

IRRALLISIA TAPAHTUMIA AUTONOVOSSA

Autonovon ja Fiatin suhteet olivat erinomaisella tasolla heti alusta alkaen. Tehtaan edustajat vierailivat Suomessa usein ja myös Autonovon henkilöt Italiassa pääosin luonnollisesti Torinossa. Torinoon ei ollut suoria lentoyhteyksiä, joten Frankfurt oli usein transitpaikka. Milanoon oli hyvät yhteydet ja virkapukuiset Fiatin kuljettajat noutivat Autonovon edustajat Torinoon. Fiat oli silloin, kuten sanottiin valtio valtiossa ja esimerkiksi oli rakennuttanut moottoritien Milano -Torino, ja jokaisessa kilometritolpassa oli Fiatin logo.

Tehtaan edustajille vietiin aina tuliaisia, suomalaista lasia, klassista musiikkia, Marimekon tuotteita ja joskus jopa mesimarjalikööriä erikoisuutena. Toimitusjohtaja Esko Metsäkonkola oli hyvin pidetty henkilö Torinossa ja sai lempinimen Metsäkokakola. Fiatin johtohenkilöt olivat -60 ja -70 luvulla yleensä muodollisia ja todellisia herrasmiehiä. Aterioiden aikana ei koskaan puhuttu työasioita, vaikka ne sattoivat kestää tuntitolkulla. Saunaa heille, ei kaikille, tarjottiin ja osalle se oli kauhistus, alastomuus ei tullut kysymykseenkään. Kun italialainen kutsuu kotiin kylään, se on osoitus luottamuksesta ja ystävydestä. Näin on minulla käynyt muutaman kerran.

Suomen asema Fiatin kannalta oli tärkeä, koska olimme pitkään markkinajohtaja maassamme, eikä vastaavaa Euroopassa ollut. Espanja oli silloin poikkeus. Fiat tuki Espanjan sisällissodassa Francisco Francoa ja sai siten tietyt etuoikeudet tehdastoiminnalle.

Autonovo aloitti Francon aikaan 127 mallien tuonnin Espanjasta Barcelonasta. Kun vierailimme tehtaalla meillä oli poikkeuksellisen upea vierailu. Juhlailillisella oli mukana Barcelonan poliisivoimien komentaja. Barcelonan lehdet kirjoittivat kohtuullisen isot artikkelit Suomen viennistä. Espanjassa on tapana, että äidin tyttönimi voidaan laittaa käyntikorttiin ja toimitusjohtaja Metsäkonkolan kortti oli, Esko Waldemar Metsäkonkola. Eskoa kuulutettiin aina mr. Waldemar nimellä.

Autonovo oli myös merkittävä Fiat tavara-autojen myyjä, kunnes IVECO perustettiin ja siten Suomeen tuli IVECO Finland Oy. Kevyitä kuorma-autoja olivat Fiat 616 ja 625. Pakettiauto puolella menestysmallina oli Fiat 238. Myös linja-autojen alustoja myytiin, tyyppit 309 ja 314. Posti käytti keskikokoista 314 tyyppiä Lapin liikenteessä ja suurin käyttäjä 309 tyyppille oli M. Ruponen Savonlinna. Ruposen ruskeat, oli kutsumanimi ja merkittävä asiakas. Herrasmiessopimus oli, että aina kun Ruponen tilaa 50 alustaa on kutsu Torinoon.

Autonovo oli Fiatin myötä menestyvä yritys ja myös idearikas. Italian matkat eivät olleet kovin yleisiä -60 luvun lopulla. Fiat 125, ylemmän keskiluokan auto tuli Suomen markkinoille 1968. Toteutettiin kampanja, kun tilaat Fiat 125, tehdasmatka Torinoon kuuluu kauppaan. Kauppa kävi ja koneellinen asiakkaita teki hienon Torinon matkan.

Matkan varrelle osui myös tappioita ja epäonnistumisia. Vihdin Selkiin perustettiin yhtiö, joka valmisti asuntovaunuja nimellä Matkamökki. Autonovo ja Fiat-verkosto toimivat myyntiverkostona. Tulos oli masentava ja siitä luovuttiin. Ruotsalaiset ideivat auton lämmitysjärjestelmän nimeltään Varmobil. Ideana oli, että laite käynnistää auton oman moottorin, kun lämpötila laskee määrättyyn pisteeseen ja moottori käy kunnes se on lämmin. Ongelma oli siinä, että moottori ei koskaan lämmennyt riittävän lämpimäksi ja moottori kävi koko yön ja tai bensan loppumiseen saakka.

