

## Mercedes-Benz 280 SE 1976

Suomessa, korkean autoverotuksen kehdoissa ovat autohintaluokkien yläpään edustusautot aina herättäneet jutunjuurta tavallisessa kansassa kyläteillä ja kotikaduilla.

Takavuosikymmeninä seutukuntien erikoisimpien ajoneuvojen, kuten urheilu- ja edustusautojen omistajat ja ajoneuvohistoriat tunnettiin melko tarkasti. Mercedes-Benzin edustusluokan ajopelit kuuluivat tähän ryhmään melko usein. Tosin nykypäivinä tämän edustettavuus on hieman häipynyt kansan silmissä, koska jälkikuontina kyseisen ryhmän autoja on ilmaantunut entistä enemmän klassikkotapahtumiin.

Toisenlaista oli 70-luvun Suomessa, edustusmersun hankinta oli melko harvinaista. Vuonna 1975 Mercedes-Benzin ensimmäinen virallinen S-sarja eli W116 oli ollut kotimaassaan tuotannossa jo kolme vuotta. Tuona vuonna S 350/S 450- malleja (V8-moottorisia) rekisteröitiin Suomessa yhteensä vain 13 kpl. Kyseinen määrä sisältää myös samana vuonna maahan tuodut SL/SLC- coupet, koska rekisteröintitilastoissa ei eroteltu korimalleja? Joten samalla tulkinnalla kuutoskoneisten 280 S / 280 SE -mallien (W116- koristen) tarkkaa määrää on vaikea selvittää, koska tilastoissa on osa myös 280 SL/280SLC- coupeja sekä W123- sarjan 2,7 litraiset versiot. Vaikka vuonna 1975 tuotiin maahamme siis useita variaatioita, 280- sarjan tuontimäärä jäi varsin pieneksi, yhteensä 59 kpl.

Keväällä 1976 tuotiin maahamme yksilö, jonka tarkempi mallimäärittely oli helppoa. Maaliskuun 26. päivänä rekisteröity kullanvärinen Mercedes-Benz edusti uljasta S-sarjaa, josta kertoi selkeästi takaluukun krominvärinen teksti 280SE. Suomen harvalukuinen edustus-Mercedesten joukkio oli saanut uuden jäsenen tämän kullanhohtoisen maalipinnan, sähkövien kromiosien ja voimantuntoisesti äännähtelevän kuutosmoottorin omaavan yksilön myötä.



Auton ensimmäinen omistaja oli Hagert- niminen naishenkilö Helsingin Vallilasta. Sukunimen ja asuinalueen perusteella voi vahvasti epäillä sukulaisyhteyksiä kuuluisaan "mustalaiskuninkaallisiin". Mutta varmaa tietoa ei ole käytettävissä, joten ei kannata asiaa sen syvemmin arvuutella. Se mitä ei tarvitse arvuutella on, että marraskuun viimeisenä päivänä 1975 valmistettu, Icon Gold- värinen 280 SE viipyi pitkään ensimmäisellä omistajallaan.

Nelivalintaisella manuaalivaihteistolla varustettu Ässä säilyi ensimmäisellä omistajallaan pitkälle 1980-luvulle eli tarkemmin toukokuuhun 1989 asti. Sen jälkeen auto siirtyi muutamaksi vuodeksi helsinkiläiselle yritykselle, josta se siirtyi Vehon omistukseen ilmeisesti vaihtoautona?

Tuossa vaiheessa 1991 auto eli kriittisiä hetkiä. Ässä oli yli 15 vuotta vanha ja edustusvuodet olivat takanapäin. Auton hinta oli pudonnut sen verran, että sen saattoi hankkia henkilö, joka ei ymmärtänyt sen monimutkaista tekniikkaa tai ei halunnut panostaa huoltoon kustannussyistä. Seurauksena oli jossain vaiheessa auton tekniikan pettäminen, josta edelleen seurasi pitkiä seisonta-aikoja tai pahimmassa tapauksessa romuttaminen/varaosiksi myyminen.

Kullanvärisellä yksilöllä kävi onneksi hyvä onni, seuraavat kaksi omistajaa säilyttivät auton lähes alkuperäisessä kunnossa seuraavan neljän vuoden aikana. Auton kuudes omistaja asui Pirkanmaalla ja sattui olemaan autoharrastaja. Hän teki Ässälle tarvittavat perushuollot ja kunnosti auton jarruja ja alustan kulumia osia. Vajaan kymmenen Pirkanmaalla vietetyn vuoden jälkeen koitti hetki, jolloin auto saavutti 25-vuotia. Omistajalle tuli mahdollisuus hankkia autolleen mr-tarkastus. Tarkastus sujui moitteitta ja auto sai mr-statuksen vuoden 2002 syyskuussa. Tuolla hetkellä auton mittarissa oli 230 tkm, joka oli tietävästi kaikki, mitä neljännesvuosisadan aikana sillä oli ajettu? Tarkastushetkellä auton ulkoasu oli siis edelleen eheä ja virheetön. Ainoa poikkeava asia oli, että autoon oli taidokkaasti teetetty nahkasisustus alkuperäisen veluuriverhoilun päälle 1970-luvulla. Mutta se kuului Ässän historiaan olennaisena osana, eikä sitä sen enempää kirjattu? Pian mr-hyväksynnän jälkeen omistaja päätti luopua autosta ja laittoi sen myyntiin. Syynä oli ilmeisesti uudet tulevat projektit?



