

# Autojen sisätilojen sopivuudesta pitkähköille perheille

Hei taas kanssakärsijät. Tässä edelliseen lehteen sopimattomat automallit (onko-  
han meidän jäsenlehtemme liian pie-  
ni?).

Ajoasennon arviontiperusteena on m.m. Liikkuvan poliisin ajokouluttajien suosite-  
lema ajoasento jossa hartiat selkän-  
ojassa pysyen molempien ranteiden pi-  
tää yhtä aikaa yltää ratin kehän yläkuo-  
lokohtaan (kello 12) ja kytkin pitää pysy-  
tyä painamaan pohjaan oikeallakin jalal-  
la kurottelematta. Ratin jääminen suosi-  
teltua kauemmaksi huonontaa auton  
hallintamahdollisuuksia äkkitalanteessa.  
Rattia pitäisi voida kääntää puoli kierros-  
ta molempiin suuntiin hartioiden irtoa-  
matta selkänajasta ja ilman otteen vaiht-  
tamista. Mikäli hartiat tai selkä irtoaa sel-  
känajasta kuljettajan joutuu ottaamaan  
tukea ratista ylävartalon tukemiseen eikä  
tarkkojen ohjausliikkeiden teko silloin  
ymmärrettävistä syistä ole enää mahdol-  
lista. Lisäksi liian suorana olevat käsivar-  
ret lisäävät käsin ja niskan staattista li-  
hasjännitystä, mikä taas huonontaa mat-  
kustusmukavuutta ja voi ajan kanssa ai-  
kaansaada niska-/hartiaalueen sairauk-  
sia. Jalkojen asennon pitäisi olla sellai-  
nen, että polvet ja nilkat eivät joutuisi  
olemaan kovin jyrkässä kulmassa ajon ai-  
kana, koska se huonontaa raajojen ve-  
renkiertoa ja voi ratkaisevasti hidastaa  
esimerkiksi hätäajarrutuksen aloittamista.  
Jos ette usko meitä, katsokaapa seuraav-  
an kerran rallikuskien ajoasentoa TV:ssä  
– heidän pitäisi tietää. Tiedän, että sopi-  
vien autojen löytäminen on vaikeaa jo  
minun kokoisellekin saati sitten reilusti  
pidemmille. Mielestäni meillä on oikeus  
ja myös velvollisuus vaatia asiallisia tiloja,  
vaikka taloudellinen todellisuus pakottai-  
sikin tyytymään lopulta kompromissiin.

**Nissan Primera Wagon** (farmari)  
148 941 – 181 047

Kuljettajan istuin on kokolailla OK. Nis-  
katukikin nousee tarpeeksi korkealle.  
Rattiin, vaihdekkeppiin ja kojetauluun yl-  
tää kurottelematta.

Kuljettajan takana polvet ovat tiiviisti  
kiinni etupenkin selkänajassa, mutta  
mahtuvat silti suorina mukaan. Pää sitä  
vastoin on todella pahasti kenossa.

Ei mahdollon valinta, kunhan kuljettaja ei  
ole olennaisesti minua pidempi, eikä ta-  
kapenkillä tarvitse kuljettaa yhdistyksem-  
me pitkän pään jäsenmateriaalia. Peitto-  
aa ajajan kannalta toisen yläosan japani-  
laiskilpailijansa toinen käsi sellen takana.

**Nissan Terrano II** (maasturi)  
262 742 – 285 692

Ajoasento on OK, mikäli pitää maasturi-  
maaisesta ajoasennosta. Ratti voisi olla lä-  
hempänäkin. Etupenkki tuntuu pieneh-  
költä.

Takapenkki on samoin pienehkö. Polvet  
mahtuvat ilman jatkuvaa kosketusta etu-  
penkkiin. Päätilaa saa lisää kallistamalla  
penkin selkänajaa taaksepäin. Lopputu-  
los on kylläkin kompromissi – itse pidän

pystymästä istuma-asennosta.

Ei mitään suoranaista moitittavaa, mutta  
silti Terranosta jäi jotenkin ahtaahko mie-  
likuva. Jos kuitenkin haluat ostaa maas-  
turin, niin älä ihmeessä ohita kokeile-  
matta.

