LIIKENNE

Suomalaiset autonomistajat eivät halua hyödyntää rahoitusvaihtoehtoja, mikä siirtää auton hankintaa tulevaisuuteen. **JOHTAJA ALTTI KUURI, DANSKE FINANCE**

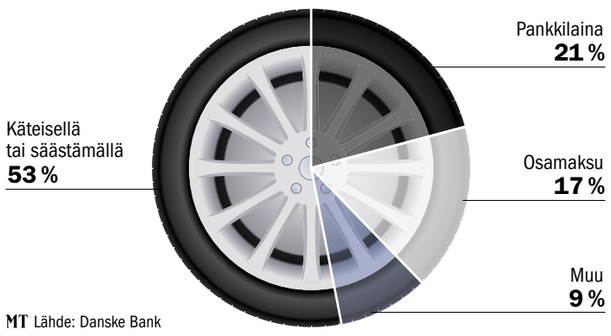
LEHTIKUVA

Uusia henkilöautoja myytiin viime vuonna 106 000 kappaletta. Autokannan uudistaminen edellyttäisi huomattavasti vilkkaampaa kaupankäyntiä.

Autokauppa odottaa lisää vauhtia

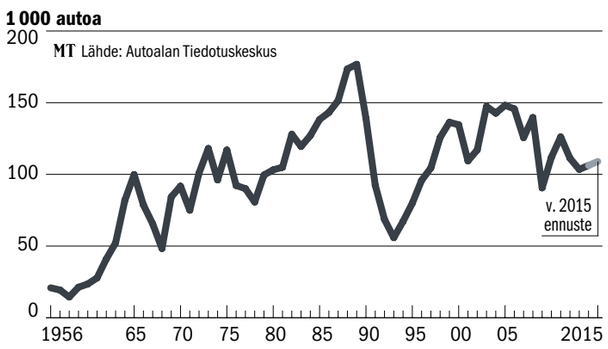
Autoala odottaa autokaupan käyvän tänä vuonna jonkun verran viimevuotista paremmin. Kesällä voimaan tuleva romutuspalkkio piristänee kauppaa muutamalla tuhannella autolla.

Auton tai välirahan rahoitus



MT Lähde: Danske Bank

Henkilöautojen ensirekisteröinnit 1956–2015



MT Lähde: Autoalan Tiedotuskeskus

Autokaupat odottavat myyvänsä tänä vuonna 109 000 uutta henkilöautoa. Se on viimevuotista enemmän, mutta silti kaukana tavoitteista. Autoala muistuttaa, että vuosituhannen alussa autoja rekisteröitiin yli 130 000 kappaletta vuodessa.

Taantuma ja kireä verotus jumittavat

Autokaupan jumittuminen nykyisiin myyntimääriin selittyy sekä taantumalla että kireällä autoverotuksella. Parhaimmillaan henkilöautoja on myyty noin kolmannes nykyistä enemmän.

Automyynti on aina reagoinut nopeasti talouden käänteisiin. Nousukaudella rahaa riittää myös komeisiin kulkupeleihin, taantumassa auton vaihtoa on helppo siirtää vuodella tai kahdella. Samalla kysyntä siirtyy uusista autoista käytettyihin.

Kolmannes haaveilee autosta

Vaikka oman auton omistamisen hohde on rapautunut nuorten kaupunkilaisten keskuudessa, uusi auto siintää silti monien haaveissa. Danske Bankin syksyllä tekemän kyselyn mukaan joka kolmas auton omistaja pohti auton vaihtamista tai uuden auton ostoa.

Eniten autoista unelmoivat nuoret miehet, joilla ei välttämättä ole mahdollisuuksia toiveiden toteuttamiseen. Toisaalta myös suuri osa keskituloisista auton omistajista pohti uuden auton ostoa.

”Suomalaiset ovat varovaisia toiveidensa toteuttamisessa. Yksi syy varovaisuuteen on rahoitusvaihtoehtojen heikko hyödyntäminen”, kertoo johtaja **Altti Kuuri** Danske Financesta.

Autot ostetaan käteisellä

Auton ostossa luotetaan säästöihin, mikä näkyy käteiskauppojen suurena osuutena.

