



JÄSENLEHTI

N:o 1, 75, 2000



TOIMITUKSEN PALSTA

Vuoden suurin Minitapahtuma Suomessa - IMM 2000 - lähestyy nopeasti. Tämän lehden ilmestymisen aikoihin on vielä mahdollisuus ilmoittautua tähän todella ainutkertaiseen tilaisuuteen, sillä ilmoittautuminen päättyy 31.1.2000. Ilmoittautumislomake on jäsenlehden n:o 4/1999 keskiaukeamalla.

Koskenpään Rantapirtillä pidetään kerhon sääntömääräinen talvikokous 18.3.2000 klo 13.00 alkaen. Tämä on kerhon viimeinen virallinen kokous ennen IMM 2000 tapahtumaa, joten on erittäin tärkeää saada kaikki vielä käsittelemättömät asiat päätökseen tässä kokouksessa. Waltikan syyskokouksessa päätökset jäivät tekemättä ainakin kerhomateriaalien hankintojen osalta, joten niistä on päätettävä täällä.

Lukijoiden pyynnöstä olen taas aloittanut palstat "Minin ohjauspyörän takana" ja "Kerhon paikalliskokoukset". Ensimmäisessä esitellään joku kerholaisista ja jälkimmäisessä on koottu tiedot Mini Clubin eri paikallisosastojen kokouksista ja paikoista sekä niiden vetäjistä.

Eri moottoriurheilumuodoista pyrin edelleen tekemään kisaraportit niistä kilpailuista, joissa Minejä on mukana. Valitettavasti en pysty itse käymään läheskään yhtä monessa tapahtumassa kuin viime vuonna vaan joudun turvautumaan aktiivisten jäsenten kisakuviin ja raportteihin.

Historic ralleista voin mainita sen verran, että Suomessa on tietääkseni useita G-luokkaan sopivaa Austin/Morris Cooper 1275 S kilpa-autoa. Ne ovat siis olleet kilpailukäytössä vuosien 1966-1971 aikana. En kuitenkaan vielä tiedä, koska ne tulevat takaisin rallipoluille, mutta toivoisin näkeväni ainakin yhden niistä tositoimissa viimeistään vuonna 2002. Näin kyseisen Austin Cooper S:n omistaja on ainakin itse suunnitellut.

Ja lopuksi suuret kiitokset kaikille lehden teossa avustaneille! On ilo lukea kaikenlaisista MINItapahtumista Suomessa ja ulkomailla. Toivon, että muutkin uskaltavat tarttua kynään ja kirjoittaa jutun jostain tapahtumasta. Niiden ei tarvitse olla uusia, vaan ne voivat olla myös muistoja vuosien takaa. Kertomuksia ajalta, kun Mini oli nuori ja suomalaiset lensivät Mineillä maailmankartalle. Minä ja monet muut nuoremmat kerholaiset eivät tiedä, mitä kaikkea silloin tapahtuikaan...

Pam

Kansikuvassa Tero Grönfors odottelemassa Silverstonen Minikavalkadin alkua.

MINI CLUB FLYING FINNS RY:N SÄÄNTÖMÄÄRÄINEN TALVIKOKOUS KOSKENPÄÄN RANTAPIRTILLÄ 18.3.2000.

Kokouksen aikataulu

Kokous alkaa 18.3.2000 klo 13.00 ja päättyy, kun kaikki esityslistan asiat on käsitelty

Käsiteltävät asiat

- Kerhon raha-asiat.
- Vahvistetaan tilinpäätös edelliseltä vuodelta.
- Päätetään tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä kerhon johtokunnalle tai päätetään niistä toimenpiteistä, joihin kerhon hallinto tai tilintarkistajien lausunto ehkä antavat aihetta.
- Kahvitarjoilu.
- IMM 2000 ja siihen liittyvät vielä käsittelemättömät asiat.
- Käsitellään muut kokoukselle esitettävät asiat.

Kahvitarjoilu lienee syytä pitää ennen IMM 2000 asioiden käsittelyä, koska niissä riittänee keskusteltavaa todella pitkäksi ajaksi...

IMM 2000

Tämä on kerhon viimeinen kokous ennen IMM 2000 tapahtumaa, joten on erittäin tärkeää saada kaikki siihen liittyvät asiat käsiteltyä tässä kokouksessa!

Muuta

Mahdollisuus jäärädalla ajamiseen pyritään järjestämään, mutta tällaisen sään (+5°C ja vesisadetta) jatkuessa se tuskin onnistuu. Toisaalta säätila on vaihdellut niin nopeasti, että ehkä se talvikin vielä tulee...

Mökit

Rantapirtillä olevia mökkejä voi varata numerosta 014-767115 tai 014-767116. Niitä on rajoitettu määrä joten ne kannattaa varata ajoissa. Osa mökeistä oli varattu jo ennen tämän lehden menemistä painoon.

Pam

MINIHARRASTAJIEN KALENTERI VUODELLE 2000

MCFF ry:n tapahtumat

- 18.03. Talvikokous (Rantapirtti, Koskenpää)
- 07.05. Ahveniston kevätratapäivät (Mini 1000 Team & MCFF ry)
- 08-12.06. IMM 2000 ja kesäkokous (Tunturihotelli, Saariselkä)
- 24.09. Ahveniston syysratapäivät (MCFF ry & Mini 1000 Team)
- ??..11. Syyskokous (Hotelli Tammivalkama, Kakskerta)

HUOM!!!

Suuri osa alla luetelluista kilpailupäivämääristä on edelleen epävirallisia, joten niihin menevien kannattaa tarkistaa tiedot ennen kilpailuun lähtöä esim. AKK:n nettisivuilta (www.akkry.fi).

Mini Cup

- 27-28.05. Alastaro (?)
- 17.06. Jurva? (Team Botnia)
- 13.08. Kemora (Vetelin UA)
- 27.08. Jurva (Team Botnia)

Yhden osakilpailun aika ja paikka eivät vielä ole tiedossani.

1000 Lakes Historic Rally

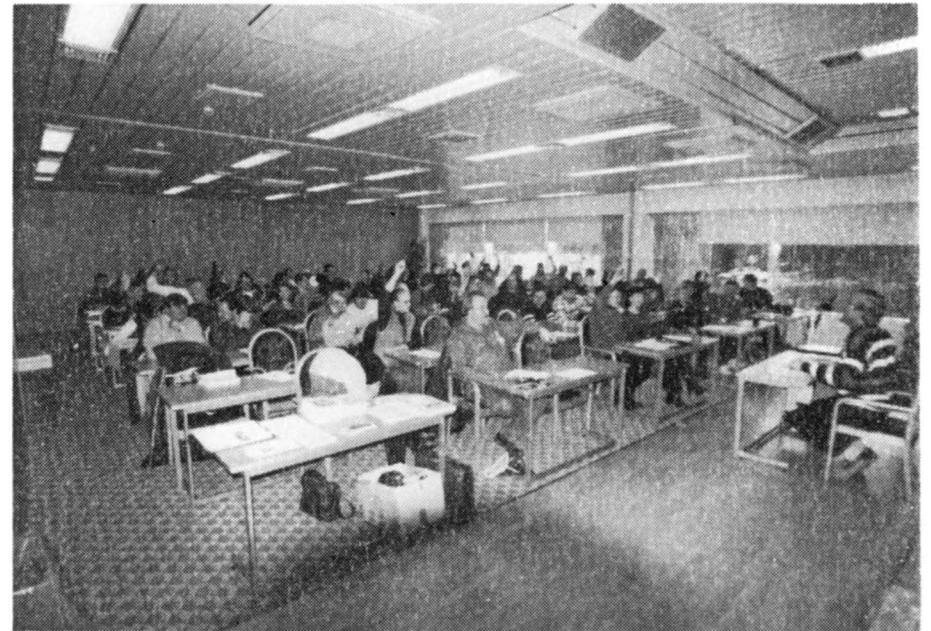
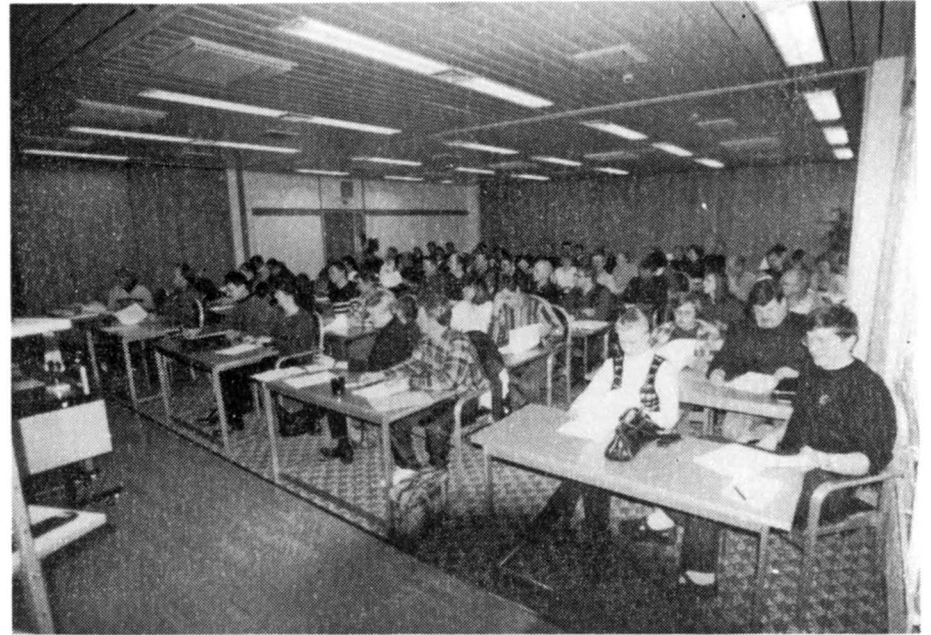
- 04-06.08. Jyväskylä?

Historic rally Trophy

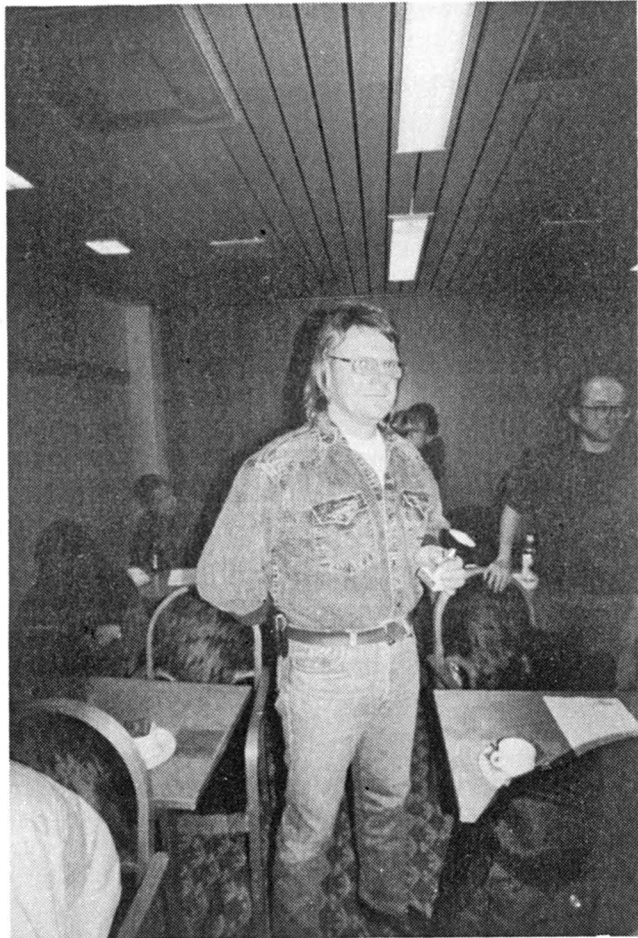
- 08.01. XV- OP-Ralli (Iisalmen UA)
- 29.01. Ralli (Savonlinnan UA)
- 19.02. Kymenlaakson ralli (Valkealan UA)
- 11.03. IX Kangasniemi Ralli (AL-Kangasniemi)
- 10.06. Rantaralli (Naantalın Seudun UA)
- 26.08. Sparco-ralli (Rally Drivers Team)
- 14.10. Kaakkoisralli (Kotkan UA)

Kansalliset rata-ajot (Historic Race Finland)

- 17-18.06. Virtasalmi
- 08-09.07. Jurva Historic Race
- 12-13.08. Ahvenisto Grand Race
- 11.09. Alastaro



Syyskokouksessa Valkeakoskella oli muutama kiitettävään paljon aktiivisia kerhon jäseniä.

