

TEKNIIKAN JA LIIKENTEEN TOIMIALA

Auto- ja kuljetustekniikka

Jälkimarkkinointi

INSINÖÖRITYÖ

Uusi Mazda 2 ja lehdistö

**Työn tekijä: Ville Nikkilä
Työn valvoja: Risto Salminen
Työn ohjaaja: Edvard Duncker**

Työ hyväksytty: __. __. 2008

**Risto Salminen
Lehtori**

ALKULAUSE

Tämä insinöörityö tehtiin Inchcape Motors Finland Oy:lle. Haluan kiittää projektissa mukana olleita.

Helsingissä 20.4.2008

Ville Nikkilä

INSINÖÖRITYÖN TIIVISTELMÄ

Tekijä: Ville Nikkilä	
Työn nimi: Uusi Mazda2 ja lehdistö	
Päivämäärä: 20.4.2008	Sivumäärä: 48 s. + 6 liitettä
Koulutusohjelma: Auto- ja kuljetustekniikka Suuntautumisvaihtoehto: Jälkimarkkinointi	
Työn valvoja: Lehtori Risto Salminen	
Työn ohjaaja: Markkinointijohtaja Edvard Duncker	
<p>Tämä insinöörityö on tehty Inchcape Motors Finland Oy:lle. Se on useassa maassa toimiva autoalan yritys ja toimii Suomessa muun muassa Mazda-autojen maahantuoja. Työssä selvitetään, miten suomalainen lehdistö on ottanut uuden Mazdan B-segmentin mallin Mazda2:n vastaan ja miten auton liittyvä tiedottaminen on onnistunut.</p> <p>Mazda2 on edistyksellinen auto, koska sen paino on laskenut edelliseen malliin verrattuna. Uudessa mallissa on myös kiinnitetty erityistä huomiota erilaisiin ympäristötekijöihin, kuten kulutukseen ja päästöihin.</p> <p>Ensimmäiseksi työssä tutkitaan uudesta mallista julkaistut tiedotteet ja referoidaan ne. Tämän jälkeen tutkitaan ja referoidaan puolen vuoden ajalta lehdistön kirjoittamat artikkelit. Artikkeleita myös tutkitaan siitä näkökulmasta, onko tiedotteissa ja lanseerauksessa kerrottu haluttu viesti mennyt läpi</p> <p>Työn lopputuloksena saatiin kattava kuvaus siitä, mihin asioihin lehdistö on kiinnittänyt huomiota ja mitä asioita tiedottamisessa voisi jatkossa parantaa. Tiedottamisen merkitys markkinoinnissa on erittäin suuri ja niillä saatu huomio on edullista esimerkiksi mainontaan verrattuna.</p>	
Avainsanat: Mazda2, Inchcape Motors Finland Oy, tiedottaminen, lehdistö	

ABSTRACT

Name: Ville Nikkilä	
Title: New Mazda2 and Press	
Date: April 20, 2008	Number of pages: 48 + 6
Department: Automotive and Transport Engineering Study Programme: After Sales	
Instructor: Risto Salminen, Lecturer Supervisor: Edvard Duncker, Marketing manager	
<p>This graduate study was written for Inchcape Motors Finland Oy. The company operates in many countries, and in Finland, among other things, it is the importer of Mazda cars. The aim of the graduate study was to find out how Finnish press has accepted the new B-segment car Mazda2 and how well it was succeeded in informing the public.</p> <p>Mazda2 is an advanced car because its weight has dropped compared to the previous model. New model specialities are that it is environmentally friendly and it has low consumption and emissions.</p> <p>At first the graduate study presents a research of the press releases and gives a summary of them. After that, the study researches and gives a summary of the press articles during a period of six months. The study also analyses how the press understood the information provided by Mazda and the importer.</p> <p>A lot of useful information with press opinion was gathered. The study also presents some enhancements in future press releasing. Press releases and media articles have a major role in marketing and they are a relatively cheap way to get attention.</p>	
Keywords: Mazda2, Inchcape Motors Finland Oy, press release, press	

SISÄLLYS

ALKULAUSE

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	1
2	MAZDA	2
2.1	Inchcape Motors Finland Oy	2
2.2	Mazda2	3
2.3	Zoom-Zoom filosofia	4
3	LEHDISTÖTIEDOTTEET	5
3.1	Uusi Mazda2 esitellään Geneven autonäyttelyssä	5
3.2	Uuden Mazda2:n kevyt rakenne	6
3.3	Uusi Mazda2 on entistä kevyempi ja sulavalinjaisempi	6
3.4	Mazda2-esite	8
4	LEHTIJUTUT	10
4.1	Geneven ensiesittelystä kertovan tiedotteen pohjalta tehdyt artikkelit	10
4.2	Geneven autonäyttelystä tehdyt artikkelit	13
4.3	Tiedotteiden Uuden Mazda2:n kevyt rakenne ja Uusi Mazda2 on entistä kevyempi ja sulavalinjaisempi perusteella tehdyt artikkelit	15
4.4	Koeajojen perusteella tehdyt artikkelit	19
4.5	Muut	34
5	ANALYSOINTI	36
5.1	Tiedotteet	36
5.1.1	<i>Ensiesittely</i>	36
5.1.2	<i>Geneven autonäyttely</i>	37
5.1.3	<i>Keveydestä kertovien tiedotteiden analysointi</i>	38
5.1.4	<i>Koeajot ja ensikoeajot</i>	40
5.1.5	<i>Muut</i>	43
6	TULOKSET JA KEHITYSMAHDOLLISUUDET	43
6.1	Tulokset	43
6.2	Kehitysmahdollisuudet	44

7	YHTEENVETO	45
	LÄHDELUETTELO	46
	LIITELUETTELO	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

1 JOHDANTO

Tämän insinöörityö tehdään Inchcape Motors Finland Oy:lle. Sen tarkoituksena on selvittää miten suomalainen lehdistö on ottanut uuden Mazda2:n vastaan ja miten autoon liittyvä tiedottaminen on onnistunut.

Lehdistössä julkaistujen artikkelien pohjana toimii lähes poikkeuksetta maahantuojaan julkaisema tiedote tai jossain tapauksissa myös valmistajan tiedote. Lehdistömateriaalin vaikutus lehdissä ilmestyviin koeajojuttuihin on myös suuri toimittajien hyödyntäessä tiedotteista saatua informaatiota juttua tehdessään.

Ongelma tiedotteiden kanssa on nykypäivänä niiden todella suuri määrä kaikilta maahantuoilta ja valmistajilta. Joissakin suurissa suomalaisissa julkaisuissa jopa yli 90 prosenttia tiedotteista joutuu suoraan roskakoriin otsikon perusteella. [1, s. 113]. Tämän vuoksi massasta erottuminen vaatii huolellisen otsikon suunnittelun.

Lisäksi on tarkoitus selvittää, kuinka lehdistö on ottanut uuden mallin vastaan ja onko haluttu viesti mennyt läpi. Uuden Mazda2:n tapauksessa haluttu viestin pääpiirteet ovat keventyminen, ympäristöystävällisyys ja ketteryys.

Työssä käytetään Oy Cision Finland Ab:n keräämiä lehtiartikkeleita aikaväliltä helmikuu 2007 – joulukuu 2007. Artikkeleita on käytössä todella runsaasti, joista osa kuitenkin sisältää identtisen informaation vain eri lehdissä julkaistuna. Artikkelit on lajiteltu sen perusteella, mitä ne koskevat ja minkä tiedotteen perusteella ne ovat tehty.

Haasteena insinöörityössä on joidenkin toimittajien käyttämä todella värikäs kieli ja sen tulkinta. Artikkelia tutkiessa on myös otettava huomioon toimittajan käyttämä tyyli kertoa omia mielipiteitä. Vahvalla tyyllillä ilmaisevien toimittajien mielipiteitä on huomattavasti helpompi tulkita kuin hyvin ympäripyöreällä ja varovaisella mielipiteellä asioitaan ilmaisevien. Tässä kohtaa ajattelinkin hyödyntää omaa parin vuoden mittaista työkokemusta autotoimittajan työstä.

Ensin työssä referoidaan uudesta Mazda2-mallista julkaistut tiedotteet ja materiaali. Tämän jälkeen siirrytään referoimaan uudesta mallista julkaistut lehdistöartikkelit. Lopuksi koostan ja analysoin, mitä uudesta mallista on haluttu kertoa ja tutkin onko haluttu viesti mennyt perille.

Pohdin myös sitä, onko Mazdan maahantuoja eli Inchcape Motors Finland Oy:n tiedottamisesta jotain kehitettävää. Insinöörityön tarkoitus on herättää ideoita, jolla voidaan jatkossa parantaa seuraavien mallien tiedottamista ja lehdistömateriaalia. Lisään myös loppuun omat kokemukseni autotoimittajana käsitelystä aiheesta ja analysoin ennen materiaalin saamista ja insinöörityön aloittamista tekemäni tv-ohjelman koeajokäsikirjoituksen uudesta Mazda2-autosta.

2 MAZDA

Mazda Motor Corporation on japanilainen autonvalmistaja. Yritys on perustettu vuonna 1920, ja sen pääkonttori sijaitsee Hiroshimassa. Mazda valmisti vuonna 2007 1,3 miljoonaa autoa ja Ford Motor Company omistaa 33,9 % osuuden Mazdasta.

2.1 Inchcape Motors Finland Oy

Inchcape on kansainvälinen, Lontoon arvopaperipörssissä noteerattu autoalan palveluyritys, jonka tehtävänä on vahvistaa edustamiaan tuotemerkkejä yhteistyössä valmistajien kanssa sekä tuottaa korkealaatuisia palveluita vähittäiskaupassa ja tarjota asiakkaiden käyttöön heitä palvelevat jälleenmyyntikanavat. Inchcape plc:n liikevaihto vuonna 2006 oli noin 4842 milj. € ja henkilöitä palveluksessa noin 10 000 henkeä

Inchcape Motors Finland Oy vastaa Suomen Mazda-, Jaguar- ja Land Rover -autojen maahantuonnista, jälleenmyynnistä ja huollosta. Se myös edustaa näitä merkkejä Virossa, Latviassa ja Liettuaassa.

Inchcapen tavoite on olla autoalan asiakaskeskeisin vähittäiskaupan ryhmittymä. Suomessa sen palveluksessa on noin 200 henkilöä, ja liikevaihto oli vuonna 2006 268 milj. € /2/

2.2 Mazda2

Mazda alkoi 2000-luvun alussa selkeyttää henkilöautojensa mallimerkintöjä ja siirtyi numerosarjoista ja nimistä pääasiassa yksinkertaisiin yhdestä numerosta koostuviin mallimerkintöihin. Edeltäjien mallimerkintöjä olivat muun muassa mallit 121 ja Demio (kuva 1). Uusi mallimerkintä 2 kertoo loogisesti, että kyseessä on toiseksi pienimmän autoluokan eli B-segmentin auto. B-segmenttiin kuuluvan auton keskimääräiset mitat ovat pituus 3630 mm, konepellin pituus 1150 mm, leveys 1550 mm ja oven syvyys 125 mm. Mazda2:n lisäksi esimerkiksi Ford Fiesta, Opel Corsa ja Volkswagen Polo kuuluvat B-segmenttiin.

Edellinen Mazda2-malli oli vahvasti Fordin kanssa yhteistyössä tehty (kuva 2). Käytännössä kyseessä ovat olleet Espanjassa valmistetut Fordin mallit, joista on pienin kosmeettisin muutoksin tehty B-segmentin automalli myös Mazdalle Eurooppaan. Kaksi edeltävää mallia ovat olleet viisiovisia ja korimalliltaan pienen tila-auton näköisiä. Niiden myyntimäärät ja menestys eivät ole olleet Mazdan mielestä riittäviä, minkä vuoksi Mazda muutti huomattavasti tässä insinöörityössä käsitellyn uuden mallin tyyliä. Uusi malli on perinteisemmän pikkuauton mallinen, jolloin auton perä on viisto eikä auto ole normaalia korkeampi. Tämän lisäksi kyseessä on vain ja ainoastaan Mazda-brändin alla myytävä auto ja vaikka tuleva uusi Ford Fiesta valmistetaankin samalle pohjalevyille, voidaan puhua täysin eri tuotteista.

Alla olevat kuvat ovat Mazdan nykyisestä ja vanhoista lehdistömateriaaleista.



Kuva 1. Mazda Demio



Kuva 2. Mazda2:n ensimmäinen sukupolvi



Kuva 3. Uusi Mazda2 ja ensimmäinen virallinen autosta julkaistu lehdistökuva

2.3 Zoom-Zoom-filosofia

Mazda on vuodesta 2000 käyttänyt markkinoinnissaan Zoom-Zoomiksi kutsumaansa filosofiaa. Ensimmäinen Suomessa tällä filosofialla markkinoitu auto oli vuonna 2002 esitelty Mazda6. Filosofiaa käytettiin myös ensimmäisessä Mazda2:ssa, joten nyt uusi malli on Mazdan mukaan ensimmäinen missä filosofia pääsee toiseen vaiheeseen.

Mazda kuvailee Suomen nettisivuillaan Zoom-Zoom-filosofiaa seuraavin sanoin:

Me valmistamme yhä autoja sen lumoissa. Aikuisten kielellä se merkitsee liikkeen antamaa iloa ja vapauden tunnetta.

Mutta kuten tavallista, lapset ilmaisevat sen paljon paremmin sanoessaan "mennään zoom zoom".

Me teemme niin joka päivä. Siitä syntyy meidän näköisiämme autoja.

Zoom Zoom Saammeko sinut innostumaan uudelleen?

Lapset oivaltavat sen luonnostaan.

Vain harva aikuinen muistaa sen vielä. /3/

3 LEHDISTÖTIEDOTTEET

Lehdistötiedotteet ovat todella tärkeä osa maahantuojiin ja valmistajan viestintää. Tiedotteet käännettään, koostetaan ja muotoillaan jokaisen maan maahantuonnissa kunkin maan medialle sopivaksi. Otsikkoina toimivat tiedotteissa käytetyt otsikot.

3.1 Uusi Mazda2 esitellään Geneven autonäyttelyssä

Yllä mainitulla otsikolla 13.2.2007 päivätty yhden sivun pituinen lehdistötiedote kertoo, että Mazda tulee esittelemään tulevassa Geneven autonäyttelyssä täysin uuden Mazda2:n. Tiedotteessa annetaan selkeästi ymmärtää, että edellisen sukupolven kulmikkuudesta ja korkeammasta olomuodosta on luovuttu, vaikka mallinimi onkin pysynyt samana. Tämän lisäksi tiedotteessa kuvaillaan auton uutta virtaviivaisempaa ulkomuotoa, kuitenkin korostaen sukunäön olevan muihin Mazdoihin verrattuna vahva. Auto kuvaillaan erittäin paljon lehdistötiedotteissa käytetyillä sanoilla dynaaminen, virtaviivainen ja urheilullinen. Sen lisäksi jutussa mainitaan auton tuleva valmistusmaa eli Japani.

Toisessa kappaleessa muistutetaan Mazdan 2002 alkaneesta Zoom-zoom-filosofiasta ja kerrotaan uuden mallin edenneen filosofian toiseen vaiheeseen. Kolmannessa ja viimeisessä kappaleessa on tärkeä tieto ja ajankohta messuilla järjestettävästä lehdistötilaisuudesta. Tiedotteen lopussa on yhteyshenkilöiden nimet ja yhteystiedot sekä internetosoite Mazdan lehdistösivuille.

3.2 Uuden Mazda2:n kevyt rakenne

Toinen kolmesivuinen lehdistötiedote on päivätty 18.9.2007 yllämainitulla otsikolla. Apuotsikkona jutussa on tieto siitä, että uusi malli on 100 kiloa edeltäänsä kevyempi. Ingressissä kerrotaan kuinka painonalennus madaltaa polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä sekä parantaa ajettavuutta.

Ensimmäisessä kappaleessa kerrotaan, kuinka autojen painot ovat nousseet viime vuosina. Kerrotaan myös, että suuri osa painonsäästöstä on peräisin teknisistä muutoksista ja suuren vetolujuuden omaavan suurlujuusteräksen käytöstä. Näiden muutosten ilmoitetaan myös parantavan auton turvallisuutta. Tämän jälkeen on listattu kahdeksan kohtaa, joissa painoa on säästetty. Lopuksi kerrotaan malliston taloudellisimman mallin kulutuslukema ja hiilidioksidipäästöt.

Toisella sivulla selitetään kahdeksan eri otsikon alla painonsäästöissä käytettyjä menetelmiä. Otsikot ovat kori, imu- ja jäähdytysjärjestelmät, konepelti, jousitus, oviin asennetut kaiuttimet, vetolujuudeltaan vahva teräs, sähköjärjestelmä ja pakojärjestelmä. Sivun lopussa on erillinen virke, jossa kerrotaan auton saapumisaika Suomeen.

Kolmas sivu on auton läpileikkauskuva, jossa on englannin kielellä lehdistötiedotteen toisen sivun kahdeksan painonsäästökohdetta.

3.3 Uusi Mazda2 on entistä kevyempi ja sulavalinjaisempi

Kolmas lehdistötiedote on tiedotteista eniten käytetyin ja päivätty 13.10.2007. Se tarkoitettu lähinnä materiaaliksi lehdistöautojen yhteyteen ja artikkeleihin jolloin autot ovat saapuneet jo Suomeen. Tiedote on kolmesivuinen ja sen sivuotsikossa kerrotaan Mazda keskittäneen muotoiluun, ympäristöön ja painonhallintaan. Ingressissä kerrotaan auton keveydestä ja sen vaikutuksesta taloudellisuuteen.

Ensimmäisessä kappaleessa muistutetaan Mazdan aiemmasta menestyksestä eli Mazda 6:sta ja kerrotaan sen olleen ensimmäinen Zoom-Zoom-filosofian auto.

Toisessa kappaleessa kerrotaan, että Mazda 2:n päämarkkina-alue on Eurooppaa, sen vuoksi, että neljäsosa Euroopasta myydyistä autoista on juuri-kin B-segmentin autoja. Mallitarjonnan kerrotaan myös yli kaksinkertaistu-

neen vajaassa kahdessakymmenessä vuodessa. Merkin imagon ja muotoilun sanotaan olevan tärkeät tekijät vielä jatkossakin kasvavilla B-segmentin markkinoilla.

Väliotsikko kertoo Mazda2:n olevan 100 kiloa entistä kevyempi. Kolmas kappale keskittyy kertomaan, kuinka autojen painot ovat nousseet vuosien mittaan turvallisuuden ja varustelun vuoksi. Tämä huonontaa auton ketteryyttä, joka on tärkeä ominaisuus tässä kokoluokassa.

Neljäs kappale kertoo suunnittelun pääteemoina olleen painonpudotus. Kappaleessa kerrotaan painonpudotuksen kertyneen pienistä yksityiskohdista ja auton keventyneen noin 100 kiloa. Tämän lisäksi muistutetaan, että vaikka kori on keventynyt, on auton turvallisuus kuitenkin parantunut. Lopuksi kerrotaan, mikä on auton nykyinen omamassa.

Toisella sivulla ensimmäinen kappale kertoo uuden mallin muotoilun poikkeavan edeltäjästään. Sen jälkeen kerrotaan auton ulkomitat ja kerrotaan kuinka paljon lyhyempi ja matalampi uusi mallin on edeltäjään verrattuna. Leveyden kerrotaan kasvaneen ja akselivälin pysyneen samana ja sisätilojen olevan runsaammat. Kappaleen lopuksi kerrotaan etu- ja takatilojen mittoja sekä tavaratilan koko normaalissa tilassa ja penkit kaadettuna.

