

Huimaako hifin määrä?



Tutkimuksen mukaan ensimmäinen käyttökuukausi määrittää, ottaako kuski modernit ominaisuudet aktiiviseen käyttöön. Onko automyyjien ryhdyttävä pedagogiksi vai onko hansikaslokerossa pölytyvä manuaali oikeasti luettava läpi?

Teksti: Katja Ruokamo
Kuvat: Olli-Pekka Latvala ja Fotolia

”Käytän jarrua, kytintä ja kaasupoljinta. Lisäksi käytän vilkkua, äänenvoimakkuudensäätöä sekä tuulilasinyyhkimää, jos sattuu satamaan. Bluetooth on hyvä puhelimen kannalta ja valot yöllä. Kaikki muu on ajanhaaskausta.”

Näin kirjoitti Autonewsin artikkelia kommentoinut nimetön netinkäyttäjä. Artikkelissa haastateltiin entistä General Motorsin suunnittelijaa **David Lyonia**, joka kritisoi autojen jatkuvasti lisääntyvää ominaisuuksien määrää. Lyon oli yksi puhujista Yhdysvalloissa järjestetyssä paneelikeskustelussa, jossa pohdittiin, mitä autoilija todellisuudessa haluaa.

Panelistit olivat yhtä mieltä siitä, että suurin osa autoilijoista ei tarvitse massiivista määrää ohjelmistoja, toimintoja ja manuaalisia nappuloita. Keväällä valmistuneen kansainvälisen tutkimuksen mukaan ominaisuuksilla on kolmenkymmenen päivän etsikkoaika sen suhteen, alkavatko autonomistajat käyttämään niitä – vai jäävätkö ne kokonaan unholaan.

Markkinatutkimusyriyitys J.D. Powerin kyselytutkimukseen vastasi 4 200 henkilöä 90 päivää auton käyttöönoton jälkeen. Vastajat olivat joko ostaneet tai liisanneet uuden auton.

Onko siis totta, että kuherruskuukausi määrittää kuskin tottumisen teknologiahäppäkkeisiin? Koetaanko ne hyödyllisiksi, vai jopa pelkoa tai epäilystä aiheuttaviksi? Tottuvatko suomalaiskuljettajat moderneihin toimintoihin? Ja jos eivät, mitä asialle pitäisi tehdä?

Kulkupeli kuin iPhone

VTT:n erikoistutkija **Matti Kutila** vastaa puhelimeen Tampereella, jossa hän on rakentamassa kahta huippuälykästä tutkimusautoa kahdeksan hengen



Tottuvatko suomalaiskuljettajat moderneihin toimintoihin? Ja jos eivät, mitä asialle pitäisi tehdä?

joukkonsa kanssa. Henkilöautojen runkoihin on upotettu neljä tietokonetta, jotka murskaavat inertiayksiköiltä, tutkilta, laserskannereilta ja kameroilta tulevaa analysointidataa. Muun muassa Daimlerin, Fiatin ja Volvon kanssa tutkimus- ja tuotekehityshankkeita vetänyt Kutila on hämmästynyt J.D. Powerin tuloksista.

– En olisi voinut kuvitellakaan, että prosentit ovat noinkin isoja. 35 prosenttia ei ollut koskaan käyttänyt automaattista parkkeerausjärjestelmää. Jos miettii, että parkkeerausjärjestelmän hinta liikkuu 1 500–2 500 euron välimaastossa, on aika ihmeellistä, että ihmiset ottavat sen autoonsa, mutta se jää käyttämättä.

– 32 prosenttia ei ollut ottanut käyttöön auton sisäisiä sovelluksia, kuten Apple CarPlayta. Tämä sovellus on tullut markkinoille vasta viime vuoden puolella, eikä esimerkiksi Suomessa ole montakaan kymmentä autoa, jossa käyttö on mahdollista. Silti olisin ajatellut, että tutkimustulokset ovat 10–15 prosentin luokkaa.



Älykkäitä autoja on jo vuosia verrattu älypuheliiniin. Äänekkäimmät ovat toivotaneet, tarvitseeko kulkupelin olla kuin iPhone?

– Viittaukset matkapuhelinteollisuuteen ovat turhia – autoteollisuus on ”pikkuisen” eri asia, Kutila hymähtää.