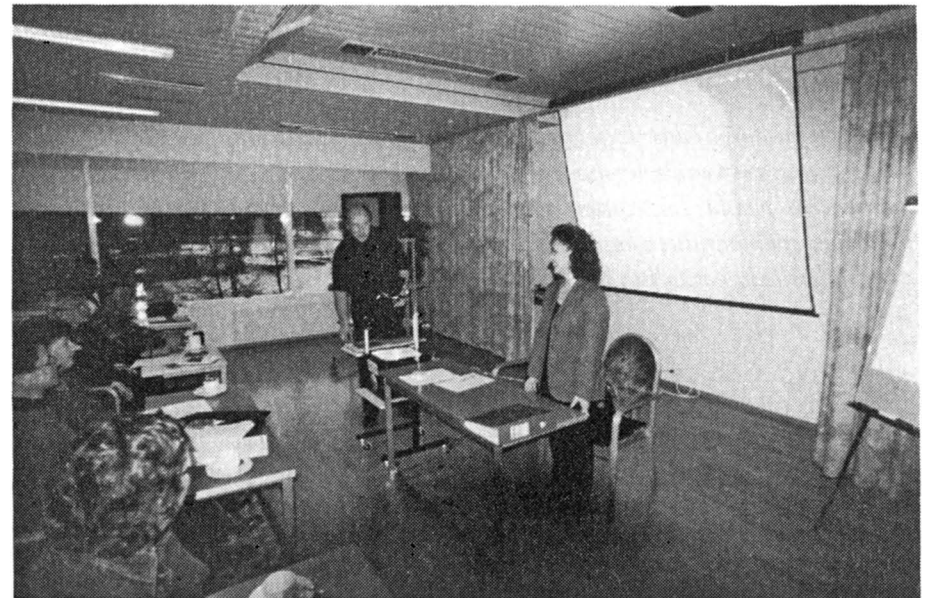


Vuoden kilpaminin omistaja Martti Ollinen sai vihdoinkin oman pokaalinsa...

Syyskokouksessa paljastui kiertopalkintojen sekaantuminen ja osittainen puuttuminen. Jossain vaiheessa pokaalit ovat vaihtuneet päittäin siten, että vuoden Minin pokaali onkin itseasiassa vuoden kilpa-auton pokaali. Nyt paikalla ollut kiertopalkinto olikin siis vuoden Minin palkinto. Lisäksi molempien "hatut" ovat kateissa. Toivotavasti ne löytyvät ennen vuosituhannen ensimmäistä palkintojenjakoa. Suuret kiitokset kokouskuvista Hannu Lindstedtille.



...mutta kiertopalkinto oli väärä. Minä en edes nähnyt vuoden kilpaminin pokaalia v.1998.



Antti Haataja ja Johanna Launila esittelevät IMM2000 projektin edistymistä.

Nummela 4.11-99

Moi Pasi,

Kiitos ensin bienosta kerholehdestä. Tämä viimeinen varsinkin oli varsinainen lukupaketti, mutta se syy, miksi tartuin kynään on se että toivoit jäseniltä myös vähän aktiivisuutta, no yritän omalta osaltani kantaa korteni kekoon.

Kruisailin Morriksellani useilla rompepäivillä kesällä ja Tuusulassa osui eräällä myyjällä silmiini Moottori No 1 vuodelta -70 muovikansiossa ja teksti MORRIS 1300 GT KOEAJO parikymppiä ja lehti vaihtoi omistajaa. Kaipailit Tuulilasi lehden uuden ja vanhan Cooperin koeajovertailua. Niitä odotellessa lähetän sinulle harkittavaksi voisko Moottori lehden koeajoreportaasia lainata meidän kerholehteen.

Morriksen ja minun ensitapaaminen tapahtui jo vuonna -69. Piti lähteä seuraamaan Imatran ajoja mutta oma ajokkini oli rikki joten piti ja piti lähteä. Mutta onneksi silloinen työkaverini Tapsa lainasi uudenkarhean GT:n "mini"maallisella koskisen korvaläakepullo ja tankki täynnä palautettaessa korvauksella. Se oli yhtä juhlaa, kuutostietä Karjalaan ja takaisin ja KOVAA!! (ei ollut rajoituksia eikä pistoolitutkia) Morriksen nopeusmittari vaelteli 135 - 150 km/h pois lukien Porvoo-Kouvola-Lappeenranta läpiajot, se oli ikimuistoinen reissu.

Seuraavaan minun ja Morriksen kohtaamiseen kului sitten tasan 30 vuotta. Syksyllä -98 Lopella näin sen erään huoltoaseman takapihalla renkaat pussilla ja koivun lehtiä tuuman kerros päällä. Taisse pakoputkea yrittää heiluttaa tervehdykseksi (olin myyty). Seuraavaksi epämääräinen kasa Sydeniuksia vaihtoi lompakkoa ja Morris omistajaa. Sitten trailerille ja kotitalliin. Jatko onkin sitten pitkä tarina.

Klubiterveisin

Kauko Mäkelä

J.K. Ehdotus jäsenlehti 1-2000 kansikuvaksi ohessa, Heko heko.



Kauko Mäkelän bieno Morris 1300 GT

Suuret kiitokset palautteesta!

Mikäli lähettämäsi valokuva olisi ollut "pystyssä", se olisi koristanut tämän numeron kantta! Kun siis jatkat tarinaa seuraavissa numeroissa, pystyssä olevalla valokuvalla varmistaa etusivun paikan...

Näitä pitää saada lisää! Hyvä kerholainen, miten sinä löysit nykyisen autosi (Austin, Morris, BL tai Rover Mini). Kerro lyhyesti oman autosi tarina ja mikäli mahdollista olisi kiva saada myös muutama aiheeseen sopiva valokuva. Valokuvat tietenkin palautetaan lehden painatuksen jälkeen.

Pasi



MORRIS 1300 GT

BL-yhtymän Morris 1300 GT ei varsinaisesti tuo mukanaan paljonkaan uutta. Se on muuan luksusversio koska entuudestaan on jo olemassa MG 1300, herää jopa kysymys, missä määrin GT-mallin tuottaminen ainakaan nyky muodossa on tarkoitustaan vastaava ja myyntiä piristävä. Ilmeisesti tehtaan tuotanto-osastolla on kuitenkin perustelut asiaan, joten ostajapuolen on turha tällaisilla mietteillä vaivata päätään.

Ensimmäinen vaikutelma autosta lähestyttäessä on miellyttävä ja kiinnostuneita tunneliikkeitä herättävä; tämän sai aikaan väri. Kirkkaan keltainen perusmaalina, musta vinyylilikatto ja mustat vauhtiraidat kyljissä sekä urheilulliset koristeveanteet saavat aikaan terävän, ampiaismaisen mie-

likuvan, joka sointuu hyvin GT-merkin. Väreillä voidaan markkinoinnissa pelata paljonkin ja sen ovat autotuottajat viime aikoina oivaltaneet.

Seuraava mukava asia paljastui oven avauduttua: tukeva, teräspuolainen ja nahkapäällysteinen rattii, joka käy miellyttävästi käsiin ja on hyvä sekä kylmällä että kuumalla säällä. Onnistuneesti muotoillun ja oikein mitoitettujen ohjauspyörän merkitys ajonäytinon ja ajoturvallisuuden täydellistämiseksi on loppujen lopuksi merkittävä sekin.

Ratin paikka tässä autossa on kuitenkin hiiveneen häiritsevä: se peittää taakseen pyörät mittarit, joista varsinkin kierroslukumittaria pitäisi reippaan ajan aikana mielellään silmäillä.

Etsiessämme sopivaa ajosenttoa, heräsi plankin kysymys: eikö tämä istuin siirry kauemmas taakse? Ei se siirtynyt, selkäänä kallistuu kylä makuuasentoon saakka, mutta istuinosan säätövara osoittautui riittämättömäksi. Polvitila takana on reilu ja antaisi mahdollisuudet etuistuimen laajempaan liikkumavaraan. Istuinten muotoilu on joksinkin normaali ja niiden tarjoama tuki tavanomaista luokkaa. Hienouksiin kuuluu kynnärtuki taakistuimen keskellä.

Ajosento on hieman eripurusmallista 1300, mutta koska entuudestaan on jo olemassa MG 1300, herää jopa kysymys, missä määrin GT-mallin tuottaminen ainakaan nyky muodossa on tarkoitustaan vastaava ja myyntiä piristävä. Ilmeisesti tehtaan tuotanto-osastolla on kuitenkin perustelut asiaan, joten ostajapuolen on turha tällaisilla mietteillä vaivata päätään.

Ensimmäinen vaikutelma autosta lähestyttäessä on miellyttävä ja kiinnostuneita tunneliikkeitä herättävä; tämän sai aikaan väri. Kirkkaan keltainen perusmaalina, musta vinyylilikatto ja mustat vauhtiraidat kyljissä sekä urheilulliset koristeveanteet saavat aikaan terävän, ampiaismaisen mie-

se koko ajan tai yllätystilanteissa lasin äkkiä peittyessä rapasuihuun.

Lämpöaistie vaikuttaa tuotetlaalla, mutta ilman kierrossa lienee tehostamisen varaa ainakin lasian voimakkaasta huurtumistaipuvuksesta päätellen.

Vaihdevalitsin on lattiasa ja sen toiminta niin tämän tehtaan tuotteille tyypillistä: jäykkää ja epätasua. Paikallaan seistesä oli ykköstä suorastaan soviteltava silmään ja ajeltaessakin kaipailla lupsakampaa valitsimen liikkeidintää asennosta toiseen. Vaihdeita on neljä eteenpäin ja nopeusalueiden jaotus käytännön kannalta onnistunut.

Moottorin teho on sama kuin mallissa MG 1300 eli 70 hv/600 r/min DIN-arvoina. Perusrakenteeltaan tämä kaksikaasutajainen voimanlähde on samanla-

nen kuin Cooper "Assässä". Moottori on edessä poikittain ja vaikutti käytössä kaikkiin puolin miellyttävästi. Sen sitkeys on tyydyttävä ja kierrosherkkyys urheilullisen hilpeä.

Morris 1300 GT on luonnollisesti etuvetoinen ja jousitusena on Hydrolastic-järjestelmä. Ajo-ominaisuksiltaan tämä auto on kaarteissa voimakkaasti aliohjautuva. Kaasun löysäminen kesken kaartein heittää sen rustu yliohtautuvaksi. Jarrulla voidaan tiu- paa kaarteissa tehostaa asennosta toiseen. Vaihdeita on neljä eteenpäin ja nopeusalueiden jaotus käytännön kannalta onnistunut.

Moottorin teho on sama kuin mallissa MG 1300 eli 70 hv/600 r/min DIN-arvoina. Perusrakenteeltaan tämä kaksikaasutajainen voimanlähde on samanla-

Jatk. siv. 58

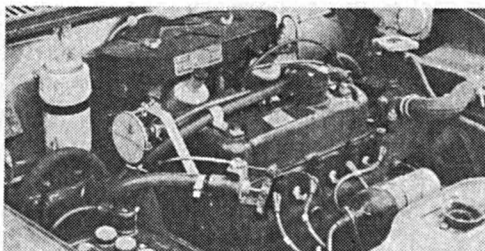
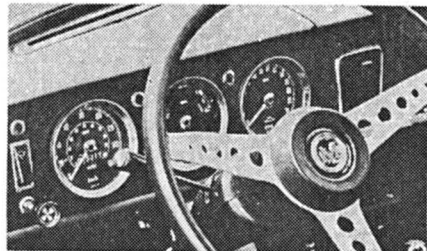
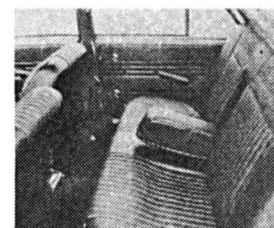


A Morris 1300 GT on ulkonäköään teräksä ja pirtä. Sen sään aikaan kelta-musta väriyhdistelmä ja vauhdikkaat koristeveanteet.

Tilat takalatuimella ovat yllättävästi hyvät. Varusteisiin kuuluu kynnärnoja keskellä. Verhoilu-materiaali on lajissaan miellyttävimpä.

Voimanlähde on tuttu polkittainen nelisyysmoottori, joka tuottaa 70 hv/6000 r/min.

Rattii on rakenteeltaan esimerkillinen ja käytössä oivallinen. Pyörien ja muuten selvien mitareiden kertomat lävät kireissä matkanteossa häiritsevästi ratin taakse.



MOOTTORIN MAAILMASTA

● A-VITAMIININ PUUTE.

Joka suomalaisilla on suurimillaan joulukuusta toukokuuhun, on vaarallinen asia liikkensa. Sisätautien erikoislaakarin, professori Nilo Sakelan mukaan kyseisen vitamiinin herkimmin ilmeneviä puutosoireita on hamarasekus. A-vitamiinin puutteesta kärsivä autoilija saattaa so- kaistua pimeällä aautojen koh- taamista tilanteissa jopa niin että hänen näkökykynsä alenee 90 prosenttia. Niinpä varsinkin niiden henkilöiden, jotka joutuvat ajamaan paljon pimeässä, olisi erittäin aiheellista nauttia ravintoainetta, joissa on A-vitamiineja.