Toisen sivun toisen kappaleen alussa kerrotaan kuinka vyötärölinja on sijoitettu alemmaksi ja sivupeilien uudesta sijoituksesta. Sen jälkeen kehutaan parantunutta näkyvyyttä ja kerrotaan auton kääntöympyrän koko. Näkyvyyden ja pienen kääntöympyrän kerrotaan olevan myös tärkeitä ominaisuuksia etenkin kaupungissa. Tämän jälkeen siirrytään kertomaan kuljettajan penkin ja ratin säädöistä. Kappaleen lopussa kerrotaan vaihteenvaihtimen ja käsijarrun uudesta sijoituksesta.

Toisen ja kolmannen kappaleen välissä olevassa väliotsikossa kerrotaan tarjolla olevan taloudellisia moottoreita. Neljäs kappale on omistettu moottoreille ja aluksi esitellään kaikki tarjolla olevat moottorivaihtoehdot ja versiot. Puolessa välissä kiinnitetään huomiota siihen, että moottoreiden kehitystyössä on panostettu erityisen paljon niiden taloudellisuuteen ja päästöihin. Tämän jälkeen kerrotaan eri tehoversioiden kulutukset ja CO₂-päästöt. Lopussa on maininta, että mallisto täydentyy myöhemmin dieselillä, jonka Suomeen tulosta ei kuitenkaan ole tietoa.

Neljännessä kappaleessa on keskitytty varusteisiin. Siinä esitellään pienemmän moottorin ja varustetason perusvarusteet pääpiirteittäin. Kappaleessa kerrotaan myös millä moottoriversiolla kumpainenkin varustetaso on.

Toisen sivun viides ja viimeinen kappale jatkuu kolmannelle sivulle ja kertoo suuremman moottorin varustetasot ja niiden tärkeimmät varusteet. Kolmannella sivulla on yhteystiedot lisäkysymyksiä varten ja lehdistösivujen nettiosoite kuvia ja kansainvälistä lehdistömateriaalia varten.

3.4 Mazda2-esite

Elokuussa 2007 tehty 31-sivuinen asiakkaille tarkoitettua brosyymiä käyttävät myös media. Värikäs ja nuorekas kaupunkihenkinen esite sisältää paljon suuria kuvia.

Neljän ensimmäistä sivua kansi mukaan lukien sisältävät karsitun sisällysluettelon lisäksi käytännössä pelkkiä kuvia.

Sivun viisi otsikossa auton kerrotaan olevan ketterä ja sen alla olevassa lyhyessä tekstissä auton kerrotaan pienen koon ja kevyen rakenteen hyvistä vaikutuksista eri ajotilanteissa.

Kuudes ja seitsemäs sivu keskittyy muotoiluun ja sivuilla on koko aukeaman kokoinen kuva autosta.

Seitsemännen ja kahdeksannen sivun otsikko kertoo hallinnasta. Aukeamalla on suuri kuva auton kojelaudasta.

Kymmenen ja 11 sivuista koostuva aukeama on keskittynyt keveyteen ja siinä kerrotaan millä eri tavoin painoa on saatu laskettua.

Sivujen 12 ja 13 aukeamassa on suuri koko aukeaman kokoinen kuva autosta sivustapäin. Tekstin osalta se keskittyy vahva otsikollaan auton moottoreihin ja niiden kulutuksiin ja päästöihin.

Sivut 14 ja 15 keskittyvät turvallisuuteen, ja aukeamalla esitellään eri turvarusteita.

Sivulla 16 esitellään eri saatavilla olevat varustetasot ja auton verhoilu ja ulkonäkö kulloisellakin varustelulla.

Sivulla 17 kerrotaan kuinkin varustetason tärkeimmät varusteet pääpiirteittäin ja näytetään pienellä kuvilla niistä esimerkkejä.

Sivulla 18 ja 19 keskitytään valitse otsikolla saatavilla oleviin kevytmetallivanteisiin.

Sivut 20 ja 21 ovat täyteen tarvikkeena saatavilla olevia varusteita.

Sivulla 22 on suuri kuva autosta ja lyhyt yhteenvetomainen teksti otsikoituna lupauksemme sinulle.

Sivulla 23 lueteltuna erilaiset palvelut ja takuut ja kerrotaan niitä lyhyesti.

Sivuilla 24-29 on auton tekniset tiedot, mitat ja varusteet taulukoissa yksityiskohtaisesti.

Sivulla 30 on saatavilla olevien verhoilujen kuvat ja ulkovärien saatavuustaulukko.

Viimeinen takakannta vasten oleva sivu 31 on auton ulkovärien värikartta. Sivun 31 jatkeena on reilun puolen sivun kokoinen taulukko, johon auton mahdollinen ostaja voi täyttää valitsemansa yksityiskohdat muistiinpanomielessä avuksi itselleen tai myyjälle.

4 LEHTIJUTUT

Käytössäni oli kaiken kaikkiaan 77 erilaista lehdistä poimittua artikkelia. Niistä osa on saman toimittajan tekemiä ja pelkästään eri lailla taitettuja. Artikkeleista löytyi myös suoria kopioita lehdistötiedotteista. Tämän vuoksi en tule käsittelemään jokaista juttua erikseen.

4.1 Geneven ensiesittelystä kertovan tiedotteen pohjalta tehdyt artikkelit

Hämeenlinnan kaupunkiutiset 14.2.2007

Lyhyt yhden kappaleen ja kuuden rivin pituinen uutinen on otsikoitu lehdistötiedotteen kanssa samalla otsikolla. Jutussa kerrotaan, että Mazda paljastaa Genevessä uuden mallin, joka ei muistuta edeltäjänsä kulmikkaita muotoja, vaikka mallinimi onkin pysynyt samana. Lopussa mainitaan, että auton kuitenkin tuntee Mazdaksi muotoilun perusteella.

Lyhyessä uutisessa on todella pieni kuva, ja sen sisältö on lainattu suoraan lehdistötiedotteesta. Tekijä jää tuntemattomaksi.

Heili 14.2.2007

Uutinen on otsikkoa myöten suora kopio lehdistötiedotteesta. Ainoa muutettu kohta on se, jossa kerrotaan minä päivänä näyttely avautuu lehdistölle. Lehdistön päivämäärän tilalle on vaihdettu päivämäärät jolloin näyttely on avoinna yleisölle.

Uutinen on käytännössä suora kopio lehdistötiedotteesta, eikä siinä ole kuvaa. Tekijä jää tuntemattomaksi.

Kaleva 16.2.2007

Kolmen kappaleen pituinen uutinen on tehty suoraan lehdistötiedotteen pohjalta ja otsikoitu samalla otsikolla, kuin lehdistötiedote. Artikkelissa olevat virkkeet ovat lähes suoria lainauksia lehdistötiedotteesta viimeistä virkettä lukuun ottamatta. Viimeisessä virkkeessä kiinnitetään huomiota siihen, että edeltävät Mazda2-mallit ovat tulleet Fordin kanssa samalta linjalta Espanjasta ja tämä tuleva malli valmistetaan Japanissa. Uutisen yhteydessä on pieni lehdistösivuilta otettu kuva ja kuvatekstinä lehdistötiedotteesta pienin muutoksin otettu teksti uusista linjoista.

Uutisen tuntemattomaksi jäänyt tekijä on osannut koostaa jutusta hyvin ai-noastaan uuteen malliin liittyvät tärkeimmät tiedot ja jopa lisätä loppuun kiin-nostavan tiedon edellisten mallien valmistuksesta.

Iltaalehti 16.2.2007

Lyhyessä yhden kappaleen pituinen uutinen on nimetty otsikolla "Mazda2 uusiutuu". Uutisessa kerrotaan, että uusi malli esitellään Genevessä ja on huomattavasti virtaviivaisempi ja urheilullisempi kuin edeltäjänsä. Lopussa mainitaan auton valmistusmaan olevan Japani.

Uutisessa on todella pieni kuva ja alla kuvateksti, joka kertoo uuden mallin edustavan uusinta muotoilusuuntaa. Lyhyeen juttuun on saatu tiivistettyä kaikki tärkein, eikä se ei sisällä mitään, mitä ei olisi ollut tiedotteessa. Uuti-sen tekijä jää tuntemattomaksi.

Ilkka 18.2.2007

Kahdesta pitkästä kappaleesta koostuva uutinen on otsikoitu "Uusi vitavii-vainen Mazda2". Ensimmäisessä kappaleessa kerrotaan Geneven ensiesit-telystä. Tämän lisäksi kerrotaan uuden mallin olevan ensimmäinen, jossa tehtaen muotoilufilosofia on edennyt toiseen vaiheeseen. Toisessa kapp-a-leessa kerrotaan auton uudesta ulkonäöstä lehdistötiedotteen pohjalta ja mainitaan, että auto ei muistuta edeltäjänsä. Tekstin vieressä on tekstin määrään nähden suhteellisen suuri kuva ja lehdistötiedotteesta lainattu teks-ti kuvatekstinä.

Kaikki uutisen aiheet ovat suoraan lehdistötiedotteesta, mutta tuntematto-maksi jäänyt tekijä on kuitenkin muuttanut jonkin verran jutun sanamuotoja sitä tiivistäessään.

Mäntsälän viikkouutiset 22.2.2007

Uutinen on täysin suora kopio lehdistötiedotteesta. Jutusta löytyy jopa leh-distölle tarkoitettua tietoa ja päivämäärä mallin paljastamisesta messuilla.

Kuvaton helpoimmalla mahdollisella tavalla toteutetun uutisen tekijä jää tun-temattomaksi.

Tuulilasi 2007/3

Tuulilasi lehden päätoimittaja Lauri Larmelan kirjoittama uutinen on otsikoitu ”Jäähyväiset koppomopolle”. Ingressi kertoo, että ”Uusi kakkonen on ykkönen – ainakin muodoiltaan.” Neljän kappaleen pituisen jutun ensimmäisessä kappaleessa kiinnitetään huomiota edellisen mallin huonoon suosioon. Toisessa kappaleessa haetaan syytä huonoon suosioon ja epäillään suurimman syyn olevan edellismallin perustumisen kulmikkaaseen sisarmalliin eli Ford Fusioniin. Kolmas, yhden virkkeen pituinen kappale toteaa, että kulmikuudesta on ainakin päästy eroon. Neljännessä kappaleessa keskitytään auton ulkonäköön ja kerrotaan uutuuden näyttävän lupaavalta ja verrataan sitä Honda Civicin. Viimeinen, virkkeen pituinen kappale kertoo uuden mallin olevan viisiovinen ja sen, että se valmistetaan Japanissa.

Värikkäästi kirjoitetun uutisen yläpuolella on suuri kuva, jonka kuvatekstinä on ”Jäähyväiset koppimopolle”. Larmelan asiantuntemus ja mielipiteet näkyvät jutussa selkeästi. Hän myös käyttää värikkäitä kielikuvia ja vertauksia. Jutun alla on erillinen huomio pallo, jossa on Geneven autonäyttelyn aukiolopäivät.

Pääkaupunkiseudun AutoUutiset Maaliskuu

Otsikosta ja kahdesta lauseesta koostuva uutinen kertoo, että uusi Mazda2 esitellään Genevessä. Tämän lisäksi kerrotaan virtaviivaisen muotoilun ja ajamisen hauskuuden menevän seuraavalle asteelle.

Uutinen perustui suureen kuvaan ja sen alle oli laitettu lyhyt teksti kertomaan mistä autosta on kyse. Uutisen tekijä jää tuntemattomaksi.

Taloustaito Yritys +AUTO 2007/1

Kahdesta lauseesta koostuvan uutisen otsikkona on ”Kaunis pikkuauto”. Jutussa kerrotaan, että uusi malli on esitelty Genevessä ja että kaunotar aloittaa uuden mallisukupolven.

Suurella kuvalla uutisen kuvatekstinä on ”Että osaakin olla tyylikäs auto.” Se kertoo tekstissä käytetyn kaunotar sanan lisäksi, jutun kirjoittajan henkilökohtaisesta mieltymyksestä uuteen malliin siitä julkaistun yhden pressikuvan perusteella. Vaikka uutinen onkin julkaistu Geneven-autonäyttelyn jälkeen, perustuu se kuitenkin Geneven ensiesittelystä kertovaan tiedotteeseen. Uutisen tekijä jää tuntemattomaksi.

Uusi Lahti 23.5.2007

Kolmen kappaleen pituinen uutinen on julkaistu Geneven autonäyttelyn jälkeen, mutta perustuu silti Geneven ensiesittelystä kertovaan tiedotteeseen. Uutisessa kerrotaan Geneven ensiesittelystä ja siinä keskitytään kuvailemaan auton ulkonäköä tiedotteesta lainatuilla ilmauksilla. Viimeisessä lauseessa kerrotaan, että auto valmistetaan Japanissa.

Toimittaja on etsinyt Geneven autonäyttelyn jälkeen käsiinsä helmikuussa julkaistun tiedotteen ja tehnyt uutisjutun sen perusteella. Jutussa on myös käytetty helmikuussa julkaistua mediapankin kuvaa.

4.2 Geneven autonäyttelystä tehdyt artikkelit

Helsingin Sanomat 10.3.2007

Iso kuva messuilta ja kuvateksti missä kerrotaan, että Mazda2 on saanut urheilullisemman ulkonäön ja nykykäytännöstä poiketen pienentynyt.

Moottori 2007 3-4

Kuva messuilta ja kerrotaan, että uusi malli ei ole enää koppimaisen Ford Fusionin sisarmalli. Kerrotaan myös, että aluksi autoa on saatavana viisiovisena.

Tuulilasi 2007/4

Mazda2:sta on messuilta kokonainen sivu ja kolme kuvaa. Otsikossa viitataan uuden mallin kiilamaiseen muotoon. Tämän lisäksi jyhkeämmän näköisen auton kerrotaan olevan edeltäjäänsä pienempi ja sata kiloa kevyempi. Jutussa myös kerrotaan auton uudet ulkomitat ja kulutuksen alentuneen tuntuvasti. Sisätilojen kerrotaan olevan pirteät ja kilpailukykyiset. Lopussa esitellään myös kaikki moottorivaihtoehdot ja kerrotaan koska auto saapuu Suomeen ja koska siitä on tulossa kolmeovinen versio.

Jussi Saarisen kirjoittamassa jutussa on paljon kielikuvia, sekä omia mielipiteitä auton ulkonäöstä ja tiloista. Juttu sisältää pituutensa nähden todella paljon tietoa

Tekniikan Maailma 2007/6

Puolen sivun kokoinen kuva messuilta ja kuvateksti, missä Mazdan kerrotaan vaihtaneen eläkeläisimago nuorekkuuteen.

Iisalmen Sanomat 21.3.2007, Aamuposti 10.2.2007, Etelä-Saimaa 12.3.2007, Länsi-Savo 14.3.2007, Turun Sanomat 12.3.2007, Lapin Kansa 13.3.2007, Hämeen Sanomat 13.3.2007, Keski-Uusimaa 20.3.2007, Etelä-Suomen Sanomat 10.3.2007, Itä-Savo 14.3.2007, Pohjolan-Sanomat 13.3.2007, Aamulehti 10.3.2007

12 lehdessä julkaistu identtinen juttu ja kuva messuilta, jossa kerrotaan edellisen kantillisen mallin olevan haudattuna syvälle Japaninmereen. Tilalle kerrotaan tulleen modernimmalla ulkoasulla ja hyvällä näkyvyydellä oleva kaupunkiauto. Auton kerrotaan pienentyneen, paitsi leveyden kasvaneen ja valmistuspaikan olevan Hiroshimassa. Saapumisajan kerrotaan olevan syksy.

Vesa Eskolan kirjoittama lyhyt juttu sisältää paljon kirjoittajan omia mielipiteitä ja vain muutaman faktan.

Auto Bild Suomi 2007/5

Pienehköllä kuvalla olevassa jutussa kerrotaan, että uuden mallin huomaa helposti olevan täysin uusi. Juttu myös kertoo virheellisesti, että vasta nyt koko mallisto edustaisi Zoom-Zoom-ideologiaa. Painoa kerrotaan olevan 100 kiloa vähemmän ja uuden mallin olevan turvallisempi sekä hiljaisempi. Saapumisajaksi kerrotaan Lokakuu ja kolmiovisen kerrotaan olevan esillä Genevessä vuoden päästä. Jutussa myös epäillään auton saatavuutta aluksi kovan kysynnän vuoksi.

Jani Kivirannan kirjoittamassa lyhyessä jutussa ei ole juurikaan omia mielipiteitä. Jutussa on kuitenkin yksi asiavirhe liittyen Zoom-Zoom filosofiaan.

Kaleva 9.3.2007

Autosta on pienehkö kuva tekstin seassa ja kuvatekstissä uuden mallin kerrotaan olevan virtaviivaisempi.

Pohjalainen 8.3.2007

Pienehkö lehdistökuva ja kuvatekstissä kerrotaan, ettei auto muistuta entistä kulmikasta ja korkea edeltäjäänsä, vaikka mallinimi onkin pysynyt saman.

Ilta-Sanomat 7.3.2007

Uudesta mallista on pieni kuva messuilta ja kuvatekstissä kerrotaan, ettei uusi malli muistuta korkeaa ja kulmikasta edeltäjäänsä.

Ilta-Sanomat 9.3.2007

Autosta on pieni kuva ja kuvateksti, jossa kerrotaan olemuksen muuttuneen pienestä tila-autosta linjakkaaksi hatchbackiksi.

4.3 Tiedotteiden Uuden Mazda2:n kevyt rakenne ja Uusi Mazda2 on entistä kevyempi ja sulavalinjaisempi perusteella tehdyt artikkelit

Kauppalehti 13.7.2007

Lehdistökuvalla varustettu neljän kappaleen pituisen uutisen otsikossa kerrotaan uuden mallin lyhentyneen ja keventyneen. Kuvatekstissä kerrotaan uuden mallin olevan sata kiloa kevyempi turvallisuudesta tinkimättä. Ensimmäisessä kappaleessa kerrotaan myös moottorien olevan säästävämpiä ja siistimpiä. Toisessa kappaleessa kerrotaan saapumisaika Suomeen ja todetaan hintojen olevan epäselviä, mutta kuitenkin edeltäjäänsä halvempia. Kappaleessa myös kerrotaan edellisen mallin senhetkinen hinta. Kolmannessa kappaleessa kerrotaan Mazda2:n olevan tehtaan myydyin mallin maailmalla ja että Suomessa autoa myytiin vuonna 2006 130 kappaletta. Kerrotaan myös, että maahantuojaan mukaan myynti on ollut 40 prosentin kasvussa. Neljäs kappale kertoo autoon tulevat moottorivaihtoehdot.

Jutussa ei ole keskitytty mitenkään auton ulkonäköön, vaan ainoastaan painoon ja vanhan, vielä jutun tekohetkellä olleen auton markkinatilanteeseen. Tekijä jää tuntemattomaksi.

Kauppalehti Vip 8.10.2007

Kuvaton ja kolmesta kappaleesta tehdyn uutisen otsikossa kerrotaan Mazda2:n käyneen laihiksella. Ensimmäisessä kappaleessa kerrotaan painon pudonneen liki sata kiloa ja tämän myötä, myös hiilidioksidipäästöjen ja kulutuslukemien kerrotaan olevan pienemmät. Toisessa kappaleessa kerrotaan painonsäästön tulleen teknisistä muutoksista ja ulkomittoja supistamalla.