– Kännykkään voit ladata parilla eurolla tai ilmaiseksi applikaatioita. Jos lataaminen kestää kauan, se saatetaan jättää jopa kesken. Yleensä uutta sovellusta kokeillaan heti, ja jos se ei miellytä, sen voi poistaa. Eihän se ketään haittaa. Mutta autosta maksat kolmekymmentä tuhatta, etkä pysty korvaamaan ominaisuutta millään muulla.

Erikoistutkija ei allekirjoita 30 päivän etsikkoaikaa. Hänen mielestään tekniset sovellukset ovat jaettava kahteen kategoriaan: niihin, joihin totutaan nopeasti ja sellaisiin, joihin tutustuminen vie selvästi pidemmän ajan.

– Jälkimmäiseen ryhmään kuuluvat esimerkiksi sen tyyppiset ominaisuudet, jotka ottavat ajoneuvon kontrolliin. Esimerkiksi markkinoilla jo hyvinkin yleisiin mukautuvaan vakionopeudensäätimeen ja kaistavahtiin totuttelu ja ennen kaikkea luottaminen järjestelmien toimintavarmuuteen vie aikaa.

– Ideaalisessa skenaariossa kaistavahdin käyttäminen on suoraviivaista ja ymmärrettävää. Aurinko paistaa, ajat moottoritiellä kesäpäivänä.



Auton ominaisuudet eivät ole asia, jonka oppisi kirjekurssilla.

Mutta pystyykö siihen luottamaan ja toimiiko se, jos kaistaviivojen päällä on lunta ja näkyvyys on heikokko pimeänä talvi-iltana?

Automyyjät pedagogeiksi

Uutta autoa tarkastelee luonnollisestikin innoissaan. Valot, penkinsäädöt, ilmastointi ja äänentoisto lienevät ensimmäiset tutustumisen kohteet. Ilmeisen harva kuitenkin käy nappuloita, vipuja ja kosketusnäyttöjä yksityiskohtaisesti läpi manuaali kädessään.

– No, me kaikki tiedämme tämän suomalaisen luonteenpiirteen. Ensin moottorisaha vedetään käyntiin ja sitten ihmetellään, miten se näin toimii. Suomalaisille uuden opetteleminen vaatii omakohtaisia kokemuksia



Tulisiko ajokorttikoulutus uusia autonomisen autoilun lisääntyessä? Tätä ovat alkaneet pohtia Suomessa muun muassa Trafi, ajokoulutusta antavat tahot sekä liikenneopettajat.

Ilmeisen harva kuljettaja käy uuden autonsa nappuloita, vipuja ja kosketusnäyttöjä läpi manuaalin kanssa.



ja selittämistä. Eivätkä auton ominaisuudet ole asia, jonka oppisi kirjekurssilla, Kutila naurahtaa.

Yhdysvaltalaiset asiantuntijat ovat herätelleet keskustelua siitä, että automyyjien pitäisi opastaa ostajaa ominaisuuksien käytössä.

– Olisi ensiarvoisen tärkeää jäädä kuuntelemaan asiantuntijan kattava esittely uutuusautosta, mutta yleensä avaimet polttavat taskussa. Toisaalta perehdytys on automyyjille vaativa asia. Heidän on osattava selittää, kuinka auto käyttäytyy kaupunkiympäristössä, liukkaalla, kaarteissa, moottoritiellä ja niin edelleen. Se vaatii jo pedagogisia taitoja.

– Automyyjät osallistuvat säännöllisesti maahantuojien koulutuksiin ja seuraavat alaa. He tuntevat uudet teknologiat, koska ne ovat juuri heidän myyntivalttejaan. Tämän tiedon siirtäminen on avainasemassa.

– Joka tapauksessa suosittelen ja rohkaisen tutustumaan autonvalmistajien nettisivujen yllättävän kansanomaisiin videoihin – ne ovat nopea tapa

päästä kärryille mallin ominaisuuksista ja toiminnallisuuksista. Autoalan lehdistä tietysti saa myös tietoa.

Tulevaisuuden autojen autonomiset funktiot voivat toimia eri logiikalla. Kaasupolkimen painallus ei välttämättä kiihdytä autoa, vaan voi aiheuttaa jonkin automaattisen piirteen kytkeytymisen.

