LIIKENNE

Älypuhelin yhdistyy auton järjestelmiin

Älypuhelin avaa oven auton järjestelmiin. Sovelluksia syntyy koko ajan lisää.

Unohtiko joku perheenjäsen tavaroita autoon? Ei hätää. Auton voi avata ja sulkea avaimen lisäksi älypuhelimella mistä vaan.

Myös auton ilmastoinnin tai lämmityksen voi käynnistää puhelimella. Auton sijainnin seurantakin on mahdollista puhelimella.

Ensimmäisenä näistä älypuhelimen sovelluksista ovat päässeet nauttimaan mallistojen lippulaivojen omistajat. Tällä hetkellä älypuhelimen sovellukset ovat jo lyömässä läpi tavallisissa perheautoissa.

Se johtuu siitä, että älypuhelimen kautta toimivat järjestelmät ovat edullisia toteuttaa.

Järjestelmät auki

Nopeasti yleistyvä MirrorLink yhdistää älypuhelimen auton järjestelmiin. Siitä voi rakentaa kattavan paketin, joka sisältää palveluita navigoinnista nettailuun ja ajotavan seurantaan.

MirrorLinkin kautta puhelimeen tulevan ja toisaalta auton järjestelmistä löytyvän tiedon saa käyttöönsä auton kojelaudan näyttöruudulle.

Puhelin liitetään autoon usb-johdolla, joten se pysyy latauksessa käytön ajan. Musiikki ja äänet ohjautuvat auton kaiuttimiin ja puhelimen hallinta onnistuu auton ratin nappuloilla.

MirrorLinkin odotetaan yleistyvän edullisissa autoissa, joissa kiinteä navigointijärjestelmä on suhteellisesti kallis.

JARMO PALOKALLIO

MirrorLink liittää älypuhelimen auton järjestelmiin. Esimerkiksi navigointi on edullista älypuhelimen kautta.

Sovelluksia on tarjolla navigoinnin lisäksi sääennusteisiin, internetradioihin, perheen paikannukseen ja pysäköintiin.

Sovellukset vaihtelevat

MirrorLinkin sovellukset vaihtelevat automerkeittäin. Jokainen autovalmistaja hyväksyy omissa autoissaan toimivat älypuhelinsovellukset.

Sillä taataan, että esimerkiksi ajon aikana käytettävät sovellukset eivät vaaranna ajoturvallisuutta.

Esimerkiksi Skodalla on omat SmartGate-sovellukset. Älypuhelimen kautta voi seurata ajotavan taloudellisuutta ja pitää ajopäiväkirjaa.

Älypuhelimen kautta voi muokata myös auton ajotietokonetta.

SmartGate tarjoaa käyttöön yli 40 reaaliaikaista tietoa auton järjestelmistä.

Skodassa älypuhelinsovelluksia käytetään soittimen kosketusnäytöltä.

MirrorLinkin taustalla on Car Connectivity Consortium, jossa on noin sata jäsentä. Ne edustavat 70 prosenttia autoista ja yli 60 prosenttia älypuhelimista.

Järjestelmä on riippumaton puhelimen käyttöjärjestelmästä, mutta toistaiseksi se toimii vain Android-puhelimissa.

Parin koekäytön perusteella MirrorLink-järjestelmä vaatii vielä kehittämistä.

Etenkin puoli vuotta sitten tehdyllä ensimmäisellä käyttökerralla järjestelmä jumitti välillä niin pahoin, että se vaati auton sammuttamisen alkaakseen taas toimia.

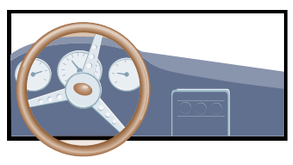
Boottausten tarve näyttäisi onneksi olevan vähenemään päin.

JARMO PALOKALLIO

Mirja Parviainen osallistui lapsena äitinsä ajoharjoitteluun Kuplavolkkarilla.

Vole-automme

MINUN AUTONI



LAPINLAHTI

Perheeseemme hankittiin ensimmäinen henkilöauto vuonna 1957 isäni työn vuoksi. Isäni joutui kiertämään Lihakunnan ostoasiamiehen työssä pitkin Pielaveden pitäjää.

Auto oli Volkswagen, jonka rekisterikilven numero oli KG-44. Siinä oli kaksiosainen takaikkuna. Itse olin silloin noin kaksivuotias. Autosta tuli silti minullekin tärkeä.