Kolmannessa kappaleessa kerrotaan pienemmän moottorin päästöt ja kulu-

tytus. Lyhyen uutisen tekijä jää tuntemattomaksi ja siinä on keskitytty auton painon pudotukseen ja tämän kautta ympäristöystävällisyyteen.

Helsingin Sanomat 10.11.2007

Kolme jaksoa sisältävässä jutussa on pieni ja suuri kuva sekä tekniset tiedot laatikko. Jutun otsikko kertoo, että auton paino on mennyt alas ja linjat laitettu kuntoon. Ingressissä kerrotaan virtaviivaisuudesta ja piheistä bensamoottoreista. Ensimmäisessä Jaksossa käsitellään autoverouudistusta ja muistutetaan, että on olemassa myös uuden mallin kaltaisia pienikulutuksellisia autoja. Toisessa jaksossa kerrotaan, että autosta on olemassa myös dieselmalli mitä ei vielä tuoda Suomeen. Jakson lopussa kerrotaan, että uusi malli on muuttunut paljon edeltäjästään, joka oli enemmän tila-automainen. Kolmannessa jaksossa kerrotaan auton olevan sata kiloa kevyempi kuin edeltäjänsä ja Suomessa olevien autojen odottavan veromuutoksen astumista voimaan hintojen tällöin laskiessa.

Veikko Lautsin kirjoittama juttu lähestyy uutta mallia veromuutoksen kannalta ja sisältää mielenkiintoista ja ajankohtaista tietoa. Juttu ei sisällä mitään omia mielipiteitä, vaan yrittää käsitellä asiaa monelta näkökulmasta.

Salon Seudun Sanomat 10.12.2007

Neljän kappaleen pituisen uutisen otsikko kertoo Mazda2:n pudottaneen painoaan. Ensimmäinen kappale kertoo auton pudottaneen painoa sadan kilon verran ja kertoo esimerkkejä, mistä painoa on pudotettu. Toinen kappale kertoo uuden mallin ulkomitat ja sen, että se on edeltäjänsä pienempi. Kolmas kertoo pienemmän moottorin yhteyteen saatavat varusteet ja varustetasot. Neljäs kappale kertoo suuremman moottorin yhteyteen saatavat varusteet ja varustetasot.

Jutussa on lehdistökuva ja siinä oleva kuvateksti kertoo uuden mallin omamassan sekä millä vaihteistolla autoa on saatavissa. Tuntemattomaksi jäänyt jutun tekijä on koonnut jutun täysin tiedotteesta, eikä juttu sisällä henkilökohtaisia mielipiteitä.

Forum 24 27.11.2007

Kolmesta lyhyestä kappaleesta koostuvassa uutisessa ei ole kuvaa, ja sen otsikko kertoo Mazda2:n olevan sata kiloa kevyempi. Kaikki kolme kappaletta ovat käytännössä suoria kopioita jälkimmäisestä lehdistötiedotteesta. Uutisen tekijä jää tuntemattomaksi.

Pohjalainen 28.11.2007

Uutisen otsikko kertoo Mazdan keskittäneen huomionsa painonhallintaan ja ympäristöön. Ensimmäisessä kappaleessa keskitytään kertomaan imagon merkityksestä ja B-segmentin kasvusta. Toisessa kappaleessa kerrotaan ympäristöasioiden olevan tärkeitä ja sen, että uusilla malleilla on taipumus olla edeltäviä painavampia. Kolmas kappale kertoo uuden mallin olevan noin sata kiloa edeltäjää kevyempi ja siinä on esimerkkejä paikoista missä painoa on säästetty. Väliotsikko kertoo, että uuteen malliin on tarjolla taloudellisia moottoreita. Neljäs kappale kertoo saatavilla olevat moottorit ja niiden päästöt ja kulutuksen.

Pienellä lehdistökuvan kuvatekstissä kerrotaan uuden mallin olevan aikaisempaa leveämpi ja sisätilojen runsaammat. Tiedotteen perusteella tehdyn uutisen tekijä jää tuntemattomaksi, eikä se sisällä kirjoittajan omia mielipiteitä.

PK talous 2007/6

Kolmesta pitkästä kappaleesta koostuvan uutisen otsikko kertoo auton keventyneen lähes sata kiloa. Ensimmäinen kappale kertoo uuden mallin olevan Mazdan mielestä merkkipaalu, koska painonalennuksella on saatu myönteisiä vaikutuksia päästöihin ja kulutukseen. Kappaleessa kerrotaan painonsäästökohteiden prosentuaaliset osuudet. Toisessa kappaleessa kerrotaan esimerkkejä miten painoa on säästetty. Kolmannessa kappaleessa kerrotaan, että uusi malli toimii valmistajan mukaan tiennäyttäjänä ja ajankohta, jolloin ensimmäiset autot saapuvat markkinoille.

Jutussa on läpileikkauskuva autosta, ja sen kirjoittaja jää tuntemattomaksi. Kirjoittaja myös suhtautuu lupauksiin epäilevästi ilmoittamalla monessa kohdassa kyseessä olevan erityisesti Mazdan lupaus eikä kerro asioita yleisessä muodossa. Tästä huolimatta uutinen on tehty suoraan tiedotteesta eikä sisällä henkilökohtaisia kannanottoja.

Uusi Aika 27.9.2007

Neljästä kappaleen pituinen uutinen otsikoi Mazda2:n tulevan entistä kevyempänä. Ensimmäisessä kappaleessa kerrotaan loka-marraskuussa saapuvan uuden mallin olevan noin sata kiloa edeltäjäänsä kevyempi. Toisessa kappaleessa kerrotaan painonalennuksen madaltavan päästöjä ja kulutusta ja tarjoavan ketterämmän ajettavuuden. Kolmannessa kappaleessa kerrotaan painon alenemisen olevan nykytrendin vastainen toimenpide ja kerrotaan painonsäästökohteiden prosentuaaliset osuudet. Viimeisessä kappaleessa kerrotaan pienemmän moottorin kulutus ja päästöt ja kerrotaan lukemien kuuluvan luokkansa pienempiin.

Uutisessa on suuri lehdistökuva ja kuvatekstissä kerrotaan Mazda2:n uudistuvan vielä syksyllä. Uutinen on koottu täysin tiedotteiden perusteella eikä sisällä tuntemattomaksi jääneen kirjoittajan omia mielipiteitä.

Suomen Autolehti 2007/9

Aukeaman kokoisen artikkelin otsikko kertoo Mazdan keventävän. Apuotsikko kertoo, uuden mallin olevan entistä pienempi. Ingressi kertoo, että tavallisesti uusi malli on edeltäjää raskaampi, mutta Mazda2 on poikkeus. Toinen jakso kertoo mitkä syyt ovat johtaneet autojen painojen nousuun ja mitä haittaa siitä on. Jaksossa myös kerrotaan uuden mallin olevan lähes sata kiloa edeltäjäänsä kevyempi, vaikka turvallisuutta ja mukavuutta olisikin parannettu.

Toisen jakson otsikko kertoo koritekniikan olevan avainasemassa. Jakson alussa kerrotaan edellisen korin paino ja nykyisen korin paino ja selitetään, painon alennuksen tulevan suurlujuusteräksen käytöstä. Kappaleessa selitetään missä kohden autoa on käytetty vahvinta 980 MPa:n suurlujuusterästä ja millä menetelmillä koria on vahvistettu. Tämän lisäksi uuden korin vääntöjäykkyyden kerrotaan olevan parempi.

Kolmannen jakson otsikossa kerrotaan painon pudotuksen tuleen pikkuosista. Jaksossa kerrotaan esimerkkejä millä kaikilla menetelmillä painoa on säästetty.

Aukeamalla on kolme suurta kuvaa. Yksi on auton läpileikkauskuva ja kaksi kuvia auton korista. Kuvatekstissä kerrotaan, että eri vahvuiset teräkset on

merkitty kuviin värikoodein. Aukeaman yläreunassa on värikoodeilla oleva taulukko kuinka monta prosenttia on mitäkin suuruslujuusterästä. Artikkelin kirjoittaja Pauli Riikonen on perehtynyt asiaan ja käyttänyt hyväkseen myös kansainvälistä lehdistömateriaalia. Hän on lähestynyt keventymistä hyvin tekniseltä kannalta ilman henkilökohtaisia mielipiteitä.

Koillissanomat 2.10.2007

Neljä kappaletta pitkän uutisen otsikossa kerrotaan Mazdan kakkosessa olevan kevyt rakenne. Ensimmäisessä kappaleessa kerrotaan, että sata kiloa kevyemmän painon ansiosta kulutus ja päästölukemat ovat pienemmät. Tämän lisäksi kerrotaan, että auto on ketterämpi ja edelläkävijä luokassaan. Toisessa kappaleessa kerrotaan uuden mallin olevan entistä turvallisempi ja painonsäästökohteiden prosentuaaliset osuudet. Kolmannessa kappaleessa kerrotaan uuden mallin pienemmän moottorin päästöt ja kulutus. Neljännessä kappaleessa uuden mallin saapumisajankohta Suomeen.

Uutisen lehdistökuvan kuvatekstissä kerrotaan, että painoon on kiinnitetty huomiota monessa paikassa, minkä vuosi uuden mallin kilot pysyivät kurissa. Täysin tiedotteen pohjalta kirjoitettu jutun tekijä jää tuntemattomaksi, eikä juttu sisällä mitään henkilökohtaisia mielipiteitä.

Porin Sanomat 14.11.2007

Kolme kappaletta pitkän uutisen otsikko kertoo Mazdan pudottaneen painoa. Ensimmäinen kappale kertoo Mazdan aloittaneen uudella keveämmällä ja virtaviivaisemmalla mallilla uuden trendin. Toisessa kappaleessa kerrotaan ympäristöasioiden olevan nykyään tärkeässä roolissa ja autojen painojen nousseen. Kolmas kappale kertoo uuden mallin olevan sata kiloa kevyempi ja mainitsee esimerkkejä painonpudotuskohteista. Lopuksi kerrotaan uuden mallin omamassa.

Tiedotteen pohjalle tehdyssä jutussa on pieni lehdistokuva ja sen tekijä jää tuntemattomaksi.

4.4 Koeajojen perusteella tehdyt artikkelit

Kainuun Sanomat 5.12.2007, Etelä-Saimaa 3.12.2007, Pohjolan Sanomat 4.12.2007, Hämeen Sanomat 4.12.2007, Iisalmen Sanomat 1.12.2007, Keski-Uusimaa 2.12.2007, Etelä-Suomen Sanomat 1.12.2007, Lapin Kansa

4.12.2007, Aamuposti 1.12.2007, Aamulehti 1.12.2007, Turun Sanomat 17.1.2007, Itä-Savo 5.12.2007, Länsi-Savo 5.12.2007

13 lehdessä julkaistu juttu on erilaista taittoa lukuun ottamatta identtinen. Varsinainen juttu sisältää viisi pitkää jaksoa ja sen otsikko kertoo kakkosen painosta poistuneen ykkösen. Apuotsikko kertoo Mazdan keventäneen pikkuautonsa painon tiloista tinkimättä alle tonniin. Ensimmäisessä jaksossa kerrotaan, että auto painaa nyt ilman kuljettajaa alle tonnin ja laatikkomaiset muodot ovat historiaa. Jaksossa mainitaan myös esimerkkejä painonsäästökohteista.

Toisen jakson otsikko kertoo verojenkin keventyneen. Kevennyksen syyksi kerrotaan pienentynyt kulutus sekä päästöt ja tätä kautta pienempi verotus. Sen lisäksi kevyen auton eduksi mainitaan sen parempi ketteryys ja ajettavuus.

Kolmannen jakson otsikko kertoo kulutuksien pysyvän kurissa. Alussa esitellään saatavilla olevat moottorivaihtoehdot ja toimittaja kertoo, ettei pienempi moottori vaikuttanut kovin pirteältä. Lopussa toimittaja kehuu auton suurempaa moottoria ja sen pientä kulutusta.

Neljännän jakson otsikossa kerrotaan, että saatavilla on neljä varustetasoa. Kappale esittelee eri varustetasot ja niiden tärkeimmät varusteet.

Jutun on kirjoittanut Jarko Simanainen ja se sisältää taitosta vaihdellen kahdesta neljään lehdistökuvaa. Kuvateksteissä mainitaan uuden mallin olevan ketterä ja kerrotaan tavaratilan koko litroissa pienimmillään ja suurimmillaan. Toimittaja ottaa varsinaisessa jutussa hyvin lievästi kantaa, muuhun kuin moottoreihin. Tämän lisäksi juttu sisältää pienempimoottorisen mallin tekniset tiedot taulukon ja yhden plussan ja yhden miinukset. Plussana on keveyden aiheuttama polttoainesäästö ja miinuksena ajonvakautuksen puuttuminen.

Osassa lehdistä on myös samaan aikaan julkaistu Simanaisen kirjoittama erillinen juttu, jonka otsikko vaatii ajonvakautuksen pakollisiksi uusiin autoihin. Hän moittii jutussa Mazda2, koska sen kaikissa varustetasoissa ei ole ajonvakautusta vakiona. Hän perustelee, miksi se pitäisi olla vakiona, ja kertoo mitä muita turvallisuusvarusteita autoista löytyy. Lopussa hän kertoo, et-

tä Mazda ei ole ainoa ja jos autonvalmistajat eivät tajua laittaa ajonvakautusta vakioksi, on säännöksiin tehtävä muutos.

Keskisuomalainen 9.11.2007, Karjalainen 26.11.2007, Savon Sanomat 22.11.2007

Kaikki kolme koeajojuttua ovat identtisiä taittoa lukuun ottamatta. Neljästä pitkästä Jaksosta koostuvan jutun otsikko kertoo Mazda2:n olevan vihreä auto. Ingressi kertoo auton olevan ketterä ja päästöjen ennätysalhaiset.

Ensimmäisessä jaksossa kerrotaan autoa myytävän ympäristöarvoilla ja kuvaillaan auton uusia muotoja. Kappaleessa myös kerrotaan pienemmän moottorin päästöt ja kerrotaan uuden mallin olevan peräti sata kiloa kevyempi. Lopussa kerrotaan esimerkkejä kilpailijoista, joiden paino on noussut.

Toisen jakson otsikossa kerrotaan pyörien olevan kulmissa. Jaksossa kerrotaan eri moottorivaihtoehdot ja niiden kulutukset. Sen lisäksi mainitaan, että pituus on lyhentynyt mutta tilat eivät ole pienentyneet.

Kolmannen jakson otsikko kertoo, että ratin takaa näkee hyvin. Jakson alussa kerrotaan auton sisutuksesta ja sinne tulleista muutoksista. Toimittaja myös kehuu autoa ketteräksi ja vertaa isompikoneista mallilla pieneenkilpuriin. Lopussa kerrotaan maahantuojan mukaan suosituimmaksi arvellun Elegance-varustelun vakiovarusteet.

Neljännän jakson otsikko kertoo kyseessä olevan kilpailtu kasti. Kerrotaan, että Mazda2 kuuluu kokoluokkaan, joita on Suomen teillä olevista autoista kaksi kolmasosaa. Lopussa luetellaan esimerkkejä kilpailijoista ja kerrotaan halvimman ja kalleimman mallin hinta.

Martti Ratian kirjoittama koeajossa on suuri kuva autosta ulkoa ja pieni ohjaamosta. Kuvat on otettu Suomessa ja ulkokuva kuvateksti kertoo kuvan ottopaikan. Sisäkuvan kuvateksti kertoo sisätilojen uusiutuneen. Hieman harmaasti kirjoitettu juttu sisältää pelkästään positiivisia tai hyvin neutraaleja mielipiteitä.

Ilta-lehti 12.10.2007

Ennakkokoeajon perusteella tehdyn jutun otsikko kertoo auton laihtuneen sata kiloa. Ingressissä kerrotaan auton olevan muotojensa perusteella sa-

maa perhettä muiden Mazdojen kanssa. Juttu on reilun puolen sivun ja siinä on kaksi pitkää jaksoa.

Aluksi kerrotaan, että uusi malli valmistetaan Japanissa ja sen ulkonäkö sopii hyvin eurooppalaiseen makuun. Kilpailun kerrotaan myös olevan kova kyseisessä kokoluokassa.

Väliotsikko kertoo uuden mallin olevan edeltäjänsä kevyempi. Tämän jälkeen kerrotaan saatavilla olevat moottorit ja niiden kulutukset. Toimittaja kertoo auton istuvan käteen heti ensihetkestä lähtien ja miettii, mitä Zoom-Zoom tarkoittaa. Etutilat saavat kehuja ja takatilojen pääntila saa moitteita. Jutussa myös kerrotaan, että muotoilijan mukaan ensisijainen kohderyhmä löytyy nuorista naisista. Heille ketteryys ja ajomukavuus ovat tärkeitä ominaisuuksia. Lopuksi kerrotaan milloin auton markkinointi alkaa ja ilmoitetaan, että hintoja ei ole vielä vahvistettu.

Tom Kaliman kirjoittamassa ensikoeajossa on neljä Italiassa itse otettua kuvaa ja tekniset tiedot laatikko. Kuvateksteissä kerrotaan auton olevan Japanissa tehty ja suunniteltu, sekä muotojen kosiskelevan ostajikseen nuoria naisia. Kojelaudan kuvatekstissä kerrotaan sisätilojen olevan selkeitä ja moderneja. Suurpiirteinen juttu ei sisällä vahvoja mielipiteitä suuntaan tai toiseen.

Ilta-lehti 14.12.2007

Koeajon otsikko kertoo kakkosen olevan kiinnostava. Apuotsikossa sanotaan uuden mallin herättävän kiinnostusta.

Ensimmäisessä jaksossa toimittaja kertoo, kuinka Mazda-liikkeessä vieraillessaan oli huomannut uuden mallin herättäneen kiinnostusta. Ensimmäiseksi syyksi hän epäilee linjakasta ja samantyyppistä muotoa kuin Peugeot 207:ssä. Kappaleessa myös mainitaan, että ero edelliseen tila-automaiseen malliin on suuri. Toimittaja kuvailee kojelautaa miellyttäväksi ja kertoo sen yksityiskohdista. Istuintilat ovat riittävät ja kerrotaan, että tavaratila on pienentyynyt edelliseen malliin verrattuna ja kyseessä olevan erilainen auto.

Toisen jakson otsikossa kerrotaan auton olevan pehmeä, mutta silti mukava. Toimittaja kertoo auton olevan pehmeä ja kuvailee alustaa onnistuneeksi. Pienimmän moottorin kerrotaan olevan riittävä yksin tai kaksin ajaessa, mut-

ta hyytyvän suuremmalla kuormalla. Halvimman mallin varustetasoa kehu-
taan olevan kattava, ajonvakautusta lukuun ottamatta. Lopuksi toimittaja
suosittelee hankkimaan ajonvakautuksella ja tehokkaammalla moottorilla
olevan mallin.

Pentti J. Rönkön kirjoittamassa koeajossa on kaiken kaikkiaan viisi kuvaa,
joista ulkokuvat on otettu Suomessa. Tämän lisäksi jutusta löytyy tekniset
tiedot laatikko ja kolme plussaa ja kaksi miinusta. Plussissa kehuetaan ulko-
näköä, ajettavuutta, tiloja ja kulutusta. Miinuksissa moititaan pienimmän
moottorin tehoa kuormattuna ja pientä tavaratilaa. Kuvateksteissä kerrotaan
auton takapään muistuttavan hieman Ford Kata ja mittariston hallitsevan oh-
jaamokenttää. Tavaratilan kerrotaan olevan pieni, mutta ei pienin ja muoto-
jen voimakkaat.