Kuurin mukaan suurin osa nykyisistä autonomistajista on maksanut autonsa tai sen välirahan käteisellä.

Sitä osin tilanne ei juuri ole muuttumassa. Myös jatkossa suurin osa autokaupoista tehdään käteisellä tai tilillä olevilla säästöillä. Monet siirtävät auton hankintaa, kunnes väliraha on saatu karttumaan riittäväksi.

Taantumassa entistä harvemmat autonostajat haluavat turvautua lainaan tai rahoitukseen.

Osamaksulla auton on valmis ostamaan vähän useampi kuin joka viides autoilija. Suunnilleen yhtä useaa ostajaa kiinnostaa pankista saatava autolaina.

”Suomalaiset autonomistajat eivät halua hyödyntää rahoitusvaihtoehtoja, mikä siirtää auton hankintaa tulevaisuuteen. Säästöjen kerryttäminen autoa varten voi tässä taloustilanteessa olla monelle keskituloisellekin haastava ja pitkä projekti”, kertoo Kuuri.

Autokanta ikääntyy

Vaisusti käyvä autokauppa näkyy suomalaisen autokannan iässä. Suomessa ajetaan selvästi EU:n keskitasoa vanhemmilla autoilla. Euroopan maista ainoastaan Viron autokanta on suomalaista iäkkäämpi.

Yhteiskunnan kannalta vanhat autot ovat ongelma, sillä niiden kulutus ja päästöt ovat suuremmat kuin uusissa.

Erot eivät tosin ole niin suuria, kuin pelkkien virallisten kulutuslukemien perusteella voisi luulla. Uusille autoille luvatut kulutuslukemat ja todellisuus ovat etääntyneet entistä kauemmaksi toisistaan.

Turvavarusteiden osalta tilanne on kuitenkin selvä. Uudet autot ovat selvästi vanhoja turvallisempia.

JARMO PALOKALLIO

Tehty koviin paikkoihin

Mitsubishi Pajero on todellinen maasturi. Pajeron ensimmäiset mallit raivasivat tietä henkilöautomaisia ominaisuuksia sisältäneille maastureille.

Sen jälkeen on tapahtunut paljon.

Pajeron tapaiset maastoautot ovat jääneet harvojen herkuksi, kun useimmille kuluttajille riittää katumaasturi.

Uudistuneen Pajeron tunnistaa etusäleiköstä ja puskurista, joilla on haettu vahvaa vaikutelmaa.

Muhkeutta autolla riittää muutenkin, se ei taatusti sekoitu katumaastureiden massaan.

Neljä vetotapaa

Auton älykäs nelivetojärjestelmä takaa, että eteneminen jatkuu myös hidastusvaihdetta vaativissa ääriolosuhteissa.

Sähköisesti ohjattuun nelivetojärjestelmään liittyy ajovakauden- ja pidonhallintajärjestelmä. Kuljettajan käytössä on neljä vaihtuviin tilainteisiin sopivaa vetotapaa.

Takavedolta nelivedolle siirtyminen onnistuu sadan kilometrin nopeuteen asti.

Pajeron kestävyydestä kertoo sen huima menestys Pariisi–Dakar-rallissa.

Vetokykyä riittää

Maasto-ominaisuuksia täydentää vetokyky, jota autolla riittää 3 500 kiloon asti. Se onkin suositu vetojuhta, joka kiskoo veneet ja hevoskuljetukset vaivatta perille.

Pajeron nokalla jyrisee 3,2 litran turbodiesel. Sen virallinen yhdistetty kulutus on painettu 7,5 litraan kilometrillä, mikä kertoo trendien vievän vihreään suuntaan myös maastoautoissa. Käytännössä dieseliä paloi takavedollakin yli 10 litraa 100 kilometrillä.

Alle tuon pääsi vain tasaisella matka-ajolla ja matalilla nopeuksilla.

Äänieristys parantunut

Autossa on kattava varustelu, johon kuuluu automaatti-ilmastointi ja kuusi turvatyynyä. Äänieristystä on parannettu, mutta konetilan puolelta kuuluvia raskaan dieselin murinoita ei ole saatu täysin poistettua.