● JOLUKUUN LIIKENNE kokonaisuudessaan oli kuitenkin tilastojen valossa murheellisempi kuin edellisena vuonna. Taljan kokoamisen enakkotietojen mukaan viime joulukuun tielikenteessä sai surmansa 74 henkilöä vastaa- van luvun oltua vuotta aikai- semmin 52. Nyt surmansa saa- neista oli autonkuljettajia 18, matkustajia 9, jalankulkijoita 38, polkupyöräilijöitä 5 ja mo- poilijoita 2. Heidän lisäksi en- menehtyi yksi hevosajoneuvon kuljettaja ja yksi keikkailija.

● ASTON MARTIN laskee viennon amer tuotannostaan menevän Amerikan markki- noille. Puolet tästä määrästä, yhteensä 200 autoa vuodessa, myydään Itärintamalla ja lop- put Yhdysvalloissa.

● ARGENTINASSA valmis- tetaan noin 200 000 autoa vuo- deksi.

Ennen vuotta 1969 en- natyslukema oli vuodelta 1965, jolloin valmistui 194 525 autoa. Joka viidennellä argentiina- laisperheellä on nykyisin auto, mikä nostaa maan 13 tilalle koko maailman tilastoissa. Au- toteollisuus työllistää maassa yli 35 000 henkeä.

● ETELA-AFRIKAN kilpai- luissa March saa tulikasteensa maaliskuun 7. päivänä. Se on Robin Herdin suunnittelema ja voimanlähteenä on Cosworth Ford V-moottori. Stewart ajaa Marchilla Ken Tyrrellin kus- tantamana, kun taas Amon ja Siffert ovat suoraan Marchin tehdasajajia.

● PACKARD VICTORIA vuo- delta 1930 on saanut kunnian pienoismallikokoelmaan Matchbox-sarjassa Auto tun- nettiin loisteliaina flimitah- ten, miljoonien ja gangsterien ajopelina 1930-luvun Yhdysvalloissa. Toinen uutuu- s on Lamborghini Miura, josta on tehty suurikokoinen malli.

● GENEVE valmistautuu kah- teen suureen autonäyttelyynsä, joista ensimmäinen pidetään jo- tammiin 31. ja helmikuun 8. päivän välisenä aikana hyö- tyajoneuvojen merkeissä. Hen- kilöautot esitellään tavalliseen aikaan maaliskuun kevään tullessa. Jakaminen kahteen osaan on seurasu tilanpuute- ta, joka yleensä vaivaa pe- rinteellisiä autonäyttelypaikko- ja nykyisen mallivalikoiman aikana.

● FORDIN vuoden 1970 mal- listo kasittää Yhdysvalloissa 50 erilaisista autoa lukuisine moot- torivaihtoehtoineen. Mallivali- koimalla pyritään tyydyttä- mään kaikkia mahdollisia asiakkaspiirejä 21 perusmallin pitteissä. Muunnokset ovat kaksiki- ja neliovisia hardtop- malleja, farmareita ja cabrio- let-malleja.

UUSI Romantic Leppilampi

Rantasaunan tuliset löylyt, virkistävää juotavaa janon. Lämpöistä lekotte- lua ja illan odotusta. Kynttiläillallinen, viileä drinkki baaris- sa. Yhdessäolon lämpöä. Hellä tanssi; taustal- la musiikkia joka muistuttaa Teitä ja Häntä elämän viehättävistä hetkis- tä, niistä päivistä jolloin yhdessäolo on ylellisyyttä. Edul- lisista hinnoistamme AK:n jäsenille 10% alennus.



MATKAILUHOTELLI

MARTTI KOPONEN
TAPANI HAAPAKANGAS
Postilokero Forssa 13
Puh. 916-30 843

Morris 1300 GT Jatk. siv. 42

kuulut BMC-ajo-ominaisuudet kuitenkin alkuperäisim- millään.

GT-mallin suorituskyky on tyydyttävä. Tehdas lupaa huippunopeudeksi 154 km/t ja kiihtyvyydeksi 0-80 km/t 9,8 sekuntia ja 0-100 km/t 15 sekuntia.

Morriksen maahantuoja on Oy Voimavaunu Ab.

M & M

Volkswagen 1500 Jatk. siv. 41

näisiä ja perävoittoisia kuin pelkasimme. Tämän auton sai pienen harjoittelun jäl- keen jopa suorastaan siis- tiin ja kestäväan kaarre- luistoon, joka oli täysin hal- littavissa. Myös yllättävät suunnasta poikkeamiset oli- vat vaikeusittia oikaistavis- sa. Etupää osoittautui lu- mella ja luokallaa keyvek- si ja pyrki suoraan kohti kaartein ulkolaitaa. Suun-

Volkswagen 1500 Auto- matic maksaa 13 500 mk ja sen maahantuoja on Wihu- ri-Yhtymä Oy Volkswagen.

M & M

EUROOPAN KIERTUE Part II

17.8 ti

Tiistaina herättiin taas mukavaan vesisateeseen kodikkaasta pikku motellista. Aamiaisen jälkeen lähdimme ajelemaan kohti Thruxtonin moottorirataa, jossa olisi ollut mahdollisuus ajaa omalla Minillä 20£ hintaan. Itsesuojeluvaisto piti kuitenkin pojat poissa radalta kovan vesisateen vuoksi. Huoltomatka kotitalille kun olisi ollut vähän liian pitkä. Oli silti jännittävää seurata Englannin poikien koheltamista radalla, sillä mielenkiintoisia rakennelmia löytyi koko joukko: täyslasikuituinen Mini, Opelin koneita, historic-kilpuri päältä ja tekniikka kaikilla nykyajan herkuilla yms.



Lasikuitukorinen ratamini.

Herätimme melkoista huomiota saapuessamme paikalle, sillä jokainen meistä oli pukeutunut kaikki mahdolliset ja mahdottomatkin sadevarustukset päällensä ja näin lampsimme kuin Michelin ukot paikanpäälle. Ilmeisesti englantilaiset olivat varsin tottuneet näihin "pieniin" tuulenpuuskiin ja sateisiin, sillä paikallaolijat olivat varustautuneet aivan tavallisiin vaatteisiin sateenvarjon kera. Siellä hytistellessämme naurunalaisina katosi kyllämielikuva karaistuneesta suomipojasta!



Michelin-ukkoina Thruxtonin moottoriradalla.



Noitien aikaansaannoksia.

Iltapäivällä käytiin vielä katsomassa Stonehengessä mysteerisiä kivenjätkäleitä, jotka kenties muinaiset druidit olivat noin 5000 vuotta sitten pystyttäneet pellolle. Totta vai tarua, sen saat itse päättää! Ilta etsittiin taas makuupaikkaa. Tällä kertaa tulikin mielenkiintoinen majoitusvaihtoehto vastaan. Vanhukset saivat lopulta huoneen henkilökunnan liinavaatevarastosta, mutta nuorisajaosto meinattiin majoittaa takapihalla sijaitsevaan pieneen **asuntovaunuun!** Siis neljä henkilöä ja yksi sänky. Kaikki vaihtoehdot oli otettava vastaan, sillä yösjää kahdeksalle hengelle ei todellakaan ollut helppo löytää! Teron ja Juhan harmiksi muutaman tunnin odottelun jälkeen huone kuitenkin järjestyi, joten se siitä kimppekävistä. Pubin omistaja oli omalla erikoisella tavallaan hauska brittiveikko, joka viininmaistelun ohella kävi vähän väliä silittelemässä Teron päätä, hoilotti korvia raastavaa yksinlaulua, soitti yhtä ja samaa biisiä ainakin 2 tuntia ja sammui ilta kuuden aikoihin. Tätä näkyä ei suomalaisessa kulttuurissa yleensä näe tai jos näin kävisi löytäisi työntekijä itsensä todennäköisesti työttömyyskortistosta.

18.8 ke

Aamusta taas rattiin ja ajelimme ristiin rastiin enklannin muaseutua suuntana Bromsgrove, jossa sijaitsi Megamini. Pienen pyörimisen jälkeen löytyikin vaatimattoman näköinen paikka, joka mainosti itseään kyseiseksi Minikaupaksi. Kaiken vaivannäön ja ajamisen jälkeen pettymyksen karvas kyynel oli vierähtää poskillemme, kun näimme mitä ovesta luki: CLOSED, gone to Silverstone. Ei auttanut muuta kuin lohduttaa itseämme PizzaHutissa ja jälleen kerran miettiä matkan yleisintä kysymystä: Missäs sitten yövytään? Piikkipaikalla ajaneet Tero ja Kirsi kyllästyivät jossain vaiheessa etsimiseen ja tekivät johtajan ratkaisun ja veivät poppoon suoraan Silverstoneen jo päivää aikaisemmin kuin oli suunniteltu. Paikalle saavuttiin myöhään illalla ja sitten ihmeteltiin missäs majoittumiseen oikeuttavat tarraliput on? Olihan niitä koko nippu, mutta missäs muualla kuin Turussa muun postin seassa! Järjestäjille ei ollut tullut mieleen, että Suomesta ajaa vähän kauemmin Silverstoneen kuin Lontoosta, varsinkin jos kiertää vielä IMM:n kautta. Ne oli lähetetty meille vasta sen viikon maanantaina. Ei meitä kuitenkaan käännytetty portilla vaan ohjattiin omille leiripaikoillemme jo tutuksi tulleiden ruotsalaisten viereen.

19.8 to

Olimme kaikessa rauhassa viettämässä aamupalahetkeä Juhan ja Marjukan teltan uumenissa kunnes yllättäen kahvi oli mennä väärään kurkkuun ja jokaisen kasvoille ilmestyi leveä hymy. Sitten tuli KIIRE! Mahtavat moottorin mylvinät sekoittivat jokaisen tytön ja pojan päin. Se oli siis totta, formulakuskit olivat harjoittelemassa täällä. Ei kun kumisaappaat jalkaan, Suomen lippu kainaloon ja menoksi. Täytyihän sitä mennä hurraamaan Häkkiselle ja huutamaan Suomi maailmankartalle.

Loppupäivä meni sitten enemmän tai vähemmän ihmetellessä ja kierrellessä radan ulkopuolella, kun rata-alueen sisäpuolelle ei vielä päässyt. F-1 talli Jordanin fan-myyrä sijaitti myös alueella ja siellä tuli tovi ihmeteltyä hiilikuituosien keveyttä; sivuponttonin nostaa kahdella sormella! Leiriytymisalue oli aikalailla laajempi kuin Suomen kokoontumisissa ollaan totuttu! Toisaalta paljon "kuivempi" ja kylmempi.



Häkkis-faneja.

20.8 pe

Perjantai- aamuna olikin jo kiire rompetorille, ennen kuin parhaat palikat menisivät päältä. Huoli tosin oli aika aiheeton, romutori oli meikämittapuun mukaan valtava! Myyjiä oli kymmenittäin, uutta ja käytettyä osaa suunnaton määrä. Ainoa mikä rajoitti ostamista, rahan lisäksi, oli varsin rajallinen määrä tavaratilaa. Kolmen viikon reissu kaikkine kamoineen rajoittaa tavaramäärää aika tehokkaasti. Varsinkin kun kaikilla ei ollut edes takaluukku käytettävänä! Renkaat, vanteet, lohkot yms. isommat tavarat saattoi huoletta unohtaa, ikävä kyllä. Paitoja yms. pienempää säälää tulikin sitten ostettua sitäkin enemmän. Kun tori oli pariin kertaan kierretty alkoi radalta kuuluva ärjyntä kiinnostaa. Livahdimme varikolle katselmaan kuinka isot pojat ajavat lujaa. Silverstonen rata-alueella oli koko viikonlopun ajan käynnissä eri kilpa-autoluokkien kisoja; Formuloita, Super salooneita, Caterhammeja ja tietenkin Minejä. Oli todella mielenkiintoinen kokemus, sillä harvemmin sitä pääsee Silverstonessa seuraamaan kisoja radan vierestä ja vieläpä varikon puolelta.

Iltapäivällä siirrettiin Teron mini näyttelyalueelle ja koska lippu oli olemassa myös Cavalcadiin, päätettiin mennä Marjukan autolla sinne. Siinä aluetta kierrellessämme tuli joku paikallinen Minisetä kysymään puhuuko pojat enklantia, sillä BBC-radio tekisi live haastattelua ja haluaisi jonkun ulkomaalaisen kertomaan mistä on ja miksi. Päätettiin, että Tero saisi toimia kielimiehenä. Sen siitä sai kun oli oikeassa paikassa väärään aikaan.