Pentti J. Rönkön kirjoittama koeajo sisältää paljon mielipiteitä ja huomioita.
Loppuvaikutelma jää paljon kielikuvia käyttävässä jutussa positiivisvoittoi-
seksi.

Helsingin Sanomat 24.11.2007

Tutustumisajo jutun otsikossa kerrotaan uusien linjojen parantavan taloudel-
lisuutta. Ingressissä kerrotaan valmistuksen siirtyneen Espanjasta Japaniin.
12 kappaletta sisältävä koeajo on lähes koko sivun kokoinen.

Ensimmäinen osio sisältää yhteenvedon ja siinä kerrotaan, ettei edellinen ti-
la-automainen malli ollut kovin suosittu Suomessa. Kerrotaan myös edellisen
ja uuden mallin omamassa, sekä päästöjen ja kulutuksen pienentyneen.
Tämän lisäksi ajettavuutta kuvaillaan napakaksi ja ajettavuutta nautinnolli-
semmaksi. Laihdutuskuurin ja pienentymisen huonoiksi puoliksi kerrotaan
taka- ja tavaratilojen pienentymisen.

Ajettavuutta käsittelevässä osiossa kehuetaan auton ajettavuutta ja kerrotaan
painon tippuneen 95 kiloa edelliseen malliin verrattuna. Ohjauksen sanotaan
olevan kevyt ja auton tavallisessa ajossa hyvä. Kappaleessa kuitenkin viita-
taan Tekniikan Maailma -lehden tekemään väistökokeeseen ja kertoo ajon-
vakautuksen olevan tämän takia välttämätön.

Mukavuutta käsittelevä osio kertoo auton kulkevan hyvänpintaisilla teillä su-lavasti, mutta rengaskoon olevan liian urheilullinen. Jousituksen sanotaan olevan myös pintakova ja nypyttävän.

Turvallisuutta käsittelevä osio kertoo, ettei Euro NCAP -tulosta ole tarjolla ja kertoo auton turvavarusteet pääpiirteittäin.

Ajoturvallisuus-osiossa moititaan ja hämmästellään sitä, että ajonvakautus järjestelmä ei ole vakiona. Esimerkkinä mainitaan, että Opel Corsan kaikissa malleissa se on vakio.

Laatua käsittelevässä osiossa kerrotaan valmistuksen siirtyneen Espanjasta Japaniin ja epäillään uuden mallin olevan näin ollen laadukkaampi. Hyvää laatuvaikutelmaa häiritsi ainoastaan koliseva takapää.

Näkyvyys-osiossa kerrotaan, että autosta näkee hyvin ulos, mutta valot eivät ole hyvät.

Havaintoja käsittelevä osio kertoo auton mukavuusvarustelun olleen kun-nossa ja luettele erinäisiä mukavuusvarusteita. Kappaleessa myös moititaan ilmanvaihtoa, jonka takia tuuletinta joutuu huudattamaan pitääkseen ikkunat auki.

Muotoilun ja sisätilojen mukaan nimetyssä osiossa auto saa kehuja ulko-näöstään ja sisätiloistaan. Ajoasentoa ja istumia kehutaan ja siinä kerrotaan, että taakse mahtuu kaksi 180-senttistä matkustajaa, mutta keskipaikka on ahdas.

Tavaratila-osiossa kerrotaan muotoilun pienentäneen tavaratilaa edelliseen malliin verrattuna. Toimittajan mukaan selkänojat vaativat kaatamisen, jotta autossa voi kuljettaa lastenrattaita.

Moottori-osiossa esitellään eri moottorivaihtoehtot ja kerrotaan, että diesel tulee mallistoon myöhemmin. Moottorin luonne ja vaihdevivun sijoitus saa toimittajalta kehuja. Pitkien välitysten takia toimittaja neuvoo käyttämään kiihdytyksissä tarpeeksi pieniä vaihteita.

Kulutus-osiossa kerrotaan uuden ja vanhan mallin kulutus koeajojen perus-teella. Toimittaja kehuu pientä kulutusta, kuitenkin kertoen ettei tehtaan il-moittamaan lukemaan päästä.

Koeajon kirjoittaja Timo Turkula on antanut kaikista osioista kouluarvosanan ja niiden keskiarvoksi tuli 8,0. Artikkelisi sisältää yhden suuren Suomessa otetun kuvan autosta ulkoa ja pienen kuva mittaristosta. Tekniikka-laatikosta löytyy auton tekniset tiedot ja luettelo kilpailijoista. Hyvää-kohdassa on keuhuttu ulkonäköä, ketteryyttä, moottoria, kiihtyvyyttä, vaihteensiirtoa ja kuluusta. Huonoa-kohdassa on moitittu ajonvakautuksen puuttumista, pintakovuutta, valoja, tavaratilaa ja etuistuinten taakse saatavan suojaverkon, sekä sidontalengkien puuttumista.

Timo Turkula on ottanut varsin kattavaan koeajoon vaikutteita muiden tekemistä koeajoista. Hän paneutuu yksityiskohtaisesti moniin asioihin kertoen niistä reilusti positiivisia ja negatiivisia mielipiteitä. Hän tuo jutussa ilmi myös oman mielipiteensä eikä pelkästään yleisen.

Eeva 2007/12

Reilun puolen sivun kokoinen ennakkokoeajon otsikko huudahtaa perustoille kunniaa. Apuotsikko kertoo Mazda2:n keventyneen ja kaunistuneen. Alussa kerrotaan, missä koeajon on tapahtunut ja kuvaillaan olosuhteita. Isompi moottori saa toimittajalta kiitosta, mutta hän antaa ymmärtää, että Suomessa pärjää pienemmälläkin. Tämän lisäksi auton ulkonäkö ja värivalikoima saavat toimittajalta kiitosta. Uuden mallin kerrotaan olevan sata kiloa kevyempi ja painon jäävän alle tuhanteen kiloon. Tämän jälkeen ilmoitetaan pienemmän moottorin kulutus ja päästöt. Toimittaja kehuu autoa käteen sopivaksi ja kertoo vaihteensiirron tarvitsevan hieman sliippaamista. Istuimet ja sisämelu saavat myös kehuja ja jousituksenkin kerrotaan toimivan. Lopuksi kerrotaan tavaratilan koko litroissa ja kehutaan etuistuinten välistä käsilaukulle löytyvää paikkaa.

Liisa Jäppisen kirjoittamassa ensikoeajossa on yksi iso kuva hänestä ja autosta ja kuvatekstissä kerrotaan auton olevan näppärä ja terhakka pikkuauto. Naisellisesta näkökulmasta kirjoitettu juttu sisältää lähinnä positiivisia kokemuksia ja mielipiteitä.

Moottori 2007/12

Sivun kokoisen ensikoeajon otsikko kertoo kakkosen olevan kevennetty. Ingressissä kerrotaan, että uusi malli painaa alle tuhat kiloa ja laihdutuksella haetaan ketteryyttä ja vähäruokaisuutta. Alussa kerrotaan pikkuautojen

markkinatilanteesta ja siitä, että painonpudotus on myös tehokas tapa laskea kulutusta ja päästöjä. Tämän jälkeen esitellään saatavilla olevat moottorit ja niiden kulutus. Tämän jälkeen kerrotaan, mistä painonsäästö tulee ja ilmoitetaan, että valmistaja povaa uudelle mallille hyvää menestystä törmäystesteissä.

Väliotsikko kertoo auton olevan helppo ajettava. Toimittaja kertoo, penkissä ja ohjauspyörän säädöissä on pieniä puutteita, mutta ajoasento on silti hyvä. Takapenkille kulku saa moitteita sekä sen tilat kolmelle aikuiselle. Pääntilan sanotaan loppuvan kesken, mikäli matkustaja on yli 180 senttiä pitkä. Näkyvyyden kerrotaan olevan hyvä ja takakontin sanotaan olevan järkevä.

Väliotsikko kertoo, että ajonvakautus on vakiona ainoastaan kalliimmissa versioissa. Ajettavuutta kuvaillaan pikkuautomaiseksi ja kääntöympyrän kerrotaan olevan pieni. Auto saa kehuja suuntavakaudesta ja pienestä rengasmelusta. Toimittaja kertoo, että pienempi moottori on riittävä ja ero suurempaan tulee esille vasta kierroksien myötä. Tämän jälkeen kerrotaan saatavilla olevat varustetasot ja moititaan sitä, että ajonvakautus ei ole vakiona kaikissa malleissa.

Timo Toiviaisen kirjoittamassa ensikoeajossa on kuusi lehdistökuvaa. Kuva-teksteissä kerrotaan vaihteenvalitsimen uudesta sijoituksesta ja kaivataan korkeudensäästöä. Toisessa kuvatekstissä kerrotaan painon alentamisen olevan järkevä tapa alentaa kulutusta. Tekniset tiedot laatikossa on kalleimman mallin tiedot sekä hyvää ja huonoa -kohta. Hyvää osioissa kehuja ovat saaneet edullinen käyttö, ajettavuus ja ulkonäkö. Huonoa kohdasta löytyy ajonvakautuksen puuttuminen ja dieselin tulo vasta myöhemmin. Timo Toiviaisen kirjoittama ensikoeajo sisältää runsaasti mielipiteitä. Jutussa on hyvin tasapuolisesti kehuja, sekä moitteita.

Auto Bild Suomi 2007/13–14

Sivun kokoisen ensikoeajon otsikko kertoo kyseessä olevan turvallinen ja taloudellinen auto. Ingressi kertoo pienemmän, kevyemmän ja turvallisemman auton olevan luokkansa mittapuu.

Alussa kerrotaan, koska auto tulee Suomeen, ja sen todetaan olevan pelkistetty mutta hyvä perusauto. Uuden mallin kerrotaan olevan edeltäjänsä lyhyempi ja sata kiloa kevyempi. Tämän jälkeen kerrotaan saatavilla olevat

moottorivaihtoehdot sekä niiden päästöt ja kulutukset. Uuden mallin ketteryys, ohjaus ja ajettavuus saavat kehuja ja niitä kuvaillaan onnistuneiksi. Ulkonäöstä kerrotaan, ettei se muistuta tila-automaista edeltäjäänsä.

Ajoasento saa kiitosta, mutta ohjauspyörässä saisi olla myös pituussäätö. Lopussa kerrotaan auton turvavarusteen ja kehutaan niiden olevan hyvät luokassaan.

Ensikoeajon tekijä jää tuntemattomaksi, mutta yhteenveto kappaleen on kirjoittanut Jürgen von Gosen. Hän kehuu Mazdan päätöstä tehdä kevyempi ratkaisu ja kertoo, että muiden valmistajien on nyt seurattava Mazdan jälkiä.

Ensikoeajo sisältää kuusi erikokoista kuvaa ja kuvateksteissä käsitellään auton muotoja ja tiloja. Jutusta löytyy myös isommalla koneella olevan mallin tekniset tiedot laatikko ja auton plussat ja miinukset. Plussissa on pieni paino, ketteryys, kulutus ja turvavarustelu. Miinuksissa on muunneltavuus, tavaratila ja ohjauspyörän syvyysäädön puute. Ensikoeajo sisältää vähän mielpiteitä ja kertoo virheellisesti, että kaikissa malleissa olisi ajonvakautus vakiona.

Auto Bild Suomi 2007/23-24

Sivun kokoinen Suomessa tehty koeajo on otsikoitu kertomaan kevyestä linjasta. Ingressi kertoo, että uusi pikku-Mazda on sata kiloa entistä kevyempi ja sen käyttö on myös kevyttä. Kuusi jaksoa sisältävä koeajon ensimmäisessä jaksossa kerrotaan, että vihdoinkin joku autonvalmistaja sai auton painon nousun kuriin. Jakson lopuksi vielä mainitaan, että alentunut paino ei tunnu ja näy juurikaan missään.

Toisen jakson otsikossa sanotaan käytön olevan kepeää. Toimittaja kuivaillee kuinka uuden mallin hallintalaitteen ovat keveitä käyttää ja käteviä. Tämän lisäksi auton kerrotaan olevan hyvä niin kaupungissa kuin maantielläkin.

Kolmannen jakson otsikko kertoo auton olevan tilavan oloinen, vaikka se ei sellainen olekaan. Etuistuinten kerrotaan olevan niukat, mutta etutilojen kerrotaan olevan hyvät. Takapenkin päätilojen sanotaan loppuvan aikuisilla kesken ja takakontin olevan nykyaikaisen pikkuauton tasoa.

Kolmannen jakson otsikossa kerrotaan, että koeajossa oli keskimäinen malli. Alussa kerrotaan kuinka monta varustetasoa ja moottoria autoon on tarjolla. Tämän jälkeen todetaan keskimäisen moottorin olevan riittävä, vaikka se lukujen mukaan ei olekaan kovin nopea. Lopussa todetaan, että kakkosella on mahdollisuus menestyä etenkin naisten keskuudessa.

Markku Juntusen kirjoittamassa koeajossa on yksi iso ja seitsemän pientä Suomessa otettua kuvaa. Kuvateksteissä keuhutaan ulkonäköä ja värivalikoimaa sekä moititaan pääntiloja takana ja muutamaa pientä käyttöä häiritsevää yksityiskohtaa. Jutusta löytyy tekniset tiedot laatikko sekä plussat ja miinukset. Plussaa saavat keveys ja käytön vaivattomuus. Miinusta saavat näkyvyys taakse ja takaistuimet.

Markku Juntusen kirjoittama juttu sisältää lähinnä paljon käyttökokemusta ja mielipiteitä eikä niinkään erilaisia faktoja. Auto saa kehuja ja moitteita melko tasapuolisesti.

Tuulilasi 2007/9

Puolentoista aukeaman kokoisen ensikoeajon otsikko kertoo kyseessä olevan keventäjien toinen tuotantokausi. Ingressi kertoo nykyisten pikkuautojen painavan enemmän, kuin perheautot parikymmentä vuotta sitten. Uuden mallin kerrotaan kuitenkin olevan lähes sata kiloa edellistä kevyempi.

Uuden mallin kerrotaan kevennyksen ansiosta olevan 15 prosenttia edellistä mallia taloudellisempi. Tämän lisäksi uuden mallin kerrotaan kutistuneen, mutta olevan kuitenkin Toyota Yarista pidempi. Etupenkkien tilat saavat kiitosta ja takapenkkien tiloja kuvaillaan siedettäväksi. Tämän lisäksi tavaratilan lastausaukko saa moitteita pienuutensa vuoksi.

Jutussa kuvaillaan auton ulkomuotoa ja se saa kiitosta, sen lisäksi sisätilojen kerrotaan olevan pelkistetyn persoonalliset. Laatuvaikutelma saa kiitosta kaikesta muusta paitsi muovin materiaalista joka ei vaikuta yhtä laadukkaalta, kuin isommissa malleissa. Myös kuljettajan näkyvyys, ajoasento ja säilytystilat saavat kiitosta.

Jaksossa kerrotaan suurlujuusteräksen käytöstä ja siitä, kuinka painoa on pudotettu eri tavoin. Uuden mallin kerrotaan olevan suunniteltu Japanissa ja perustusten tulevan käyttöön myöhemmin uudessa Ford Fiestassa. Tämän

jälkeen kerrotaan auton alustarakenteista ja ilmoitetaan valmistuksen siirtyneen Espanjasta Japaniin.

Moottorivalikoimaa käsittelevässä jaksossa kerrotaan eri moottorivaihtoehtoja. Tämän lisäksi isomman koneen todetaan olevan menevän tuntuinen auton keveyden ansiosta. Myös auton ketteryys saa kehuja ja uuden mallin kerrotaan tulevan Suomeen syksyllä.

Vesa Eskolan kirjoittama ensikoeajo on kirjoitettu sivun kokoisten kuvien päälle ja sisältää myös kolme pienempää kuvaa auton sisältä. Kuvatekstissä kerrotaan, kuinka Mazda haluaa näyttää esimerkkiä ympäristöystävällisyydellään. Ensikoeajo sisältää myös tekniset tiedot laatikon kaikkien moottorivaihtoehtojen perustiedoista. Ensikoeajo sisältää paljon toimittajan tekemiä huomioita, mutta varsin vähän vahvoja mielipiteitä suuntaan tai toiseen.

Aamuset 5.12.2007

Sivun kokoisen koeajon otsikko kertoo uuden mallin olevan sporttinen pikku-kiituri. Ensimmäisessä jaksossa kerrotaan uuden mallin kokeneen täydellisen muodonmuutoksen. Uuden mallin sporttiset linjat eivät muistuta edellisen mallin tila-automaista ulkonäköä ja ovat samannäköiset kuin Mazdan muissakin malleissa.

Toisessa jaksossa kerrotaan, että uusi malli valmistetaan Japanissa ja sen painoa on vähennetty sata kiloa. Painonpudotuksen kerrotaan tapahtuneen turvallisuudesta tinkimättä. Toimittaja kehuu sisutuksen viimeistelyä ja kertoo myös erilaisista fiksuista yksityiskohdista ja varusteista.

Näkyvyys ulos autosta saa kiitosta ja tämän jälkeen kerrotaan auton turvavarusteet pääpiirteittäin. Pienempää bensakonetta kuvaillaan riittäväksi. Toimittaja kertoo uuden mallin olevan ketterä kaupungissa. Myöskään rengas- tai moottorimelu ei häirinnyt häntä. Kerrotaan, että vauhtia kaipaaville on tarjolla myös isompi moottori. Kohderyhmäksi epäillään nuorempaa polvea ja etenkin naisia.

Tapio Sällylän kirjoittamassa koeajossa on kaksi suurta kuvaa, jotka molemmat ovat vanhasta mallista. Virhe on oikaistu myöhemmin erillisellä paltalla ja julkaisemalla uudesta mallista erittäin pieni kuva. Toimittaja ei ole mennyt juttua tehdessä pintaa syvemmälle ja juttu sisältää erittäin vähän

vahvoja mielipiteitä suuntaan tai toiseen. Jutussa ei myöskään käy ilmi, missä auto on koeajettu, ja onko kyseessä ulkomailla ollut ensikoeajomatka.

Ilta-Sanomat 12.10.2007

Sivun kokoinen ensikoeajo on otsikoitu kertomaan uuden mallin olevan suurin pudottaja. Ingressi kertoo uuden mallin laihduttaneen sata kiloa, jolloin se painaa alle tuhat kiloa.

Ensimmäinen jakso kertoo, että toisin kuin on yleensä ollut tapana, on uusi malli pienempi ja kevyempi. Toisessa jaksossa kerrotaan, kuinka uusi malli on edeltäjäänsä nähden ulkonäöltään täysin erilainen. Kerrotaan myös miten painoa on säästetty ja epäillään auton olevan saamassa Euro NCAP-törmäystestistä viisi tähteä. Uuden mallin päästöjen ja kulutuksen kerrotaan olevan aikaisempaa pienemmät ja käyttävän samaa alustaa tulevan Ford Fiestan kanssa.

Saatavilla olevien moottoreiden kerrotaan olevan sen kokoisia, mitä Suomessa myydään eniten kyseisessä kokoluokassa. Dieselin Suomeen tuonnin kerrotaan olevan epäselvää. Tämän jälkeen luetellaan saatavilla olevat varustetasot ja kerrotaan todennäköisin ostajaryhmä pääsuunnittelijan silmin eli nuori nainen.

