

Ne 28 ruuvia

Olemme juuri selvinneet olympialaisista. Siellä ratkottiin, mitkä kansakunnat ovat ykkösiä urheilun saralla. Ja niinhän siinä kävi, että isojen maiden edustajat pärjäsivät parhaiten.

Vähän sama tilanne on autoalalla. Jo pitkään on uskottu, että vain suurimmat valmistajat voivat menestyä. Poikkeuksiakin kyllä on. Esimerkiksi Porsche on pitkään tahkonnut rahaa suhteellisen vähäisellä tuotannoilla.

GM oli vuosikymmeniä maailman suurin autojen valmistaja. Sillä on ollut tuotantoa ja eri merkkejä ympäri maailmaa. Pari vuotta sitten Toyota kaatoi GM:n jalustaltaan, mutta sen ykkösasema jäi lyhyeksi. Japanin tsunami ja Amerikassa ilmenneet laatuongelmat vähensivät tuotantoa.

Kisa maailman suurimmasta ei ole pelkästään GM:n ja Toyotan välinen; nyt myös VW-konserni on ilmoittautunut mukaan. Se on asettanut itselleen tavoitteen olla maailman suurin vuoteen 2018 mennessä.

VW on selvästi Euroopan suurin valmistaja neljällä merkillään - tai viidellä, jos viimeisin hankinta Porsche lasketaan mukaan. Konserni hallitsee lähes 30 prosentin osuudella Euroopan markkinoita, ja tuntuu siltä, että menestystahtia ei hidasta mikään.

VW on vahvoilla myös Kiinassa. Siellä kymmenen eniten myydyin auton joukossa on peräti viisi VW-mallia. Maailman suurimmaksi ei kuitenkaan nousta, ellei ole vahva kaikkialla - tai vähintään Euroopassa, Kiinassa ja Amerikassa.

VW:n heikoin lenkki on USA, missä sen myynti on viime vuosina vaihdellut 300 000 auton molemmin puolin. Luku on kaukana vanhoista hyvistä ajoista. Esimerkiksi vuonna 1970 VW myi USA:ssa peräti 570 000 autoa. Nehän olivat tietenkin enimmäkseen Kuplia, joista koko tarina sai alkunsa.

Nyt ajat ovat muuttuneet, ja alkuperäiset Kuplat ovat historiaa. VW on asettanut tavoitteeksi myydä USA:ssa vuoteen 2018 mennessä vuositason vähintään 800 000 autoa. Se on kova tavoite, joka tar-

koittaa myynnin lähes kolminkertaistamista.

Tavoitteen saavuttaminen edellyttää tuotannon siirtämistä Amerikan mantereelle, sillä autojen rakentaminen kalliista Saksasta nostaisi liikaa hintoja. Lisäksi on laajennettava mallistoa otettava huomioon ja amerikkalaisten maku.

Tarvitaan siis entistä isompia malleja ja ennen kaikkea avolava-autoja. Muuten Keski-lännen punaniskoja ei saada innostumaan. Tarvitaan myös nykyistä laajempi jakeluverkko, jotta merkin osuutta ja tunnettuutta saadaan kasvatettua.

Töitä on luvassa paljon, mutta ääneen sanottu tavoite viittaa siihen, että VW:lla ollaan tosissaan. Menestys on jo lunastettu niin koti-Euroopassa kuin Kiinassakin. Nyt on ilmeisesti Amerikan vuoro.

Jää nähtäväksi, kuinka hyvin VW onnistuu, ja keneltä se uskoo ottavansa osuutta. Myös korealaiset nousevat vauhdilla, eivätkä japanilaiset anna helposti periksi. Ovatko häviäjinä taas Amerikan omat isot merkit?

VIRITTÄJIEN vanha nyrkkisääntö sanoo, että viritystä voidaan pitää onnistuneena, jos moottorin teho ei vähene kymmentä prosenttia enempää. Toinen viisaus toteaa, että remppa on onnistunut, jos kasausten jälkeen käteen jää vain yksi ylimääräinen ruuvi. Ensimmäinen pitää edelleenkin paikkansa, mutta toisesta en ole niinkään varma.

Jouduin nimittäin asentamaan asuntooni aivan tavallisen television seinätelineeseen. Kun tuskanhiki oli kuivunut, kädessäni oli tarkalleen 28 ylimääräistä ruuvia!

Ensin arvelin naapurin pojanklopin olevan epämiellyttävän oikeassa. Hän väittää, että iän myötä aivojen soveltamiskyky (tai oliko se luovuus?) vähenee. Sitten tajusin, että pitäisi ehkä asennella näitä telineitä useammin, jotta

ymmärtäisi maailman tälläkin alalla muuttuneen.

Asennusohje oli kuin sarjakuva, mutta selkeän juonenkehityksen sijasta katsoja joutui itse arpomaan itselleen sopivan seuraavan kuvan ja noukkimaan pussista siinä tarjotut oikeat ruuvivaihtoehdot.

Sarjakuvassa oli nimittäin useita epäselviä rinnakkaisjuonia. Josain kaukana insinöörit olivat suunnitelleet tämän saman telineen sopivaksi kaikille maailman televisiomalleille. Epäilen heidän olleen hyvin nuoria insinöörejä, joiden aivot ovat äheltäneet soveltamiskykynsä rajoilla selvillä ylikierroksilla.

Ns. tosimitiehenä pidän käyttöohjekirjojen yksityiskohtaista lukemista eräänlaisena antautumisena. Asensin siis telineen osittain oman näkemykseni mukaan ja ihmettelin lopputulosta. Epäilin tehneeni jotakin totaalisesti väärin.

Vasta paljon myöhemmin sarjakuvaa vielä kerran tuijottaessani tajusin, että käteen pitikin - tässä tapauksessa - jäädä ne 28 ylimääräistä ruuvia!

LIIKENNETURVALLISUUSASIAT ovat suorastaan kyllästymiseen asti esillä julkisuudessa, kun kaksi keskenään kilpailevaa instanssia, Liikenneturva ja Liikenteen turvalli-

suusvirasto Tafi syyttävät maailmalta tiedotteitaan kiivaaseen tahtiin.

Yksi osa-alue on kuitenkin jäänyt kummaltakin toimijalta varsin vähäiselle huomiolle. Kysymys on tietenkin polkupyöräilystä, joka on meillä Suomessa täysin villin lännen tasolla.

Pyöräilijä on autoilija, kun autoille palavat vihreät liikennevalot. Seuraavassa risteyksessä hän on jalankulkija, kun jaloissaan liikkuville näytetään vihreää. Tilanne ei muuksi muutu, olipa päässä kypärä tai ei.

Paljon kiitosta saanut Helsingin Baana on varsinainen kilparata. Olen huolestuneena katsellut, miten urheiluhenkiset kuntopyöräilijät jyräävät siellä otsasuonet pullistuneina niin, että tavalliset pyöräilijät toimivat heille jonkinlaisina pujottelupeppeinä.

Vauhtiveikkojen meno ei hidastu, vaikka näkökenttään ilmestyisi pyöräileviä lapsia. "Hidasteet" - lasten vanhemmat ja joskus lapset itsekin - saavat kuulla kunniansa. Nopeuserot tällä uudella uljaalla kevyen liikenteen raitilla ovat suuret ja ohi mennään sieltä, mistä päästään.

Liikenneturvalle ja Trafille riittäisi töitä pyöräilijöiden parissa. Aina-kin asenteissa olisi paljon parannettavaa. Ehdotan, että hihat pannaan tälläkin sektorilla heilumaan. **TM**

