Teksti **Jussi Saarinen** Kuvat ja tekninen avustus **Lauri Ahtiainen**

LIFESTYLEÄ JA LAATIKOITA

Farmariautojen ikonit T-Mercedes ja kartano-Volvo uudistuivat samaan aikaan. Perusteellinen parivertailumme paljastaa, kumpi kuljettaa komeammin.

Mercedes-Benz E 220d T A Premium Business

Volvo V90 D4 Business Inscription aut



Saman segmentin tärkeimmät mallit kokevat täydellisen uudistumisen harvoin yhtä aikaa. Yleensä esittelyaikataulu porrastetaan sellaiseksi, että yksittäinen uutuus kerää mahdollisimman suuren huomion niin median kuin ostajienkin keskuudessa.

Joskus elämänkaaret kuitenkin osuvat hyvin yksiin, kuten tänä vuonna Mercedes-Benzin ja Volvon isoilla malleilla.

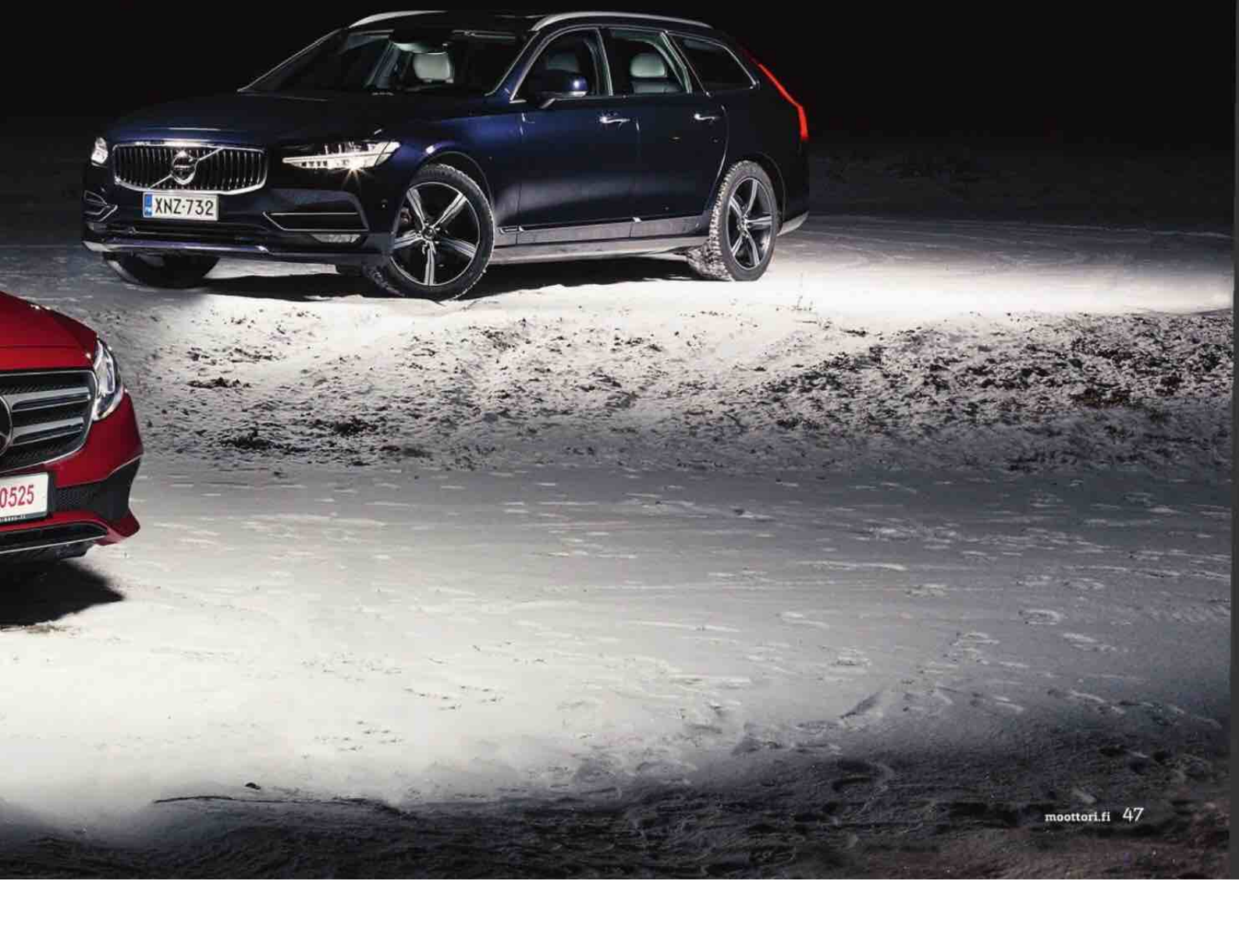
Farkut perässä

Sinänsä uudistuksia osattiin odottaa. Vuonna 2006 (Volvo) ja 2009 (Mercedes) alkunsa saaneet mallisarjat olivat jo kehityskulkunsa päässä, ja uutta kaivattiin erityisesti muotoiluun.

