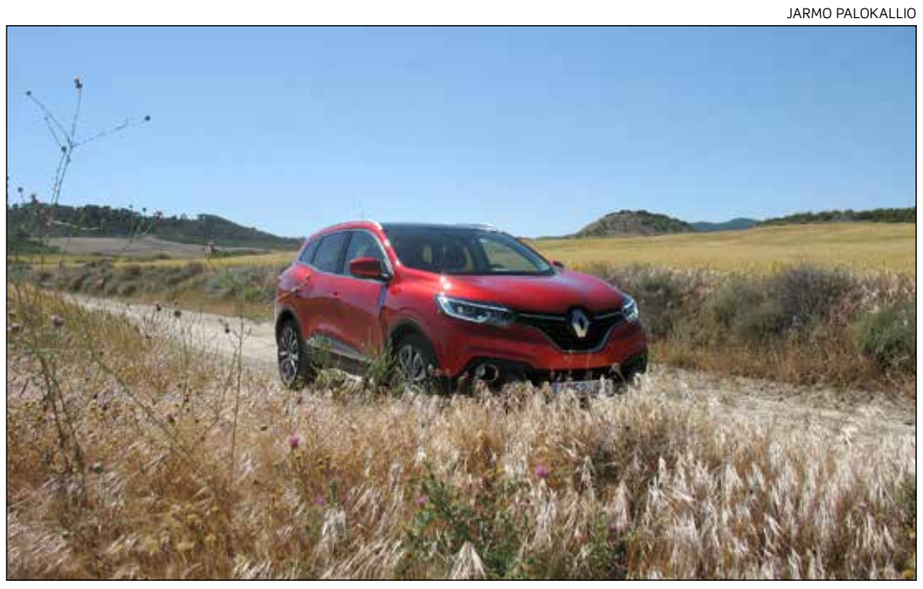
LIIKENNE

Onnettomuuksissa on paljolti kyse nuorten hölmöilystä. **YHTEYSPÄÄLLIKKÖ TAPIO HEISKANEN, LIIKENNETURVA**

JARMO PALOKALLIO



Neliveto parantaa Renault Kadjarin käytettävyyttä.

Renault Kadjar haastaa Nissan Qashqain

ESPANJA (MT)
Renaultin uusi Kadjar hakee paikkaansa nopeasti kasvavasta katumaastureiden luokasta. Se kilpailee samoista asiakkaista supersuositun sisarmallinsa Nissan Qashqain kanssa.

Kadjar ja Qashqai on rakennettu samalle alustalle. Vaikka autoissa on kaukaa katsottuna samaa näköä, varsinaiset yhteydet jäävät pohjarakenteeseen. Näkyvistä osista vain viisi prosenttia on yhteistä Qashqain kanssa.

Kadjar repii kaulaa Qashqaihin kattavalla varustelulla, väljemmillä sisätiloilla ja lähes sata litraa suuremmalla tavaratilalla. Lisätilaa on haettu pituudesta, auto on seitsemän senttiä Qashqaita pitempi.

Kadjarin myydyimmäksi varustetasoksi noussee Zen, johon kuuluu kaksialueinen ilmastointi, automaattiset kaukovalot, kaistavahti, sadetunnistin ja liikennemerkkien tunnistusjärjestelmä.

Kadjarin ohjaus on toimiva. Keskialueella esiintyy lievää tunnottomuutta, mutta siihen tottuu nopeasti.

Rajun tuulisessa säässä tapahtunut koeajo osoitti, että auto kulkee vakaasti myös myrskypuuskissa.

Mallin etuvetoiseen versioon saa joko 130-hevosvoimaisen 1,2 litran bensakoneen tai 110-hevosvoimaisen dieselin.

Kadjarin bensakoneesta on otettu 15 hevosvoimaa enemmän tehoa, kuin Qashqain vastaavasta. Se tulee tarpeeseen.

Moottorit takaavat riittävän suorituskyvyn perheautolle. Ohituksiin pitää kuitenkin hakea vauhtia pienemmillä vaihteilla.

Nelivetoisen version nokalta löytyy 130-hevosvoimainen dieselkone, joka on mukava ajettava.

Normaalikäytössä auto liikkuu etuvedolla, mutta tilanteen vaatiessa käyttöön voi ottaa automaattisesti toimivan nelivedon tai lukituksen.

Moottoreiden kulutuslukemat pyörivät seitsemän litran tuntumassa kahden hengen kuormalla.

Maavaraa Kadjarissa on 20 senttiä. Se on siten kaksi senttiä sisarmalliaan maastokelpoisempi.

