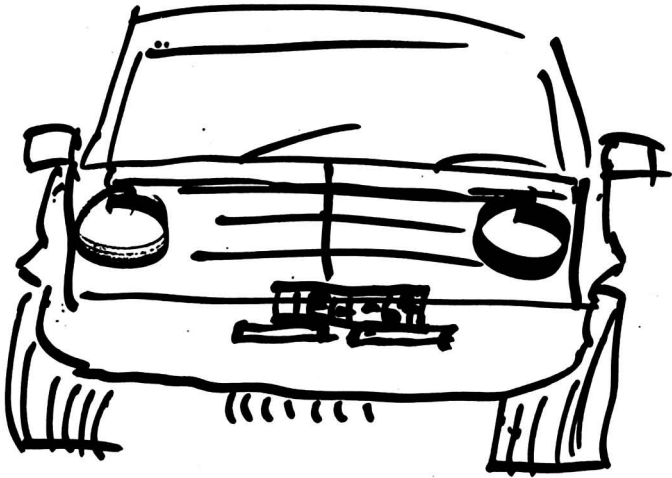




MINI CLUB
Flying Finns

JÄSENLEHTI

N:o 5 , 38 1990



BRITIT KOHTAAVAT

KOLMAS PERINTEINEN ENGLANTILAISTEN AUTOJEN TAPAAMINEN

NUUTAJÄRVI

Kolmansiin perinteisiin Brittiautojen kokoontumisiin osallistui noin 200 kylmää pelkäämätöntä brittiauton kuljettajaa ympäri Suomea. Samoin oli paikalle saapunut muutama rompemyyjää, joilla oli myös Mineihin soveltuvaa tavaraa. Löysin mm noin 65 mallisen Minin pienoismallin, joka toimii pattereilla ja on etuvetoinen!

Paikalla oli mm Triumpheja, Jaguareja, Rovereita, Minejä, Angliolta Cortinoita, Capreja, Bentleyä, Escortteja, Minoreita jne eli aika mukava otos uudenpaan ja vanhempaan brittiautokantaan.

Ainoa huono puoli oli se, että ilma oli tyypillinen Englantilainen eli hiton kylmä. Onneksi automuseoon pääsi katselemaan ja lämmittelemään ilmaiseksi, Nuutajärven Lasitehdas lahjoitti kaikille mukaan uskaltautuneille mukavan lasisen tuikun, sekä 20% alennusta lasista joten minunkin Vanini oli ihan täynnä lasikuppia ja kippoa.

Osallistujat saivat valita kauneimman auton, joksi valittiin aivan kuten odotinkin, joku Jaguar, samoin lie ni toiseksi sijoittunutkin auto. Eipä taida näillä käyttöautoilla olla paljon mahdollisuuksia tässä sarjassa. Näyttää olevan, että käyttöautot pystyvät kyllä järjestämään näitä tapahtumia. KIITOKSET TRIUMPH- KRHOLLE MUKAVASTA BRITTIPÄIVÄSTÄ.

Seuraavan tapahtuman kokoonkutsujaksi onkin määrätty (lainausmerkeissä) Mini-Kerho, joten keväällä nähdään.



Pikkujoulupukki oli hyvin, hyvin vihainen, mutta en enää muista miksi. Muuten pukki ei ole sukua Ray Charlksille, vaikka pitikin mustia laseja koko illan!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

TOIMITUKSEN
VIIMEINEN
NURKKAUS.

Haluan kiittää kaikkia avustajia, jotka ovat muistaneet minua kirjeillä vuosien varrella, sekä KAIKKIA SAAMASTANI KERHON VIIRISTÄ: Kiitokset. Samalla toivotan kaikille hyvää JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA 1991.

TIMO



Keräilyautollekin voi saada kaskon

Vanhat harraste- ja keräilyautot, joiden entisöintiin ja kunnostamiseen omistajat ovat usein uhranneet satoja työtunteja ja läjäpäin rahaa, ovat olleet vakuutusyhtiöille kuin punainen vaate. Yhtiöissä on vanhoille harrasteautoille pääsääntöisesti myönnetty vain pakollinen liikennevakuutus, ja toivottu kyynärpäät ristissä ettei kaputtia tule. Jos korvauksia on maksettu, ne eivät ole vastanneet auton todellista arvoa.

Harrasteautojen määrän jatkuva kasvu on kuitenkin luonut myös markkinaraoon. Ensimmäisenä markkinoille ehti vakuutusyhtiö Tapiola, jonka "VeteraaniTapsa" on sopimusasiakkaiden veteraaniautoille myönnetty vapaaehtoinen kaskovakuutus.

Vakuutusturvan suuruus ja vakuutusmaksu perustuvat arvioon veteraani auton arvosta. Hakemuksen tueksi vaaditaan vähintään neljä valokuvaa, joista ilmenee ajoneuvon kunto. Tarvittaessa voidaan tehdä ennakkotarkastus. Museokatsastus tai merkkipöytäkirjan suositus oikeuttaa 25 prosentin alennukseen vakuutusmaksuista. Esimerkiksi 100 000 markasta vakuutetun auton vuosimaksu on 2 200 markkaa ilman alennuksia, mikäli auto olisi ympärivuoti-

nessä käytössä. Yleensä näin ei ole, joten seisonta-ajan hyvitys laskee maksua.

VeteraaniTapsassa on kolme ryhmää: 15-25 vuotta vanhat keräilyajoneuvot, yli 25 vuotta vanhat keräilyajoneuvot sekä museojoneuvoksi rekisteröidyt autot.

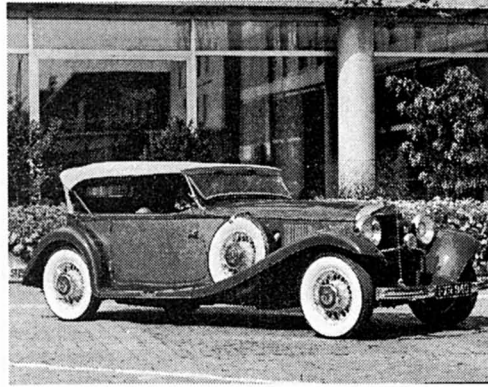
Jos ajoneuvo tuhoutuu kokonaan, vakuutus korvaa sovitun summan. Muissa vahingoissa maksetaan korjauskulut tai niitä vastaava veroton rahasumma. Tapiola ei itse sitoudu hankkimaan varaosia tai korjauttamaan ajoneuvoa ennalteen, vaan jättää sen omistajan huolet.

Miksi tällainen uusi vakuutusmuoto on päätetty ottaa käyttöön, Tapiolan autoteknisen osaston osastopäällikkö Matti Turunen?

- Mielestämme harrastajien tarpeita tulee ymmärtää. Vanhoja autoja harrastetaan paljon, ja niistä tehdään usein hienoja. Tähän asti näille autoille ei kuitenkaan ole myönnetty riittävää vakuutusta.

Oletteko löytäneet markkinaraoon?

- Tokkopa näillä bisnestä tehdään, volyyymi on niin pieni. Mutta tietysti on niin, että harrasteauton omistajalla on yleensä myös toinen auto,



Jos tallin perältä sattuisi löytymään vaikkapa täydessä iskussa oleva Mercedes Benz 500 K vuosimallia 1935, sillekin olisi mahdollista saada vapaaehtoinen liikennevakuutus.

jonka vakuutuksen haluamme.

Mitä asiantuntemusta Tapiolasta löytyy arvioitaessa vanhan harrasteajoneuvon arvoa?

- Hakemuksessa pyydämme seikkaperäiset tiedot, ja meillä on kyllä alan harrastajia arvioimassa. Lisäksi meille tulee kansainvälisiä hinnastoja joita

seuraamme. Vaikeammat tapaukset käsitellään toimikunnassa, jossa kyllä on asiantuntemusta. Haluamme että vakuutusarvo pysyy reaalisella, ylisuuria vakuutuksia emme tee.

Ovatko omistajien omat arviot autojensa arvosta olleet realistisia?

- Kyllä yleisesti ottaen. Eni-

ten erimielisyyksiä tulee lähinnä entisöinnin laadusta.

Ettekö pelkää väärinkäytöksiä?

- Kyllä sitä on pohdittu, ja seuraamme tilannetta. Pakkeliilla autosta saa näin näköisen. Jos sitten tulee vahinko käykin ilmi, että auton kunto on ollut aivan jotain muuta kuin kerrottu. Riski on tiedossa. Tarvittaessa voimme kyllä ottaa auton ennakkotarkastukseen.

Myönnetäänkö ns. custom-autoille myös vakuutus?

- Ei. Lähdemme siitä että auto on alkuperäisessä tai alkuperäiseksi entisöidyssä kunnossa. Jos koria tai mootoria on muutettu, emme yleensä myönnä. Meillä on hieman huonoja kokemuksia autoista joita on käytetty katurasteluun. Jos autoon on laitettu kompressori, sillä ajetaan sen mukaisesti.

Paljonko hakemuksia on jo tullut?

- Lienee jossain sadan ja kahdensadan välillä.

Mikä on kallein tähän mennessä myönnetty vakuutus harrasteautolle?

- Tällä hetkellä puolen miljoonan luokkaa. Kyseessä on 30-luvun avomallinen ja erittäin harvinainen Mercedes Benz.