VTT on työskennellyt jo useita vuosia kuljettajien monitoroinnin parissa liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Auton tietokoneet, kamerat ja kulma-anturit tarkkailevat ratin liikkeitä, kuljettajan katseen hajontaa, kasvojen mikroliikkeitä ja ajovauhdin muutoksia. Auton muistiin tallentuvat tiedot turvavöiden kiristymisestä, jarrutuksista, navigaattorin käytöstä ja moottorin käyntinopeuksista. Tutkijat ovat selvittäneet jo vuosien ajan myös pulssin ja hengitystihedden käyttämistä indikaattoreina.

– Seuraavassa vaiheessa voitaisiinkin jo kysyä, tarvitaanko erilaisia ajokorttikoulutuksia, joissa käytäisiin läpi autonomisen autoilun ja modernien autojen ominaisuuksia. Faktahan on, että sisäistettä-



Ovatko suomalaiset vähempään tyytyväisiä autojensa toimintojen suhteen?

Mitä kaikkea älykäs auto tallentaa muistiinsa? Ainakin tiedot navigaattorin käytöstä, turvavöiden kiristymisestä, jarrutuksista ja moottorin käyntinopeuksista. Tulevaisuudessa auto mittaa myös pulssia ja hengitystihyyttä.

vän tiedon määrä on massiivinen. Tätä ovat alkaneet pohtia Suomessa muun muassa Trafi, ajokoulutusta antavat tahot sekä liikenneopettajat.

Karvalakki vai kuorrute?

Suomessa autojen myyntilistojen kärjessä köllöttelevät tutut ja turvalliset ajokit: Skoda Octavia, Volkswagen Golf ja Nissan Qashqai. Jokaiseen suosiikkiin on tietysti saatavissa laajat varustevalikoimat, lisämausteet ja kuorut, mutta karvalakkimallitkin myyvät. Ovatko suomalaiset siis jotenkin vähempään tyytyväisiä autojensa toimintojen suhteen?

– Vastaan poliittisesti kyllä ja ei, sillä se riippuu mihin maahan verrataan. Jos esimerkiksi verrataan Euroopan mittakaavassa merkittävään tuotantomaaan, Saksaan, on heidän tapansa vertailla autojensa ominaisuuksia hyvin poikkeava. Saksalaisten kriteereinä ovat jousitus, alusta ja se, että autolla pääsee kahtasataa autobahnilla.

Saksassa autoteknologian viimeisimmällä kaarella ovat autopilottijärjestelmät, jotka toimivat käytännössä jo moottoritieympäristöissä, mutta eivät muilla teillä. Auto seuraa kaistaviivoja ja edellä ajavaa autoa. Kuski voi irrottaa käntensä ratista 10-30 sekunniksi. Vuonna 1968 tehty Wienin sopimus kuitenkin määrittää, että jokaisella autolla pitää olla kuljettaja. Viime aikoina sopimusta on tulkittu muun muassa kyseenalaistamalla, tarvitseeko kuljettajan olla auton sisällä.

– Toisaalta Etelä-Euroopan maat, joissa ei ole autoteollisuutta, eivät ole sen vaatimattomampia autojensa toimintojen ja järjestelmien suhteen. Jos laitetaan bruttokansantuotteella mitattuna Suomen tasolla olevat maat riviin, niin me sijaitsemme vaatimuksiemme kanssa ehkä puolivälissä, mutta enemmän siihen taitavat vaikuttaa henkilökohtaiset autoiluun liittyvät mieltymykset kuin kansallisuus.

