



**JÄSENLEHTI**

**N:o 4 , 37 1990**



# TIMON TOISEKSI VIIMEINEN TOIMITUSNURKKAUS

Morjesta vaan ! Rankka kesä näyttää olevan ohi tätä kirjoittaessa, ainakin sään puolesta. Toivotaan, että edes Brittipäivillä paistaa aurinko.

Kuten viimevuonna lupasin, toimitan tämän vuoden lehdet, joten toiseksi viimeinen numero on tulossa Jokioisilta. Selailin vanhoja lehtiä ja näkyi olevan niin, että vain numerot 2,4,5,6,7 ja 8 on tehty muualla (teksti oli tuttua!), joten on jotekstinkin suhteen syytä vaihtaa toimitusta.

Vanhoja lehtiä on vielä seuraavasti myynnissä:

1985 nro 16	}	a`2,00
1986 " 18 , 20		
1987 " 21 , 22 , 23 , 24	}	a`5,00
1988 " 25 , 26 , 27 , 28		
1989 " 30 , 31 , 32 , 33		
1990 " 35 , 36		

Kuten huomasitkin vanhat lehdet ovat "tarjouksessa". LISÄÄ TOIMITUS + POSTITUSMAKSUA 5,00/lähetys. Tilaukset tilille: Lounais-Hämeen Säästöpankki, tilinumero 42501849622. Muista oma nimesi ja osoitteesi ja lehdet, jotka tilaat.

Iloisempia uutisia ovat seuraavat tiedot: Roverin tehdas valmistaa MINI COOPER S 1275 cm<sup>3</sup> (Metron) koneella, eli nyt on myynnissä sekä, 1275 ja 1000 Cooper. Valitettavasti näitä saa vain Englannista, ja muista sivistyneimmistä maista (näihin en lue Suomea). No meillähän on autotiheys aivan "omaa" luokkaansa esim. Saksaan verrattuna, jonne tätä "turvatonta MINIA" myydään. Täytyy kait perustaa samanlainen ryhmä kuin vihreät yms muut pilipaliporukat ja pitää mahdotonta ääntä itsestään lehdissä. Esim. ahtautua Miniin ja kietäytyä syömästä, ennenkuin Miniä tuodaan maahan. Pitihän tämä kävelyporukkin kovaa ääntä autottomuudesta ja vain 6 henkeä oli kävelemässä Turusta Helsinkiin, kun satuin ajamaan heistä ohi työmatkalla (Kävellessä se olisi kestänyt 38 tuntia yhtämittaista kävelyä, nyt ehdin vielä illaksi kotiinkin).

No eiköhän tässä tullut purettua jo aivan tarpeeksi itseään

MOIKATAAN, KUN TAVATAAN

# SYYSKOKOUS

MINI CLUB Flying finns ry:n syys vuosikokous 17-18.11.1990, pidetään Hotelli Ellivuoressa.

## Ohjelmaluonnos

### 17.11.1990

12.00 - 13.00	Ilmoittautuminen Hotelliin	
13.00 - 14.30	Vuosikokous	(kokoustila)
14.30 - 15.00	Kahvi	(kokoustila)
15.00 - 17.00	Vuosikokous jatkuu	(kokoustila)
17.00 - 18.30	Sauna	(miehet/naiset)
18.30 - 19.30	Vapaa ohjelma	
19.30 - 21.00	Illallinen	(ravintola)
21.00 - 23.00	Pikkujoulu	(kokoustila)
23.00 -	Vapaa ohjelma	

### 18.11.1990

08.00 - 10.00	Kahviaamiainen	(ravintola)
10.00 - 11.00	Kesätapahtumien videoiden katselu	(kokoustila)
11.00 -	Vapaa ohjelma	(kokous päättyy)

Syyskokouksessa käsiteltäviä asioita:

- valitaan johtokunta ja toimihenkilöt vuodelle -91
- vahvistetaan yhdistyksen talousarvio vuodelle -91
- päätetään jäsenmaksun suuruudesta
- päätetään vuoden -91 kokoontumisista
- muut kokoukselle esitettävät asiat

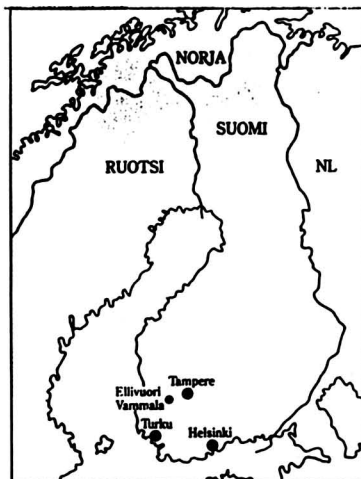
Tervetuloa kokoukseen kaikki, jotka haluavat vaikuttaa kerhomme toimintaan ja henkilövalintoihin. Syyskokouksessa tähän on tilaisuus.

Hotelli Ellivuori tarjoaa edellä olevan ohjelman mukaiset palvelut sekä majoituksen 2h-huoneissa, aamusaunan ja -uinnin "pakettina" 265,-/henkilö (1h-huone lisä 95,-, lapset alle 4v. ilmaiseksi ja lapset 4v.-14v. 1/2 hint.).

Kerholle on varattu 30 kpl 2h-huoneita. Majoitus on itse varattava tästä kiintiöstä 31.10 mennessä. Varaukset numerosta 932-1921

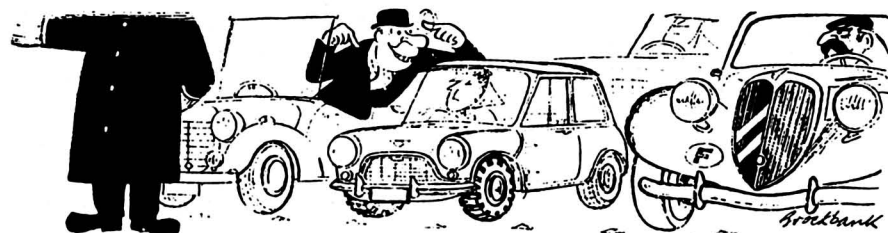
Mini terveisin: Jari Jalonen

PS. Muistakaa varata pikkujoululahjat mukaan.



### Etäisyydet

Tampere	45 km
Turku	130 km
Pori	88 km
Helsinki	215 km
Vaasa	235 km
Jyväskylä	205 km
Vammala	17 km
Lahti	160 km



# INTERNATIONAL MINI MEETING KEMORA 14-15.7.-90



Tämän vuoden kesäkokoontumiseen oli pyritty järjestämään runsaasti ohjelmaa ja tilaakin oli niin paljon, ettei kenenkään pitänyt häiriintyä, mutta sää ei suostunut kokoontumistamme. Minitonni virallinen SM osakilpailu saatiin liukastellen ajettua, samoin kiihdytyskilpailu. Kokoontumiseen osallistuneet pääsivät myös ajamaan rata-autoilla mutta omilla autoilla ajo ja tähtien kisa jäivät liukkaan radan vuoksi pois. Ideahan tähtien kisassa olisi ollut, että kerhon kuskit (Kaivo-oja, Jokinen ym.) olisivat ajaneet Minitonnikuskeja vastaan. Rastikilpailun ajaksi sade hieman taukosi ja onneksi iltaohjelma bändeineen saatiin vietyä läpi kuivassa mutta koleassa ja tuulisessa säässä. Myös romutori pyöri tapahtuman ajan varikkopiltiltuissa.

Osanottajia oli 108 autokuntaa joista Minillä 79. Kolme autokuntaa tuli Ruotsista ja yksi Englannista Mini Marcosilla! Englantilaiset saivat luonnollisesti pisimmän matkan palkinnon.

Jukka Pöri



MINI-DRAG-RACE KEMORA 14.7.1990

Minitonnikisan tuloksiksi saatiin liukkaalla radalla tiukan kisan jälkeen:

1. Matti Lehtokari TapUA
2. Markku Laakso KysUA
3. Mauno Mäkelä VetUA
4. Simo Tukiainen HUA
5. Jaakko Roiko-Jokela KMK
6. Timo Repo EPUA
7. Jukka Miettunen TamUA
8. Jorma Juhola HUA
9. Vesa Liukkonen TapUA
10. Veijo Ahola VetUA
11. Kalervo Tuomi TUA
12. Hannu Kämäräinen TamUA
13. Mauri Vilander KarstUA
14. Roger Santala HUA 4kierr.
15. Jari Jaakkola KMK 1kierr.



MATTI LEHTOKARI



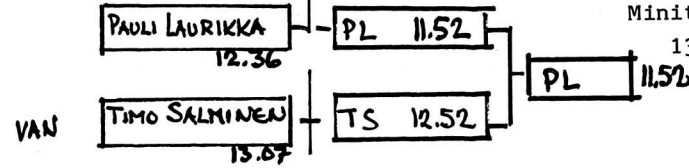
VOITTAJIA

VOITTAJA MINI



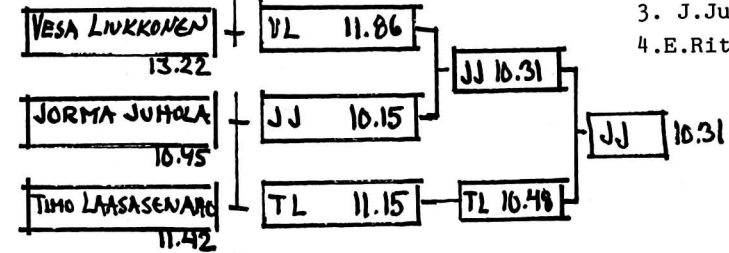
1000 cm<sup>3</sup>

LAJITELU AIKA



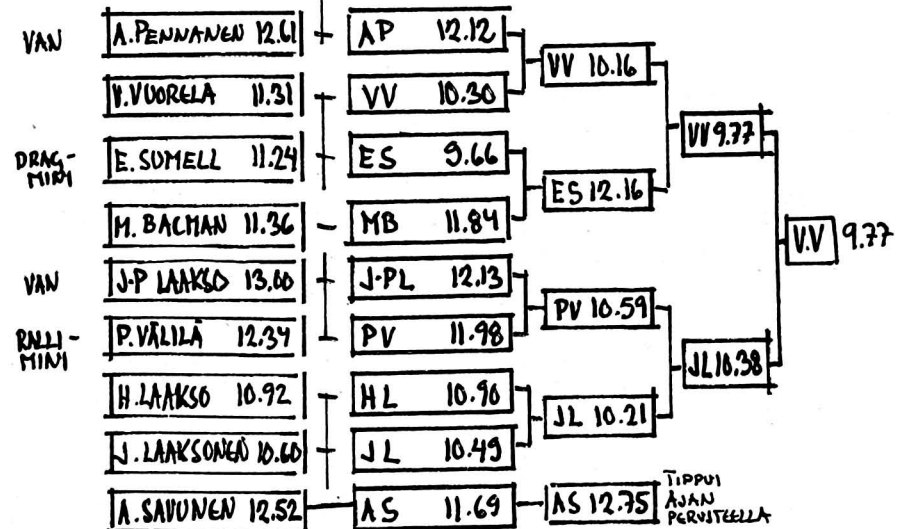
Lauantain tilanne:  
 1000cm<sup>3</sup> Pauli Laurikka 11,52  
 Minitonni Jorma Juhola 10,31  
 1300cm<sup>3</sup> Vesa Vuorela 9,77  
 Muut Erkki Ritola 8,98

MINITONNI

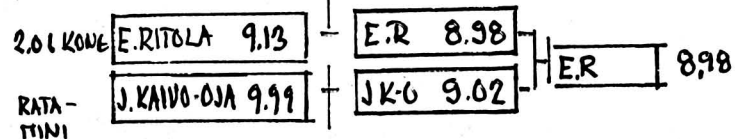


Sunnuntain tilanne:  
 1. E.Sumell (Vuorela estyn.)  
 2. P.Laurikka  
 3. J.Juhola  
 4.E.Ritola

1300 cm<sup>3</sup>



UNLIMITED CLASS



RATA-MINI



14. - 15.7.90



KEMORA

**VUODEN MINI  
MINI OF THE YEAR**

- Mini 1300 vm 1975
- om. Vesa Salo, Hki

**VUODEN MINISTI  
MINIDRIVER OF THE YEAR**

- Jouko Luhtasaari, Alavus

**VUODEN ENTISÖINTI  
RESTAURATION OF THE YEAR**

- Morris Cooper S MKII vm 1968
- om. Jaakko Passinen, Seinäjoki

**MIELIPITEENI KOKOONTUMISESTA  
YOUR COMMENTS OF THE EVENT**

RASTIKILPAILUN TULOKSET:

Lapset	Naiset	Miehet
1. Maria Finni	1. Päivi Vento	1. Jari Silvennoinen
2. Noora Savunen	2. Arja Juhola	2. Kimmo Kuisma
3. Markus Finni	3. Katja Wikström	3. Jorma Juhola

**PALAUTA ÄÄNESTYSKORTTI KLO: 18.00 MENNESSÄ ILMOITAUTUMISEN  
LAATIKKON. HUOM! MERKITSE LIPPUN AUTOJEN NUMEROT.**

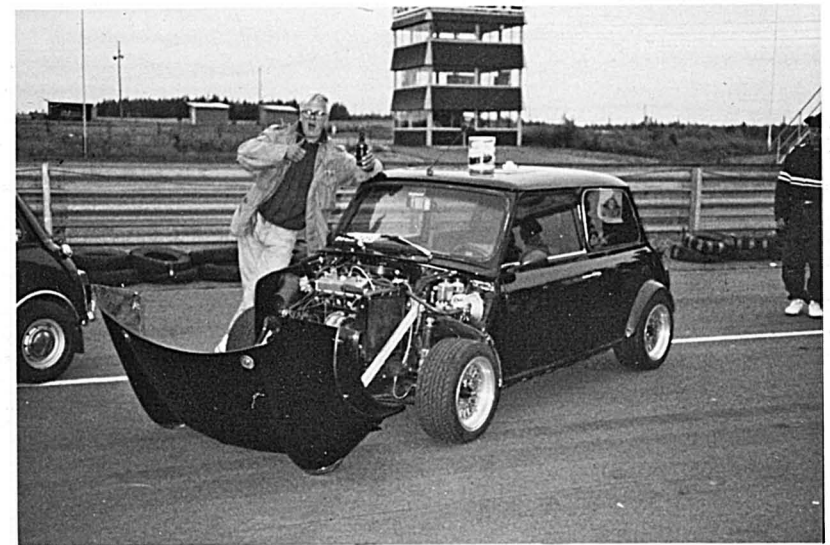
**( EI SIS REKISTERINUMEROA )**

**RETURN THIS FORM BEFORE 18:00 TO THE INFORMATION DESK (BOX).**

**USE THE NUMBERS OF CARS ( NOT REGISTER NUMBER )**



Vuoden entisöinti ja oik. vuoden Ministi.



Vuoden Mini. Kuvassa myös kokoontumisen speaker.

MINI PARKKI



MINITONNI STARTTI 1.



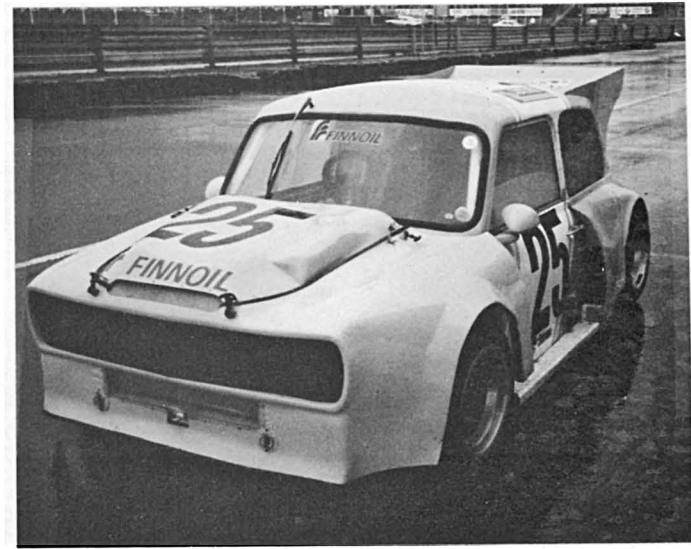
2.



TOIMITUS MENOSSA TESTIAJON,  
KAIVO-OJAN JUSSIN RATA MINILLÄ  
HURRRJAAA!



VARIKOLLA  
NÄHTYJÄ



KIIHDYTYSKISA SVERIGE - FINLAND. PÄIVÄN RUMIN KILLAUS  
VASTEN BETONI KAIDETTA JUURI TAPAHTUMASSA.

HARRASTEAUTO

# PICK-NICK

FORSSA 5.8.1990

Suurkokoontuminen  
Pilvenmäen raviradalla  
klö 12-17



Järjestää SMCF ja FHRA

Valitettavasti minun kamerastani valottui koko rulla, joten no picktures folks ! Paikalla kävi meidän lisäksi 2500 henkeä ja kulkimia oli noin 2500 kpl !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Kentälle tulleita ajoneuvoja oli rajoitettu siten, että esimm jenkki piilofarmareita ei laskettu sisälle ollenkaan, mutta silti ravirata oli aivan täynnä. Romutorille eivät mahtuneet kaikki halukkaat myyjät, tosin ihmetyttää mitä tekee räsymattomyyjä siellä. Kerhollekin saatiin ostettua läh- tövaate eräältä myyjältä.

Minejä oli noin 40 kpl paikalla. Saas nährä mahruutaanko kaikki ens vuana ennää sissään, on se nii holja paikka vaan.



Enemmän kuin mihin olet tottunut!

### Erikoispalveluja aurinkomatkalaisille

Suomalaiset asiakkaat voivat myös käyttää Sunwing-hotellissa hyväksien suomenkielisiä palveluja: hotellin vastaanotossa on suomen kieltä osaava virkailija, ja suomea puhuvat myös yksi MiniClubin ja Club 13:n vetäjistä sekä yksi liikunnanohjaajista. Päivittäin luettavaksesi toimitetaan suomenkielinen uutislehti, ja hotelliradio lähettää viitenä viikon päivänä suoran suomenkielisen lähetyksen.

Sunwing-loma on kenelle tahansa elämys, josta kannattaa maksaa muutama satamarkkanen lisää!