Olin aina kyydissä, kun isä opetti äitiä ajamaan. Opin siitä erilaisia käskyjä.

Autossa oli oven ulkopuolella suuntavilkut: Äiti suuntavilkku! Äiti pakki päälle!

Äiti kävi yksin inssiajossa linja-auton kautta Kuopiossa. Isä oli varma, ettei läpäise korttia.

Kuitenkin kaikki meni hyvin ja kortti tuli. Se tuli tarpeeseen, sillä äiti toimi Varpaisjärvellä 4H-neuvojana 26 vuotta.

Muutimme Varpaisjärvelle vuonna 1961. Volkswagen pysyi perheen käytössä vuoteen 1965 saakka. Sitten hankimme Ford Anglian ja sen jälkeen Taunus 12 M:n. Vuonna 1973 palasimme Volkswageniin. Sen jälkeen niiden tuonti Suomeen loppui.

Minä ajoin ajokorttia 1970-luvun puolivälissä. Isä opetti ajamaan. Hänellä oli ihmeen hyvät hermot opettelun suhteen.

Kaupunkiajoa harjoittelimme Iisalmessa ja Kuopiossa. Maaseutuajoa tuli riittävästi Varpaisjärvellä.

Teorian luin itse. Harmitti ihan vietävästi, kun kokeessa tuli yksi virhe ja sen joutui uusimaan viikon päästä. Sitten meni läpi ja pääsin ajamaan.

Kortin saatuani olin kuskina vanhemmilleni ja veljelleni. Ajokokemusta tuli runsaasti.

Pääsimme käymään tanssilavoilla ja Oulun Kuusrockissa vuonna 1976. Mukana oli myös veljen kaveri.

Vuonna 2013 aloin taas ajaa Volkswagenilla monen muun auton jälkeen.

MIRJA PARVIAINEN

■ 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.

Kansanauto tuntuu suurelta moottoritiellä

BRYSSEL (MT)

Vauhti kiihtyy huomaamatta ja matka taittuu mukavasti. Belgialaista moottoritietä voisi huristella pidemmällekin, sillä auto tuntuu jämäkältä ja vakaalta.

Piti oikein miettiä, että Toyota Auriksellahan tässä ajetaan, eikä isomman luokan autolla.

Muistelen jonkun varhaisemman Auris-mallin tuntuneen selkeästi pienemmältä, varsinkin maantiellä.

Auris on miellyttävän yksinkertainen auto. Varsinkin automaattihybridi on todella helppo ajaa. Sen kun painaa kaasua ja rattia kääntää.

Kojelauta ei muistuta lentokoneen ohjaamoa, vaan autolla voi alkaa ajaa ilman ohjekirjan lukemista.

Tehoa voisi olla enemmän varsinkin moottoritielle kiihdytettäessä, mutta liikkeellelähtö sähköllä on miellyttävä.

Automaatin jälkeen vaihdekeppimalli tuntuu vanhanaikaiselta.

Koeajon manuaali-Aurisissa on uusi 1,2 litran turbobensakone. Se kuluttaa tehtaan mukaan 4,7 litraa sadalla mutta ei turbosta huolimatta tunnu kovin tehokkaalta.

Joillekin hybridin hinta voi olla este. Se on noin 3 000 euroa karvalakkimallia kalliimpi.

OMINAISUUDET

Auris hybrid

Moottori 1,8 l + sähkömoottori
Teho 136 hv
Vääntö 142 Nm
Kulutus 3,5 l/100km
Päästöt 79 g/km
Hinta alk. 26 496 e

Luukun aukko voisi olla isompi. Penkit kaatamalla tila on auton kokoon nähden riittävä.

Neiti ei ärsytä

Nykyautoista on vaikea löytää suurempia puutteita. Yksityiskohdista niitä vielä löytyy.

Vilkun vipu on niin kaukana, ettei lyhytsorminen yllä siihen etusormella. Keskisormi yltää siihen juuri ja juuri mutta lipsahtaa helposti.

Auton navigaattori on erinomainen. Poikkeaminen aloittaa uuden reitin laskemisen välittömästi, ja uusi reitti löytyy jouhevasti.

