

LIIKENNE

Luonnonlumi tuo testaajat Ivaloon ympäri vuoden

Maailman ainoa ympärivuotiseen talvitestaukseen sopiva rata löytyy Ivalosta. Se tuo Ylä-Lappiin auto- ja rengasvalmistajia Aasiasta saakka.

INARI (MT)
”Olen portilla 30 sekunnin päästä”, Ivalon Test Worldin testikoordinaattori **Markus Hilli** ilmoittaa portin takaa soittaneelle toimittajalle. Mies on täsmällinen ja kaartaa autolaan mutkan takaa tasan puolen minuutin kuluttua puhelun päättymisestä.
Mellanaavan testirata Nellimintien varrella on kohtuullisen tuntematon paikka tavalliselle suomalaiselle, mutta se on tullut tutuksi kymmenien rengas- ja autotehtaiden edustajille ympäri maailman.
Syy suosioon on kaksi uutta sisähallia, joiden ansiosta auto- ja ja renkaita voi testata ympäri vuoden.

Vuonna 2012 Test World avasi maailman ensimmäisen autoteollisuuden käyttöönn suunnitellun talvitestaushallin, Indoor 1:n.
Hallin 160 metriä pitkällä suoralla voi testata renkaiden jarrutus- ja kiihdytyspitoa kesällä lumella ja jäällä ja talvella määrällä pinnalla.

Tämän vuoden helmikuussa yritys avasi lähes 400 metrin pituisen käsittelyradan, Indoor 2:n, jolla on hyvä testata renkaiden ajettavuutta.
Lisäksi halleissa voidaan testata muun muassa sähköautojen akkujen kylmänkestävyyttä ja autojen kylmäkäynnistystä.

Lumikuorma sisälle
”Perinteisesti talvitestausaikaaa on riittänyt lokakuusta huhtikuulle. Kesällä paikka on ollut kiinni”, Test Worldin operatiivinen johtaja **Susan Vuoriaro** kertoo.

Nyt yritys käyttää talvella puolitöistä kuukautta luonnonlumen keruuseen. Lunta ajetaan kahteen sisähalliin 30 sentin kerroksen verran. Hallit ovat kesällä käytössä päivittäin.

Rengas- ja autonvalmistajat tekevät omia testejä tai ostavat testauspalveluja Test Worldiltä.

”Lumi vanheneee käytettäessä, hiutaleiden särmät pyöristyvät”, Vuoriaro selittää. Siksi lumi pitää säännöllisesti aurata, ja vanha lumi kärrätään ulos.

Ivalossa tilaa
Luonnonlumi on avainsana, miksi sisähalleja ei voi rakentaa vaikkapa Saksan Stuttgartiin tai Nürburgringiin, jossa autoteollisuus muuten kuhisee.
Keski-Euroopassa luonnonlunta on vain vuoristossa, josta lumenkuljetus olisi kallista. Tykkilumi taas ei vastaa ominaisuuksiltaan luonnonlunta.



Kesäisin Ivalon Test Worldissa on käytössä kaksi jäähdytettyä sisähallia, joihin on lastattu luonnonlunta. Hallit näkyvät kuvassa valkoisina. Talvisin jängälle jäätyvät ulkotestiradat.

”Eurooppalaiset ovat aiemmin matkustaneet Uuteen-Seelantiin, jos ovat tarvinneet kesällä talvitestiolosuhteita”, Vuoriaro kertoo.
Autojen ja ihmisten lennätys maapallon toiselle puolelle maksaa kuitenkin satojatuhansia euroja.
Ivalo on sijainniltaan hyvä, sillä sinne pääsee Helsingistä päivittäin lentokoneella, maa on eurooppalaisittain halpaa ja lunta tulee joka vuosi.
Vuoriaron mukaan monilla japanilaisilla yrityksillä tuote-

kehitysyksikkö on Euroopassa. Kun talvitestejä voi tehdä kesäläkin, uusi auto- tai rengasmalli voidaan saada markkinoille nopeammin.