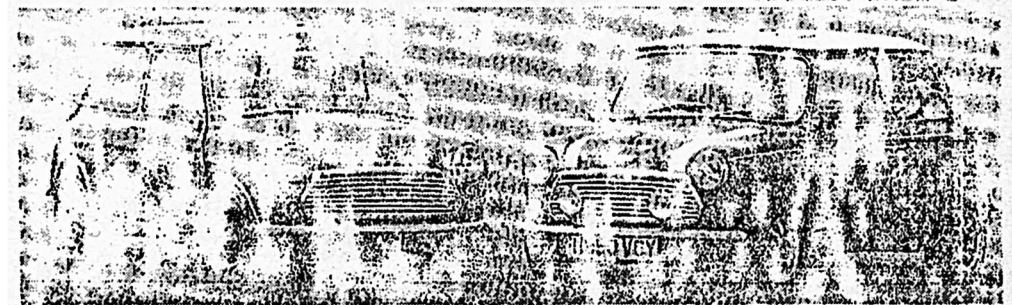
Oheinen

ilmoitus sattui silmiin Aurinkomatkojen lomaop- paasta 90 - 91.

Joka paikkaan ne kerho- laiset ehtiikin.

LOMALAISET HUOMIO !!  
ONKO JARKKOA NÄKYNYT?

FINANCIAL TIMES 10.7.90



Spot the difference: spotlights and stripes distinguish the relaunched Mini Cooper from its cult-status 1960s predecessor

## The sporty shoebox speeds back

John Griffiths looks at the relaunch of the most famous Mini of all

**T**he sporting Mini Cooper, the most famous Mini of all, is being relaunched after nearly two decades.

The decision to relaunch the sporty "shoebox on wheels" follows the Mini's re-emergence as a cult car, particularly in Japan.

Since it was launched in 1959, the Mini, in all its incarnations, has sold 5.2m worldwide.

It was in the 1960s that the Mini became a fashion item. Twiggy had one, so did Princess Margaret. The Beatles and the Rolling Stones, Peter Sellers and Peter Ustinov drove Minis. The asking price then was £496 19s 2d. The latest version will set back nostalgia-seekers £8,995 in the UK including taxes.

Not even Rover is prepared to hazard a guess how far demand for the Mini Cooper might go.

Sir Graham Day, as one of his first actions when he became chairman of the Rover cars group four years ago, decided to revive the Mini, then scheduled for extinction.

That act of faith by Sir Graham, now chairman of Cadbury, the confectionery group, came at time when the Mini looked to be at the end of the road. Record sales of over 300,000 in 1971 had fallen steadily to 34,000 by 1985.

They bumped along at the same level for the year after the revive, but started to rise - along with a general boom in

1960s nostalgia - the following year. Today production is up 20 per cent on its 1988 level.

The reincarnated Cooper is generating more media and public interest than the launch of the new Metro, on which Rover has spent £150m, earlier this year.

"I've never known anything like it; the response was fantastic once word started going around that we're going to build it again," said one Rover public relations executive, commenting on the group's decision to reintroduce this particular model.

In various forms - notably the Cooper S - the Mini Cooper triumphed in rallies and races throughout the 1960s, including a double win in the Monte Carlo Rally. Only last month Paddy Hopkirk, the driver who gave the Coopers their Monte victories, beat Jaguars, Alfa Romeos and other much more powerful but less agile machinery on the 3,000km Pirelli Classic Marathon.

The speed of the Mini's rise in popularity among the Japanese has astonished Rover most of all.

In the first half of this year sales of the Mini in Japan jumped by more than 40 per cent compared with a year ago to nearly 8,000. In the past few months, as high interest rates have crippled British new car sales, Japan has overtaken the UK as the Mini's biggest single market.

Last year, Japanese buyers accounted for 8,800 of the total of 39,000 Minis sold.

Minis accounted for three-quarters of all Rover Group's Japanese sales.

Britons bought 13,000 of the diminutive four-seaters, the creation of Sir Alec Issigonis and the catalyst for the move by the world's motor industry towards front-wheel drive.

World sales this year are expected to go back over 40,000. Rover expects the Mini Cooper to account for about 25 per cent of total Mini sales.

A total of 99,281 Mini Coopers were made between 1961 and 1969, and 45,629 Cooper S models between 1963 and 1971.

Thereafter, the models were replaced by a bulbous-nosed, slower Clubman model shunned by enthusiasts. The changes were made during a period of upheaval and managerial confusion as state-owned British Leyland (formerly the British Motor Corporation) slid towards bankruptcy.

The Mini Cooper is being re-launched in two stages. The first 1,000 of the 1275cc cars, on sale from today, are an introductory limited edition costing £6,995. The standard Mini Cooper will be in regular production from September and will cost less. A final price has yet to be fixed.

More powerful Cooper S versions are expected to be available later in the year.

The Mini is now produced with catalytic converters to meet legislation on exhaust emissions. Rover says it will stay in production as long as there is demand for it.

■ MINI COOPER tulee takaisin. Rover valmistaa tu- hannen kappaleen sarjan tätä 60-luvun ehkä menes- tyksekkäintä kilpa-autoa. Moottorina näissä 90-luvun Coopereissa on vanha 1275-kuutioinen moottori ja

vakiona 72 hevosvoimaa. Vahvempi kahdella kaasutti- mella varustettu 80-hevos- voimainen versio tulee myös tarjolle.

TEKNIKAN  
MAAILMA  
-90





## MOI BMC/LEYLAND HARRASTAJA!

- MINI CLUB FLYING FINNS RY:IN TAMPEREEN SEUDUN PAIKALLISOSASTO JÄRJESTÄÄ KOKOONTUMISIA JOKA KUUKAUDEN ENSIMMÄISENÄ TIISTAINA KLO 19.00 PAASIKIVENTIEN KESÖILIL- LA RANTATIELLÄ
- SINÄ BRITIAUTO HARRASTAJA TULE TAPAAMAAN MEITÄ SAMAN ALAN HARRASTAJIA JA PISTÄ SANA KERTÄMÄÄN

TERVEISIN: TAMPEREEN  
SEUDUN  
"MINISTIT"

INTERNATIONAL MINI MEETING 1990

BRAKE 1-4.6

Eräs ryhmärämä lähti taas kerran Mini kokoukseen Saksaan 30.5-90. He matkasivat ajaen Ruotsin läpi. Matka meni tosi hyvin, koska oli niin hyvä kartanlukija ja kuski, emme ajaneet kertaakaan harhaan. Ryhmärämä oli perillä Brakessa 1.6 päivällä. Osa Suomalaisista oli jo tullut. Ilma oli hieno ja aurinkoinen. Illalla ei ollut vielä mitään ohjelmaa, mutta kyllähän ryhmärämä ohjelmaa keksi. 2.6 aamulla klo 12.00 oli avajaiset. Päivällä oli auki romutori, josta tehtiin mielenkiintoisia löytöjä ja hankintoja. Satoi hieman vettä. Illalla alkoivat perinteiset juhlat klo 8.00. Kaikki kerhot kävi esittäytymässä ja viemässä lahjansa järjestävälle kerholle. Suomen kerho vei hienon hienon kisavanteen johon oli hitsattu eriskummallisen näköinen Minin osa ( en tiedä sen osan nimeä ) koko monumentin päällä oli kerhomme keulamerkki. Juhlat jatkuivat tanssin merkeissä aamuun asti. 3.6 Tänä ohjelmassa oli Slalomia ja kaikenmoisia kilpailuja. Arpoja oli päivällä myynnissä jotka sitten arvottiin illa taas klo 8.00 alkavassa juhlassa. Tulipa Suomalaisillekin muutama arpajaisvoitto. Juhlissa jaettiin myös päivällä olleiden kilpailujen palkinnot. Taas juhlittiin aamuun asti. Ilma oli päivällä ollut sateinen ja aurinkoinen. 4.6 Aamulla satoi vettä. Porukkaa alkoi pikkuhiljaa lähteä kotia kohti. Niimpä ryhmärämäkin keräsi tavarat kasaan ja ja lähtivät. Nyt he olivat väsyneitä eivätkä jaksaneet ajaa kuin satamaan josta mentiin Finjetillä Suomeen. Koko reissu ja juhlat olivat hienot. Paikka jossa oltiin oli ilmeisesti jokin rautatietori, jossa oli pari suurta hallia jossa kävimme syö- mässä ja juhlimassa. Kaikki mahtuivat hyvin alueelle johon oli kokoontunut n. 700 autoa. Suomestakin oli ainakin 12 autokuntaa. Ensivuoteen, ehkäpä ryhmärämä kääntää nokkansa silloinkin kansainvälisille Mini Treffeille.

Ryhmärämä



Int. Mini-Meeting 1990 kokoontuminen järjestettiin 2.6-4.6.1990 Rodenkirchenissä, pikkukaupungissa pohjois-Saksassa. Itse kokoontumisalue oli ehkä hieman erikoinen. Paikka nimittäin oli paikallinen raatihuoneentori, siihen liittyvine viher- ja parkkialueineen.

Paikalle oli saapunut yli 700 Miniä ja arviolta n.800-900 Ministiä. Suomesta oli tusinan verran Minejä ja n. 20 Ministiä edustamassa kerhoamme.

IMM 90 oli Minin 30-vuotisjuhliin verrattuna aika vaatimaton tapahtuma, mutta kuitenkin järjestelyiltään ja anniltaan taattua Saksalaista tasoa.

Ohessa joitakin otoksia paikalla vierailleista Mineistä.

Terveisin: Jari Jalonen



Englannissa 30-vuotisjuhlissa Customoitujen sarjassa toiseksi sijoittunut Mini.



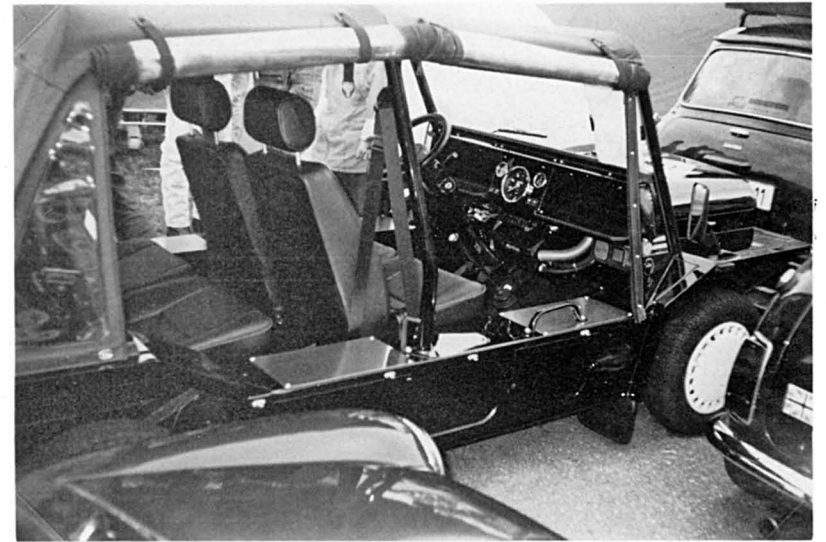
Siistejä konehuoneitakin löytyi.



Cabriolet osastoa.



Mini Moke osastoa.







Hieman modifoitu Traveller.



Erilainen näkemys avo-Ministä.

## Merkkikerho koolla Kemoralla

# Vanhatkin Minityhähä kelpo koneita

Ensin ilmestyivät rallikisoihin Morris Minit ja vasta sitten – joskus syvällä 60-luvulla – minihameet. Minimuoti tuli ja meni, mutta Morris Mini jäi sitkeästi elämään ja elää yhä, sillä autoa tehdään Englannissa ainakin ensi vuoden loppuun saakka. Viimeinen Mini tosin tuotiin Suomeen 80-luvun alussa.

Lauantaina ja sunnuntaina Kemoralla oli satakunta Miniä kuljettajineen. Kyse oli Mini-Club Flying Finish ry:n eli Minin merkkikerhon vuosittaisesta kokoontumisajasta. Kokoon-tumiseen oli liitetty myös Minitonni-luokan osakilpailu.

Minin omistajat ovat ajattelu-tavaltaan janelämänasenteel-taan vähän saman tyyppisiä ihmisiä kuin kuin Rättisittikan tai Kuplan omistajat. Kulkuväl-ineessä on niin paljon tunnear-voa, nostalgialia, että siitä ei luovuta, vaan sitä pidetään kun-nossa, siitä keskustellaan ja sitä arvostetaan.

Kokoon-tumisaajo Minilla tuot-taa ongelmia, sillä auton pienuu-

den takia matkavarusteita ei mukaan paljoa sovi. Kemoralla näkyikin muutamia trallereita sekä asuntopaunuja. Monet yö-tyivät omissa teltoissa – onhan Minin kuljettaja tottunut karuihin olosuhteisiin.

Vaikka keskieurooppalaiset ja japanilaiset autot ovatkin ohittaneet Minin, on se edelleen peto menijäksi radalla. Matala, etuvetoinen ja kaarreominaisuksiltaan erinomainen menopeli antaa vielä koneestaankin varsin helposti irti lähemmäs sata hevosenvoimaa.

Edelleen Minejä Englannissa valmistetaan: Oieellista uutta niissä on vain entisiä kymmen-tuumaisia hiukan suuremmat pyörät.

### Luokkaa ei lopeteta

AKK eli autourhellun kansalli-nen keukujärjestö on uhannut lopettaa Minitonniin kilpailun, mutta nyt on tiedossa lisää ai-kaa. Parin vuoden aikana ovat

Minin ystävät ja omistajat teh-neet tunnetuksi niin autoa kuin luokkaakin, vaikka rahakasta maahantuojaa ei sponsorina ole ollutkaan. Toiminta on jäsenis-tön aktiivisuuden varassa.

Kuluvalla kaudella Minitonni-luokassa on mukana 44 jäsen-maksunsa maksanutta.

### Tamperelaiset isäntänä

Kemoralla järjestettyä ko-koon-tumista isännöivät tampe-relaiset. Mukana oli suomalais-ten perusminien lisäksi ulko-maalaisia sekä Minin uudempia versioita, Metroja, Maxeja, Ja-guareja ja muitakin brittiläutoja.

### Saabin kone takapenkille

Kemoralla esittäytyi muuta-ma todella erikoinen Mini-ver-sio.

Ilmajokelaiset Erkki Ritola ja Raimo Ala-Huhtala olivat asen-taneet 1972-mallin Minin taka-

penkin tilalle Saabin "kakasil-talaisen kevyesti viritetyn ruisku-koneen".

Pojat olivat siirtäneet keula-pellin alle polttoainetankin ja jäädyttäjän, joten takavetoiseksi muutetun Minin painoja-kauma senkun vain parani.

Kustannuksia kokeilusta ei suuremmin tullut, sillä Erkki Ritolan mukaan kehitelmä syn-tyi ylläjämsöistä.

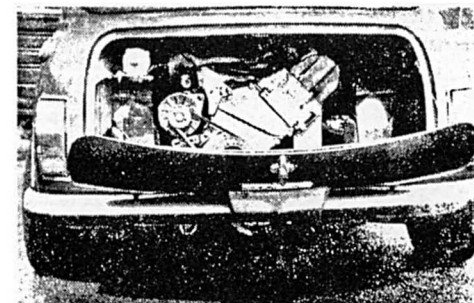
### "Pieni, halpa, persoonallinen"

Tamperelainen Rauno Bir-kman on ollut "yleensä aina" mukana vuodesta 1982 järjeste-tyissä Minien kokoon-tumisa-joissa. Kemoralla oli mukana kolme Raunun rakentamaa au-toa: yksipaikkainen, putkirun-koinen ja Ministä otettuun tek-niikkaan rakennettu varsinai-nen avoauto, arkikäyttöön tehty 1975-mallinen perusauto sekä sunnuntaikäyttöön tarkoitettu porrasperäinen "five window coupe".

Miksi minejä?  
– Se on pieni, halpa, persoon-allinen ja temprämentikas, lu-ettelee Rauno Birkman.

Lisäksi auto on arkikäytössä ketterä. Tosin Rauno myöntää, että liikenteessä suuremmilla ja vahvemmilla tahtoo olla taipu-musta kiusata pienempiään eli Mini saa huomata olevansa 60-luvun koirankoppi.

Suomessa on noin 500 ajokun-tonsta Minia, josta suurin osa liikkuu myös maanteilla. Merkkikerhon puheenjohtaja, lahte-laine Jarkko Lehtonen kehuu Kemoraa sopivaksi paikasta erityisesti siksi, että alueella voidaan keskittyä ajamiseen. Myös majottus ja muu huolto on järjestyksessä.



Kaksilitrainen Saabin kone sopii myös Miniin, jos ottaa takapenkin pois.



80-luvulla valmistettu urheilumallinen Mini ei ole järin kaunis, mutta kylläkin pieni. Taustalla kokoontumisajon osallistuneita "tavallisia" Minejä Kemoran varikkoalueella.



Vähän yli 600-kiloisen auton perään ei kovin suurta taakkaa ole syytä kiinnittää.

## Austin Mini

**MAHTIUVUUS** Matkustajat: A. Istuin joudutti takajalojen lisäämiseksi vetämään eteen. Polvet joutuvat olemaan liian kookussa. B. Penkki etuassensossa, jotta matkalaukku mahtuisi istuimen selkäreunan taakse. Pitkin miehen säätimet hankavat keulaosan alosaan. C. Kohtalaitset tilat. Jalkatila ei ole riittävä, sillä sen joutuu jakamaan D:n kanssa. D. Yläruumille ja takamuksele tilaa, mutta jalkatilan vie kaksi matkalaukku. Matkatavarat: Laukut 2 ja 4 matkatavarosäiliössä, paljon muuta sinne ei mahtuisikaan. N:o 1 laukusta on oikeanpuoleisen etuistuimen takana, n:o 3 takatuimella oikeassa laidassa pystyssä, D:n kyljessä kiinni.

**JOUSITUS:** Hyvä.

**NÄKYVYYS:** Eteen hyvä, taakse kohtalainen. Takana olevat joutuvat matkalaukkujen vuoksi istumaan liian lähelle ja siten ovat hieman näkökentästä esteenä.

**MUITA HUOMIOITA:** Kuormattuna on alin kohta (13 cm) öljypohja. Kuoppaisella hiekkatiellä piti sen vuoksi ajaa varovasti. Öljypohjan vaurioituminen vaaraa lisää se, että se sijaitsee edessä heti puskurin takana ja karahjaa maahan helposti kuopan jälkeen auton nykytässä. — Auto on muuten vakava kaikissa olosuhteissa. Ohjattavuus on hyvä. Ovia on kaksi, mutta ne ovat kyllä tarpeeksi leveät.