**Chrysler PT Cruiser** (elämäntapa-auto)  
174 600 – 219 500

Ajoasento on pystytkö - maasturi tai pa-  
kettiautomainen. Penkki on pienehkö,  
mutta kohtuullisen mukava. Reisituki on  
ohuehko. Paksu A-pilari peittää paljon  
näkyvyyttä vasemmalle etuviistoon. Tuu-  
lilasin yläreuna jää aika alas. Ratti jää  
noin 2 cm liian kauas. Kojetauluun yltää  
kurottelematta. Korkea korimalli helpot-  
taa ovista kulkemista.

Takapenkillä jalkaterät mahtuvat muka-  
vasti etupenkin alle ja polvien ja sel-  
känajan väliin jää n. 4cm tilaa. Pää suo-  
rassa päälaki on kattokosketuksessa,  
koska kattolinja alkaa laskea liian aikai-  
sin.

Puutteineenkin harkinnan arvoinen hin-  
taluokassaan. Ulkonäkö puhuttelee aina-  
kin minua, mutta miksi ihmeessä ei 6- tai  
8-sylinterisellä koneella?

**Jeep Grand Cherokee** (maastoauto)  
389 000 – 449 000

Tavallinen Cherokee todettiin TM 4/2001  
testissä toivottoman pieneksi. Grand  
Cherokee on tilaa ja hintaa sitten  
enemmän. Edessä olot ovat kohtuullisen  
hyvät lukuun ottamatta pienehköä  
penkkiä ja matalalle jäävää tuulilasin ylä-  
reunaa.

Takapenkki on pettymys: pää suorana  
päälaki osuu kattoon. Jalkaterät eivät  
mahdu penkin alle, mikä pakottaa pol-  
vet melko jyrkkään kulmaan. Se taas  
merkitsee sitä, että vain pakarat osuvat  
penkkiin - mitään reisitukea ei ole.

**Jeep Cherokee** vm. syksy 2001 -  
>(maastoauto)  
225 938 – 314 529

Uusi Cherokee on toista maata. Etuistui-  
melle pääsee istumaan melko mukavasti  
pahemmin kumartelematta. Tuulilasin  
yläreuna ei tunge pahasti näkökenttään,  
mutta häikäisy suoja suljettunakin kyllä.  
Näkyvyys ulos on muuten OK. Taustapei-  
linkin saa TM-testissäkin kehitetyn nivel-  
rakenteen ansiosta nostettua ihan tuuli-  
lasin yläreunaan. Manuaalivaihteistoises-  
sa ei ole yhtään tilaa vasemmalle jalalle.  
Automaattivaihteisessa asiat ovat sitä  
vastoin hyvällä tolalla. Poljinten ja ratin  
väli on ahtaahko, milloinkohan rattiin tu-  
lee syvyysäättö? Ratti ei peitä mittaristoa  
ja on riittävän lähellä. Myöskään muihin  
kytkimiin ei tarvitse kurotella. Penkin is-  
tuinosa on lyhyehkö, mutta muuten is-  
tuin tuntuu tukevalta eikä silti paina epä-  
toivotusti mistään. Niskatuki on rajoilla,  
mutta tulkitaan riittäväksi. Pään ja katon  
väliin jää 5-6 senttiä ilmaakin. Tällä voi-  
sin lähteä ajamaan Kuusamoon tai Rova-  
niemelle ihan vain huvikseen.

Takapenkillä on yhtä mukava istua kuin  
etupenkillä paitsi, että jalkateriä joutuu  
hieman ohjailemaan oviaukon alaosan  
kapeuden takia. Istuma-asento on varsin  
ryhdikäs. Polvet hipovat etupenkin selkä-  
nojaa, mutta eivät paina sitä. Jalat mah-  
tuvat penkin alle korkeussuunnassa hy-  
vin. Sivusuunnassakin ne mahtuvat, mut-  
ta pohjapellin muotoilu vie liikuttelutilan,  
mikä voi merkitä vähäistä mukavuushait-  
taa pitkällä matkoilla. Takapenkin istuin-  
osa on lyhyehkö, mutta sopivalla korkeu-  
della joten se tukee yllättävän hyvin. Sel-  
känajoja on monikäyttötakapenkillä poik-  
keuksellisen korkea ja mukavan tuntui-  
nen. Niskatuki ei nouse ihan tarpeeksi ja  
jää muutenkin liian taakse pään lepuut-  
tamista ajatellen. Päälaen ja katon väliin  
jää vielä 5-6 senttiä. Kaikkiaan varsin var-  
teenotettava takatuhto.

