | mats@genberg.se

Suomi: Janne Jokela | janne.jokela@ammattilehti.fi

Sveitsi: Florian Walz | walz@geyst.ch

Tšekki: Dr. Borek Severa | bsevera@mediatrust.cz

Käänös: STAR Finnland

Osoitelähde: Ajoneuvoliikennerekisteri, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, PL 320, 00101 Helsinki, puh.: 029 534 5000

Tietojen tekninen toimitus: Grano Diesel Oy, Suora, Kuortaneenkatu 3, 00520 Helsinki

Muut tietolähteet: Veho Oy Ab:n asiakasrekisteri ja henkilökuntarekisteri, Mercedes Driver Club

Valokuvat: Kansi: Matthias Aletsee.

Matthias Aletsee (3, 18-27), Kristian Barthen (44-45),

Daimler (27, 29, 34-35, 46), Lukas Ilgner (29), Impact (28),

Janne Jokela (8-12,14-17), Alex Kraus (46), Henrik Morlock (40-43),

Antti Puolakkainen (5), Tom Saater (30-32),

Shell/Hans-Peter Schroeder (46), Line Søndergaard (4),

Veho (5), Sebastian Vollmert (36-39)

Painovalmistelu: Laudert GmbH + Co. KG

70771 Leinfelden-Echterdingen, Saksa

Painatus: NEEF + STUMME premium printing GmbH & Co. KG

29378 Wittingen, Saksa

Painettu kierrätyskelpoiselle paperille.

Oikeudet: jälkipainos, myös osittain, vain julkaisijan kirjallisella luvalla ja kuva- ja tekstiuhomautuksella "Mercedes-Benz Transport" varustettuna. Emme vastaa ilman yksilöityä pyyntöä meille lähetetystä teksti- ja kuva-aineistosta. Tekstit eivät välttämättä edusta toimituksen mielipidettä.

Mercedes-Benz Transport -lehti ilmestyy kaksi kertaa vuodessa. Painettu Saksassa.

TE/SM3 4500.9056.10

Internet: www.mercedes-benz.fi

www.roadstars.mercedes-benz.com

S-posti: mb-transport@prhamburg.com



CUSTOM MADE BODIES FOR COMMERCIAL VEHICLES



PIAKO

www.piaiko.fi | 0207 419 200



Asiantuntevaa rahoitusta

Onko yrityksesi hankintalistalla uutta kalustoa? Tiesitkö, että saat meiltä investoinnillesi hyvän rahoitusvaihtoehdon: tarjoamme rahoituksen kaikkiin yrityksesi tarpeisiin.

Rahoitusratkaisu on yrityksellesi helppo. Sinun ei tarvitse kuin tehdä ostopäätös ja sopia kaupan ehdoista myyjän kanssa. Hankintasi toimii rahoituksen vakuutena. Myyjä ottaa rahoitustarjouksen puolestasi ja sinä saat päätöksen nopeasti.

Lisätietoja osoitteesta op.fi/kalusto

Yhdessä hyvä tulee.

