LIIKENNE

Minusta tuntui, että Taunuksessa oli erityisen ohuet pellit.

NIILO NAPOLA MINUN AUTONI -PALSTALLA

Vuoden 2001 Opel Astra pärjää kulutuksessa nykyautoille.

JARMO PALOKALLIO

Matka-ajossa ja maaseudulla hybridi-Aurisin kulutus on tavallisen auton tasolla.

Romutusta odottava Astra haastaa uuden hybridi-Aurisin

EU:n jatkuvasti tiukkenevat päästörajat vievät autotekniikkaa hybridien suuntaan. Vaan jäävätkö romutusikäiset suomalaiset perusautot oikeasti kulutuksessa hybridien jalkoihin?

Suomen autokanta on Euroopan vanhimpia. Autokauppiaat haluaisivat nuorentaa sitä rajusti. He perustelevat uusiutumistarvetta etenkin polttoaineen kulutuksella.

Päätin siksi kokeilla, miten romutusikää lähestyvä ja huoltamaton vuoden 2001 perus-Astra pärjää vastaavalle nykyaikaiselle huippuhybridille eli Toyota Aurisille.

Testiin valitun Astran kahden vuoden huoltohistoria sisälsi yhden öljynvaihdon. Sen lisäksi siitä oli vaihdettu takalasin pyyhinsulka.

Tasapeli maantiellä

Ensin autoja rasitettiin moottoritiepainotteisella ajolla ja kohtuullisen kovalla 350 kilon kuormalla. Kuorman ja nopeuden kasvu teki hallaa etenkin Aurisille. Sen kulutus nousi 6,7 litraan sadalla kilometrillä.

Astran tulosta heikensi viisipykäläinen vaihteisto, joka on optimoitu noin 70 kilometrin tuntinopeudelle. Siltä osin tuloksena oli tasapeli, Astra vei 6,8 litraa sadalla kilometrillä.

Kuusipykäläisellä vaihteistolla Astra olisi luultavasti kepittänyt kilpailijansa.

Ei etua ekoasennosta

Seuraavaksi autoilla ajettiin yhden hengen kuormalla ensin valtatienopeuksilla ja sitten mutkaisella maantiellä. Aurisilla matkaa taitettiin aluksi ekoasennossa, mikä laski sen kulutuksen kuuteen litraan sadalla kilometrillä.

Paluumatka Aurisia vedätettiin power-asennolla. Vähän yllättäen kulutus pysyi täsmälleen samana, mutta auto oli mukavampi ajettava. Se vastasi kaasuun herkemmin.

Sitten sama 200 kilometrin lenkki Astralla samaan aikaan. Se kulutti matka-ajossa 6,2 litraa sadalla kilometrillä. Tasapeli toistamiseen.

Ero syntyy ruuhkateillä

Eroa syntyi kesäkeleillä, kun vanha Astra tempaistiin lyhyisiin ruuhkapyrähdyksiin. Sen kulutus pomppasi 7,4 litraan. Liikennevaloihin itsensä sammuttavan Aurisin kulutus pysytteli lyhyessä ruuhka-ajossa kuuden litran tuntumassa.

Pakkasella ilman moottorilämmitystä kumpikin auto poltti ensin raivokkaasti bensaa. Opelin kone lämpeni kuitenkin nopeasti ja sen kulutus putosi järkeviin lukemiin.

Kaikkineen kulutus ruuhkissa vaihteli kummallakin autolla paljon. Etenkin pakkasilla lukemat olivat muutaman kilometrin ruuhkapätkillä hurjia. Kuorman eli kyytiläisten lisääminen käytännössä hävitti autojen välisen kulutuseron.

Kuskilla suuri vaikutus

Selväksi tuli, miten suuri merkitys kuskilla, nopeudella ja kuormalla on bensan hävikkiin. Himmailemalla ja yhden hengen kuormalla Aurisin kulutus painui alle viiteen litraan.

Myös Astran kulutus painui alas suurilla vaihteilla rullailemalla. Viime kesänä sen pienin keskikulutus viikon jaksolla jäi 5,3 litraan tavallisessa perhekäytössä.

Käytännön perhekäytössä hybridi-Auris ja romutusikäinen Astra ovat siis kulutuksen suhteen yllättävän tasaväkisiä. Vaikka Auris vetää osakisavoittoja, erot jäävät pieniksi.

Tämän, noin 700 kilometriä vaihtelevaa ajoa sisältäneen koeajon Astra selvitti 6,3 litran keskikulutuksella. Aurisin kulutus jäi 5,9 litraan.

Normaalissa maantieajossa hybridin edut perusautoon verrattuna jäivät olemattomiksi. Nykyaikainen bensa- tai dieselmoottori pääsisi luultavasti hybridiä pienempiin kulutuslukemiin, sillä ne ovat sitä kevyempiä.

