

Suuren ilmalaivan pauuu

Päätimme juhlistaa Tuulilasin 40-vuotista taivalta kunnolla. Siksi lähdimme ostamaan 680 000 euron hintaista autoa Saksasta.

Vesa Eskola, kuvat Riikka Kantinkoski

Stuttgart 21.8. Unet ovat tuskin karisseet silmistä, kun astelemme valokuvaajan kanssa ulos Finnairin koneesta. Kentällä on vastassa tummapukuinen kuski, joka ohjaa meidät ulos puolivilkkaasta terminaalista.

Parkkipaikalla odottaa ylväänä Maybachin 617 senttiä pitkä 62-malli. Kuljettaja avaa ensin vasemmanpuoleisen takaoven, jolloin kehotan Riikkaa astumaan sisään. Suuntaan itse oikealle, missä johtajat istuvat.

Sitten teen kardinaalimunauksen.

Kurotan kohti ovenkahvaa, jolloin kuljettajamme joutuu lähes paniikkiin. Huutaen ”eiinii” hän ryntää luokseni ja ehtii tarttua kahvaan ennen minua. Koeajo on valmis alkamaan.

Itse asiassa koeajo alkaa jo viikkoa aikaisemmin Suomessa. Maybachia edustavan Vehon tiedotuspäällikkö soittaa ja kertoo, että ideamme 1920- ja 30-luvuilla rikkaita ja kuuluisia kuljettaneen ja nyt Mercedes-Benzin uusimman tekniikan avulla henkiin herätetyn luksusautomerkin koeajosta onnistuu.

Seuraavana päivänä sovittelen jo helsinkiläisessä herrainvaa-

Maybachin merkki komeilee yli 60 vuoden tauon jälkeen taas keulalla, joka kuuluu yhdelle maailman loisteliaimmista autoista. Ennen vanhaan MM tarkoitti Maybach Motorenbaute, mutta nykymuodossaan kirjaimet luetaan Maybach Manufaktur.





MAYBACHIN OSTO JA HULPPEA
ASIAKASKESKUS, CENTER OF EXCELLENCE,
ON KOKEMUS. ASIAKAS ON KUNINGAS.





Maybachin henki on läsnä Sindelfingenissä.

teliiksessä italialaista Brionin 2 000 euron hin- taista, 100-prosenttisesta villasta käsin valmistet- tua liituraiapukua. Olen päättänyt eläytyä rooliin Maybachin ostajana niin hyvin kuin mahdol- lista.

Takaisin Stuttgartiin. Maybach leijuu ilmajou- siensa päällä kohti Sindelfingeniä, jossa sijaitsee Maybachin asiakaskeskus, Center of Excellence. Sen vieressä sijaitsee Mercedes-Benzin iso tehdas, jonka kupeessa Maybachit valmistetaan pitkälti käsityönä.

Maybach ja Mercedes-Benz kuuluvat sikäli yh- teen, että Wilhelm Maybach työskenteli aikoinaan yhdessä Gottlieb Daimlerin kanssa. Maybach oli Daimler-Motoren-Gesellschaftin pääinsinööri ja suunnitteli muun muassa ensimmäisen Merce- deksen vuonna 1901. Maybach lähti kuitenkin omille poluilleen vuonna 1907, jonka jälkeen hän suunnitteli moottoreita Zeppelinin ilmalaivoihin.

Wilhelmin poika Karl jatkoi isänsä perinteitä autojen suunnittelijana. Vuosina 1919–1941 hän valmisti noin 1 800 autoa, joista isoimmat limu- siinit kuljettivat tuon ajan filmitähtiä ja kunin- kaallisia. Kuuluisin noista autoista oli 5,5-metri- nen Maybach DS 8 ”Zeppelin” vuodelta 1931.

Center of Excellence ei ole mikään tavallinen autokauppa. Sisään pääsee vain kutsulla, joita myönnetään rajoitetusti. Liikkeessä ei ole kos- kaan kahta asiakasta yhtä aikaa, sillä auton osto tai luovutus asiakkaalle on yksityisasia. Ja yksityisyys on jotain, mitä Maybachin asiakaskuntaan kuu- luvat haluavat vaalia.

