LIIKENNE

Ikääntynyt autokanta on sekä liikenneturvallisuus- että ympäristöriski. **TOIMITUSJOHTAJA MIKA ELOJÄRVI, TOYOTA AUTO FINLAND**

Romuautoista saa taas 500 euroa

Suomen Autokierrätys jakaa taas romuautoista 500 euron arvoseteleitä. Ne ovat käypää rahaa uuden auton ostossa.

MARKKU VUORIKARI

Suomessa pitäisi romuttaa noin 100 000 autoa vuodessa. Kuvan romuautot odottavat lopullista kierrätyskäsittelyä Kuusakosken Vantaan laitoksella.

Autokierrätys vauhdittaa vanhojen autojen romutusta nyt jo neljännen kerran. Aiemmat kampanjat ovat olleet varsin onnistuneita ja arvosetelit ovat lisänneet kiinnostusta autojen romutukseen.

”Kampanjan tavoitteena on vauhdittaa romuautojen asianmukaista kierrätystä ja autokannan uusiutumista. Tavoite on saada romut virallisen kierrätysjärjestelmän kautta pois pihoilta ja teiltä”, määrittää toimitusjohtaja **Arto Silvennoinen.**

Arvosetelin saa viralliseen kierrätysjärjestelmään luovutetuista autoista. Se on rahanarvoista valuuttaa kaikissa uusia autoja myyvissä autoliikkeissä.

Uuden auton ostossa setelin arvo on 500 euroa ja käytetyn auton ostossa 200 euroa. Käytetyn auton kaupassa ostettavan auton ilmoitetun hinnan tulee olla vähintään 4000 euroa.

Kampanjan järjestäjien mukaan aiemmat kampanjat ovat osoittaneet, että arvosetelit ovat auton ostajille mieleen. 500 euron alennus tuntuu etenkin alle 20 000 euroa maksavissa autoissa jo ihan mukavalta.

Romutettavaa riittää

Silvennoisen mukaan romutettavaa riittää, sillä suomalaiset ajavat läntisen Euroopan vanhimmilla autoilla. Autojen keski-ikä huitelee yli 10 vuodessa ja romutukseen autot tulevat vasta 20 vuoden iässä.

”Suomen ikääntynyt autokanta on sekä liikenneturvallisuus että ympäristöriski”, tiivistää toimitusjohtaja **Mika Elojärvi** Suomen Toyotalta.

Elojärven mukaan useissa EU-maissa autokannan suotuisaa kehitystä on joudutettu valtion maksamalla romutustuella. Suomessa tuen maksaa autoala itse.

Edellisen kampanjan tuloksena autokauppoihin asti päätyi vajaa kolme tuhatta arvoseteliä. Niistä pari tuhatta käytettiin käytetyn auton ostoon.

Jos arvoseteli vauhdittaa autokauppaa jälleen 1 000 uudella autolla, siitä kilahtaa valtion kirstuun 6 miljoonaa euroa. Se on autoilijoiden kädenojennus valtion tyhjyyttään ammottavan kassan suuntaan.

Järjestelmä toimii hyvin

Virallisen kierrätysjärjestelmän kautta kulkee yhä enemmän autoja. Viime vuonna romutustodistuksia kirjattiin 64 850.

Silvennoisen mukaan se ei vielä riitä, sillä vuosittain lähes 100 000 autoa tulee tiensä päähän, joten kolmannes autoista jää teille tietymättömille.

”Osalla niistä ajetaan ehkä Afrikassa ja osa varmaan happanee takapihoilla”, arvelee Silvennoinen.

Yksi autokantaa vanhentava tekijä on mahdollisuus poistaa auto liikenteestä. Järjestely on tarkoitettu väliaikaiseksi, mutta osalle autoista se on tullut jäädäkseen.

Liikenteestä poistettuja autoja on noin puoli miljoonaa.

Mikäli auto romutetaan laittomasti muita kanavia pitkin, auto jää pahimmassa tapauksessa ikuisesti rekisteriin eikä viimeisen omistajan vastuu autosta lopu koskaan.

Romuttaminen tehty helpoksi

Auton kierrättäminen on tehty helpoksi. Autovanhukset saa luovuttaa ilmaiseksi mihin tahansa Suomen Autokierrätyksen valtuutettuun vastaanottopisteeseen, joita on 273 kappaletta.

Homma hoituu myös A-katsastuksen sekä K1-katsastajien toimipisteissä tai netissä pankkitunnuksilla. Ellei ajoneuvo ole ajettavassa kunnossa sille voi tilata ilmaisen noudon kotoa.

