

001	06	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	100
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Maanantaina 12. maaliskuuta 2012

MAASEUDUN TULEVAISUUS

7

LIIKENNE

Paljon ajaville tulee nyt takkiin, mutta diesel on silti heille edullisin vaihtoehto. **VIESTINTÄPÄÄLLIKKÖ JUUKA TOLVANEN, AUTOLIITTO**

Yksityisautoilijat siirtyvät takaisin pieniin bensa-autoihin

Muutama vuosi sitten joka toinen uuden auton ostaja päätyi dieseliin. Nyt omalla rahalla autoa ostavat suosivat taas pieniä bensakoneita. Syynä on dieselin kallistuminen ja siihen liittyvä epävarmuus.

.....

Roima veronkorotus on nostanut dieselin hinnan jo aivan bensiinin hinnan tuntumaan. Kuluttajille se on ollut liikaa, vaikka samaan aikaan valtio on laskenut käyttövoimaveroa. Dieselautojen menekki nousi rajusti, kun valtio muutama vuosi sitten kevensi autoverotusta. Kuluttajat siirtyivät dieselautoihin, koska niitä pidettiin pienen kulutuksen takia ympäristöystävällisinä. ”Nyt valtio ohjaa yksityiset auton ostajat takaisin bensakoneisiin. Verotus suosii pieniä autoja”, sanoo toimitusjohtaja **Rami Kittilä** GM:ltä.

Veron kiristysten vaikutusta tiioiteltu
Huhtikuun alussa tuleva veromuutos kiristää lähes kaikkien käyttöautojen verotusta. Nollaraja on asetettu 110 gramman hiilidioksidipäästöihin kilometrille. Kaikki sitä enemmän päästävät autot kallistuvat. Uuden auton keskimääräiset päästöt ovat tällä hetkellä 140 gramman päällä. Kittilän mukaan veromuutos ei ole niin dramaattinen, mitä on annettu ymmärtää. Se johtuu uusien autojen päästöjen vähäisyydestä.

Valtio rahastaa lypsylehmänsä
Valtio haluaa kerätä auton ostajilta pari sataa miljoonaa euroa lisää. Siksi lähes kaikki autot kallistuvat. Korotukset jäävät silti matillisiksi käyttöautojen osalta. Ne kallistuvat muutamasta sadasta eurosta reiluun tuhanteen euroon. Veronkiristysten voi myös välttää, sillä useista käyttöautoista on tarjolla ekovaihtoehto, jonka päästöt ovat verotuksellisen nollarajan tuntumassa. Ja kaikkein vähäpäästöisimmät autot jopa halpenevat, mutta yleensä silloin kyse on muutamista satasista. Opelin mallistossa pihein Corsa halventuu 300 eurolla.



Dieselin kallistuminen syö dieselautojen suosiota. Myös ammattiliikenne on siitä käärmeissään.

Perus-Astran ostaja taas saa varautua maksamaan saman verran lisää 1,4 litran koneella varustetusta autosta. Suurella koneella varustetut edustus-, urheilu- maasto- ja tila-autot ovat erikseen. Niiden hinta nousee tuhansilla eurolla. Niiden myynti on kuitenkin niin vähäistä, ettei valtio niiden rajusta hinnannoususta paljoa kostu.

Ostoryntäys jäi tulematta
Autokauppa odotti tiedossa olevan veronkiristysten aiheuttavan ostoryntäyksen. Niin ei ole käynyt. Autokauppa on käynyt kohutuillisella vauhdilla, mutta odotukset olivat kovemmat. Siksi maaliskuun viimeisille viikoille odotetaan loppukiriä. Silloin autokauppiat yrittävät päästä eroon varastoon hankituista suuripäästöisistä malleista, jotka kallistuvat tuntuvasti huhtikuun alusta.

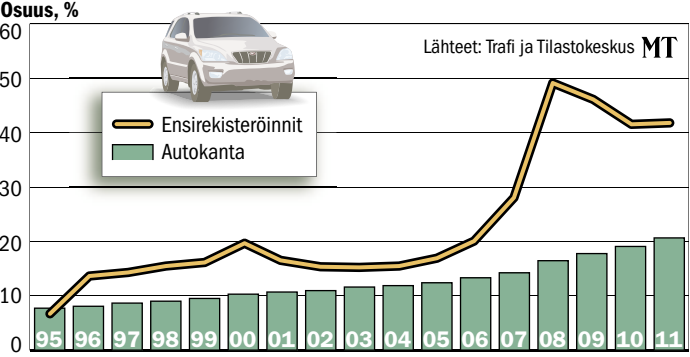
”Suurimoottorista autoa haluavan ostajan kannattaa käyttää tilanne hyväksi. Auton arvo nousee huhtikuun alusta, mikä näkyy myös vaihtoarvossa.”