MARKKU HILTUNEN

TURUN SANOMAT 31.5.90

VETERAANI-TAPSA

TAPIOLA

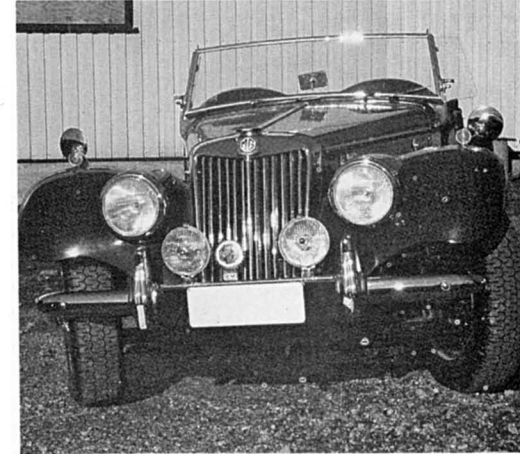
VETERAANITAPSA - EDULLINEN VAKUUTUS KERÄILY- JA MUSEOAUTOILLE

Näin VeteraaniTapsa korvaa

Jos ajoneuvosi tuhoutuu kokonaan, VeteraaniTapsa maksaa sovitun vakuutussumman. Muissa vahingoissa maksetaan korjauskulut tai niitä vastaava veroton rahasumma. Emme sitoudu hankkimaan varaosia tai korjauttamaan ajoneuvoa ennalteen. Asiantuntijana tiedät, että se on vakuutusyhtiöille usein mahdotonta, mutta Sinulla itselläsi on siihen varmasti keinot.

Valokuvat autostasi

Haluamme esitteessä olevan hakemuksen liitteeksi valokuvia autostasi. Tällöin sekä vakuutuksen tekeminen että myös korvausasiat sujuvat mutkattomasti ja oikeudenmukaisesti.



Vapaaehtoinen kaskovakuutus

- Edellyttää neljää valokuvaa autosta hakemukseen liitteeksi.
- Voimaantulosta päätetään Tapiolan pääkonttorissa 30 päivän kuluessa vakuutushakemuksen saapumisesta.
- Noudatetaan soveltuvin osin Tapiolan autovakuutusehtoja.

Veteraanihinta

VeteraaniTapsassa kolme ryhmää

Veteraani ajoneuvot luokitellaan kolmeen ryhmään:

1. Keräilyajoneuvot (15-25 v.)

Liikennevakuutus

Tapiolan edullinen liikennevakuutusmaksu

2. Keräilyajoneuvot (yli 25 v.)

Liikennevakuutus

Tapiolan edullinen liikennevakuutusmaksu

Vapaaehtoinen kaskovakuutus

- Edellyttää neljää valokuvaa autosta hakemuksen liitteeksi
- Tulee voimaan 30 päivän kuluessa hakemuksen saapumisesta pääkonttoriin.
- Perustuu sovittuun vakuutusarvoon.
- Noudatetaan soveltuvin osin Tapiolan autovakuutusehtoja

Veteraanihinta

3. Museoajoneuvot

Liikennevakuutus

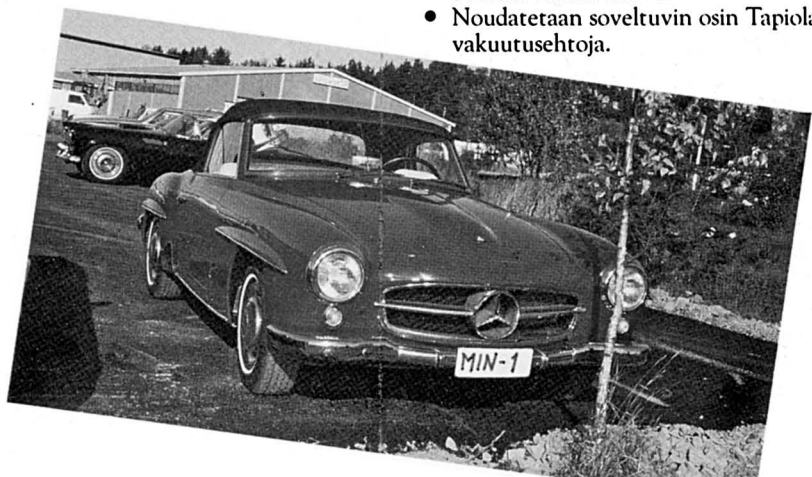
Tapiolan hinta 178 mk/v

- Museoajoneuvoiksi luokitellaan ajoneuvo, joka on katsastettu ja merkitty ajoneuvorekisteriin museoajoneuvoksi ja jota käytetään enintään 30 päivänä kalenterivuoden aikana.
- Vakuutusyhtiö tarvitsee rästä kirjallisen ilmoituksen.
- Vakuutusmaksusta ei anneta bonuksia, seisonta-ajan hyvitystä, maksutapa-alennusta eikä hyvitystä vuotta lyhyemmältä vakuutuskaudelta.

Vapaaehtoinen kaskovakuutus

- Edellyttää ennakkotarkastusta, neljää valokuvaa autosta ja museo-katsastusta.
- Sovittu vakuutusarvo.
- Noudatetaan soveltuvin osin Tapiolan autovakuutusehtoja.

Veteraanihinta



Palo-, varkaus- ja kuljetusvakuutus

Veteraaniajoneuvoille voidaan myöntää myös pelkkä palo- ja varkausvakuutus. Se sisältää kuljetusvakuutuksen kotimaan kuljetuksissa. Kuljetusvakuutuksesta korvataan vahinko, joka kohtaa vakuutettua ajoneuvoa toisella ajoneuvolla kuljetettaessa (ei hinaamalla).

Vakuutusmaksu on 544 markkaa vuodessa.

Seisonta-ajan hyvitys

Seisonta-ajan hyvitys lasketaan normaalien laskeutasääntöjen mukaan. Palo- ja varkausvakuutus sekä kuljetusvakuutus ovat seisonta-ajan voimassa ja niistä peritään edellä mainittu maksu.

Alennukset

- Tapiolasopimuslennus
- Museokatsastus tai merkkikerhon suositus oikeuttaa 25 % alennukseen molemmista vakuutusmuodoista
- Maksutapa-alennus 2,5 % kerran vuodessa maksettaessa

VeteraaniTapsa-lautakunta

Hakemuksessa ilmoitetun ajoneuvon vakuutusarvon vahvistaa Tapiolan VeteraaniTapsa-lautakunta.

Tutustu myös Tapiolan yleisiin autovakuutusehtoihin!

VeteraaniTapsan maksut

Auton arvo		Veteraanihinta
Vähintään	Alle	
-	20 000	1000
20 -	30 000	1150
30 -	40 000	1300
40 -	50 000	1450
50 -	60 000	1600
60 -	70 000	1750
70 -	80 000	1900
80 -	90 000	2050
90 -	100 000	2200
100 -	120 000	2500
120 -	140 000	2800
140 -	160 000	3100
160 -	180 000	3400
180 -	200 000	3700
200 -	250 000	4450
250 -	300 000	5200
300 -	350 000	5950
350 -	400 000	6700
400 -	450 000	7450
450 -	500 000	8200
500 -	600 000	9700
600 -	700 000	11200
700 -	800 000	12700
800 -	900 000	13200
900 -	1 000 000	14700

Ajoneuvon arvon ollessa vähintään 1 miljoona markkaa, veteraanihinta määrätään pääkonttorissa.

Ostavastuu on 500 mk ilman bonusoikeutta.



**Uudella
MORRIS MINILLÄ
ette joudu
huonoille teille**



1965 MORRIS MINISSÄ HYDROLASTIC® jousitus, joka tasoittaa kuopat

Morris Mini 'oli jo syntyessään autoteollisuuden suuri tapaus. Uusi Morris Mini on suorastaan sensaatio. Ajatelkaapa: alle 6000 markan hintaisessa autossa maailman kehittynein jousitusjärjestelmä, Morris 1100:n kuuluisa Hydrolastic-jousitus! Uuden Minin kori kulkee entistä tasaisemmin — pyörät joustavat. Iskunvaimentimiakaan ei tarvita — kuluvat osat vähenevät. Kokelkaa, niin varmistut!

Morris Minin ylivoima kasvaa:

UUTTA:
Hydrolastic-jousitus ja loistoauton ajomukavuus.

UUTTA:
Cooper-mallin kilpailussa koeteltu vaihdelaatikko ja kytkin.

UUTTA:
Edessä kaksi jarrusyinteriä ja leveämmät jarruhihat.

UUTTA:
Avainkäynnistys ja öljynsuodattimen vaihdon merkivalo.

UUTTA:
Kattovalo ja katkaisijat ovissa. Pehmistetut häikäisyosat ja peruutuspeili.

MORRIS MINI ON POP — HINTA VAIN 5960 MK

Määräntuotaja

oy voimavaunu ab

Pääkonttori ja huolto:
Helsinki, Lauttasaarentie 52, puh. 67 32 83

TM 11/1968

Austin Cooper S Mk II

4 syl., 1275 cm³, 77 hv DIN/
6000 r/min., vaihteita 4, teh-
taan ilmoittama huippunopeus
170 km/h. Hinta 17500 mk.

