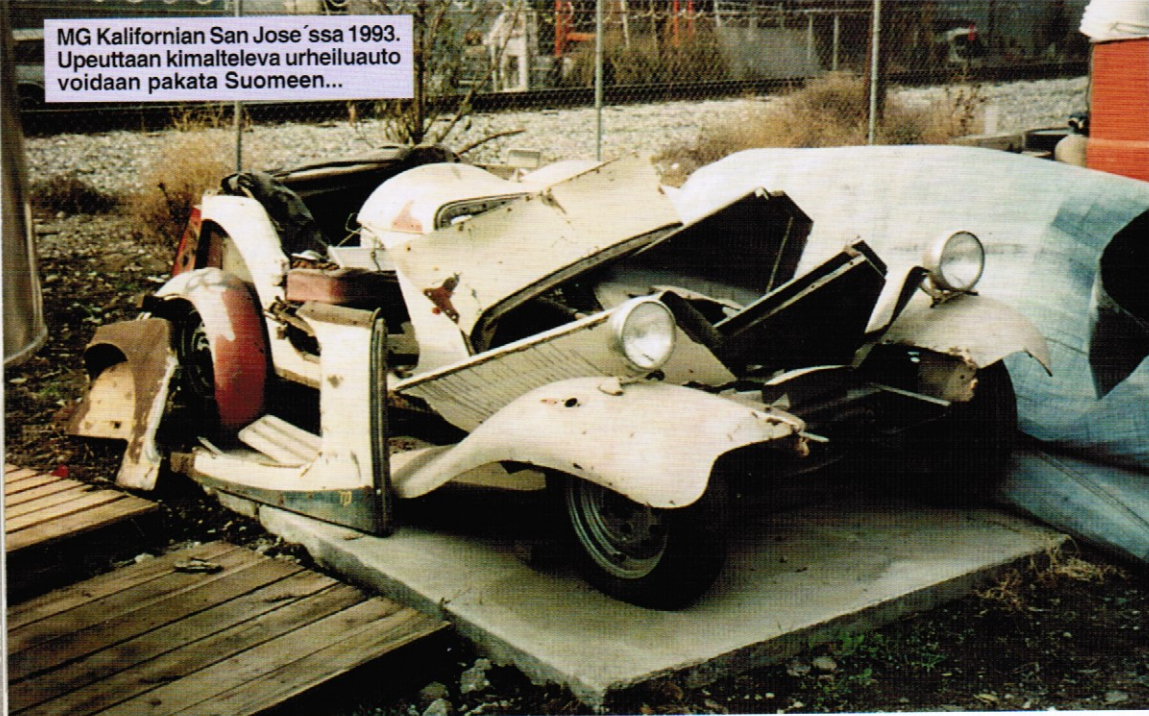


MG Kalifornian San Jose'ssa 1993. Upeuttaa kimalteleva urheiluauto voidaan pakata Suomeen...



Se valmistui sittenkin — 1952 MG TD

- Tätä juttua tai ehkä oikeammin ripittäytymistä ajatelllessani, varoittelee eräänlainen sisäinen ääni: Nyt, K.L.B., kieli keskelle suuta.
- Miksikö? No. Ollaanhan Suomessa: kateuden, verovainon ja etenkin kielteisen ilmapiirin luvatussa maassa. Eli kerronko asiat juuri kuten ne menivät, vai silottelenko kertomaani ympärilyöväksi yleislässyksi?
- Ei tässä mitään salattavaakaan ole. Kaikki on mennyt laillisesti. Mutta juuri noinhan ei pidä mennä sanomaan — siis Suomessa? Kuka ryhtyy laskemaan prosentteja kyetäkseen naulaamaan minut hirteen syytteellä "kokonaan uudeksi tehty, siis jälkiverotarkkailun arvoinen tapaus"? Omat koirat, eli asiantuntijat, purevat vuorostaan omilta kanteiltaan, ts. että noinkin vanha konkari kuin K.L.B. on mennyt "pilaamaan" noin hyvän ahion?
- Vaatii aika lujaa itsetuntoa asettua puritaanisissa mo-piilipiireissä tällaisen "sekarotuisen" auton puolustajaksi. Toisaalta taas, katso auton ilmiä! Kuinka monen kadulla kulkevan arki-ihmisen luulet havainnoivan siitä jotakin "kamalan väärää"?
- Niiden 3-4 viikon aikana, jona olen päässyt nauttimaan autosta, tulee vain taputuksia.
- Tunteittomiltakin.

K.L.B.

JK. Hyvä pitää mielessä että kuvien MG tehtiin 50 vuotta sitten..

