LIIKENNE

Rikesakot tuplaantuvat

Rikesakot nousevat kaksinkertaiseksi syyskuun alusta. Hallituksen tavoitteena on kerätä sakoilla 20 miljoonaa euroa lisää rahaa.

Hallitus perustelee rikesakkojen korotusta rahantarpeen lisäksi yleisellä tulotason nousulla. Rikesakkojen tasoa on nostettu viimeksi vuonna 1999.

Kaksinkertainen korotus ei koske korkeinta, 115 euron rikesakkoa. Korkeimman rikesakon määrä nousee tasan 200 euroon.

Korkein rikesakko napsahtaa yli 15 kilometrin ylinopeudesta. Jos ylinopeutta on enemmän kuin 20 kilometriä tunnissa, rangaistukseksi ei riitä rikesakko.

Pienemmistä ylinopeuksista rikesakko on jatkossa 170 euroa, jos nopeusrajoitus on korkeintaan 60 kilometriä tunnissa, ja 140 euroa, jos nopeusrajoitus on sitä suurempi.

Turvavyön käyttämättä jättämisestä napsahtaa 70 euron rikesakko.

Suomessa annetaan vuosittain noin 300 000 rikesakkoa. Rikesakko on päiväsakkoa lievempi rangaistus. Se määrätään rikkomuksesta, josta ankarin rangaistus on sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta.

JARMO PALOKALLIO

Punaisia valoja ei noudateta

Liikenneturvan mukaan punaista päin ajetaan noin joka seitsemäs kerta valojen vaihtuessa. Myös suojatien tuoma turva on usein näennäinen. Säännöistä kiinni pitäminen olisi tarpeen esimerkiksi pienten koululaisten takia.

Autoilijat tiedostavat punaisen liikennevalon noudattamisen tärkeyden. Liikenneturvan kyselytutkimuksessa yhdeksän kymmenestä autoilijasta ilmoittaa pitävänsä punaista päin ajamista vakavana liikennerikkomuksena.

”Punaista päin autoilijat ajavat väärän tilanne- tai ylinopeuden takia. Autoilijat ajautuvat tilanteisiin, joissa ei ennätä havainnoida liikennetilanteita ja reagoida valojen vaihtumiseen”, Liikenneturvan yhteyspäällikkö **Marko Nieminen** toteaa.

Monissa kaupungeissa on otettu käyttöön 30 kilometrin nopeusrajoituksia. Niiden noudattaminen antaa parasta turvaa liikenteen heikommille osapuolille. Ne sekä ennaltaehkäisevät onnettomuuksia että lieventävät näiden seurauksia.

”Kävellen kulkevan mahdollisuus jäädä henkiin heikkenee selvästi, jos auto törmää tähän yli 40 kilometrin tuntinopeudella. Siksi lievienkin ylinopeuksien merkitys korostuu kaupunkiliikenteessä.”

”Liikennevaloissa etenkin viime hetken kiihdytykset voivat johtaa pahoihin seurauksiin, jos valon kellastuessa painetaan kaasua jarrun sijaan”, Nieminen kertoo.

JARMO PALOKALLIO

LYHYESTI

Vaihtoehdot vähissä

Vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevien henkilöautojen osuus kaikista henkilöautoista on 0,23 prosenttia.

Esimerkiksi sähköautoja on vasta 481 kappaletta. Toisaalta viime vuonna niitä oli puolet vähemmän eli 246 kappaletta.

Bensiini-etanoli-autojen määrä kasvoi viime vuonna vajaalla kymmeneksellä 3 403 kappaleeseen kesäkuun loppuun mennessä. Maakaasukäyttöisiä henkilöautoja oli 234 ja bensiini-maakaasukäyttöisiä 1 168. Hybridiautojen määrä on lisääntynyt lähes kolmanneksen.

Kaikkiaan henkilöautoja oli kesäkuun lopussa lähes 2,7 miljoonaa.

Toyota suosituin

Liikennekäytössä olevien henkilöautojen kolmen kärjessä ovat Toyota Corolla, Volkswagen Golf ja Toyota Avensis.

Toyota ja Volkswagen ovat myös suosituimmat merkit alle 20-vuotiaissa autoissa. Uusissa autoissa suosiotaan on nopeasti lisännyt Škoda.

Mercedes Benz taas on erityisen suosittu merkki yli 20 vuotta vanhojen autojen ikäryhmässä.

