

Tuottaja Matti Heikura. Puhelin 044 7995 861. Faksi (08) 5377 195. Sähköposti liikenne@kaleva.fi

Peruutustutka antaa lisää parkkitilaa

Autoihin on tarjolla melkoisesti tehdas- ja jälkiasennettavia varusteita. Yksi vielä varsin vähän hankittu hepeli on peruutustutka. Takapuskurissa olevat lisäilmät helpottavat merkittävästi auton pysäköimistä – parkkiruudut ikään kuin kasvavat – ja tutkan avulla voi säästyä kolarikorjauksilta.

Pekka Virtanen, teksti ja kuvat

Suomessa tapahtuu vuosittain noin 50 000 peruutusvahinkoa. Valtaosa vahingoista tapahtuu parkkipaikoilla. Vakuutusyhtiöt maksavat lähes puolet näistä kolhuista, mutta omistaja menettää näissäkin tapauksissa omavastuun vuosiksi jopa tehdasasenteen parkkitutkan verran rahaa. Ja päälle tulee vielä tarkastus- ja korjaamokäyntien aiheuttama vaiva.

Vain selvästi alle 10 prosenttia uusista autoista on varustettu peruutustutkalla. Peruutustutkan asentaminen on kuitenkin kohtuuhintainen operaatio, ja tarjolla on myös itse-asentajille tarkoitettu malli.

Jälkiasennettavan peruutustutkan hankinta on järkevä päätös, mutta tutkan asentaminen itse moderniin autoon ei sitä välttämättä ole.

Ylimääräiset silmät

Omatoimiasentamiseen tarkoitettu TargaPark houkuttelee hinnalla (sarja maksaa 120–150 euroa) ja asentamisen helppoudella. Tuotteen hintaero selvästi hienompiin laitteisiin nähden on kuitenkin olematon. "näkökenttä" niitä kapeampi, ja asennuksen helppouskin riippuu autosta.

TargaPark muodostuu rekisterikilven taustalevystä, rekkarin sivuihin tulevista kahdesta sensorista ja hälytimestä. Laitteen asennukseen ei kannata lähteä sillä ajatuksella, että homma hoituu tunnissa – jo katteiden riuksimiseen menee helposti tuo aika.

Parhaiten TargaPark sopii (iäkäämpiin) autoihin, joissa rekisterikilpi on puskurissa. Näissä autoissa johdotus on helpompaa kuin silloin, kun kilpi on takaluukussa. Tutka kyt-



Rekisterikilven yhteyteen asennettavassa TargaParkissa on kaksi melko lähikäin olevaa sensoria, joten se toimii luotettavasti vain taaksepäin. Omatoimiasentajille kaupattava laite ei ole kovin huomaamaton.

ketään mallista riippumatta peruutusvalvonnan johtoon. Suurin osa tutkissa ilmenevistä vioista johtuu huonosti tehdyistä johtoliitoksista.

Neljä silmää

Hiukan Targaa kalliimmissa tutkasarjoissa on neljä puskuriin asennettavaa sensoria. Kun "silmät" maalataan puskurin väriksi, lopputuloksena huomaamaton. Asennus kannattaa teettää autosähköasentamossa tai autoliikkeessä, edellyttäähän se muun muassa puskurin rei'ittämistä.

TargaParkia valmistavan italialaisyhtiön "oikeat" peruutustutkat ovat PlugPark ja tehdasasenteista tutkaa vastaava – vai olisiko peräti sama tuote? – ActivePark.

Meta System ei ole alan ainoa valmistaja, ja myös muita laadukkaita tuotteita on tarjolla. Mutta kuten autotarvikealalla yleensä, myös halpislaatu löytyy.

Hinta korreloi tässäkin tuoteryhmässä laadun kanssa. Itse asennettavaa tuotetta valittaessa – asentamot tarjoavat yleensä vain hyviksi tiedettyjä laitteita – kannattaa hypistellä

liittimiä, johtoja ja muoviosia sillä mielellä, että niiden pitää kestää Suomen talvessa.

Jos sensorien ominaisuuksia ei pysty säätämään, tutkaa ei voi asentaa vetokoukulliseen autoon.

Ammattilainen asentaa peruutustutkan henkilö- tai pakettiautoon 1–2 tunnissa, mutta harrastelija-asentaja saa moninkertaistaa työtuntinsa. Kokenut omatoimiasentaja selviytyy puskuriin ulkoapäin työnnettävien PlugPark-sensorien asentamisesta, mutta jos omalle työlle laskee arvoa, työ kannattaa teettää.

"Plugisarja" maksaa asennettuna noin 330 euroa. Sensorit saa puskuriin väriksi muuttamalla kympeillä PlugPark on pinta-asennuksesta huolimatta siisti ratkaisu.

Puskurin irrottaminen on melkoisen operaatio, joten PlugPark on huomattavasti asennettumpi tuote kuin vielä hiukan tyylikkäämmän lopputuloksen antava ActivePark.