MG tullaan Suomeen kesäkuussa 1994. Auton osti Suomeen Yrjö Bremer. Myyjä oli USA:n San Jose -nimisessä kaupungissa (CA) asuva sikäläinen Yrjön tuttu, brittisportteja laaja-alaisesti harrastava Paul Watts, jonka rakkain harrastus oli silti Maserati- ja Osca-merkkisillä ent. kilpa-autoilla — edelleen kilpaa ajaminen...

Ennen Yrjöä Paul oli tavallaan jo myynyt auton uusseelantilaiselle MG-harrastajalle. Kurjaa mutta totta — osina hyödynnettäväksi. Tämä pöimä ilmeisesti aivan täydellisestä MG:stä irti sen ensiasennusmoottorin, -vaihteiston ja mm. mittarit. Tavallaan me saimme ikään kuin niitäkin mukaan, mutta ne eivät ehkä olleet edes samasta autos-

ta. Sitä paitsi niistä ei ollut mitään hyötyä, korkeintaan malliksi kelpaavan saateromun arvo. "Vastineeksi" puuttuville osille Paul antoi kauppaan mukaan toisen, vielä hylsimmäksi puretun MG TD:n lähes koko korin. Vain etulokasuojat ja nokkapellit puuttuivat. Tässä ehkä vihjettä heille mahdollisille Suomessa, joilla olisi se muu osa MG TD:tä, muttei koria. Muuten, jos jostakin ihailen itseäni, niin siitä, ettemme tullanneet autoa Suomeen "varaosina", vaan auton!

"Varaosina" se olisi tietysti tullut halvemmalla, mutta niistä autoksi tekeminen, saati rekisteriänsaanti?

Ei MG kallis ollut, ei, en vain viitsi kertoa summaa. Vielä noin 10

vuotta sitten MG-autoja, myös vanhempaa TD:tä, oli tarjolla pilvin pimein. Muistuu vain mieleen Oregonissa edelleen asuva Heikki Vihavainen, joka osti niitä täydellisinä, mutta entisöintiä kaipaavina, kerralla 7 kpl. Niistä viimeisen hän lienee kunnostanut osaaavasti vasta muutama vuosi sitten.

Hyvää Yrjön maahantuomassa TD:ssä olivat erinomaisen suorat koripellit, hyvä tuulilasi, oikeat pyörät, maski ja ajovalot, suora runko, sufletin kaaret ja niiden "räntinämät". Mukana seurasi myös oleellisia yksityiskohtia kuten oikeantyyppinen varapyöräteline. Ikävä kyllä, varapyörä ei seurannut kauppa, mutta varkauteleaisen Pekka Vitikaisen mukaan vanne on sama kuin myöhemmissäkin MG-malleissa?

Auton tultua Suomeen se myytiin ensin eräälle akateemisesti valvutuneelle, joka ei kuitenkaan hakenut autoa. Sitä varastoitiin Yrjön tallitiloissa kai paritkin vuodet, kunnes ao. ostaja antoi ymmärtää, ettei TD:n kunnostuksesta taida tulla mitään. Väliin oli tullut yhtä ja toista odottamatonta, mm. avioero. Impulssikimppu K.L.B. sen sitten yht'äkkiä huomasi ostaneensa.

Onnen ensi kuulumuksen lauhduttua minäkin muka järkiinnyin. Aloin arkailla tulevia kustannuksia, brittisportteja tuntevat kun povasivat loppulaskuksi sataatuhatta ent.

rahaa. En tuntenut olevani mikään haka brittiautojen entisöittämisessä, en liioin puuttuvien osien hankinnassa. Pelästyin itseäni ja taisin vuorollani minäkin ryhtyä tarjoilemaan autoa ostettavaksi. Mikä oli tarjotessa: kysyjä kun, totta vie, riitti.

Tuskailevaa haparointiani seuraili Pirjo-vaimoni ratkaisi lopulta asian toteamalla: "myy se minulle. On se vaan sen verran söpö. Eikä minulla olisi kiirettä saada sitä kuntoon".

O.K. "Kauppa" tehtiin, muttei se hillinnytkään mielenkiintoani auton jalkeille saamiseen — päinvastoin...

Mitä missäkin tehtiin

Teettäisinkö autosta täysin alkuperäisen, kaiken arvostelun kestävä, vai löytyisikö oikotietä?

"Satkun" uhraukset, vaiko jotenkin "oikaisemalla onneen", jolloin loppulasku voisi asettaa 100.000 markan sijaan jonkin 60.000 markan kieppeille? Tuohon säästöön yllettäisiin, jos annettaisiin palttua alkuperäisvaatimuksille. Tietysti siten, että mitään ilmiäsuun liittyvää ei pilattaisi, vaan kun rahkeissa on taas varaa jatketaan, kunnes auto on nuhteettomasti alkuperäinen.