Kierrätyksestä saa tietoa internetistä tai maksuttomasta palvelunumerosta 0800 050 44.

JARMO PALOKALLIO

KOMMENTTI

Tingi ensin

Autoala vauhdittaa autokauppaa romuautoista maksettavilla arvoseteleillä. Uusien autojen lisäksi niitä voi käyttää käytetyn auton ostoon.

Kummassakin tapauksessa auton ostajan kannattaa vetää seteli esiin vasta kun kaupan ehdoista, mahdollisen vaihdokin arvosta ja auton hinnasta on syntynyt yhteisymmärrys.

Jos setelin lyö pöytään heti aluksi, se saattaa hillitä kauppiaan tinkimishalua.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI

Letukka kulkee yhdellä pöntöllisellä noin sata kilometriä.

Puukaasulla kulkeva Letukka

Kaikkea sitä hullun mieleen tulee, kuten minulla, että pitäisi rakentaa puukaasulla kulkeva auto.

Aikani sitä mietittyäni päätin ruveta töihin. Ensiksi ostin Suolahdelta 1980 vuoden Chevroletin, josta poistin lavan ja kunnostin pellit sekä tein uuden verhoilun. Verhoilua ei oikeastaan ennen ollutkaan sillä auto oli todellinen ” karvalakkimalli”.

Häkäpöntön sota-aikaisia rakennusohjeita sain eräältä vanhalta autoilijalta ja yhdet aivan uudet ruotsalaiset kuvat kaveriltani Erkiltä, mutta laitteet rakensin kuitenkin nykyaikaisten ohjeiden mukaan, jotka järjestyivät Vesa Mikkoselta Ekoautoilijoista.

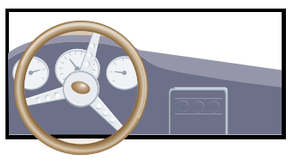
En ollut koskaan hitsannut tigillä haponkestävää tai mitään muutakaan, joten otin muutamia tunteja opetusta ja aloin rakentaa.

Kun olin aikani tulipesän kimpussa ollut, päätin kokeilla vesikylvyssä, ovatko saumat varmasti kaasutiiviit. No, vettä ei tullut kuin viidestä kohtaa.

Tämän jälkeen palkkasin ammattimiehen hitsaamaan ja se oli projektin onnistumisen kannalta viisas teko.

Auto kulkee hyvin. Nopeusrajoitus on 80 kilometriä tunnissa, mutta tiedän, että lujempaakin pääsee.

Pilkkeitä kuluu noin 1,3 litraa kilometrillä, auton saa käyntiin noin viidessä minuutissa jos sillä on ajettu lähipäivinä, mutta pidemmän tauon jälkeen voi mennä varttikin.



Itse sytytys on sähköllä ja riittävä veto tehdään tehokkaalla puhaltimella.

Säiliöön mahtuu pilkettä noin sadan kilometrin ajoon ja lavalle lisää.

Kavereita on tullut paljon lisää ja puukaasuajan kokeneilta autoilijoilta mielenkiintoisia tarinoita. Monet nuoremmat eivät edes tiedä että puuta voi kaasuttaa. Onpa niitäkin, jotka menevät kauemmas kun lämmitän laitetta ettei se vaan räjähdä.

EINO RAMBERG
RAUMA

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

JARMO PALOKALLIO

Ennakkoluulottomasti muotoiltu DS5 kerää katseita.

Citroën DS5 hakee mallia lentokoneesta

Citroënin DS5:n suunnittelijat ovat saaneet tavallista vapaammat kädet ideoittensa toteuttamiseen. Auton ohjaamoon malli on haettu lentokoneista.

Plussan puolelle auto nousee persoonallisella ja näyttävällä muotoilulla. Se on tietoisesti suunniteltu siten, ettei se jätä ketään kylmäksi. Se osoittaa tehtaalta melkoista rohkeutta, kun suuri osa autonvalmistajista keskittyy miellyttämään kaikkia.

Myös laatuun on panostettu, mikä näkyy ja tuntuu kaikkialla. Auton ihmettelijät kiittelivät kromilistojen paluuta.

Autoa voi luonnehtia kohtuullisen kookkaaksi sulavalinjaiseksi farmariksi. Virtaviivaiset muodot vievät mielikuvia myös urheilullisen coupén suuntaan, mitä korostavat näyttävät vanteet ja matalaprofiiliset renkaat.

Maaseudun Tulevaisuuden koeajama DS5 oli varustettu 235 milliä leveillä renkailla, jotka toimivat hienosti hyväpintaisilla mutkaisilla kyläteillä. Valtateillä uraherkät renkaat muuttivat auton levottomaksi.

