LIIKENNE

VILLE-PETTERI MÄÄTTÄ

Paalauksen jälkeen auto siirretään haketukseen.

Auton teräsosat päätyvät metallirouheeksi, jota voi kierrättää lähes ikuisesti.

Viime vuonna romutettiin noin 63 000 autoa virallisen järjestelmän kautta.

Valtion osuus romutuspalkkiosta on 1 000 euroa. Maahantuojat ovat luvanneet maksaa loput 500 euroa.

Romutuspalkkio houkuttaa autokauppaan

Autokauppa houkuttelee asiakkaita romutuspalkkiolla ja edullisella rahoituksella.

Auton ostajan hemmottelu alkaa heinäkuussa voimaan tulevalla romutuspalkkiolla. Ensi vuonna valtio vauhdittaa autokannan nuorentamista autoveron alennuksella.

Autokauppa kantaa kortensa kekoon maksalla osansa romutuksista. Sen lisäksi kauppiaat tarjoavat täkynä autokaupan rahoitusta pienellä kuukausierällä.

Valtion kumpikin piristysruiske kohdistuu vähäpäästöisiin autoihin.

Romusta rahaa

Heinäkuun alussa voimaan tuleva romutuspalkkio tarjoaa selkeän lisäkiihokkeen autokauppaan. Navetan taakse lahonneesta hylystä saa 1 500 euron alennuksen uutta autoa ostettaessa.

Romutuskokeilu on voimassa vuoden loppuun.

Valtion osuus romutuspalkkiosta on 1 000 euroa. Maahantuojat ovat luvanneet maksaa loput 500 euroa.

Romutuspalkkion saannin edellytyksenä on, että romutettava auto on yli 10 vuotta vanha. Sen ei tarvitse olla ajokunnossa tai katsastettu, mutta palkkion saa vain omistaja, jolla auto on ollut viimeksi käytössä.

Palkkio rajaa uuden auton hankinnan vähäpäästöisiin malleihin. Romun tilalle on ostettava auto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään 120 grammaa kilometrille.

Palkkion saadakseen vanha auto pitää viedä romutettavaksi viralliseen vastaanottopisteeseen. Palkkion saa, kun esittää romutustodistuksen autokaupan yhteydessä.

Romutuspalkkion osuus vähennetään auton hinnasta. Siksi auton hinta kannattaa tinkiä ensin kohdalleen.

Rahoitus avuksi

Valtio on varannut romutuspalkkioon kolme miljoonaa euroa eli tavoitteena on 3 000 auton romuttaminen.

Ongelmana on, etteivät romuautojen omistajat useinkaan katsele uusia autoja. Poikkeuksen tekevät taloudet, joilla on useita autoja tai romuautoja on muuten jäänyt nurkkiin.

Autokauppiaat yrittävät vauhdittaa myös vanhojen käyttöautojen vaihtamista uusiin. Nyt on siihen oiva tilaisuus.

Tarjolla on edullisia automalleja, uuden auton omistajaksi pääsee halvimmillaan reilulla kymppitonnilla. Siinä hintaluokassa 1 500 euron alennus on jo huomattava.

Lisäksi autokauppa räätälöi romuautojen vaihtajille vaikeasti ohitettavia rahoituspaketteja.

”Houkuttelemme uusien autojen ostajia romutuspalkkiolla ja rahoitusratkaisuilla, joissa uuden auton kuukausierä on painettu esimerkiksi parin sadan euron pintaan”, kertoo Fordin toimitusjohtaja **Hannu Pärssinen**.

Autokanta uusiksi

Hallituksen esittämä autoveron alennus on tarkoitus toteuttaa neljässä erässä ensi vuodesta alkaen. Se koskee autoja, joiden päästöt ovat enintään 140 grammaa kilometrille.

Hallitus toivoo, että jaksotuksen takia auton hinnan vuosittaiset laskut jäävät niin pieniksi, ettei autokauppojen siirtoon maksimaalisen hyödyn saamiseksi ole syytä. Esimerkiksi Škoda Octavia 1,2 TSI:n hinta laskee ensi vuonna 21 646 eurosta vajaalla parilla sadalla eurolla 21 464 euroon.

