

Hymerin Mercedes tarjonta kasvaa merkittävästi

Hymerin kuluvan mallikauden merkittävin uutuuks oli yhdessä Mercedes-Benzin kanssa rakennettu etuvetoinen B-klasse ModernComfort -mallisto eli BMC. Hymer oli ainoana matkailuautovalmistajana mukana uuden etuvetoisesta Sprinterin kehitystyössä. Nyt etuvetomallisto kasvaa uudelle kaudelle molempiin suuntiin: tulossa on iso B-klasse MasterLine sekä edullisempi Tramp S.

Uusi BMC-mallisto on ollut Hymerille iso ponnistus, mutta tulostakin on syntynyt. Mallisto nousi nopeasti Hymerin suosituimmaksi ja kokemukset kentältä olivat heti niin hyviä, että Hymer päätti laajentaa etuvetopohjaisten Mersujen tarjontaa molempiin suuntiin.

Siinä missä BMC-malliston lähtökohtana on B-ajokorttiluokka eli alle 3,5 tonnia, uuden B-klasse MasterLinen eli BML:n kokoluokka on aina yli 3,5 tonnia. Auton pituus on 7,89 metriä ja se on myös kuusi senttiä pikkuveljeään leveämpi (2,35 metriä). Uutuus rakentuu samaan tapaan kolmesta pääelementistä; Mercedesen moottori- ja voimansiirtotekniikasta ohjaamoineen, Hymerin kehittämästä kaksoispohjaisesta kevyestä SLC-alustasta erillisjousitetulla taka-askelilla sekä Hymerin alumiini-polyuretaani-alumiini -rakenteisesta täysin puuvapaasta korista (PUAL). BML on Hymer-malliston lippulaiva, jonka saa sekä erillisvuoteisella (malli 780) että saarekevuoteisella (malli 790) pohjaratkaisulla. Molemmissa malleissa on suihku ja wc sijoitettu erikseen. Keittiön kohokohtana on vakiona molemmin puolin aukeava 153-litran jääkaappipakastin. Lisävarusteita on runsaasti, vaikkapa istuinryhmän selkänojan takaa sähköisesti nouseva 32 tuuman televisio. Ulkoisesti B-klasse MasterLine erottuu helposti, kun katselee keulan kulmia. Hymerin uuden aallon muotoilu on helppo havaita ja tunnistaa, mutta se on harpannut jälleen askeleen eteenpäin. Ohjaamon sivuikkunat kaartuvat voimakkaasti kohti tuulilasia, samoin keulan kulmat on muotoiltu kaartuvaksi kohti maskia. Kyse ei ole pelkästään muotoilusta, vaan myös aerodynaamisuudesta sekä paremmasta ohjaamonäkyvyydestä.

B-Klasse MasterLinen molempien mallien hinta alkaa Suomessa 118 200 eurosta. Tässä lähtöhinnassa on jo mukana ALDEN nestekiertoinen lämmitys.

Lämmöt dieselillä vai kaasulla?

Hymer haluaa olla etulinjassa, kun kehitetään matkailuautoja, joiden asumiskäyttö on mahdollisimman riippumaton ulkoisesta sähköstä tai kaasusta. Täysin uusi Tramp S vastaa puolestaan hyvin tähän haasteeseen. Toinen kulma auton suunnittelussa on ollut etuvetoisuus Mersun omalla alustalla ja tämän vaihtoehdon hintakilpailukyky.

Uusi Tramp S edustaa lähtökohtaisesti hyvin perinteistä puoli-integroitua matkailuautoa. Pituus on 7,39 metriä, leveys 2,29 ja korkeus 2,96. Takana ovat joko erillisvuoteet tai parivuode, wc ja suihku on rakennettu erikseen, keskelle autoa saa nostovuoteen ja keittiö täyttää kaikki kokoluokalta vaadittavat mitat. Erikoisuutena on perinteisen istuinryhmän rakentaminen siten, että sohvapöytä on laidoilla ja pöytä keskellä. Kolmannen ja neljännen matkustajapaikan saa nostettua käyttöön sohvien alta minuutissa. Kaikkiaan se on siis hyvin joko pariskunnan tai nelihenkisen perheen käyttöön soveltuva ajoneuvo.