Pelin avasi Volvo, kun täysin uusi S90-porrasperä esiteltiin viime vuoden joulukuussa. Mercedes-Benz vastasi kuukautta myöhemmin kokonaan uudistuneella E-sarjan sedanilla.

Farmarimallit seurasivat pian perässä. Varsinaisen kohahduksen aiheutti helmikuun puolessa välissä esitelty Volvo V90, jonka osalta mikään ei vaikuttanut olevan kuten ennen.

Vuosikymmeniä käytössä ollut kartanoauton pysty perä oli korvattu hyvin viistolla takalasilla, ja uusi suuntaus herätti runsaasti kysymyksiä. Oliko ruotsalaistehdas uhraamassa tärkeimmän perintönsä nuorekkuuden tavoitteluun?





Mercedes-Benzin E-sarjan farmarissa, joka näki päivänvalon kesäkuun alussa, ei otettu samanlaisia riskejä. Auto oli odotetun oloinen aina T-mallikirjaintansa myöten. Edes se ei yllättänyt, että särmikäs design oli taas vaihteeksi pyöristynyt.

Paperilla tasapäiset

Vertailuumme valikoituivat malliston huokeimman pään versiot, joita oli tämän luokan tapaan lisävarusteltu varsin lavealla kädellä.

Mercedeksellä koodi E 220d T A sisältää uuden nelisylinterisen kaksilitraisen dieselmoottorin, joka tarjoaa käyttöön 194 hevosvoiman tehon ja 400 newtonmetrin väännön, sekä yhdeksänportaisen automaattivaihteiston.

Vastapariksi asettuu Volvo mallia V90 D4 aut, mikä niin ikään sisältää nelipyttyisen kahden litran dieselpadan yhdistettynä yhtä pykälää pienempään eli kahdeksanvaihteiseen automaattiin. Strategiset arvot asettuvat samalle linjalle: 190 hv ja 400 Nm.

Hankintahinnatkin on asemoitu lähelle toisiaan. Business Premium -varustellun E-sarjalaisen perushinta asettuu lukemaan 59 686 euroa, kun vastaava Business Inscription -ladattu V90 maksaa 56 693 euroa.

Vertailuautojen hinnat kohosivat lisävarusteiden sekä varustepakettien myötä jo 78 189 ja 74 245 euroon. Näillä spekseillä molemmat autot sisälsivät muun muassa mukautuvat led-ajovalot ja vakionopeudensäätimen, kaistallapitoavustimen, auton ympäri näkevät pysäköintitutkat sekä -kamerat, tuulilasin heijastusnäytön sekä suurimmat mahdolliset mittariston ja kojelaudan näytöt navigaattoreineen.

Vaikka varustelu on tässä luokassa pitkälti makukysymys – erilaisia räätälöintivaihtoehtoja riittää molemmissa pilvin pimein – listoja tutkimalla voi nähdä, että Volvo tarjoaa tässä mielessä hieman enemmän vastinetta rahalle.

Myös samankokoisia

Yhdenmukaisuus jatkuu ulkomitoissa. Sekä E-sarjan T että V90 ovat edeltäjiään selvästi pidempiä – Mercedeksessä kasvua on melkein kolme ja Volvossa päälle 12 senttimetriä.

Lopputulokset, liki viisimetriset korit, vaativat kaupunkiajossa ylimääräistä huolellisuutta – taskuparkkiin peruuttamisen sijasta valitsee monesti mieluummin pysäköintihallin.

Taajamaelämää helpottavat hyvin toimivat parkkiavustimet, kevyesti pelaavat hallintalaitteet sekä jouhevasti vaihtavat automaatit. Niinpä suuret ulkomitat unohtuvat varsin nopeasti.

