

Kesä brittiraudalla..

Pari vuotta sitten ostin ”helpon” projektin, kuten nämä yleensäkin ovat.

Olin monesti jo ihmetellyt mitä joku näkee näissä pienissä euro ja brittituotteissa, mutta sitten se kolahti omallekin kohtaa.

Oikeastaanhan tätä ei pitänytäkään ostaa vaan se ikään kuin pakotti ostamaan itsensä puoli hupina tehdyllä katsomus reissulla kun se niin lähelläkin oli.

No trailerillahan se tuli kuskattua kotitallille ja aloitettua projekti suurella innolla. Jossain vaiheessa projektikuvia tai ainakin hankinnasta juuri noudettuani sen otettuja kuvia oli jo esillä mobilistissa.

Ihan seuraavalle kesälle se ei kerennyt ajoon, mutta kesälle 2011 kumminkin.

Haasteita tuli vastaan mm. moottorin tiivisteiden ja jarruosien löytymisessä.

Onneksi tässä auttoi työnantajana toimiva Petrotek Joensuusta joka auttoi ja järjesti osia mm.

USA:sta vaikka niitä sieltä ei heti tulisi mieleen etsiä.

Kumminkin Chrysler USA paketissa saapui mm. kannentiiviste ja muukin moottorintiivistesarja.



Kone kaipasi vain lähinnä 2” paksuisen öljypintymä kertymän kaivamisen pois öljypohjastaan, vesipumpun herkistelyn ja öljypumpun välysten tarkastuksen.

Samalla selvisi myös syy auton ”hylkäämiseen” varsin hyvässä kunnossa. Ammattimiehet olivat selvästi olleet asialla moottoria remontoidessaan. Runko- ja kiertokangen laakerit olivat sattuneet oikeankokoisina paikalleen, mutta männänrenkaissa oli sattunut koko 0.10” pieleen, puristuksia ei siis ollut, eikä vetojakaan. Ongelma ratkesi uusilla ylikoonmännänrenkailla jotka viilailin käsin optimivällyksiin. Myös yksi kpl kansia käytettiin Kiteen Moottorikoneistamilla joka teki varsin nopeasti siistin kannen josta myös lähti oikaisun nimissä pieni siivu pois. (virityskärpänen ei tietenkään kutittanut mielessä)

Yhden varaosa auton hankinnan jälkeen (josta muuten joku saisi vielä nikkaroitua yhtä ja toista, jos hieman tinkii alkuperäisyydestä) alkoi projekti edistyä.

Tällä hetkellä siitä puuttuu lähinnä Super Minx ja Hillman merkit ovista ja takaluukusta.

Ensimmäinen ajokerta oli varsin jännittävä kokemus, alustaa voisi luonnehtia vähintäänkin omanlaisekseen noiden Amerikan lotjapaskojen jälkeen. Tällähän on suorastaan mukava ajaa soratiellä, sekä hieman epätasaisella kestopäällysteellä!

No se maantiellä ajaminen sitten onkin oma lukunsa, käytännön nopeus n. 75 on sopiva tuolla

perävälityksellä/moottorilla.

Ensimmäinen ajomatka suuntautui puuhakilvillä katsastuskonttorille jossa oli määrä suorittaa katsastus ja rekisteröinti samalla kertaa. Itse katsastus vei aikaa n. 15 min, lähinnä hakemista oli ajoneuvon tietoihin. Itse paperien tekeminen vaatikin sitten hieman enemmän.

Veinasivat väkisinkin viedä '70-luvulta peräisin olevan rekisteriotteen minulta, mutta onneksi sain sen säilyttää ja löysimme yhteisen sävelen kopion liittämisestä rekisteröintipapereihin ja alkuperäisen säilyttämisestä mr-tarkastusta varten. Parin vanhan omistajan henkilötietojen selvittämisen jälkeen ja ake/trafi:n tietojärjestelmien ruvettua toimimaan sain Hilmaan paperit joissa auton kerrotaan omanneen ulkomaalaisen rekisteritunnuksen ja saaneen nyt ensimmäisen kotimaisen rekisteritunnuksen. Näin siis 45 minuutin aikaan auton historia muuttui ilmeisesti sitten tuontiautoksi saksasta!

No tässä vaiheessa oli hienointa kumminkin että auto oli saatu jollain tapaa rekisteröityä ja katsastusmiehenkin mielestä mittavat ruostekorjaukset oli tehty riittävän hyvin että auto olisi turvallinen tieliikenteeseen. Tässä vaiheessa ajettuja kilometrejä oli n. 200Kpl mittarissa.



Seuraavina parina päivänä hillmannista tuli nautiskeltua täysin siemauksin ja ajeltua n. 300Km lisää. Moottorikin alkoi toimia paremmin kun sisäänajo tuli suoritettua samalla. Samoihin aikoihin kumminkin alkoivat kesän kuumimmat ajat ja mm. peräöljyt päättivät siirtyä vasemman jarrurummun kautta vannetta pitkin kohti maantietä. Seuraavaksi vanhat u-pultit rupesivat avautumaan itsestään (kierteiden pettäessä!) jolloin tutuksi tuli u-pulttien vaihtaminen tiaisen tallissa asfaltista nauttien (osien hankinnasta nopeasti, kiitokset jälleen Petrotekille).

