

# AUTO & LIIKENNE

AUTO & LIIKENNE, PL 65, 00089 SANOMAT  
 (09) 122 2770, FAKSI (09) 122 2278, hs.auto@sanoma.fi



**E4**

**MATKAILU** Kun betapurilainen kalastaja Jogerao työn-  
 tää puuveineensä vesille aamukolmelta, tiedossa on todelli-  
 nen Pietarin kalansaalis. Ja työtä andamansarelaiselle kylälle  
 koko päiväksi. Kiireistä päivää levätään sitten kunnolla.

► Yhdysvallat on kevytkuormureiden luvattu maa, harrainnoi outoja asioita ikävöinyt Naisautolija E 2

**E5**

**MATKAILU** Itä-Afrikan eläimet ja luonto  
 olivat Olli Marttilalle poikavuosien haave: nyt  
 hän käy tiheään tutkimassa villieläimiä Tansa-  
 niassa. Suomi hävisi Afrikalle.

**oikotie**  
**AUTOT E6**



Lopullinen ihastus: Kaikkien taksimersejien velli saa mukavasti tilaa Saksan beanutilla. Kallot: kuka autovarkaan ohittamiso on kypsiä? Päämuotilija Bruno Sacco pyysi viimeisessä Mercedes-mallissaan vielä sitkeästi merkin raskaan klassisessa linnessä.

**Jukka Luoma**  
 HELSINGIN SANOMAT

**BERLIINI.** On hyvä harkita, mitä oikeasti haluaa, koska voi käydä niin, että sen saa. Esi-  
 merkki on auto, mutta periaate on laaja.  
 Sitä voi nuorena päättää, että viinan juominen on mukavaa, minä rupean juopoksi. Tai että minä olen fiksumpi kuin kukaan, siksi minusta tulee lurjus.  
 Hankalaa on, että pitää valita aikaisin ja vajain tiedoin. Viinassa on puolia, joihin tutustuu vasta matkan varrella, eikä aloitusruutuun pääse. Lurjuksena oloon kasvaa kiinni, omassa ja muiden mielessä.

**Olen kauan tuuminut,** että elämässä ehti kolme neljä asiaa. Nyt on tutkija Anders Ericsson todennut jonkin päteyyden vievän 10 vuotta tai 10 000 työtuntia. Lyö näppituntuman kanssa yksin.  
 Gottfried Wilhelm Leibnitz päätti ruveta viisaaksi, kun isä vei nelivuotiaan kirjastoon ja neuvot latinaksi, että tolle, lege eli ota ja lue.  
 Homeroksen tarinat saivat pienen Heinrich Schliemannin ajattelemaan, että kun kasvan isoksi, menen löytämään Troijan. Ja kas, eipä aikaakaan.  
 Godfroy Bouillonilaiselle ilmenestyi lapsena enkeli, joka käski mennä valtaamaan Jerusaleman pakanoilta. Tosin kävi historioitsija Jacques Le Goffin sanoin niin, ettei "kristityille jäänyt ristiretkistä muuta hedelmää kuin aprikoosi".

**Minusta on lapsesta** asti tuntunut, että oikeassa autossa on neljä ovea, puuta ja nahkaa, takaveto ja kova moottori. Sitä voi käyttää ainoana auton ja kulut jaksaa maksaa palkasta.  
 Tästä rahajutusta seurasi aikanaan, että unelmat keskittyivät käytettyihin autoihin. Uudet Ferrarit ovat aina tuntuneet

minusta jotenkin yhdenkeltä, johon tietysti vei myös perustava vaatimus arkkikäytöstä.  
 Oikea auto ei tee numeroa itsestään. Tuli mitä tuli, se sa-  
 noo, että minä hoidan, pomo. Se ei ole pelihelvetti, pehmolelu, kuntosali tai oman urhoollisuuden elämysleikki.  
 Juuri sellaiseksi tajusin Jaguar MkVII:n, joka seiso i ker-  
 ran 1950-luvulla Hanhisen portilla Pakilassa. Ikkunassa oli tarra, jossa luki Rallye Monte Carlo ja joku vuosiluku.  
 Arvatkaas, mistä unta nähtiin. Monte Carlo ja punainen Jaguar!  
 Ihminen Jaguarien sarja jatkui. XJ6 oli ensimmäinen ajamani tosi auto 1970-luvun alussa, sitten ulkomailla XJ12, jota kuvasin Uusi Suomi -lehdessä "taikamatoksi".