Liikkeen kupeessa on myös Mercedes-Benzin



Erilainen autokauppa

Center of Excellence eli Maybachin asiakaskeskus poikkeaa melkoisesti tavallisesta auto- kaupasta. Asiakkaita on vain yksi kerrallaan, eikä koskaan ole kiire. Ostotapahtumaan on aikaa tarvittaessa useampia päiviä. Asiakas saa tutustua tuotteeseen rauhassa, eikä myyjä edes myy mitään – hän on pikemminkin tuote-esittelijä. Ja jos ostotapahtuma venyy, kahvituksen lisäksi asiakkaalle voidaan tarjota myös loistoateria. Huipputason kokki on valmiina täyttämään asiakkaan toiveet, ja ateria nautitaan tietysti asiaan kuuluvista astioista. Laatu ja tilanteen ainutkertaisuus ovat ostotapahtumaa parhaiten kuvaavia sanoja. Asiakasta ei häiritse mikään.



Useimmat valitsevat Maybachinsa kaksivärisenä. Tummempi väri päälle ja vaaleaa kylkiin. Tämä korostaa auton sulavia linjoja ja keventää kokonaisuutta. Euroopassa suositaan tummia värejä, kun arabeille menevät versiot taas ovat usein jopa kokonaan valkoisia.



MAYBACHIA OSTETTAESSA EI SELAILLA ESITTEITÄ. VÄRI-VAIHTOEHDOT SEKÄ PUUN JA NAHAN YHDISTELMIEN SOPIVUUDEN VOI KOKEILLA ITSE.

laatuasiakkaiden myymälä, jossa vaativimmat Mersu-asiakkaat voivat valita autoihinsa panssarilaseja, erikoisvärejä, ylellisiä sisustusmateriaaleja tai mitä mieleen nyt juolahtaakin. Mutta kun liikkeeseen saapuu Maybachin ostaja, avoin käytävä Mercedesen puolelle peitetään verholla. Edes nämä kaksi maailmaa eivät saa kohdata.

Lentokentältä on matkaa Sindelfingeniin 20 kilometriä. Autobaanalla on jonkun verran liikennettä, mutta ura aukeaa joutuisasti arvokkaan keulan edestä.

Istumme Riikan kanssa takapenkillä kuin lapset leikkipuistossa. Painelemme erilaisia nappeja: penkit liikkuvat, verhot sulkeutuvat, katto muuttuu läpinäkyväksi, istuin tuulettuu tai hieroo matkustajaa... Jalopuisten kansien alta löytyvät kaikki hifistin herkut, jääkaappi ja Sterlingin hopeasta valmistettuja pikareita. Hämmästylymme keskeytyä, kun saavumme perille.

Meitä vastassa on 18 vuotta Mercedes-Benzestä myynyt Dieter Hoth, joka lienee nyt uransa huipulla. Tosin Dieterin käyntikortissa ei lue auto-

myyjä vaan tuotekonsultti.

Dieter toivottaa meidät tervetulleiksi. Ympärilemme aukeaa harmoninen esittelytila, jossa on avaruutta ja luksuksen tunnetta. Nurkissa ei pyöri vaihtoautoja. Jotta roolihahmoni ei pääse hämärtyämään, pyydän Dieteriä käsittelemään minua oikeana asiakkaana eikä toimittajana.

Tutustuminen Center of Excellenceen alkaa kahvilla. Tilaamme café lattet, jotka saapuvat paikalle juuri oikeanlaisina. Valkoisilla pikkulautasilta olevissa hopealusikoissa komeilee jo tutuksi käynyt MM-logo. Pröystäilyä? Ehkä, mutta vaikutuksen se tekee joka tapauksessa.

Seuraavaksi Dieter esittelee lyhyesti paikat ennen autoon tutustumista. Liikkeessä on vain kaksi autoa: lyhyempi 57 ja pidempi 62. Mallimerkinät tulevat autojen kokonaispituuksista – 5 728 ja 6 165 millimetriä.

Dieter istuttaa minut hetkeksi kuuskakkoseen ja esittelee erilaiset istuimen säädöt, auton viihdekeskuksen, sisustuksen materiaalivaihtoehdot ja lukuisia muita hienoja yksityiskohtia.

Sitten alkaa auton valinta.