Erojakin löytyy. Ketteryydessä Mercedes on jonkin verran etevämpi, näkyvyydessä niin etuviistoon kuin taaksepäinkin voiton vie puolestaan Volvo. Kiitos kuuluu muun muassa ohuemmille A-pilareille ja laajemman alueen putsaavalle takalasinpyyhkimelle.

Hankalilla keleillä osaa arvostaa myös Vol-



Vaikka Mercedeksenkään alusta ei ole täydellinen, Volvoon verrattuna tuntuu kuin tiehen olisi vedetty ylimääräinen pehmustekerros.









Mercedeksessä viiksiä on perinnetapaan vain yksi ratin vasemmalla puolella. Sinänsä näppärä käsialantunnistuksella varustettu kosketuslevy haittaa monitoimisäätimen käyttöä.

Uudentyyppiset ratin säätimet osoittautuivat toimiviksi. Mittaristonäkymää voi vaihtaa eri teemojen välillä, kuten Volvossakin.

Suojaverkko kiinnittyy kummassakin myös etuistuinten taakse. Aivan kaikkia pituussentejä ei tällöin saa hyötykäyttöön.

Mercedeksen takapenkki on selkeästi epämukavampi kuin etuistuimet, jotka taas edustavat kaikkein parasta tasoa.



von tuulilasinpyyhkimien monipuolisuutta. Sadetunnistimen saa kytkettyä pois, jos haluaa käyttää tavallista tihkukytkintä nopeudensäätöineen. Mercedeksessä tunnistin on aina päällä, ja herkkyydessä on vain kaksi asentoa. Kaiken lisäksi eemelistä puuttuvat ajovalonpesurit.

Sporttinen ja klassinen

Volvon ajotuntuma vastaa saumattomasti ulkokuoren urheilullisuutta. Vaikutelma syntyy paitsi tarkemman oloisesta ohjauksesta ja herkemmästä vastaavuudesta kaasuun, myös huomattavasti jäykemmästä jousituksesta.

Terävät töyssyt tärskäyttävät, ja alusta tuntuu vahvistavan tienpinnan pienimpiäkin epätasaisuuksia. Välillä mennään melko tasaisesti, useimmiten kuitenkin tutinan vallitessa.

Asia korostuu, kun ajaa vuoron perään Mercedeksellä. Sen voimalinja ja ohjaus ovat Volvon vastaavia letkeämmät, eikä auto vaikuta lukittuvan aivan yhtä selvästi kulkusuuntaansa, vaikka kulkeekin sinänsä suoraan.

Sen sijaan mukavuudessa on huikea ero: vaikka mersunkaan alusta ei ole täydellinen, Volvoon verrattuna tuntuu kuin tiehen olisi vedetty ylimääräinen pehmustekerros.

V90:ssä oli alla tämän varustetason vakiorengaskoko 245/45 R18, eikä listalta ollut ruksittu lisävarusteista taka-akselin ilmajousitusta. Mercedeksen, jossa takailmajouset ovat vakiona, kumit olivat maltillisempaa kokoa 225/55 R17, ja lisävarusteisiin kuului aavistuksen matalampi Agility Control -alusta.

Nämäkään eivät täysin selitä mukavuuseroja, vaan Volvon alusta vaikuttaa tähän luokkaan liian kovalta. Tämä viritys sopisikin jättää sporttisimpaan R-Design -varustetasoon ja hieman pehmentää tavallisten tasojen taivalta.

Silti kivoja matkalla

Ei uusikaan Volvo silti sietämätön matkakumppani ole – kaukana siitä.





Kun tottuu Volvo V90:n kuopat havainnoivaan luonteeseen, pitkä maantiesiivu sujuu silläkin kuin itsestään.

Kun tottuu V90:n kuopat havainnoivaan luonteeseen, pitkä maantiesiivu sujuu silläkin kuin itsestään. Melutaso säilyy molemmissa vaimeana, suuntavakavuudessa ei ole ongelmia ja isot ulkomitat rauhoittavat kulkua.

Esimerkkinä: samaan aikaan koeajossamme ollut Skoda Octavia tuntui näiden rinnalla selvästi kevytrakenteisemmalta autolta, vaikka omassa sarjassaan kelpo laite onkin.

Mutkatiellä kumpainenkin on kokoisekseen nöyrä kääntyjä. V90:n mittasuhteet – lyhyt etu- ja pitkä takaylitys – muistuttavat takavetoisista autoista, ja sama pätee alustageometriaan. Pitokyvyn rajalla Volvo asettuu nojaamaan pikemminkin ulkokaarteen taka- kuin etupyörän varaan, ja kallistelu pysyy kohtuullisena.

