

**SY:n Järventaus:**  
Jatkajien  
verohelpotus  
meni pilalle  
**Sivu 10**



**Yritykset satsaavat  
turvalliseen  
ajotapaan**  
**Auto,**  
**sivut 18-19**



**UPM hakee  
vauhtia  
vereksillä  
vetäjillä**  
**Sivu 3**

# Kauppalehti

Perjantai 12.9.2008

Irtonumero 2€ | Lukijamäärä 182 000 (KMT 2007)  
Perustettu vuonna 1898 | N:o 179 | www.kauppalehti.fi

PEKKA LÄHTEENMÄKI/KL



Metsäteollisuuden sokkiuutiset osoittavat osaltaan massiivisen aluepolitiikan heikkoudet, sanoo professori Esko Niemi. – Se, joka laskee elämänsä ja elinkeinonsa aluepolitiikan varaan, ottaa hurjan riskin. **Sivut 2-3**

## Aluetuki on petollista politiikkaa



**Piikavero vaihtuu  
remonttireiska-  
veroksi**

**Oma raha, sivu 22**

**Oma raha**



BLOOMBERG NEWS

**Myös Amerikan  
metsäjätit  
irtisanovat  
ennätystahtia**

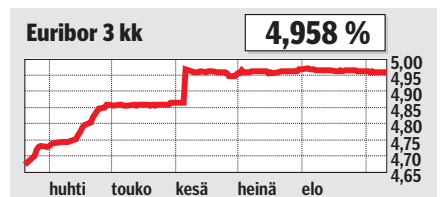
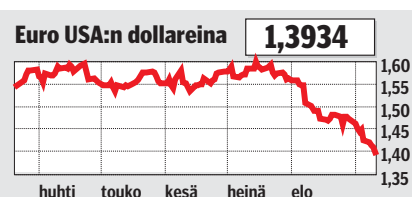
**Sivu 6**

**OMXH +0,24%**  
7 634,23 pistettä

11.9.2008

**Nyt kaikki  
arvo-osakkeita  
poimimaan!**

**Pörssi, sivu 30**



**Suomella on jo kokemusta metsäsokeista Pääkirjoitus, sivu 4**

# Auto

► **Tuottaja:** Jussi Turtiainen  
 ► **Puhelinvaihe:** 010 665 101  
 ► **Email:** kl.auto@kauppalehti.fi  
 ► **Toimitus:** Eteläesplanadi 20, PL 189, 00101 Helsinki

## Hondalta edullinen hybridi

Honda esittelee Pariisin autonäyttelyssä konseptimallin uudesta, entistä edullisemmasta hybridi-autosta. Auton nimi on Insight, joka on tuttu vuonna 1999 esitellystä hybriditeknologian pioneerista.

rista. Honda Insight tulee myyntiin ensi keväänä Euroopassa, Japanissa ja Amerikassa.

Insightin muotoilu viittaa FCX Clarityyn. Viisiovinen ja paikallinen uutuus on virtavivainen, mutta siihen on saatu kuitenkin mainiot sisätilat. Auton alusta on kehitetty nimenomaan hybridi-auton tarpeisiin.



Kompakti ohjainyksikkö ja akut ovat tavaratilan alapuolella, mikä alentaa auton painopistettä, parantaa ajo-ominaisuuksia ja mahdollistaa tavallisten viisiovinen autojen monikäyttöisyyden. Insightia tehdään samalla tehtaalla kuin Civic Hybridejä. Tehtaan hybridimootoreiden tuotantoa lisättiin hiljan hybridien kysynnän takia.

**Kauppalehti**

**Ekoveto.** Honda Insight on aiempia hybridimalleja edullisempi auto.



# Yrityksille räätälöity ajokoulu vähentää kolareita ja päästöjä

Kymmenien suomalaisfirmojen työntekijät muuttaneet ajoasenteitaan Collision Free! -menetelmällä

**Jussi Turtiainen**  
 jussi.turtiainen@kauppalehti.fi

– Pinttyneitä ajo- ja ajattelutapoja kannattaa usein muuttaa. Niin voi helposti parantaa sekä omaa että muiden turvallisuutta liikenteessä. Lääkeyhtiö AstraZenecan johtoryhmä kuuntelee Espoon konttorissaan tarkkaan Excelsiorin ajovalmentajan **Ari Parkkosen** evästyksiä. Parkkonen vetää yrityksille kehitettyä Collision Free! -liikenneturvallisuusohjelmaa.

