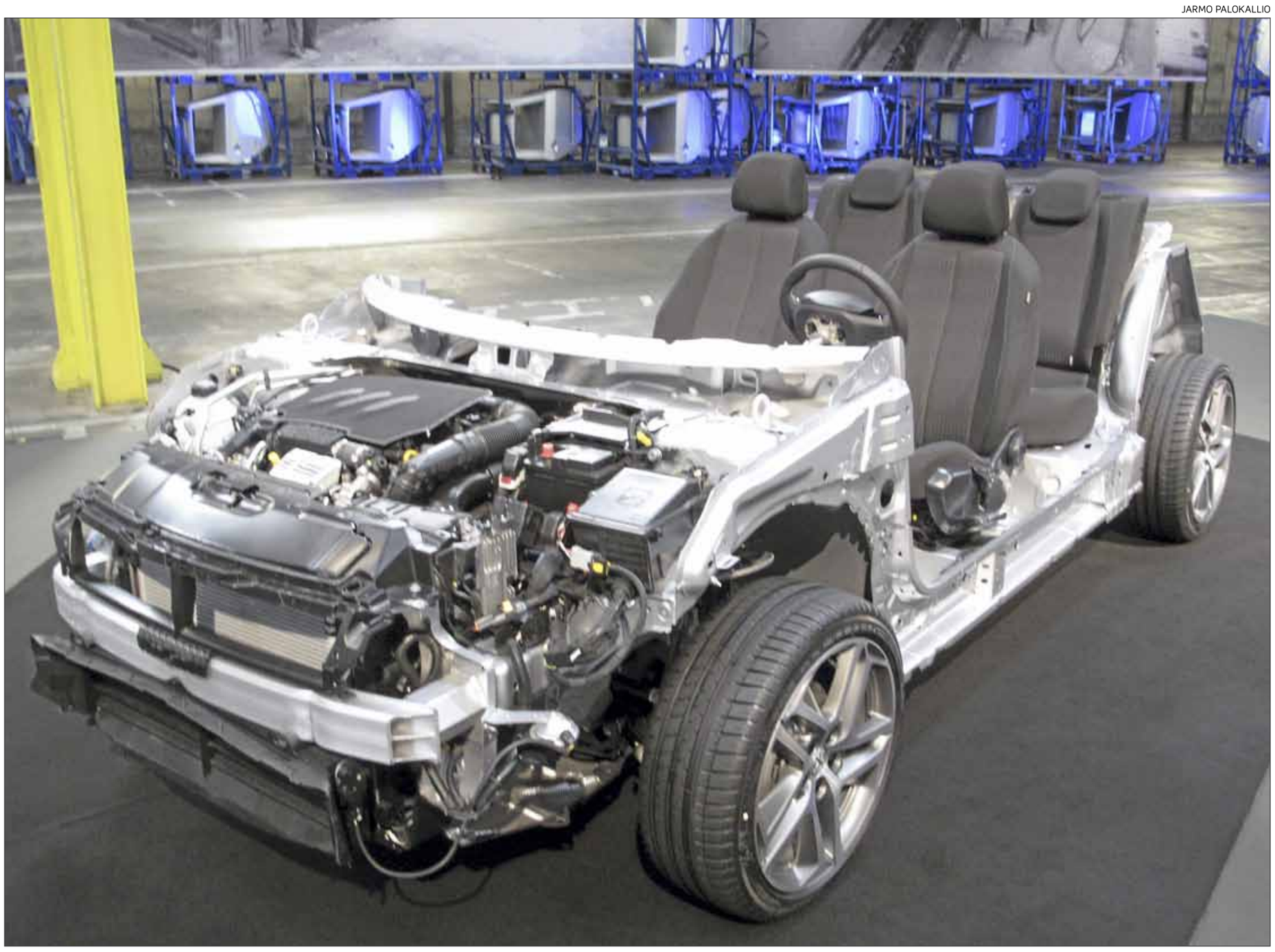
LIIKENNE

Ulkomaiset sisärenkaat eivät kestäneet kylmiä olosuhteita ja painavaa lastia. Ja päällisen päätteeksi paukahtivat vielä moottorista öljyt ulos. **JOUKO SILVANTO GOGGOMOBIL ISAR -AUTOSTAAN**

JARMO PALOKALLIO



Peuget 308 ja Citroën Picasso C4 valmistetaan saman alustan päälle.

Erilaiset autot rakennetaan samoille yleisalustoille

Autoteollisuus hakee säästöjä rakentamalla hyvinkin erilaiset autot samoille alustoille. Myös moottorit ja hallintalaitteet pysyvät samoina jopa automerkistä toiseen.