**Mutta se palkasta maksaminen...** Siksi on tämä vanha Mercedes-Benz E500 poika-  
 semme unelma. Vuosikymmenten tuhrus Autoja myytävänä -ilmoitusten ja koeajo-  
 jen kimpussa huipentuu. Pääte-  
 asema. Jerusalem.  
 Tapausta eli keissii voi pitää varoittavana, toteavana tai kannustavana, mutta alussa mainittua lainalaisuutta se kuvaa.  
 Keissinä voin vain kannustaa siskoja ja veljiä autohulluja, mutta muistutan, mitä vanha hauska Nietzsche sanoo aforismissa 146 kirjassaan Hyvän ja pahan tuolla puolen: "Jos katsoot kauan kuiluun, katselee myös kuilu sinuun."

**E500 on maailman paras** auto, siis omien mittojen mukaan. Muuta mieltä saa olla, hyvä jos kukin on tyytyväinen siihen, mitä on hankkinut.  
 Lyhyesti: E500 on oikeiden insinöörien elämänavakumus. Sellainen on vähissä nyt, kun uupumaton elektroniikka-teollisuus ja autotehtaiden markkinointi kaupitsevat omi-

## Unelmien täyttymys E500

naisuuksia, joilla ei ole autossa mitään virkaa.  
 E500 on nimittäin tehty rahoja, aikaa ja tupakkaa surematta kahdella Euroopan eli maailman hienoimmalla auto-  
 tehtaalla. Ja se on ajalta, jolloin molemmat olivat vielä hienoimmillaan.  
 Mercedes-Benziltä rimpautettiin Porschelle, kun oli päätetty 1990 tehdä henkilöauto, josta tulisi kovempi ja laadukkaampi kuin mikään muu. Siis Porschelle, eikä johonkin ehostuskellarin.

**Ankan tyylin taju** saneli, että perustaksi otettiin mitä kunnollisin ja siis väritön järkiauto, Mersun 124-sarja, jota maailman taksitolpat olivat ja ovat yhä täynnä.  
 Muutoksista ja tuotantovasta kuitenkin johtui, että auton teko kesti 18 päivää normaalin viiden sijasta.  
 Suoralle kuutoselle aiottuun tilaan pakattiin viisilitrainen kasi, Mercedesen M119, jonka tupla-ahdetulla kilpaversiolla oli voitettu Le Mansin 24 tunnin ajot 1989.  
 Tuli isoja pelitöitä vakiopaloihin, vaihdettiin jarrut, jousitus ja perä, suunniteltiin omat iskunvaimentimet. Minä luulen, että insinööreillä oli hauskaa.  
 Käsitön osuus oli luullakseni korkeampi kuin missään saksalaisessa henkilöautossa viime vuosina, Trabantia lukuun ottamatta.

**Porsche kokosi** autot Ross-  
 len tehtaalla, jolla oli tehty nelivetoista superautoa 959:ää. Pitkästi käsin hitsatut korit maalattiin Mersulla. Moottorin, muun tekniikan ja sisustuksen asensi Porsche. Molemmat tekivät laaduntarkastuksensa.  
 Varustelu oli sen ajan täydellisyyttä, mutta nythän ovat ilmastointi ja sähköpenkit jo yleisiä. Pannaan merkkille, että Mercedesellä oli vielä luontoa lait-  
 taa sama kojelauta kuin taksin.  
 Jossain välissä tuumittiin kai hintaakin. Aloitusmalli 500E maksoi kaksi kertaa niin paljon kuin ministerien S-sarja ja kolmesti sen, mitä kokoisekseen kallis 190E 2.6.

**Tunnus 500E** vaihtui E500:ksi mallivuonna 1993, kun maski madaltui, kuusi hevosta hukkuu saasteenestoon, ja eteen vaihdettiin 600SEL:n järeät jarrut. Unelmien autoa tehtiin vuosina 1992-1994 noin 10 500 kappaletta, samaa lukua kuin Rollsia.  
**"Kerran 10 vuodessa** tekee Mercedes-Benz maailman nopeimman ja parhaan henkilöauton", kirjoittaa autohistorioitsija Frank Barret. "Se oli 1960-luvulla 300SEL 6.3 ja 1970-luvulla 450SEL 6.9, mutta entä 1980-luvulla... Meidän piti odottaa vuoteen 1992 ällästyttävää 500E:tä."  
 Juuri nuo Mersut olivat tietysti pikku autohullumme unelmalistalla. Pohdin käyttettyä 6.3:aa päästyäni Suomen autoverosta pois Lontoon 1973, mutta lainan puutteessa jäi