Mercedeksenkin letkeä luonne terävöityy kurveissa. Kaarrekäytös on moitteetonta, ja ohjaus antaa vauhdikkaassa ajossa jopa anteliaampaa palautetta. Ajettavuuden voisi summata niin, että vaikka V90 tuntuu sporttiselta, se ei lopulta tarjoa aktiiviselle kuskille juuri ylimääräistä riemua E-sarjalaiseen verrattuna.

Talvella turvallisia

Liukkaalla kelillä, joka saapui Etelä-Suomeen prikulleen vertailumme puolivälissä, pääsimme aistimaan myös ajonvakautusten toimintaa.

Kun järjestelmän pitää päällä, Mercedes ei anna takavetoisuutensa yllättää kokematonta kuljettajaa. Vaikka kaasua painaa varomattomasti, perä pysyy säntillisesti ruodussaan.

Ajonvakautus poiskytkettynä mersua voi luistatella perinteisen takavetoisen tavoin, mutta järjestelmä nappaa tällöinkin auton haltuunsa, jos meno äityy aivan päättömäksi. Kaipaisimme silti jonkinlaista ajonvakautuksen välitilaa, mikä sallisi lievän sladittelun mutta pitäisi silti auton turvallisesti kulkusuunnassaan.

V90 on nyky-Volvojen tapaan liukkaalla ylio hjaavan sorttinen. Tunnetta puskemisesta ei juuri ole, ja perä lähtee kikkailemalla pieneen luisuun, mikä helpottaa auton kääntymistä.

Vaikutus on sama, oli V90:n ajonvakautus sitten normaalissa tai rajoitetussa tilassaan. Vaaraa tästä ei synny, sillä jos auto meinaa ryöstäytyä poikittain, etujarrut astuvat välittömästi kehiin ja vakauttavat auton asennon.

Moottorietu Saksaan

Mukavuustekijä on myös E-sarjalaisen pidempi toimintamatka. V90:ssä tarvittiin maantielenkillämme lisätankkausta jo tuhannen kilometrin pinnassa, kun taas kilpailija olisi edennyt parisataa kilometriä kauemmas. Kiitos kuuluu paitsi eemelin isommalle polttonestesäiliölle, myös pienemmälle polttonesteen kulutukselle.

Suorituskyvyssäkin stuttgartilainen omaa lievän edun. Ohituksissa maisema vaihtuu hieman vikkelämmin, vaikka Volvonkin voimilla nopeusmittarin lukemia pitää kunnioittaa.

Kaiken kruunaa Mercedeksen automaattivaihteiston fiksumpi toiminta tasanopeudella. Kun Volvon laatikko pitää eräillä maantien nopeusalueilla liian ison pykälän pesässä ja ohjaamon valtaa epämiellyttävä jyrinä, mersu älyää vaihtaa yhtä pienemmälle. Moottorin värinä on saksalaisessa muutenkin paremmin eristetty.

Lähtökohtia ergonomiaan

Sekä Mercedes-Benz että Volvo ovat lisänneet kojelautoihinsa suuret näytöt, joita kuitenkin käytetään hyvin eri tavoin.