Chryslerillä tuntuu tapahtuvan suotuisaa  
kehitystä – kiitos siitä. Voisitteko vielä ys-  
täväisesti lisätä rattiin sen etäisyyssää-  
dön, kiitos. Mielenkiinnolla odotan jos-  
kus tulevaa uutta Grand Cherokeea.

**Hyundai Santa Fe** (maasturi)  
209 900 – 254 900

Kuljettajan penkki on hyvä, etenkin kun  
istuimen etu- ja takareunan korkeutta  
voi säätää erikseen. Ratti jää nelisen  
senttiä liian kauas ja tuulilasin yläreuna  
jää melko alas.

Takapenkillä hiukset hipovat kattoon,  
mutta pää mahtuu silti suorana mukaan.  
Polvitila on riittävä, mutta jalkaterien tila  
etupenkin alla on matalahko.

Paljon maasturia rahalla, mutta itse silti  
päätyisin ennemmin saman merkin tila-  
autoon.

**Suzuki Liana** (tila-auto)  
119 900 – 154 900

Kuskin pukille istuminen vaatii hieman  
jalkojen pujottelemista, koska ratissa ei  
ole etäisyyssäättöä ja korkeussäädön sää-  
tövara loppuu kesken. Poljinten ja ratin  
väli on ahtaahko. Hyvän ajoasennon löy-  
tämiseksi selkänajoja pitää nostaa niin  
pystyyn, että hiukset hipovat jo kattoon  
(päälaki ei). Molemmat asiat olisivat hel-  
posti korjattavissa ratin etäisyyssäädöllä.  
Näkyvyys on varsin hyvä lukuun ottamat-  
ta nykyautoille tyypillistä luiskan katto-  
muodon ja A-pilarin etuvasemmalle jät-  
tämää katetta. Mihinkään säätimiin ei  
tarvitse kurkotella. Penkissä ei ole muuta  
moittimista kuin ohuehko reisituki.

Takapenkillä jalat mahtuvat etupenkin  
alle ja polvet vain hipovat etupenkin sel-  
känajaa. Päätilan kanssa meinasi tulla  
uskon puute ennekuin huomasin, että  
takaselkänajoja voi kallistaa. Tarvittavat  
sentit tulivat säädöllä. Takakeno istuma-  
asento vaatii aluksi totuttelua, mutta ta-  
kaistuimien selkänajoja ja riittävän korke-  
alle nouseva ja mukava niskatuki helpot-  
tavat sopeutumista.

Tilaa ei ole ruhtinaallisesti, mutta vielä  
tämänkokoinen ei joudu paljoa tinki-

mään mukavuudesta. Hinta puhutlee, varsinkin 140 000 hintainen ilmastoitunut neliveto. Ja vilkaiskaa varusteluette-loa.

**Suzuki Grand Vitara XL-7** (maasturi)  
229 900 – 299 800

TM 4/2001 testissä lyhyempi Grand Vitara yllätti iloisesti. XL-7:n etupenkillä asiat ovat aika lailla kunnossa. Tilaa ei ole ylenpalttisesti, mutta juuri riittävästi. Miinhinkään ei tarvitse kurotella. Vain se testissäkin todettu etuoven sisäpinnan muotoilu kiusaa vähän.

Takapenkillä polvet olivat kiinni etupenkin selkänojassa ja pää hitusen kenossa sisäkatossa olevien ilmasuutinten kohouman takia. Alle 190 senttisiä takatuhdonkin pitäisi olla riittävä.

Taitaa olla koeajon paikka. 4-5 hengen kuormalla tavaratilankin pitäisi riittää jopa meikäistenkin pakaaseille.

**Citroen Xsara Picasso** (tila-auto)  
139 800 – 167 800

Etuistuimen selkänoja on liian matala ja painaa lavoista. Istuinosa on OK ja niskatuki nousee riittävän korkealle. Ratti jää todella kauas. Polkimista ja poljintilasta jäi jotenkin ahdas ja sekava olo. Oven ja keskikyynärnojat ovat hyvällä korkeudella. A-pilarin yläosa peittää pitkän kuskin näkökentässä etuvasemmalla vaikka rekan. Muuten näkyvyys on OK.