Matkustusmukavuutta lisää Invite-varustetasolta lähtien oleva takailmastointi erillisellä lämpötilan säädöllä. Vastaava ylellisyys puuttuu useimmista henkilöautoista.

Ajomukavuuden osalta ainoa varsinainen miinus tulee ratin syvyyssäädön puutteesta. Ohjaustuntuma sinällään on keskimääräistä parempi.

Mittaristossa kojelaudan keskellä olevan näytön graafinen kulutusseuranta on varsinainen insinöörityön riemuvoitto. Käyttäjälle pieneen tilaan ahdettu digikuva ei aukea.

Tilaa seitsemälle

Sisätiloiltaan Pajero on monikäyttöinen. Tarvittaessa istuinpaikkoja riittää seitsemälle henkilölle.

Kolmannen istuinrivin istuimet taittuvat lattiatason alle, joten tavaratila on tasapohjainen.

Varapyörä on sijoitettu takaoveen, joka aukeaa japanilaisittain vasemmalta sivulta.

Jos luukku aukeaisi ylös, osa Pajeron omistajista ei ylettyisi sitä sulkemaan.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

Pajero eroaa järeydellään katumaastureista.

Maastoauton tunnistaa nelivedosta ja alennusvaihteesta. Pajeron ratti säätyy ylös ja alas.

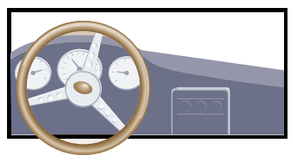
OMINAISUUDET

3,2 Di-D Invite At

Teho 147 kW
Vääntö 441 Nm
Omamassa 2265 kg
Vetokyky 3 300/3 500 kg
Maavara 21 cm
Tavaratila 215–1 796 l
Muuta 7 istuinta
Hinta 63 757 e

MINUN AUTONI

Toyotan tarina



Vuonna 1972 ostin silloiselta joensuulaiselta merkkiliikkeeltä uuden oliivinvihreän Toyota Corona Mark 1:n. Pitänee sanoa heti alkuun, että se oli yksi huonoimmasta autostani.

Ehkä 1967 ostettu Fiat 1100 kuuluu samaan kastiin. Toyotan ongelma oli kaasuttajan kurkun jäätämisen tietyillä keleillä, minkä lisäksi oli toistuva tarve venttiiliremontteihin 30 000 kilometrin välein.

Kun mittariin kertyi yli 80 000 kilometriä vaihdoin sen pois. Jälkeenpäin kuulin huhun, että nämä remontit olisi pitänyt tehdä tehtaan lukuun, kun johonkin venttiilin hartiaan oli kokeiltu jotakin uutta metalli seosta.

En kyllä kysellyt pitikö huhu paikkaansa. Minä joka tapauksessa maksoin molemmat korjaukset.

Toisen venttiiliremontin jälkeen noin vuoden kuluttua olleen säädön jälkeen läksin muutaman päivän jälkeen asioille Joensuuhun.

Noin viiden kilometrin ajon jälkeen alkoi moottoritilasta kuulua melkoinen kolina, pysäytin ja katsoin konehuoneeseen, ettei mitään päälle näkyvää tullut ilmi.

Niinpä päätin ajaa merkkiliikkeen korjaamolle. Muutaman sadan metrin kuluttua käänsin kuitenkin takaisin, kun olin juuri ohittanut paikallisen kyläpajan.

Siellä tutkimus osoitti, että yhden venttiilin säätöruuvit olivat irronneet kokonaan ja venttiilin keinu pääsi kolkaamaan jopa niin että siitä oli kierteen päässeet hieman vioittumaan.

Ne sääti venttiilin noin arvoon ja maksoin laskun. Ajoin sitten suoraan merkkiliikkeelle ja tarjosin heille laskua.

Vastasivat, että emme maksa kenenkään laskuja. Siitä seurasi seuraava keskustelu.

Sanoin, että tämähän oli teidän vika, kun olin käynyt teillä vasta. He vastasivat, että olisit tuonut tänne.

”Missähän kunnossa se olisi ollut jos olisin ajanut tänne asti?” kysyin.

”Olisit hinauttanut.”

”Kuka olisi maksanut hinauksen?

”Sinä.”

