



Kaikki irti

Suorituskykymittaukset ovat eräs tärkeimmistä testin osa-alueista. Tarkat arvot saadaan aikaan **Peiseler-laitteistolla**, joka mittaa kuluneen ajan lisäksi ajatun matkan auton takapyörästä. Siksi autoinsinööri Oskari Pentti kiinnittää vanteeseen **pyöräanturin**, josta kulkee kaapeli ohjaamossa sijaitsevaan keskusyksikköön. Eri lähtötavoilla ja -kierroksilla tehtyjen kiihdytysten jälkeen Pentti ja apumiehenä toimiva Lasse Lääperi – autoinsinööri niin ikään – tutkivat saavutettuja arvoja. Myös mittarivirheet mitataan samalla laitteistolla. Levykkeelle tallennettujen tietojen perusteella laaditaan lehdessä julkaistava kiihdytyskäyrä. Jarrumittauksessa käytetään hidastuvuus-käyrän piirtävää Motometer-laitetta.

Näin **TUULILIASI**



Sentin tarkkuudella

Touran joutuu **Tuulilasin autotalissa** todelliseen syyniin. Aluksi on vuorossa **kääntöympyröiden mittaus**. Homma hoituu rutii-nilla – kaksi miestä, mittanauha ja neljä keilaa takaavat oikeat metri- ja senttilukemat. Tavaratilan koko määritellään jokaiselle suomalaiselle tutuilla **juomakoreilla**. Olennaista sisätilojen kar-toittamisessa ovat **tarkat mittaukset**. Parhaiten tilat saadaan



siitä selville perinteisellä menetelmällä: sekä neljän että viiden aikuisen kuormalla. Melkoinen tovi kuluu myös erilaisten istuin- ja muunneltavuusmahdollisuuksien kokeilemisessa. Tallissa on myös **nosturi** – välttämätön apuväline auton teknisiin ratkaisuihin tutustumisessa ja mittauskaluston asennuksessa.





Keiloille kyytiä

Väistökoe on paras ja turvallisin mittari, kun halutaan testata auton hallittavuutta. Sitä varten Pentti ja Lääperi kokoavat Helsingin Malmin lentokentän kiitoradalle **keilakujan**, joka simuloi maantienopeuksissa tehtävää kaistanvaihtoa. Koe tehdään aluksi neljän hengen kuormalla. Matkustajien virkaa tekevät **vesitytteiset, ihmiskehon muotoiset säiliöt**, jotka kiinnitetään takaistuimelle auton omilla turvavöillä. Koetta toistetaan ja nopeutta nostetaan, kunnes Touranin käytös ääritilanteissa saadaan selvitettyä. Tämän jälkeen tutkitaan käyttäytyminen kahden hengen kuormalla: "vesiukot" nostetaan ulos, **rengaspaineet** pudotetaan täyden kuorman paineista normaalille tasolle ja keula suunnataan uudeen kohti keilarataa.

REPORTAASI MITTAUKSIA, SEKUNTEJA, KILJUVAA KUMIA, HIKEÄ, KIIRETTÄ...



Kilometri toisensa perään

Kaksiviikkoinen tutustuminen testiautoon sisältää raaempien – mm. kestopäällysteellä ja soralla tehtävien **ajokokeiden** – ohella runsaasti tavallista **taajama- ja maantieajoa**. Tuulilasin 312 kilometriä pitkä **kulutuslenkki** sisältää vaihtelevaa eteläsuomalaista tiestöä sora-rännistä moottoritiehen. Lenkki on jaettu sektoreihin, ja jokaisesta on selvittävä määrättyssä ajassa. Ajettavuuden, jousitusmukavuuden ja käytännön suorituskyvyn ohella lenkillä saadaan kullannarvoista tietoa todellisesta polttoaineen kulutuksesta. Tavallisella suomalaisella tienpinnalla mitataan myös **melutaso** sekä **tasaisen nopeuden kulutukset**. Kaikkiaan testiautoon kertyy kilometrejä noin 2 000–2 500.



testaa

Autotesti on kymmenien erilaisten mittausten summa. Valotamme nyt hieman sitä, miten tämän numeron VW Touran -testi syntyi.

Jussi Saarinen, kuvat Juha Juntto ja Tuomas Kolehmainen



Juttu syntyy

Deadline – eli materiaalin lähettäminen painoon lähestyy. Vielä on selvittävää auton tekniikan, varustelun ja kustannusten yksityiskohdat maahantuojalta.

Jutun kirjoittaminen ja koostaminen valmiiksi lehtiartikkeliksi edellyttää yhteistyötä toimituksen editointi- ja graafikkoportaan kanssa. AD Pekka Sell laatii valokuvista ja tekstistä houkuttelevan

kokonaisuuden ja huolehtii yhdessä toimituspäällikön ja toimitussihteerin kanssa siitä, että **testi päättyy lehteen** – muiden lehdessä julkaistavien juttujen ohella. Seuraavana päivänä ajatukset ovat kuitenkin jo tulevaisuuden artikkeleissa: mikä uutuuksia valitaan Tuulilasin seuraavaksi testiautoksi?