Dieselin suosiota laskussa
Yhtä useampi omalla rahalla autoa ostava päätyy bensalla käyvään autoon. Kittilä odottaa dieselin osuuden vakiintuvan ajan kanssa noin kolmannekseen. Dieselien suosiota syö epävarmuus, joka kohdistuu polttoaineen hintaan ja käyttövoimaveroon. Se saattaa pian alkaa näkyä myös käytettyjen dieselautojen kysynnässä ja hinnassa. Sen sijaan uudet dieselautot kallistuvat jatkossa, kun EU siirtyy Euro6-päästöstandardiin. Uusi normi edellyttää dieselautoilta kallista hiilivetyjen ja typpioksidien päästöjen vähentämistä.

Epävarmuus jäytää dieseliä

Epävarmuus dieselautoilun ympärillä on lisääntynyt. Diesel on kallistunut muutamassa vuodessa rajusti eikä jatkosta ole tietoa. ”Dieselauto on edelleen paljon ajavan paras vaihtoehto. Se vaan maksaa entistä enemmän eikä tulevasta ole tietoa”, summaa viestintäpäällikkö **Jukka Tolvanen** Autoliitosta. ”Paljon ajaville tulee nyt takkiin. Vähän dieselillä ajavat sen sijaan hyöttyvät käyttövoimaveron laskusta.” Autoliiton mukaan keskimääräinen käyttövoimavero on 385 euroa. Dieselauto kirii sen umpeen nykyisillä polttoaineiden hintasuhteilla reilun 20 000 kilometrin vuosikäytöllä. ”Laskelmassa ei ole mukana hankintahinnan eroa. Muutenkin se on suuntaa-antava. Joil-

Dieselautojen osuus henkilöautoista 1995–2011



lakin autoilla diesel on edullisempi jo 10 000 kilometrin käytöllä, toisilla vasta 100 000 kilometrin jälkeen.” Taustalla kummittelee EU:n pyrkimys bensan ja dieselin verotuksen yhdenmukaistamisesta, joka kallistaisi dieseliä noin 30 sentillä. Sen ei uskota toteutuvan, sillä osa EU-maista vastustaa hanketta jyrkästi.

JARMO PALOKALLIO

Beetleä voi taas kutsua Kuplaksi

VW:n retro-Kuplat ovat edenneet toiseen sukupolveen. New Beetlen jälkeen myyntiin on päästetty pelkkä Beetle, jota voinee myös Kuplaksi kutsua. Beetle on muodoiltaan edeltäjiinsä onnistuneempi. Toisin sanoen se tuo alkuperäisen paremmin mieleen. Vaikuttaa siltä, että insinöörit ovat viettäneet sen parissa muutenkin riittävästi aikaa. Paketti on hyvin kasassa. Kupla lunastaa vihdoin siihen kohdistuvia odotuksia. Auto on riittävän retro ja erottuva, mutta samalla moderni ja toimiva. Mitoiltaan se on edeltäjiinsä pidempi, leveämpi ja matalampi. Konepelti on astetta ärhäkäämpi ja takavalot on pistetty kokonaan uusiksi. Etuvalojen pyöreä muoto sen sijaan on ja pysyy. Niistä auto tunnetaan. Maaseudun Tulevaisuus koeajoi Kuplan siihen sopivalla 1,2 litran peruskoneella. Se liikuttaa autoa sutjakkaasti. Ainoastaan vanhan Kuplan putputusta jää kaipaamaan. Sen voisi nykyteknikalla järjestää helposti äänentoistojärjestelmän kautta. Auton kulutus ei ollut aivan pienimmistä päästä. Talviajossa bensaa paloi noin 7,5 litraa sadalla kilometrillä. Kuplan ajotuntuma on hyvä. Lumimyräköissä ajonvakauden hallinta avusti menoa hienosti taustalla. Mutkittelevallaja liukkaalla maalaistiellä järjestelmä salli juuri sopivasti luistoa. Perinteinen kahvakäsijarru oli sekin kiva talviajossa. Se jotenkin kuuluu retroautoon. Beetlen katto laskee taakse nopeasti, mikä rajoittaa takatilaa. Neljä henkeä mahtuu autoon silti suhteellisen helposti. Ovet tosin ovat pitkät, mikä vaikeuttaa ahtaissa parkkiruuduissa asiointia. Samasta syystä turvavyön joutuu kurottaa aika kaukaa takaa. Tavaratila on aiempaa kookkaampi, takaluukku iso ja takapenkit kippaavat tarvittaessa. Nostokynnyksestä on tämän auton yhteydessä turha marista, sillä se kuuluu asiaan.



Uusi Volkswagen Beetle tuo väistämättä mieleen Kuplan.

Perinteinen kahvakäsijarru oli sekin kiva talviajossa. Se jotenkin kuuluu retroautoon. Beetlen katto laskee taakse

nopeasti, mikä rajoittaa takatilaa. Neljä henkeä mahtuu autoon silti suhteellisen helposti. Ovet tosin ovat pitkät, mikä

vaikeuttaa ahtaissa parkkiruuduissa asiointia. Samasta syystä turvavyön joutuu kurottaa aika kaukaa takaa.