Koeajo sisältää faktatiedon lisäksi erillisen ensituntumalta laatikon, jonka otsikko kertoo uuden mallin olevan perusluotettava ja hajuton. Auton kerrotaan olevan muotoilultaan hajuton ja huomaamaton, eikä se ärsytä varmasti ketään. Muotoilun kerrotaan muistuttavan jotain Peugeot-malleja ja BMW:n 1-sarjaa. Sisätiloiltaan auton kerrotaan olevan kokoluokkaansa nähden mukavan tilava. Toimittajan mielestä ajettavuudessa ja vakaudessa on toivomisen varaa ainakin moottoritiellä ja pienempi kone tuntuu korkeissa vauhdeissa laiskalta.

Tuomas Näverin kirjoittamassa ensikoeajossa kolme lehdistökuvaa ja kaksi erillistä faktalaatikkoo, joista toisessa on moottorien tiedot ja toisessa auton. Kuvateksti kertoo auton mittojen muutokset edeltäjäänsä verrattuna. Ensikoeajo sisältää paljon värikkäästi kerrottua faktaa ja toimittajan mielipiteet ovat erillisessä osuudessa.

Tekniikan Maailma 2007/13

Puolentoista sivun kokoinen kohta täällä ensikoeajon otsikko kertoo uuden mallin menneen askeleen alaspäin, mikä on kuitenkin hyvä asia. Ingressissä kerrotaan, kuinka autot yleensä kasvavat uudistuessaan, mutta Mazdan uusi malli on kuitenkin poikkeus. Uusi malli säästää kulutuksessa ja päästöissä, tilojen kuitenkin pysyessä ennallaan.

Alussa kerrotaan, että taistelu markkinoista kyseisessä kokoluokassa on kova. Mazdan kerrotaan aikaisemmin olleen mukana matalalla profiililla, mutta nyt tilanteeseen on tulossa muutos. Suunnittelun lähtökohtana kerrotaan olleen houkutteleva ja urheilullinen ulkonäkö, helppo ajettavuus, pienet päästöt ja turvallisuus. Toimittajan suljetulla radalla tekemän koeajon perusteella tuleva lupaa hyvää.

Jutussa kerrotaan auton uudet mitat ja se, että se sijoittuu niillä luokkansa keskivaiheille. Matkustamon kerrotaan lyhentyneen, mutta olleen silti tilava. Tavaratilassa on kuitenkin jouduttu tinkimään. Sisätilojen kerrotaan olevan tuoreat, mutta silti kuitenkin täynnä vain mustaa ja harmaata.

Uuden mallin kerrotaan olevan sata kiloa edeltäjäänsä kevyempi ja sen epäillään tehtaan edustajien mukaan saavan täydet viisi tähteä Euro NCAP-törmäystestistä. Auton perusrakenteen kerrotaan olevan aivan uusi ja otettavan myöhemmin käyttöön Ford Fiestassa. Tämän jälkeen kerrotaan auton alustarakenteista ja ohjauksen todetaan olevan onnistunut sen perusteella, mitä muutaman rata kierroksen jälkeen voi sanoa.

Lisäksi kerrotaan, että autosta on suunnitteilla kolmeovinen malli ja minkälaisia moottoreita on tarjolla. Moottoreista kertomisen jälkeen ilmoitetaan, että alkutietojen mukaan ajonvakautusjärjestelmä on saatavilla vain suuremman moottorin yhteyteen. Tieto ajonvakautuksen puuttumisesta kaikista malleista saa moitteita. Valmistuspaikan kerrotaan uuden mallin yhteydessä olevan Espanjan sijaan Japani.

Yhteenveto-kappaleessa kerrotaan, että uusi malli on luokkansa pieniruokaisimpia ja vähäpäästöisimpiä. Pelkästään tämän vuoksi menestyksen epäillään olevan suurempi. Tehtaan mukaan myös hinnoittelu pitäisi olla kilpailukykyinen.

Martti Merilinnan kirjoittama ensikoeajo sisältää todella paljon tietoa ja jonkin verran varovaisia mielipiteitä lyhyestä esisarjan autolla toteutetusta koeajos-

ta johtuen. Jutussa on yksi iso ja kolme pientä lehdistökuvaa. Pienet kuvat ovat auton yksityiskohdista, ja niiden kuvatestit kertovat, mistä kussakin on kyse.

Tekniikan Maailma 2007/18

Aukeaman kokoinen Suomessa tehty ensikoeajon "ajettua" otsikko kertoo uuden mallin olevan vahvasti kevyt. Ingressissä kerrotaan, että uusi malli tuli katsastamaan Suomea pari kuukautta ennen varsinaisen myynnin alkua.

Alussa kerrotaan, että Mazda on ollut vaatimaton tekijä pikkuautonmarkkinoilla, ja viitataan aiemmin tehtyyn ensikoeajoon. Uuden mallin kerrotaan olevan etulinjassa tuomassa kevyitä malleja tuotantoon. Tämän jälkeen kerrotaan, kuinka painoa on tiputettu, ja todetaan keveimmän perusmallin paino.

Väliotsikossa kerrotaan kyseessä olevan parempi versio ja epäillään, että Suomessa suosituimmaksi malliksi muodostuu pienempikoneinen ja paremmin varusteltu malli. Isomman moottorin matalampiprofiiliset renkaat saavat moitteita, mutta auton sisämelun vähäisyys saa kiitosta. Tämän lisäksi isompi moottori ja ohjaus saavat kiitosta.

Auton tilat ja ajoasento saavat kiitosta ja toimittaja muistuttaa, että pikkuauto saakoon olla pikkuauto ja enemmän tilaa tarvitsevat ostakoot muita malleja. Uuden mallin kerrotaan olevan muodoiltaan ja ominaisuuksiltaan tuore. Avointa hintaa spekuloidaan ja mittatikuksi epäillään Toyota Yarista. Lopuksi kerrotaan, koska autot saapuvat varsinaisesti Suomeen.

Jutussa on yksi iso ja viisi pientä Suomessa otettua kuvaa. Tämän lisäksi auton valot on testattu ja ne saavat välttävän arvovanan. Juttu sisältää myös tekniikka faktalaatikon ja kuvateksteissä kerrotaan auton yksityiskohdista. Velimatti Honkasen kirjoittama ensikoeajo sisältää paljon samaa tietoa ja mielipiteitä kuin aiempi ulkomailla tehty koeajo.

Tekniikan Maailma 2007/21

Kolmen aukeaman kokoisien koeajon otsikko kertoo uuden mallin olevan kaupunkitaajuudella. Ingressissä kerrotaan, että auto on pienentynyt ja siitä on tullut moderni kaupunkiauto. Ingressin lopussa muistutetaan, että puutteitakin on.

Alussa kerrotaan, että uusi malli ei muistuta enää edellistä tila-autoa ja on keventynyt suurlujuusteräksen käytön ansiosta. Tämän jälkeen esitellään saatavilla olevat moottori- ja varustevaihtoehdot.

Koria ja sisätiloja käsittelevä osio kertoo ulkomittojen muutokset edelliseen malliin verrattuna. Uudelta mallilta kerrotaan myös odotettavan hyvää tulosta törmäystesteistä. Kuljettajan tilat saavat kiitosta pienistä puutteista huolimatta. Takatilojen kerrotaan myös olevan riittävät, mikäli matkustaja on alle 180 senttiä pitkä. Uuden korin muotoilun kerrotaan kutistaneen tavaratilaa edelliseen malliin verrattuna.

Varusteet ja hallintalaitteet osiossa kerrotaan auton mittaristosta ja hallintalaitteista. Hallintalaitteista kiitosta saavat erityisesti vaihteensiirto. Tämän jälkeen kerrotaan auton turvavarusteet ja niihin luetaan auton ajovalot, jotka saavat moitteita heikon tehonsa vuoksi.

Moottori ja voimansiirto osiossa kerrotaan moottorien rakenteesta ja verrataan niitä edellisen mallin moottoreihin. Tämän lisäksi kerrotaan, että uudesta mallista on tulossa diesel myöhemmin. Pienemmän moottorin luonne saa toimittajalta ja koeajotiimiltä kiitosta pirteytensä ja nöyrän luonteensa ansiosta. Vaihteiden kerrotaan olevan välitetty pitkiksi, mistä on hyötyä kulutuksen kannalta.

Alusta ja ajettavuus-osiossa kerrotaan alustan rakenteista ja verrataan niitä edeltäjään. Ohjauksen kerrotaan olevan hyvä, mutta auto ei käyttäytynyt väistökokeessa halutulla tavalla. Toimittaja ehdottaa, että autoon laitettaisiin ajonvakautus vakioksi tai sitten alustaan olisi tehtävä muutoksia.

Jarrut ja melu osiossa kerrotaan auton jarruista ja niiden rakenteesta. Jarrutuskokeen tuloksen kerrotaan olevan kyseisessä autoluokassa tavallista tasoa. Auton sisämelu ja äänensävy saavat myös kiitosta.

Yhteenveto osiossa kiitosta saavat tilat, jousitus, moottori ja ajettavuus. Moitteita saavat auton käyttäytyminen väistössä ja ajonvakautuksen puuttuminen.

Viimeisellä aukeammalla ovat autosta tehtyjen mittauksien tulokset, auton mitat, tekniset tiedot ja varusteet. Testattu auto on esimerkiksi alittanut valmistajan ilmoittaman kiihtyvyyssarvon 0 – 100 km/h yli sekunnilla ja kuluttanut

koeajon aikana polttoainetta reilun litran enemmän, kuin ilmoitettu yhdistetty kulutus.

Jarmo Sukavan tekemässä todella perusteellisessa koeajossa on yli kymmenen Suomessa otettua kuvaa. Kuvateksteissä kerrotaan kuvissa näkyvistä yksityiskohdista ja niiden ominaisuuksista. Etusivulla olevassa hyvää ja huonoa-laatikossa kiitosta saavat moottorin luonne ja ajettavuus varauksin. Moitteita taas saavat takapyörien pito väistössä ja valot. Koeajo sisältää todella paljon huomioita ja mielipiteitä. Mielipiteitä ei kuitenkaan ole ilmaistu kovin vahvasti.

4.5 Muut

Ilta-Sanomat 25.5.2007

Lyhyt kolmen kappaleen pituinen uutinen kertoo, että ensimmäiset autot ovat tulleet ulos tehtaalta. Uutisessa kerrotaan, että ensimmäiset tehdyt autot ovat menneet Japanin markkinoille ja uudet mallit tulevat myöhemmin muualle Eurooppaan. Arvioiden mukaan autot ehtisivät Suomeen lokakuussa. Lopussa kerrotaan mitä moottoreita tulevaan auton on tarjolla.

Uutisessa on yksi pieni lehdistökuva, ja kuvatekstissä kerrotaan, että uudessa mallissa on nähtävillä tulevaisuuden Mazdan linjat. Uutisen kertoma tieto ei varsinaisesti liity mihinkään Suomessa julkaistuun tiedotteeseen. Tekijä jää myös tuntemattomaksi.

Tekniikan Maailma 2007/19

Uusi malli oli ehdokkaana vuoden autoksi. Kuuden kappaleen pituisessa jutussa kerrotaan autosta yleisesti. Alussa kerrotaan, että uusi mallin on huomattavasti edeltäjänsä nuorekkaampi. Tämän lisäksi kerrotaan, että onnistuneen muotoilun alle kätkeytyy edistyksellistä koritekniikkaa. Auton kevennykseen kerrotaan vaikuttavan positiivisesti kulutukseen ja kevennyksistä huolimatta auto on jäykempi ja vahvempi. Sisätilat ja ajettavuus saavat kiitosta. Mazdan itse suunnittelemaa autoa pidetään onnistuneena, ja sille on jutun mukaan helppo ennustaa suurta tulevaisuutta.

Jutussa kerrotaan, että Mazda2 äänestettiin seitsemän parhaan joukkoon 33 ehdokkaasta, mutta ei voittanut vuoden auton titteliä. Jutun on kirjoittanut Martti Merilinna.

Nelonen Start! 28.11.2007

Viimeinen juttu on itse marraskuussa kirjoittamani käsikirjoitus Nelosen Start!-televisio-ohjelmaan. Uudesta mallista tehtiin käsikirjoituksen pohjalta vajaan yhdeksän minuutin pituinen koeajo.

Alussa spekuloidaan miksi edellinen malli ei menestynyt ja syyksi epäillään Suomessa korkeamman hinnan lisäksi sitä, että Fordin sukuinen auto ei ollut Mazdan ostajien mieleen.

Uuden mallin uusi ulkonäkö saa kehuja ja auton kerrotaan lyhentyneen edelliseen malliin verrattuna. Autojen painojen kerrotaan nousseen viime vuosina, mutta uusi malli on kuitenkin sata kiloa edeltäjäänsä kevyempi. Tämän jälkeen kerrotaan, kuinka painoa on säästetty suurlujuusteräksen käytöllä.

Seuraavaksi kerrotaan auton varustelusta ja sisätiloista. Sisätilavat saavat kehuja nuorekkuutensa ansiosta. Auton ajettavuuden kerrotaan olevan kunnossa hieman ylitehostettua ohjausta lukuun ottamatta. Ajonvakautuksen puute kaikista malleista saa moitteita, ja sen toivottaisiin olevan vakiona kaikissa malleissa.

Koeajossa esitellään myös eri mallivaihtoehdot ja moottorit niiden yhteydessä. Pienempi moottori saa kehuja, ja sen kerrotaan olevan riittävä. Moottorin kulutuksen kerrotaan olevan pieni, vaikka sillä ei koeajon aikana valmistajan lupaamiin arvoihin päästykään. Jutussa jäädään kaipaamaan automaattivaihteistoa, mikäli autolla ajaa paljon kaupungissa ja dieselmoottorin kerrotaan tulevan myöhemmin.

Tilojen kerrotaan olevan edessä hyvät ja takatilojen olevan sitä, mihin tässä autoluokassa on totuttu. Kokonaisuutena auton kerrotaan olevan kilpailukykyinen ja tarjoavan kovan vastineen etenkin Toyota Yarikselle ja Nissan Micralle.

Kirjoittamani tv-käsikirjoituksen lopussa miinusta saavat ylitehostettu ohjaus, automaattivaihteiston puute ja ajonvakautuksen puuttuminen. Plussaa saavat kulutus, moottori ja sisämelu.

5 ANALYSOINTI

5.1 Tiedotteet

Yritysten julkaisemien lehdistötiedotteiden määrä on yli kaksinkertaistunut viime vuosina ja näin ollen ne uhkaavat hukkaa suureen massaan. Tämän vuoksi lehdistötiedotteen otsikointi on tärkeä, koska toimittajien mukaan 74 prosenttia tiedotteista ei kiinnosta heitä lainkaan ja jopa 90 prosenttia jättää lukematta otsikon perusteella. /1, s. 113]

Valmistajan ja maahantuojan julkaisemien tiedotteiden merkitys on etenkin tuotteen ensiesittelyvaiheessa suuri, koska ne ovat usein median ainoa tiedonlähde. Kannattaa kuitenkin muistaa, että brittitutkimuksen mukaan liki 90 prosenttia yritysviestijöistä uskoi heidän lähettämiensä tiedotteiden olevan tarkasti suunnattuja. Toimittajien mukaan 75 prosenttia ei kiinnostanut heitä lainkaan. /1, s. 113]

Medialle uudesta Mazda 2:sta julkaistiin kaiken kaikkiaan kolme eri lehdistötiedotetta. Tämän lisäksi eri mediat käyttivät tiedonlähteenä normaalille ostajille tarkoitettu myyntiesitettä eli brosyyyriä.

Mazda2:n tiedotteiden perusteella kirjoitettuja juttuja lukiessa huomasi, kuinka tärkeässä roolissa otsikko on. Jos tiedotteen otsikko ei päädy aivan sanasta sanaan itse juttuun, löytyy sen sanoma kuitenkin suurimaasta osasta julkaistuja juttuja.

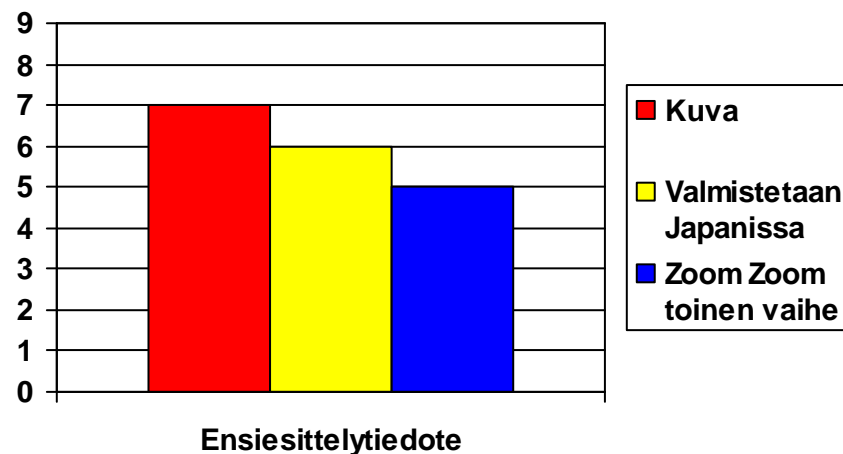
Auton ulkonäköä voi pitää onnistuneena, sillä yhdessäkään käytössäni olleessa jutussa ei arvosteltu muotoilun onnistumista. Monissa kylläkin kiiteltiin sitä, ja joukosta löytyi myös useita auton ulkonäköä ylistäviä mielipiteitä. Se, että auton ulkonäkö miellytti toimittajien silmää, näkyi myös siinä, että auton muotoilu oli saanut selkeästi normaalia enemmän palstatilaa.

5.1.1 Ensiesittely

Ensimmäisen tiedote kertoo uuden mallin esiteltävän Geneven autonäyttelyssä. Käytössäni oli yhdeksän lehtiartikkelia, jotka oli selkeästi kirjoitettu tiedotteen pohjalta. Jutut olivat tiedotteen tapaan lyhyitä ja ytimekkäitä. Osassa oli jo yhden ja ainoan lehdistökuvan perusteella lähdetty spekuloida auton uusia ja aikaisemmasta poikkeavia muotoja. Terävimmät toimittajat osasivat myös päätellä, että koska auto valmistetaan Japanissa, se ei ole Fordin suo-

ra sisarmalli. Joukosta kuitenkin löytyi myös Mäntsälän viikkouutisten kirjoittama juttu, joka oli suora kopio tiedotteesta sanasta sanaan. Näin ollen lehti julkaisi myös pelkästään lehdistölle tarkoitettua epäolennaista tietoa. Heilin kirjoittamassa jutussa tämä yksi lause oli muutettu, mutta kyseessä oli muuten suora kopio.

Kaikki jutut kertoivat sen, että uusi malli julkaistaan Genevessä. Seuraavassa kaaviossa kuitenkin tuloksia siitä, kuinka moni lehti julkaisi muita tiedotteen mukana tulleita tärkeitä tietoja.

