





Viisioviset pikkuautot

- ▶ Ford Fiesta 1,4 5D Ghia
- ▶ Honda Jazz 1,4i-VTEC Comfort
- ▶ Hyundai i20 1,4 Comfort
- ▶ Mazda2 1,5 Touring
- ▶ Seat Ibiza 1,6 Sport
- ▶ Toyota Yaris 1,33 Dual VVT-i Stop & Start Linea Sol

Nousuluokka

Auton suunnittelemisessa on haaste, kun saman auton pitää miellyttää sekä autoiluran alku- että ehtoopuolella olevia kuluttajia. Yleensä pyritään miellyttämään kaikkia, mutta joku uskaltaa keskittyä pienempäänkin kohderyhmään.

Pikkuautojen paisumisesta kirjoitellaan yleensä malliuudistusten yhteydessä: senttejä on tullut pari sinne ja toiset tänne. Kun perheenisä kuskasi pesuettaan 1980-luvun lopulla alempaan keskiluokkaan kuuluneella Volkswagen Golfilla tai Ford Escortilla, hän ei tiennyt ajavansa 2000-luvun pikkuautokoluokan menopelillä.

B-segmentin autojen kasvaminen vanhaan perheautoluokkaan tarkoit-



taa tilojen lisäksi ominaisuuksien paranemista. Vertailumme viisioiviset, reilun 70 kilowatin teholuokkaan sijoittuvat autot edustavat monien merkkien kohdalla myydyintä malleja, mikä ei tarkoita hinnat alkaen -versioita.

Ford Fiesta, Honda Jazz, Hyundai i20 ja Seat Ibiza ovat uusia malleja ja siksi itseoikeutetusti mukana. Vuonna 2006 tekemämme neljän-toista auton jättivertailun voitti To-

yota Yaris, ja koska se sai keväällä uuden moottorin, otimme sen mukaan referenssiksi. Tällä kertaa rajasimme automäärän kuuteen, ja viimeisen paikan viime aikojen uusista malleista sai Mazda2, joka oli myös myynnillisesti suosituin.

Määrätyn tehon takia moottoreiden iskuilavuudet vaihtelevat hiukan pääjoukon ollessa 1,4-litraisia. Mazda nokittaa yhden ja Seat kaksi desii ylöspäin. Hinnan puolesta

joukko on melko kaksijakoinen; vertailussa olevien mallien perusversiot ovat joko 17 500 tai reilun 15 000 euron paikkeilla. Selvästi muita halvempia ovat Hyundai ja Toyota.

Kadulla kuin kotonaan?

B-segmentin autot ovat kasvunsa myötä kohottaneet maantiekelpoisuuttaan ja samalla erkaantuneet pelkästään kaupunkikäyttöä silmällä pitäen tehdyistä ratkaisuis-

TAPIO KOISAARI

JYRI AJOMAA, PEKKA AROMAA ja JARI PITKÄJÄRVI
Testiryhmä: **LEXI LEHTONEN, RAGNAR MEHISTO ja PEKKA RANTANEN**
MATTI VUORIMAA, kuvat

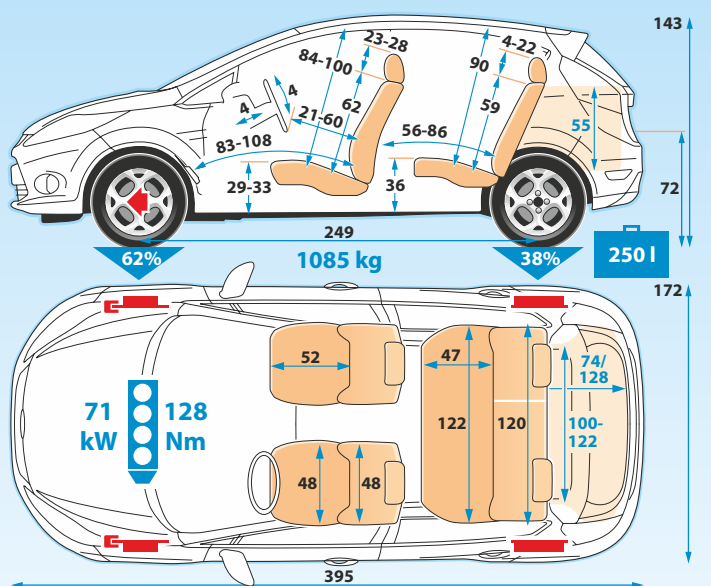
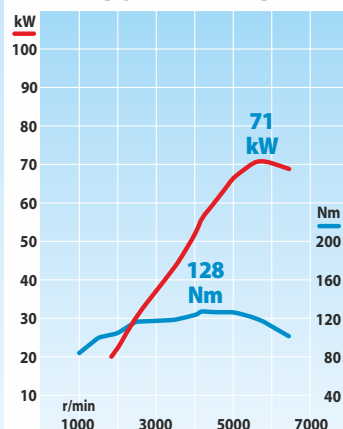


KUN pikkuauton tavaratilassa ei ole tilaa kuin parille ostokassille, on mukavaa, että kassit pysyvät kassikoukkujen avulla myös pystyssä.

FIESTAN radion nappulatekniikka sai kiitosta selkeydestä. Fiestassa on Yarisin ohella ainoana kuljettajan polviturvatyyny.

FORD FIESTA 1,4 5D Ghia

TEHO JA VÄÄNTÖ



” Fiestan mukavuus-
painotteisesti
viritetty jousitus
säilyttää ominai-
suutensa ja auto
suuntavakautensa
täydestäkin
kuormasta huoli-
matta.

ta. Osaltaan tämän takia yhtään täyttäkymppiä ei kaupunkiajo-osios-ta jaettu.

Fiesta pärjää tasaisuudellaan. Selvästi joukon keskivertoa paremmaksi nostettiin liikkeellelähdon helppous, ja positiivista virettä oli myös jousituksessa ja ohjauksessa. Ehkä juuri monikäyttöisyyteen panostamisen takia auto ei vaikuta perinteisen terhakalta pikkuautolta, vaan selvästi rauhallisemmalta. Moottoriin nähden välitykset ovat hiukan pitkät, mikä rauhoittaa osaltaan menoa.

Mazda seuraa selvästi, eli kolmen plussan verran jäljessä, mutta pyöristyy silti samaiseen yhdeksikköön. Auton voi sanoa olevan melkein täysin eri maata, ja osalle pitsakilpurin pärjääminen saattaisi olla yllätys. Menestys tulee pääosin siitä, että kakkonen tarjoaa kirkkaasti räväkimmän moottorin ja soveltuvimmat ohjauksen ominaisuudet kaupunkiin.

Moottorin vahva veto paikkaa jopa todella lyhyen kytkimen aiheuttamia haittoja liikkeellelähdössä, mutta joka tapauksessa kytkin vaatii totuttelua. Selvästi negatiivisin asia on läpitiivis jousitus, joka sopii auton luonteeseen, muttei mukulakiville. Lopputulos ei ole katastrofi, mutta jo matalaprofilisten renkaidenkin takia elävä korin liikehdintä on väis-tämätöntä. Kaiken kaikkiaan alusta pärjää tärinän ja erityisesti melun kanssa yllättävän hyvin.

Seat seuraa arvoasteikossa Maz-daa ja putoaa juuri kahdeksikkoon. Akselilla ohjaus-moottori-välitykset asiat ovat kunnossa, mikä näkyy tar-jolla olevassa, letkeän menon mah-dollistavassa vedossa ja liikkeelle-lähdöissä. Jousitus on pinnaltaan mukava, mutta rikkonaisemmissa kohdissa loppujoustopuolesta alkaa tulla esiin. Kevyt ohjaus elää tien-pinnan muotojen mukaan, mihin renkailla on oma osansa. Jatkuvasti läsnä oleva renkaiden soitto verot-taa sekun mukavuutta.

Yaris pärjää kaupungissa erityises-ti hyvin alhaisille nopeuksille ja epä-tasaisille pinnoille sopivalla, kumi-maiselta tuntuvalta jousituksellaan. Mukavuus säilyy niin hidastetöy-syissä kuin nyyttävällä kivetyksel-läkin, ja tärinät imeytyvät jonnekin auton uumeniin. Myös ohjaus toimii ja auto on ketterä.

Tunnottoman kaasupolkimen ja alhaalla vetoalueessa olevan riän takia liikkeellelähdtö on kytkimen tarkkailusta huolimatta helposti on-tuva, eikä vedon tunne ajossakaan ole vahva. Melun puolesta ollaan kuitenkin neutraalilla alueella, ja py-säytys-käynnistys-automaatiikan an-siosta liikennevaloissa seistään mil-

TEKNIKKAA	Ford Fiesta 1,4 5D Ghia	Honda Jazz 1,4i-VTEC Comfort	Hyundai i20 1,4 Comfort	Mazda2 1,5 Touring	Seat Ibiza 1,6 Sport	Toyota Yaris1,33 Dual VVT-i Stop&Start Linea Sol
HINTA (€)	17 258	17 596	15 091	18 031	17 800	16 579
MITAT JA PAINOT						
Pituus (m)	3,950	3,900	3,940	3,900	4,052	3,750
Leveys (m)	1,722	1,695	1,710	1,695	1,693	1,695
Korkeus (m)	1,433	1,525	1,490	1,475	1,439	1,530
Akseliväli (m)	2,489	2,495	2,525	2,490	2,469	2,460
Raideleveys e/t (m)	1,473 / 1,460	1,480 / 1,460	1,487 / 1,485	1,475 / 1,465	1,447 / 1,441	1,470 / 1,460
Kokonaismassa (kg)	1 495	1 555	1 565	1490	1 541	1480
Perävaunumassa jarruin (kg)	800	1 000	1 000	900	1 000	900
Perävaunumassa jarruita (kg)	525	450	450	500	550	550
Polttoainesäiliö (l)	42	42	45	42,8	45	42
MOOTTORI						
Iskutilavuus (cm³)	1 388	1 339	1 396	1 498	1 598	1 329
Sylinterimitat (mm)	76,0 x 76,5	73,0 x 80,0	77,0 x 75,0	78,0 x 78,4	76,5 x 86,9	72,5 x 80,5
Puristussuhde	11,0	10,5	10,5	10,0	10,5	11,5
Venttiilit (kpl)	16	16	16	16	16	16
Teho (kW (hv)/r/min)	71 (97)/5 750	73 (99)/6 000	73 (99)/5 500	76 (103)/6 000	77 (105)/5 600	74 (101)/6 000
Vääntömomentti (Nm/r/min)	128/4 200	127/4 800	137/4 200	137/4 000	153/3 800	132/3 800
VOIMANSIIRTO	etuveto	etuveto	etuveto	etuveto	etuveto	etuveto
Vaihteisto	M5	M5	M5	M5	M5	M6
Nopeus 1000 r/min						
I vaihde (km/h)	7,3	7,9	8,0	7,6	7,4	7,7
II vaihde (km/h)	13,5	14,8	14,6	14,1	13,3	14,2
III vaihde (km/h)	20,3	21,0	22,3	20,1	20,1	20,8
IV vaihde (km/h)	27,4	27,4	27,7	26,7	27,2	26,5
VI vaihde (km/h)	34,4	32,1	34,3	33,5	34,3	31,1
V vaihde (km/h)	-	-	-	-	-	38,9
RENKAAT						
Rengaskoko	195/50 R15	175/65 R 15	175/70 R14	195/45 R16	215/45 R16	185/60 R 15
Vannekoko	6J 15	5,5 J15	5J 14	6,5J 16	7J 16	5,5 J15
SUORITUSARVOT (Valm.ilm.)						
Huippunopeus (km/h)	175	182	180	188	187	170
Kiihtyvyyt 0-100 km/h (s)	12,2	11,4	11,6	10,4	10,5	11,7
EU-kulutus (l/100 km) (kaup./maant./yhd.)	7,5/4,6/5,7	6,5/4,7/5,4	7,2/4,7/5,6	7,6/4,9/5,9	8,9/5,3/6,6	6,2/4,5/5,1
CO ₂ -päästö (g/km)	133	128	133	135	157	120

tei ääneti. Lopputuloksena on hyvä kahdeksikko.

