numero 2/2010 www.mgcc.fi

Brittisportti

MGA ja Austin Healey 100 - veljellistä kilpailua.

Bensco- made in Finland. Ratailtapäivä Ahvenistolla.

Brittikaunotarta hakemassa. Kesän tapahtumat.

Brittisportti

Brittisportti on itsenäinen lehti, joka kootaan talkooperi-aatteella. Lehden tavoitteena on lisätä lehden teossa mukana olevien harrastajien yhteishenkeä, tiedottaa alan tapahtumista sekä julkaista niin hyödyllisiä kuin viihteellisiä juttuja autoharrastuksen piiristä.

M.G. Car Club of Finland ry kokoaa lehden saadusta aineistosta ja toimittaa aineiston painoon. Brittisportti pyrkii hankkimaan juttuja sekä MGCCF:n jäsenistöltä että yhteistyössä muiden yhteisöjen ja kirjoittajien kanssa. Ilmestymistavoite on neljä numeroa vuodessa, mikä toteutuu, jos aineistoa on saatavilla.

Tässä lehdessä julkaistut mielipiteet ovat kirjoittajien omia, eivätkä välttämättä samoja kuin M.G.Car Club of Finland r.y:n hallituksen. Kaikki mielipiteet kuitenkin julkaistaan.

Brittisportin ilmoitushinnat sovitaan tapauskohtaisesti. Harrastukseen selvästi liittyvät ilmoitukset pääsevät lehteen pääsääntöisesti veloituksetta, jos tilaa vain riittää.

Painopaikka: Picaset Oy, Helsinki

Materiaalin toimitusosoitteet: tomi.lundell@elisanet.fi tai
Tomi Lundell, Bulevardi 54 B 57, 00120 Helsinki
(+ 358 50 5151038)

MG CAR CLUB FINLAND

M.G. Car Club of Finland r.y.

Osoite:
c/o Kauko Ruuska,
Aapramintie 6 B 19
01610 Vantaa

Pankkitili:
NORDEA 101130-207398

Puheenjohtaja:
Kauko Ruuska,
0400-926183
kauko.ruuska@
elisanet.fi

Muut hallituksen jäsenet:
Jouni Airaksinen,
Esa-Pekka Haimila
Tuomo Saaristo,
Oskari Åvall

Jäseneksi liittyminen:
Maksa vuoden 2010 jäsenmaksu 20,- tilille Nordea 101130-207398 ja olet jäsen. Muista näpytellä nimesi ja osoitteesi lisätietoihin.

Kotisivu:
www.mgcc.fi

Osoitteenmuutokset ja muut tiedustelut:
info@mgcc.fi

Ratin ja selkänojan välistä

Kesän alun startti näkyy vakiintuneen käyntiin Classic Motor Showhon Lahteen. Tänä vuonna kerhoruutumme komistuksena oli Esko Vattulaisen vuoden 1954 MG TF. Muodokas texasilainen sai monen valokuvaajan pysähtymään osastolle. 8.-9.5. järjestetty tapahtuma oli monelle hyvä syy Äitienpäivä-ajeluun.

Kesäkuussa 6.6. on kerhomme oma kokoontuminen Haikko Picnic klo 10 – 14.00. Paikalla oleva joukkomme voi taas valita yleisön suosikin autojen joukosta. Tekninen raati valitsee tarkan tutkimuksen perusteella vuoden 2010 aidoimman auton. Molemmille tulee perinteiset Haikko-pokaalit.

Sääntömääräinen kevätkokouksemme oli 26.3. josta pöytäkirja lehdessä.

Kauko Ruuska
puheenjohtaja

Alla: Esko Vattulaisen MG TF klubin osastolla Classic Motor Show -näyttelyssä Lahdesssa.

Kansikuva: Oskari Åvallin Twin Cm MGA ja Austin-Healey 100 Grips Garagen osastolla. Molemmat autot ovat myytävänä. http://gripsgarage.com

Pöytäkirja

M.G. Car Club Finland ry:n sääntömääräinen kevätkokous

Aika	26.3.2010 klo 18.30 – 20.00
Paikka	Pub Hemingway's, Hietalahdenranta 11, Helsinki
Osallistujat	Jouni Airaksinen, Oskari Åvall, Tomi Lundell, Hannu Sundell, Mikko Honkanen, Merja Autio, Helena Ruuska, Kauko Ruuska, Tuomo Saaristo

1. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Merja Autio, sihteeriksi Helena Ruuska, äänten laskijoiksi ja pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Kauko Ruuska ja Mikko Honkanen.

2. Kokous todettiin lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

3. Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys.

4. Käytiin läpi yhdistyksen vuosikertomus. Hyväksyttiin vuosikertomus korjauksin. Sovittiin, että jatkossa vuosikertomuksessa näkyy myös tapahtumiin osallistuneiden määrä.

5. Käytiin läpi tilit ja tilintarkastajien lausunto. Tilinpäätös vahvistettiin.

6. Myönnettiin vastuuvapaus vastuuvelvollisille.

7. Muut asiat

- Vuosi 2010 on kerhon 15-vuotisjuhlavuosi. Tomi Lundell ja Tuomo Saaristo kokoavat historiikin seuraavaan lehteen. Tomi Lundell kokoaa vanhat pdf-muodossa olevat kerholehdet cd:lle talletettavaksi. Huomioidaan juhlavuosi kerhotapahtumissa. Hallitus selvittää erillisen 15-vuotisjuhlan järjestämistä

syksyllä. Selvitetään myös mahdollisuutta koota matrikkeli kerholaisten autoista.

- Keskusteltiin jäsenmaksun perimisestä ja maksamisesta. Todettiin, että henkilökohtainen viitenumero tarvitaan maksamiseen, joten jatketaan nykyisen käytännön mukaisesti ja jokaiselle kerholaiselle lähetetään tilisiirtocjäsenmaksun maksamista varten.

- Päätettiin, että hallitus selvittää Ajoneuvoliikennerekisteristä listauksen hankkimista Suomessa rekisterissä olevista MG-autoista ja niiden omistajista. Selvitetään kustannus ja jos hallitus päättää listan hankkia, lähetetään mainos kerhoon liittymisestä niille omistajille, jotka eivät ole vielä kerhon jäseniä.

- Viron matkaa varten on varattu laivapaikat ja majoitus Jänedan kartanosta.

- Ahveniston Grand Race tapahtumaan odotetaan lisää talkooväkeä. Ilmoittautua voi Jouni Airaksiselle (*P. 041-7706088,* HistoricGrandRace@gmail.com

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 19.55.

29.-30.5. järjestetään viidennen kerran Mama's Classics autoilutapahtuma

Tapahtuma on kaksi päivänen, joskin voit ottaa osaa kumpaan päivään tahansa tai molempiin. Kilpailukeskuksena toimii Hotelliravintola Vaihmalan Hovi. Tapahtuma ajetaan etelä Pirkanmaan asvalttipäällysteisillä teillä suorittaen kahdenlaisia tehtäviä; photorallye tehtäviä, jossa pitää löytää valokuvien osoittamat paikat annetun reitin varrelta ja aikatarkkuustehtäviin, jossa tulee ajaa annettu lyhyt reitti täsmälleen annetussa ajassa, välttäen virhepisteitä.

Brittisporteilla on aikaisemmilta vuosilta kunniakkaita perinteitä kannettavaan. Parhaiten pääset tutustumaan tapahtumaan kotisivujemme kautta www.mamasclassics.fi sivuilla on mm. video viime vuoden tapahtumasta. Meillä on myös ryhmä facebookissa nimellä ”mamasclassics”.