Tämän testin eväillä ja 10 000 kilometrin vuosittaisella ajomäärällä Auris säästi polttoainetta vajaan tankillisen. Astra olisi luultavasti tasoittanut pelin kuudennella vaihteella sekä suodattimien ja tulppien vaihdolla.

Ajettavuudessa tasapeli

Auton valintaan vaikuttaa myös ajettavuus. Siltäkin osin tuloksena oli tasapeli. Auris ei loistanut etenkään ekoasennossa mutkaisilla maalaisteillä. Power-asennossa se taas oli yhtä keskinkertainen ajettava kuin Astra.

Matkustusmukavuuteen vaikuttavista penkeistä ei hirveästi plussaa satele kummallekaan autolle. Astran penkit ovat halvat ja huonot. Aurisin penkeissä on enemmän säätöjä, mutta lopputulos on silti vaatimaton.

Uusi on turvallisempi

Eroa syntyy vasta, kun aletaan vertailla myös autojen muita ominaisuuksia. Esimerkiksi turvallisuuskehityksessä aika on ajanut Astran ohitse. Siinä on lukkiutumattomat jarrut ja muutama turvatyyny. Ei muuta.

Aurisin turvatekniikka on tätä päivää. Se koskee sekä turvatyynyjä että ajovakauden hallintaa.

Myös navigointi ja esimerkiksi parkkitutkat ja parkkeerausta helpottava videokuva ovat tekniikkaa, joka Astrasta puuttuu. Niistä Aurisille iso plussa.

JARMO PALOKALLIO

Automaattivaihteinen hybridi on helppokäyttöinen.

Toyotan varustelu on varsin kattava.

TEKNISET TIEDOT

Toyota Auris hybridi
Moottori 1,8 l
Teho 100 kW
Omamassa 1410 kg
Tavaratila 530 l
Mittakulutus 5,9 l/100 km
EU-kulutus 3,7 l/100 km
CO2-päästöt 85 g/km
Hinta 29 612 e

Opel Astra 1,6 (vm. 2001)
Moottori 1,598 l
Teho 62 kW
Omamassa 1235 kg
Tavaratila 480 l
Mittakulutus 6,3 l/100 km
EU-kulutus 7,1 l/100 km
CO2-päästöt 170 g/km
Hinta 2 000 e

KOMMENTTI

Ajoneuvovero kyykyttää köyhiä

Autokauppiaiden mukaan vanhat autot kannattaisi ympäristösyistä vaihtaa uusiin. He väittävät, että polttoaineen säästö korvaisi uuden auton rakentamisesta syntyvät hiilihaitat.

Valtio on niellyt autokauppiaiden propagandan koukkuineen karvoineen. Verottaja kurittaa vanhan auton omistajia ajoneuvoverolla, jonka päästöperusteet ovat oikeasti tuulesta temmattuja.

Uudet autot on viritetty testejä varten. Normaalissa perhekäytössä vanha perusauto pistää kulutuksessa kampoihin nykyhybridille.

Silti valtio rankaisee vanhan auton omistajaa päästöperusteiseksi väitetyllä ajoneuvoverolla.

Tähän testiin osallistuneen Opel Astran omistaja maksaa ajoneuvoveroa 165 euroa vuodessa. Uuden Aurisin omistaja selviää puolet pienemmällä eli 75 eurolla.

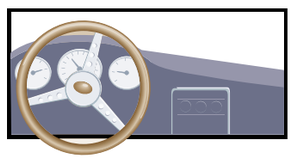
Sillä ei ole mitään tekoa autojen todellisten päästöjen kanssa. Sillä vaan pistetään köyhät kyykkyyn.

Tältä osin tasapuoliseen tulokseen pääsy onnistuisi siirtämällä ajoneuvovero polttoaineen hintaan.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI

Taunuksesta ei vikoja puuttunut



Sain ensimmäisestä autostani Angliasta hyvät kokemukset, joten luotin edelleen Fordiin ostaessani vuonna 1976 uudenmallisen Taunuksen.

Siinä oli tummanruskea metallihohtopinta. Se oli kaunis kuin koru. Se tarjosi lapsiperheelle lämpimän ja tasaisen kyydin. Tosin lämmintä ei heti alkanut tulla, kunnes huollossa huomattiin, että lämminilmaletku ei ollut torven päässä kiinni.

Muutakin pientä harmia autossa riitti. Sen uudenaikainen käynnistystä helpottava sytytyslaite alkoi oikutella.

Tiettyyn pisteeseen lämmettyään se katkoi ja nyki, kunnes lasten teatterimatkalta Kouvolasta tullessamme pysähtyi Tillolan kankaille ja jouduimme armeliaiden lähimmäisten hinaukseen.