Nyt kauhistelen 6.3:n varaosien, kuten ilmajousituksen, hintaa.  
 Toinen turha toive Luojan kiitos oli Maserati Quattroporte 4.2, kuulemma kohtuukuntoinen. Minulla ei ollut tajua siitä, kuinka kallisi se olisi pitä.  
 Quattroportet ruostuivat pois. Hyvät 6.3:t ovat klassikkohississä, jonne 6.9:äänkin sovitellaan. Siinä oli muuten auto! Mieleeni on jäänyt hauska lenkki 6.9:llä, jota oli juuri esitelty Moskovassa puoluejohtaja Leonid Brezhneville.

**Mutta E500:n kyytiin** ehti vielä. Tämä vain noin 72 000 kilometriä ajettu, tammikuussa 1995 rekisteröity yksilö löytyi internetin avulla runsaan vuoden haun jälkeen ja maksoi peruspuutteellisen verran.  
 Tulin juuri ajatelleeksi, että tämä voi kuulostaa Suomessa houkuttelevalta. Siis entä jos vero hellittää eikä Lähi-idässä tule sota? No, hyvä E500 mak-  
 saa Saksassa yli 20 000 euroon asti, kohtuullisen 500E:n voi saada kymppillä. Huonosti hoidettuja riittää, ja huijareita.  
 Muistampa yhdenkin herra E:n, joka tarjosi talvella "virheetöntä" 500E:tä. Näyttö olisi käynyt vain iltapäivässä klo 18.45-19.00 jonkin lottokioskin parkkipaikalla.  
 "On moraalisesti väärin antaa hölmöjen pitää rahansa", sanoi amerikkalainen pohatta Diamond Jim Brady.

**M124-sarja ei ruostu,** mutta M119:n kunnosta on hyvä var-  
 mistua. Se ei ole halpa. Alumiinia lohko ja sylinterinkannet, neljä säätävää nokka-akselia, 32 venttiiliä, 320 hevosta, 470 newtonmetriä vääntöä.  
 Tutustuin moottorin lisää kotimatalla Münchenistä Berliiniin. E500 otti vauhtia keveästi ja armottomasti kuin iso kissapeto, kun kiihdytin 160 kilometrin matkanopeudesta vapaalla moottoritiellä.  
 Miten paljon kertoi, että kun nopeusmittari näytti varsin äkkiä 260, oli myös kierroslukumittarin neula pohjassa, punaisen alueen rajalla 6 000:ssa.  
 Mercedes piti siis Saksan suurten autotehtaiden sopimuksen, että sarjauvun kulkee enintään 250:tä. Nopeutta ei kuitenkaan E500:ssa leikata rajoittimella, jonka elektronikka keventää kaasua, vaan perän välityksellä.  
 Minulle meno toki riittää, mutta amerikkalaislehti Road & Track väitti koeajossaan 1992, että pitemmällä perällä 500E olisi kulkenut yli 280 kilometriä tunnissa.  
 Vaikutelmansa E500:sta Autobahnilla tiivisti Road & Track muuten Arnold Schwarzeneggerin eli Terminaattorin repelliikkiin: *Hasta la vista, baby.*

**Painoa on kaksi tonnia** parin hengen kuormalla, mutta E500 kiihtyy sataan silti vähän yli kuudessa sekunnissa. Manuaalilla pitäisi osata jo ajaa ja raaskia repiä autoa. Automaatilla annat varvasta vaan.  
 Alle kuuden sekunnin kuulemma mennään, jos asennuttaa katkaisimen, jolla luistoneston saa pois. Mutkissakin saa sitten perän kaasulla irti. Mjaa-a, harkitaan.  
 Mutta uskokaan pois, sekunnin kymmenykset eivät kiinnosta. Oleellista on väänön vyöry. Automaatti Economylle ja huokaiset tuonne. Tämä on erittäin lepuuttava auto, kuin arkkienkeli Gabrielin käsivarrella istuisi.  
 Omimmillaan E500 on vakavassa matka-ajossa. Kuskista tulee joutuisa mutta kohtelias, ja maltavainen ruuhkissa. Tämä auto kasvattaa kuin kissa. On jokin kiistatta itseä hienompaa.