Esimerkiksi VW-konserni on rakentanut menestystään samaa alustaa käyttävien autojen varaan. MQB:ksi nimettyä muunneltavaa yleisalustaa on tarkoitus hyödyntää yli 40 mallissa.

Alustan lisäksi automallien moottorit ja monet muutkin osat pysyvät samoina. Samoista palikoista kootaan siten hyvin erilaisia menopelejä.

Uuden tulokkaan yleisalustoille rakennettujen autojen kisaan tarjoaa Citroënia ja Peugeotia valmistava PSA-konserni. Sen ensimmäiset EMP2-alustalle rakennetut autot ovat Peugeot 308 ja Citroën C4 Picasso.

Alusta säästää kustannuksia

PSA:n uutuus tarjoaa monia etuja vanhoihin erillisiin alustoihin verrattuna. Suurista sarjoista irtoaa tehtaalle kustannussäästöjä.

Uusi alusta on myös entisiä ratkaisuja toimivampi ja kevyempi. Se puree suoraan autojen kulutukseen.

Esimerkiksi Citroën C4 Grand Picasso on säilynyt pituudeltaan ennallaan. Silti auton akseliväli ja tilat ovat kasvaneet.

Sisätiloihin lisää pituutta on saatu 15 senttiä. Se on käytetty etenkin takana istuvien, toisen ja kolmannen penkkirivin hyväksi.

Tavaratilakin on kasvanut 645 litraan. Jos toisen penkkirivin istuimet siirtää etuasentoon, tavaratila kasvaa yli 700 litraan.

Kulutus alas

Uusi teknologia on vihdoin pysäyttänyt myös autojen massojen kasvun.

Sekä Peugeot 308 että Citroën Picasso ovat keventyneet merkittävästi.

Noin puolet Grand Picasson sadan kilon painonpudotuksesta on uuden alustan ansiota. Toinen puoli säästöstä on saatu muista ratkaisuista.

Entistä kevyemmät autot ja uudet moottorit pudottavat kulutusta. Picasson euro-6-standardin täyttävän 150 hevosvoimaisen dieselkoneen CO2-päästöt jäävät 110 grammaan kilometrillä.

Koeajossa Grand Picasso pääsi bensakoneella kahden hengen kuormalla 5,8 litran keskikulutukseen. Se on hyvä lukema suurelle autolle.

308:lle luvataan uudella dieselillä 3,1 liran kulutusta. Sillä se kiilaa luokkansa kärkeen.

Uusi alusta on entistä kevyempi, mikä pienentää kulutusta.

SÄÄSTÖÄ MASSATUOTANNOLLA

Kaksi autoa, sama pohja

Peugeot 308
- Moottori THP 156 hv
- Pituus 4,25 m
- Tavaratila 470 litraa
- CO2-päästöt 129 g/km
- Hinta alkaen 19 390 eur

Citroën Grand Picasso C4
- Moottori BlueHdi 150 hv
- Pituus 4,59 m
- Tavaratila 656 l
- CO2-päästöt 110 g/km
- Hinta alkaen 26 0308 e

Suurista sarjoista irtoaa tehtaalle kustannussäästöjä.

Hierova penkki

Ajettavuudeltaan sekä 308 että Grand Picasso ovat keskinkertaisia. 308:n ratti on tavallista pienempi, mikä antaa autolle urheilullisen vaikutelman. Grand Picassossa taas on suuren auton tuntua.

Autot ovat mukavia ajettava. Picasson mukavuutta lisäävät tarjolla olevat hierovat penkit.

Autojen hallintalaitteet on keskitetty kojelaudan keskelle suureen kosketusnäyttöön.

Sen toimintojen opettelu kannattaa tehdä ennen liikkeelle lähtöä. Siihen oppii nopeasti.

Silti mieleen hiipii, että esimerkiksi lämmitykseen säätöön selkeä perinteinen nuppisäädin voisi olla kätevämpi. Nähtäväksi jää, miten kosketusnäytön taakse jäävien säätöjen käyttö onnistuu pakkasella.

Automaatti jarruttaa

Grand Picasson digitaalinen nopeusnäyttö on kojelaudan keskellä. Siihen voi valita erilaisia esitystapoja.

Osa näytöistä on nopeuden numeronäyttöä lukuunottamatta niin kikkailtuja ja täyteen ahdettuja, ettei niistä ota tolkkua. Ainakaan ajossa.

308:n hallintalaitteiden heikkouksiin kuuluu täysin ratin pimentoon jäävä vakionopeudensäätimen viiksi. Grand Picassossa vastaavat valinnat ovat ratissa.

