# Hyttipuheita

## Actros 30 vuotta



**4** KOHTI PÄÄSTÖTÖNTÄ AMMATTI-LIIKENNETTÄ

**12** YLI 70 VUOTTA RATIN TAKANA

**27** KAHDEN KÄYTTÖVOIMAN STRATEGIA

VEHO
HYÖTYAJONEUVOT

# Raskaansarjan joukkue, joka auttaa sinua menestymään.

Me Veho Hyötyajoneuvoilla lupaamme tehdä kaikkemme, että tavara liikkuu, ammattilaisten arki rullaa ja yritysten pyörät pyörivät entistäkin tehokkaammin ja tuottavammin.

Haluamme olla paras kumppanisi. 87 vuoden kokemuksella tunnemme suomalaiset olosuhteet, niemet ja notkot sekä ihmiset, joiden varassa tämä maa liikkuu. Olemme lähellä etelästä pohjoiseen, tunnemme maamme ja puhumme samaa murretta.

Tervetuloa juttelemaan – yhdessä löydämme ratkaisut, jotka tukevat menestystäsi tänään ja tulevaisuudessa.




AMMATTILIIKENTEEN
KOTIMAINEN KUMPPANI.
VEHO.FI/HYÖTYAJONEUVOT

JYVÄSKYLÄ | KOKKOLA | KOUVOLA | KUOPIO | LAHTI | LAPPEENRANTA
LIETO | OULU | PIRKKALA, TAMPERE | PORI | RAASEPORI | ROVANIEMI
SEINÄJOKI | VEHKALA, VANTAA






↑ Taisto Liljeström ja Reijo Rauvala luovuttivat Stenvall-yhtiöiden ensimmäisen Actroksen juhlavasti Raimo Stenvallille vuonna 1997

# SISÄLLYS

4 Pääkirjoitus Jouni Kummala:
Kolme vuosikymmentä kehityksen aallonharjalla

6 Lulu Ranne: Pidetään teistä huolta!

7 Peter Knorn: Mullistava uudistus

9 Ilari Järvinen: Actros aloitti uuden aikakauden

10 Risto Ahola: Sähköstä käyttövoimaa

12 Raimo Stenvall:
Yli 70 vuotta ratin takana

14 Marko Järvimäki:
Digitaalisuudesta tehoja toimintaan

15 Jere Katiskoski: Oman alansa ykkösmies

19 Pasi Ruokostenpohja:
Turvallisuus on Flowertrucsin arkea

21 Petri Kärnä: Osaava mekaanikko pitää autot tiellä

27 Pasi Jaatinen: Seuraavalle vuosikymmenelle kahden käyttövoiman strategialla kuljettajan työtä arvostaen





Jouni Kummala Hangon satamassa sunnuntaina 30. maaliskuuta 2025 noutamassa Suomen ensimmäistä eActros 600 -autoa.

VEHO HYÖTYAJONEUVOT

**TOIMITUS-PÄÄLLIKKÖ**
PASI JAATINEN

**PAINO**
PUNAMUSTA

**SISÄLTÖ JA TAITTO**
VALVE CREATIVE

**PUHELIN**
010 569 3629

**SÄHKÖPOSTI**
MARKKINOINTI@VEHO.FI

# MERCEDES-BENZ ACTROS

## - Kolme vuosikymmentä kehityksen aallonharjalla

**Kuorma-auton kehitystä ei koskaan voi mitata vain moottorin teholla tai polttoaineenkulutuksella. Ratkaisevaa on se, miten turvallisesti, taloudellisesti ja luotettavasti se tekee työtään päivästä ja vuodesta toiseen. Mercedes-Benz Actros on kulkenut tässä kehityksessä eturintamassa jo kolme vuosikymmentä.**

Katso Veikko Honkasen tähdittämä esittelyvideo vuodelta 1996

**MAAILMA ON MUUTTUNUT** 30 vuoden aikana ehkä enemmän kuin koskaan, mutta siitä huolimatta Mercedes-Benz Actros on näyttänyt suuntaa kuorma-autojen kehityksen saralla – erityisesti turvallisuuden ja käyttöasteen maksimoimiseksi. Mercedes-Benz Actros -mallisto esiteltiin Suomessa marraskuussa 1996 Veho Hyötyajoneuvojen toimipisteessä Tampereen Lielahdessa. Ensimmäinen Actros-sukupolvi ja mallisarja avasi silloin 100 vuotisen kuoma-autojen historian uuden aikakauden mm. sähköohjattujen levyjarrujen myötä. Kyse ei ollut vain yksittäisistä teknisistä uudistuksista, vaan ajattelutavan muutoksesta: kuorma-autosta alettiin rakentaa yhä kokonaisvaltaisempaa, älykkäämpää ja turvallisempaa työvälinettä.

Tänään 30 vuotta myöhemmin Actros-mallit jatkavat samalla uraauurtavalla tiellä kohti tulevaisuuden päästötöntä ja entistä turvallisempaa ammattiliikennettä.

Actros-mallisto on koko historiansa ajan ollut turvallisemman ja kannattavamman ammattiliikenteen vankkumaton puolustaja. Ensimmäinen malli pysähtyi täydestä vauhdista täydellä lastilla 18 metriä lyhyemmällä matkalla kuin edeltäjänsä ja turvallisuutta parantavia kuljettajaa avustavia turvajärjestelmiä on esitelty Actroksessa aina reilusti ennen kuin niistä on tullut pakollisia.

Eikä unohtaa sovi tänä päivänä itsestään selvää ajoneuvon liitettävyyttä yrittäjän ja korjaamon digitaaliseen näkymään Uptime-palvelun avulla, jonka Mercedes lanseerasi virallisesti maaliskuussa 2017, mutta se esiteltiin ensi kerran IAA-hyötyajoneuvonäyttelyssä syyskuussa 2016 ja sitä edelsi useamman vuoden pilottivaihe.

Actroksen kuusi valintaa vuoden kuorma-autoksi kertoo jatkuvasta tuloksellisesta tuotekehityksestä ja yhteistyöstä käyttäjien kanssa. Suomen lapilla ja arktisella kylmyydellä on ollut iso rooli testiympäristönä kuten myös suomalaisilla kuljetusyrittäjillä isojen kilometrisuoritteiden ja raskaiden kokonaismassojen mukana tuomalla käyttökokemuksella. Kiitos siitä kaikille Actros-autoilla työtä tehneille asiakkaillemme.

Nuorena opiskelijana koin ensimmäisen Actros-sukupolven tekniset innovaatiot mullistavina. Totuuden nimissä on kuitenkin myönnettävä, että uuden teknologian käyttöönottoon liittyi myös haasteita, kuten pitkään alalla toimineet hyvin muistavat.

Kun Suomen ensimmäinen eActros 600 saapui Hankoon keväällä 2025, kävin itse hakemassa auton satamasta. Ajokokemus lähes äänettömässä ohjaamossa Hangontiellä oli jälleen kerran mullistava. Yhtä vaikuttavaa on ollut sähköisen Actros-malliston saama vastaanotto niin Suomessa kuin maailmanlaajuisesti.

Asiakaspalaute osoittaa, kuinka merkittävin harppauksin Mercedes-Benz on kehittänyt Actros-mallistoa kolmen vuosikymmenen aikana. Tämän päivän Actros-kuorma-autot ovat luotettavampia ja taloudellisempia kuin koskaan aiemmin oman työurani aikana.

Tulevaisuuteen katsotaan kahden käyttövoiman strategian kautta. Mercedes-Benz kehittää sähköisen käyttövoiman rinnalla jatkuvasti myös entistä taloudellisempia, vähäpäästöisempiä ja hiljaisempia diesel-moottoreita sekä voimalinjoja mistä konkreettisena esimerkkinä mainittakoon IAA 2026 -näyttelyssä esitelty Powerliner-mallisto. Sen tuotanto alkaa huhtikuussa 2027.

Tämä juhlajulkaisu on Veho Hyötyajoneuvojen kiitos kaikille suomalaisille ammattilaisille – yrittäjille, päättäjille, kuljettajille ja mekaanikoille, jotka ovat omalla työllään edistäneet Actros-malliston kehittymistä. Parempi ja kannattavampi huominen rakentuu monipuolisen yhteistyön myötä mikä haastaa myös meidät yhä kokonaisvaltaisempaan ratkaisumyyntiin.

Tekniikka uudistuu, käyttövoimat vaihtuvat ja vaatimukset kasvavat. Kuljetusalan perustehtävä pysyy silti samana: tavaran on liikuttava turvallisesti, luotettavasti ja kannattavasti. Siinä mitataan myös seuraavan Actros-sukupolven onnistuminen.

Turvallisia ja kannattavia kilometrejä sekä uusia Actros vuosikymmeniä – mennään yhdessä, kun meillä on sama matka ja määränpää.

*Jouni Kummala*
Johtaja
Veho Hyötyajoneuvot



# PIDETÄÄN TEISTÄ HUOLTA!

**Suomalaiset rakastavat ja tarvitsevat autojaan. Meistä kaikista ja myös tonneista noin 90 % liikkuu kumipyörillä, joten on fakta, että Suomi on ja pysyy kumipyörämaana, olivat käyttövoimat mitä tahansa.**

**KULJETUSTEN ON SIIS TOIMITTAVA LUOTETTAVASTI** kaikissa olosuhteissa tai Suomi romahtaa.

Sääntelyn ja ratkaisujen on oltava Suomen kannalta järkeviä, byrokratiaa on karsittava ja päätösten on perustuttava käytännön tarpeisiin. Alan vetovoimasta, työolosuhteista ja koulutuksen laadusta on pidettävä huolta.