**Selattessani vanhoja** koeajoja huomaan, että äänetön, kiltti Mersu kulkee ja kiihtyy kuin karskeimmat GT-autot silloin ennen - Iso Grifo GL365, Maserati Bora tai Aston Martin V8.  
 Oh-hoi, millaista oli Asto-  
 nilla ajo Britanniassa 1975.



Ihastus 2: Mercedes 300 SEL 6.3 vei, ja muu automaailma vikisi.

Vauhtia sata mailia ja kaksi vaihdetta jäljellä! Tunsin lämmintä läheisyyttä romanttiseen Rupikonnan kirjassa *Kaislikossa suhisee*.  
 "He tapasivat hänet hurmiotilasta, onnellinen hymy kasvoillaan ja silmät yhä nauilintuneina... tomupilveen. Aika ajoin hän mutisi: Tuut-Tuut!"  
 Kehitys myös jatkuu. Etenkin BMW M5 menisi aivan menojaan, eikä E500 kai pysy uusien isojen turbodieselien vedossa. Jääme yhdessä ajasta jälkeen, Mersuni ja minä, mutta mikäpä siinä.

**Mersuni ja minä?** Neurologi Ottomar Domnick, 77, pohti omaa autohulluuttaan *Motor Revue* -lehdessä 1985: "Eikö tämä ole merkki hirveästä tunteiden hengiltä paleltumisesta, kuten Konrad Lorenz sanoo, kun nimeää teräksistä, muovista ja maaoiljyn johdannaisista tehdyn laitteen kumppanikseen."  
 Domnickin elämänautoja olivat olleet muun muassa Iso Grifo, Mersut 6.3 ja 6.9 sekä viimeisimpänä Jaguar XJS.



Ihastus 3: Maserati Quattroporte 4.2 osasi näyttää järkevää.



Ihastus 1: Jaguar Mk VII jaksoi 1950-luvun ralleissa ja radalla.



**BERLIINI.** On hyvä harkita, mitä oikeasti haluaa, koska voi käydä niin, että sen saa. Esi-merkkini on auto, mutta periaate on laaja.

Sitä voi nuorena päättää, että viinan juominen on mukavaa, minä rupean juopoksi. Tai että minä olen fiksumpi kuin kukaan, siksi minusta tulee lurjus.

Hankalaa on, että pitää valita aikaisin ja vajain tiedoin. Viinassa on puolia, joihin tutustuu vasta matkan varrella, eikä aloitusruutuun pääse. Lurjuksena oloon kasvaa kiinni, omassa ja muiden mielessä.

**Olen kauan tuuminut,** että elämässä ehtii kolme neljä asiaa. Nyt on tutkija Anders Ericsson todennut jonkin pätevyyden vievän 10 vuotta tai 10 000 työtuntia. Lyö näppituntuman kanssa yksiin.

Gottfried Wilhelm Leibnitz päätti ruveta viisaaksi, kun isä vei nelivuotiaan kirjastoon ja neuvoi latinaksi, että *tolle, lege* eli ota ja lue.

Homeroksen tarinat saivat pienen Heinrich Schliemannin ajattelemaan, että kun kasvan isoksi, menen löytämään Troijan. Ja kas, eipä aikaakaan.

Godfroy Bouillonilaiselle ilmestyi lapsena enkeli, joka käski mennä valtaamaan Jerusalemin pakanoilta. Tosin kävi historioitsija Jacques Le Goffin sanoin niin, ettei "kristityille jäänyt ristiretkistä muuta heldelemää kuin aprikoosi".

**Minusta on lapsesta** asti tuntunut, että oikeassa autossa on neljä ovea, puuta ja nahkaa, takaveto ja kova moottori. Sitä voi käyttää ainoana auton ja kulut jaksaa maksaa palkasta.

Tästä rahajutusta seurasi aikanaan, että unelmat keskittyivät käytettyihin autoihin. Uudet Ferrarit ovat aina tuntuneet

minusta jotenkin yhdentekeviltä, johon tietysti vei myös perustava vaatimus arkikäytöstä.

Oikea auto ei tee numeroa itsestään. Tuli mitä tuli, se sanoo, että minä hoidan, pomo. Se ei ole pelihelvetti, pehmolelu, kuntosali tai oman urhoollisuuden elämysleikki.

