

# **Pyörivät Pyörät 2004-2006**

## Sisällys

Alkusanat.....	3
BMW 330d.....	4
BMW 330i.....	6
BMW 530d Touring.....	8
Buick Rendezvous CXL.....	10
Chrysler 300C 2.7.....	13
Lada 1600 SL.....	15
Mercedes-Benz 250 TD.....	17
Mercedes-Benz 500 SL.....	19
Mercedes-Benz C230 Kompressor Sport Sedan.....	21
Mercedes-Benz C240 A.....	23
Mercedes-Benz C-sarjan vertailutesti - C240 vastaan C320.....	24
Mercedes-Benz C270 CDI T.....	26
Mercedes-Benz C30 CDI AMG T.....	28
Mercedes-Benz E280 CDI.....	30
Mercedes-Benz E300 D-24.....	32
Mercedes-Benz ML320.....	35
Mercedes-Benz ML350.....	38
Mercedes-Benz R320 CDI Lang.....	40
Mercedes-Benz S430 Lang.....	43
Mercedes-Benz SLK320 Sport.....	45
Skoda Octavia RS Combi.....	47
Toyota Yaris.....	49

## Alkusanat

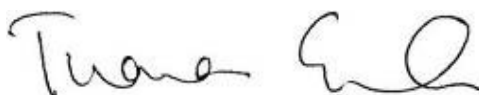
Tämä kirja koostuu pienistä ”novelleista”, jotka ovat syntyneet vuosien 2004 ja 2006 välillä. Tarinat ovat viihdekirjallisia kertomuksia kokemuksista eri kokoisien, eri hintaisien ja eri ikäisien autojen parissa. En ole ammatiltani journalisti, enkä pidä itseäni kirjailijana. Alunperin olen kirjoittanut nämä tarinat suomalaisille Internet-keskustelupalstoille Mersuforum.net ja Mese.fi. Vuoden 2006 lopulla sain ajatuksen poimia tekstini näiltä foorumeilta ja pakata ne yksiin kansiin.

Kaikki tässä kirjassa olevat tarinat ovat syntyneet harrastuksen sivutuotteena. Olen kirjoittanut ne puhtaasta poikamaisesta kiinnostuksesta kaikkea pörisevää kohtaan. Rahallista korvausta en näistä kirjoituksistani ole saanut. Enkä todennäköisesti tule saamaankaan.

Koska taloudellinen hyöty on jäänyt nollaan, voin taata, että jokainen teksti tässä kirjassa on väritynyt. Väritys kuitenkin johtuu ainoastaan henkilökohtaisista mielipiteistäni ja mieltymyksistäni. Oma autoni on useimmiten ollut Mercedes-Benz. Ei suuri. Eikä kovin mukava. Tämä varmasti tulee tarinoista selväksi. Voin taata, että kaikki automerkit, joita olen kirjoitelmissani käsitellyt, saavat ansaitsemansa kritiikin. Täysinmittaisesti ja sanoja säästelemättä. Myös Mersu.

Toivon, että et ota tekstejä liian vakavamielisesti. Tapani kirjoittaa on tarkoituksellisesti ajoittain hieman provosoiva. Tasapaksuja, pelkällä suolalla ja sokerilla maustettuja ruokia on maailmassa aivan liikaa. Minun mielestäni sellaiset ovat ikävystyttäviä. Tästä johtuen, kun kirjoitan, haluan että lukijalle jää selkeä ja persoonallinen maku suuhun. Toivon kuitenkin, että ruokailun jälkeen ei kuitenkaan mitään jäisi hampaankoloon. Vaikka sanakäänteeni olisivatkin provosoivia, en missään tapauksessa tarkoita, että haluaisin loukata ketään henkilökohtaisesti. Mikäli oma kulkuneuvosi ei ole onnistunut valloittamaan sydäntäni, se todennäköisesti käy selvästi ilmi kirjoituksistani. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että sinä et saisi iloita omasta autostasi.

Toivotan rattoisia lukuhetkiä Pyörivien Pyörien parissa!



## BMW 330d

Tämän kirjan ensimmäisen koeajoraportin teemana on 2003-mallin E46-korinen BMW 330d.

Tämänhetkinen autoni on farmarikorinen C-sarjan Mercedes-Benz. Autossani on kohtuullisen suuri bensiinimoottori. Se on mielestäni hieman janoinen ja siksi olen harkinnut palaamista jälleen diesel-kantaan, josta muutamia vuosia sitten poistuin.

Olen etsinyt E46-korin BMW 330d-autoa, jonka parissa voisin tutustua, mitä baijerilaismerkillä on tarjota diesel-nälkään.

Seurattuani markkinoita Suomessa ja Keski-Euroopassa, olin havainnut, että markkinoilla liikkuu juuri poistunutta korimallia olevia, erittäin asiallisen oloisia 330d-BMW:itä. Hintojen vaihtelu tässä joukossa on melkoisen suurta. Toiset yksilöt ovat jotakuinkin saman hintaisia kuin C-Mersut. Mutta joukossa on myös yksilöitä, joiden hintalapussa seisoo 10000 euroa pienempi summa kuin vastaavan 203-korisen C-Mersun hintalapussa.



Työmatkani kulkee joka päivä elektroniikkakaupan ohi. Sen seinässä lukee isolla: "Se nyt vaan on tyhmää maksaa liikaa." Koska tämä viesti on iskostunut aika hyvin mieleen, on otettava selvää, mitä tuolla 10000 eurolla saa enemmän - tai vähemmän.

Matka alkaa - kuten kaikki kunnon koeajot - auton ulkoisella tarkastelulla: Hopeanvärinen E46-sedan istuu tihkusateessa 18" aluvanteiden ja leveiden renkaiden päällä. Sport Packagella varustetun auton puolavanteiden välit ovat ruskeat. Auto taitaa olla viime aikoina jäänyt niukemmalle huomiolle. "Onpa hiukan harmaa aloitus koeajolle." Aurinkoinen sää ja vahattuna kiiltelevä auto - ja tämän kirjoitelman neljäs kappale saattaisi olla sävyltään hiukan innostuneempi.

Sade yltyy ja päätän siirtyä autoon sisälle. Painan avaimen nappulasta oven avausnappulaa. Ei vastetta. Painan toista nappulaa. Ei vastetta vielääkään. "Höh, kaukosäätimen paristot ovat tulleet tiensä päähän." Työnnän avaimen kuljettajan oven lukkoon ja avaan oven perinteiseen tyyliin.

Istun kuljettajan penkille. Voimakkaasti muotoillut urheilupenkit antavat erinomaisen tuen. Mustaa nahkaa oleva Istuin tarjoaa upeasti säätöjä, joskaan ei sähköllä.

Taiteilen istuimen mieleiseeni muotoon ja ohjauspyörän mukavalle kohdalle. Väännän autoon virrat päälle. Matkamittari näyttää hiukan yli 150000 kilometriä. Dieseliksi siis vasta hyvin sisäänajettu.

Annan katseeni vaeltaa auton sisällä. Mustasävinen matkustamo on vaikutelmaltaan hiukan "notkahtanut". Mikään ei ole rikki. Mikään ei ole pilalla, mutta kaikki on hiukan kuluneempaa kuin mielestäni 150000 kilometrin kohdalla pitäisi olla. Sade laskeutuu lasikattoluukulle ja valuu siitä harmaita kylkiä pitkin maahan.

Muistoissani on elävästi koeajo BMW 330i:llä. Tarina kohtaamisesta 330i:n kanssa löytyy myös näiden kansien välistä. Nyt olemme samoilla vesillä; olemme maistelemassa ruohoa aidan toiselta puolelta ja tutustumassa siihen, miltä sama tavara maistuu diesel-paketissa. BMW on ajajan auto, joten käynnistän koneen. Odotan, että baijerilainen kuutossointi saisi sateen unohtumaan.

Diesel pärähtää käyntiin ja jää raksuttamaan tyhjäkäynnille. Tuulilasi on edelleen sateesta harmaa. BMW:n tunnetusti upeakäyntiset kuutoskoneet eivät selvästikään ole rantautuneet Münchenin diesel-osastolle. Ei tarvita tähden mallisia kuulokkeita korvilla sen havaitsemiseen, että Mercedes-Benzin V6-CDI:t käyvät monta kertaa pehmeämmin ja kauniimmin: BMW raksuttaa parkkipaikalla kuin työkone.

Siirrän automaattivaihteen valitsimen D:lle ja auto lähtee ryömimään eteenpäin. Luovin 330d:tä ulos parkkipaikalta. Ohjaus on hitaassa nopeudessa höyhenenkevyt. Jopa kevyempi kuin E-sarjan

Mercedes-Benzissä. Liian kevyt. Mihin on kadonnut se täsmällisyys, jota ylistin 330i:ssä? Tässä on täytyy olla jotain rikki. Myyjä sanoo auton olevan 2003-vuosimallinen, mutta ohjaus tuntuu samalla tavalla kevyeltä kuin 2001-mallisessa autossa.

Matelen pihakatua pitkin. Iso diesel vetää kompaktikokoista autoa hienosti pienillä kierroksilla. Tumman lasikattoluukun läpi näkyvä taivas näyttää alkavan valjeta.

Urheilualusta ja matalaprofiiliset renkaat toimivat hienosti yhteen. Töyssyt tuntuvat tanakan istuimen läpi. Urat vähän ohjaavat. Mutta ei mitään mikä häiritsisi. Onhan tässä sporttipaketti ja se saa tuntua. Auto kulkee hienosti eikä alusta ei pidä ylimääräisiä ääniä. Niin, eipä kai pitäisikään pitää – auton tukivarret on kuulemma uusittu muutamaa kuukautta aikaisemmin.

Tulen mutkaiselle tielle. Painan kaasua. Diesel alkaa junamaisen voiman siirtämisen takarenkaille. Nopeusmittari nousee kuin vanhan dieselin kierroslukumittari. Mutka lähestyy kovaa vauhtia. Kosketan jarrua ja käännän ratista. Alusta toimii hienosti, mutta ohjaus on edelleen käsittämättömän kevyt. Se on kuin eri autosta alustan kanssa. Takana on jotain, mikä rämisee jokaikisessä töyssyssä.

Lasken vauhdin takaisin normaalille tasolle. Katson peruutuspeiliin ja huomaan takalasin värisevän maantien epätasaisuuksissa. Vaivun ajatuksiini: "Onhan yksilöissä tietysti varmasti eroja, mutta nyt taidan tietää, mitä sillä 10000 eurolla saa."

## BMW 330i

Tämän tarina on kokemuksista 2004-vuosimallisen BMW 330i:n parissa. Sanottakoon heti alkuun, että minusta E46-kori on muotoilultaan paras kokonaisuus, mitä BMW on autoihinsa 2000-luvulla laittanut.



Kävelen auton luokse ja tarkastelen sitä ulkopuolelta. Tähän BMW:hen on rastitettu käytännössä kaikki mahdolliset varusteet, joita listalta vuonna 2004 löytyi – mukaanlukien Performance Package. Kaikkein tehokkain tehtaasta valmistama E46-sedan istuu upean tanakasti 19" AC Schnitzer-vanteiden ja äärettömän leveiden renkaiden päällä. M3-tyylinen korisarja pullistaa korille riittävän eron perusautoon koko matkan aggressiivisesti muotoillusta keulasta M3:n peräspoileriin ja menohaluista kertoviin pakoputken päihin. Imola Red-erikoisväri erikoistummennettujen ikkunoiden kanssa viimeistelee kokonaisuuden.

Avaan oven ja istun kuljettajan penkille. Alcantara-verhoillut ja voimakkaasti muotoillut urheilupenkit antavat täydellisen tuen ja tarjoavat sähkösäädöt jokaiselle kuviteltavissa olevalle istuimen kappaleelle. Säädän istuimen mieleisekseni ja otan otteen M3:sta lainatusta alcantara-päällysteisestä epäsymmetrisestä ohjauspyörästä. Tummalla alumiinilla verhoiltu tumma ohjaamo antaa hyvän tunnelman. Etupenkillä.

Takapenkki on E46:ssa jopa ahtaampi kuin 203-korin C-Mersussa eikä tumma tunnelma ole omiaan tilavaikutelmaa luomaan. Mutta sinne ei ole tarvetta tässä vertailussa katsoa. Nyt Mersu-mies on maistelemassa ruohoa aidan toiselta puolelta ja tutustumassa BMW:n kykyyn tarjota tunnetta sedan-paketissa, eikä muodostamassa Tekniikan Maailma-tyyppistä numeroihin ja järkiperusteisiin nojautuvaa arviota.

Laitan avaimen virtalukkoon ja käänän koneen käyntiin. Matala murina pakoputkistosta kertoo, että ollaan niin lähellä M3:a kuin tehdas on neliovisen sallinut tulla. Nyt pitää pitää olla varovainen, ettei Baijeri saa pulssiani liian korkealle.

Siirrän lyhytliikerataisesta M-kirjaimella koristellusta vaihdekepistä vaihteen päälle. On tunnustettava, että vaihde menee paikalleen täsmällisyydellä, jota en ole Mersussa koskaan kohdannut.

Kevyt painallus kaasusta saa kierrosherkän kuutoskoneen kertomaan että on aika lähteä liikkeelle. Kireä nokka-akseli ja päivitetty moottorinohjaus edellyttävät kalleinta mitä pumpusta saa. Kytkin ylös ja keula pihasta ulos. Ohjaus on hitaassa nopeudessa erittäin raskas.

Ajan pihakatua hitaasti ja kone näyttää että se jaksaa vetää pienilläkin kierroksilla. Kaunis hiljainen murina kertoo että konepellin alla odotetaan pyyntöä. Kytken Harman Kardonin valmistamasta stereolaitteistosta kuulumaan jatsia. Tumman lasikattoluukun läpi paistava juhannusaurinko täydentää odottavaa tunnelmaa.

M-osaston urheilualusta ja matalaprofiiliset renkaat ovat melkoisen jäykkä yhdistelmä. Mutta ei mikään kivireki. Juuri sellainen, joka sopii puhtaaseen urheilullisuuteen tähtäävään sedaniin. On helpottavaa huomata että urat saavat BMW:nkin vetelemään eriparirengastuksella.

Tulen mutkaiselle peltoaukeaa halkovalle tielle viitonen päällä. Mittaristo näyttää 50 km/h. On aika hiljentää stereoista kuuluva musiikki ja vaihtaa parempaan äänimaailmaan.

Kytkin pohjaan. Vapaalle. Välikaasu. Kytkin pohjaan. Kakkonen silmään. Kaasua. Kytkin ylös. Murina muuttuu huudoksi ja jokin keltainen vilahtaa mittaristossa. Nopeusmittari alkaa nousta hurjaa vauhtia. Auto imeytyy upeasti mutkaan. Kolmonen. Nelonen. Seuraava mutka.

Moottorijarrutus. Pienempää. Konepellin alla korottuu ääni. Vieläkin pienempää. Konepellin alta huudetaan, että ymmärrettiinhän siellä ratin takana, mitä pitää tehdä. Hitaassa raskas ohjaus toimii loistavasti mutkasta toiseen pujoteltaessa. Lyhytliikeratainen vaihdekeppi toimii täydellisesti. Penkit tukevat mahtavasti. Alusta ei keiku eikä kallistele. Moottori kuulostaa mahtavalta. Eikä ainostaan kuulosta: Se on mahtava!

BMW Individual on tehnyt hyvää työtä. Sääli ettei tämä ole Mersu.

## BMW 530d Touring

Marraskuinen sade piiskaa pysäköintialuetta. Lätäköt lainehtivat kuraisina pitkin pihaa. Kävelen kohti mustaa 2006-vuosimallin E61-korista BMW 530d A Touringia.

Painan BMW-logolla varustetun suorakaiteen muotoisen palikan reunaa. Musta auto tervehtii minua ja avaa ovensa. Kurottaudun oven edessä leviävän lätäkön ylitse kuljettajan paikalle. Laitan oven kiinni ja jätän koiranilman ulkopuolelle.

Pyyhin marraskuuta pois kasvoiltani ja katselen ympärilläni auton sisällä. 4,8 metriä pitkän farmariauton sisätilat ovat yksinkertaisesti mykistävät. Katto kaartuu korkealla pääni yläpuolella. Vaalea kangasverhoilu tuo vielä lisää väljyyden tunnetta. Jos tässä autossa olisi vielä lasikattoluukku, tilaa kuin hallissa. Kurottelen kädellä kattoverhoilua. Lasit alkavat huurtua mukanani saapuneesta kosteudesta.



Työnnän palikan virtalukon paikalla olevaan koloon ja painan vieressä olevasta painikkeesta moottorin käymään. 24-venttiilinen kuutos-diesel herää eloon ja jää raksuttamaan vaimeasti. Mielelläni ymmärtäisin, mitä lisäarvoa ”palikka ja nappula”-järjestely tuottaa? Miksi avain ei saa olla edes etäisesti avaimen näköinen? Miksi käynnistys ei voi tapahtua avaimesta, vaan sitä varten pitää olla nappula vieressä?

Säädän kuljettajan istuinta kohdalleen. Osittain sähkösäätöinen istuin tarjoaa valtavat säätövarat. Jos näiden avulla ei löydä mieleistään istuimen sijaintia, niin jo on kumma. Ja kumma tuntuu olevan: Säätelen istuinta. Vuoroin se tuntuu olevan liian edessä, vuoroin liian kallellaan. Välillä tuntuu hyvältä, mutta ohjauspyörä on ulottumattomissani. Alan tuntea itseni hölmöksi. Mihin se piilokamera on asennettu? Lopulta penkin ja ohjauspyörän kääntelemisen tuottavat siedettävän lopputuloksen. Kaasujalkani polvi osuu ikävästi johonkin kulmaan ja perusmallisen penkin istuinosa tuntuu hiukan liian lyhyeltä, mutta muuten asento on melko tyydyttävä. Ilmastointilaite on kuivannut ilman ja ikkunoista näkee jälleen läpi.

Siirrän upeasti toimivasta valitsimesta vaihteen D:lle ja lähdän liikkeelle. Iso farmari lähtee ryömimään pehmeästi eteenpäin. Harmaalta taivaalta putoava vesi valuu pitkin auton tuulilasia. Siirrän muovipintaisen ohjauspyörän oikealla puolella olevaa viikseä yhden pykälän kytkeäkseen tuulilasinyyhkijät tiikuasentoon. Lyhyt tappi ponnahtaa takaisin lähtöasentoonsa ja lasinyyhkijät alkavat vispata täydellä teholla.

Painan lasinyyhkijän viiksestä toiseen suuntaan. Ei vielääkään tihkutoimintoa. Tunnustan voimattomuuteni keppiin piilotetun logiikan edessä. Pysäköin auton uudelleen ja keskityn tutkimaan viiksen tökkimisen ja kääntelyn vaikutuksia pyyhkijöiden toimintaan.

Istun sateen keskellä. Päässäni syntyy tietoisuus siitä, että baijerilainen käytettävyydestutkija ei ole rekrytoinut koeryhmäänsä Mercedes-Benzillä ajavia henkilöitä. Aikaa kuluu. Olen täysin varma, että jossain on kamera piilotettuna. Yrityksen ja erehdyksen kautta keksin, että tiikuasento kytkeytyy viiksen päästä painamalla ja samalla aktivoituu uudessa 5-sarjan BMW:ssä vakiovarusteena oleva sadetunnistinkin. Hienoa!

Ohjaan BMW 530d:n liikenteeseen. Farmari liikkuu kuin sukkasillaan. 3-litrainen diesel vääntää vahvasti ja auto liikkuu vaivattomasti. Ohjauspyörän vasemmalla puolella on samanlainen keskittävä viiksi kuin oikeallakin. Vilkkukytkimen käyttäminen on tottumattomalle hämmentävää. Vilkun palauttaminen tapahtuu kääntämällä keppiä vastakkaisen vilkutuksen suuntaan. Huomaan jälleen ihmetteleväni, mitä lisäarvoa tämä ”uudenaikainen” järjestely tuottaa. Onneksi tappi kuitenkin sijaitsee loogisella kohdalla.



Saavun moottoritien rampille. Tie kaartaa laajan lenkin oikeaan. Viitos-BMW:n ohjaus on nopea ja erittäin kevyt. Ensimmäisestä nopeasta mutkasta tulee kantikas.

Serpentiini alkaa oieta. Painan kaasupoljinta rohkeasti alaspäin. Vaihde vaihtuu huomaamattomasti pykälää pienempään. Konepellin alta kuuluu vaimea ”rrr...”. BMW etenee kohti mutkan loppua tasapainoisesti. Nopeusmittari kiipeää uskomatonta vauhtia ylöspäin. 500 yksikköä samettisen pehmeää vääntöä siirtyy takarenkaille. 231 diesel-hevosvoimaa tulevat rauhallisesti mutta varmasti siirtämään suurta autoa. Eleetöntä. Hienostunutta. Vakuuttavaa!