Sekä romutuspalkkion että autoveron alennuksen tavoitteena on nuorentaa Suomen autokantaa. Se on Euroopan vanhimpia. Autojen romutusikä on noussut yli 20 vuoden.

JARMO PALOKALLIO

KOMMENTTI

Into loppui romun rassaamiseen

Poikani osti vuosi sitten vanhan Rekordin Pohjanmaalta. Lämpöisessä tallissa vuosia seisoneen auton moottori heräsi henkiin bensalinjan uusinnalla, mutta kori osoittautui luvattua ruosteisemmaksi.

Talven auto seisoi kuusen alla.

Sen kunnostukseen ei löytynyt intoa. Moottorin irrotuskin alkoi tuntua työläältä, koska se olisi pitänyt tehdä ulkosalla ilman kunnollisia työvälineitä.

Auto päätyi purkuun. Vähän se kirpaisi, koska siitä olisi saanut hitsaamalla kulkupelin pitkäksi aikaa. Toisaalta, kyllä noita romuja maailmassa riittää.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

Opel Rekord vuodelta 1986 päätyi purkuun tänä kesänä.

Suosikki-Avensis uudistui

SVEITSI (MT)

Toyota Avensis on pysynyt tiukasti luokkansa kärkipaikalla Suomessa. Toyota toivoo, että malliuudistus kasvattaa kaulaa entisestään.

Avensiksen on huhuttu olevan elinkaarensa loppupuolella. Toyota vaikenee mallin jatkosuunnitelmista ja keskittyy uudistetun mallin myyntiin.

Tällä kertaa uusiksi on pistetty auton keula, perä ja sisusta. Moottorivaihtoehtoja kasvattavat BMW:n dieselkoneet.

Tasainen kokonaisuus

Uudistunut Avensis tekee vaikutuksen tasaisuudellaan. Se on hyvä asia Avensikseen tottuneille asiakkaille. Ja heitä riittää. Suomen teillä liikkuu noin 82 000 Avensista.

”Avensis on meille äärimmäisen tärkeä”, myöntää Toyota Finlandin toimitusjohtaja **Kari Skogster**.

Koska lähtökohdat menestykseen ovat hyvät, Skogster odottaa Avensiksen myynnin nousevan tänä vuonna noin viidenneksellä 3 100 kappaleeseen.

Toyotan omien asiakkaiden lisäksi Avensis koukkii ostajia myös muilta merkeiltä. Sen kovimmat haastajat ovat VW Passat, Ford Mondeo ja Opel Insignia.

Edullista kyytiä

Toyota listaa Avensiksen vahvuudeksi ajomukavuuden ja edulliset käyttökustannukset.

JARMO PALOKALLIO

Avensis on luokkansa myydyin auto Suomessa.

Suosituimmaksi versioksi nousee 1,8 litran bensakoneella varustettu Avensis.

Vapaasti hengittävä bensakone on auton olemukseen sopiva. Alamäkipainotteisilla alppiteillä sen kulutus kahden hengen kuormalla pyöri 5-6 litran korvilla 100 kilometrillä.

Ennakkotilausten perusteella noin neljännes Avensiksen ostajista päätyy dieseliin. Suosituimmaksi vaihtoehdoksi nousee 1,6 litran dieselkone.

Se hengästyi pahoin Alpeilla. Ylämäkiä oli ajettava pienillä vaihteilla ja kovilla kierroksilla. Samalla kulutus pomppasi 6,4 litraan 100 kilometrillä.

Suomen teillä koneesta saisi varmasti aivan toisen vaikutelman.

Hätäjarru vakiona

Avensiksen ulkonäkö ja ajettavuus on kunnossa, mutta suunnittelijoille ei voi silti antaa täysiä pisteitä. Sähköisen käsijarrun painike on piilotettu kojelaudan alaosaan. Usb-pistoketta saa hakea keskikonsolin lokerosta.