Juuri sellaiseksi tajusin Jaguar MkVII:n, joka seisoi keran 1950-luvulla Hanhisen portilla Pakilassa. Ikkunassa oli tarra, jossa luki *Rallye Monte Carlo* ja joku vuosiluku.

Arvatkaas, mistä unta nähtiin. Monte Carlo ja punainen Jaguar!

Ihanien Jaguarien sarja jatkui. XJ6 oli ensimmäinen ajamani tosi auto 1970-luvun alussa, sitten ulkomailla XJ12, jota kuvasin *Uusi Suomi* -lehdessä "taikamatoksi".

**Mutta se palkasta** maksaminen... Siksi on tämä vanha Mercedes-Benz E500 poiksemme unelma. Vuosikymmenten tuherrus *Autoja myytävänä* -ilmoitusten ja koeajojen kimpussa huipentuu. Pääteasema. Jerusalemi.

Tapausta eli keissiiä voi pitää varoittavana, toteavana tai kannustavana, mutta alussa mainittua lainalaisuutta se kuvaa.

Keissinä voin vain kannustaa siskoja ja veljiä autohulluja, mutta muistutan, mitä vanha hauska Nietzsche sanoo aforismissa 146 kirjassaan *Hyvän ja pahan tuolla puolen*: "Jos katso kauan kuiluun, katselee myös kuilu sinuun."

**E500 on maailman** paras auto, siis omien mittojeni mukaan. Muuta mieltä saa olla, hyvä jos kukin on tyytyväinen siihen, mitä on hankkinut.

Lyhyesti: E500 on oikeiden insinöörien elämänvakaumusta. Sellainen on vähissä nyt, kun uupumaton elektroniikka-teollisuus ja autotehtaiden markkinointi kaupitsevat omi-

naisuuksia, joilla ei ole autossa mitään virkaa.

E500 on nimittäin tehty rahoja, aikaa ja tupakkaa surematta kahdella Euroopan eli maailman hienoimmalla auto- tehtaalla. Ja se on ajalta, jolloin molemmat olivat vielä hienoimmillaan.

Mercedes-Benziltä rimpautettiin Porschelle, kun oli päätetty 1990 tehdä henkilöauto, josta tulisi kovempi ja laadukkaampi kuin mikään muu. Siis Porschelle, eikä johonkin ehostuskellariin.

**Ankaran tyylin taju** saneli, että perustaksi otettiin mitä kunnollisin ja siis väritön järkiauto, Mersun 124-sarja, jota maailman taksitolpat olivat ja ovat yhä täynnä.

Muutoksista ja tuotantovasta kuitenkin johtui, että auton teko kesti 18 päivää normaalin viiden sijasta.

Suoralle kuutoselle aiottuun tilaan pakattiin viisiliitrainen kasi, Mercedesen M119, jonka tupla-ahdetulla kilpaversiolla oli voitettu Le Mansin 24 tunnin ajot 1989.

Tuli isoja pelitöitä vakiopaloihin, vaihdettiin jarrut, jousitus ja perä, suunniteltiin omat iskunvaimentimet. Minä luulen, että insinööreillä oli hauskaa.

Käsityön osuus oli luullakseni korkeampi kuin missään saksalaisessa henkilöautossa viime vuosina, Trabantia lukuun ottamatta.

**Porsche kokosi autot** Ross-

# Unelmien täyttymys

# E500

len tehtaalla, jolla oli tehty nelivetoista superautoa 959:ää. Pitkälti käsin hitsatut korit maalattiin Mersulla. Moottorin, muun tekniikan ja sisustuksen asensi Porsche. Molemmat tekivät laaduntarkastuksensa.

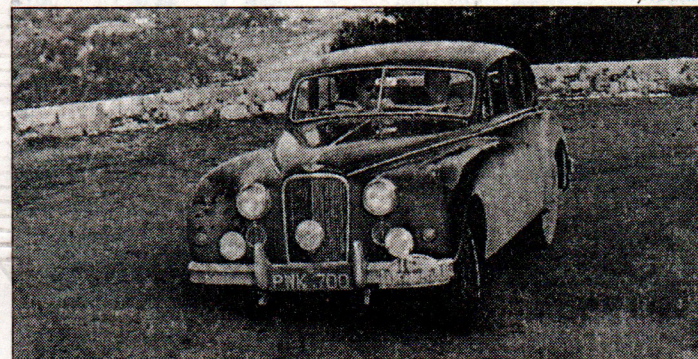
Varustelu oli sen ajan täydellisyyttä, mutta nythän ovat ilmastointi ja sähköpenkit jo yleisiä. Pannaan merkille, että Mercedesellä oli vielä luontoa laitaa sama kojelautu kuin taksiin.