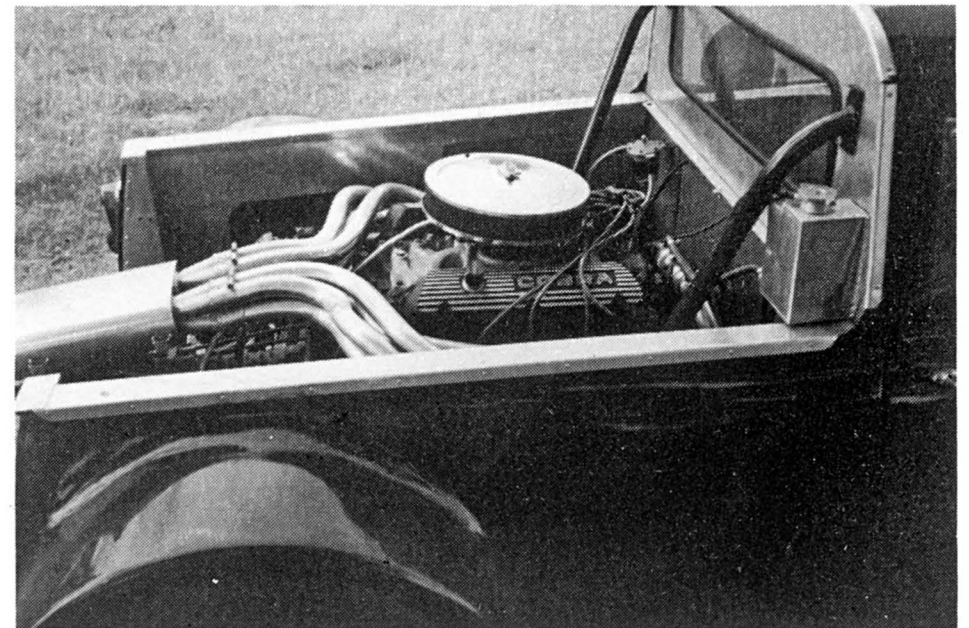
Pojat etsivät kadonnutta standia.

21.8 la

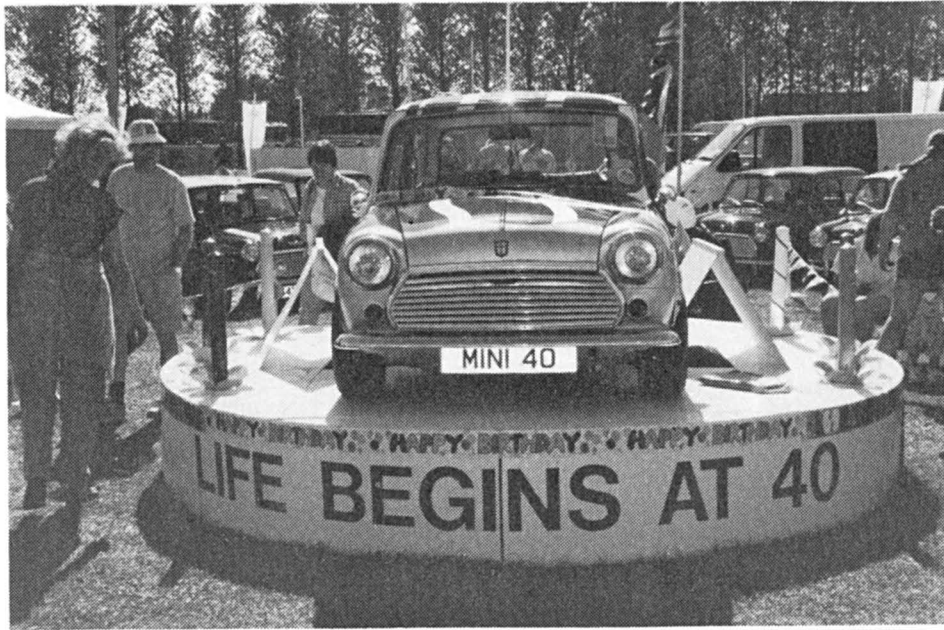
Lauantai oli sitten varsinainen tapahtumapäivä Silverstonessa. Alueelle alkoi kerääntyä ihmisiä ja Minejä niin paljon, että määrän arviointi oli mahdotonta. Oli sitten yksi niistä harvoista aurinkoisista päivistä, takinkin saattoi aika ajoin riisua. Hienoja Minejä oli paljon, mutta toisaalta suomalaisen minirakentajan ei tarvitse hävetä ulkomaalaisessakaan seurassa. Koko päivä meni kierrellessä aluetta ja käveltyä tuli kilsa jos toinenkin. Uuden Minin esittely oli myös melkoinen souvi, vaikkei siitä nyt loppujen lopuksi oikein selkeää kuvaa saanutkaan.



KAD:n VW-koneinen silhouette kilpuri.



Jos A-sarjan koneella ei kerkeä, niin tällä kyllä! Ford V8.

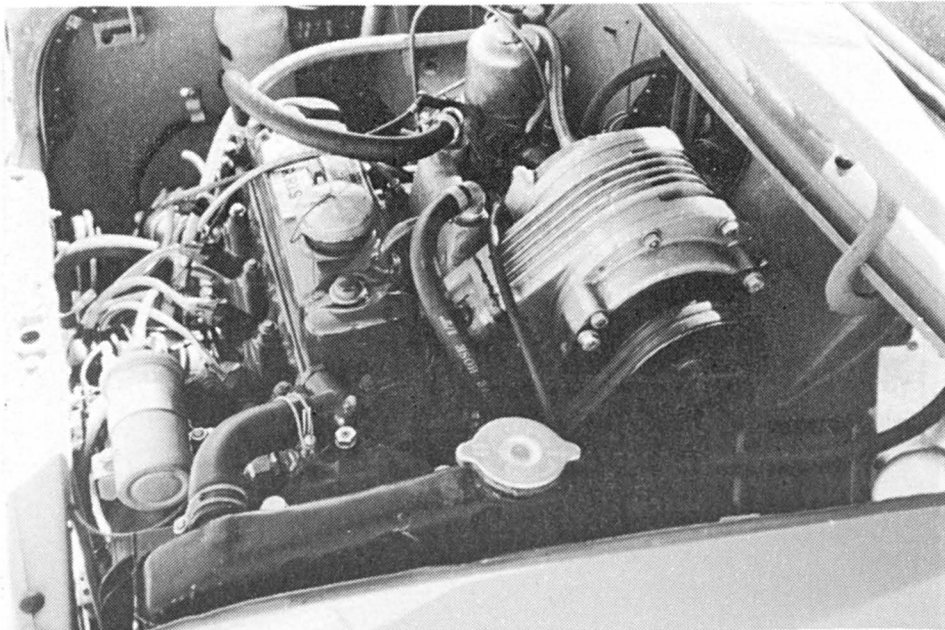


Sanovat, että elämä alkaa vasta nelikymppisenä!

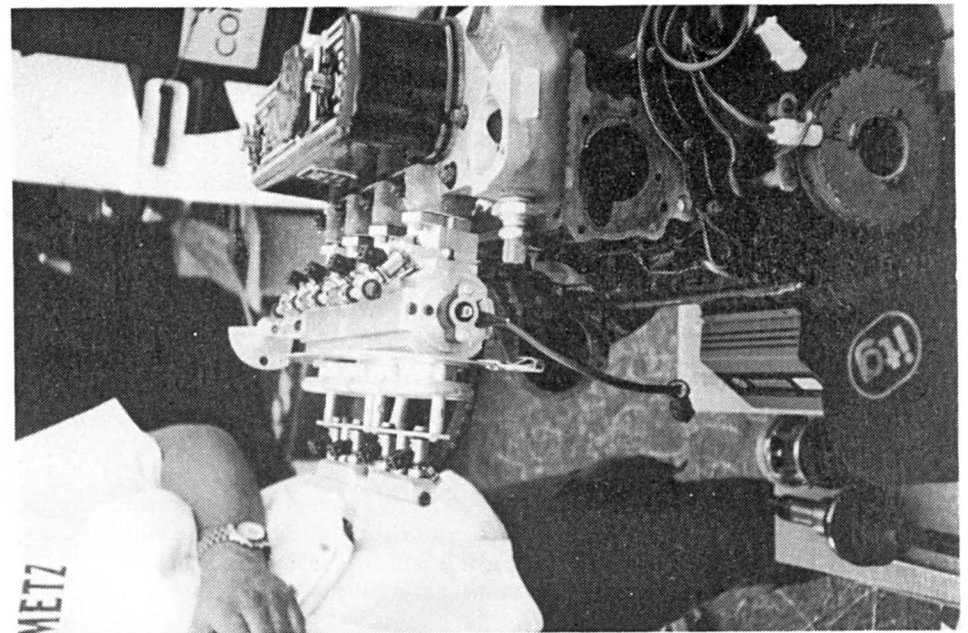


*Vasemmalla:
4000L.
Muuten
kiva. KPS
Groupin
8-piste
ruisku-
läpimen-
gittävään
kanteen.*

*Oikealla:
Jännittävät
lähtö-
tunnelmat
ennen
karralkaasia.*



Osattiin sitä ennenkin ahtaa. Shorrock C75B Supercharger.



Kello lähenei iltaa kuutta ja Cavalkade alkoi lähestyä, sekä perhoset vatsassa lisääntyä. Kohta päästäisiin ajamaan Silverstonen rataa ympäri. Radalla olikin väliaton tunnelma ja täytyy myöntää, että oli varmasti ainoa kerta kun ei ketuttanut istua ruuhkassa. Radalla oli samanaikaisesti yli 840 Miniä! Voipahan sitten joskus neuvoa Häkkistä miten ne kaartetaan!? Ps. Löydättekös Marjukkan valkoisen Minin MiniWorldin November 1999 numerosta sivulla 97 olevasta ilmakuvasta?



840:n Minin ruuhkassa oli ilo ylimmillään.

22.8 su

Aamun ensimmäinen projekti pojilla oli uusien tulppien metsästyks. Edes tämän tyyppisestä tapahtumasta ei ollut helppo löytää pienikantaisia tulppia 8-reikäseen. Onneksi alueelta löytyi yksi kauppias, jolta ostettiin sopivat tulpat halpaan 30£:n hintaan.

Vähän haikkein mielin lähdettiin ajamaan Harwichiin, sillä tapahtuma jatkui vielä sunnuntain, mutta meidän lautta meni Tanskaan siten, että oli pakko lähteä. Englanti-Tanska väliseltä laualta löytyi taas uusi versio ekonomihytistä; kernipatjat ja verho-ovi, muuten ihan mukava.

23.8 ma

Tanskassa ajettiin Aabenraa-nimiseen pikkupaikkaan lähelle Saksan rajaa yöksi.

24.8 ti

Aamulla lähdettiin Tanskasta kohti Saksaa ja satamaa. Kerrankin päästiin ajamaan hyvää tietä, autobahnaa, muttei siitä ihan täysipainoisesti päästy nauttimaan. Kasipätkiä kun ei ole suunniteltu moottoritie nopeuksille. Murheita päästiin kuitenkin Rostockiin. Sitten alkoi taas iänikuinen majoituspaikan metsästäminen. Saatiin jälleen kerran kuulla se sama vakiolause, "hotelli täynnä". Leirinäaluekin löytyi kärrypolun päästä, siellä oli tosin hevosia laitumella! Etsimiseen kyllästyneinä nukuimme viimeisen yön vanhoina sisseinä Rostockin satamassa, osa taivasalla, osa Mineissä, istuen ja poikittain. Muuten "nukkuminen" sujui suht mukavasti, mutta tavarajuna herätti aamu kuudelta kulkemalla 15 metrin päästä.



Kun ei löydy hotellia, niin nukutaan sitten luonnonhelmassa.

25.8 ke

Aamulla tavattiin satamassa laivaa odottamassa myös Peugeot-kerhon jäseniä, jotka olivat olleet Sveitsissä kokoontumisajossa. Näköjään joku muukin on yhtä hölmö kuin ministi. Puoliltapäivän oli sitten aika jättää jäähyväiset Saksalle vai pitäisikö sanoa vain näkemiin ja suunnata katseensa kohti kotomaata.

26.8 to

Vihdoinkin Suomessa. Jos Teron bensapumppu oli kiukutellut Helsingissä lähtöamuna, irtosi nyt vaihteeksi vesiletku ajettaessa Katajanokan huoltikselta, letkun jäädessä kiinni roivallin reunaan. Taitaa autolla olla antipatioita Helsingiä kohtaan, kun kaikki viat tulee esille siellä?! No, letku kiinni, vettä syyläriin ja keula kohti Suomen Turku. Vanhukset jatkoivat suoraan kotiin, mutta nuorisot meni autoja purkamatta vielä Turku Cruisinkiin. Täytyihän sitä kaikki Euroopan päätapahtumat kiertää!



Matkan viimeinen etappi oli sitten Turku-cruising.