Jazz antaa itsestään muista poikeavan, tila-automaisen kuvan. Ikkunapintaa riittää, ja vaikutelma on avara. Liikkeellä oltaessa vaihteet rullaavat mukavasti läpi, mutta pyörintänopeutta vaativa moottori ei ole elementissään vedätettäessä. Jousitus on samalla tapaa pintapuolisesti toimiva, mutta kovempi rasitus tuo esiin lyhyen jouston.

Kaiken kaikkiaan suhteellisen neutraalin mielikuvan jättävän auton huonoin puoli on ohjaus. Kaupungissa laiskan keskityksen vaikutus ei ole yhtä suuri kuin maantiellä, mutta hidas ohjausvälitys saa kapeikoissa pujottelemisen tuntumaan vaivalloiselta. Positiivinen alkuvai-kutelma himmenee ajossa, mutta arvosana pyöristyy edelleen hyvään, kahdeksikkoon.

Hyundai i20 antaa kaupunkiajossa tasaisen, mutta valitettavasti joukon keskittämisen alapuolelle jäävän suorituksen. Ongelmat alkavat kasaantua melko nopeasti, sillä heti liikkeelle lähdetessä moottorin pyörintänopeus karkailee, eli moottorin vas-

te kaasupolkimeen ei ole kunnossa. Pieneltä kuulostava asia vaikeuttaa huomattavasti liikkeellelähdtöjä.

Kun liikkeelle on päästy, sekä ohjaus että jousitus saavat moitteita. Pintakova jousitus tuntuu erityisesti mukulakivillä, ja ohjausta vaivaa epämääräisyys, joka johtuu pääosin huonosta keskityksestä, keinotekoi-sesta tunnosta ja nopeuden mukaan muuttuvasta ohjausvoiman tarpeesta. Auto on myös selvästi joukon kankein kääntymään. Kokonaisuu-teen nähden positiivisia seikkoja ovat moottorin veto-ominaisuuksien ja välitysten osuvuus.

Vertailuryhmän autoille yhteisiä positiivisia piirteitä ovat auton koosta johtuvat edut esimerkiksi pysäköi-täessä sekä korin mittojen hyvä hah-motettavuus, lukuun ottamatta keu-laa. Alas, pois näkökentästä kaartuva konepeitto on edes vähän näkyvissä Seatissa, mutta muissa keulan arviointi joudutaan tekemään lähinnä muistin varassa.

Omilla teillään

Jumittuneiden mielikuvien mukaan pikkuautolla ei pitäisi poistua taa-

jama loppuu -merkin tuolle puolen. Muutamat rakenteelliset sei-kat, kuten vaikkapa auton lyhyempi akseliväli, vaikuttavat kielteisesti maantieominaisuuksiin, mutta sul-an maan aikana lähtökohdat ovat melkein samat kuin kookkaammil-lakin autoilla.

Kymptit jäävät tässäkin osiossa ja-kamatta, mutta Ford on erittäin vah-va yhdeksikkö. Ajoimme autot vaih-televillä kestopäällyste- ja sorateillä, minkä lisäksi jousituksen pystyous-to-ominaisuudet testattiin routa-vaurioisella tiellä kahden ja viiden hengen kuormilla. Fiesta pärjäs vah-vasti kaikilla pinnoilla.

Fiestan mukavuuspainotteisesta viritetty jousitus säilyttää ominai-suutensa ja auto suuntavakautensa täydestäkin kuormasta huolimatta. Kantavan, mukavan ja ennus-tettavasti käyttäytyvän jousituksen rakentamista pikkuautoon, jonka kuormaus muuttuu auton massa-an nähden paljon, voidaan pitää saa-vutuksena.

Täydellisyttä ei voida kuitenkaan saavuttaa, sillä yksin ajettaessa laa-jemmat pystyheitot maantien-



AHTAIMMILLA kaduilla peilit tahtovat kadota, ja korin väriin maalattujen kupujen takia uusi-minen maksaa. Jazzin lisäksi peilit saa käännettyä sähköisesti myös Mazdassa.

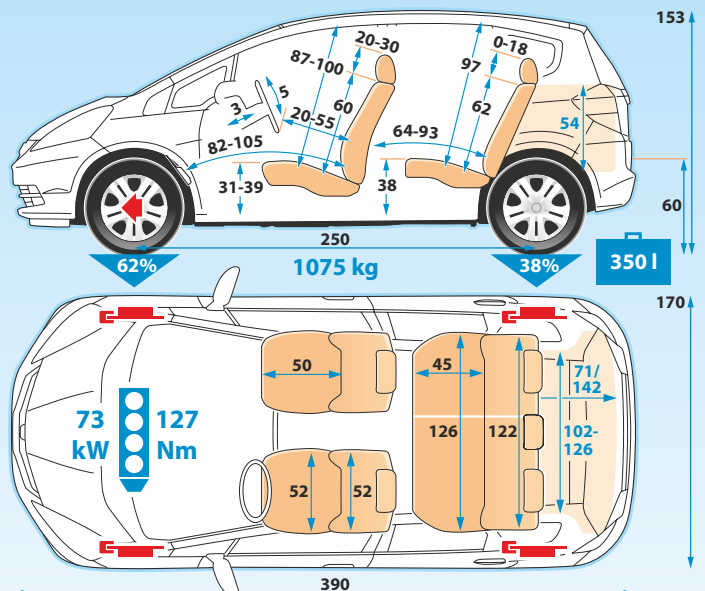
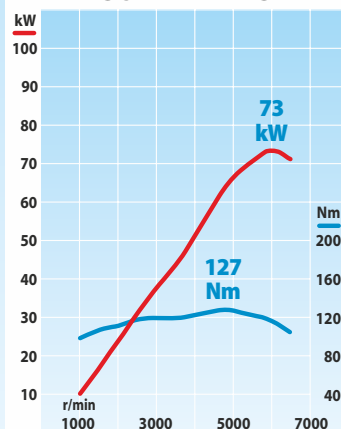
”Tällä kertaa kärkipaikan kulutuksissa valtasivat lähes tasatuloksella Honda ja Toyota.



JAZZIN takatilat ovat täyden kym-pin arvoiset, ja osatekijä siihen on tilojen hyvä muunneltavuus. Istuinosan pohjassa on lokero ta-varoille.

HONDA JAZZ 1,4i-VTEC Comfort

TEHO JA VÄÄNTÖ



peuksissa aiheuttavat hiukan liian laajoja joustoliikkeitä. Lisäksi takarenkaiden erittäin korkeat, 3,2 baarin kuormapaineet ovat aiheelliset, sillä ilman paineiden nostoa takarenkaat tahtuvat kuormalla voimakkaasti alle, ja ohjautumisesta tulee arvaamatonta.

Ohjaus jää kymppin tasolta vain keveyden viemän viimeisen tunnon puuttumisen ja aavistuksen hennon keskityksen takia. Kusiin keskittyminen näkyy myös ohjaamomukavuudessa, ja auton kokoluokasta muistuttaa oikeastaan vain hiukan normaalia suurempi melu.

Fordin vahvuutta maantiellä kuvaa se, että seuraavaksi parhaat Seat ja Mazda seuraavat kokonaisen numeron jäljessä. Seat on Fordin kanssa samoilla linjoilla, mukavuutta tavoitteleva ja hyvin ohjautuva auto. Useilta osin se jää kuitenkin Fiestan jälkeen.

Vaikka Ibizan ohjaus palauttaa ja keskittää hyvin, liiallinen keveys hukkaa ohjaustuntoa keskialueella ja nopeampia kaarteita ajettaessa. Pintapehmeä jousitus menettää ominaisuuksiaan kuormauksen myötä: aluksi joustoon ilmaantuu pintatärinä, ja lisäkuorman myötä myös kantokyky alkaa loppua. Terävät iskut kohdistuvat erityisesti takamatkustajiin.

Arkiajossa kuljettaja ei kuitenkaan pohdi ajo-ominaisuuksien finessejä, sillä ajatukset eivät kuulu kaiken alleen peittävän rengasmelun yli. Vaikka maantiejajossa melu on vain yksi osa-alueista, Ibizassa se hautaa lähes kaiken muun alle. Mukavuutta eivät pelasta edes isomman auton tuntua antavat etuistuimet.

Mazda on edellä käsiteltyihin nähden täysin erilainen ja Seatin kanssa arvosanaltaan tasavertainen kilpuri. Kakkonen menee terävästi tasan sinne, minne käsketään. Maantiellä parasta antia ovat moottorin veto-ominaisuudet, jotka eivät lopu kesken.

Tarkkaa ohjautumista tukevat jämmäkä jousitus ja matala rengas- tus vaikuttavat väistämättä mukavuuteen, mutta eivät onneksi juurikaan meluun. Auton puhtaan urheilullinen kokonaisuus jakaa varmasti mielipiteitä. Jämmäkä jousitus kantaa kuorman hyvin, ja tuntuu jopa siltä, että autoa on melkein parempi ajaa kuormalla – alusta on todella täsmällinen.

