

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

Virheitäkin tapahtui, moniakkin. 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 (nyl pintaruosteiset) Lucas-parkkivalojen sisään, jotka asennettiin, ilmeisen oikeaoppisesti, lokasuojien ylimmälle harjalle.

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

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

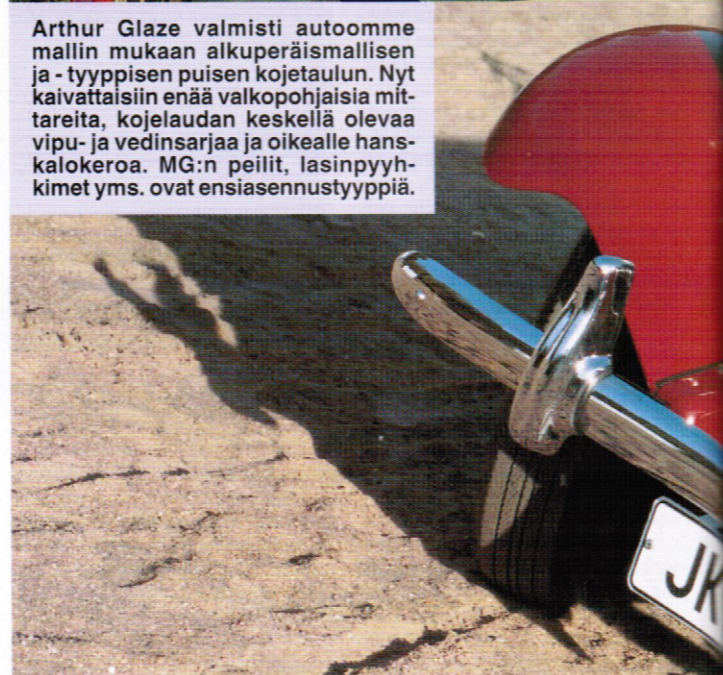
Entä nyt?

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 mitareita, kojelaudan keskellä olevaa vipu- ja vedinsarjaa ja oikealle hankalokeroa. MG:n peilit, lasinpyyhkimet yms. ovat ensiasennustyyppiä.



Alkuperäiset sufllettikaaret ja jopa "sivulasien raamit" ovat tallessa, mutta niiden kangastavara on riekaleina. Ovilukot löytyivät Englannista ja vastakappaleet eräästä MG-kori-raadosta.

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 ensimootorin 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 pakonomaaisesti ruokkii "vääroppinen" vaihto-

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

Syyskauden 2002 ja kevätkauden 2003 välissä aion kehennuttaa TD:tä lisää. Suflletin kaaret siistittään, hankitaan ehkä Englannista uusi suflletti ja/tai avo-ohjaamon sateelta suojaava ns. "Tonneau Cover".

Oven kahvoista toinen on vielä uusittava. Koko kojetaulun mittari- 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-

lavitkuttimet. Arvailen, että yksi jostoinenkin vedin tai katkaisin edustaa samaa ilmettä kuin monissa, jopa Bedford-tavara-autoissa? Tulevan 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 "peilin henki" — aidosta MG-koneesta kun ei ole kokemusta — yllättävän oikean oloiset. Usko pois! Teiksi ehkä hyvää lukea uudelleen, mitä aikansa auto toimittajat testeissään 1970-luvulla eniten vaikeroivat: "Käsittelemättömyyden, että BL hyödyntää

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

Siihen 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 lämpimimmintä tervetulleita, oikeaehkisestä varapyörästä alkaen.

Yhteenvetona autosta: Huippukiva ajettava, jollakin tavalla kuin puolisyntisesti "chopattu" avo-A-Ford. A-Hoppaa kuitenkin paljon linjakaampi ja notkeampi esitys. Näkymä nokan yli tielle on valtaavan inspiroiva, siinä tuntee hetimitään olevansa joku Agatha Christien yksityisessä työssä, 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 kanttautot, eikä mikään autossa houkuta silti kaahtamaan. Kuten Pekka Vitikainen puhelimesta totesi: "ajoin MR-TD:llämme kerran Varkaudesta 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 sinunkauppoja "uuden" TD:mme kanssa, kauhistelin aluksi jarrujen kovuutta sekä etenkin polkimien keskinäistä ahtausta. Siihen itseäni kokeneimmat toteivat tyynnyttävästi "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...)." ●

Yhteenvetoa hankituista osista/ tehdyistä töistä

Alusta:

Runko: alkuperäinen, ei vaatinut töitä. Samoin koko takasilta ja etuakseli

Jarrut: Jarrurummut tallella, hyvät. Jarrusylinterit myös tallella, mutta kun uusiakin sai edullisesti jopa Suomesta... Jarrukengät puuttuivat, muokattiin Ford Transitiin 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. Vilkuvalokatkaisin ratin alla on kotoisin Wolseley-aihiosta.

Moottori:

Apulaitteet/voimansiirto: Ilmanputsari Wolseley-aihiosta, samoin SU kaasutin. Ryyppyvaijeri Scania. Kaasuvaijeri Datsunista. Kaasupoljin mukailtu Wolseley-autosta otetulla. Etumatto 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 kumityynyn vaatimat kannattimet

Saatu lahjana:

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

Erittäin paljon kiitän helsinkiläistä MG-harrastajaa ja entisöintiosaajaa 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.

Kiitettäviin kuuluu myös Kaj Björklund, Brittiosa, Mäntsälässä. Kaima hienovirtti TD:n kulkua, asensi moottoriin uuden pakosarjan (jonka K.L.B sai mokallaan rikki) Brittiosasta ostettiin myös kaikki tarvut 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: oikeahenkisen ratti...

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