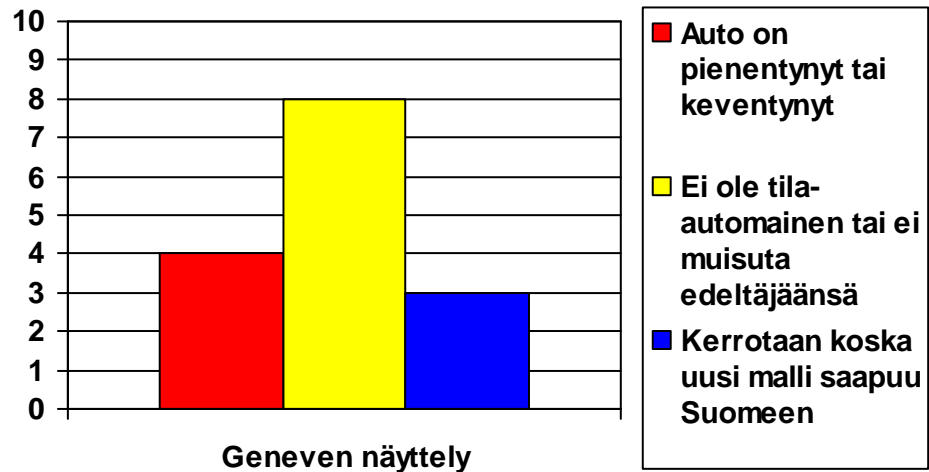


Kaavio 1

Kaaviosta 1 on helppo huomata, että kuvan saaminen on ollut tarpeeksi helppoa. Sillä ainoastaan niistä lehdistä puuttui kuvat, mitkä olivat oikaisseet jutun kirjoituksessakin. Moni oli myös pitänyt yhdellä lauseella kerrottua valmistusmaata tärkeänä ja tieto oli julkaistu kaikissa vähänkin pidemmissä uutisissa. Kukaan ei ollut halunnut käyttää Zoom-Zoom-sanaa, mutta sen sijaan viidessä uutisessa puhuttiin toisesta sukupolvesta tai toisesta vaiheesta, jotka voidaan tulkita tarkoittamaan samaa asiaa.

5.1.2 Geneven autonäyttely

Genevessä oli ollut jaossa kansainvälistä lehdistömateriaalia, jonka perusteella muutama toimittaja oli mennyt jo hieman pintaa syvemmälle. Muuten jutut noudattivat perinteistä näyttelyuutisointia ja perustuivat kuvaan ja lyhyeen kuvatekstiin. Genevestä käytössäni oli kymmenen eri juttua, mutta yksi oli kuitenkin julkaistu kahdessatoista eri sanomalehdessä.



Kaavio 2

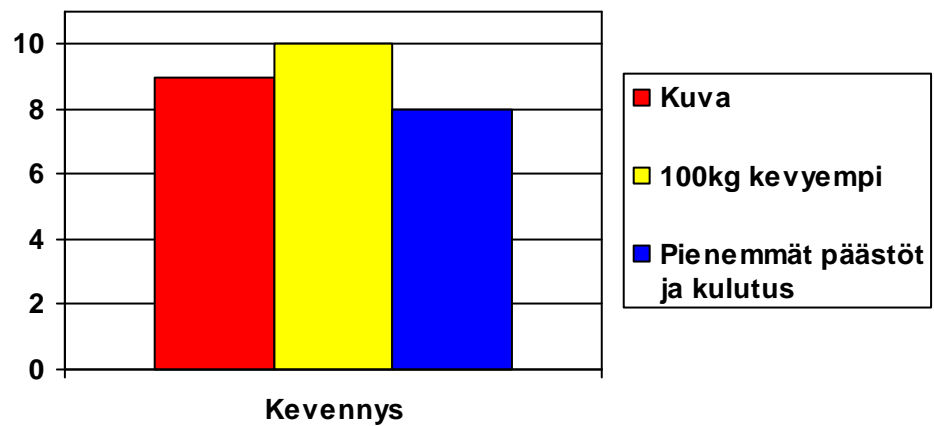
Kaavio 2:n perustella voi todeta, että neljä toimittajaa on jo tässä vaiheessa nähnyt tärkeäksi kertoa auton olevan pienempi tai keveämpi kuin edeltäjänsä. Kaikista eniten on kuitenkin kiinnitetty huomiota siihen, että uusi malli ei muistuta edeltäjäänsä ja kahdeksan toimittajaa on ottanut asiakseen kertoa sen. Kolmessa kerrottiin myös koska auto saapuu Suomeen, mikä on tärkeä tieto siitä kuvan perusteella kiinnostuneille. Uusi malli sai näyttelyn perusteella lehdissä paljon huomiota.

5.1.3 Keveydestä kertovien tiedotteiden analysointi

Seuraavaksi analysoidaan pelkästään Uuden Mazda2:n kevyt rakenne ja Uusi Mazda2 on entistä kevyempi ja sulavalinjaisempi tiedotteiden perusteella tehdyt lehtijutut. Toimittaja ei ole siis ajanut autoa, vaan artikkelit perustuvat kahteen edellä mainittuun tiedotteeseen ja Suomen Autolehden tekemän jutun osalta myös kansainväliseen materiaaliin. Tämän kaltaisia juttuja oli käytössäni 11 kappaletta.

Aiheena painon alentaminen on ollut selkeästi mielenkiintoinen aihe ja siitä on kannattanut julkaista erillinen tiedote, varsinkin kun toimittajat ovat huomanneet sen vaikutuksen ympäristöystävällisyyteen. Ympäristöystävällisyys on kuuma aihe mediassa nykypäivänä, minkä vuoksi siihen liittyvät aiheet saavat helposti reilusti palstatilaa. Juttuja löytyi myös tässä yhteydessä laidasta laitaan. Osa oli tehty ilman kuvaa lainaamalla tiedotteesta muutama kappale, kun taas Suomen Autolehden jutussa oli asiaan paneuduttu huo-

mattavasti julkaistua tiedotetta enemmän ja lähteinä oli käytetty myös kansainvälistä tiedotemateriaalia.



Kaavio 3

Kaaviosta 3 voimme huomata, että vain kahdesta jutusta puuttui kuva. Kaikki kuvat olivat Mazdan lehdistökuvia ja kaksi lehteä oli käyttänyt kuvana läpileikkauskuvaa. Kuvan merkitys tämän kaltaisissa jutuissa on todella suuri. Tämän vuoksi onkin tärkeää, että kuvat ovat helposti saatavilla ja niitä on paljon erilaisia.

Kaaviosta 3 on helppo huomata, että auton keveneminen sadalla kilolla oli mielenkiintoinen fakta, jonka yhtä lukuun ottamatta kaikki toimittajat halusivat tuoda ilmi. Tiedotteessa sanotaan uuden malliin olevan lähes sata kiloa kevyempi. Se oli monessa tapauksessa muuttunut tasan sadaksi kiloksi ilman minkäänlaisia tarkennuksia. Tasaluku oli myös todettu monessa tapauksessa puoleensa vetäväksi otsikoksi.

Viitaten kaavion 3 huomaamme kuinka tärkeä aihe pienet päästöt ja kulutus ovat nykypäivänä. Ihmisistä on tulossa entistä ympäristötietoisia, ja polttoaineen hinnan kasvaessa autoilijoista kiinnostavat kaikki vaihtoehdot, joissa käyttökulut ovat pienemmät ja ympäristöystävällisemmät.

Auton ketteryteen ja parempaan ajettavuuteen ei ollut otettu juurikaan kantaa, koska toimittajat eivät olleet päässeet itse kokemaan sitä. Kevennystavoista kertovissa kohdissa korin suuruslujuusteräksen käytön jälkeen seuraavaksi mielenkiintoisin aihe oli painonsäästö kaiuttimissa.

5.1.4 Koeajot ja ensikoeajot

Varsinaisen koeajon sisältävät jutut olivat saaneet kaikista eniten tilaa ja näkyvyyttä. Niiden pituudet vaihtelivat puolesta sivusta kuuteen sivuun. Erilaisia toimittajan omakohtaisen koeajon sisältäviä juttuja oli käytössäni kaiken kaikkiaan 15 erilaista. Yksi ensikoeajo oli kuitenkin julkaistu 13 eri sanomalehdessä ja yksi Suomessa tehty koeajo kolmessa eri sanomalehdessä. Varsinkin Tekniikan Maailma kunnostautui koeajoissa ja tekikin uudesta mallista kolme erillistä koeajojuttua. Jokaisen 15 koeajosta on kirjoittanut eri toimittaja.

Koeajoissa käsiteltiin myös paljon kaavioiden 1, 2 ja 3 aiheita. En kuitenkaan keskity koeajoja analysoidessani niihin, vaan lähinnä toimittajien antamiin positiivisiin ja negatiivisiin mielipiteisiin.

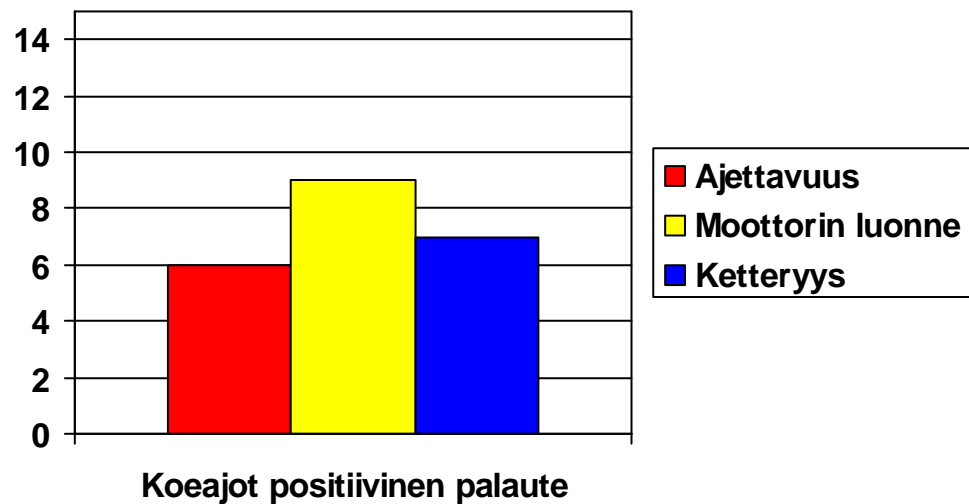
Kaikissa koeajojutuissa oli vähintään yksi ja iso ja selkeä kuva, joko tekijöiden itse ottamana tai lehdistömateriaalista. Aamuset-lehden koeajoon oli kuitenkin valitettavasti eksynyt edellisen mallin kuvat. Virhettä oli yritetty oikaista jälkikäteen julkaisemalla uudesta mallista erittäin pieni lehdistökuva ja toteamalla, että kuviin oli eksynyt edellinen malli.

Kaikissa 15 koeajossa kerrottiin, että uusi malli on kevyempi kuin edeltäjänsä. Aamuset-lehden koeajoa lukuun ottamatta kaikissa koeajoissa viitattiin siihen, että uusi malli on taloudellisempi kuin edellinen. Kaikissa koeajoissa kerrottiin myös jonkin moottoriversion kulutus ja päästöt. Osa toimittajista kehui auton taloudellisuutta ja jätti päätöksen lukijalle kertomalla auton luvut ja mahdollisesti vertaamalla niitä kilpailijoihin.

Auton tilat edessä saivat lähes poikkeuksetta kiitosta. Ainoita moitteita olivat penkin rajalliset säädöt ja ohjauspyörän etäisyyssäädön puute. Moni toimittaja oli kuitenkin lisännyt puutteiden perään maininnan, jossa he kertovat, että tästä huolimatta he olivat saaneet autossa hyvän ajoasennon.

Moni toimittaja kiinnitti huomiota hyvään näkyvyyteen ulos autosta. Mikäli vaihteenvalitseminen uusi sijainti oli huomioitu, oli palaute siitä aina positiivista. Negatiiviset palautteet näkyvyyteen liittyivät näkymään taaksepäin. Huonon takanäkymän syyksi löydettiin korin muotoilu ja takaniskatuet.

Auton hinnan saama huomio oli jutuissa todella vähäistä. Autoa kuvailtiin keskihintaiseksi, ja ainoat negatiiviset kommentit liittyivät ajonvakautuksen lisähintaan pienemmän moottorin yhteydessä.



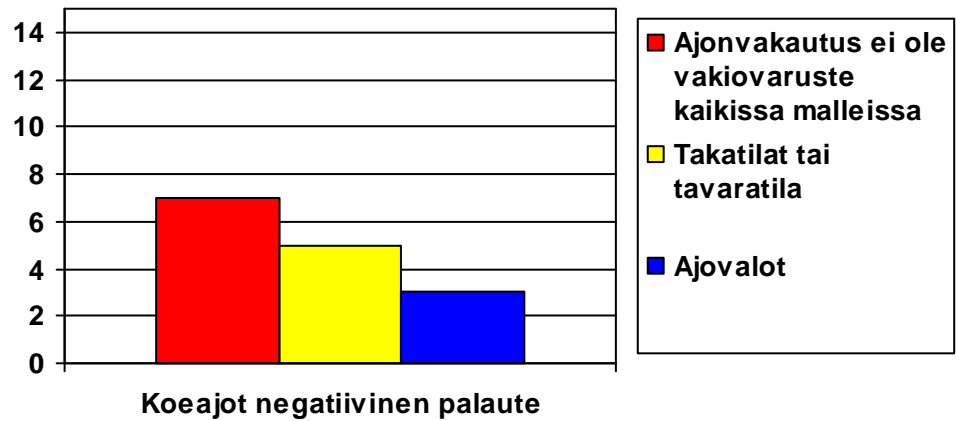
Kaavio 4

Kaavion 4 perusteella voi todeta, että uuden mallin ajettavuus on pääpiirteittäin kunnossa. Kuusi toimittajaa antoi erityistä kiitosta auton ajettavuudelle. Muutama positiivinen palaute oli kyllä varauksin, liittyen auton ajonvakautusjärjestelmän puuttumiseen koeajetusta mallista. Joukosta löytyi myös muutama negatiivinen mielipide, jotka kuvailivat ajettavuutta pikkuautomaiseksi.

Kaaviosta 4 huomaamme, että moottorin luonne ansaitsi yhdeksältä toimittajalta erityisen kiitoksen. Pienempää konetta kuvailtiin riittäväksi, nöyräksi ja yllättävän pirteäksi. Isompaa konetta ajaneet taas kuvailivat moottoria erityisen sporttiseksi tai urheilulliseksi. Moottorin luonteeseen tulevat negatiiviset palautteet liittyivät auton pitkiin välityksiin ja siihen, ettei auto enää kiihdy riittävästi suurilla vaihteilla. Pitkät välitykset saivat myös neutraaleja kommentteja ja osattiin yhdistää pieneen kulutukseen.

Auton ketteryys sai seitsemältä toimittajalta erityistä kiitosta. Auton kerrottiin olevan erityisen ketterä pysäköidä ja liikkua kaupungissa. Kolme toimittajaa ilmaisi myös, että auto on heti käteen sopiva. Auto ei saanut negatiivista palautetta ketteryydestään keneltäkään toimittajalta, mutta autoa kuvailtaan normaaliksi pikkuautoksi ja annettiin ymmärtää, ettei kyseessä ole mitenkään normaalista poikkeava tapaus.

Nyt kun toimittajat olivat myös ajaneet ja tutkineet uutta mallia tarkemmin, kerrottiin siitä myös havaittuja negatiivisia piirteitä. Seuraavassa taulukossa on eniten mainitut.



Kaavio 5

Kaaviosta 5 on helppo huomata, että ajonvakautuksen puuttuminen kaikista malleista todettiin moneen otteeseen erittäin negatiiviseksi. Negatiivinen palaute saattaisi olla myös suurempi, ellei Auto Bildin ensikoeajo olisi kertonut virheellisesti sen olevan vakiona kaikissa malleissa. Tämän lisäksi muutama toimittaja ei ottanut asiaan kantaa, koska heidän ajamassaan yksilössä oli ollut kyseinen varuste, minkä he toivat myös ilmi.

Taka-tilat tuntuivat jakavan toimittajien mielipiteitä. Osa hyväksyi sen, kun kyseessä on pikkuauto eikä takatilojen tarvitse olla ruhtinaalliset. Osa taas jäi lähinnä kaipaamaan lisää pääntilaa yli 180-senttisille. Oli myös mielenkiintoista huomata, että esimerkiksi Auto Bildin Suomessa julkaisema saksalaista alkuperää oleva ensikoeajo kehui auton takatiloja, kun taas Suomessa tehty varsinainen koeajo moitti niitä. Osa toimittajista myös piti tavaratilaa liian pienenä ja moitti, ettei se oli tarpeeksi monikäyttöinen.

Mikäli toimittaja kommentoi auton valoja, oli palaute aina negatiivista. Ajovalojen tehon kerrottiin olevan riittämättömät ja muistutettiin niiden olevan tärkeä turvallisuusvaruste. Tämän lisäksi yksi toimittaja jäi kaipaamaan ksenonvaloja lisävarusteeksi.

5.1.5 Muut

Vaikka Mazda2 valittiin seitsemän parhaan joukkoon taistelemaan Vuoden auto 2007-titelistä, ei tästä kilpailusta muisteta muuta kuin voittajat. Mikäli uusi malli olisi voittanut, olisi tittelin markkina-arvo ollut suuri.

Kirjoitin käsikirjoituksen Nelosen Start!-ohjelmaan ennen insinööriyön aloittamista ja materiaalin saamista. Käytin myös itse tiedotetta hyväksi sekä positiivisia ja negatiivisia mielipiteitä sisältävässä jutussa. Tiedote tarjosi nopeasti faktapohjaista sisältöä tukemaan havaittuja mielipiteitä.

6 TULOKSET JA KEHITYSMAHDOLLISUUDET

6.1 Tulokset

Tiedotteiden merkitys

Tiedotteen merkitys voidaan sanoa olevan ensiesittelystä tai keveydestä kertovissa jutuissa ratkaiseva. Jokainen kirjoitetusta jutusta oli saanut alkunsa suomalaisesta tiedotteesta. Vain Suomen Autolehdessä tekemässä artikkelissa oli käytetty apuna näyttelystä tai mediapankista haettua kansainvälistä materiaalia.

Tiedotteiden merkitys kirjoitetuissa koeajoissa oli suuri. Ainoastaan Tekniikan Maailma oli 2007/21 koeajossaan suorittanut omia mittauksia. Muissa koeajoissa erilaiset faktat ja käsitellyt aiheet perustuivat hyvin pitkälti tiedotteiden huomioimiin kohtiin ja ominaisuuksiin. Osassa koeajoissa yli kaksi kolmasosaa kirjoitetusta tekstistä perustui referoituun tiedotteeseen ja toimittajan mielipiteiden osuus jäi todella pieneksi tai lähes olemattomaksi.

Yksi tiedotteen tärkein ominaisuus otsikointi, herätti tarpeeksi huomiota ja otsikot olivat tarpeeksi mielenkiintoisia. Tiedotteiden otsikointiin kannattaa kiinnittää myös jatkossa paljon huomiota.

Suomessa julkaistut tiedotteet on osattu myös pitää pituudeltaan tarpeeksi napakoina, jolloin kaikki toimittajat jaksavat lukea ne varmasti ja pääkohdat löytyvät sieltä helposti. Myös kirjoitusmuoto on osattu pitää sopivan hillittynä suomalaiseen makuun, minkä vuoksi kerrottu tieto on uskottu ja sisäistetty hyvin. Artikkeleista löytyi myös todella vähän väärin ymmärrettyjä kohtia tai asioita.

Näin ollen voimme todeta, että erilaisten tiedotteiden merkitys markkinoinnissa on suuri. Kaiken lisäksi tiedotteisiin pohjautuvat artikkelit ovat erittäin edullista mainosta valmistajalle ja maahantuojoille.

Mazda2

Uuden mallin voidaan sanoa saaneen positiivisen vastaanoton. Varsinkin koeajojen loppuyhteenvedot kertoivat ja ennustivat uudelle mallille hyvää ja edeltäjäänsä parempaa menestystä. Monessa kohtaa myös ennustettiin uuden mallin olevan suunnannäyttäjä muille valmistajille pienentyneen koon ja alentuneen painonsa ansiosta.

Viesti alentuneesta painosta, ketteryydestä, pienemmästä kulutuksesta ja päästöistä voidaan todeta menneen läpi erinomaisesti. Siitä kertoivat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta jo kaikkien artikkelien otsikko.