Asetan vakionopeudensäätimen matkanopeuteen. Moottorin ääni jää taka-alalle. Kuuntelen BMW:tä. Laadukasta. Ei ainoatakaan sivuääntä. Ei nitinöitä eikä räminöitä, vaikka muovi onkin ollut verhoilun suunnittelijan suosiossa. Jokin kuitenkin häiritsee. – Renkaat! Muuten täysin äänettömän, 10000 km ajetun farmariauton sisälle kuuluu yllättävän voimakas nastarenkaiden meteli.

Otan kuljettajan paikalla mahdollisimman mukavan asennon ja alan tehdä oloani kotoisaksi. 530d alkaa tuntua kivalta autolta matkan tekoon. Lasinpyyhkijät siirtävät sadetta syrjään. Naureskelen ajatukselleni, että voisin olla viettämässä marraspäivää huomattavasti epämukavammallakin tavalla. Suomalaiset urat aiheuttavat pientä epämääräisyyttä E61-BMW:n kulkuun. Kevyt ohjaus hävittää välittömimmän kontaktin eturenkaiden ja tien pinna välisiin tapahtumiin. Ei kuitenkaan lainkaan hullumpaa...

Matka jatkuu ja keksin kokeilla keskikonsolissa sijaitsevan säätöruuvipotikan vaikutuksia kojelaudan keskelle asennetun näytön esittämiin tietoihin. Suoralla tiellä tutustumisleikki saa minut virnistelemään. Heikommissa tieolosuhteissa saattaisin reagoida toisin. Motikkaa pystyy ruuvaamaan, siirtelemään ja painelemaan. Sen vieressä on nappula, jonka avulla ilmeisestikin pystyy palaamaan baijerilaisessa keskustietonäytön valikkohierarkiassa askeleen takaisin.

Jo muutamaa kilometriä myöhemmin härveli on saanut minut täydellisen vakuuttuneeksi, että viettämällä riittävästi aikaa sen parissa mahdollistaa usean tarpeellisen ja tarpeettoman operaation yksityiskohtaisen kontrolloinnin. En kuitenkaan ole täysin vakuuttunut, onko tämä ”uudenaikainen” ratkaisu paras. Täysin varmaa kuitenkin on, että eteläsaksalainen käytettävyytutkimusryhmä ei varmasti ole noudattanut koostumukseltaan täysin tämä auton todellisten asiakkaskunnan jakaumaa. Miksi BMW ei ole voinut tehdä ainoatakaan asiaa ”tavallisesti”?

Niin, miksi tämä auton täytyy yrittää olla erikoinen? Miksi sen täytyy niin paljon yrittää, että se menee siinä välillä jopa omituisuuteen saakka? BMW 530d A Touring on upea moottori. Se on upea vaihteisto. Se on tasapainoinen käytös. Miksi sillä silti on kompleksinomainen tarve korostaa innovatiivisuuttaan? Miksi kaikki sen toiminnot eivät voi toimia yhtä luonnollisesti kuin sen moottori ja alusta?

Jos olisin saapunut E61:n luokse illalla, ympärilläni olisi ollut synkkä marraskuinen pimeys, jossa valot heijastuvat kaoottiseksi sotkuksi lokaisen tien pinnasta. Se kaikki, mikä aiheutti valoisaan aikaan hämmästelyä ja huvittuneisuutta olisi muuttunut pimeässä ärtymykseksi ja vaaratilanteiksi. En olisi voinut kirjoittaa löytäneeni ”ajamisen iloa”.

Pysäköin auton. Sammutan moottorin samasta painikkeesta, josta sen käynnistin. Vedän suorakaiteen muotoisen avaimen pois virtalukosta. Se ei suostu irtoamaan.

## Buick Rendezvous CXL

Koeajon kohteena on 2006-vuosimallin Buick Rendezvous 3,5 litran V6-koneella ja CXL-varustetasolla. Autolla on ajettu hieman alle 5000 km ja se on väriltään valkoinen. Käytännössä auto on siis aivan uusi.



Lähestyn autoa ja Meksikon ihme hymyilee leveää detroitilaista dollarihymyään kromimaskinsa takaa ja vilkuttaa valoillaan uuden kuljettajan tervetulleeksi.

Avaan valkoisen oven. Vaaleanruskea nahkasisusta on tyylikkään näköinen. Kojelaudassa olevat jalopuukoristeet lisäävät arvokasta vaikutelmaa. 2000-lukuisen Buickin ensivaikutelma yllättää positiivisesti.

Kierrän auton taakse ja avaan tavaratilan luukun. Pysäköintitutkan anturien yläpuolelta löytyy kahva, josta lukko aukeaa sähköisesti. Sotkuisella kelillä pysty perä olisi varmasti kurassa ja niin olisivat nyt kädetkin. Onneksi autovuokraamot yleensä pesevät autot ennenkuin ne lähtevät uudelleen kiertoon. Valtava luukku aukeaa korkealle ylös. Matalammassa autotallissa pitäisi toimia varovaisesti.

Kolmas penkkirivi leikkaa tavaratilasta melkoisen siivun. Sen penkit ovat heppoisen näköisiä ja matalia. Aikuista takariviin tuskin saisi istumaan kuin huumorimielessä. Lisäpenkit kaatuvat näppärästi alas ja vapautan tilan laukuilleni.

Buick Rendezvousin tavaratilan lattiasta ei tule täysin tasainen penkkien kaaduttua. Penkkien kadottaminen toimii kuitenkin huomattavasti paremmin kuin esimerkiksi W163-korimallisessa Mercedes-Benz ML:ssä. Näistä katumaasturi-Mersuista on tarinaa myöhemmin tässä kirjassa. ML-Mersuja käsittelevissä tarinoissani totean, kuinka koeajaessani hämmästelinkin, miten on mahdollista että kolmannen penkkirivin vuosikymmeniä vanha toteutus on voinut periytyä sota-Mersusta aina premium-luokan SUV:iin saakka. Buick ei aiheuta samaa ihmettelyä. Laitan laukkuni tavaratilaan ja huomaan "vertailulaukkuni" avulla tavaratilan käyttökelpoisen alueen olevan syvempi kuin oman Mercedes-Benz C-farmanin tavaratila on leveä.

Kiipeän kuljettajan paikalle ja vetäisen oven kiinni. Mercedes-Benz-tyylistä arvokasta sulkeutumisaantä ei kuulu. Mutta mikään ei myöskään rämähdä. "Ameriikan Parempi Auto", ajattelen. Buickissa istutaan korkealla ja näkyvyys ympäri on hyvä. Säädän osittain sähkösäätöisen penkin kohdalleen. Säädot ovat monipuoliset. Ohjauspyöräkin säätyy, mutta ainoastaan korkeussuunnassa. Melko hyvä ajoasento löytyy pian ja lähdän liikkeelle.

Siirrän ratissa olevasta valitsimesta vaihteen D:lle. Vipu ei tahdo liikkua P-asennosta lainkaan pois. Ja kun se vihdoin suostuu siirtymään, valinta menee yli. Iterointia... "N:lle... Eikun... Noniin!" Vaihte on vihdoin päällä.

Painan kaasua tavalla, johon olen tottunut Mersussa. Buick hyökkää eteenpäin ja mittaristoon syttyy luistoneston toiminnasta kertova viesti. Etupyörät vetäisivät tyhjää. Tämä "maasturi" ei ole neliveto. Kaasu on erittäin kevyt. Ja niin on jarrukin. Pian polkimien vaatimaan voimaan tottuu ja auto alkaa liikkua vähemmän kantikkaasti.

Kaarran autolla liikenteeseen. Tarjottimen kokoiset sivupeilit peittävät käänöksessä sen alueen, jolle olen suuntaamassa. Jos olisin hiukan pidempi kuin keskimittainen, näkisin todennäköisesti peilien yli. Mutta noin puolet miehistä ja vielä suurempi osa naisista ovat minua lyhyempiä. Ja potkupalloäideillehän tätä autoa pääasiassa markkinoidaan... olen ymmärtänyt.

Ajan epätasaista betonikatua kohti moottoritietä. Huomaan että jotain puuttuu! Alusta ei jysähtele. Ulkoa ei kuulu meteliä. Moottorin ääni ei kuulu matkustamoon. Rendezvous loistaa

hiljaisuudellaan. CXL-varustetason autossa on laminoidut lasit, äänettömyyteen tähtäävät alustaratkaisut ja lisä-äänenvaimennusmateriaalia korissa. General Motors on onnistunut hienosti tehdessään hiljaista autoa. Tunnelma on aivan eri luokkaa kuin saman alustan jakavissa ”minivaneissa”.

Laitan XM-radiosta soimaan countryä. Parempaa keskitasoa edustava audiojärjestelmä toistaa satelliittikanavalla soittavaa Keith Urbania mukavasti. Hiljainen ympäristö tekee musiikin kuuntelusta nautittavaa. Jos country sattuu maistumaan. Meno on oikeastaan aika mukavaa. Ohjaukseen ei ole mikään ylikevyt, toisin kuin monissa muissa uuden mantereiden autoissa. Mietin, tulevatko suomalaiset Internet-yhteisöt saamaan koeajoreportin, jonka on kirjoittanut GM-herätyksen saanut Mersu-mies...

Tulen moottoritien monikerrosliittymään. Auto kulkee pehmeästi yli matkalla olevien epätasaisuuksien. Liittymäkaista alkaa jyrkän käännöksen oikeaan. Käännän rattia. Raskas kori haluaisi jatkaa matkaansa suoraan eteenpäin ja 17" aluvanteilla istuvatkorkeaprofiiliset renkaat alkavat taipua alle. Lyhytakselivälinen kaupunkimaasturi nostaa sisempää takarengastaan ja jatkaa puskemistaan kohti ulkokaarretta. Buick on selkeästi tehty mukavaan maantie-etenemiseen eikä reipastahitukseen kaareajaan. Vakuuttavan rauhallisen suoraan kulkemisen vuoksi mutkaan tuntuu hyvältä tulla liian kovaa, mutta ratin kääntäminen paljastaa totuuden. Vauhtia pitää olla rampissa 30 km/h vähemmän kuin alustasarjalla viritetyllä C-Mersulla.

Serpenttiini loppuu ja painan kaasua. V6 kiertää korkealle kun se yrittää saada painavaa "laatikkoa" moottoritietähtiin. 3,5 litran moottori ei ole mikään vääntöihme. Diesel-kone olisi hieno laji. Nyt bensatankkiin syntyy melkoinen pyörre kun autoa kiihdytetään moottoritienopeuteen. Tasakaasullakaan kulutuslukemat eivät putoa juuri alle 12 litran. Viides pykälä automaattiin saattaisi auttaa hiukan. Ajotietokoneen kertoma 14 l / 100 km keskikulutus sekalaisessa ajossa on aika hurjaa katseltavaa. Asia on kuitenkin korjattu mitoittamalla myös tankki tilavuudeltaan tämän mukaiseksi, jotta matka ei joka nesteelle joudu pysähtymään. Detroitilaista logiikkaa...

Saavutan moottoritienopeuden ja asetan monitoimiviiksen päästä vakionopeudensäätimen hyvään matkatahtiin. Ja Tekniikan Maailman toimittajat jaksavat vielä vinoilla Mersun monitoimiviiksestä... Otan penkilläni mukavan rennon asennon ja avaan yhden etumatkustamon lukuisista koteloista hakeakseni aurinkolasit nenälleni. "Kläps", muovinen kotelo aukeaa ilman Mersusta tuttuja hidastuksia ja pehmennyksiä. Pieni tyyli-rikko nahkasisustaisessa autossa, jonka jalopuiden keskelle musiikki tulee satelliitin kautta. Katosta aukeaa DVD-näyttö viihdyttämään Mercedes-Benz-turvaistuimessa matkustavaa takapenkin raatia. Matka etenee ja polttoainetta palaa.

Buick Rendezvous CXL on ihan kiva kaupunkimaasturi. Yleisesti ottaen en ole noteerannut General Motorsin tuotteita juuri miksiäkään. Siksi Rendezvous oli melkoinen yllätys. Auto tarjoaa erinomaiset tilat 4 matkustajalle ja heidän tavaroilleen. Auto on erittäin hiljainen ja sen varustetaso on erinomainen. Rendezvous on saman kokoluokan W163-korisen ML-Mersun kanssa. Siksi Mersu-miehen on vaikea ohittaa näiden kahden vertailua.

Koeajettu auto maksaa Yhdysvalloissa \$32575. W163-korinen ML350 maksoi ennen uuden mallin tuloa USA:ssa hinnat alkaen \$35591. Tämä on aika mielenkiintoinen asetelmä: Molemmissa on saman kokoinen moottori. Käytännön suorituskyvyssä ML voittaa Rendezvousin hienokseltaan. ML on oikeasti nelivetoinen. Buick on ratkaisuiltaan ainakin 5 vuotta uudenaikaisempi. Ja mukavuusvarusteissa Rendezvous vetää pidemmän korren joka saralla.

Koska olen Mersu-mies valintani olisi selvä. Tinkisin ilman muuta DVD-viihdekeskuksesta ja XM-satelliittiradiosta ja investoisin muutaman lisätönnin saadakseni Mercedes-Benzin. Perustelisin päätökseni arvon säilymisellä ja Mercedes-Benzin teknisellä kestävyydellä. Vaikka se olisikin valmistettu Alabamassa. Mutta Buick Rendezvous'n päämarkkina on Yhdysvalloissa. Premium-SUV:n ostaja harvoin ajaa autollaan paria vuotta pidempään. Tässä yhtälössä ei arvon säilymisellä

ja teknisellä kestävyydellä ole mitään merkitystä vaan pelkillä tunneseikoilla. Ja kyllä uuden Buick Rendezvous CXL:n dollarihymy leveä ja kiiltävä on!

## Chrysler 300C 2.7

Tämä on tarina ensimmäisestä ajokokemuksestani Chrysler 300C:n parissa. Auto, jonka kohtasin oli 2005-vuosimallin perusvarustetasoinen auto 2,7 litran V6-koneella. Yhteisen matkamme alkaessa metallimustalla autolla oli ajettu hieman alle 10000 km.



300C:n ikkunat ovat "limotummennetut". En näe sisälle käytännössä ollenkaan. Korkea musta vyötärölinja luo massiivisen vaikutelman. Autossa on "Great American Package". Sen kiiltävät seitsemänpuolaiset alumiinivanteet korkeaprofiilisilla 17" kumeilla jatkavat mielikuvaa: "Gangsteriauto!"

Avaan oven. Vaalea kangassisusta keventää ulkokuoren raskasta vaikutelmaa hieman. Istun kuljettajan paikalle. Joka suuntaan on tilaa. Eteen. Taakse. Oikealle. Ja myös vasemmalle, vaikka korkealle sijoittuva ikkunan alareuna luokin hiukan ahtaan tunteen sinne päin. Säädän sähkösäätöisen penkin kohdalleen Mercedes-Benzistä tutuista kytkimistä penkin reunassa.

Asetan käteni ratille. Ohjauspyörän kehä on melkoisen kova ja muovia. Samoin ratin puolissa olevat "alumiinikoristeet" ovat muovia. Muovi ei kuitenkaan estä mieleisen ajoasennon löytämistä, sillä myös ratti on säädettävissä.

Laitan autoon virrat päälle ja mittaristo herää henkiin. Valot päälle Mersusta tutusta paikasta löytyvästä katkaisijasta. Mittaristo muuttuu turkoosiksi. Tykätköön ken tykkää.

Siirrän automaattivaihteen valitsimen R:lle. Vipu seuraa Mersusta tuttua kuviota kiiltävällä "alumiinimuovilla" kehystetyssä muovitalouksessa.

Nostan jalkani jarrulta ja auto alkaa välittömästi liikkua melkoista vauhtia taaksepäin pois pysäköintiruudusta. Yritän tähytää auton perää, mutta se ei ole näkyvässä. Viitisen metriä pitkä auto on vaikeasti hahmotettava kokonaisuus ensikertalaiselle.

Alan pyörittää rattia päästäkseni ajolinjan kanssa samaan suuntaa. Ohjaus on huomiotaherättävän kevyt. Mutta samalla iso auto kääntyy kuin itsestään tien suuntaiseksi. Vaihteenvalitsin D:lle. Muovinen kulissi kommentoi tapahtumaa: "Kläk. Kläk."

Painan kaasua. Neliportainen automaatti antaa 24-venttiilisen V6:n kiertää korkealle kun se hinaa pehmeästi liikkuvaa gangsterimobiilia liikkeelle. 2,7 litran moottori ei ole mikään vääntö- eikä tehoihme. Moottorin alimittaisuus autoon nähden näkyy myös polttoainetaloudessa. Polttoainemittari alkaa laskea ajossa aika tahtia.

Ajan muutaman kilometrin kaupunkiajoa. Auto liikkuu kuin sukkasillaan. 1990-lukuisissa Chyslereissä valitettavan yleisiä räminöitä ei ainakaan tässä vähän ajetussa autossa vielä kuulu, vaikka suosikkimateriaali, muovi, tarjoaisikin hyviä mahdollisuuksia monenmoisille sivuäänille. Kevyt ohjaus on kadunkulmissa mukava.

Siirryn moottoritielle. Kiihdytyksessä moottorin pienuus tulee jälleen esille, mutta kun nopeus on saavutettu, auto kulkee mukavan leppoisasti. Leppoisuus tarkoittaa, että matkustaja ei joudu murehtimaan pienistä epätasaisuuksista. Samalla varmistuu myös, että 300C ei ole varmasti mikään urheiluauto. Pehmeys jatkuu myös isommissa heitoissa. Tämä on amerikkalainen auto.

Ohjaus on edelleen kevyt, mutta ei kuitenkaan häiritse suoralla tiellä. Kaarteeseen tultaessa ohjauksen soisi kuitenkin kommunikoivan enemmän. Auto erottaa kuljettajan tiestä niin tehokkaasti että mutkasta tulee helposti kantikas.

Ääritilanteiden hallinta 300C:llä on haastavaa. Ensin etupainoinen auto haluaa puskea. Korkeaprofiiliset renkaat ulvovat kunnes antavat periksi. Keula painuu alas ja perä nousee ylös.

Sitten perä lähtee laajaan luistoon, jonka korjaaminen voisi olla takavetoiseen autoon tottuneelle henkilölle ihan hauskaakin. Mutta ratti on kevyt eikä kuljettajalle välity kovinkaan paljon tietoa, mitä renkaan ja tien välissä tapahtuu.

300C on ihan asiallinen auto. Jos minun olisi ajettava amerikkalaisvalmisteisella sedan-korisella autolla, se voisi hyvinkin olla 300C. Gangsteri-Chrysler tarjoaa tilaa sekä matkustajille että tavaroille. Työn laatukin vaikuttaisi olevan hiukan parempi kuin merkin historiassa vielä puoli vuosikymmentä sitten. 300C:n antama vastine rahalle on erinomainen. Koeajettu auto maksaa Yhdysvalloissa \$25635. Tämä on aika paljon vähemmän kuin samalle pohjalle rakennettu W211 E350. Se maksaa USA:ssa hinnat alkaen \$50825. SRT-8 -mallikin on halvempi kuin tuo samanpohjainen Mersu, \$42695. Siinä ei kukaan joutuisi puhumaan moottorin alimittaisuudesta.

300C:ssä on melkoisesti muovia, mutta elämä on ratkaisuja: Haluaako kaksi Chrysleriä vai yhden jalopuukoristeisen Mercedes-Benzin. Mersu-ihmisenä sydämen ratkaisu on minulle selvä. Mutta jos joutuisin tekemään valinnan järjellä....

## Lada 1600 SL

Syksyllä 2006 Mese.fi-Internet-yhteisö päätti tempaista. Alkoi historian ensimmäinen Lada-viesti. Tarkoitus oli ”töytyyttää” Ladaa viestikapulan tavoin halki Suomen. Lähtöpiste on siinä, mistä Lada löytyy. Reitti suunnitellaan sen mukaan, mistä innokkaita kuskeja sattuu löytymään. Tankkaukset hoitaa jokainen kuolemaa uhmaava pilotti itse. Siis: "Uraa!"



Lada-viestin alettua kävi kuitenkin niin, että hölmöily saavutti arvaamattoman suosion. Hölmöilyn julkisuuten tuonut viestiketju Mese.fi-foorumilla sai silmänräpäyksessä kymmeniätuhania klikkauksia. Tästä seurasi ajatus lisätä hölmöilynä alkaneeseen tempaukseen hyväntekeväisyyslementti ja alkaa kerätä Lada-viestin avulla varoja sydänlapsille.

5.11.2006 mennessä Mese.fi-kosmonautit ovat tuoneet viestin Lappeenrannasta Pirkkalaan Suomen Lada-kerhon kokoontumiseen. Saavun alueelle lännenvaatteissa. Olen julistanut, että päivän teema on ”East meets West”.