Epilooki

Mitä reissusta jäi sitten käteen? Aivan konkreettisesti ainakin 277 valokuvaa mukavine muistoinen. Noin 2300 suht huoletonta ajokilometriä, ja lukematon määrä Minejä eri puolilta maailmaa. Yksin Silverstonessa oli 15000 Miniä ja 74000 ihmistä. Matkan parasta antia olivat kuitenkin uudet ystävät, joita tuli paljon eripuolilta maailmaa, mm. Ruotsista, Itävallasta, Bostonista sekä tietysti Englannista. Haittapuolina paljon kylmää ja märkää sekä valtava Visa lasku.

IMM 1999 Gaydonissa ja Mini@40 Silverstonessa olivat hieman erityyppisiä tapahtumia, IMM:n muistuttaessa ehkä enemmän omia kokouksiamme iltaelämän puolesta, kun Mini@40 tapahtumassa oli puolestaan enemmän autoja ja tekniikkaa. Jos nämä puolet olisi yhdistetty, tapahtumat olisivat varmemmin tarjonneet kaikille täydellisesti jotain. Suomesta oli ilmeisesti 22 autokuntaa ja noin 40 ministä. Mikä on suhteessa aika paljon omiin kokoontumisiimme nähden. Tarinoita reissusta on varmasti yhtä monta kuin on matkalaisiakin, mutta tämä oli meidän näkemyksemme tapahtuneesta. Tänä vuonna nähdään luonnollisesti IMM:ssä Saariselällä, mutta vuonna 2001 mennäänkin sitten jo Itävaltaan!

Kuskit ja kartturit:

Tero ja Kirsi Grönfors

Juha Leppänen ja Marjukka Maunuksela

Kalervo ja Marita Tuomi

Pentti Rautanen ja Eeva-Liisa Tala

Wanted

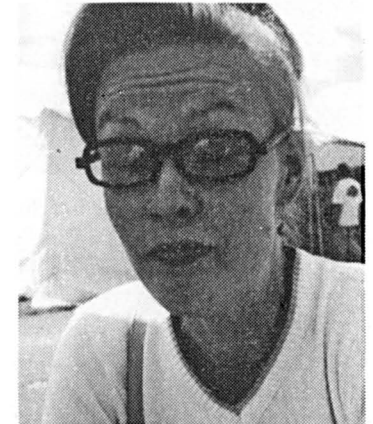
Good Woman

Must be able to clean, cook, sew,
change oil and rotate tires.
Must have race car and trailer.

Please send picture
of race car and trailer.

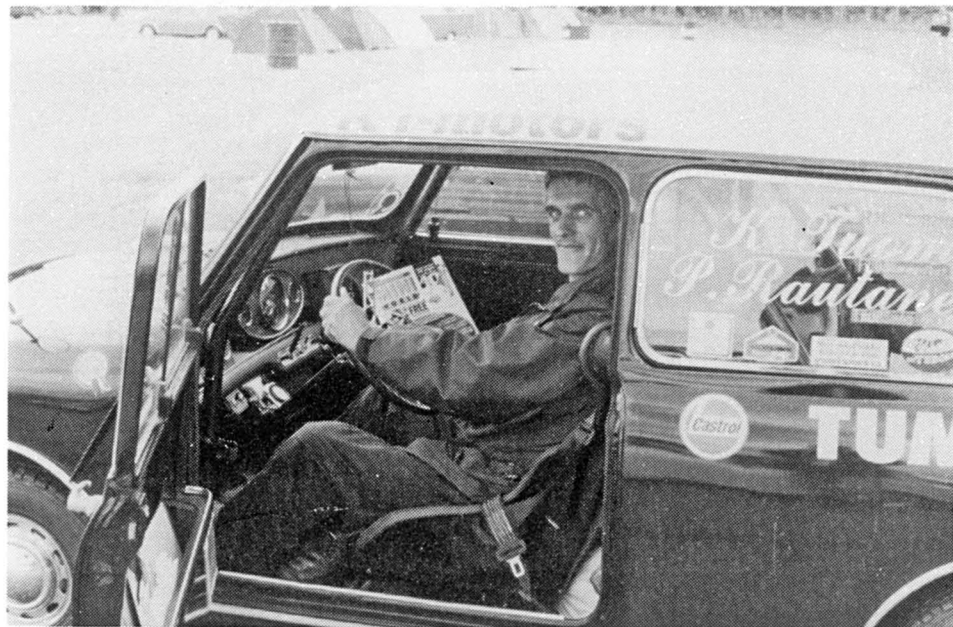
Oheinen teksti löytyi yhdestä paikalla
olleesta Ministä.

Tässä 2 naisehdokasta.





Porin ja Turun kerholaiset Silverstonessa Formula 1 testejä seuraamassa.



Király Ferenc tutustumassa Tuomen kilpuriin. Ylläolevat kuvat lainasi Kalervo Tuomi.

LUKIJAKILPAILUIDEN ARVONNAT

Jäsenlehdessä numero 3/1999 kysyin Minin kumi jousituksen suunnitelleen henkilön nimeä. Ainakin minun tietojeni mukaan oikea vastaus on Alex Moulton. Kaikki kolme saamaani vastausta olivat oikein ja palkinnot menivät seuraavasti:

IMM2000 muki
Kynttilänjalka ja kynttilä
Avaimenperä

Tero Grönfors, Turku
Kirsi Grönfors, Turku
Sari Patamaa, Lannevesi

Numerossa 4/1999 kysyin vuotta, jolloin ensimmäiset Minit tuotiin Suomeen. Ainakin Tekniikan Maailman mukaan tämä tapahtui vuonna 1959. Tekniikan Maailman numerossa 8/1959 sivulla 14 on uutinen, jonka mukaan Helsingin Katajanokan satamassa on nähty "Tuntematon pikkuauto", joka siis oli Morris Mini-Minor. Palkintojen arvonnassa onni suosi seuraavia:

Minin radio-ohjattava pienoismalli
IMM2000 muki
Avaimenperä

Kalervo Tuomi, Turku
Jere Lindström, Turku
Manne Pöllänen, Vantaa

Pan

Rowan Atkinson romutti McLareninsa

Lontoo (IS)

Mr. Bean ei aja tosi elämässä pikkuruisella Morris Minillä, vaan koomikko Rowan Atkinsonin alla kehää yli kuusi miljoonaa markkaa maksanut McLaren.

Atkinsonin laatulelu meni kuitenkin pahasi ryttyyn, kun hän ajoi kolarin kuusi tuhatta markkaa maksavan Metro-auton kanssa. McLarenin keula muuttui yhteenajossa säleiksi.

Onnettomuus oli tietävästi Mr. Beanin syytä, sillä hän karautti kovaa vauhtia pikkuruisen Metron perään. Atkinsonin vauhtihirnu kiilasi Metron alle kuin kenkälusikka.

44-vuotias koomikko



Jopa "Mr. Bean" virne hyityi, kun hänen kuusi miljoonaa markkaa maksanut McLareninsa (vas.) rysähti valvaiseen kuusi tonnia maksavan Metro-auton perään.

selvisi kolarista naarmuita, mutta hänen vakuutusbonuksensa nousevat hurjiksi, sillä McLarenin käsityönä rakentaman superauton korjaaminen maksaa maltaita.

Atkinsonin teloman auton naiskuljettaja sai

noidannuolen niskaansa ja toipuu järkytyksestään sairaalassa. Naista lohdutti tosiasia, että hänen pyrstöönsä täryttäneen vauhtihirnumun ratissa istui Mr. Bean.

Atkinson ei ole paljastanut, mitä hän puuhaili

violetissa superkaarasaan onnettomuuden sattuessa. Poliisi tutkii parhaillaan, ajoiko Mr. Bean hurjaa ylinopeutta. Atkinsonin autotallissa on McLarenin lisäksi Bentley, Mercedes ja Aston Martin.

Ilta-Sanomat 27.10.1999

Mini in the Park Cornbury Park 15.8.1999

Monet tämänkin lehden lukijoista kävivät elokuussa '99 Englannissa ja osallistuivat IMM:ään ja Mini@40 -juhlintaan. Moni jätti kuitenkin väliin Mini in the Park -tapahtuman (MITP), joka on Mini Magazinen järjestämä Englannin suurin vuotuinen Mini -päivä.

Olimme jo monta kertaa kevään aikana miettineet, että ostaako liput MITP:iin ennakoon (huima £1,50 säästö!), mutta koska emme oikeastaan uskoneet ehtivämme sinne, ne jäivät ostamatta. Mieli kuitenkin muuttui; olimme lopen kyllästyneitä rämpimään mudassa ja oljissa IMM:n tapahtumapaikkana olleella pellolla ja päätimme lähteä etsimään jotain uutta ja erilaista, todellisia brittiläisiä Mini -juhlia.

IMM:n järjestäneen Mini Moke Clubin puheenjohtaja Ian Hodgson oli useaan otteeseen kevään kuluessa varoitellut meitä menemästä MITP:iin, koska pelkäsi oman tapahtumansa jäävän paitsi yleisöä sinä sunnuntaina. Ian oli kertonut kuinka voisimme aivan vapaasti valita, mutta hän ei auttaisi ketään niistä rintamakarkureista, jotka aikoiivat kääntää takkinsa ja lähteä MITP:iin. Tottakai tämän kaiken jälkeen päätelimme, että luvassa täytyi olla jotain ennennäkemätöntä ja ihmeellistä, koska siitä niin kovasti varoiteltiin. Mega Minin Julianista oli monien Mini-projektien myötä tullut hyvä ystävä ja Julianin vankkumaton mielipide oli, että tässä on kyseessä vuoden kohokohta, josta ei kannata jäädä pois mistään hinnasta. Uskoimme Juliania ja Ianin valvovan silmän välttäessä livahdimme matkoihimme ja suuntasimme Vanin kohti Cornbury Parkia.



Ilma oli sateeton ehkä ensimmäistä kertaa koko Englannissa olomme aikana ja aurinko paistoi täydeltä terältä. Parkkeerasimme Vanin suuren tammen alle ja suuntasimme tapahtumapaikalle. Mini in the Park oli nimensä veroisesti puistossa, jonka taustalla komeili suuri kartanon päärakennus. Puisto oli täynnä myyjien ja kerhojen standejä ja upeita Minejä. Noin 10.000 ihmistä oli saapunut paikalle, mutta tungoksesta ei ollut tietoaakaan.



Clubman Hotrod

Kaikille Mini Magazinen tilaajille tutut Minit oli tuotu näytille ja niiden omistajat olivat paikalla vastaamassa kysymyksiin. Oli hienoa nähdä 'elävänä' ne kaikki Minit, joista oli lukenut vuoden varrella lehdestä ja yhtäkkiä ne olivatkin siinä! Päivä oli täynnä 'Ahaa' -elämyksiä kulkiesamme lehden sivuilla esiteltyjen Minien seassa ja mahdollisuutta lähempään tutustumiseen käytettiin hyväksi koko rahan edestä. Mukaan lähti joukko uusia ideoita kotona toteutettavaksi, mutta koska ideat eivät ole ennenkään toteutuneet pelkällä mietiskelyllä, ostimme tietysti myös reippaan määrän varaosia.

Jos haluaa nähdä minkälaista todellinen brittien Mini-harrastus on, niin tätä tapahtumaa ei ole varaa jättää väliin. Mini in the Park oli hienosti järjestetty, ja epäilemättä oman Englannin matkamme kohokohta. Julian oli ehdottoman oikeassa: tätä ei voita mikään.

Terveisin

Anni Meriläinen & Kaj Tarvainen

MINIAIHEISTA KIRJALLISUUTTA

Aina välillä minulta on kysely tietoja Minikirjoista. No, viime syksynä keräsin melkoisen pitkän listan silloin tiedossa olleista lehdistä ja kirjoista. Tässä riittänee luettavaa pitkälle ensi vuoden puolelle. Kiitokset avusta Timo Salmiselle. Ja mikäli sinun kirjahyllyssäsi on teos, joka puuttuu listalta, lähetä tiedot lehden toimitukseen niin päivitän listaa.

LEHTIÄ:

Vain englanniksi...

Mini City
USA
Mini Moke News
UK
Mini Magazine
UK, ilmestyy 12 kertaa vuodessa
MiniWorld
UK, ilmestyy 12 kertaa vuodessa

KIRJOJA:

Suomeksi:

Auto 60-luvulla

P. Kastemaa, ISBN 9 51915 306 3, ????

Cars Collection - Suuri tietokirja autoista, osa 21

????, ISBN 9 51879 032 9, 1988

Mini - Suunnittelu, tuotanto, saavutukset

Laurence Pomeroy, suomennos Jorma Lumme, ei ISBN numeroa, 1966
Kirja, jota Timo Mäkinen mainosti Tekniikan Maailmassa vuonna 1965!

Mini Korjausohjekirja, 5. painos

????, varaosnumero AKD 4385, ????

Kyllä, tästä kirjasta on olemassa myös suomenkielinen versio, mutta se on todella vaikea löytää.