Syyskuussa 2002 tiedän kyllä jotakin säästäneeni, mutten ennakkoimassani määrässä.

Selkein säästökohde olisi moottori. Jos luopuisin ajatuksesta istuttaa autoon alkuperäistä vastaavaa MG-tekniikka? Siksikin, että niiden alkuperäisten koneaihioiden hankintaan liittyisi varmoja pettymyksiä? Ensin joku ulkomaanelävä hujajaisi minut ostamaan "täyskorjatun" koneen, joka sitten perillä Suomessa osoittautuisi täysromuksi. Siispä hankkimaan sille varakoneita, ehkä samoin tuloksin? Lopussa minulla saattaisi olla kolmekin yhtä huonoa alkuperäistä konetta, joissa kaikissa olisi samat kohdat rikki?

Kyselin varovasti alan osajilta, Tapio Wiikiltä, Auto-Rpel Oy:n korjaamopomoilta, Kim Snellmanilta, Ari-Pekka Haimilalta, jne., mahtaisiko nokalle mahtua suunnilleen saman kokoinen Morris Marinan 1,3-litrainen kone. Kenelläkään ei ollut esimerkkitaustaa tiedossa, mutta (aika innostamaton) arvio oli: "eiköhän se käy".

Sysäys kunnostuksen aloittamiseen tuli arvaamattomasti. Satu näkemään Lemillä, Lappeenrannan vieressä, kesäpaikallamme, sikäläiseen romikseen tuodun "peltoauto"- Morris Marinan. Vihreän perus-Marinan, josta oli jo kattokkin

Kuva on Lemiltä, ehkä 1996? Pelto-Marinan 1.3-litrainen kone on asennettu paikalleen ja "savut otettu".



hypitty heltille. Itsekään oikein tajuamatta miten tästä jatkettaisiin, väräsin paikalliset pojat irrottaamaan raadosta koneen. Eikä sitä tehty hetkeäkään liian aikaisin, loppuauto meni vauhdilla sulattoon.

Ilmeni että sama tuttavamme olisi oleva tulevan talven aikana ajokauten. Väräsin hänet "heftaamaan" auton jotenkin kasaan tavoitteena asentaa ikään kuin kokeeksi Marinan kone/vaihteisto -paketti TD:n rungolle. Toin TD:n Helsingistä Lemille, jossa ao. tekijä teki työtä toivottua, itse asiassa, sanoisin, aika kannustavin tuloksin. Todettiin mm., että se konehan käy, mutta tosin sen verran kovaaäänisesti, ettei sen terveydentilasta saanut oikein tulkua. Hankin Helsingistä tarvittavia Marina-moottorin ensiapu-osia: kärkiä, tulpia yms. ja käynti sen kuin parani. Se kone irrotuksineen maksoi 80 mk ja koneeseen ympätyt osat jonkun satasen, ts. konepuoli oli niellyt vain noin 500-700 mk ja käydä raksutti lupaavasti.

Pulmiakin ilmaantui. Ensiasennusmoottori ja Marinan kone olivat eripituisia, joten kardaaniille pitäisi tehdä jotakin. Lappeenrantalainen tunnettu jenkkiautojen rakentaja ym., Pekka Eskelinen, lyhensi alkuperäistä TD:n kardaania sopivasti, jotta se mahtuisi Marina-ratkaisussa kohdalleen. Ajattelamaton kun olin, unohtin ottaa mukaan kardaaniin laippaosaan — jotakin mikä sitten myöhemmin juoksutti kummasti.

Vuodet huljuvat käsiän läpi niin vauhdilla, etten muista minkä numeroista talvea elettiin, kun taas toin TD:n Helsinkiin.

Iski uusi kyllästymisen aalto, jonka tuloksena ei tapahtunut mitään, ei varmaan vuoteen. Kyselin kyllä TD:n korin elvytykseen pystyviä tekijöitä, mutta ketään ei tuntunut kiinnostavan. Vaikka pellit olivatkin loistokuntoiset, korin puuosat olivat kaikki aivan pehmeitä, vain ovista löytyi vähän tervettä puuta. Vaikka moni ylpeydellä ilmoittaakin Suomessa ammatikseen puuseppä tai "timpuri", se ei näytä tarkoittavan sitä, että olisi halukas tekemään uuden korikehikon puusta TD:hen. Ei todellakaan...

Toin TD:n taas Helsinkiin. Toivossa että edes Helsingistä löytyisi joku uskalkko-puosaaja. Tiesin että ne koripuut olisivat olleet tilattavissa suoraan ulkomailta, mutta jotenkin kiasusi ajatus, pitääkö nyt puutavaraa tilata puun luvatussa maassa ulkomailta.