Volvossa miltei kaikki toiminnot on siirretty



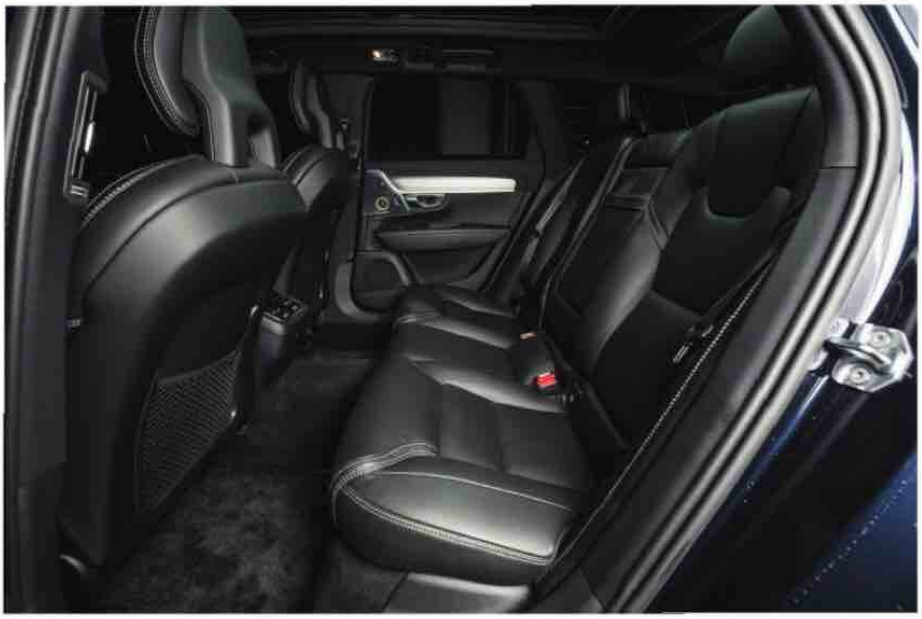




Ruotsalainen kojelautaergonomia alkaa pikku hiljaa avautua, ja käyttö käy miltei kommelluksitta. Käsialantunnistus on yhdistetty kosketusnäyttöön, eli kirjoitukselle on mersua enemmän pinta-alaa. Molemmissa navigaattorin saa näkymään myös mittaristoon ja tuulilasin heijastusnäyttöön.

Takatilat ovat hieman kilpailijaa miellyttävämmät, vaikka varvastila jää täälläkin ahtaaksi. Etuistuimet ovat erittäin mukavat, joskin nahkaverhoiltuina hieman kovapintaiset.

Volvon rullapeitteelle ei ole laajennetussa kontissa luontevaa säilytyspaikkaa. Kahteen tasoon liikkuvaa välipohjaa ei näin laajoissa tavaratiloissa kaipaa yhtä paljon kuin pienemmissä autoissa.





kosketusnäyttöön, joka toimii älypuhelimen tai tabletin lailla. Raahailu ja naputtelu saattavat aluksi vaikuttaa autokäyttöön sopimattomilta, mutta toiminnot oppii ulkoa hyvin nopeasti.

Sen rinnalla Mercedeksen perinteinen valikko-ohjaus keskikonsolin säätöpyörällä saattaa vaikuttaa jopa kömpelöltä. Loppujen lopuksi halutut toiminnot löytyvät ripeästi, ja paremmuus mitataan lähinnä makuasioina.

Myös ohjauspyörän nappulat poikkeavat toisistaan. Volvossa ne ovat perinteistä painettavaa mallia, mutta silti esimerkiksi vakionopeudensäätimen tai ajotietokoneen käyttö vaatii keskimääräistä enemmän huomiota.

Mercedeksen ratin puolissa on uusi innovaatio, raahaamalla käytettävät kosketuslevyt, joiden keskellä on normaali painettava "hyväksymisnappula". Ennakkoluuloista huolimatta tämäkin ratkaisu toimii yllättävän luontevasti.

Lisäksi Mercedeksen ohjauspyörän seutua rauhoittaa se, että vakionopeudensäädintä operoidaan erillisellä viiksellä – joka muuten on automaailman selkein käyttää.

Volvonkin vakionopeudensäätimessä on eräs positiivinen piirre: mukautuvan toiminnon saa pois päältä, jolloin käytössä on tavallinen, ympäristöön reagoimaton säädin. Tästä on apua esimerkiksi silloin, kun keulan tutka-anturit muurautuvat lumisateella umpeen.

Vaivattomia valoja

Pitkällä, osittain pilkkopimeässä ajetulla lenkillämme pääsimme testaamaan myös muita moderneja aktiivisia turvavarusteita.

Kuten sanottua, molempien vertailuyksilöiden varustukseen kuuluivat mukautuvat ajovalot, jotka tekevät yöajosta vanhoja valaisimia leppoisampaa. Rasittavan pitkät-lyhyet-pitkät -rumban voi jättää automatiikan huoleksi.

Ainakin kirkkaalla säällä ja tavallisella maantiellä, missä vastaantulija muodostaa ainoan



Erilaisia välipohjatoteutuksia: Volvon lattia pysyy ylhäällä kaasupumpun voimin, ja välistä voi nostaa pystyyn levyn, jota vasten reput, ostoskassit tai muut pienemmät tavarat pysyvät vyötettyinä pystyssä.



Mercedes-Benzin lattian alta löytyy poikkeuksellisen syvä potero, johon on laadittu paikat muun muassa tavaratilan kiinnitysmekanismeja varten. Järjestelmällistä ja kätevää.

näkyvissä olevan valonlähteen, järjestelmät pelasivat ilman kompurointia.