Takapenkit ovat tarkoitettu vain pienille ihmisille. Itse istuin pakaroiden varassa ja pää kenossa. Polvet mahtuivat juuri mukaan, mutta painuivat etupenkien selkänojoissa olevia kovia alas taitettavia "lentokonepöytiä" vasten. Niskatuki yläasennossaan tuki lapaluitani. Kun jalkaterätkään eivät mahtuneet etupenkin alle, alkoi totisesti tehdä mieli pois sieltä.

Xsara Picassoa sanotaan isoksi keskiluokan tila-autoksi – ihmettelen kyllä miksi?

**Mercedes-Benz ML320** (maasturi)  
484 577 – 636 788 (862 725)

Etuistuin on muuten varsin hyvä, mutta selkänojan ja niskatuen korkeus ei ole ihan riittävä. Ajoasento on kuitenkin kohtalainen. Ratti jää noin neljä senttiä liian kauas silloinkin, kun selkänoja on niin pystyssä, että hiukset hipoivat kattoon. Tuulilasin yläreuna jää alle silmiä horisonttikorkeuden.

Takapenkki tuntuu suhteellisen hyvälle ja niskatuetkin yltyvät riittävän korkealle. Polvet eivät ole ihan kiinni etuistuimen selkänojoissa.

Ei tämä mahdollon hankinta ole, mutta jos olisi pistää puoli miljoonaa maasturiin, niin kyllä itse ostaisin mieluummin täyskokoisen jenkkimaasturin Chevrolet Tahoe/Suburban tai Ford Expedition/Excursion valikoimasta. Statuksesta viis kuutiotuumat ratkaisevat paitsi moottorissa myös matkustamossa.

**Mercedes-Benz A 170 Lang** (tila-auto)  
144 481(A 140 Lang) – 208 900

Etupenkki kapeahko, mutta pituus ja korkeusmitoitukseltaan hyvä niskatukea myöten. Ratti jää noin 4 cm liian kauas.

Vaihdekeppiin ja kojetauluun ei tarvitse kurotella paljoa. Näkyvyys on OK.

Takapenkillä polvien ja etupenkin väliin jää puolisoista senttiä tilaakin. Päätila loppuu kesken eli ollaan niska kenossa. Jalkaterät eivät mahdu etuistuimen alle.

En tiedä mistä johtuu, mutta tämä Lang versio istuu minulle käsittämättömän paljon paremmin kuin lyhyt A-sarjalainen josta en löytänyt läheskään näin luontevaa ajoasentoa. Ahdistaa edempänä oleva B-pilari niin paljon?

MB A Lang on etupenkeiltään vähintään tutustumisen arvoinen. Jos takamatkustajia ei ole tai he ovat korkeintaan keskimittaisia ja lisäksi kuljetettava tavaramäärä sopii tavaratilaan, niin miksi ei. Etupenkit ovat pitkällekin ihmiselle suunnitellut. Kun vielä MB suostuisi lisäämään rattiin etäisyyssäädön, niin saisivat aikaan ihan ostettavia tuotteita.

**Ford Galaxy** (tila-auto)  
224 900 – 305 800

Ford Galaxy on TM testissä olleen Seat Alhambran sisarauto ja sen arvioinnin pitävät paikkansa muutamaa asiaa lukuun ottamatta. Pitkän kuljettajan kannalta nykyisessä Galaxyssä on pieni ongelma: ratin kehä peittää suuresti mittareita. Fordin arvion mukaan nopeudet 60:n ja 220:n tuntikilometrin ja kierrosluvut 1000:n ja 6000:n välillä eivät kiinnosta kuljettajaa. Mitähän liikkuva poliisi olisi mieltä? Vahinko, koska auto on muuten varsin sopiva, eikä ihan tolkkutoman hintainenkaan. Voi olla, että vanhemmissa malleissa kojetaulun muotoilu on parempi.

**Honda Accord** (monikäyttöauto)  
157 900 – 184 900

Etupenkille mahtuu juuri ja juuri. Ajoasento on melko lähellä hyvää, mutta ratti kaipaasi vielä etäisyyssäädön.

Takapenkki pitää sitten suosiolla jättää muille. Jos vaikka onnistuukin pujottelemaan itsensä takapenkille, niin sieltä puuttuu pari olennaista pikku juttua: pää- ja jalkatilat.

Euro NCAP:n kolaritestissä viisi tähteä – kannattaa siis kokeilla sopiiko omalle rakenteelle.

