LIIKENNE

Esimerkiksi Yhdysvalloissa ei ole rengastestauksen perinnettä. Siellä renkaita ostetaan lähinnä hinnan perusteella. **LIIKETOIMEN JOHTAJA PETRI NIEMI, NOKIAN RENKAAT**

ALASIN MEDIA

Nokian Renkaat testaa Ivalon testiradoilla yli 20 000 talvirengasta vuodessa. Käytössä on reilut 20 erilaista testirataa.

Kotimainen rengasvalmistaja luottaa tuotekehitykseen

Alan johtaja saa parhaan hinnan. Nokian Renkaat ei yritä kilpailla halparenkaiden kanssa.

INARI (MT)
Lumi pöllyää Pasasjärven jäällä. Kymmenet toimittajat Suomesta, Ruotsista ja Norjasta kokeilevat, miten Nokian rengas pitää lumessa ja jäällä.

Välillä päästään maistelemaan kyytiä maailman nopeimmassa jäällä kulkevassa autossa, Audi RS6:ssa. **Janne Laitinen** teki sillä vuosi sitten maailmanennätyksen, 335,7 kilometriä tunnissa.

Nyt ei mennä aivan yhtä lujaa. Neljän kilometrin radan puolivälissä gps-laitteesta tietonsa saava nopeusmittari näyttää hetken 283 kilometriä tunnissa. Sen jälkeen onkin aika pudottaa vauhtia ja jarruttaa.

Alla oli Nokian Hakkapeliitta 8 renkaat. Taas yksi todiste tuotteiden puolesta.

Laatua eikä hintaa

Nokian Renkaat tuo toimittajaryhmiä testaamaan ja kokeilemaan renkaita kymmeniä kertoja vuodessa. Syy on selvä:

”Me haluamme puhua renkaiden laadusta ja turvallisuudesta. Esimerkiksi Yhdysvalloissa ei ole rengastestauksen perinnettä. Siellä renkaita ostetaan lähinnä hinnan perusteella”, liiketoimen johtaja **Petri Niemi** sanoo.

Pelkässä hintakilpailussa suomalainen valmistaja ei menestyisi. On kehitettävä aina parempia, turvallisempia, toimivampia, kestävämpiä renkaita. Kun pysyy kehityksen kärjessä, voi saada tuotteistaan paremman hinnan.

Sen vuoksi testataan, tutkitaan ja testataan. Mutta ilman toimittajia ja autolehtien tekemiä puolueettomia vertailuja työ menisi ainakin osittain hukkaan. Tuotekehityksen saavutukset pitää saada kuluttajien tietoon.

Testausta ja uusintoja

Nokian Renkaiden tuotekehitys kuten pääkonttorikin on sijoitettu Nokialle. Siellä on myös yhtiön Suomen tehdas. Toinen tehdas on Venäjällä.

Nokialle on rakennettu suuri testikeskus, mutta renkaiden testaus talvioloissa tapahtuu Ivalossa. Yli 700 hehtaarin alueella on erilaisia testiratoja yli 100 kilometriä.

Samanlaista työtä tekevät toki kilpailijatkin. Michelinin testirata on aivan lähellä.

”Tosin paljon pienempi”, Niemi muistuttaa.

Tavallinen testiajajan urakka on ajaa neljää rengaspakettia peräjälkeen. Ajetaan jäällä, lumella tai niiden yhdistelmillä, tasaista, mäkistä, mutkaista ja suoraa. Kaikki talviset olosuhteet yritetään saada esiin.

Mukana on omia myynnissä olevia ja uutuusrenkaita, kokeilutyyppejä sekä kilpailijoiden renkaita. Testikierrosten välillä kuljettaja kirjaa havaintonsa.

Neljännen kierroksen jälkeen pidetään tauko. Sen jälkeen jatketaan uusin mielin.

JOUKO RÖNKKÖ

Nokian Renkaat tuo usein toimittajia testaamaan tuotteitaan.

Tunnetuin talvella

Pitkälle on tultu sen jälkeen, kun Nokian Renkaat valmisti ensimmäisen talviolosuhteisiin tarkoitetun renkaan vuonna 1934. Nykyisin Nokian Hakkapeliitta on ehkä maailman tunnetuin talvirengas.

Tämän talven uutuus on muun muassa renkaiden sivujen iskun ja viillon kestävyyteen kehitetty Aramid Sidewall -tekniikka.

”Sivut ovat renkaan heikko kohta”, teknisen asiakaspalvelun päällikkö **Matti Morri** sanoo.

Jos pinta kuluu, se voidaan uusia, mutta sivulta murtunut rengas on hylättävä.

Rypsiöljy vahvistaa

Terveystohtorit kertovat, että rypsiöljy vahvistaa ihmisen terveyttä. Nokian renkailla uskotaan rypsin vahvistavan myös renkaiden repimislujuutta ja jääpitoa.

Rypsiöljyä käytetään uudessa materiaaliseoksessa, jossa on myös paljon luonnonkumia.