AINA siitä lähtien kun kolme vuotta sitten Keimolan moottoriradan avajaiskilpailuissa näimme Rauno Aaltosen ja Timo Mäksien ajavan Mini Cooperella mahtavan kotoksen, on varmaan kaikkien mielestä väkkyhnyt toive saada kerran ajaa radalla samanlaisella autolla.

Tällainen tilaisuus, tosin hieman kevyemmällä versiolla samaa autos, tarjoutui halukaille lehtimiehille tämän testipäivän yhteydessä. Tietenkin Cooperin "Iso kassa" oli eräs halutuimmista autoista ja tietenkin sitä joutui jonottamaan, mutta kyllä kannattiin.

Kolmen kierroksen ajomatka ei nyt kertakaikkiaan ole riittävä, jotta autosta voisi sanoa paljon mitään — ja sitäkin huolimatta, että erilaisilla Minillä kyllä on tullut pyörityä Keimolassa erinäisiä kymmeniä kierroksia. Mutta ajoin minkä osasin ja uskalsin ja tuon kolmen kierroksen aikana ehdin säilyttää itseni — ja varmaan matkustajana roikkuneen Drachmannin Lasenkin — useampaan kertaan.

Onhan Minissä mahtavat kaarreominaisuudet ja hieman kovemmaksi jousitetussa Cooperissa vielä mahtavimmat, mutta kaikilla autoilla on rajansa. Cooperin rajaa en tosin tavoittanut, mutta opin hyvin nopeasti sen, ettei sillä ajetaessa sovi leikkiä yhtä huoletona kuin Minillä, jonka kanssa saa kesken kaartein heilittää kaasua vaikkapa vain katsoakseen kuinka paljon se muuttuu yliohtautuvaksi. Cooper ei muutu yliohtautuvaksi, vaan se laukeaa yliohtautuvaksi!

Vaihteiden porrastukset eivät olleet myöskään Keimolan kaikkein parhaat, mutta 17.500 markkaa maksavaksi ja 78 hevosvoiman tehoseksi tehdaskuntoiseksi laitteeksi auto kulki Keimolan 3,3 kilometrin kierroksen hiton lujaa. Kierrosaikaa en tosin ottanut (enkä sitä kehtaisi julkaista-kaan), mutta vanha takapuolintuntuma sanoo, että vauhtia riitti; kunhan olisi riittänyt taitoa.

MS



SM-autoilua

Kolin-kolin-ralli

Ajettiin Salpausselän-ralli. Jo perinteeksi ja arvostetuksi tullut. Reitti kierteli tänä vuonna 500 km:n mittaisena Heinolan — Jaalan — Nastolan — Orimattilan — Kosken — Putulan tienoita. Ratamestarit Juhani Meritähhti ja Pentti Saarti olivat rakennelleet kornean reitin. Jotkut kilpailijoista sanoivat toimitukselle, että ratamestarit olivat sopineet osingosta jonkun sikäläisen romukauppiaan kanssa ja vetivät pikataipaleet ansiomielessä. Totta onkin, että kivikkoa ja poljapanssarin kaekantoja löytyi liian runsaasti. "Tehdasmielille" radan laatu ei suuria merkitse, mutta yksityisyrittäjät hukkaavat rahansa ja sitä myöten myös halunsa. Toisaalta on todettava, että SM-ralli ei liioin saa olla liian kevyt. Aloittelijoille löytyy parempia harjoitustilaisuuksia. Kuvassa yllä esittää ilmeään hypyn pari Lindroos/Lindroos, vasemmalla Keinänen/Eklund "pimeyden tössä" ja alla Andersson/Kivinen samassa puuhassa.



PARHAAT "SELÄLLÄ"

Salpausselkä-rallin parhaat: 1) Mäkinen/Ruutsalo, Morris-Cooper 76 vp., 2) Lampinen/Ahava, Saab 110, 3) Aaltonen/Nurmimaa, Saab 154, 4) Keinänen/Eklund, Skoda 163, 5) Andersson/Kivinen, Citroen 308, 6) Helander/Ingman, Volvo 343, 7) Mäkelä/Hyttinen, VW-1500 424, 8) Airiola/Koipainen, Fiat-1300 433, 9) Mukula/Lakka, Skoda 438, 10) Rehumäki/Rehumäki, Citroen 494, 11) Väättänen/Jalvanti, Peugeot 415, 12) Alen/Selin, Saab 517, 13) Niinivaara/Harho, Austin-Cooper 439, 14) Järvinen/Adams, Saab 560, 15) Kossila/Kouki, Volvo 583.



UUSI TAPA RAKKAAN AUTON TALVISÄILÖMISEKSI

Ottaka auto talveksi sisään
asuntoon. Tetaan monta etua

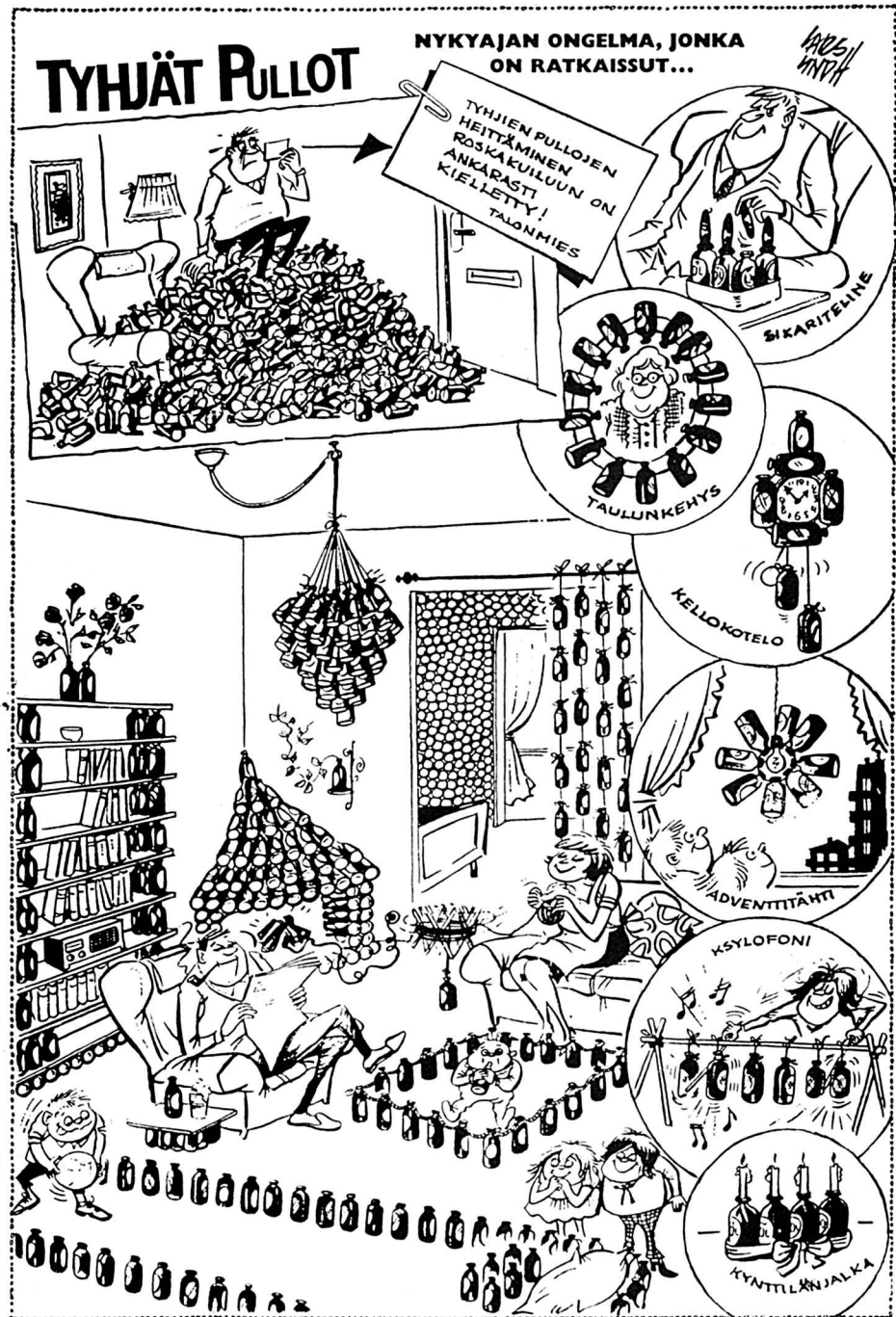


TYHJÄT PULLOT

NYKYAJAN ONGELMA, JONKA ON RATKAISSUT...

KAROLINNA

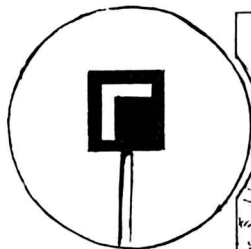
TYHIEN PULLOJEN HEITTÄMINEN ROSKAKUULUUN ON ANKARASTI KIELLETTY! TÄNNIEMIES



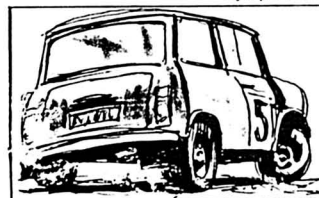
Timon pikavierailu

Vuonna 1968 ajettiin ensimmäinen Seinäjokiralli – joka sittemmin tunnetaan Pohjanmaarallin nimellä.