Teknisiin uutuuksiin kuuluu automaattijarrutus. Kokeilin sitä 308:lla noin 50 kilometrin tuntinopeudella. Se esti kuivalla kelillä mallikkaasti peräänajon, vaikka kuljettaja jätti jarrutamatta. Talvikeleillä kuskin kannattaa olla itsekin hereillä.

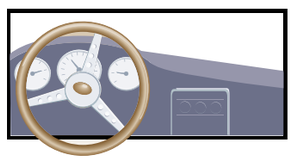
Autojen mukautuva nopeudensäädin kytkeytyy pois päältä yllätystilanteissa.

Jarruttamisen sijaan se varoittaa kuskia äänimerkillä ja odottaa tämän tekevän tarvittavat ratkaisut.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI

Goggomobil köyhdytti



Mopolla ajo töihin alkoi kyllästyttää talvella siinä määrin, että autokouluun oli päästävä. Sain kortin kesällä 1965 Loimaalta Vihannon autokoulusta.

Ensimmäinen autoni oli kuplavolkkari, mutta sen käynnistyksessä oli jostain syystä ongelmia.

Laitilan Haijasen autoliikkeen pihasta löytyi sininen, siistinnäköinen farkku Goggomobil Isar, josta tehtiin kaupat.

Sekä ostaja ja myyjä olivat tyytyväisiä ja tunsivat voittaneensa.

Näin jälkikäteen on todettava, kuinka vähän sitä on tiennyt autoista ja niiden käyttäytymisestä varsinkin talvisissa olosuhteissa.

Sen tämä Goggo Isar opetti kantapään ja ohentuneen lompsan kautta.

Kun nyt kerran oli tilava ajokki alla, piti tarjota kaverin kanssa tytöillekin kyytiä Tapanintansseihin Laajoen urheilutalolle. Sieltä palatessa paksussa lumisohjossa alkoi auto kummasti heijata sivuttain ja takaa kuulua pahaenteistä lonksutusta.

Pysähdyttiin ja todettiin toisen takapyörän roikkuvan enää yhden pultin varassa.

Itselläni meni jo sormi suuhun, mutta neuvokas kaverini **Markku** keksi, että tasataan muista pyöristä muttereita puuttuviin pultteihin ja päästiin siten jatkamaan kotimatkaa.

Samana talvena 1966 päätettiin poikaporukalla lähteä Raumalle katsomaan **Mölli Keinosen** kiemuroita Lukon kotiottelussa. Sattui siksi illaksi kiristymään kovaksi pakkaseksi ja Isarin renkaat repesivät toinen toisensa perään.

Ulkomaiset sisärenkaat eivät kestäneet kylmiä olosuhteita ja painavaa lastia. Ja päällisen päätteeksi paukahtivat vielä moottorista öljyt ulos.

Kiekko-ottelu jäi sillä kertaa näkemättä.

Tätini sai hälytyksen hakemaan taksillaan muut pojat kotiin ja minä sain yökortteerin setäni luota Raumalta.

Isarista ei enää kunnon kalua saatu. Niinpä vaihdoin sen pian naapurikylän opettajan kanssa pariin käytettyyn mopoon.

Näin oltiin taas kuin lähtötilanteessa. Edes kuvaa ei jäänyt Isarista muistoksi.

JOUKO SILVANTO
Eura

Goggo Isar opetti kantapään ja ohentuneen lompsan kautta.

MT:n Minun autoni -palstalla esitellään autoja, jotka ovat jääneet mieleen. Lukijat voivat lähettää napakoita autotarinoitaan (mielellään kuvan kanssa) osoitteeseen: Maaseudun Tulevaisuus / "Minun autoni", Pl 440, 00101 Helsinki tai sähköpostilla jarmo.palokallio@maaseuduntulevaisuus.fi. Julkaistuista kirjoituksista maksamme 100 euron palkkion.

Volvo uudisti moottoreita

NIZZA, RANSKA (MT)
Volvo on tuonut markkinoille uuden, itse kehittämänsä Drive E -moottorimalliston, jonka kolme ensimmäistä versiota on lanseerattu tänä syksynä. Aluksi uudet moottorit on saatavana S60-, V60- ja XC60-malleihin.

Ensimmäiset uudet kaksilitraiset, nelisylinteriset moottorit ovat 225 kilowatin bensiiniturbomoottori T6, 180 kilowatin T5 ja 133 kilowatin D4-turbodiesel. Moottoreihin on yhdistettävissä 8-vaihteinen automaattivaihteisto tai 6-vaihteinen manuaalivaihteisto.

D4-turbodieselissä on uutta polttoaineen kulutusta vähentävää tekniikkaa, joka valvoo ja säätää polttoaineen ruiskutusta jokaisessa sylinterissä.

