

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 äkkilähteessä.
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 lii-
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 sellä 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. Lopputul-
os 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 kurotella. 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-