Lopulta kotitaloani kohentanut luotto-puuseppä lupasi yrittää. Osava eläkemies, jolla haastemielttä riitti vaikka toiselle jakaa, mutta TD:n puosia, vaikka hän ne kuinka uusi, hän ei kyllä saanut istumaan. Kori tosin tanakoitui, mutta esim. ovien istuvuudesta ei kannattanut puhua.

Aikansa tämä turhalta tuntunut kierros taas harmitti, mutta sitten ilmaantui kuvaan jenkkiystävämme Arthur Glaze, kotipaikka silloin Suomen Nauvo, nyt Viron Hiidenmaa. "Arttu" kehitti Hiidenmaalla sikäläisten tuttaviensa kanssa entisöintiverstasta, jonne — ensin pahinta peläten — annoin viedä TD:n.

Auto oli Hiidenmaalla monet kuu-kaudet. Kori "stripattiin" (purettiin osiinsa) taas kerran. Vaikka

Artulla oli lähinnä/eniten kokemusta Toyota Land Cruiser -maastureiden entisöinnistä, totta vie joku brittiötökkä-MG oli ihan uusi kokemus. Kokemuksen puutetta korvasi kuitenkin Artun äidinkieli, englanti, sekä hänen kykynsä hyödyntää internetiä... Oikeat värikoodit löytyivät, apuna erittäin palvelu-vainainen Englannin MG-kerho jne.

Mietittäessä mitä kojetauluksi, päädyin oikeiden mittareiden löytymistä odotellessa eräänlaiseen väliaikaisratkaisuun. TD:n omat mittarit osoittautuivat mielestäni kalliiksi, olkoonkin että yksi jos toinenkin luettelo tarjonnee saman näköisiä jälkituotantona. Kun muutenkin tarvittiin kaikenlaista omi-tuista puuttuvaa — voimansiirron kannattimia, ilmanputsaria, yms. tykötarpeita yms. — en totisesti sanonut "ei", kun kuulin lemiläiseen romikseen tuodusta Wolseley 1500 (noin 1956-57) -pikkumallista. Omat tietoni ylittävien mielestä sen tekniikka olisi lähinnä TD:tä. Siispä "Wolsly" ostettiin tonnilla ja rahdattiin ensin Helsinkiin, sitten Nauvoon.

Loppukasaus Nauvossa

Miksikö Nauvoon. Kerrotaanpa. Artun hyvä ystävä, esikuvallisesti ongelmia pelkäämätön Guy Mäenpää Nauvosta, lupasi, nähtyään TD:n korin osittain valmiina, viimeistellä tekniikan. TD kuljetettiin syksyllä 2001 vuorostaan Nauvoon. Guyn ennustamana tavoitteena oli: "Saat sen takaisin katsastettuna toukokuussa 2002". Rah-tuakaan en moiti, että tavoitteeseen yllettiin vasta elokuussa 2002. Kyllä siinä välissä sitä kaikkea muutakin oli. Ynnä eivät ne puuttuvien osien löytymiset niin vain sujuneet. Itse aikailin ja arkailin tilata uusia osia. Elin liikaa toivossa, että "jostakin Suomestakin voi löytyä se osa". Olin tottunut, että amerikkalaisten autojen kunnostus on jo sikäli helppoa, että löytyy selvästä Interchangeable (keskenään vaihdettavien) osien luetteloita, kuten USA-autojen kohdalla. Kun 1949 International -pakuume aikoinaan etsittiin osia, tuollainen luettelo (Hollanders) neuvoi käyttämään Willys-autojen esim. raidetangon päitä. Mutta: briteillä ei tunnu olevan vastaavaa "keskenään vaihtokelpoinen" -tiedonvaihtoa?

Kun TD: malleja löytyy Suomes-ta? Veikkaisinko 7-9 kpl, ei siinä paljon TD:n jouto-osia vapaina kuljeskele...

Työn edistyessä aloin kutsua Guy'ta — ruotsinkielinen kun Guy on — lempinimellä Trollkarl, noitatorhti. On hän vaan sen luokan noituri! Jollei jotakin osaa löytynyt, vastaus oli ennen pitkää aina sama: "en jaksanut odottaa, tein sen jo". Tällaisia, oivalluksia arkailemat-tomia miehiä, pitäisi tajuta arvosta Suomessakin (eikä vain tinkiä henkijieveriin).

Guy ei edes yritä kertoa olevansa joku brittiautojen erityisosaaja tai fani. Enemmän häntä kiinnostavat maasturit ja vähän raskaampi kalusto. Johtuisiko siitä, että päätöksi sujuu laivojen konehuoneis-sa, joissa kai mikään ei ole pieniko-koista.