Talvi oli kova vuonna 1987, tammi- helmikuussa oli jatkuvasti Helsingissäkin - 20 – 25 C. Markkinoille olimme tuoneet edellisenä vuonna hienon Fiat Croman. Auto oli erityisesti pohjalevyn osalta yhteistyötä SAAB:n ja Lancia:n kanssa. Auto oli suhteellisen kallis 165.000 – yli 200.000 markkaa luonnollisesti. Onnistuimme kohtuullisen hyvin sen myynnissä erityisesti yritysautoksi ja autoja oli siten mukavasti liikenteessä. Croman pakkastesti olivat olleet puutteellisia , sillä autot eivät käynnistyneet ja kun niillä ajettiin pakkasessa öljyt tulivat ulos. Aika meni autojen noutamiseen korjaamolle ja sulattamiseen. Meille oli vaihdossa tullut hyvä Lada Niva ja se oli meidän hinuri. Eräänä aamuna vaihtoautopäällikkö totesi, että nyt olemme pulassa, koska Nivakaan ei lähde käyntiin. Fiat 127:lla esiintyi myös vetoakselien tiivisteiden vuotoa. Pohjoisen piirimyyjällä oli eräässä liikkeessä Datsunin edustus. Siellä fiksu korjaamopäällikkö oli todennut, että 100A:n rakenne oli hyvin samankaltainen, eikä niissä ollut vastaavia öljyvuotoja. Hän teki oman modifikaation, jotta Datsunin tiiviste sopi Fiat 127 ja se toimi hyvin. Ajattelimme, että tehdasta saattaa asia kiinnostaa ja veimme tehtaan miehen katsomaan Lappiin kehittelmää. Emme luonnollisesti kertoneet asiasta ennakoon. Tehtaan mies ei hyväksynyt alkuunkaan Datsunin osien käyttöä ja jopa loukkaantui ajatuksesta. No se jäi siihen.

Hyvä myynti perustui myös kilpailukykyiseen hintaan. Hintaneuvottelut olivat tiukkoja, jo silloin hintavertailut kilpailijoihin nähden olivat pohjana. Autoihin asennettiin silloin maahantuonnissa turvavyöt, sisälokasuojat, kotimaiset Pakkasakut jne. Tehtaalte teimme laskelmia kuinka paljon koko maahantuonti kustantaa. Laskelman teimme luonnollisesti yläkanttiin, sisältäen ”ilmaa”. Erään kerran tehtaan edustaja totesi, että laskelma ei voi olla totta, koska teidän maahantuonnin kulut ovat lähes yhtä suuret, kuin meillä ja me sentään teemme sen auton.

Fiat 127 seuraaja Uno tuli markkinoille 1983. Se oli menestys heti alussa. Markkina-avaus oli iso panostus, sisältäen Helsingissä komean paraatin Senaatintorilta ympäri keskustaa poliisit edellä. Teemana oli ” Aikamme Kansanauto ”. Kauppa kävi ja autoista oli pulaa, erityisesti määrättyistä versioista. Lähdimme tehtaalte kohteliaasti pyytämään lisää autoja. Tapasimme tuotantojohtajan sekä muita tuotannosta vastaavia henkilöitä. Meitä kuunneltiin asiallisesti ja keskustelut olivat hyvin myönteisiä, olihan kyseessä hyvä tilanne. Tehdas ei luvannut meille yhtään autoa lisää, mutta me jatkoimme keskustelua, kunnes tehtaanjohtaja sanoi selkeästi, hyvät herrat tämä on autotehdas eikä supermarket! Lopuksi saimme pienen erän autoja lisää, joten matka ei mennyt kuitenkaan hukkaan.

Autonovon sauna oli hyvin suosittu ja kuuluisa. Siellä vierailivat myös maamme poliittista huippujohtoa. Monet autoalan kannalta sekä my yhteiskuntapoliittisesti tärkeät asiat keskusteltiin siellä. Se oli sen ”ajan maan tapa”. Sauna on muuten edelleen olemassa Helsingin kaupungin ammattikoulun käytössä.