Kaiken voi päättää

Oletteko kuvitelleet, minkälaista on täydellinen valinnan vapaus? 2,2 miljoonaa vaihtoehtoa auton yksilöimiseksi on niin paljon, ettei sitä voi oikein käsittää. Jos tämäkään ei riitä, asiakkaan omat väri- ja sisustusmateriaalivoiveet otetaan tietyksi huomioon. ”Asiakas on aina oikeassa” -hokema toteutuu niin hyvin kuin se on mahdollista. Muutenkin esittelytilan filosofia toimii. Asiakas hiplailee eri materiaalivaihtoehtoja, ja taitava tuotekonsultti vain ohjailee ostajan valintoja. Myynti-tapahtumasta tuleekin pelkkä ostotapahtuma. Liikkeestä poistuessaan asiakkaalle jää mielikuva, että hän on hallinnut tapahtumaa ja osannut omilla tiedoillaan vaikuttaa kaikkeen.

Maybachiin voi valita 17 ulkoväriä, ja usein asiakas käyttää kahden eri värin yhdistelmää.

Auton sisälle voi valita kolmesta eri jalopuusta tai lukuisista erilaisista nahkavaihtoehtoista mieleisimmät. Kun tähän lisätään moninaiset varustevaihtoehdot ja pikkudetaljit, Maybachia ostavalla on edessään 2,2 miljoonaa vaihtoehtoa. Kun autoja on tarkoitus myydä noin 1 000 vuodessa, lienee turhaa mainita, että jokainen auto on yksilö. Ja jos tämä ei riitä, myös henkilökohtaisia ratkaisuja on mahdollisuus tehdä. Huhun mukaan erälle Lähi-idän prinssille myyty Maybach varustettiin tyyliin sopivalla isolla lintuhäkillä, jotta prinssin lempihaukka voi matkustaa aina mukana.

Dieter painaa kauko-ohjainta. Esittelytilan seinästä vyöryy sähköisesti esiin lipastoja. Yhdestä löytyy auton ulkoverin valintaa helpottavia kaksiosaisia metalliekkoja. Koska värejä on yleensä kaksi, asiakkaan on hyvä kokeilla itse värien yhteensopivuus. Ja jos asiakas haluaa nähdä värit

isommilla metallipinnoilla, sekin onnistuu.

Toisen lipaston sisältä tulevat esiin jalopuu- vaihtoehdot: tummempi pähkinäpuu, vaaleampi kirsikka tai eksoottinen amboyna.

Hiplailtuani materiaaleja hetken istun alas. Alkaa neuvottelujen viimeinen vaihe. Kerron valintani Dieterille, joka syöttää tiedot tietokoneelle. Pian lopputulos heijastuu isolle plasmanäytölle: tuollainen auto olisi valmiina. Kaikki yksityiskohdat voidaan näyttää juuri sellaisina kuin asiakas on ne tilannut. Tässä viimeistään konkretisoituu ostopäätös.

Entä jos epäröisin vielä hetken? Heitän Dieterille koepallon. Entä jos haluaisinkin ostaa Rolls-Roycen? Miten hän ylipuhuisi minut?

Ei mitenkään. Dieter korostaa vain autojen erilaisuutta ja sitä, että makuja on erilaisia. Siksi on hyvä olla vaihtoehtoja. Hän ei myy myymällä. Se olisikin oikean Maybach-asiakkaan kanssa turha. Jos asiakas on kiinnostunut tuotteesta ja se



Värin valinnassa auttaa katossa sijaitseva iso keinovalo. Sen avulla voidaan simuloida erilaisia valaistusolosuhteita: esimerkiksi auringonlasku Kaliforniassa, keskipäivä Dubaissa tai aamusumu Tokiossa. Kun omat väri- ja sisustusvaihtoehdot on päätetty, tuloksen voi tarkistaa isolta plasmaruudulta, jolle heijastetaan kolmiulotteisena juuri asiakkaalle aikanaan toimitettava auto.



MAYBACHISSA MATKUSTETAAN KUIN VAIPASSA. KAIKKI YKSITYISKOHDAT ON SUUNNITELTU MUKAVUUDEN EHDOKSILLA.