Jonkin ajan kuluttua kylkien maalipinta alkoi kuplia. Sivut ikkunoista alaspäin maalattiin, ja taas se loisti kuin uusi. Myöhemmin alareunat jouduttiin maalaamaan uudestaan.

Kun ajelimme eräällä kylätiellä Kimonkylän puolella, keulapellin alle jäi pölkky, joka oli ilkivaltaisesti asetettu mäennyppylän taakse. Toisen kerran sama keula vahingoittui, kun se korjaamolla putosi tunkin päältä.

Lommoja syntyi myös, kun huoltoaseman parkkipaikalla tuulenpuuska heitti viereisestä pakettiautosta rakennuslevyjä Taunuksen päälle.

Kerran lapset tulivat touhukkaina kertomaan, että kanat olivat menneet autoliiteriin, mutta ne ajettiin ne pois. Oliko se hyvä asia?

Vastasin, että se oli hyvä asia. Tosin autoon oli tullut lommoja, koska kanoja oltiin häädetty seipäiden avulla. Minusta tuntui muutenkin, että Taunuksessa oli erityisen ohuet pellit.

Vähän väliä siinä esiintyi pikku korjattavaa, jota normaalisti ei olisi tarvinnut olla. Bensiinitankin toinen kannatinlenkkikin ruostui poikki. Hyvä, ettei koko tankki repsahtanut irti.

Vanhemmiten sisätiloihin tuli bensiininkatkua, jonka syytä ei saatu selville.

Kahdeksannen talven jälkeen toisen takalokasuojan sisäreuna tuntui hapertuneelta, muttei näkynyt vielä päällepäin. Peltityöt eivät houkutelleet, joten ostin Volvon ja Taunus meni vaihdossa.

Taunus oli asiallisesti huollettu ja oikein hyvän näköinen. Kun poistin uudesta saakka olleet istuinsuojat, paljastui tuliterä sisustus. Niinpä se vietiin autoliikkeestä samantien.

NIILO NAPOLA
Iitti

NIILO NAPOLA

Taunus kiilloitettuna ja perhe valmiina sunnuntaiajelua varten vuonna 1977.

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Volkswagen niukasti ykkösenä

Volkswagen on pitänyt Toyotan niukasti takanaan automyynnissä. Kärkimerkeistä myyntiään ovat kasvattaneet vain haastajan paikoilla olevat Mercedes-Benz, BMW ja Opel. Škoda on pitänyt suunnilleen omansa. Kärkkyjistä vahvassa nousussa ovat olleet Mazda, Seat ja Chevrolet. Myös Fiat ja Dacia ovat nousussa. Tammi–marraskuussa autoja myytiin 96 379 kappaletta, mikä jäi seitsemän prosenttia viimevuotista pienemmäksi.

Itseohjaavia autoja Volvolta

Volvo Car Group kokeilee Ruotsissa yleisillä teillä itseohjaavia autoja. Hankkeessa mukana on 100 Volvoa, joita ajetaan jokapäiväisissä liikenteessä yleisillä teillä Göteborgin alueella. Autot ajavat ruuhkaisia teitä, joihin sisältyy moottoritieosuuksia. Ne myös pysäköivät itse itsensä.

”Itsestään ohjaavat autot liittyvät osana Volvon ja Ruotsin hallituksen liikennekuolemien nollavisioon”, kertoo Volvo Groupin johtaja **Håkan Samuelsson**.

UPM:n bioauto Geneven näyttelyyn

UPM:n puuperäisiä materiaaleja sisältävä bioauto esitellään Geneven kansainvälisessä autonäyttelyssä. Bioforekonseptiauton osissa käytetään UPM:n biomateriaalipohjaisia tuotteita, biokomposiittia sekä puumateriaalia, joiden ansiosta auton ympäristösuorituskykyä voidaan merkittävästi parantaa. Auton moottori käyttää puupohjaista uusiutuvaa dieseliä, Biovernoa.

Sisustuksessa ja varaosissa hyödynnetään UPM Raflatacin tarramateriaaleja. Sen toteutuksesta vastaavat UPM ja Metropolia Ammattikorkeakoulu.

Sähköautoille lisää pistokkeita

17 keskeistä kotimaista energiayhtiötä on perustanut sähköautojen latausoperaattoriyhtiön Liikennevirta Oy:n. Sähköautojen yleistyminen edellyttää kattavaa latausverkostoa, kun tähän saakka esteenä on ollut latauspalveluiden hajanaisuus. Nyt perustettu yhtiö kytkee eri omistajien latauspisteet käyttäjän kannalta yhtenäiseksi Virtapiste-latausverkostoksi.

Uuden yhtiön ansiosta sähköautoilijat voivat ladata autonsa missä tahansa Virtapiste-tunnuksella varustetussa latauspisteessä.