Tietokoneen ääni ei syyllistä eikä neidin "reitin uudelleen laskeminen" ala ärsyttää. Monessa muussa autossa "neiti" ei ole yhtä miellyttävä. Muuten äänimaailma on rasittava. Auto piippaa milloin mistäkin syystä vähän väliä.

Hyviä yksityiskohtia ja varusteita ovat kompassi, kaistavahti ja peruutustutka.

Taakse katsominen unohtuu nopeasti, sillä kojelaudan ruudulta näkee laajemmin kuin ikkunoista.

Suurempi vika ovat liian paksut tuulilasin pylväät. Etuviistoon näkeminen on vaikeaa.

Hybridi tulee!

Toyota aikoo myydä paljon hydridimalleja. Euroopassa niiden osuus on jo puolet.

Suomessa tavoitteena on, että autoista 40 prosenttia tänä vuonna ja puolet ensi vuonna olisi hybridejä.

Uusi mallisto hybridejä käy myyjälle hyvin, sillä se houkuttelee asiakkaita, joilla ei ennen ole Corollaa tai Aurista ollut.

Hallituksen autoveron alennus auttaa, sillä hallitus suosii vähäpäästöisiä autoja. Yle laski, että Auriksen vero laskee noin 1 400 euroa.

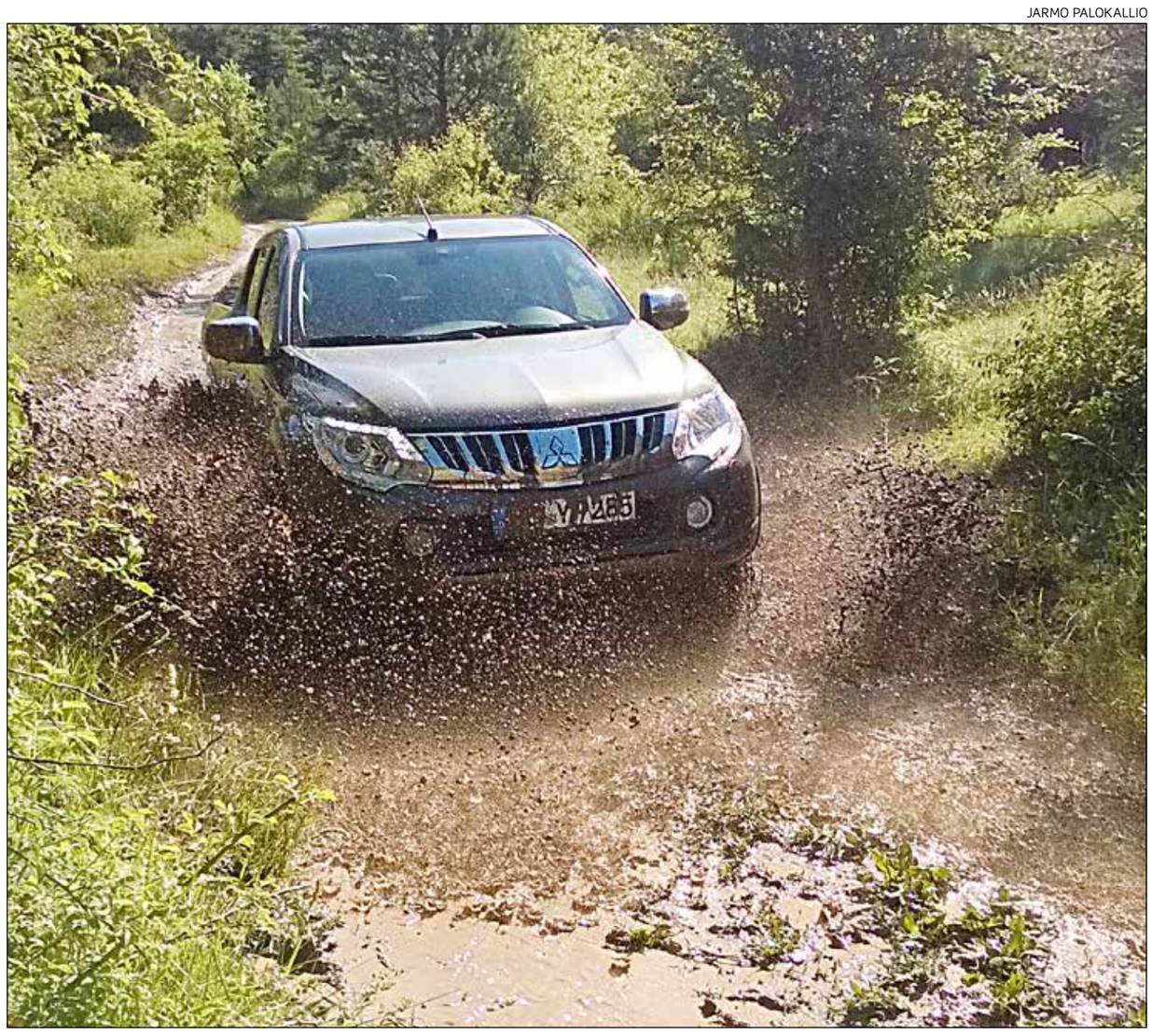
Uusi Auris-mallisto tulee liikkeisiin syksyllä.