JOUKO RÖNKKÖ

MINUN AUTONI

Matias Jutilan perhe odottaa Marinan kyytiin pääsyä. Auto on kirjoittajan ladossa museokunnostusta odottamassa.

Morris Marina, monessa mukana

Elettiin vuotta 1973, kun eteen tuli välttämätön auton vaihto. Liikkeestä minulle tarjottiin esittelykäytössä ollutta Morris Marinaa 1,8 litran moottorilla edulliseen hintaan. Minusta tuli sen ensimmäinen omistaja täysillä takuilla.

Työkaverit siitä vähän pelottelivat. Heidän mielestään se ei toimisi hyvin Suomen olosuhteissa. Ainakin Marinan pellit olivat heidän mielestään kovin ohuet.

Marina osoittautui luotettavaksi menopeliksi. Se käynnistyi hyvin niin kesällä kuin talvella. Ajo-ominaisuudet olivat riittävät ja iso moottori mahdollisti ohitukset.

Tehoa riitti ja kiihtyvyys oli suurempi kuin kuskilla, ainakin, jos itse olin ratissa. Auton tehoja testasimme Ruotsissa perhematkalla, missä nuorempi veljeni suoritti sillä välillä ohituksia, vaikka edellä ajavatkaan eivät kovin hiljaa kulkeneet.

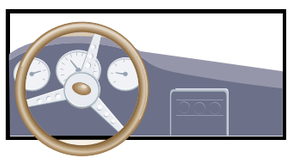
Katsastukset Marina läpäisi ensimmäiset kymmenen vuotta varsin helposti.

Ison moottorin takia se ei tietenkään ollut bensapihi, mutta ei silti kovin suuriruokainenkaan.

Edessä siinä oli vähän erikoinen iskunvaimennussysteemi, joka oli mekaanisesti säädettävä. Sitä joutui säätämään, kun auto ehti 15 vuoden ikään.

Varsinkin kesällä ajoimme autolla paljon, kun vietimme aikaa vaimoni kotiseudulla Kuusamossa. Siellä etäisyydet olivat pitkiä, kun lähdettiin jossain käymään.

Vuonna 1992 aloin katsella uusia autoja vähän sillä silmällä. Marinalla oli 20. vuosi menossa. Kyllä siltä vielä päivittäinen 30 kilometrin työmatka sujui, mutta pitemmillä matkoilla tuli epävarma olo. Autolla oli jo ikää ja sen tuomia vaivoja.



Hankimme Toyota Corollan, mutta ei siinä yhteydessä Marinasta luovuttu, eikä sitä ole vieläkään raaskittu kierrätykseen laittaa.

Se odottelee varastoladossa mahdollista museoautoksi ehostamista. Sellaista projektia olen sille suunnitellut yhdessä poikani kanssa, joka sillä hankki ensimmäiset ajokokemuksensa. Olihan se kahdenkymmenen vuoden ajan miltei perheenjäsen!

MATIAS JUTILA
Evijärvi

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.

Moottoripyörien tehot vähenevät

Moottoripyöräkauppiaat odottavat tästä vuodesta viimevuotista parempaa. Entistä useampi moottoripyörän valmistaja on tuonut tarjolle myös keskitehoisen vaihtoehdon.

”Järkevien pyörien yleistyminen on yksi moottoripyöräalan trendeistä. Enää ostajat eivät kysy pelkästään pyörän tehoa ja huippunopeutta”, kertoi näyttelytoimikunnan puheenjohtaja **Patrick Manner** Helsingissä viikonlopulla järjestetyillä MP14-messuilla.

Mannerin mukaan entistä useampi ostaja päätyy helppoon ja taloudelliseen vaihtoehtoon. Myös moottoripyörien valmistajat ovat sen huomanneet. Tarjolla on 500–800-kuutioisella moottorilla varustettuja pyöriä.

Viime vuosina moottoripyörien ja mopojen myynti on laskenut. Suomi on silti vahva moottoripyörämaa. Autotalleissa kevättä odottaa noin miljoona moottoripyörää ja mopoa.

MP14-messuilla oli näytillä myös harrastepyöriä.

”Euroopassa moottoripyörien myynti on jo lähtenyt kasvuun. Suomi tulee yleensä vähän perässä, joten moottoripyöräkauppiaat odottavat tätä kautta toiveikkaalla mielellä”, kertoi Manner.

JARMO PALOKALLIO

Uuden Qashqain myynti alkaa pienellä bensakoneella

ESPANJA (MT)
Nissan otti melkoisen riskin korvaamalla vanhat farkkunsa Qashqailla vuonna 2007. Qashqai yhdisteli farmariauton ja katumaasturin ominaisuuksia tavalla, jota ei ollut ennen nähty.

Nuorekkaasti muotoiltu Qashqai nousi menestykseksi, vaikka sen kauppa lähti käyntiin verkkaisesti. Auton myynti nousi huippuunsa vasta muutaman vuoden kuluttua sen esittelystä. Siltäkin osin se poikkesi valtavirrasta.

Nyt niitä on myyty maailmalla kaksi miljoonaa ja Suomessakin se on nähty myyntitilaston kärjessä. Riski siis kannatti ottaa.

