



VB-sarjan muoto on linjakas. Auton tunnistaa helposti Mersuksi – sukunäköä on riittävästi! Ajovalot vaikuttavan mielenkiintoisilta – niiden tehoa voitaneen arvioida ensi syksyn pimeillä.

Mercedes-Benzin uusi V-sarja korvaa Suomessakin tutun Vianon pikkubussien loistokkaassa päässä. V on hieno mutta hinnakas.

Mercedes Benz Viano on saanut seuraajansa. Uusi V-sarja on esitelty nyt keskipitkänä versiona kolmella eri koon moottorilla ja usealla varustetasolla varustettuna.

Auto Tekniikka ja Kuljetus pääsi koeajon merkeissä tutustumaan uutuuteen, joita oli koottu koeajattavaksi kaikkiaan 24 autoa. Valmistus tapahtuu yhdessä Vito-malliston kanssa Vitorian tehtaalla Espanjassa. Esitelty auto ennakoi vahvasti tulevaa uutta Vitoa, joka esitelläänkin kesänumerossamme. Aiemman mukaisesti Vitosta tulee myös henkilöautoversio, mutta selvästi nyt esiteltyä V-mallistoa yksinkertaisempi ja riisutumpi.

Kuinka paljon tuleva Vito sitten muistuttaa V-sarjaa? Kokeeko V-sarjan autolla ajava liikkuvansa ”pakettiautolla” vai onko ero myös ulkoisesti selvä. Vastaus saadaan aikanaan ja jokainen voi muodostaa oman mielipiteensä.

SUORITUSKYKYÄ

Moottoripuolella on pitäyditty ainakin tässä vaiheessa kolmessa eritehoisessa nelisynterisessä dieselissä. Mallimerkinnot johtavat jossain mielessä harhaan. V 200 CDI, V 220 CDI ja V 250 Blue TEC malleissa on aina 2143 cm³ moottori, josta on tehoa otettu 100 kW (136hv), 120 kW (163hv) tai 140 kW (190hv). Vääntö vaihtelee 330 – 380 Nm välillä kierrosalueilla 1200 – 2400 pienimmällä moottorilla. Iso vääntää jo 440 Nm – saman kuin vanhan Vianon V6-moottori.



Konehuoneesta ei kuulu kuutosen kuiskauksia – 2143 kuutioinen Mercedeksen luotettavaksi havaittu yleismoottori on vallannut konehuoneen kolmena tehoversiona. Huomaa kuvan alareunassa asiallisesti sijoitettu pissapojan täyttöaukko.

Vaihteistot ovat vakiona kaikki automaatteja, kahdella pienemmällä 6 portaisena ja suurimmalla 7 G-Tronic Plus vaihteisto. Tärkeä CO₂- arvo on saatu alle 150-rajan 120 kW-moottorilla, se on 149 g/km. Muiden moottorien osalla ollaan vajaa 10 g/km suuremmalla

arvolla.

Nelivedosta ei puhuttu mitään, mutta ei olisi mikään yllätys vaikka monessa maassa tärkeä neliveto ohjelmaan lisättäisiin. Olihan se jo Vianonkin valinnassa mahdollinen.

MUOTOILUA

Muotoilulla on saatu pudotettua ilmavastusta arvoon 0,31. Näillä aerodynaamisilla muutoksilla on vaikutusta pienempään polttoainekulutukseen ja melutasoon, joka onkin pudonnut mittausten mukaan 2 dB. Koripituuksia on alkuvaiheessa vain esillä ollut kokonaispituudeltaan 5140 mm ja akseliväliltään 3200 mm oleva keskipitkä versio. Myöhemmin mallisarja kasvaa sekä alas että ylöspäin, akselivälit 4895 mm tai 5370 mm. Lyhin version jättää matkatavaroille varsin pienen tilan, koska esillä olleissa keskipitkissä autoissa kolmella penkkirivillä ei taakse kovin suurta tilaa jäänyt.

Monikäyttöisyyttä kyllä helpottaa se, että takaosan penkit ovat liukukiskokiinnityksellä säädettävissä joustavasti eri etäisyyksille. Kolmen istuinpaikan lisäksi voidaan auto varustaa kahdella, hieman leveämmällä penkillä per rivi.



Jos valitsee matkustamoon kaksi rinnakkaista istuinta on tilaa lähes ruhtinaallisesti. Sisustusvaihtoehtoja on tehdastilausta tehtäessä runsaasti.

Kuudella istuimella varustettuna V-malli antaa hyvät tilat ja mukavuuden. Kahdeksanpaikkainen on jo selvästi ahtaampi takamatkustajille, mutta istuinmuotoilu kyllä mahdollistaa viihtymisen myös takana.