Autoiluterveisin

Juha Kivimäki

MG Car Club of Finland ry:n jäsen
(joskin kovin näkymätön, mutta toivottavasti Haikossa viimeistään tavataan)

2 Great New Challengers...

THE ENTIRELY NEW — MG A

The safest, fastest MG ever engineered!

THE NEW 1956

Austin-Healey 100

Featuring a new four-speed gearbox with overdrive!

Products of BMC

Makers of **MG, AUSTIN-HEALEY, MAGNETTE, MORRIS, AUSTIN & RILEY CARS.**

Represented in the United States by —

hambro

AUTOMOTIVE CORPORATION

27-29 W. 57TH ST., NEW YORK 19, N.Y.

Sold and serviced by a nationwide network of distributors and dealers.

MGA vastaan Austin-Healey 100

“veljellistä kilpailua”

Sports Car Club of America

EBaysta tulee aina silloin tällöin ostettua vanhoja 50- ja 60-luvun autolehtiä. Nyt viimeksi tilasin Sports Car Club of America -yhdistyksen (SCCA) jäsenlehden vuodelta 1956. SCCA on vanha jo 1944 perustettu organisaatio, joka on historiansa aikana edistänyt monella tavoin urheiluauto- ja autourheilu-harrastusta. Tämä ei-kaupallinen yhdistys on edelleen hyvissä voimissa. Kotisivut löytyvät osoitteesta www.scca.com.

Hambro

Lehden sisältö oli lähinnä raportteja erilaisista amatööriautokilpailuista. Ei hirvittävän jännittävää luettavaa. Autoesittelyt olivat myös aika lyhyitä. Sen sijaan mielenkiintoisia mainoksia oli runsaasti. Kaikenlaisia hienoja erikoisuuksia kaupattiin muutaman tonnin hintaan. Olisipa silloin päässyt ostamaan, ...nykyrahalla.... Esimerkiksi uusi Arnolt-Bristol 2-litre Competition model $3995. Tai uusi Jomar MKII (=TVR) Coventry Climax -moottorilla, 500-kiloinen erikoisversio $4995.

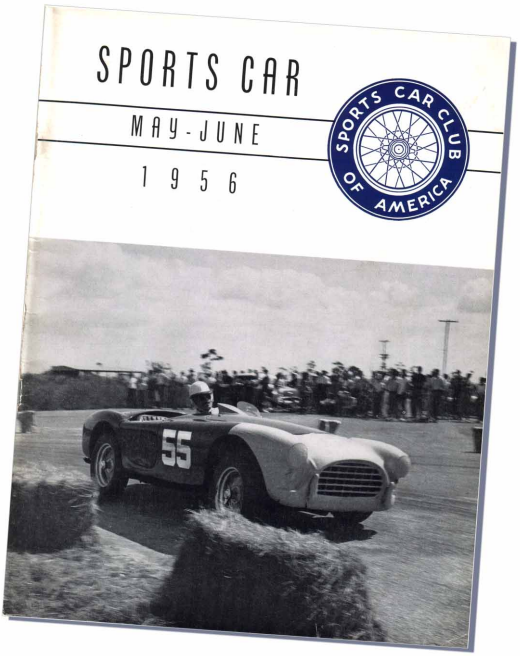
Tavallisisten autojen mainoksista pisti silmään Hambro Automotive Corporationin ilmoitus, jossa mainostettiin MGA ja Austin Healey 100-urheiluautoja. Tämä pysäytti. Olen jotenkin aina mieltänyt MGA: n ja A-H:n verisiksi kilpailijoiksi. Vaikutti oudolta, että niitä mainostettiin yhdessä.

Tässä ei kuitenkaan ole mitään kovin ihmeellistä. Hambro-yhtiö oli BMC:n ekslusiivinen edustaja Yhdysvalloissa. Näin ollen se myi kaikkia BMC:n merkkejä ja malleja. Suurin osa BMC:n autovalikoimasta oli Amerikan mittapuun mukaan aika aneemista tavaraa ja siten vaikeaa myytävää. Sen sijaan urheilumallit MGA ja A-H 100 olivat kuranttia kauppatavaraa. Niitä mainostettiin. Pahin kilpailija oli Triumph TR3.

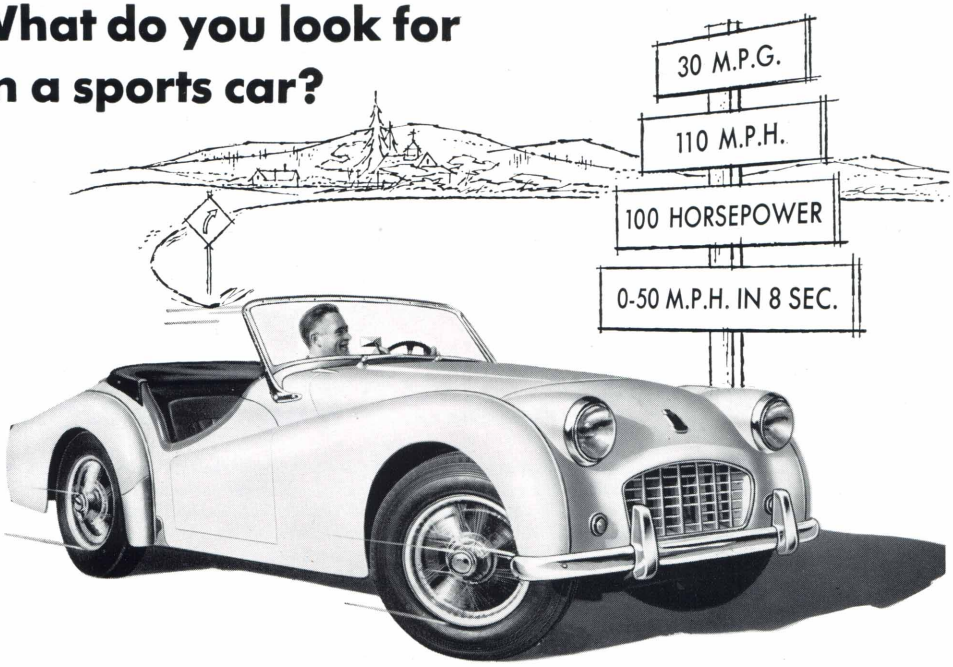
MGA oli BMC:n veljeksistä se hiukan edullisempi vaihtoehto, joka myi MG:n vanhan maineen ansiosta, ja amerikkalaiseen makuun osuvan muotoilunsa avulla. A-H oli uusi tuntematon tuote, joka kaiken lisäksi maksoi enemmän, mutta toisaalta moottorissa oli vastaavasti reilummin kokoa ja tehoa. Eikä A-H 100:n muodoissakaan ollut moitteen sijaa.

Miten Healey tuli kuvioihin

Austin-Healey 100 sai alkunsa yksityisestä innostuksesta. Hankkeen vetäjä oli Donald



What do you look for in a sports car?



The New TRIUMPH TR-3 gives you the most for $2599

New from the word "Go!"—that's the exciting story of the new Triumph TR-3 New styling, new engineering, a new idea in fun-plus-convenience make this British-built beauty the sports car buy of the year.

The new Triumph TR-3's 100 horsepower, 1991 cc. engine gives you through-gears acceleration from 0 to 50 miles per hour in only 8 seconds. A few seconds later, you're flat-out at 110.

Zest-drive a Triumph soon. See how much more car you get for so little money

***It's a* TRIUMPH**

$2599 plus tax and license at U. S. ports of entry. Wire wheels, hard-top and rear seat optional extra.