Maailmalla myrskyää, mutta Suomi selvää ja menestyy kun teemme vastuullisia päätöksiä, pidämme pyörät pyörimässä ja tonnit teillä. Meidän on tehtävä edelleen rajuja säästöjä ja ensi hallituskausi tulee olemaan nykyistäkin haastavampi. Eläkeikää ei kuitenkaan pidä nostaa eikä työn ja liikkumisen kokonaisverotusta kiristää. Liikenteen verotuksen tulevaisuus ratkaistaan kevään hallitusneuvotteluissa.

Autoilijoita ei tule kurittaa lisää, vaan käyttövoimia tulee kohdella teknologianeutraalisti. Uusille teknistaloudellisesti kestäville ratkaisuille on annettava riittävästi aikaa. Teknologiamurroksen on tapahduttava tavalla, joka huomioi kuljetusyritysten talouden. Investointeja on voitava tehdä järkevin perustein.

Luotan siihen, että markkinoille saadaan nykyistä toimivampia ja edullisempia ratkaisuja. Tämä on kuitenkin pitkissä puissa, joten on tärkeää, että dieselrekat voivat jatkaa työtään. Istuva hallitus päätti jo ammattidieseljärjestelmän käyttöönotosta, jota on odotettu jopa 10 vuotta. On tärkeää ymmärtää dieselin merkitys Suomen taloudelle, turvallisuudelle ja huoltovarmuudelle.

On myös ymmärrettävä, että Ilman teitä ei ole meitä. Tiet ovat Suomen työmaa ja olemmekin painottaneet teitä tämän hallituskauden ajan. Ammattikuljettajien ja yksityisautoilijoiden tyytyväisyys teiden kesä- ja talvikuntoon on parantunut koko tämän hallituskauden ajan. Korjausvelka kasvaa kuitenkin edelleen, joten on tärkeää, että seuraavakin hallitus valitsee päämenopelikseen auton.

Kiitän lämpimästi kuljetusalan yrittäjiä ja ammattilaisia arvokkaasta työstänne. Te olette ratkaisevia tekijöitä Suomen talouden, turvallisuuden ja tulevaisuuden rakentajina.

Tiet ovat Suomen ja teidän työmaanne ja autot koko Suomen moottori.
Pidetään teistä huolta.

*Lulu Ranne*
Liikenne- ja viestintäministeri





↑ Actrosin mallistoa vuodelta 1996.

# MULLISTAVA uudistus

**VEHON KUORMA-AUTOMAAHANTUONNIN TUOTEPÄÄLLIKKÖ PETER KNORN** on nähnyt Actrosin koko kehityskaaren. Ajoneuvon ensiesittely oli vuonna 1996 IAA:n kansainvälisillä messuilla Hannoverissa. ”Se oli silloisessa kuorma-automaailmassa täysin mullistava uudistus”, muistelee Knorn.

”Actros aloitti uuden sukupolven raskaissa kuorma-autoissa, vain suunnilleen auton runkopalkki ja renkaat olivat entiset. Kaikki muu autossa – ohjaamo, moottori, vaihteisto, jarrut ja ajoneuvon sähköjärjestelmä – oli uutta ja mullistavaa.”

## Sähköisesti ohjatut levyjarrut

Tuolloin raskaissa kuorma-autoissa oli pääsääntöisesti käytössä rumpujarrut. Turvallisuuden nimissä jarruja ryhdyttiin kehittämään ja uudessa Actrosissa olikin jo sähköisesti ohjatut levyjarrut, joita käytettiin tuohon aikaan pääasiallisesti vain henkilöautoissa.

Levyjarrut poikkesivat siitä, mihin oli totuttu. Rumpujarrujen jarrupolkimessa oli viivettä, mutta sähköisesti ohjatun levyjarrun reaktioaika oli nopea.

”Kun lähdimme asiakkaiden kanssa koeajoon, heitä piti ennen lähtöä muistuttaa kiinnittämään turvavyö. Liikkeellelähdön jälkeen asiakasta piti pyytää painamaan jarrupoljinta voimakkaasti vähän samaan tapaan kuin hätäjarrutuksessa. Tottumattomalle jarrutus oli niin tehokas ja yllättävä, että ilman turvavyötä asiakas olisi lentänyt nenälleen tuulilasiin”, Knorn kuvailee.

”Asiakkaat eivät olleet uskoa, että kehitys raskaiden kuorma-autojen jarruissa oli ottanut näin ison harppauksen eteenpäin.”

Kuorma-auton sähköiset levyjarrut olivat uusi asia myös ajoneuvokatsastuksissa.

”Meidän piti kouluttaa katsastusmiehet uuden jarrujärjestelmän toimintaperiaatteeseen ja muun muassa siihen, että katsastuksessa ei enää voinut verrata jarruvoimia entiseen tapaan jarrujen EU-käytävään vaan tehtaan jarruvoimataulukkoon.”

Telligent-jarrujärjestelmän tulo raskaisiin kuorma-autoihin oli mullistava uudistus. Se vähensi jarrutusmatkaa jopa 30 prosenttia ja osoitti kehityssuunnan, jota muut autonvalmistajat seurasivat perässä.

## Uudenlainen vaihteensiirto

Vuonna 1996 Actrosissa oli vakiona niin sanottu Telligent-vaihteensiirto, joka oli paran-




→ Vehon kuorma-automaahantuonnin tuotepäällikkö Peter Knorn sekä tuotepäällikkö ja johtava asiantuntija Risto Ahola ovat seuranneet työssään Actrosin teknistä voittokulkua.

nettu kehitysversio edeltäjänsä SK-mallin sähkö/paineilmaohjatusta EPS-vaihteensiirrosta.

Kyseessä oli puoliautomaattinen vaihteisto, jossa vaihteiden valintaa ja vaihtamista ohjattiin sähköisesti ja pneumaattisesti.

Se helpotti kuljettajan vaihteen vaihtamista ja samalla se säästi vaihteistoa ja kytkintä väärinvaihtamiselta. Kuljettaja ei voinut vahingossakaan laittaa väärää vaihdetta sisään.

”Vaihteensiirtojärjestelmä oli täysin uusi eikä markkinoilla ollut vastaavaa. Puoliautomaattisen vaihtamisen mahdollisti can-väylätekniikka, jonka avulla järjestelmä pystyi hyödyntämään moottorin, vaihteiston ja muiden ajoneuvojärjestelmien tietoja. Se oli silloin aivan uutta kuorma-autoissa, mutta nykyisin sekin on täysin arkipäivää.”

”Can-väylätekniikka mahdollisti sen, että vaihtamistapahtumassa pystyttiin huomioimaan ajotilanne ja valita siihen sopiva vaihde sekunnin murto-osassa. Se lisäsi myös ajomukavuutta ja auttoi vähentämään kulutusta”, Knorn selvittää.

## Huoltojärjestelmä meni uusiksi

Actrosissa oli myös Telligent-huoltojärjestelmä. Se oli can-väylätekniikkaa hyödyntävä digitaalinen huoltojärjestelmä, joka siirsi paperisen määräaikaishuoltovihkon historiaan.

”Aikaisemmin ajetut kilometrit määrittivät sen, milloin auton jarrut ja moottori piti huolto ja milloin öljyt vaihtaa jne. Telligent-huoltojärjestelmässä auto kertoi itse, milloin pitää huoltaa mitäkin komponenttia”, Knorn kuvailee.

Telligent-huoltojärjestelmä sisälsi kymmeniä antureita, jotka keräsivät tietoa vaihteistoista, jarruista ja moottorista. Se pystyi saamansa tiedon, ajettujen kilometrien ja kuormituksen perusteella laskemaan ja ilmoittamaan auton huoltovälin.

”Uudistuksen myötä heräsi huoli siitä, miten korjaamoille käy, kun kuorma-auton öljynvaihtovälikin piteni jopa 100 000 kilometriin. Aikaisemmin öljynvaihtoväli oli suunnilleen jokaisen 20 000 kilometrin kohdalla ja nyt auto kertoikin, että korjaamolle tarvitsee ajaa vasta 100 000 kilometrin päästä.”

Huoli oli teoreettinen, kuten tänä päivänä varsin hyvin tiedetään. Työt eivät korjaamoilta loppuneet, mutta asiakkaiden käyntikerrat korjaamolla harveni.

”Osa asiakkaista ei millään uskonut, että kuorma-auton öljynvaihtoväli voi olla 100 000 kilometriä. He vaativat, että kaikesta huolimatta heidän autoihinsa öljynvaihdon vähintään 30 000 kilometrin välein”, Knorn hymähtää.

## Ergonomiaa ohjaamoon

Kuorma-autojen ohjaamojen suunnittelussa ei aikaisemmin oltu ajateltu juurikaan ergonomiaa. ”Koska Keski-Euroopassa oli tulossa pulaa kuljettajista, ohjaamoakin ryhdyttiin ajattelemaan yhä enemmän kuljettajaystävällisesti. Alalle haluttiin ja tarvittiin uusia kuljettajia.”

Ohjaamo ei voinut enää olla askeettinen. Kuljettajan pitää asua, nukkua, virkistyä ja työskennellä siellä useita vuorokausia peräkkäin. Siksi ohjaamoon tarvittiin mukavuuksia.

