

Autojen sisätilojen sopivuudesta pitkähköille perheille

Hei kanssakärsijät. Lähdin Peugeot 307:n ja Citroen C5:n sisätiloja koskevien huhujen innoittamana kierrokselle tutkailemaan olisiko TM:n testien ulkopuolelle jääneissä tai niiden jälkeen tulleissa automalleissa sopivia. Yhden hengen testiryhmäni (193 cm, kenkä 46) asettaa autolle hieman kovemmat vaatimukset kuin TM:n testiperhe. Kokeilin mahtua istumaan kuljettajan penkin taakse säädettyäni ajoasennon ensin itselleni sopivaksi. Tässä syksyn satoa:

Peugeot 307 (monikäyttöauto)
109 996 – 175 102 mk

Ensin 3-ovinen urheiluistuinilla: Ratti jää pari senttiä liian kauas, samoin vaihdekeppi ja kojetaulu. Ratin kehä ei peitä mittaristoa. Niskatuki yltää hyvin ylös. Penkki itsessään on pieni, etenkin selkänöjan yläreuna painaa lapoja ikävästi.

Sitten 5-ovinen tavallisilla penkeillä: Onko penkki pehmeämpi ja sinne uppoo paremmin, koska nyt yltää hyvin rattiin, vaihdekeppiin ja kojetauluun? Pään päälle jää tilaa vielä 5-6 cm ja lisäksi penkki on vasta kolmanneksi viimeisessä pykälässä. Näkyvyys on hyvä. Kulku eteenpäin laskevasta oviaukosta vaatii kumartelua. Polven ja nilkan kulmat ovat sellaiset ettei jalkojen pitäisi väsyä pidemmälläkään matkalla ja toisaalta rattiin ei tarvitse kurotella.

Takapenkille mahtuu sitten vain polvet etupenkin sivuitse harallaan ja pää tosi kenossa.

307 sopii hyvin myös enintään kahdelle meikäläisille. Etupenkkien vaihtaminen Recaroiksi tulisi kyllä mieleen. Matkavaratkin mahtuvat, kun vuodenvaihteen jälkeen tulee markkinoille 307 farmari.

Mini Cooper (monikäyttöauto)
144 481 – 165 886 mk

Nyt kaikki yksinäiset tai lapsetomat pariskunnat koeajolle. Etupenkillä on meiniä. Säädin itselleni hyvän ajoasennon. Istuimessa oli vielä seitsemän pykälää taaksepäin, ihan totta. Päättilä sitten: pääläen ja katon väliin mahtui nyrkki eli 10 senttiä! Kattolinja on melko suora, joten ikkunoiden yläreunatkin jäävät tarpeeksi ylös niin, että ulos näkee hyvin joka suuntaan. Jalkatila ei ollut suuren suuri, mutta ainakaan 46-läni ei ollut ahtaana paikan kammoa. Perustellusti epäilen, että tästä löytyy hyvä ajoasento vielä itseäni paljon paremmin kasvatetuil-lekin kansalaisille.

Takapenkki palautti maan pinnalle. Jalkaterät jumissa etupenkin alla. Polvet koukussa selkänöjan molemmin puolin kohti taivahia. Niska yritti pitää pään ja hartiat edes jonkinlaisessa yhteydessä toisiinsa. Eli jättäkää takapenkki täyskasvuisille attaseaskuille ja nauttikaa etupenkeistä

Citroen C5 Break (farmari)
162 000 – 250 000 mk

Etuistuin on pehmeäkö, joten se ei pa-

hasti paina, muttei myöskään tuekaan kunnolla. Ratti jää viitisen senttiä liian kauas. Vaihdekeppiin ja kojetauluun ylettää hyvin. Istuin ei anna kunnollista reisitukea. Näkyvyys on hyvä. Poljintila tuntui matalalta ja etenkin kaasupoljin tuntui tungetun luonnottoman lähelle keskikonsolia.

Takana päättilä riittää kolmisen senttiä yli minun pääläkeni, mutta sivusuunnassa hiukseni hipoivat sisäverhousta. Polvitila on riittävä, mutta polvien kulma jää jyrkäksi mikä huonontaa istumamukavuutta. Niskatuet eivät nouse tarpeeksi ylös.

Kuulopuheiden perusteella odotin C5:ltä enemmän. Ei tämä mahdoton ostos olisi, mutta ei myöskään mikään must.

Honda Civic 5D (tilafarmari)
113 900 – 134 900 mk

Hondan etupenkillä tilaa on kohtuullisen hyvin, mutta vain korkeussäädöllä varustettu ohjauspyörä ei mahdollista ihan toivottua ajoasentoa. Pään ja katon väliin jäi ehkä viitisen senttiä ilmaa.

Takapenkillä jalat mahtuvat hyvin, ilmaakin jää polvien eteen 5 senttiä, mutta valitettavasti päättilä loppuu kesken.

Hyundai Trajet (tila-auto)
197 900 – 249 900 mk

Kuljettajan tilat hyvät. Kaikkeen tarvittavaan yltää hyvin. Pään päälle jää vielä useampi sentti tilaakin. Ainoa moite tulee siitä, että istuin ei anna riittävää reisitukea, vaan istuminen tapahtuu enemmän pakaroiden varassa.