Virtapiste-palveluita voivat tarjota esimerkiksi kunnat, kaupungit, kauppaketjut, parkkihallit ja vaikka drive-in pikaruokaravintolat. Tällä hetkellä Suomessa on 15 sähköautojen pikalatauspistettä. Nissan on luvannut lahjoittaa niitä 15 lisää.

Kalliita autovahinkoja

Vapaaehtoiset autovakuutukset korvaavat vuosittain autovahinkoja yli 400 miljoonalla eurolla. Keskimääräinen autovakuutuksesta maksettu korvaus on yli tuhat euroa. Summa pätee niin uudempien kuin vanhempien autojen vahingoissa, siksi oman ajoneuvon autovakuutus on tärkeä vahinkotilanteessa.

Vapaaehtoisesta autovakuutuksesta korvattavia vahinkoja raportoidaan vuosittain yli 400 000. Käytännössä tämä tarkoittaa, että Suomessa tapahtuu yksi autovahinko noin kerran 1,5 minuutissa. Näistä vahingoista suurin osa, noin 40 prosenttia, on törmäysvahinkoja.

Škoda Yetistä aiempaa enemmän vaihtoehtoja

DÜSSELFORF (MT)
Škoda uudistaa Yeti-mallistonsa ulkonäköä keulasta ja muualtakin. Moottori- ja vaihteistovaihtoehtoja tulee lisää.

Ulkonäöltään uusi Yeti vaikuttaa viimeistellymmältä kuin mallin ensimmäinen versio. Se tuli markkinoille neljä vuotta sitten.

Uusia malleja on kaksi: Yeti sekä Yeti Outdoor. Mallien väliset erot ovat suurimmat puskureissa, sivuhelmoissa ja kynnyslistoissa.

Yeti kilpailee katumaasturien luokassa. Nelivetoisena Yeti liikkuu maastossa sujuvasti. Outdoorin maastokelpoisuutta parantaa 18 sentin maavara.

Koeauto varustettiin mutamaaston erikoisrenkain.

Ohjaus on tarkka

Etuveto kulkee jämäkästi pikkuteillä ja moottoriteillä. Ohjaus on tarkka ja melkein yhtä kevyt kuin saksalaisella emo-Volkswagenilla.

Korkea istuma-asento antaa näkyvyyttä sekä turvallisuuden tunnetta. Suurin osa Yeteistä varustetaan automaattivaihtein.

> Yeti kilpailee katumaasturien luokassa.

Moottorin voi valita seitsemästä vaihtoehdosta. Uutta ovat avaimeton keskuslukitus ja käynnistys. Avain pitää olla mukana, mutta sitä ei tarvitse käyttää.

Korkea ja kiikkerä

Tuuli saattaa haitata kulmikkaan katumaasturin menoa. Auto on korkea ja melko kapea.

Selkeimmin Yetin ulkonäössä on muuttunut keula. Vaakasuuntaiset elementit korostuvat. Pyöreät sumuvalot vaihtuvat neliöksi. Päiväajovalot ovat ledejä.

Yetin takaluukku on uusittu. Vinomuotoja löytyy kuten Škoda Oktaviasta. Tietotekniikkaa Yeti ei uudista Oktavian lailla, vaan siinä tyydytään vanhaan.

Lisävarusteena Yetiin saa peruutuskameran. Pysäköintiavustin auttaa taskuparkissa.

Tavaratilaa kaupunkimaastureissa ei kovin paljon ole. Yetissä sitä on 420 litraa. Tila nelinkertaistuu, jos takaistuimet kääntää kokonaan alas.

”Tavaratilaa voi jouheasti muunnella selkänojan kallistusta säätämällä”, myyntijohtaja **Jussi Kostiainen** Helkama Autosta opastaa.

Yeti Outdoor maksaa muutaman satasen enemmän kuin Yeti. Helkama Auto vahvisti loppuviikosta tämän tšekkiauton hinnat Suomessa.

”Kovin suuria muutoksia nykyhintoihin ei tule”, Kostiainen vihjaa.

Uuden Yetin verollinen hinta liikkuu 21 900 eurosta yli 31 000 euroon. Neliveto maksaa kymppitonnin etuvetoa enemmän.

Maahantuoja lanseeraa Yetit Suomessa heti tammikuun alussa. Odotukset ovat suuret. Toive on, että Yetiä myydään 900 autoa tänä vuonna.

JUHANI VIITALA

ULI SONNTAG

TEKNISET TIEDOT

Škoda Yeti 1.2 TSI DSG Elegance
Moottori 1,197 l
Teho 77 kW
Omamassa 1 524 kg
CO2-päästöt 142 g/km
EU-kulutus 6,1 l/ 100 km
Hinta: 26 592 e

Sumuvalot kantitettiin pyöreistä suorakulmaisiksi uudessa Škoda Yetissä.