Niin Arttu kuin varsinkin Guy



Talvea 1996-97. MG on K.L.B:n tallissa, jossa yritettiin "veistota" autoon uudet koripuut. Jäähdyttimenä toimii väliaikaisesti pelto-Marinasta otettu jäähdytin.

joutuivat pähkäilemään lukuisten omutuisten, vain tätä yksilöä koskevien ongelmien kanssa. Miten saada esim. laturi mahtumaan, semminkin kun se konepellin pahka Marinan koneen myötä osui nyt väärälle puolelle moottoria. Jo alkuperäisratkaisussa, jossa laturi on vasemmallalla puolella, on jouduttu tekemään erityinen pullistuma konepellin alareunaan, jotta laturi yleensä mahtuisi pyörimään. Saati nyt, kun se laturi — ja vielä kaiken lisäksi kerettiläisesti vaihtovirtalaturi — joutui oikealle, jonne tehdas ei ole varannut pahkapullistumaa.

Entä miten tehdä lattian pellitys, alkuperäisestikin kun olivat puolit-tain kateissa tai ainakin puolimuo-dottomia. Entä nyt, kun vaihteistoksin tuli Marinan neliportainen, Marinan vaihteenvälitsintä myöten. Myöntää täytyy, että tuossa koh-din olisi ehkä kannattanut uhrata aikaa ja rahaa sen oikean ja lopullisen ratkaisun löytämiseen. Tämä eteen-viistosti alas vievä ja kauka-na oleva Marinan valitsin on ikä-vän epäsuhtaisen näköinen. Mutta toimii!

Kardaania lyhennettäessä ka-dotettiin se oikea kardaaniin laip-pa. Voimansiirron tuet ja kiinnitykset piti suunnitella ja tehdä uusiksi. Vedenkulku moottoriin edellytti sekin paljon tiukempia kurveja ja ke-viä kumiletkuja — kulkisiko vesi kyllin norjasti estääkseen mootto-rin ylikuumentumisen jne. Pohdit-tavaa riitti.

Käsi-jarrun vaijerit puuttuivat täysin tai olin ehkä heittänyt ne "hirveäkuntoisina" roskeisiin. Muuta-ma uusi jarrusylinteri löytyi, mut-tei kenkiä.

Tiedän jo mitä varaudut sano-maan: mutta kun kaikkia osia saa! Totta. Toisaalta ajattelin, en ehkä pelkkää pihiyttäni, antaa piut paut ulkomaanelävien hintatasoille. Pääs-sä surrasi liikaa ajatus: kyllä suo-malaistenkin on osattava. Viimei-senä lohtuna aina sama havainto, ainakin tuo Guy osaa.

Lopullinen totuus saattaa silti olla, että olisi kyllä kannattanut ostaa ne osat ulkomailta, näiden korvi-ke-osien keksiminen ja teetämys maksoi toisaalta ajatus ehkä saman?

Ulkomailta oli pakko ostaa lä-hinnä verhoilukankaat, konepellin puuttuva sarana ja mm. puskurit pystysarvineen. Oikeastaan yllä-tyn — osat olivat lopultakin yl-lättävän halpoja ja niitä sai, kaik-kia. "Joskus jopa helpommalla" kuin Miniin, hämmästelivät meitä osa-hankinnoissa auttaneet Minitrone-firman vetäjät (Tarvainen / Meri-läinen).

Matkan varrella moni tarjosi mie-tinnän arvoisia apuvihjeitä. Kuka kertoi, että Mossen kytkinlevy on sama kuin TD:ssä, kuka väitti, että enimmäkseen Morris Oxfordin (noin vm. 1950-54) osat käyvät. Erään suo-malaisen vihjeen mukaan Fiat 600:n puskurit olisivat käyneet täydestä TD:n nokalle ja taakse... Löysim-me uusia sellaisia (pikkuruosteessa tosin) Juvolan Autohajottamosta Lemm Kuukanniemestä, mutta ne eivät kyllä käyneet, ei sinnepäin-kään, MG:n puskuiksi. Puskuri on sentään sen verran näkyvä ele-menti auton ilmasussa. Tarkoitus oli myös ostaa uudet MG-kuvioin varustetut kromatut pölykapselit nykyisten sijaan. Kim Snellman löysi tallinsa perukoista ihka uu-

det MG:n kromatut kapselit, mutta samperi! Ne näyttävät paremminkin kuuluvan siihen etuveto-MG:hen.