Kaupungissa Hilman suorituskyky on suorastaan räjähtävä ja sillä on varsin ketterä ja mukava liikkua hyvän näkyvyyden ja pirteän ja sitkeä vetoisen moottorin ansiosta. Vaihdelaatikko vaatii hieman opettelua sulavaan toimintaan, joko kaksoiskytkimen käytöllä tai erittäin rauhallisella vaihtamisella. Ohjaus on kevyt auton liikkuessa ja auton iän huomioiden erittäin tarkka ja nopea. Jarrut ovat aivan eri vuosikymmeneltä kuin auton suunnittelua ajatellen osaisi olettaakaan. British Hand made Quality siis. Erityisesti huomioita kiinnittää hälyäänien vähyyteen ja siihen ettei ovia tarvitse missään tilanteessa paiskoa kiinni.

Bensatankin pikakorkki on hieno keksintö, varsinkin kun sai todeta mm. sen että tankin huuhotus ei toiminut oikein. Siitä on näppärä päästä yli/alipaine tarvittaessa pois. Tosin ennen tämän älyämistä tankkiin tuli neulanpäänkokoinen reikä jonka paikkaus onnistui kemiallisella metallilla. Tämän jälkeen älysin myös tehdä korkin tiivisteseen pienen halkeaman jota kautta tankki pääsee huohottamaan tilanteen niin vaatiessa.

Seuraavaksi sain tutustuakin siihen että mitä tapahtuu kun Lucaksen, pimeyden ruhtinaan latausteho ei riitä kaupunki ajossa (edes parkit päällä) lataamaan sen vertaa että akku latautuisi niin paljon että siitä riittää käynnistysvirtaa jos auto sattuu sammumaan kesken ajon, esim liikennevaloihin. Käynnistyskaapelit tulivat useana aamuna tutuksi ja rupesinkin tekemään niin että akku oli aina työpäivän ja yön latauksessa aamun/illan 5km työmatkaa varten.

Syksyn lähestyessä oli Hillmannilla tullut ajettua jo n. 3500Km ja todettua mm. kulutuksen olevan maltillisesti kaupungissa alle 8 litraa! Ja maantielläkin 75km/h nopeudella vain n.9 litraa! Moottori ei vienyt juurikaan öljyä joten siltä osin lopputulosta saattoi pitää onnistuneena. Kosteammilla keleillä/vesisateeseen joutuessani opin arvostamaan toimivaa latausjärjestelmää, jossa riittää teho toimiessaan yhtäaikaisesti ajovaloille, pyyhkijöille ja myös lämmityslaitteen puhaltimelle.



Elokuun vaihtuessa kelit alkoivat viiletä ja alkoi olla aika laitella Hilma vähitellen lepäämään hyvin kuluneen kesän jäljiltä (suurin ongelma edelleen Lucas joita oli jo 3.s laturi ja 2. säädin menossa).

Viimeisellä parilla ajokerralla moottorin ollessa lämmin, alkoi tyhjäkäynnillä vilkkua myös öljynpainevalo! Tämä alkoi suuresti huolestuttaa ja päätin lopettaa enemvät ajot. Jäljellä oli vain siirtymä talliin talvehtimaan ja matkaa olisi n. 90km.

Läksin liikenteeseen illansuussa luottaen päivän latauksessa olleeseen akkuun ja uskoin myös säätiedotuksen lupaamaan poutakeliin. Olin väärässä. 20Km ajon jälkeen alkoi vesisade, keli pimeni ja kaikki sähkö tuli tarpeeseen. Pyyhkijöiden liike 70km kohdalla alkoi olla melko hidasta ja puhaltimen puhaltamisesta tuulilasille ei enää tarvinnut puhua. Siinä sitten ikkunaraollaan ajellessani läpi pienen keskustan onnistuin vielä saamaan auton sammumaan erääseen risteykseen. Onneksi apu oli lähellä ja sain apuvirtaa sen verran että pääsin jatkamaan matkaa viimeiset 20km ilman valoja ja pyyhkijöitä maltillisesti 5min välein käyttäen. Lopulta päästessäni perille alkoi myös öljynpainevalo palaa jatkuvasti tyhjäkäynnillä. Tätä kirjoittaessa en vielä saanut aikaseksi avata moottoria ja tutkia mitä siellä on tapahtunut, toivotaan että vain pelkkä anturivika tai öljypumpun kuluminen.



Ehkä ajan vielä toisenkin kesän pelkästään brittituotteilla! Vai laskettaisiinko tämä Mopar-tuotteeksi kun varaosatkin saapuvat Chrysler paketeissa? Chrysler yhtymän osti Rootes yhtymästä osake enemmistön vuosien 65-67 välillä käsittääkseen ja jossain vaiheessa lakkautti (66) Hillman merkin.

Auton maalipinta on edelleenkin alkuperäinen ja kaikki korjaukset on pyritty tekemään niin että mahdollisimman paljon säilyisi alkuperäisenä ja patinoituneena. Samoin sähköt ja niihin liittyvät osat ovat mahd. Alkuperäisiä vaikka vaihtovirtalaturin vaihtaminen kävikin monta kertaa mielessä.

Mr-katsastusta ajatellen ainoa puute on tällä hetkellä ”hylly” joka on kojelaudan alla, mutta lieneekö tuota kovin monessa muussakaan tallessa, tai edes alunperin ollut?

Petri Timonen
045 6750886
Mobilistinalku itärajalta