Yaris jatkaa kahdeksikon linjaa, mutta omalla tyyllillään – mikään ei kiihdytä tai viihdytä. Esiin kannattaa nostaa ohjaus, joka toimii myös maantiellä, joskaan se ei ole läheskään niin luonteva ja tunnukas kuin

VARAOSAHINTOJA	Merkkiliikkeen hinta Helsingin seudulla (€)					
	Ford	Honda	Hyundai	Mazda	Seat	Toyota
Tuulilasi ¹⁾	224,14	313,25	327,00	251,00	179,00	254,00
Tuulil.sulka v/o	56,63 ²⁾	44,93 / 24,64	23,00 / 22,00	32,00 / 19,00	18,00	14,70 / 7,90 ³⁾
Ajovaluumpio	218,17	185,66	254,00	477,00	117,20	182,00
Lähihalopolttimo	11,28 (H7)	5,40 (H4)	4,65 (H4)	4,70 (H4)	12,40 (H7)	5,50 (H4)
Kaukovalopolttimo	12,81 (H1)	- 4)	- 4)	- 4)	12,40 (H7)	- 4)
Etuviikun lasi	- 5)	- 5)	- 5)	- 5)	- 5)	27,40
Täydellinen takavallo	118,50	355,62	149,00	153,00	76,60	118,60
Takaviikun lasi	- 6)	- 6)	- 6)	- 6)	- 6)	- 6)
Täydellinen ulkokeili	132,50	358,34	162,00	288,00	207,00	176,00
Sytytystulppa	5,38	43,63	6,00	33,00	8,00	26,00
Öljynsuodatin	9,33	13,41	7,50	13,00	15,40	11,10
Ilmansuodatin	30,62	30,52	24,00	40,00	20,80	23,80
Polttoainesuodatin	-	50,22	29,00	-	31,20	-
Sisäilmasuodatin	23,68	41,93	46,01 ⁷⁾	33,00	19,40	16,70
Jakohammashihna	43,63	133,64 ⁸⁾	80,00 ⁸⁾	113,00 ⁸⁾	101,40 ⁸⁾	107,00 ⁸⁾
Kiristimet edelliseen	61,44	151,44	-	89,00	72,40	40,00
Happitunnistin	77,91	202,60	166,00/149,00 ⁹⁾	208,00	148,00	194,00
Katalysaattori	493,03	550,06	1198,00	755,00	680,00	354,00
Pakoputki	362,04	919,94	805,00	502,00	251,80	964,00
Etuiskunvaimennin	132,77	247,25	130,00	195,00	73,20	142,00
Takaiskunvaimennin	132,22	148,58	134,00	106,00	59,00	53,00
Etuajarrupalasarja	109,63	110,53	153,00	99,00	56,00	70,00
Takajarrupalat	89,00 ¹⁰⁾	75,93	120,00	85,00 ¹⁰⁾	45,20	108,00 ¹⁰⁾
Pölykapseli	25,14	158,70	55,00	-	6,00	34,60

1) Pelkkä lasi 2) Pari 3) Kumit 4) Sama H4-polttimo lähi- ja kaukovalolla 5) Sisältyy ajovaluumpioon 6) Sisältyy takavaloon 7) Kpl hinta, autossa 2 kpl 8) Ketju 9) Etu/Taka 10) Kengät

parhaimmat. Auto ohjautuu hiukan haluttomasti tiukimpiin kaarteisiin, mutta käytös on loogista ja luottamus autoon säilyy.

Jousitus on myös laskettava myönteisiin piirteisiin, sillä pienestä pompottamisesta huolimatta mukavuuspuoli toimii. Kuudes vaihe on moottorin voimavaroihin nähden aivan liian pitkä, ja se sopii vain moottoritielle. Sielläkin veto riittää lähinnä nopeuden ylläpitämiseen. Melko pysty ajasento ja muotoilematon penkki eivät tue maantiellä viihtymistä.

Hännille jäänyt kaksikko, Honda ja Hyundai, tippuvat arvosanaan seitsemän. Honda on Toyotan tapaan tasainen, mutta poikkeamat ovat negatiiviseen suuntaan. Jousituksessa on paljon pientä ja turhaa liikettä, myös ohjauksen vajaa palautus sekä hitaus tulevat heti esiin. Ohjautumisessa on elävän jousituksen ja hiukan epämääräisen ohjauksen takia kulmikkuutta, joka vie tiukasta kaareajosta parhaan varmuuden.

Pintapehmeä jousitus luovuttaa lyhyiden joustovarojen takia kuormalla, ja näennäinen mukavuus romahtaa pahimmissa paikoissa. Takapyörien eläminen sivuttaisliikkeissä kertoo siitä, että ilman lisääminen suositusten mukaan on aiheellista. Hiljainen moottori on maantiellä paremmin vetoalueella, mutta alhaisilla pyörintänopeuksilla se on yhtä kuollut kuin kaupungissakin.

Hyundain tasainen suoritus va- joaa maantielläkin häntäpäähän.

Vaikka auto ohjautuu terveesti, ohjauksen puutteet vaikeuttavat suunnan antamista tarkoissa paikoissa. Ohjaus on parhaimmillaan mutkatiellä, kun liike on jatkuvaa, mutta esimerkiksi soralla kuljettaja on ihmeissään.

Keinotekoinen ohjaustunto hukkaa renkaita tulevan tiedon, ja suorilla osuuksilla keskitys jää vajaaksi, vaikka palautus onkin innokas.

Jousitus on pintakova, mutta kantava. Kuormalla ajettaessa jämmäkyys korostuu, mutta jousitus ei luovuta. Sen sijaan takarenkaiden painetta tulisi nostaa, vaikka valmistajan ohje ei niin sanokaan. Kuormatun auton takarenkaiden sivujousto saa auton kiemurtelemaan. Pidempään istuttaessa kova istuimen pehmustemateriaali alkaa myös vaatia veronsa ja väsyttää kuljettajaa. Vai- kutusta tehostaa rengasmelu, joka on jonkin verran keskivertoa voimakkaampaa.

Maantiejajoon kuulunut sora- osuus muistutti, että ajonvakautus- ta tarvitaan muutenkin kuin talvella. Kuulalaakerisoralla ajettaessa kuljet- taja saa jopa vähemmän informaatiota kuin lumella. Keskimäärin voi- daan sanoa, että soralla ajonvakau- tus puuttuu menoon, kun kuljet- taja alkaa saada ensimmäisiä viitteitä perän karkaamisesta.

Ihmisten ja tavaroiden tilat

Matkustamon tilat on tällä kertaa käsitelty omilla kuvasivuillaan ku- vatekstein. Tavaratilojen osalta au-

tot jakautuvat kahteen ryhmään; noin 250 litran tavaratilat ja noin 300 litran tavaratilat. Pienempi on pikkuauton tarpeiksi melko riittävä, ja tarvittavat kaupakassit kulkevat tilan puolesta. Isompaa tavaratilaa arvostetaan numerolla ylöspäin arvosanaan yhdeksän.

Keskitymme arvostelussa pää- osin perustavaratilan ominaisuuksiin, koska tavaratilojen painotus ei ole tässä vertailussa kovin suuri. Kai- kissa autoissa takapenkit saa kaa- dettua, minkä lisäksi Yarisissa on pi- tuussuuntainen säätö, jonka ansios- ta myös tavaratilan koko säätty.

Isoin tavaratila on Jazzissa, mutta siinä ei ole lainkaan kassikoukkuja, ja pyöränkotelot vievät oman tilansa si- vuilta. Jazzin tilojen muunneltavuus- dessa takapenkeillä on keskeinen osa, mikä on otettu huomioon sisä- tilojen arvostelussa. Perustavaratilan puolesta Honda saa yhdeksikön. Sa- man arvosanan saavat myös Hyun- dai i20 ja Ibiza. Niiden tavaratila on hiukan pienempi, mutta varustelu on samalla tasolla tai parempi.

Hyvän kahdeksikon kuittaavat Fiesta, Mazda2 ja Yaris. Varustele- maton Yaris putosi tälle tasolle, vaika pituussuunnassa säätävät taka- penkit mahdollistavat tavaratilan laajentamisen suuremman ryhmän tasolle. Fiestassa on hyvät kassikou- kut, ja kahdeksikko on siten selviö, mutta Mazdan pieni tavaratila ilman sen kummempaa varustelua riittää enää juuri ja juuri samaan arvosa- naan. >>

FORD FIESTA



■ **FORDISSA** kuljettajan helliminen jatkuu myös ohjaamossa. Vain kaasupolkimen ympäristön lievä ahtaus on pieni miinus – pieni, koska se ei varsinaisesti haittaa. Vertailuautosta mainittakoon, että vaalea sisustus peilautuu ikävästi tuulilasille.

HONDA JAZZ



■ **HONDAN** kuljettaja aistii tila-automaista avaruutta, mutta esimerkiksi istuin on vain keskitasoa. Napakka penkki ei pahemmin tue, ja istuinosa on lyhyehkö. Kuskin penkille on kuitenkin selvästi joukon helpoin kulku.

HYUNDAI



■ **HYUNDAIN** etutilojen pitkin miinus on kova ja muotoilematon istuin, joka on pidemmissä siirtymissä puuduttava. Toisaalta jäməkä istuin on auton kokonaisuuden kanssa linjassa, mutta tilojen ja säätävyyden puolesta kunnossa olevaan toimistoon toivoisi paremman tuolin.

MAZDA2



■ **MAZDA2** miellyttää Fiestan tavoin kuljettajaa. Lyhyestä istuin-osasta huolimatta istuin on mukavan tuntuinen sopivan pehmeän sisuksen ansiosta. Etäisyys suunnassa säätymätön ohjauspyörä jää aavistuksen etäälle, mutta vaihteenvaihtimen sijoitus on esimerkillinen.

SEAT IBIZA



■ **SEATIN** antama, kokoluokkaa suuremman auton tuntu johtuu pääosin hyvästä istuimesta, jonka ainoa miinus on selkänojan yläosan kapeus leveähartiaiselle. Laajojen säätömahdollisuuksien ansiosta ajoasento löytyy helposti, joskin turvavyön korkeuden säätö puuttuu jostain syystä. Myös säilytystiloja on niukasti, ja hansikaslokero täyttyy jo huolto-ohjekirjasta.

TOYOTA YARIS



■ **YARISIN** kuljettaja istuu ryhdikkäästi ja hiukan korkealla. Kovahko istuin menettelee, eikä mikään paina – joskaan tukeakaan ei juuri tule. Säätövarat eivät lopu niin istuimesta kuin ohjauspyörästäkään, ja ohjauspyörä on muotoiltu varman päälle ketään ihastuttamatta tai suuttuttamatta. Yaris on joukon ykköksen säilytyslokeissa.

FORD FIESTA



■ **SIINÄ** missä Fiestan kuljettajalla on kissan päivät, kolme takamatkustajaa on kuin sillit suolassa. Kahdelle tilat ovat luonnollisesti inhimillisemmät, mutta jalka- ja pääntilan kanssa ollaan silti rajoilla. Tiivistä tunnelmasta huolimatta kahden matkustajan mukavuuspuoli on kunnossa.

HONDA JAZZ



■ **JAZZISSA** tilan- ne tilojen suhteen on päinvastainen Fiestaan nähden. Kuskin paikan ollessa keskiverto takatilat loistavat tässä autoluokassa. Kolme matkustajaa kulkee mukavasti, ja pitkäselkäinen voi käyttää vaikka kesähatua ilman vaikeuksia. Takaistuimille kulku on esimerkiksi helppoa, ja tilat ovat hyvin muunneltavissa.

HYUNDAI



■ **HYUNDAI i20** jatkaa samoilla linjoilla Hondan kanssa, eli sen takatilat ovat etutiloja mairittelevammat. Vaikka pehmustemateriaali on edelleen jäykkää, auto tarjoaa täysriville takamatkustajia tilavat oltavat. Ryhdikkäästi istutuville takapenkeille on hyvä kulku selkeälinjaisen ja riittävän ison oviaukon kautta.

MAZDA2



■ **SUKULAI-SUOSSUHDE** Fordiin näkyy Mazdassa väistämättä, mutta kolmen istuvat takamatkustajat pärjäävät sivusuuntaisen tilan osalta karvan verran paremmin. Mukavan pehmeä istuinmateriaali on etu, mutta takaluukun sara-noiden pahkat ve-rottavat sivupai-koilta pääntilaa. Li-säksi kauhukahvat puuttuvat kuten Fordissa.

SEAT IBIZA



■ **IBIZAN** takatilat ovat likimain yhtä pienet kuin Fordissa. Pitkäselkäiset istuvat pää kumarassa, ja täyteen lastatulla takapenkillä on ahdas-ta. Matala oviaukko haittaa autoon kulkemista, ja erityisesti lastenistui- men soveltaminen vaatii pientä akrobatiaa. Jalkatilojen osalta tilanne on parempi.