”Esimerkiksi nostamalla ohjaamoa vähän ylöspäin, saatiin niin sanottu tasalattiaohjaamo ja sinne 192 sentin seisomakorkeus.”

Samalla ohjaamoa muotoiltiin ulkoisesti uudelleen. Uusi muotoilu vähensi ilmanvastusta 17–18 prosenttia, mikä pienensi merkittävästi polttoaineen kulutusta.

## Uusia innovaatioita

Peter Knorn on iloinen siitä, hän on työuransa saanut olla mukana Actrosin kehityksessä.

”Daimler Trucksilla ollaan koko ajan hereillä ja mietitään kuorma-auton kehittämistä. Siellä insinöörit tutkivat, miten parannetaan kuorma-autojen turvallisuutta, mukavuutta, kustannustehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä”, hän sanoo.

Uusia innovaatioita testataan ajamalla niitä miljoonia kilometrejä joko testipenkissä tai testiradalla. Kun tehtaan omat testit näyttävät vihreää valoa, autot laitetaan asiakastesteihin jokapäiväiseen työhön ja autenttisiin olosuhteisiin.

Daimler Trucks testaa autoja myös erilaisissa lämpötiloissa ja äärimmäisissä olosuhteissa. Tätä varten sillä on testikeskukset esimerkiksi Suomen Lapissa, Espanjassa ja Brasiliassa, Knorn kertoo.

Mainittavia uusia innovaatioita, joita Daimler Trucks on tuonut ensimmäisenä kuorma-automarkkinoille, ovat muun muassa automaattinen hätäjarrujärjestelmä (Active Brake Assist) vuonna 2006, joka on nykyään pakollinen kuorma-autoissa sekä parempaa näkyvyyttä ja turvallisuutta parantavat kamerapeilit (Mirrorcam) vuonna 2018. ◆



→ Kolmosvaihde -ohjelma ja toimittaja Mervi Kallio kävivät koeajamassa Actros L Procabin veturin lokakuussa




# ACTROS aloitti uuden aikakauden

**ILARI JÄRVINEN** on myynyt kuorma-autoja Vehossa vuodesta 1985 lähtien. Hän sai olla mukana siinä muutoksessa, joka alkoi, kun Actros tuli markkinoille. Voidaan hyvin sanoa, että Järvisen pitkä myyntiura jakautuu aikaan ennen ja jälkeen Actroksen – niin suuresta uudistuksesta oli kyse.

”Meillä Lahden alueella asiakasryhmä laajeni. Olimme siihen asti olleet enemmän maansiirto- ja puutavara-autokauppiaita. Uutena asiakasryhmänä meille tuli rahtiautoilijat, joiden käyttöön Actros tuotteena paremmin soveltui. Tietenkin otimme heidät ilolla vastaan”, Järvinen muistelee.

Uusi automalli vaati myynnissä paljon uusien asioiden opiskelua.

”Actros oli edelliseen mallisarjaan nähden uudistunut voimakkaasti. Voisi jopa sanoa, että organisaation kykyihin nähden uusi malli oli uudistunut ehkä liikaakin. Mukana oli paljon uutta asiaa ja uutta tekniikkaa. Kyllähän siinä vähän kompuroitiinkin, kunnes noustiin taas jaloilleen”, Järvinen pohdiskelee.

Teknisiä haasteita oli paljon ja uutta opittavaa oli paljon niin myynnissä kuin huolto-organisaatiossakin. ”Minulle tuli paljon uutta opiskeltavaa uusien asiakasryhmien myötä, että ymmärsin paremmin heidän maailmaansa.”

## Uusi teknologia toi uusia haasteita

Actrosin myynti alkoi vauhdikkaasti, mutta sitä seurasi uusien järjestelmien teknisten ongelmien vaihe. Järvinen sanoo, että vaikka uutta tekniikkaa oli testattu ennakkoon valtavasti, niin tuotannon alkuvaiheessa oli haasteita.

”Vaikeudet helpottivat parissa vuodessa, kun tehdaskin löysi ongelmakohtiin uudistuksia”, Järvinen kuvailee.

Pienistä vaikeuksista huolimatta asiakkaat suhtautuivat tilanteeseen varsin hyvin.

”En kyllä muista, että kukaan olisi lähtenyt ovet paukkuen. Jokainen tällä alalla toimiva tietää, että teknisiä haasteita tulee tavan takaa ja ne on vain selätettävä.”

Veho panosti vahvasti vaikeuksien voittamiseen.

”Me olimme koko porukka todella paljon mukana siinä työssä. Jos emme saaneet tehtaalta tarvittavia osia, purimme niitä uusista autoista pitääksemme olemassa olevat autot liikkeellä. Lopulta tehdaskin sitten selätti pahimmat ongelmat.”

## Ajatusmaailma muuttui

Actrosissa oli paljon uutta innovatiivisuutta, elektroniikka ja sähkö tuli voimakkaasti autoon. Asiakaskunnan innostaminen mukaan vaati työtä.

”Maailma oli silloin erilainen ja automaailman liittyi paljon tunteita. Merkin vaihtaminenkin oli melkein yhtä vakava asia kuin avioero. Siitäkin huolimatta uuden mallin ostajiksi löytyi uusia ihmisiä.”

Actros puhutteli asiakkaita. ”Autossa oli panostettu paljon kuljettajamukavuuteen ja tuotu ohjaamot uudelle aikakaudelle. Se miellytti käyttäjiä.”

Myyjät saivat opetella paljon uutta innovatiivisesta tekniikasta ja he saivat jakaa tietoa edelleen myös asiakkaille.

”Asiakkaan piti päästä kokemaan Actros ymmärtääkseen, mistä uudessa tuotteessa on kysymys. Suomessa oli vahvasti ruotsalainen autokanta ja sen ajatusmaailma oli vähän toinen kuin Actrosissa. Vaadittiin ajatusmaailman muutosta eikä se tapahtunut sormia napsauttamalla.”

Järvinen muistaa Actrosin tulon markkinoille haasteellisena, mutta myös hienona vaiheena.

”Se oli silloin uuden sukupolven ja voisiko sanoa jopa uuden vuosituhannen alku, niin erilainen ja uudenlainen tuote Actros markkinoille tullessaan oli.” ◆

→ Actros on koko 30-vuotisen historiansa ajan ollut aina kehityksen aallonharjalla ja oman alansa edelläkävijä.




# SÄHKÖSTÄ käyttövoimaa

**Daimlerin vastaus käyttövoimakeskusteluun on Dual Truck Strategy. Daimler sanoo, että aikaisintaan vuonna 2030 meillä on tieliikenteeseen soveltuva vetykäyttöinen sarjatuotantomalli.**

**”Minä veikkaan, että siihen menee vielä vähän pitempään ennen kuin näemme niitä täällä Suomessa”, sanoo Vehon tuotepäällikkö ja johtava asiantuntija Risto Ahola.**

**ACTROS ON 30-VUOTISEN** historiansa ajan ollut aina kehityksen aallonharjalla ja oman alansa edelläkävijä. Mikä mahtaa olla Actrosin käyttövoimana 30 vuoden kuluttua?

Ahola arvioi, että sähkömoottori on tulevaisuuden pääasiallinen käyttövoima tieliikenteessä.

”Sähkömoottorin hyötysuhde energiasta liikkeeksi on parhaimmillaan yli 90 prosenttia. Muut käyttövoimat eivät pääse lähellekään tuota lukemaa.”

Jos vetyä käytetään käyttövoimana polttomoottorin kautta, sen hyötysuhde jää vaatimattomaksi. Myös vetyyn perustuva sähköinen voimalinja tarvitsee selvästi enemmän energiaa kuin suoraan akkuun ladattava sähköinen voimalinja.

”Käyttövoimana nesteytetty vety vaatii alleen sähköauton, johon on lisätty vetytekniikka. Kaksinkertainen tekniikka tekee vetyautosta kalliin.”

Ahola on työskennellyt Veholla 26 vuotta, josta 10 vuotta ajoneuvojen kehityksen parissa. Hän näkee, että hyötyajoneuvoilla on vahva tulevaisuus pitkien välimatkojen Suomessa. ”Verkkokaupan kasvu lisää liikuteltavan tavaran määrää seuraavat 15–20 vuotta varsinkin kumipyöräliikenteessä. 90 prosenttia tavaraliikenteestä kuljetetaan kumipyörillä.”

## Turvallisuuden edelläkävijä

Kun Actros tuli markkinoille, se oli turvallisuuden edelläkävijä. Actroksessa oli ensimmäisenä turvallisuuteen liittyviä teknologioita, kuten esimerkiksi jalankulkijoiden ja muiden tiellä liikkuvien kohteiden tunnistus.

”Turvallisuuteen liittyvien järjestelmät auttavat kuljettajaa tunnistamaan vaaratilanteita ja reagoivat niihin, mutta eivät poista kuljettajan vastuuta.”

Actrosissa on paljon järjestelmiä, antureita ja kameroita, jotka mittaavat kuljettajan vireystilaa, tienpintaa ja muuta liikennettä. Uusimmassa turvajärjestelmässä on kuljettajan silmiä kuvaavat kamerat. ”Ne tunnistavat ja varoittavat, jos kuljettaja alkaa nuokkua.”

Teknologia on jo kehittynyt niin, että ajoneuvo voisi ajaa itsekseen.