Kilpailu koventunut

Englannissa suunniteltu ja valmistettu Qashqai on Nissanin myydyin automalli Euroopassa. Ensimmäisen sukupolven Qashqai pääsi aloittamaan puhtaalta pöydältä. Vastaavia autoja ei ollut muilla tarjolla.

Qashqain toinen sukupolvi ei vastaavaa etumatkaa saa. Lähes kaikilta autonvalmistajilta löytyy sen kanssa samalla hiekkalaatikolla kilpaileva malli.

Nissan avaa pelin kolmella moottorivaihtoehdolla. Bensiinikoneeksi tarjolla on 1,2 litran turbokone. Se vaikuttaa aavistuksen alitehoiselta ja hengettömältä. Ohituksiin kannattaa lyödä suosiolla pari pykälää pienempi vaihde silmään.

Bensakoneiden valikoima laajenee kesällä 1,6 litran turbolla. Jos vanhoihin merkkeihin on uskomista, se nousee mallin myydyimmäksi konevaihtoehdoksi.

Dieseleitä on kaksi, 1,5- ja 1,6-litraiset. Niistä jälkimmäiseen on tarjolla Xtronic-automaatti. Ne ovat pientä bensakonetta mukavampia ajettavia.

Neliveto on aluksi saatavilla vain suurempaan dieseliin. Nelivedolle odotetaan noin 15 prosentin siivua myynnistä.

Auton vahvuutena ovat pienet kulutuslukemat. Niihin pääsyä avittaa 40 kiloa pudottanut laihdutuskuuri.

Ohjaus valittavissa

Qashqain bensaversion ohjaustuntuma on tahmea keskialueella, minkä huomaa etenkin pienillä nopeuksilla. Sitä korostivat koeajauton 19 tuuman vanteet. Dieselin ajettavuus pari tuumaa pienemmillä vanteilla rengastettuna oli selvästi parempi.

Uutta on, että kuski voi valita sähköisen tehostuksen voimakkuuden kahdesta vaihtoehdosta.

OMINAISUUDET

1,2 Tekna

Moottori 1,197 l
Teho 85 kW
Vääntö 190 Nm
Omamassa 1390 kg
Tavaratila 439 l
EU-kulutus 5,6 l/100 km
CO2-päästöt 129 g/km
Hinta 27 092 e

Ohjaustuntuman osalta mieltymykset vaihtelevat, joten Qashqain ohjauksen sopivuus omaan ajotapaan kannattaa testata itse.

Kattava varustelu

Qashqain varustelista on pitkä ja tekninen. Sillä auto nousee samaan sarjaan kilpailijoittensa kanssa. Nykyään kisaa käydään lähinnä sillä, kenen paketti on kattavin ostajien suosimissa hintaluokissa.

Varustelun perustaso on Visia, jonka täkynä on muun muassa vakionopeuden säädin. Houkuttelevin vaihtoehto on Business 360, joka sisältää käytännössä koko paletin led-valoista pysäköintiavustimeen ja automaattiseen hätäjarrutukseen.

JARMO PALOKALLIO

Nissanin menestys Euroopassa lepää suurelta osin uuden Qashqain varassa.

Ulkoa auton tunnistaa edelleen Qashqaiksi. Vekkejä on tullut lisää, mistä perheen autopäätöksiin vaikuttava nuoriso pitää.

Tilat ovat edessä riittävät. Etupenkin käsikäyttöinen kaltevuuden säädin on oudon rutiseva. Takana aikuisten istuma-asennossa on toivomisen varaa.

Perusversion lähtöhinta Visia-varusteilla on noin 22 700 euroa.

JARMO PALOKALLIO

Ajo-opetus valinkauhassa

Liikenne- ja viestintäministeriö kaipaa keskustelua kuljettajaopetuksen järjestämisestä. Kansalaiset voivat kertoa mielipiteensä asiasta Ota kantaa -kansalaisfoorumilla.

Kuljettajakoulutuksen lähtökohtana on liikenneturvallisuus, mutta koulutuksen toteutustavoissa on liikkumavaraa. Nykyisen mallin heikkoutena ovat muun muassa opetustarjonnan alueelliset erot ja korkeaksi kohoavat hinnat.

Suomen mallista eroavia tapoja on käytössä esimerkiksi Englannissa, Hollannissa ja Ruotsissa, joissa ei vaadita pakollista ajokorttikoulutusta. Ajokortin suorittajan osaaminen mitataan vaativalla kuljettajantutkinnolla.

Liikenneministeri **Merja Kyllönen** (vas.) asetti lokakuussa työryhmän selvittämään, miten ajokorttiopetusta ja raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyssäännöksiä tulisi muuttaa, jotta ne tukisivat parhaiten liikenneturvallisuutta ja toimisivat taloudellisesti tarkoituksenmukaisesti.

Keskusteluun voi osallistua netissä osoitteessa *www.otakantaa.fi*. Keskustelu on avoinna 14.2. asti.

JARMO PALOKALLIO