JARMO PALOKALLIO

TEKNISET TIEDOT

Kadjar

Bensamoottori 130 hv, 205 Nm
Dieselmoottorit 110/130 hv, 260/320 Nm
EU-kulutus 5,6/3,8/4,3 g/km
CO2-päästöt 126/99/113 g/km
Tavaratila 527 l
Hinta alk. 23400 e
Takuu 4 v. /100 000 km

Kärkimerkit vahvoilla autokaupassa

Taloudellinen epävarmuus jarrutti autokauppaa toukokuussa. Samalla monet ostajat pelasivat varman päälle ja päätyivät myydyimpiin merkkeihin.

Automyynti putosi toukokuussa kymmeneksellä vuoden takaisesta.

Askelmerkit pysyivät lähes ennallaan. Volkswagen piti ykkössijansa, mutta Skoda kiilasi Toyotan ohitse kakkoseksi.

Kymppikärkeen pyrkivä Opel jätti toukokuussa muut saksalaismerkit taakseen. Opelin kiri on pitkälti hyvin myyvän Corsan ansiota.

Myydyimmistä malleista kovimmassa vedossa ovat tänä vuonna olleet VW Passat ja Ford Modeo. Kummankin myynti on noussut yli puolella.

Haastajista vastaavassa nousussa ovat alkuvuonna olleet Corsan lisäksi Mitsubihi ASX ja Peugeot 308.

Autotuojien mukaan toukokuun myynnissä ei vielä näy hallituksen lupaus autoveron laskusta. Autoala pitää kuitenkin tärkeänä, että hallitusohjelmaan tehty autoverolinjaus johtaa mahdollisimman nopeasti lakiesitykseen.

Ala uskoo, että heinäkuun alussa alkava romutuspalkkiokokeilu yhdessä autoverouudistuksen kanssa piristää autokauppaa ja antaa merkittävän sysäyksen autokannan uudistumiselle.

Uusia pakettiautoja rekisteröitiin toukokuussa 926 kappaletta. Niiden myynti on noussut alkuvuonna lähes kymmeneksellä.

Volkswagen hallitsee myös pakettiautokauppaa. Eniten tänä vuonna myyntiään ovat nostaneet Opel ja Citroën.

Kuorma-autoissa rekisteröintejä johtaa Volvo, jonka niskaan hengittää Scania. Kuorma-autojen myynti on ollut lievässä laskussa.

JARMO PALOKALLIO

YRITYS-SUOMI
INNOSTA MENESTYKSEEN

Yritys-Suomi-verkkopalvelu kokoaa yhteen julkiset palvelut ja yrittäjän sähköiset työkalut helpottaen niin yritysten perustamista kuin käytännön arkea – ajasta ja paikasta riippumatta. Palvelemme myös puhelinpalvelussa ja toimipisteissä kautta maan. Tutustu osoitteessa yrityssuomi.fi

Euroopan unioni
Euroopan sosiaalirahasto
Vipuvoimaa EU:lta
2007–2013

PASI LEINO

Mopoautolle kävi huonosti törmäyksessä. Sen penkit ja turvavyöt irtosivat törmäyksen voimasta.

Mopoauto kestää törmäyksen huonosti

Nuorten suosimat mopoautot huolestuttavat vanhempia. Niiden turvallisuus on heikko varsinaisiin autoihin verrattuna.

Mopoautot herättävät tunteita puolesta ja vastaan. Nuoret hankkivat niitä, koska ne lisäävät liikkumisen vapautta. Ne ovat myös tärkeä askel moottoriliikenteen opettelussa.

Osa autoilijoista näkee mopoautot lähinnä liikenteen riesana. Mopoautoilijoiden vanhempia taas huolettavat onnettomuudet.

Pelko ei ole aiheeton, sillä mopoautoilla ajetaan paljon kolareita. Niiden onnettomuusriski on moninkertainen tavallisiin henkilöautoihin nähden.

”Mopoauto on hyvä väline liikenteen harjoitteluun. Ongelmana ovat nuoret kuskit, joilta puuttuu liikennesilmä ja joilta mopoautot karkaavat käsistä”, sanoo yhteyspäällikkö **Tapio Heiskanen** Liikenneturvasta.

”Nuorten hölmöilyä”

Liikenneturvan mukaan mopoautojen kolareissa erottuu samoja piirteitä kuin nuorten uusien kuljettajien henkilöautolla ajamissa onnettomuuksissa.

Kokemattomilla kuljettajilla on taipumus ajaa liian lujaa, minkä lisäksi heillä on vaikeuksia muiden tienkäyttäjien havainnoinnissa. Turvavöiden käyttökin pakkaa unohtumaan.