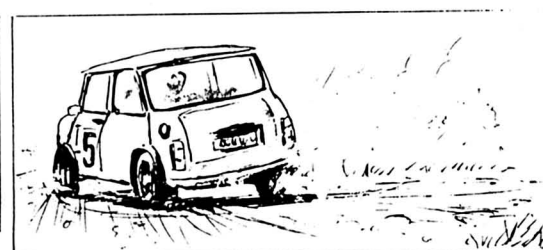
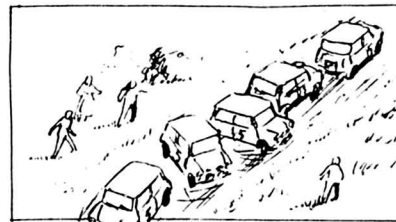
Ensimmäisellä kerralla oli mukana myös Timo Mäkinen Coopereineen ja Timo kisan voittikin, vaikka matkassa oli ylimääräisiäkin mutkia.



Timo oli kilpallun johdossa kun ajettiin viimeistä erikoiskoetta Orisbergissä. Pekka Keskitalo vieressä jopa pidätteli jo menoa. Sitten tuli kuitenkin eteen kääntymismerkki oikealle. Timo tulkitsti sen väärin ja ajoi pienelle talontielle...



Talon piha oli täynnä rallia seuraamaan tullutta väkeä ja porukassa syntyi tosi vilskke kun Cooper äryli lähes täysillä pihamaalle. Isäntäkin juoksi kiireesti sivuun. Timo kuitenkin veti ilinat kiinni...



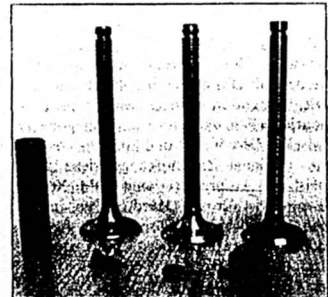
... ja pakin päälle sekä pyöräytti käsijarrukäännöksen niin kuin vain Minillä pystyi. Katsojat jäivät älmistyneenä tuljottamaan autoa, joka häipyi samantien täysillä takaisin ja jatkoi sitten maallin – Pekankaan enää hillitsemättä – voittajana.

Good-bye Blei!

Möglichkeiten zur umweltgerechten Modifizierung von MGB und Mini

Auch Oldtimerbesitzer sollten angeregt und aufgefordert werden, ihren Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Das kann ohne Einbuße an Originalität des Fahrzeugs, ohne TÜV-Sondergutachten und in einem durchaus erträglichen Kostenrahmen erfolgen. Gemeint ist die Modifizierung von Zylinderköpfen, um sie für bleifreies Benzin tauglich zu machen.

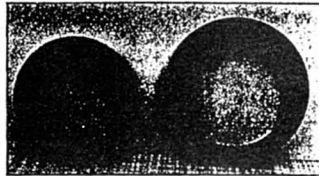
Der Ventilsitzverschleiß bei Verwendung bleifreien Benzins ist auf einen Vorgang zurückzuführen, der als adhäsiver Verschleiß bezeichnet wird. Hierbei werden Partikel des Ventilsitzwerkstoffes auf die Sitzfläche des Ventils aufgeschweißt, d. h., diese Partikel werden unter Zurücklassung eines Kraters im Ventilsitz herausgerissen. Anschließend oxidieren sie und bilden weitere verschleißfördernde Oxidationsprodukte. Diesem Vorgang läßt sich nur durch die qualitative Verbesserung von Auslaßventil und Ventilsitz vorbeugen. Die nachfolgenden



MGB-Auslaßventile: BL-Original (links), gekürztes von Opel und amerikanisches Moss-Ventil (rechts). Davor BL-Ventilführung (links), Kegeltüte, original BL-Schaftdichtung und die von Opel (rechts).

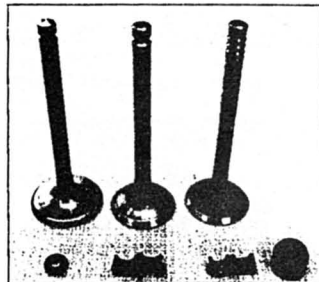
den Überlegungen beschäftigen sich speziell mit MGB und Mini mit B/A-Motor, sind aber prinzipiell auf alle Motoren mit unlegierten Graugußzylinderköpfen übertragbar.

Die Zylinderköpfe dieser Fahrzeuge, die für den europäischen Markt bestimmt waren, bestanden aus unlegiertem Grauguß und nutzten im Ventiltrieb Auslaßventile der Qualität 21-4 N ohne Stellie-Auftrag, die den Betriebsbedingungen mit verbleitem Kraftstoff durchaus genügten. Die aus-

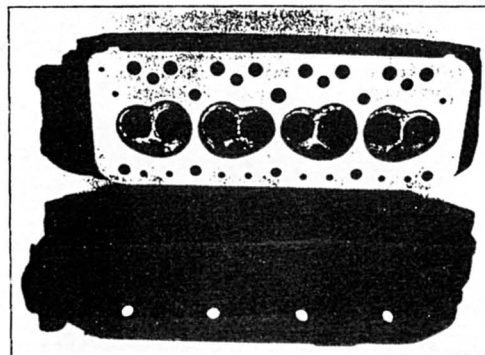


Ventilsitzringe des MGB: links für Auslaß-, rechts für Einlaßventile.

dem Vollen gefrästen Ventilsitze verblieben ohne Härtebehandlung und waren somit auch nur für die Nutzung verbleitem Kraftstoffs geeignet. Zylinderköpfe, die der US-Kraftstoffnorm für unverbleitem Kraftstoff



Mini 1275 GT: BL-Ein- und Auslaßventil (links und Mitte) sowie TRW-Auslaßventil (rechts). Davor BL-Schaftdichtung (links), BL- und TRW-Kegeltüte sowie die neue Ausführung der BL-Schaftdichtung.



British-Leyland-Zylinderköpfe: oben Mini 1275 GT und unten MGB nach dem Härtevorgang für die Ventilsitze.

entsprechen mußten, hatten zwar die gleichen Auslaßventile, doch versahen sie ihren Dienst auf induktiv gehärteten Sitzen. Diese Minimalverbesserung genugte den verschiedenen Motoranforderungen (60

mph/unleaded) des US-Straßenverkehrs, sie gab jedoch keineswegs Anlaß zur Freude und zum problemlosen Umstieg auf unverbleite Kraftstoffe im deutschen Straßenverkehr.

Hier gilt es durch andere Verfahren, Ventil und Ventilsitz qualitativ so zu verbessern, daß beide den hohen Erosionserscheinungen unter Motorvollast widerstehen. Die damalige Firma British Leyland, heute Austin-Rover, sah keine Veranlassung, weitere Investitionen zur Fortentwicklung der B/A-Motoren zu tätigen, da Absatzmärkte nicht mehr erkennbar und der „Home Market“ in England für bleifreie Zeiten noch nicht reif war. Zylinderköpfe der neu entwickelten bleifreien A-Motoren (ab 1991) können wegen der veränderten Stehbolzenanordnung nicht auf ältere Aggregate umgesetzt werden.

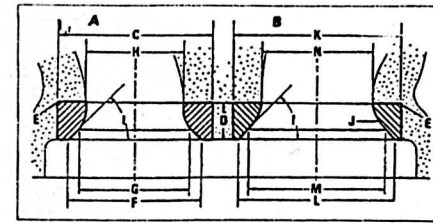
Das Problem muß also auf andere Weise gelöst werden. Welche Möglichkeiten es dazu gibt, wird im Folgenden an den Punkten Ventile, Ventilsitze, Vor- und Nachbereitung des Zylinderkopfes sowie in generellen Verbesserungsvorschlägen erläutert.

Für den MGB werden stellierte Auslaßventile von der Firma Moss Motors Ltd., Goleta, Kalifornien, USA unter der Bestellnummer 423-165 angeboten. Auch das stellierte Opel-Auslaßventil des Herstellers TRW Thompson mit der Teilenummer 076 034 008 13 kann nach Kürzung und Neu-

verchromung des Schaftes eingesetzt werden. Beim Mini 1275 GT mit dem Zylinderkopf 12G940 kann ein 21-4N Auslaßventil mit dreinutigem Ventilsitz von TRW Thompson mit der Teilenummer V 35 3

Ventilsitzring-Bearbeitungsmaße

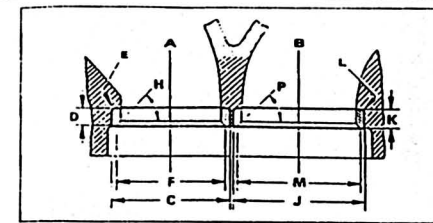
MGB



Auslaß (A)	Einlaß (B)
C.: 36,50 mm bis 36,53 mm	K.: 40,43 mm bis 40,46 mm
D.: 4,72 mm bis 4,77 mm	O.: 4,72 mm bis 4,77 mm
E.: Radius maximal 0,38 mm	E.: Radius maximal 0,38 mm
F.: 33,78 mm bis 34,29 mm	L.: 39,42 mm bis 39,93 mm
G.: 30,04 mm bis 31,19 mm	M.: 36,25 mm bis 36,75 mm
H.: 29,11 mm bis 29,62 mm (Kanaldurchmesser)	N.: 33,07 mm bis 33,58 mm (Kanaldurchmesser)
I.: 45 Grad	I.: 45 Grad

(Schrumpfmaß: 0,06-0,11 mm)

Mini 1275 GT



Auslaß (A)	Einlaß (B)
C.: 31,76 mm bis 31,78 mm	J.: 33,063 mm bis 35,088 mm
D.: 4,72 mm bis 4,77 mm	K.: 4,72 mm bis 4,77 mm
E.: Radius maximal 0,38 mm	L.: Radius maximal 0,38 mm
F.: 29,06 mm bis 29,56 mm	M.: 33,01 mm bis 33,52 mm
H.: 45 Grad	P.: 45 Grad

eingebaut werden. Dieses Ventil wird zur Zeit in der laufenden Serie verbaut und soll nach Aussagen der Firma Austin-Rover bei Zurücknahme des Zündzeitpunktes gemäßigten Bleifreibedingungen genügen. Der besondere Vorteil dieses Ventils liegt in der Ventilrotation, die durch das dreinutige Schaft-Ende bewirkt wird. Ein weiteres stelliertes Auslaßventil wird von der englischen Firma Race Engine Components, 37 Beeches Road, West-Bromwich, West-Midlands B70 6HH, angeboten.