Suurin negatiivinen huomio keskittyi ajonvakautuksen puuttumiseen. Mikäli sen osalta päätetään tehdä perusvarusteluun jonkin muutos, se kannattaa tiedottaa selkeästi ja ottaa huomioon myös mainostuksessa. Toimittajat pyrkivät löytämään kaikista automalleista myös negatiivisia piirteitä. Mikäli ne kuitenkin ovat ostajien mielestä toissijaisia, voidaan automallia ja siihen liittyvää tiedottamista ja markkinointia pitää onnistuneena.

6.2 Kehitysmahdollisuudet

Varsinaisia kehityskohteita ei tämän insinööriyön perusteella löytynyt monia. Itse autotoimittajan silmin ja insinööriyön perusteella voin todeta tiedottamisen toimineen ainakin tämän mallin yhteydessä hyvin. Tiedotteita julkaistessa ja lähettäessä kannattaa ottaa huomioon nykyaikaista mediaa valitseva tiedotetutla.

Kuitenkin varsinkin ensiesittelyjä koskevia tiedotteita laatiessa kannattaa muistaa se, että osa lehdistöstä menee sieltä mistä aita on matalin ja saat- taan pelkästään kopioida tiedotteen lehteen. Tämän vuoksi ehdottaisin kaikkien lyhyiden tiedotteen tekemistä kahteen osaan, jossa alku olisi kirjoitettu kaiken varalta valmiiseen lehtimuotoon ja toiselle sivulle olisi ranskalaisilla viivoilla koottu lehdistön edustajille tarkoitettu tieto.

Zoom-Zoom-sanan ja -filosofian merkitys tuntui olevan monelle toimittajalle täysin vieras. Tämän vuoksi muutama toimittaja arvuuttelinkin jutussaan, mi-

tä Zoom-Zoom tarkoittaa. Mikäli jatkossa kerrotaan filosofian kehityksestä ja uusista vaiheista, kannattaisi yhteyteen liittää kooste siitä, mitkä ovat Zoom-Zoomin-peruspiirteet, mistä sana tulee ja mikä on sen idea.

7 YHTEENVETO

Insinööriyön tarkoituksena oli tutkia ja analysoida se, kuinka lehdistö on ottanut vastaan 2007 lopussa markkinoille tulleen uuden Mazda2-mallin vastaan. Lisäksi selvitettiin, onko haluttu viesti mennyt läpi ja ymmärretty oikein. Tämän lisäksi oli tarkoitus tehdä yhteenveto autosta tehdyistä artikkeleista koota koeajojen ja materiaalin perusteella tulleet mielipiteet.

Tuloksissa ja päätelmissä todettiin, että haluttu viesti auton keveydestä, ketteryydestä ja ympäristöystävällisyydestä on mennyt hyvin läpi. Uusi malli sai myös muutoksen ja ominaisuuksiensa ansiosta paljon huomiota lehdissä. Myös koejoista kootuista tiedoista löytyi selkeät pääkohdat siitä, mitkä asiat olivat saaneet kiitosta ja mitkä moitteita. Kiitosta saaneita olivat muun muassa matala kulutus ja pienet päästöt. Moitteita taas saivat ajonvakautuksen puuttuminen edullisemmista malleista.

Mielestäni pääsin insinööriyössäni hyvin tavoitteisiin ja sain tehtyä kattavan yhteenvedon lehtimedian vuonna 2007 julkaisemista uutta Mazda2-mallia koskevista artikkeleista. Työssä ei löytynyt suuria kehityskohteita ja maahan-tuojan todettiin hoitaneen aiheeseen liittyvän tiedotuksen hyvin. Ne kehitys-ideat jotka nousivat, on helppo ottaa käyttöön tulevaisuudessa ilman suuria muutoksia tähän mennessä käytettyihin menetelmiin.

Omalla kahden vuoden mittaisella autotoimittajan kokemuksella voin kommentoida Inchcape Motors Finlandin lehdistöjärjestelyjen toimivan erinomaisesti. Esimerkiksi lehdistöautoja on saatavilla runsaasti erilaisia ja maahan-tuoja on erittäin yhteistyöhaluinen, mikäli heitä kohtaan esittää erityistoiveita tai tarvitsee lisätietoa. Kaikkien autojen mukana toimitetaan aina riittävä määrä materiaalia ja internetissä olevasta mediapankista on saatavilla lisä-materiaalia ja tietoa todella helposti.

LÄHDELUETTELO

/1/ Hyvät mediasuhteet. Juva: WS Bookwell Oy. 2007.

/2/ Inchcape Motors Finland Oy, Inchcape Motors Finland Oy [verkkodokumentti 4.4.2008]
Saatavissa: <http://www.inchcape.fi/inchcapemotorsfinlandoy/>

/3/ Mazda Suomi. Yleistä Mazdasta Zoom-Zoom [verkkodokumentti 4.4.2008] Saatavissa:

LIITELUETTELO

Liite 1: Uusi Mazda2 esitellään Geneven autonäyttelyssä tiedote

Liite 2: Uuden Mazda2:n kevyt rakenne tiedote

Liite 3: Uusi Mazda2 on entistä kevyempi ja sulavalinjaisempi

Liite 4: Tuulilasi 2007/3 uutinen

Liite 5: Tuulilasi 2007/4 Geneven autonäyttelyuutinen

Liite 6: Eeva 2007/12 Ensikoeajo

Liite 7: Uusi Aika 27.9.2007 Kevyestä rakenteesta kertova artikkeli

Liite 8: Auto Bild Suomi 2007/13–14 koeajo



13.2.2007

Uusi Mazda2 esitellään Geneven autonäyttelyssä

Täysin uusi Mazda2 esitellään ensimmäistä kertaa yleisölle Geneven autonäyttelyssä maaliskuussa. Virtaviivainen muotoilu vie Mazdan näkemyksen ajamisen hauskuudesta seuraavaan vaiheeseen.

Mazda aloittaa Euroopan suurten autonäyttelyjen kauden paljastamalla täysin uuden Mazda2:n ensin lehdistölle 6. maaliskuuta ja myöhemmin samalla viikolla yleisölle Geneven autonäyttelyssä. Uutuus ei muistuta ensi silmäyksellä lainkaan korkeamman oloista ja kulmikkaampaa edeltäjäänsä, vaikka mallinimi onkin pysynyt samana. Auton tunnistaa helposti Mazdaksi muun muassa keulan ja ajovalojen muotoilusta, mutta uusi lähestymistapa on huomattavasti aiempaa virtaviivaisempi ja urheilullisempi. Mazda on jälleen kerran onnistunut loihtimaan auton, jonka dynaamisuus ei kärsi monikäyttöisyyttä parantavasta viisiovisuudesta. Kompaktin auton menevää olemusta korostaa voimakkaasti taaksepäin nouseva kylkilinja sekä kyljen alaosan terävä pokkaus. Erittäin viisto tuulilasi ja antaa vaikutelman todellisuutta pidemmästä keulasta. Uusi Mazda2 valmistetaan Japanissa.

Mazdan uusi aikakausi alkoi vuonna 2002 Mazda6:n ensiesittelystä. Tämän jälkeen ajamisen hauskuutta painottavaa Zoom-zoom-filosofiaa on nähty niin Mazda2:ssa, Mazda3:ssa, RX-8:ssa kuin Mazda5:ssä. Uusi Mazda2 on ensimmäinen malli, jossa filosofia on edennyt toiseen vaiheeseen.

Mazda pitää lehdistötilaisuuden Geneven autonäyttelyssä Palexpo-messukeskuksessa tiistaina 6.3.2007 klo 14:15 CET. Näyttely on auki yleisölle 8.-18.3.2007.

Lisätietoja:

Markkinointijohtaja Edvard Duncker, puh. 040 7050 007, edvard.duncker@inchcape.fi

Tuotepääliikkö Juhani Eräntö, puh. 0400 412 302, juhani.eranto@inchcape.fi

PR- ja Tuoteassistentti Petri Gesterberg, puh. 040 560 1459, petri.gesterberg@inchcape.fi

Voit ladata kuvia ja kansainvälisiä lehdistömateriaaleja rekisteröitymällä Mazdan lehdistösivuille osoitteessa www.mazda-press.com



18.9.2007

Uusi Mazda2 on lähes sata kiloa edeltäjänsä kevyempi ajoneuvo

Uuden Mazda2:n kevyt rakenne

Mazdan tutkimus- ja kehitystyöosasto laati uutta Mazda2-mallia varten edistyksellisiä painonalennusmenetelmiä, joilla on ollut suoria myönteisiä vaikutuksia sekä polttoaineen kulutustasoon että hiilidioksidipäästölukemiin. Auton matalampi kokonaispaino tarjoaa samalla ketterää ajettavuutta ja erinomaista turvallisuutta. Luokassaan todelliseksi merkkipaaluksi nouseva uusi Mazda2 on lähes sata kiloa edeltäjänsä kevyempi ajoneuvo.

Entistä turvallisempi ja mukavampi malli kääntää nykytrendit ylösalaisin, sillä vallitseva suuntaushan on yleensä ollut kohti alati raskaampia ajoneuvoja. 60 prosenttia auton painonsäästöstä on peräisin teknisistä muutoksista, kuten optimoidusta korirakenteesta, jossa käytetään vetolujuudeltaan erittäin vahvaa terästä. Ratkaisu vähentää auton painoa, lisää jäykkyyttä ja parantaa kolariturvallisuutta. 20 prosenttia painonsäästöstä on saavutettu toimintoihin tehtyjen säätöjen myötä ja loput 20 prosenttia auton ulkomittoja supistamalla. Mazda2:n insinöörit vähensivät ajoneuvon painoa:

- käyttämällä vetolujuudeltaan vahvaa ja erittäin vahvaa terästä kevyen ja vahvan korin luomisessa ja liitosten vahvistuksissa
- lyhentämällä takajousituksen pitkittäistä tukivartta ja laatimalla alemmille etutukivarsille avoimemman rakenteen
- pienentämällä konepellin salpamekanismia ja ohentamalla saranoita
- poistamalla jalkojen alapuolisen katalyytin (1,3-litrainen malli)
- siirtämällä raitisilmanoton uuteen sijaintiin jäähdytinkotelon yläosaan (ei tarvetta resonaattorille tai välilevyille)
- lyhentämällä johdotuksia
- vaihtamalla oviin asennettujen kaiuttimien magneetit neodyynityypisiksi ja muuttamalla muovikappaleen yksiosaiseksi
- pienentämällä ajoneuvon pituutta 40 mm:llä ja korkeutta 55 mm:llä

Keventynyt Mazda2 näyttää tietä kohti taloudellisempaa polttoaineen kulutusta ja vähäisempiä hiilidioksidipäästöjä. Mallin kulutuslukemat kuuluvat B-segmentin pienimpiin (1,3 litran vakioversio: yhdistetty kulutus 5,4 litraa / 100 km), ja CO₂-päästö on vain 129 g/km.



18.9.2007

Uuden Mazda2:n painonsäästömenetelmät:

Kori

Jo pelkät pienemmät mitat olisivat laskeneet korirakenteen painoa neljällä kilolla 233 kiloon. Jäykkyyttä ja kolariturvallisuutta parantavat toimenpiteet olisivat ilman korin optimointia puolestaan nostaneet painon 244 kiloon. Optimoidun korirakenteen ansiosta paino saatiin lopulta pudotettua 215 kiloon (edellisessä Mazda2:ssa 237 kg).

Imu- ja jäähdytysjärjestelmät

Mazdan insinöörit siirsivät raitisilmanoton alkuperäisestä sijainnistaan vasemman ajovalon takaa jäähdytinkotelon yläreunaan. Uuden sijainnin ansiosta resonaattoria ja välilevyä ei enää tarvita.

Konepelti

Konepelti tuotti pienemmän salpamekanismin ja ohuempien saranoiden ansiosta 0,69 kilon painonsäästön.

Jousitus

Mazdan asiantuntijat sovelsivat jousituksessa erityisiä painoa optimoivia menetelmiä, mikä kevensi autoa peräti 13 kilolla. Taka-akselin pitkittäistä tukivartta lyhennettiin ja alemmille etutukivarsille laadittiin avoimempi rakenne. Matalampi jousittamaton paino parantaa ajettavuutta ja matkustusmukavuutta.

Oviin asennetut kaiuttimet

Mazdan insinöörit uudistivat myös oviin asennettuja kaiuttimia. Magneetit muutettiin ferriittityyppisistä neodyynityyppisiksi ja muovikappaleesta tehtiin yksiosainen. Kokonaisuudessaan painoa säästyi 0,98 kiloa.

Vetolujuudeltaan vahva teräs

Vetolujuudeltaan vahvan ja erittäin vahvan teräksen käyttö vähensi painoa 22 kilolla. B-pilarin alueella käytetty 980 MPa:n teräs toimii eräänlaisena matkustamon keskuspaikkina. Vahvistetut liitokset ovissa ja takaluukussa säästivät painoa kuusi kiloa (paksumpaa materiaalia ei tarvinnut käyttää).

Sähköjärjestelmä

Lyhyempi johdotus säästi 2,86 kg. Suuremmat yksiköt ja virransyöttöön liittyvät osat on sijoitettu autoon taidokkaasti.

Pakojärjestelmä

Mazda poisti autosta jalkojen alapuolisen katalyytin. 1,3 litran bensiiniversiosta on lisäksi poistettu aikaisemmin käytetty esivaimennin.

Ensimmäiset uudet Mazda2:set saapuvat Suomeen marraskuun alussa.



Weight-Saving Measures on the new Mazda2



Body Shell

Smaller dimensions alone would have lowered the weight of the body shell by 4 kg, to 233 kg. Measures needed to increase rigidity and crash resistance would have then raised it up to 244 kg. But thanks to an optimised body structure, weight was reduced to 215 kg, 22 kg less than the old Mazda2.

Intake and Cooling Systems

For the intake system, Mazda engineers moved the fresh air inlet from its original position behind the left headlamp to the top of the radiator shroud. This new position removed the need for the resonator and baffle.

Bonnet

With a smaller striker assembly and thinner hinges, the bonnet saved 0.69 kg.

Suspension

Mazda weight specialists were able to save an impressive 13 kg using weight optimising measures in the suspension. These included making the trailing arm on the rear axle shorter and giving the front lower arms an open-section structure. This reduction in unsprung weight means both better handling and ride comfort.

Door-Mounted Speakers

Mazda's weight watchers were also at work with the door-mounted speakers. By changing the magnets from a ferrite type to neodymium, and making the plastic moulding single-piece, a total weight savings of 0.98 kg was achieved.

Exhaust System

Mazda eliminated the underfoot catalyst, and for the 1.3-litre petrol model, the presencer used in the Mazda2 until now was also eliminated.



Electrical System

A shorter wiring harness saved a total of 2.86 kg - achieved by an insightful placement of large units and power-supply parts.

High-tensile steel

The use of high and ultra-high tensile steel alone saved 22 kg. The 980 MPa-grade steel used in the area of the B-pillar is a kind of central beam for the passenger cell. Strengthened joint reinforcements in the doors and liftgate saved 6 kg, without having to use thicker material.





13.10.2007

Mazda keskitti huomion muotoiluun, ympäristöön ja painonhallintaan Uusi Mazda2 on entistä kevyempi ja sulavalinjaisempi

Mazda2 aloittaa B-segmentin markkinoilla uuden trendin. Auto on parantuneesta turvallisuudestaan huolimatta aiempaa kevyempi, ketterämpi ja taloudellisempi. Mazda2 on myös huomattavasti entistä virtaviivaisempi.

Mazda esitteli ajamisen iloa painottavan Zoom-Zoom -filosofiansa samaan aikaan vuonna 2002 markkinoille tuodun Mazda6:n kanssa. Mazda6 aloitti myös merkin huiman nousun kohti automaailman huippua. Nyt esiteltävä täysin uusi Mazda2 edustaa merkin nousun toista aaltoa.

Mazdan uuden mallin päätavoite on asetettu Eurooppaan, jossa Mazda2:n edustaman B-segmentin myynti on kasvanut kymmenellä prosentilla viimeisen kuuden vuoden aikana. Mazda2:n kokoluokka kattaa jo neljänneksen koko Euroopan automyyntistä. Myös kilpailu luokassa on kiristynyt huomasti, sillä kun vuonna 1991 B-segmentin automalleja oli Euroopassa 19, oli niitä viime vuonna jo 49. Tarjonnan laajuuden takia asiakkaiden on mahdotonta olla täysin perillä kaikista vaihtoehtoista. Vetävä muotoilu sekä merkin imago ovat entistä tärkeämmässä roolissa taisteltaessa pääsystä asiakkaiden harkintalistalle. B-segmentin odotetaan kasvavan edelleen kahdeksalla prosentilla seuraavan kymmenen vuoden aikana.

Mazda2 on 100 kiloa entistä kevyempi

Ympäristöasiat ja autoilun kustannukset ovat nousseet muotoilun ohella yhä tärkeämpään rooliin. Silti uusilla autoilla on taipumus olla aina hieman edeltäjiään suurempia ja painavampia muun muassa parantuneen turvallisuuden ja varustelun takia. B-segmentin autoa etsivät arvostavat kuitenkin myös ketteryyttä, mikä puolestaan kärsii ulkomittojen kasvaessa.

Yksi uuden Mazda2:n suunnittelun pääteemoista on ollut painonpudotus. Painoa on saatu alennettua kiinnittämällä huomiota jokaiseen pieneenkin yksityiskohtaan ja käyttämällä entistä enemmän suurlujuusterästä tärkeimmissä rakenteissa. Kaiken kaikkiaan noin 100 kg:n painonpudotus muodostuu pienistä palasista, aina ovikaiuttimien vajaan kilosta korin 22 kilon kevennykseen saakka. Samalla kori on kuitenkin entistä jäykempi ja suojaa matkustajia paremmin mahdollisissa onnettomuustilanteissa. Mazda2:n omamassa on ainoastaan 1030-1035 kiloa.



Lehdistötiedote

2(3)

13.10.2007

Mazda2:n muotoilu poikkeaa edeltäjästään täysin. Erittäin virtaviivainen ulkomuoto henkii Mazdan painottamaa ajamisen iloa jo auton ollessa paikallaan. Mazda2 on 3885 mm pitkä, 1695 mm leveä ja 1475 mm korkea eli peräti neljä senttiä edeltäjänsä lyhyempi ja 5,5 senttiä matalampi. Uusi Mazda2 on kuitenkin hieman aiempaa leveämpi ja akseliväli on säilynyt 2,5 metrissä, joten sisätilat ovat entistä runsaammat. Pääntilaa on edessä jopa reilu metri ja takana yli 95 senttiä. Olkapäätilaa on edessä ja takana noin 1,3 metriä ja takajalkatilaa lähes 90 senttiä, minkä ansiosta auto tuntuu kokoluokkaansa suuremmalta. Tavaratilaa uudessa Mazda2:ssa on 250 litraa. Tila laajenee takaistuimet kaatamalla 787 litraan.

Mazda2:n vyötärölinja on neljä senttiä aiempaa alempana ja sivupeilit on myös sijoitettu matalammalle, minkä ansiosta näkyvyys autosta on huomattavasti entistä parempi. Tästä on erityisesti hyötyä kaupunkiajossa, jossa on iloa myös Mazda2:n pienestä 9,8 metrin kääntöympyrästä. Kuljettajan istuimessa on entistä runsaampien pitkittäis- ja kallistuksensäätöjen lisäksi korkeussäätö, mikä yhdessä ohjauspyörän korkeussäädön avulla helpottaa hyvän ajoasennon löytämistä. Vaihteenvälitsin on sijoitettu nelisen senttiä aiempaa korkeammalle keskikonsoliin. Myös käsijarru on entistä paremmin kuljettajan ulottuvilla.