Ilmoita Maaseudun Tulevaisuuden kätevällä ilmoitusautomaatilla

Perheilmoitukset* ilmoitusautomaatilla -50 %

- HELPPOKÄYTTÖINEN
- AVOINNA 24 H / VRK
- VALMIITA ILMOITUSPOHJIA
- MAKSU HETI

Uudella itsepalveluliittymällä voit jättää erilaisia rivi- tai kuvailmoituksia lehteen silloin, kun sinulle parhaiten sopii. Olitpa myymässä, ostamassa tai onnittelemassa, kaikki onnistuu ilmoitusautomaattimme kautta.

*) syntyneet, kastetut, kihlaukset, vihityt, onnittelut, kiitokset, tervehdykset.

Testaa heti osoitteessa www.maaseuduntulevaisuus.fi/ilmoitus tai Maaseudun Tulevaisuuden kotisivulla ylävalikosta ”Jätä ilmoitus”.

MAASEUDUN TULEVAISUUS
Suomen 2. luetuin päivälehti

OMINAISUUDET

E Corsa 1,0

Moottori 0,999 l
Teho 66 kW
Omamassa 1199 kg
EU-kulutus 4,3 l / 100 km
Hinta alk. 15 720 e

B Corsa 1,4i

Moottori 1,4 l
Teho 45 kW
Omamassa 960 kg
Kulutus n. 7,0 l / 100 km
Hinta 400 e

Vanha Corsa jää uuden jalkoihin

Vanha Opel Corsa pärjää uudelle vain hinnallaan.

JARMO PALOKALLIO

B Corsaa on huollettu säännöllisesti.

Opel esitteli teräväkulmaisen Corsan vuonna 1983. Halvasta pikkuautosta tuli menestys. Malli päivitettiin tuoreemmaksi vasta vuonna 1993.

Viime vuonna lanseerattu mallin viides sukupolvi on nostanut Corsan taas uuteen lentoon.

Mallin elinkaaren aikana Corsia on myyty jo pitkälle yli 12 miljoonaa kappaletta.

Corsan B-mallin autoja näkyy edelleen käytössä. Pyöreämuotoiset autot olivat aikanaan moderneja. Uutuus myi niin hyvin, että se sai myös sisarmalleja. B Corsan pohjalta lanseerattiin muun muassa coupé-mallinen Tigra ja Combo-pakettiauto.

B Corsan valmistus osui aikaan, jolloin Opel törmäsi laatuongelmiin. Yhtiö hinnoitteli alihankkijat ahdinkoon, mikä johti huonoon lopputulokseen. Maineen menetyksen korjaamiseen meni vuosia.

B Corsan omistajia harmittaa heikko maalipinta ja ruostesuojaus. Auto ruostuu käsiin ja pikkukremppaa riittää, vaikka moottori pelaa nätisti.

Ruoste raiskaa

Koeajoon löytyi poikkeuksellisen säännöllisesti huollettu ja vasta 140 000 kilometriä ajettu Corsa vuodelta 1993.

Ruoste kukittaa auton koria ja pohjaan on tehty ensimmäinen paikkahitsaus. Akuuttia ongelmaa ruosteesta ei aiheudu. Sisältä auto on siisti, ja hallintalaitteet toimivat hyvin.

Pieniä vikoja ilmenee tasaiseen tahtiin.

Kuljettajan oven stoppari irtoaa noin kuukauden kuluttua ja talvella Corsa lakkaa käynnistymästä. Vika löytyy bensapumpusta, joka pitää ääntä mutta ei saa riittävää painetta aikaiseksi ruiskukoneelle.

Bensapumpun lisäksi autosta vaihdetaan vuoden aikana öljyt ja tulpat, kaikki omana työnä, joten huoltokulut eivät päätä huimaa.

Käytetyn B Corsan suurin heikkous on turvattomuus. Turvatyyny ilmestyi Corsan varustukseen vasta vuonna 1996.

Corsa kasvaa pituutta

Uusi Corsa vetää katseita peräänsä aivan toiseen malliin. Edeltäjäänsä matalampi auto on sutjakan näköinen. Siitä Opelin nykymuotoilijoille täydet pisteet.

Corsa on kasvanut 32 vuodessa 40 senttiä. Nyt tarjolla on nelimetrinen kori, joka antaa hyvät tilat neljälle aikuiselle.