Für die Optimierung der Ventilsitze bieten sich drei Möglichkeiten an: Einbausitzringe sind gemäß der Beschreibung der entsprechenden Werkstattbücher aus Stahl der Güte 1.2379 oder 1.2436 zu fertigen, zu bearbeiten und im Vakuum bei rund 900 Grad zu härten. Hierbei können etwa 45 bis 50 HRC (Rockwell-Härte) erzielt werden. Diese Sitzringe werden anschließend in den Zylinderkopf eingeschrumpft. Versuche hierzu in England verliefen nicht immer zufriedenstellend, weil die Ringe bei hohen Lastzuständen herausfielen und die Ventile sowie Kolben zerstörten. Darüber hinaus begünstigen Ventilsitzringe das Verbrennen der Ventile, weil das Abführen der Sitztemperatur negativ beeinflußt wird.

Alternativ hierzu bietet sich das Härten vorhandener Sitze an. Rückfragen bei einer namhaften Härtereiergebnisse ergaben schwerwiegende Bedenken gegen induktive Härtung: Neben aufwendigem Vorrichtungsbau zur Durchführung des Härtevorgangs besteht hauptsächlich die Gefahr des Verzugs bzw. der Ribbildung nach kurzzeitigem Erhitzen des Zylinderkopfes auf 800 bis 900 Grad. Die andere Alternative ist die Laserhärtung. Beim zweistufigen Härtevorgang wird mittels des Plasmaprozesses eine 500 Mikrometer starke Stellie-F-Schicht aufge-

dampft und anschließend mit einem Laserstrahl aufgeschmolzen. Hierbei wird eine Härte von ca. 55 HRC bis zu einer Tiefe von rund einem Millimeter erreicht. Beim einstufigen Verfahren wird nach dem Erreichen der Vorwärmtemperatur von 500 Grad Stellie F in Pulverform dem Laserstrahl zugemischt und aufgeschmolzen. Beide Verfahren sind sehr kostenaufwendig und bergen die Gefahr, daß das Stellie wegen der hohen Affinität des Kohlenstoffes zur Luft nicht ausreichend haftet.

Nitrieren der Sitze erscheint noch das praktikabelste Verfahren zu sein. Ein MGB-Zylinderkopf der US-Spezifikation (CAM 1106 mit angeblich induktiv gehärteten Sitzen) wurde vor dem Nitriervorgang härtegeprüft. Hierbei wurden im und am Ventilsitz 26 HRC gemessen. Zum Nitrieren wurde der Zylinderkopf auf 400 Grad erhitzt und bei dieser Temperatur 24 Stunden lang mit Ammoniak begast. Dies erhöhte die Härte auf 52 HRC, die erzielte Härteschichtdicke betrug 0,4 bis 0,5 Millimeter. Bei der Anwendung des Nitrierverfahrens sollten jedoch zuvor alle Zylinderkopfarbeiten abgeschlossen sein: Austreiben der Ventilführungen, Reinigung des Kopfes, Rib- und Sitzprüfung, Planen, Polieren (Gasflowing), Einsetzen neuer Graugußventilführungen, Ventilsitzbearbeitung und Einschleifen der Ventile. Nach Abschluß des Nitriervorgangs fallen dann noch an: Zylinderkopf reinigen, Ventile einläppen und Überprüfung der Ventilführungen.

Wem all das zu aufwendig ist, kann für seinen Mini im Austausch auch einen für bleifreien Betrieb geeigneten Zylinderkopf mit eingeschrumpften Sitzringen und stellierten Ventilen bei Minor-Development, Freeport, Kidderminster DY10 1BR, in England erhalten. Wer sich für die Sitzringlösung

entscheidet, kann sogenannte „Well-Tite“-Sitzringe aus einer Nickel-Molybdän-Legierung von der englischen Firma Fondera Ltd., Unit 7a, Bedo Trading Estate, Hithercroft Road, Wallingford, Oxfordshire OX10 9EZ, beziehen. Bestellungen werden ausschließlich nach Maßangaben gemäß Werkstatthandbuch ausgeführt.

Weitere Verbesserungsvorschläge für den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff betreffen die Ventilschaftdichtungen. Für den MGB eignen sich jene von Opel mit der Teilenummer 642 530 am besten. Vor dem Zusammenbau sollten auch die Kipphebelwellen nitriert und entsalzt sowie die Kipphebel selbst neu ausgebüchelt werden. Bei anhaltenden Klopfproblemen muß man auf Super-Plus umsteigen und eventuell nickelbeschichtete Niral-Ni-CAN-Kolben der Firma ALCAN Deutschland GmbH, Werk Nürnberg, einsetzen. Darüber hinaus kann es notwendig sein, den Zündzeitpunkt zurückzunehmen. Dem häufig auftretenden Nachdeseln des B-Motors kann durch Einbau des Ford-Escort-Luftmagnetventils vorgebeugt werden. Bei ausschließlichen Bleifreibetrieb empfiehlt sich zudem ein Ventilsitzwinkel von 30 Grad bei einer Sitzbreite von größer als 2 mm, niedrigem Ventilanpreßdruck und Ventilrotation. Beim Umbau auf ungeregelten Katalysator muß zudem unbedingt noch auf ausreichende Wärmeableitung geachtet werden. Leider kommt zur Zeit neben der Freude durch Wissensserleichterung und positive Mitgestaltung unserer Umwelt keine überentsprechende steuerliche Entlastungen auf. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

Reiner Hudalla
Am Berge 14
3100 Celle



IV Jyväskylän Suurajot 1954 Rallye

Photo Color-kuva Jyväskylä

1.

A 1 Morris Cooper S 1965
CC 1275 HP 76

Röman Pertti	Röman Pekka
SF	SF
33	37
Garage chief	Managing Director

Best Rallies:



Sponsors: Yrittäjän-Fennia



PIIKSEN
ALKU



»Press Kit«

The 1st 1000 Lakes Veteran Rallye
21st-22nd August 1990





17 - 19.8

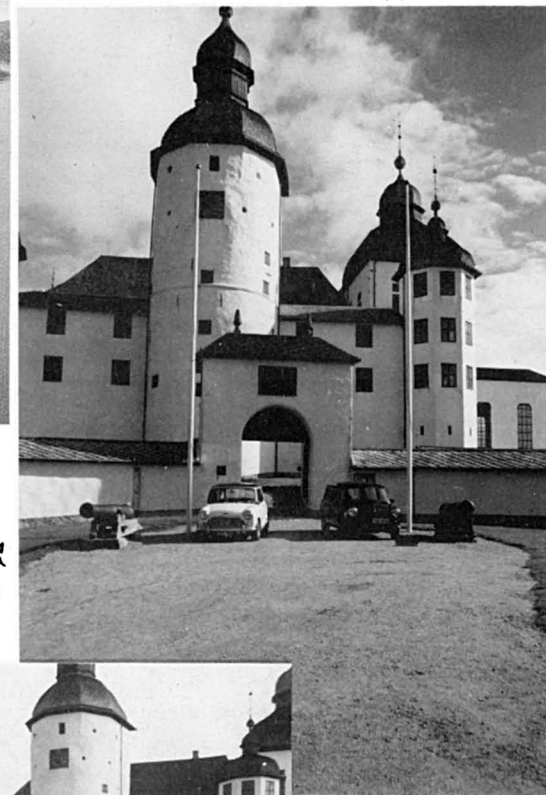
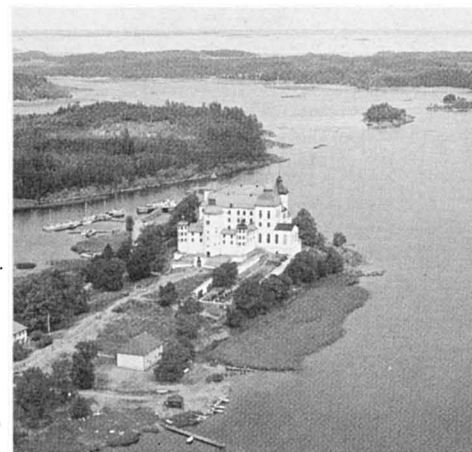
LÄCKÖ

Kultur i slottsmiljö

— båt och friluftsliv — och
vid Nordens största innanhav

Ett fantastiskt LÄCKÖ ARSTRÄFF *****

- MINI CLUB SWEDENIN WOSIKOKOUS PIIST-
TIIN LÄCKÖN NINNÄN LÄNNÄÄ OLEVANA
LÄINTÄMÄKILLÄ. TOSI KAUNIS PAIKKA.



