LIIKENNE

Mitä vanhemmalla autolla ajetaan, sitä todennäköisimmin valitaan mahdollisimman edullinen katsastushinta. **TOIMITUSJOHTAJA MIKKO KOVALAINEN, KATSASTUS KOVALAINEN**

JAAKKO KILPIÄINEN

Katsastusmies Toni Lötjönen on töissä joensuulaisella Katsastus Kovalaisella. Asema on tällä hetkellä Suomen neljänneksi edullisin katsastushinnat.fi-sivuston mukaan.

Hinta ei ratkaise katsastuspaikan valintaa

”Vielä viisi vuotta sitten hintaerot katsastusasemien välillä olivat suuremmat kuin nyt. Pelkästään hinta ei enää ratkaise paikan valintaa”, sanoo toimitusjohtaja Mikko Kovalainen.

JOENSUU (MT)
Yksityisten katsastustoimipaikkojen liiton YKL:n selvityksen mukaan katsastustoimipaikan valintaan vaikuttavat enemmän paikan sijainti sekä palvelu kuin hinta.

”Jos määräaikaiskatsastus päästömittauksineen maksaa keskimäärin 50–60 euroa, ei 10 euron hintaero vaikuta enää paikan valintaan”, sanoo neljä yksityistä katsastustoimipaikkaa omistavan perheyrityksen toimitusjohtaja **Mikko Kovalainen**.

”Mitä vanhemmalla autolla ajetaan, sitä todennäköisimmin valitaan mahdollisimman edullinen katsastushinta”, hän jatkaa.

Neljä asemaa

Kovalaisen perheyrityksellä on kaksi katsastusasemaa Joensuussa, yksi Kuopiossa ja yksi Jyväskylässä. Toiminta alkoi Katsastus Kovalainen -nimisellä katsastusasemalla 1990-luvulla, kun toimiala vapautui yksityisille.

Q-Katsastus-nimellä avattiin ensimmäinen asema Joensuuhun vuonna 2007, Kuopioon 2009 ja Jyväskylään vuonna 2010.

Yrityksen markkinoilletulo on lisännyt hintakilpailua paikkakunnilla tuntuvasti. Tällä hetkellä esimerkiksi 20 Suomen halvimman katsastustoimipaikan joukossa on kuusi joensuulaista katsastajaa.

Kilpailu helpottuu

Pelkästään kilpailun puute ei selitä pienten paikkakuntien korkeita katsastushintoja.

Katsastuksen hinnoilla voidaan pelata sitä enemmän mitä suuremmat ovat asemakohtaiset katsastusmäärät, sanoo Kovalainen.

”Kiinteät kulut ovat paljon korkeammat, kun autoja katsastetaan 200–300 kappaletta kuukaudessa kuin 2 500–3 000 auton kuukausimäärillä.”

Laajentuminen Kuopioon ja Jyväskylään on ollut luontevaa. Lähin potentiaalinen kohde uudelle asemalle voisi olla Lappeenranta, jossa olisi riittävä asukaspohja ympäristökuntineen.

Mutta mitä kauemmaksi toimipisteet erkanevat, sitä vaikeammaksi muuttuu hallinta, pohtii Kovalainen.

”On myös mietittävä, onko laajentuminen liikevaihdolla tai -voitolla mitattuna järkevää.”

Parempaa palvelua

”Olemme tuoneet katsastamiseen tuotannollista ajattelutapaa ja tuotannonohjausta”, sanoo Kovalainen.

Esimerkiksi tyypillisesti puolille päiville osuvan ruuhkahuipun ajaksi yrityksen työntekijöiden taukoja jaksotetaan niin, että asiakkaat saadaan palveltua mahdollisimman tehokkaasti.

Kovalaisen perheyrityksen kaikissa toimipisteissä työskentelee yhteensä noin 25 henkeä.

Uusien katsastusmiesten palkkaaminen on haastavaa. Monet eri toimialojen työnantajat taistelevat saman koulutuksen saaneista ammattilaisista.

Jos etsimme autoinsinööriä katsastamaan autoja, hakijoita on viisi. Jos avoinna on toimistosihteerin paikka, hakemuksia tulee 100, Kovalainen vertaa.

Lakimuutos epäilyttää

Hallitus on ehdottanut autojen katsastustoimintaan lakimuutosta, joka vapauttaisi toimintaa entisestään. Lakimuutoksen jälkeen myös autokorjaamot voisivat hakea lupaa katsastamiseen.

Kovalainen suhtautuu lakimuutokseen epäillen. Hänestä olisi selkeämpää, että tarkastustoiminta säilyisi erillisenä ja riippumattomana toimintana.