Kohokohtana on Sprinterin uusin tekniikka monine, etenkin kuljettajan aition mukavuuksineen ja etuvetoisuus. Toinen merkittävä asia on lämmitystekniikka: auton saa joko perinteisellä kaasukäyttöisellä ilmakierrolla tai diesellämmittimellä. Etuna tässä on se, että kaasua käytetään vain ruoan valmistukseen kahdella 2,7 kilon kaasupullolla. Painon säästö on siis merkittävä ja lisää ajoneuvon kaasusta riippumatonta käyttöä huomattavasti.

Uuden Tramp S:n hinta on myös hyvin kilpailukyinen vastaaviin muille alustoille rakennettaviin matkailuautoihin: 74 300 euron lähtöhintaa kuuluvat aina kevyt, puuvapaa PUAL-kori, molempien etumatkustajien turvavyöryt, takatallin 350 kilon kantavuus sekä tietysti Mersun uusi tekniikka esimerkiksi sivutuuliasistentteineen.

Retkeily-Mersu etuvedolla

Hymerin retkeilyautojen tarjonta laajeni Mercedeksen osalta niin ikään etuvetoon. Reilun 59 000 euron hintainen uusi Free S on 5,93-metrinen poikittaisvuodemalli. Lähtökohtaisesti saman tyyppinen kuin viime vuosien premium-retkeilyautojen kärkimalli Grand Canyon S.

Keskeinen ero selvästi edullisemmän hinnan lisäksi on kahdeksan senttiä suurempi sisäkorkeus. Koska autossa ei ole takavedon taka-akseli- ja kardaanitekniikkaa, sen korkeus maasta on matalampi ja koko tämä hyöty on käytetty sisätilan korkeuteen.

Lisävarusteena autoon on saatavissa kaikki samat mukavaa matkaa takaavat lisävarusteet kuin taka- ja nelivetoiseenkin malliin. Esimerkiksi Hymerin oivallinen nostokattovuode (130x200 cm) on saatavana myös tähän malliin. Kylmempiä kelejä varten Hymer on kehittänyt nostokattovuoteeseen myös sen ympärikulkevan lämpöeristysverhoilun sekä Truman lämmittimestä ylös nousevan lisälämpöputken. Viimeisen vuoden aikana tämä lisävaruste on nostanut suosiotaan myös Suomessa – teilläämme liikkuu jo useita neljän hengen retkeilytarpeisiin vastaavia nostokatolla varustettuja Hymereitä.

Uudet nelivedot nyt maassa

Hymerin matkailu- ja retkeilyautomallistossa jatkavat myös taka- ja nelivetoiset mallit eli Hymerin Mersun alustalla saa edelleen kaikilla vetotavoilla. Taka- tai nelivetoinen Hymerin koriin rakennettu ML-T (neljä pohjaratkaisua) sekä retkeilyauto Grand Canyon S jatkavat mallistossa samaan tapaan kuin ennenkin, paitsi nyt kun Sprinter uudistui viime vuonna, nelivedon kehitystyössä vei aikaa muun muassa talvitestaus. Nyt kesän aikana Hymer-kauppiaille ovat saapuneet myös ensimmäiset nelivetoiset versiot. Nelivedon suosio on suhteessa Pohjoismaissa isompi kuin isommilla markkina-alueilla, mutta autojen jonotusaikaa on pystytty kohtuullistamaan huomattavasti: uuden neliveto-Hymerin saa noin 4-6 kuukauden odotusajalla.

Kaikkia Hymerin matkailuautoja ei suinkaan valmisteta Mercedeksen tekniikan pohjalle. Uudistuvan Fiatin pohjalle tarjotaan laaja valikoima Exsis- ja B-Klasse SupremeLine -tuoteperheiden matkailuautoja. Edullisimmallaan hintaluokka on vain reilut 65 000 euroa ja sillä saa kompaktin alle kuusimetrisen Exsis-T 374:n. Toinen vaihtoehto kompaktiin Fiat-pohjaiseen on integroitua Exsis-I 504, jonka pituus on niinkään alle kuusi metriä. Kaikkiaan Exsis-tuoteperheessä on 10 Fiat-pohjaista vaihtoehtona ja nyt myös Citroënin pohjalla rakennettu runsaasti varusteltu erikoismalli Exsis 580 PURE, jonka lähtöhinta on alle 70 000 euroa.

Lisätietoja:

Merkkivastaava Vesa Riihinen, vesa.riihinen@erwinhymergroup.com, puh. 040-7615 155