Punainen 1988-vuosimallin Lada 1600 SL hohtaa marraskuisen ensilumen keskellä. 1570-kuutioinen moottori kehrää sirittävää tyhjäkäyntiään. LLL on tehnyt loistavaa työtä edellisenä yönä. Nokkaketju on kiristetty. Turun-vierailun aikana karamellinpunainen maalipinta on myllytetty ja vahattu.

Katselen VAZ-21074:ä hartaana. Kromimaski ja koristekirjaimiset Lada-tekstit lokasuojissa puhuvat kieltään. Hillityt tyypimerkinnät takakulmassa. Mese.fi:n Lada-viestiä ei etene millä tahansa kalikalla. 5-vaihteinen ja 78 hevosvoimainen 1600 SL on aikansa tehokkain takaveto-Lada!

Avaan konepellin takareunasta ylös. Selkeästi järjestellyssä konehuoneessa kehrää luotettava kone. Lada-kerhon edustaja kertoo minulle, että VAZ-2106-moottori lähtee käyntii kelillä kuin kelillä. Lada tunnetaan kaikissa maanosissa. Kaikissa maailman kolkissa ei kasva palmuja, jotka mahdollistaisivat ilmauksen ”lähti kuin palmun alta” käyttämisen. Siksipä Siperian talvessa sanonta kuuluukin ”käynnistyi kuin nuotion päältä”. Arktista lohkolämmitintä käytettäessä täytyy kuitenkin olla tarkkana, sillä yliannostelusta seuraa pohjaan tarpeettomia öljyvuotoja.

Asennan pakoputkeen kromatun pään ja nykäisen kuljettajan oven auki. VAZ-21074 edellyttää päättäväistä otetta kahvasta kun tavoite on Lada 1600 SL:n kuljettajan istuimella.

Mietin hetken, olikohan V8-logo etulokasuojaan yliampuvaa? Naurahdan epäilykselleni. Ei tietenkään, sillä eihän länkkäriretimissä ajeta kuin isolohkoja! Ja sellainen tonnikuussatanenkin on. Itseoikeutetusti.

Havaitsen, että texasilainen stetson-hattu ei ole täydellisen yhteensopiva neuvostovalmisteisen VAZ-21074:n kanssa. Pääntila kuljettajan paikalla on runsas, mutta kovaksi muotoiltu päähine kopsahtelee ikävästi kattoverhoiluun. Tämä lienee yksi syy, miksi päämarkkina-alueella näkee usein ajettavan joko paljain päin tai vaihtoehtoisesti pehmeä karvapäähine päässä.

Siirrän lierilakin takapenkille ja tunnen kuinka suomalainen verhoilu ottaa minut syleilynsä. 1600 SL-mallin mukavuuspainotteiseksi kehitetty penkki tarjoaa jämäkät säädöt istuimen etäisyydelle ja selkänöjan kallistukselle. Muovipintainen ohjauspyörä sijaitsee makuuni hieman korkealla, mutta se lienee tottumiskysymys. Virtalukko sijaitsee Porsche-tyylisesti ohjauspyörän vasemmalla puolella ja on toiminnaltaan hieman erilainen kuin toisessa kromisäleikköisessä automerkissä, Mercedes-Benzissä.

Painan topakasti liikkuvan kytkimen pohjaan ja kytken vaihteen päälle. Melko pitkäliikkeinen vaihdekeppi ei loksahda aivan yhtä tarkasti koloonsa kuin parhaissa uusissa autoissa. AvtoVAZ on kuitenkin toteuttanut synkronoinnin mallikkaasti ja vaihde on päällä.

Vapautan tiukaksi kiristetyn käsijarrun ja nostan kytkimen ylös. Keltaliivinen lähettäjä hurraa ja painan pari kertaa näytösluonteisesti kaasua. Moottori puhuu ja perä irtoaa helposti. Havaitseen, että minua tahtoo hymyilyttää.

Suuntaan koeajoreitin lumiselle kylätielle. Tämä on se elementti, johon Lada 1600 SL on tarkoitettu. Takapenkkiläinen raportoi istumamukavuuden olevan erinomaisella tasolla ja jalkatilojen mainiot. Tästä huolimatta arvelen Lada 1600 SL:n olevan enemmän kotonaan vaikeakulkuisilla teillä kuin leveillä betoniväylillä.

Kytken suuntavilkun oikeaan ja taitan pirkkalalaiselle pikkutielle. Automaattisesti palauttava viiksi kytketty itseksensä pois päältä samalla Lada etenee komeassa sivuluisussa kohti maaseutua. Näen sivupeilistä kuinka lumi pölyyää takanamme. Tästä saisi upeaa elokuvaa kun valkoiseksi maalatuilla teräsvanteilla pyörivä rengas irrottaa valkoisen puuteripilven punaisen auton taakse! Sääli, että koeajoauto on hukannut jonnekin alkuperäiset 5,5J 13-aluvanteensa, jotka erottivat 1600 SL:n pienempikoneisista sisaristaan.

Saavun mäen notkoon. Tie kaartaa loivasti oikeaan ylämäkeen. Siirrän vaihdekepin kolmoselta kakkoselle. Liike on hiukan liian nopea ja vaihde jää vapaalle. Uusi yritys ja vaihde menee kauniisti päälle. Kaasua. Perä lähtee siirtymään kevyesti vasempaan. Jäykkä taka-akseli ei pysty tarjoamaan molemmille takarenkaille täydellistä asemaa talvisella polanteella.

Teen vastaohjauksen korjatakseni tilannetta. Ladan ohjaus on välitetty melko hitaaksi, mistä seuraa että ensimmäinen yritys jää liian varovaiseksi. Pumpppailen kaasua ja virmistelen ratin takana. Muistan erään vannoutuneen vanhempien Alfa Romeoiden harrastajan kertoneen: ”Jos auton olisi tarkoitus olla etuvetoinen, Jumalakin olisi luonut ihmisen kävelemään käsillään.”

Huomaan selkäni alkavan hiota. Havaitseen istuinlämmityksen olevan päällä. Kytken sen pois keskikonsolin vihreästä katkaisijasta. Ylimääräinen lämpö takapuolen alla on liikaa rallipolulla. Päätän kuitenkin rauhoittaa sisäisen vataseni ja keskittyä auton ominaisuuksien tarkasteluun.

Mutkassa tulee vastaan toinen auto. Havaitseen, että minulla ei ole riittävää kokemusta Volzhsky Automobilny Zavodin tuotteista osatakseni oikeaoppisen jarruvoiman annostelun. Jarrupoljin on melko raskas toivoisin siihen hiukan enemmän tuntoa. Renkaat pyrkivät vuoroin menemään lukkoon, vuoroin hidastuvuus tuppaa jäämään tarpeettoman heikoksi. Ohjaan punaista Ladaa kohti tien oikeaa laitaa, mutta en tahdo uskaltaa olla tarpeeksi rohkea, sillä edessä alkaa mutka vasempaan. Jos olen liikaa oikealla ja perä lähtee luistoon edessä on tarpeeton riski. Britannian kilvissä oleva Honda suhahtaa ohitseni etäisyydeltä, josta tullaan vielä puhumaan koeajolenkin jälkeen kahvipöydässä.

Palaan takaisin kestopäällysteiselle maantielle. Käännyin takaisin kohti lähtöpistettä. Lada kerää iloisesti nopeutta moottorin säksätyksen säestämänä. DAAZ tarjoilee polttoainetta. Laitan viitosen päälle. Raiteet heiluttavat Ladaa hieman ja ohjaus kertoo ilmeisesti pienestä kierukan välyksestä. Ei haittaa tippaakaan. Tämä kuuluu tunnelmaan kun Mese.fi testaa!

Kurvaan takaisin keltaliivisen luokse. Laitan nimeni ajopäiväkirjaan ja suljen oven. Punainen Lada on helmi suomalaisessa alkutalvessa. Viesti sydänlasten hyväksi ja kansan hauskuutukseksi jatkukoon!



## Mercedes-Benz 250 TD

Mercedes-Benz-tarinoiden sarjan aloittaa koeajokertomus 1992-vuosimallin Mercedes-Benz 250D-farmarin parista..

Lähestyn punaisen tiiliseinän viereen pysäköityä autoa. Ryhdikkäässä asennossa päivää paistattelevan auton valkoinen väri on hienokseltaan kevätkesäisen tomun kuorruttama. 202-Mersun alla matkansa alkaneet alumiinivanteet ovat ehtineet kerätä itseensä 124:n alla kerroksen jarrupölyä.



Kierrän autoa 350000 km ajettua autoa. Kiinnitän huomioni siihen, että autossa ei näy ulospäin ainoatakaan ruostelaikkua. Eipäs! Takasivuikkunan listan alalaidasta löydän pienen kuprun. Tyyppiominaisuus – ei siis haittaa mitään. Peräluukun kädensijan reuna on jättänyt itsestään jonnekin muutaman maalipalan. Etulokasuoja ja konepelti ovat saaneet jossain matkan varrella kolhut, jotka on korjattu. Kaikenkaikkiaan rippikouluikä lähestyvä auto on hienossa kunnossa ulospäin. Painepesuri, vaharätti ja pari tuntia puleeraamista – ja auto kääntäisi katseita.

Avaan konepellin. Sama ryhdikkyys jatkuu. Likaa on kertynyt ja kone huohottaa pikkuisen, mutta ainoatakaan öljyvuotoa ei näy. Ei edes nokassa, vaikka kone on 5-sylinterinen.

Painan konepellin kiinni ja siirryn tarkastelemaan sisustaa. Ovi aukeaa kauniisti. Ei narinoita eikä lonksumisia. Samaa tomua, joka oli laskeutunut auton pinnalle on kulkeutunut kerros tumman kangassisustankin päälle. Kuljettajan penkin kulma on päässyt kulumaan 350000 km matkalla puhki. Matkustamossa on tavaraa juomapulloista jouluvaloihin ja takapenkillä nököttää kolme turvaistuina rivissä. Nyt puhutaan luotettavasta perheen kuljettimesta eikä mistään virivirituuninkispoilerista!

Avaan takaluukun. Eteeni avautuu kolmas penkkirivi. Naurahdan: ”Kappas, lastenistuimet eivät olleetkaan takapenkillä!” Kolmannen penkkirivin korkeus on aika matala. Aikuinen ei siinä varmasti pitkää matkaa viitsisi polvet koukussa istua, mutta pieni ihminen viihtyy tavaratilan penkillä selkä menosuuntaan. Kunhan mukaan on varattu riittävän monta numeroa Aku Ankoja suhteessa matkan pituuteen.

Lasken peräluukua alas. Sähkömoottori alkaa surista. Aikuisiän kynnyksellä olevan auton oven sulkijamekanismi imee luukun edelleen täysin moitteettomasti kiinni!

Istun kuljettajan penkille ja tutkin auton varusteita. Ratti on osin kulunut, mutta ei sileä. Yleisvaikutelma tukee mittarin näyttämää lukemaa. Perheen kuljettamista ajatellen oleellisista varusteista puuttuvat ilmastointilaite ja kattoluukku. Alkuperäinen Beckerin radio on edelleen paikallaan. Eikä mikä tahansa Becker vaan Europa 2000!

Hehkutus ja starttaus. Viitoskone käynnistyy hienosti mutta jää käymään hieman korkeille kierroksille. Auton omistaja sanoi, että matalilla kierroksilla kone oli kilkattanut ja tyhjäkäynnin kierroksien säätäminen oli toiminut hyvänä pikalääkkeenä.

Laitan vaihteen päälle ja lähdän liikkeelle. Ensimmäisenä kiinnitän huomiota siihen, miten hienosti 250D vääntää matalilla kierroksilla. Auton pumppu on alkuperäisessä kuosissaan, eli virityksiä ei ole tehty. Silti S124 kulkee vaivattomasti kaupungissa. Mieleeni tulee, että jopa vaivattomamman tuntuiseksi kuin E300D-24, josta löytyy myös kertomus tästä kirjasta.

Ajan tietyömaalle. Vaihteisto toimii mersumaisesti, mutta hyvin. Tärinäissä ja kallistuksissa kori ei pidä mitään ylimääräisiä ääniä. Hanskalokeron kannen rajoitinmuovi vähän särähtää nimismiehenkiharassa, mutta sitten tulee taas hiljaista. Ja tämä auto on kulkenut lähes viisitoista vuotta ja 350000 km!

Käännyn ohitustielle ja kiihdytän. Auto kerää vauhtia kauniin eleettömästi. Huomaan ohjaavani autoa yhdellä sormella. Mikään ei ravista. Mikään ei kolise. Auto kulkee kertakaikkiaan upeasti! Lähes viisitoista vuotta ja 350000 km!

Saavun taukopaikalle. Kaarran S124:n sinne pysäköidyn valkoisen W124:n viereen. Nousen autosta ulos ja kävelen vähän matkan päähän katsomaan. Siinä seisoo kaksi kaikkien aikojen parasta Mersua!.

## Mercedes-Benz 500 SL

Perheautosta siirryn R129-korin 500 SL:ään. 1990-vuosimallisella autolla on ajettu vajaa 100000 km ja se on täysin alkuperäinen viimeistä piirtoa myöten. Vaaleansininen metalliväri on upeassa kunnossa. Vahattu ja puleerattu. Samoin sininen nahkasisusta on saanut hoitoainekäsittelyä useammin kuin normaalin miehen kengät. Kaikessa alkuperäisyydessään siis ihailtavan kaunis yksilö. Mobilistin unelma.



R129-korin SL-Mersu on iso auto. Melkein neljä ja puoli metriä pitkänä se on lähes yhtä pitkä kuin päivittäisautoni C-sarjan Mercedes-Benz-farmari. Reilut 180 cm leveänä se on huomattavasti C-Mersuani leveämpi. Tämän kokoista avoautoa lähestyttäessä tulee harras olo.

SL:n ovi aukeaa upean raskaasti ja menee kiinni sillä arvokkaalla massalla, jota harvasta nykyautosta löytää. Ei viitettäkään klapista. R129 kuuluu jo pelkän ovituntuman perusteella ehdottomasti "hyvin tehtyjen" Mersujen joukkoon.

Kuljettajan paikalla tulee hauska deja vu-ilmiö. Kaikki ympärillä oleva näyttää olevan lainattua hyvin palvelleesta W124-Mersusta. Mutta kaikki on suurennettu seuraavaan mittakaavaan. Tunnelma on nappulapaljouden vuoksi kuin lentokoneen ohjaamossa: Ilmastointilaitte on automaattinen ja näytöt taattua aikakauden tyyliä. Penkit ovat sähköisiä ja muistilliset. Nappuloita on toteuttamiseen käytetty 7 kun 21. vuosisadalla sama asia tehdään 4:llä. Riittävän suurikehäinen ratti säätyy korkeussuunnassa, mutta ei pituussuunnassa. Tervetuloa takaisin aikaan, jolloin nuoriso tiesi välittömästi vastauksen kysymykseen: "Kuka on Milli Vanilli?"

Moniventtiili-V8 käynnistyy kauniisti. Se ei uhoa vaan hyrähtää käyntiin ja tasaa välittömästi käyntinsä hiljaiseksi suhinaksi. Kakkosnelosesta tuttu automaattikeppi R:lle ja varovaisesti tallista ulos. Tallin karmien välistä sihtailu on tarkkaa puuhaa R170-koriseen SLK-Mersuun ja kompaktikoriseen perheautoon tottuneelle. Tuntuu, että tämä auto edellyttää satunnaiselta kuljettajaltaan valtamerikapteenin tutkintoa.

Kun alus ollaan saatu luovituksi satamasta väylälle ja vaihdekeppi siirtyy D-asentoon, päästään vihdoin tutustumisen siihen, millainen auto edellisen korimallin SL on ajaa. R129 SL ei edellytä Fine Young Cannibalsia soimaan stereoihin räminöiden peittämiseksi. Se menee sekä terävien kuoppien että isompien heittojen yli koko parin tonnin painollaan. Mistään ei kuulu ainoatakaan sivuääntä. Valitettavasti ei juuri kasikoneen murinaakaan. Tässä Mersussa on sama kestävyys tähtävä laatu mukana, joka löytyy vähän halvempanakin versiona ylistetään W124-korin Mercedes-Benzeissä.

Kaasupoljin on melkoisen raskasliikkeinen. Pienet painallukset eivät saa aikaan mitään, mutta kunnolla painettaessa alkaa tapahtua. Ei niinkään teholla, mutta väännöllä. Tämä tuntuu diesel-ominaisuuksia arvostavasta ihmisestä hyvältä. (Ärsyttävä) hetkellistä kulutusta osoittava mittari heilahtaa laitaan saakka, polttoainetankkiin syntyy pyörre. Moottorikin päästää itsestään hiukan ääntä. Pienempi vaihde ei vaihdu nelipykäläisessä laatikossa turhaan. SL osoittaa, että maisema alkaa vaihtua reippaaseen tahtiin niinkin, että antaa voiman toisen olomuodon puhua. 470 Nm on hieno asia!

Virallinen lupaus on, että kaksi tonnia avointa massaa siirtyy paikaltaan satasen nopeuteen 6,2 sekunnissa. Tarvittaessa. Käytännössä on vaikea kuvitella tällä autolla tulevan tarvetta polkaista kaasua nollanopeudessa pohjaan. Liikennevaloissa vierelle tullut Corolla saa polttaa renkaitaan ihan rauhassa jos haluaa. Se on eri maailmassa. Meidän todellisuudessa käytetään isompia aurinkolaseja kuunnellaan Paula Abdulia.

Katto alhaalla SL osoittaa että 80-luvun lopullakin osattiin tuulitunnelitöiden tekeminen. Alle 100 km/h:n vauhdissa ei tarvitse nostaa sivulaseja ylös. Tuuli menee melko mukavasti etupenkkien ohi. Takapyörre alkaa tässäkin autossa nopeuden kasvaessa vähitellen vaivata, mutta hiljaisuus on tässäkin se ominaisuus, joka jää päällimmäisenä mieleen. Matkustamossa on hyvä puhua vaikka katto olisi alhaalla ja nopeutta riittävästi. Laatua sekin!

Mutkan tullessa vastaan huomaa välittömästi, että 500 SL painaa paljon ja alusta on erittäin mukavuusvoittoinen. Vauhdilla mutkaan tultaessa auto pyrkii aliohjautuvuuteen. Korkeaprofiiliset, alkuperäisillä monipinnaisilla aluvanteilla olevat 16" renkaat sortuvat alle. Käytöstä saisi todennäköisesti korjatuksi kaasun käytöllä, mutta ei kuulu hyvään koeajotapaan mitata auton rajoja ja lopulta päätyä penkalle.

Vuosimallin 1990 500 SL ei ole urheiluauto. Se on edullisen öljyn aikakauden gran turismo, jolla ei ajeta mutkatietä kuin Vatanen. Se on hienostunut avoauto mukavaan matkan tekemiseen ja herrasmiesmäiseen suoraan ajamiseen. "Minne laitoinkaan Duran Duran -kasettini?"

## Mercedes-Benz C230 Kompressor Sport Sedan

Seuraavaksi tarjoutui mahdollisuus koeajaa viisitoista vuotta SL:ää uudempi auto, 7000 mailia ajettu metallisininen Mercedes-Benz C230 Kompressor Sport Sedan. Sport Sedan on Mercedes-Benzin USA-markkinalle kasaama mallinimi ja käytännössä auto on kokolailla sama kuin Veho-terminologiaa käyttäen "Mercedes-Benz Sport Packilla varustettu C230 Kompressor". Odotukset olivat korkealla, nyt edessä lienee leikkikalua, jota on hauska viedä mutkasta toiseen.



Ulkoa koeajon kohteena ollut auto näytti kivasti perusmallia pirteämmältä. Jossain valaistuksissa platinanharmaaseen taittuva sininen väri istui autoon hyvin ja siniseen taitetulla tummennuksella varustetut lasit täydensivät kokonaisuutta mukavasti. Takaa pilkisti esiin kiilloitettu pakoputken pää ja urheilualustan madallus 17" viisipuolaisien aluvanteiden kanssa antoivat autolle tavallista menevämmän "stanssin". 225-levvät eturenkaat ja 245-levvät takarenkaat viimeistelevät ulkonäön. Kuljettajan paikalle oli päästävää pian!

Kolmipuolainen monitoimiratti istui käteen upeasti. Sen reilut muotoilut ja hopeanväriset painikkeet antoivat tuntua, että ollaan sporttiautossa. Lattialla kiiltelevät metallipolkimet jatkoivat samaa tunnelmaa, mutta valitettavasti sisustukseen kuuluneet alumiinipaneelit herättivät kysymyksen, ovatko ne oikeasti alumiinia vai sittenkin muovia. Puuhan Mersussa on puuta, mutta onko kaikki kiiltävä oikeasti metallia?

