



PDF -kopio



■ **Alfa Romeo 147** on tuorein valintaan hyväksytty auto. Kyseessä on keskikokoinen urheilullinen viistoperä, joka on saanut muotoihinsa tiettyjä elementtejä Alfa mallistosta puolen vuosisadan takaa. Muotoilussa on siis toteutettu muodikkaasta retrosuuntausta, tosin varsin hienovaraisesti. Perinteitä kunnioittavasta muotoilustaan huolimatta autossa on mielenkiintoisia uusia ratkaisuja. Kaksilitraisessa mallissa on muun muassa Alfa 156:ssa alun perin esitelty Selespeed-vaihteisto. Se tuo häivähdyksen nykyaikaista formulatekniikkaa tavallisten autoilijoiden ulottuville. Vaihteita voi valita ratista painaen ja automaattikka hoitaa sen, ettei mahdollisesti väärään aikaan tehty vaihtaminen aiheuta vahinkoa. Alfa omat edustajat uskovat asiaansa ja sanovat, että tällainen älykäs pikavalintavaihteisto yleistyy lähivuosina. Se on mukava käyttää ja säästää polttoainetta. (Lisätietoa: Ajettua TM 18/2000)

Valinnan aika

Taas eletään sitä hetkeä vuodesta, jolloin pohditaan, mille uudelle autolle parhaiten sopisi Vuoden Auto -titteli. Pitkään ei enää tarvitse arvailla. Valitsijaraadin lopullinen äänestystulos julkistetaan marraskuun puolivälissä. Katsotaanpa kuitenkin sitä ennen, millaisia kandidaatteja on tarjolla.

MARTTI MERILINNA
HANNU HÄYHÄ, kuvat



■ **Citroën Xsara Picasso** tulee markkinoille vähän jälkijunassa, mutta räiväsi kuitenkin tiensä finaaliin. "Pienen tila-auton" ideassa ei sinänsä ole mitään uutta, mutta toteutus on varsin mallikas. Muotoilussa on joitakin uusia ideoita, samoin kuin varusteyksityskohdissa, esimerkkinä tavaratilaan sijoitettu avettava ostoskärry. Pinnan alle piiloutuu Xsara-mallin tekniikka, joskin akseliväli on peräti 22 senttiä pidempi. Picasso on silti edelleen "vain" viisipaikkainen, joskin sisätilat ovat kätevästi muunneltavissa monenlaisiin tarpeisiin. Ajettavuudeltaan Picasso on vaivaton, vaikka moottoritenopeuksissa saattaakin esiintyä pientä huojumista, etenkin jos reitille osuu sivutuulta. (Lisätietoa: Koeajo TM 11/2000)



■ **Ford Mondeo** on kokenut täydellisen malliuudistuksen, jonka yhteydessä auto on merkittävästi kasvanut. Mondeo istuu taas loogisesti Fordin muuhun mallistoon. Kasvaneesta koostaan huolimatta auto on pysynyt hinnaltaan jokseenkin entisellä tasollaan. Toisin sanoen kilpailijatkin ovat säilyneet ennallaan. Tarjolla ei ole enää yhtä paljon erilaisia varustevaihtoehtoja kuin aikaisemmin. Tuotantoprosessi on näiltä osin haluttu pitää yksinkertaisena. Käytännössä se merkitsee sitä, että jo perusmallikin on hyvin varusteltu. Autossa on muun muassa ilmastointilaitte vakiona kaikilla markkinoilla, myös Suomessa. Malliuudistuksen yhteydessä nokalle on ilmestynyt uusi taloudellinen bensiinimoottorisukupolvi. Omassa hintaluokassaan Mondeo on varsin houkutteleva uusi vaihtoehto. (Lisätietoa: Ensi-testi TM 17/2000)



■ **Audi A2** on pieni ja kallis auto. Kori on myös poikkeuksellisen korkea, jolloin rekisteriötteen mukaiset kuljettaja ja kolme matkustajaa mahtuvat autoon varsin mukavasti. Tämän jälkeen matkatavaroille ei kyllä jää paljoakaan tilaa. Hyvän sisäkorkeuden vastapainoksi auto on melkoisen sivutuuliherkkä. Varsinainen erikoisuus on kuitenkin täysalumiininen kori, joka edustaa jonkinasteista tulevaisuutta. Tarkoituksena ei ole pelkästään painonsäästö – mikä tietysti on hyvä asia – vaan myös se, että alumiini on materiaalina helposti kierrätettävää ja kestää tavallisia autoja paremmin niin sanotun kestävänsä kehityksen tarkastelun. Vanhat alumiinikorit voidaan sellaisenaan käyttää uudestaan, ja siinä on kyllä ideaa. Audi liikkuu tällä sektorilla kehityksen kärjessä. Eri asia sitten on, että vaurioituneiden alumiinikorien korjaaminen on toistaiseksi vaikeaa ja aiheuttaa auton omistajille tässä suhteessa päänvaivaa. (Lisätietoa: Koeajo TM 15/2000)