Mukava tuntuma

Lyhyillä koeajokierroksilla pääsi tutustumaan D4-turbodieselin ja automaattivaihteiston yhdistelmään.

Vaihtelevilla Merialppien serpentiineillä ja kapeilla kaupunkiteillä ensimmäinen ajokokemus V60 D4 -farmarilla oli varsin mukava. Erityisen mukava oli tietuntuma, ja autoa oli helppo ohjata.

Eri alustatyypit vaikuttavat ajotuntumaan, ja autoa harkittaessa niitä kannattaa mahdollisuuksien mukaan koeajaa erityyppisillä teillä.

Oman mukavuuslisänsä antoivat koeajoautoissa olleet tanakat urheilumalliset istuimet, joilla sivutukien ansiosta serpentiiniteilläkin pysyi luistelematta paikoillaan. Isokin ihminen mahtuu hyvin penkille.

Ulkomuodoltaan V60 on kehitetty aiempaa sporttisemmaksi, eikä auto ajettaessa edes tunnu farmarilta.

S60- ja V60-malleissa on uutta muun muassa sähköinen, kolmitasoinen ohjaustehostin, johon on mahdollista integroida tästä syksystä alkaen näihin malleihin saatavilla olevat pysäköintiavustin ja kaista-apu.

Monipuolinen kuljettajaa avustava tekniikka, kuten liikennemerkkien tunnistusjärjestelmä ja siihen liittyvä viimeisen nopeusrajoituksen muistutus, lisää ajamisen mukavuutta.

MAIKKI KULMALA

Uusi V60 on urheilullinen.

TEKNISET TIEDOT

Volvo V60 D4 Kinetic Aut

Moottori 1,969 l
Teho 133 kW / 181 hv
Vääntö 400 Nm
EU-kulutus 4,2 l/100 km
CO2-päästöt 109 g/km
Hinta 41 649,83

RS Octavia kiinnostaa ostajia

Škoda Octaviaa pidetään rauhallisena perheautona. Siitä huolimatta Škodalla on myös omat rallifaninsa. Heitä varten Octaviasta on tarjolla urheilullinen RS-versio.

Uusi Octavia on kasvanut kokoa niin paljon, että se haastaa omaa luokkaansa suurempia autoja. Tilaa riittää, sillä sen luominen on yksi Škodan vahvuuksista. Farmariversion tavaratilat ovat suorastaan hulppeat.

Oma lukunsa on Octavian RS-versio. Se on kaikkien aikojen nopein sarjavalmisteinen Octavia. Se hujahtaa nollasta sataan noin seitsemässä sekunnissa. Huippunopeus nousee 248 kilometriin tunnissa.

Huimia lukuja, mutta nykymaailmassa auton nopeus ei ole sellainen valtti kuin ennen. Tai niin ainakin luulisi. Suomessa nopeusrajoitusten mukaan ajavalle autoilijalle pitäisi riittää mallin perusversiokin.

Siitä huolimatta joka kymmenes Octavian ostaja päätyy tehokkaaseen RS-versioon. Se kertoo jotain meistä suomalaisista.

Kulutus alas

Uuden RS:n puolesta puhuu, että suorituskyvyn kasvusta huolimatta uudet moottorit kuluttavat jopa 19 prosenttia aiempaa vähemmän polttoainetta. Siltä osin uuden RS:n hankintaa voi perustella itselleen ympäristösyillä.

Auton ajo-ominaisuudet ovat toinen hankintaperuste. Jämäkkä ja perusmallia matalampi alusta on monen vauhtimiehen mieleen.

Pyörien pitoa parantaa sähköinen tasauspyörästön lukko. Ajonvakautusjärjestelmään liitetty ominaisuus vähentää myös aliohjautuvuutta kaarteissa.

Ohjaus on rakennettu niin, että keskialueilla rattia tarvitsee kääntää aiempaa vähemmän. Siitä on etua, jos ajaa mutkaan suurella nopeudella.

RS-merkki tunnetaan

Keulaa hallitsee uusille Škodille tyypillinen säleikkö. Sitä koristaa RS-merkki, joka herätti koeajon aikana naapurin miesten huomion. Tiesivät heti, mistä on kyse.

Kahden litran dieselmoottorilla RS:n normikulutus on 4,6 litraa sadalla kilometrillä.

Perheajossa dieseliä kului noin kuusi litraa sadalla kilometrillä.

JARMO PALOKALLIO

TEKNISET TIEDOT

Octavia RS TDI

Moottori 1,968 l
Teho 135 kW
Tavaratila 590 l
EU-kulutus 4,6 l/100 km
CO2-päästöt 119 g/km
Hinta 33 263 euroa

JARMO PALOKALLIO

Tehokkaan ja tilavan RS Octavian tunnistaa keulasta.