Polttoainetta koeajolenkillä paloi noin 8 litraa sadalla kilometrillä.

Muotoilijoille annetusta vallasta kertoo se, ettei takaluukusta löydy aukaisunuppia. Kahvasta puhumattakaan. Sen saa auki vain avaimen kaukoohjaimella tai kojelaudasta.

Ohjaamo on lentokonemainen. Nappuloita on sijoitettu sekä kattoon, että penkkien väliin rakennettuun keskuskonsoliin. Osa nappuloista on selvästi mukana pelkästään symmetriaa luomassa.

Katosta löytyy lasikaton säätimien lisäksi pari harvemmin nähtyä nappulaa. Toinen niistä soittaa hätäkeskukseen ja toinen Autoliiton hinauspalveluun.

Lasikaton ja virtaviivaisuuden kääntöpuolena on takapenkin lievä ahtaus. Toisaalta kuskin tilat ja istuimet ovat hulppeat.

Koska matala katto rajoittaa näkyvyyttä taakse, peruutuskamera tulee tarpeeseen.

JARMO PALOKALLIO

Sisällä muotoilu yhdistyy laatuun.

AVAINLUVUT

THP 156 So Chic Aut.

Moottori 1,598 l
Teho 115 kW
Vääntö 240 Nm
Tavaratila 468 l
CO2-päästö 169 g/km
EU-kultuus 7,3 l/km
Hinta 37 865 e

MAIKKI KULMALA

Transit Custom on edellisiä Transit-sukupolvia virtaviivaisempi.

Transit ja Tourneo aloittivat Fordin hyötyajoneuvouudistuksen

POING, SAKSA (MT)
Uudet tonniluokan Ford Transit Custom -pakettiautojen ja Tourneo Custom -minibussien mallisarjat antavat ensisilmäyksen Fordin hyötyajoneuvomallien täysuudistukseen. Uudistus toteutetaan valmistajan mukaan ensi vuoden loppuun mennessä.

Suomen markkinoilla uusien mallien ennakkomyynti on jo alkanut. Varsinainen ensiesittely Suomessa on ensi vuoden alkupuolella.

Virtaviivainen Transit Custom

Ulkoasultaan uusi Transit-sukupolvi on virtaviivaistunut edeltäjiinsä verrattuna.

Suomeen Transit Custom -pakettiautoista tulevat sekä lyhyen että pitkän akselivälin mallit. Autojen kokonaismassat ovat 3 100 kiloa ja niistä on valittavissa kaksi eri varustetasoa. Tällä hetkellä uudesta mallistosta on saatavilla yksi kattokorkeus.

Moottorivaihtoehtoja on saatavilla kolme, 74-, 92- ja 114-kilowattiset. Kaikkiin liittyy kuusivaihteinen manuaalivaihteisto.

Lyhyt koeajo saksalaisilla asvaltti- ja betoniteillä antoi mielikuvan vakaasta, mutta näppärästi ohjattavasta ja kokoisekseen ketterästi kääntyvästä pakettiautosta.

92-kilowattisen testiauton 425 kilon kuorma ei koetaipaleen ainoassa, kovin pienessä mäessä, vaatinut autolta minkäänlaista ylimääräistä ponnistelua.

Ohjaamossa melutasokin oli varsin hillitty mallissa, jossa umpinainen väliseinä erotti ohjaamon tavaratilasta.

Ainoat miinukset tulivat istuimista. Vaikka kuljettajan penkkiä pystyy säätämään neljällä tavalla ja lisäksi ohjauspyörän asentoa muuttamaan, istuinkokemus ei lopulta ollut kovin mukava. Apukuljettajan puolella kaksi-istuimisen penkin istumisomainaisuudet ovat suorastaan karut ja jopa terve selkä väsyi.

Plussana mallissa ovat tavaratilan sivuliukuovet, jotka avautuvat ja sulkeutuvat vaivattoman helposti ja kevyesti. Takana vakiona ovat pariovet, vaihtoehtona takaluukku.

Transit Customista on saatavana myös 8- tai 9-paikkainen Kombi-minibussi.

MAIKKI KULMALA

AVAINLUVUT

Ford Transit Custom Duratorq TDCi 2.2

Moottori 2,198 l
Teho 74 / 92 / 114 kW
Vääntö 310/ 350 / 385 Nm
Omamassa 1 880 kg
Yhdistetty kulutus 6,7 l/100 km
Päästöt keskimäärin 174 g/km
Hinta alkaen 32 311,71 euroa