Etuistuimet ovat hyvin muotoiltua. Niillä istuu pitkiäkin matkoja. Takana istuin on matalalla. Tavaratila vetää kauppakassit tai viikonloppureissun tarpeet.

Auton kojelauta on pistetty kokonaan uusiksi. Hallintalaitteet ovat kuitenkin muista Opeleista tuttuja. Jo Corsan edellisestä sukupolvesta tuttu ratinlämmitin on kiva varuste talvella.

Corsan ajettavuus on hyvä. Se reagoi nopeasti kuskin toiveisiin. Tarvittaessa auton pyörittelyyn on tarjolla kevyt city-asetus, mutta koeajossa sille ei ollut tarvetta.

Kolmipyttyinen pakkaus

B Corsan 1,4 litran ruiskukone käy tasaisesti tyhjäkäyntiä. Ajossa esiintyy kuitenkin lievää ja ajoittaista nykimistä.

Polttoainetta kone kuluttaa yllättävän paljon, keskikulutus pyörii 7 litran tuntumassa.

Tuoreen Corsan nokalta löytyy uusi, kolmipyttyinen 1,0 litran bensakone, joka riittää mainiosti auton tarpeisiin. Se mahdollistaa myös ripeän ajon.

Normaalissa perheajossa uuden Corsan kulutuksen saa painettua alle 5 litran sadalla. Tasaisella maantieajolla kulutus pyörii 4 litrassa. Täydellä kuormalla moottoritiellä autoa rääkätessä kulutus pysyy 5,3 litrassa sadalla kilometrillä.

Se on hyvin, kun ottaa huomioon auton massan kasvun yli 200 kilolla B Corsan ajoista.

Uusi Corsa on otettu suopeasti vastaan. Se kisasi keväällä jopa luokkansa ykköspaikasta Suomessa, mikä kertoo, että auton hinta on kohdallaan.

Myös B Corsan valtti, ja ainoa sellainen, on hinnassa. Katsastetun B Corsan alhaisimmat lähtöhinnat pyörivät 300–400 eurossa.

JARMO PALOKALLIO

Volkswagen Golf -farkusta tarjolla maastoversio

Volkswagen tarjoaa Golf Variantista sopivia versioita mitä erilaisimpiin tarpeisiin. R-merkinnällä varustetut Golfit mielivät ratakäyttöön. Kevyeen maastoajoon on tarjolla Alltrack.

Erikoismallit ovat ulkoisesti hyvin lähellä perusversiota. Asiantuntijat erottavat ne pienistä yksityiskohdista, maavarasta, pakoputkien määristä ja logoista.

Myös autojen sisätiloissa on vähän eroja. Esimerkiksi tavaratila on kaikissa versioissa sama.

Lisää maavaraa

Alltrackin selvin ero perus-Golfiin on nelivetoisuus. Sen lisäksi autossa on 20 millimetriä enemmän maavaraa. Korkeampi rengasprofiili kasvattaa maavaraa vielä sentillä.

Korkeampi maavara tuo kyytiin pientä heijausta epätasaisilla pinnoilla. Myös rengasmelua tunkee sisään heikoilla asfalttipinnoilla. Siksi autoa ei kannata välttämättä hankkia suurimmilla mahdollisilla vanteilla.

Golfin käyttöalue kattaa varsin heikkokuntoiset ja auraamattomat tiet. Auton asetuksista löytyy offroad-asento, joka muuttaa kaasupolkimen liikkeen vaikutusta ja aktivoi alamäkihidastimen.

Viidennen sukupolven Haldex-järjestelmä toimii hienosti. Neliveto tulee avuksi tarvittaessa. Pahoissa paikoissa voima jakautuu tasan etu- ja takapyörille.

Nelivedon apuna on sähköinen tasauspyörästön lukitus, joka on kytketty ESC-ajonvakautusjärjestelmään. Varsinaiseen maastoajoon kannattaa hankkia toisenlaisia kulkuvälineitä.

Moottoreita on tarjolla kolme, 150-hevosvoimainen turbodiesel toimii käsivalintaisella vaihteistolla. Tehokkaampi diesel ja 1,8 litrainen TSI-bensakone on varustettu DSG-automaatilla.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

Neliveto vie perille huononkin tien päähän.

OMINAISUUDET

Alltrack TDI

Moottori 2,0 l
Teho 110 kW
Kulutus 4,9 l/100 km
CO2-päästöt 125 g/km
Hinta 39096 e

Erikois-Golfin sisustus ei juuri poikkea tavallisesta.