Parts and service are readily available from coast to coast.

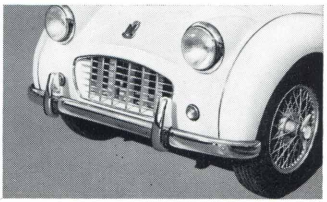
STANDARD-TRIUMPH MOTOR COMPANY, Inc.

122 East 42nd Street, New York 17, N. Y.

For more information and dealer nearest you write: West of Mississippi – Cal Sales, Inc., 1957 West 144th Street, Gardena, Calif. • East of Mississippi – South Eastern Motors, Inc., 1937 Harrison St., Hollywood, Fla. • In Canada–The Standard Motor Co. *(Canada)* Limited, 496 Evans Avenue, Toronto 14

New Hard Top (optional) slips on the TR-3 faster than the weather can change.

New rear seat (optional) makes TR-3 your best fun and family sports car buy.



New Graceful chrome grille front-end accentuates the sports car look and action.

Healey, jonka johdolla rakennettiin hyvin vaatimattomissa tuotantotiloissa Austin A90-tekniikkaan perustuva prototyyppi. Tämä tuotiin esille Earls Courtin näyttelyyn 1952. Legendan mukaan BMC:n ylisuurpääjohtaja Leonard Lord oli niin vaikuttunut autosta, että soppari Donaldin kanssa tehtiin saman tien, ja seuraavana päivänä osastolla oli jo uudet logot.

Tämä oli ehkä hieman outo liike, koska vain vähän ennen näyttelyä Austin ja Nuffield olivat fuusioituneet BMC:ksi. Yhtiöllähän oli siis juuri hankittu uusi urheiluautomerkki - MG.. Ehkä Austin-Healey koettiin niin vaaralliseksi kilpailijaksi, että oli parempi tehdä mieluummin yhteistyötä kuin kilpailla. Ja olihan BMC:llä päällekkäiset myyntiorganisaatiot kaikissa Euroopan maissa. Austin-ryhmä ja Nuffield-ryhmä. Molemmille ketjuille piti saada myytävää.

MG:n asema British Motor Corporationissa

MG-yhtiön historiaa käsittelevissä kirjoissa 50-luvun alkupuolta pidetään vaikeana aikakautena. Syyksi esitetään aina BMC:n sisäinen politikointi Onko tämä vain MG-miesten katkeruutta, vai esiintyikö epäasiallista liikkeenjohtamista, sitä on vaikea näin jälkikäteen selvittää. Yrityselämässä kun päätökset tehdään aina epävarmuudessa. Jälkiviisaus ei auta päätöksentekohetkellä. Joka tapauksessa Austin-Healey 100:n tuotanto polkaistiin käyntiin tyhjästä ennätysvauhdilla, kun samalla MG:n tärkeimmät omat projektit hyllytettiin. MG:lle ei herunut tuotekehitysrahaa pääkonttorista kuin murusia. Näillä eväillä ei voitu kehittää kokonaan uutta autoa.

MG-dealerien oli pärjättävä muutama vuosi TF:llä, vaikka se näytti aika kivikautiselta lennokkaan Austin-Healeyn 100:n rinnalla. Eikä TF:ää koskaan saatu kunnolla edes tuotannosta ulos. Ei siis mikään varsinainen teollinen menestystarina. Autossahan ei sinänsä ole mitään vikaa, päinvastoin.

MGA

Kun MGA viimein saatiin markkinoille, oli tilanne muuttunut täysin. Nyt MG:n tuotteet vietiin käsistä. MGA:n lanseeraukseen jälkeen BMC:llä oli kaksi hyvin samantyylistä 4-sylinteristä urheiluautoja valikoimisssa. Ja molemmat kävivät hyvin kaupaksi. Autotehtaan kannalta asiat voisivat olla huonomminkin.

Ratinalisointia ja differointia

A-H:ta kehitettiin entistä äveriäämmäksi. Uusi 6-sylinterinen moottori ja pienet takapenkit levensivät hajurakoa MGA:han. Sisustus muuttui ylellisemmäksi. Näiden muutosten jälkeen autot eivät taistelleet keskenään enää niin selvästi. Tosin lähes täysin käyttökelvottomat takapenkit poistuivat vähin äänin vuonna 1958.

Saman aikaisesti kun tuotemerkkejä asemoitiin toisiinsa nähdeen uudestaan, kulissien takana tuotantoa rationalisoitiin keskittämällä myös A-H:n tuotanto Abingdoniin, jossa MG:t tehtiin.

Nän ollen ei ole lainkaan ihmeellistä MGA ja A-H 100 esiintyivät USA:ssa samassa mainoksessa. Olihan niillä sama maahantuoja, merkeillä sama omistaja ja kaiken lisäksi niitä alettiin tehdä samassa tehtaassa.

Badge engineering

Myöhemmin rationalisointi meni niin pitkälle, että uudet mallit MG Midget ja A-H Sprite olivat käytännössä täysin sama auto muutamaa koristeosaa ja mattoja lukuunottamatta. Iso Healeykin oli tarkoitus sulauttaa MG-tekniikkaan. 6-sylinterisestä MGC:stä kaavailtiin aluksi myös Austin Healey -versiota (MKV). Prototyyppi ehti valmistua, mutta välit alkoivat tulehtua Donald Healeyn kanssa. Lopulta yhteistyö päättyi kokonaan. Projektin tässä vaiheessa oli siirrytty siihen kaikkien

projektisuunnitelmien viimeiseen kohtaan: "syyllisten etsiminen ja syyttömien rankaisu."

Ehkä BMC:n strategia myydä samoja autoja monilla eri nimillä eri dealer-verkostojen kautta näytti paperilla tuotantotaloudellisesti nerokkaalta, mutta käytännön markkinoilla pää tuli vetävän käteen. Kilpailijat menivät ohi. Erityisesti kun kilpailua ilmaantui yllättäviltä suunnilta, kuten esimerkiksi eräältä toiselta saarelta toisella puolen maapalloa. Datsun 240Z nosti riman aika korkealle edullisten urheiluautojen segmentisssä. Englannin autoteollisuus ei tähän pystynyt vastaamaan.

Tomi Lundell

Is this
YOUR
next sports car?

DE LUXE
ARNOLT-BRISTOL
2-Litre

Bolide Model $4,245
Competition Model $3,995
De Luxe Model $4,995
Coupe $5,995

It should be. Fast acceleration...superb cornering and braking...thrilling maneuverability...hugs the road on curves and straightaway even in strong cross-winds. The Arnolt-Bristol is of steel construction and is extra rigid and SAFE. The original American-designed sports car with British engine and chassis and Italian body. Bolide Model has complete touring equipment. Test drive it TODAY!

CHICAGO: 153 E. Ohio St.
DETROIT: 15201 Kercheval
NEW YORK CITY: 505 Park Ave.
OYSTER BAY, Long Island, N.Y.: Berry Hill Road at South St.
ST. LOUIS: 273 DeBaliviere Ave.
ROSWELL, NEW MEXICO: 1600 S. Main St.
LOS ANGELES: 9830 W. Pico Blvd.
SAN FRANCISCO: 1529 Van Ness Ave.

Write for free brochure

S. H. ARNOLT, INC.
415 EAST ERIE STREET
CHICAGO 11, ILLINOIS

BMC interprets your dream for '57!

INTRODUCING THE NEW

Austin-Healey 100-Six

Make a date with your dealer today!

The MG Car Club Powers Into Its 80th Year!

What Is The MG Car Club?