AstraZenecan toimitusjohtaja **Lasse Savonen** esikuntineen seuraa 2,5 tunnin teoriajaksoa. Seuraavina päivinä jokainen heistä saa lisäksi tien päällä 1,5 tunnin henkilöko-



**Ensiasetukset.** Kunnon ajo-otteet ja istuma-asento täytyy ennen liikkeellelähtöä.

taisen ajoanalyysin.

Valmentaja heittää jo kurssin ensi minuuteilla perusteet riskitekijöiden karsimiseksi. Hän ei saarnaa, vaan tarjoaa selkeää, paikoin pysäyttävää turvallisempaan autoilun filosofiaa ja faktaa.

### Täsmäohjeita ajotyyliin

– Ensimmäinen kulmakivi on tehokas näkeminen. Erityisesti risteysten systemaattinen tarkkailu on tärkeää. Liikenteessä tietoa pitää hakea kaukaa. Siinä meillä jokaisella riittää treenattavaa, Parkkonen painottaa.

– Sitten tulee tilan pitämisen. ”Pakoreitti” täytyy olla ai-

na valmiina. Seuraavaksi tilaa on annettava muille ajoneuvoille. Ja neljänneksi on keskitettävä ennalta ehkäisyyn.

Collision Free! -menetelmä opettaa teoriassa tapoja välttää kolareita. Käytännön osassa tutkitaan kuljettajan ajotyylistä johtuvia todennäköisimpiä kolarityyppisiä ja annetaan täsmäohjeita oman kolaririskin pienentämiseksi.

Menetelmä on räätälöity nimenomaan yrityksille. Yrityksiä kiinnostaa Collision Free! -kurssin lupaus turvallisemman autoilun tuomista kustannussäästöistä, sillä Suomessa tapahtuu yli puolet työkuolemista liikenteessä. Kymmenet firmat ovat maksaneet työntekijöilleen kurssin. Joukossa

ovat mm. Fennia, Huoneistokeskus, Itella, Tapiola ja Tamro.

Selvitysten mukaan menetelmä lisää autoilijan turvallisuutta. Sen ovat huomanneet vakuutusyhtiötkin. Suomessa Tapiola myöntää 20 prosentin alennuksen täyskaskosta valmennuskurssin käyneelle.

– Pyrimme nostamaan liikenneturvallisuuden osaksi yritysten muuta riskien hallintaa ja työsuojelua, sanoo Parkkonen.

### ”Firman autoilla ei törttöillä”

Yritykset hyötyvät niin henkilöiden kuin kuljetusten turvallisuuden parantumisesta. Se

kohottaa samalla yritysten imagoa.

Collision Free! -kouluttajat lupaavat ajotapojen muutosten myös laskevan polttoainekuluja ja hiilidioksidipäästöjä sekä jouduttavan ajoaikoja.

AstraZeneca maksaa paljon työssään autoa käyttäville työntekijöilleen kurssin. Hinta henkilöltä on 254 euroa. Tähän mennessä kaikki 47 valmennettua ovat tyytyväisiä tuloksiin.

– Asenteet muuttuivat. Nyt ei meidän firman autoilla törttöillä. Ajoripeyskin kasvoi, mutta keskikulutus laski yli litran, kuvaa kokemuksiaan AstraZenecan lääketieteellinen johtaja **Klaus Tamminen**.

## Cruze seuraa Nubiraa

Chevrolet esittelee lokakuun alussa Pariisiin autonäyttelyssä Nubiran seuraajan, Cruzen. Neliövinen Cruze muistuttaa coupéta, mutta kyseessä on virtaviivainen sedan. Chevrolet aikoo käyttää uutuuden muotokieltä myös muissa tulevilla malleissaan.

Cruze tulee Suomessa myyntiin keväällä. Moottorivalikoimasta löytyvät 1,6- ja



AXEL WIEDEMANN

### Sportti-suutta.

Erittäin viisito tuulilasi ja voimakkaasti taakse laskeutuva kattolinja tekevät Cruzen urheilullisen näköiseksi.