**PERHEAUTOARVOSTELU:** Siinätiloja on uskomattoman paljon — meni ei usto ennenkuin kokee, mutta niinpä Minin on Englannissa pakattu kuulema 22 partipolkaa. Matkatavarailla sen sijaan on tuskin nimeksi. Nystytavaraa menee sentään jonkin verran istuimien alle ja jokaisen matkustajan kyydinaojassa olevaan säilytyskauloon. — Jos matkatavaraa on paljon, Mini on sopiva ajoneuvo kahdelle aikuiselle ja kahdelle lapselle, sillä takaistuimia on sovellettava tavarasäiliöksi.



# CLUB MINI FRANCE

Bagnolet le 2 août 1990

Dear Mini friends,

We, Club Mini France, will organise September 16<sup>th</sup> our annual "JOURNEE MINI". All Mini enthusiasts are welcome to join our members for this Mini day.

The area is the circuit of BOIS GUYON-DREUX ( 75km from Paris ). Few activities are previous,

- Meeting
- Driving on the circuit ( Minis in good condition, good tires, safety belts, and helmets )
- Trophée Mini ( with a special women cup )
- Concours
- Etc...

The circuit will be open at 9:00 AM and this meeting will finish at 6:00 PM with the Trophées ceremony. A restaurant will be open but you can come with your own meal.

The participating cost is :

Just for the " JOURNEE MINI " :

30,00 F. (member price)  
40,00 F. (non member price)  
Free ( Children )

To drive on the circuit ( Free-Test or Trophée ) Minis only

150,00 F. car + driver (member price)  
200,00 F. car + driver (non member price)

**Note.** You can use the same car for few drivers. For exemple the cost for one car with two drivers is 150,00 + 30,00 = 180,00 F. (member price) Member price is for any Mini Club's members.



# SYYS-RESTAURANTA RESTAURANTA PÄIVÄT 8.9.

Thank you to let know this information to your membership, We should be very happy to meet some of your members at our most important event.

Thank you for your interest, friendly

Dominique Bourg

For further informations you can call :

- (1) 43.63.89.52. (evening) August and September - D.BOURG
- (1) 43.68.62.07. September only - C & D.ÖSAKA

KANGASALA



Maamme  
Wanhin Kompetori ...

Mobilistin paras  
varaosakauppa avataan  
jälleen.

Tarjolla <sup>myös</sup> tavaraa:  
tuttipullostasta...  
- torvigrammariin,  
proshyyristä - pussihousuihin

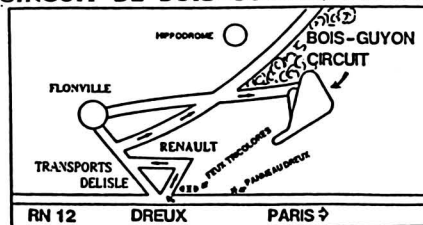
Tilaisuus myydä pois Wanhia tarpeeton -  
ja ostaa tilalle vähintään yhtä tarpeeton!

RESTAURANTA- päivät pidetään SUOMEN SOTIJA- ja  
ERIKOISAJONEUVOMUSEON PIHALLA (SEURAA MUSEON  
OPASTEITA). TULE PAIKALLE jo AAMUSTA - TILAA  
ON VARMASTI KAIKILLE! JÄRJ.: SA-HK Tampereen kerho r.y

LISÄTIETOA R-R PÄIVISTÄ SAAT SOITTAMALLA:

931-772 662 / Haippo tai 931-621 365 / Lahti

CIRCUIT DE BOIS-GUYON (à 75 Kms de Paris)



Tournez au 1er feu à droite 30 m après le panneau Dreux  
Direction Z.I. Nord Alençon

# Pikkuauto joka jaksoi 30-vuotiaan Minin pörinä ei hiljene

Eipä tiennyt kreikka-laissyntyinen Alec Issigonis, mitä sai aikaan piirrellessään viisikymmentäluvulla puhelinluetteloihin ja pöytälinoihin. Sadatuksia ja kirouksia, innokkaita kannustushuutoja ja tuntitolkulla rasvamontussa lojumista, tätä kaikkea hän aiheutti miljoonille viattomille maapallon asukkaalle.

Suezin kanavan kriisi puristi 1950-luvulla öljyhanat tiukalle ja sai autosuunnittelijat rientämään piirustuspöytänsä ääreen.

Vuonna 1959 Issigonis ja englantilainen Morris-tehdäs pääsivät esittelemään hirmuista aikaansaannostaan: oli syntynyt pieni suuri auto Mini, joka Suomessa tuli tunnetuksi Eero Alenin, Timo Mäksen, Rauno Aaltosen ja Jorma Luosen luksen ansioista kipakka-na rallipuraisena.

Samaisen pikkuauton ansioista Suomi puolestaan sai maistella maailmanmainetta. Legendat suomalaisista rallikuskeista sai alkunsa.

Autosta itsestään tuli siitäkin legenda. Onko mitään yhtä perianglantilaista kuin tuo konstikkaasti korjattavissa oleva paradoksin paradoksi? Pieni, suuri, kömpelönnotkea peltipurkki, jonka suunnittelijakaan ei ollut läysin englantilainen. Ja saumatkin vielä rumasti ulkopuolelta, huh.

## Miten niin esikuva?

Ei siinä vielä mitään, jos auto on pieni. Tosin 1950- ja 1960-luvulla autot olivat kaikki järjestään ainakin pienen panssari-

vaunun kokoisia. Auton piti olla mahtavan kokoinen, märeästi muriseva peto.

Mutta Issigonis, ralliradoillaan kokemusta hankkinut suunnittelija, oli aikaansa edellä. Polttoainetta vähemmän, hintaa vähemmän, hän ymmärsi. Talousmiehiä. Minin ulospäin kaartuvat saumatkin ovat seurausta pennynvenytyksestä: helpot ja halvat hitsat.

Volkswagenin rinnalle oli noussut paha kilpailija, joka urheilullisuutensa vuoksi ei enää tunnutkaan pelkältä halvalta kansanautolta.

Myöhemmin Minin vuoksi ritariksi lyöty Issigonis keksi heittää auton moottorin polkittain konepellin alle, vaihdelaatikon vielä senkin alle jermmaan ja unohtaa kardaaniksielin. Kärrystä tuli etuvetoinen ja vallankumouksellisten ominaisuuksiensa vuoksi siitä tuli pienten ja keskisuuren autojen esikuva vuosiksi eteenpäin.

Fidettiinpä sitä yhteen aikaan oikein hienostopiirien juppiauto-nakin: debsit eli englantilaisriippikset debytantit ajelivat niillä ja olivat niin sofistikeerattuja, että.

Pikkuautoksi Minissä on vielä nykyautoihinkin verrattuna runsaat sisätilat. Korin nurkassa olevat pyörät kun tekevät mahdolliseksi sen, että peräti 80 prosenttia auton hitusen yli kolmen metrin pituudesta on varattu matkustajille ja matkatavaroille. Tuhannet elleivät kymmenetkin tuhannet suomalaisperheet ovat kokeneet Minitunnelmia, monelle Mini oli peräti perheen ensimmäinen auto.

Aku Ankan autosta jotenkin tutunnäköiseen takakonttiin mahtuu kaksi kaljakoria ja grillausvehkeet päälle.

## Valmistus jatkuu

Päinvastaisista luuloista huolimatta tätä lukuisia ennenaikai-

sia harmaita hiuksia äärettömän monelle ihmiselle tuottanutta Miniä valmistetaan edelleen. Auton kokoisten autojen valmistuksesta paremmin tunnettu Rover kasaa tuota lelualtoita näyttävää kulkuneuvoa vieläkin. Aiemmin sitä ovat valmistaneet Austin & Morris, BLMC, British Leyland ja nyt siis Austin Rover.

Tonnisen Minin valmistusta on luvattu jatkaa maanteiden kauhuksi ainakin vielä ensi vuoden ajan. Lisäksi raharikkeille on tyryllä luksusmallinen turbomini, jolla irtoa vauhtia peräti 115 mallia tunnissa eli pelottava 195 kilometriä tunnissa.

Sisu toi vielä vuonna 1980 kärryä Suomeen, mutta sen jäl-

keen tänne on tuotu ihka uusia autoja lähinnä muuttokuormana Englannista tai Länsi-Saksasta.

## Salakeikka-auto

Edes nykyään ei voi välttyä törmäämästä Mineihin. Suo-

nessa niitä tuntuu olevan joka puolella. Kaikkisa Euroopan maissa niitä riittää ja onpa noita nähty Afrikassa, Japanissa ja Amerikassakin.

Tunnettuja Minihenkilöitä ovat paitsi 1960-luvun muotiguru Mary Quant, myös tulevan Englannin kuninkaan puoliso, prinsessa Diana, joka kihlusaikanaan

huristeli Minillä kotoa työpaikalleen ja salaisille treffeille.

Nimenomaan tuollaisiin salakeikkoihin auto sopiikin, sillä matalana se katoaa vaivattomasti liikenteen sekaan: parkkeerattua Miniä ei huomaa ennen kuin kohdalle osuu. Silloin on tietysti jo liian myöhäistä.

Kaikkista heikoimmilla ovat kuitenkin Minien omistajat. Siinä ei tuntee lasketa kun nappeja yrittää ujutella konehuoneen uumeniin. Olipa vikaa missä vehkeessä tahansa, on väistämätöntä, että ainakin puolet konehuoneesta joutuu purkamaan.

Sanomattakin on selvää, että kaikki työkalut ovat tietenkin tuumaisia. Eli kavereilla on turha lainailla työkaluja, elleivät sitten nämäkin ole langenneet ovelan pikkuauton pauloihin.

## Mikä siinä sitten muka on?

Suomen teillä kurvailee rekisteröityjä Minejä vielä noin 2 900, takapihoilla ja talleissa on rakenteilla lisäksi vielä satoja.

Naivin näköinen neppiauto kiehtoo yllättäviä ihmisiä. Luulisi, että auto olisi vasta korttinsa saaneiden tyttöjen lemmikki. Mutta innokkaimpia Ministejä ovatkin lääkärit, tuomarit, insinöörit. Sellaiset ihmiset, joilla luulisi olevan varaa kunnon autoon. Sellaiset ihmiset, joilla luulisi olevan enemmän järkeä.

Mini Club Flying Finnsin puheenjohtajakin on peräti sydänkirurgi, lahtelainen Jarkko Lehtonen. Tosin konepellin alla onkin sentti käytetty niin tarkkaan hyväksi, että tarvitsee tosiaankin kirurgin kätet päästäkseen ahtaisiin tiloihin näpelöimään.

Mini Clubin lehden toimittaja Timo Salminen arvelee, että tyyppilliset ministit ovat omistaneet köyhinä opiskelijoina Mi-

niin. Myyneet sen vaurastessaan ja jääneet kaipaamaan. Jäänyt pykälä päälle, niin kuin Salminen sanoo. Voisihan tuon ilmaista toisinkin.

Vuonna 1969 itse korttinsa saanut Salminen on vuodesta 1970 lähtien aina omistanut jonkun Minin, nyt talissa odottavat rakentelua vuosien 1962 ja 1963 malliset umpivanit. Eli nyt puhumme vakavasta tapauksesta.

Milloin sitten Minin tarina päättyy?

- Niihin löytyy niin paljon vaa-raosia, että vaikka valmistus ensi vuoden jälkeen loppuisikin, on autoja vielä ainakin vuonna 2000, Salminen sanoo ja on valmis lyömään vielä moneen ve-toa.

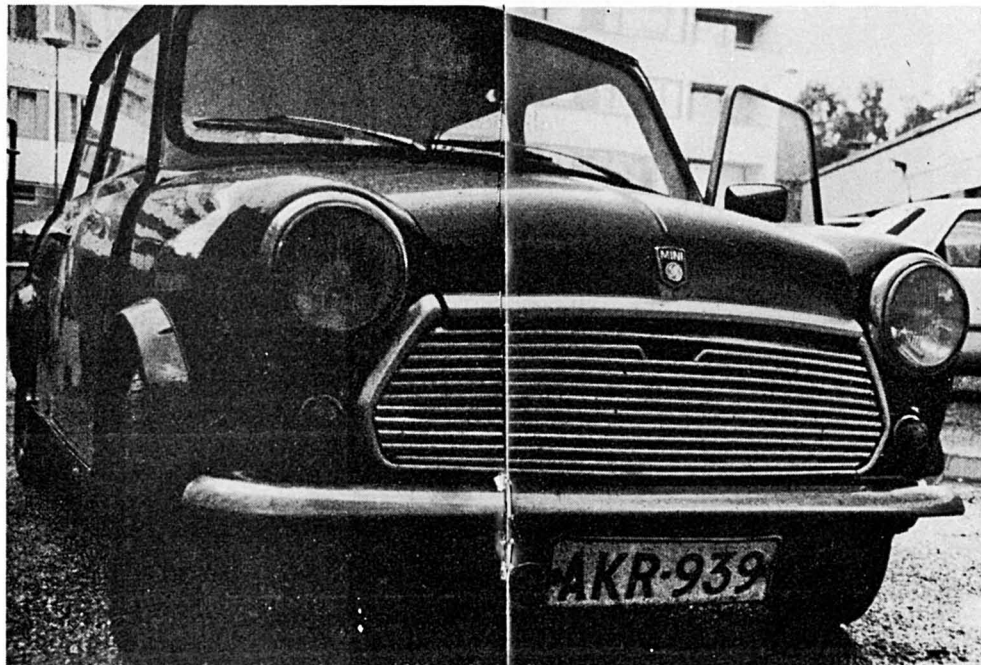
Mini on petollisen viattoman päliinämäisen ulkonäkönsä vuoksi niin suosittu ympäri maailmaa, että Rover miettii lopettamista vielä moneen ker-taan.

Hiukan hörähtäneitä Minifaneja löytyy Suomen lisäksi runsain mitoin myös niin Brasiliasta, Australiasta, Yhdysvalloista, Afrikasta kuin Japanistakin, missä siitä on tullut - ihmisten ih-me - jonkinlainen statussymbo-li.

Ympäri maailmaa olevissa Minifanimaisissa järjestetään vuosittain erilaisia kokoontumisia, tänä vuonna pyöreät nokat ovat kaartaneet Illinoisiin, Schermbeckiin ja Bealieuhoon toisiaan tapaamaan. Britti-auto-päiviä vietetään syyskuussa Hämeenlinnassa.

Kun Minin 30-vuotista taivalta juhliittiin Englannissa viime kesänä kuuluisalla Silverstonen radalla, oli paikalle saatu aikaan - karmaiseva ajatus - maailman suurin Miniruuhka. Kaikkiaan viisi tuhatta autoa huristeli pitkin nopeampiakin autoja näh-nyttä rataa. Ympäri maailmaa oli tapahtumaan kerääntynyt yhteensä yli 20 000 Miniä. Itket-tää.

ANN KOLEHMAINEN



Nämä muodot tunnetaan ympäri maailmaa. Tähän päivään mennessä kärry on valmistettu lähemmäs 5,5 miljoonaa kappaletta ja valmistus senkun jatkuu.



# SUOMEN HARRASTEAJONEUVOLIITTO FINLANDS HOBBYFORDONSFÖRBUND

## TOIMINTASUUNNITELMA 1990

Liiton ensimmäisen toimintakauden aikana keskitytään liiton tunnetuksi tekemiseen valtion elimissä kuten liikenne- ja valtiovarainministeriössä.

Yhteyksien luomien yleensä kaikkien harrasteajoneuvoalaan liittyvien liityntäryhmien kanssa on ensisijaisia tavoitteita.

Riittävän arvovallan saavuttamiseksi liitto pyrkii heti alkuun saavuttamaan riittävän suuren jäsenmäärän.

Liiton rekisteröinti hoidetaan nopeutetussa järjestyksessä.

Liiton posti- ja pankkiyhteydet hoidetaan kuntoon.

Yleensäkin liitto perustamisvuonnaan pyrkii täyttämään sääntöjensä määrämät tehtävät mahdollisuuksiensa puitteissa.

## Ajoneuvoharrastajat järjestäytyvät

Suomen Harrasteajoneuvoliitto (SHAL) kutsuu kaikkia ajoneuvoharrastajia jäseneksi.

Suomen Harrasteajoneuvoliitto perustettiin Kangasalassa lauantaina 14. heinäkuuta. Liiton tarkoituksena on edistää kaikkien harrasteajoneuvo-yhdistysten yhteisten asioiden toteuttamista.

Liiton tarkoituksena on muodostua riittävän voimakkaaksi etu- ja kattojärjestöksi harrasteautoilulle mm. suhteessa viranomaisiin ja poliittisiin päättäjiin. Viime vuosina lisääntynyt toiminta autojen merkkikerhoissa, moottoripyöräkerhoissa ja amerikkalaisten autojen harrastajayhdistyksissä ennustetaan olemaan ollen veteraaniautoharrastuksen lisäksi edellytti harrastealan kattojärjestön perustamista. Uuteen liittoon arvioidaan liittyvän lähes 17000 jäsentä yhdistystensä välityksellä. Perustavassa kokouksessa oli läsnä n. 30 merkkikerhojen, skootteriharrastajien, FHRA:n ja Suomen Automobiilihistoriallisen Klubin edustajia. Perustavassa kokouksessa SHAL:n puheenjohtajaksi valittiin Fiat-merkkikerhon edustaja Jukka Selenius. Kymmenjäsenisen hallituksen jäsenet edustavat tasapuolisesti merkkikerhoja, jenkkiautoharrastajia ja veteraaniautoilijoita...

### Liittoon liittyminen

Liiton liittymis- ja jäsenmaksu on 1 mk jäsentä kohden. Liitolla ei ole rahankeräystarpeita, joten vastaisuudessa jäsenmaksuraskitus ei kasvane.

Toivomme kerhossanne käsiteltävän kattojärjestöön liittymistä alustavasti, yksityiskohtaisemman kirjeen liittymisestä saatte alkusyksystä.