— KOKOUKSESTA MUODESTUI VAKSI-
NAINEN NORDISK TRÄFF, SIINÄ
MINNÄÄ SAATUI MYÖS TANSEKASTA,
NORJASTA JA SUOMESTA, TAVIHO TIUSSE
EDUSTIVAT TIINO SALMIKIN JA HANNU
LINDETJESTI.

My car, my castle →



VOITTAJAT !



Upställning och foto
för MCS vykort.

— YHTEISKUNNAN HINNÄÄ
EDUSTALLA.
KUVASSA ON 49 MINNÄ,
KÄIKKÄÄN KUVIIN KOSK
DEALISTEN N. 50 MINNÄ



← SATSINEN MAAN-
 TILINEN VIETET-
 TIIN 'MANTAVIESSÄ'
 RUOTIN ARMBIZEN
 TELTOISSA.

MINI MARCOS
 &
 'THE LUCKY OWNER'



RUOTSAALISTA INANVI-
 TOA!
 - VIISI-MINUISSET JOUK-
 KET.
 - AUTONTYÖNTÖÄ - PU-
 RAN KOKKAMINÄN.
 - RYHMÄTÄ OVI-AN-
 TA (LÄSI-AN-...)
 - LINNAN SUONTIA.
 VAI OHIKO SE.
 AUSTIN GOLD III:ST.



TRÄFFEN ÖPPNAR
 1900 grillar startas.
 Regalia/ölförsäljning.

← YES! 1900 GRILLAR
 ON SYTTYNVT JA -
 'FINSK MARKKA' ON
 TÄS KÄRPÄN YLVOI-
 MAINEN.
 RUOTSAALAISET ON VAI
 HUUMI PÖLKEINÄ -
 KATRELLIK ...



← CHRISTER GRANAT
 BEITTBRE RINEY FIF
 KESKILLÄ TIHO.
 OIKRANA KENT ENNE
 SMÄH.

KUVA EI OLE
 LAVASTETTU,
 SIELÄ OLI
 LÄMMINTÄ!
 (TOIM. HUOM.)



Norjasta



Rootsista



Tauskasta



Mini-Twini
121 Earlsdon Avenue North
Earlsdon, Coventry CV5 6GA.
England

14th September 1990.

Dear Sir,

Attached is a copy of a press release and advertisement for a new International Mini Register which I am currently planning, called MINI TWINI.

However, before I can actually begin to compile this register I would need to know whether there is sufficient interest world wide to warrant the issue of application forms. Therefore it would be greatly appreciated if you could inform your membership of Mini Twini's existence, in return I would be willing to advertise your Club/Register in the quarterly magazine I am planning to offer my members, free of charge.

Thanking you in anticipation.

Yours Sincerely,

Chris Spreadbury (Mr)

For more details contact:-
Chris Spreadbury
Mini-Twini
121 Earlsdon Avenue North
Earlsdon, Coventry CV5 6GA.
England



Mini-Twini
121 Earlsdon Avenue North
Earlsdon, Coventry CV5 6GA.
England

PRESS RELEASE

02.08.90.

With the increasing popularity of the Mini both here in the United Kingdom and overseas, following the 30th Birthday celebrations last year, I am now planning to offer a new service to all Mini owners, under the guise of MINI TWINI.

Mini Twini will be an international register of all Minis and Mini based kit cars which would twin members cars with others overseas, eg. a Mini owned by a member in Tokyo could be twinned with one owned by a member in Stratford-on-Avon.

Each member would receive a quarterly magazine, membership card, windscreen sticker, pen and certificate (suitable for framing) stating the details of the twinned car, together with a letter giving the name and address of the owner. I am also planning to offer a full range of regalia eg. mugs, keyfobs, T-shirts, sweatshirts etc. all at reasonable prices. There will also be the possibility of International meetings but this would depend on the popularity of Mini Twini.

At present I am only collecting names and addresses of people who have shown interest, and in the next few months I will decide whether there has been enough response to warrant the issue of application forms.

The intended membership fee will be approximately £15.00.

Chris Spreadbury.

Ajokorttitutkinto Minillä

Vesa Vuorela innostui Ministä olosuhteiden pakosta. Isoveli osti Minin, jonka ympärillä myös pikkuveli hääri. Kun tuli se täyttymyksen aika, että Vesa tuli autokouluihinkin, hän suoritti ajokorttitutkinnon veljensä Jarin opetuksessa — Minillä. Tästä on kulunut kahdeksan vuotta eikä merkki ole vaihtunut.

Vuorelan pihassa on Mini poikineen. Vesan mukaan se johtuu hänen huonosta äidinkielen taidoistaan. — Äiti sanoi, että pitäisi hommata taloon miniä... eikös näitä nyt ole?

Varaosa-autoja on kertynyt vuosien varrella, sillä ainahan Mini ostetaan, jos halvalla saadaan. Tänä päivänä merkkiä ei arvosteta kuin harrastelijoiden piirissä. Unohdettuja ja hylättyjä autoja lojuu ihmisten nurkissa. Fanien sydän itkee...

Vesan Vuorelan paraatiau-
to on vuoden -74 mallia. Au-

tosta on rakenneltu erikoismalli, eikä sillä ajella kuin kesäaikaan. Kaasukenkää musta paholainen ei silti säikähdä. Viime kesän Mini-kokouksissa Memorassa Vesa sijoittui kiihdytyskilpailuissa neljänneksi. Kilpailussa sijoittuminen oli kuitenkin hyvin tuloksesta, sillä rautjärveläisen auto oli nopein ajamalla paikalle tuot (matkaa Niska-Pietilästä Kemo-
raan 500 kilometriä.)

Jos mustalla kiihdytetään asfaltilla, niin röpelöisempiä maastoja varten on kilpa-auto erikseen.

Vesa Vuorela kehuu Miniä onnistuneeksi harrastusvalinnaksi. Varaosia on helppo saada eikä auto vie tilaa. — Auton rakenne on yksinkertainen ja soveltuu maaseudulla kasvaneelle. Vesa vitsaillee ja ylistää samantien Minin vertaansa vailla olevaa historiaa. — Suomi on ajettiin

maailmankartalle tällä merkillä Tuomo Mäkisen ja Rai-
no Aaltosen ansiosta vuonna -64. Minillä on ajettu mainetta maallemme aina näihin päiviin asti.

Minellä on Suomen liikenteessä vielä jonkin verran, sillä auton maahantuonti lopetettiin vasta kymmenen vuot-

ta sitten. Kooltaan piskuisena Mini ei saa arvostusta nykyajan bearmiehiltä. Mutta varmasti Mini ei tule katoamaan Suomen kartalta, sillä automerkin ympärille on syntynyt 500 hengen klubi.

Minin omistajia on kahdenlaisia. Jotkut ajavat Minillä kuin millä tahansa kunnon

autolla. Osa klubilaisista jakautuu eri asteisiin fanaatikoihin.

Millä avuilla Mini hurmaa miehen? — Luotettavuudella, ulkonäöllä ja ajo-ominaisuuksilla, vastaa Vesa Vuorela ja naureksii, että hyvällä naisella ja Minillä on samat ominaisuudet.

Foto - Seimaa 24.9.1990



Vesa Vuorela ja Minit. Musta ei ole kesällä liikenteessä, keltaisella puolestaan liikennöidään vain kilparadoilla.



Mini Cooper

WR9006470/3

ROVER

Mini Cooper tulee taas

Britti on britti, kaikkein perinteinen. Yksi todiste on autojen maailmassa aika hämmästyttävä: vuonna 1991 palaa Mini Cooper tuotantoon.

Ensi alkuun tehdään 1 000 kappaleen sarja, mutta taustalla hämmästyttävää laajempikin tuotanto. Tuotannon uudelleen alkaminen on helppoa sikäli, että Roverilla ovat vanhat työkalut jäljellä. Erikoissarja tehdään 1275-kuutioisella moottorilla, jossa on tehoa 61 hevosvoimaa, vähemmän kuin samankokoisessa Cooper S:n koneessa mutta kuusi hevosta enemmän kuin alkuperäisessä 998 kuution Mini Cooperin koneessa. Vaihteistossa, varustelussa ja maalauksessa on uutta tekniikkaa. Ympäristönsuojelijakaan ei tarvitse noitua Alec Issigoniksen menestysauton uutta tuleamista, sillä autossa on US-83 määrävksen mukainen pakokaasujen puhdistus.

Minin uuden sarjan teossa ovat Roverin kanssa yhteistyössä John Cooper ja ERA Specialist Car Ltd. Uutuuden ulkoisia tunnuksia ovat konepellin kaksi leveää valkoista raitaa. Puskuri, säleikkö ja ovien kahvat ovat kromattuja, lisävalot ja vanteet ovat kuin silloin ennen. Sisustuksessa ja varustelussa on tasoa.

