

LAATU RATKAISEE: UUSINTAVIERAILU

NOORA KONTTINEN



JATKUVAA KEHITYSTÄ. "Koko palapeli on äärimmilleen hiottu ja optimoitu", sanoo laatujohtaja Kimmo Kuvaja.

Valmet Automotive

Toimiala: Ajoneuvojen ja komponenttien suunnittelu ja valmistus
Liikevaihto: 397 milj. euroa Suomessa, 542 milj. konsernissa vuonna 2017
Liikevoitto: -5 milj. euroa Suomessa, -20 milj. euroa konsernissa vuonna 2017
Henkilöstö: 4300 Suomessa, 6000 konsernissa vuonna 2018

Laatuvisio

"**Visiomme** on, että Valmet Automotive on laadun edelläkävijä. Meillä on ollut hyvä laatumaine entisestään ja tätä vahvistamme. Se vaatii systemaattista työtä, jatkuvaa kehittämistä ja koulutusta", sanoo laatujohtaja Kimmo Kuvaja.
"Modernisoimme tuotantoprosessejamme. Nyt on ajateltava radikaalisti, kun teknologia ja tuotteet kehittyvät. Emme välttämättä tiedä, millaisia autot viiden vuoden kuluttua ovat, mitä niiden valmistusprosessi ja testaus vaativat, tai mitä vaiheita pystymme automatisoimaan."
"Esimerkiksi komposiittimateriaalien rooli voi olla paljon suurempi, jolloin hitsaamisen rooli vähenee."

"Olemme tavoitetasolla laadussa ja kannattavuudessa"

Autotehdas ei voi tinkiä asiakasvaatimuksesta. Valmet Automotive on nyt tavoitetasolla kaikilla päämittareilla, laatujohtaja sanoo.

Uusikaupunki

Eeva-Stiina Pesonen
 eeva.pesonen@almamedia.fi

Näkymä Valmet Automotiven tehdashallissa on vaikuttava: robottien rivit jatkuvat lähes silmänkantamattomiin. Pitkin tehtaalla käytäviä puikkelehtii minijuna, jonka kyydissä istuu pestuumarkkinoille, eli rekrytointitilaisuuteen, tulleita potentiaalisia työntekijöitä.

Vuonna 2013, kun Laatu ratkaisee -sarja viimeksi vieraili tehtaalla ja sen silloisessa hitsaamossa, siellä toimi 175 robottia. Nyt jättimäisiä robotteja on noin 600.

"Kasvuvauhti on ollut ennenkuulumaton ja olemme aivan eri koko- luokan yritys. Väkimäärä on kasvanut silloisesta 850 henkilöstä 4300 henkilöön ja vuosittain valmistu-

vien autojen määrä 7600 autosta yli 90 000 autoon", sanoo laatujohtaja **Kimmo Kuvaja**.

VALMET AUTOMOTIVEN kasvutahti oli viime vuonna nopeampi kuin millään suomalaisyrityksellä sotien jälkeen. Yritys rekrytoi yli 2000 henkilöä noin yhdeksän kuukauden aikana. Tuottavuuden saaminen huippuunsa on uuden mallin tuotannon ylösajovaiheessa aina haasteellista, kun esimerkiksi uusia ihmisiä on koulutettava työtehtäviin kerralla paljon, sanoo Kuvaja.

Viime vuonna yhtiön Suomen-toiminnot tekivät lähes 400 miljoonan euron liikevaihdolla viisi miljoonaa euroa tappiota, mutta kuluva vuosi näyttää nousevan plussalle.

"GLC-katumaasturin tuotannon ylösajossa ja valtavissa rekrytoinneissa oli kasvukipuja. Tämä vuosi on mennyt viime vuotta huomattavasti paremmalla tasolla ja olemme tavoitetasolla laadulla ja kannattavuudella mitattuna", sanoo Kuvaja.

Mercedes-Benzin A-sarjan 4. sukupolven valmistus Daimlerille alkoi tehtaalla tämän vuoden heinäkuussa. Kaikkiaan tehtaalla valmistuva automäärä nousee tänä vuonna uuteen ennätykseen.