Volvossa tapahtuma muistuttaa perinteistä vaihtoa kaukovaloilta lähivaloille, eli valokeila muuttuu heti lyhyemmäksi, kun auto tunnistaa vastaantulijan valot. Mercedeksessä keila sen sijaan lyhenee portaattomasti.

Useat vastaantulijat tuntuivat provosoituvan näistä mersun älyvaloista pitkiä vilkauttamalla. Ilmeisesti heidän vinkkelistään näyttää hetken siltä, että E-sarjalaisen kuljettaja olisi unohtanut vaihtaa lyhyille. Tässä vaiheessa ei enää auta, vaikka valokeila on jo hyvän aikaa supistunut sosiaalisesti hyväksyttävämpään pituuteen.

Melkein autonomisia

Toinen mielenkiintoinen kokemus liittyi kaistallapitoavustimiin. Ne pitävät auton kaistaviivojen välissä ilman, että kuljettajan tarvitsee ottaa jatkuvasti osaa ohjaamiseen.

Kokeilimme toimintaa hyvissä olosuhteissa, sillä sateettoman säätilan ohella tie oli sula ja kaistamerkinnät tuoreita. Erot systeemien välillä olivat suorastaan huimat.

Kiteytettynä Volvon kaistallapitoavustinta kehtaa käyttää vain tyhjällä tiellä. Meno on sen verran mutkittelevaa, että kanssa-autoilijat alkavat todennäköisesti epäillä kuljettajan ajokuntoa. V90 myös pyytää mittariston merkinnöillä tarttumaan rattiin tihein väliajoin.

Mercedeksessä automaattiset ohjausliikkeet ovat hienovaraisempia, eikä auto seilaa kaistaviivojen välissä Volvon tapaan. Saksalainen ei myöskään välttämättä vaadi kuljettajalta yhtä aktiivista osallistumista. Joskus E-sarjalainen saattaa pyytää kontaktia hyvinkin nopeasti, mutta useimmiten ilman käsiä voi ajaa kauan.

Pisin tällainen taival kesti peräti 20 kilometriä. Kun auto ohjaa itsestään, nopeus pysyy vakiona ja valot vaihtuvat automaattisesti, kuskilla ei ole järin paljon puuhaa. Mutta koska kyse ei ole varsinaisesta autonomisesta ajamisesta vaan avustimesta, kuljettajan on jatkuvasti oltava valppaana puuttumaan tilanteeseen.

Se, että V90 ei pääse vertailussamme E:n niskan päälle kovinkaan monella osa-alueella, ei suinkaan tarkoita sitä, että Volvo olisi huono auto.

Tarkkaavaisuus punnittiin, kun pimeä maantietaival päättyi valaistuun osuuteen ja keskiviivan päälle ilmestyi lumipöllyä. Tällöin Mercedes siirtyi loivassa oikeassa mutkassa hiljalleen vasemmalle kaistalle ilman varoitusta.

Myös Volvo saattaa ajautua vaivihkaa kaistalta ilman, että kuljettaja havaitsee mitään erikoista. Se tapahtuu kuitenkin jo lyhyen ajon jälkeen, joten asia ei hätkähdytä yhtä paljon.

Ei unelmatiloja

Autojen akselivälit ovat sen verran mittavat, että takaistuimella riittää periaatteessa tilaa pidemmillekin matkustajille. Polvet mahtuvat mukaan, vaikka etuistuin olisi säädetty melko taakse, eikä pää ota kummassakaan kattoon.

Sen sijaan istuinmukavuudessa on hieman yllättäen toivomisen varaa. Molemmissa autoissa istuinosa on melko lähellä lattiaa – kaiketi päälle kääntyvän takaselkänojan ja sitä kautta syntyvän tasaisen laajennuksen vuoksi.

Kun tähän yhdistetään poikkeuksellisen ahtaat varvastilat etuistuinten alla, reisituki jää vajavaiseksi: Volvossa sitä voi pitää juuri ja juuri riittävänä, mersussa suorastaan huonona. Lisäksi E-sarjalaisessa selkänoja on liian jyrkässä kulmassa leppoisaan istumiseen.