Morris/Austin Mini - Autonomistajan oppaat

Elith Truelsen, suomentanut Veikko Virkkula, ei ISBN numeroa, 1967

Morris/Austin Mini DIY

Elith Truelsen, ei ISBN numeroa, 1968

Morris Mini Minor '850' Omistajan käsikirja

Morris Motor Limited, varaosnumero AKD 1462A, 1961

Englanniksi:

1959 - 1971 Mini DIY Workshop Manual

????, ISBN 0 85566 032 5, ????

1971 - 1976 Mini DIY Workshop Manual

????, ISBN 0 85566 336 7, ????

Alec Issigonis

A. Nahum, ISBN 0 85072 172 5, ????

Amazing Mini

Peter Filby, ISBN 0 85614 060 0, 1981

BLMC Mini: Austin, Morris, Riley, Wolseley and Australian-built vehicles: Repair Guide

Peter Russek, ISBN 0 90316 813 8, ????

BL Minis

D. Marshall ja I. Frasier, ISBN 0 85429 156 3, ????

Building, Preparing and Racing Your Mini

Bill Sollis ja Dave Pollard, ISBN 1 85960 621 0, 1999

Essential Mini: Cooper Cars and Storys

Anders Ditlev Clausage, ISBN 1 87097 986 9, 1997

Eurasian Moke (The Story of a Journey)

Albert Laing, ISBN 0 85572 066 2, ????

Handbook for the BL Mini Mk II

Nelson, ISBN ?????, ????

High Performance Minis Gold Portfolio 1960 - 1973

????, ISBN 1 85520 317 0, ????

How to Modify Your Mini

David Vizard, ISBN 0 91265 647 6, ????

How to Modify Your Mini, uusi painos

David Vizard, ISBN 0 86343 041 4, 1992

How to Power Tune The BMC/BL/Rover 998 A-Series Engine for Road and Track

Des Hammill, ISBN 1 90129 526 5, 1999

How to Power Tune The BMC/BL/Rover 1275 A-Series Engine for Road and Track

Des Hammill, ISBN 1 90129 507 9, 1999

Mighty Minis

Chris Harvey, ISBN 0 94660 911 X, 1986

Mini

James Ruppert, ISBN 1 86126 047 4, 1997

Mini

Rob Golding, ISBN 0 85045 314 3, 1981

Mini, uusi painos

Mark Steward, ISBN 0 85045 875 7, 1990

Mini After 25 Years

Rob Golding, ISBN 0 85045 599 5, 1984

Mini and Mini Cooper DIY
D.M. Palmer, ei ISBN numeroa, ????

Mini Anthology: The Launch of the Legend
D. Young, ISBN 0 95117 600 0, ????

Mini: 30 Years On
Rob Golding, ISBN 0 85045 925 7, ????

Mini: 35 Years On
Rob Golding, ISBN 1 85532 464 4, 1994

Mini 1959 - 1970 Autobook: Workshop Manual for the Austin Mini, Morris Mini, Riley Elf and Wolseley Hornet 1959-70
Kenneth Ball, ISBN 0 85147 110 2, ????

Mini - The Design Icon of a Generation
Rover Group Ltd, ISBN 1 85227 815 3, 1999

Mini & Mini-Cooper Step-by-Step Service guide
Lindsay Porter ja Jim Patten, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini & Mini Cooper: The Colour Family Album
David ja Andrea Sparrow, ISBN 1 87410 579 0, 1998

Mini Cars
Colin Pitt, ei ISBN numeroa, ????

Mini Cooper 1961 - 1971
R.M. Clarke, ISBN 0 90707 317 4, ????

Mini Cooper Super Profile
Graham Robson, ISBN 0 95429 445 7, ????

Mini Cooper: The Real Thing
John Tipler, ISBN 1 87410 522 7, 1994

Mini Cooper & S (Classics in Colour, No 8)
Nigel Edwards, ISBN 1 87200 408 3, ????

Mini Cooper and Cooper S
Graham Robson, ISBN 0 85429 445 7, ????

Mini Cooper and S: 997 & 998 Cooper, 970, 1071 & 1275 S (Osprey Auto History)
Jeremy Walton, ISBN 0 85045 875 7, 1985

Mini Cooper & Cooper S Mk1 Owners Handbook
????, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini Cooper Gold Portfolio
R.M. Clarke, ISBN 1 85520 052 X, ????

Mini Cooper Owners Workshop Manual, uusi painos
Kenneth Ball, ISBN 0 85147 301 6, 1973

Mini Cooper S Mk2 Owners Handbook
????, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini Cooper S Mk3 Owners Handbook
????, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini Gold Portfolio 1959 - 1969
R.M. Clarke, ISBN 1 85520 300 6, ????

Mini Gold Portfolio 1969 - 1980
R.M. Clarke, ISBN 1 85520 301 4, ????

Mini Gold Portfolio 1981 - 1997
R.M. Clarke, ISBN 1 85520 385 5, ????

Mini Minor Down Under
Peter Davis, ISBN 0 94707 910 6, ????

Mini Moke 1964 - 1989
????, ISBN 1 87064 294 5, ????

Mini Moke Gold Portfolio
R.M. Clarke, ISBN 1 85520 240 9, ????

Mini Muscle Cars 1961 - 1979
R.M. Clarke, ISBN 0 90707 369 7, ????

Mini Owners Handbook
????, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini Owner's Survival Manual
Jim Tyler, ISBN 1 85532 610 8, 1996

Mini Owner's Workshop Manual - '59 to '69
John S Mead, ISBN 0 85696 527 8, 1986

Mini Owner's Workshop Manual - '69 to '88
John S Mead, ISBN 1 85010 439 5, ????

Mini Repair Manual
Austin-Rover, varaosanumero AKM 3656, 1988

Mini: Restoration, Preparation, Maintenance
Jim Tyler, ISBN 1 85532 229 3, 1992

Mini Service 1969 - 10/1996
J.S.Mead, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini: The Racing Story
John Baggott, ISBN 1 86126 254 X, 2000

Mini Troubleshooter
Peter Russek, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini Workshop Manual 1960 - 1973
Leyland Cars - Service, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Mini Workshop Manual
Leyland Cars - Service, ISBN 1 85520 148 8, 1976

Mini Workshop Manual (+ Australian Supplement)
Leyland Cars - Service, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Modernise Your Mini
McGavin, ISBN 0 47301 580 3, ????

Monte Carlo: The Mini Legend
British Motor Industry Heritage Trust, ISBN 1 84848 050 4, 1994

Monty the Moke
Hogdson ja Lamb, ei ISBN numeroa, ????

More About Mini
Ian Kuah, ISBN 0 95290 270 2, ????

More Mini Tuning

Clive Trickey, ISBN 0 85113 000 3, ????

Morris & Austin Mini Van, Saloon, Estate

D.M. Palmer, ei ISBN numeroa, ????

Original Mini Cooper and Cooper S

John Parnell, ISBN 1 87097 932 X, 1993

Practical Classics on Mini Cooper Restoration

R.M. Clarke, ISBN 0 94648 922 X, ????

The Big Mini Book

Johannes Hubner, ISBN 1 87097 921 4, 1992

The BMC/BL Competitions Department, toinen painos

Bill Price, ISBN 1 85960 439 0, 1998

The Book of the B.L.M.C. Minis: Austin and Morris Mini, Wolseley Hornet, Riley Elf, Cooper and Cooper "S" Models and the Mini-Moke: Do-it-yourself Servicing and Maintenance for Practical Owners

William Norman Staton-Bevan, ISBN 0 27340 695 7, ????

The Book of the BMC Minis

S. Albey, ei ISBN numeroa, ????

The Cars of BMC

Graham Robson, ISBN 0 94798 114 4, ????

The Complete Mini

Chris Rees, ISBN 0 94798 188 8, 1994

The Guide to Purchase & DIY Restoration MINI - All Models

Lindsay Porter, ISBN 1 85960 440 4, ????

The Guide to Purchase & DIY Restoration MINI - All Models, uusi painos

Lindsay Porter, ISBN 0 85429 379 5, 1992

The Guide to Purchase & DIY Restoration MINI - All Models, toinen painos

Lindsay Porter, ISBN 0 85429 971 8, 1996

The Illustrated History of the Works Minis in International Rallies and Race, toinen painos

Peter Browning, ISBN 0 85429 967 X, 1996

The Mini - 40 Years of Fun

Brian Laban, ISBN 0 00414 081 8, ????

The Mini

Jon Presnell, ISBN 0 74780 235 1, 1999

The Mini - A Celebration

G.Scott, ISBN 0 60057 454 7, ????

The Mini Cooper Buyer's Guide

Mini Cooper Register, ei ISBN numeroa, ????

The Sporting Minis: A Collector's Guide: The Mini Cooper, Mini Cooper S, 1275GT

John Brigden, ISBN 0 94798 140 3, 1990

The Works Minis

Peter Browning, ISBN ? ????? ??? ?, 1984

The Works Minis, uusi painos

Peter Browning, ISBN 0 85429 278 0, 1986

Tuning BL's A-Series Engine

David Vizard, ISBN 0 85429 414 7, 1986

Tuning BL's A-Series Engine, toinen painos

David Vizard, ISBN 0 85429 732 4, 1995

Tuning the A-Series Engine, kolmas painos

David Vizard, ISBN 1 85960 620 2, 1999

Tuning The Classic Mini

Clive Trickey, ISBN 0 94798 161 6, ????

Tuning The Mini

Clive Trickey, ISBN 0 85113 001 1, ????

Today's Cars

Austin-Rover, ei ISBN numeroa, ????

Works Rally Mechanic - Tales of the BMC/BL Works Rally Department 1955 - 1979

Brian Moylan, ISBN 1 87410 597 9, 1998

Hollanniksi:**BL Mini 850 - 1100, Clubman, Estate**

P.H.Olving, ISBN 9 02011 404 2, ????

Japaniksi:**The Mini 1979**

????, ISBN japaniksi, joten en ymmärtänyt!, ????

The Mini for beginners

????, ISBN 0 87366 027 0, ????

Saksaksi:**306 Mini Reparaturanleitung**

P. Pietsch, ISBN 3 71681 388 5, ????

85 Jetz Hilfe Ich Mir Selbst

D. Korp, ISBN 3 87943 731 9, 1970

94 BMC 850/1000/Cooper DIY

P.Pietsch, ei ISBN numeroa, ????

Das Erste International Mini Cartoon Buch

????, ei ISBN numeroa, ????

Das grosse Mini-Buch

J. Hubner, ISBN 3 92285 831 7, ????

Mini 1959 - 1983

????, ISBN ? ????? ??? ?, ????

Minis Heisser Machen

G. Kremser, ei ISBN numeroa, 1985

Sportliche Minis

J. Bridgen, ISBN 3 89365 224 8, ????

Pam

RALLITULOKSIA

Nokia ralli 9.10.1999.

Luokka 3 Historic ikäk. E-F alle 1300cc, Lähti 12, maaliin 8

Sija	Nro	Ohjaajat	Auto	Tulos	Ero
1.	34	Sami Jaakkola Jukka Mustonen	Ford Consul Cortina	0.47.51	0.00
2.	23	Jari-Pekka Vesalainen Marko Myyryläinen	Ford Anglia 1200	0.47.52	0.01
3.	29	Pertti Mattila Jukka Mattila	Ford Consul Cortina	0.48.55	1.04
4.	28	Rauno Paarala Pasi Paappanen	Ford Consul Cortina	0.49.25	1.34
5.	26	Kari Lipasti Hannu Virtanen	Ford Consul Cortina	0.49.29	1.38
6.	33	Juhani Suokas Kari Aaltonen	Ford Anglia 1200	0.49.50	1.59
7.	30	Esa Tuominen Ari Tuominen	Morris Cooper S	0.49.53	2.02
8.	24	Aarre Häkkinen Seppo Kiljunen	VW 1300	0.54.35	6.44

Keskeyttäneet

Nro	Ohjaajat	Auto	Kesk. paikka	Kesk. syy
12	Kalervo Tuomi Marko Tuomi	Morris Cooper S	EK1	konerikko

Valitettavasti en itse päässyt seuraamaan rallin tapahtumia, sillä tein samana päivänä viime hetken muutoksia jäsenlehteen nro 4/1999 ja unohdin kokonaan lähistöllä ajetun rallin! Sen kuitenkin tiedän, että Kalervon ja Markon ralli oli täynnä vastoinkäymisiä alusta alkaen.

Kaikki alkoi lupaavasti jo ennen lähtöä, sillä rallin järjestäjä ei ollut varannut pukukoppeja vaatteiden vaihtoon vaan ajoasut piti vaihtaa ulkona vesisateessa. Jatkoka seurasi heti ensimmäisellä erikoiskokeella, kun lasinpyyhkijät lakkasivat toimimasta jo parin kilometrin ajon jälkeen. EK:n puolivälissä hävisivät jarrut ylikuumentamisen takia ja muutaman kilometri ennen maalia moottorista hävisivät tehot. Maaliin asti Cooper S sentään jaksoi, voima tosin riitti vain kakkosvaihteella ajamiseen. Tallilla moottorin hajoamisen syyksi paljastui nelosen kiertokangen laakerin hajoamisesta aiheutunut kampiakselin halkeaminen!

