

LIIKENNE

Jos auton tuonti olisi lykkääntynyt loppukesään, olisi se taistelujen alettua jäänyt luultavasti naapurin iloksi. SEPPÖ TANSKANEN MINUN AUTONI -KIRJOITUKSESSAAN

Toyota aloitti Suomen valloituksen 50 vuotta sitten

Ensimmäinen Toyota rantautui Suomeen 50 vuotta sitten. Myyntitilaston kärkipaikasta Toyota alkoi taistella kymmenen vuotta myöhemmin.

Toyotan Euroopan valloitus alkoi Tanskasta vuonna 1963. Suomi seurasi nopeasti perässä: ensimmäinen Toyota Crown esiteltiin tummapukuiselle juhlaväelle seuraavana vuonna Kalastajatorpalla.

”Tuonnin aloittaminen Tanskasta ja Suomesta selittynee kyseisten maiden autooteollisuuden puutteella. Euroopan suuret auton valmistajamaat rajoittivat autojen tuontia pitkälle 90-luvulle”, kertoo heinäkuussa Toyotalta Lexuksen puolelle siirtynyt johtaja **Mika Elojärvi**.

Toyota vakiinnutti nopeasti asemansa Suomessa. Menestystarinan eväät olivat kasassa, kun Corollan tuonti alkoi vähän Crownin jälkeen. Ne vakuuttivat ostajat korkealla laadulla ja kestävyydellään.

Nykyään Corolla on maailman eniten valmistettu henkilöautomalli.

Myyntitilaston kärkipaikalle

Suomessa Toyota nousi henkilöautojen rekisteröintitilaston kärkeen vuonna 1973.

Se on pysynyt tilaston kärkikamppailuissa siitä lähtien ja on tällä hetkellä maamme autokannan ylivoimainen ykkösmerkki.

Hyvin sujuvan myynnin ansiosta Toyotalla on varaa pitää jälleenmyyntiverkostoa, joka keskittyy pelkästään Toyotaan. Se selvästikin takaa onnistuneen lopputuloksen.

Hyvä maine näkyy pitkänä asiakassuhteina. Toyotan omistajat ovat selvästi muita merkkiuskollisempia.

Yksi syy siihen on Toyotan maksamissa hyvityksissä vanhoista ajoneuvoista. Käytetyn Toyotan vaihtoarvo on korkea, mikä on auton omistajalle mieleen.

Harmaiden miesten auto

Toyota on mielletty harmaiden miesten harmaaksi automeriksi. He ostavat perusCorollan, joka ei herätä ylitsepäse-mätöntä kateutta naapureissa.

He myös huolehtivat autostaan ja huollattavat sen säännöllisesti. Lopputuloksena on tyytyväinen ja merkkiuskollinen asiakas.

Pinnan alta raaputtamalla löytyy toisenlaisia pyrkimyksiä. Vuonna 1966 lanseerattu sulavalinjainen 2000GT kelpasi jopa James Bondille. Nykyään se on yksi maailman arvokaimmista automalleista.

Kotoisampia nuorisosuosik-keja olivat Carinat ja Celicat, jolla **Markus Grönholm** voitti

CROWN AVASI TOYOTAN REITIN SUOMEEN



Toyotan tuonti Suomeen käynnistyi vuonna 1964 Crownilla, joka esiteltiin arvokkaasti Kalastajatorpalla Helsingissä.



Corolla siivitti Toyotan menestystä suomalaisessa autokaupassa. Näin esiteltiin Corollaa vuonna 1969.



Toyotan irttiottoihin kuuluu 2000GT, josta nykyään maksetaan huuto-kaupoissa yli miljoonaa dollaria.



Mika Elojärvi odottaa hybridiautojen edelleen yleistyvän. Tällä hetkellä noin joka kuudes Toyotan myymä henkilöauto on hybridi. Elojärven vieressä on uusi Aygo.

rallin Suomen mestaruuden vuonna 1991. Uusi Aygo taas ponnistaa japanilaisesta nuorisokulttuurista.

Vankka usko hybrideihin

Toyotan teknisestä osaamisesta ja visiointikyvyistä kertoo Prius, jonka myynti alkoi vuonna 1997. Se oli maailman ensimmäinen sarjatuotantoon noussut hybridi-auto eli auto, jossa oli sekä sähkö- että bensamoottori.