1,8 -litraiset bensiinimoottorit sekä kaksilitrainen turbodiesel. Vaihteistoksi ovat tar-

jolla viisivaihteinen manuaali ja kuusivaihteinen automaatti.

Chevrolet tuo Pariisiin myös Cruzen perustuvan Orlandon, joka on perinteisiä tila-autoja jyrkempi ja urheilullisempi. Auto tarjoaa silti monikäyttöistä tilaa matkustajille ja tavaroille.

Viisiovisen tila-auton istuimet ovat toisessa ja kolmannessa rivissä hieman etummaisista istuimista korkeammalla.

Orlandon akseliväli on 2,76 metriä. Moottorina on uusi 150-hevosvoimainen kaksilitrainen turbodiesel.

Kauppalehti

## Ministä viritellään maasturia

BMW suunnittelee Ministä maasturiversiota sedanin, cabrian ja farmarin jatkeeksi. Peli olisi varsinaisesti crossover-tyyppiä, jolla voisi harrastaa myös kevyttä maastoajoa. Projekti esitellään lokakuussa Pariisiin autonäyttelyssä. Tuotantoon auto tulisi aikaisintaan vuonna 2010.

Suunnitelman mukaan Minin maasturi on neliövinen, neljä metriä pitkä ja tietysti neliövetoinen. Matkustamon ovi kuljettajan takana on liukuva, kuten farmarissa. Takaluokku aukeaa yhtenäisenä sivulle. Auto on pitempi kuin muut Minnit.

Neljällä erillisistumella varustettua maasturia kiidätetään tietyillä ainakin nelisynterinen bensaturbo, josta irtoaa reilusti yli sata hevosvoimaa.

Kauppalehti

KUVAT: TIINA SOMERPURO/KL

## Fakta

### Collision Free! -menetelmä

- Kansainväliseksi levinnyt kolarinvälttämismenetelmä on kehitetty Kanadassa 1970-luvulla.
- Menetelmä perustuu kolaritutkimuksiin.
- Suomessa menetelmää opettaa 14 autokoulua.
- Asiakkaina ovat pääasiassa yritykset.
- Menetelmällä on valmennettu ympäri maailmaa yli puoli miljoonaa tienkäyttäjää.
- Turvallisuuden lisäksi ohjelmalla parannetaan polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä.

**Syynissä.** Ari Parkkonen (oik.) tarkkailee AstraZenecan talousjohtajan Harri Leiviskän ajotyylejä. Nimenomaan risteysissä ympäristöä pitää hyvin kartoittaa.



TIINA SOMERPURO/KL

**Jotakin tuttua.** Jaguarin ystävät tunnistavat uudesta XF-mallista monta tuttua piirrettä.

# Perinteitä kunnioittaen

### Jukka Saastamoinen

jukka.saastamoinen@kauppalehti.fi

Melkoinen oli kohahdus, jonka maanmainio brittimerkki Jaguar aiheutti uudella XF-mallillaan Frankfurtin viimevuotisessa autonäyttelyssä.

Jo se, että Jaguarilta ilmestyi uusi automalli, oli yhden sortin puheenaihe. Jaguar-malliston elinkaaret ovat aina olleet epätavallisen pitkiä, ja siksi merkin lanseeraustilaisuudetkin ovat olleet verrattain harvinaista herkkua.

XF-malli herätti kiinnostusta muun muassa siksi, että sen kerrottiin korvaavan legendaariset S-tyypin mallit. Kun S-tyyppi siirtyisi historiaan, Jaguarin valikoimassa olisi kolme perusmallia eli iso XJ, sporttinen XK ja tämä uusi, sporting luxury -sloganilla markkinoitu urheilu- ja edustusauton sekoitus XF.

XF:stä sanottiin, että se tekee Jaguarille tarkasti mietityn nuorennusleikkauksen. Sen keuhuttiin houkuttelevan muotoilullaan ja tekniikallaan nuoremman polven autonostajia, mutta samalla se vaalisi merkin perinteitä niin, että vanhempien asiakaskaarti mielittäisi sen aidoksi Jaguariksi.