■ **Chrysler PT Cruiser** on syntymänsä alusta pitäen herättänyt valtavasti huomiota, jopa niin paljon, että kohua on hieman vaikea ymmärtää. Takavuosilta vaikutteensa ottanut muotoilu on saanut aikaan poikkeuksellisen jännittävän suuren yleisön keskuudessa ympäri maailmaa. Toistaiseksi autoa ei pystytäkään tekemään niin paljon kuin olisi ostajia. Vaarana kuitenkin on, että silmä väsyä siihen ja suosio laskee. Jos PT Cruiseria katsoo pelkästään autotekniseltä kantilta, niin siinä ei ole mitään hämmästyttävää. Se on tavallinen, kaikin puolin hyvä auto, jollaisia on tarjolla monia muitakin. Ennakkoluuloton muotoilu toi sen kuitenkin Vuoden Auto -finalistien joukkoon. (Lisätietoa: Ensitesti TM 7/2000 ja Koeajo TM 14/2000)

Vuoden Auto 2001 -valintaan kelpuutettiin yhteensä 24 uutta automallia. Näistä kymmenen pääsi kansainvälisen lehtimiesraadin esiäänestyksen jälkeen loppukilpailuun.

Tässä vaiheessa noita kymmentä finalistia ei ole pantu toistensa suhteen paremmuusjärjestykseen. Kaikki ovat vielä samalla lähtöviivalla, mutta totuuden hetki lähestyy.

Palkinto myönnetään vuoden merkittävimmälle autouutuudelle

Euroopassa. Päästäkseen ehdokkaaksi auton on oltava kokonaan uusi. Esimerkiksi maskin ja listojen ehostuminen, moottorien uudistuminen tai vaikkapa neliovisen mallin muuttuminen viisioviseksi tai farmariksi ei riitä.

"Autolla" tarkoitetaan automallia kaikkine malliversioineen. Valinta ei voi kohdistua mihinkään määrättyyn versioon.

Lisäksi on vaatimuksena, että autoa on kuluvan vuoden joulukuun 1. päivään mennessä valmistettava

Finaalista ensimmäisen äänestyskierroksen jälkeen pudonneet ehdokkaat

BMW X5
Hyundai Accent
Hyundai Elantra
Hyundai Trajet MPV
Hyundai Santa Fe
Mitsubishi Pajero
Nissan Almera
Nissan Tino
Nissan Maxima
Opel Agila
Suzuki Wagon R+
Toyota MR2
Toyota Previa
Toyota RAV 4

vähintään 5 000 kappaletta, ja sen on oltava myynnissä vähintään viidessä Euroopan maassa.

Valintaperusteita ovat muotoilu, mukavuus, turvallisuus, taloudellisuus, ajo-ominaisuudet, suorituskyky, toimivuus, ympäristöystävällisyys, tekniset uutuudet ja hinta/laatusuhde, joista viimeksimainittu on tärkein.

Nyt on aika arvioida muutamalla sanalla loppukilpailuun selviytyneitä autoja. Niitä kaikkia on jo käsitellyt Tekniikan Maailman viimeaikai-



■ **Mercedes-Benz C** on aivan uusi auto, vaikka sen piirteet saattavatkin olla jo tuttuja merkin isommista malleista. Liian suuria muutoksia ei malli uudistuksien yhteydessä ole hyvä tehdä, jotta vanhojen mersujen omistajat eivät hermostuisi. Sekä muotoilultaan että ajettavuudeltaan C-sarja on kuitenkin onnistuttu muuttamaan selvästi edeltäjänsä nuorekkaammaksi. Tekniikkakin on uudistettu ajan tasalle, jotta johtotähtiteemalle olisi katetta. Moottoreina on laaja valikoima tehokkaita ja taloudellisia bensiini- ja dieselmöittöisiä. Erikoisuutena on mekaanisesti ahdettu C 200 Kompressor. (Lisätietoa: Koeajo TM 13/2000)