Asiakkaan kannalta näiden mallien hintaero on melko pieni, sillä ActiveParkin saa tuplaantuvasta asennusajasta huolimatta noin 500 eurolla.

Pakin kytkeminen herättää tutkasensorit. Kun kohteen lähestyessä tihenyvä piippausta oppii "lukemaan", auton saa huomattavasti lähemmäs autoa tai seinää, kuin mitä pelkästään silmien varassa toimimalla uskalltaa tehdä. Korin väriset lisäilmät eivät erotu puskurista.



Lhyesti



Alto valmistetaan Maruti Suzukin Intian tehtaalla ja sitä myydään jatkossa paitsi Suzukina myös nimillä Nissan Pixo ja Maruti A-Star.

Suzuki Alto on nyt Suomen halvin auto

Uuden Suzuki Alton myynti alkaa Suomessa toukokuussa viikolla 20. Kun Alton autoverollinen kokonaishinta on alkaen 8 994,29 (GA-malli) euroa, tulee siitä samalla Suomen edullisin uusi auto. Tämän arvon se nappaa lähimmiltä kilpailijoiltaan, eli Citroen 1, Peugeot 107 ja Toyota Aygo-malleilta, joista ensiksi mainittua on myyty hintaan 9 992 euroa.

Alton moottori on kolmisylinterinen, 1,0-litrainen bensiinimoottori, joka lanseerattiin Splash-mallin yhteydessä. Sen suurin teho on 50 kW (67hv) ja vääntömomentti 90 Nm. Polttoneesten yhdistetty kulutus on 4,4 l/100 km, joten CO₂-päästöt jäävät 103 g/km tasolle. Moottori täyttää EU-RO 5 päästönormit. Autoon on asennettu vakiona viisinopeuksinen käsivälintäinen vaihteisto.

Alton takuu on kolme vuotta tai 100 000 kilometriä. Korin puskuriosumattomuustakuu on 12 vuotta.

60 uutta Sisua puolustusvoimille

Suomalainen sotilasajoneuvojen valmistaja Sisua Defence Oy toimittaa Suomen puolustusvoimille 60 suojattua järeää neliakselista SISU 8x8

E13TP maastokuorma-autoa. Autojen valmistus ja toimitukset alkavat syksyllä.

Autoista 20 tulee EU-valmiusjoukkojen käyttöön kansainvälisen kriisinhallinnan tehtävään. Nämä autot varustetaan vaativien olosuhteiden edellyttämällä miina- ja ballistisella suojauksella. Loput 40 autoa tulevat maavoimien joukkojen käyttöön.

Moottoripyörän vertailukoneesta

Uutta moottoripyörää hankkiva joutuu monesti miettimään, millainen pyörä olisi sopiva juuri minulle. Nyt netissä on tarjolla vertailukone, jonka avulla ongelmaan saa apua nopeasti.

Käyttäjät voi painottaa omia mieltymyksiään eri määreillä, kuten esimerkiksi ajokokemus, ajoasento, käyttötarkoitus, istuinkorkeus, teho, tuulensuojaavuus, matkustajan mukavuus, vetotapa tai ABS-jarrut.

Eri kriteerejä painottamalla vertailukone ehdottaa sopivinta moottoripyörää käyttäjälle vakiovarustelluista vuoden 2009 street / touring / adventure-malleista.

Vertailukone löytyy osoitteesta: www.procycle.fi

Monta autoa samassa korissa

Matti Heikura
Kaleva

Peugeot 3008 on virallisesti nk. crossover, mutta käsitettävä crossover on varsin hankala kääntää suomeksi muuten kuin toteamalla auton pyrkivän yhdistämään monen eri autoluokan ominaisuuksia samaan koriin.

Tässä tapuksessa tila-autosta on otettu isot ja helposti muunneltavissa olevat sisätilat, citymaasturista tavallista parempi etenemiskyky valteiden ulkopuolella ja lumessa, tavaratila farmarista, sekä hyvät ajo-ominaisuudet, käsiteltävyys sekä kohtuulliset käyttökustannukset henkilöautosta. Eli suomennettuna, varsin onnistuneeksi osoittautunut paketti sitä sun tätä.

Auton perusrakenne tulee 308-mallista ja kun mallinimeen puhalletaan yksi nolla lisää, niin tempun seurauksena on luontevasti 3008, joka on pitempi, korkeampi ja leveämpi kuin lähtökohtansa.

Pituutta on tullut yhdeksän, leveyttä kolme ja korkeutta peräti 13 senttiä lisää. Korin korkeuden seurauksena autossa myös istutaan tavallista korkeammalla.

Lisäsentit on hyödynnetty auton sisätiloissa muutenkin. Sekä edessä että takana riittää jalkatila ja tavaratilaan saa jo perusmuodossa puoli kuutiota ja maksimissaan puhutaan jo yli 1,5 kuutiota tavaratilasta.