”Katsastushintojen laskemiseksi ei tätä kannattaisi tehdä. Alalla ollaan nyt jarrut päällä, kun ei tiedetä millaisia muutoksia on tulossa.”

SARI PENTTINEN

Palvelu on parantunut

JOENSUU (MT)
Joensuulainen **Jukka Ruippo** käytti vuosimallin 1989 Solifer-matkailuautonsa määräaikaiskatsastuksessa Katsastus Kovalaisella viime viikon torstaina. ”Täällä minä olen tottunut käymään ja katsastamaan sekä matkailuauton että henkilöauton.”

Hintaa katsastukselle kertyi 50 euroa. ”Se on aivan passeli hinta. En minä valitse katsastuspaikkaa hinnan perusteella.”

Ruippo kertoo, että on edelliskesänä ajanut matkailuautolla 500 kilometriä. ”Ei autosta mitään isompaa vikaa pitäisi löytyä.”

Eikä löydykään, katsastusmies **Toni Lötjönen** antaa korjauskehotuksen vain äänitorven takia, joka on mykkänä.

”Katsastamisen luonne on muuttunut melkoisesti sen jälkeen, kun toiminta vapautui ja yksityiset asemat tulivat markkinoille. Palvelu on parantunut paljon ja asemalla tarjoillaan esimerkiksi kahvia”, pohtii Ruippo.

SARI PENTTINEN

MINUN AUTONI

TIMO SAARINEN

Timo Saarisen mielestä Toyota Celica oli aikanaan kaunis auto.

Räkäpäitä Celicaan

Minulla ei ollut erityistä autokuumetta, mutta jotenkin alkoi kiinnostaa Orimattilassa myynnissä ollut vuoden 1972 Toyota Celica LT.

Naapurin pojat olivat käyneet ostamassa samasta autoliikkeestä käytetyn Saab 96 -henkilöauton ja kuulemma tinkineet minulle Toyotan valmiiksi.

Niinhän siinä kävi, että minusta tuli Celican omistaja. Vaikka autossa oli aika paljon vikoja, arvelin selviäväni niistä kotitilan verstaassa.

Autoa ostaessani ihmettelin edellisen omistajan osoitetta, joka oli Monninkylä. Mietin, missähän sellainen paikka on. Monninkylä tuli myöhemmin tutuksi, kun jouduin hakemaan sieltä leikkuupuimuriini varaosia kiireimpään puintiaikaan.

Kesä 1979 oli melkoisen sateinen, joten heinätöiden jatkumista odotellessa kunnostin Celicaa. Sainkin sen mielestäni hyvään kuntoon sopivasti Juvan maatalousnäyttelyyn mennessä.

Isäni ja sisareni kanssa lähdimme vesisateista huolimatta kohti Juvaa. Hieman jännittikin, koska autolla ei ollut vielä yhtään pidempää matkaa ajettu minun omistuksessani.

Jännitystä lisäsi vielä, että samaan aikaan matkaan lähtenyt kaverini joutui Mikkelin ja Juvan välillä vesiliirrossa kolariin.

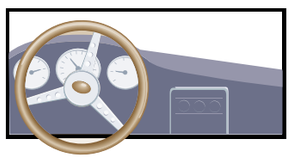
Oma matkamme meni hyvin, kunnes Juvalla vaihdoin vaihteen pienemmälle ja nostin kytkintä. Auton alta alkoi kuulua hirveä jytinä. Painoin kytkimen kiireesti pohjaan ja vaihteen vapaalle. Ääni lakkasi.

Kun laitoin uudelleen pienemmän vaihteen päälle, tuloksena oli vielä hirveämpi jytinä.

Olin todella kauhuissani, samoin isäni ja sisareni.

Tilanne selvisi, kun huomasimme tien vieressä armeijan osaston, jossa ammuttiin konekiväärillä räkäpäitä. Pari sarjaa osui juuri sopivasti kohdallemme, kun vaihdoin vaihdetta.

Syksyllä menimme Celicalla kaverien kanssa erääseen korpiravintolaan. Saimme auton parkkiin sivummalle, missä oli suuria kuralammikoita. Lähtiessäni kiertämään yhtä lammikkoa, mulskahdin Päijänteen rantamilla olevaan suureen valtaojaan.



Auton vikahan tuo ei tietenkään ollut, mutta mieleeni on jäänyt tuo ikimuistoinen ilta.

Mikään ihanneauto Celica ei minulle ollut, epämukavat hiostavat istuimet olivat keinonahkaa, takapenkille oli aika hankala mennä ja ahdastakin siellä oli.