Herran kukkarossa

Olin ajatellut Maybachin kuvia etukäteen katsellessani, että onpas ökyilyä. Mutta kun olin istunut autossa päivän ja katsellut yli kuusimetristä koria erilaisissa ympäristöissä, mielipiteeni muuttui. Joku voisi sanoa, että minut on aivopesty ylellisyydellä. Ehkä, mutta olen oikeasti sitä mieltä, että Maybach ei ole öky. Se on kaukana niistä öljysheikkien ja Hollywoodin limusiineista, joihin mahtuu lyhyt uima-allas, joiden ovenkahvat ovat kultaa tai joiden sisällä keikkuu kristallikruunu. Totta kai Maybachista huokuu raha. Sisustuksesta ei löydy muovia, ainoastaan jalopuuta ja nahkaa. Myös lentokoneen ykkösluokan istuin autossa on jotain käsittämätöntä. Se kuitenkin vain edesauttaa mukavaa matkustamista. Sama pätee takamatkustamon katossa sijaitseviin nopeus- ja ulkolämpötilamittareihin sekä kelloon. Ne ovat tarpeen, sillä Maybachin takapenkillä on niin irti ulkomaailmasta, että mittarit tarjoavat edes jonkinlaisen kiinnekohdan todellisuuteen.

miellyttää häntä, kaupanteolle ei varmasti ole esteitä. Kun auto maksaa näin paljon, ostopäätöstä ei varmisteta kaupan päälle tulevilla talvirenkailla tai sumuvaloilla.

Entä jos haluaisin oman erikoisvärin?

Dieterin mukaan auton saa vaikka Ferrarin punaisena, jos asiakas niin haluaa – ja jos pyyntö vain voidaan toteuttaa. Sama koskee sisustusnahkan värejä. Vaikka eräiden asiakkaiden värivalinnat ovatkin mietittyäneet Dieteriä, hänen roolinsa ei ole toimia kenenkään makutuomarina. Hän vain toteuttaa asiakkaan toiveita.

On aika kiittää Dieteriä ja siirtyä takaisin tien päälle. Kuljettajamme odottaa, ja tällä kertaa ymmärrän odottaa, kunnes hän ehtii avaamaan oven.

Maybachissa on luontevinta istua takapenkillä – varsinkin 62-mallin kohdalla. Lyhyempää 57:ää ajetaan Euroopassa ja USA:ssa varmasti itsekkin.


Uppoudun mukavalle istuimelle. Toistaiseksi kaikki autot ovat nelipaikkaisia, mutta perheellisiä varten on suunnitteilla myös kolmen istuttava takapenkki. Se sopinee 57:ään, mutta 62:n kohdalla ainoa oikea vaihtoehto on kaksi erillistä takaisuuta. Juuri takaosa nimittäin tekee tästä au-

tosta erikoisen.

Matkustusmukavuuden ihailu alkaa kuitenkin moottorista: sitä ei nimittäin kuule tai tunne. Rengasäännekään eivät kantaudu matkustamoon. Ainoat sisälle kantautuvat äänet tulevat ilman pyörteilyä auton ympärillä. Nuo huminat on helppo peittää vaikkapa 21-kaiuttimisen äänentoiston avulla.

Seuraavaksi huomio kiinnittyy kyydin tasaisuuteen. Ilmajousitus vaimentaa pehmeästi tien pinnasta kantautuvat epätasaisuudet. Jos olette ajaneet saksalaisella betonibaanalla, tiedätte saumakohtien rytkeen takamuksessa. Totta kai nuo saumat tunkeutuvat Maybachinkin sisälle, mutta



A close-up photograph of a person's lower leg and foot. The person is wearing a white leather boot with a silver metal cuff at the top. The boot features a white lace-up detail on the side. The background is a soft, out-of-focus orange and brown gradient.

Viimeistelyn laatu on huima.
Ainakin pieni osa Maybachin hinnasta
selittyy kaikista niistä käsityöläisten tunteista,
joita autoon oppoa.



Täydellinen rauha

Yksi luksuslimusiinin tärkeistä kriteereistä on matkustusmukavuus. Takapenkillä pitää pystyä keskittymään – oli kyseessä sitten rentoutuminen tai työnteko. Musiikista, televisiosta tai dvd-elokuvista voi nauttia joko 21 kaiuttimen ja Dolby Surround -äänen avulla tai kuulokkeiden kautta.

Työntekoa parantaa esiin taitettava lentokonepöytä, jolle saa vaikkapa kannettavan tietokoneen.

Autossa on myös kaksi puhelinta. Toinen on tavallinen kännykkä, toinen bluetooth-tekniikalla toteutettu kiinteä liittymä. Kuskilla on sama numero, eli laite toimii myös sisäpuhelimena.