### FORSSAN HARRASTEAJONEUVO PICNIC

Perustavassa kokouksessa valitun liittohallituksen jäseniä ja puheenjohtajan voitto tavata 5.8.-90 klo 14.30 Pilvenmäen raviradan Tallikahvilan edustalla. Tule tutustumaan ja kysymään lisää mitä kaikkea voimme yhdistyneinä saada aikaan.. Ensimmäiseen liiton hallitukseen tulivat voituiksi seuraavat henkilöt: Jukka Selenius (pj) Gruppo Fiat Finlandia, Henry Saarinen Bayliners Car Club, Vexi Virtanen Suomen Skootteriklubi, Kari Salomaa FHRA Treen Seutu, Antero Lähteenmäki SA-HK (mj)Voivo ja MB-kerho, Ritva Ronnppanen PV-kerho, Kari Löfberg Vantaan Harrasteautot, Arto Kylmänen Ford Mustang Owners Club, Arto Kantala Suomen autoperinnesuora, Juhani Luukkonen Rover-ystävät ja Timo Linnama Mercedes Benz-klubi

### KATTO KORKEALLA, SEINÄT LEVEÄLLÄ

Harrasteajoneuvoliiton toimintasuunnitelma hyväksytään Forssan picnicissä olleessa liittohallituksen kokouksessa kello 15. Avoimuus ja ajoneuvoharrastuksen suojelusta edistämiseen tulevat varmasti tavoitteiksemme. Kuulette vielä meistä, ottakaa asia pu-

Helsingissä 24.07.1990

*Jukka Selenius*



SUOMEN  
MESTARI



KLAUS  
BREMER

## Jääradat saatava myös opetustarkoituksiin

MU/JUHANI MELART

JÄÄRATOJEN SUOMEN mestaruuskisasta autoluussa kappallit tänä talvena neljässä eri kuutiolavuusluokassa ja mestaruusmitaleiden jakautuminen selvitettiin neljän osakilpailun kautta. Kunkin ajan kohdalla otettiin huomioon hänen kolme parasta suoritustaan. Naiset puolestaan kilpailivat kaikki samassa luokassa mestaruutta vastaavasta »Naisten Maljasta».

Kauden ensimmäiseksi ja kilstattoimmaksi mestariksi selviytyi Klaus Bremer, joka Saabillaan teki erittäin puhdasta jälkeä. Jo kolmen osakilpailun jälkeen oli hänellä koossa maksimipistemäärä 33 ja Jyväskylään mies lähti enää ainoastaan »jotta muut eivät ajattelisi minun pelkäävän hävitä».

Klaus Bremer on paitsi mainio ajaja myös terävä ajatusten sorvoja. Autourhellusta hänellä olisi pitkätkin pakistavaa. Kuunnelkaamme hetki hänen mieltään:

— Jäärata-ajo urheiluna ja kil-

pallumuotona on erittäin hauskaa sekä mielenkiintoista, mutta milloinkahan meillä lopultakin ryhdytään käyttämään jääratojen tarjoamia mahdollisuuksia hyväksi myös määrätietoissa koulutustilaisuuksissa. Milloin esimerkiksi AK, Talja ja Helsingin kaupunki heräävät kehittämään yleistä liikenneturvallisuutta järjestämällä talvikausiksi kaupungin välittömään tuntuun kunnollisen, hoidetun ja valvotun jääradan. Lukemattomat ihmiset ovat siitä kiinnostuneita, ratta pyydetään vuodesta vuoteen.

Ta sitten edelleen:

— Mikään ei opeta autoilijaa niin tehokkaasti ja vaarattomasti kuin ajo jäällä. Ainoa keino kehittää tilannevalvontaan sekä autontuntemustaan ja auton hallintaa on ajaa jääradalla liian kovaa. Tätä kautta kasvaa arvosteluksyky ja ajotaito sekä niiden johdannaisena yleinen liikenneturvallisuus. Meillä on lukemattomia nuoria ja vartuneempia

Kahden sähkön auton ja miehen kaksinkamppailua Lahden jäällä. Edessä Matti Hietanen, takana Olli-Pekka Paroma. Matti voitti.

## SYKKEITÄ AUTOMAAILMAN VALTIMOLLA

kin autoilijoita, jotka haluavat ajaa lajaa silloin tällöin. Ellei heillä ole siihen mahdollisuuksia radalla, he tekevät sen maantällä, ja jokainen ymmärtää sanomattakin, mitkä vaarat tähän sisältyvät. Lähin aslaankuuluvat vaatimukset täyttävä koulutusrata on tänä talvena ollut löydettävissä Kuusankoskelta saakka, kiitos paikallisen AK:n osaston. Olen pistäytynyt siellä useasti, ja aina on radalla ollut vilskettä.

Entä jääratakilpailut?

— Niihin mennäkseni on viime aikoina herättänyt hämmästyystä se, etteivät kilpailijat ole saaneet etukäteen harjoitella SM-osakilpailujen radalla. Kun on kysymys vauhtikilpailuista, pidän tätä selkeää erittäin vaarallisena sekä ajajille että yleisölle. Jos järjestäjät pelkäävät radan kulumista, voitaisiin harjoituksiin tinki määrätä sileät renkaat.

Kauden kovimmista vastustajistani haluan antaa erityisen tunnustuksen Juhani Tervamaalle. Häntä rehdimpää kilpaveikkaa saa hakea, ja hän jos kukaan ansaitsisi ajettavakseen »liikkuvan» tehdaskoneen.

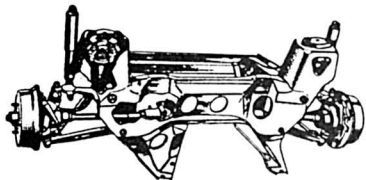
Sinä tui piiskaa erälle ja kukat Juhani Tervamaalle. Syystä kumpiakin, sanoisin varsin kernaasti.

KUN AJETAAN täysillä, ajetaan myös yleensä riskillä.

Timo Mäkinen Morris Cooper »Assällään» oli ehdoton ykkönen niin Tampereella kuin Hämeenlinnassakin, mutta Lahdessa laukesi ruotsalaisen Sundinin teräväksi virittämä voimanlähde ja siirsi jo käden ulottuvilla kimmellelleen mestaruusmitalin vaaravyöhykkeeseen.

Talven ehkä tuimin kaksinkamppailu jääradalla nähtiin Lahden mainiolla radalla Matti Hietasen ja Olli-Pekka Paroman suorittamana. Kummallakin oli allaan samanlainen menopeli — Austin Cooper »S» — ja tiukassa muodostelmassa kiersi parivaljakko rataa. Tunnelmista ratin takana kertoo Olli-Pekka Paroma:

— Lahden SM-osa-ajon loppukilpailu oli kovin jäärataleikki, mitä minä koskaan olen suorittanut. Hetkittäin tuntui taistelun rajuus ja vauhdikkuus suorastaan mielettömältä. Auto heittelehti kurveissa rajusti, se oli tämän tästä yhden pyörän varassa ja melkein kaatumispisteessä. Matin Cooper kulki suorilla nopeammin, minun oli pyrittävä ottamaan kurvit luukkaammin. Periksi ei voinut sovinnolla antaa, kun keran oli mitteliön lähtenyt ja lämmennyt. Se oli tosi fight, enempää ei enää voi riskerataa, mutta niinpä ajo kuului miellyttäneen katsotajia kovasti. Rata Lahdessa oli myös lämmäkkäläiseen kaksinkamppailuun oikein sopiva. Siinä oli pituutta pari kilometriä, kunnan vauhtisuora ja mutkiaakin aivan kylliksi.



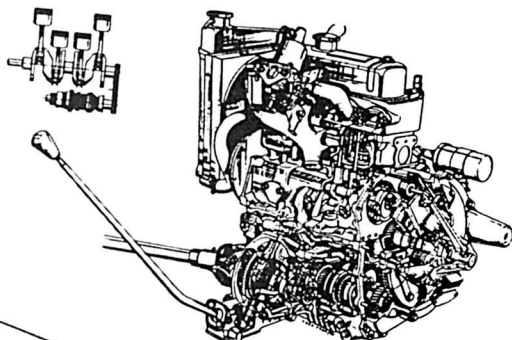
ETUJOUSITUKSEN rakenne läpileikkauspil-  
roksena. Kuten kuvasta näkyy, ovat tavan-  
mukaiset metallijouset korvattu kumikar-  
tioilla, joiden jousto-ominaisuuksia tehdas  
ilmeisesti pitää parempina.



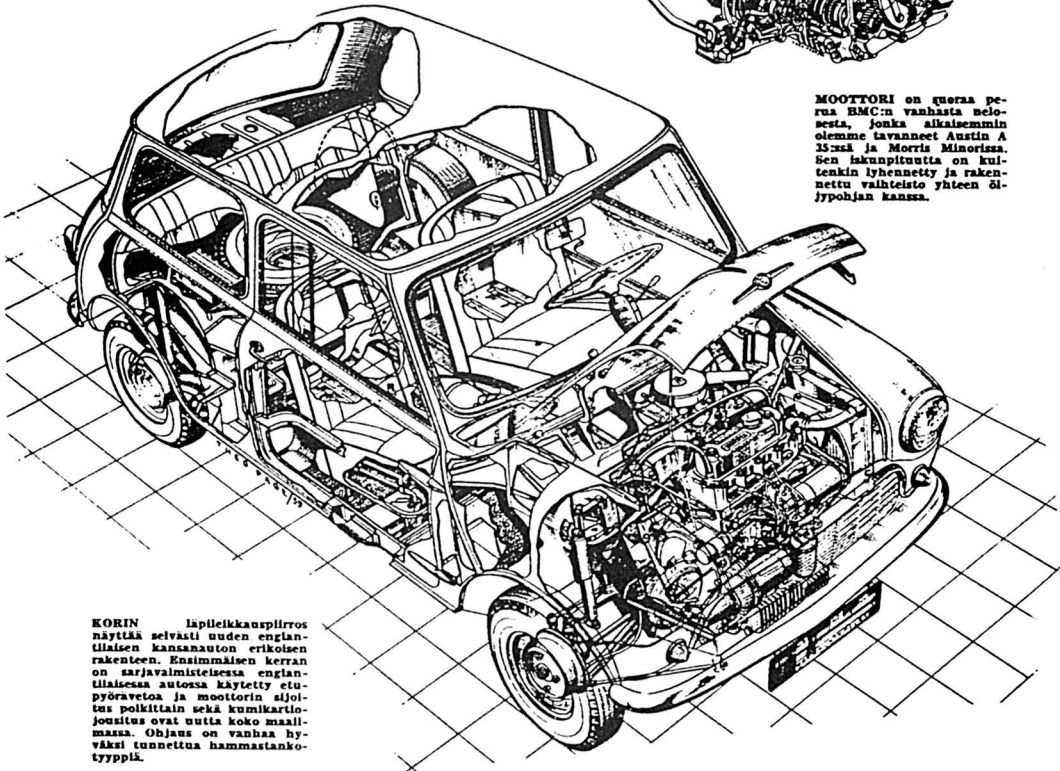
MYÖS takajousitus on järjestetty kumikar-  
tiojousilla. Pyörän ripustus on myös englantil-  
laiset autotki epätavallinen, sillä yleensä  
ovat britit käyttäneet jäykkää taka-akselia.

TEKNIIKAN  
Maailma  
KOEAJAA

# MORRIS



MOOTTORI on suora pe-  
rus BMC:n vanhasta nelos-  
esta, jonka aikaisemmin  
olemme tavanneet Austin A  
35:ssä ja Morris Minorissa.  
Sen ikänpituisuutta on kul-  
tenkin lyhennetty ja raken-  
nettu vaihteisto yhteen öljy-  
pohjan kanssa.



KORIN läpileikkauspilros  
näyttää selvästi uuden englan-  
tilaisen kansanauton erikoisen  
rakenteen. Ensimmäisen kerran  
on tarjavalmistelussa englan-  
tilaisessa autossa käytetty etu-  
pyörävetoa ja moottorin sijoit-  
us poikittain sekä kumikar-  
tiojousitus ovat muita koko maail-  
massa. Ohjainten on vanhaa hy-  
väksi tunnettua hammastanko-  
tyyppiä.

# AUSTIN seven 850 MINI-MINOR



**E**LOKUUN lopussa löi englantilaisten Nuffield-  
ja Austin-tehtaiden yhteenliittymä, British Mo-  
tor Corporation (BMC), pöytäan viimeisimmän val-  
tin kansanautomarkkinolla. Se ei ole mikään ta-  
vanomainen "uusi malli", johon on lisätty hevos-  
voimia, kokoa ja panoraamatullilasi, vaan sellaisiin  
klassikkoihin kuten Volkswageniin, Citroën 2 CV:hen  
tai Fiat 600:een rinnastettava periaateratkaisu. Eri-  
tyisen mielenkiintoiseksi sen tekevät juuri raken-  
teelliset erikoisuudet: nelosmoottorin sijoitus eteen  
poikittain, etupyöräveto ensimmäisenä englantilai-  
sena sarjavanauna, kumikartiojousitus ja täydell-  
nen tilan hyväksikäyttö.

Omintakeisuutta tässä pikkuautossa on siksi pal-  
jon, että yksi nimi ei ole sille riittänyt, vaan kyl-  
tissä lukee vaihtoehtoisesti Morris Mini-Minor tai  
Austin Seven 850. Vaunua valmistavat nimittäin  
seka Austin- että Morris-tehtaat käytännöllisesti  
katsoen täysin samanlaisena — alnoa ero on jääh-  
dyttimen maskissa ja verhoilussa. Kumpikin tehdas  
markkinoi tuotteensa oman myyntiverkostonsa  
kautta, jonka johdosta Suomessakin saman auton

voi samaan hintaan ostaa Oy Voimovaunu Ab:stä  
Morriksena ja Oy Veho Ab:stä Austinina.

Kumpikin tehdas on yksimielinen siitä, että tämä  
Alec Issigoniksen kahdeksan viime vuoden suunnit-  
telutyön tulos merkitsee vallankumousta kansan-  
autoalalla. Perustana ovat vertailuluvut kolmen  
eniten myydyt eurooppalaisen pikkuauton suhteen,  
joita BMC:n uutuuksa on keskimäärin 9 % lyhyempi  
akseliväliltään, 9 % matalampi, 23 % lyhyempi, 10 %  
kevyempi, 40 % tehokkaampi hevosvoimiltaan, 12 %  
nopeampi, 15 % pieniruokaisempi ja 28 % kiihty-  
vämpi. Omat arvomme poikkeavat jonkin verran  
edellä luetelluista, emmekä ole niitten perusteella  
tarkistanee englantilaisten lukuja.

### Uskomattoman tilaa

Uuden auton syntyvaiheista kertoo mainosteksti,  
että Mr. Issigoniksella on lähtökohdanaan ollut nel-  
jä ylimittaista henkilöä, joitten ympärille hän on  
kirjaimellisesti suunnitellut auton. Olipa tämän sel-  
kan laita miten tahansa, niin ainakin ensimmäisen



# AUSTIN SEVEN 1004S

**Valmistaja:** Morris Motors Ltd., Cowley, Oxford ja Austin Motor Co. Ltd., Longbridge, Birmingham, Englanti.

**Maahantuoja:** Oy Voimavaunu Ab, Fredrikinkatu 65, Helsinki (Morris) ja Oy Veho Ab, Salomonkatu 17, Helsinki (Austin).  
**Hinta:** n. 540.000.—

## Teknilliset tiedot

**MOOTTORI:**  
Sijoitus, toimintatapa ja muoto: Etien polkittain sijoitettu nelitahtinen rivimoottori.  
Sylinteriluku: 4.  
Sylinterimäärä: 62,9 x 68,3 mm.  
Sylinteritilavuus: 848 cm<sup>3</sup>.  
Puristussuhde: 8,3:1.  
Suurin teho: 37 hv/5.500 kierr./min.  
Suurin vääntömomentti: 6,1 kpm/2.900 kierr./min.  
Maksiminopeus: 13,6 m/sek/5.500 kierr./lätäräho: 43,6 hv.  
Sylinteriryhmä: Valurautaa.  
Sylinterikanat: Valurautaa.  
Venttiilikoneisto: Työntötankojen avulla toimivat kansiventtiilit.  
Öljynsuodatin: Purolator-päävirtasuodatin.  
Jäähdytys: Vesijäähdytys, palnejäähdytin, vesipumppu ja termostaatti.  
Kaasutin: S.U. H&Z.  
Polttoainepumppu: S.U. PD-sähköpumppu.  
Syytyksjärjestelmä: Syytyspuola ja sekä keskikapoleis- että alipalnesäätimillä varustettu virranjakaja.  
Latausgeneraattorin teho: 270 W.  
Akku: Jännite 12 V, varaukyky 34 Ah.

**VOIMANSIIRTO:**  
Kytkin: Nestekäyttöinen kuiva yksilevykytkin.  
Vaihteisto: Moottorin alaosan yhteyteen rakennettu nelivaihteinen vaihdelaatikko, 2. 3. ja 4. vaihde synkronoitu, vaihdetanko korin lattialla.  
Välityshätköt (kokonaisvälitykset): 4. vaihde 3,77, 3. vaihde 5,32, 2. vaihde 8,18, 1. vaihde 13,66 ja peruutusvaihde 13,66:1.  
Nopeus suurimmalla vaihteella 1.000 kierr./min.: 23,8 km/t.  
Kardan akseli: —  
Vetopyörät: Kaarevahaampaiset hammaspyörät.

**ALUSTA:**  
Rakenne: Itsekantava teräskori.  
Etujousitus: Erillinen, polkittaiset eripituiset tukivarret, kumikartiojouset.  
Takajousitus: Erillinen, taakse suunnatut tukivarret, kumikartiojouset.  
Istunvaltimet: Putkimalliset nesteakunvaltimet sekä edessä että takana.

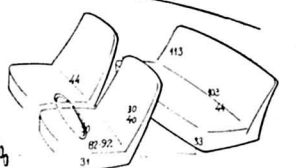
**Ohjaimet:** Hammastanko.  
**Ohjauksvalitus:** —  
Jarrut: Nestejarrut, takajarruissa palneenrajoitusventtiili.  
Seisontajarra: Mekaaninen, takapyöriin vaikuttava käsijarra.  
Jarrurumman läpimitta: 178 mm sekä edessä että takana.  
Jarrupinta: 435 cm<sup>2</sup>.  
Pyörät: Neljästä kohdasta kiinnitetyt teräselvpyörät.  
Renkaat: 5,20—10 (sisärenkaattomat).

**KORI JA VARUSTEET:**  
Korimalli: 2-ovinen Sedan.  
Värit: Kolme eri väriä.  
Verheilu: Tekonahkaa.  
Lämmityslaitte: Kiertolämmityslaitte.  
Tuulilasinspyyhkijät: Sähkökäyttöiset.  
Mittarit: Nopeusmittari, matkamittari, polttoainemittari ja jäähdytysveden lämpömittari.  
Varoitusvalot: Latauksen, öljynpalneen, kaukovalojen ja suuntavalojen tarkkailua varten.

**Työkalusarja:** Nosturi, pyöränmutteri-avain, ilmapumppu, renkaan venttiilin avain, tulppa-avain, jarrukenkin säätöavain, ruuvitaltta, rakomitta, voldepuristin ja työkalulaukku.  
Muit varusteita: Kaksi hääkäsijousia, pakettihyily koljelandan alla ja takaistuimen takana, pakettilokero etuvivissa ja takaistuimen sivuilla, edessä yksi ja takana kaksi tuhkakupia sekä kasaustuksessa vaadittavat lisävarusteet.

