



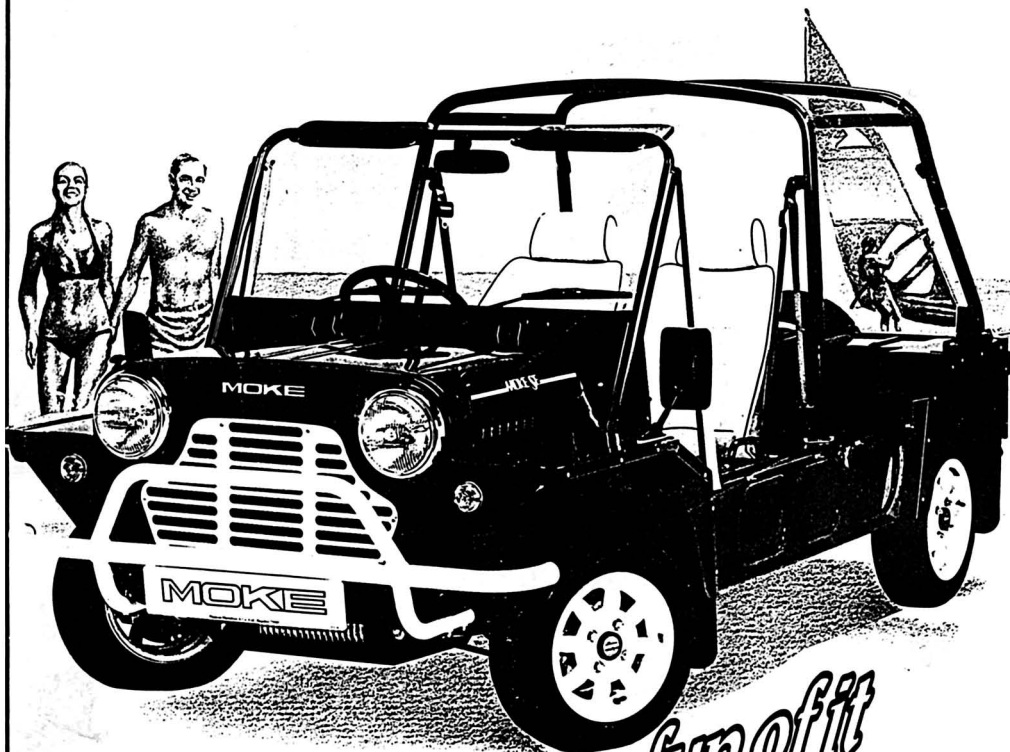
MINI CLUB
Flying Finns

JÄSENLEHTI

N:o 4 , 42 1991

MOKE

The New Generation



For the fun of it

TOIMITUKSEN KUULUMISET



Kerhon vuosikokous pidettiin laman merkeissä, sillä osanottajia oli saapunut Ellivuoreen yllättävän vähän, vain hieman yli kolmekymmentä. Kokouksessa tuli myös esille se, että ihan vain vaihtelun vuoksi pidettäisiin ensi vuoden kokous toisessa paikassa. Ehdotettiin mm. laivaristeilyä Ruotsinlautalla, josko se olisi ratkaisu jäsenkatoon.

Ellivuoren puolesta puhuu kuitenkin edullinen hinta ja hyvät kokoustilat. Päätös ensi vuoden kokouspaikasta tehdään kevätkokouksessa maaliskuussa.

Vuosikokous käsitteli nopeasti esityslistan asiat ja mm. vanha johtokunta jatkaa edelleen ensi vuonna, puheenjohtajana Jarkko Lehtonen. Jäsenrekisterin hoitaja muuttuu ensi vuoden alusta. Tapio Ketonen jatkaa vielä tämän vuoden loppuun ja hän myös hoitaa vielä ensi vuoden jäsenmaksujen postisiirtolomakkeiden printtaamisen.

Uudeksi jäsenrekisterin hoitajaksi valittiin Jukka Pöri Valkeakoskelta. Rekisterin hoitajalle päätettiin hankkia, kerhon omistukseen, oma mikro. Printterihän on jo hankittu aikaisemmin. Myöhemmin tullaan myös kerhon tili muuttamaan Valkeakoskelle.

Vuosikokouksessa päätettiin mm. seuraavista asioista:

- Jäsenmaksut ovat ensi vuonna samat eli;
Vanhat jäsenet 60,-
Uudet jäsenet 80,-
- Ensi vuoden kokoontumisajoista;
Talvikokous pidetään maaliskuussa, "pienimuotoisena" ja paikka on Lopen Räyskälässä.
Euroopan Mini Treffit 6.-8. kesäkuuta -92 Terwolde Hollanti. Paikka on sama kuin vuonna 1987 IMM.
Kesäkokous, Mini Clubin 10-vuotis juhla kokous, Paikkana on Koskenpää ja aika avion (heinäkuussa).
Koskenpää valittiin siksi, että kerhon ensimmäinen kokoontumisajo pidettiin kesällä 1982 nimeenomaan Koskenpäässä. (Luulen, että siellä tullaan bailaamaan ankarasti.).