Kun makuasioista aletaan puhua, on hyvä pohtia myös, onko vaalea alumiini paras mahdollinen koriste vaalean nahkasisustan kanssa. Itse vannon vaalean sisustan nimiin, mutta Avantgarden puut saavat omalla listallani korkeamman sijoituksen kuin Sport Sedanin alumiinit.

Siispä kone käyntiin! 2005-mallin C230 Kompressorissa on 1,8 litran remmiahdettu kone. Se pörähtää käyntiin kivan kuuloisesti. Autossahan on sporttiputkisto eikä pelkkä kiilloitettu putken pää! Pienikin kaasun painallus saa neloskoneen kiertämään iloisesti. Tämä kone on aivan eri maata kuin esimerkiksi 240:n kuutonen. Ainakin kierrosherkkyytensä suhteen. Kivaa!

Automaatti alumiininupista D:lle ja tien päälle. Automaattiset xenon-ajovalot sammuvat itsestään kun ajetaan tallista ulos. Koneessa tuntuu olevan hauskaa alakierroksien vääntöä samaan tyyliin kuin "oikeassakin" 230 Kompressorissa, eli mm. R170 SLK:sta tutussa 2,3 litran kompressorikoneessa. Siinä missä C240:n 2,6-litrainen antaa 240 Nm maksimivääntönsä vasta 4500 rpm kohdalla tämä pienempi kone antaa 260 Nm jo välillä 3500-4000 rpm. Ja sen huomaa. Auto liikkuu kaupunkipyörityksessä iloisesti ja tuntuu kuin koneessa olisi menohaluja enempäänkin kun takaa kuuluu lisäksi suupieliä nostattava murina.

Valitettavasti kone on kuitenkin ainoastaan 1,8-litrainen. Sen huomaa kun tullaan moottoritiele. 100 km/h:n nopeudessa kone kiertää jo 3000 rpm, eikä siinä riitä enää tehoa muuttamaan auton liikemäärää samalla innolla kuin kaupunkinopeuksissa. Mikä pahinta: 3000 rpm:n kohdalla pakoputkisto honottaa kuin Nissan. Jos sattuu tykkäämään tästä nasaaliäänestä, niin mikäpä siinä, mutta tasaisessa ajossa auton pitäisi olla hiljainen. Ja mihin katosi se murina?

Kun moottoritie loppuu ja tullaan mutkaiselle maantielle, hauskuus alkaa jälleen. Sporttialusta on tehty juuri oikein minun makuuni. Se ei ole yhtä kova kuin omassa autossani oleva H&R:n sarja, mutta ei myöskään samanlainen "lulla" kuin tavalliset USA-mallin Mersut. Tämä alusta yhdessä facelift-C:n päivitetyn ohjauksen kanssa on kertakaikkiaan mahtava paketti! Sporttimallissa olevat normaalia isommat jarrut pysäyttävät auton loistavasti mutkiin. Tuntuma tien on täsmällinen ja kun vauhtiakaan ei mutkatiellä ole liiaksi, ovat moottorin ominaisuudetkin riittävät kaarteiden läpi

vedättämiseen. Täällä mutkatiellä W203-korin Mercedes-Benz C230 Kompressor A Sport Sedan on omimmillaan. Juuri näin Mersun pitääkin kulkea!

Mercedes-Benz C230 Kompressor A Sport Sedan on erittäin hauska neliovinen auto. Sitä on kiva ajaa mutkasta toiseen niin pitkään kun ei tarvita räjähtävää ohituskiihtyvyyttä, eikä tunnusta hermostuvansa sporttiputkiston moottoritiehonotuksesta. Tämä auto on hyvä esimerkki siitä, että kuutiotuumat eivät kerro kaikkea. Osa niistä voidaan korvata myös onnistuneella ahtamisella. Mutta miksi Mersu ei uskalla asentaa Sport-merkintäiseen autoon automaattilaatikkoa, jonka käsivalinta olisi oikea käsivalinta? Miksi Sport-mallisissakin Mersuissa kepin alaspäin kääntämistä seuraa pitkä miettiminen ja vasta sitten ylihienostunut alas vaihtaminen ja ylös vaihtoja ei saa pakotetuksi oikein millään?

## Mercedes-Benz C240 A

Tämä tarina alkoi, kun vein 2002-mallisen Mercedes-Benz C320:ni huoltoon. Huollon ajaksi sain laina-auton, 3000 ajetun hopeanvärisen W203 C240 A Elegancen.



Heti ulkoa huomasin autosta, että olen saamassa ajoon faceliftatun C-Mersun: Autossa oli uudenlaiset 7-puolaiset aluvanteet, joiden hienoudesta voidaan olla montaa mieltä. Omasta mielestäni ne näyttivät lähinnä pölykapseleilta. Helmat oli myös muotoiltu uudelleen. Ne näyttivät tulevan hiukan alemmaksi kuin pre-faceliftissä. Valitettavasti ne olivat jotenkin halvemman näköiset kuin aikaisemmissa malleissa. Keulan sumuvalot ja grilli olivat samoin saaneet osansa muotoilijan kynästä. Kaikkineen ulkoiset muutokset olivat pieniä mutta silti riittävän näkyviä. Loppu on makuasiaa.

Kun avasin oven, eteeni tuli huomattava määrä paljon selvemmin havaittavissa olevia muutoksia pre-faceliftiin nähden. Autossa oli vaaleanharmaa nahkasisustus ja penkkien toppauksien kuviointi oli muuttunut, mutta tuntuma ei. Automaatin vaihdekeppi oli saanut uuden muodon joka antoi ripauksen urheilullista tuntumaa.

Valitettavasti urheilullisuus loppui kuitenkin tähän, sillä 240:ssa on edelleen sama 2.6l:n kone kuin ennenkin. 168 hv:n huipputeho ei ole paljon tämän painoiseen autoon. Eikä varsinkaan jos maksimivääntökin saavutetaan vasta 4500 rpm:n tuolla puolen ja alusta on säädetty pelkään matkustusmukavuuteen.

Faceliftin yhteydessä mittaristo oli saanut uuden ilmeen joka oli ehdottomasti minun makuuni, ja sisustaa koristi huomattavasti suurempi määrä kromia ja muuta kiiltelevää materiaalia. Myös mukinpidikkeen ympärillä.

Uusi mittaristo noudattaa samaa tyyliä kuin R171-korin SLK:n mittaristo kromireunuksisine mittareineen ja hillittyine monitoiminäyttöineen.

Keskikonsoli oli saanut uudesta E-sarjasta tutun tyylin pyöreiden säätimien vuorotellessa kromin ja tumman jalopuun kanssa. Ilmastoinnin suuttimet eivät valitettavasti ole muuttuneet mukana, ja tämä jättää hiukan kahtiajakoisen vaikutelman.

Radio oli muuttunut faceliftin yhteydessä huomattavasti tyylikkäämmän näköiseksi, mutta valitettavasti sen pyöreät säätimet eivät olleet mataluudessaan kovin käytettäviä. Harman/kardon Premium Sound System soi loistavasti. Aikaisemmat Bosen valmistamat stereot soivat nekin hienosti, mutta Harman/kardon on soinniltaan vielä pykälän täyteläisempi.

No, entäpä ajossa? Faceliftatussa C-Mersussahan on laitettu ohjaus uusiksi ja nyt sen pitäisi olla huomattavasti entisiä malleja parempi. Ero aikaisempaan on havaittavissa. Ohjaus tuntuu jotenkin hieman kevyemmältä kuin aikaisemmissa malleissa, mutta on keskellä täsmällisempi. Parkkitaloajossa palautus on parempi kuin aikaisemmassa, mutta ei vielä mitenkään erityinen. Ohjauksessa on siis eroa, mutta ei niin paljon, että sen vuoksi kannattaisi alkaa osoittaa pre-facelift -malleja sormella.

Kaikkineen faceliftattu C-Mersu on uudistunut kivalla tavalla. Saan kuitenkin onnekseni huokaista helpotuksesta ja todeta, että mistään hypystä ei mallin elinkaareissa ole kyse. Pre-facelift ei näytä eikä tunnu vielä ollenkaan vanhalta. Ei tarvitse lähteä ostamaan uutta autoa.

Miksi juomamukin koloa ei saa enää peitetyksi?.

## Mercedes-Benz C-sarjan vertailutesti - C240 vastaan C320

2001-vuosimallin W203 Mercedes-Benz C320:ni oli määräaikaishuollossa joka venähti alunperin suunnitellusta melko tavalla. Huollon ajaksi liikkeestä annettiin ajooni 2003-vuosimallin Mercedes-Benz C240 Automatic. Viikon aikana tuli tehdyksi melkoisen perusteellinen arviointi näiden kahden ensiarviolta melko samanlaisen auton eroista.



Istuudun C240:n ratin taakse. Ensimmäisenä huomioni kiinnittyy Jacky Makupala -toffeevanukasta muistuttavaan sisustaan. Kojelauta ja ratti ovat "suklaata" ja nahkapenkit kermaisen täyteläistä "toffeekiisseliä". (Naulan kantaan osuvan analogian totesi vaimoni istuessaan ensimmäistä kertaa autoon.) Mieleeni tulee että tällaisen sisustan metallitummanvihreään Mersuun tilannut henkilö pitäisi saattaa edesvastuuseen. Vai lieneekö silmäni vain jämähtänyt oman autoni vaaleanharmaaseen sisustaan...

C320:ssani on sähköiset muistipenkit, -peilit ja -ratti. C240:ssä näitä ei ole. Sulkaaratin alta löytyy kampi, jolla saa ratin tuoduksi mukavalle kohdalle, ja penkin säädötkin tarjoavat tutun Mersu-asennon. W203:n osittaisella sähkösäädöllä varustettujen penkkien sivussa olevan sähkövivun logiikka kuitenkin tuntuu jotenkin oudolta läpi koko viikon taipaleen. Namiska kuitenkin hoitaa asiansa, joten vika lienee vain omien korvien välissä.

Mutta koska autoa pitää vertailutesteissä ajaakin, eikä ainoastaan äimistellä häiriintyneen värisiä sisustusmateriaaleja, tuuppaan avaimen virtalukkoon. Muoviavain aikaansaa tutun äänen kun sähkölukko vapautuu. C240:n moottori käynnistyy hyristen. Mutta vaikka se on samaa M112-sarjaa oleva V6-kone kuin omassa C320:ssäni, äänestä puuttuu se murina joka säestää isomman moottorin käyntiä.

Laitan vaihteen D-asentoon ja lähdän liikkeelle. W203:n sähköinen automaatti toimii hienosti ja siirryn liikenteen sekaan kehätielle. Katuliikenteessä C240:n moottori kuljettaa autoa hienosti eikä eroa C320:een juuri huomaa. Kierrokset käyvät pienemmässä koneessa hieman korkeammalla ennen vaihtoja, mutta siihen tuskin ilman välitöntä vertailukohtaa kiinnittäisi huomiota.



Kiihdytettäessä rampilta nopean liikenteen sekaan, moottorien erilainen luonne tulee esiin. Siinä missä 3,2-litrainen moottori murahtaa 80 km/h vauhdissa, ja siirtää auton eleettömästi muiden tahtiin, 2,6-litrainen moottori kaipaa paljon voimakkaampaa kaasunkäyttöä. Pienempi kone on selkeästi enemmän kierroskone.

Jälleen kun C240:n saa muiden joukkoon tielle, se kulkee juuri niin hienosti kuin Mersun tuleekin. Maantiellä ja moottoritiellä W203 on omimmillaan. Ohjaus tuntuu hyvältä ja auto kulkee pientä tuuliherkkyyttä lukuunottamatta mainiosti sinne minne sen asettaa kulkemaan. Pehmoinen jousitus häivyttää kuopat ja heitot kauniisti, ja Mersun ratin takana tietää Mersun olevan Mersu. Mutta hitaammissa nopeuksissa, kuten parkkihalleissa ja kadunkulmapyörytyksessä W203:n ohjaus kuolee täysin. Se tuntuu yllättäen jopa raskaalta, koska rattia pitää pyörittää molempiin suuntiin. Tämä on ilmiö, jota tekniikanmaailmat ovat kautta maailman sivun moittineet Mersuissa. Mutta W203 on ensimmäinen malli, jossa se on minua oikeasti häirinyt.

Koska C240:n ja C320:n merkittävin ero on moottorissa, keskitytään siihen vielä parin kappaleen verran. 240-koneen kierrosluonne tulee viikon aikana moneen kertaan havaituksi. Siinä missä 320-koneisessa autossa pienikin kaasun painallus riittää kiihdyttämään autoa ilman minkäänmoisia



ponnistuksia C240:n kuljettajan joutuu tosissaan käskemään autoa. Tämän havainnon tekeminen ei edellytä osallistumista kiihdytyskilpailuihin tai rata-ajoon. Ilmiö tulee esiin tavallisissa liikennevaloista lähtemisissäkin. Tämä tuntuu omituiselta, sillä aikaisemmin koettu kompressoriahdettu 2,3-kone tarjoaa menoa pienemmästä iskuilavuudestaan huolimatta huomattavasti vaivattomammin. Mitä on tapahtunut luonnonlaille "there is no substitute for cubic inches"?

Kurkistus Mercefreakenin tarjoamiin moottoritietoihin kertoo vastauksen: Siinä missä C240 tarjoaa 170 hv/ 5500 rpm - 240 Nm/ 4500 rpm, 230K tuottaa 197 hv/ 5500 rpm - 280 Nm/ 2500-5000 rpm, ja 320 antaa 218 hv/ 5700 rpm - 310 Nm/ 3000-4600 rpm. Kompressorikoneen ja 3,2-litraisen koneen laajat, korkeammat ja huomattavasti matalammalle sijoittuvat väännöt tekevät menosta kevyen tuntuista. Valitettavaa todeta, mutta näiden rinnalla C240 sai viikon aikana lisänimen "hyrrä". Moottori hyrisee kauniisti, mutta meno ei maistu.

Palautan C240:n ja käynnistän C320:n moottorin. Tuntuu hienolta painaa kaasua rauhallisesti kehätien rampilla ja kuunnella murinaa kun laatikko ei turhia vaihtelee. Onhan isompi kone hintavampi, mutta "there is no substitute for cubic inches". Paitsi ehkä kompressorin – varauksin.

## Mercedes-Benz C270 CDI T



Seuraavaksi siirrymme bensa-autojen maailmasta dieselin pariin. Ensimmäinen alkaa Volkswagen-tyyppisellä matkustamisella Pirkanmaalta etelään. Tavoite on vaihtaa alla oleva diesel-käyttöinen Passat tähtimerkkiin. Kaikkein mieluiten automaattivaihteiseen S203-korimallin Mercedes-Benz C270 CDI:hin.

TDI-Passat vie minut ja autonkuljettajani pääkaupunkiseudulla sijaitsevan Mercedes-Benz-liikkeen pihaan. Vastassa on

115000 km ajettu metallitummansininen vuosimallin 2001 S203 C270.

Ulkoapäin tarkasteltuna auto näyttää oikein asialliselta. Nokkapelti on saanut aikamoisen kivisateen osakseen. Tummassa ja puhtaassa maalipinnassa kivenkolot näkyvät valitettavan selvästi. Alusta ja pyöräkotelot ovat lähes uudenveroisia, joten maaseudun eläinlääkärin entisestä autosta ei kyse ole.

Takaovessa on pieni lommo. Takalasisista on joku yrittänyt poistaa jäätä oikein urakalla, koska samalla osansa vuolemista ovat saaneet sen ympärillä olevat maalikerrokset ja takalasinpyyhin, joka on tämän seurauksena alkanut ruostua. Mutta kaikenkaikkiaan oikein asiallinen kokonaisuus.

Myyjä saapuu paikalle ja kertoo autosta kohteliaasti historiatietoa. Teemme koeajopaperit ja ovi kuljettajan paikalle aukeaa!

Elegance-mallin jalopuut ja vaalea sisusta ovat kaunis yhdistelmä. Keskikonsolista löytyy COMAND:in näyttö ja kojelaudan päältä Parktronicin paneeli. Istun autoon ja säädän oven nappuloista penkin ja ratin mieleisilleni kohdille ja talletan mieltymykseni muistipaikkaan.

Katselen ympärilläni ja havaitsen vaalea nahkasisustan kokoneen yllättävän kovaa kyytiä sadantuhannen kilometrin matkalla. Kuljettajan penkin kulma on nuhjaantunut ja kulunut. Nahkaratti on hiukan nuhjuinen sekkin.

Kierrän vielä kurkistamaan takapenkille. Vaaleat turvavyöt ovat saaneet tiesmitä osakseen, eivätkä näytä kovinkaan edustavilta. Muuten takapenkin tilat ovat paremmassa hoidossa kuin kuljettajan paikka. Suksipussikin löytyy keskikyynärnojan takaa, mutta Isofix-kiinnikkeitä ei löydy vaikka kuinka tongin. Niinpä: Veho on keksinyt niiden olevan lisävaruste. "Suomi-autojen" miinuspuolia tämä.

Tavaratila kertoo, että siellä on matkustanut lemmikkieläin. Vaalea verhoilu kertoo tarinan pestynäkin. Tavaratilan suojaverho repsottaa vasemmasta laidastaan hiukan.

Olen juuri sulkemassa tavaratilan luukkuja kun havaitsen luukun sisäkulman olevan vaalea. Vahaako? Pyyhkäisen sormella. Ei, maalihan on kulunut metalliin saakka pois! Sama juttu toisella puolella. En löydä selitystä ilmiölle, sillä kohdalle vastaava tiiviste on hienossa kunnossa.

Luukkulöydöksestä innostuneena alkan kiertää auton muitakin luukkuja. Matkustajien ovet ovat tiptop, mutta kuljettajan oven B-pilariin vastaava reuna on samalla tavoin menettänyt maalinsa. Omituinen ilmiö, jota en ole nähnyt missään muussa C-Mersussa!

Huomaan taskussani koeajolapun ja päätän, että jo riittää syynääminen - diesel on saatava käyntiin! Muovinen avain virtalukkoon. "Zzzack!" Ohjauslukko aukeaa. Kääntö avaimesta ja 5-sylinterinen diesel herää raksuttamaan. Kylmän moottorin ääni on yllättävän voimakas. Etenkin bensiinimoottoriseen Mercedes-Benziin tottuneelle korvalle.

Siirrän vaihteenvalitsimen D:lle ja ohjaan auton liikenteeseen. Hitaassa vauhdissa ohjaus tuntuu yllättävän raskaalta.

Kevyellä kaasupolkimen liikuttelulla OM612 ei vastaa mitenkään erityisen voimakkaan tuntuisesti. Commonrail suhisee ja ohjaan auton kohti isoa tietä.

Liittymäkaistalla painan oikeanpuoleista pedaalia rohkeasti. Moottori herää henkiin. Ääni kertoo että polttoaine on diesel ja vääntökäyrä nousemassa kovaa tahtia. Auto siirtyy vaivattomasti muun liikenteen rytmiin.

Uusi painallus kaasusta ja auto ponkaisee iloisesti vasemmanpuoleiselle kaistalle ja muiden ohi. 270CDI näyttää että myös tehoa löytyy. Moottorin ääni jää taka-alalle, eikä ohjauskaan enää tunnu raskaalta.

Reilut satatuhatta kulkenut C-Mersu liikkuu täysin ilman nitinöitä ja natinoita. Autossa ei kuulu ainoatakaan ylimääräistä kolinaa. Korvakuulolta voisi luulla että auto on täysin uusi. Elegancen alusta 16" rengastuksella nielee pienet epätasaisuudet pehmeästi ja aurinko valaisee vaaleaa sisustaa lasikattoluukun läpi. Meno on kerrassaan mainiota.

Kytken COMAND:in päälle ja valitsen paluun lähtöruutuun. Brittiaksentilla puhuva naishenkilö kehottaa tekemään U-käännöksen. Repeän nauramaan: Amerikkalaiset Mersu-miehet olivat oikeassa, "euro-COMAND:in" täti todentotta kuulostaa hunajaiselta!

Suomipop renkuttaa että vielä on kesää jäljellä. Peruskaiuttimetkin kuulostavat ihan asiallisilta. Ei Bose-äänentoistojärjestelmä näköjään mikään välttämättömyys ole, vaikka sen subwoofer tukevuutta musiikkiin maantiemetelin keskellä tietysti tuokin.

Lähtöpisteenä toimineen autoliikkeen kyltit ilmestyvät eteeni ja navigaattorin sisään ahdettu rouva ilmoittaa minun olevan perillä. Edessä on päätöksenteon aika: Onko tämä auto todellakin kaikkien siitä pyydettyjen eurojen arvoinen?

Mercedes-Benz C270CDI T Automatic Elegance on erittäin hyvä auto. Se on käteen osuvan kokoinen. Siinä on riittävästi tehoa ja hienosti vääntöä. Ajamista leimaa vaivattomuus ja leppoisuus. Se kulkee vaivattomasti sekä kaupungissa että maantiellä. Ratissa on leppoisa viettää aikaa kun mukavuusvarusteet ovat kohdallaan ja moottorissa on riittävästi voimaa liikuttamaan autoa.