Riittääkö uutta Mini Cooperia vientiin, on asia erikseen.



Vaikka tehoa ei olekaan S-Cooperin verolsesti, uusi malli kilhtyy nolasta sataan 11,4 sekunnissa.

NOT FOR PUBLICATION UNTIL 10 JULY 1990

SUPER COOPER IS BACK!

The Mini Cooper - one of the great motoring legends - is re-launched today (10 July) by Rover Cars.

Though production originally ceased in 1971, the Mini Cooper's reputation has maintained a strong hold. Its qualities were reinforced only last month by its win in the 2000-mile Pirelli Classic Marathon, driven by Paddy Hopkirk.

The new Cooper reflects the style and tradition of the famous car in a modern package. Powered by a 61 P.S. version of the 1275cc 'A' Series engine, with an exhaust catalyst fitted as standard, it has a top speed of 92 mph and a 0-60 time of 11.2 seconds.

The Mini Cooper for the 90's will be a standard derivative in Rover's Mini range from September, but will be preceded by a special introductory edition run of just 1000 units. This edition has a pair of white bonnet stripes featuring the signature of John Cooper, "father" of the original car. It also incorporates leather trim, a glass sunroof, tinted glass, auxiliary driving lamps and body colour wheelarch exteriors and door mirrors.

Apart from the bonnet stripes, the exteriors of the two versions - special introductory edition and standard production model - are similar. The key elements are:

More/....



The new Mini Cooper has been developed in association with John Cooper and ERA Specialist Cars Ltd. John Cooper commented, "It is a great testimony to the enduring image of the Mini Cooper that, after so many years, there is still sufficient interest to justify Rover's decision to re-launch it. The new versions, though they are more refined, capture the exhilaration of the original car perfectly."

Embargoed until 00.01 hours, Tuesday 11 September 1990

MINI COOPER - THE MAINSTREAM MODEL

- . Duotone paint treatment, featuring a white roof on the Special Edition model and white or black roof on the standard car.
. Traditional "sparked" alloy road wheels.
. A chrome finish "Cooper" grille with chrome bumpers and door handles.
. A new "Mini Cooper" bonnet badge.
. Coachlines and "Mini Cooper" decals on bodyside and bootlid.

Following the highly acclaimed re-launch of the Mini Cooper by a special introductory model in July, the car now joins the Mini line-up as a standard mainstream model.

Key features of this version, production of which is unlimited, are:

- * A 61PS catalyst equipped version of the 1275cc 'A' Series engine giving a top speed of 92 MPH and a 0-60 time of 11.2 seconds
* Duotone paint treatment with a white or black roof depending on the chosen colour with matching door mirrors
* Traditional 'spoked' alloy road wheels
* A chrome finish 'Cooper' grille, bumpers and door handles
* Mini Cooper bonnet badge with matching decals and coachlines

Inside, the models differ. The special edition has a black leather trim, red carpet and red leather steering wheel, while the standard model has cloth trim, with black carpet and a black leather steering wheel.

Inside, this mainstream model has cloth trim, black leather steering wheel and black carpet. Also included as standard are a security coded electronic stereo radio/cassette player, opening rear quarter windows and a tachometer.

Both versions have a security-coded electronic stereo radio/cassette player fitted as standard, opening rear quarter windows and 'three-pack' instruments including a tachometer and speedometer.

The driving lamps, sunroof and white bonnet stripes, fitted as standard on the special edition version (but without the John Cooper signature) will be available as dealer fit accessories on the mainstream model.

A big bore exhaust tailpipe completes the package.

Price of the special introductory edition is as follows:

Table with 4 columns: LIST, CAR TAX, VAT, RETAIL. Values: £5614.72, £467.89, £912.39, £6995.00. Includes handwritten notes: 'on 43,000,- FIM + VEROT!' and 'More/....'

The new Mini Cooper was developed in association with John Cooper and ERA Specialist Cars Ltd and has been designed to capture the image and exhilaration of the original car in a much more refined package.

The new Mini Cooper will be available in October 1990.

NEW MINI COOPER
TECHNICAL DETAILS

Engine/Gearbox

Engine 1275 cc A+ with single carburettor
Power 61P.S. @ 5550 RPM
Torque 91 Nm @ 3000 RPM
Gearbox 4 speed manual only
Final Drive Ratio 3.105:1

Catalyst fitted as standard.

Performance

0-60 MPH 11.2 seconds
30-50 MPH 12.2 seconds
Maximum speed 92 MPH

Fuel Consumption

URBAN 37.4 MPG
56 MPH 49.4 MPG
75 MPH 38.8 MPG

Insurance Group Rating - 3

More/....

Specification

Exterior

Special Edition
Mini Cooper

Standard
Mini Cooper

Duotone paint scheme:

White roof - Flame Red * *
 British Racing
 Green * *
 Black * *

Black roof - White Diamond *
 Quicksilver *
 Storm Grey *

Twin door mirrors body colour *
" " " roof colour *

Chromed bumpers/door handles * *
"Cooper" grille * *
"Mini Cooper" bonnet badge * *
Rear quarter/boot lid decals/
coachlines * *
Body colour wheel arch exteriors * *
Alloy "sparked" style road wheels * *
145/70 x 12 tyres * *
White bonnet stripes with
"John Cooper" signature * *

More/...

	<u>Special Edition</u> <u>Mini Cooper</u>	<u>Standard</u> <u>Mini Cooper</u>
Large bore exhaust tailpipe	*	*
Hinged rear quarter windows	*	*
Electronic ICE with 2 speakers	*	*
Tinted glass	*	
Glass sunroof	*	
Halogen headlamps	*	
Auxiliary driving lamps	*	
 <u>Interior</u>		
Grey fabric with black carpet		*
Leather and lightning fabric with red carpet	*	
Triple instrument pack with tachometer and 110 MPH speedometer	*	*
Cooper steering wheel badge	*	*
Black leather steering wheel		*
Red leather steering wheel	*	

A total of 99,281 Mini Coopers were built between 1961 and 1969.

45,629 Cooper S versions were made between 1963 and 1971.

Both types were available as Austin or Morris versions and in both cases some two-thirds of production was Morris. The MK3 Cooper S were badged only as Mini Cooper, not Austin or Morris.

Historical Performance

	997 Cooper (1961)	998 Cooper (1964)	1071 Cooper S (1963)
Power (bhp)	55	55	70
Max Speed (mph)	85	90	95
0-60 mph (secs)	17.2	14.8	12.9

Source - Motor Magazine

	970 Cooper (1964)	1275 Cooper S (1964)
	65	76
	92	97
	N/A	10.9

Further information on the Cooper and Cooper S can be found in 'The Sporting Mini's' by John Brigden, published by Motor Racing Publications Limited ISBN 0-947981-40-3 and in 'Mini - Thirty Years On' by Rob Golding, published by Osprey, ISBN 0850-459-257.

MINI COOPER - A BRIEF HISTORY

The Mini Cooper was born in the mind of John Cooper before Mini's launch in 1959.

Being great friends with Sir Alec Issigonis - the Mini's designer - he arranged to borrow a prototype for assessment. Issigonis was against the idea of racing or even tuning the Mini but John Cooper, knowing that the car had tremendous potential, pushed ahead and agreed with BMC boss George Harriman to build an initial 1000 run of Mini Coopers for racing homologation.

The 850 engine was upsized to 1000 cc and with twin S.U. carburetors, higher compression ratio and modified camshaft gave 55 bhp and a top speed of 85 mph. Special 7" disc brakes were produced by Lockheed to ensure that the Cooper would stop.

The Mini Cooper made its sales debut in July 1961. Recognisable by its slatted grille design and now legendary two-tone paintwork - the roof being a different colour - Austin and Morris versions of the Cooper had rave reviews in the motoring press.

Alec Issigonis realised, having seen the Cooper in action, that its competition potential was vast and through further development with John Cooper, the Cooper 'S' was born in March 1963. The first S had a 1071 cc engine providing 70 bhp and 95 mph. They were further developed with both 970 and 1275 cc engines becoming available in March 1964.

The competition successes of both Cooper and Cooper S are well documented but the main claim to fame came through rallying from 1960 through to 1967 with successes in international rallying including the famous Monte Carlo. In 1968, John Rhodes, driving for the John Cooper team, won the European Touring Car Championship. Rhodes was probably the most spectacular of all Mini drivers, smoking the front tyres under full power and full lock at racing circuits across Europe. This was the archetypal Mini in British Racing Green with white roof and white bonnet stripes - the classic look portrayed once again in the new 1990 Mini Cooper.

TM 19/84



Eräät arvot säilyvät

■ Kun auton historiaa kirjoitetaan joskus ensi vuosituhanella, niin ei ole epäilystäkään, etteikö Miniä siinä vaiheessa kohotettaisi erittäin merkittävään ja autotekniikalle suuntaa antaneeseen asemaan. Ja tällainen autohan se toki jo tänäkin päivänä on täytettyään juuri kunniaakkaat 25 vuotta.