**HUOLTO:**  
Polttoainesäiliön tilavuus: 25,0 l.  
Jäähdyttimeen tilavuus: 3,0 l + 0,5 l lämmityslaitteeseen.  
Moottorin öljytilavuus: 4,5 l + 0,5 l öljynsuodatimeen.  
Vaihdelaatikon öljytilavuus: Yhteinen öljytila moottorin kanssa.  
Takasiiian öljytilavuus: —  
Moottorin öljynvaihto: 4.800 km.  
Vaihdelaatikon öljynvaihto: —  
Takasiiian öljynvaihto: —  
Alustan voitelu: 1.800 km.  
Renkaiden ilmanpaine: 1,6 kg/cm<sup>2</sup> edessä ja 1,8 kg/cm<sup>2</sup> takana.

**MITAT JA PAINOT:**  
Akseliväli: 2.030 mm.  
Raidetväli: 1.210 mm edessä ja 1.140 mm takana.  
Pituus: 2.540 mm.  
Leveys: 1.390 mm.  
Korkeus: 1.360 mm (kuormittamattomana).  
Maaavara: 152 mm.  
Paino ajokunnossa: 600 kg.  
Paino kuormattuna: 970 kg.  
Painon jakautuminen ajokunnossa: 60,2% etu- ja 39,8% taka-akselille.  
Tehopaino ajokunnossa: 16,2 kg/hv.  
Tehopaino kuormattuna: 26,2 kg/hv.



## Kokeet

Kokeet suoritettiin: 29. 8. 1959.  
Lämpötila: 11,2° C.  
Ilmanpaine: 993,4 mb.  
Suhteellinen kosteus: 87 %.  
Tuulen nopeus: 4,5 m/sek.  
Ajorata: Märkä asfaltti.  
Koeauton valmistusnumero: M/A2S4L 385 ja A-A2S7L-145  
Matkamittarilukema ennen koeajoa: 2.597 km ja 6525 km.  
Koeajomatka: 261 km ja 360 km.  
Renkaat: Dunlop "Gold Seal", sisärenkaattomat.  
Polttoaine: 95 oktaanin bensini.  
Koeajopaino: 775 kg.  
Painon jakautuminen: 60,0 % etu- ja 40,0 % taka-akselille.  
Tehopaino: 20,9 kg/hv.

## Määräkyky

1. vaihde: 33,3 %  
3. vaihde: 12,5 %  
2. vaihde: 17,4 %  
4. vaihde: 7,7 %  
Valmistajan ilmoituksen mukaan.

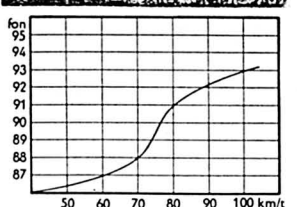
## Kulutus

Valmistajan ilmoittama polttoaineenkulutus: 4,3—6,5 l/100 km.  
Polttoaineenkulutus koeajon aikana: 7,2 l/100 km.

## Mittarivirhe

Nopeusmittarin lukema km/t.: 50 70 100  
Todellinen nopeus km/t.: 47,8 67,9 100,0  
Mittarivirhe: +4,4 +3,0 —  
Mittarivirhe korjattu kaikkiin suorituskäyryvoihin.

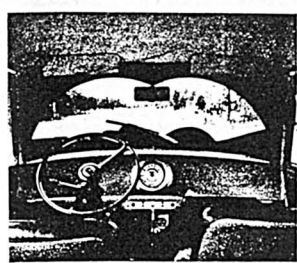
## Malli



Melumittaukset on suoritettu etu-istuimelta käsin suurimmalla vaihteella ajettaessa.

## NÄKYVYYSALUE

maanpinnan tasossa keskimittaisen (175 cm pitkän) henkilön istuessa ohjaimen paikalla kohottautumatta. Alla tuulilasinspyyhkijöitten puhdistama ala

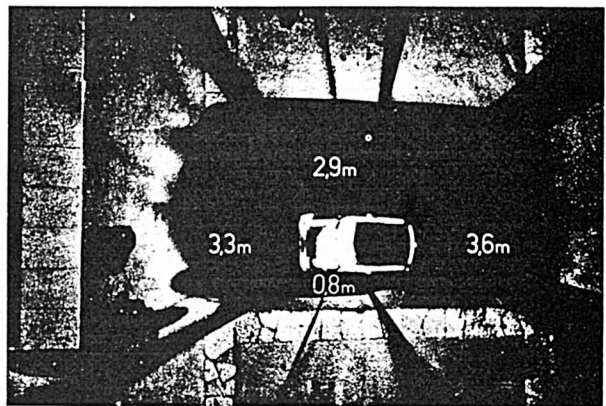
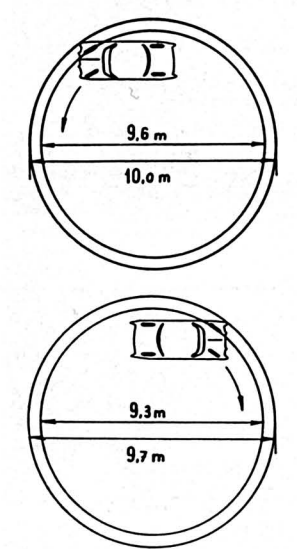


## Hidastuvuus

50—0 km/t.: 0,87 g.  
Vastaava jarrutusmatka: 10,5 m.

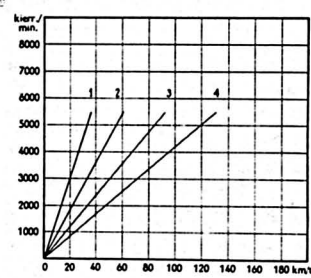
## Ohjauksen

Ohjaukspyörän läpimitta: 40 cm.  
Ohjaukspyörä kääntyy: 2½ kierrosta.  
Valmistajan ilmoittama kääntöympyrän halkaisija: 8,9 m.  
Mitattu kääntöympyrän halkaisija: 9,3 (9,7) m vasempaan ja 9,6 (10,0) m oikeaan.

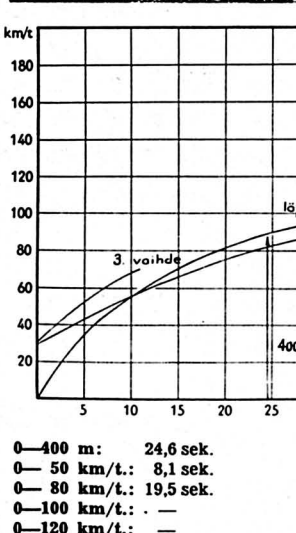


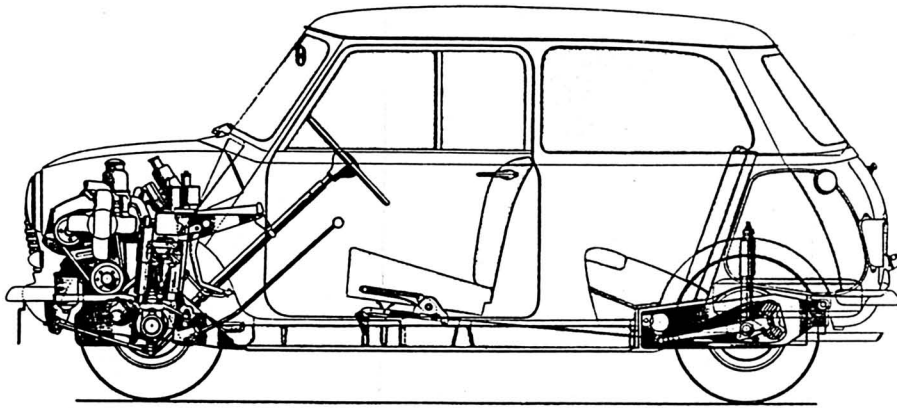
## Valmistajan ilmoittama huippunopeus

117 km/t.  
Mitattu huippunopeus: 115,1 km/t.  
Moottorin suurinta tehoa vastaavat nopeudet eri vaihteilla: 1. vaihde 36 km/t., 2. vaihde 61 km/t., 3. vaihde 93 km/t. ja 4. vaihde 132 km/t.



## Kiihtyvyydet





SALAISUUS hämmästyttävään väliin sisätiloihin verrattuna auton ulkomuotoihin selviää tästä piirroksista. Kuten sitä näkyy, on moottorille jätetty vain n. 29 % auton pituudesta ja myös takosa on käytetty hyväksi viimeistä sopakkaa myöten. Ajo-ominaisuuksien ja matkustajamukavuuden parantamiseksi on pyörät sijoitettu aivan auton kulmiin.

ja voimakkaamman valkutelmamme saimme uskottoman väljistä sisätiloista. Niin hyvin edessä kuin takana on riittävästi elintilaa jopa kaksimetrisille ja satakiloisille henkilöille. Muista samanluokan vaunusta poiketen on takaistuimen polvi-tila asianmukainen, joten auto on myös käytännössä nelipalkkainen.

Varsinaista kojelautaa ei ole ollenkaan, vaan sen tilalla koko vaunun leveyden mittainen pakettihylly, jonka ainoastaan pyöreä mittaritaulu keskellä katkaisee. Pikkutavaroiden sijoitus on muutenkin saanut kovasti huomiota osakseen, sillä niitä varten on varattu tilaa lisäksi kummankin oven alareunasta, jossa on koko oven pituuden mittaiset lokerot, sekä takaistuimen päistä, alta ja takaa. Matkatavarasäiliö auton takaosassa sen sijaan on suhteellisen mitätön ja matala, mutta niinpä sen pohjasta onkin lohkaistu tilaa vararengasta varten.

Pituusleikkauksista tarkastelemalla selviää tilankäytön salaisuus helposti ja valmiiksi suunniteltua autoa ajatellen se tuntuu niin itsestään selvältä ja luonnolliselta, että ihmetyttää, miksi autoissa yleensä on tuhlatu tarpeettomasti tilaa kumpaankin päähän. BMC:n konstruktiossa on moottorille varattu ainoastaan 20 % auton pituudesta ja jyrkästi laskeutuvan perän ansiosta ei taakseen muodostu hukkatilaa. Virtaviivaisuus tosin on täten jouduttu unohtamaan käytännöllisyyden hyväksi.

Ulkonaön kannalta ei myöskään pyörien sijoitus aivan auton kulmiin ole eduksi, vaikka teknilliseltä kannalta se mielestämme on ainoa oikea ratkaisu, jotta akselit saataisiin riittävän kauaksi toisistaan ja matkustajat niiden väliin. Esimerkiksi ajo-ominaisuuksistaan kuuluisa Citroën on jatkuvasti käyttänyt tätä rakennetta.

Ainoaksi arvosteluksi tilankäytön suhteen jää näin ollen kaksiovisuus, mikä sekoin on perusteltua ajatellen valmistuskustannuksia. Ovet ovat melko leveät ja siten sijoitetut, että nyrkkisääntönä sanolsimme nousemisen etuistuimelle olevan hiukan

hankalampaa ja takaistuimelle helpompaa kuin muissa vastaavissa kaksiovisissa autoissa.

#### Sisustuksessa arvostelun aiheita

Kun nelisylinterinen vesijäähdytetty moottori on suhteellisen kallis auton hintaluokkaan nähden, on sitä vastaava säästö jouduttu tekemään tinkimällä vähemmän tärkeistä yksityiskohdista. Pelkästään vaahdokumityynyillä jousitettuihin muovipäällysteisiin istumiin ja muovikankaalla verhoottuun kattoon nähden ei ole muuta huomauttamista kuin ni-



TYÖKALUVALIKOIDMA levitettyä maahan.

KÄYNNISTYSNAPPULA on auton lattialla.



OVISSA on tilavat tavaralokero.

POLKIMET ovat tavallista hiempinä toisiaan.

den kylmänhohtavuus talvella, mutta sen sijaan pakkasessa kiinnijuuttuvat työntötkunat eivät puolesta palkkaansa hinnansäästönkään kannalta. Sama koskee ovien sisäpintojen ja sivujen toppausta, mikä autosta puuttuu. Omalta osaltaan tästä selkasta johtuu se, että moottorin ääni kuuluu sisään suhteellisen voimakkaana.

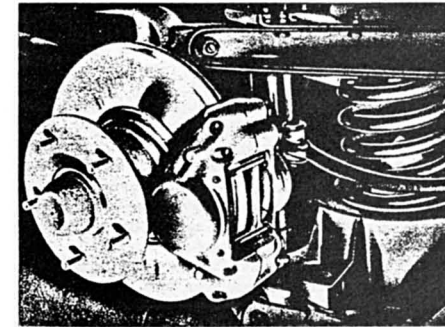
Myöskään korin tilviys ei ole samaa luokkaa kuin kallimmissa englantilaisissa autoissa, sillä koleahkossa syysäässä panimme merkille leviä vetoa. Samoin koevaunun vesitilviys ansaitsee huomautuksen, sillä rankkasateessa tuli vettä sisään tuullasin alta ja ovien reunoista, mikä todennäköisesti kuitenkin oli tässä tapauksessa yksilöviika. Lisäksi esiintyi sisällä pientä räminää.

Ovien kahvoja korvaavat nahkahihnat sisäpuolelta eivät tuntuneet mitenkään käytännöllisiltä, vaan antoivat itsestään "hepposen" valkutelman. Kunnan kahvat ja normaallirakenteiset alas laskettavat ikkunat eivät kai ylettömiä maksalsi?

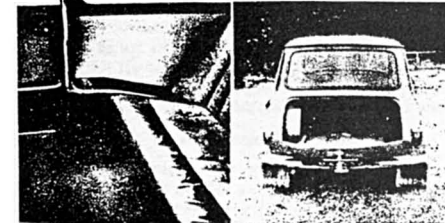
Istuimen rakennetta on myös yksinkertaistettu jättämällä niistä pois tavanomaiset kierrejouset. Mitään haittaa tämä ei ole tuonut mukanaan, vaan pikemminkin ovat istuimet tavallista mukavimmat ja tukea antavammat. Selkänöjia ei voida säätää, mikä ei mielestämme ole tarpeellistakaan.

#### Ohjauks täysosuma

Ohjauksalitteet ja mittaristo on uusissa Austin ja Morris malleissa sijoitettu yksikertaisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Kun vaunua valmistetaan sekä



JARRUT on varustettu erikoisella venttiilillä, joka voimakkaassa jarrutuksessa siirtää jarrutusvoimaa takapyörästä etupyörään estäen siten ensisijainnalla lukkiutumista.



TAKAISTUIMEN kummasa pksää on tavaralokero.

MATKATAVARASÄILIÖ on melko pieni verrattuna auton muuhun tilavuuteen.

vasemman- että oikeanpuoleisella ohjauksella varustettuna, on mittaritaulu sijoitettu keskelle. Sen koko ansaitsee tunnustuksen, sillä lukemat erottuvat tirkistelemättä. Samoin on mielestämme tärkeää, että varusteisiin kuuluu polttoainemittari eikä ainoastaan varoitusvalo tai varatankki, kuten tämän hintaluokan autoissa on tavallista. Suomessa se on vielä kaksinverroin tärkeämpi, sillä 25 litran polttoainesäiliö on aivan turhan pieni ja bensiniäsemme on meillä harvassa.

Jalkapolkimet ovat riippumalliset ja epätavallisen pienet sekä lähekkäin. Varsinkin kaasupolkimella on niin ahtaat tilat lattialvalhetangon ja jarrupolkimien välissä, että kenkä tahtoo aluksi helposti juuttua kiinni. Toisaalta taas polkimien sijoitus samalle tasolle ja lähekkäin nopeuttaa tuntuvasti niiden käyttöä ja suo samalla tilaisuuden käyttää erikoistekniikkaa painamalla samalla jalalla yhtäaikaan kah- ta poljinta.

Myös muut hallintalaitteet ovat mahdollisimman mukavasti ulottuvilla. Käsijarru on totunnaiseen tapaan erillisten etuistuimen välissä, vilkkukatkaisin vasemmalla ohjauspyörän alla ja valonvaihdin lattialla edessä vasemmalla. Startinappula sen sijaan on jätetty lattialle, missä se on liian houkuttelevasti lasten ulottuvilla.

Varsinaisen päänsiltityksen ansaitsee kuitenkin ohjauks, joka on hammastankotyypin. Jos noudattaisimme kouluarvostelua, emme epäilisi antaa sille arvosanaksi täyttä kymppiä, sillä se on sekä erittäin nopea ja tarkka että etuvetoiseksi ilmiömläisen kevyt. Ainoana varjopuolena havaitsimme vain auton kokoon nähden suhteellisen suuren kääntöaseteen ja mielestämme liian pystyasentoon sijoitetun ohjauspyörän.

Vaikka ohjauks jo heti ensihetkestä alkaen antoi itsestään edullisen kuvan, niin valkutelma parantui jatkuvasti. Hieman liioitellen voisimme sanoa, että auton voi ohjata valkka solmuun. Omat ansionsa siihen ovat myös etuvetoa, sitä vastaavalla painonjakaantumisella, sopivalla jousitusella, pyörien sijoituksella auton kulmiin, matalalla sijaitsevalla painopisteellä sekä ohjausominaisuuksien suhteen edullisella aerodynamiikalla.

Kaarteessa auto on hienokseltaan aliohjaava, mitä yleensä pidetään toivottavana tämäntyyppisessä vaunussa. Voimakkaampi kaasutus lisää tätä taipumusta ja kaasun löysäminen taas päinvastoin pienentää kääntöasetettä, mikä on sopuoinnussa tavallisen autollijan valstomaisen käyttäytymisen kanssa. Vaikka paino jakaantuu varsin voimakkaasti etupyörille, ei perä pyri heittehtimään juuri nimeksikään, ja melko pahaltakin näyttävä "sladdi" on täysin hallittavissa vastalikkeellä ja kaasua löysäämällä. Sitä on kuitenkin varottava liioittelemasta, koska seurauksena tällöin on perän heittehtiminen toiselle puolelle ja edelleen väärin ohjattava puolelta toiselle, jolloin ajaja pian menettää hallintansa.

Mikällä taas luistoa esiintyy etupyörissä esimerkiksi tultaessa kaarteeseen liian suurella nopeudella, on pyöriä käännettävä hieman enemmän ja samalla sopivasti kaasutettava. Totumattomallekin ajajalle se on suhteellisen helppoa, joten BMC:n uutta pikkuautoa voimme pitää myös ajo-ominaisuuksiltaan turvallisena ja helppona autonä.

(Sivu 48, olkaa hyvä!)