Takapenkillä on hyvin tilaa lukuunottamatta samaa reisituen puutetta ja sitä etteivät jalkaterät mahdu etupenkin alle.

200 000 markan hinnalla täysikokoinen tila-auto kolmella penkkirivillä 3 vuoden / 100 000 km takuulla on varteenotettava vaihtoehto. Ainakin Herttoniemessä lisäksi poikkeuksellisen ystävällistä palvelua.

Toyota Avensis Verso (tila-auto)
224 000 – 271 000 mk

Onpa mukava päästä sanomaan Toyota-tastakin välillä jotain hyvää. Etupenkillä tilat ovat melko mallikkaat. Näkyvyyskin on hyvä toisin kuin monissa tila-autoissa. Aika tuhti ohjausakselin suojus rajoittaa selvästi polvitilaa. Kyynärnöt jäävät liian alas käyttöä ajatellen ja oikeanpuoleinen penkkiin kiinnitetty on turhan lähellä var- taloa. Näine puutteineenkin koeajon arvoinen tuttavuus. Niin ja sivusuunnassa on tilaa tarpeeksi etteivät talvipalittoidenkaan hihat heti hankaa yhteen.

Takapenkillä tilanne ei ole yhtä hyvä. Jalat mahtuvat hyvin, polvien ja selkänöjan väliin jää reilu 10 senttiä. Päättilä loppuu reunapaikoilla kesken. Sääli, koska istuimet ovat kelvolliset ja niskatuetkin nousevat tarpeeksi. Keskipaikalla olisi päättilä hyvin, mutta päätuki on vain lapsille mallia.

Chevrolet Trailblazer (maastoauto)
382 310 – 424 228 mk

Edellinen Chevyn "pikkumaasturi" Blazer oli meikäläisille melko epämuksua. Nyt istuin etupenkille ja kas: tähnehen mahtuu vallan mainiosti. Eli kuljettajan paikalta ei jäänyt mieleeni mitään mari- nan aiheita. Haluaisin kuulla jonkun itseäni selvästi pidemmän kommentit Trailblazerista.

Takapenkki oli vielä suurempi yllätys. Sinenkin mahtui hyvin. Jalkaterät mahtuivat etupenkin alla ja polvien eteen jäi viitisen senttiä ilmaa. Pää mahtui mukaan suora- na ja niskatukikin ylsi tehtäviensä tasolle. Ainoastaan malliautossa ollut tavaraver- kon ylätanko hipoi takaraivoa, mutta sen saa laskettua pois. Mielenkiintoinen yksi- tyiskohta on, että oikea takapenkki on noin viisi senttiä vasenta edempänä. Toi- saalta etumatkustajan on kuljettajaa hel- pompi hieman helpottaa takamatkusta- jan oloa.

Unelmani on edelleen 9-hengen Chevyn Suburban, mutta tässä löytyy asiallisesti tilaa jo 0,4 miljoonan hintaluokassa.

Chevrolet Trans Sport (tila-auto)
288 000 – 306 500 mk

Kuljettajan penkille istuminen oli yksin- kertaisesti vaivatonta ja niin olisi ajami- nenkin. Myöskään B-pilari ei tunge nä- kökenttään, vaan jää suosiolla takaviis- toon.

Koeistutussa mallissa oli kolmen matkus- tajan takapenkki. Reunapaikoilla liuku- oven mekanismit söivät päättilän siten, että korkeus oli vähän nafti ja sivusuun- nassa oli jatkuva kosketus. Myöskään penkkien mitoitus ei suosinut. Kaikeksi onneksi näitä saa myös erillisissä "kap- teeninpenkeillä" varustettuna, jolloin penkkien keskeisempi sijainti korjaa päättilän ja etupenkkien veroiset penkit loput. Meinasin unohtaa: jalat mahtuivat mukavasti kyytiin ja niitä voi vielä oikoa etupenkkien väliin jäävässä tilassa.

Joku saattaa ihmetellä miksi TM:n testis- sä oli Chevroletin 500 kilomarkan Tahoe –maasturi ja tässä nyt nämä kaksi 100 kilomarkan välein alaspäin. Syy: autoleh- det ihmettelivät yhdessä suin miksi ku- kaan tarvitsee tämän kokoisia malmikas- oja muuhun kuin itsetuntensa pönkittä- miseen. Vastaus: me hyvin kasvaneet. Minusta GM USA:n maasturit ja tila- au- tot ovat kuin tehtyjä pitkähköille ihmisille (maamme autojen ja bensiniin verotusta lukuunottamatta). Ja vielä kerran: kaikki autot jotka on valmistettu Detroitista itään ovat itäautoja.

Tilanpuutten vuoksi loput mahtuvat vas- ta seuraavaan jäsenlehteen. Onkohan sekin liian pieni? Hyvää syksyä toivotel- len ja käytettynä maahan tuotavien hen- kilöautojen verotuskohtelun muutosta odottaen.

Ari-Jukka Eskelinen
varapuheenjohtaja