Tulkoon valkeus. Maybachin kattoikkunakin on erikoinen. Pääroolissa on pienistä kiteistä muodostuva välikatto. Kun kiteet ovat vaakasuorassa, katon pinta on mattamainen, jolloin valosta pääsee läpi noin 70 prosenttia. Pystyasennossa kiteet ovat täysin läpinäkyviä. Muutos tapahtuu sähköisesti ja on salamannopea.



MAYBACHISSA ISTUU MIELUUMMIN KUIN BUSINESSJETISSÄ.

tunne on hyvin etäinen. Aivan kuin koko auto leijailisi tien yläpuolella. Meno muistuttaa lentokoneen etenemistä.

Vasta näiden ahaa-elämysten jälkeen alkaa istuimen säätäminen. Mersusta tutut kytkimet ovat loogiset. Penkki taipuu suuntaan jos toiseenkin. Jos mieleistä asentoa ei löydy, täytyy olla jo melkoinen herneprinsessa.

Takamatkustamolla on pituutta sen verran, että istuimen saa lähes makuuasentoon. Vaikka asento ei siis ole aivan suora, se on sen verran luonteva, että auton kyytiin on helppo nukahtaa. Penkistä löytyvät kaikki mahdolliset mukavuudet: lämmitys, tuuletus sekä hierontatoiminto. Lisäksi ilmastoinnin pystyy säätämään kaikille neljälle paikalle erikseen.

Kuulostaako mukavalta?

Mietin autossa istuessani, miten kuvailla kulkupeliä, jota ei pysty edes kuvittelemaan. Se on mahdotonta. Toivottavasti kuvat auttavat saamaan edes jonkinlaisen käsityksen asiasta. Voin vain todeta, etten ole matkustanut missään näin mukavasti.

Jos olisin iso johtaja Keski-Euroopassa, kulkisin kaikki järkevät matkat tämäläisellä autolla – vaikka aikaa kuluihinkin selvästi lentämisestä enemmän. Tällaisen rauhan tarjoavan auton matkustusmukavuutta on sittenkin vaikea ylittää muilla kulkuvälineillä, niin vaivatonta ovelta ovelle matkustaminen omilla oloissaan on.

Ja mitä pidemmän aikaa istun Maybachissa, sen käytännöllisemmältä auto tuntuu. Asioita on vain vaikea suhteuttaa. Kun auto maksaa näin paljon, on vaikea perustella, mistä kaikesta tuo

summa koostuu, ja onko se kaikki tämän hinnan arvoista. Varmasti Maybachinkin hinnasta puoltaisi helposti jopa 100 000 euroa pois – vain karsimalla vähiten tarvittavat varusteet.

Mutta olisiko sillä merkitystä?

Ehkä Maybacheja myytäisiin enemmän, mutta samalla katoaisi se arvostus, mitä autoon nyt liittyy. Kun ennen koeajoa mielsin Maybachin vain ylipitkäksi S-Mersuksi, nyt Ässä tuntuu yhtäkkiä melko vaatimattomalta. Autoilla ei samasta tekniikasta huolimatta ole sittenkään kovin paljon yhteistä. Kerma on sittenkin kermaa.

Minua puhuttelee myös Maybachin hillitty luonne. Tämä voi kuulostaa kummalliselta, mutta selvästi räyhäkkäämpään Rollsiin verrattuna Maybach tuntuu jopa huomaamattomalta. Jo Rollsin keula on niin kaikesta muusta erottuva, että se





Myös kuski nauttii

550 hv ja 900 Nm ovat urheiluauton lukuja. Asia kuitenkin muuttuu, kun Maybachin oma-massaksi ilmoitetaan 2 855 kiloa. Jos matkustamossa ollaan irti ympäristöstä, sama epä-usko valtaa myös kuskin. Ensinnäkään massa ei tunnu missään. Maybach kiihtyy kevyesti, eikä massa pyri jarrutuksessakaan puskemaan autoa. Lähes nelimetrisen akseliväliinkin tottuu hämmästyttävän nopeasti.



kääntää heti kaikkien päät. Autoista vähemmän perillä olevat saattavat sen sijaan sivuuttaa Maybachin pelkällä nopealla vilkaisulla. Vasta tarkempi tutkiminen paljastaa auton todellisen koon.