Mutta merkkiliikkeen hintapyynti autosta on melko korkea. Jos auto olisi kulunut matkallaan hiukan vähemmän. Jos konepelti, kuljettajan ovi ja takaluukku eivät vaatisi maalia. Jos nahkasisusta olisi saanut kerran vuodessa hoitoainekäsittelyn. Huomaan ajatuksissani liian monta "jos"-sanaa. Muuten kauppa olisi selvä. Nyt autosta jää tunne, jota kuvaa lause: "Ihan jeeshän tämä on, mutta..." Sääli näin, sillä muuten maailmassa olisi ollut välittömästi yksi Volkkari-mies vähemmän.

## Mercedes-Benz C30 CDI AMG T

Istun autossa keskellä parkkipaikkaa ja puhun puhelimeen. Kuulen toisella korvallani kuorma-automaisen dieselin tyhjäkäyntiraksutuksen, joka voimistuu nopeasti. Hopeanvärinen farmari-Mersu lipuu autoni takaa.



Keula saapuu oikeanpuoleiseseen sivupeiliin: AMG-etupuskuri! Seuraan auton linjojen etenemistä. Viisipuolaiset AMG-vanteet matalaprofiilisilla renkailla! Siniseksi tummennetut ikkunat! Voimakkaasti muotoillut sivuhelmat!

AMG-takapuskuri!. Kaksi suurta kiiltävää pakoputken päätä! Matala auto pysähtyy taakseni täyttäen kaikki peilit. Henkilö puhelimesta jää kakkossijalle. Nyt on toimittava nopeasti!

Ryntään hopeanvärisen auton luo. Moottori käy edelleen. Peräluukussa lukee AMG. Kompakti farmariauto ei kuulosta 2000-lukuiselta, kliinisen siistiksi kehitetyltä salonkodieseliltä. Jos silmäni olisivat kiinni arvelisin äänen tulevan Mercedes-Benz-merkkisestä jakeluautosta. Mutta nyt silmäni ovat auki. Enkä näe mitään muuta kuin kolme kirjainta: A, M ja G.

Avaan kuljettajan oven ja istun mustalle nappanahaistuimelle. Poskeni hehkuvat. Otan kiinni urheilullisesti muotoillusta ohjauspyörästä ja puristan itseäni ratin ja istuimen selkänöjan väliin. Saisikohan tällä ajaa?

Ovi sulkeutuu tömähtäen. Olemme kahdestaan. Minä ja Hän. 2003-vuosimallin S203 Mercedes-Benz C30 CDI AMG T Automatic.

Siirrän vaihdekepin D:lle. Auto lähtee ryömimään eteenpäin ilman että käyntiäni muuttuu lainkaan. Moottori kuuluu sisälle selvästi. Eikä sen käyttämästä energialähteestä ole pienintäkään epäselvyyttä. C30 on diesel. Ja ylpeä siitä.

Lisään kaasua. Kaasupoljin tuntuu samalla tavalla raskasliikkeiseltä kuin C270CDI:ssä. Poljinta pitää liikuttaa rohkeasti.

Mercedes-Benz C30 CDI AMG lipuu pientä katua pitkin. AMG-alusta tuntuu tanakalta, mutta ei lainkaan kovalta. 75000 km ajettu auto ylittää hidasteet ilman tärähdystä ja ilman ainoatakaan sivuääntä.

Saavun kehätielle johtavalle rampille. Käänän auton keulan alarinteeseen ja painan rohkeasti kaasua. Puoleen sekuntiin ei tapahdu mitään. Sitten räjähtää!

Moottorin äänimaailma muuttuu silmänräpäyksessä laiskasta raksutuksesta suihkumoottorin puhallukseen. AMG Speedshift-vaihteisto vaihtaa salamannopeasti kaksi pykälää pienempään. Kromireunuksisen mittariston keskelle syttyy keltainen kolmio. Nopeusmittariston neula alkaa kiertyä käsittämättömällä vauhdilla kohti oikeassa laidassa olevaa 300 km/h lukemaa. Kaikki auton sisällä siirtyy kaksi tuumaa taaksepäin.

Vapautan kaasun. Auton nopeus rauhoittuu muun liikenteen tahtiin. Sydämeni hakkaa. Suupieleni ovat venyneet korviin saakka. C30 on diesel. Räävitön. Ja ylpeä siitä.

Tie jatkuu suorana. Asetan vakionopeudensäätimen rauhalliseen matkantekovauhtiin ja otan rennon asennon pehmeällä nahalla päällystetyllä istuimella. Moottorin ääni jää Continental SportContact 2-renkaiden taakse.

Koeajettavan auton tilannut henkilö on rastittanut jotakuinkin kaikki mahdolliset varusteet listalta. Silmäilen COMAND:ia. Siinä on näköjään televisiokin. Kojelaudan päällä on pysäköintitutkan näyttö. Kaikki mahdolliset säädöt tapahtuvat sähköllä ja... "Hei, edessäni on rekka!"

Jätän turhanpäiväisen nappuloiden painelun. Kaksi napautusta vaihteenvalitsimesta alaspäin. Speedshift ei viivyttele: "Mr-MYRRRR!"

Kevyt painallus monitoimiviiksestä alaspäin ja auto vilkauttaa kolme kertaa vasempaan. Rohkea painallus kaasusta ja täyteen ahdetusta konehuonesta vastataan. Vaikka alla on kuiva asvaltti, luistonesto ilmoittaa olevansa mukana. Käsillä tehty AMG-diesel puhuu kaikilla 540 Nm:llään. Nopeusmittari ampaisee maantienopeudesta ylöspäin samalla innolla, jolla se hetkeä aikaisemmin kiipesi siihen.

Pari sekuntia ja rekan keula näkyy enää taustapeilistä. Pyyhin virnettä kasvoiltani. C30 on diesel. Räävitön. Brutaali. Ja ylpeä siitä.

Hiljennän vauhtia ja saavun takaisin pysäköintialueelle. C30 CDI raksuttaa hiljaa eteenpäin. Pysähdyn ja sammutan moottorin. Upeasti viimeistellyn ohjaamon täyttää täysi hiljaisuus. Silmissäni on vaarallinen kiilto.

C30 CDI AMG diesel. Räävitön. Brutaali. Hävytön. Ja ylpeä siitä. Syystä.

## Mercedes-Benz E280 CDI

Kompaktikorisien Mercedes-Benzien jälkeen edessä on siirtyminen pykälän verran suurempaan korimalliin, E-sarjan Mersuihin. Koeajon kohteena on obsidianmusta facelift-mallin W211 Mercedes-Benz E280 CDI Automatic Avantgarde-varustetasolla.



Ulkoa facelift-mallisen metallimustan auton erottaa helposti ennen faceliftiä – tai Mersu-kieltä käyttäen MoPfia tai Modellpflegeä – eaf valmistetusta; selvimmin havaittavina tunnistuskohteina toimivat keulan maski, joka on muuttunut toisen muotoiseksi, sekä uuden ilmeen saaneet etu- ja takavalot.

Avaan kuljettajan oven kromireunat saaneesta muovivaimesta ja istun sisään. Mustat puolinahkapenkit ja Avatgarden tummat jalopuut istuvat hyvin yhteen. Säädän penkin ja ohjaispyörän mieleisilleni kohdille. Mieleeni tulee, että eikö perushinnaltaan 67265 EUR arvoisessa mallissa olisi ollut varaa paketoita vakiovarustukseen sähkösäätöä myös penkin etäisyydelle ja ratille.

Päätän jättää tuotehallinnan ongelmien kanssa pätkäilyn tuotepäällikölle ja itse keskityn kääntämään avainta virtalukossa. V6-diesel hurauttaa käyntiin. Auton sisällä tyhjäkäynti ei juurikaan eroa bensakoneen käynnistä. Ääni on kauniin pehmeää. Mielialani alkaa nousta lupaavasti. Nyt pitää päästä liikenteeseen ja pian.

Siirrän vaihteen valitsimen D:lle ja vapautan jarrun. Auto lähtee pehmeästi liikkeelle. Pyörittelen E280 CDI:n parkkipaikalta pois. Hitaassa nopeudessa ohjaus on äärimmäisen kevyt. Ehkä jopa hiukan liiankin kevyt.

Vilkku päälle ja liikenteen sekaan. Kevyt painallus kaasusta saa välittömän vasteen konehuoneen puolelta. Ei turboviivettä. Ei 5-sylinterisistä CDI-koneista tuttua common railin suhinaa. Uusi diesel hörähtää ja auto on hetkessä muun liikenteen rytmissä. Moottorin ääni katoaa äänekkäiden Continental-kesärenkaiden äänen taakse.

Kevyt painallus monitoimiviiksestä alaspäin ja auto vilkauttaa kolme kertaa vasempaan. Uusi painallus kaasusta ja konehuoneesta kuuluu "rrrr". Nopeusmittari jatkaa kohoamistaan samalla innolla jolla se nousi maantienopeuteen ja hetki sitten edellä olleet näkyvät muutaman sekunnin päästä taustapeilistä. Herrasmiesmäisesti tarjoiltu vääntö vakuuttaa.

Auto kulkee maantietä hienostuneesti. Kaikki säätimet ja nappulat löytyvät juuri sieltä, mistä Mersulla ennenkin ajanut sormensa ensimmäiseksi osoittaa. Meno V6-dieselin kuljettamana on vaivatonta.

Hetkinen, sanoinko "vaivatonta"? Onko vaivaton sama kuin upea? Valitettavasti näin ei ole.

MoPfin yhteydessä W211:n ajo-ominaisuuksiin on kuulemma tehty parannuksia. Saattaa olla, että näin on tapahtunut, mutta auto silti tuppaa vaeltamaan maantiellä urien ja kaltevuuden vaihteluiden mukana. Parkkipaikalla erittäin kevyt ohjaus jämäköityy hiukan kun nopeus nousee, mutta tuntuma jää silti edelleen hiukan etäiseksi. Tätä autoa ei tee mieli viedä sivuluistossa. Tuskin on tarkoituskaan, mutta "67265 EUR + lisävarusteet"-arvoisen auton ratissa tuntisi mielellään ajamisen iloa.

E-Mersun sisusta on toteutettu laadukkaasti. Keskikonsolissa on paneeleja, jotka liikkuvat sähkömoottoreilla. Muovia ei löydy materiaaleista kuin etsimällä. Mutta puolinahkapenkkien

keskiosien kangas on säkkikangasta ja epätasaisuuksissa 20000 km ajettu auto särähtelee ajoittain. "WOW!-factor" jää puuttumaan.

Maantie on loppunut ja saavun taajamaan. Auto lipuu hiljaa eteenpäin. Vaivattomasti. Mietin osittain säikähtäneenä, olenko juuri löytänyt sen, miksi jotkut sanovat Mercedes-Benziä vanhempien herrasmiehien autoksi. En ole itsekään mikään aivan teini. Miksi E280 CDI haluaa pitää etäisyyden minuun, vaikka haluan tutustua siihen?

Pysäköin auton ja kierrän sen mustaa koria. Onhan se aika kookas. Ja ihan kivalta se näyttää. Onhan keulan ilme uudistunut positiivisella tavalla vaikka samalla se onkin saanut piirteitä Cadillacista. Kaiken kaikkiaan erittäin vaivattomasti hyväksyttävissä olevan näköinen kookas sedan. Ei taas! Taasko mielessäni liikkui sana "vaivaton"...

Lukitsen E280 CDI:n ja kävelen sen luota pois, koska se ei halua päästää minua lähelleen.

W211-korin Mercedes-Benz E280 CDI Automatic Avantgarde on oikein hyvä auto. 280CDI-moottori on kerta kaikkiaan mahtava. V6-diesel käy upeasti ja se tarjoilee tehoa ja vääntöä upeassa muodossa. Valitettavasti moottorin ympärillä olevasta autosta puuttuu se X-tekijä, joka saa sydämen hakkaamaan ja omistamisen halun roihahtamaan liekkiin.

Minun on vaikea ymmärtää, miksi W211 haluaa koko ajan säilyttää tietyn etäisyyden kuljettajaansa. Auto ei kertaakaan koeajon aikana tuntunut kertovan koko totuutta tien pinnasta, pidosta ja auton kulkusuunnasta. Ajamisen ilon ei tarvitse tarkoittaa kovaa alustaa ja matalaprofiilisia renkaita. Ajamisen ilo on sitä, että kuljettaja voi tuntea olevansa yhtä auton kanssa. Tätä yhtenäisyyden tunnetta W211 ei tarjoa ja siksi se on ainoastaan oikein hyvä auto.

Kun kyseessä on Mercedes-Benz, "oikein hyvä" ei riitä. Ei etenäkään jos hintalapussa lukee: "Alkaen 67265,00 EUR".

## Mercedes-Benz E300 D-24

Koeajon kohteena on hopeanvärinen W124-korin E-Mersu 300D-moniventtiilikoneella. Auto on käyttöön otettu vuoden 1994 puolivälissä ja sillä on ajettu 246000 km.

Moniventtiilikoneinen ahtamaton E300D on melko harvinainen auto, sillä sitä valmistettiin ainoastaan aivan W124-historian loppumetreillä, heinäkuusta 1993 alkaen. Ulkoisesti tämän melko harvinaisen 300D-24 -mallin sekoittaa helposti 250D Turboon. 300D-24:ssä pakokaasut kulkevat katalysaattorin läpi. Tämän vuoksi pakoputkessa on vain yksi ulostulo, kun muissa porrasperäisissä kuutoskoneissa perästä pistää esiin kaksi pakoputken päätä. Lisäksi venttiilikone hengittää samanlaisien "kiduksien" kautta yleensä mielletään turbomallien tunnusmerkeiksi. Näin siis auton arvioi ulkoisesti helposti 5-koneiseksi turboksi.

Koeajoyksilössä on erittäin hyvä varustetaso; Metallivärin lisäksi autossa on urheilualusta ja sporttipenkit. Auton sisusta on mustaa nahkaa, samoin kuin ratti ja vaihdekeppikin. Kaikki auton sivulasit sekä takaikkuna on käsitelty hopeoidulla pinnoitteella. Yhdistettynä sähkökäyttöiseen takalasin verhoon nämä ovat heinäkuun helleviikon aikana loistava varuste, sillä hopeiseen autoon herkullisesti istuvan ulkonäön lisäksi ne pitävät auton sisälämpötilan miellyttävänä pidemmänkin pysähdyksen ajan.

Alkuperäisen urheilullisemman alustan mukana tulevat hiukan suurempi raideleveys ja parin sentin madallus sopivat autoon hienosti. AMG-vanteilla istuvat 225/45R17 renkaat viimeistelevät ulkonäön ja auton voisi helposti uskoa olevan kiireisempikin menopeli!

Koskapa kyseessä on koeajo, ei riitä että tyydytään ihailemaan auton ulkonäköä. Auton keskuslukitus aukeaa linkkuveitsimallin avaimessa olevalla infrapunakaukosäätimellä, kunhan muistaa osoittaa joko kuljettajan ovesa tai peräpellissä olevaan vastaanottimeen.

Kuljettajan ovesa tuntuu olevan säädön varaa, sillä se ei aukea eikä sulkeudu aivan "kassakaappimaisesti". Välyksiä oven saranoissa ei kuitenkaan tunnu olevan, joten liekö 124-kauden lukoilta ominaista taipumusta alkaa kalista korjattu nostamalla lukon vastinkappaletta hiukan liioitellun korkealle...

Ensimmäinen havainto istuttaessa kuljettajan paikalle on, että ratti on aika ylhäällä. Valitettavasti tähän ongelmaan ei koeajettavassa autossa löydy lääketta, vaikka varusteita muuten onkin vaikka muille jakaa. Toinen havainto liittyy istuimiin. Etuistuimien säädöt ovat hyvät ja ne antavat mukavan tuntuisen sivuttaistuen. Valitettavasti penkkien tarjoama ristiselän tuki on kuitenkin aika olematon, mikä häiritsee henkilöä, jonka selällä on taipumus väsymiseen.

Kojelaudasta löytyy nappuloita tavallisten takalasinlämmittimen ja varoitusvilkun lisäksi takaniskatukien kaatamiselle, sähkökäyttöiselle takaikkunaverholle ja alkuperäiselle varashälyttimelle. Lisäksi manuaalivaihdekepin ympäriltä löytyvät kytkimet sähkökäyttöisille etulaseille ja sähkösäätöisille peileille. Siispä linkkuveitsiavain lukkoon ja peilit näyttämään sopivasti takaviistoon!

Hehkutus tuntuu kestävän yllättävän kauan. Vaikka Suomen kesä on kauneimmillaan, hehkuvalon sammuminen tuntuu kestävän pienen ikuisuuden. Pieni ikuisuus on tässä tapauksessa viitisen sekuntia. Koneen käynnistyminenkin tuntuu olevan hiukan vaivalloista. Avainta täytyy pitää käynnistysasennossa juuri sen verran tavallista pidempään, että koeajajaa alkaa jännittää, jaksako startti saada dieseliä käyntiin.

Käynnistyksen työläys tuntuu erikoiselta, sillä muistikuvani mukaan oma taannoinen W124 300D Turboni käynnistyi kesällä käytännössä hehkuttamatta ja aivan pienellä starttimoottorin nyhkäisyllä. Koeajettavassa yksilössä saattaa olla joku hehkutulpista hiukan heikkona, sillä kone ei myöskään



välittömästi käynnistyttyään käy aivan tasaisesti. Pienellä kaasun painalluksella koneen käynti kuitenkin normalisoituu.

Konehuoneen puolella on aika tomuista, mutta ei vuotoja tai muutakaan hälyttävää lukuunottamatta tavallista pientä kosteutta huohottimen ympärillä sekä koneen keulassa olevan iskunvaimentimen pientä kosteutta. Käyntiäni kuulostaa myös terveeltä. Kierroslukumittari jää kuitenkin makaamaan kuolleen pohjaan.

Seuraavaksi lähdetään liikkeelle. Pitkäliikkeinen kytkin pohjaan ja ykkönen paikalleen ja suunta kohti huoltoasemaa. Täytän tankin ”eurohintaishella” dieselillä ja nollaan trippimittarin. Kone vääntää tyhjäkäynniltä alkaen juuri niinkuin diesel-Mersun tuleekin ja sen sammuttaminen vaatii yrittämistä. Mersun manuaalivaihteiston saaminen toimimaan tasaisesti edellyttää jälleen pientä totuttelua ja ensimmäiset vaihdot kakkoselle töksähtävät tyyliä. Parin kilometrin jälkeen rytmi muistuu jälleen ja vaihdot alkavat tapahtua ilman suurempaa huomiota. Kierroslukumittarikin innostuu ja hyppää leikkiin mukaan.

124-korin Mercedes-Benzin kaasupoljin on melko raskasliikkeinen. Tämä yhdistettynä kaikkea muuta kuin kierrosheikkään moottoriin vaatii hieman totuttelua. Verrattuna nykyiseen omaan ajopeliini, bensiinimoottoriin W203-korin Mercedes-Benziin, E300D vaatii huomattavasti määrätietoisempia kaasupolkimen painalluksia. Kun kaasua uskaltaa painaa kunnolla, alkaa nopeusmittarikin nousta lukemiin, jossa hitaammat saapuvat perä edellä vastaan. Kuitenkin, vaikka vertailukohtana ei käyttäisikään 10 vuotta uudempaa autoa vaan esimerkiksi edellämäinitsemaani W124:n turbo-versiota, meno tuntuu jotenkin tahmaiselta. Taannoinen 1992-mallin W124-turboni antoi vääntöä 273 Nm/ 2400 rpm (plus pienet viritykset). Nämä lukemat antoivat 124-korille merkittävästi reippaamman menon kuin tälle autolle ilmoitetut 210 Nm/ 2200-4600 rpm. Vapaasti hengittävän moniventtiilin ja 12-venttiilisen turbon teholumemat 136 hv ja 147 hv ovat kuitenkin melko lähellä toisiaan.

Datsuniaan 85 km/h satasten alueella kieli keskellä suuta ohjastava lippalakkipäinen herrasmies ei turhia katsele peruutuspeiliinsä ja joudun kärkeen ohituspaikkaa hetken aikaa. Kun suora aukeaa mäen jälkeen heitän viitoselta neloselle ja painan kaasun pohjaan. Koen pari tuskaista hetkeä kun kiihdyn itse autoa nopeammin. Vaikka koeajettava yksilö on käynyt Suomen Virallisen Pumpunsäätämön kautta, menee pumpulla oma aikansa päästä menon tahtiin. Sitten mennään. Venttiilikone on huomattavasti enemmän kierroskone kuin 12-venttiiliset versiot. E300D-24 edellyttää näköjään ennakoivaa ajoa.