Nykyään Toyota myy hybridimalleja tavallisten autojen rinnalla. Niiden osuus Toyotan Suomen myynnistä on noin 16 prosenttia.

”Tavoite on kasvattaa hybridi-ien myyntiä. Niihin liittyy vielä paljon pelkoja. Niitä saate- taan esimerkiksi pitää vaikea- käyttöisinä”, kertoo Elojärvi.

”Tilanne muuttuu, jos saamme ostajaehdokkaan ko- keilemaan autoa. Vaikeinta on siis saada ostaja koeajolle. Sen

jälkeen etenkin naiset päätyvät helppokäyttöiseen hybridiin.”

Koska Toyota on rakentanut maineensa pääosin tavan- omaisilla perheautoilla, se otti vuonna 1988 käyttöön tytär- merkin Lexus, jolla se myy edustusautoja.

Lexus-sana tuo ostajille mie- leen luksuksen.

Lexuksesta on ollut hyötyä myös tavallisen Toyotan omis- tajille. Toyota on siirtänyt nope- asti Lexusen huippuvarusteet

» Toyota on mielletty harmaiden miesten harmaaksi automeriksi. Pinnan alta paljastuu toisenlaisiakin pyrkimyksiä. Vuonna 1966 lanseerattu sulavalinjainen 2000GT kelpasi jopa James Bondille.

Toyotan perheautojen puolelle. Siinä on ollut kilpailijoilla su- lattelemista.

Japanilainen yrityskulttuuri

Toyotan maahantuonnin aloitti Korpivaara Oy, jonka Amer osti vuonna 1984.

Kymmentä vuotta myöhem- min Toyota otti maahantuon- nin harteilleen.

Elojärven mukaan järjestely on osoittautunut toimivaksi.

Emo-Toyota panostaa menes- tykseen toisissaan myös Suo- messa.

Toyota on menestynyt myös muualla.

Se on noussut maailman suurimmaksi autojen valmis- tajaksi.

Menestys ei ole sattumaa, vaan Toyotan yrityskulttuurissa on jotain, mitä monilta muilta puuttuu: se, että asiat tehdään hyvin. Kaikilla tasoilla.

JARMO PALOKALLIO



Tekstin kirjoittaja, kuvassa kolmevuotiaana, seuraa tarkkana, kun pikkuveli Pekka Tanskanen, 1,5 vuotta, on päässyt isän tekemään autoon kuvausta varten.

Avoauto Rukajärveltä

Pekka Koposen ensimmäistä autoaan koskeva muistelus (MT 16.6.) innoitti jatkamaan samasta aihepiiristä 70 vuoden takaa, jolloin maassa elettiin jatkosodan neljättä vuotta.

Noilta ajoilta ei lelujen koh- dalta ainakaan kirjoittajalla ole paljon muisteltavaa. Siksi automuisto alkukesältä 1944 on jäänyt vahvana mieleen.

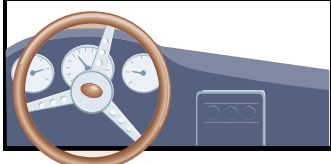
Isä oli päässyt lomalle rint- malta ja tuonut mukanaan valta- van paketin, jota tuvan lattialla aikuisten ympärillä päivitelles- sä availin. Luultavasti naamani oli näkemisen arvoinen, kun pa- ketista kuoriutui uusinta mallia oleva vaaleanvihreä, polkimilla liikuteltava ja ratista ohjattava avoauto.

Auto oli kuin konsanaan teh- dasvalmisteinen: sen runko oli puusta kaarevaksi koverrettu, etusäleikkö, valot ja puskurit hohtivat hopeanharmaiksi kro- mattuina ja viimeistely ulottui puupyörien punaiseen maaliin ja mustasta kumista leikattuihin ”renkasiin” asti.

Taitavaa käsityötä selitti isän sekä puu- että rautasepän töi- hin nuorena saama koulutus. Myöhemmin olen joskus poh- diskellut, montakohan viikkoa tai kuukautta aikaa tämän puh- detyön parissa kului, mistä tarvitut maalit ja materiaalit löytyivät ja miten noinkin kookas paketti saatiin Ruka- järveltä Juukaan.

TykK:n kuorma-auton kul- jettajana, joten huoltoajoi- la Lieksaan saattoi tämänkin auto päästä melkein perille.