PS. Enää pari viikkoa jouluuun!!! Joten...

HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA.

f. Hanna

MININ OHJAUSPYÖRÄN TAKANA

1. Nimi, ikä ja asuinpaikka?
Timo Virtanen, 28, Tampere.
2. Ammatti?
Asentaja.
3. Perhesuhteesi?
Naimaton.
4. Mitä ominaisuuksia arvostat muissa ihmisissä?
Reiluutta ja luotettavuutta.
5. Entä itsessäsi?
Pitkäpinnaisuutta.
6. Koska alkoi Mini-harrastuksesi ja milloin liityit Mini Clubiin?
1984, Clubiin liityin 1985.
7. Toimintasi kerhossamme?
Aktiivinen rivijäsen. (Vuoden ministri, vuoden Minin omistaja ja vuoden entisöinnin tekijä 1991, toim. huom.)
8. Muut harrastuksesi?
Nukkuminen ja työnteke.
9. Nykyinen/nykyiset Minisi?
Austin Cooper S -65, Morris Mini Van -66, Austin Mini 850 -67, Morris Cooper S -64, Morris Cooper S -67 ja 3 kpl "hylsyjä".
10. Montako Miniä olet kaikkiaan omistanut?
n. 10 kpl.
11. Mieleenpainunein muisto Mini-harrastuksesi ajalta?
Silverstonen matka 1989.
12. Mitä asioita haluaisit kehittää kerhotoiminnassamme?
Mikäli nykyinen tyyli jatkuu, niin hyvä on.
13. Mitkä asiat kerhotoiminnassamme harmittavat?
Ei tällähetkellä mitkään.
14. Minkälaisena näet kerhomme tulevaisuuden?
Hyvänä, mikäli vaan toiminnan vetäjiä löytyy.
15. Jos et olisi Mini-harrastaja, mitä harrastaisit?
Jotain muuta automerkkiä.



PÖYTÄKIRJA

Kerhon vuosikokous pidettiin Vammalassa, Hotelli Ellivuoreessa lauantaina 16.11.-91 klo 13.20 alkaen. Kokous pidettiin hotellin kokoussalissa n:o 11. Ojelmassa olivat sääntömääräinen vuosikokous, jonka jälkeen sauna illallinen ja kerhon pikkujoulut. Vuosikokoukseen osallistui 32 jäsentä. Kokouksessa käsiteltiin esityslistassa mainitut asiat ja tehdyt päätökset kirjattiin alla olevaan pöytäkirjaan. Pöytäkirjan liitteinä ovat:

- Esityslista
- Tulo ja menoarvio vuodelle 1992.

- 1 § Kokouksen avaus
Kerhon puheenjohtaja Jarkko Lehtonen avasi kokouksen
- 2 § Kokouksen järjestäytyminen
Vuosikokouksen puheenjohtajaksi valittiin Timo Salminen, Sihteeriksi Hannu Lindstedt.
Pöytäkirjan tarkastajiksi Timo Virtanen ja Juha Kaivo-oja.
- 3 § Kokouksen päätösvaltaisuuden toteaminen
Kokous todettiin laillisesti koollekutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.
- 4 § Esityslistan hyväksyminen
Esityslista hyväksyttiin vuosikokouksen työjärjestykseksi.
- 5 § Mini Clubin johtokunnan valinta
Kokous päätti yksimielisesti valita vuoden 1991 johtokunnan myös vuodeksi 1992.
Puheenjohtajana jatkaa Jarkko Lehtonen, sihteerinä Hannu Lindstedt, varapuheenjohtajana Markku Jantunen, ja rahastonhoitajana Kaija Salminen.
- 6 § Tilintarkastajat vuodelle 1992
Kerhon tilejä valittiin tarkastamaan Jouko Luhtasari ja Juha Kaivo-oja. Varalle Jukka Pöri ja Aki Savunen.
- 7 § Kerhon muut toimihenkilöt
Jäsenlehden vastaavaksi toimittajaksi valittiin uudelleen Hannu Lindstedt.

Jäsenlehden toimitukseen avustajiksi; Jarkko Lehtonen, Arja Turunen, Timo Salminen ja Jukka Pöri.
Jäsenrekisterin hoitajaksi vuodelle 1992 valittiin Jukka Pöri. Vara-osien ja kerhomateriaalin hankintahenkilöistä päätettiin, että ko. toimintaan ei valita ketään. Myydään vanhat kamat pois.
Yhteyshenkilöt ulkolaisiin kerhoihin: Timo Salminen hoitaa edelleen USA:n, Keski-Euroopan, P.Spletin, ja mm. Malesian. Hannu Lindstedt Pohjoismaat ja Englannin

8 §

Jäsenasiat

Jäsenmaksuista päätettiin seuraavasti:

- vanhat jäsenet: 60,-
 - uudet - " - : 80,-
- eräpäivä on 31.1.1992

Lisäksi päätettiin, että kerho on edelleen SHAK:in jäsen ja maksaa vuoden 1992:n jäsenmaksun. Jäsenlehdessä ja sen koosta päätettiin seuraavasti. Äänestyksen jälkeen päätettiin, että vuonna 1992 lehden koko on A4. Äänestyksessä A5 koko sai 8 ääntä ja A4 9 ääntä.