Seuraavan eskortin tullessa eteen resepti onkin jo tuttu. Minulle on tullut selväksi, miten koeajon kohteena olevaa autoa tulee kuljettaa. Vaihdan hyvissä ajoin pienemmälle ja annan koneen päästä tahtiin mukaan. Kun pumppu pyörii riittävällä nopeudella, konekin ehtii innostua ja vierailut vastaantulijan kaistalla jäävät turvallisen lyhyiksi. Auto alkaa tuntua ihan liikkuvaiselta ja aiempi kokemus nuhaisuudesta unohtuu hyvin pian.

Sportline-alustinen auto on hieno ajettava. Tehtaan urheilualusta jämäköitä menoa ja auto istuu mutkissa hienosti. Kuitenkin, kun päällysteessä tulee epätasaisuuksia ratti alkaa hiukan täristää. Välillä terävä isku saa jotain alustassa myös kolahtamaan. Auruskulmat ovat mitä ilmeisimmin kuitenkin kunnossa, sillä tasaisella tiellä tärinää ei ilmene, eivätkä renkaatkaan ole kuluneet epätasaisesti. Arvatenkin siis ohjauksen ikunvaimentimessa tai etuiskunvaimentimessa saattaa olla laittamisen varaa.

Aurinko alkaa paistaa ja sammutan ilmastoinnin EC-napin valon. Kylmää ei kuitenkaan ala tulla. Samalla huomaa kierroslukumittarin makaavan jälleen nollassa. Olisikohan kierroslukuanturissa jotain häikkää, ja ilmastoinnin kompressorikaan ei ala pyöriä, koska ”kone ei ole käynnissä”...

Avaan kattoluukun kokonaan ja korvaan jäähdytyksen puuttumisen avaamalla Blaupunkt Kölnin. Autossa on radiona ensimmäistä RDS-sukupolvea edustava radio ja takaluukusta löytyvä CD-

vaihtaja. Iskelmä-radiossa jollottaa Mamba kesää olevan vielä jäljellä. Vaihdan kiireesti asemalta pois ja haen valtakunnan verkosta Uutiset ja sään. Tuota iänikuista kesäkappaletta ei kestä kuunnella paremmastakaan äänentoistojärjestelmästä saati sitten kakkosnelosen varsin onnettomista kaiuttimista.

Koeajo alkaa olla takanapäin. Trippimittari meni jo jonkin aikaa sitten ympäri ja nyt se näyttää jo sata päälle. Polttoainemittari näyttää silti vielä neljännestankkia. Kaarran Nesteelle ja lorotan polttoainetta tankkiin. 40 litraa... 50 litraa... 60 litraa... Alan pyöritellä katsettani ympärinsä tähyillen mihin piilokamera on kätkeyty. 65 litraa... 67 litraa... NAKS. Kappas, autossa oli kaiken muun lisäksi vielä isompi polttoainetankkikin! Istun autoon ja naputtelen laskimella kulutuslukemia. 6,1 l / 100 km! Vaikka poljin autoa välillä niin, että omaatuntoa kolkutti. Mitähän se bensa-203 olisi kuluttanut vastaavalla kaasujalan liikkutella...?

Yleisestiottaen koeajon kohteena ollut auto kulki erittäin hienosti ja hiljaisesti. Teknisesti se oli hyvässä kunnossa ja varustetaso oli erittäin kattava. Kaikki havaitut viat olivat erittäin pieniä ja kaikkien syistä löytyi heti arvaus tai useampia aikaisemmin omistamieni Mersujen antaman kokemuksen pohjalta. Jos kattoluukun avaa kokonaan yläasentoon, syntyy pientä räminää. Teräviin kuoppiin ajettaessa tulee jostain joskus pieni klopsahdus. Kierroslukumittari ja ilmastointi putoavat välillä pelistä pois. Mikään näistä ei ole vaarallinen vika eikä todennäköisesti korjaamista ajatellen vaikeakaan. Ja auto on yli 10 vuotta vanha ja neljännesmiljoona ajettu!

Satahämeessä ohittamani Datsun-kuski tuskin tiesi kuinka hienoa kyytiä 10-vuotias kulkupeli voi tarjota. Edelleen: W124 on yksi parhaista koskaan tehdyistä Mersuista!.

## Mercedes-Benz ML320

Seuraavaksi siirrytään taksikorisista dieselautoista amerikkalaisen ”potkupalloäidin” bensiinimoottoriseen työkaluun. Koeajon kohteena on 2002-mallinen W163 ML320 Automatic Amerikka-varusteilla. Eli ML230:n mallistosta poistutumisen jälkeen pienimoottorisin hinnastoon jäänyt bensa-ML. ML320 on ollut valmistuksessa vuosina 1998-2002. Vuodesta 2002 alkaen sen on mallistossa korvannut puoli litraa suuremmalla moottorilla varustettu ML350, josta tarinaa myöhemmin.



Mercedes-Benz ML:ää pidetään yleisesti isona autonä. Ja kookas se onkin. Kaikki on kuitenkin suhteellista: Sillä välin kun olin kaupassa, ML:ni vasemmalle puolelle oli saapunut Ford Excursion ja oikealle puolelle oli paikoittanut GMC Envoy. Näiden välissä ML näytti yhtäkkiä ”ponnappililta”. Se oli matalampi, kapeampi ja lyhyempi. Sen renkaat olivat pienemmät ja aitoamerikkalaiset SUV:it tuntuvat linttaavan sen väliinsä. Onneksi tämän kirjan lukijakunta lienee pääasiassa suomalaista, joten kokokompleksi voitaneen ohittaa olankohautuksella. Harvoin Excursion ja Envoy sattuvat ML:si kanssa samaan aikaan juupajoen unionin pihaan.

Ilman mammuttimaisien kilpailijoiden machoilua viereisissä parkkiruuduissa ML:n kokonaisuus pääsee oikeuksiinsa. Kun Turun tuomiokirkon kokoiset järkäleet on saatu raivatuksi pois, jäljelle jää pihaan hienostuneen näköinen golfklubimaasturi. Siinä missä rytmipuhetta kuunteleva afrikkalaista sukujuurta oleva nuorimies valitsee ison Fordin ja vielä isommat kromivanteet, rauhallisempaa elämäntapaa arvostava ja puberteettinsa yli päässyt mies valitsee todennäköisemmin Mersun. Kovan jätjän profiilia ML:llä siis on turha lähteä pönkittämään.

Koeajettavana oleva auto on kullanvärinen ja siinä on kermanvärinen nahkasisusta. Pikaisen kotipihassa tapahtuvan gallupin tuloksena voidaan todeta että maasturille epätavallinen sirous miellyttää silmää ja kultaan taittuva väri sopii siihen hienosti. Hieman lyhyenä autoa korkeuteensa nähden pidetään – erityisesti kantaakseen L-kirjaimen loppuvaa mallimerkintää –mutta ei niin lyhyenä, että se vaikuttaisi katkaistulta.

Ensivaikutelma oven avaamisen jälkeen on, että ML:n sisätilat ovat yllättävän pienet. Koska ML on todellisuudessa iso auto, sisältä odottaisi hallimaista avaruutta. Sitä ei löydy – ei vaikka vetäisi lasikattoluukun peittolevyn pois. Yleensä tuntuu että lasikatto tuo yhden mallisarjan verran lisää tilan tuntua. Mutta ML:ssä ei tämäkään auta.

Pienuus on kuitenkin suhteellista, sillä sivutilaa on varsin ruhtinaallisesti. Molemmat etumatkustajat mahtuvat pitämään kyynärpäitään keskittuen päällä ilman, että tulee kilpailua nojapaikasta. Ja melkoisen pystyn istuma-asennon ansiosta etuistuimen pituussuuntainenkin väljyys täyttää kaikki järkevät vaatimukset. Mutta silti: Tunne voisi olla toisenlainenkin!

Sisustan suhteen tunnelma on varsin ylellinen. Rypytytty pehmoinen nahka ja jalopuut sopivat tällaiseen autoon hienosti. Kromilla kehystetyt säätimet ovat hieno yksityiskohta samoin kuin keskikonsolin COMAND-näyttö. Runsaiden nappuloiden ja sähkösäätöjen keskellä herää kuitenkin kysymys: Miksi ohjauspyörä säätyy ainoastaan ylös-alas -suunnassa? Kaikkein takimmaisekin sivuikkunat säätävät sähköllä ja musiikki soi Bosen tahdissa - mutta ohjauspyörää ei saa lähemmäksi.

Mercedes-Benz ML:n kaltaisia mukamas-maastureita ei useinkaan hankita todellisia maastotarpeita varten. Ne kilpailevat ns. tila-autojen ja farmariautojen kanssa paikasta perheen kuljettamisessa harrastuksiin. Näitä vastaan niiden kilpailuvallti on maavaran huolettomuus, josta pääsee nauttimaan teillä joissa on tavallista isompia töyssyjä. Eli mökkiteillä (ja teksasilaisilla maanteillä).

Koska ML on todellisuudessa suurimaavarainen perheauto, odottaisi että sen suunnittelijat olisivat paneutuneet takatilojen suunnitteluun huolellisesti. Tila-autojen tarjoamiin jalkatiloihin tottuneet takapenkkiläiset huomauttavat kuitenkin polvitilojen rajallisuudesta välittömästi, kun isokokoinen kuljettaja säätää penkinsä mukavasti.

Sama yllättävä tilan niukkuuden tunne, joka on ominaista sisätiloille jatkuu myös tavaratilassa. Tilaa kyllä on, mutta ei niin ruhtinaallisesti kuin odottaisi. Monella tavalla kippaava ja kaatuva takapenkki helpottaa pitkien tavaroiden mahduttamista tavaratilaan, ja kiinnityskoukkuja on lattiassa enemmän kuin joissakin pakettiautoissa. Tämä ei kuitenkaan auta matkaan lähettäessä. Koko "joukkueen" ollessa kyydissä tila on omituisen lyhyt.

Tietysti, jos tavarat kasaa tavaratilaan noudattaen samaa "pystyssäistumisperiaatetta", jolla ihmisetkin mahtuvat hyvin kyytiin, saa sinne mahtumaan ison joukon kasseja. Mutta kuinka moni jaksaa arkikäytössä optimoida kuormausta, kun halvemmalla saa paljon käyttökelpoisempaa tilaa tarjoavia autoja?

ML:n tavaratilasta löytyvät lisäistuimet kahdelle. Näiden toteutuksen ajattelu on vain myös jäänyt hieman puolitiehen. Tämänhintaiseen autoon olisi odottanut löytyneen varaa suunnitella mekanismi, jolla penkit uppoavat tasaisen lattian alle kuten esim. Chrysler Voyagerissa/ Town And Countryssä. Nyt penkit kiinnitetään pystyyn ikkunan viereen. Mekanismi sopii varmasti hyvin sotilasmaasturiin, mutta ei autoon, jolla ajetaan golfklubille. Lisäksi pystyssä olevat istuimet rajoittavat tavaratilan sivuttaismittaa aikalailla. Nyt voi tietysti sanoa: "Saahan lisäistuimet pois." Niin saakin, mutta silloin ne ovat kotona varastossa kun kuudes henkilö haluaa kyytiin!

Viimeinen valitus tavaratilaan liittyen on sen luukkumeکانismi. Luukku nousee erittäin ylös ja on raskas sulkea. Kahvasta on nykäistävä voimakkaasti, ennenkuin luukku suostuu sulkeutumaan kunnolla. Tätä kun vertaa useiden kilpailijoiden tarjoamaan sähkömekanismiin joka sulkee luukun ilman rehkimistä, tulee suru puseroon. Erityisesti minua huomattavasti kevyempi vaimoni kritisoi luukun raskautta kovasti, eikä syyttä. Ja kyllä itseänikin turhauttaisi kun syksyn loka on peittänyt luukun, ja juuri kun se taas jää raolleen, naapuri tulee ja sulkee japanilaisen maasturinsa peräluukun kaukosäätimestä!

Laitan Mercedes-Benz ML:n liikkeelle. Ensimmäinen havainto kompaktikokoisien Mersujen jälkeen on erittäin pehmeä alusta. Korkea auto tuntuu huojuvan, enkä tahdo lainkaan uskaltaa nostaa nopeutta normaalille tasolle. Korkeus aiheuttaa myös arkailua mutkissa. Takapuolituntumalla pienen norsun kokoista autoa ei tahdo uskaltaa tuoda tavallisiin mutkiin muun liikenteen kanssa samaa tahtia.

Mutta kaikkeen tottuu ja huojuminen unohtuu. ML kulkee pehmeästi ja hienosti niin kadulla kuin maantielläkin. Korkealla istuen on mukava katsella liikennettä ja auto alkaa tuntua jopa hauskalta! Ainoa alusta, jolla ML:stä on todellista huomauttamista on nimismiehenkihara. Pehmeä jousitus alkaa nypyttää ja sisään tulee asiaan kuulumatonta tärinää. Tämä myös tuo esiin ainakin tässä yksilössä olevan hieman välinpitämättömän viimeistelyn. Näennäisen ylelliset sisustuselementit ja mukinpidikkeet alkavat rämistä tärinän myötä. Ford saa rämistä, mutta ei Mercedes-Benz!

Auton kiihtyvyydeksi luvataan 9,0 s 0-100 km/h. Tämä on aika hyvin lähes kolme tonnia painavalle autolle. Käytännössä tätä tuskin kovin usein saavuttaa, sillä 3,2-litrainen moottori joutuu työskentelemään tosissaan jo silloin kun autolla kiihdyttää täysin normaalisti risteyksestä maantielle. Kun vauhtiin on päästy, moottori riittää kyllä ihan hyvin.

Kokonaisvaikutelma moottorista on, että sama moottori kookas C-Mersussa, on tässä autossa hiukan alimittainen. Ja tätä todistaa polttoainemittarikin, joka vajoaa sellaiseen tahtiin, että käytännössä uskon kaupunkikulutukseksi luvattavan 18,6 l/ 100 km olevan lähellä käytännön sekalaisen ajan kulutustakin.

Ajan maasturin parkkiin. Katselen ympärilläni ja yritän saada päässäni harhailevia ajatuksia kasaan. Mercedes-Benz ML320 Automatic on kokonaisuutena hankalasti käsiteltävä auto. Se on ”ihanjees”, mutta minulla tulisi ongelma eteen, jos valintaa yrittää perustella järjellä. ML on Mercedes-Benz ja siinä on tähti, mutta useilta kilpailijoilta löytyy vastaavia, mutta mietitympiä tuotteita. Ihmetystä aiheuttaa, kuinka monen yksityiskohdan suunnittelu on jäänyt puolitiehen. Etenkin, jos auton todellinen käyttötarkoitus on perheen kuljettaminen harrastuksiin, järkiperusteet ML:n hankkimiselle ovat hankalasti löydettävissä.

3,2-litrainen bensakone ei ole oikein riittävä isoon maasturiin. ML on varmasti parempi – ja järkevämpi – hankinta CDI-koneella kuin 320-bensakoneella. CDI järkeistää varmasti polttoaineenkulutusta ja dieselimäinen väännon tunne sopii tähän autoon bensakoneen kierrosluonne.

Yleisen laatuvaikutelman heikkous huolettaa. Toivottavasti tässä oli kyse ainoastaan ”maanantaiyksilöstä”.

## Mercedes-Benz ML350

Edellinen tarina kertoi tutustumisesta 3,2-litraiseen Mercedes-Benz ML-katumaasturiin. Siinä totesin, että 3,2-litrainen V6 ei tuntunut oikein riittävältä suureen autoon. Niinpä, kun minulle tarjoutui mahdollisuus kokeilla uudempaa, 2005-mallista W163 ML350 Automaticia, odotukset olivat korkealla.



Nyt koeajettava malli on ollut valmistuksessa vuosina 2002-2005 ja se korvasi tullessaan ML320A:n. 350:n tyyppimerkintä on sikäli hiukan "väärä", että perinteisen Mersu-nimeämisen mukaisesti, sen tulisi olla ML370A. Moottori nimittäin ei ole 3,5-litrainen vaan 3724 cm.

Kuten ML320:n yhteydessä totesin, ML:ää pidetään yleisesti isona autonä. Ja iso se onkin erityisesti sisätiloissa autotallissa katseltaessa. Mutta mikään todellinen jätti se ei kuitenkaan ole. No, kaikki on suhteellista ja samalla voidaan kysyä, onko suuruus itseisarvo.

Koeajettava auto on hopeanvärinen. Vaalea metalliväri sopii ML:ään hyvin. Viimeisissä W163-korin ML:issä helmojen muotoilu ja ajovaloja on hiukan ehosteltu ja niinpä tässäkin yksilössä on aika kivan näköisesti muotoiltu etupuskuri kirkkaine sumuvaloineen. Samoin autossa on kirkkaat ajovalojen lasit ja niiden takaa killistelevät tehokkaat xenon-valot. Keulan säleikkö on kuitenkin musta, ja tämä tuo vähän omituisen ja halvan näköisen vaikutelman muuten yltäpäältä kromia ja hopeaa olevassa autossa. Maalaamalla maskikin hopeiseksi autosta olisi tullut oikein kiva. Makuasioita tietenkin.

Tämä nyt menee vähän ML320:n koeajon kertaamiseksi, mutta ensivaikutelma on oven avaamisen jälkeen edelleen, että Mercedes-Benz ML:n sisätilat ovat yllättävän pienet. Kohtuullisen isolta autolta odottaisi että sisällä tilaa olisi herroiksi. Koeajettavassa autossa oleva vaaleanharmaa nahkasisusta kyllä tuo tilan tuntua ja lasikattoluukkukin avartaa ylöspäin. Mutta tosiasia on, että monessa pienemmässäkin autossa tilaa tuntuu olevan enemmän.

Nahkaverhoilun toteutus ML:ssä on tyylikäs. Rypyttetty nahka on aina mieleeni. Se yhdistyy jalopuuhun ja kromattuihin säätimien kehyksiin kauniisti. Tässä autossa on kuitenkin musta/tummanharmaa kojelaudan päällinen. Se on kuin jostain toisesta autosta otettu. Miksi sekin ei voinut olla vaalea? Lisäksi ilmastoinnin suuttimien räppänät ovat niin halvan näköistä muovia että he oikein hyppäävät esiin hyvän nahkan ja puun keskeltä. Ja kun vielä nahkainen ohjauspyörä tuntuu niin kovalta ja muoviselta, että oikein erikseen pitää tutkia sen nahkaisuus. Radion/ COMANDin käyttönapuloita ratista on myöskään turha etsiä. "Moni kakku päätä kaunis."

Loppupään ML:iin on nähtävästi ainakin USA-markkinoilla lisätty kokolailla kaikki mahdolliset varusteet. Tässäkin yksilössä oli lasikattoluukku, Bosen stereot vaihtajalla, xenon-valot pesimillä, integroitu tallinavaaja ja monta muuta mukavaa himmeliä. Automaattivaihteiston keppi oli kuin kakkosnelosen ylijäämävarastosta haettu.

Kojelaudan keskellä oleva ML:n COMAND alkaa näyttää kerta kerralta vanhemmalta. Nyt näköjään olen mielipiteissäni tullut jo pisteeseen, että kun aloin käyttää sitä, mieleen alkoivat tulla vanhat videopelit. Hurja määrä pieniä nappuloita, joiden symboleista on auton liikkeellä ollessa vaikea ottaa tolkkua. Lisäksi laitteen ergonomia on aika korvallaan muutenkin. Minkälainen käytettävyyssuunnittelija sijoittaa oikeanpuoleiseen liikenteeseen myytävän auton radion virtapainikkeen oikeaan yläkulmaan?

Mercedes-Benz ML:n tuhkakupin mekanismi on ilmeisesti yksinkertaisesti huono. Se on niin huono, että se häiritsee jopa minua, vaikka en tupakoikaan. Aikaisemmin ajatussa 320:ssa tuhkakuppi ei tullut ulos vaikka sitä kuinka paineli jalopuuhun piirretyn viivan kohdalta. Tässä

autossa tuhkakupin saa kyllä liukumaan ulos jos puuta tuuppaa juuri siltä kohdalta missä viiva on. Jos painallus osuu yhtään vikaan, mekanismi menee jotenkin vinkkeliin ja sitten lokeron saa onkia ulos kuopastaan jotain työkalua käyttäen. Onneksi tässä Mersussa on edelleen metallinen avain. Se on kuin suunniteltu tuhkakupin ulos kampeamiseen.

On surullista todeta, että toleranssit näyttävät olevan loppupään ML:issäkin samalla "tuuma-asteikolla" kuin aikaisemmissakin. Onneksi tämä juuri ja juuri sisäänajettu ML ei kuitenkaan rämissyt kokonaisuutena vielä yhtä paljon kuin edellinen 320. Mutta yhtäkaikki, "tuumatoleranssit" eivät kuulu Mercedes-Benziin.