Tämän huomasi hyvin koeajon aikana. Maybach ei herättänyt ylenpalttista kiinnostusta, mutta ehkä ihmiset eteläisessä Saksassa ovat jo tottuneet teillä lipuviin yli kuusimetrisiin autoihin, joiden takapenkillä istuu pöllämystyneen näköisiä ja onnellisesti hymyileviä ihmisiä. Tai sitten muotoilijat ovat vain onnistuneet työssään – jos tarkoitus on ollut luoda auto, joka ei heti ensisilmäyksellä huuda huomiota puoleensa.

Kuljettajamme pysähtyy tien laidan: alkaa koeajon viimeinen osuus. Vaihdamme paikkoja.

Takaosan ylellisyys jatkuu myös ohjaamossa. Muovia ei ole sormien ulottuvilla. Ratti on nahkaa ja puuta, ja jopa Mercedesestä tuttujen nappuloiden sekä puhelimen käyttökytkimet ovat puuta! Puuta on myös vaihdekepin nupissa – jos joku haluaa siihen koskea. Tai oikeastaan siihen täytyy

koskea, sillä auto käynnistyy ja sammuu nupin päässä olevasta kytkimestä. Avainta ei tarvitse tunkea minnekään, se voi olla koko ajan vaikka taskussa. Järjestelmä on tottu jo monesta merkistä.

Liikkeelle lähtö on varovainen. Silmät hakevat ensi metreillä sivupeileistä miten kaksi metriä leveä auto istuu kaistojen väliin. Hetken kuluttua mitat alkavat hahmottua, eikä sitä leveyttä kuitenkaan ole kuin 10 senttiä enemmän kuin Ässässä.

Selvästi vaikeampaa on tottua yli 3,8 metriä pitkään akseliväliin. Onneksi taskussa on kuorma-autokortti, joten kadunkulmissa ennakointi on siinä mielessä tottua.

Livumme pienen kylän lävitse. Ohjaus on todella herkän tuntuinen, ja tunne tien hieman etäinen. Toisaalta auto kyllä menee juuri sinne minne haluan. Se siis täyttää tehtävänsä.

Kylän loputtua painan ensimmäistä kertaa rivaakammin kaasua. Tällä kuormalla painoa on yli kolme tonnia, mutta se ei hillitse menoaa. Kiihtyvyys ei tunnu mitenkään räväkältä, vaikka keho painuukin kiinni selkänjoaan. Nopeusmittariin

vilkaisu kuitenkin kumooa tunteen. Auto lähes linkoaa eteenpäin. Satasen nopeus saavutetaan valmistajan mukaan 5,4 sekunnissa.