”Tyypillisiä onnettomuuksia ovat risteyskolarit, peräänajot ja tieltä suistumiset. Niissä on paljolti kyse nuorten hölmöilystä.”

Nukelle kävi huonosti

Mopoautot maksavat halvan henkilöauton verran. Niiden turvatekniikka ei silti ole lähelläkään henkilöautojen vastaavaa.

Liikenneturva, Autoliitto ja Pelastuslaitos muistuttivat kesän alussa nuoria ja aikuisia mopoauton antamasta huonosta suojasta kolaritilanteessa. Ne pudottivat Turussa mopoauton nokalleen asfaltille kuuden metrin korkeudesta.

Mopoauto rysähti asfalttiin hieman yli 40 kilometrin tuntivauhdilla, mikä vastaa mopoauton suurinta sallittua rakenteellista nopeutta.

Mopoauton vapaaehtoisena matkustajana toimi pelastuslaitoksen nukke.

Nukelle kävi huonosti. Siltä murtui selkäranka, kun takakontissa ollut vahvistin lähti liikkeelle ja penkit irtosivat sen tieltä.

Säännöllinen katsastus

Heiskasen mukaan mopoautojen turvallisuus jää heikoksi, koska niiden massan yläraja tulee vastaan 350 kilossa. Hän epäilee, että autojen suunnittelussa ulkonäkö ajaa turvallisuuden ohitse.

Turvallisuuteen vaikuttaa myös mopoauton kunto. Trafi muistuttaa, että mopoautoja koskevat samat katsastusvelvoitteet kuin henkilöautojakin. Säännöllisillä katsastuksilla varmistetaan auton kunto sekä ajamisen turvallisuus.

”Osa mopoautojen omistajista ei tunnu tietävän katsastusvelvoitteesta. Sekaannusta saattaa aiheuttaa se, että mopoille tätä velvoitetta ei ole”, Trafin tarkastaja **Tuomas Peltokangas** kertoo.

Mopoauton ensimmäinen katsastus tulee tehdä viimeistään kolmen vuoden kuluttua käyttöönottopäivästä.

Säännöllisten katsastusten ohella mopoautoilijoiden tulee huolehtia renkaiden kunnosta. Talvikäyttöön sopivat karkeakuvioiset renkaat on vaihdettava alle viimeistään joulukuun alussa ja niitä on käytettävä helmikuun loppuun saakka.

Virittely tulee kalliiksi

Mopoauton suurin rakenteellinen nopeus on 45 kilometriä tunnissa. Mikäli mopoauto on viritetty kulkemaan tätä nopeammin, sitä ei enää luokitella autoverosta vapaaksi ajoneuvoksi.

”Mopoauton virittely voi tulla kalliiksi. Autoveron ja sakkojen lisäksi virittelystä voi joutua maksamaan myös terveydellään. Nopeuden kasvaessa reagointiaika lyhenee ja jarrutusmatka pitenee. Riskit vakavalle loukkaantumiselle kasvavat”, Peltokangas huomauttaa.

Sakkojen sekä autoveron ohella lisäkuluja muodostuu, jos mopoauton haluaa muuttaa takaisin liikennekelpoiseksi katsastuksen yhteydessä.

”Helpoimmalla pääsee, kun noudattaa kyseisen ajoneuvoluokan nopeusrajoituksia. Mopoautolla ei saa missään olosuhteissa ajaa yli 45 kilometrin tuntivauhtia. Kun ajaa sääntöjen mukaan, ei tarvitse huolehtia turhista maksuista ja liikenneturvallisuuden vaarantamisesta”, Peltokangas summaa.

JARMO PALOKALLIO

Pelastusmiehistö selvittää, miten mopoauton kuskina toimineelle nukelle kävi.

OHJEET

Näin hankit mopokortin

Ajokorttilupa poliisilta. Mopokortin saaminen edellyttää ajokorttilupaa, jonka myöntää poliisi. Hakemukseen tarvitaan lääkärintodistus, passikuva ja huoltajien suostumus.
Mopo-opetus. Mopokoulutus sisältää teoria-, käsittely- ja ajo-opetusta. Ajo-opetus edellyttää 15 vuoden ikää.
Kuljettajantutkinto. Tutkinto sisältää teoria- ja käsittelykokeen. Mopon käsittelykokeeseen kuuluvat hidasajo, portit, hätäjarrutus ja mopon taluttaminen. Mopoautolla suoritetaan 45 minuutin ajokoe liikenteessä.