Jossain välissä tuumittiin kai hintaakin. Aloitustammi 500E maksoi kaksi kertaa niin paljon kuin ministerien S-sarja ja kolmesti sen, mitä kokoisekseen kallis 190E 2.6.

**Tunnus 500E** vaihtui E500:ksi mallivuonna 1993, kun maski maldaltui, kuusi hevosta hukkuu saasteenestoon, ja eteen vaihdettiin 600SL:n järeät jarrut. Unelmien autoa tehtiin vuosina 1992-1994 noin 10 500 kappaletta, samaa luokkaa kuin Rollsia.

**"Kerran 10 vuodessa** tekee Mercedes-Benz maailman nopeimman ja parhaan henkilöauton", kirjoittaa autohistorioitsija Frank Barret. "Se oli 1960-luvulla 300SEL 6.3 ja 1970-luvulla 450SEL 6.9, mutta entä 1980-luvulla... Meidän piti odottaa vuoteen 1992 ällistytävää 500E:tä."

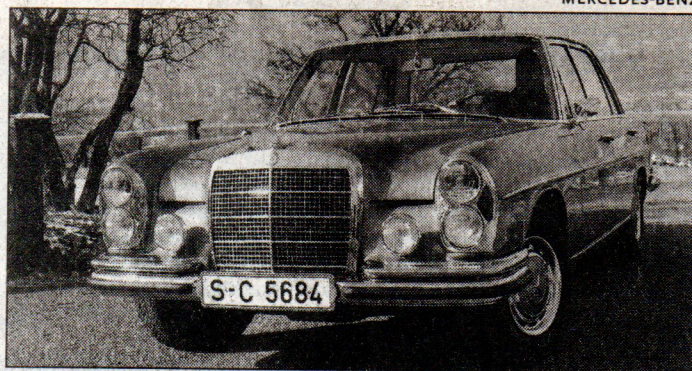
Juuri nuo Mersut olivat tietysti pikku autohullumme unelmalistalla. Pohdin käytettyä 6.3:a päästyäni Suomen autoverosta pois Lontooseen 1973, mutta lainan puutteessa jäi.



JAGUAR

◆ Ihastus 1: Jaguar Mk VII jaksoi 1950-luvun ralleissa ja radalla.





Ihastus 2: Mercedes 300 SEL 6.3 vei, ja muu automaailma vikisi.

Vauhtia sata mailia ja kaksi vaihdetta jäljellä! Tunsin lämmintä läheisyyttä romanttiseen Rupikonnan kirjassa *Kaislikossa suhisee*.

"He tapasivat hänet hurmiotilasta, onnellinen hymy kasvoillaan ja silmät yhä nauilintuneina... tomupilveen. Aika ajoin hän mutisi: Tuut-Tuut!"

Kehitys myös jatkuu. Etenkin BMW M5 menisi aivan menojaan, eikä E500 kai pysy uusien isojen turbodieselien vedossa. Jäämme yhdessä ajasta jälkeen, Mersuni ja minä, mutta mikäpä siinä.

**Mersuni ja minä?** Neurologi Ottomar Domnick, 77, pohti omaa autohulluuttaan *Motor Revue* -lehdessä 1985: "Eikö tämä ole merkki hirveästä tunteiden hengiltä paleltumisesta, kuten Konrad Lorenz sanoo, kun nimeää teräksestä, muovista ja maaöljyn johdannaisista tehdyn laitteen kumppanikseen."

Domnickin elämänautoja olivat olleet muun muassa Iso Grifo, Mersut 6.3 ja 6.9 sekä viimeisimpänä Jaguar XJS.



Ihastus 3: Maserati Quattroporte 4.2 osasi näyttää järkevältä.

mistua. Se ei ole halpa. Alumini lohko ja sylinterinkannet, neljä säätyvää nokka-akselia, 32 venttiiliä, 320 hevosta, 470 newtonmetriä vääntöä.

Tutustuin moottoriin lisää kotimatalla Münchenistä Berliiniin. E500 otti vauhtia keveästi ja armottomasti kuin iso kissapeto, kun kiihdytin 160 kilometrin matkanopeudesta vapaalla moottoritiellä.