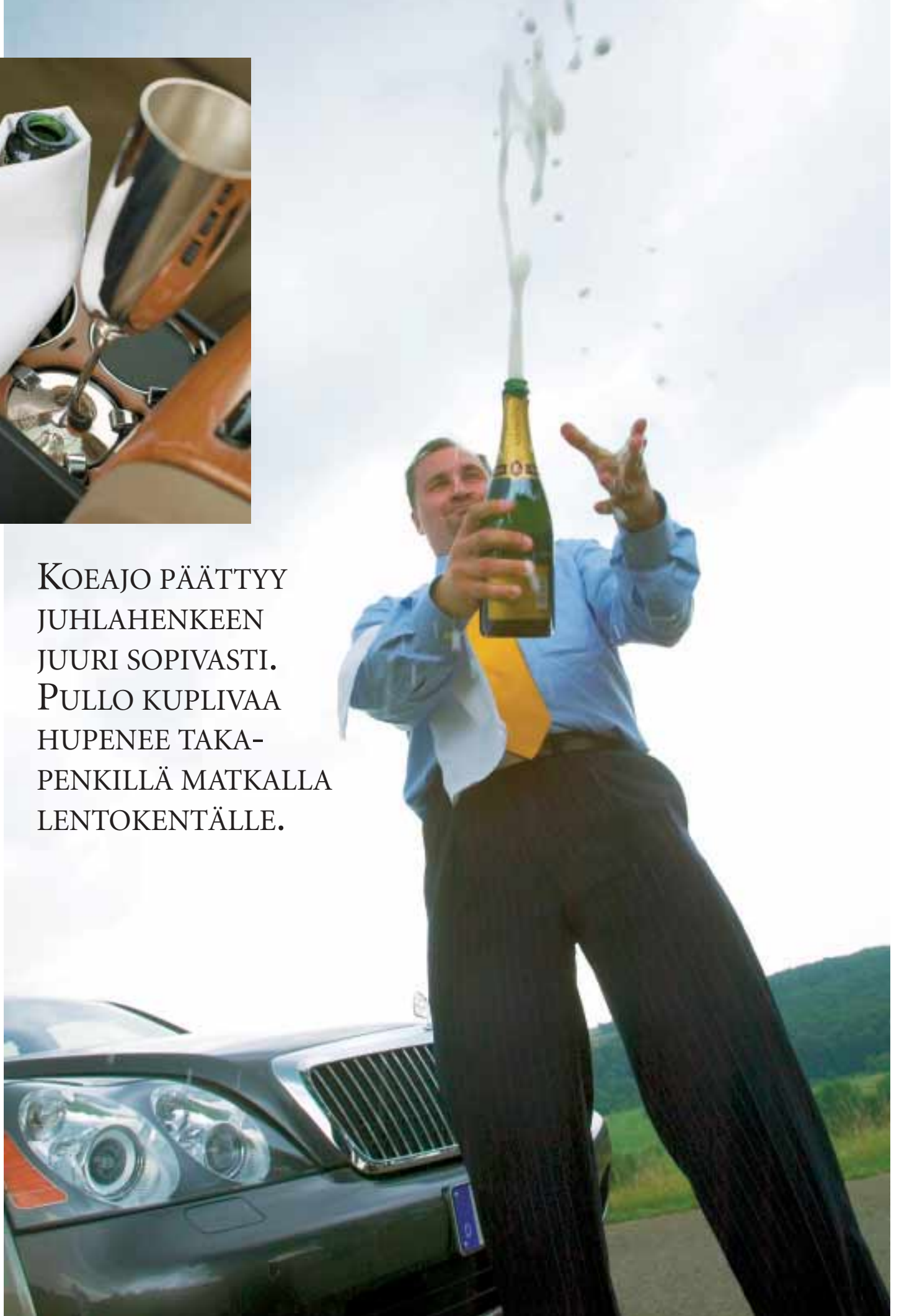
Vielä vaikuttavampaa on kuitenkin V12-mootorin tuhti vääntö. Auto ei nyykähä kovin helposti. Maksimivääntö 900 Nm on tarjolla jo 2 300 r/min lähtien. Ei ihme, että kuskea hymyilyttää.

Reitti kiipeää mutkaista pikkutietä ylöspäin. Vauhti putoaa 180-asteisessa kurvissa tehokkaasti. Vaikka massaa ei nytäkään tunne, kolme tonnia tuntuu tehokkaassa jarrutuksessa enemmän kuin





KOEAJO PÄÄTTY
JUHLAHENKEEN
JUURI SOPIVASTI.
PULLO KUPLIVAA
HUPENEE TAKA-
PENKILLÄ MATKALLA
LENTOKENTÄLLE.



kiihdytyksessä. Ja uskomatonta kyllä, tällainen panssarivaunu pysähtyy todella tehokkaasti. Mersu käyttää kalliimmissa malleissaan sähköhydraulisia jarruja, mutta järjestelmän ei katsottu sellaisenaan riittävän Maybachiin. Ratkaisu: laitetaan eteen tuplajärjestelmä! Edessä on siis kaksi jarrusatulaa per tuuletettu levy. Hidastuvuus on vaikuttavaa.

Maybach taittuu mutkaan nöyrästi. Ohjausta voisi pyöritellä yhdellä sormella. Mutkan jälkeen taas kaasua, ja auto hyökkää ylämäkeen. Jos takana istuisi joku kuninkaallinen, olisi vaikea kuvitella kovin monen terroristin tai kidnappaajan pysyvän tämän auton perässä. Ja vaikka pysyisikin, miten pysäyttää

kolmen tonnin keiju?

Paksut lasit saa tarvittaessa vielä paksumpaa, ja kylkiin saa terästä sekä kevlaria pysäyttämään ainakin kevyempien konetuliaseiden luodit. Renkaat ovat puhkeamattomat.

Kurvailen noin tunnin polveilevassa maastossa. Poikamainen into jäähtyy vähän, mutta en voi olla pohtimatta, millaisen ajan tällä autolla saavuttaisi esimerkiksi Nürburgringillä. Näky ”vihreää helvettä” puhkovasta isosta limusiinista olisi ainakin vaikuttava.