THE MG CAR CLUB is the original club for MG enthusiasts based in the heart of MG country, Abingdon in Oxfordshire. The Club is a non profit making organisation, with six full time staff and a Worldwide membership of 35,000 people. We welcome every type of MG, from the Vintage cars to the most recent MG TF.

History

The MG Car Club was formed in 1930 by the MG factory, when in Abingdon, and has been providing top quality support for generations of MG enthusiasts ever since. Our strong factory connections mean we possess a wealth of historical material at our headquarters.

Location

The Club Head Office, Kimber House in Cemetery Road, Abingdon, is sited on the edge of what was once the MG Car Company's headquarters and factory - where Cecil Kimber (Managing Director from 1935-1945) successfully ran one of the world's most well-known and well-respected sportscar manufacturing companies.

How many members?

In the UK about 10,500. Through our affiliated Worldwide clubs the figure hovers around 35,000.

Safety Fast! Magazine

Safety Fast!, our 100 page, full colour, perfect bound monthly magazine is an integral part of club membership. The publication was established in April 1959 and has consistently provided members of the club with an unprecedented insight into everything MG. Includes a full spectrum of latest news, technical, historical and racing articles along with a comprehensive round up from each register and centre. It's widely considered the World's best MG magazine and is enjoyed by enthusiasts in every corner of the globe

Website

Our award winning website is jam-packed with a range of interactive features. **www.mgcc.com**

MG Live! MGLive! is the biggest and best event for all MG owners and enthusiasts. Located at the home of British Motorsport, Silverstone Circuit, no other UK car show offers so much. Every year thousands of visitors from overseas make the annual pilgrimage to Silverstone! Find out more at **www.mglive.com**

Live Life. Drive MG

Contact

online: www.mgcc.co.uk

phone: 01235 555552

fax: 01235 533755

e-mail: mgcc@mgcc.co.uk

Interested In Joining?

The MG Car Club might have hit 80, but we've still got a spring in our step! We always encourage new people to join us as direct members. With that in mind, we're offering our Overseas friends the opportunity to join The MG Car Club at a discounted rate. The code below will reduce the cost of a first year of membership by £5. Enter it on the checkout phase on our secure online shop.

Discount Code

mgcc251

Picture Captions

1. Iconic 1930's shot of MGs leaving Abingdon factory. This photo was taken from Kimber House, the MGCC's current HQ.
2. The MG Car Club caters for all MG models.
3. Abingdon, home of the MG Car Club.
4. The MGCC organises 7 vibrant race championships
5. MG*Live!* at Silverstone.

BENSCO - MADE IN FINLAND

Bensco GTO ja Jarmo P. Salminen Alastaron varikolla. Huomaa auton isänmaallinen kilpailuväritys.

Tutustuin 90-luvun alussa SccH:n ratapäivillä Espoolaiseen autonrakentajavelhoon nimeltä Jarmo P. Salminen (tai kavereiden kesken JPS). Aina positiivinen veikko omasi erinomaisen kyvyn tehdä ajettavia alustoja siviili- ja kilpa-autoihin ja ratapäiville hän tuli itse rakennussarjasta kokoamallaan ”Käkisalmen Cosworthilla” eli Westfield Sevenin rakennussarjasta tekemällään Lotus 7 -kopiolla, jossa oli Ladan tekniikka.

Lada-cuppia aikaisemmin ajanut Jarmo oli tutustunut Ladan sielunelämään , tekniikkaan ja viritykseen, joten ajatteli sen toimivan myös Sevenissä. Lievää hymyilyä aiheutti ko. tekniikkavalinta eri ratapäivillä, mutta hymyt hyytyivät siinä vaiheessa kun ”Käkisalmelainen” katosi väkisin kierrosten edetessä horisonttiin. Riittävin kaasuttimin ja sopivin sisuskaluin varustettu n. 500 kiloinen auto säädettävällä alustalla oli hämmästyttävän nopea osaavissa käsissä.

Historic Race Finland ry perustettiin vuonna 1990 ja Salminen oli innolla touhuissa mukana. Jarmon Westfield kisaili nautittavan tasapäisesti Wirtasen Samin GT-Opelin kanssa vuoden 1991 ensimmäisessä Esso Historic Race meeting –kisassa (nykyisin Historic Grand Race) ja koneeksikin jalostui ajan kuluessa Fiatin 2000 TwinCam vieläkin enemmän kulkua parantamaan. Lähes aina oli pytty kotiinvietäväksi noista kisoista ja voittipa JPS vuoden 1994 mestaruuden omasssa harrasteautoluokassaan.

Puuhastelu Westfieldin kanssa herätti Jarmon päässä ajatuksen oman automerkin rakentamisesta, koska Westfieldin rakentaminen ja virittely oli ollut erinomaista harjoittelua ko. asiaan joten tuumasta toimeen.

BENSCO SPORTS CAR LTD – URHEILUAUTOJA RADALLE JA SIVIILIKÄYTTÖÖN

Autotehtailija Salminen perusti projektille erillisen firman ja kotiautotallinsa (koko OK-talon alakerta) suojissa alkoivat ideat lentää. Westfieldin runkoa hieman parannellen ja varsinaiset lujuuslaskelmat katukäyttöä varten teettämällä Micke Bergmannilla, saatiin silloisen ARK:n hyväksyntäkin (aina Roverin 3500cc – koneelle asti!), joten oli mahdollista tehdä autoja myös rekisteröitäväksi.

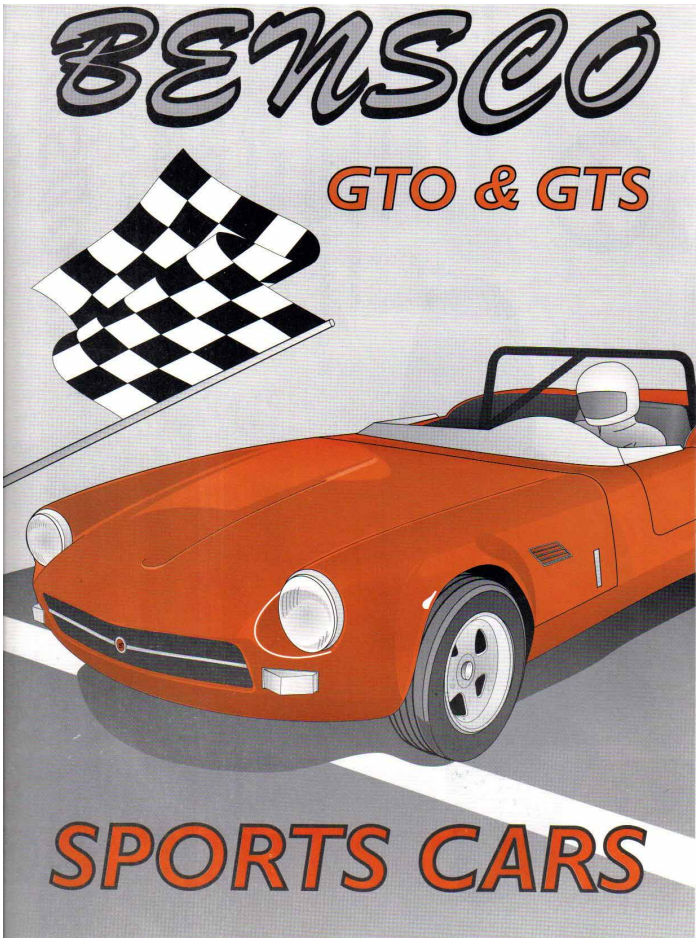
Tuleva automerkki sai nimekseen Bensco ja ajateltuja malleja oli GTO (kilpailukäyttöön) ja GTS (tieliikennekäyttöön). Kummatkin mallit tulisivat hyödyntämään kanta-autoista saatavia valmiita komponentteja ja erityisesti katukäyttöön ajateltavissa malleissa niitä tuli olla yli 50% samasta autosta, jotta vältyttäisiin autovero-seuraamuksilta.