Kolmas suunnitteilla
Test World suunnittelee jo kolmatta, huomattavasti kahta ensimmäistä suurempaa, testihallia Ivaloon.
”Sinne tulisi ajoneuvoteollisuudelle erilaisia pintoja, myös raskaalla kalustolle”, Vuoriaro kertoo.
Indoor 1:n ja 2:n rakentami-

nen maksoi yhteensä noin kymmenen miljoonaa euroa.
Hallit omistaa vielä toistaiseksi Inarin elinkeinoyhtiö Inlike. Se sai teollistamishankkeeseen EU-rahaa.
Test World on halleissa aluksi vuokralla ja lunastaa ne, kun liiketoiminta on tuottanut tarpeeksi.
Vuoriaron mukaan hallit pystytään lunastamaan yritykselle muutamassa vuodessa.
”On hyvä, että pienyritys voi panostaa aluksi markkinointiin ja sitten vasta investointeihin.”



Ulkoradat jängällä
Talvisin testaajat voivat vuokrata ulkoratoja. Mellanaavalla ulkoradat ovat suorat ruopattuja väyliä, jotka jäätyvät talveksi.
Yksi radoista on kilometrin pituinen suora, jossa on toiseen suuntaa jääpinta ja toiseen suuntaan lumipinta.
Ratoja on myös Ivalon lentokentällä.
Sisäradoista huolimatta talvi on edelleen Test Worldin sesonkiaikaa.
”Kun hallit rakennettiin, ta-

voitteena oli palkata kaksi uutta ympärivuotista työntekijää, mutta palkkasimmekin kymmenen”, Vuoriaro sanoo.
Nyt yrityksessä työskentelee 15 henkilöä kesät talvet ja talvisesonkina noin 30.
Vuoriaro uskoo, että testiradoille riittää käyttäjiä.
”Vaikka autoteollisuudella menee heikosti, tuotekehitystä ei voi lopettaa.”
Vuoriaro kuitenkin povaa, että yritys saa vielä kilpailijan Aasiasta tai Amerikasta.

SUVI NIEMI



Testien luotettavuuden takia on tärkeää, että sää on tasainen eri testipäivinä. Hallissa lämpötila saadaan jäähdytettyä vaikka -11 asteeseen.

<< Test Worldin operatiivinen johtaja Susan Vuoriaro kertoo, että lumi aurataan aina ennen uutta testiryhmää.

OLLI TOIVANEN

Transporter kehittyi maltilla

SÖDERTÄLJE (MT)
Kuudennen sukupolven Volkswagen Transporter -mallisto luottaa läpi linjan kaksilitraisin turbomoottoreihin. Valtaosa malleista käy Euro 5 -standardin mukaisella dieselkoneella.
Tavalliseen tapaan sarjaan kuuluu nippu korimalleja Kombista Caravelleen, lukuisilla varusteluvaihtoehdoilla.

Tehoja on rukattu alaspäin edellisen sukupolven vastaavista versioista, mutta moottorissa riittää vääntöä entistä enemmän, ja kulutus on alhaisempi. Myös neliveto on luonnollisesti tarjolla vaikeampaan maastoon.
Koeajoon valikoitui Varma suosikki, umpipakettiauto Panel Van 75 kilowatin manuaalilla sekä korkeamman varustelutason henkilökuljetusvaunu Multivan, joka saattaa houkutella erityisesti taksiyrityksiä.
Vakiovarusteita riittää joka lähtöön halvimmissakin malleissa. Ajonvakautus ja tehostettu ohjaus, halogeenivalot ja il-

mastointi. Jopa viihdejärjestelmä 5 tuuman kosketusnäytöllä.
Ensimmäisen Transporterin, hippipaku Bullin 65-vuotisjuhlien kunniaksi on tarjolla myös kaksivärimaalaus. Ulkonäön kanssa ei kuitenkaan ole lähdetty sen enempää retroilemaan, vaan kuudes sukupolvi näyttää, niin no, Transporterilta.