MINUN AUTONI



Jos auton tuonti olisi lykkään- tynyt loppukesään, olisi se tais- telujen alettua jäänyt luultavasti naapurin iloksi.

Harva auto on kuitenkaan täydellinen ja tässä ongelmaksi osoittautui sen raskas polkemi- nen. Autoa jaksoi liikuttaa vain kovalla pohjalla eli tuvan lattial- la, sillä asfaltiteitä ei maalla ol- lut – eikä muuten ole vieläkään.

Kavereiden kanssa toisiamme ulkona aikamme työntelimme, mutta navetan ajosillalta otettu lisävauhti johti kolariin, jossa auton ”konepelti” eli käytännös- sä auto halkesi.

Isä pelitti halkeaman, mutta kolaroitu auto ei enää oikein innostanut.

Aloimme muutenkin kasvaa ulos autosta ja jostain ihme oi- valluksesta keksimme polttaa sen. Polttohautauksessa meni arvokas puhdetyö, joka aika- naan olisi saattanut kiinnostaa alan museoita.

Ensimmäinen auto johti kuitenkin osaltaan elinikäiseen kiinnostukseen autoihin, joiden kehittymistä olen sittemmin saanut seurata runsaan kah- denkymmenen oman ajopelin välityksellä.

SEPPÖ TANSKANEN
Helsinki

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

Koululaiset palaavat liikenteeseen

Peruskouluissa ja lukioissa kou- lutyö alkaa tällä ja ensi viikolla. Liikenteeseen koulujen alku tuo satojatuhansia lapsia ja nuoria.

Liikenneturva muistuttaa, et- tä alkuksilla on päävastuu kou- lumatkojen turvallisuudesta.

Aikuisten vastuulla on turva- ta lasten koulumatkat noudat- tamalla liikennesääntöjä.

Lisäksi vanhempien tulisi opastaa lasta liikkumaan tur- vallisesti.

Tärkeää on varmistua myös varttuneemman lapsen liiken- netaidoista ekaluokkalaisten lisäksi. Etenkin jos kulkumuo- toon tai -reittiin on tullut muu- toksia.

”Lapsen valmiudet itsenäi- seen liikenteeseen eivät mene yksiselitteisesti iän mukaan, yksilölliset erot ovat suuria. Vanhemmat ovat parhaita

arvioimaan lastensa kykyä tur- valliseen liikkumiseen”, sanoo Liikenneturvan koulutuspääl- likkö **Antero Lammi**.

Esimerkiksi auton etäisyy- den tai äänen suunnan hah- mottaminen lisääntyy vasta kokemuksen ja iän karttuessa.

”Kuten muitakin taitoja, myös liikenteessä liikkumista voi ja pitää harjoitella. Näin varmistetaan, että lapsi liikkuu ympäristössä, jonka hän hallit- see”, Lammi muistuttaa.

Liikenneturva kampanjoi koulujen alkaessa yhdessä autoalan järjestöjen ja Poliisin kanssa teemalla Sinä teet suo- jatian.

Kaksivuotisella kampanjalla edistetään turvallista liiken- nekäyttäytymistä suojateiden yhteydessä.

MT
www.liikenneturva.fi/suojatie

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Rekisteröinnit vähentyivät

Heinäkuussa rekisteröitiin 8016 uutta henkilöautoa, mikä on 5,2 prosenttia vähemmän kuin viime vuoden heinäkuussa. Vuoden alusta lukien henki- löautoja on rekisteröity 67159 kappaletta ja viime vuoteen verrattuna rekisteröintimäärä on 3,3 prosenttia plussalla.

Pakettiautoja ensirekisteröi- tiin heinäkuussa 716, mikä on 12,9 prosenttia vähemmän kuin viime vuonna vastaavana aikana. Tammi-heinäkuussa uusia pakettiautoja on rekisteröity 6118 kappaletta, 0,8 prosenttia vähemmän kuin vuosi sitten.

Kuorma-autoja rekisteröitiin heinäkuussa 170 kappaletta.

Marraskuusta alkaen kaikissa uusissa henkilöautoissa tulee olla EU-säädöksen mukainen rengaspaineen seurantajärjes- telmä. Järjestelmiä on aktiivisia ja passiivisia. Aktiivisissa järjestelmissä jokaiseen renkaa- seen asennetaan paineanturi. Passiivisessa järjestelmä laskee renkaiden pyörimisnopeudesta, ovatko rengaspaineet sopivat.