Lasikuituisen korin muotti sai muotonsa modifioidusta Triumph Spitfirestä, jollainen Jarmolla sattui tallissaan olemaan. Keulaosaa oli pidennetty hieman, jotta sinne saisi helpommin isomman koneen ja jäähdyttimen sekä sähköflektin. Itse kanta-autoiksi suositeltiin Ford Taunusta vuosimallien -70...82 väliltä -suuressa suosiossa olleiden Cobra replicoiden tapaan.

Kun innostus omaan asiaan oli kova, niin autotehtailija kanta-auto tarkastutti katsastus-konttorilla puolenkymmentä ”elinten-luovuttajaa” ja Salmisen pihalta muistan ainakin 360:n Volvon, Toyota Carinan ja Fiat 2000:n tuohon aikaan.

BENSCO GTO

Kilvanajo ja eri autotapahtumissa Benscon esittely toteutui vuoden 1993 maalis-huhtikuussa, kun ensimmäinen Bensco GTO rullasi ”autotehtaan” uumenista punainen geeliväri päällään. Lopulliseksi väriksi jalostui Suomen ikiaikainen kilpailuväritys eli autosta tuli sinivalkoinen myöhemmin vähän Eltsun ajojen aikaisten Ferrareiden tapaan.



BENSCO

GTO / GTS URHEILUAUTOT

RAKENNUSSARJANA TAI TILAUKSESTA VALMIINA AUTONA

Rakennussarjojen hinnat sisältävät putkirungon tukivarsineen + lasikuitukorin punaisella geelillä

Kilpa-auto Roadsport / harrasteauto-luokkaan
hinnat alkaen 20 000 mk
Soveltuvat moottoritilavuudet 1,3 - 3,5 l

Katukäyttöön hinnat alkaen 24 000 mk
Kanta-autoksi paras vaihtoehto on Ford Taunus vm. 70 - 82

GT-kovakatto lasikuidusta lokinsiipiovin 5000 mk

Kangaskatto tukikaarineen 2600 mk

Scoop-ilmanottoaukko 300 mk

Tuulilasi kehyksineen 2600 mk

Lukot, saranat ja muut tarvikkeet erillisen hinnaston mukaan

TEKNISET TIEDOT

MOOTTORI
Tyyppi: 4-sylinterinen rivimoottori 1598 cc (1993 cc)
Teho: 70-100 hv (100-150 hv)
Teho/paino suhde:7,6-5,3 hv/kg (6,5-4,3 hv/kg)

VOIMANSIIRTO
Rakenne: takapyöräveto, vaihteisto ja kytkin moottorin jatkeena
Vaihteisto: valinnan mukaan

ALUSTA
Pyörien tuenta: edessä kahdet kolmiotuet, takana kierrejouset ja jäykkäakseli neljällä tangolla, panhardtanko
Ohjaus: hammastanko (Taunus)
Jarrut: valinnan mukaan

RUNKO
Tyyppi: putkirunko
Paino: n. 50 kg (GTO)

KORI
Materiaali: 2-4 kankainen lasikuitu
Ulkomitat: 3810 x 1590 x 1100 (760*) mm
Akseliväli: 2300 mm
Raideväli edessä/takana: 1430/1570 mm
Paino: n. 50 kg (GTO)
Kokonaispaino: 530-650 kg moottorista riippuen
* ilman tuulilasia

KIIHTYVYYS 0-100: n. 7 s (n. 4.8 s)

HUIPPUNOPEUS: 180 km/h (220 km/h)

VALMISTAJA:

BENSCO SPORTS CARS LTD

Haltilanniitty 7
02200 ESPOO
Puh. 90 - 803 8827

GTO

GTS

Kisaversio oli tarkoitettu HRF:n lanseeraamaan uuteen kilpaurheiluautoluokkaan, jossa auton tuli olla 2-paikkainen, 2-vetoinen, maksimissaan 2.2-liraisella, nelisylinterisellä moottorilla varustettu ja kokonaispaino kuskin kanssa sai olla 500-750 kiloa. Sutjakkaan näköinen luomus herätti ansaittua huomiota radalla, mutta innokkaita ostajia ei vaan löytynyt.

Ostajalle olisi ollut tarjolla paketti, jossa 20000 mk:lla (n. 3360 euroa) olisi saanut putkirungon tukivarsineen ja avonaisen lasikuitukorin punaisella geelillä värjättynä.

BENSCO GTS

Katukäyttöön aiotulla sarjalla oli hiukan enemmän hintaa (24000 mk), johtuen tieliikennelain määräyksistä ja autoon liityvistä valmiuksista katsastukseen sekä vahvemmasta korista. Koneen ja tekniikan sai itse valita 1.3-3.5 L:n väliltä olevasta kanta-autosta.

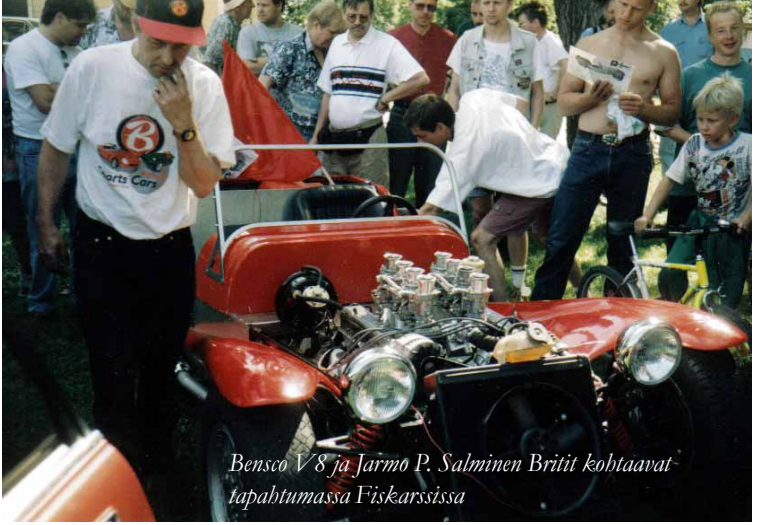
Kuten kaikilla itseään kunnioittavilla autonvalmistajilla, oli Benscolla myös lisävarusteita: lokinsiipiovinen kova katto, rättikatto ja erillinen scoop-ilmanottoaukko konepeltiin sekä normaalikokoinen tuulilasi kehyksineen oli mahdollista tilata lisähinnasta.

TEKNIIKKAA

Takapyörävetoisen ja etumoottorisen auton (kytkin ja vaihdelaatikko koneen jatkeena) perustana oli siis kevyt (n. 50 kg) ja vääntöjäykkä neliöputkirakenne, edessä omavalmisteiset erillisjousitetut kolmiotukivarret säätömahdollisuuksin ja takana kierrejouset, jäykkä taka-akseli neljällä reaktiotangolla ja poikittaisella Panhard-tangolla varustettuna. Ohjauksen

hammastanko suositeltiin otettavaksi Taunuksesta.

Lasikuitukorin painoa tai kestävyyttä sai säädeltyä kangaskerroksilla (2-4 kpl). Kilpaversiossa tyydyttiin kahteen kerrokseen painonsäästön takia ja siviiliversio ajateltiin tehdä hiukan vahvemmaksi neljällä kangaskerroksella.