XV-OP-RALLI

LUOKKATULOKSET

8.1.2000 Iisalmen UA

HISTORIC RALLY TROPHY

Tuloslaskenta: TENAB,Mänttä Lopulliset viralliset tulokset

Luokka: 1 / ikäkaudet E-F enint. 850 cc; lähti 10; keskeytti 3; suljettu 1

Ryh.	Ylk.	Aika Ero	Ohjaajat	Seura Auto
1.	35.	44.55 0.00	Petter Wallén Lauri Lindström	JAS Saab 96
2.	37.	45.25 0.30	Ari Vuorinen Sami Vallin	PukMU/PoSUA Fiat 850
3.	38.	47.05 2.10	Ossi Rantalainen Pauli Niinikoski	LahUA/AL/AKU-Jkl Saab Sport
4.	42.	48.11 3.16	Markku Makkonen Juha Silosarka	UuUA/AL/AKU-Jkl Fiat 850
5.	45.	49.20 4.25	Teppo Lindberg Eino Romppanen	JAS Morris Mini Minor
6.	46.	51.44 6.49	Seppo Virtanen Aarno Saartio	JämSUA/AL-Hki Trabant P601

Keskeyttäneet

N:o	Ohjaajat	Keskeytyspaikka/-syy	Ryh/Lk	Auto
20.	Hannu Lepoaho Raine Lepoaho	EK 1 rengarikko	H3	Austin Cooper S
23.	Esa Tuominen Ari Tuominen	EK 4 tekninen vika	H3	Morris Cooper S



XIV Nokia ralli 9.10.1999. Kuvassa ovat Kalervo ja Marko Tuomi.

Auto on Morris Cooper S. Kuvan on ottanut Pro Technic 1999.

Pimeän poistoteoria...

Tämä teoria on tullut tietooni suoraan USA:sta Oregon Mini Societyn sivuilta, josta olen sen vapaasti suomeksi kääntänyt. Teorian epäillään luoneen amerikan-suomalaisen (?) Tim Mac Innen, tätä en ole tosin pystynyt näyttämään toteen, eli asiaan:

Jo vuosia on uskottu, että sähköpolttimet luovat valoa, mutta nykyiset tutkimukset osoittavat, että näin ei ole asia, vaan ne imevät pimeyttä. Teoria osoittaa, että pimeydellä on massaa ja, että se on painavampaa kuin valo !

Ensiksi pimeyden poistoteorian perusteita on, että polttimo imee pimeyttä. Esimerkiksi, otetaan huone, jossa olet ja jossa on valot päällä. Se on paljon kirkkaampi, kuin esimerkiksi nyt ulkona. Eli mitä suurempi (tehokkaampi) pimeän imijä on, sitä kirkkaampi tilassa on. Parkkialueella olevat pimeän imijät eivät jaksa pitää aluetta niin kirkkaana kuin huoneessasi on.

Kynttilä on yksinkertainen ja primitiivinen pimeyden imijä. Uudessa kynttilässä on valkoinen sydän ja huomaat, kun poltat sitä, niin se mustuu, osoittaen että se on imenyt pimeyttä itseensä. Jos laitat lyijykynän palavan kynttilän lähelle, niin se tummuu ja tämä siksi, koska kynttilään kulkevaa pimeyttä tarttuu myös siihen. Johdonmukaista ! Yksi haitta näillä primitiivisillä pimeydenimijöillä on niiden rajoitettu kyky imeä pimeyttä, vain noin yksi metri.

Ja kaiken kaikkiaan pimeyden imijät eivät kestä iankaiken, Kun ne ovat täynnä pimeyttä, ne eivät voi enää imeä enempää. Tämä on osoitettu avaruudessa olevassa mustassa pisteessä (ns Full Dark Sucker).

On olemassa myös kannettavia pimeyden imijöitä. Näissä polttimo ei pysty käsittelemään pimeyttä, vaan se varastoidaan pimeys varasto yksikköön (PVY) englanniksi Dark Storage Unit eli DSU. Kun tämä yksikkö tyhjennetään tai korvataan uudella (esim patterilla), niin tämän jälkeen yksikkö toimii taas.

Toinen kohta, pimeydellä on massa. Kun pimeys menee pimeyden imijään, niin liikuvan massan aiheuttama kitka kehittää kuumuutta, siksi ei ole viisasta toimivaa pimeyden imijää. Kynttilässä tämä ongelma esiintyy erityisesti, koska pimeys joutuu menemään ohuen sydämen läpi sensijaan että se voisi mennä kirkkaan lasin läpi. Kynttilässä tämä aiheuttaa suuren kuumuuden ja siksi ei ole viisasta koskea palavaa kynttilää käsin.

Myöskin pimeydellä on massa eli pimeys on painavampaa kuin valo, Jos uit meressä aivan pinnan lähellä niin siinä on kirkasta, mutta kun sukellat syvemmälle, niin vesi hämärtyy. Jos sukellat oikein syvälle, niin siellä on aivan pimeää, koska pimeys on painavaa ja kevyenä valo jää kellumaan pinnalle. Englannissa valoa kutsutaankin Light = kevyt.

Lopuksi osoitamme, että pimeys on valoa nopeampaa. Jos seisot valoisassa huoneessasi pimeän suljetun WC oven edessä ja hitaasti aukaiset WC:n oven, niin näet kun valo hitaasti siirtyy WC:hen mutta koska pimeys on nopeampaa, sinä et huomaa lainkaan kuinka pimeys lähtee WC:stä pois paljon nopeammin. Tämän yksinkertaisen, mutta tehokkaan testin voit suorittaa itse kotonasi koska vain.

Siis muista, kun seuraavan kerran ostat lamppua, niin se onkin pimeyden imijä.

Sama henkilö on myös pystynyt osoittamaan, että sähkövirta onkin todellisuudessa savun kulkua johdossa ! Tätä vallankumouksellista teoriaa kutsutaan LUCAS-teoriaksi, koska sitä on esiintynyt eniten kyseisen valmistajan tuotteissa ja englantilaisissa autoissa nimenomaan.

Aluksi selvitetään perusteita: Olet varmaan huomannut, että yleensä pienissä alle 1,5 mm² johdoista tulee vain vähän savua niiden rikkouduttua. Tämä on tietenkin selvää, koska niin pieneen johtoon ei mahdu paljon savua. Tilanne on aivan toinen, jos esimerkiksi lyöt akun plus-johdon kiinni auton runkoon, silloin alkaa hetken kuluttua virtaamaan melkoinen määrä savua, sillä onhan akkukaapelissa pinta-alaakin melkoisesti. Vanhemmilla autoilla, joissa on vielä plus maadoitus on tietenkin kokeiltava miinusjohdolla.

Savua on varastoituneena myös esimerkiksi laturiin ja starttimoottoreihin melkoinen määrä, mutta niiden tilavuuskin on eri luokkaa. Mikäli kyseiset yksiköt alkavat päästää savua saattaa olla vaarana, että savun aiheuttama kitka kohottaa kyseisen yksikön lämpöä liikaa ja voi olla seurauksena jopa liekit. Emme suosittele kokeilemaan yo yksiköiden savumäärää omatoimisesti ilman sammuttimia.

Viime aikoina on tullut ilmi, että LUCAS-teoria pitää paikkansa vielä nykyisilläänkin laitteilla. Itsestään on ollut selvää, että kun laturin käyttöaine eli savu on päässyt pois, niin laturi ei enää toimi alkuperäisellä tavalla. Nytemmin on tullut ilmi, että savua on siirrytty käyttämään tietämättämme myös normaaleissa "ns verkkovirtalaitteissa", eli jos olette huomanneet eivät esimerkiksi mikrotietokoneet toimi enää, jos niiden käyttöaine (savu) pääsee karkuun itse laitteesta. Tämä oli aika yllättävä havainto, koska LUCAS-teoriaa ei ole arvostettu kovin korkealle ja Lucas sähkölaitteilla oli epäilyttävä maine. Englantilaisen auton omistajina voimme olla ylpeitä siitä, että kyseinen käyttöjärjestelmä on hyväksi havaittu vielä uudelle vuosituhanelle siirryttäessä.

Kauan eläköön Lucas.

Tim Mac Inen

Kuoppatutkan kyydissä



Huittislainen **Hannu Hätönen** tunnetaan muun muassa pienoismalliautoistaan. Nyt Hannu on kiinnostunut vähän suuremmasta ajokista, vaikkei tämäkään auto ole koolla pilattu.

Kyseeessä on nimittäin tummanpunainen Austin Mini 850, joka on valmistettu Iso-Britanniassa vuonna -65. Minin ensimmäiset kilometrit kuluivat Vammalassa, josta se sitten muutamien mutkien kautta lopulta päätyi Hannun omistukseen.

Rakkaalla lapsella on monta nimeä, niin myös Minillä: Koiran-koppi, Minttu, Kuoppatutka, Minni. Hannun auton nimeksi on vakiintunut "Luumu", johtuen sen harvinaisesta väristä.

Austin seisoit tallissa unohdettuna yli kymmenen vuotta. Vuodet jättivät jälkensä, joten Hannun täytyi entisöidä auto ennen museorekisteröintiä.

Museorekisteriin ei nimittäin kelpuuteta mitä tahansa ajoneuvoa: auton pitää olla vähintään 25 vuotta vanha, ajossa enintään 30 päivää vuodessa ja varustus mahdollisimman alkuperäinen, ennen kuin Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi ry lyö paperiin leimansa.

Sen vuoksi Minin kunnostaminen ei ollutkaan ihan mutkaton juttu, sillä esimerkiksi alkuperäistä vastaavat lattiamatot tilattiin Englannista asti.

Luumusta löytyy monia hauskoja yksityiskohtia. Ensimmäinen asia, joka herätti ihmetystä, oli Jaakko-merkinen tuulilasi, sillä autonhan piti olla englantilainen. Hannu myönsi, että aivan kaikki ei vastaa alkuperäistä, esimerkiksi juuri tuo lasi, joka on vaihdettu myös

hemmin.

Alkuperäistä sen sijaan on turvavöiden puuttuminen. Niitä ei Austinissa ole - eikä tule. Paras turvavaruste onkin luotettava kusi. Auton alta ei löydy myöskään nastarenkaita, joten talviautoilu ei ole suotavaa. Lokakuinen ajo taisikin jäädä tämän vuosituhatteen viimeiseksi.

Minin kyydissä ei kärsi vilua, siitä pitää huolen tehokas lämmitysjärjestelmä. Ja jos tulee liian kuumaa, takin voi ripustaa sille varattuun koukkuun, tai avata hauskat, sivusuunnassa aukeavat ikkunat.

-Miten täältä pääsee pois?

Luumussa ensi kertaa matkavälillä saattaa tuottaa ongelmia niinkin yksinkertainen asia, kuin oven avaaminen. Pienen mietinnän ja opastuksen jälkeen ovi kuitenkin aukeaa - narusta vetämällä.

Englantilaiset ovat käytännöllisiä ihmisiä. Auto on suunniteltu niin, että mittarit sijaitsevat keskellä, joten ohjauspyörän voi melko helposti vaihtaa kummalle

puolelle tahansa. Hannun autossa se on kuitenkin asennettu suomalaisittain vasemmalle puolelle.

Akku ja bensatankki löytyvät auton takaluukusta. Ajamisen kannalta erilaista on esimerkiksi se, että lähivalot vaihtuvat kaukovaloiksi painamalla jätällä pientä nappia poljinten vieressä.

Vaikka Mini onkin - nimensä mukaisesti - melko pieni, on se toisaalta suunniteltu oikeaksi tila-autoksi. Pitkien esineiden kuljetus onnistuu takaluukkuun piilotetun aukon avulla. Jos sekään ei riitä, alaspäin aukeavan takaluukun voi jättää vaikka kokonaan auki, sillä rekisterikilpikin on liikkuvaa mallia.

Ajomukavuus ei ole huippuluokkaa, pehmeistä penkeistä huolimatta; pitkä ihminen voi lyödä päänsä kattoon, eikä autosta löydy tehokkaan, kuin 37 hevosvoiman verran.

Austin Minillä tehdään siis lyhyitä, mutta sitäkin hausempia ajomatkoja.

Maria Kaaja ja Anne Hätönen



Hätösen Hannun uusin ihastus on, 1965 syntynyt, tummanpunainen Austin Mini 850.