TOYOTA YARIS



■ **YARIS** asettuu tiloiltaan Mazda2:n ja i20:n väliin. Selkänojan kulma on säädettävissä, samoin kuin penkin etäisyys, joten matkustamon pelivarat voi hyödyntää kulloisenkin matkustajan mukaan. Taaksepäin laskevan kattolinjan takia pääntila on ensimmäisenä kortilla, mutta jalkatilat ovat todella hyvät ja kulkeminen autoon helppoa.

RENKAAT	Koko	Merkki ja malli
Ford	195/50 R15 82 V	Nokian Hakka V
Honda	175/65 R15 84 T	Dunlop SP31
Hyundai	175/70 R14 84 T	Kumho Solus KH17
Mazda	195/45 R16 80 W	Toyo Proxes R31
Seat	215/45 R16 86 H	Bridgestone Turanza ER300
Toyota	185/60 R15 84 H	Continental ContiPremiumContact 2

KULUTUS	Tasainen nopeus, suurin vaihde, kuiva asfalttipinta (l/100 km)						
	60 km/h	70 km/h	80 km/h	90 km/h	100 km/h	110 km/h	120 km/h
Ford	5,0	5,3	5,7	6,2	7,0	7,8	8,6
Honda	4,2	4,6	5,1	5,6	6,1	6,7	7,6
Hyundai	4,6	5,0	5,5	6,0	6,5	7,3	8,3
Mazda	5,1	5,4	6,0	6,6	7,2	8,0	9,0
Seat	5,4	5,7	6,3	6,8	7,4	8,0	8,8
Toyota	4,1	4,6	5,1	5,7	6,3	6,9	7,5

MELU	Äänenpainetaso auton sisällä, tasainen nopeus, suurin vaihde (dB(A))			
	60 km/h etu/taka	80 km/h etu/taka	100 km/h etu/taka	120 km/h etu/taka
Ford	67/70	69/73	70/73	74/76
Honda	67/69	68/70	71/73	74/76
Hyundai	70/71	71/72	72/73	74/76
Mazda	67/69	70/71	72/74	74/75
Seat	72/73	73/74	75/77	76/78
Toyota	67/68	69/70	71/73	73/75

KÄÄNTÖYMPYRÄ			
Mitattu vasempaan	Renkaasta (m)	Puskurista (m)	Ohjauspyörän kierrokset
Ford	10,35	10,70	2,6
Honda	9,80	10,15	3,5
Hyundai	10,70	11,10	2,9
Mazda	10,30	10,60	2,7
Seat	10,30	10,65	3,0
Toyota	9,75	10,20	3,1

KIIHTYVYYS					
Kuiva asfalttipinta	0-50 km/h (s)	0-80 km/h (s)	0-100 km/h (s)	0-120 km/h (s)	0-400 m (s / km/h)
Ford	3,7	7,7	12,1	17,4	18,1 / 122
Honda	3,5	7,7	11,4	16,4	17,9 / 125
Hyundai	3,5	7,7	11,7	16,9	18,0 / 124
Mazda	3,4	7,1	10,6	15,3	17,4 / 127
Seat	3,5	7,2	11,2	15,9	17,7 / 125
Toyota	3,8	8,0	12,3	17,7	18,3 / 122

Maksimipidon rajoilla

Ääritilanteiden arvostelussa jarrutus- ja väistökokeiden tulokset on arvioitu yhtäläisellä painotuksella. Arkikäytössä jarrut ovat huomattavasti useammin takaamassa turvallisuutta, mutta maantienopeuksissa haparoitu väistö saattaa joskus tehdä matkasta kerralla lopun.

Väistön kannalta ehdotonta huippua ovat Ford, Mazda ja Seat, kun ne on varustettu ajonvakautuksella. Kolmikosta Seat ja Ford ovat helpoja, ja jälkimmäinen on Mazdan lisäksi myös erittäin suorituskykyinen. Fiesta on helpompi ajaa kuin kakkonen, mutta ilman ajonvakautusta Mazdan käytös on vielä neutraalimpaa ja kuormattuna keilardan ykkönen.

Kaikissa autoissa on takana yhdistyksiä, ja suurelta osin sen etupäästä suuremman kallistusjäykkyyden takia myös kaikki autot muuttavat

korkeammilla keskeiskiihtyvyyksillä hanakasti ylioheaviksi. Tämä johtaa auton pyörähtämiseen ja hallinnan menettämiseen. Liukkaalla pinnalla auto pyörähtää jo melko alhaisilla nopeuksilla.

Koska tämän kokoluokan autoilijoista iso osa ei tahdo olla rallitähtiä, eikä heillä ole siihen yleensä edellytyksiäkään, ilman ajonvakautusta olevien autojen arvosanat alkavat kahdeksasta.

Lisävarusteisen ajonvakautuksen takia Fiestan arvosana putoaa väistössä vääjäämättä kahdeksikkoon, mikä jää myös lopulliseksi arvosanaksi samantasoisten jarrujen takia.

Tähän arvosanaan olisi pudonnut myös Mazda, mutta vertailussa mukana olleessa mallissa ajonvakautus on vakiovarusteena, joten yhdeksikön arvoisten jarrujen ja täyden väistöarvosanan ansiosta loppuarvosana pyöristyy kymppiin.

VARUSTEITA	Ford	Honda	Hyundai	Mazda	Seat	Toyota
Ilmastointilaite	x	x ¹⁾	x	x ¹⁾	x	x
Sähkötoim. ikkunannost. edessä/takana	x/-	x/-	x	x/x	x/x	x/-
Ajotietokone	-	x	x	x	x	x
Mittarivalojen säätö	x	x	x	x	x	x
Radio/cd-soitin	x	x	x	x	x	x
Kartanlukuvalot (lkm)	2	2	1	-	2	2
Vakionopeudensäädin	-	-	-	x	-	-
Kauko-ohjattu keskuslukitus	x	x	x	x	x	x
Takaluukun avaus kauko-ohjaimesta	x	-	x	-	x	-
Sisäpuolinen vetokahva takaluukussa	x	x	x	x	x	x
Säädettävä tiheypyyhintä	x	x	x	-	x	-
Valomuisti	x	x	x	x	x	x
Kolmivälkky vilkku	x	x	-	-	x	-
Tukikahvat	1	4	3	1	3	4
Ulkoilman lämpömittari	x	x	x	x	x	x
Sähkösäätöiset peilit lämmityksellä	x	x	x	x	x	x
Sähköisesti taittuvat peilit	-	x	-	x	-	-
Ajovalonpesimet	-	-	-	-	x	-
Istuinlämmitys kuljettajalle/matkustajalle	x/x	x/x	x/x	x/x	x/x	x/x
Kuljettajan/etumatkustajan turvatyyny	x/x	x/x	x/x	x/x	x/x	x/x
Etumatkustajan turvatyydyn poiskytkentä	- 2)	x	x	- 2)	x	x
Turvaverhot edessä/takana	- 3)	x/x	x/x	x/x	- 3)	x/x
Sivuturvatyyny edessä	x	x	x	x	x	x
Kuljettajan polviturvatyyny	x	- 4)	- 4)	- 4)	- 4)	x
Turvavyön esikieristimet (lkm)	2	2	2	2	2	2
Turvavyön voimainrajoittimet (lkm)	2	2	2	2	3	2
Aktiiviset pääntuet	- 4)	2	2	2	- 4)	2
Isofix-kiinnitys (lkm)	2	2	2	2	2	2
Ajonvakautusjärjestelmä (ESC)	- 5)	x	- 5)	x	x	- 5)

1) Automaattinen 2) Lisävaruste: Mazda 209 € sis. asennuksen, Ford 60 €, 3) Lisävaruste: Ford 640 €, Seat 324,60 € eteen ja taakse 4) ei saatavissa, 5) Lisävaruste: Ford 800 €, Hyundai 800 €, Toyota 800 €

MITTARIVIRHEET					
Mittarin näyttämä	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	100,0 km
Todellinen	nopeus				
	(km/h)	(km/h)	(km/h)	(km/h)	(km)
Ford	56	75	94	114	99,4
Honda	58	77	97	115	99,6
Hyundai	58	78	98	117	100,2
Mazda	57	77	97	116	99,5
Seat	57	76	96	115	101,0
Toyota	57	76	96	116	101,7

Seat on puolestaan täyden kymppin auto ääritilanteissa, sillä se pysähtyy hanakasti 40 metrissä, ja hätäjarrutustehostinkin on halukas auttamaan kuljettajaa. Auto on väistössä helppo ajaa, joskin hätäiseksi tiedetty, vakiovarusteinen ajonvakautus hidastaa vauhtia erittäin määrätietoisesti.

Loppukolmikko päätty kahdeksikkoon, joskin täysin eri syistä. Hondassa yhdistyvät huonoin alustasuunnittelu, kehoimmat jarrut ja vakiona oleva ajonvakautus, joka pelastaa arvostelun. Auto palaa väistön jälkeen omalle kaistalleen haluttomasti, koska hidas ohjaus, äärimmilleen joutanut etujousitus ja ohjautuvuuden oikut vaikeuttavat kuljettajan työtä.

Ajonvakautuksen ansiosta auto kuitenkin päätty määrätietoisella ohjauksella keilojen väliin, eivätkä peräluistot herää. Äärimmilleen vie-

tynä auto ei enää ohjaudu omalle kaistalle riittävän nopeasti ja keiloo ja lentää. Ajodynamiikan osalta vaikuttaa siltä, että alustasuunnittelijat ovat todenneet epäonnistuneensa ja antaneet hommat elektroniikkaosaston hoidettavaksi.

Hondan turvallinen, muttei jarrin suorituskykyinen kokonaisuus on väistössä yhdeksikön arvoinen, mutta joukon huonoin 46 metrin jarrutusmatka oikeuttaa arvostamaan seitsemän, ja keskiarvo tippuu kahdeksikkoon. Huonosta jarrutustuloksesta huolimatta hätäjarrutustehostin toimii todella hanakasti.

Ilman ajonvakautusta oleva Hyundai päätty kahdeksikkoon juuri päinvastaisista syistä. Auto on loogisen ylioheavaa, ja ohjaus vaatii jonkin verran voimaa, mutta peruskokoonaisuus on kasassa. Suorituskyky ei ole väistössä Fiestan tasolla, joten



ULKOISEN ohjelmälähteen liitin ja USB-liitin alkavat olla arkipäivää nykyisissä autostereoisissa, niin myös i20:ssä. Oma MP3-muodossa olevaa musiikkia voi kuunnella kätevästi muistitikulta.