Hyvä ajotuntuma, pientä ärsykyksiä
Viisivaihteinen manuaali on Panel Vanin karvalakkimalli ja Suomeen saapuvan malliston edullisimmasta päästä. Rahalla saa tasavarman työjuhdan, mutta tehoilla tai tuntumalla ei pääse pröystäilemään.
400 kilon lastillakin auto vastaa kyllä kaasun. Tiukkoja ohituksia maantiellä tai jyrkempiä mäkilähtöjä saattaisin kuitenkin harkita kahdesti.
Highline-varustellun Multivanin ajo muistutti jo huomattavasti enemmän henkilöauton sulavuutta. Jo 110 kilowattia on

niin paljon tehoa, että tuntuu. Kyydissä olivat tosin vain tyhjät rivit penkkejä takana.
Seitsemänportaisella DSG-automaatilla saa myös keilla melkoisia äkkikiihdytyksiä ja -jarrutuksia, ennen kuin vaihteiston saa nykimään.
Lastista huolimatta täräisi Transporterin ohjaamossa soratielle siirtyessä melko tuntuvisti. Moottorin melusta ei sen sijaan joutunut kärsimään

kummankaan kokeillun mallin kuskina.
Pilarit tuulilasien reunoilla jättivät myös melkoisen kuolleen kulman, jota on syytä varoa etenkin risteysajossa.
Automaatilla ajaessa yli-innokas Start-stop-järjestelmä, vakiovaruste sekin, kävi nopeasti hermoille. Ajomukavuus palasi kuitenkin nappia painamalla.

OLLI TOIVANEN

OMINAISUUDET

Transporter Panel Van

Moottori 2,0 l TDI Teho 75 kW/101 hv Vaihteisto Manuaali 5 EU-kulutus 5,5-6,2 l/100 km Sallittu kuorma 1 245 kg Hinta alk. 34 860 €

Multivan Highline

Moottori 2,0 l TDI Teho 110 kW/148 hv Vaihteisto Automaatti 7 DSG EU-kulutus 5,8-6,4 l/100 km Sallittu kuorma 953 kg Hinta alk. 86 270 €

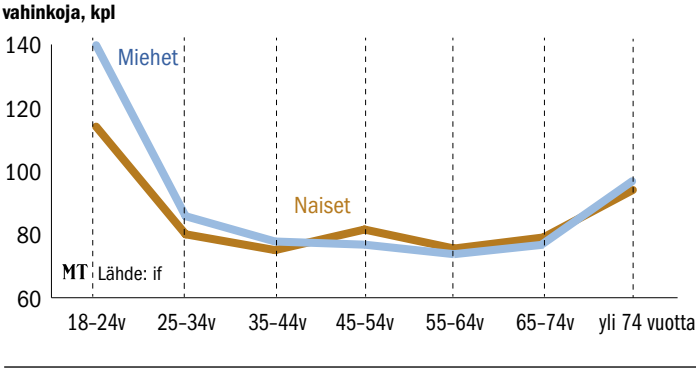
Liikenteessä tunaroivat eniten nuoret miehet

Nuoret miehet tunaroivat liikenteessä. Se selviää sekä kolaritilastoista että vakuutusyhtiöiden korvauksista.
If-vakuutusyhtiön mukaan liikenteen vaarallisimman riskiryhmän muodostavat nuoret miehet. Myös nuorilla kokemattomilla naiskuskeilla sattuu keskimääräistä enemmän vahinkoja.
Vähiten vahinkoja tapahtuu 35-64-vuotiaille kuljettajille. Tuossa iässä etenkin miesten ajotaidot ovat parhaimmillaan. Keski-ikäiset naiset kolaroivat

jonkun verran miehiä enemmän. Ihmisten ikääntyessä vahinkojen määrä lisääntyy. Toisaalta varovainen käyttäytyminen vähentää riskiä. Vahinkojen määrä lähtee selvään nousuun vasta, kun kuskin ikä nousee yli 70 vuoteen.
Vahinkojen määrä vaihtelee vuodenaikojen mukaan. Eniten vahinkoja sattuu keväällä, vähiten alkusyksystä. Viikonpäivistä pahin on perjantai. Vähiten vahinkoja sattuu sunnuntaina, kun työmatkaliikenne on vähäistä.