## Morris Mini-Minor ja Austin Seven.

(jatkoa sivulta 31)

Haitallisina puolina taas panimme merkille etupyörien taipumuksen lyödä tyhjää jopa kuivalla kes-  
topäälylysteisellä tiellä, mikä ominaisuus luukkaalla  
keillä oli hyvin silmiinpistävä. Samasta syystä myös  
kiihtyvyys jäi heikommaksi, kuin mitä moottoriteho,  
vaunun paino ja välitysruuheet edellyttäisivät, vaika  
jo tällaisenaankin on kiihtyvyys keskimääräistä  
parempi — kiitos edullisen tehopainosuhteen. Talvi-  
kellä ajatellen on mieleisemmä kuitenkin pieni epä-  
lyys, että auto on kiihdytettäessä ja kaarteissa hyvin  
herkkä kaasun käytölle.

Vaikka varsinainen virtaviivaisuus on uudesta  
kansanautosta melko kaukana, on se silti suhteelli-  
sen tunteeton sivutuulelle. Tämä johtuu voimak-  
kaasta etupainoisuudesta ja mahdollisimman edes-  
sä sijaisevasta tuulen painopisteestä, mitkä tekijät  
saavat auton itsensä korjaamaan tuulen vaikutuk-  
sen. Joka tapauksessa ei äkillinen sivutuuli pääse  
aiheuttamaan mitään yllätyksiä, sillä tuulen paino-  
piste pysyy kalkissa tapauksissa suhteellisen edessä,  
jolloin se ei myöskään pääse vaikuttamaan vivun  
tavoin.

### Erikoinen kumikartiojousitus

Kuten oheisista piirroksista huomaa, on jousitus  
rakenteeltaan aivan erikoinen. Jouset on nimittäin  
korvattu eräänlaisilla kumikartiolla, jotka jousto-

vahdettaessa kakkosella kolmoselle. Miksikään eri-  
koisen herkkäksi emme myöskään sitä luonnehtisi,  
mihin tosin saattanee vaikuttaa myös koevaunun  
uutuuden jäykkyys.

Välitysruuheet sen sijaan ovat hyvin tarkoituksen-  
mukaiset, mitä ominaisuutta parantaa huomatta-  
vasti vielä moottorin joustavuus eri kierrosliku-  
alueilla. Niinpä autoa voi hyvin vedättää ykkösvaih-  
teella 0—35 km/t, kakkosella 5—60 km/t, kolmosella  
10—85 km/t ja nelosella 30 km/t ylöspäin.

Moottori onkin eräs auton tärkeimmistä myynti-  
valteista, sillä se on ensinnäkin nelisylinterinen ja  
nelitahtinen sekä lisäksi teholtaan ja sylinteritila-  
vuudeltaan riittävän suuri. Muitten pikkuvaununjen  
tavoin ei autossa juuri synny tarvetta ottaa mootto-  
rista kaikkea irti, mistä tulos näkyy pienempänä ku-  
lutuksena ja kulumisena.

Rakenteeltaan on moottorin yläosa suoraa perua  
Austin A 35:sta ja Morris Minorista, mutta sen ala-  
osan yhteyteen on rakennettu vaihdelaatikko ja ta-  
sauspyörästä. Niillä on kaikilla yhteinen öljytila,  
mistä syystä vaunussa ei saa käyttää ns. multigrade-  
öljyjä. Huoltotöitä ajatellen on "konehuone" puris-  
tettu varsin pieneen tilaan, mutta eri kohteet ovat  
silti suhteellisen mukavasti käsillä.

### Jarrutustehon säätäjä

Jotta ajoturvallisuus olisi täydellinen, ovat jarrut  
ylimitoitettut jarrupinta-alan ollessa 435 cm<sup>2</sup> ja auton  
(Sivu 58, olkaa hyvä!)

ominaisuuksiltaan ovat hyvin progressiiviset. Kuor-  
mitus ei siksi vaikuta läheskään samassa määrin  
jousitukseen kuin tavallisilla metallisilla lehti- tai  
toiselle, jolloin ajaja pian menettää auton hallinnan.  
kierrejuosilla varustetussa autossa. Koeajomme  
aikana ei jousitus juuri sen tähden lyönyt pohjaan,  
kuten olimme edeltäpäin pitäneet todennäköisenä.

Yleisesti arvostellen määrittelimme jousituksen  
hukan kovanpuoleiseksi, mutta sellaisenaan par-  
haiten sopivaksi tämänkokoiseen autoon. Eräänä  
haittana saamme tosin tällöin kärsiä tärinästä, joka  
mielestämme on pienempi paha verrattuna heitte-  
lehtivään keinumiseen. Pientä kymmentuumaista  
rengaskokoa olemme kuulleet monen pitävän "liian  
pienena", mutta he ovat tällöin unohtaneet sen, että  
pyörien tulee olla suhteessa auton kokoon, sillä muu-  
ten jousittamattoman painon osuus kasvaa haittalli-  
sen suureksi. Ei rengaskokoa ole missään pelkän  
kustannussäästön takia ryhdytty pienentämään.  
Haittapuolelle tosin voimme merkitä pienenhkö-  
n maavaran, josta talojen piholla, metsätiellä jne. lii-  
kuttaessa on jonkin verran hankaluutta.

### Tarkoituksenmukaiset välitysruuheet

Edellä viittasimme miellyttävästi sijoitettuun lat-  
tiavaihdetankoon, joka yleensä järjestelmänä on  
huomattavasti varmempi, herkempi ja kestävämpi  
kuin monimutkaisempi rattivaihdemekanismit. Tällä  
kertaan ei kuitenkaan lattivaihdetankoon selviytynyt  
ilman moitteita, sillä vaihdelaatikosta kuuluu hyvin  
helposti narahduksia ja lisäksi pyrkii vaihdetanko  
vahingossa nujahuttamaan peruutusvaihteen tasolle

painon 620 kg. Erikoista rakenteessa on lisäksi se,  
että järjestelmään on liitetty venttiili, joka estää  
takajarrujen lukkoontumisen siirtäen jarrutustehoa  
etupyörille, kun jarrutustehon huippu saavutetaan.  
Normaalissa olosuhteissa jakaantuu jarrutusteho ta-  
saisesti etu- ja takapyörien kesken, mutta voimakas  
jarrutus siirtää suuren osan auton painosta etuak-  
selille, jolloin siellä tarvitaan lisää tehoa.

Eräänä turvallisuustekijänä korostaisimme vielä  
hyvää näkyvyyttä, joka uudessa vaunussa on esteet-  
tön kaikkein suuntiin. Lyhyen nokan ansiosta näkee  
ajaja maanpinnan aivan lähellä edessä samoin kuin  
ajamista helpottavat lokasuojien kärjet. Sedesäällä  
pitävät tuulilasinyrkkiä jokseenkin suuren osan  
lasista kirkaana ja tehokas tuuletus puolestaan es-  
tää huurteen muodostumisen. Sen sijaan panimme  
merkille erittäin silmiinpistäväksi haittana pölyn ja  
ravan kertymisen takaikkunaan sen kohdalla synty-  
vän pyörrevirtauksen johdosta. Jo aivan lyhyen ajon  
jälkeen pölyisellä tai rapaisella soratilla oli takaik-  
kuna rapaantunut läpinäkymättömäksi.

### Yleiskisitys

Vaikka edellä olevasta lienee jo selvinnyt allekir-  
joittaneiden hyvä käsitys BMC:n uutuuden mahdol-  
lisuuksista sekä meidän että muitten maitten mark-  
kinolla, kokoamme voimakkaimmat vaikutelmamme  
vielä luettelon muotoon:

### HYVÄ:

- uskomattoman paljon tilaa verrattuna auton ul-  
komittoihin
- kerta kaikkiaan "nasta" ohjaus
- onnistunut progressiivinen jousitus
- nelisylinterinen nelitahtimoottori, jossa riittävä  
tehoa
- kojelaudalla bensinimittari

### EMME PITÄNKET:

- sisään nouseminen hankalaa oven etureunan ol-  
lessa liian takana
- pieni rengaskoko hakee kuoppia
- työntölkkinat juuttuvat talvella kiinni
- takaikkuna likaantuu helposti
- korissa lievä vetoa ja äänieristys heikko

E. P. & M. K.

## TM 11/1968 Austin Mini 1000 Automatic

4 syl., 998 cm<sup>3</sup>, 38,5 hv DIN  
5250 r/min., vaihteita 1-4.  
tehtaan ilmoittama huippu-  
nopeus 126 km/h. Hinta 11500  
mk.

ENNEN kuin uskaltauduin  
Cooperin kanssa leikkimään,  
ajon pakolliset kolme kier-  
rosta tonnisella Mini Automa-  
ticilla vain verratakseni sitä  
juuri koeajossamme olleeseen  
normaalivaihteeseen isoon Mi-  
niiin sekä joskus viime syksyynä  
kokeneemaamme 850-kuutio-  
seen automaattiminttuun.

1000 cm<sup>3</sup> koneella varustet-  
tuna automaattilaatikokin al-  
kaa päästä hieman paremmin  
oikeuksiinsa, joskaan AP-teh-  
das ei ole vielä saanut elimi-  
noitua automaattikkansa vaiht-  
ettavan voimallista nykäystä  
vaihtamishetkellä.

Kokemilin yhden kierroksen  
käyttämällä vaihtevaihtainta  
käsitettöisenä — ts. vaihta-  
malla oman harkintani mu-  
kaan — mutta siirsin valtsin-  
vivun sitten täysautomaatti-  
asettoon ja minusta tuntui,  
että kierrosajat paranivat kun  
ain pois valista sahaamasta

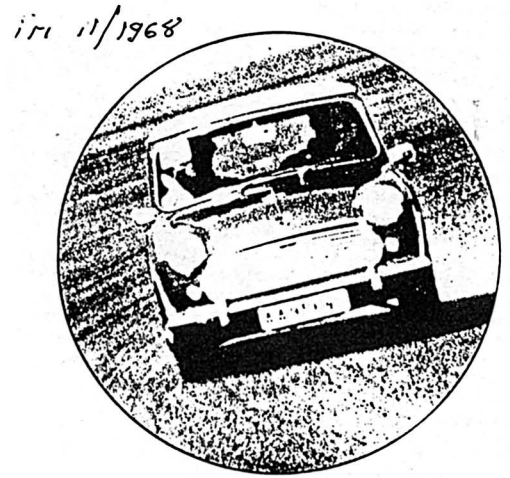
Pidin kaasupoljunta kaiken  
aikaa pohjaan painettuna, jar-  
rutin vasemmalla jalalla nihin  
pariin kohtaan joihin piti hie-  
man hillitä ja jutustelin sa-  
manlaisesti mukavia viera-  
ressä istuneen Vehon mainos-  
medio Jasolan kanssa kiin-  
nitämättä itse ajamiseen sen  
kummempaa huomiota. (Kom-  
mentit kuten: "Taisitte lisätä  
vahan rengaspainetta", "Kyllä  
tällainen de luxe-mallin koje-  
taulu saisi olla kaikissa mal-  
leissa" ja "Tässähän se Brän-  
naren Masa lippasi silloin  
avajaisissa" kuuluivat aivan  
kuin olisi istuttu varikon kah-  
vilassa eikä lähes 100 km/h  
tuntivauhdissa Keimolan sau-  
nienkää lähestymässä!)  
Minin automaattikka on melko

hyvä, mutta silti valitsisin  
mieluummin Daf 55:n, jos mi-  
nun jostakin syystä pitäisi  
pieni automaattivaihteinen  
auto hankkia. Sillä onhan  
11.500,— markkaa Ministä vä-  
han turhan paljon.

MS

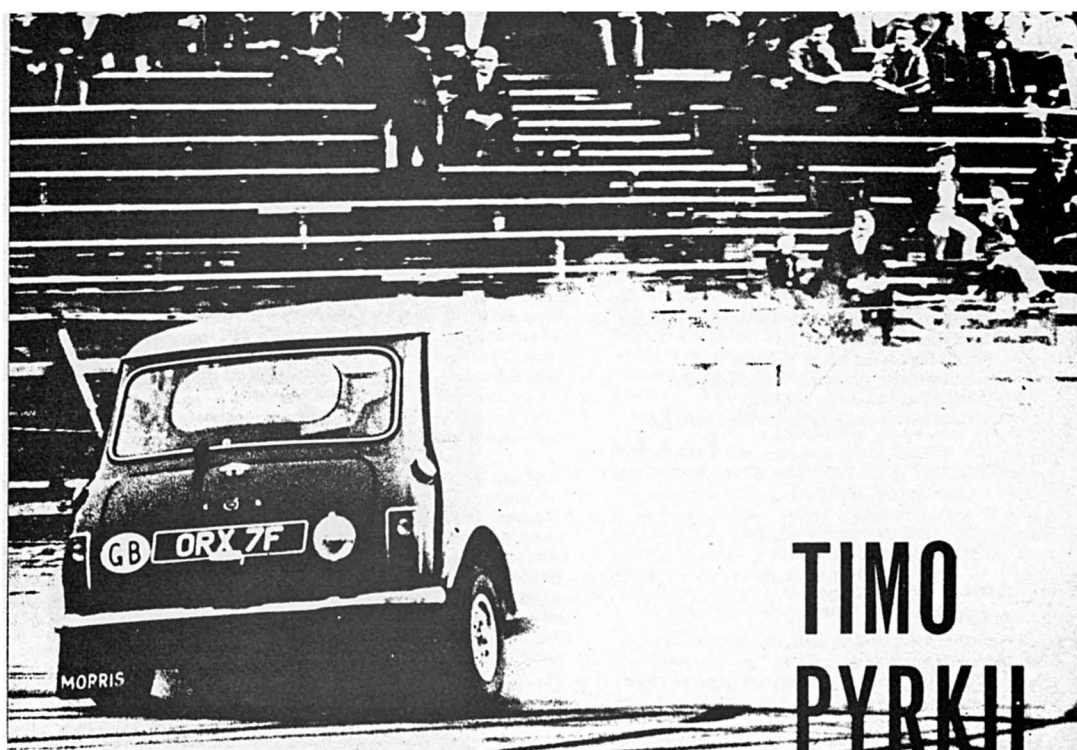


AUSTIN "Seven" 850 on aivan samantai-  
kainen kuin Morris Mini-Minor.



AUSTIN COOPER S MK II

... on varmaan kaikkien mielessä  
väikkynyt toive saada herran ajaa  
radalla samanlaisella autolla



# TIMO PYRKII

# POLITIikkaAN

(vuonna 1968) TUULILASI

▲ Timo Mäkinen bravuurinumero on sadan kilometrin tuntinopeudella kulkevan auton kiepauttaminen 360 astetta ympäri suoralla tiellä. Tempun aikana auto poikkeaa ajolinjaltaan vain parin metrin verran. Kiepautus ei ole pelkkä sirkustemppu, vaan se on myös apukeino hätätilanteita varten, koska sillä saadaan auton vauhti hidastetuksi nopeammin kuin pelkillä jarruilla. Tempun oppiminen ei kuulemma ole vaikeaa, sen salaisuus on käsijarrun oikeassa käytössä.

**K**arvahattu, lippalakkii, syökykypärä...

Auto maakivessä Tunturirallissa, jarrut peltäneinä syöksymässä 160 km:n tuntinopeudella U-kaarteeseen Artukaisissa. Monte-Carlon rallin maaliviivalta tammikuussa 1965...

Mies autossa, suksilla, mies tv-mainoksissa ja mies politiikkaan edelleen pyrkivänä...

Timo Mäkinen, Timo Maekinen, Timo Mäkinen...

– Minä olen nyt ajajaurani huipulla.

Kasvoillaan Safari-rallin harjoitusten aikana niihin iskostunut rusketus mies tekee selkoa tästä legendaarisen maineen saaneesta rallista.

– Safari-ralli on mielestäni

► Mäkinen, Mini ja Mini-Mäkinen...



ala-arvoinen. Järjestäjät ovat ylimielisiä eikä rallille asetettua keskinopeutta 72 mailia pysty kukaan noudattamaan. Nopealla ajajalla ei ole mitään mahdollisuuksia voittaa Safaria.

– Toisaalta Safarissa hyvin menestyviä ajajilla ei ole mitään tekemistä curooppalaisissa rallissa. Paraskaan heistä – joka mielestäni on Joginder Singh – ei ole päässyt sijoittumaan Euroopan rallieissa.

– Safari-rallin merkitys lieonekin siinä, että se on kova testi autoille. Itse yritin ennen Safariain lähtöä ajaa ajokiani, BMC 1800:aa rikki Englannissa koeradoilla, mutta en onnistunut. Sen sijaan Safari-rallissa rikkoutumia tuli joukkoittain, kori väännyti, jousitus repeli jne.

– Paras ajamani ralli on Englannin RAC-ralli. Siinä on kova

**Kahtena mies ajaessaan**

Timo Mäkinen kuvauksen mukaan hyvä rallimies on jonkinlainen tohtori Jekyll/mr. Hyde eli mies, joka sekunnissa pystyy muuttumaan luonteeltaan täysin. Kun pikataipaleet vaativat huippuunsa viedyt keskittymiskyvyn, on se saatava laukeamaan juuri sillä hetkellä, kun pikataival loppuu.

– Ei voi ajatella menestyvän, jos koko kilpailun ajaa totissaan ja jännittäen. Keskittymiskyky on säästettävä pelkästään pikataipaleille.

– Tuosta keskittymiskyvyn tärkeydestä minä sanoisin, että fyysisen kunnon ei ralliajajalla tarvitse olla mitenkään mielikuvituksen, mutta keskittymiskyky on ehdoton edellytys.

Timo Mäkinen on tehdasajaja.

Olla tehdasajaja vaatii mahdollisesti hankitun muun alan ammattitaidon ja tehtävän jättämistä syrjään. Joillakin F-1-luokan ajajilla vuoden liki jokainen päivä kuluu ajamiseen ja sen harjoitteluun. Meikäläisellä ajajahuipulla tuo aika on noin seitsemän kuukautta. Se merkitsee katkonaista kotoaoloa ja satunnaista pistäytymistä kotimaassa virkkojen, jopa kuukausien pituisten ulkomailla oleskelujen välillä.

**Politiikko-Mäkinen**

Maalisvaaleissa 1966 Timo Mäkinen oli kansallisen kokouksen kansanedustajaehdokkaana Helsingissä. Menestys ei sillä erää päättä huimannut – äänimääräksi jäi 802. Mutta Timo Mäkinen aikoo yrittää uudelleen. Seuraavalla kerralla –



▲ Kaksi kovaa minimiestä, Jorma Lusenius ja Timo Mäkinen kilpailujen lomassa Keimolan varikolla. Mitähän mahtaa Timo jutustella, kun Lussari katselee niin kovin epäuskoisen näköisenä!

vaikusaste ja – ennen kaikkea – siinä ei ole mitään mahdollisuuksia harjoitella. Rallissa on kovasti pikataipaleita – yleensä noin 60. Ne ovat pitkiä ja kulkevat sorapäällysteisillä teillä.