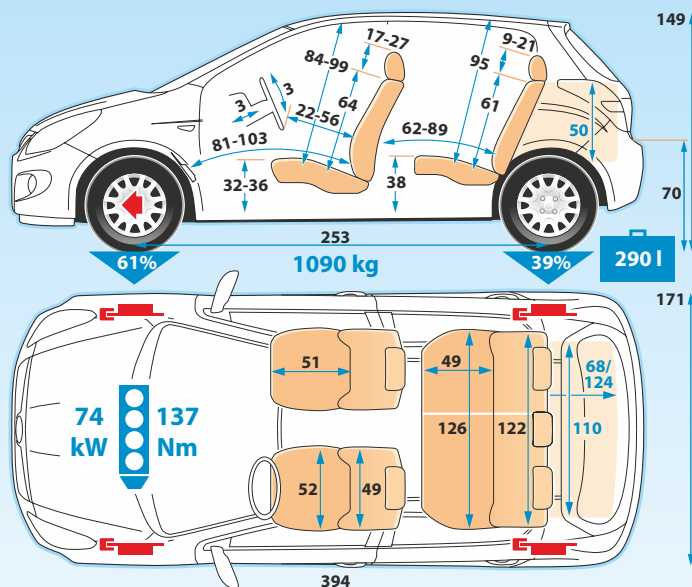
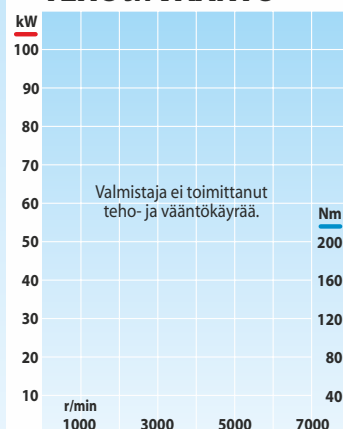
”Kokonaisuuteen nähden positiivisia seikkoja ovat moottorin veto-ominaisuuksien ja välitysten osuvuus.



HYUNDAI luottaa rengasrulletissa 70-profiilisuhteen kumeihin, mikä lienee viisasta. Rengasmelu on näilläkin kumijaloilla hiukan korkealla, eikä matalampi profiilisuhde ainakaan parantaisi asiaa.

HYUNDAI i20 1,4 Comfort

TEHO JA VÄÄNTÖ



väistön osalta jäädään seitsemään, mutta onneksi jarrut ovat paria numeroa paremmalla tolalla.

Niukasti kahdeksikkoon yltävä Yaris on jarruiltaan keskitasoa ja väistökokeessa Hyundain kanssa samalla viivalla. Auto ohjautuu varsin haluttomasti, ja kuljettajan pitää pakottaa auto haluttuun suuntaan. Perusasiat, kuten ohjaus ja jousitus ovat kunnossa, joten auton vasteen ohjaukseen soisi olevan paremmalla tolalla.

Väistökokeet ajettiin myös täydellä kuormalla, ja onneksi autot olivat melko tunteettomia kuormaukselle. Honda on jouston puolesta vaikeuksissa, ja sen renkaissa saisi olla suositeltua enemmän ilmaa. Seat on myös hiukan ahtaalla, mutta esimerkiksi i20 kantaa kuorman ongelmitta. Fordin jousitus loistaa kuten maantiejajossakin.

Rengasmelua

Normaalisti melko helposti läpikäytävä ohjaamomelun arviointi sai tässä vertailussa Seat Ibizan takia normaalia enemmän huomiota. Sileällä pinnalla mitattujen arvojen mukaan sen ohjaamomelun teho oli keskimäärin kaksinkertainen ja huo-noimillaan liki nelinkertainen kes- kijuokkoon nähden.

Lukemat kuvaavat myös koke- musta, sillä melu väritti koko auton olemusta ja teki haittaa kaikissa sub- jektiivisesti arvostelluissa ajokokeis- sa. Koska melun vaikutus oli näin dramaattinen, kokeilimme, miten Sport-varustelutason 215/45 R 16 -renkaiden vaihtaminen Stylance- varustelun 185/60 R 15 -renkai- siin vaikuttaisi meluun.

Korkeaprofilisemmalla renkaalla edestä mitatut arvot putosivat desibelillä ja takana keskimäärin kahdella kolmella desibelillä, eli melun teho putosi siellä parhaimmillaan puoleen. Ibiza oli siis edelleen ää- nekäs etumatkustajien osalta, mut- ta takana päästiin liki normaaleihin lukemiin.

Ibiza arvosteltiin linjan mukaisesti vertailuun osallistuvan mallin vakio- varusteiden mukaan, jolloin arvosa- naksi tuli viisi. Työsuojelussa pakolli- nen kuulosuojainten raja on 80 dB, ja se ylittyy moottoritiellä talviren- kaiden karhentamassa urassa heti keskiarvon pyöriessä 82–83 desibe- lin paikkeilla 120 km/h nopeudessa. Suosittelemme kaikille Ibizan ostajil- le korkeampiprofilisiä renkaita, sil- lä niiden vaikutus ajettavuuteen oli marginaalinen.

Muu joukko on melko tasainen, ja kärkinelikon ulkopuolelle jää Hyun- dai i20, jonka arvot ovat erityisesti

KUSTANNUSVERTAILUN PERUSTEET	Ford	Honda	Hyundai	Mazda	Seat	Toyota
VAKUUTUKSET						
Liik.vak.luokka ¹⁾	21	21	22	22	24	22
Autovak.luokka ¹⁾	06	08	09	07	08	08

1) Tapiolan automalliluokitus, v 2009

HUOLLOT						
Ensihuolto (km/v)	-	-	1 500	-	-	1000-3000/3v ²⁾
Öljynvaihtoväli (km/v)	20 000 / 1 v	20 000 ³⁾	20 000	20 000 / 1 v	15 000 / 1 v	15 000 / 1 v
Huoltoväli (km/v)	20 000 / 1 v	20 000	20 000	20 000 / 1 v	30 000 / 2 v	30 000 / 2 v

2) Vapaaehtoinen. 3) Huoltoväli-ilmaisimen mukaan, arvio.

VAIHTOVÄLIT						
Sytytystulpat (km/v)	60 000	120 000 / 6 v	40 000 / 2 v	120 000	60 000 / 4 v	90 000 / 6 v
Polttoainesuodatin (km/v)	-	120 000 / 6 v	-	-	-	-
Ilmansuodatin (km/v)	60 000	40 000 / 2 v	40 000 / 2 v	60 000	60 000 / 4 v	60 000 / 4 v
Jakohihna (km/v)	160 000 / 10 v	- ⁴⁾	- ⁴⁾	- ⁴⁾	90 000 ⁵⁾	- ⁴⁾
Sisäilmansuodatin (km/v)	40 000	40 000 / 2 v	20 000	40 000	30 000	30 000 / 2 v
Jarruneste (v/km)	3 v	60 000 / 3 v	- ⁶⁾	40 000	2 v	30 000 / 2 v
Jäähdytysneste (v/km)	10 v	200 000 / 10 v	- ⁷⁾	200 000 / 11 v	- ⁸⁾	- ⁹⁾

4) Ketju; 5) Tarkastetaan ensimmäisen kerran 90 000 km:n jälkeen, minkä jälkeen tarkistus 30 000 km:n välein, uusitaan tarvittaessa; 6) Vesipitoisuus mitataan 40 000 km:n välein ja neste uusitaan tarpeen mukaan; 7) Ensimmäinen vaihto 100 000 km, tämän jälkeen 40 000 km; 8) Vaihtovälille ei ole annettu km- tai aikarajaa; 9) Ensimmäinen vaihto 150 000 km, sen jälkeen 90 000 km, aikasuositus 6 v

TAKUUT						
Takuu (v/km)	2 v	3 v / 100 000	5 v	3 v / 100 000	2 v	3 v / 100 000
Maalitakuu (v/km)	2 v	3 v	3 v	3 v	3 v	3 v
Koritakuu 10)	12 v	12 v	10 v	12 v	12 v	12 v
Matkaturva	- ¹¹⁾	-	-	3 v	- ¹¹⁾	-

10) Puhkuruostumattomuustakuu; 11) 2 v sis. takuuseen, seuraavat 3 - 5 v lisämaksusta

KULUERITTELY (€)						
HUOLLOT						
60 000 km / 2 v	665,94	650,75	848,32	546,20	1028,36	678,25
60 000 km / 3 v	665,94	650,75	848,32	546,20	1028,36	678,25
RENKAAT						
Talvirengas ¹²⁾	185,44	224,48 ¹³⁾	179,34	224,48 ¹³⁾	184,22 ¹⁴⁾	184,22
Levyypörä	59,79	131,03	86,00	74,00 ¹⁵⁾	44,00 ¹⁶⁾	108,00

12) Nokian Hakkapeliitta R kittarengas, 13) Koko 185/55 R15, 14) Koko 185/60 R15, 15) Vaihtoehtoisien 15 " levyypörän hinta, ensiasennus 16" kevytmetallivanne 172,00 €/kpl, 16) Vaihtoehtoinen levyypörä, ensiasennus kevytmetallivanne 205,00 €/kpl.

VAKUUTUKSET (Perusmaksu pääkaupunkiseudulla €/v, Bonus 0 %)						
Liikennevakuutus	583,34	583,34	610,78	610,78	665,66	610,78
Autovakuutus ¹⁷⁾	939,94	1046,17	1258,63	1046,17	1152,40	1152,40

17) Omavastuu 160 €, sis. turva-alennuksen.

YLLÄPITOKULUT (€), 60000 km ¹⁸⁾						
	Ford	Honda	Hyundai	Mazda	Seat	Toyota
Käyttöaika 2 vuotta	3170,14	3702,30	3779,09	3397,07	3759,30	3610,31
Käyttöaika 3 vuotta	3931,78	4517,06	4713,80	4225,55	4668,33	4491,90

18) Huollot, neljän talvirenkään ja vanteen hinnat (edullisin vaihtoehto), vakuutukset 50 %:n bonuksella.

MALLIVAIHTOEHDOT (viisioiset mallit, halvimalla varustelutasolla ja käsivalintaisella vaihteistolla)					
Ford Fiesta	Honda Jazz	Hyundai i20	Mazda2	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Bensiinimoottorit					
1,25 44 kW 13 753					1,0 VVT-i 51 kW 13 782
1,25 60 kW 14 652	1,2i 66 kW 16 584	1,2i 57 kW 13 660	1,3 55 kW 15 600	1,4 63 kW 14 997	1,3 VVT-i 64 kW 15 400
1,4 71 kW 17 258	1,4i 73 kW 17 596	1,4i 74 kW 15 091	1,5 76 kW 18 031	1,6 77 kW 17 190	1,33 Dual-VVT-I 74 kW 15 682
					1,8 Dual-VVT-i 98 kW 22 519
Dieselmoottorit					
1,4 TDCi 50 kW 16 156		1,4 CRDi 55 kW 17 533	1,4 DE 50 kW 16 950	1,4 TDI 59 kW 16 481	1,4 D-4D DPF 66 kW 17 259
1,6 TDCi 66 kW 17 859				1,9 TDI 77 kW 18 879	

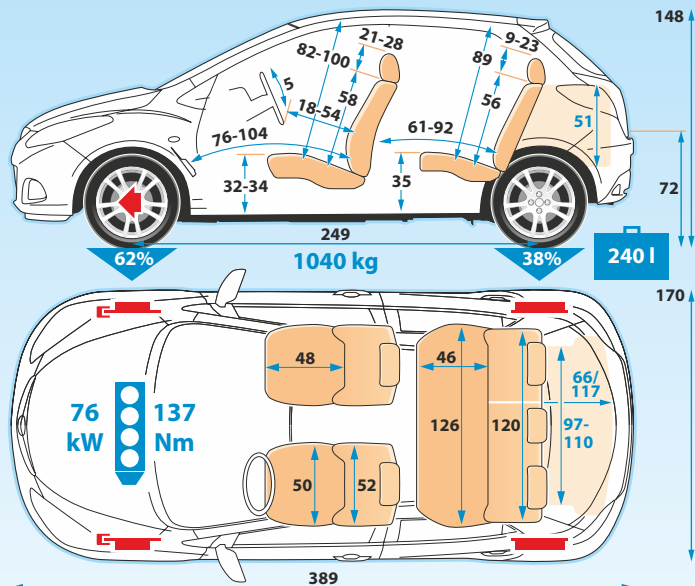
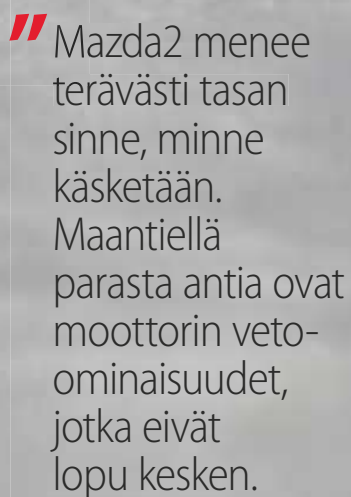
matalammissa nopeuksissa koholla. Ohjaamoon tunkeutuva rengasme- lu soi ikävän metallisesti ja tavallista korkeammalla taajuudella. Hyundai jää arvosanaan seitsemän.

