

mään mukavuudesta. Hinta puhutlee, varsinkin 140 000 hintainen ilmastoitunut neliveto. Ja vilkaiskaa varusteluettele.

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 meikälaistenkin 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 selkänojassa.

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 etäisyysäädön, 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 etäisyysäädön.

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 korkeusäädöt, 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.

Takapenkille 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 etäisyysäädö, 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. Saatoinkin istua selkään suorana – hiukset hipoivat kattoon, pääläki ei. Niskatuetkin nousivat riittävästi. Takapenkkiä voi liikuttaa pituussuunnassa 15 senttiä, minulla se oli tietysti takana. Takaistuimella 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 pitkäikäisyyden 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 jalkatila eikä katto ole vielä lähelläkään päälakea, mutta istuin on liian alhaalla mukavan istuma-asennon kannalta, eikä istuimen mitoitus muutenkaan suosi pitkäkäköjä 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...