Lopuksi mieleni tekisi moittia Mercedes-Benz ML:n tavaratilaa, mutta ohitan sen tässä yhteydessä, koska kritiikki on jo kirjattu 320:n yhteyteen. Todettakoon kuitenkin, että ML:n tavaratilan suojaverho on alkuperäisenäkin niin jälkiasenteisen oloinen, että harva jälkiasenteinen onnistuu olemaan yhtä alkuperäisen oloinen. Kilpailijoihin verrattaessa baijerilaiset antavat ML:lle anteeksiantoa, sillä BMW X5:ssä ei ole yhtään kummoisempi tavaratila. X5:n tila on ehkä jopa hiukan heikompi. Mutta Volvo XC90:ssä esitys on erittäin paljon suunnitellumpi, monikäyttöisempi ja toimivampi.

Mercedes-Benz ML350:ssä on sama erittäin pehmeä alusta kuin aikaisemmin ajamassani ML320:ssa. Sen myötä auton kulku tuntuu huojuvalta. Tämä on ominaisuus joka ei edellämmainituissa BMW:ssä ja Volvossa tule lainkaan yhtä selvästi esiin. Vastavuoroisesti samat tärähdykset ja montut, jotka kahdessa muussa välittyvät selkärankaan, jäävät ML:llä taakse kuin huomaamatta.

ML320A:n koeajon yhteydessä sanoin että 3,2-litrainen bensakone ei ollut aivan riittävä isoon maasturiin. ML350A on kulkunsa puolesta aivan eri auto. 3,7 litran moottori tuottaa 235 hv/ 5750 rpm ja 345 Nm/ 3000-4500 rpm. Nämä arvot vasten 218 hv/ 5600 rpm ja 310 Nm/ 3000-4800 rpm arvoja tuovat juuri sen puuttuvan lisätehon, jota edelliskerralla jäin kaipaamaan. Ja uudemman moottorin äänikin on murisevampi. Mikään raketti ML350A:kaan ei ole. Mutta sitä ajaessa ei sentään tunnu koko ajan siltä kuin piiskaisi autoa. Ja tämän huomaa kulutuksessakin; 3,7-litrainen kolmiventtiilikone itseasiassa kuluttaa hiukan vähemmän kuin 3,2 l:n vastaava. Miksikään taloudellisuusihmeeksi ML350A:takaan ei kuitenkaan kannata ymmärtää. Polttoaine maistuu edelleen.

ML350 on ihan ok. Mutta onko se riittävästi? Moni kilpailija on tarjoaa vastaavia, mutta mietitympiä tuotteita.

Jos hakee mukamas-maasturia, mutta arvostaa ajo-ominaisuuksia, kilpailijoiden autot ovat varmasti erittäin houkuttelevia.

Alabamalaiset toleranssit eivät kuulu Mercedes-Benziin ja varmasti harmittaa jos on maksanut autosta ison tukun rajaa, eikä tuhkakuppi aukea.

Tämän ja aikaisemmin ajatun ML320:n jälkeen ei voi kuin todeta, että valitettavasti kumpikaan eivät taida olla maanantaiyksilöitä vaan normaaleja W163-korin Mercedes-Benz ML-maastureita. Odotan mielenkiinnolla päästä ajamaan W164:ä. Tähtimerkin ystävänä toivon että se siirtää puntit kilpailijoiden kanssa toisin päin..

## Mercedes-Benz R320 CDI Lang

Viimeinen amerikkalaistuneita saksalaisia käsittelevä kertomus on koeajosta Mercedes-Benz R 320 CDI Lang A 4Matic:illa. Eli kutomisohjeita lähentelevä nimi kansantajuisemmin sanottuna: Mersun Grand Sports Tourerina lanseeraaman auton pitkä versio diesel-koneella.

Lähtökohta koeajolle olisi voinut olla uuden Mersun kannalta suotuisampikin. Tämä johtuu koeajajasta. Ei todennäköisesti niinkään autosta. Olen ehtinyt muodostaa Alabamassa valmistetuista Mersuista tietynlaisen käsityksen. Eikä se ole välttämättä kovinkaan positiivinen.



Yleensä mahdollisuus tutustua rauhassa johonkin minulle vielä kokeilemattomaan tähtimerkkiä nokallaan kantavaan autoon saa sukkanä pyörimään. Yksi näistä kokemuksista oli istuutuminen R129-SL:n ratin taakse, mistä tarina löytyy muutama kappale takasin päin selaamalla. Kun sydän hakkaa kuin 90-luvun alun diskobiitti, ei ole ihme jos koeajosta kuin koeajosta tulee Tapaus - isolla T-kirjaimella.

Nyt ei mielessä kuitenkaan soi mitään. Ei edes Lynyrd Skynyrd laula aivolohkossa "Sweet Home Alabamaa". Tuscaloosan tehdas on aikaisempien tuotteidensa avulla saanut minut uskomaan, että Amerikan Mersulla käytetään "tuumaisia toleransseja". Pelko ML-kokemuksen toistumisesta on pinnassa.

Kuvassa ärrä-Mersu näyttää yleensä tavalla tai toisella epäsuhtaiselta. Milloin sen renkaat näyttävät surkastuvan rusinoiksi valtavien peltipintojen alla. Milloin auto näyttää B-Mersulta, jonka savimallin yli turhautunut suunnittelija on kaksi kertaa kaulinut. Ja milloin sen takimmaisen sivuikkunan ja takimmaisen pilarin linjaukset hyppäävät korostetusti silmille tuoden mieleen jonkun Accord Aerodeckin.

Lähestyn cubaniitinhoivan väristä autoa. Hei, eihän tuo näytä luonnossa ollenkaan höpsömmältä! 17" korkeaprofiiliset renkaat ovat luonnossa oikein tasapainoisen näköiset kokonaisuuden kanssa. Lang-mallin pitkä akseliväli madaltaa auton korkean vyötärölinjan linjakkaaksi konepellistä takaikkunaan jatkuvaksi kaareksi. Painallus Mersun tutusta muoviavaimesta saa auton vilkuttamaan tervetulleeksi puntaroimaan ennakkoluulojen aiheellisuutta uudemman kerran.

Kävelen auton viereen. Huh, onpas se korkea! Seisoskelu kuljettajan oven vieressä paljastaa auton todelliset mittasuhteet. Normaalmittaisena jalankulkujana näen juuri ja juuri lähes 170 cm korkean auton katolle. Pituutta autolla on vain millä vähemmän kuin myöhemmin käsiteltävällä W220 S430 Langilla.

Käyn oven kahvasta kiinni, avaan oven ja laitan kiinni. Laatuvaikutelma on kohdallaan. Tämän auton ovi liikkuu juuri niinkuin perushinnalta 84000 e:n autossa pitääkin. Mutta S-Mersusta tuttuja oven kiinni imijöitä ei kuitenkaan ole. Vaan kukapa niitä oikeasti tarvitsee, kun pitkät etu- ja takaovet on tehty sulkeutumaan täsmällisesti ja tiiviisti muutenkin. Ei ole tuumatoleransseja.

Kierrän auton taakse ja avaan takaluukun. Suuri luukku aukeaa isossa kaareissa paljastaen pienen tavaratilan. R-Mersu on kolmen penkkirivin auto. Takimmaisen, melko ahtaan oloisen penkkirivin ollessa käytössä sen taakse jäävä tavaratila jää aika olemattomaksi.

Kokeilen R-Mersun muunneltavuutta. R 320 CDI L:llä ei matkusteta turistiluokassa vaan matka taittuu bisnesluokassa. Siksi kolmas penkkirivi saa häipyä pois ja matkustamo muunnetaan 4 kapteeninpenkin kabiiniksi, jossa jokaisella on jalkatila vähintään saman verran tilaa kuin Finnairin mannertenvälisessä etumatkustamossa.



Putoan kuitenkin pian pilvien yläpuolelta takaisin maan pinnalle. Kolmannen penkkirivin mysteeri katkaisee hurmokseni. Ilman käyttöohjekirjaa minulle jää ikuisiksi arvoitukseksi, miten saan tavaratilan lattiasta pitkän ja tasaisen, ja keskikipenkit taimmaiseen asentoonsa. Todistettavasti Mersun insinööri on kuitenkin kehittänyt aimo askelen W163:n päivistä ja sen militäärihenkisestä kolmannen penkkirivin virityksestä.

Täydellinen R-Mersu ei kuitenkaan muunneltavuudessaan vielä ole. Näyttää siltä, että siihen kohtaan, missä "tavaratilan" lattia loppuu ja "matkustamo" alkaa jää aina kynnyks. Kolmas rivi (jahkas on selvittänyt penkkien toimintaan liittyvän mysteerin) ei katoa lattian alle vaan se viikkautuu matkustamon lattian päälle. Tästä johtuen, pitkiä tavaroita ei voi työntää kulkemaan tavaratilan perältä keskimmäisien istuimien alle. Jos penkit viikkautuisivat lattian alle, kuljettaessa pitkiä suksia kolmannen penkkirivin voisi kaataa alas, ja mukaan mahtuisi vielä neljä hiihtäjää kun pitkien suksien päät voisi työntää keskimmäisien penkkien alle.

Päätän lopettaa kriittisen tavaratilatarkastelun. Tosiasiahan on, että tavarankuljetukseen Mercedes-Benziltä löytyy esimerkiksi sellainen malli kuin Sprinter.

Istun kuljettajan paikalle. Ympärilläni aukeaa Jacky Makupala-maisema (ks. "Mercedes-Benz C-sarjan vertailutesti - C240 vastaan C320"). Mutta tämä ei olekaan mikä tahansa vanukaspurkki. Tämä on oikea perhepakkaus! Tilaa on joka suuntaan vaikka käsi suorana sohisi. Sisäleveys kuljettajan paikalla onkin paperien mukaan 155 cm ja sellaista ihmistä tuskin on, jonka päälakea tässä autossa katto ahdistaisi. Nämä sisätilat olisivat ISOT, jos katto olisi vielä lasia. No, senhän saa listalta hintaan 4250 e. Vertailukohtana mainittakoon, että vaihtoehtoisesti samalla hinnalla löytyy Nettiautosta esimerkiksi W201 190E-Mersu.

Säädän sähkösäätöisen nahkapenkin mukavaan asentoon ja vääntelen kepeä ratin mukavalle paikalle. Miksiköhän Mersu on luopunut esimerkiksi monessa 2000-luvun alun mallissa olleesta erinomaisesta sähkösäätöjen käyttöpaneelistä ovesta. Se oli havainnollinen ja siinä oli kaikki ergonomian säädöt yhdessä nipussa. Nyt ne ovat levällään pitkin lattian rajaa ja ohjauspylvästä.

Sitten liikkeelle. Yrittämään. Vaihdekepin virkaa ärrä-Mersussa hoitaa tappi. Sekin ohjauspylväessä! Vielä jos tässä autossa olisi Linguatronic, niin saisivat Tekniikan Maailmassa muutakin ihmeteltävää kuin Mersun monitoimiviiksen. Se olisi kaikenkaikkiaan neljä paineltavaa, nyttävää ja pyöriteltävää viikseä töröttämässä ohjauspylvästä. Plus se ratin säätökeppukka. Liekö tämä uusi hieno vaihdekeppi-innovaatio sijoituspaikkoineen keksitty Alabamassa?

Riippumatta siitä, tuleeko tappi Tuscaloosasta tai Sindelfingenistä, sen toiminta ei ole täysin intuitiivista. Jokainen tietokoneellaan Mersu-aiheiselle keskustelupalstalle löytävä henkilö toki varmasti saa D-vaihteen ennemmin tai myöhemmin päälle. Mutta eikö innovaatioiden tarkoitus olisi tehdä laitteista luonnollisia ja loogisia käyttää? Vai onko niiden tehtävä sittenkin estää sattumanvaraista kuljettajaa saamasta reilua kahta tonnia rautaa liikkeelle COMAND on ehtinut näyttää kaikki sen käynnistykseen liitetyt varoitustekstit. Siitä olen aivan varma, että ne ovat siinä alabamalaista varten.

Kun COMAND on hyväksynyt minut kuljettajaksi ja olen keksinyt vetää vaihdetappia riittävästi alaspäin monitoiminäyttöön ilmestyy kirjain D. Vapautan jarrun ja auto lähtee lipumaan hiljaa eteenpäin. Airmatic-ilmajousitus toimii Comfort-asennossa loistavasti. Kaikki epätasaisuudet katoavat jonnekin kaukaisuuteen ja tie tuntuu paljon paremmalta kuin mitä oli parkkipaikalle tullessani. Mersu osasi ilmajousituksen hienosti S-Mersussa. Ja Mersu osaa sen hienosti tässä aakkosien edellisessäkin kirjaimessa.

R-Mersun nokka viettää melko jyrkästi alaspäin. Tästä seuraa, että etukulmien arviointi vaikeutuu hiukan. Mutta se on pientä yli viisi metriä perässä liikkuviin takakulmiin nähden. Taskupysäköitäessä tätä pyörillä kulkevaa Tampere-taloa ensimmäistä kertaa voisi tulla hätä.

Maalikynä numero 723 olisi ainakin pakko saada kaupantekijäisiksi. Lisävarusteena saatava Parktronic maksanee itsensä takaisin noin 10 pysäköintikerralla.

Kun maantie aukeaa Mercedes-Benz R 320 CDI L A kertoo minne se on tehty. CDI-kone ei tee näin isosta autosta mitään rakettia. Mutta kolmelitrainen CDI riittää hyvin kiihdyttämään auton vaivattoman oloisesti matkanopeuteen. Siinä kun ollaan, diesel-pyörre tankissa rauhoittuu. Nyt vakionopeusäätimen voi asettaa mukavaan matkantekotahtiin ja keskittyä kuuntelemaan... ..niin mitä? No sitä, että mitään ylimääräistä ei kuulu. Ärrä on hiljainen. Uskallan väittää että kuljettajan paikalla hiljaisempi kuin mikään muu farmarimallinen auto. Ei ole tuumatoleransseja.

Hiljaisuuden keskellä kelpaa alkaa tutkia autoa tarkemmin sisältä. Kauniisti avautuvia puukannellisia lokeroita on vaikka millä mitalla. Keskikonsoli on näköjään lainattu W164-ML:stä. Se istuu R-Mersuun hyvin, vaikka itse pidänkin hiukan enemmän yhtenäisestä, kojelaudasta saumattomasti alkavasta konsolityylistä. Keskirivin kapteenin penkkien välissäkin on konsoli. Joskohta lisävarusteena myytävä.

Mutta miksi Mersun ratissa oleva "alumiini" on muovia? Eikö tämä ollut se sama merkki, joka muutama vuosi sitten mainosti, että Mercedes-Benzissä puukin on oikeaa puuta? Materiaalipettymyksen keskeyty kun huomaa ovien kaiuttimissa tekstin harman/kardon: Nyt sai loppua hiljaisuuden kuuntelu! Musiikki soi lisävarustelistan stereoista samalla tavalla kuin Mersun uusi 7-portainen automaatti vaihtelee vaihteita. Ilmeettömästi. Eli siis hyvin. Stereopakettin hinnalla saisi helposti ryhdikkään 1985-mallin yy-kaa-kolmosen.

Matka jatkuu pienemmälle tielle. Mutka tulee vastaan ja siirrän jalkaani jarrulle. Auton massa tuntuu. Kahden A-Mersun liikemäärä ei haihdu käden käänteessä. R haluaa puskea. Mutkan alkaessa painan kaasua ja 4Matic vetää auton mutkaan.

Seuraavaan mutkaan painan jousituksen Sport-asennolle. Täräykset ja tien epätasaisuudet alkavat tuntua takapuolella. Edelleen puskemista mutta nyt perään vielä yllättävä yliohjaus. ESP ottaa tilanteen kauniisti kiinni. Tämä mammutti ei kuitenkaan ole auto, joka houkuttelee leikittelemään liukkaudella.

Vaihdan jousituksen mukavuusasennolle ja lasken nopeuden rauhalliseksi. Alabama on päässyt eroon tuumatoleransseistaan. Tällä autolla olisi kiva lähteä matkaan. Mercedes-Benz R 320 CDI Lang A 4Matic tarjoaa takuvarmaa matkustamisen iloa. Mutta tämä ei ole perheen ainoa auto. Ajamisesta nauttiva omistaja tarvitsee lisäksi talliinsa sen, minkä ajaminen saa sydämen hakkaamaan ja sukat pyörimään jaloissa!

## Mercedes-Benz S430 Lang

Seuraavan koeajon kohteena on 2001-vuosimallin W220-korinen Mercedes-Benz S430 Lang. Autolla on ajettu 130000 km ja sen vaaleansininen kameleonttiväri hohtaa hienosti autotallin loisteputkien alla.



Ovi aukeaa äänettömästi paljastaen puhtaan vaalean, jalopuin koristellun nahkasisustan. Istun kuljettajan penkille ja vedän oven lähelle lukkoaan. Sähkömoottori ottaa oven kiinni ja imee sen tiiviisti paikoilleen. Suuntaan avaimen virtalukkoa kohti. Kuljettajan istuin on hyvin miedosti muotoiltu eikä tarjoa paljonkaan sivuttaistukea. Vaan eipä kukaan väittänytkään lang-mallin S-Mersun mikään urheiluauto olevan.

Suuntaan auton avaimen kohti virtalukkoa. Lukko on hiukan epämersumaisessa paikassa hiukan ratista irrallaan enkä osu siihen ensimmäisellä yrittämällä. Pienen haparoinnin jälkeen muovinen avain osuu vihdoin paikoilleen ja "zzap"-ääni kertoo avaimen tulleen tunnistetuksi ja rattilukko aukeaa. Laitan virrat päälle ja hillitty leveä mittaristo herää henkiin. COMAND:in näyttö kertoo autossa soivan tavaratalomusiikin olevan Earth, Wind & Firen toimittamalta levyltä.

Penkkien säätö tapahtuu muista Mersuista tutusta penkkikuviosta oversa. Sillä erolla, että W220:ssa kuvion vieressä on muistipaikkoja huomattavasti enemmän kuin missään aikaisemmin koeajamassani autossa. Säätimien avulla voi lisäksi säädellä istuinosan pituutta ja tusinaa muuta ominaisuutta. Hieno W220-ominaisuus, joka oman C-Mersuni penkkien sähkösäätimistä puuttuu on niiden valaistus. Eihän malliston ylintä päätä edustavan auton kuljettajan voi odottaa pimeässä haparoivan ovipaneelia säätimiä etsiessään.

Kun penkin etureunasta vielä löytyy lisäksi joukko nappuloita, joiden avulla saa säädetyksi penkin tarjoamaa ristiseläntukea, ja ratin varresta löytyy viiksi, jolla ohjauspyörä liikkuu joka suuntaan, voidaan sanoa että tässä autossa jokainen saa varmasti säädetyksi ajoasennon mieleisekseen. Vaikka se sivutuen säätö jääkin puuttumaan.

W220-korin lang-S-Mersu on iso auto. Lähes 516 cm pitkänä se on reilut 60 cm pidempi kuin päivittäisautoni C-farmari. Tämän kokoista autoa käynnistettäessä tulee harras olo. Käänän avainta ja V8 herää henkiin. Mitään voimamurinaa ei kuulu. Itse asiassa autossa istuttaessa sisään ei kuulu starttimotorin sammuttua juuri mitään.

Siirrän automaattivaihteiston valitsimen R:lle ja peruutan pois ruudusta. Parkkihallissa käännellessä ensikertalaisena arvostaisi pysäköintitukkaa. Taaksepäin katseltaessa takapenkin pehmeäksi verhoiltuihin niskatukiin on matkaa paljon ja niiden jälkeen alkaa peräkontti, joka sekään ei muistaakseni ollut ihan pieni... Vieraan S-Mersun perän ajaminen takana odottavan auton kulmaan ei ole hyvä aloitus koeajolle. En lähde optimoimaan peruutusta vaan päätän lähteä eteenpäin hiukan aikaisemmin kuin ehkä olisi pakko.

Vaihte D:lle ja ratin pyöritystä. Ohjaus on erittäin kevyt parkkitalovauhdissa. Millainenkohan tämä on tiellä...

S-Mersu lipuu autotallista ulos ja automaattiset ajovalot sammuvat itsellään. Lasikattoluukun läpi tulevassa valossa sisustan vaalea jalopuu näyttää vieläkin arvokkaamalta kuin tallissa. Autossa on kaikki varusteet linguatronicia myöten ja auto hiipii kuin huomaamatta hidastetöyssyjen yli. Mikään ei natisse. Tämä on Ässä.

Kaarran kadulle ja painan kaasua. 24-venttiilinen V8 ei uhoa. 400 Nm:n vääntö ja 279 hevosvoimaa vain kuljettavat autoa vaivattomasti. Kahden kadunkulman jälkeen unohtuu että auto on yli 5-metrinen. Autossa ei tule samanlaista valtamerikapteenin tunnetta kuin W140-korisen S-Mersun

ratin takana. Tai esimerkiksi aikaisemmassa kertomuksessa mukana olleessa R129 500 SL:ssä. Kaupunkiajo sujuu yksinkertaisen vaivattomasti. Iso auto tuntuu käteen istuvalta.