Tavaratila on aiempaa kookkaampi, takaluukku iso ja takapenkit kippaavat tarvittaessa. Nostokynnyksestä on tämän

auton yhteydessä turha marista, sillä se kuuluu asiaan.

JARMO PALOKALLIO

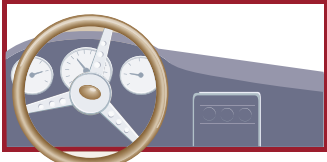
MINUN AUTONI



Mersun lämmitys ei riittänyt talvipakkasilla.

Mersu 180 kävi pakastimesta

1970 vuoden loppupuolella tein autonvaihtohistoriani sarjassa pahan virheen vaihtaessani upean Mersu 170S:n Mersun 180:een. Kaappariovet olivat tosin vaihtuneet jo normaaliioviin ja poikavinkkarit vilkkuihin. 400 markkaa vanhasta ja saman verran seteleinä niin taas mentiin johtotähdellä, mutta ei pitkään!



Myyjä oli tarkkana miehenä kuluttanut polttoaineen niin vähiin, että muutaman kilometrin päästä auto sammui. Onnekseni oli kesä, vaikkakin jo iltamyöhä, kun kolistelin erään maalaistalon ovelle. Mukavan isäntämiehen kanssa marssimme farmarisäiliölle ja hän pumppassi kanisteriini polttoöljyä, tosin laitonta ainetta auton käyttöön. Hätä ei lue lakia, sanoi isäntä ja lupasi tulla todistajaksi, jos käry käy, sillä hän ymmärsi kiireeni vastanaineena. Kuljin työmatkat, yhteensä noin 60 kilometriä Mersulla vuoden päivät ilman suurempia remontteja. Talveksi ostin uudet Michelin X-renkaat. Hyvin pitivät ke-särenkaiksi, silloinhan ei vielä ollut talvirengaspakkoa. Katsastuksessa tuli hiki insille, kun hän yritti saada reikää auton pohjaan siinä onnistumatta. Edellinen omistaja, seppä

MT:n Minun autoni -palstalla esitellään autoja, jotka ovat jääneet mieleen. Lukijat voivat lähettää napakointa autotarinoitaan (miehellään kuvan kanssa) osoitteeseen: Maaseudun Tulevaisuus / ”Minun autoni”, PL 440, 00101 Helsinki tai sähköpostilla jarmo.palokallio@maaseuduntulevasuus.fi. Julkaistuista kirjoituksista maksamme 100 euron palkkion.

RISTO LEHTONEN

littala

Toyota palasi rytinällä kärkeen

Toyota on hallinnut alkuvuoden autokauppaa. Henkilöautot ovat menneet kaupaksi viimevuotista paremmin, mutta odotukset olivat vielä kovemmat. Viime vuosina Toyota on joutunut taipumaan Volkswagenille, mutta nyt se juhlii myyntiliis-tojen kärjessä Avensiksellä ja Yariksellä. Kärkimerkeistä asemiaan ovat parantaneet myös Nissan, Kia ja Hyundai. Haastajista vauhtia myyntiin

ovat saaneet Citroën ja Mitsubishi. Kärkimerkeistä eniten myyntiä on lisännyt Yaris. Kovaa vauhtia ovat pitäneet myös Nissan Qashqai, Ford Focus ja Volkswagen Passat. Takaa tulee Audi A6, jota on myyty paljon ennen veronkiristystä. Top30 -listan kovin nousija on listan loppupäästä löydyvä Peugeot 508.

JARMO PALOKALLIO



Camarot kallistuvat huhtikuun alussa tuhansilla eurolla. Vielä pari viikkoa sellainen irtoaa 72 749 eurolla.

Camarot käyneet kaupaksi

Huhtikuun alussa kovapäästöisten autojen hinnat nousevat tuhansilla eurolla. Niiden kauppa on käynyt siksi varsin etupainotteisesti. Esimerkiksi Chevrolet Camaron kaupat tälle vuodelle alkavat olla viittä vaille valmiita. Autokauppa on käynyt alkuvuoden kaikkineen pirteästi. Uusien henkilöautojen rekisteröinti kasvoi tammi-helmikuussa vajaalla kymmeneksellä 24 695 autoon. Autokaupan odotukset olivat vieläkin kovemmat, sillä veromuutos nostaa lähes kaik-

kien autojen hintoja huhtikuun alussa. Käyttöautojen hinnat nousevat muutamista sadoista euroista tuhanteen euroon, mitä voi pitää kohtuullisena. Sen sijaan kovapäästöisimmät ja kalleimmat autot kallistuvat tuhansia euroja. Siksi niiden ostajat ovat pitäneet kiirettä. Camaron osalta kyse on hyvin pienestä erästä. Sama ilmiö saattaa silti selittää myös esimerkiksi Audi A6:n, Lexusen ja Jaguarin kovan nousun Top30-listalla.

MT