AIMO VAINIO

AIMO VAINIO

Vanteet tekevät auton. Lisävarustepaketeilla Aurista voi muokata mieleisekseen.

JARMO PALOKALLIO



L200:n matka ei katkea vesiesteeseen.

Mitsubishi uudisti avolavansa

RANSKA (MT)

Mitsubishi odottaa uuden L200:n nousevan avolavojen myyntitilaston mitalikolmikon kantaan. Toyota Hiluxin kärkipaikkaa se ei kuitenkaan vielä uhkaa.

Viidennen sukupolven L200:n paketti on kaikilta osin kunnossa. Auto on jämäkkä työkalu kovaa vetokykyä ja tonnin kantavuutta tarvitsevalle käyttäjälle.

Toisaalta sen ajettavuus on kohtuullisen hyvä myös ilman kuormaa.

Mitsubishin tavoitteet autolle ovat selvät: 150 auton vuosimyynti, millä irtoaa myyntitilaston neljäs sija.

Auton ostajia ovat erilaiset yrittäjät, joiden on päästävä perille huonojenkin teiden päähän lastin kanssa.

Harrastekäyttäjät eivät ole Suomessa vielä avolava-autoja löytäneet.

L200:n suunnittelijoiden tavoitteena on ollut yhdistää katumaasturin mukavuus väkivahvaan maastoautoon. Lopputulos on lähellä tavoitetta. Henkilöautoon erona on vaihteiston jäykkyys.

Auto näyttää nykyaikaiselta ja virtaviivaiselta. Jopa niin, että autoon nouseminen pakottaa pitkäselkäisen kuskin nöyrtymään. Muuten pää kolahtaa katonreunaan.

Nokalla jyrisee 2,4 litran dieselkone. Sille kannattaa antaa kunnolla kierroksia. Maastoajossa valmistaja suosittaa 3 000 kierrosta, missä teho ja vääntö ovat kohdallaan.

Maantieajossa tarvittavaa vääntöä alkaa löytyä 1 500 kierroksen paremmalla puolella.

Ristiriipunta sujuu mallikkaasti.

OMINAISUUDET

L200

Moottori 2,4 l
Teho 181 hv
Vääntö 430 Nm
Vetokyky 3 100 kg
Kulutus 6,4 l/100 km
Päästöt 169 g/km
Hinta alk. 34 490 e

Pajeron voimalinja

Tilanteen mukaan valittavia ajotiloja on käytössä neljä. Pelkällä takavedolla pääsee aika pitkälle.

Vaikeissa paikoissa avuksi saa nelivedon, lukituksen ja alennusvaihteet. Voimalinja on sama kuin Pajerossa.

L200 kepittää kilpailijansa kääntösäteellä, joka jää alle 6 metriin.

Päästöjen ja kulutuksen osalta ero entiseen on melkoinen. Hiilidioksidipäästöt jäävät 169 grammaan kilometriltä.

Viimeiset grammat on puristettu pois start-stop-automatiikalla.

Koeajossa se vaikutti niin hätäiseltä, että siitä oli lähinnä haittaa.

Vakiovarusteisiin kuuluvat peruutuskamera, kaistavahti, perävaunun vakautusjärjestelmä, mäkilähtöavustin, sadetunnistin ja vakionopeudensäädin. Sen sijaan ulkolämpötilamittari autosta puuttuu.

Alamäkiavustinta autossa ei ole, mutta sitä ei tarvitse, sillä auto tulee vaativat mäet alas alennusvaihde päällä ilman, että jarruun tarvitsee turvautua.