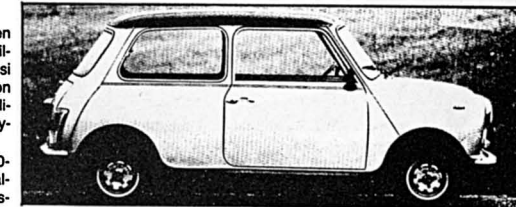
On kuitenkin tarpeetonta pitää vielä mitään muistopuheita, sillä Minillä menee toistaiseksi luja.

Tehdas on pannut maailmalle 25-vuotisjuhlasarjan. Auton ulkoinen olemus on säilynyt samana mitä se

oli jo vuonna 1959. Se on edelleen pahuksen hauska auto ajaa ja maallamalla siitä on myös kysyntää. Oisi ehkä Suomessakin mutta tarjonta on valitettavasti kovin nihkeää - huolimatta - mahtavasta menneisyydestä.

Englannissa voi tehdasauton 1,0-litraisen Minin ostaa 25 600 markalla. Silloin on kyseessä auton perusmalli. Paremmiin varustellusti versioista joutuu maksamaan 30 200 markkaa. Auto on - kuten aina ennenkin - kaksiovinen ja etuvetoinen.

TM 1984 N:19



Mini täytti varttisadan

■ SUUNNILLEEN 100 000 ihmistä ja noin 12 000 Miniä oli kerääntynyt elokuun 26. päivänä Doningtonin kilparadalle Leicestershiren Englantiin. Moisen juhlinnan aiheena oli Minin 25-vuotissyntymäpäivä.

Siltä on siis todella jo 25 vuotta, kun tämä Minin menestyksen myötä aateloidun Sir Alec Issigoniksen merkittävä pikkuauto näytettiin yleisölle ensi kerran.

Me suomalaiset opimme tuntemaan Minin ja sen ihmeelliset, urheilulliset kyvyt vuonna 1963, jolloin Timo Mäkinen koirankopiksi kutsutulla laitteellaan kuritti kaikkia isompia autoja Eläintarhan ajoissa.

Nämä synttärät sekoittivat Leices-

tershiren liikenteen heti juhlapäivän aamuna. Pahimmillaan liikenne seiso 18 km:n matkalla joka suunnasta radalle tultaessa. Siellä oli hurmahenkisiä Minin omistajia perheineen, sukulaisineen ja tuttavineen. Väkeä oli muualtakin kuin Brittein saarilta, mm. Ranskasta, Belgiasta, Hollannista, Italiasta, Luxemburgista, Saksan liittotasavaltaasta ja jopa Amerikoista.

Juhlat olivat mahtavat. Oli eri tyyppisiä Mini-aiheisia kilpailuja: ajettiin kilpaa, valittiin kaunein, oli paraattia ym.

Jotain kuitenkin puuttui. Ei ollut paikalla Miniä tunnetuksi tehneitä henkilöitä kuten Timo Mäkinen, Raulo Aaltonen ja englantilainen Paddy Hopkirk. Puuttui siis hyvin tärkeä osa Minin historiaa.



Mini Cooper palaa tuotantoon

Rover-yhtymä aikoo valmistaa ensi vuonna tuhannen kappaleen sarjan rallipoluilla-kin aikoinaan menestynyttä Mini Cooperia. Mikäli kysyntää riittää, laajempikin tuotanto on mahdollista. Tempun mahdollistaa se, että Roverilla on yhä vanhat työkalut jäljellä.

Erikoissarja varustetaan 1 275-kuutioisella moottorilla, joten uustuotanto-Cooperista ei tule yhtä nopeaa kuin

legendaarisesta S-Cooperista. Tehoa on 61 hevosvoimaa, minkä pitäisi riittää kiihdyttämään uuden mallin nolasta sataan alle 12 sekunnin.

Autossa on US-83-normit täyttävä pakokaasujen puhdistus. Uutta tekniikkaa löytyy myös vaihteistosta ja varustelusta. Ulkonäöltään uusi Cooper on lähes vanhan kaltainen lisävaloineen ja erikoisvanteineen.

TURUN SANOMAT
20.10.1990

MINIMARKET

ONKS TIETOO ? : Varastettu alkukesällä Riihimäellä 1 kpl !
ajamaton Dunlop SP 165/70-10 peltivanteella !
Kismittä, onhan 3-pyöräinen Mini kuin aitan-
polulla nilkuttava...

Antti Siivola p. 914 65287

M Y Y D Ä Ä N

Osia vm.-70 ja -73 Mini 1000:ista, istuinsuojat, leveät
peltivanteet (4.5"), koristekapseleita, lasikuituiset
ja alumiiniset levikkeet, jarrurummun levityspalat,
maskipeitto ja suom.kiel. korjaamokäsikirja sekä kaikki
V8-Magazine -lehdet (vuosikerroittain).

O S T E T A A N

Minin katon helmalista, Mobilisti -lehden nrot 1/80 ja 3/80.
Puh. k (937) 49908, työ (937) 751240 Jukka Pöri.

MYYDÄÄN: Mini 1300 -79. Hyväkuntoinen, hp 10 000,-.
puh. iltaisin (90) 885 287/Veijalainen.

Myydään: Mini 1000 vm 1975, katsastettu, siisti, keltainen ja
plyssiverhoilu. Hinapyyntö 6000,-
Peräkäräyt Vanin peräosa asuntovaununa, tilat 2 h
m.T. Salminen
918/624091 J-P Laakso ilt. viikonloppuisin
921/512853 Hanski viikolla

Myydään: Miniin sopiva 1100 cm³ kone, halpa, sekä muita Minin
osia.
938/230325

Myydään: 2 kpl projekti Minejä a'1000 mk kpl. Toinen 70-lukui-
nen ja toinen n.64 mallinen
912/86826 Vainio

Ostetaan: Miniin sopivat kuppapenkit tai vastaavat.
938/82525 Jari

Ostetaan: Miniin 3,1 tai muuharva perä.
90/2268753 Pekka

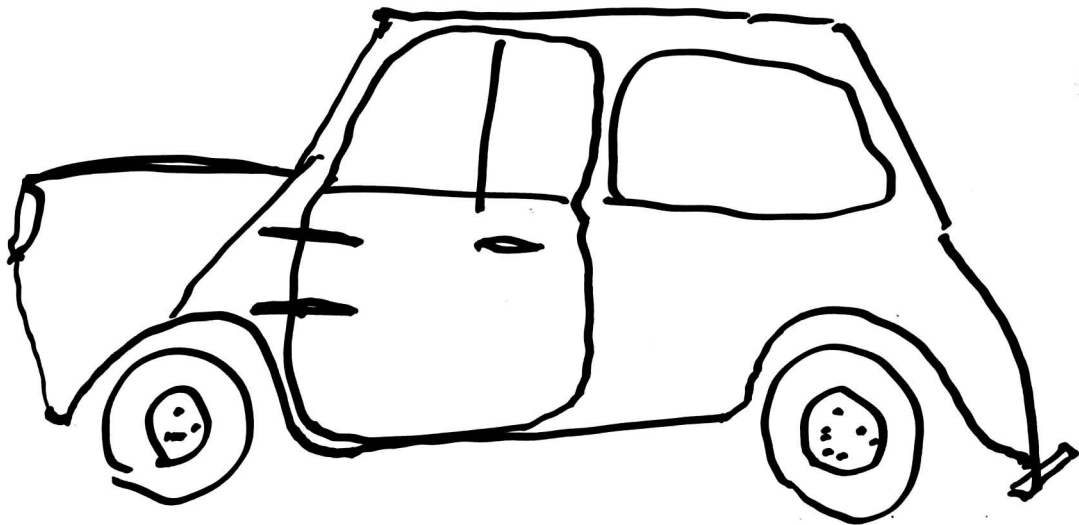
Myydään: 2 kpl 7,5 x 10" vannetta, asennusvalmiit, kunnostetut
Cooper S levyjarrut, sekä vastaavat Cooperin levyjar-
rut, Mini 1000 vm 75 siisti, Mk I -II saranatappeja,
Cooper S hyvät jarrurummut, Dunlop Racing 160/490x10
4 kpl, sekalaista Minin osaa mm lohkoja, akseleita,
kansia ym ym.
918/622404 (pe-su)
921/512853 (ma - to) Hannu Laakso

Myydään: Mini 1300 vm 1975. Auto rakennettu uusista osista uudel-
leen. Moottori peruskorjattu + piristetty. Tupla SU:t,
LCB, S:n levyjarrut, tehostin, Minifin rummut jne.
6" Revolution vanteet+165 Dunlopit. Rakentelun jälkeen
ajettu kolmena kesänä noin 7000 km. Hinta 30000,-
931/172845 Timo Virtanen



Minejä tarvitaan: 3 kpl:n joukkue 4.5.1991 joukkuekilpailuun,
ilmoittautuminen 981/381165 DERIK LALLDOT Oulu.





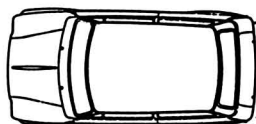
ISIN MINI; DADDYS MINI



nordmanin kirjapaino

Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30

☎ 916-22125



Lehti nro 1 aineisto vk4 , ilmestyy vk 8.

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

Puheenjohtaja:

Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:

Tapani Ketonen

Toimitus:

Hannu Lindstedt

Sihteeri:

Hannu Lindstedt

Postitus:

Timo Salminen

ISSN 0784-2597

Nordmanin Kirjapaino - Forssa 1990