

# Autotallien aarteet

## Mercedes-Benz 220 (W187) vm 1952

Autotallien aarteet -sarjassa on tällä kertaa esittelyssä Kangasalalaisen Reijo Pirisen Mercedes-Benz 220 (W187) vuodelta 1952. Reijo etsiskeli itselleen uutta projektia edellisen valmistuttua (Lotus Elan vuodelta 1969). Vuoden 2007 kesällä löytyi Keski-Suomen Petäjävedeltä kiinnostava kohde ja pian Reijo matkasi kotoaan takaisin Petäjävedelle ostamaan uutta projektia. Myyjä (Jyri Jussila) oli aiemmin ostanut kyseisen mersun, jonka edellinen omistaja oli purkanut osiin ja aloitellut entisöintiä. Ja niin kohta ostaja taivalsi takaisin kohden kotitallia mersu mukanaan peräkärjessä ja pakettiauto täynnä autonosia. Siitä lähti Reijon uusi projekti liikkeelle.

Kotitallissa Reijo jatkoi mersun purkamista osiin ja tutki ostoksen mukana tulleita autonosia. Reijo puhdisteli auton pienempiä osia. Kori ja lokasuojat joutuivat hieman isompaan pesuun, jossa ne puhdistettiin lämpimällä vedellä noin 2500 barin ulostulopaineella. Ovien alaosat olivat aikojen saatossa kovin ruostuneet ja niiden korjaaminen osoittautui melko työlääksi tehtäväksi. Onneksi Reijo löysi keväällä 2008 Pohjois- Pohjanmaalta kolme mersuun sopivaa ovea, joten homma helpottui hieman siltä osin.



Vuoden 2008 korin ja rungon sekä tekniikan kunnostus jatkui, runko hiekkapuhallettiin ja maalattiin. Pirkkalasta löytyi ns. puun alta sopiva varaosa-auto, josta muutamia pisteosia voitiin käyttää projektissa. Samalla jatkui varaosien metsästys niin kotimaasta kuin ulkomailtakin. Vuoden 2009 aikana runko ja kori olivat siinä valmiudessa, että pintamaalaus voitiin tehdä. Korin väriksi valikoitui alkuperäisen mustan sijasta norsunluun valkoinen (elfenbeinweiss, väri nro 608), joka nimestään huolimatta on keltaisen värisävy. Samaisen vuoden (2009) auton penkkien ja ovipahvien verhoilu tehtiin valmiiksi oppilastyönä Teuvan Aikuiskoulutuskeskuksessa. Sisäkaton verhoilun teki Eugen Mäki. Kromiosia hiottiin ja kromattiin eri paikoissa Saksassa, Suomessa ja Virossa sekä loput osat hankittiin valmistusmaasta Saksasta.



Vuoden 2012 aikana projekti valmistui ja 8.5.2012 mersu sai museoajoneuvon statuksen.

Myöhemmin Reijon mersu on niittänyt mainetta loistavasti entisöitynä yksilönä ja Reijo on osallistunut sillä lukuisiin ajotapahtumiin kotimaassa sekä lähinaapurissaakin. Entisöinnin laadusta kertovat useat kunniamaininnat ja lehtiartikkelit. Reijo on voittanut mm. SAHK:n entisöinnin laatukilpailun I lk:n palkinnon 2013, Tekniikanmaailman vuoden entisöijä 2012 palkinnon 2013 sekä Olavi Sallisen entisöintipalkinnon 2013.



## Mersun omistajahistoria:

Valmistunut Stuttgartin Sindelfingenin tehtaalta 1952.

Kantakortista löytyy jotain merkintöjä (hyvin epäselvänä tekstinä) ensimmäisestä omistajasta Saksasta Hampurin lähistöltä.

Tuotu ns. merimiesautona Suomeen vuonna 1958, maahantuontitietoja ei ole tiedossa.