Mitsubishi L200 on valmistettu Thaimaassa. Sen hinnat alkavat 34 490 eurosta.

JARMO PALOKALLIO

Joka viides torkahtanut rattiin

Haukotuttaa, silmiä kirvelee ja luomet tuntuvat kilon painoisilta. Tunne on tuttu lähes jokaiselle kuljettajalle ikään tai ajokokemukseen katsomatta.

Liikenneturvan kyselyssä joka viides kertoo torkahtaneensa rattiin. Pelkkä väsyneenä ajo aiheuttaa vaaratilanteita. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan väsymys vaikuttaa jopa joka kuudennen kuolonkolarin taustalla.

Väsymys vaanii kuljettajia etenkin kesällä, jolloin valvotaan ja liikutaan paljon. Väsymystaisteluja voi torjua ennakkoon kesälomamatkan ja ajoaikojen suunnittelussa.

"Väsymys on yleinen ilmiö eritoten kesäliikenteessä. Kun yöt ovat valoisia ja aktiviteetteja paljon, voi monella mennä vuorokausirytmi sekaisin. Päiviä myös venytetään ja ajomatkoja siirretään pitkälle valoisiin iltoihin", sanoo Liikenneturvan yhteyspäällikkö **Tuula Taskinen.**

"Ajomatka pitkän valvomisen jälkeen nähdään jopa urotekona. Vaikka väsyneenä ajamisen riskit tiedostetaan, ei niitä välttämättä haluta tunnustaa."

Kuljettajan vireystila ei ole lähelläkään parhainta, jos esimerkiksi täyden puuhapäivän jälkeen lähdetään mökiltä ajamaan iltamyöhäisellä kohti kotia.

Vaikka lähtöhetkellä ei unettaisikaan, väsymys voi vallata yllättävän nopeasti.

Silloin ei kannata purra hammasta vaan huilata hetki.

"Jos väsymys yllättää kesken ajon, mutta matkaa on vielä jäljellä, paras keino ehkäistä vaaratilanteita on pysäyttää auto, juoda kuppi kahvia ja nukkua päälle vartin tirsat."

Kuski tarvitsee lepoa

Rattiväsyä ennaltaehkäisee parhaiten riittävä lepo ennen ajoon lähtöä. Vaikka kesä ihanaa aikaa onkin, vuorokautta ei saa virutettua pidemmäksi tinkimällä kuljettajan yöunista tai matka-ajasta.

Väsyneen kuskin ajokyky heikentyy, reagointi hidastuu ja kuljettaja tarvitsee enemmän aikaa havaitsemiseen, ratkaisujen tekoon ja toimintaan.

"Pitkä, 17 tunnin valvominen vaikuttaa puolen promillen ja vuorokauden valvominen jopa promillen humalatilan kaltaisesti", Taskinen muistuttaa.

Pienenkin alkoholiannoksen ja valvomisen yhdistelmän vaikutukset on syytä myös tiedostaa. Esimerkiksi pullo keppanaa pitkän valvomisen päälle voi vaikuttaa kuljettajaan kuin unilääke.

JARMO PALOKALLIO

Lähetä kuva unohtumattomasta

Lähetä Maaseudun Tulevaisuuteen valokuva autosta, joka on jäänyt mieleesi. Autosta, joka on unohtumaton – syystä tai toisesta.

Kerro parilla tiiviillä lauseella tiedot kuvatekstiä varten: auton merkki, kuvauspaikka ja kuvassa olevien ihmisten nimet. Myös kuvausvuosi olisi mukava tietää, arvio riittää.

Lähetä valokuvat 6. elokuuta mennessä osoitteeseen Maaseudun Tulevaisuus/"Unohtumaton auto", PL 440, 00101 Helsinki. Liitä mukaan yhteystietosi.

Sähköpostitse kuvia ja kuvatekstejä voit lähettää osoitteeseen *antti.kantola@maaseuduntulevaisuus.fi*.

Lähetä yhdessä viestissä enintään kaksi kuvaa, liitetiedoston nimeksi Unohtumaton auto. Sähköisesti lähetettävän kuvan tiedostokoko on oltava 0,5–2 megaa, kännykällä otetun kuvan koko ei välttämättä riitä.

Toimitus voi käyttää kuvia Maaseudun Tulevaisuudessa tai lehden liitteissä.

ANTTI KANTOLA