

Auto

Audin uutta edustusmallia kann

Huippuvarusteltu A8 on jo pitkälle valmis autonomiseen ajoon.

Kulkupeli

Valencia

Jussi Turtiainen
jussi.turtiainen@almamedia.fi

Audi A8-mallin neljännen sukupolven piti ilmestyä markkinoille lähes vuosi sitten. Siinä ajassa pahimmat kilpailijat BMW 7-sarja ja Mercedes-Benz S-sarja ehtivät karata etumatkalle niin tekniikassa kuin myyntiluvuissa. Nyt Audi kiilaa taas kisaan mukaan vakuuttavasti.

A8 on kasvanut pituutta 37 millia, joka on pääosin viety matkustamoon. Sisätilat ovat luokan kärkeä. Tavaratila vetää edelleen 505 litraa.

AUTO ON SAANUT ripauksen futuristisia, coupémaisista ja urheilullisista piteistä, kuitenkin klassisuutta unohtamatta. Sisällä luksusmateriaaleja on käytetty kursailematta. Kromi hohtaa ja nahka tuoksuu. Kojelauta näyttää ylelliseltä. Istuinmukavuus on huippua hierontatoiminnasta lähtien.

Kaksi suurta näyttöä hallitsee ohjaamonäkymää. Toinen niistä sijaitsee paneelissa, toinen keskikonsolissa. Hyvin toimivista kosketusnäytöistä lähtee hipaistessa vieno napsausääni, jolla saa oikean painikkeen tuntuman. Päänäyttö voisi olla ylempänä.

Suomeen uusi A8 ja pitkä versio A8L saapuvat joulukuussa. Hinnat ovat vielä vahvistamatta.

Saksassa malli kallistui, kun lähöhinta liikkuu yli 90 000 eurossa. Se maksaa hieman enemmän kuin kilpailijat. A8:n vuosimyynti on jäänyt Suomessa alle kymmeneen autoon.



VIRTAVIIVAINEN. Edeltäjää 37 millia pitemmän A8:n kattolinjassa näkyy aavistus coupémaisuuksi. Sivuprofiili on muuten säilynyt lähes ennallaan.

”Varustelulla A8 osin ohittaa kilpailijat.”

Moottorit

Eurooppaan auto tulee uusilla turboilla, joista 3,0 TFSI-bensiinimoottori tuottaa 340 ja 3,0 TDI-diesel 286 hevosvoimaa.

Ensi vuonna valikoima laajenee V8-moottoreilla. Niistä 4,0 TFSI kehittää 460 ja 4,0 TDI 435 hevosvoimaa. Mukaan liittyy myös kuuden litran W12, josta irtoaa jo 585 hevosvoimaa.

Kaikkia näitä moottoreita avustaa 48 voltin starttigeneraattorilla pelaava kevythybriditekniikka, joka säästää 0,7 litraa satasella.

Luvassa on vielä 449 hevosvoiman ladattava hybridi 3,0 TFSI e-tron, jonka akuston voi varata johdottomalla induktioalustalla. Sähköllä auto kulkee 50 kilometriä.

Huippuvarustelu Ajettavuus

Yli 40 erilaista avustinta ja turvajärjestelmää ylittää tavallisen tarpeen. Varustelulla A8 osin ohittaa kilpailijat.

Tehtaan mukaan A8 on ensimmäinen automaattisen ajon kolmanteen tasoon pystyvä tuotantoauto. Auto kiihdyttää, jarruttaa ja ohjaa itsenäisesti alle 60 km/t nopeudessa. Järjestelmän saa käyttöön sitä mukaa, kun laki salli. Saksassa lupa heltää 2019.

Parkkeeraus sujuu puhelinapplikaatiolla. Auto rullaa kuljettajan seistessä ulkopuolella haluttuun pysäköintitilaan ja myös poistuu siitä. Sivutörmäystä ennakoiva järjestelmä nostaa auton kylkeä 8 senttiä, jotta isku osuu rungon vahvoille alueille.

A8 tarjoaa hienostuneen ajonautinnon. Erittäin kevyestä ohjauksesta huolimatta tuntuma on mainio. Kookas auto ottaa kurvit tarkan tanakasti. Vakautta lisää nelipyöräohjaus, joka myös tuo ketteryyttä kaupunkiliikenteessä. Kääntösäde on paljon pienemmän A4:n luokkaa. Dynamiikkaa parantaa vielä aktiivinen takatasauspyörästön lukitusjärjestelmä. Vakiona oleva quattro-neliveto on kruununa kaiken hyvän päälle.

Meno maistuu aktiivisen jousituksen höylätyssä tien tasaisiksi. Kameran avulla järjestelmä mukauttaa jokaisen pyörän ennakoita epätasaisuuksiin ja vaimentaa täräykset. Toiminto pelaa kiitettävästi.

VTT kehittää robottiautojen tekniikkaa jalat maassa

Täysin automaattista autoa pitää odottaa vielä pitkään.

Tampere

Jari Kainulainen
jari.kainulainen@almamedia.fi

VTT:n robottiauto Marilyn osaa jo ajaa itsenäisesti seuraamalla GPS:llä tehtyä ”polkua”. Se osaa myös huomioida radioverkon välityksellä toisen robottiauton, Martin, liikkeen.

Projektipäällikkö **Matti Kutila** VTT:ltä korostaa, että Marilyn ei ole autonomisen auton prototyyppi,

vaan tutkimusalusta. Sillä testataan esimerkiksi anturi- ja paikannusteknologiaa läheisessä yhteistyössä yritysten kanssa.

AUTOMAATTISTA ajamista on tutkittu VTT:llä Tampereen Hervannassa jo yli 20 vuotta. Kutilan mukaan heidän projektinsa on samalla viivalla esimerkiksi autonvalmistaja Daimlerin kanssa. Kutila laittaa kuitenkin jäitä hattuun robottiautoista intoileville.

”Se, että henkilöauto ajaisi Helsingistä Tampereelle aina ydinkeskustaan asti autonomisesti, on pitkän ajan visio. Puhutaan 20-30 vuodesta.”

Automaattisen ajamisen kehittäminen on kuitenkin jo synnyttänyt



MARILYN. VTT:n autonomisen ajamisen tutkimusalusta on Citroën C4.

Mitä seuraavaksi?

VTT:n robottiautoprojektissa seuraava askel on ”valet parking”, eli Marilyn-autolle opetetaan itsenäistä pysäköintiä.

Joulukuussa auto viedään Pohjois-Suomeen, missä tutkitaan pakkasen vaikutusta järjestelmään. **Keväällä** Marilyn lähtee Saksaan. Siellä autoa tehdään yhteistyötä muun muassa Daimlerin kanssa. **Lähimmän** kolmen vuoden aikana kehitetään päätöksentekomekanismeja ja tilannetietoisuutta. Viiden vuoden päästä ajoneuvot verkotetaan tiiviimmin älykaupunki-alustoihin.