KATTAVA VARUTEVALIKOIMA

Vakiona on sivutuuliavustin, jota voimakkaassa sivutuulessa päästiin konkreettisesti kokeilemaan. Tunne pienestä korjausnykäyksestä tuntui aluksi hieman oudolta, mutta siihen tottui varsin nopeasti. Vaistomaisesti kova sivutuuli kuitenkin aiheutti korjaavan ohjauspyöräliikkeen, joskin varmasti selvästi pienemmän kuin jos avustinta ei olisi ollut. Attention Assist-vireystilan avustin on myös vakiovarusteena. Kutsu tauolle tulee kahvikupin symboloimana. Sivuliukuovi on vakiona sähkökäyttöinen. Ajamista helpottaa lisäksi Agility Control-jousitus, Adaptive ESP-ajovakauden hallintajärjestelmä ja sähkömekaaninen ohjaustehostin.

Jos vakio ei riitä, lisää löytyy runsaasti. Lisävarustelista on kattava, esimerkkeinä olkoot aktiivinen pysäköintiavustin, 360-asteen kamerakuvaan perustuva ympäristöhallinta DISTRONIC Plus etäisyysavustin yhdessä Collision Prevention Assist-törmäysvaroittimen kanssa, katveavustin sekä älykäs ILS-valojärjestelmä ja automaattiset kaukovalot. Agility-Select toiminnolla voidaan valita napin painalluksella neljä eri ajo-ohjelmaa, taloudellinen, mukavuus, urheilullinen tai manuaalinen. V250 CDI-mallissa Sport, Comfort ja manuaali-ohjelma antaa

moottorille 10 kW lisätehoa ja 40 Nm lisää vääntöä.



Takaluukusta aukeaa lasiosa erikseen – jossain tilanteessa se voi helpottaa pikkutavaran kyytiin laittoa. Itse tavaratila on asiallisesti verhoiltu.

Avantgarde-varustetasoon kuuluvat nahkaistuimet, jotka voi saada lämmityksen lisäksi myös jäähdytyksellä. Takaluukun monikäyttöisyyttä lisää aukeava ikkuna, josta pikkutavaran nosto takahyllylle käy kätevästi. Lisävarusteena takaluukun saa sähkökäytöllä.

Aktiivinen vakionopeussäädin ja kaistavahti toimivat tehokkaasti käytännössä. Kaistavahti ilmoitti hienovaraisesti täristämällä ohjauspyörässä, kun kaistaviivoja ylitti. Pysäköintiä helpotti sekä takakamera, että 360 asteen näkymä selvästi, koska muutoin kulmat ovat tavanomaisen vaikeat arvioida.

SISÄPUOLELTA

Kuljettajan paikalla ajoasento löytyi helposti, kun ohjauspyörän säädöt olivat runsaat niin aksiaalisesti kuin pystysuunnassa. Ohjauspyörä sopivan kokoisena, nahkapäällysteisenä, varustettuna puhelimen radion ja vakionopeussäätimen etähallinnalla sopi mainiosti käteen. Kaikkiaan kuljettajan paikalla viihtyi hyvin, kiitos myös mainion penkin, joka antoi sopivasti tukea sekä ristiselkään että kyynärnojaan. Matalalle viety vyötärölinja antaa hyvän näkyvyyden niin eteen kuin sivuille.



Kuljettajan toimintaympäristö on hyvä. Kojetaulu edellyttää perehtymistä auton ohjekirjaan – se alkaa olla nykyautoissa enemmän kuin pakollinen asia.

Sivupeilit ovat poikkeuksellisen alhaalla, mikä alkuun tuntui oudolta. Itse peilien näyttö on hyvä. Takaluukun lasi on kasvanut kokoa erityisesti alaspäin. Kolmen istuttava takapenkki vei kuitenkin saadun hyödyn sisäpeilistä taakse katsottaessa. Linjoiltaan uusi V-malli on linjakas, jossa yhtenäisen linjat ovat niin sivuissa kuin sisälläkin muun muassa koelaudassa.

Matalaprofiilirenkailla varustetut koeajoautot olivat varsin hiljaisia, kuten olettaa saattoi, ainakin saksalaisella tiestöllä. Suomen nastakarhennetut ja muutoinkin huonot pinnat jäävät myöhemmän kokemuksen varaan.

MILLOIN TÄÄLLÄ?

Myynti Suomessa alkaa kesäkuussa. Malliston hinnat alkavat 66.225 eurosta. Hinnat alkaen malli ei suinkaan ole riisuttu perusmalli vaan jo siinä on hyvä varustetaso. Mistä sitten löytyy oikea kohderyhmä?

Erilaiset yritysten kuljetustarpeet, VIP-kuljetukset jne, ovat ominta alaa uudelle V-sarjalle. Lienee harvinaisempaa, jos V-malli löytää tiensä taksitolpalle, jonne veromuutoksetkin viimeisten suunnitelmien mukaan puraisevat entistä kovemmin.

Suorana kilpailijana voitaneen pitää VW Caravellen ja Multivanin varustelluimpia tehdasversioita. Suomessa kotimainen bussivarustelu ja muutostyöt venyvät hienoihin saavutuksiin juuri asiakkaan tarpeen mukaiseksi – siksi tulevaa Vitoa uskaltaa ennakoida jatkossakin suosituimmaksi kuin V-sarjaa.