– Kotimaisista ajoista parhaat ovat Jyväskylän Suurajo ja Hankiralli.

Timo Mäkinen on ralleja huomattavasti vähäisemmässä määrin ajanut myös rata-ajoa. Parhaana niistä hän pitää sisilialaista Targa Florion 72 km:n pituisia rataa sen rajuuden ja vaikeusasteen vuoksi. Kilpailuisa tämä rata kiertetään 10 kertaa, joten ajon pituudeksi tulee 720 km.

Hänellä on suora työsuhte BMC:n tehtaaseen, ja muuta työsuhdetta hänellä ei olekaan. Jos nyt joku välttämättä haluaa liittää hänen nimensä eteen titelin tai ammatin, suosittelie mies itse käytettäväksi entistä ammatiaan huoltopäällikkö.

– Tehdasajajan työn rahallinen tulos on sellainen, että sillä jontenkuten tulisi toimeen. Mutta huippumiehellä on toinen muoto tässäkin mielessä. Toinen – eikä aivan vähäinen – tulonlähde Mäkinellä niin kuin muillakin hänen kaltaisillaan on toimiminen mainosmannekiinina. Tunnettahan nuo televisiomainokset ja sanomalehti-ilmoitukset.

koska se sitten tapahtuikin – hän aikoo yrittää politiikan poluille Helsingin kaupunginvaltuuston kautta.

– Olisin tyhmä, jos en yrittäisi uudelleen.

– Poliitiikka on mielenkiintoinen ala. Se on kuin hyvä romaanii.

Esteenä tehokkaalle poliittiselle uralle on kuitenkin Mäkinen ulkomailla käyttämä aika. Jos hänet olisi kolmelta vuodelta sitten valittu eduskuntaan, olisi hän lupauksensa mukaan ollut valmis vähentämään ajanamistaan "tiettyisä määrin". Näin ei kuitenkaan käynyt – liekö se sitten ollut kysymyksessä voitto koti-

maiselle autoilulle vaiko tappio suomalaiselle politiikalle.

**Timo ei kaahaa liikenteessä**

Kun huippuajaja sekoittautuu normaaliin liikenteeseen, huomaako häntä siellä, eroako hän joukosta? Timo Lampinen sanoo aikoinaan, ettei hän erottaudu joukosta, mutta Timo Mäkinen on toista mieltä.

– Kyllä minä luulen erottuvani siellä. Uskon olevani erillainen autoilija ainakin siinä mielessä, että huomioin kaikki mahdollisuudet ja liikenteen tapahtumat aikaisemmin kuin kättäkseni muut maantiellä liikkuvat tekevät.

– Ajan kieltämättä kovaakin liikenteessä, mutta en kaahaa.

– Mikäli "tavallinen" autoilija haluaa edistää liikenteen joustavuutta ja turvallisuutta, hän voisi katsoa peiliin useammin kuin tapahtuu. Pelkällä eteenpäin tuijottamisella ei asia ole hyvä, sillä liikenne kulkee takanakin.

**"Olen huono harjoittelija..."**

Yksi syy, miksi Timo Mäkinen pitää Englannissa ajettavaa RAC-rallia parhaimpana rallina, on sen reitin ehdoton salaisuus.

– Reitin olisi aina oltava ehdottomasti salainen viimeiseen asti. Englannissa salassapito on helppoa, mutta Suomessa löytyy aina porsaanreikiä, joiden kautta salainenkin reitti tulee julki.

– Minä olen tavattoman huono harjoittelija, koska tiet eivät jää mieleen. Jotta oppisin Jyväskylän Suurajojen reitin ulkoa niin, että siitä olisi ajassa hyötyä, olisi minun ajettava aamusta iltaan ja illasta aamuun kolmen viikon ajan joka päivä.

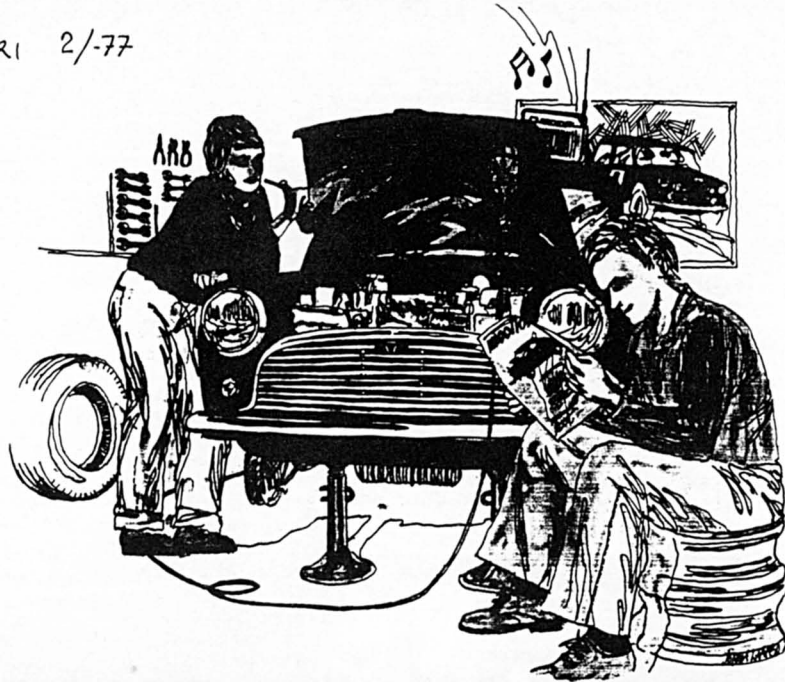
Mitä seuraa huipulla olon jälkeen? Lasku... eikä olisi paras lopettaa ennen sitä?

– En ole koskaan vielä ajatellut lopettamista.

Timo Mäkinen aloitti ajamisen itsensä kuljetusliikenteessä. Suuren helsinkiläisen päivälehdteen kuljetusosastolla kiertäneen vielä tänäkin päivänä hohdokkaita juttuja siitä, millä tyylillä lehtien jakelu maaseudulla suoritettiin silloin, kun nuori Timo Mäkinen ajoi kuljetusautoa.

Tähän kuljetusliikenteeseen paluu on edessä sitten joskus, kun Timo Mäkinen lopettaa kilpailun.





**Uusin muotivillitys Keski-Euroopassa on tiettyjen pikkuautojen kunnostaminen, muuntelu ja ehostus. Autot säilyttävät ts. käyttöauton luonteensa, mutta saavat uuden ja yksilöllisen ilmeen. Tyyppisiä »ehostus-entisöitäviä» ovat Citroen 2CV, Renault 4, Fiat 500/600 ja Mini. Tällä kertalla kerromme Minin ehostus-entisöinnistä.**

■ Mikäli harkitset uuden pikkuauton hankkimista on niitä tänään hyvin harvassa alle 20.000.—. Mini esim. n. 18.500.—.

Ehostus-entisöintiin kelpaavan Minin voit löytää jopa alle 1000 mk. 2000 markalla saat jo hyvän yksilön. Hintaa ei kuitenkaan ole ratkaisevin tekijä, eikä vuosimalli, vaan auton peruskunto.

**Yleisvaikutelma**

Onko auto selvästi kolaroitu, ja sen seurauksena ehkä vino, kiltillä oikoilu, korissa murtumia jne. Hydrolastic jousituksella varustetut Minit eli vuosimallit 1965—69 saattavat olla vinoja siten, että auton toinen puoli on toista alempana. Tämä korjautuu lähes aina tasaamalla Hydrolastic-paineet ja säätämällä auto näin oikeaan korkeuteensa ja suoraksi. Operaatio on hyvin nopea ja maksaa maahan- tuojalla 25 mk. Onko autolla ollut runsaasti omistajia, autoa käytetty »kortteli ym. kisoihin», ruosteet peitetty tarroilla jne.

**Ruosteauriot**

Mikäli uusia peltiosia tarvittaisiin, ne ovat melko edullisia. Etulokasuojia esim. mk 88/kpl ja sivuhelmepelti mk 34/kpl. Kallein ja hankalin on paikka, jota voisi kutsua »Minin Akilleen kantapääksi», eli n.k. »takakelkka». takapyörien ripustuksen kannalta elintärkeällä osalla on taipumuksia lahota, ellei alustaa ole hoidettu. Vian



NALLE KIMINEN

Näin näitä Minejä »varastoidaan» ilian usein. Hyljättyinä, huoltolampoina, rikottuina. Aina tuulessa löytyvän katollista säilytystä yhdessä Minin verran.

voi todeta vain auton alle kurkistamalla. Takakelkan kiinnityskohdat sitävastoin eivät yleensä lahoa.

Minin takakelkka maksoi aikaisemmin yli 400 mk ja merkitsi monesti vanhan Minin loppua, koska vanhaa takakelkkaa useinkaan ei enää voinut tai kannattanut korjata. Minin maahan- tuoja on kuitenkin alentanut sen hinnan mk 240:ksi.

**Moottori ja voimansiirto**

Minin moottori on kestävimpiä mitä pikkuautoista löytyy. — Usko tai älä, totta se on. Hyvin usein moottori vaatii vain huoltoluontoisen yleistarkas-

tuksen kunnostuksen yhteydessä. Kuuntele onko moottorissa sivuäänäiä kuten männäntapin ääni, laakeriääni jne. Yleisin moottorin sivuäänäi on kuluneen jakoketjun antama rahina ja lotina. Jakoketjun hinta on kopan tiivistyneen runsaat 30 mk ja usein tällä on sivuäänistä selvitty kokonaan.

Hyvän yleiskuvan koneen kunnosta antaa tietenkin lämpimän koneen pakokaasujen väri sekä koneen kulkuhalukkuus. Viimeainnituun on ehkä syynä venttiilivika, jonka korjaaminen Minissä on edullista.

Vanhempien Minien koneissa saattaa olla öljyvuoja, jotka kuitenkin ovat halvat korjata, tiivistetä maksavat 10—20 mk/kpl, joskin työtä ja näppärsormisuutta tarvitaan. Moottoriin läheisesti liittyvä vaihteisto on kalliimpi ja hankalampi korjattava. Vaihteiston ääniä kannattaa kuunnella, sekä kokeilla, että kaikki vaihteet pysyvät päällä.

Vaihteitten jäykkyys ja epämääräisyys johtuu useimmiten vaihteensiirtomekanismista, jonka korjaus ei vaadi kohtuutomuksia. Usein on kyseessä vaihteensiirron ulkopuoliset nivelet, joista selvää pelkällä kiristämällä. 1965 malleista alkaen tuli vaihteistoon tuntuvia parannuksia. Vaihteiden päällä pysymistä kokeiltaessa saattaa konehuoneesta kuulua lonksahdus, joka useimmiten johtuu moottorin tukikumien kulumisesta ja löystymisestä. Kumit maksavat muutaman markan ja vaihto on vaivatonta.

Vetoakseleiden ja nivelten kuntoa on myös syytä tutkia.

Tämä käy parhaiten ajamalla ympyrää molempiin suuntiin. Mikäli kuuluu rutinaa ja paukahtelua on varauduttava vetoakselin korjaukseen. 1 kpl vetoakselin korjaussarja maksaa 41 mk ellei tarvita koko niveltä, muutoin 119 mk. Vihjeen vetoakselien kunnosta antaa myös niiden suojakumit. Mikäli suojuus on rikki, on yleensä muitakin vaurioita. Suojuskumin hinta on 17 mk.

Harkinnan arvoinen vaihteisto on maahan- tuojan vaihtomoottori, so. vuoden takuulla varustettu n.s. »kultamoottori» maksaa 1230.—. Kone on täydellinen, mutta ilman vaihteistoa ja sähkölaitteita. Mikäli haluat säästää, mutta toisaalta ottaa riskin, saat autohajoittamoista täydellisen moottorin vaihteistoneen hintaan 500—1000 mk. Voit vaihtaa 850 cm<sup>3</sup> koneen tilalle 1000 cm<sup>3</sup>sen ja päinvastoin. Tähän tarvitaan kuitenkin kat- sastusta varten maahan- tuojan kirjallinen lupa.

**Tapaus Aja-850**

Seuraavassa esimerkkitapauksena kuvien esittämä AJA-850 Mini, vuosimalliltaan 1967. Hankintahinta oli 900.—. Varaosat ja tarvikkeet on pääpiirteissään hankittu maahan- tuojalta »Mini kuntoon» kampanjan erikoishinnoin.

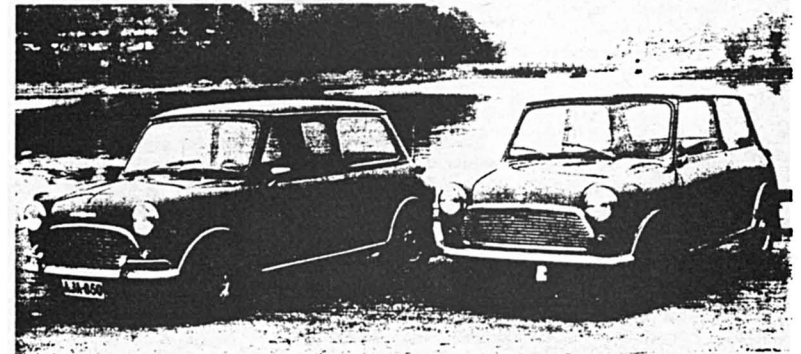
Peltiöitä ei kannata tehdä lasikuidulla tai tinaamalla korjaamalla mikäli havinelet käyttö- autoa. Ruostekohdat kannattaa korjata kunnolla peltipai- koin tai uusin osin.

Mikäli haluat yksilöllisen



**Vanhasta kuin uusi**

Kumpi olkiaan se 18.500 markan uusi Mini ja kumpi se käyttö- entis- tetty 5000—8000 markan? AJ-850 on kuin uusi, 10.500—14.000 mk halvemmalla kuin uusi!



Minin, voit tässä vaiheessa melko pienin lisävaivoin poistaa mannermaisen tyylin mukaan korin sivupystylystiat. Listojen tarkoitus ei suinkaan ole koristeena oleminen, vaan ne peittävät korin pistehitsatut taitosauumat. Kun nämä muutetaan tasasaumoiksi on ne hitsattava koko matkalta ja tinattava.

Sisustus on syytä irroittaa hitsattavien saumojen kohdalta, samoin bensiinisäiliö. Työ on tehtävä kunnolla ettei auton perusrakenne heikkene ja tulee niinollen maksamaan helposti n. 100:— listalta. Mikäli aiot



Käyttöentistetyille Minille voi luoda samalla aivan uuden ilmeen, kuten tämän auton brittiläinen omistaja on tehnyt.

pamatto on halvempaa kuin kumi, näyttää paremmalta ja eristää ääntä paremmin. Tämän päälle on syytä ainakin eteen hankkia kumimatot.

Minin alkuperäisohjauspyörän voit vaihtaa uudenaikaiseen pienempikehaiseen »nahkarattiin». Esimerkkitapauksen ratin hinta 114:—.

Panorama sisäpeili, meikkipeili, vaihdekepin jatke (850 malli) ja iso nuppi ovat piristäviä somisteita. Ruiskutettu »viinyllikatto» kantinauhoinen, katon vesikourun ja alisivuhelmalistojen päällystäminen »kromatulla» U-muoviliistalla alleviivaavat kaksivärisyyttä.

Uudet sivupeilit kuuluvat ulkoiseen ehostukseen. Peilien kiinnitys oviin on suositeltavampaa kuin lokasuojiin.

Puskurin tai molemmat saattaa joutua uusimaan. Minin puskuri harvoin ruostuu, mutta on melko helposti vaurioitua. Puskurin hinta on mk 47:—.

Mikäli maski on huonossa kunnossa se kannattaa uusia. Vanhempiinkin malleihin sopii tämänpäivän maski (134 mk) mutta tällöin joutuu myös hankkimaan kromilistan konepellin etureunaan (28 mk) ellei ko. mallissa sitä ole. Mikäli maski on ehjä, mutta vain hapettunut tai tummunut voi sen maalata mattamustaksi.

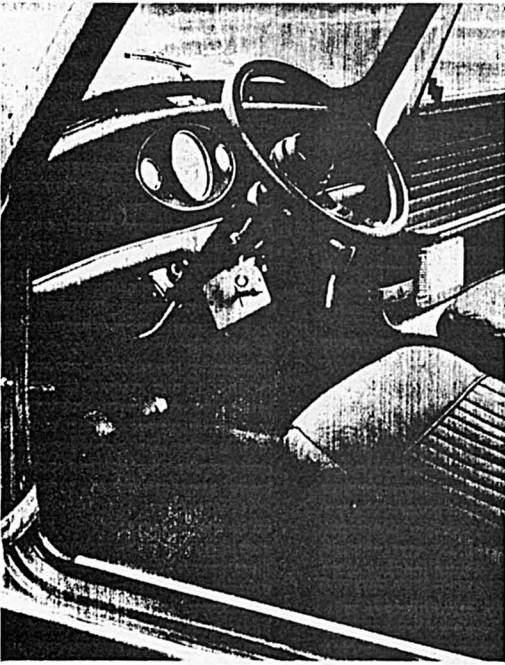
### Leveämmän tiessä

Näköä ja lisäksi ajominaisuuksia parantava hankinta ovat leveämmät vanteet ja renkaat. Halvimmat ns. tarvikete vanteet maksavat n. 70 mk/kpl alkaen, alumiinivanteet noin tuplaten ja alkuperäiset ns. Cooper vanteet 133 mk. Nämä vanteet ovat yleensä 4½" eli tuuman alkuperäisiä leveämmät. Kromatut pultit ja keskiökupit täydentävät vaikutusta. Näiden hinta yhteensä n. 70 mk. Renkaat ovat sopivimmillaan kokoa 165-10 ja maksavat 110:—/kpl alkaen. Tätä kokoa valmistavat mm. Avon, Dunlop ja Kelly.

sakin »ilta-maalauksessa» selvitään yleensä 500—1000 markalla operaatiosta.