Tarjolla taloudellisia moottoreita

Mazda2:n voimanlähteeksi voi valita joko 1,3- tai 1,5-litraisen bensiinimoottorin. Pienemmästä moottorista on tarjolla 55 kW:n (75 hv) ja 63 kW:n (86 hv) tehoiset versiot ja 1,5-litraisen moottorin suurin teho on 76 kW (103 hv). Moottoreiden kehitystyössä ja vaihteiston välityksissä on painotettu taloudellisuutta, minkä ansiosta Mazda2 on yksi vähäpäästöisimmistä autoista luokassaan. Perusmalliin saatavan pienempitehoisen 1,3-litraisen moottorin yhdistetty polttoaineenkulutus on ainoastaan 5,4 l/100 km ja hiilidioksidipäästöt 129 g/km. Tehokas 1,5-litrainenkin voimanlähde kuluttaa polttoainetta yhdistetyssä ajossa vain 5,9 l/100 km ja sen CO₂-päästöt ovat 140 g/km. Kaikkien moottoreiden yhteydessä on viisivaihteinen käsivalintainen vaihteisto. Mazda2:n moottorivalikoima täydentyy myöhemmin 1,4-litraisella dieselmootorilla. Sen Suomeen tulosta ei kuitenkaan ole vielä tietoa.

Mazda2 tulee Suomeen neljänä eri versiona. Perusmallina on Classic-varustetason 55 kW:n (75 hv) tehoisella 1,3-litraisella moottorilla varustettu Mazda2. Jo Classicin vakiovarusteisiin kuuluvat kuusi turvatyynyä, ABS-jarrujärjestelmä, sähköinen ohjaustehostin, ilmastointilaite ja kauko-ohjattava keskuslukitus ja sähköisesti säädettävät ulkopeilit. Tehokkaamman 1,3-litraisen varustetasona on Elegance, joka sisältää perusvarusteiden lisäksi muun muassa sähkökäyttöiset takasivuikkunat, ajotietokoneen, ylinopeusvaroittimen sekä ulkolämpötilamittarin.

Suuremman moottorin yhteydessä varustetason voi valita Touringin ja Sportin välillä. Touring-varusteluun kuuluvat muun muassa automaattinen ilmastointilaite, 16-tuumaiset kevytmetallivanteet, etusumuvalot, vakionopeussäädin, kuusi kaiutinta muiden mallien neljän sijaan, ohjauspyörän ja vaihteenvälitsimen nupin nahkaverhoilu sekä DSC-ajonvakautus.



Lehdistötiedote

3(3)

13.10.2007

Urheilullisuutta painottava Sport tuo tullessaan Sport-korisarjan, urheilullisen etusäleikön, sivuhelmat, sporttiset etu- ja takapuskurit, takaspoilerin sekä DSC-ajonvakautuksen. Elegance-varustetasoon saa ajonvakautuksen 900 euron lisähintaan.

Lisätietoja:

Markkinointijohtaja Edvard Duncker, puh. 040 7050 007, edvard.duncker@inchcape.fi

Tuotepäällikkö Juhani Eräntö, puh. 0400 412 302, juhani.eranto@inchcape.fi

Pr- ja Tuoteassistentti Petri Gesterberg, puh. 040 560 1459, petri.gesterberg@inchcape.fi

Voit ladata kuvia ja kansainvälisiä lehdistömateriaaleja rekisteröitymällä Mazdan lehdistösivuille osoitteessa www.mazda-press.com

816

R

8

LEHDISTÖOSUMA



ONLINE TIETOPALVELU
INCHCAPE MOTORS FINLAND OY

Tuulilasi

No: 2007/3 (16/Vuosi)

Levikki: 87001 LT

Kotipaikka: Helsinki

Tra 45987
1762/SAB

Makea lime-Mazda.



MAZDA 2

Jäähyväiset koppimopolle

**Uusi Kakkonen on
ykkönen – ainakin
muodoiltaan.**

Mazda 2 ei ole missään vaiheessa yltänyt samanlaiseen suosioon kuin isoveljensä Kolmonen ja Kuutonen.

Syytä vaatimattomaan volyymiin voi hakea ainakin muotoilusta. Kakkonenhan syntyi Ford Fusionin rinnakkaismalliksi ja peri tältä hieman oudon laatikkomuodon, hiukan siloteltuna tosin.

Uuden mallin myötä pönöttävä kulmikkuus on heitetty romukoppaan.

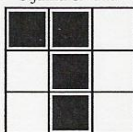
Kakkosesta on julkaistu toistaiseksi vain yksi sivuprofiilikuva. Otos paljastaa, että putkessa on poikkeuksellisen lupaavan näköinen pikkukarkki. Kylkilinja kohooa voimakkaasti taaksepäin mentäessä, ja etusivuikkuna on selvästi takasivuikkunaa isompi. Idea on vähän samanlainen kuin Honda Civicissä.

Uusi Mazda 2 on viisiovinen, ja se valmistetaan Japanissa.

LAURI LARMELA, KUVA MAZDA

Sivu 19

Sijainti sivulla



Geneve 2007 Pirtein

MAZDA 2

kiila se on pienikin kiila

Pyöristyminen merkitsee yleensä lisäkiloja, mutta automaailmassa nämä lait eivät aina päde. Vaikka uusi Kakkonen on selvästi edeltäjänsä jyhkeämmän näköinen, omamassaa on peräti sata kiloa vähemmän. Myöskään jatkuva ulkomittojen kasvu ei uutta pikku-Mazdaa koske: auto on neljä senttiä edeltäjänsä lyhyempi (nyt 3,89 m), pari senttiä leveämpi (1,7 m) ja reilut viisi senttiä matalampi (1,48 m). Akseliväli on säilynyt tismalleen samana (2,49 m). Kepeämmän olemuksen myötä kuluutus on alentunut tuntuvasti.

Sisäilme on ulkomuodon tavoin pirteä, ja ajoasento napakka. Vaihtekeppi löytyy kojelaudasta, mikä sopiikin tämäntapaiseen autoon oikein hyvin. Edessä on hyvin tilaa, ja myös taka- ja tavaratilat vaikuttivat kilpailukykyisiltä. Tuotantoon tulee neljä moottoria: aluksi kolme bensa-versiota (1.3, joko 75 tai 84 hv sekä 1.5, 103 hv) ja myöhemmin myös 1,4-litrainen dieselpata. Ja vieläkin tehokkaampia malleja on kuulemma lupa odottaa... Suomen markkinoille Kakkonen saapuu lokakuussa, ja ensi vuoden alussa nähdään myös kolmiovinen versio.



A u t o & m i n ä

LIISA JÄPPINEN

PERUSAUTOT KUNNIAAN!



ajotuntuma

MAZDA 2 – KEVENTYNYT JA KAUNISTUNUT

Toscanan kukkuloilla syksy jo värittää lehdistöä, vaikka lämpö lähenee 25 plus-astetta.

Me kiipeämme ylös mutkaisia teitä mallikkaasti upouuden **Mazda 2:n** avitamina. Kapeilla teillä ja varsinkin tiukissa serpentiinimutkissa suorastaan siunaa auton pientä kokoa ja ketteryyttä. 1,5 litran moottorilla varustettu Mazda nousee kukkulat kevyesti, 1,3 litran versio vaatii vastaavissa nousuissa totuttua raskaampaa kaasujalkaa. Mutta Suomessa onkin loivempaa ajaa.

Uusi Mazda 2 on niin korirakenteeltaan kuin ulkomuodoltaan täysin uusi. Näppärälle pikkuautolle on luotu suorastaan linjakas ulkonäkö. Kylkien taite tuo sivuprofiiliin lennokkuutta, ja

makeista väreistä yllättävin, silmiinpistävän ja kenties piristävän on voimakas limenvihreä.

Autoa on kaikin tavoin kevennetty. Esimerkiksi turvakaaret on tehty kevyestä, mutta vahvasta erikoisteräksestä. Painoa autossa on 100 kiloa vähemmän kuin edellisessä Mazda 2-versiossa eli vähän alle 1 000 kiloa. Keveys näkyy tietyistä bensankulutuksissa. Se on alk. 5,4 l/100 km. Hiilidioksidipäästöjä Mazda 2 tuottaa alk. 129 g/km, mikä on reilusti alle suositeltujen arvojen.

Entä millainen Mazda 2 on sitten ajaja?

Kun suoraan lentokentältä hyppää koeajautoon rattiin ja yrittää selvittää italialaisesta moottoritehokenteestä,

ei auton ajo-ominaisuuksiin ehdi heti kiinnittää huomiota. Myöhemmin ei tarvitsekaan, niin kätevästi auto käyttäytyy. Hallintalaitteet ovat selkeät, riittävän suuret ja hyvin käden ulottuvilla. Vaihteissa pikkuautomaisuus vähän tuntuu. Ne eivät ole isojen autojen tapaan kevyiksi sliipatut, mutta kuitenkin selkeät ja tarkat. Rengasäänet ovat yllättävän hiljaiset. Ainakin lyhytjalkaiselle istuimet tarjoavat hyvän tuen, ja jousitus toimii. Pitempikin matka-ajo sujuu juohevasti.

Mazda 2:ssa on 250 litran tavaratila. Välipohjan alla on lokerikot pienemmille tavaroille. Ja voiko tämä olla toita? Etupenkien välissä on selvästi ajateltu paikka naisten käsilaukulle! Hinnat alk. 15 500 euroa.

Katumaastureita, tila-autoja ja muita seksikkaita ajopelejä ihaillessa unohtuu helposti, että suurin osa Suomessa ostetuista autoista on tavallisia, luotettavia perusautoja. Jo hinnankin vuoksi. Ja siksi, että ajomukavuus, turvallisuus ja hyvä varustelutaso kuuluvat niidenkin ominaisuuksiin. Puhumattakaan pienistä päästöistä!

▼ Mazda 2 on näppärä ja terhakka pikkuauto.

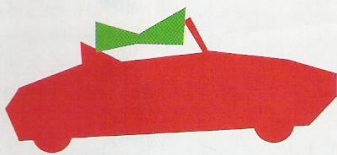
▼ Ristikkotalojen ja kanavien Colmar on Alsacen viinialueen sydämessä.



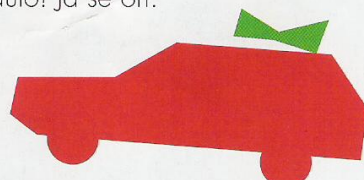
Rakas joulupukki, tuo minulle unelmieni auto! Ja se on:



"Eikös jokaisen naisen unelma-auto ole punainen urheiluauto? Ei mikään liian öky, sellaisella en kehtaisi ajaa. Punainen **Alfa Romeo** kävisi kyllä. Olisi tietysti kiva, jos se vielä olisi vähäpäästöinen ja ympäristöystävällinen." Päivi, 52



"Kesäautoksi menneitten aikojen tosi tyylikäs kaunotar, avoauto **Karmann Ghia**, kiitos! Ajelisin sillä Italiassa kuin filmitähdet vanhoissa elokuvissa aurinkolasit silmillä ja tukka ja hiivi hulmuten." Maarit, 42



"**Range Rover**, ehdottomasti. Se on kuin tosi miehekäs kumppani. Siinä on jyrkyyttä ja voimaa. Sen kanssa kokisi olonsa turvallisiksi tilanteessa kuin tilanteessa. Muutaman kerran olen ajanut sitä ja tuntenut itseni siellä korkeuksissa istuessani teiden ruhtinattareksi." Marjatta, 55

816 RR 8

LEHDISTÖOSUMA

ONLINE TIETOPALVELU
INCHCAPE MOTORS FINLAND

Uusi Aika

No: 27.9.2007 (3/Viikko)

Levikki: 7121 LT (SDP)

Kotipaikka: Pori

Tra 98187
86/PEL

Sivu 16

Sijainti sivulla



www.cision.com

e-mail: info.fi@cision.com

Fax: +358 (0)9 6861 3300

Phone: +358 (0)9 686 131

Oy Cision Finland Ab



7 0008 2007027 000008 16 00086 358



Mazda2 uudistuu vielä tänä syksynä.

Mazda2 tulee kevyempänä

► Suomen markkinoille saapuu loka-marraskuun vaihteessa aiempaa kevyempi Mazda2. Se on edeltäjänsä noin sata kiloa kevyempi, mikä vaikuttaa myös auton kulutukseen ja ympäristöystävällisyyteen.

Mazdan tutkimus- ja kehitystyösasto laati uutta Mazda2-mallia varten painonalennusmenetelmiä, joilla on ollut suoria myönteisiä vaikutuksia sekä polttoaineen kulutustasoon että hiilidioksidipäästöluke-

miin. Auton matalampi kokonaispaino tarjoaa samalla ketterää ajettavuutta ja erinomaista turvallisuutta.

Kevennetty Mazda2 kääntää automaailman nykytrendit ylösalaisin, sillä vallitseva suuntaushan on yleensä ollut kohti raskaampia ajoneuvoja. Mazdan painonsäästöä 60 prosenttia on peräisin teknisistä muutoksista kuten korirakenteesta, jossa käytetään vetolujuudeltaan erittäin vahvaa

terästä. Ratkaisu vähentää auton painoa, lisää jäykkyyttä ja parantaa kolariturvallisuutta. 20 prosenttia painonsäästöstä on saavutettu toimintoihin tehtyjen säätöjen myötä ja loput 20 prosenttia auton ulkomittoja supistamalla.

Mallin kulutuslukemat kuuluvat B-segmentin pienimpiin (1,3 litran vakioversio: yhdistetty kulutus 5,4 litraa / 100 km), ja CO2-päästötaso on 129 g/km.

CISION
Media Intelligence. Communication Insights.

Auto Bild KOEAJO MAZDA 2 1.3 ELEGANCE DSC

Kevyt linja

Uusi pikku-Mazda on sata kiloa entistä kevyempi. Myös sen käyttö sujuu kevyesti.

Teksti Markku Juntunen | Kuvat Antti Tähtinen

J o oli aikakin. Autojen – kuten ihmistenkin – jatkuva painon nousu on kerta kaikkiaan kesämätöntä kehitystä. Mazda näyttää nyt pikku Kakkosellaan painon pudotuksen olevan mahdollista myös uusissa autoissa ilman, että se oikeastaan näkyy tai tuntuu missään. Lennokkaasti muotoiltu Kakkonen ei antaudu ajossa tuulten heiluteltavaksi yhtään sen enempää kuin pyölevämmät kilpailijansakaan.

Käyttö on kepeää

Mazda 2:n keveydestä muistuttaa kuljettajaa koko ajan konkreettisesti se, että sen kaikki hallintalaitteet kuten asiallisen tunno- kas ohjaus, täsmällinen vaihteisto ja liikeradoiltaan sopivan mitaiset polkimet ovat vaivattoman kevyitä käyttää parhaiden japanilaisperinteiden mukaisesti – vaikka auton painolla ja toimintojen keveydellä ei sinänsä välttämättä olekaan yhteyttä toisiinsa. Hallin-

talaitteiden kepeä toiminta korostaa Kakkosen ketteryyttä ja näppäryyttä kaupunkiautona, jos kohta se soveltuu ajettavuutensa puolesta myös maantiematkoille. Mazda on lisäksi onnistunut ulottamaan käytön keveyden myös esimerkiksi oviin, joilla on ollut viime vuosina taipumuksena kehittyä kasa- kaappimaisen raskaiksi lähinnä kehittyvien kylkikolarisuojausten vuoksi.

Tilavan oloinen, mutta...

Kakkosen etuistuimet ovat mitoit- taan hiukan niukat, pikkuautos- sa kun ollaan. Rakenteeltaan ne ovat kyllä painavampaakin istu- jaa hyvin tukevat. Pyöreät ulko- muodot vaikuttavat sisätiloissa siten, että edessä on avaran oloista istua. Takaistuimellakin voisi olla, mutta katon reuna on sillä tavalla voimakkaasti kaareva, että aiku- isen pää on helposti kiinni sivu- taan sisäkatossa. Sama aikuinen – kuten kuvassa – joutuu myös istu- maan ilman mainittavaa reisitu- kea, koska jalkatilaa nyt vaan on

pikkuautossa hintsusti – tai aina- kin Kakkosessa on. Muuten tilat ovat 250-litraista tavaratilaa myö- ten tavanomaista nykyaikaisen pikkuauton tasoa.

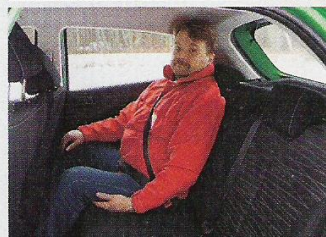
Keskimmäinen koeajossa

Koeajoksilömmä oli hinnaston viidestä versiosta keskimmäinen, moottori kolmesta keskimmäinen ja kolmesta varsinaisesta varuste- tasosta keskimmäinen, kun neljäs taso on sporttinen ulkomuotoi- lusarja. Mazdaan tarjolla on kol- me eri moottoritehoa, joista kak- si alinta otetaan 1349-kuutioisesta moottorista. Tehokkain moottori on 1498-kuutioinen. 86-hevosvoi- mainen keskimmäinen mootto- ri antaa pikkua-Mazdalle sopivas- ti kyytiä, vaikka tehtaan ilmoitta- ma kiihtyvyytlukema viestii tiet- tyä verkkaisuutta.

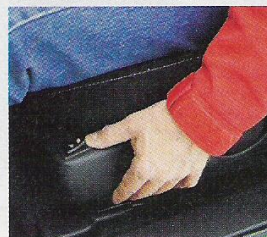
Kakkosella on vaivattomien käyttöominaisuuksiensa puolesta kaikki edellytykset erityisesti nais- ten autoksi. Totean näin silläkin uhalla, että saatan joutua tasa-ar- vovaltuutetun rakennekynsiin. **ABS**



Ohjaamo on näppärästi sisustettu. Hallitsimet vaihdekeppiä myöten ovat riittävän korkealla.



Takapenkillä on aikuiselle hieman ahdasta: päälaki osuu katon nurkka eikä istuimen tuki oikein riitä.



Istuinlämmittimien kytkimet ovat pöyhkösti katveessa.



Tavaratila on sellainen kun se pikkuautoissa tapaa olla.

TEKNISET TIEDOT

MAZDA 2 1.3 ELEGANCE DSC

Nelisynterinen rivimoottori • 4 venttiiliä/sylinteri • kaksi ketjukäyt- töistä nokka-akselia • iskutilavuus 1349 cm³ • suurin teho 63 kW (86 hv)/6000 r/min • suurin vääntömo- mentti 122 Nm/3500 r/min • viisi- vaihteinen vaihteisto • etuveto • ren- kaat 185/55 R 15 • tavaratila 250/787 l • polttonestesäiliö 42,8 l • pituus/ leveys/korkeus 3885/1695/1475 mm • akseliväli 2490 mm • maavara 150 mm • omamassa 1030 kg • sallittu perävaunun massa jarruin 900 kg, jarruilla 500 kg • 0-100 km/h 12,9 s • huippunopeus 172 km/h • EU-kes- kikulutus 5,4 l/100 km • CO₂-pääs- töt 129 g/km

Hinta: 17 200 e

⊕ Kevyet rakenteet ja toimin- not, käytön vaivattomuus

⊖ Näkyvyys takaviistoon, takaistuimen tilat



Muodin mukainen mutta silti erottuva: kakkosen valttina ovat myös kirkkaat ulkovärit.