Parkkeeraan pienen tien varteen. Edessä aukeaa avara näkymä yli vihreiden kukkuloiden. Mikä olisikaan parempi paikka korkata taka-

matkustajien keskikyynärnojan uumenista löytyvä shampanjapullo?

On aika siirtää takaisin matkustajaksi.

Kuski kääntää keulan kohti Stuttgartia ja lentokenttää. Me skoolaamme Riikan kanssa kuohujuomaa hopeisista pikareistamme.

En uskalla kehua Maybachia maailman hienoimmaksi autoksi, sillä sitä se tuskin on, mutta ainakaan toistaiseksi en ole nähnyt missään hienompaa mukitelinettä kuin mitä Maybachin keskikonsolista esiin tuleva pidike on. Pidikkeessä on kolme tappia, jotka lukittavat pikarin jalan ympärille ja estävät jalon juoman läikkymisen auton liikkeessä.

Cheers! 🍷

Tekniikkaa

Moottori Bensiinikäyttöinen V12 edessä pitkittäin, sylinterit 60 asteen kulmassa. Sylinterilohko paineallettua alumiiniseosta, sylinteriputket alumiini-pii-seosta ja sylinterikannet paineallettua magnesiumia, taotut kiertokangat, öljyjäähdytetyt alumiiniseosmännät, induktiivisesti karkaistut taotut nokka-akselit, taottu kampiakseli, paineallettu alumiiniseosöljypohja.

Yksi kannen yläpuolinen ketjukäyttöinen nokka-akseli/sylinterilohko, kolme venttiiliä/sylinteri (yksi pako- ja kaksi imuventtiiliä), pakoventtiilien varret natriumtäytetyt, keinuviivut, hydraulinen välysten säätö. Kaksi lambda-anturia/pakoputkisto. Kaksi hukkaportillista turbohdintaa, ahtoilman jäähdytys jäähdytysnestellä. Kaksi sytytystulppaa/sylinteri, nakutustunnistus.

Mitat ja arvot Sylinterin halkaisija 82,0 mm, iskunpituus 87,0 mm, iskutilavuus 5 513 cm³, puristusuhde 9,0:1. Suurin teho 405 kW (550 hv)/5 250 r/min, suurin vääntömomentti 900 Nm/2 300–3 000 r/min.

Voimansiirto Takaveto, visinopeuksinen Mercedes-Benzin S-sarjan automaattivaihteisto leveämmillä planeettapyörillä ja suuremmalla momentinmuuntimella. Uusi momentinmuuntimen lukitusohjelma ja muunneltu sähköhydraulinen ohjainyksikkö. Käsivaihtomahdollisuus.

Alusta Edessä apurunko, päällekkäiset kolmiotukivarret, ilmajouset, kallistuksenvakain. Takana apurunko, monivarsituenta, joka muodostaa kaksi päällekkäistä kolmiomaista tukivarretta, aurauksenohjausvarsi, ilmajouset ja kallistuksenvakain. Edessä ja takana tuuletetut levyjarrut. Edessä kahdet, takana yhden nelimäntäiset jarrusatulat. Sähköhydraulinen jarrujärjestelmä kahdella keskusyksiköllä ja kahdella paineenvaraajalla. Jokaista pyörää varten kaksi painemodulaattoria, kahdeksankanavainen jarrujärjestelmä. Häätäjarrutestehostus, ajonvakautus, ABS. Tehostettu kiertokuulaohjaus. Renkaat 275/50 R 19, kevytmetallivanteet 8J x 19, rengaspaineen tarkkailujärjestelmä.

Kori Itsekantava. Katto, ovet, konepelti ja lokasuojat alumiiniseosta. Kaikki ikkunat laminoitua lasia.

Mitat Pituus 6 165 mm, leveys 1 980 mm, korkeus 1 573 mm, akseliväli 3 827 mm. Raideleveys e/1 675/1 695 mm. Polttonestesäiliö 110 l.

Omamassa 2 855 kg, kokonaismassa 3 380 kg.

Suorituskyky Huippunopeus 250 km/h (rajoitettu), kiihtyvyys 0–100 km/h 5,4 s.

Yhdistetty EU-kulutus 15,9 l/100 km

Hinta 680 000 euroa