Kahdeksikon katraasta Fiestan rengasmelun on muita hiukan erot- tuvampi, ja käytännössä kaikissa ver-

tailun autoista rengasmelu on hallit- seva, osittain tietysti vuodenajankin takia. Maantiellä vain Hondassa vir- tausmelu nousee ajoittain päällim- mäiseksi. Hiekkatiellä vähiten kivien ropinaa on Fordissa ja Seatissa.

Vaikka vertailuarvosanat pätevät vain vertailun sisällä, arvosanan ab-

soluuttisella arvolla pyritään edes viittaamaan suorituksen yleiseen ta- soon. Vertailun vuoksi sanottakoon, että samaan aikaan mitatun BMW 730d:n moottoritienopeuden me- lutaso oli 66 dB ja numerossa 9/86 mitatun käytetyn Escortin melutaso 74 desibeliä. >>





IBIZASSA ja Jazzissa ajonvakautus kuuluu aina vakiovarustukseen, Mazdassa se on vakiona Touring- sekä Sport-varustelussa, ja muissa vertailun autoissa se on lisävaruste.

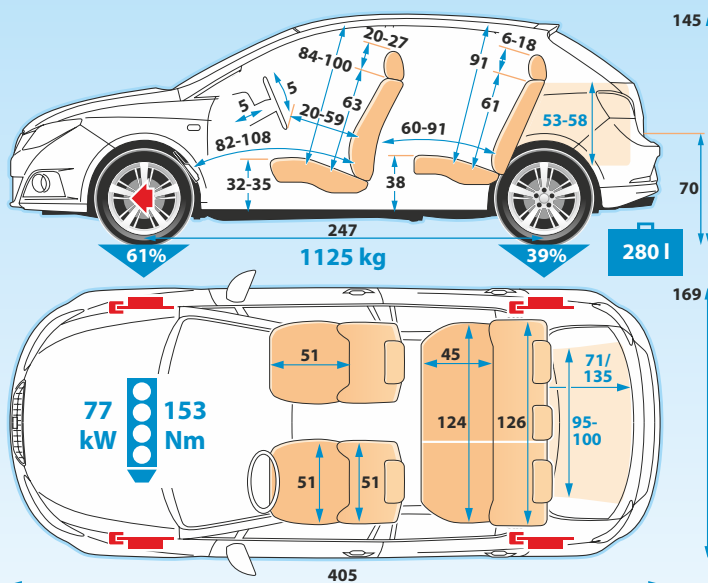
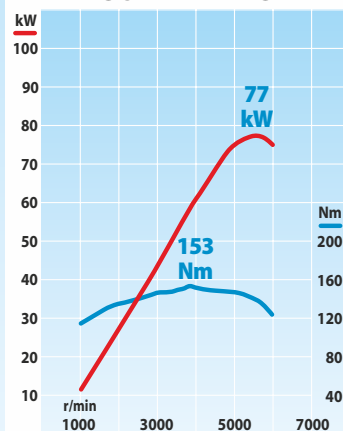
” Ibiza ohjautuu hienosti, jarrut ovat tehokkaat ja moottori vetää letkeästi.



IBIZAN rengasmelu on melkoista. Melu jyllää auton rakenteenkin takia, mutta Sport-rengastuksen vaihtaminen Stylance-varustetason renkaisiin auttaa jo selvästi.

SEAT IBIZA 1,6 Sport

TEHO JA VÄÄNTÖ



Pienelläkin näkee

Näkyvyyden merkitys ei riipu ajopelin koosta, joten pikkuautoissaakin voi olla hyvät valot. Parhaimmista voisivat ottaa oppia jopa itsensä muiden esikuvaksi nostaneet edustussmallit.

Rajalliset tuotantokustannukset näkyvät, sillä perusvaloiksi luokiteltavat H4:t ovat vallalla, ja pesimet puuttuvat kokonaan. Isot silmät ovat kuitenkin muotia, mikä on valotehdon kannalta etu.

Hondan ja Hyundain lähivaloilla tulee hyvin toimeen, ja Toyota valaisee oikeata piennarta jopa paremmin kuin Ford ja Seat nelivaloiltaan. Nelivalot on voitu suunnitella erillisten heijastimien ansiosta ilman kompromisseja, joten parempaakin olisi ollut lupa odottaa.

Fordin lähivalot on toteutettu Ghia-varustelun yhteydessä linssein. Kyse on lähinnä ulkonäöstä, sillä mittaustemme perusteella Seatissa, kuten myös Fiestan perusversion heijastinvaloissa, on paremmat lähivalot. Mazda poikkeaa hieman muusta H4-ryhmästä, sillä sen viirumaisen umpion heijastin tuottaa niukimmin lähivaloa.

Kakkosen kaukovalot ovat pienimmästä referenssiluvusta huolimatta Hyundain veroiset, mutta Toyotan pitkät ovat kaksikkoa sen verran paremmat, että ero otettiin huomioon arvostelussa. Vain Fordin perusversion kaukovalot yltyvät Toyotan tehoon. Seat eroaa varustelulla edukseen. Se on ainoa, jossa on valopesimet, ja vain siihen saa ksenonit.

Päivänvalossa Fordin kojelauta peilautuu Hondaakin voimakkaammin tuulilasiin, ja Hyundai on tässä kohtaa etevin. Ford-Mazda-kaksikon lisäksi myös Hondan tuulilasinpyyhkimet voisivat yltyä lähemmäksi lasin yläreunaa. Pyyhkimien tihkuajoituksen säätö puuttuu Mazdasta ja Toyotasta.

Kaikista näkee hyvin taakse isojen peilien ja alas laskettavien takaistuinten pääntukien ansiosta. Myös takalasin pyyhin on kaikissa, mutta Hyundaissa se on varustettu vain jatkuvalla pyyhinnällä. Fordissa toimintoja on eniten, kun taas Toyotassa takalasi pyyhkiytyy niukimmin.

Tasaista kiihtymistä

Tällä kertaa kiihtyvyyteen ja sitkeyteen liittyvä arviointi voidaan ohittaa samalla tapaa nopeasti kuin me-luvarvostelut yleensä. Kiihtyvyyden puolesta autoissa ei ollut juuri eroja, ja erot ohituskiihtyvyydessä hajottavat ryhmän vain kahdeksikon ja yhdeksikön arvosanoille.



Mittaukset osoittavat, että Fiesta on joukon heikoin ohituskiihtyvyyksissä, jos Yarisin kuudetta vaihdetta ei oteta huomioon. Tämä on hienoinen yllätys, sillä ajossa voimavarat riittävät mainiosti. Yarisin viisi ensimmäistä välitystä ovat sitkeyksiensä puolesta kohdallaan, mutta viimeinen vaihde on melko marginaalista käyttöä varten – vielä maantienopeuksissa kuljettaja pitää huomaamattaan viitosta päällä.

Kiitettävän arvosanan pokkaavat Mazda ja Seat. Mazdan parempi teho-paino-suhde näkyy kiihdytyksissä, mutta ohituskiihtyvyyksissä eroja ei juuri ole.

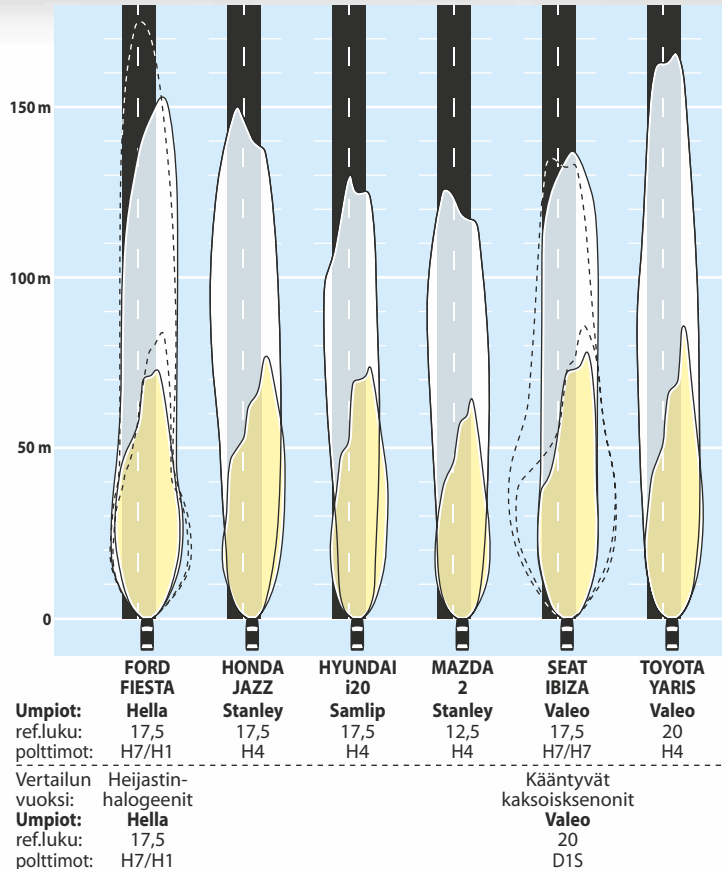
Perusmoottorit – peruskulutukset

Pieni kulutus liitetään yleensä pie-neen autoon, mutta tämä ei pidä täysin paikkaansa. Massan takia etu kaupunkiajossa on selvä, mutta van-hahkon tekniikan takia moottoreiden hyötysuhteissa on sanomista, ja maantiellä pienemmän otsapinta-alan etu tahtoo hukkua huonomman vastuskertoimen takia.

Tällä kertaa kärkipaikan valtasivat lähes tasatuloksella Honda ja Toyota. Yaris on mukana vertailussa pait-si viime vertailun voiton, myös uuden moottorin takia, joten tulos on sen osalta odotettu. Mukana olleen mallin pysäytys-käynnistys-automa-tiikalla ei ollut käytännössä mitään vaikutusta hyvään tulokseen.

Hyundai i20 oli positiivinen yllättä-jä kärkiparia numeroa huonommalla tuloksella, mutta moottori on tuntu-nut kuitenkin auton parhailta puolil-ta. Se on melko tuore ja muokattu i30-mallin vastaavasta voimalaitteesta.