■ **Opel Corsa** on aina ollut ryhdikäs pikkuauto, eikä uusi malli muuta käsitystä. On vaikea kuvitella, että se suututtaisi ketään. Mallin uudistumista onkin odotettu jo pitkään. Auto ei pyri esiin millään nippelitekniikalla tai erikoisuuksilla, vaan reiluilla perusominaisuuksillaan. Tekniikkapuolelta esitetään uutuutena Opelin teema uusista älykkäistä automaattisista vaihteistoista, joita voi ohjata myös käsin vaihdetankoa eteen työntäen (vaihto ylöspäin) tai taakse vetäen (alaspäin). Opel kutsuu omaansa nimellä Easytronic. Laitteen suurin viisaus on siinä, että se tähänastisten tietojen mukaan kuluttaa bensiiniä vähemmän kuin perinteinen käsivalintainen vaihteisto. Tarjolla on kolmi- ja viisioviset mallit, jotka ulkonäöltään eroavat toisistaan melko paljon, tässä tapauksessa kolmiovisen eduksi. (Lisätietoa: Ensitesti TM 16/2000 ja Koeajo TM 18/2000)



sisä numeroissa, joitakin enemmän ja joitakin vähemmän riippuen siitä, missä vaiheessa myynti Suomessa on alkanut tai alkamassa.

■ UUSIA autoja on kuluvana vuonna tullut markkinoille poikkeuksellisen paljon. Tarjolla on monta hyvää ehdokasta Vuoden Autoksi 2001. Vain yksi voi äänestyksen kuitenkin voittaa. Marraskuun 14. päivänä klo 12 sitten tiedämme, mikä auto se on.

TM



■ **Peugeot 607** on lähtenyt kaupallisesti hyvin liikkeelle. Se on suuri ja kallis auto, muodollisesti elegantti kokonaisuus. Etu- ja takavalot yhtä aikaa nähtynä häiritsevät kuitenkin silmää. Tuntuu siltä kuin ne olisivat peräisin eri autoista, mutta kyseessä on tietenkin pelkkä makuasia, johon ei tarvitse sen pidemmältä pysähtyä. Muuten auton ulkonäössä ei ole valittamista. Normaalisessa ajossa uusi Peugeot on suorastaan mainio ajopeli. Se kulkee vakaasti ja poikkeuksellisen äänettömästi. Voisi kuvitella, että 607 on yksi niistä autoutuuksista, joiden kanssa kaikkein mieluiten lähtisi pitkälle matkalle. (Lisätietoa: Koeajo TM 16/2000)

■ **Toyota Prius** on avaus tulevaisuuteen. Se on ensimmäinen uuden tekniikan auto, joka on kaupallisesti edes jollain tavoin järkevä. Priuksen tulo Eurooppaan ajoittuu suorastaan loistavasti, sillä kuuhunta öljymarkkinoilla avaa automaattisesti mahdollisuuksia sen edustamalle hybriditekniikalle. Jos autoteollisuus haluaa säilyä pitkällä tähtäimellä hengissä, sen on pakko suunnata voimavaroja uusien voimanlähteiden kehittämiseksi, ja Prius kulkee tämän kehityksen kärjessä, olkoonkin että vielä tällaisenaan se ei ole mikään lopullinen ratkaisu. Sen edustama diesel- tai bensiinimootorista autoa alhaisempi päästötaso on kuitenkin asia, jota ei voi halveksia. Suomalaisverottaja ei kuitenkaan näe sitä aiheena verohelpotuksiin, joten meille Prius ei korkeaksi muodostuvan hintansa vuoksi tällä tietoa tule myyntiin. (Lisätietoa: Ajetua TM 16/2000)



■ **Volvo S60** löytää Volvolle kokonaan uusia asiakkaita. Huolimatta siitä, että tekniikka on hyvin pitkälle peräisin Volvon muista malleista, S60 on erilainen. Auto on pyritty Volvon perinteille ehkä yllättävästi muotoilemaan urheilulliseksi. Niinpä coupémainen kori ensi alkuun tuntuu suorastaan epäuskottavalta, mutta samalla silti onnistuneelta. Ei tarvitse olla kummoinenkaan ennustaja, jos sanoo, että S60 tulee olemaan myydympi malli kuin pari vuotta vanhempi S80. Mielenkiintoinen yksityiskohta on se, että S60 oli melkein valmis jo kolme vuotta sitten, mutta jostain syystä se pantiin puoleksitoista vuodeksi "jähin", ennen kuin kehitystyötä jatkettiin. Vuoden Auto -valintaa ajatellen S60 saa hyvää sivustatukea V70-farmarista, joka sääntöjen puitteissa lasketaan saman auton rinnakkaisversioksi. (Lisätietoa: Ajetua TM 15/2000, Koeajo TM 4/2000)