Virheitäkin tapahtui, moniakini. Pahin moka syntyi, kun annoin virolaisille (A.Glazelle) neuvoksi jättää etulokasuojiin niihin raivatut, läpimitaltaan noin 4-5 cm pyöreät aukot/reiät. Luulin että niiden peitteeksi olisi löydettävissä jotkut ennen näkemättömät vilkut tms. Nyt etuvilkut rakennettiin kromattujen (nyt pintaruosteiset) Lucas-parkkivalojen sisään, jotka asennettiin, ilmeisen oikeaoppisesti, lokasuojien ylimmälle harjalle.

Toinen paha virhe, jonka tietämättömydessään teki virolainen maalari, oli olemassa olleiden neljän alkuperäisen polykapselin maalaminen "halvasti hopealla" — kamalan näköiset. Alkuperäisten kromattujen Lucas-ajovalojen yläpinta oli myös ruosteruven peitossa ja virolainen maalari, hyväkäs, maa-

lasi lyhtyjen takaosat, nekin korin mukaiseen punaiseen väriin. Toisaalta? Ei ihan pahan näköistä sekään?

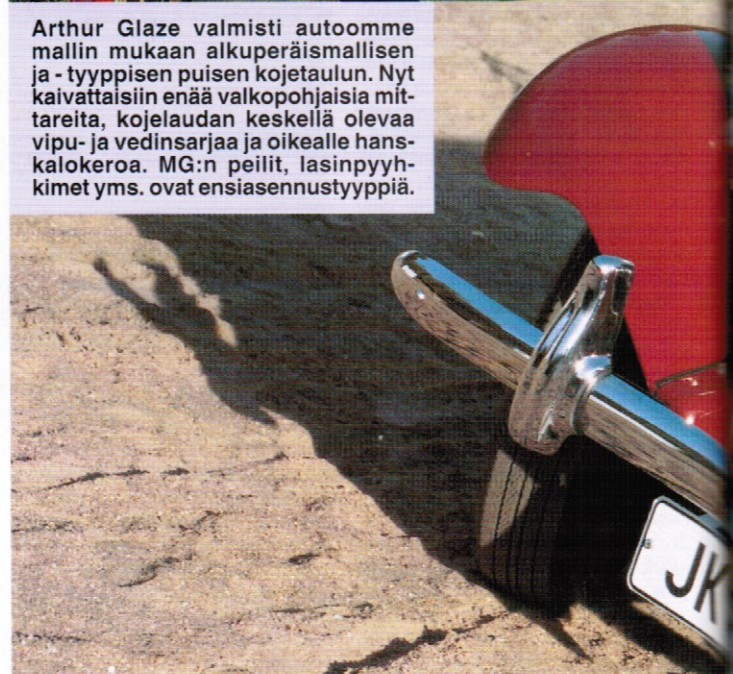
Entä nyt?

Auto on siis katsastettu, rekisterissä ja vakuutettu. Ensirekisteriin saadun bonuksettoman henkilöauton vakuutuskustannukset ovat Helsingin talousalueella luokkaa lähes 900-1000 euroa (eli 5000-6000 mk) vuodessa, plus käyttömaksu. Kiva, eikö? Tällaisella käytännöllisellä työmatka-autolla kun on kiva ajella vuodet ympäriinsä? Autolla joita on kaikilla. Ja autolla, jolla ei ole edes ikää kuin vasta puoli vuosisataa...

Ehkä museoautoksi? Jaa-a. Helsingissä moista ei kannattane edes yrittää ajatella, jossakin syrjemmällä Suomessa mahdollisesti? Jossakin, jossa tajutaan myös entisöintikustannuksien osuuden päälle, eikä vain alustasaumojen oikeellisuuden pääl-



Arthur Glaze valmisti autoomme mallin mukaan alkuperäismallisen ja -tyyppisen puisen kojetaulun. Nyt kaivattaisiin enää valkopohjaisia mittareita, kojelaudan keskellä olevaa vipu- ja vedinsarjaa ja oikealle hanskalokeroa. MG:n peilit, lasinpyyhkimet yms. ovat ensiasennustyyppiä.



Alkuperäiset suflettikaaret ja jopa "sivulasien raamit" ovat tallella, mutta niiden kangastavara on riekaleina. Ovilukot löytyivät Englannista ja vastakappaleet eräästä MG-koriraadosta.

le? Ellen väärin ymmärrä, jopa Suomessa pienenä sarjana tehty VW-takamoottorinen kahden istuttava "avo-Mercedeskin" taitaisi nykyisin mennä MR-kilpiin?