Kun verhot vedettiin sivuun, alttarilta paljastui auto, joka pursusi uutta ja innovatiivista tekniikkaa ja joka oli uusista muodoistaan huolimatta hyvin Jaguar-henkinen kulkuneuvo.

XF:n teknisistä uutuuksista kekseliäimpiä on automaatti-

### Kulkupeli

- Jaguar XF on täysin uusi automalli. Se on eräänlainen urheilu- ja edustusauton risteytys, jota valmistaja markkinoi sloganilla "sporting luxury". Autosta tehdään kuutta eri malliversiota, ja ne kaikki ovat saatavilla myös Suomessa.

### Tunnelmat

- Ostan
- Harkitsen
- Epäilen
- Unohtaan

vaihteiston vaihteenvaihtajin. Se kun ei ole mikään perinteisen tyylin joystick vaan pyöreä, halkaisijaltaan viisientinen säädin, josta vaihteet valitaan kevyin kiertoilikkein kuin makuuhuoneen valaistus ovenpielen himmentimestä ikään.

Muotoilussa XF:n hauskimpia yksityiskohtia on konepellin korotus. Se on kuin nostalginen tulvahdus kultaiselta rivikuutosten kaudelta.

XF:n myynti aloitettiin Isonsa-Britanniassa maaliskuussa. Muissa maissa ensimmäiset karrut toimitettiin asiakkaille huhtikuussa.

ovat olleet enimmäkseen myönteisiä.

Asiakkaat ovat kehuneet XF:ää automalliksi, joka jatkaa uskollisesti Jaguarin linjalla mutta tekee sen nyt modernilla tavalla. XF:ää on myös kuvailtu ajoneuvoksi, jolla on urheiluauton luonne ja järkiauton sie-lu. Järkiautoksi sitä sanotaan siksi, että siinä on kunnan takatilat ja 500 litran kontti.

Moitteita on tullut tavasta, jolla isopyöräinen XF käyttäytyy maantien urissa. Suomalainen asiakaskaarti on myös kauhistellut XF:n hintaa – ja syystä. XF:n halvinkin malli, oheisissa kuvissa esiintyvä 2,7-litrainen diesel, maksaa Suomessa 64 900 euroa. Kalleimmalle mallille, 4,2-litraiselle V-kasille, hintaa kertyy peräti 137 000 euroa.

Silti XF:t ovat löytäneet tienensä Suomeenkin. Tähän mennessä niitä on rekisteröity Suomessa noin 70, ja jos sama tahiti jatkuu, vuoden loppuun mennessä niitä rekisteröidään vielä toinen mokoma.

XF-mallisto valmistetaan kaikkien Jaguarien tavoin merkin alkuperäisessä kotimaassa Britanniassa.

Jaguar perustettiin vuonna 1922. Se siirtyi Fordin omistukseen vuonna 1989, ja Ford puolestaan myi sen intialaiselle, pienistä kaupunkikärryistään kuululle Tata Motorsille tämän vuoden maaliskuussa.

Samassa maaliskuussa ryttäkässä Ford myi Tatalle Land Roverin. Land Rover oli tullut

## Jaguar XF 2,7D V6 Luxury

- Moottorilavuus: 2 720 cm<sup>3</sup>
- Teho: 207 hv (152 kW)
- Vääntö: 435 Nm/1 900 r/min
- Huippunopeus: 229 km/h
- Kulutus: 7,5 l/100 km (yhdistetty)
- CO<sub>2</sub>-päästöt: 199 g/km
- Hinta: 64 900 euroa

TIINA SOMERPURO/KL



**Vaihtekeppi.** Automaattivaihteiston vaihteenvaihtajin on mielenkiintoisesti muotoiltu.

Fordin leiriin vuonna 2000.

Kaupan kokonaishinta oli 2,3 miljardia dollaria. Kun summasta siivottiin Jaguarin ja Land Roverin kontolla olevat eläkevastuut, Fordin käteen jäi 1,7 miljardia euroa – eli kolmasosa summasta, jonka se oli noista kahdesta brittimerkistä aikoinaan maksanut.



**Säästöä.** Mittari todistaa, että oikealla moottorijarrutuksella kulutus laskee.