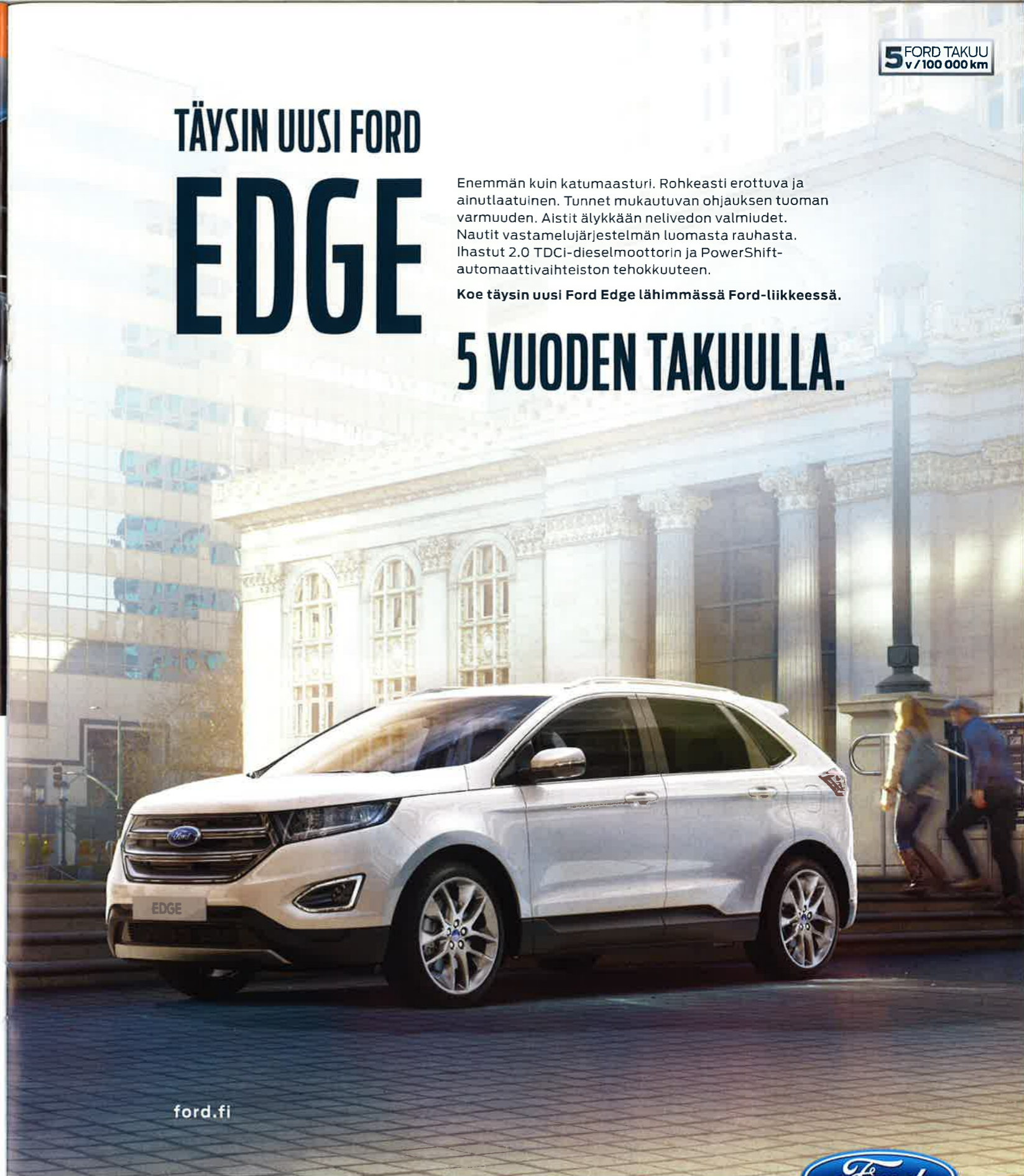
5 FORD TAKUU
v / 100 000 km

TÄYSIN UUSI FORD EDGE

Enemmän kuin katumaasturi. Rohkeasti erottuva ja ainutlaatuinen. Tunnet mukautuvan ohjauksen tuoman varmuuden. Aistit älykkään nelivedon valmiudet. Nautit vastamelujärjestelmän luomasta rauhasta. Ihastut 2.0 TDCi-dieselmoottorin ja PowerShift-automaattivaihteiston tehokkuuteen.

Koe täysin uusi Ford Edge lähimmässä Ford-liikkeessä.

5 VUODEN TAKUULLA.



ford.fi



Go Further

Ford Edge 2.0 TDCi 210 hv PowerShift A6 AWD alk. 58.953,41 € (autoveroton hinta 44.100 € + arvioitu autovero CO₂-päästöillä 149 g/km 14.253,41 € + toim. kulut 600 €). Ford Edge-malliston CO₂-päästöt 149–152 g/km ja EU-yhdistetty kulutus 5,8–5,9 l/100 km. Kuvan auto erikoisvarustein. Takuu 5 vuotta / 100 000 km.