Autoa ensikatsastettaessa Turussa oltiin eniten kiinnostuneita puuttuvaa alkuperäismootoria korvaa-

van Morris Marinan 1,3 litran moottorin tilavuudesta. TD:n ensimmäisen moottorin tilavuus on 1248 cm³ ja Marinan 1298 cm³, joten mikään ei estänyt siltä osin TD:n hyväksyntää. Ajovaloiksi tulivat nyt H4:t, joita siis puolittain pakonomaisesti ruokkii "vääroppinen" vaihto-

Yhteenvedoa hankituista osista/ tehdyistä töistä

Alusta:

Runko: alkuperäinen, ei vaatinut töitä. Samoin koko takasilta ja etu-akseli

Jarrut: Jarrurummut tallella, hyvät. Jarrusylinterit myös tallella, mutta kun uusiakin sai edullisesti jopa Suomesta... Jarrukengät puuttuivat, muokattiin Ford Transilin vastaavista. Pääsylinteri otettiin Wolseley 1500-aihiosta, siitä korjaten. Käsijarruvaijerit muokattiin SAAB 99:n vastaavista, Jarrukilpien taakse tulevat Y-muotoiset messinkiset jarru-"banjot" Guy sorvasi saadun mallin mukaan.

Ohjaus: periaatteessa hyvä sellaisenaan, normaalikatsastuksessa vaadittu rattilukko on Datsun Cherrystä, syväkeskeinen (auton ilmeeseen huonosti istuva) ratti otettiin Wolseley-aihiosta. Alkuperäinen ratti on tallella, mutta sen bakeliittinen kehä on murjoutunut olemattomiin, vain ruoto on jäljellä. Vilkkuvalokatkaisin ratin alla on kotoisin Wolseley-aihiosta.

Moottori:

Apulaitteet/voimansiirto: Ilmanputsari Wolseley-aihiosta, samoin SU kaasutin. Ryyppyvaijeri Scaniasta, Kaasuvaijeri Datsunista, Kaasupoljin mukailtu Wolseley-autosta otetulla. Eturnatto Toyota Camrystä, Bensatankin anturi Wolseley-aihiosta. Kardaaniin laipat Datsun pick-upista. Jäähdytyn ostettu uusi ulkomailta, on sen verran konstikkaan mallinen.

Sähkötyöt: teki Guy Mäenpää itse.

Ikkunanpyyhkimen koneisto alkuperäinen, pyyhinvarret ja sulat venetarvikeliikkeestä.

Omatekoista:

Omatekoista on paljon, mm. akkuteline, joka on tukevampi kuin alkuperäinen. Moottoripellin lukkojen vastakappaleet tehty kuvitellun mallin mukaan. Tehty omatekoiset ja vankennetut laturin kiinnikkeet, samoin moottorin kumityyny vaatimat kannattimet

Saatu lahjana:

Martin W. Ekmanilta jäähdyttäjän kromattu korkki, johon tosin on porattu kaksi ylimääräistä reikää, joihin lienee asennettu kanttiautoista tuttu, ulkopuolinen vedenlämpöä osoittava mittari. Juha Muukalta, Vantaa, sain takavalon ja pienet parkkivalot etulokasuojiin.

Erittäin paljon kiitän helsinkiläistä MG-harrastajaa ja entisointiosaajaa nimeltä Timo Metsänen. Häneltä saimme malliksi ja lainaksi oikean muotoiset mittarit, kojetaulun ja mm. jäähdyttimen (jonka sittemmin ostimme uutena Englannista).

Kiitän myös Minitron-varaosamyymälää (Tarvainen/Meriläinen), Vantaa. Heidän kauttaan löytyivät mm. konepellin kromattu lista, monet kumityynyt, -välkkeet ym.

Kiitettävään kuuluu myös Kaj Björklund, Brittiosa, Mäntsälässä. Kaima hienoviritti TD:n kulkua, asensi moottoriin uuden pakosarjan (jonka K.L.B sai mokallaan rikki) Brittiosasta ostettiin myös kaikki tarvittavat Morris Marinan osat.

Yhä puuttuu:

Nokan MG-merkki (uusia saa ostaa), varapyörä, oikeat mittarit, oikea kone ja vaihteisto, poraamaton jäähdyttimen kromattu korkki, ehkä parempi jäähdyttimen kehys (pystysäleet vinossa ja menty maalamaan mustiksi). Mielellään löytäisin myös oikeanmittaisen kardaaniin ja sen päihin kuuluvat ensiasennuksessa käytetyt laipat. Eikä vähiten: oikea henkinen ratti...

Tiedän että mm. sufletin osia voi tilata ulkomailta. Kaaret meillä jo on, mutta entä oviin istutettavat sivusuojat?