Tutkat ja kamerat valvovat ajoneuvon katvealueita ja muita tielläliikkujia. Auton jokaista puolta valvotaan ja jalankulkijaa pienemmätkin kohteet tunnistetaan.

”Jos jalankulkija, hirvi tai poro hyppää auton eteen, auto pyrkii pysähtymään, jos se vain on teknisesti mahdollista.”

Jos vastaantuleva auto kääntää ajolinjan kohti kuorma-autoa, tutka tunnistaa sen ja järjestelmä varoittaa, jarruttaa ja tekee sen, mitä se pystyy turvallisesti tekemään. ”Järjestelmä estää ajoneuvon liikkeellelähdön, jos tutkat havaitsevat kohteen auton edessä, kuljettajan näkökentän ulkopuolella.”

Turvallisuusjärjestelmät ovatkin Aholan mielestä Actrosin tärkein kehityskulku. ◆




PUUTAVARA-AUTOJEN
KOKONAISRATKAISUT
ALUCARILTA

SUUNNITELLAAN TEILLE SOPIVA RATKAISU


JULIUS NÄRVÄ
Kotimaan myyntipäällikkö
0400 351 071
julius.narva@alucar.com


MARKUS PÅHLS
Varaosamyyjä
0400 801 995
markus.pahls@alucar.com


MARCUS PETH
Kotimaan myyjä
040 727 2725
marcus.peth@alucar.com

ALUCAR
www.alucar.com

→ Liikenneneuvos Raimo Stenvall aloitti uransa 40-luvulla poikasena.



Katso Raimo Stenvallin ensimmäinen Suomessa suoritettu koeajo vuodelta 1996

# YLI 70 VUOTTA RATIN TAKANA

**LIIKENNENEUVOS RAIMO STENVALLIN** ura alkoi 1940-luvun lopussa isänsä 34 mallin Fordin kuorma-autolla. Ilman ajokorttia tietenkin – se oli maan tapa tuohon aikaan.

Stenvall on uransa aikana kokenut monta autojen kehitysloikkaa.

”Tärkein niistä oli nestejarrujen tulo mekaanisten jarrujen tilalle. Kun autot siirtyivät sähköistyksessä 6 voltista 12 volttiin, saatiin lisää valoa ja tehoa auton sähkölaitteisiin”, Stenvall listaa.

Pakkasnesteiden tulo oli tarpeellinen. ”Ennen pakkasnesteitä piti pakkasella laskea yöksi vedet pois ja viedä akku sisälle lämpimään. Aamulla autoon laskettiin sisälle lämpöset vedet ja laitettiin akku takaisin paikoilleen”, Stenvall muistelee.

Ennen talvirenkaita kesärenkailla ajettiin vuoden ympäri ja takakontissa piti olla kuusenhavuja liukkaiden varalta.

Kun Actros tuli maahan 30 vuotta sitten, Stenvall lähti ensimmäisenä suomalaisena kokeilemaan uutta tuotetta. ”Se oli iso askel SK-mallin jälkeen ja Actrosissa oli paljon hienouksia. Me päätimme ottaa Actrosin heti vuonna 1997.”

Se ei ehtinyt olla pitkään ajossa. ”Jätkäsaaressa vieras auto koukkasi niin läheltä, että meidän Actrosin ovi ja lokasuoja menivät rikki. Auto oli viikon poissa liikenteestä.”

Stenvallin oma filosofia on, että pyörien on pyörittävä ja autojen oltava tuottavassa työssä. Hänellä on laaja kokemus autokaupasta ja yhteistyöstä autokaupan kanssa.

”Molemminpuolinen luottamus on tärkeintä. Rikkoutuneen auton tilalle on Vehosta saatu usein laina-auto, etteivät kuljetukset seisahda. Näin luottamus on pitänyt ja homma on toiminut Vehon kanssa.”

## Apua liikennesuunnitteluun

Stenvall on ollut siirtämässä pitkän kokemuksen tuomia näkemyksiään myös liikennesuunnittelun pöydille.

”Liikennesuunnittelussa ei vieläkään olla ajan tasalla teiden rakentamisesta eikä liittymän suunnittelemisesta. Risteyksissä pitäisi olla enemmän pelivaraa pitkille yhdistelmärekoille eikä tolppia ja betoniporsaita pidä laittaa liian lähelle liikenneväylän solmukohtia.”

Vuosikymmenien aikana on tehty monia liian ahtaita risteyksiä, joita on sitten jouduttu myöhemmin korjaamaan.

”Silti edelleen tehdään paljon sutta ja sekundaa ja liikenneympyröiden mittasuhteet ovat liian ahtaita.”

Stenvall on kutsunut liikennesuunnittelijoita ja päättäjiä mukaan rekan hyttiin näyttääkseen heille, miltä tiet, liittymät ja liikenneympyrät näyttävät rekan nupista. ”Olemme ajaneet kaavoittajienkin kanssa ihan konkreettisesti tietynlaisia paikkoja ja monia kohtia on sen jälkeen saatu ymmärryksellä korjattua.”

## Nopeusrajoitusten mukaan

Nykyisille kuljettajille Stenvall antaa ohjeen noudattaa nopeusrajoituksia.

”Liikenteen suurimpia syntipukkeja ovat ulkomaalaiset kuljettajat, jotka ajelevat yli 90 km/h. En tiedä millaiset rajoittimet heillä on vai onko rajoittimia ollenkaan.”

Hän muistuttaa, että korkeat nopeudet lisäävät myös kalliin polttoaineen kulutusta.

Kuljetusliike R.Stenvallin autot tunnistaa niiden punavalkoisesta väristä. Se tuli vuonna 1960 Stenvallin ostamasta Morriksen esittelyautona olleen kuorma-auton voimavaunusta, joka oli maalattu punamustavalkoiseksi.

”Sitten tulivat Vanajat, joissa oli jo valmiiksi samat värit. Kun meille saatiin Volvoja ja Mercedeksiä, niitä sitten maalattiin samoilla väreillä.”

Kuljetusliike R.Stenvall Oy tuusulalainen perheyritys, jonka 15 kuorma-autoa vetää 55 erilaista perävaunua ja kuljettaa tavaroita asiakkailleen ympäri Suomea.

Raimo Stenvall perusti yrityksen yhdessä vaimonsa **Kirstin** kanssa 1959. Yritystä viedään eteenpäin nyt jo kolmannessa polvessa, kun Raimo Stenvallin tyttärenpoika siirtyi kuljettajaksi.

Pitkäaikainen haave Tuusulan automuseosta toteutui vuonna 2005. Raimo ja Kirsti Stenvallin automuseosta on muodostunut harrastajien vierailukohde ja autoväen kokoontumispaikka. ◆



# ACTROSIN HISTORIA KUVINA



Puolustusvoimien neliakselinen 600 hevosvoimainen V8 moottorilla varustettu Actros 2000-luvun alusta.




↑ Arto Karpin ensimmäisen mallisarjan jakeluauto Karjalan vahvoissa väreissä.




↑ Seppo Virran MPI sarjan auto Nesteen ajossa aikana, jolloin diesel maksoi 3,5 markkaa litralta.




↑ Kuljetusliike E. Väkevän Actros tukinajossa 90-luvun lopulla.



↑ T.Keskipaasin Actros MPI sarjan rahtiauto MegaSpace ohjaamolla.




# Digitaalisuudesta TEHOJA TOIMINTAAN

**Kuljetusalan yrittäjälle kuorma-autojen seisontapäivien minimointi on osa yritystoiminnan tehokkuutta. 30 vuotta sitten kuljettaja kuuli korvallaan moottorin käyntiäänestä, että on aika mennä huoltoon.**

**”NYT AUTO ILMOITTAA ITSE** sähköpostilla, että lamppu on palanut tai renkaassa ilmanpaine on vähentynyt. Veho analysoi, onko korjaamolle mentävä heti vai korjataanko vika huollon yhteydessä”, kertoo Kuljetus A. Järvimäen toimitusjohtaja **Marko Järvimäki**.

Autojen tekniikka on valjastettu lisäämään tehokkuutta ja minimoimaan seisontapäivien määrän.

”Meillä jokaisella autolla on laskennallisesti kaksi seisontapäivää vuodessa. Silloin autoon tehdään välihuolto sekä vuosihuolto ja katsastus.”

Auton elinkaarikustannukset pyritään laskemaan minimiin. Jos viiden vuoden aikana autolle kertyy 7–10 seisontapäivää vuodessa, sen elinkaarikustannus nouse paljon korkeammaksi kuin autolla, jolla on vain kaksi seisontapäivää vuodessa.

”Huoltopäivinä auto on pois tuottavasta työstä eli kuljetuksista. Lisäksi huoltokustannuksiin pitää laskea myös sen kuljettajan palkka, joka vie autoa huoltoon.”

Järvimäki on pikkupojasta asti ollut mukana isänsä perustamassa yrityksessä. ”Silloin oli tärkeää ymmärtää moottorin toiminta ja työkaluna oli ruuvimeisseli. Nyt autoon on tullut mukaan digitaalisuutta niin, että tietokone on parempi työkalu.”

Ennen Järvimäen autoissa oli ruutuvihkot, joihin merkittiin kilometrit, tankkaukset, öljynvaihdot ja rasvaukset.

”Olen saanut seurata aitiopaikalta mekaanisen kuorma-auton matkan digitaaliseksi työkaluksi, joka seuraa väsymättä auton toimintaa ja kertoo, jos sitä pitää huoltaa.”