Talvirengas ei toimi kesällä

Taantuma on huonontanut suomalaisautojen renkaita. Ää- ritapauksissa loppuunajetuilla talvirenkailla on päätetty ajaa vielä yksi kesä.

Liikenteessä näkyy yllättävän paljon autoja, joissa on talviren- kaat.

Useimmissa tapauksissa va- linta on tietoinen: säästöyistä kuluneet talvirenkaat halutaan ajaa loppuun kesän aikana.

Kokonaan toinen asia on kuinka moni talvirenkailla ke- sällä ajavista tietää, että se on vaarallista.

Vesiliirron riski kasvaa voi- makkaasti, märkäpito on ke- hno, reagointi ohjausliikkeisiin hidasta ja ajovakaus laadukasta kesärengasta selkeästi heikom- pi.

Talvirenkaiden, etenkin pohjoismaisten nastattomien talvirenkaiden kumisekoitus on pehmeämpi kuin kesären-

kaiden ja tämä korostuu lämpi- missä kesäoloissa.

Kitkarengas on märällä as- faltilla suorastaan kelvoton ajettava.

Autonrengasliiton, Liikenne- turvan ja poliisin tekemissä ren- gasratsoissa on tullut ilmi, että talvirenkailla kesällä ajavat au- toilijat perustelevat valintaansa usein taloudellisilla syillä.

”Talvirenkaiden käytön kiel- tämistä kesällä tulisi harkita samalla tavalla kuin kesärenkai- den käyttö on kielletty talvella”, sanoo Liikenneturvan turvalli- suusinsinööri **Ari-Pekka Elo- vaara**.

”Lisäksi tulisi miettiä kesä- renkaiden alimman sallitun urasyvyyden nostamista. Nykyi- nen 1,6 millimetrin uransyvyys pääurissa on liikenneturval- lisuuden kannalta aivan liian alhainen.”

MT

Toyota Aygo haluaa erottua

Japanilaisesta nuorisokulttuu- rista innostusta hakenut Aygo kalastelee nuoria kaupunkilai- naisia.

Auton värimaailma on rävä- kä ja erottuva. Keulan X-kuvio repäisee sen irti massasta.

Japanilaisuus korostuu

Viime aikoina Toyota on koros- tanut tuotteittensa eurooppalai- suutta. Aygo on poikkeus.

Auton pääsuunnittelija **David Terai** painottaa Aygon japani- laisuutta. Ehkä japanilaisuuden korostaminen kasvattaa pesä- eroa samalta tšekkiläisen teh- taan linjalta valmistuviin rans- kalaisen PSA-konsernin logoilla varustettuihin kilpailijoihin.

Aygo on selvästi edeltäjänsä mukavampi auto. Se ei ole pelk- kä kaupunkiauto, vaan se toimii hyvin myös kevyessä maantie- ajossa.



Takaikkuna aukeaa vanhaan malliin.

Aygon perusmoottorina on 3-sylinterinen 1,0-litrainen ben- sakone. Se riittää pienen auton liikutteluun. Auton kulutus ly- hyellä koeajolenkillä pysyi noin viidessä litrassa.

Kuski ja etumatkustaja mah- tuvat autoon mukavasti. Taka- penkki on aikuiselle ahdas, mikä ei tule kenellekään yllätyksenä.

Tavaratila on kasvanut 168



Pyöräkotelon alareunan suojaus on puutteellinen.

litraan eli noin kolmeen kaup- pakkasiin. Tavaratilan käyttöä vaikeuttaa korkea nostokynns.

Takapyörän kotelo pidettävä puhtaana

Takapyörän kotelon sisäpuolen suojaus on puutteellinen, joten kyseinen paikka kannattaa pi- tää puhtaana suolasohjoista ja kurasta.

LUVUT

Aygo x-play

Moottori 1,0 l

Teho 51 kW

Tavaratila 168 l

Kulutus 4,1 l/100 km

CO2-päästöt 95 g/km

Hinta 14124 euroa

Vuonna 2005 esitelty Aygo on noin 3700 myydyllä autolla luokkansa suosikki Suomessa. Uuden sukupolven Aygon toi- mitukset meille ovat alkamassa.

Varustetasoja on neljä. Ideana on pitkälle viety värien ja mui- den vaihtoehtojen personointi, mutta X-cite -varusteilla Aygo on aina pirteän oranssi.

JARMO PALOKALLIO