Bensco V8 ja Jarmo P. Salminen Britit kohtaavat -tapahtumassa Fiskarssissa

Mitoitus oli erittäin kompakti: pituus 3810, leveys 1590 ja korkeus normaalilla tuulilasilla 1100 mm. Kilpaversion korkeus ilman tuulilasia oli 760 mm eli 31". vertailun vuoksi voisi mainita, että erittäin matala Ford GT 40 oli korkeudeltaan n. 40". Matala painopiste antoi hyvän lähtökohdan ainakin kaarreominaisuuksiin ja kilpailukäyttöön, jonka asian Jarmo oli oivaltanut jo Wesfield Seveniä rakentaessaan.

Riippuen valitusta tekniikasta (1.3-3.5L) ja painosta (n. 530-650 kg) kiihtyvyydeksi arvioitiin n. 7 s. GTS katuversiolla ja kisaversion kiihtyvyys oli n. 5 s 0-100 km/h. Huippunopeudeksi oli arvioitu GTS:lle 180 km/h ja GTO:lle n. 220 km/h riippuen käytetystä kokonaisvälityksestä ja koneesta.

Suositeltu moottori oli 4-sylinterinen (1598-1993 cc), joissa tehoa n. 70-100 hv (tai kilpaversiossa 100-150 hv), jolloin tehopainosuhteeksi saatiin siviilipelillä 7.6-5.3 kg/hv ja kisaversiossa 6.5-4.3 kg/hv.

BENSCO V8

Ruokahalu kasvaa syödessä, niinpä autotehtailija aikansa touhuttuaan päätti toteuttaa vähän räväkämmän siviilipelin, johon tarkoitukseen Off Road Centerin Juha Liukkonen löysi varastostaan sopivan kanta-auton eli P6B-mallisen Rover 3500:n -70 luvun puolesta välistä. Tekniikka ja tarvittavat kanta-auton osat ympättiin nyt Westfield Sevenin malliseen, hiukan leveämpään Benscoon ja katsastuksessa vaadittavia loppuprosentteja (osia tuli olla yli 50% kanta-autosta) metsästettiin mm. kaventamalla penkkejä ja istuttamalla ne sitten auton putkirunkoon, koska rakennettavasta autosta ei haluttu maksaa stratosfäärissä keikkuvia autoveroja.

V8-tekniikka kruunattiin riittävällä määrällä kaasuttimia, joissa oli "oravanmentävät" kurkut ja sivupakoputkistoissa kiiltelivät Harley Davidsonin vaimentimet mahdollisen ostavan yleisön kiihottamiseksi.

Lähes valmis auto oli esillä ja myynnissä Britit kohtaavat –tapahtumassa Fiskarsissa, mutta sitä oikeaa rahamiestä ei kuitenkaan ilmaantunut huikeasta yleisön suosiosta huolimatta. Ehkä syy oli hinta, joka pisti ajattelemaan "oikean tehtaan" tekemää autoa hyvänä vaihtoehtona.

Salminen päätti myöhemmin maalauttaa auton Eestissä viimeisen päälle ja edullisesti ja siellä se

juttujen mukaan varastettiin häneltä trailereineen päivineen, mutta mitä luultavimmin tieto olikin rakentajan heittämää legendaa ja auto onkin nykyisten, hiukan epävarmojen tietojen valossa vielä Suomessa.

TIETOA TUOTANNOSTA

Kuten yleensä kaikilla piensarjavalmistajilla, niin Bensco Sports Car LTD:llä ei olemassaolo ollut helppoa. Lama oli 90-luvun puolessa välissä edelleen vaikuttamassa ja ensimmäisen esittelyn aikaan American Car Show:ssa -94 ihmiset olivat kyllä kiinnostuneita, mutta rahalla ostavaa kansaa ei näkynyt.

Taloudelliset ja muut vaikeudet pakottivat autotehtailijan muuttamaan Espoon Olarista Lintuvaaraan vanhaan kauppaan 90-luvun lopulla ja mukaan tuli siviilibisnes eli paino ja autotehdas sekä muuttuneen perhestatuksen myötä myös asunto.

Bensco V8 Rover 3500 -tekniikalla ja oravanmentävillä imukurkuilla

Benscoja ei edelleenkään viety käsistä, mutta hevosmiesten tietotoimiston mukaan n. 5 vuoden aikana valmistui yhteensä 4 kappaletta autoja, joista yksi oli se sinivalkoinen kilpaversio GTO, hopeinen Fiat 2000:n tekniikalla varustettu Bensco GTS (oli myöhemmin kilvissä, myytiin Olarin Nissanilla vaikuttaneelle vaihtoautomyyjälle etunimeltään Ari). Yksi myyty ja rekisteröity kappale oli Westfield Sevenin punainen kopio Volvo 360:n tekniikalla. V8-version historia on hieman epäselvä, mutta se saattaa huhupuheitten mukaan olla Salmisen pojalla tällä hetkellä ja siitäkään ei ole tietoa, että onko se kilvissä ja onko se ihan oikeasti vielä olemassa.

Näin jälkeenpäin ajatellen täytyy nostaa hattua Jarmolle kovasta yrityksestä, joka kaikesta huolimatta ei johtanut sen suurempaan sarjatuotantoon. Jos lamaa ei olisi ollut ja investointirahaakin enemmän, niin ehkä kotimainen urheiluautotuotanto olisi selvinnyt hengissä vielä 2000-luvulle asti. Jutun Benscoesitteessä olevaan puhelinnumeroon ei kannata soitella, koska JPS on rakennellut kilpureita ja urheiluautoja taivaallisessa tehtaassaan jo useita vuosia. Mutta varmaan jos eksyy niille seutuville, niin hän varmaan tuttuun tyyliinsä tarjoaa sumpit ja hyviä autojuttuja palan painikkeeksi !

Teksti ja kuvat: Jouni Airaksinen

RATAILTAPÄIVÄ JA MEETING MIATA-CLUBIN KANSSA AHVENISTON MOOTTORIRADALLA HÄMEENLINNASSA

Viime kesäisen Miata-Clubin Haikon vierailun satona saatiin jo talvella kutsu Hämeenlinnan Ahvenistolle perjantaina 9.7.2010 klo 16-18, jolloin Miatat (= Mazda MX5) kokoontuvat ajoharjoittelun ja meetingin merkeissä.

M.G. Car Clubin jäsenet voivat tulla paikan päälle joko katselemaan ilmaiseksi tai sitten ajoharjoittelemaan vapailla nopeuksilla Ahveniston upealle radalle. Jos tulet ajamaan, niin ratamaksu on 30 euroa, jonka voi maksaa ennakkoon Miata-Clubin tilille Nordea 145830-109651 (laita viitteeksi 20093) tai sitten tasarahalla paikan päällä. Jos maksat ennakkoon Miata Club Of Finlandin tilille, niin laita heidän clubinsa rahastonhoitajalle vielä viesti osoitteeseen kerho@miata.fi, jossa kerrot nimesi ja puhelinnumerosi ja että 30e maksusi koskee Ahveniston ratapäivää 9.7. vierailijana. Jos maksat viime tipassa, niin ota kuitti mukaan. Tapahtuman yhteyshenkilönä toimii Marko Heinonen, puh. 050-3139020. Ahveniston moottorirata löytyy osoitteesta: Poltinahontie 47, 13130 HÄMEENLINNA. Ainakin etelästä päin saavuttaessa Hämeenlinnaan, on siellä hyvät opastukset radalle.