## Veho kouluttaa kuljettajia

A. Järvimäki panostaa kuljettajiensa koulutukseen. Vehon kuljettajakouluttajat **Timo Karjalainen** ja **Ari Fehrman** opastavat kerran kuukaudessa esimerkiksi sitä, miten kuljettaja voi auton tarjoamien teknisten tietojen avulla pienentää polttoaineen kulutusta ja päästöjä.

”Jos kuljettajana on kympin oppilas, hyöty mitataan desilitroissa. Mutta keskiverto-oppilaan kouluttaminen säästää polttoainetta litroja”, Järvimäki antaa esimerkin koulutuksen tuloksista.

Ravitsemusterapeutti **Hanna Partanen** koulutti Järvimäen kuljettajia terveellisen ravinnon vaikutuksesta elämänlaatuun ja virkeyteen.

”Sen koulutuksen jälkeen meidän autoihimme asennettiin mikroaaltouunit ja jääkaapit, että kuljettavat söisivät sipsin, karkin ja energiajuoman sijasta oikeaa ruokaa. Se antaa kuljettajalle virkeyttä, joka on myös turvallisuustekijä liikenteessä.”

## Kuljettajat ja kalusto kunnossa

Marko Järvimäki sanoo, että yksi yrityksen tärkeä periaate on pitää kuljettajat ja kalusto kunnossa. Siksi yritys on esimerkiksi satsannut myös paremman luokan työterveyteen.

Kun taloon tulee uusi auto, siihen tehdään ennen käyttöönottoa yritykselle kustomoituja työturvallisuuteen liittyviä parannuksia.

”Työtapaturmia ja liukastumisia vähennetään karhentamalla ohjaamon askelman pinta. Autojen katoille lisätään isot työvalot, joilla valaistaan esimerkiksi koko työmaa- tai lastausalue turvallisuuden lisäämiseksi”, Järvimäki listaa.

↑ Mekaaninen kuorma-auto on kehittynyt digitaaliseksi työkaluksi, joka seuraa väsymättä auton toimintaa ja kertoo, jos sitä pitää huoltaa.

Yrityksen autoihin asennetaan aina myös työvalo ohjaamon ulkopuolelle apumiehen puolelle. ”Se on liitetty auton nopeusanturiin niin, että se syttyy automaattisesti, kun auton nopeus laskee 30 kilometriin tunnissa. Kuljettajalla on siihen valokatkaisin, mutta me haluamme valon syttyvän aina automaattisesti. Valon avulla kuljettajan liikkumista avustetaan esimerkiksi huoltotunnelien kaltaisissa hämärissä olosuhteissa, jotta hän voi seurata peilistä missä vetopyörä kulkee ja arvioida etäisyyttä esteistä. Tällä valoratkaisulla olemme saaneet korin kyljestä osumat pois.”

Järvimäen näkökulmasta autojen uusi tekniikka tarjoaa hienon mahdollisuuden ennakoida huoltotarpeita, tehostaa toimintaa ja säästää kustannuksia. ”Kuljettajien käytössä on uusia teknisiä järjestelmiä, mutta mikään tekninen avustin ei korvaa ammattitaitoista kuljettajaa ja hänen vastuutaan.”

Kuljetus A. Järvimäellä on käytössään 140 Mercedes-Bentziä ja yrityksen palkkalistoilla on parisataa työntekijää. Yritys kuljettaa muun muassa kappaletavaraa, elintarvikkeita, lääkkeitä ja massatavaraa.

Kuljetus A. Järvimäki operoi Tuusulasta lähinnä pääkaupunkiseudulla, mutta tarpeen vaatiessa kuljetusmatkat ulottuvat koko maahan. ◆





# Oman alansa YKKÖSMIES

**JERE KATISKOSKI** kuljettaa työkseen Kuljetus A. Järvimäen pitkää 34-metristä HCT-yhdistelmää enimmäkseen Uudellamaalla. Päivämatkan pituudeksi kertyy yleensä 300 kilometriä, mutta toisinaan kuljetusmatkat ovat pitempiäkin.

Katiskoskea pidetään oman alansa yhtenä ykköstekijöistä. Hän on kuljettaja, joka haluaa kehittyä edelleen oman alansa huippuosaajana.

Maine on kiirinyt, sillä Katiskoski on tehtaan testiajajana ollut vaikuttamassa Actrosin uudistuksiin. Suomessa on vain kourallinen sellaisia kuljettajia, jotka kelpaavat tehtaan testiajoihin.

”Annoin tehtaan testiautosta palautetta suoraan tehtaalle tekemistäni havainnoista. Minua kuunneltiin tarkkaan ja autoa parannettiin havaintojeni perusteella”, Katiskoski kertoo.

Testiautossa yksi testattavista toiminnoista oli jalankulkijatutka. ”Se oli varsin toimiva järjestelmä, jota ajossa tekemieni huomioiden perusteella hieman hienosäädettiin ja muokattiin.”

Hän sanoo antavansa suoraa palautetta aina kun huomaa jotakin kehitettävää. ”On autonvalmistajien, kuljetusyritysten ja meidän kuljettajien yhteinen etu, auto työkaluna on mahdollisimman toimiva.”

Katiskoski on ollut kuljettajana 14 vuoden ajan. Hän sanoo, että niiden vuosien aikana kuorma-autoissa on tapahtunut aivan valtavaa kehitystä.

”Kuljettajan mukavuuteen on panostettu isosti. Nykyautot ovat aivan erilaisia ajaa. Ne ovat hiljaisia ja niitä on mukava ajaa ilman, että mikään paikka puutuu pitkälläkään matkalla.”

## Tarpeellisia uudistuksia

Katiskoski suhtautuu uudistuksiin hyvillä mielin. Kun auton ohjelmistoihin tulee päivitys, kuljettajalla kestää aina hetki ottaa päivitys haltuun.

”Autoihin on tullut kosketusnäyttöjä ja niihin tottuminen vie aina oman aikansa. Kun autojen sivupeilit korvattiin peilikameroihin, uudistus vaati kuljettajalta oppimista. Mutta parissa päivässä silmä hakeutui sivupeilin sijasta peilikameran näyttöön.”

Katiskoski uskoo, että kaikkea voi aina kehittää ja hienosäätää pienin askelin vähän paremmaksi.

”Esimerkiksi kameroita voi kehittää tarkemmiksi ja moottoreihin lisätä nykyistä enemmän vääntöä.”

Pitkän rekan kuljettajana Katiskoski näkee ohjaamostaan liikenteen usein kiireisenä tunkemisena. Henkilöautoilijoiden mielestä isot autot tuntuvat olevan vain tientukkona.

”Pienemmillä teillä näkee viikoittain vaarallisia ja tyhmiä ohituksia. Isoilla teillä on tilaa enemmän ja liikenne etenee sujuvasti. Isoja teitä pitäisikin olla enemmän jo ihan tieliikenteen turvallisuuden vuoksi.” ◆

Plugit

14 VUOTTA LATAUSRATKAISUJA

# Sähköistämisen kumppani latauksessa – omalla asemalla ja julkisessa verkossa

Plugit on toimittanut latausjärjestelmiä 14 vuoden ajan ja kulkenut Vehon rinnalla sähköistymisen alkutaipaleelta asti.

RATKAISUT




## 01

**Latausinfra omalle varikolle**

Tulevaisuuden Actroksille ja päästöttömälle ammattiliikenteelle latausratkaisut suunnittelee ja toimittaa Plugit.



## 02

**Plugit Charge -verkosto**

Palvelee laajasti takseja, pakettiautoja ja henkilöautoilijoita. Plugit Charge -sovelluksella on jo yli 225 000 käyttäjää.



## 03

**Plugit PRO -verkosto**

Suurteholatausasemat rekkaliikenteelle - mitoitettu isommalle kalustolle, myös HCT-yhdistelmille.




YRITYSTILIKORTTI

### Yrityslataustili – lataus ja laskutus yhdellä palvelulla

Omalla asemalla, julkisilla Plugit-asemilla sekä Plugitin kumppaniverkostoissa.

plugit.com →

HUOM! **Helenin latausverkosto siirtyy Plugitille vuoden 2026 aikana. Plugit on pääkaupunkiseudun suurin julkinen latausoperaattori.**

OTA YHTEYTTÄ PLUGITTIIN

plugit.com/fi/myynti

Yrityslataustilihakemukset: **plugit.com/fi/yrityslataustili**

Plugit





# Yhteinen kehitystyö raskaan kaluston hyväksi

Mercedes-Benz Trucksin insinöörit ja Shellin voiteluasiantuntijat ovat vuosikymmenten ajan kehittäneet ratkaisuja, jotka vastaavat nykyaikaisen kuljetusalan vaatimuksiin. Yhteistyö aloitettiin 1996 täyssynteettisellä 5W-30 moottoriöljyllä. Tämä yhteistyö kulkee käsikädessä Mercedes-Benz Actrocsen kanssa jo yli 30-vuoden ajan.