Auton nykyinen omistaja Pirkkalainen Ari-Pekka Lällä oli aloitellut autoharrastuksen joitakin vuosia aiemmin. Joskus vuonna 2000 hän näki myynnissä vuoden 1937 170-mallin Mercedes-Benzin. Auto oli eräänlainen "kiertopalkinto", koska entisöintiprojektia oli aiemmin aloitelleet monet muut. Ostohetkellä auto oli vain kasa osia. Projektin haastavuuden todettuaan, AP otti yhteyttä lähialueen mersuharrastajiin ja sitä myöten hän osallistui myös MB-klubin toimintaan. Nykyisin hän toimii klubin Pirkanmaan jaoksen päällikkönä.

Koska 170- projekti piti lähtökohtaisesti arvioida melko pitkäkestoiseksi, alkoi AP pitää silmällä vanhojen autojen myyntipalstoja. Tavoitteena oli saada hankittua jokin sopiva Mercedes-Benz, jolla voisi välillä osallistua ajotapahtumiin. Alkuvuodesta 2004 AP havaitsi myynti-ilmoituksen, joka herätti mielenkiinnon. Museokatsastettu auto herätti luottamusta ja kohtuullinen hintapyyntö sekä läheinen sijainti ratkaisi sen, että auto siirtyi seitsemännelle omistajalleen helmikuussa 2004.

”Mersuista puhuttaessa Ässä on aina Ässä, ja toisekseen W116 on minusta hyvin ajattoman näköinen”, omistaja perustelee. Kymmenen vuoden omistajuuden aikana AP on ajanut Ässä-Mercedeksellään keskimäärin tuhat kilometriä kesässä, ja tätä nykyä mittarissa on noin 256 tkm. Ajokokemus on omistajan mukaan kohdallaan, varmasti yhtä miellyttävä kuin auton ollessa uusi kohta 40 vuotta sitten. ”W116 on ihan tämän päivän ajoliikenteeseen sopiva auto, joten sillä voi lähteä tarvittaessa pidemmällekin. Moottorin 185 hevosvoimaa riittävät hyvin, mutta matka-ajossa vaihdekäsi hamuilee joskus viidettä vaihdetta.” Vertailupohjaa liki kaksi kertaa vanhempaan Mercedekseen antaa aikanaan valmistunut 170-malli. ”Kyllä se 1937-mallinenkin liikkuu, mutta sen ajan jarrut ovat ihan jotain muuta. Ja kun on synkronoimaton vaihteisto, niin pitää olla hallinnassa välikaasut ja kaksoispoljennat.”

W116:lla liikuttuja maltillisia matkamääriä eivät olekaan rajoittaneet auton ominaisuudet, vaan tallissa ajovuoroaan odottavat muut tähtikeulat. ”Rekisterissä olevia harraste-Mersuja on AP:lla aiemmin mainittujen lisäksi W110-mallin Siipi-Mersu sekä SL vuodelta -80. Työn alla on puolestaan ’52-mallinen 170 DS.”

Ja jos Mercedes-projektit jossain vaiheessa antava hengähdysaikaa, niin muiden merkkien edustajia on kärkekymässä kunnostusta. Kaukokatseisella Ari-Pekalla kun on projektiksi hankitun Škodan lisäksi taltioituna myös Volvo 164.



## **TEKNIikka**

### **Merkki ja malli**

Mercedes-Benz 280 SE

### **Vuosimalli**

1976

### **Moottori**

Kuusisylinterinen nestejäähdytteinen rivimoottori edessä pitkittäin. Poraus 86, isku 79 mm. Tilavuus 2746 cm<sup>3</sup>. Teho 185 hv /6000 rpm, vääntö 238 Nm /4500 rpm. Puristussuhde 9,0:1.

### **Voimansiirto**

Nelinopeuksinen manuaalivaihteisto, lattiavalitsin. Takaveto.

### **Alusta**

Edessä erillisjousitus, kolmionmuotoiset tukivarret, kierrejouset, kallistuksenvaimennin. Takana viistosti eteen suunnatut kolmiotukivarret, kierrejouset, kallistuksenvaimennin. Edessä ja takana levyjarrut.

### **Kori**

Itsekantava umpimallinen 4-ovinen teräskori.

### **Mitat**

Pituus 496, leveys 187, korkeus 143, akseliväli 287 cm. Paino 1610 kg.

### **Suorituskyky**

Huippunopeus 200 km/h, 0-100 km/h 10,5 s

### **Valmistusmäärä**

150 593 kpl  
(1972–1980)

Alkuperäinen teksti: Harri Onnila Klassikot- lehti xx/201x