Ainakin yksi jäsen eli Tuomo Saaristo on jo ennakkoon lupautunut ajamaan Ahvenistolla, joten mennään kaikki katsomaan vaaleansinisen MGB menoa ”Apparan” syheröissä. Tavoitteena lienee 1.50:n ajan alitus.

VINKKEJÄ ENNEN RATAPÄIVÄÄ

Jos aioit ajamaan, niin ota minimissään mukaan kypärä ja tukevat ajokengät. Sandaalit tai puukengät eivät ole rata-ajoon sopivia. Mikäli omistat muitakin ajovarusteita (esim. ajohanskat), niin niitä kannattaa tietenkin käyttää. Tarkista autosi kunto ja nesteet sekä öljyt hyvissäajoin ennen ratapäivää. Kiinnitä erityisesti huomiota alustan, renkaiden ja jarrujärjestelmän kuntoon. Vaihda tarvittaessa jarrukengät tai palat uusiin sekä jarruneste tuoreeseen tavaraan (vanhassa nesteessä vesipitoisuus nousee ajan kuluessa ja kiehumispiste laskee). Parhaiten rata-ajossa toimivat ns. racing-jarrunesteet (esim. Motul Racing Brake Fluid), joilla on korkea lämmönsietokyky. Tarkista kumminkin ennen vaihtoa, että kisatyyppinen jarruneste on mahdollista laittaa järjestelmään ilman ongelmia. Puhdista tarvittaessa jäähdytysjärjestelmä (yleensä termostaatti poistettuna), sillä kattilakivellä yms. lietteellä pinttynyt jäähdytys ei toimi riittävästi rasittavassa rata-ajossa. Tarkista samalla letkujen (myös bensaletkut) ja mahdollisten vaijereiden että laturin hihnan kunto ja kireys.

Varaa riittävästi bensaa tankkiin sillä rata-ajossa sitä kuluu siviiliajoa enemmän ja Ahveniston mutkainen rata saa bensan loiskumaan tankissa voimakkaasti, jolloin imuputki voi haroa tyhjää, jos tankki on pohjillaan.

Poista tarpeettomat tavarat autostasi ennen radalle menoa. Kaikki sellainen, mikä voi vahingossa mennä esim. jarrupolkimen alle, on jätettävä vaikka varikolle ennen ajoa. Samaten takakontista liikkuvat tavarat pois.

Nosta renkaiden painetta radalle mennessäsi n. 0.5 baaria, jotta renkaat eivät taitu alle kurveissa ja ajotuntuma on jämäkämpi.

RADALLA

Jos olet ensimmäistä kertaa radalla, niin ota mallia kokeneempien ajolinjoista ja nosta vauhtiasi pikkuhiljaa. Repivä ajotyyli rikkoo vain auton, joten pyri ajamaan jouhevasti . Ohitustilanteissa säilytä oma ajolinjasi , niin takanatulevalle ei tule yllätyksiä edelläajavan yllättävistä poukkoiluista. Kyllä se nopeampi löytää sen ohituspaikan hetken päästä nopeuseronsa turvin.

Tarkkaile myös peilejä ajosi aikana, jottet aja ”laput silmillä” ja tiedät mitä takana tapahtuu. Tarkkaile myös mahdollisten lippumiesten lippumerkkejä ja noudata myös niitä. Yleisimmät ovat: Sinivalkoinen lippu (kilpailun tai ajoharjoituksen lähtömerkki), mustavalkoruudullinen lippu (ajosessio on päättynyt, aja varikolle jäähdyttelykierroksen jälkeen), keltainen lippu (ohituskielto, mahdollinen vaaran paikka eli vauhtia pois), valkoinen lippu (hitaasti liikkuva ajoneuvo radalla), vihreä lippu (rata vapaa eli hanaa...), sininen lippu (sinua seuraa hyvin lähellä nopeampi ajoneuvo, joka on ohittamassa tai ohittamaisillaan), punainen lippu (välitön ja ehdoton pysähtyminen kaikille autoille), mustavalkoinen lippu jonka ohessa valkoinen numero tai toimitsija osoittaa autoa (varoitus ajajalle), musta lippu, jossa keskellä oranssi ympyrä (autossa mekaaninen vika, aja varikolle), musta lippu jonka ohessa valkoinen numero tai toimitsija osoittaa autoasi (ajosessiosi on ohi jostain vakavasta syystä, aja varikolle), keltainen lippu punaisin pystyraidoin (öljyä tai irtokiviä radalla, varo). Lippumerkkejä voidaan korvata myös valomerkeillä.

Jos autoosi tulee mekaaninen vika tai siitä alkaa vuotamaan nesteitä, niin ohjaa välittömästi pois parhaalta ajolinjalta ja tarvittaessa radan

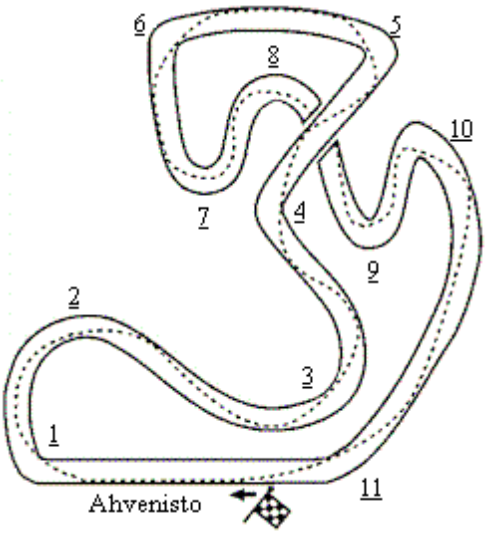
ulkopuolelle vaarattomaan paikkaan. Mikäli kyse on jostain pienemmästä viasta ja voit ajaa varikolle, niin tee se varovaisuutta noudattaen ja esim. vilkku oikealle vilkuttaen ja tule pois nopealta ajolinjalta. Älä ”rasvaa” rataa, jos autostasi vuotaa öljyä tai jäähdytysnestettä. Putsaukseen voi mennä turhaan rata-aikaa ja suuri määrä öljynimeytystarvikkeita, jotka radanvuokraaja joutuu maksamaan.

Kun tulet normaalisti varikolle (kannattaa ajaa yksi jäähdyttelykierros kovan ajon jälkeen), niin laita vilkku oikealle jo pääsuoran päässä ja valitse radan oikea reuna varikolle ajamiseksi. Noudata varovaisuutta myös varikolla ajaessasi.

Tarkista autosi kunto ja nesteet sekä öljyt myös ajoharjoittelun aikana, niin ei tule yllätyksiä. Jäähdytysjärjestelmä on tulikuuma, joten varovaisuus on paikallaan.

Palauta rengaspaineet eli tiputa se 0.5 baaria, jonka olit radalle mennessäsi laittanut.

Näillä eväillä piipahduksesta radalla tulee miellyttävä kokemus ja se kenties saattaa antaa kipinän useamminkin toistuvaan rata-harjoitteluun tai aina kilpailemiseen asti. Jos



Ahveniston ajolinjat.
Lähde: Teekkarien autokerho / Jarmo Sukava

kilpailukärpänen puree, niin osoitteesta: www.historicrace.fi saa apuja ja neuvoja kyseiseen” tautiin”...

Jouni Airaksinen

Britit kohtaavat 8. elokuuta 2010

Lautsian lomakeskuksessa Hauholla
(Lautsiankuja 20, 14700 Hauho)
Ajo-ohjeet ja viimeisimmät tiedot löydät
osoitteesta www.brititkohtaavat.org
Järjestelyistä vastaa tänä vuonna Mini-kerho.