Volvo siis nappaa takatiloissa ykköstilan, mutta ei suinkaan ole täydellinen. Esimerkiksi edellisessä Moottorissa vertaillut Nissan Qashqai ja Seat Ateca tarjoavat tässä mielessä miellyttävämmän matkustusympäristön. Osoitus siitä, että rahalla ei suinkaan saa kaikkea.

Viistoa kuljetusta

Volvon tavaratila on miltei joka suunnassa hieman Mercedeksen ruumaa pienempi. Sinänsä kummankin kontit ovat esteettömiä lastata. Näkösuoja siirtyy itsestään pois tieltä, kynnystä ei ole lainkaan, tila on konstailemattoman muotoinen ja takaselkänojat kaatuvat tasaiseksi kontissa sijaitsevia nappuloita painamalla.

Mersussa nappulat löytyvät myös matkustamosta. Jos nojat kumotaan tätä kautta, ei Volvonkaan manuaalinen systeemi vaadi voimia.

Tavaratilan näkösuoja sekä kontin ja matkustamon erottava väliverkko on Mercedeksessä yhdistetty samaan pakettiin. Sen irrottaminen sujuu simppelimmin kuin Volvossa, missä näkösuojaa ja verkkoa pitää operoida erikseen. Varjopuolena on se, että mersun paketti painaa selvästi ruotsalaistoteutusta enemmän.

Vastaavasti saksalaisessa on 40:20:40-suhteessa jaettava selkänoja, kun V90:ssä on tyydytty kahdessa erisuuruisessa osassa jaettuun nojaan ja paljon pienempään suksiluukkuun.

Luonteet puntarissa

Se, että V90 ei pääse vertailussamme E:n niskan päälle kovinkaan monella osa-alueella, ei suinkaan tarkoita sitä, että Volvo olisi huono auto.

Päinvastoin – seuraavaan vuosimalliuudis-





tukseen tarvitaan oikeastaan vain jousituksen hienoviritys, ja paketti alkaa olla kunnossa.

Kaikesta paistaa silti läpi se, että Mercedes on saanut suunnitella ison farmariautonsa pienemmin kompromissein. Koska stuttgartilaismallistosta löytyy jo vauhdikas ja viistoperäinen sisarmalli CLS Shooting Brake, E-sarjan perinteikäs T-farkku voi rauhassa toteuttaa itseään järkevänä tavarankuljetusautona.

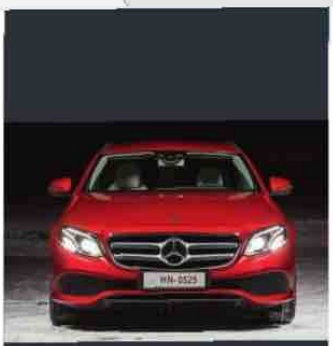
Tätä taustaa vasten Volvo joutuu tavallaan toimimaan kahdella tontilla, mikä väistämättä tuo ominaisuuksiin ristiriitoja.

Asian voi toki nähdä toisinkin päin: V90 on useimmille riittävän käytännöllinen, mutta toisaalta myös sporttinen ja kaiken lisäksi syötävän hyvän näköinen – ainakin toimituksemme raadin mielestä. Ja se on nimenomaan Volvosta paljon sanottu.

Kiilamuotoa ja kompromisseja. Mercedeksen takaluukku aukeaa selvästi ylemmäs, vaikka nostokorkeus on yhtä suuri. Saksalaisen järkevä katto on saatu menevämmän näköiseksi alaspäin kaartuvalla ikkunalinjalla. Volvo puolestaan ei peittele menevyyttään.

MITTAUKSET

	M-B	Volvo
Mitattu kulutus l/100 km	5,3	5,5
Valmistajan ilmoittama yhdistetty EU-kulutus l/100 km	4,2	4,5
Ohituskiihtyvyys 80–120 km/h s	5,9	6,3