Jos suomalaismallisesti ryhdytään tonkimaan ensin moitittavaa, kyllä kohteita löytyy: kolhuinen jäähdyttimen kehys, MG-nokkamerkki puuttuu, kapselien tulisi olla kromattuja, mutta, lopultakin, mitä vielä? Eipä taida ihmeitä löytyä? Eli, myöntisestä näkökulmasta nähtynä — eikö vain upea lopputulos, vertaa avauskuvaamme!

virtalaturi. Tietty, moni virtajohdonkin on vääräoppinen — vähemmän palo- ja läpilyöntiherkkä, samoin bensalinja on osin nykymallista, sitkeämpää ja vähemmän katkeiluun taipuvaista. Eli naulitsin TD:n mahdollisuudet MR-kilpiin niiltäkin osin umpeen?

Syyskauden 2002 ja kevätkauden 2003 välissä aion kohennuttaa TD:tä lisää. Sufletin kaaret siistittää, hankitaan ehkä Englannista uusi sufletti ja/tai avo-ohjaamon sateelta suojaava ns. "Tonneau Cover".

Oven kahvoista toinen on vielä uusittava. Koko kojetaulun mittarit ja nuppikokonaisuus on myös mietittävä paremmin alkuperäistä vastaavaksi. Nyt kojetaulun virkaa hoitaa väliaikainen pintavaneri, johon on upotettu Wolseleyn mailimittarit (oli RHD-yksilö). Ne oikeat, isommat ja valkopohjaiset mittarit ovat vakavasti etsinnässä, samoin nuppi- ja vedinryhmän kehysten sisään ahdetut alkuperäiset hi-

lavittukittimet. Arvailen, että yksi jos toinenkin vedin tai katkaisin edustaa samaa ilmettä kuin monissa, jopa Bedford-tavara-autoissa? Tullevan talviseisokin aikana lienee liikimain pakko tehdä moottorille jonkinlainen täsmäremontti, esim. venttiilien hionta tms. — onhan kone sentään otettu sellaisenaan peltoauto-Marinasta. Sen peltoautoilun mahdollisena tuloksena nykyinen (Marinan) vaihteisto on myös aika väsynyt, vähintäänkin painelaakeri ja kolmosen synkkaus kaipaa katsantoa.

Siihen nähden että koneena on nyt noin 25 vuotta nuorempi "MG"-tuote (MG= Morris Garage), ovat koneen äänet, suorituskyky ja "pelin henki" — aidosta MG-koneesta kun ei ole kokemusta — yllättävän oikean oloiset. Usko pois! Tekisi ehkä hyvää lukea uudelleen, mitä aikansa autotoimittajat testeissään 1970-luvulla eniten vaikerivat: "Kärsittäjäntöntä, että BL hyödyntää

uudessa Morris Marinassa yhä melkein 1950-lukuista moottoriaan..."

Siitä huolimatta pidän jatkossakin silmät ja korvat auki siltä varalta, että meidän TD yksilöömme löytyisi oikea voimapaketti sekä mittarit. Kaikkinaiset niitä koskevat vihjeet ovat siis mitä lämpimimmint tervetulleita, oikeahenkisistä varapyörästä alkaen.

Yhteenvetona autosta: Huippukiva ajettava, jollakin tavalla kuin puolisyntisesti "chopattu" avo-A-Ford. A-Hoppa kuitenkin paljon linjakkaampi ja notkeampi esitys. Näkymä nokan yli tielle on valtaavan inspiroiva, siinä tuntee hetimitään olevansa joku Agatha Christien yksityisessä työssään, ellei peräti itse mestarietsivä Rip Kirby. Viereltä puuttuu vain koskaan vanhentumaton ikisolakka ja katseita kahmivasti liehuvakutrinen vaalea Nea-neito, tämä saamattoman Kirbyn ikuisuus-tyttöystävä...

Marina-TD:mme kyvyt pysyä nykyliikenteen imussa ovat ihan riittävät, vrt. monet kanttiautot, eikä mikään autossa houkuta silti kaa-hailemaan. Kuten Pekka Vitikainen puhelimesta totesi: "ajoin MR-TD:llämme kerran Varkauudesta Turkuun ja takaisin ja luulen, ettei se hevin toistu. Täkäläisten iloiset kannustuksen-huiskutukset ovat jo palkkio vaivasta sinänsä. Todella, jotkut 80 km/h ylittävät nopeudet olisivat ehkä jotenkin tyyliin kuulumatonta?"

Tehdessäni sinunkaappoja "uuden" TD:mme kanssa, kauhistelin aluksi jarrujen kovuutta sekä etenkin polkimien keskinäistä ahtausta. Siihen itseäni kokeneemmat totesivat tyyntävästi "se kuuluu asiaan, jarrut ovat sitä paitsi 1950-luvun ehkä parempaa keskitasoa, eikä tätä autoa ole edes tarkoitettu ajettavaksi lantasaappaat jalassa (tiesivät kai K.L.B:n mieltymykset maastureihin...)." ●