Alkutalvi huurteisine ikkunoineen kruunasi kaiken. Luopuminen autosta oli varsin helppoa, varsinkin kun innokas ostajakin oli tiedossa.

Jälkeenpäin on hieman harmittanut. Aika kaunis auto tuo Toyota Celica kuitenkin oli, olisi sillä ehkä pidempääkin voinut ajella.

TIMO SAARINEN
Hartola

UPM rakentaa puisen auton

UPM ja Metropolia Ammattikorkeakoulu rakentavat konseptiauton, jonka materiaaleista merkittävä osa on puupohjaisia. Tavoitteena on testata, miten uusiutuvat biomateriaalit sopivat autoteollisuuden käyttöön.

Auton suunnittelusta ja rakentamisesta vastaavat auto- ja kuljetustekniikan opiskelijat. Projektiin osallistuu myös useita muita organisaatioita, muun muassa Tekes.

”Työskentely usean vuoden päässä olevien tavoitteiden saavuttamiseksi on mahdollista vain tällaisissa projekteissa”, toteaa teknologiapäällikkö **Pekka Hautala** Metropoliasta.

Biofore-konseptiauton suunnittelun lähtökohtina ovat kestävä kehitys ja kierrätettävyys.

”UPM luo lisäarvoa uusiutuvista ja kierrätettävistä materiaaleista. Innovaatioidemme ansiosta useat teollisuudenalat voivat korvata fossiilisia komponentteja biomateriaalipohjaisilla vaihtoehdoilla ilman, että laatu, lujuus tai turvallisuus vaarantuvat”, kertoo johtaja **Juuso Konttinen** UPM:ltä.

Konseptiautossa monet tyypillisesti muovista valmistettavat osat toteutetaan lämpömuotoiltavasta UPM Grada -puumateriaalista tai sellukuitupohjaisesta UPM ForMi-biokomposiitista.

Auton sisustuksessa ja varaosien merkkauksessa käytetään UPM Raflatacin tarramateriaaleja. Valmistuessaan keväällä 2014 konseptiautosta tulee tieliikenteeseen laillistettu ajoneuvo.

Asiaan kuuluu, että auto kulkee puupohjaisella dieselillä eli UPM BioVernolla.

MT

Riski-kuljetuksissa laiminlyöntejä

Tullin ja muiden viranomaisten tarkastamissa ulkomaan liikenteen rekoissa on yhä liikenneturvallisuutta vaarantavia puutteita. Erityisen riskialttiita ovat vaarallisten aineiden kuljetukset.

Raskaan liikenteen valvonnalla pyritään paljastamaan uhat maantieliikenteessä. Vaarallisten aineiden kuljetus -yhteistyöryhmä tekee kuukausittain Helsingin ja Hangon satamissa.

Vuosaaren satamassa tehdyn tarkastuksen mukaan vain osassa kuljetuksista lasti oli sidottu ja lastattu asianmukaisesti, muut kuljetukset jouduttiin keskeyttämään puutteellisen sidonnan vuoksi. Osassa kunnollinen sidonta oli tehty silmänlumeeksi vain etuosan lastille.

Edellisen kerran tarkastetuista 16 kohteesta 14 oli sidottu huonosti. Tarkastusluvuista voi päätellä, että maanteillämme liikkuu yhä huolestuttavan paljon hengenvaarallisia rekkoja.

MT

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Puoli miljoonaa haamuautoa

Suomessa on yli puoli miljoonaa haamuautoa. Ne on poistettu liikenteestä muttei ajoneuvorekisteristä. Suomen Autokierrätyksen mukaan haamuautot on romutettu, hylätty sorakuopan reunalle tai viety Afrikkaan.

Yhtiö muistuttaa, että auton saa pois rekisteristä toimittamalla sen kierrätyspisteeseen.

Kierrätys on maksutonta. Kun auton vie viralliseen vastaanottopisteeseen, ajoneuvovero ja liikennevakuutus päättyvät automaattisesti. Autojen osista voidaan kierrättää yli 95 prosenttia.

Nissan korjaa yli 800 000 autoa

Japanilainen autonvalmistaja Nissan kutsuu maailmanlaajuisesti noin 841 000 autoa huoltoon ohjauspyörissä havaittujen ongelmien vuoksi. Korjauskutsu koskee tiettyjä vuosina 2002–2006 valmistettuja Nissan Micra ja Nissan Cube -malleja.

Nissanin mukaan autojen ohjauspyörissä käytettyä pulttia ei mahdollisesti ole kiristetty kunnolla, mikä saattaa aiheuttaa ongelmia ratin toiminnassa. Vika ei tiettävästi ole aiheuttanut onnettomuuksia.