20-vuotis juhlakilpailu

Historic Grand Race 2010

Ratakilpureita 1950-80 -luvuilta Apparan syheröissä

Gulf Historic Race Cupin 5. ja 6. osakilpailu

Harrasteajoneuvokerhojen näyttelyalue ja paraateja

KILPALUOKAT

- Historic Erikoisvakio/GTS
- Historic Vakio/GT
- Historic Formula
- Roadsport A-C ja V8
- Subaru Sport
- SS 1300
- Locost
- Mini Tonni

21. - 22.8.

Ahveniston moottorirata Hämeenlinna

Järjestäjä Historic Race Finland ry • Lisätietoja www.historicrace.fi

Brittikaunotarta hakemassa

MGf:n ostomatkalla punainen vaihtui vihreäksi

Viime kesän alkupuoli meni nettiselailujen merkeissä, kun piti etsiä oikeanlaista avoautoa. Moottoripyöräily oli alkanut rasittaa niskaa ja hartioita, eikä sateella ja tuulella pyöräily enää oikein innostanut. Kaksipaikkainen avoauto alkoi yhä enemmän olemaan se oikea juttu.

Netin myynti-ilmoituksista löytyi monenlaista tarjontaa. Kunnes heinäkuun loppupuolella tärppäsi. Myynti-ilmoituksessa kiilteli kirkkaan punainen MG, tyyppimerkiltään MGf. Kuvan tuijottelu pani toimimaan. Parin puhelinsoiton ja myyjän vakuuttelujen jälkeen tuntui, että hakemani kärry oli löytynyt. - Auto on niin upea, että kunhan näet sen, et voi olla siihen ihastumatta. Ensin on uusi ja sitten tulee tämä. On se niin kaunis, myyjä vakuutteli.

Kaunottaren meikki petti

Ei muuta kuin hyppäsimme vaimoni kanssa Lapuan rautatieasemalla junaan ja köröttelimme Helsinkiin hakemaan brittikaunotarta uuteen kotiin.

Pelkän yhden kuvan tuottaman ihastumisen varassa emme kuitenkaan matkaan lähteneet. Lappeenrannassa oli myynnissä samanlainen, mutta väriltään vihreä auto. Se oli kakkosvaihtoehto, jos punaisella emme matkaan jostain syystä lähtisikään.

Helsingin rautatieasemalta ajoimme taksilla Töölöön, jossa erään kellarimyymälän pihassa punainen englantilainen kiilteli mahdollisia uusia omistajia odotellen.

Innostuneen jännityksen tuottama mielihyvä vaihtui oitis pettymykseen, kun kiersin auton. Huomasin, että auto ei ollutkaan alkuperäisessä värissään, vaan se oli maalattu uudelleen. Mainitsin tästä myyjälle, joka kuitenkin kielsi moisen toimen tapahtuneen. Auton ovenkahvojen kotelot olivat muun auton väriin verrattuna tummemman punaiset. Ne oli jätetty siis maalaamatta. Myyjä yritti yhä uskotella auton kiiltävää pintaa alkuperäiseksi, ja sanoi kaikissa tällaisissa autoissa noiden kahvakoteloiden olevan auton koriin nähden eri väriset. Sen verran olin jo samanmerkkisten autojen nettikuviakin katsellessa oppinut, että saatoin todeta myyjän puheet pelkäksi myynti-tapahtuman toteuttamiseksi keksityksi harhaan-johtavaksi informaatioksi.

Hyvää kannattaa hakea kaukaakin. Vihreä MGf 1,8 katseenvangitsija valmiina uuteen ajokauteen Pohjanmaan lakeuksien teille.

Ajoin myyjän kanssa kuitenkin koeajolenkin. Kattomekanismin metalliosat pitivät sen verran äänekästä mekkalaa, että jouduin koettelemaan josko raudat ovat jostain kohdin irti. Eikä Wunderbaumin tuoksukaan pystynyt antamaan sitä kiihottavaa ajonautinnon tunnetta, jota olin kuvitellut ensi kertaa tällaisen auton ohjaksiin pääsemisen tuottavan.

Kauempaa katsottaessa tuo auto näytti todella upealta. Sen todisti sekin, kun eräs ohikulkenut töölöläismummo totesi vaimolleni, joka odotteli autokaupan portilla meitä koeajolenkille lähteneitä: - Oliko se Porsche?

Karjalan kaunotar hurmasi

Kauppa jäi tekemättä. Mietimme hetken, lähtisimmekö junalla takaisin kotiin. Kun olimme autonhakureissulle lähteneet ja kesäpäivääkin oli vielä jäljellä, päätimme kiirehtiä Helsingin rautatieasemalle ja tutkia, miten pääsisimme junalla Lappeenrantaan katsomaan kakkosvaihtoehtoamme.

Kiireenvilkkaasti, välillä juosten, ehdimme kuin ehdimmekin asemalle. Puhelinsoitto vihreän MG:n myyjälle ja hyppäsimme junaan, joka vei kohti määränpäätä. Ilta Lappeenrannassa oli ehtinyt jo pitkälle, kun saavuimme perille. Sovimme myyjän kanssa treffit Etelä-Karjalan kauniin kaupungin satamapuistoon, josta hän meidät nouti. Ystävällisen perheen luona odottelimme jonkin aikaa, kun isän ja pojan yhteinen vihreä lemmikki pojan ajamana kurvasi pihaan. Auto kiilteli vielä huolellisen pesun jäljiltä ja meidän rakkaus siihen syttyi klassiseen tapaan ensisilmäyksellä.

Puhelimessa aiemmin keskusteltu hintakin tuntui nyt olevan kohdallaan, eikä tullut mieleenikään enää ryhtyä tinkimään hinnasta.

Huolellisen tarkastelun ja koeajon jälkeen auto oli kaikin puolin sellainen, jollaista olimme lähteneet hakemaankin.

Neitsytmatka öisessä rankkasateessa halki Suomen

Kesäilta vierähti mukavassa seurassa. Kauppa tehtiin, paperit kirjoitettiin ja rahat laskettiin pöytään. Hieman haikeina entiset omistajat katselivat, kun istuimme puolenyön aikaan tyytyväisinä vihreään kaunottareemme ja lähdimme ajelemaan kohti Etelä-Pohjanmaata. Neitsytmatka uudella ajokillamme sujui kesäyössä leppoisan tunnelman vallitessa. Puolivälissä matkaa kesäinen sade alkoi ropista tuulilasiin. Ajoittain rankkasateeksikin yltynyt vedentulo pani miettimään auton kangaskaton kestävyyttä. Kello oli vierähtänyt jo aamu neljään, kun kurvasimme kotipihaamme Lapualla. Satoi edelleen, mutta katto oli sisältä yhä täysin kuiva.

Väsyneinä, mutta tyytyväisinä nukahdimme kotisänkyymme muutamaksi tunniksi ja herättyämme saimme ylpeinä esitellä kotijoukoille uuden hankintamme. Punainen haave olikin toteutunut vihreänä unelmana.

Heikki Hantula

Pääsylippujen hinnat MGCCF ry:n jäsenille: 10,- (lapset 6,- ja perhelippu 20,-. Lapset 6 vuotta tai nuoremmat veloituksetta vanhempien seurassa). Esitä tämä lehti kassalla todisteeksi jäsenyydestä. Näyttely on Helsingissä. Lisätietoja: www.scch.fi

Perinteinen
HAIKKO PICNIC
Sunnuntaina 6.6.2010
alk. klo 10:00 Haikon
kartanon puistossa
meren rannalla
Kaikki brittisporttiharrastajat tervetuloa