1.omistaja Suomessa rikospoliisi Keinonen Kaavi (1958-65), vuonna 1965 hän on myynyt auton Kuopion Autohalliin ilmeisesti vaihtoautona?

2.omistaja Markku Isomäki Espoo (1965-68), auto rekisteröity tunnuksella UMH-97

3.omistaja Niilo Isomäki edm veli Helsingistä (1968-77), auto rekisteröity tunnuksella BZR-68

4.omistaja Raimo Virtanen Espoo (1977-2005), auto on ollut pois rekisteristä ja sitä on aloitettu purkamaan.

5.omistaja Jyri Jussila Petäjävesi (2005-07), auto on ollut pois rekisteristä

6.omistaja Reijo Pirinen Kangasala 2007 →

## Mercedes-Benz 220 (W187) teknisiä tietoja:

Moottorin tyyppi M180 (benssiini). Sylinteritilavuus 2195 cm<sup>3</sup>. Sylinterimitat 80 mm x 72,8 mm. Sylinterien lukumäärä on 6.

Suurin teho 80 hv saavutetaan kierrosluvulla 4850 r/min. Kyseisellä kierrosluvulla laskettuna männän keskimääräiseksi nopeudeksi saadaan 11,8 m/s.

Suurimman vääntömomentin 142 Nm:ä moottori tuottaa kierrosluvulla 2500 r/min.

Laskennallisesti litratehoksi saadaan 36,4 hv/litra, josta voidaan päätellä moottorin olleen 50- luvun alkupuolella varsin suorituskykyinen. Vastaavaan arvoon pääsivät vain harvat automoottorit tuolloin.

Polttoainetta ja ilmaa sekoittelee keskenään Solex 30PAAJ- kaasutin. Kannen yläpuoliselle nokka-akselille voima siirtyy kampiakselilta tuplaketjun välityksellä.

Auton rakenne on kasattu ristikonmuotoisen rungon ympärille. Putket ovat profiililtaan ovaalin muotoiset. Pyörän ripustukset on kiinnitetty runkoon kierrejousien välityksellä. Kulkupuolta hillittää hydraulisilla rumpujarruilla. Rumpujarrujen halkaisija on 240 mm.

Kytkin on perinteinen kuiva yksilevykytkin. Vaihteistosta löytyy neljä eteenpäin vievää vaihdetta. Välityssuhteet ovat I 3,68, II 2,25, III 1,42 ja 1,00. Perävälitys on 4,44. Kaikki vaihteet ovat synkronoituja.

Auton omamassa on 1350 kg. Tosin tuokin arvo vaihtelee varsin paljon eri tietolähteiden mukaan.

Teräslevyvanteille on asennettuna ne perinteiset mustat ja pyöreät renkaat, kooltaan 6,40-15.

Huippunopeudeksi Auto Motor und Sport- lehti mittasi autobaanalla 141.5 km/h. Ykkösvaihteella pystyy saavuttamaan 54 km/h nopeuden., kakkosella 72 km/h, kolmosella 110 km/h ja nelosella sitten niin paljon kuin auto kulkee tai kuljettaja uskaltaa.

Kiihtyvyyys 0-70 km/h vei aikaa 10,7 s, 0-100 km/h vei aikaa 20,6 s, 0-120 km/h vei aikaa 32,6 s ja 0-140 km/h vei aikaa 59,5 s.

Koeajomatkaa kertyi 1330 kilometria ja keskimääräinen kulutus oli 15,5 litraa/100 km.

On siinä ollut Auto Motor und Sportin koeajajilla mukavaa ajella kaksikaksikymppisellä pitkin Saksan autobaanoja ja kuunnella laadukasta Telefunken-Autosuper II D51 vastaanottimesta kaunishenkisiä schlagereita.

Koeajoselostus löytyy Das Auto Motor und Sport- lehdestä 23/1951

Tekninen selostus suomeksi on poimittu Hyryysy-Menolaisesta 2/2013

