

Hankkija aktiivisesti mukana Suomen ”autoistamisessa”

Eurooppa on ollut aloitteellinen autojen synnyttämisessä 1800/ 1900 vuosisadan vaihteessa. Amerikka tarttui teolliseen valmistukseen kehittämällä sarjatuotannon.

Uranoitajia alalla on ollut italialainen Giovanni Agnelli, joka oli mukana perustemassa FIAT-autotehtaan Torinon. Nimensä auto sai seuraavista sanoista: **F**abbrica **I**taliana **A**utomobiili **T**orino.

Nikolajeff Oy lienee ollut Suomen ensimmäinen autoliike – Sergei Nikolajeffin vuonna 1905 perustama. Vuonna 1913 Ab Walfrid Alfthan teki edustussopimuksen FIAT:n kanssa.

Erikoisuutena voidaan mainita, että Suomen armeijan autojoukot perutettiin 20.11.1919 ja ensimmäiset armeijalle hankitut uudet autot olivat Fiatteja.

Ala kehittyi ja kasvoi vaiheittain onnistumisilla ja epäonnistumisilla sotien ja taloustaantumien tahdittamana. Verotus ja tuontirajoitukset tuontilisenssimenettelyineen vaikeuttivat järjestelmällisen kaupan kehittämisen.

Maamme talouselämä kehittyi 1960-luvulla voimakkaasti ja paineet autokaupan vapauttamiseksi kasvoivat. Kesällä 1962, 14. kesäkuuta, lisenssiöinti viimein purettiin. Tästä alkoi vahva autoistuminen maassamme.

Vuonna 1962 myytiin 41.000 uutta autoa ja heti seuraavana vuonna yli 52.000.

Hankkijan autokauppaa hoitamaan perustettiin tytäryhtiö Autonovo Oy

Hankkijalle autokaupan kasvu toi uudet mahdollisuudet. Rakennetulle kattavalle huoltopalveluverkostolle oli jo jonkin aikaa etsitty täydentäviä toimintoja – autoedustusta.

Palaset loksahdivat kohdilleen ja Keskusliike Hankkijan tytäryhtiö Autonovo Oy perustettiin marraskuun 24. päivänä 1962. Suuraavan vuoden tavoitteeksi otettiin 4.000 uutta autoa jota pidettiin kovin rohkeana ottaen huomioon, että koko Fiat-kanta maassamme oli n 8.000 autoa.

Toiminta käynnistyi yksityisasunnossa Fredrikinkadulla kolmen innokkaan työntekijän voimin – Birger Hede, Väinö Pennala ja Esko Metsäkonkola.

Verkosto rakennettiin yhteistyössä vanhojen piirimyyjien kanssa ja täydennettiin Hankkija paikallisilla myyntikonttoreilla.

Tarmoa ja tahtoa riitti johon liittyi sattumuksia ja kommelluksiakin. Seuraavassa pikku kertomus:

Porin piirimyyjä (Taisto Rantala / nimi ?) saapui Helsinkiin neljän automyyjän kanssa noutamaan itse autoja. kahvitusjuhllisuuksien jälkeen todettiin, että autot pitäisi myös maksaa, jolloin Rantala otto lompakon taskustaan ja lateli rahat pöytään. Tämä taas yllätti autojen luovuttajia – miten hoitaa käteistä rahaliikennettä? Piirimyyjät ostivat autoja tukussa ja maksoivat yleensä käteisellä. Tyypillinen tällainen autokauppias oli mm. Jalmari Hemminki seinäjoelta. Päälle syötiin yleensä illallinen.

Volyymimalleina myytiin alkuun Fiat 600 ja 1300 ja 1500.

Kaupankäynnin puitteet kohentuivat aimo askeleen syyskuun 12. päivänä vuonna 1966, kun Autonovolle valmistui ajanmukainen oma toimitalo Herttoniemeen. Autonovo kehitti monella tavalla alan käytäntöjä mm. rakentamalla autojen 16,3 m pitkän siirtokuljetusalustan rekalle (kuva) joka toi tehokkuutta logistiikkaan. Kuormaan mahtui 7 pikkufiatia kerralla.

Tilastoja

Autokaupan vapauduttua myynti kasvoi nopeasti. Vuonna 1962 myytiin n. 40.000 uutta autoa ja jo vuonna 1965 100.000 ylittyi ensi kerran. Maamme henkilöautomäärä oli v. 1962 vajaa 250.000 ja kasvoi vuoteen 1975 yli miljoonaan. Aikajaksolla myydystä autoista FIAT:n osuu oli 11 % , joka kuvastaa sen merkitystä maamme autoistamisessa. Fiatin osalta v. 1971 oli ennätysvuosi kokonaismyynnin noustessa yli 12.700 auton ja markkinaosuus huimaan 17%:iin. Tuttuja volyymialeja olivat F 600 ja 850 ja 1971 myytiin tullut – vuoden autoksi Euroopassa valittu - F 127 valtasi mantereen ykkössijan.

Autourheilua ja julkkikset

Fiat-ryhmä on aina ollut keskeinen osaa autourheilua ja tämän tarttui myös suomalaisiin. Autonovon intressin mukaan tuettiin vahvasti mm. rallia ja jäärata-ajoa. Nimiä muistista mm. Jouko Kallio ja ”Ratti-Mäkelä” sekä Leo Kinnunen, Ulf Grönholm. Ykkösmannekiinit olivat menestyksekkäästi MM-rallia ajaneet Henri Toivonen/ Lancia ja Markku Alen ja kartturina Ilkka Kivimäki. Heillä oli allaan yksi pidetyimmistä malleista Fiat Mirafiori.

On varsin luonnollista, että myös julkisuuden henkilöitä haluttiin menestysuralle mukaan.

Brita Kekkonen ja ikivihreä Lenita Airisto oli ensimmäisiä fiatistejä ja s myöhemmässä vaiheessa varsin usein tuoreet vuoden missit ajoivat Fiatilla. Myös urheilijarintamalla on Fiat ollut turvallista kyytiä tarjoamassa - esim. seuraaville urheilijoille aitajuoksija Arto Bryggare, estejuoksija Tommi Ekblom ja seiväshyppääjä Antti Kalliomäkihihtäjälegendat Marja-Liisa ja Harri Kirvesniemi ajoivat uusilla Fiat Regatoilla.

Hankkijan sidosryhmäverkosto tarjosi hyvän pohjan markkinoinnille. Erytisen uskollinen kumppaniryhmä oli maamme keinosiemennesyhdistys organisaatio. Kunnioitetut ”Kravattisonnit” kulkivat vuosikymmeniä Fiateilla ei aina niin hyvillä maaseutukujilla.