Shellin voiteluaineet ovat suunniteltu yhdessä Mercedes-Benz Truckin kanssa täyttämään tekniset vaatimukset ja tukemaan:

- Polttoainetaloutta
- Moottorin suojausta ja kestävyyttä
- Pitkiä huoltovälejä
- Pienempiä käyttökustannuksia
- Päästöjärjestelmien suojausta

Shellin uuden sukupolven tuotteet ovat kehitetty vastaamaan Mercedes-Denz Truckin uusimpia voiteluainespesifikaatioita, kuten Shell Rimula R7 Plus AD 0W-20 moottoriöljy DTFR 15C140, joka tukee polttoainetaloutta ja moottorin suojausta uusimmissa Euro VI -moottoreissa, joita on uusimmissa Mercedes-Benz Actros malleissa moottoreina..

Shell Spirax

Shell RIMULA




→ Ammattikuljettajille on arkea, että auton turvalaitteet korjaavat läheltä piti tilanteita lähes päivittäin ja estävät onnettomuuksia.




# Turvallisuus on *FLOWERTRUCKSIN ARKEA*

**AUTOJEN TURVALLISUUSJÄRJESTELMÄT** ja avustintekniikkojen uusimmat päivitykset ovat tamperelaisen kuljetusliikkeen Flowertrucksin arkea.

”Otimme turvallisuusjärjestelmät kuljetuskalustoomme heti, kun ne tulivat markkinoille ja kun järjestelmät kehittyvät, meillä on käytössämme aina tuoreimmat”, kertoo Flowertrucksin toimitusjohtaja **Pasi Ruokostenpohja**.

Ajanmukaisin turvallisuusteknologia on yritykselle kustannus, mutta Ruokostenpohjalla on siihen selkeä kanta.

”Ei ihmisen hengellä ole hintaa eikä turvallisuutta voi mitata rahassa”, hän linjaa.

Yrityksen käytössä on ABA 6, joka tuo autoon hätäjarruavustimen, etuvalvonta-avustimen, aktiivisen sivuvalvonta-avustimen ja aktiivisen ajoavustimen. ABA 6 myös reagoi liikkuviin ja paikallaan seisoviin jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin samalla tai risteävällä kaistalla ja jarruttaa autoa automaattisesti 60 km/h nopeuksiin saakka. Auton valvontajärjestelmät kattavat yhdessä jopa 270 asteen laajuisen alueen auton ympärillä.

## Riihimäen ihme

Riihimäellä Kolmostiellä sattunut läheltä piti tilanne nousi aikoinaan otsikoihin valtakunnan mediassa.

”Olin Tampereen Stockmannin kahvilassa ystäväni kanssa, kun puhelin soi. Riihimäellä bussissa istunut kuljettajamme oli sattumalta nähnyt automme seisovan Kolmostiellä vastaantulijoiden kaistan pientareella nokka kohti Tamperetta. Kuljettaja kysyi, että miksi se auto siellä seisoo”, Ruokostenpohja muistelee. Samassa soitti jo poliisi.

Hän lähti siltä istumalta ystävän kanssa Riihimäelle selvittämään, mistä oikein oli kyse. Rekan nupista löytyi tajuton kuljettaja, joka oli saanut sairauskohtauksen kesken ajon.

Kun ambulanssi oli vienyt kuljettajan sairaalaan saamaan hoitoa, Ruokostenpohja alkoi selvittää, mitä oikein oli tapahtunut.

Rekka oli ajamassa Kolmostietä, kun kuljettaja menetti tajuntansa.

”Oli kello 16 sunnuntain paluuruuhka ja vastaantulijoiden kaistalla oli autoja jonoksi asti. Rekka siirtyi omalta kaistaltaan ohittajan kaistalle ja edelleen viistosti yli vastaantulijoiden kaistan, jolla oli väli vastaantulevien ajoneuvojen kohdalla. Rekka jatkoi matkaansa pientareen puolelle”, Ruokostenpohja kuvaa tapahtumien kulkua. Havainnot teki rekan takana ajanut kuljettaja.

Rekka eteni pientareella, kun avustintekniikka havaitsi auton edessä esteitä. Se hidasti auton vauhtia ja pysäytti sen ennen esteitä.

”Minä siinä Kolmostien laidassa tutkin autoa ja etsin siitä vaurioita. Mitään ei löytynyt. Ainoastaan perävaunun tukijalkaan oli tarttunut tuppo ruohoa.”

## Avustintekniikka korjaa ihmisen virheitä

Vielä kymmenen vuotta sitten tapahtuma tuntui ihmeeltä. Nykyisin ammattikuljettajille on aivan arkea, että auton turvalaitteet korjaavat läheltä piti tilanteita lähes päivittäin ja estävät onnettomuuksia. He pitävät turvalaitteita tärkeinä ja kohtaavat työssään päivittäin tilanteita, joissa niistä on hyötyä.

”Jos esimerkiksi ajossa kuljettajan huomio kiinnittyy muualle vain hetkeksi ja sen aikana edessä ajava auto pysähtyy, jarruassistentti estää rekan peräänajon jarruttamalla”, Ruokostenpohja antaa arkisen esimerkin.

Kuljettajan ammattitaidon viimeistelee laaja valikoima kuljettajan toimintaa avustavia järjestelmiä, sillä paraskin kuljettaja jää ennakoinnissa ja reagoinnissa toiseksi alati valppaalle turvajärjestelmälle.

Tamperelainen Flowertrucks aloitti 1990 toimintansa nimensä mukaisesti kukkakuljetuksilla. Perheyrityksellä on liikenteessä 22 autoa, joista 16 on Actroseja. Yrityksen palveluksessa on pääsääntöisesti noin 40 kuljettajaa.

Flowertrucks tarjoaa lämpösäädeltyjä kuljetuksia Suomen, Saksan, Tanskan, Alankomaiden, Ranskan, Espanjan, Italian ja Iso-Britannian välillä sekä terminaalin Hollannin Bleiswijkissä. ◆

# TURVAAMASSA ACTROKSEN MATKAA YLI 20 VUOTTA – RST-STEEL & LAZER LAMPS




TERÄKSENLUJAA
AJONEUVOVARUSTELUA

LAZER
HIGH PERFORMANCE LIGHTING

WWW.RST-STEEL.FI

RST-STEEL

RST-STEEL PIRKKALA
HAIKANVUORI 3
33960 PIRKKALA
VAIHDE 0400 890 813

RST-STEEL NIVALA
SAVENVALAJANTIE 4
85500 NIVALA
VAIHDE 0400 890 813

RST-STEEL OULU
ZATELLIITTITIE 15
90450 KEMPELE
VAIHDE 0400 890 813






↑ Vehon mekaanikko Petri Kärnä työssään testerin ääressä.

## PETRI KÄRNÄ JA 219 Veho Hyötyajoneuvojen mekaanikkoa pitävät autot tiellä

**PETRI KÄRNÄSTÄ** sanotaan, että hän on yksi Vehon osaavimmista mekaanikoista. Kärnän ja 219 muun Veho Hyötyajoneuvojen mekaanikon työnä on pitää Actrokset kunnossa ja tuottavassa työssä tien päällä.

Kärnä on toiminut mekaanikkona neljän vuosikymmenen ajan. Kun Actros tuli markkinoille 30 vuotta sitten, se toi mukanaan teknologisen murroksen myös huoltoon. Mekaanikon näkökulmasta Actros muutti kaiken. Raskaan kaluston huollossa esimerkiksi digitaalisuus on lisääntynyt valtavasti kolmen vuosikymmenen aikana.

”Muutos oli niin merkittävä, että perinteistä mekaanikon työtä ei enää sellaisenaan ole olemassa. Raskaan kaluston huollossa työtä tehdään nykyisin tietokoneiden kanssa. Mutta eivät pelkät tietokoneet tee ketään autuaaksi, kyllä siinä mekaanikko saa käyttää omaa päätään ja perinteisiä työkalujakin”, Kärnä luonnehtii muutosta.

Yksi isoimmista teknologisista muutoksista on hänen mielestään tullut moottorinohjausjärjestelmään.

”Se osaltaan helpottaa ja toisaalta vaikeuttaa hommaan. Kun aikanaan tieto kaasupolkimelta kulki jäykkien kaasuvipujen kautta moottoriin, nykyisin ohjainlaite arvioi, ovatko kaasupolkimelta tulevat toiveet toteuttamiskelpoisia”, hän kuvaa.

### Kiireinen alkutaival

Kärnä muistelee, miten Actrosin alkutaival 30 vuotta sitten tiesi kiireitä mekaanikoille.

”Auto tuli liikenteeseen keskeneräisenä, mutta valmistaja sai tuotannon ojennukseen. Kun takavuosina muutokset kestivät tehtaalla puolesta vuodesta kahteen vuoteen, nykyisin vasteaika on huomattavasti nopeampi ja muutos voi olla tehtynä jo reilussa viikossa.”

Ajoneuvojen toimintaa ja niiden kuntoa voidaan tarkkailla etänä ja tehdä havaintoja, jos esimerkiksi renkaan ilmanpaine alkaa laskea. Diagnostiikka arvioi, tarvitaanko huoltotoimia heti vai riittääkö, että ilmanpaineen muutosta jäädään seuraamaan.

”Sen tyyppinen työ kuuluu meidän huollossamme esimiehelle. Me hallin puolella koitamme keskittyä olennaiseen. Jos huoltoaika varataan ja auto on tulossa huoltoon, me parhaamme mukaan yritämme ennakoida ja varautua siihen, millainen tapaus sieltä on tulossa.”

Kärnä muistuttaa, että aivan kaikki asiat eivät mekaanikon työssä ole muuttuneet. ”Edelleen mekaanikolla pitää silmän ja käden tarkka koordinaatio olla kohdillaan. Ja siitäkin on apua, jos on vielä lehmän hermot”, hän hymähtää.