Tavaratilan käyttökelpoisuutta lisää lisäksi kaksiosainen tavaratilan takaluukku ja säädettävä välipohja. Tavaratilan luukun alaosaa aukeaa alaspäin tarjoten raskaiden ja isompien esineiden kuormausta helpottavan luiskan ja tavaratilan välipohjan voi sijoittaa kolmeen eri asentoon tai ottaa kokonaan pois.

Pienen, mutta monesti tarpeellisen yksityiskohdan muodostaa tavaratilan lamppu, jonka voi irrottaa käsivälimeksi auton ulkopuolelle. Lamppu riittää virtaa noin 45 minuutiksi. Kun lamppu palautetaan paikoilleen, sen akku varautuu uudelleen.

Vastaavia, pieniä, mutta ajan kuluessa miellyttäviä teknisiä ominaisuuksia autosta löytyy muitakin. Var-



MATTI HEIKURA

sinaista nelivetoa autossa ei ole, mutta lisävarusteena on saatavissa etenemistä erilaisissa maasto-olosuhteissa edesauttava grip control-järjestelmä.

Auton keskelle sijoitetusta katkaisimesta voi valita joko normaalin, lumi-, maasto- tai hiekkasetuksen, jolloin ESP-järjestelmän vetoluistoa hienosäädetään ajoninnan mukaan. Lisäksi ajonhallintajärjestelmän voi kytkeä pois päältä ajettaessa alle 50 km/h nopeudella.

Head up display puolestaan tuo tiedot ajonopeudesta, vakionopeuden säätimen asetuksesta sekä välimatkasta edellä ajavaan kuljettajaan edessä sijaitsevaan heijastavaan näyttöruutuun. Liian lyhyesti turvavälit edellä ajavaan laite kuitenkin huomauttaa vain tuomalla näyttöön va-

roitusmerkin. Jarruttaminen on jätetty täysin kuljettajan vastuulle. Ajo-ominaisuuksiin myönteisesti vaikuttaa myös 150 hevosvoimaisten bensiini- ja dieselmoottoreiden yhteystoimiva dynaaminen kallistuksen vaimennus.

Peugeotin yhdessä iskunvaimentimia valmistavan KYB:n Euroopan osaston kanssa kehittämä ja patenttoima järjestelmä on erittäin yksinkertainen. Siinä takaiskunvaimentimet on yhdistetty toisiinsa hydraulii-

3008:n kasvaneet mitat antavat hyvät sisätilat ja tavarankuljetuskykyäkin löytyy. Ulkomuodostaan huolimatta auto ei ole varsinainen katumaasturi, sillä siinä ei ole nelivetoa, joskin grip control-järjestelmä mahdollistaa sujuvan liikumisen myös huonommilla pinnoilla.



Head up display, joka nostaa kuljettajan eteen nopeuden, vakionopeussäätimen asetuksen ja välimatka-vaaroitimen näytöt, kuuluu vakiona auton sport varustelutasoon. Premium perustasoon sen saa lisävarusteena.

ajotilanteissa erinomainen.

Moottoria valittaessa kannattaa myös huomioida, että pienemmän bensiinimoottorin yhteyteen ei saa grip control-järjestelmää ja että dynaamisen kallistuksen vaimentimen saa vain voimakkaamman dieselversion yhteyteen.

Yhteenvetona on todettava, että 3008 antoi itsestään erittäin hyvän kuvan. Jo ajokokemuksen ensimetrit osoittivat, että mallin kokonaisvaltaisessa kehityksessä on onnistuttu.

Lisäarvoa mallille antaa se, että sen luomalle perustalle tuodaan markkinoille Peugeotin ensimmäinen dieselhybridi vuonna 2011. Ja silloinkin markkinoille tuodaan uutta, kun auton etuvetoa huolehtii diesel, takavetoa sähkömoottori ja nelivedosta molemmat moottorit yhdessä.

3008 porhaltaa Suomeen kesäkuun aikana. Hintatasoa ei vielä ole vahvistettu, mutta edullisimman mallin hinnant pitäisi jäädä 25 000 euron tuntumaan.

Kaleva.plus.auto
www.kaleva.fi

Katso video verkosta.

Peugeot 3008

	Moottoritulavuus	Teho	Vääntö, rpm	Huippunopeus	Kiihtyvyys	Kulutus	CO ₂ -päästöt	Hinta, euroa
B	1598 cm ³	88 (120) / 6000 kW (hv)/rpm	160 Nm / 4250	185 km/h	11,8 (0–100 km/h)	7,1 l/100 km	165 g/km	avoin
B	1598	110 (150) / 5800	240 Nm / 1400	201	8,9	7,4	176	avoin
D	1560	80 (110) / 4000	240–260 Nm / 1750	180	12,2	4,9–5,3	130–140	avoin
D	1997	110 (150) / 3750	340 Nm / 2000	195	9,7	5,6–6,7	146–176	avoin