



# Üks haruldane MG

Punastest Briti rotsteritest oleme ka varem kirjutanud (vt TM, 1/2008). Seekord teeme tutvust LaitseRallyPark'i vanaautode kollektsiooni kuuluva haruldase Eestis taastatud 1935. aasta MG PB-ga.

MARTIN HARAK

FOTOD: KAUPO KIKKAS, SERGEI ZJUGANOV, LAITSERALLYPARK, MARTIN HARAK

**M**orris Garages oli Morris autode Oxfordis paiknev edasimüüja, millel oli kombeks aeg-ajalt Morrise tavapärasele autodele erilimelist välimust anda. Kuulsa Briti

sportautotootja MG nimi koosnebki tegelikult Morris Garages'i initsiaalidest. Morris Garages'i juhataja Cecil Kimberi eestvedamisel 1924. aastal loodud MG tootis esimestel aastatel peamiselt Morristel baseerunud

mudeleid. Aastaks 1928, mil divisjon oli juba piisavalt suureks kasvanud, koliti ruumipuudusel Morrisest lahku ning seati end sisse Abingdoni tehases. Samal ajal loodud M.G. Motor Car omanikuks jäi aga kuni aastani 1935 siiski William Morris isiklikult.

Tänaseks sisuliselt olemast lakanud mark tootis aastakümneid kergeid särtsakate mootoriga sportlikke sõiduautosid, sekka ka hulga päris võidusõiduks mõeldud sõidukeid. Unustamatutest MG nime kandvatest klassikutest mõne äärmärgimiseks võib nimetada näiteks seda sama MGB-d, kaasajal loomulikult keskmootori ja tagaveoga, ning

vähemasti paberil võrratut MGF-i, mida toodeti veel kuni 2005. aastani. Ehkki viimase puhul oli tegemist küll täieliku õigusjärglasega, olid vahepealsed 15 aastat enne MGB tootmise lõppu ja MGF-i sündi teinud Briti kohutavas seisus autotööstuses oma. Pärast Abingdoni tehase sulgemist ja ühes sellega MGB tootmise lõpetamist oli MG kui mark sisuliselt olematuks muutunud, selle logo kandvad autod olid tegelikult kas Roverid või mõne muu British Leylandi väetid võsukesed. Kui MGF kõrvale jätta, ei paranenud asjad oluliselt ka BMW omanikurolliga. Mäletatavasti ainus, mille Saksa hiid Inglismaalt



← ???

↑ ???

↑ ???

↓ ???

→ ???



2000. aastal lahkudes Roveri grupist kaasa võttis, oli Mini.

2005. aastal müüdi tolleks hetkeks juba MG Roveri nime kandev tootja koos naha ja karvadega maha Hiina autotootjale Nanjing Automobiles ning seal edasi juba järgmisele omanikule (SAIC). Kuulsusrikas margini, mille olulisemaid toekspidamisi kannab endas selle loo peakangelane, elab seega edasi.

### Kollektsiooni pärl

LaitseRallyPark'i 1935. aasta MG PB kuulub õigupoolest viimaste liikurite hulka, mida MG-l enne selle võidusõiduosakonna sulgemist võima-

lik toota oli. William Morrise käest liikus MG ju edasi erinevaid Morrise tütarettevõtteid haldava Nuffield Organisationi kätte, mis omakorda keelas MG-l igasuguse eksperimenterimise ära.

Õigupoolest oli PB näol tegemist P-type seeria alla kuulunud erimudeliga, mida ajavahemikul 1934-1935 väidetavalt vaid 526 eksemplari toodeti. See oli toona siiski suhteliselt suur kogus, eriti kui võtta arvesse, et autot valmistati käsitööna. Meistriteeste poolt käsitsi valmistatud alumiiniumist kere on toestatud saarepuust karkassiga, mis omakorda istub lehtvedrudel redelraamil.

Laitsesse jõudis MG otse ühelt Inglismaal toimunud oksjonilt, kuhu sattununa rallipargi peremees Üllar Suvemaa selle kõhklemata ära ostis. Masin oli toona küll komplektne, kuid üpris mannetus seisus ning oli selge, et Eestis ootab seda ees põhjalik restaureerimine.

Kokkuvõttes sisuliselt ainus, mida Eestis ei taastatud, oli mootor. Töö mootori kallal võtsid ette Soome meistrimehed. Originaalis 939 cm<sup>3</sup> 4silindriline jõuallikas on oma ehituselt omanäoline: tänapäeval hariliku rihm- või kettülekande asemel on nukkvõll ja muud abiseadmed väntvõlliga ühenduses hammasüle-

kannete kaudu. Huvitava nüansina puuduvad mootoriplokis õlituskannalid, õli juhitakse sobivatesse kohdadesse plokiväliste torudega.

Mootori esmasel inspekteerimisel selgus, et karteri põhi on metallipuru täis. Lahtivõtmisel selgus omakorda, et need olid sinna tekkinud väntvõlli raamlaagritest, millest oli ajapikku terveid tükke lahti murdunud. Muuseas - mootor istub raamil jäigalt, ei mingeid kummipukse ega -patju!

Mootori taastamise järgselt paigutati auto esiosa Roots-tüüpi kompressor, mis kuulub toona PB lisavarustusse. Kompressor saab oma pöörlemiskiiruse otse väntvõllilt.



Kui vabalthingava mootori tehasevõimsus oli suurepäraselt 43 hj, siis kompressoriga koos võeti vähem kui liitrisest jõuallikast välja ligemale kaks korda rohkem. Kompressori poolt toodetav rõhk on reguleeritav ning on teada näiteid eksemplaridest, kus võimsust koguni 160 hj jagu. Auto jõuallika väikesest töömahust tingituna on paljud asjatundmatud huvilised pidanud just kompressorit MG mootoriks.