Kärnä kertoo pohdiskelleensa omaa ammatinvalintaansa.

”Jo aivan lapsena olin melkein sairaalloisen kiinnostunut siitä, miten erilaiset laitteet on tehty. Minun piti päästä kurkistamaan, mitä niiden sisällä on. Siinä tuli sitten purettua osiin erilaisia laitteita telkkareista polkupyöriin.” ◆

Continental
The Future in Motion

# Saksalaista teknologiaa. Todellinen polttoaineen säästäjä alueelliseen liikenteeseen.

## Uusi Conti Eco HS 5 & HD 5.
Oikea rengas, oikeaan aikaan.

- Uudella kumiseoksellamme on mahdollista saavuttaa merkittäviä säästöjä polttoaineissa sekä CO2 - päästöissä.
- Erinomainen pito ja käsiteltävyys koko renkaan käyttöiän ajan kaikissa sääolosuhteissa.
- Pidennä renkaan käyttöikää pinnoittamalla. Renkaan uudelleenpinnoitus mahdollistaa pitkäkestoisen suorituskyvyn tarpeillesi.




**Genetion 5.** Together we make a difference.

VEHO
HYÖTYAJONEUVOT

ACTROS 30 V -SYNTTÄREIDEN KUNNIAKSI:

# AINUTKERTAISIA ETUJA

**Erään varasto-autoja** | **Erään esittely-autoja** | **Uuden Actroksen ostajille**

Edut ovat voimassa rajoitetun ajan/niin pitkään kuin tuotteita riittää.




Ota yhteyttä ja kysy lisää:

**VEHO.FI/HYOTYAJONEUVOT**

VEHO JYVÄSKYLÄ | VEHO KOKKOLA | VEHO KOUVOLA | VEHO KUOPIO | VEHO LAHTI | VEHO LAPPEENRANTA | VEHO LIETO | VEHO OULU | VEHO PIRKKALA | VEHO PORI | VEHO ROVANIEMI | VEHO SEINÄJOKI | VEHO VEHKALA

ILMOITUS

# NESTE YRITYSLATAUS

## – ÄLYÄ SÄHKÖAUTOJEN LATAUKSEEN

**Neste Yrityslataus on yritysten tarpeisiin räätälöity kokonaisratkaisu, jossa yhdistyvät työpaikoille ja varikoille sijoitettavat älykkäät laturit, Nesteen kattavan julkisen latausverkoston palvelu, monipuolinen mobiilisovellus ja henkilökohtainen palvelu.**




Sähköinen liikenne kasvaa kiihtyvällä vauhdilla, ja täyssähköautojen osuus ensirekisteröinneistä on Suomessa jatkanut kasvuaan. Latausinfrastruktuurin rakentaminen on monessa yrityksessä entistä ajankohtaisempaa.

”Autokannan sähköistyessä on olennaista, että autoja voidaan ladata siellä missä ihmiset liikkuvat ja työskentelevät. Neste Yrityslataus on älykäs, skaalautuva ja helppokäyttöinen palvelu, jossa latauslaitteiden operointi, maksaminen ja raportointi toimivat kaikki sujuvasti”, sanoo Nesteen Head of Charging Services Antti Pulkkanen.

Neste Yrityslataus on kattava sähköautojen latauspalvelu, joka soveltuu työpaikoille, toimisto-, tuotanto- ja palvelukiinteistöihin, varikoille ja terminaaleihin. Palvelu on kunkin yrityksen yksilöllisiin tarpeisiin räätälöitävä kokonaisratkaisu, joka kattaa kaiken tarvekartoituksesta ja latauslaitteiden asennuksesta niiden operointiin, etähallintaan ja huoltoon.

### Älykäs latausratkaisu kasvaa yrityksesi mukana

Neste tarjoaa Yrityslataus-palvelun asennuksen avaimet käteen -periaatteella. Kokonaisurakka toteutetaan yhteistyössä kokeneiden urakoitsijakumppaneiden kanssa, ja se voi sisältää tarvittaessa kaiken maaurakoinnista, kaapeloinneista ja sähkökeskusten päivityksistä aina laitteiden asennukseen ja testaukseen. Mikäli yrityksellä on jo olemassa olevia, standardien mukaisia latauslaitteita, ne voidaan usein siirtää suoraan Nesteen taustajärjestelmän ja etähallinnan piiriin.

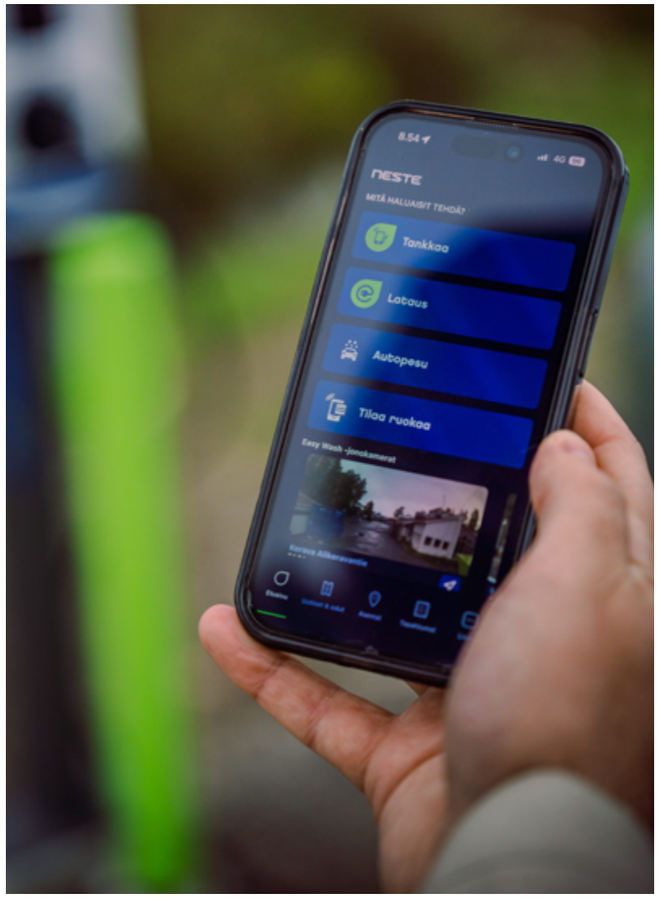
”Huolehdimme asiakkaan puolesta yrityslatauskokonaisuuden suunnittelun, asennuksen ja käyttöönoton kaikista vaiheista, mutta voimme myös jakaa asennusvastuuta yrityksen omien kumppaneiden kanssa”, Pulkkanen tarkentaa.

Palvelun ytimessä on älykäs latauslaitteisto, jonka dynaaminen kuormanhallinta varmistaa, että kiinteistön sähkökapasiteetista saadaan optimaalinen teho irti ilman ylikuormituksen riskiä. Ratkaisussa huomioidaan myös yrityksen tulevaisuuden lataustarpeet, jotta laitteisto taipuu myöhemmin esimerkiksi sähköistyvän raskaan kaluston vaatimuksiin ilman suuria lisäinvestointeja.

### Neste-äppi tekee arjesta sujuvaa

Nesteen Yrityslatauspalvelun käyttäjät voivat tunnistautua turvallisesti ja maksaa latauksen Neste-äpillä niin yrityksen omilla latauspisteillä kuin myös Nesteen maanlaajuisessa, julkisessa Neste MY Uusiutuva Lataus -verkostossa.

Nesteen julkisia suurteholatausasemia on




tällä hetkellä Suomessa 48 ja Baltiassa 12. Loppuvuoden vuoden aikana avataan vielä 8 uutta asemaa pääväylien varsille. Verkoston kasvu jatkuu myös vuonna 2027. Yritysasiakkaiden arkea helpottaa Neste-äppi-sovellukseen liitettävä Neste-yrityskortti tai leasing-kortti, joka kokoaa osto- ja lataustapahtumat kätevästi yhteen.

”Sovelluksemme monikäyttöisyys on asiakkaille selkeä etu. Kun käytössä on Neste-äppi, samalla sovelluksella voi maksaa latauksen lisäksi myös esimerkiksi Neste Easy Wash -autopesun tai Neste Express-asemalla Easy-Fill-palvelusta tankatun lasinpesunesteen”, Pulkkanen muistuttaa.

### Aito kumppanuus takaa toimintavarmuuden

Tehokkaan latauspalvelun ja Neste-äpin lisäksi Neste panostaa hyvään asiakaskokemukseen ja kokonaisvaltaiseen palveluun. Yrityslataus-palvelussa latauslaitteiden toimintavarmuutta valvotaan etänä, ja asiakkaita palvelee ympärivuorokautinen käyttäjätuki. Oma Neste -palvelussa yritykselle on myös tarjolla kattava raportointi latauspalvelun energiankäytöstä, kustannuksista ja latauksella saavutetusta päästövähenemästä.

”Haluamme, että ratkaisumme helpottavat asiakkaan arkea. Neste Yrityslataus -palvelun idea on, että varmistamme ratkaisujemme toimivuuden koko niiden elinkaaren ajan. Meillä yritysasiakas saa laadukkaan teknologian ja huollon lisäksi käyttöönsä nimetyn asiakkuuspäällikön, joka vastaa kaikkiin Nesteen latauspalveluihin liittyviin kysymyksiin. Tarjoamme yrityksille kaikki tuotteet ja palvelut saman katon alta, ei pelkästään tekniikkaa”, Pulkkanen summaa.