Keskikonsoli ja kojelauta ovat muotoilullisesti eri maailmoista. Jopa niin, että niiden kohtauskohtaan jää outo kolo.

OMINAISUUDET

Toyota Avensis 1,8 Sedan

Moottori 1,798 l
Teho 108 kW
Vääntö 180 Nm
Tavaratila 509 l
EU-kulutus 6,0 l/km
CO2-päästöt 140 g/km
Hinta alk. 25 303 e

Käsijarrun painike on piilotettu kojelaudan alaosaan.

Uusiksi pistetyt penkit ovat näyttävät, mutta ne eivät tue ristiselkää. Niiden mekaaniset säädöt vaikuttivat ajastaan jääneiltä.

Näkyvyyttä etuviistoon rajoittaa tuulilasia kannattava A-palkki, joka kurottaa pitkälle eteen.

Uutta on automaattinen hätäjarrutus, joka on autossa vakiona. Myydyimmällä Active-varustelulla Safety sense -toimintaan kuuluu myös kaistavahti, liikennemerkkien tunnistusjärjestelmä sekä automaattiset kaukovalot. Niistä plussaa.

JARMO PALOKALLIO

Kia Sorento nousee yläluokkaan

Kia on panostanut uuden Sorenton materiaaleihin ja muotoiluun. Tavoitteena on napsia asiakkaita huippulaatuun tykästyneiden katumaastureiden ostajista.

Sorenton kolmannen sukupolven muotoilu on onnistunut. Lopputulos on tyylikäs. Se ei kalpene kilpailijoitten rinnalla.

Premium-asiakkaat ovat olleet tähtäimessä myös auton teknisiä uudistuksia suunniteltaessa.

Uutena varusteena on saatavana 360 astetta eli täyden ympyrän kattava kamerajärjestelmä, älykäs sähkötoiminen takaluukku, liikennemerkkien tunnistus sekä mukautuva vakionopeudensäädin ja törmäysvaroitin.

Auton sisustustakin on vedetty ylelliseen suuntaan. Kovat muoviosat ovat vaihtuneet pehmeämpiin ja parempilaatuisiin.

Kuskin tilat ovat hulppeat. Takamatkustajilla on käytössään omat tuuletuksen säätimet.

Auton tunnistaa uudesta keulasta, viirumaisista ajovaloista ja hunajakennomaskista. Auton pituus on kasvanut kymmenisen senttiä.

Samalla auto on madaltanut, mistä huolimatta matkustajien päätila on kasvanut kaikilla penkkiriveillä.

Akselivälin kasvu on vapauttanut tilaa matkustamoon. Toisaalta myös tavaratila on kasvanut 515 litrasta 605 litraan.

Viisipaikkaisen version lisäksi tarjolla on seitsemänpaikkainen Sorento.

Auton ajettavuus on kunnossa. Raskas auto tottelee hämmästyttävän nöyrästi ja kevyesti komentoja.

Kuskin käytössä on kolme erilaista ajovaihtoehtoa. Vaikeissa paikoissa nelivedon voi lukita päälle, mutta ojien ylitykset kannattaa jättää varsinaisille maastureille.

Sorenton nokalla hyrisee 2,2 litran dieselkone. Se riittää auton tarpeisiin mainiosti. Maantiepainotteisessa koeajossa auton kulutus pyöri 8 litran pinnassa sadalla kilometrillä.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

Uusi Sorento haastaa katumaastureiden eliitin.

Auton tunnistaa uudesta keulasta, viirumaisista ajovaloista ja hunajakennomaskista.

OMINAISUUDET

Sorento 2.2 CRDi AWD

Moottori 2,199 l
Teho 147 kW
Vääntö 450 Nm
Omamassa 1 849 kg
Tavaratila 142–564–1 732 l
Kulutus 6,7 l/100 km diesel
CO2-päästöt 177 g/km
Muuta 7 paikkaa
Hinta 51 489 e

Nelivedon saa apuun vaikeissa paikoissa.

Kovat muovit on korvattu pehmeillä, mikä parantaa laatuvaikutelmaa.