Perän pitäjiksi jäivät Ford, Mazda ja Seat. Välitykset ja vanhempi moot-toritekniikka, kuten niukemmin sää-tyvät venttiilikoneistot, näkyvät, ja 120 km/h nopeudella pikkuauto vie jo yhdeksän litraa sadalla kilometrillä. Vuonna 1984 Tekniikan Maailman koeajaja Jarmo Sukava totesi uuden



Kadettin olevan etulinjan tuote, ja tälle autolle mitattu tasaisen nopeuden kulutus moottoritienopeudessa oli 7,4 l/100 km.

Kohtuulliset kulut

Pikkuauto hankitaan useimmiten omaan omistukseen. Siksi sen odotetaan toimivan luotettavasti ja olevan käyttökuluiltaan edullinen.

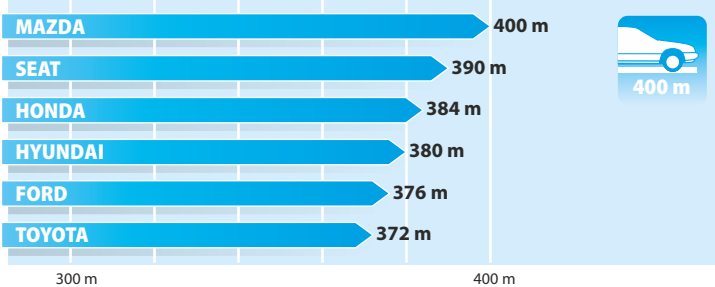
Hyundain yleistakuu on viisi vuotta ilman kilometrirajaa, mikä kattaa usean uuden auton ostajan koko autonvaihtovälin. Vastaava takuu Hondassa, Mazdassa ja Toyotassa on kolme vuotta tai 100 000 km, mutta Fordissa ja Seatissa vain kaksi vuotta. Ford takaa maalipinnan

vain kahden vuoden ajan, muut kolme vuotta. Hyundain koritakuu on vain kymmenen vuotta, kun se on muilla 12 vuotta.

Autokuluissa suurimman osateki-jän muodostaa polttoaine, ja seuraavana ovat vakuutukset, jotka mää-räytyvät iskuilavuuden ja mallikoh-taisten vahinkotilastoja sekä riski-ennusteen ohella omistajan asuin-alueen ja iän perusteella. Fordin mal-liluokitukset ja vuosimaksut ovat al-haisimmat ja Hyundain korkeimmat, vaikka Mazdassa ja Seatissa on mui-ta suuremmat moottorit.

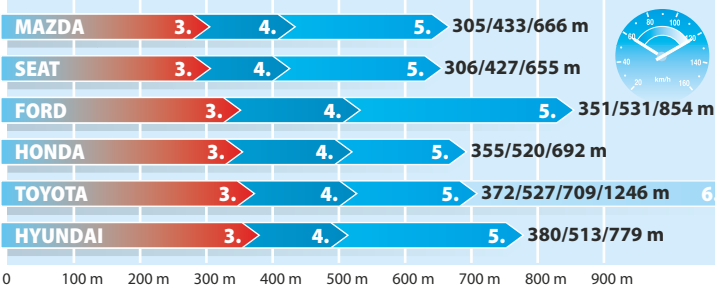
Auton tekniikka vaikuttaa huol-totarpeeseen ja työmääriin. Seatin ja Toyotan öljynvaihdot tehdään

KIIHDYTYYS 0 – 400 m



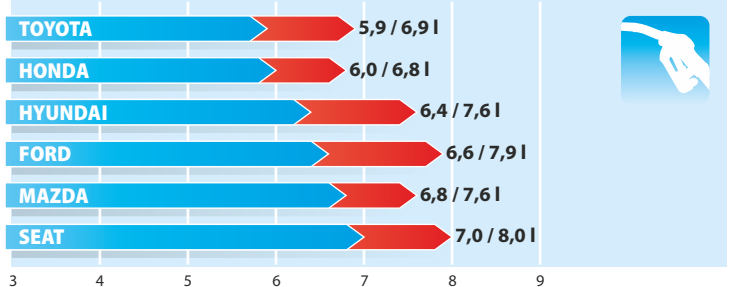
KIIHDYTYSMATKAT paikaltaan lähtien siinä ajassa, kun nopein auto on ehtinyt tasan 400 metrin päähän.

KIIHDYTYYS 60 – 120 km/h



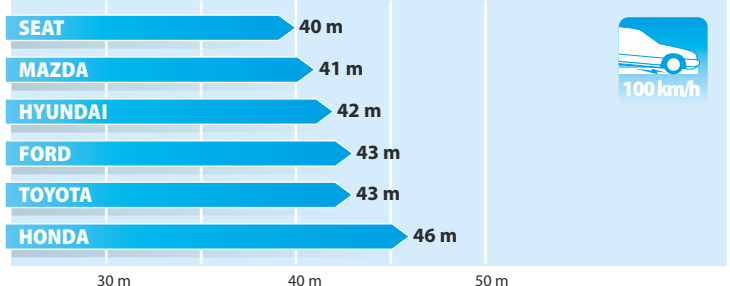
KIIHDYTYSMATKA nopeudesta 60 km/h nopeuteen 120 km/h kolmella suurimmalla (Toyota neljällä) vaihteella.

KULUTUS l/100 km



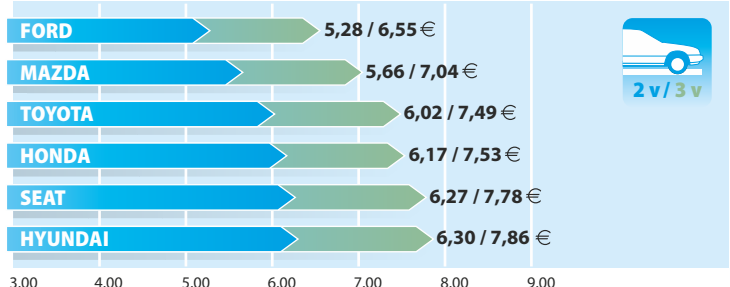
POLTTOAINEENKULUTUS vaihtelevassa maantieajossa keskinopeudella 82 km/h ja vaihtelevassa kaupunkiajossa keskinopeudella 39 km/h.

JARRUTUS 100 – 0 km/h



JARRUTUSMATKA 100 km/h nopeudesta kuivalla asfalttipinnalla kuljettajan lisäksi yhden hengen kuormalla.

YLLÄPITOKULUT €/100 km



YLLÄPITOKULUT sataa kilometriä kohti, kun kahden tai kolmen vuoden aikana ajetaan 60 000 kilometriä.

15 000 km:n välein tai kerran vuodessa ja suuremmat huollot joka toinen vuosi. Fordin ja Mazdan öljynvaihdot ja huollot tehdään myös vuosittain, mutta ajomääräraja on 20 000 km. Hyundaissa vastaavien toimenpiteiden väli on 20 000 km. Hondan öljynvaihto- ja huoltotarpeen ilmoittaa huoltoilmaisim.

Fordissa ja Seatissa venttiilikoneistoa pyörittää hammashihna, muissa huoltovapaa ketju. Hyundaiin syytystulpat uusitaan 40 000 km:n välein, muilla vaihtoväli on selvästi pitempi. Hyundai i20:n kaksi sisäilmansuodatinta vaihdetaan jo 20 000 km:n välein. Toyotassa jarrunesteet vaihdetaan 30 000 km:n välein, muilla vaihtoväli on pitempi.

Ford, Honda, Hyundai ja Mazda käyvät laskennallisella 60 000 km:n vertailumatkallamme huollossa kolme kertaa, Seat ja Toyota neljä. Hyundaiin ja Toyotan omistajalle suositellaan ensihuoltoa, jolloin molemmille tulee huoltopäiviä yksi lisää. Vapaaehtoisten ensihuoltojen kustannukset on sisällytetty huoltokuluihin.

Huoltohintavertailussa edullisin on Mazda, ja Hyundaiin huollot ovat kalleimmat.

Hyundaiin vannekoko on 14 tuumaa, Fordin, Hondan ja Toyotan 15 tuumaa. Mazdan ja Seatin näytävien valupyörien koko on peräti 16 tuumaa, mutta talvirenkailla on saatavissa edullisemmat 15 tuuman peltivanteet.

Talvirengaspaketin vertailuhinnat laskettiin Nokian Hakkapeliitta R -kitkarenkailla. Edullisimman vannevaihtoehdon mukaan laskettuna Seatin paketti on edullisin ja Hondan kallein.

Ylläpitokuluiltaan edullisin on Ford ja Hyundai kallein.

Varaosien hinnoittelu on merkki-kohtaista. Huolto-osien hinnat ovat kilpailun takia kohtuullisia, mutta korjausosat ovat kalliita. Varaosahinnat eivät vaikuta ylläpitokulujen arvosanoihin.

Parantunut varustelu

Pikkuautojen luokassa kilpailu kovee, mikä näkyy myös vakiovarustelussa. Lehtemme viimekertaiseen vertailuun verrattuna moni lisävaruste on nyt vakiovarusteena.

Turvallisuusvarusteet ovat pääosin kunnossa. Kuljettajan sekä matkustajan etu- ja sivuturvavyöryt löytyvät kaikista vertailun autoista. Kuljettajan polviturvavyöry on vakiona Fordissa ja Toyotassa. Mazdaa ja Fordia lukuun ottamatta muissa autoissa on tarvittaessa poiskytkettävä matkustajan turvavyöry. Matkustajan puoleisen turvavyöryn poiskytkentä on edellytys sille, että lasta voidaan kuljettaa turvallisesti etupenkissä.

Lastenistuin asennusta helpottavat Isofix-kiinnikkeet löytyvät kaikkien autojen takapenkeiltä. Luonnollisesti hätäjarrutustehostin ja elektroninen jarruvoimienja-

ko kuuluvat myös vakiovarusteisiin. Varsinaiset puutteet löytyvät luistoneston ja ajonvakautuksen kohdalla. Kolmikosta Hondasta, Mazdasta ja Seatista nämä löytyvät, mutta muihin autoihin ne on tilattava erikseen. Ajonvakautus ei ole vakiovaruste kaikissa Mazda2-malleissa.

Mukavuuspuolella ilmastointi on vakiovarusteena jokaisessa autossa, ja Hondassa ja Mazdassa automaattisena versiona. Radiot ja cd-soittimet kuuluvat myös perusvarustukseen, ja sähköikkunat edessä kuuluvat hintaan. Mazdasta ja Seatista ne löytyvät myös takaa. Ford on vertailun ainoa auto, josta puuttuu ajotietokone, mutta sen saa lisävarusteena. Ainoastaan Mazdassa kuljettajaa auttaa vakionopeudensäädin, ja Seatissa apuna on mäkilähtöavustin.

Sähkösäätöiset ja lämmitettävät sivupeilit ovat arkipäivää vertailun autoissa. Mazdassa ja Hon-

dassa ovat lisänä erillisellä katkaisimella ohjattavat, sähköisesti taittavat sivupeilit.