"On selvää, että alkuvaiheessa emme voi olla toiminnassamme samalla tasolla kuin siinä vaiheessa, kun tuotannon ylösajo on teh-

” Robottien laadun- tuottokyky ja toistettavuus on ensiluokkaista.”

ty ja prosessit vakiintuneet. Ei voi missään nimessä sanoa, että laatu olisi heikentynyt. Laatu on toimintamme elinehto ja ilman sitä meillä ei olisi asiakkaita. Meidän on pakko pitää laadusta kiinni.”

PÄÄTUOTANTO-OSASTOJA ovat korihitsaamo, maalaamo ja kokoonpano. Näistä pisimmälle automatisoituin on hitsaamo. Mercedes-Benzin GLC-katumaasturimallin korihitsaamossa automaatioaste on nyt 98 prosenttia ja Mercedes-Benzin A-sarjan hitsaamossa noin 95 prosenttia, kertoo Kuvaja.

"Robottien laaduntuottokyky ja toistettavuus ovat ensiluokkaisia. Robotti tekee aina samalla tavalla. Silti loppukokoonpanon täytyy edelleen olla käsityötä. Sitä on vaikea automatisoida kokonaan, koska eri

versioiden määrä ja optioiden hallittavuus on suurta.”

Jokainen valmistuva auto on yksilö. Kun tehtaalla tuotannonohjaus saa tilaukset Daimlerilta, ne puretaan osatasolle ja osatilaukset lähtevät kaikille osatoimittajille. Tehdas muodostaa tuotantojonon, eli järjestyksen, jossa autot linjoilla rakennetaan. Tilaukset puretaan osiksi ja logistiikka toimittaa oikeat osat linjan varteen. Osittain autoihin asennetaan samat osat, mutta prosessissa on autokohtaisia tuotantonumero-ohjattuja osia, jotka kuuluvat yhteen autoon. Logistiikan on toimitettava osat oikeassa järjestyksessä.

"Peruseriaatteenamme on, että prosessin eri vaiheissa ja joka linjan päässä on laaduntarkastuspisteitä. Jos siellä jotain virheitä havaitaan, ne merkitään auton dokumentaatioon ja korjataan. Se on normaali toimintatapamme.”

Yhtiö panostaa autojen sähköistymiseen ja akkuliiketoimintaan lähitulevaisuudessa. Tehdas valmistautuu sähköautojen tuotantoon, mutta Kuvaja ei suostu arvaamaan, koska Valmet Automotivella olisi sähköauto taas tuotannossa. Tehdas on valmistanut aiemmin muun muassa Fisker Karma-hybridiautoa.

Juttusarja käsittelee uudelleen suomalaisia laadun huippuyrityksiä, joista sarjassa kirjoitettiin viisi vuotta sitten.

Mitä on saatu aikaan viidessä vuodessa?

Valmet Automotiven laatu työ on ollut jatkuvaa toiminnan kehittämistä, sanoo laatujohtaja **Kimmo Kuvaja**.

"Rima on jo todella korkealla ja kysymys on pienistä parannuksista monessa paikassa. Yhtä radikaalia muutosta laatu työssä ei voi mainita. Koko autoteollisuus nojaa laatuun ja standardeihin."

"Meidän on seurattava toimialan trendejä, mutta oltava samalla askeleen edellä. Valmistusmäärien kasvua läpimenoajat ovat nopeutuneet ja laatu on parantunut entisestään. Koko palapeli on äärimmilleen hiottu ja optimoitu", sanoo Kuvaja.

Valmet Automotiven ja Daimlerin yhteistyö on tiivistynyt. Tehdas on saanut toisen ja kolmannen valmistussopimuksen Daimlerilta, joiden seurauksena henkilöstömäärä ja vuosittain valmistettavien autojen määrä ovat kasvaneet.

Mercedes-Benzin A-sarjan neljännen sukupolven valmistuksen ansiosista Daimler on integroinut Valmet Automotiven tehtaallaan yhä syvemmälle mukaan toimintaansa, kun aikaisemmin asema on ollut tyypillinen sopimusvalmistajalle.