### Mikäli rahat riittävät...

Sisustuksesta on hyvä aloittaa. Minissä säilyy sisustus yleensä varsin hyvänä, ellei sitä ole poltettu tai teräasein rikottu. Uusimista vaatii sitävastoin miltei poikkeuksetta lattiamatto, joka uutena on varsin kallis. Halvempi ratkaisu on ottaa mattoliikkeestä esim. neulehuopamattoa, joka esimerkiksi tapauksessa maksoi 40:—. Huo-



Uusi, metritavarasta leikattu tarvikekatto, uusi nahkaratti, uusi maalaukset, uudet poljinkumit. Ei uskoisi että alkuaan oli kyseessä muutamien sadan markan romu?

Minin täysmaalaukseen maahan- tuojalla maksaa 1400:— + 120:— osien irroittamisesta ja kiinnityksestä, ellei autoa tuoda »riisuttuna».

Piristävän sävyksen tekee erivärinen katto tai metalliväri, jolloin molemmissa tapauksissa lisäveloitus on n. 100:—/kpl. Mikäli maalaukset suoritetaan jos-

Teheranissa ei olla niin noko- nuuksia siitä, miten Minin käyt- töentistää.

varustaa auton leveimmin van- tein ja renkain voit joko tehdä pellistä lokasuojan levikkeet tai sovittaa lasikuituiset paikoil- leen.

Peltitöiden osuus esimerkki- tapauksessa oli 700:—, johon sisältyi myös e.m. pystylystojen poisto. Uusia osia ei tarvittu. Teknisiä korjauksia oli tapauk- ssa AJA-850-seuraavasti:

- Käsijarrun korjaus, osat n. 75:—
- Moottorin öljyvuotojen tiivisteet, osat n. 40:—
- Vetoakselin steffa + tiivisteet, osat n. 20:—
- Jakopäänketjun vaihto + tiivisteet, osat n. 40:—
- 1 kpl vetonivel uusittiin, osat 119:—
- Pakoputkisto uusittiin, osat 64:—
- Ovien liukuikkunan alatiivisteet uusittiin sekä kuljet- tajaoven saranatpit, osat n. 100:—
- Hydrolastic paineet säädet- tiin, työ 25:—
- Tekniset työt maksoivat siis yh- tensä n. mk 483:—, jolloin omalle työlle ei ole laskettu mitään.



## rallycross- mestari Englannissa



Kuranaamainen mestari Hugh Wheldon palkintoineen voittoisan ajonsa jälkeen.

Näinkin siistinä voi rallycrossissa päästä hyppelemään kunhan tekee sitä joukon kärkeä!

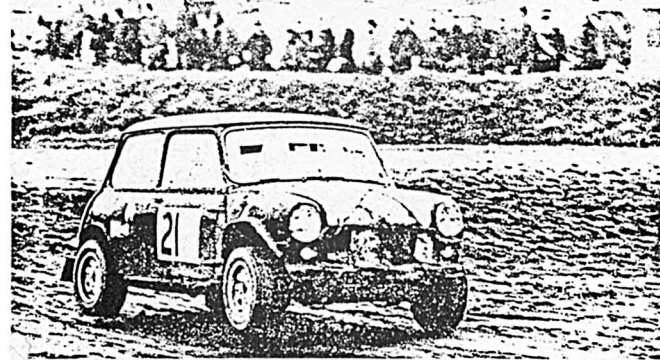
Hugh Wheldon vauhdissa Mineineen ja kura lentää. Takana on Mini Clubman "savikylyssä".

Englantilaiset tunnetaan monien urheilumuotojen edelläkävijöinä ja innokkaina harrastajina.

Tyypillinen tällainen moottorirheilulaji on meillä melko tuntematon rallycross. Kilpailut ajetaan useimmiten mutapohjaisilla radoilla jotka ovat kaikkea muuta kuin tasaisia. Autot ja kuljettajat joutuvat näissä kilpailuissa äärimmäisen lujalle. Säännöt autojen suhteen ovat melko vapaat. Sylinteriluvuus on rajoittamaton, samoin varusteet. Varsin yleisesti käytetään vakiohenkilöautoista tehtyjä nelipyörävetoisia muunnelmia. Koskapa kura lentää näissä kisoissa aina varsin rajusti on autojen plexi-tuulilaseihin ja sivuikkunoihin tehty pienet aukot joista kuljettajat kurkistavat ulos parhaaseen hyökkäysvaunutyylin. Savea rappautuu tuulilasiin niin paksuksi, ettei mikään tuulilasinpyyhin pysty pitämään ikkunaa puhtaana. Sanomattakin on selvää, että ajajan naama saa osansa!

Englannin rallycrossmestaruus tänä vuonna on ratkennut ja ylivoimaiseksi mestariksi tuli 28 vuotias omenafarmari Hugh Wheldon Mini Cooperillaan. Seuraavat 3 sijaa menivät myös Mineille, jotka kaikki olivat vakiomallien tapaan etupyörävetoisia. Minin nappasivat kunniaakaan nelosvoiton huomattavasti suurehommisempien ja nelivetoisiksi muunneltujen erikoisautojen edestä.

Käsitöksen rallycrossin suosioista Englannissa antaa se, että loppukilpailu televisioitiin ja kilpailuja seurasi nollan yli 3 milj. ihmistä.





# AUSTIN MINI

## Sirpa Suosmaa ja

SUOMALAISTEN  
SUKKIA  
SUKKIA



Kauneus viihtyy Austin Minissä – siksi myös Miss Suomi, Sirpa Suosmaa, on valinnut autokseen Austin Minin. Neiti Suosmaa, niin kuin tuhannet muutkin viehättävät naisautoilijat, on todennut, että Austin Mini käyttäytyy kuin herrasmies kaikissa tilanteissa. Se on voimakas ja turvallinen ja noudattaa toivomuksia pienimmästäkin kädenliikkeestä. Mini on mukava seurallinen myös talvella – kovimallakin pakkasella sillä on lämmin sana sanottavana. Se on huoleton huollettava ja pieniruokainen. Lisäksi Mini on teräksisen vahva ja jäykkärakenteinen. Austin Minissä on sitä jotakin – Tehän tiedätte. Ehkäpä juuri näistä syistä Austin Mini on kaikkialla naisten suosikki.

AUSTIN MINI – PÄIVÄN NIMI

Maahantuojat:

**VEHO**  
TAMPERE

V A M M A L A  
PUUSTOKATU 16  
PINKINKATU 86  
PUH. 29 31 ja 29 32  
PUH. 30 500

Maksamme vaihtotuisista päivän korkeimmat hinnat.  
Liittokemme on eroinen kto 8.00—18.00 ja  
leuanotoin kto 8.00—15.00.

## MINIMARKET

### MYYDÄÄN

Siisti MINI 1000 vm 1977, Minin 35 l polttoainetankki, Osia puretusta vm.-70 Mini 1000:esta, istuinsuojat (sin.), rullavyöt, maskipeitto ja suom.kiel. korjaamokäsikirja sekä kaikki V8-Magazine lehdet (vuosikerroittain).

### O.S.T.E.T.A.A.N

Mobilisti -lehden nrot 1/80 ja 3/80.

Puh. k (937) 49908, työ (937) 751240 Jukka Pöri.

### MYYDÄÄN

Mini -74, Hyvä maali, kattoluukku, leveät renkaat, tummenetut lasit, 1,4 L moottori, Weberi, 280 nokka, peltisarjat, yms uutta osaa.  
PUH 942-77234.

### MYYDÄÄN

- MG 1100 musta, 4-ovinen, ehjä, ei moottoria mutta sehän ei ongelma, projektiksi tai varaosiksi kokonaisena.  
- 60-lukuisen cooperin kuskinovi, mittaristonkehys, penkki.....  
Tarjoa PUH iltaisin 961/215195 tai 943/72345 PASI

### MYYDÄÄN

Mini -67, virallinen 1275 GT kone, levyjarrut + tehostin yms, 4/90 katsastettu.

Jari Ahonen puh. 90-572 913 puhelinvastaaja

### MYYDÄÄN

Autotallin tyhjentämiseksi löytyy kaikkea Mineihin (850-1000). vaihdelaatikkoja, lohkoja, kansia, vanteita, osia.

PUH 918-832225 ilt. SAMI

### MYYDÄÄN

Mini vm-70, 1000 cm3

Tiedustelut Pentti Arjovirta puh. 916-20820 ilt.

### MYYDÄÄN

Mini 1000 delux vm-79, väri Arizona Red, renkaat 165`10 + GB vanteet, katsastettu 7/90, jalopuinen kojelauta, 123 000 km ajettu, uusi takakelkka + jarrut, hinta noin 13.000,- mk.

Pertti Piippo Puh. 982-220644 päivisin

Dear friend,

STADLEN  
PAR AVION

11.7.90  
Prague

please me, that I'm writing you, but I saw  
you writing in Finland Kimi Club mag. No-1, 21, 88  
about Hi-Lo's for only 50% of price normally  
cost. I visited Finland this May and saw  
this written at this way at my friend's place.  
You are wondering, why I want only 50% of price  
and cannot believe, that it's good made etc.  
I must ask you, that many of my Hi-Lo's are  
in different types of trim's all over the World,  
also in competition + race versions and are  
satisfactory and good as original. The price  
normally found in Germany is 499,- Dkr for  
a complete kit, but I want only 250,- Dkr for  
kit for whole trim' and if you take for club more  
than 10 kits - the price is reduced to 200,- Dkr  
kit. You can to believe me, that they are good  
and if you have interest I can to send you a  
kit to see it's as good as any another and  
functional. The reduction of price is my own for  
better selling. Also I can to offer you club  
more parts - cheaper than normal & you will  
receive it by post without paying Customs!!

so it's I mean very interesting. Also I can  
to offer you 40-45 DCE inlet manifold for  
's' serie trim's, special tie rods - heavy duty  
bigger diameter - fully adjustable for road use,  
also adjustable bottom arms + adjustable  
rear plates + modified em-rods + lightened,  
balanced & polished and many more.  
I want also exchange some my video films  
& VHS with you if you have some - also  
Finland Ace Lakes Rally with trim's, i.e. Rally  
- Race with trim's in action, Races with teams,  
autocross or Rallycross with trim's etc.

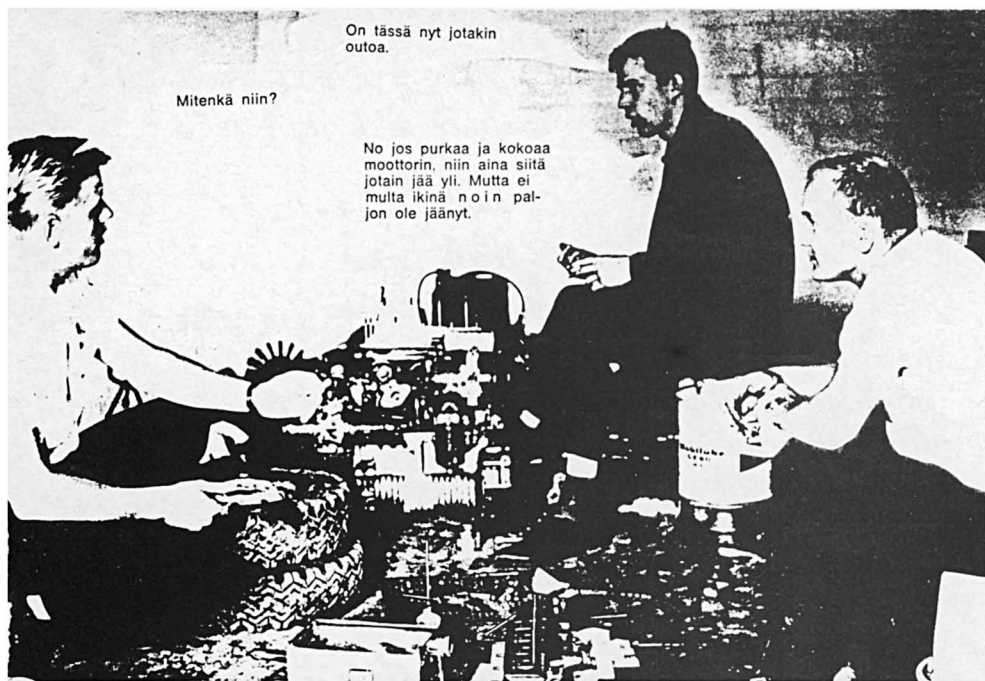
I have: The Italian Job  
25th Anniversary of Downington  
50x46 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4  
1968 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4  
1968 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4  
1968 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4  
1968 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4  
1968 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4  
1968 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4 - 4  
I want exchange here for another Hi-Lo's you  
maybe have and also I want exchange some  
pictures from magazines from Hi-Lo's days of  
Belonging in Finland as also some articles of  
A serie engines rebuild for single CBR

III.  
pattern. I know, that it exist in Finland  
two types of them. I have article about  
one, but second I have missed.  
Also I can offer you club straight cut  
drop gears with Timken Koper roller for also  
cheaper price than anywhere else as J. Knight  
I want £-100 for a set, but J. Knight  
want more than £-200 for it. It's from  
best available wheel steel. So if you have  
interest about it write me. Also in collecting  
posters of Kimi's, leaflets, pictures, books etc.  
I have also very good original gearbox  
's' type No-22G 333 straight cut variety-complete  
with some spare wheels & layshaft - very good  
condition - do you have interest - offers?  
I can also made here any type of wheel for  
transmissions etc. - all very competitive priced.  
I would be very glad to have your soon answer,  
I'm also interested into T-shirt or Sweat shirt  
size 'L' with your club logo on it.  
Best timing and I'm looking forward  
your soon answer. Bye Frank

P.S. Excuse me, English, Please!  
from: F. Rakus, Mezipohi 1092, 14100  
Prague 4, Mlechle  
CZECHOSLOVAKIA

Mitenkä niin?

No jos purkaa ja kokoaa moottorin, niin aina siitä jotain jää yli. Mutta ei multa ikinä noin paljon ole jäänyt.



1.

Kyllähän tota Lussaria meidän työntelisi vaikka koko kilpailun läpi, meinaan, mutta kun ei täältä takaa näe pal mittään...



1. Tämän kuvan tärkein hahmo on keskellä, Raimo Hartto, joka huolehtii Austin-tallin autojen trimmauksesta. Vasemalla on porvoollainen Austin-ajaja Antero Silander, oikealla Atso Aho.
2. Jorma Lusenius ja Eero Alen peräkkäin eräessä viime talven kovista Jääratakoitoksista.
3. Jyväskylän Suurajot olivat viime kesänä ensimmäistä kertaa EM-rallin osakilpailu. BMC:n tehdasjoukkue ja kotimainen Austin-talli näyttivät talvaan merkit. Oheisessa kuvassa Jorma Lusenius ja kaksohajaja Seppo Koskinen ovat syventyneitä teknilliseen keskusteluun katsastuspaikalla ennen kilpailun alkua.
4. Eero Alen vauhdissa Väinölämmen ajoissa viime kesänä. Lommoisesta lokasuojasta huolimatta hän tuli ykkösenä maaliin.
5. Viime vuoden Suomen jäätimestäri alle 1000 kuution luokassa, Klaus Bremer on uhanut uusia tempun isommissa luokassa. Tässä hän ajaa SM-65:n loppukilpailua Jyväskylässä.

# AINA VAAN PARANEE (AUSTIN-KILPATALLI)

Viime talven jääratojen ja kesän rallien loistava menestys on innostanut Austin-tallin hurjia poikia yrittämään entistä enemmän tänä talvena.

Vanhat naamat ovat mukana – Jorma Lusenius, Eero Alen, Klaus Bremer ja Atso Aho. Yksi tyttökin on kuvassa mukana, nimittäin Liisa Lammin-Koskinen, joka viime vuonna ajoi Saabilla.

Tallin tunnusväri on edelleen musta – mustiin koirankoppeihin ehdittiin jo viime talven aikana tottua – ja edelleen kilpailaan kahdessa luokassa, alle 1000 kuution ja alle 1300 kuution.

1000-kuutioiden luokassa ajaa Atso Aho, joka siviilissä työskentelee vähän isompien koneiden parissa, nimittäin tietokoneiden. Muut ajurit pörräävät isolla Austin Cooper S:llä.

Jorma Luseniuksella, jonka kohdalla viime vuosi oli kaikkein menestyksekkäin, on runsaasti kansainvälisiä puuhia, sillä hän ajaa Lancia-tehtaan Fulvia-autolla Monte Carlton ralliin ja myöhemmin BMC:n joukkueessa muita kansainvälisiä ralleja.

Kotimaassa hän tulee osallistumaan lukuisiin ralleihin ja tietyistä tähtäämään Suomen mestaruuteen jääradailla. Klaus Bremer, viime vuoden alle 1000 kuution Suomen mestari, siirtyy isompaan luokkaan ja teräksisestä piikahduksesta siikakulmassa voi päätellä, että hänellä on tosi mielessä.

Eero Alen, jonka Suomen jäätarates-

taruus oli 13000-kuutioiden luokassa viime vuonna tosittapäällä, yrittää uudestaan tänä vuonna, kolmannen tilan hän viime vuonnakin piti nimissään.

Liisa Lammin-Koskinen ajaa isolla ässäillä ja on tiettävästi syksyn mittaan jo ehtinyt tehdä tuttavuutta uuden ajokkinsa kanssa.

Viime vuoden lista näyttää, että Austin-tallin kolme ajajaa, Lusenius, Bremer ja Alen, saavuttivat kaikkiaan kolmisenkymmentä ensimmäistä sijaa, toistakymmentä kakkossijaa ja muutamia kolmansia tiloja jääratakilpailuissa. Mikäli kesän maaratakilpailuista ja ralleista voi tehdä minikäänlaisia päätelmiä, ei ole mikään ihme, vaikka mestaruuksia voitaisiin ryhtyä kevättävillä odottelemaan.

Rallitouhuissa kilnittyvät suurimmat toiveet Jorma Luseniukseseen, joka Jyväskylän suuraajoissa astui kansainväliseen kuuluisuuteen ja lunasti lupaukset RAC-rallissa Englannissa saavuttamalla rajun ja valkean kilpailun kuudennen tilan yleiskilpailuissa sekä luokavoiton.



3.



4.





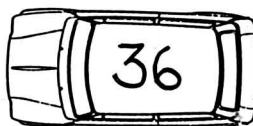
MINI MARCOS



**nordmanin kirjapaino**

**Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30**

**☎ 916-22125**



LEHTI 37: AINEISTO sfs. VK 46, ILMESTYY VK 50

Mini Club Flying Finns - jäsenlehti, painosmäärä noin 550 kpl. Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Puheenjohtaja:

Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:

Tapio Ketonen

OSOITEMUUTOKSET TÄHÄN

OSOITTEESEEN !!!!!!!!!

PLEASE!!!!!!!!

Sihteeri:

Hannu Lindstedt

Toimitus:

Timo Salminen

ISSN 0784-2597