JARMO PALOKALLIO

Vahinkojen määrä suhteessa kuljettajan ikään ja sukupuoleen



Sakottaminen on nopeutunut

Poliisin uusi tietojärjestelmä on nopeuttanut poliisiautoissa tapahtuvaa sakotusta. Kesän alusta lähtien sakkoja on kirjoitettu suoraan ajoneuvotietokoneelta. Järjestelmä siirtää sakon tiedot suoraan poliisin tietokantoihin. Sakotettava saa itselleen tulosteen. Koko toimitukseen kuluu muutama minuutti.
”Järjestelmä säästää sekä kansalaisten että poliisin aikaa”, lupaa poliisijohtaja **Seppo Koehmainen** Poliisihallituksesta.

Poliisin mukaan uudistus parantaa myös oikeusturvaa. Sakot ovat entistä luotettavampia, koska kirjoitusvirheiden mahdollisuus vähenee.
Poliisin työaikaa säästyy, kun tien päällä annettuja sakkoja ei tarvitse enää kirjata jälkikäteen poliisiasemalla järjestelmään.
Uusi järjestelmä kattaa poliisiajoneuvoissa kirjoitettavat rangaistusvaatimukset ja rikesakot. Viime vuonna poliisiautoissa kirjoitettiin noin 65 000 rikesakkoa.

JARMO PALOKALLIO

Pekka Räisänen on vuoden tiepalvelumies

Rovaniemeläinen **Pekka Räisänen** on vuoden tiepalvelumies. Lauantaina julkistetulla tunnustuksella Autoliitto kiittää vuodesta 1993 tiepalvelumiehenä toimintaa Räisästä. Hän on myös vuodesta 2000 alkaen toiminut Lapin piirin tiepalveluasiemiehenä.
”Erityisen haastavaksi Räisäsen työn tekee se, että Lapin piiri

on laaja ja avustuskmatkat ovat pitkiä. Myös Lapin olosuhteet ovat haasteellisia varsinkin talvella, jolloin avustustehtäviä tulee olosuhteiden vuoksi enemmän”, Autoliiton koulutuspäällikkö **Teppo Vesalainen** sanoo.
Hän toteaa, että tiepalvelutoimintaan otettaisiin mielellään mukaan lisää nuoria.

MAIKKI KULMALA

SYKSYN

SUURI

AUTONUMERO

PAINOSMÄÄRÄ 100.000 KPL

Oma itsenäinen lehti, joka tulee Maaseudun Tulevaisuuden välissä.

Kun haluat myydä autoja, tavoitat todelliset ostajat Maaseudun Tulevaisuuden Syksyn Suurella autonumerolla, joka ilmestyy 4.9.2015

Maaseudun Tulevaisuuden lukijat ostavat enemmän autoja kuin muut suomalaiset. **Ja heitä on paljon – 336 000** (KMT 2014)!

Heille ilmestyy oma erikoisnumero, leikatun tabloidin kokoinen Suuri autonumero. 100 000 kpl painos jaetaan kaikille Maaseudun Tulevaisuuden tilaajille sekä suurimmille metsänomistajille ja tavoittaa siten todelliset autonostajat!

Hyödynnä teemanumeron suuri huomioarvo ja ole mukana omalla ilmoituksellasi!

Soita heti 020 413 2321 ja varmista näkyvyytesi. Varauspäivä 17.8. Aineistopäivä 20.8.

Aineistot sähköpostilla: ilmoitus@maaseuduntulevaisuus.fi

MAASEUDUN TULEVAISUUS

Suomen 2. luetuin päivälehti

Juhlavuodesta huolimatta uusi Transporter-sukupolvi muistuttaa enemmän edeltäjänsä kuin esi-isänsä.

OLLI TOIVANEN