MCFF RY:N PAIKALLISKOKOONTUMISET

Tampereen ja Turun seudun kerholaiset käyvät ahkerasti myös paikalliskokouksissa. Helsinki, Lahti ja Etelä-Karjala kokoontuvat myös säännöllisesti, mutta osanottajia voisi olla enemmänkin. Pahin tilanne lieenee Forssassa ja Keski-Suomessa, joista puuttuu kokoontumisten vetäjä.

Helsinki Team

kokoontuu Espoon Suomenojalla Hannuksen kartanolla (HPY karttasivu 10, ruutu 39/71) joka kuun viimeisenä keskiviikkona alkaen klo 19.00.

Tampere Team

kokoontuu joka kuun ensimmäinen tiistai klo 19.00 alkaen Shell Rantaperkiössä. Hyvin aktiivinen, paikalla lähestulkoon säännöllisesti parikymmentä kerholaista.

Lahti Team

kokoontuu joka kuun ensimmäinen keskiviikko Shell Majakkaan alkaen klo 19.00.

Forssa Team

kokoontuu ainakin teoriassa joka kuun ensimmäisenä sunnuntaina klo 15.00 alkaen Forssan Kartanonkadun Essolla. Nyt kun Salmisen Timo on ansaitsemallaan pitkällä lomalla, vetäjä taitaa puuttua...

Turun seutu

kokoontuu joka kuun ensimmäisenä sunnuntaina klo 16.00 alkaen Autoteema Oy:n tiloissa Mynämäellä Roukkulin teollisuusalueella. Aktiivinen, paikalla useimmiten kymmenkunta kerholaista.

Keski-Suomi

kokoontui joka kuun viimeisenä tiistaina klo 19.00 alkaen Tourulan Kesoil-huoltamon kahvilassa. Vetäjää kaivataan tännekin...

Etelä-Karjalan Team

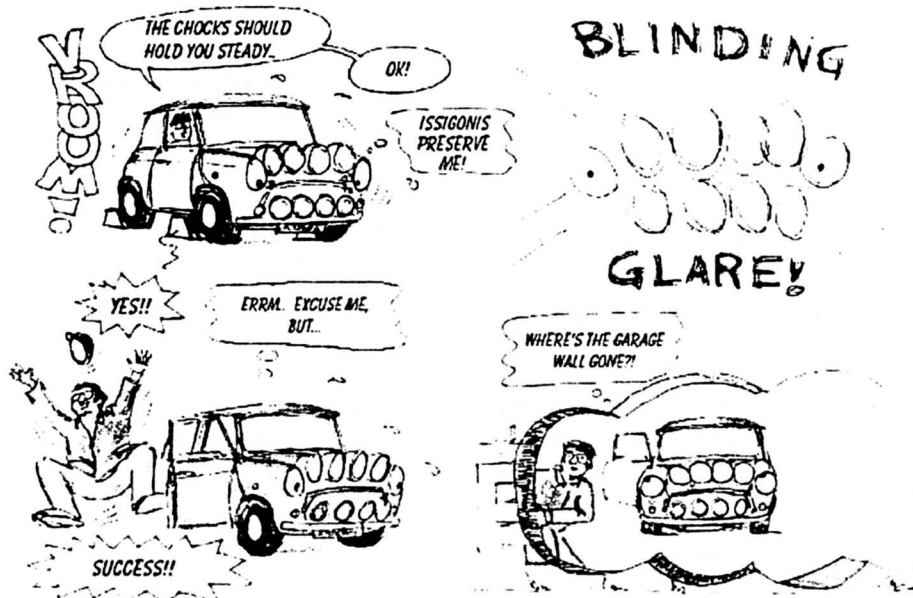
kokoontuu joka kuun viimeisenä sunnuntaina Lappeenrannan Kaupakadun Nesteelle. Talvella klo 15.00 alkaen, kesällä klo 17.00:sta eteenpäin.

SNORTY & CO

Steve Dix julkaisee joka sunnuntai uuden MINI -aiheisen sarjakuvan internetissä osoitteessa <http://www.snorty.net/>. Sarjassa esiintyvät Minit, henkilöt ja tapahtumat ovat aika usein todellisia, ehkä aavistuksen liioiteltuna ...

Inspiraation lähteenä taitaa olla Mini-list, kansainvälinen Mini -harrastajien sähköpostilista. Sitä ylläpitävät Marcel Chichak Kanadasta ja John C. Bullas Englannista. Lisätietoja tästä postituslistasta saa lähettämällä sähköpostin osoitteeseen majordomo@autox.team.net. Jätä viestin otsikko tyhjäksi ja kirjoita itse viestiin vain teksti "help", tietenkin ilman lainausmerkkejä. Majordomo lähettää yleensä liittymisohjeet muutamassa minuutissa.

Pam



46



47

MININ OHJAUSPYÖRÄN TAKANA

Valitettavasti en ehtinyt saada valokuvaa ennen lehden menemistä painoon...

1. Nimi, ikä ja asuinpaikka?

Sanna Alajääskö, nuorehko, Kaksikerta. Olen aito lappilainen, kotoisin Rovaniemeltä.

2. Ammatti?

Hotellinjohtaja (Hotelli Tammi-valkama).

3. Perhesuhteesi?

Naimisissa, yksi lapsi.

4. Mitä ominaisuuksia arvostat muissa ihmisissä?

Rehellisyyttä, suoruutta.

5. Entä itsessäsi?

Rehellisyyttä, suoruutta.

6. Koska Miniharrastuksesi alkoi, milloin liityit Mini Clubiin?

Vuonna 1991 tai 1992, ehkä 1994.

7. Toimintasi kerhossamme?

Jäsenlehden lukeminen. Rovaniemellä ei juuri muuta voinut tehdä.

8. Muut harrastuksesi?

Aerobic, spinning.

9. Nykyinen/nykyiset Minisi?

British Racing Green Mini 1000 vuodelta 1980.

10. Montako Miniä olet kaikkiaan omistanut?

Kaksi.

11. Mieleenpainunein muisto Mini-harrastuksesi ajalta?

USA:sta tulleen ystävän kanssa Minillä tehty matka Helsingistä Kuusamoon ja takaisin. Se kesti yhden vuorokauden oletettua pidempään!

12. Mitä asioita haluaisit kehittää kerhotoiminnassa?

Ei tule mitään mieleen.

13. Mitkä asiat kerhotoiminnassa harmittavat?

Kesäkokoontumisia saisi olla enemmän.

14. Minkälaisena näet kerhomme tulevaisuuden?

Aktiivista toimintaa.

15. Jos et olisi Mini-harrastaja, mitä harrastaisit?

En osaa edes kuvitella elämää ilman Miniä.

MINI-MARKET

VANHOJA LEHTIÄ:

1990 n:o 3
1993 n:o 2
1994 n:o 3
1995 n:o 2
1996 n:o 2, 3, 4
1997 n:o 2, 3
1998 n:o 2, 3, 4

Noudettuna 1,00 mk / kpl
Postitettuna 3,00 mk / kpl

◇◇◇◇◇◇◇◇

Seuraavat tavarat tilataan Jukka Soronen puh. 040-751 3968.

KERHON TARRAT:

kerhotarra, pieni
kerhotarra, iso

Hinta 4,00 mk / kpl
Hinta 15,00 mk / kpl

KOKOONTUMISTARRAT:

Koskenpää 1992
Parainen 1993
Uusikaupunki 1997
Järvenpää 1998

Kaikki 3,00 mk / kpl

KERHON LOGO:

Painettu kankaalle n. A4 koko

Hinta 13,00 mk / kpl

T-PAIDAT:

Koko:	M	6 kpl
	XL	8 kpl
	XXL	13 kpl
	110 cm	4 kpl
	140 cm	7 kpl

Hinta 75,00mk / kpl

KANGASMERKIT:

Hinta 22,00 mk / kpl

POSTIKORTTI:

T-paidan kuvalla, musta/valkoinen

Hinta 2,00 mk / kpl

POSTITUSLISÄ NOIN 20 - 30 MK / LÄHETYS.

MYYDÄÄN

Minin mittareita, vajereita, tiivistesarja, jarrusylintereitä, + muita jarruosia, peilejä, nokka-akseli, moottorin osia ym. Toiset osat uusia. Hinta yhteensä 250mk

Puh: 0400-557192

Myyn: Minin lämmitettävä takalasi ja takasivulaseja, nokkapelti (maskipelti), jousipalloja + trumpetteja, hyvä takaluukun tiiviste, maski + viiksirauta + päät, pohjapanssari, mittarikotelo, kierroslukumittari, nopeusmittari, polttoainetankki, Mini VAN ja PICK-UP hajoitusosakirjoja sekä suomenkielisiä korjaamokäsikirjoja ja 10" peltivanteen keskiökuppeja.

Puh. ilt. 03-5849908 Jukka Pöri

Minin 10" alumiinivanteet ATS huonoilla kesärenkailla H. 1000mk. Takakelkka ehjä (hydrolastic). Niskatuelliset etupenkit -83.

Puh. 040-5818390 (Valkeakoski)

Myydään Austin Mini Van 1962, auto on projektikuntoinen. Autoon löytyy kaikki tarvittavat uudet peltiosat + paljon muita osia. Uudet etu- ja takakelkat ym... Oven saranat... Hintapyynti 5000.- / Vaihto

Puhelin 06-3124939 tai 0400562462 Aarni Vainio

Myydään täysin remontoitu 3-synkattu vaihdeloita (KT-Motorsin tekemä) käyttämätön. Hintapyyntö 2500.-

Puhelin 06-3124939 tai 0400562462 Aarni Vainio

Myydään 300 asteinen viritysnokka-akseli AEA-649 300.- ja joutsenkaulaimusarja 250.- sekä 45mm Weber vaakaimukaasutin kuin uusi (käytetty 2-kesää) 1200.-

Puhelin 06-3124939 tai 0400562462 Aarni Vainio

60- luvun Speedwell kierroslukumittari , 0-8000 rpm, kromikehäinen H. 350 mk.

Timo Virtanen puh 0400-786152 tai 03-3465770

Mini vm 1979 .Purettu 1996 kokonaan, ostettu 11000,- osia. Koneella ajettu kasauksen jälkeen 15000 km, katsastettu 11/99, rst puskurit, jalopuukojelauta, hyvät MS renkaat 10". Hintapyyntö 13.000 FIM.

050-5590857 Timo Mäntymaa.

Myydään Minin ovet (saranat ulkopuolella), konepeitto, ja takaluukku. Kohtalaisessa kunnossa. Ovet 100mk/ kpl, konepeitto ja takaluukku yht:150mk. Kysy myös muita Minin osia.

Suhonen Kari, puh: 017-3522305 (Kuopio)

Myydään Miniin lämmitettävä tuulilasi. Hinta 1000mk.

Aki Tiisonen 040-7693637 tai 050-5238567 (Espoo)



KÄSINMAALATUT

- puhelimien kuoret
- kypärät
- maalivahdin maskit

PERTTI SALO

Rantalankatu 19, 30100 Forssa

GSM 0400-764 687

OSTETAAN

Ostan: FLEISCHMAN sähköautoratoja ja autoja. Rikkinäiset ja muut merkitkin käy.
Puh. ilt. 03-5849908 Jukka Pöri

Ostetaan Miniin 10" talvirenkaat , hyväkuntoiset.

Timo Andersson puh. 0405343875 email: tamuovi@saunalahti.fi Kuusankoski

Ostetaan valkoinen ajokuntoinen Mini

Puh: 03-5841941 / Otto Hahl

Ostetaan Minin vm.72:sen vasemmanpuoleinen ovi, Ruosteeton.

Suhonen Kari, puh: 017-3522305 (Kuopio)

Halutaan ostaa GT Mailerin nopeus- ja kierroslukumittari kohtuulliseen hintaan.

Yhteystiedot on Juho-Mikko Arhi puh. 040-5969610 ja sähköposti olis juho-mikko.arhi@vsamk.fi.

Ostetaan tuplien imusarja, yhdystanko ja yksi hyväkuntoinen HS4

Puh. 050-359 7585 klo 18 jälk. Tero Ahokas, IMATRA

Ostetaan alumiinitykkivanteet 5x10" muttereineen ja hyväkuntoiset kesärenkaat ko-koa 165-10. Lisäksi ostetaan viritysosia 1000cc koneeseen, mm. kansi, nokka-akseli, peltipakosarja ja imusarja yhdelle SU HS4 kaasuttimelle.

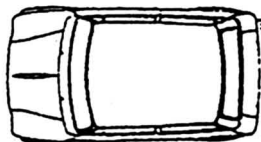
Pekka Hedman, puh 0400-581664 (Oulu)



.AZ05

JASA-paino Oy

Kostilantie 301
31900 Punkalaidun
puh. (02) 7674813



Lehti N:o 2/2000
Aineisto sisään 24.3.2000 mennessä , ilmestyy vk 17

**Mini Club Flying Finns -jäsenlehti, painosmäärä on 650 kpl.
Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa.**

ISSN 0784-2597

JASA-paino Oy, Punkalaidun