Jos haluat kuulla, miten Neste Yrityslataus soveltuisi juuri sinun yrityksesi tarpeisiin, voit jättää yhteydenottopyynnön asiantuntijallemme

**neste.fi/lataus**




Rakennamme kestäviä perävaunuja ja kuormatiloja
yli 50 vuoden erikoistuneella osaamisella.
Asiantunteva huoltoverkostomme varmastaa, että
kuljetusyrittäjä voi pitää lupauksensa.

**Vak.fi**

VAK




← Speed Group oy:n uudet Actros L Procabin veturit lähdössä ajoon tammikuussa 2026

# SEURAAVALLE VUOSIKYMMENELLE

## kahden käyttövoiman strategialla kuljettajan työtä arvostaen

**ACTROS-MALLISTON** historian neljäs vuosikymmen käynnistyy uutuuksien lanseerauksella jo ennen kesää 2027, kun uuden Powerliner-malliston tuotanto alkaa huhtikuussa. Laajan, yli 40 erilaista käyttövariaatiota sisältävän sähköisen Actros-malliston rinnalla uusi Powerliner-mallisto todentaa Mercedes-Benzin kahden käyttövoiman strategiaa. Se luo tärkeän perustan perinteisellä voimanlähteellä varustettujen tähtikeulojen pitkän aikavälin kilpailukyvylle.

Jos historiaa tarkastelee lukujen valossa ja jatkumona, uusi Actros-sukupolvi on esitelty keskimäärin viiden vuoden välein. Tällä kaavalla laskettuna Actroksen 40-vuotisjuhlissa vuonna 2036 esillä olisi kahdeksas tai yhdeksäs Actros-sukupolvi, jossa voimalinjoja olisi ainakin kolme. Jos kehitysvauhti kiihtyy, niin ehkäpä jo kymmenes – mene ja tiedä.

Actroksen markkinoilletulo vuonna 1996 oli monella tavalla kuorma-auton silloisen 100-vuotisen historian näkökulmasta mullistava hetki, kuten tässä juhlajulkaisussa haastatellut asiantuntijat ovat todenneet. ”Eine neue Klasse Lastwagen” – uuden luokan kuorma-auto – oli lanseerauksen yhteydessä käytetty slogan, joka mullisti monella tavalla raskaan kaluston kehitystä pysyvästi. Vehossa 30-vuotisen uran tehnyt Eerola-yhtiöiden nykyinen operatiivinen johtaja Mika Liljeström kuvaili Actroksen lanseerausta ”poikkeuksellisen mullistavaksi ja valtavaa hypeä herättäneeksi tapahtumaksi”, jollaista ei hänen uralleen osunut toista. Sama ”peliä muuttava” game changer -asenne jatkui, kun eActros 600 lanseerattiin ensimmäisenä alusta alkaen sähköiseksi kuorma-autoksi suunniteltuna mallina.

Kun kysytään, mitä seuraavaksi, arvauksia, viitteitä ja spekulaatioita on enemmän kuin varmoja vastauksia. Mikä on pääasiallinen käyttövoima? Miten autonominen ajaminen muuttaa alaa? Miten ja ketä tekoäly auttaa? Kuka hallitsee dataa tai miten kuljettajan työ muuttuu? Isoja kysymyksiä. Varmaa on ainakin se, ettei kehitys pysähdy, vaan ennemminkin kiihtyy. Vetyä testataan jo kaupallisessa käytössä, akkuteknologia ottaa jättimäisiä kehitysaskeleita ja megawatin latauksen tulo markkinoille tuo raskaat ajoneuvot samalle sähköiselle lähtöviivalle henkilö- ja pakettiautojen kanssa. Varmaa lienee myös se, että seuraavan sukupolven kehittyneet dieselmoottorit ovat sähkön ja muiden käyttövoimien rinnalla osa kokonaisuutta ja tarjoavat uusiutuvien polttoaineiden myötä vähäpäästöisiä vaihtoehtoja.

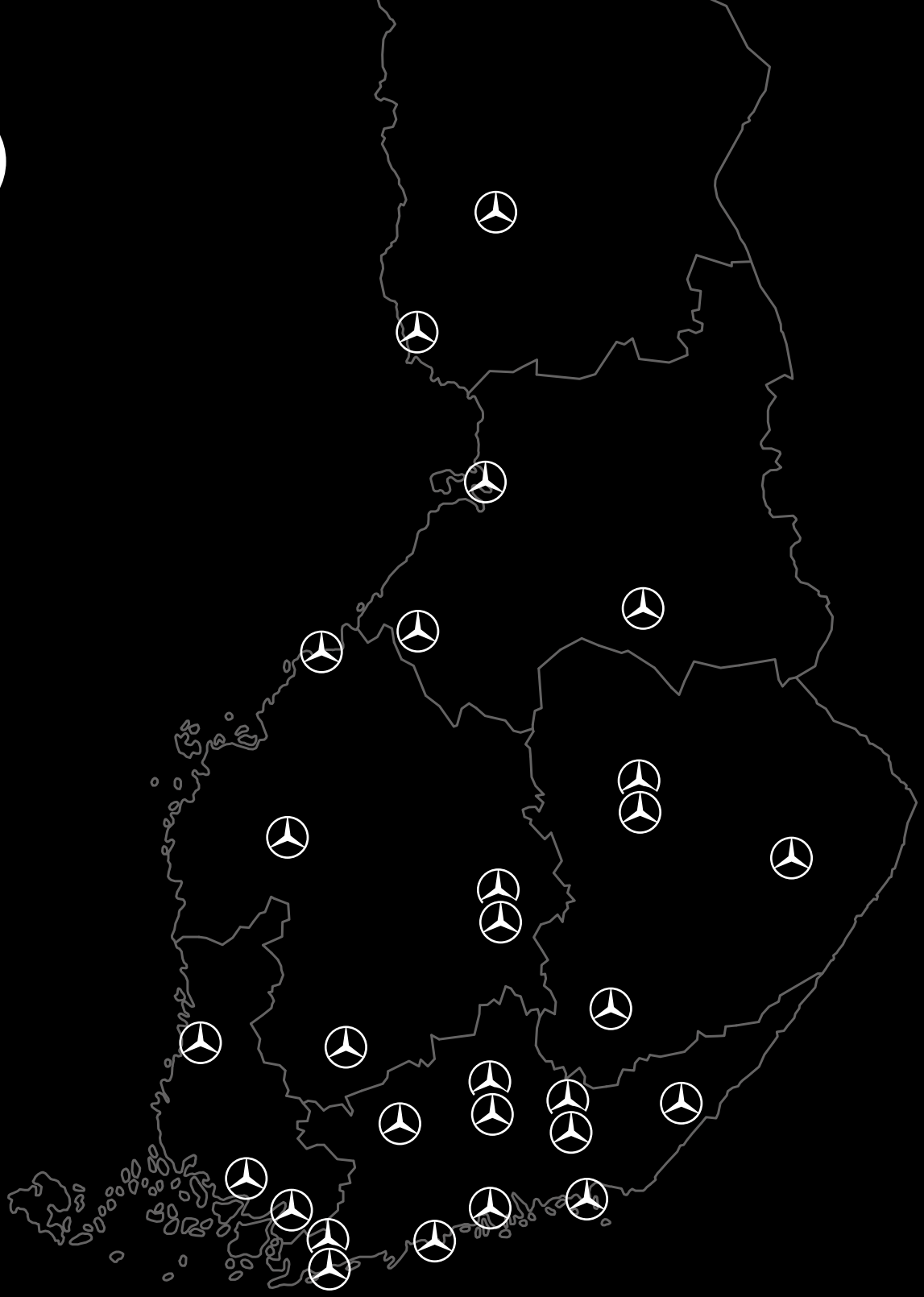
Me Veho Hyötyajoneuvoissa uskomme, että se, joka pystyy muuntamaan kehittyvän teknologian parhaiten käytännön ratkaisuiksi ja auttamaan niin kuljettajia kuin yrityksiä kehityksen polulla, on vahvoilla. Ja me todella haluamme olla.

Teknologian kehittymisen ja hyödyntämisen rinnalla uskomme myös, että ihminen – ammatikseen tavaroita ja ihmisiä liikuttava kuljettaja – on ajoneuvon ”kippari” niin tänään kuin tulevaisuudessakin. Siksi koko logistisen alan osaamisen arvostaminen yhteiskunnan kriittisenä moottorina on entistäkin tärkeämpää. Tekniikka ja apulaitteet muuttavat ajoneuvon kuljettamista, mutta silloinkin, kun osittain autonominen ajaminen pääteillä on arkipäivää, kuljettajan osaaminen on turvallisen kuljetustoiminnan perusta.

Actroksen kolme ensimmäistä vuosikymmentä ovat osoittaneet, että yhteistyö, kunnianhimo ja rohkeus vievät pitkälle. Jatketaan yhdessä samalla tiellä myös Actroksen neljäs vuosikymmen

**Turvallista matkaa kaikille teiden ammattilaisille!**

*Pasi Jaatinen*
Markkinointi- ja viestintäpäällikkö
sekä Hyttipuheita-julkaisun
toimituspäälliköksi



# Actrokset ja muut Mercedekset pitää liikkeellä koko maan kattava huoltoverkosto.

Mercedes-Benz

Löydä lähin korjaamo tai huoltopiste.