S430 Lang lipuu katua pitkin hiljaa. Kaikki suhinat ja melut jäävät kauas laminoitujen lasien taakse. Pehmeimmässä asennossaan ilmajousitus ei laske sisään tärinöitä ja kuoppia. Auto kulkee kuin sukkasillaan.

Painettaessa ilmajousitus kovimpaan asentoosa auton käytös jämäköityy välittömästi. Tuntuma tiehen tulee välittömämmäksi ja auto alkaa kertoa kuljettajalle huomattavasti tarkemmin tekemisistään. Parkkihallissa kevyeltä tuntunut ohjauskaan ei sekään enää häiritse keveydellään. Kevyt se edelleenkin on, ja on tunnustettava että alustasarjalla varustetun S203-C-Mersun ohjaus on kyllä huomattavasti kommunikoivampi kuin ison veljensä.

Käännyn moottoritielle ja painan kaasua kunnolla. Moottorista välittyy sen verran hurinaa, että siellä tietää tapahtuvan. Nopeusmittarin neula nousee kuitenkin huomattavaa tahtia. Tämä on juhlovaa kiihdytystä. Tämä 516 cm pitkä juhlasali siirtyy paikaltaan 100 km/h nopeuteen 7,3 sekunnissa. Ja sen voi uskoa helposti.

S430 Lang ei sovellu tempovaan ajoon. Se ei ole urheiluauto ja siksi asetan vakionopeudensäätimestä sopivan matkavauhdin ja asetun matkustajan osaan. Tämä on yksi niitä autoja, joissa kuljettajakin voi tuntea olevansa matkustaja. Vakionopeudensäätimen asettaminen sammuttaa mittaristosta turhat näytöt. Kiihdytyksen jälkeen moottorin hurina on jälleen vaimentunut olemattomiin ja auto kulkee hiljaa ja vakaasti ilmajousien tasaamana.

Earth, Wind & Fire soi Bosen valmistamasta äänentoistolaitteistosta. Ja mikäs tässä musiikkia kuunnellessa kun matka taittuu ja hyvällä sohvalla lepää!

## Mercedes-Benz SLK320 Sport

Eräänä lämpimänä iltana minulle tarjoutui mahdollisuus koeajaa vuonna 2001 valmistettua täysalbiinoa R170-korimallin Mercedes-Benz SLK320 Automatic Sport-roadsteria. Auto oli Amerikka-mallinen, mikä tarkoitti moottorin arvoja 215 hv/ 5700 rpm, 311 Nm/ 3,000-4,600 rpm, sekä sitä että mukaan oltiin viritetty kaikki mahdolliset himmelit lukuunottamatta xenon-valoja. Albiinon matkamittarissa luki n. 35000 kilometriä vastaava mailimäärä.



Täysin albiinovalkoiseksi tuunattu SLK näyttää yllättävän hyvältä Sport-varusteilla. Amerikkalainen Sport-varustetaso vastaa pienin eroin euroopassa myytävää AMG Sport varustepakettia. AMG-korisarja ja matalampi alusta muuttavat valkoisen värin varovaisuuden itsevarmaksi erikoisuudeksi. Ehkä hieman liiankin itsevarmaksi erikoisuudeksi, sillä positiivisen alkuyllätyksen jälkeen valkoisen värin vierastamiseni alkaa nostaa uudelleen päätään jo ennenkuin ehdin saada tarpekseni auton kiertelystä.

225-leveät eturenkaat ja 245-leveät takarenkaat näyttävät mainioilta 17" AMG-monoblockeilla. Joku vain on hiertänyt oikeanpuoleisten vanteiden reunan kivireunaan. Säälä.

Kurkistan konehuoneen puolelle. Moottori on aivan puhdas eikä öljyvuotoja näy missään. Vaan eipä näin vähän ajetussa autossa vuotoja olla pitäisikään.



Kuutoskone hyrisee tyhjäkäynnillä kauniisti. Ehkä liiankin kauniisti... 3,2-litrainen moottori on iskuilavuudeltaan melko iso tämänkokoiseen autoon. Sama konehan kuljettaa huomattavasti isompiakin Mersuja kuten E-sarjan, ML-sarjan ja jopa S-sarjan autoja. Koska kyseessä on urheiluauto, äänet saisivat olla itsevarmemmat. Lisävarusteinen AMG-pakoputkisto ehkä auttaisi asiaa.

Kokomustat nahkapenkit luovan kivan kontrastin valkoiseen autoon. Sport-paketin mukana tulevat voimakkaasti muotoillut penkit ottavat kuljettajan kiinni upeasti. Tuntuu ikäänkuin painuisi muotoon tehtyyn kuppiin. Penkit ovat tuntumaltaan aika pehmeät, mutta tuntuvat hyvältä. Eli mistään mikroauton penkeistä ei ole kyse. Hyvä niin: Tämä ei ole Honda Civic Type-R vaan Mercedes-Benz. Ristiselän tuki saisi kuitenkin olla mielestäni voimakkaampi. Sen heikkoutta ei varmasti pidemmällä matkalla korvaa edes sinänsä kiva penkkien sähkösäätöisyys.

Osittain jalopuinen ratti näyttää hyvältä, mutta tuntuma on kahtiajakoinen. Kaksivärinen nahka voisi olla käytännöllisempi, jos ratin designin kanssa on pakko alkaa kikkailla. Miksi ratissa on ainoastaan etäisyysäättö, mutta ei korkeudensäätöä?

Ratista alkava jalopuuteema täydentää SLK 320:n sisustaa muuallakin. Keskikonsoli ja vaihdekeppi on myös koristeltu tummakuvioisella jalopuulla. Hyväntäköistä vai ei – puhdas makuasia. Oma mielipiteeni on, että runsas jalopuun käyttö ei ole ehkä kaikkein osuvimmillaan pienessä räyhäkkään näköisessä roadsterissa.

Automaattivaihteisessa SLK:ssa on tapahtunut suunnittelijalle ärsyttävä moka. Vaihdekepin edessä on pieni säilytyslokero. Se on kuin tehty puhelinta tai muuta pientä esinettä varten. Mutta kun sinne ajon aikana laitettua esinettä alkaa tavoitella vaihdekepin ollessa P:llä, huomaa, että ei onnistu. P-asennossaan keppi on liian edessä! Keppiä pitää siirtää pari pykälää taaksepäin, ennenkuin puhelinta tai rahakukkaroa pääsee koukkimaan. Tämän ominaisuuden löytyminen tästäkin SLK:sta tuli todistetuksi Nokia 6820:n kanssa. (Mainittakoon, että kyseinen puhelinmalli on lisäksi niin

jämpti tuohon koloon, että sitä välttämättä saa pois ilman sopivaa työkalua, esimerkiksi kuulakärkikynää.)

Mersun 5-vaihteinen automaatti sopii SLK:hon hienosti. Vääntävän moottorin yhteydessä on nautittavaa antaa vaihto-ohjelman olla W-asennossa ja riemuita koneen väännöstä. Vaihdot tulevat kuin ajatus, eikä laatikko pakota joidenkin vanhempien Mersu-automaattien tavoin tarpeettomaan ”kepittämiseen”. 6-vaiheinen manuaali olisi varmasti hauska sekkin, mutta tässä urheiluautoissa automaatti ei ole mikään ilonpilaaja. Jos ajaa suurimmaksi osaksi kaupunkiajoon, SLK kannattaa ehdottomasti automaattina.

Autossa oleva AMG-alusta on yksinkertaisesti hieno. Perus-SLK:n pehmeään ”lipumisalustaan” verrattuna tehtaan sporttialusta tuo juuri sen napakkuuden jota roadsterissa tarvitaan. Verrattuna joihinkin jälkiasenteisiin alustasarjoihin tämä alusta ei kuitenkaan ole mitenkään ylikova. Auto tuntuu yhtenäiseltä, mutta kielen jäämistä hampaiden väliin ei tarvitse pelätä. Leveä rengastus pitää vähän tarpeettoman paljon meteliä, mutta ulkonäöllä lienee aina hintansa. Nimismiehenkiharoissa jämäkkä alusta joutuu pyytämään korilta apua. Tästä seuraavat sivuäänet ovat ominaisuus, jota ei Mersussa tarvittaisi.

Ahtamaton 320 on hienoinen pettymys 2,3-litraiseen Kompressor-koneeseen verrattuna. ”Kokonaisen” moottorin odottaisi antavan hinnalle ja suuremmalle polttoaineenkulutukselle vastinetta, mutta näin ei valitettavasti ole. 230 murisee remmiahtimen kanssa urheilullisesti ja kompressorin antama vääntö on tulee niin vakuuttavalla tavalla, että ero jää melko huomaamattomaksi. Itseasiassa 230 tuntuu käytännössä jopa reippaammalta. 320 tarvitsisi myös ahtimen että iskuilavuuden erot palautuisivat taas riittävän selkeästi esiin. Ja onhan sellainenkin SLK olemassa, mutta vain kirjaimien A, M ja G kanssa.

SLK320 on hieno auto. Tässä autossa mukana olivat erikoinen väri, upea alusta ja onnistunut automaattivaihteisto. Valitettavasti mukana olivat myös epäonnistunut säilytyslokero ja kokemus että ahtamaton kuutoskone ei tarjoa riittävä vastinetta rahalle.

## Skoda Octavia RS Combi

Koeajettuani Mercedes-Benz SLK320:n totesin sen olevan hieno auto. Pysäköityäni auton jouduin kuitenkin toteamaan, että ahtamaton kuutoskone ei tarjonnut riittävää vastinetta rahalle. Miltäköhän tämän jälkeen mahtaa maistua tsekkiläinen versio perheautosta? Odotukset positiivisesta kokemuksesta ovat korkealla, sillä vaikka Skoda Octavia RS Combin moottori onkin 1,2 litraa SLK:ta pienempi, se on varustettu sekä bensiinin suorasuihkutuksella että turboahtimella.



Race Blue-värinen vuosimallin 2006 Skoda istuu 12 millimetriä tavallista Octaviaa matalammalla. Kaamoksen saavuttua se on saanut renkaikseen vakiokokoa tuuman verran maltillisemmat 16" nastarenkaat alumiinivanteilla. Uusi auto on tyylikäs kokonaisuus.

Octavia RS ei pullistele turhaan ulospäin. Vain pienet yksityiskohdat siellä täällä kertovat, että kyseessä on "perheauto urheilullisilla taipumuksilla", kuten tsekkiläinen markkinointi asian ilmaisee. "VIRS"-logo keulassa, vihreiksi maalatut jarrut, kaksi kiiltävää pakoputken päätä perässä. Miksiköhän Skodan graafikko on tyyllitellyt RS-logon, niin että se on lähes pakko lausua "VIRS"?

Avaan kuljettajan oven. Hillitty urheilullisuus jatkuu sisällä. Voimakkaasti muotoillut kaksiväriset puolinahkapenkit "VIRS"-logoilla. Alumiinin näköiseksi maalattua muovia kojelaudassa ja vaihdekepissä. Kiiltävät polkimet voimakkaasti muotoillun kolmipuolaisen "VIRS"-nahkaratin alla. Skoda kertoo, että se haluaa liikkeelle.

Käänän Volkswageneista tutusta virta-avaimesta 2-litraisen TFSI-moottorin käyntiin. RS:n sporttipakoputkisto pörähtää. Xenon-valot tasaavat valokeilan ja automaatti-ilmastointi alkaa tuottaa matkustamoon mukavaa 22 asteen lämpötilaa.

Painan pitkäliikkeisen kytkinpolkimen pohjaan ja siirrän pullean vaihdekepin eteen. Kepin liikkuu melko pitkää rataa ottaen huomioon, että Skoda Octavia RS:n mainoksessa omistaja pitää kypärää päässään nukkuessaankin. Odotin napakkaa ja lyhytliikerataista vaihteenvalitsinta.

Nostan poljinta ylös. Kytkin ottaa kiinni vasta melko ylhäällä. Samanaikaisesti antamani lisäkaasu saa RS:n metallisinessä perässä kiiltävät pakoputken päät murahtamaan. Kompakti farmariauto siirtyy kadulle.

Octavia liikkuu rauhallisesti eteenpäin kello neljän ruuhkassa. TFSI-moottori vetää pehmeästi. Ahdetun moottorin 280 Nm huippuvääntö on tarjolla koko matkan hieman alle 2000 kierroksesta aina 5000 kierrokseen saakka. Vaihdot tahtovat jäädä nykiviksi kytkimeen tottumattomalle.

Ruuhka helpottaa ja tie kaartaa vasemmalle ylämäkeen. Painan kaasua rauhallisesti alaspäin. Rengasmelu Skodan sisällä voimistuu. Turbo viheltää hiljaa. Urheilulliseksi viritetty alusta ottaa tien epätasaisuudet napaksti vastaan. Valun kohti ulkokaarretta. Muhkeiden etuistuimien selkänojan sivuttaistuet ovat hieman liian etäällä toisistaan pitääkseen täydellisen otteen selästäni. Pikku vikoja. Kytken pienemmän vaihteen ja nostan kierroksia.

Kiihtyvä ajo kaartein läpi ei saa Skodaa kallistumaan juuri lainkaan. Etuvetoinen farmari etenee mutkaa lähes neutraalisti eteenpäin. Rauhallinen painaminen kaasupolkimesta lisää aliohjautumista hieman. Ohjauspyörän kääntäminen keventää perää aavistuksenomaisesti. Päätän kuitenkin hillitä sisäisen vataseni ja haluni selvittää RS:n käyttäytymistä luistoissa. Se merkitsisi nastojen irtoamista uusista Michelineistä. Aion saada ajaa omistajan kulkuneuvoja toisenkin kerran.

Saavun moottoritiele. Painan kaasun alas kakkonen päällä. Turboahdettu suoraruiskutus kone nostaa kierrokset silmänräpäyksessä. Kolmonen. TFSI:n vääntö tarttuu autoon vahvasti mutta

pehmeästi. Sitten turbo viheltää ja tapahtuu. Nelonen. Nostan jalkani kaasulta, jotta en joudu selvittämään tekojani virkavallalle. Octavia RS:n 7,3 sekunnin lupaus nolasta sataan on helppo uskoa.

Moottoritie jatkuu tasaisena. Ajan rauhallisesti autovirran mukana. Rengasmelu on melko voimakasta. Osasyty varmasti on nastarenkailla. Toisaalta, tuskin 225/45R17-kesärenkaat Octavia Combia kuitenkaan hiljaiseksi tekevät. Eteen tulee hitaampi auto. Painallus vilkusta ja Skoda vilkauttaa kaistanvaihdon merkiksi.

Painan kaasua. Koneen vääntö tarttuu autoon jälleen rauhallisen varmasti ja siirtää sen ohitusnopeuteen. Pakoputki murisee pehmeästi. Jos Skodan Octavia RS Combin kiihtyvyys oli vakuuttavaa, normaaliajossa tarjolla oleva vääntö on vieläkin vakuuttavampaa. Laajan ja pehmeän väännön ansiosta eteneminen on vaivatonta. Ja vielä kun kaasun painaminen herättää tuon murinankin...

Ajan Skoda Octavia RS Combin parkkiin ja ojennan avaimen takaisin omistajalle. RS on koskettanut.

Skoda Octavia RS Combi on hieman meluisa, sen istuin ei tarjoa aivan täydellistä tukea ja vaihdekepin liikeradat ovat liian pitkät urheilulliseen autoon. Mutta nämä kaikki ovat ongelmia ainoastaan, jos vertailukohtana on täydellisyys. Kokonaisuutena Skoda Octavia RS Combi on erinomainen auto. Ajo-ominaisuudet ovat erinomaiset. Varustetaso on erinomainen. Ja moottori on loistava. Niin, ja Skoda Octavia RS Combi maksaa saman verran kuin kilpailijoiden perusmallit.

Ehdottomasti erinomainen vastine jokaiselle investoidulle eurolle!



## Toyota Yaris

Tämän kirjan viimeisen koeajoraportin teemana on 2006-vuosimallin Toyota Yaris.

Painajaiset alkavat aina aamuyöllä. Herätyskello soi ennen aamulehden saapumista ja vääntäydyn alumiinituubiin. Vielä unisena saavun määränpäähäni ja hoipertelen autonvuokraamon toimipisteelle. Varaukseni on hukkunut, eikä heillä ole minulle autoa. Tiskiinkin tipahtaa Toyota Yariksen avaimet.



Säpsähdän hetkessä hereille. Pyydän palveluhenkilökuntaa nipistämään itseäni. Alan pudotella kaikenmaailman muovinkappaleita pitkin tiskiä ja lattiaa. "AYY! Säästäkää minua. Antakaa mieluummin vaikka bussikortti." Painajaisessa ei armoa tunneta. Neito toivottaa hyvää matkaa sadistinen virne kasvoillaan.

Laahaudun mopoautoa muistuttavan vekottimen viereen ja avaan takaoven. Rekisterikilven teksti alkaa: "AYY!" Kuinka sairas ihmisen pitää olla mieleltään, että pakottaa piirtämään ässä-Mersun etuoven mittaiseen autoon takaovet?

Kunnon koeajot alkavat aina auton ulkoisella tarkastelulla. Tällä kertaa ei voisi vähempää kiinnostaa. Kierrän auton ympäri ylimalkaisesti ja katson, että kukaan ei ole ajanut sitä seinää päin. Korvieni väliin ei rekisteröidy mitään esteettistä tai kiinnostusta herättävää, jota pystyisi tässä kirjoitelmassa tuomaan esiin.

Avaan yhden pienistä luukuista, joita japanilaisen markkinointiosaston irvileuka kehtaa kutsua oveksi. Istun kuljettajan penkille ja vetaisen luukun kiinni: "Pläts."

Penkin istuinosa on lyhyt ja kapea. Sen reunat ovat jotain verkkarikangasjohdannaista ja pehmustus antaa periksi tasapuolisesti joka suuntaan. Monissa autoissa penkit antavat vahingossa hiukan tukeaa tai ryhtiä. Tässä uuden ajan kaupunkiautossa suunnittelu on ollut virheetöntä: Tukea ei saa vahingossakaan ja penkki painuu kasaan kuin pesusieni. "AYY!"



Väännän koppiin virrat päälle. Eteeni ei syty ainoatakaan valoa. Sensijaan kojelaudan keskellä on joku painauma, jonne ilmestyy valoja kuin kahdeksankymmentälukuiseen jiiiveeseen. On varmasti tosi kustannustehokasta kun "mittaristo" voidaan ostaa japanilaisen elektroniikkafabriikin ylijäämävarastolta ja sama kojelauta käy yhtäläillä autoihin, joilla kidutetaan brittiläisiä kuin autoihin, joilla tehdään suomalaisen miehen tiistaista pitkä perjantai.

Käynnistän moottorin. "Pörr." Tosi mahtavaa.

Laitan vaihteen päälle. Tai yritän. Laatikon tuntuma on kuin hämmentäisi keppiä märässä savivellissä. Ykkösen ja pakin synkronointi on lainattu DX-Corollojen ylijäämäkasasta. Kyselemällä ja anelemalla vaihde menee vihdoinkin päälle.

Eikun liikkeelle. "Pörr." Kakkonen. "Pörr." Jee ja jippii.

Alkaa sataa. Taas. Tännekö se heikoksi mennyttä 330d-BMW:tä piiskannut tuhnekeli siirtyi? Matti Nykäsellä olisi "Bon Voyage"-fiilis. Minulla ei. Nykäshuumorikaan ei nyt naurata. "Pörr."

Arvon ratin ympärille viritetyistä kepeistä, millä saan tihkupyhinnän nopeutta säädetyksi. Jostain valuttaa takalasilta saippuavaahtoa. Jota ei saa pyyhityksi pois. Auton renkaat tuntuvat elävän ihan

omaa elämäänsä sateisissa urissa. Rekat valmistautuvat rusementamaan ympärilläni olevan peltirasian kuin tyhjän virvoitusjuomatölkin. "AYY!"

Painajainen ei tunnu päättyvän koskaan. Matka ei etene. Auto keikkuu ja vaappuu eteenpäin takahattuhyllyn räminän saattelemana.

Painajaisessa ei armoa tunneta. Mutta jaettu tuska on painajaisessakin puoli tuskaa: Eteeni vaappuu toinen Yaris. Huomaan nauravani kolkosti. En ole suossa yksin!

Juuri kun epäilen että aamu ei koita painajaiselleni koskaan, lentoaseman autonvuokrauspiste saapuu näkyviin. Milloin viimeksi vuokraamon keltaiset kyltit ovat näyttäneet kauniilta kuin Kesoilin munkkikahvimainos tien pientareella? Ajan Yariksen parkkiin ja laitan kuljettajan paikalle johtavan luukun kiinni viimeistä kertaa: "Pläts."