**Renault Laguna Break** (farmari)  
155 184 – 257 747

Etupenkki tuntuu turhankin työkoistuvailta jo kesävaatteissa. Ratissa on reilu etäisyys- ja korkeussäädöt, joten siihen yltyä hyvin. Pää tosin hipoa silloin kattoon. B-pilari jää niin eteen, että kuskin paikalle joutuu todella pujottautumaan. Samainen B-pilari hankaa olkapäätä penkin ollessa taka-asennossa.

Takapenkillä jalat mahtuivat mukaan, mutta päätila loppui taas kesken.

**Mitsubishi Space Star** (tila-auto)  
133 898 – 147 900

Kuljettajan paikalle pääsy oli helppoa. Ajoasento ei ole aivan optimaalinen, koska ratista puuttuu etäisyyssäätö, mutta varsin hyvä silti. Näkyvyys kaikkiin suuntiin on samoin hyvä. Penkistäkään

ei jäänyt mieleeni mitään valittamisen aihetta.

Takapenkki oli myönteinen yllätys. Jalat mahtuivat etuistuimen alle, vaikka se olikin ala-asennossa. Polvet mahtuivat myös suorina. Saatoin istua selkää suorana – hiukset hipoivat kattoon, pääläki ei. Niskatuetkin nousivat riittävästi. Takapenkkiä voi liikuttaa pituussuunnassa 15 senttiä, minulla se oli tietysti takana. Takaistuini on myös aika lievästi muotoiltu, joten lastenistuinten sijoittamisen pitäisi onnistua helposti. Tavaratila ei näyttänyt hirveän isolta, mutta koska se on selvästi henkilöautojen vastaavaa korkeampi, luulen sen todellisuudessa olevan aivan käyväinen.

Mitsun Pajero menestyi neljän tähden edestä TM:n vertailussa ja nyt tässä tilaa varsin kohtuulliseen hintaan. Hinnalla tosin saa vain 1,6 litraisen moottorin, mutta ilman koeajoa ei pidä oikeastaan sanoa, että "vain". Vaikuttaa siltä, että Mitsulla otetaan monia valmistajia paremmin huomioon pitkäkötkin kuljettajat. Valitettavasti Space Starin kohdalla alan olla maksimipituutta. TM:n jutussa Pajeron arvostelusta jäi pois kommentti, että siinä on arvioni mukaan ryhmän parhaat tilat itseäni kookkaammalle kuljettajalle.

**Toyota Yaris Verso** (tila-auto)  
108 268 – 123 196

TM 6/2000 testiin valittiin tavallinen Yaris, koska nimenomaan se oli voittanut vuoden auto tittelin. Yaris Versossa on sisätilaa hyvin. Ongelma tulee siitä, että kojetaulun ja ohjauspyörän design on sama kuin tavallisessa Yariksessä: ratti on liian lähellä polkimia, että sääreni mahtuisi väliin. Lisäksi ratin asento on sellainen, että sitä pyöritellessä joutuu kurotelemaan.

Takapenkillä on riittävästi jalkatilaa eikä katto ole vielä lähelläkään päälakea, mutta istuin on liian alhaalla mukavan istuma-asennon kannalta, eikä istuimen mitoitus muutenkaan suosi pitkäkököjä ihmisiä.

Toivon, että hankintaa harkitsevat kävisivät itse testaamassa sopivuuden omalle rakenteelleen.

Osassa uusia automalleja vaikuttaa tulleen pientä parannusta meidän pitkien kannalta. Ongelma on, että useimmat istuimet tehdään sopimaan vain keskimittaisille. Esimerkiksi uusissa Peugeot 307:ssä ja Ford Mondeossa riittävät sisätilat on pilattu aivan liian pienillä etuistuimilla. Ainahan voi ostaa omaan käyttöön Recarat jotka vaihtaa sitten autosta toiseen. Takapenkeillä tilannettamme huonontaa valmistajien tapa sijoittaa takaisiutimet etuistuimia korkeammalle, jotta takamatkustajat näkisivät paremmin eteenpäin. Siten monen etutuloiltaan riittävän farmarin ja tila-auton takapenkin istumakorkeus jää liian matalaksi hyvin kasvaneille ihmisille.

Ari-Jukka Eskelinen  
varapuheenjohtaja

jatkuu ensi numerossa...