Kompressori lisamisega seonduv täiendav tundmaõppimine, sest see muudab

mootori karakteristikuid mitmeti. Just õppimist, sest kolmekümne aastat tagasi sõideti nende autodega võidu ning nipid eeskujulikult toimiva mootori jaoks olid toona kiivalt hoitud saladus. Pressib ju kompressor erinevatel mootoripööretel erinevas koguses karburaatorisse suunatavat õhku kokku, see aga tähendab, et ka õhukogus peab vastama ikka klassikalises suhtes 14,2:1 küttuse kogusele.

Viimased kaks kuud kogu taastamisprotsessis kuluski tootesüsteemi seadistamistele. Näiteks ol-

di sunnitud ise valmistama karburaatorinõela, kuna mitmed kodus maalt tellitud lahendused lihtsalt ei sobinud. Ei ühel, teisel ega kolmandal katsel. Küttusega oli liialt rikas, mootor imes end bensiinist mulguni täis ning polnud seejärel võimeline enam korralikult turtsatamagi.

Kokku vältas MG taastamine Vintage Customizeri spetsialistide käes 9 kuud. Selle käigus lammutati auto täielikult tükkideks, enamik detailide puhastati, vajadusel taastati või asendati uutega. MG üpris heas korras raam vajab siiski haavlipritsi abil

← ???

→ ???

→ ???

→ ???

pindmise rooste eemaldamist ning uuesti värvimist. Samuti tuli jooniste järgi valmistada mõned kerekarburiatori detailid. Mitmeid detaile oli aga võimalik ka päris uutena soetada, näiteks rehve või velgi.

Käigukastiks on konkreetsel autol 4käiguline otsehambumisega ja sünkronisaatoriteta manuaalkast. Tänapäeva lugejatele lahtiseletatuna tähendab see seda, et enne järgmise käigu lülitamist peab juht gaasipedaali abil ühtlustama käigukasti vedava ning veetava võlli pöörlemiskiirused. Nõuab see teatavat tagumikutunnetust ning suureks abiks on mõningane muusikaline kuulmine. Muuseumis, lisavarustusena oli saadaval poolautomaatne kast. Kõiki nelja ratast pidurdatakse trummelpiduritega, mis omakorda on pedaaliga ühendatud trossi abil.

Mõistagi on MG sõitmiseks jäik ning oma pisikeste mõõtmete tõttu harjumatu. Kõigest 750 kg tühimaasiga sõidukit aitavad tee küljes hoida tollal tüüpilised friktsioonkettad, natukenegi mugavust peavad andma lehtvedrud. Kodarvelgedel kitsad rehvid koos pisikesega rööpmega panevad auto ühest roopast teise suisa hüppama. Õõtsumist on igaüks koledal moel ning soov MG-ga avalikel teedel kiiresti sõita kaob kiiresti. Seevastu suudavad istmed pakkuda kõrgtasemelist mugavuse-sportlikkuse kombinatsiooni.

Tolle aja autodele omaselt asus starter pörandal, MG-l siis ülal teiste pedaalide taga. Pisikesed pedaalid ise nõuavad täpset ja pisikest jalga, vastasel juhul vajutatakse kogemata valele pedaalile või koguni mitmele korraga. Rool on pisikesega auto ning veel pisema sõitjateruumi kohta harjumatu suur, kuid jäiga ja raputava sõiduki tõttu varustatud omakorda vedrutismehhanismiga. Rooliratta kobarates kodarad toimivad vedrudena, kodaraid pidi liigutatavate klotside abil nende paindepikkust



vähendades on aga sisuliselt võimalik muuta roolitunnetust - rahulik sõidul võib ju rooliratas käes pisut pehmem olla, ringrajal kurvi võttes ei riku aga käteväärin meest.

Väga olulist rõhku on Laitse-RallyPark'i MG juures pandud originaalsusele. Vintage Customizeri tööpoliitika lähtub põhimõttest, et

pigem võtku taastamisprotseduur kauem aega, kuid tulemus saagu võimalikult autentne. Näiteks valmistas taastajaile suurt peavalu mõnede kaotsiläänud poltide asendamine, mille keermestandardit tänapäeval enam ei eksisteeri. Polnud probleemi - kuude jooksul tuhnuti läbi vanu sepikodasid



↑ ???

↑ ???

ning leiti sobivate parameetritega keermekammid.

### Investeering?

MG PB pole küll LaitseRallyPark'i kõige vanem, kuid see-eest kõige erilisem sõiduk kindlasti. Pole teada selle säilinud eksemplaride täpset arvu, kuid statistiliselt neid palju olla ei saa. Seda enam, et paljud neist osalesid omal ajal võidusõitudel ning mõned neist leidsid arvatavasti seal ka oma otsa.

Teadmine, et ilmselt on 80 aasta jooksul säilinud autode arv ehk mõnekümne juures, muudab kuluka taastamistö tagantjärele hinnates õigustatud riskiks. Seda nii autoajaloolise kui raha väärtuse säilitamise seisukohalt, sest ainuüksi rohkelt dokumenteeritud ja üles tähendatud taastamisprotsess on auto edasimüügil omaette väärtus. Kuid nagu eelmise riigikorra ajal oli spekulatsioon karistatav, saaks auto müügist põntsu omaenda südame pihta ka selle tänane omanik - neid ettevõtmisi lihtsalt ei tehta raha ajel.

Automaailm on põnev ning avastamist on palju. Hobiautoks sobib aga siiski iga auto, mida omanik pärast selle mõistliku realiseerimisaja lõppu peab otstarbekaks säilitada. **TM**