Turvaistuimet pääosin hyviä

Kolmestakymmenestä lasten turvaistuimesta vain yksi sai heikon arvosanan eurooppalaisten autoliittojen ja kuluttajajärjestöjen testissä. Kaksi istuinta saavutti erinomaisen ja 15 hyvän kokonaisarvosanan, kertoo Autoliitto. Liitto pitää tulosta lupaavana.

Testissä painottuivat turvallisuus kolaritilanteessa ja käytön helppous.

Neste Oil työllistää nuoria kesällä

Neste Oilin palveluasemat yhteistyökumppaneineen kautta maan tarjoavat tänä kesänä työpaikan noin 200 nuorelle. Töihin on palkattu asemilla jo aiemmin työskennelleiden lisäksi tänä kesänä erityisesti ensimmäistä työpaikkaansa hakevia alle 18-vuotiaita nuoria.

JARMO PALOKALLIO

Sulava Mokka on kätevän kokoinen katumaasturi.

Sisätilat ovat laadukkaan oloisia.

TEKNISET TIEDOT

Enjoy 1,7 CDTI

Moottori 1,686 l
Teho 96 kW
Vääntö 300 Nm
Tavaratila 356 l
EU-kulutus 4,5 l/100 km
Päästöt 120 g/km
Hinta 26 337 e

Opelin Mokka osui hyvään saumaan

Opelin Mokka on löytänyt nopeasti paikkansa suositussa pienten katumaasturien luokassa. Se myy niin hyvin, että uusien autojen toimitusajat ovat venyneet.

Kireästä taloustilanteesta huolimatta muidenkin katumaastureiden kauppa on käynyt kohtuullisen hyvin. Mokka haukkaa palan kakusta näppärän kokoisella mallistolla, josta löytyy sekä etu- että takavetoiset versiot.

Mokkan valttina on hintaan nähden kattavaksi koottu varustelu. Perusversiostakin löytyy muun muassa ilmastointi, mäkihidastin, vakionopeudensäädin ja lämmitettävä ratti, jota Suomen talvessa osaa arvostaa.

Uusien Opelien sulava muotoilu miellyttää silmää, eikä Mokka tee siitä poikkeusta. Sen tunnistaa Opeliksi jo kaukaa, vaikka aivan vastaavaa autoa ei Opelilta ole ennen nähty.

Korkealta näkee

Matkustamo on mukavan korkealla, joten näkyvyys eteen on hyvä. Coupemaisuus asettaa omat rajoituksensa takanäkyvyydelle, mutta se ei muodostu ongelmaksi etenkään, jos auto on varustettu parkkikameralla ja tutkilla.

Tilaa on sekä edessä että takana riittävästi. Penkin pituus on säädettävissä, mikä on nykyaikaa.

Auton ajettavuus on hyvä. Uusi pohjalevy ja jousitus on sopivan jämäkkä. Neliveto auttaa vaikeissa paikoissa.

Tavaratila vetää 356 litraa, mikä riittää tavanomaiseen käyttöön. Lisää tilaa syntyy penkkejä kaatamalla.

Mokkan 1,7 litran dieselkone on kiva ajettava. Suoraan pakasta repäisty Mokka kulutti 1 500 kilometrin koeajolenkillä ja kovalla 80 kilometrin keskituntinopeudella 5,5 litraa dieseliä 100 kilometrillä. Se on litran ilmoitettua enemmän mutta silti ihan kohtuullinen lukema.

Dieselin murinat pysyvät kohtuullisen hyvin konetilan puolella. Sen sijaan rengasääntä jyrisee sisään karkeilla pinnoilla valtatienopeuksilla. Sama ongelma koskee tosin lähes kaikkia tämän hintaluokan ja osin myös kalliimpia autoja.

Mokkan alkaen hinta 1,6 litran bensakoneella on puristettu 22 500 euroon.

JARMO PALOKALLIO

JÄTTIJAKELU

31.5. on Maaseudun Tulevaisuuden painos

150 000 kpl.

Varaa ilmoituksesi viimeistään 29.5.

Soita 020 413 2321 ja varaa ilmoitustilasi!

Aineistot osoitteeseen:
ilmoitus@maaseuduntulevaisuus.fi

Maaseudun Tulevaisuus on Suomen 2. luetuin päivälehti. Lukijamäärä 321 000 (KMT 2011). Levikki 83 259 (LT 2011). Ilmestymispäivät ovat maanantai, keskiviikko ja perjantai.

Soita 020 413 2321 ja kysy lisää!

MAASEUDUN TULEVAISUUS