Miten paljon kertoi, että kun nopeusmittari näytti varsin äkkiä 260, oli myös kierroslukumittarin neula pohjassa, punaisen alueen rajalla 6 000:ssa.

Mercedes piti siis Saksan suurten autotehtaiden sopimuksen, että sarjavaunu kulkee enintään 250:tä. Nopeutta ei kuitenkaan E500:ssa leikata rajoittimella, jonka elektronikka keventää kaasua, vaan perän välityksellä.

Minulle meno toki riittää, mutta amerikkalaislehti *Road & Track* väitti koeajossaan 1992, että pitemmällä perällä 500E olisi kulkenut yli 280 kilometriä tunnissa.

Vaikutelmansa E500:sta Autobahnilla tiivistä *Road & Track* muuten Arnold Schwarzenegerin eli Terminaattorin repliikkiin: *Hasta la vista, baby*.

**Painoa on kaksi tonnia** parin hengen kuormalla, mutta E500 kiihtyy sataan silti vähän yli kuudessa sekunnissa. Manuaalilla pitäisi osata jo ajaa ja raaskia repiä autoa. Automaatilla annat varvasta vaan.

Alle kuuden sekunnin kuulemma mennään, jos asennuttaa katkaisimen, jolla luistoneston saa pois. Mutkissakin saa sitten perän kaasulla irti. Mjaa-a, harkitaan.

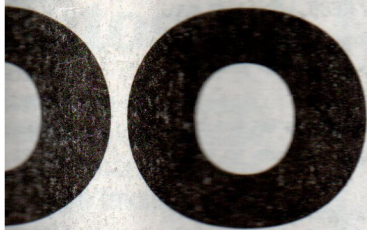
Mutta uskokaa pois, sekunnin kymmenykset eivät kiinnosta. Oleellista on väännön vyöry. Automaatti Economylle ja huokaiset tuonemmas. Tämä on erittäin lepuuttava auto, kuin arkkienkeli Gabrielin käsivarrella istuisi.

Omimmillaan E500 on vakavassa matka-ajossa. Kuskista tulee joutuisa mutta kohtelias, ja malttavainen ruuhkissa. Tämä auto kasvattaa kuin kissa. On jokin kiistattua itseä hienompaa.

**Selatessani vanhoja** koeajoja huomaa, että äänetön, kiltti Mersu kulkee ja kiihtyy kuin karskeimmat GT-autot silloin ennen - Iso Grifo GL365, Maserati Bora tai Aston Martin V8.

Oh-hoi, millaista oli Astonnilla ajo Britanniassa 1975.

en  
ys



Nyt kauhistelen 6.3:n varaosien, kuten ilmajousituksen, hintaa.

Toinen turha toive Luojan kiitos oli Maserati Quattroporte 4.2, kuulemma kohtuukuntoinen. Minulla ei ollut tajua siitä, kuinka kallis se olisi pitä.

Quattroportet ruostuivat pois. Hyvät 6.3:t ovat klassikkohississä, jonne 6.9:äänkin sovitellaan. Siinä oli muuten auto! Mieleeni on jäänyt hauska lenkki 6.9:llä, jota oli juuri esitelty Moskovassa puoluejohtaja Leonid Brezhneville.

**Mutta E500:n kyytiin** ehtii vielä. Tämä vain noin 72 000 kilometriä ajettu, tammikuussa 1995 rekisteröity yksilö löytyi internetin avulla runsaan vuoden haun jälkeen ja maksoi peruspikkuauton verran.

Tulin juuri ajatelleeksi, että tämä voi kuulostaa Suomessa houkuttelevalta. Siis entä jos vero hellittää eikä Lähi-idässä tule sota? No, hyvä E500 maksaa Saksassa yli 20 000 euroon asti, kohtuullisen 500E:n voi saada kymppillä. Huonosti hoidettuja riittää, ja huijareita.

Muistanpa yhdenkin herra E:n, joka tarjosi talvella "virheetöntä" 500E:tä. Näyttö olisi käynyt vain iltapimeässä klo 18.45-19.00 jonkin lottokioskin parkkipaikalla.

"On moraalisesti väärin antaa hölmöjen pitää rahansa", sanoi amerikkalainen pohatta Diamond Jim Brady.

**M124-sarja ei ruostu**, mutta M119:n kunnosta on hyvä var-