”Älkää kuule rasvailko noita oven saranoitanne ainakaan minun tautta, sillä minua ei tässä talossa enää nähdä.”

Varmaankin tästä tapahtumasta on jäänyt tuonne takaraivoon sellainen kammo kyseessä olevaa merkkiä kohtaan, etten ole istunut Toyotan ratin taakse etes koeajoa varten.

TAISTO VINNI
Liperi

Toyotalla tehtiin perheen lomareissuja.

■ 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.

Octavia myydyin

Škoda Octavia nousi viime vuoden myydyimmäksi autoksi. Merkeistä myydyin oli Volkswagen.

Octavian myynti nousi yli viidenneksellä 5 868 kappaleeseen. Se jätti kärkikamppailussa taakseen Volkswagen Golfin ja Nissan Qashqain.

Myydyimpien autojen listan kovin nousija oli Opel Insignia, jonka myynti lähes tuplaantui. Selvästi asemiaan paransivat myös Kia Rio, Audi A3, Volvo V60 ja XC60, BMW 5-sarja, C Mercedes-Benz, Honda Civic, Toyota Corolla ja Škoda Rapid.

Myydyimpien automerkkien ykköskisassa Volkswagen päihitti niukasti Toyotan.

Kärkimerkeistä asemiaan eniten vahvisti kolmanneksi tullut Škoda.

Top 20 listan kovin nousija oli Dacia.

Kaksinumeroisiin kasvulukuihin pystyivät myös Nissan, Audi, Mercedes-Benz, Opel, Seat, Renault ja Mitsubishi.

Kaikkiaan uusia henkilöautoja myytiin 106 236 kappaletta. Viime vuodesta kauppa vilkastui kolmella prosentilla.

JARMO PALOKALLIO

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Turvallisuus parantunut

Liikenneturvan arvion mukaan tieliikenneonnettomuuksissa menehtyneiden määrä jäi viime vuonna noin 30 uhria pienemmäksi kuin edellisinä vuosina. Loukkaantumisten määrä on kuitenkin samalla tasolla kuin vuotta aiemmin. Tieliikenteessä menehtyi noin 225 ihmistä.

”Tieliikenteessä kuolleiden määrän väheneminen on hieno asia. On kuitenkin muistettava, että 225 on vielä iso luku, ja sen takana on valtavasti inhimillistä kärsimystä”, Liikenneturvan tutkimuspäällikkö **Juha Valtonen** kommentoi.

Kolarit vähenivät

Liikennevahinkojen määrä väheni toissa vuonna eniten kymmeneen vuoteen. Vahinkoja sattui silti 100 385 kappaletta. Eniten vähenivät nokkakolarit ja peräänajot. Lähes puolet vahingoista tapahtui pysäköintialueilla. Moottoriliikenteen vahinkojen vähensivät lauha talvi ja sulat tiet. Lumettomuuden aiheuttama pimeys saattoi toisaalta olla osasyynä kevyen liikenteen vahinkojen lisääntymiseen. Väkilukuun suhteutettuna eniten vahinkoja tapahtui pienissä kunnissa, joiden läpi kulki runsaasti liikennettä. Vakuutusyhtiöiden maksettavaksi tulee yli puoli miljardia euroa vuoden 2013 liikennevahingoista.

Kolaritesti tiukentunut

Euro NCAP –kolaritestin painotusta on muutettu onnettomuuksia ennalta ehkäisevään suuntaan. Viime vuoden tuloksissa näkyy selkeä ero hintaherkkien, pienten kokoluokkien sekä suurempien automallien välillä. Siinä missä kaikki viime vuonna testatut perheautot, Ford Mondeo, Mercedes-Benz C-sarja, Subaru Outback ja Volkswagen Passat saivat viisi tähteä, kompaktin kokoluokan autoista vain Skoda Fabia selvitti testin puhtaasti.

Huolloista luistetaan

Autoala on huolissaan laman vaikutuksista autojen kuntoon. Kuluttajat ovat alkaneet säästää autojen huolloista. Esimerkiksi jakohihnan vaihdosta ei kuitenkaan voi tinkiä. Huoltojen unohtaminen lyhentää auton elinkaarta.