■ VERTAILUN lopputulos on aistitun mukainen. Autot sijoittuvat aika lähelle toisiaan, ja hinnan vaikutus näkyy melko hyvin lopputuloksissa. Parhaimpien autojen ajettavuus ja käytös ääritilanteissa olivat vertailun parasta antia, ja osa huonommista suorituksista johtuu väistämättä autojen koosta ja hinnasta. Suurempien nopeuksien polttoaineen kulutus on kielteinen asia, jonka ei välttämättä tarvitsisi olla näin.

Vertailumme kaksi voittajaa ovat melko lailla erilaisia autoja. Ironista kyllä, niiden tekninen tausta on yhtenevä, ja molemmat ovat Vuoden Auto -kilpailun ensimmäisiä perintöpelteilehmiä. Ajonvakautuksella varustettu Fiesta olisi voittanut Mazdan selvästi. >>



YARISIN neljännessä ajoaloversiossa umpioita on levitetty auton keskikiljan suuntaan. Nyt lähivälön hirvipiikki on entistä pidempi, ja kaukovalo on saanut kymmenen metriä lisäkantamaa. Pesimien puute rasittaa Yarisia ja muiden paitsi Seatin arvosanaa.

[illegible]

YARISISSA on joukon ainoana takapenkkiin selkänojan kallistuksen ja etäisyyden säätö. Suurin etu etäisyyden säädöstä saavutetaan tavaratilan puolella.



LOPPUARVOSTELU

■ MITTAUSTULOKSET, ajokokeet ja testaajien arviot on kiteytetty autojen eri ominaisuuksia kuvaaviksi arvostanoiksi (asteikko 4–10). Ne toimivat ai-noastaan tämän autoluokan puitteissa, ja niihin ovat vaikuttaneet seuraavat tekijät:

Maantieajo: Suuntavakausta, uraherkkyys, ohjaus, jousitus ja moottorin/vaihteiston veto-ominaisuudet.

Kaupunkiajo: Kääntyvyys, ohjaus, jousitus, näkyvyys, peilit, kulmien arvioitavuus, hallintalaitteiden käyttö ja moottorin/vaihteiston veto-ominaisuudet.

Maastoajo: Ajettavuus, etenemiskyky, näkyvyys sekä moottorin ja voimansiirron toiminta huonoilla teillä ja maasto-olosuhteissa.

Ääritilanteet: Hallittavuus äkillisessä väistössä ja hätäjarrutuksessa, pysähtymismatka, pitokyvyn menetys kaarreajossa, kuorman vaikutus mainittuihin tilanteisiin.

Sisämelu: Alustan ja moottorin kokonaismelutaso tasaisella asfaltilla eri nopeuksissa,

alustamelun vaihtelu erilaisilla kaduilla ja teillä, moottorin ääni kiihdytyksessä, korin sivuäänät, puhaltimen melu.

Istuimet ja sisätilat: Istuinten säädöt, ajoasento, kuljettajan ylettyminen hallintalaitteisiin (eripituiset henkilöt), ohjauspyörän säädettävyys, istuinten muoto ja materiaalit, takatilat (kahden/ kolmen matkustajan kannalta) ja pääntuet.

Kulutus: Kulutus vaihtelevassa maantie- ja kaupunkiajossa sekä tasaisella nopeudella (60–120 km/h) suurimmalla vaihteella.

Ylläpitokulut: Vakuutukset, huollot, talvirenkaat, käyttövoimavero ja takuut.

Kiihtyvyys: 0–400 m ja 0–100 km/h sekä 60–120 km/h.

Tavaratilat: Tavarasäiliön tilavuus, muoto, varusteet sekä pintamateriaalit, takatilojen muunneltavuus, tavaralokerot, -hyllyt ja -taskut.

Valot ja näkeminen: Ajovalot ja niiden käyttö, muut valot, pyyhkimet ja pesimet, lasien likaantumisen ajossa, peilien ja lasien lämmittimet.

Varusteet: Mittarit, merkivalot ja -äänät, mukavuu- ja turvavarusteet, lämmitys ja ilmanvaihto.

ARVOSANAT	PAINOARVO %	Ford Fiesta	Honda Jazz	Hyundai i20	Mazda2	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Maantieajo	15	9	7	7	8	8	8
Kaupunkiajo	15	9	8	7	9	8	8
Ääritilanteet	10	8	8	8	10	10	8
Sisämelu	10	8	8	7	8	5	8
Istuimet ja sisätilat							
- Ajoasento	5	10	8	7	9	9	8
- Takapenkki	5	8	10	9	8	8	9
Kulutus	10	7	9	8	7	7	9
Ylläpitokulut	10	8	7	7	8	7	7
Kiihtyvyys	5	8	8	8	9	9	8
Valot ja näkeminen	5	7	7	7	6	8	8
Tavaratilat	5	8	9	9	8	9	8
Varusteet	5	8	9	8	8	9	8
Yleisarvosana	100	8,3	8,0	7,5	8,3	7,9	8,1

Taulukossa on esitetty, millä painoilla eri arvostanat vaikuttavat lopulliseen yleisarvosanaan. Painotus edustaa vertailutestin tekijöiden käsitystä eri ominaisuuksien tärkeydestä tässä autoluokassa.

LOPPUARVOSTELU



Yleisarvosana 8,3
★★★★

17 258 €

Ford Fiesta 1,4 5D Ghia

Kaikille teille

■ FIESTA on yleispätevä auto, jonka ajettavuus ja ajomukavuus ovat kiitettävällä tasolla. Tilat on viritetty myös kuljettajan suuntaan, joten auto on suunnattu ajamisesta pitävälle. Jousitus, ohjaus ja ohjautuvuus ovat luokan huipputasoa. Jos pakettia haluaisi vielä parantaa, uusi moottori voisi olla listan kärkipäässä. Ajonvakautus pitää edelleen ostaa lisävarusteena, vaikka auto on hintavammasta päästä. Hankintahintaa loiventavat ryhmän alhaisimmat ylläpitokulut. Oikein varusteltuna

auto sopii sekä nuorelle että varttuneemmalle.

HYVÄÄ

- Ajo-ominaisuudet
- Ylläpitokulut

HUONOA

- Ajonvakautus lisävaruste
- Takatilat

NUMEROIDEN MUKAAN

- Pienin moottoriteho



Yleisarvosana 8,3
★★★★

18 031 €

Mazda2 1,5 Touring

Urheilullinen

■ MAZDA2 on tämän vertailun ehjin kokonaisuus. Se on hyvin selvästi urheilullisuuteen painotettu, ja tästä seuraavat niin hyvät kuin huonotkin ominaisuudet. Auton menestys leppää paljolti hyvin vetävän moottorin ja ajo-ominaisuuksien varassa. Vaikka jousitus on jämäkkä, ajomukavuus ei ole kuitenkaan romahtanut. Auto reagoi terävästi kuljettajan käskyihin ja on erittäin täsmällinen. Läpitukenvea urheilullisuus saattaa ärsyttää joitakin, sillä se näkyy aina lyhytliikkeistä kytintä myöten.

Auto lienee nuorison suosikki tästä joukosta.

HYVÄÄ

- Ehjä kokonaisuus
- Moottorin veto-ominaisuudet

HUONOA

- Ajomukavuus
- Valot

NUMEROIDEN MUKAAN

- Kallein
- Paras teho-paino-suhde

Yleisarvosana 8,1
★★★

16 579 €



Toyota Yaris 1,33 Dual VVT-i Stop & Start Linea Sol

Eleetön

■ YARISIN hyvää suoritusta kuvaa tasainen värityömyys, josta nousee muutamia iloisia yllätyksiä: ohjauksessa ja pyöräntuennassa on aistittavissa eurooppalaisuutta, ja niiden osalta ollaan hyvällä, muttei kiitettävällä tasolla. Lisäksi auton jousitus nielee epätasaisuudet hyvin, mikä tekee paljon arkikäytössä. Uusi moottori on taloudellinen, mutta sen käyttöominaisuudet puutteelliset. Pitkä kuudes vaihde aiheuttaa turhaa arpomista maantiellä, ja alakierrosten ohut veto sekä tunnoton

kaasupoljin vaikeuttavat kaupunkiajoa.

HYVÄÄ

- Pieni kulutus
- Hinta-laatu-suhde

HUONOA

- Moottorin käyttöominaisuudet
- Ajonvakautus lisävaruste

NUMEROIDEN MUKAAN

- Lyhin akseliväli

Yleisarvosana 8,0
★★★

17 596 €



Honda Jazz 1,4i-VTEC Comfort

Ilmava

■ JAZZ poikkeaa muusta ryhmästä tila-automaisella olemuksellaan – tavaratilan koko ja takapenkkien muunneltavuus helpottavat kuljettajaa. Takatilat ovat kolmellekin matkustajalle mukavat, mutta kuljettajan olot eivät ole aivan yhtä hyvät. Kuljettajaa ei muutenkaan hellytä, sillä jousituksen, ohjauksen sekä ohjautumisen suhteen on sanottavaa, ja autossa on vakiovarustein ajonvakautus syystä. Hiljainen moottori on ylävireinen, mutta sen mitattu kulutus on ryhmän pienin. Tilat, ohjaa-

mon avara tunnelma ja futuristinen muotoilu ovat auton myyntivalitit.

HYVÄÄ

- Tilat
- Kulutus

HUONOA

- Ohjaus
- Jousitus

NUMEROIDEN MUKAAN

- Suurin tavaratila
- Hitain ohjaus

Yleisarvosana 7,9
★★★

17 800 €



Seat Ibiza 1,6 Sport

Pienellä pilattu

■ PERUSOLEMUKSELTAAN Ibiza on samaa maata Fiestan kanssa, mutta siinä on ripaus ison auton tuntua. Auto ohjautuu hienosti, jarrut ovat tehokkaat ja moottori vetää letkeästi. Ohjaus ja erityisesti jousituksen ominaisuudet jäävät huipputasosta, mutta perusauton piirteet ovat oikealla tolalla. Hyvin valitettavasti rengasmelu, varsinkin tällä rengastuksella, tarvelee ajokokemuksen niin maantiellä kuin kaupungissa. Työsuojelun takia kuulosuojaimia joutuu käyttämään moottoritiellä

urissa ajettaessa, mutta silti ero muihin on suurin kaupungissa.

HYVÄÄ

- Käytös ääritilanteissa

HUONOA

- Melu
- Takatilat

NUMEROIDEN MUKAAN

- Tehokkain moottori
- Painavin

Yleisarvosana 7,5
★★

15 091 €



Hyundai i20 1,4 Comfort

Perusauto

■ HYUNDAI jää vajaan numeron kärkeä, mikä kuvaa hyvin tämän vertailun tulosta ja i20:n tasoa. Auto jää tasaisesti kilpailijoistaan, mutta siinä ei ole Ibizan tapaista, yhtä selvää puutetta. Auto vaikuttaa enemmän kone- kuin autoinsinöörin suunnittelelmalta, jolloin esimerkiksi ohjauksen ja jousituksen perusratkaisut toimivat, mutta niiden ominaisuuksissa on paljon parantamisen varaa. Auto tarjoaa hyvät tilat, ja ostaja joutuu tinkimään lähinnä mukavuudesta. Euronsa tarkkaan laskeva os-

tanee i20:n tai Yarisin.

HYVÄÄ

- Hinta

HUONOA

- Ohjaus
- Istuimet
- Ajonvakautus lisävaruste

NUMEROIDEN MUKAAN

- Pisin takuu
- Kalleimmat ylläpitokustannukset