Mercedes-Benz E 220d T
A Premium Business

Hinta 59 686 €
Vertailuauton hinta 78 189 €
Moottori diesel, 1 950 cm³, ahdin, 4 sylinteriä, 16 venttiiliä, suoraruiskutus
Teho 143 kW (194 hv) / 3 800 r/min
Vääntö 400 Nm / 1 600–2 800 r/min
Kiihtyvyys 0–100 km/h 7,7 s
Huippunopeus 235 km/h
EU-kulutus kaupunki, maantie, yhdistetty 4,5 / 3,9 / 4,2 l/100 km
Hiilidioksidipäästöt 109 g/km
Pituus 4 933 mm
Leveys 1 852 mm
Korkeus 1 475 mm
Akseliväli 2 939 mm
Omamassa 1 785 kg
Kokonaismassa 2 455 kg
Jarrullisen perävaunun kokonaismassa max. 2 100 kg
Kattokuorma max. 100 kg
Tavaratila 640 l
Polttonestesäiliö 66 l
Voimansiirto 9-vaihteinen automaattivaihteisto, takaveto
Jousitus edessä kierrejouset ja päällekkäiset kolmiotukivarret, takana ilmajousitus ja monivarsituenta
Jarrut levyjarrut edessä ja takana, edessä jäähdytetyt
Vertailuauton renkaat kesärenkaat Dunlop Sport Maxx RT 2 (225/55 R17), talvirenkaat Continental Conti Viking Contact 6 (225/55 R17)
Takuu 2 vuotta
Euro NCAP 5 tähteä/2016
Fennia Liikennevakuutus (0 % bonus) ja Premiumkasko-autovakuutus (70 % bonus), omavastuu 500 €, Hki 1 656 €
Huoltokulut 5 vuotta / 100 000 km 2 364 €
Huoltoväli 25 000 km
Ajoneuvoveron perusvero 12 kk 366 €
Käyttövoimavero 12 kk 502 €
Valmistusmaa Saksa

LOPPUARVOSTELU

Tilat ja muunneltavuus	★★★★
Varustelu	★★★★
Ajo-ominaisuudet	★★★★★
Ajomukavuus	★★★★
Suorituskyky	★★★★
Taloudellisuus	★★★★
Haluttavuus	★★★★★
Yhteensä	**9,5**

JÄRKI
T-mallin E-Mercedes on juuri niin harkittu paketti kuin olettaa sopiikin.

HYVÄÄ ajomukavuus, tavaratilan käytettävyys, tasainen kokonaisuus
HUONOA takaistuimen reisituki



Volvo V90 D4
Business Inscription aut

Hinta 56 693 €
Vertailuauton hinta 74 245 €
Moottori diesel, 1 969 cm³, 2 ahdinta, 4 sylinteriä, 16 venttiiliä, suoraruiskutus
Teho 140 kW (190 hv) / 4 250 r/min
Vääntö 400 Nm / 1 750–2 500 r/min
Kiihtyvyys 0–100 km/h 8,5 s
Huippunopeus 225 km/h
EU-kulutus kaupunki, maantie, yhdistetty 5,2 / 4,1 / 4,5 l/100 km
Hiilidioksidipäästöt 119 g/km
Pituus 4 936 mm
Leveys 1 879 mm
Korkeus 1 475 mm
Akseliväli 2 941 mm
Omamassa 1 733 kg
Kokonaismassa 2 310 kg
Jarrullisen perävaunun kokonaismassa max. 1 800 kg
Kattokuorma max. 100 kg
Tavaratila 560 l
Polttonestesäiliö 55 l
Voimansiirto 8-vaihteinen automaattivaihteisto, etuveto
Jousitus edessä kierrejouset ja päällekkäiset kolmiotukivarret, takana poikittainen lehtijousi ja monivarsituenta
Jarrut levyjarrut edessä ja takana, edessä jäähdytetyt
Vertailuauton renkaat kesärenkaat Pirelli P Zero (245/45 R18), talvirenkaat Continental Conti Viking Contact 6 (245/45 R18)
Takuu 2 vuotta
Euro NCAP ei testattu
Fennia Liikennevakuutus (0 % bonus) ja Premiumkasko-autovakuutus (70 % bonus), omavastuu 500 €, Hki 1 598 €
Huoltokulut 5 vuotta / 100 000 km 2 447 €
Huoltoväli 1 vuosi / 30000 km
Ajoneuvoveron perusvero 12 kk 147 €
Käyttövoimavero 12 kk 482 €
Valmistusmaa Ruotsi

LOPPUARVOSTELU

Tilat ja muunneltavuus	★★★★
Varustelu	★★★★
Ajo-ominaisuudet	★★★★★
Ajomukavuus	★★
Suorituskyky	★★★★
Taloudellisuus	★★★★
Haluttavuus	★★★★★
Yhteensä	**9**

TUNNE
V90 on haluttava kokonaisuus pienistä puutteistaan huolimatta.

HYVÄÄ tyylikkyys, monipuoliset säätömahdollisuudet
HUONOA jousitusmukavuus, moottorin jyrinä