9 §

Kerhon talousarvion hyväksyminen

Talousarvio hyväksyttiin ehdotuksen mukaisesti ja kerhomateriaalikulujen summa käytetään jäsenrekisterin hoitajalle hankittavaan Mikro laitteeseen.

10 §

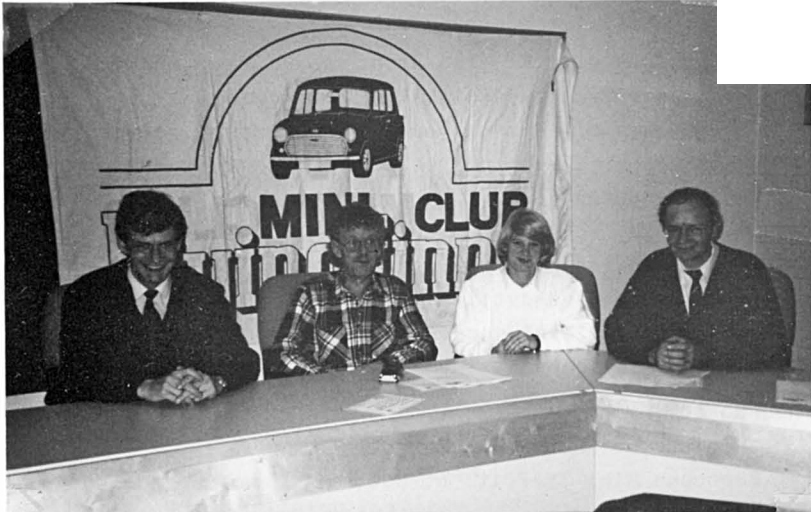
Kerhon kokoontumisajat

Talvikokous: maaliskuussa Rääskälässä.
Euroopan Mini Treffit: 6.-8.6.-92 Terwolde, Hollanti.
Kesäkokous: aika avoin Koskenpää, 10-vuotis kokous.
PickNick Forssa: aika ja paikka avoin.
Brittipäivä: aika ja paikka avoin / Rover ystävät.
Veteraani ralli: elokuun puoliväli Jyväskylä.
Ratatapahtuma: syksyllä mahd. Ahvenisto.
Vuosikokouksen ajasta ja paikasta päätetään kevätkokouksessa.

11 §

Muut päätettävät asiat

Kerhon 10-vuotisjuhlaa vietetään 1992 kesäkokouksessa Koskenpäässä. Koskenpäässä pidettiin kerhon ensimmäinen kokoontumisajo vuonna 1982. Päätettiin, että kutsutaan Timo Mäkinen (tai muu Flying Finns) kesäkokoukseen. Lisäksi toivottiin, että Helsingistä, automuseosta saisimme lainaksi Minin vuosimallia -59!
Päätettiin, että paikalliskokouksien osoitteet julkaistaan seuraavassa lehdessä.



Kerhon johtokunta
vuodelle 1992.

vasemmalta:
Jarkko Lehtonen,
Markku Jantunen,
Kaija Salminen,
Hannu Lindstedt



Vuosikokouksen
osanottajat.



Pukki käytti
tällä kertaa
kokohaalarei
ta, ettei ku
kaan pääse
tekemään "...
Väyrysiä" eli
nipistämään
helman alta.
Muuten Pukin
suuta kuivas
"helvetisti"

Heippa! Espoo 7.9.1991

Tässä tulee muutama kuva hääministä.
Valitettavasti mulla ei ole mustavalkokuvia.
Mini 1000 on vm -77 ja hääpäri on
Inna (os. Kataja) ja Juha Vintturi, häät
pidettiin Jokioisilla.

Kyseistä Miniä mulla ei enää ole. Halusin
itselleni 60-luvun Minin ja löysin sellaisen
Nokielta, Morris Mini 850 vm -66.
Tätä Miniä haluaisin laittaa mahdollisen
alkuperäiseen kuntoon.

Olen selailut vanhoja kerholehtiänne ja
lehtenne ja toimintanne vaikuttaa mielen-
kuntoiselta! Itse olen innostunut autojen
(Minin) laitosta vasta vanhoillapäivillä,
joten kaikki tieto ja taito on tervetullutta.

Toivottavasti jokin kuvista mantuu lehteen,
sillä Minihän on mitä tyylikkään auto
hääautoksi.

Raitasta syksynjatkoa

A. Nikko



BRITIT KOHTAAVAT

Neljäs perinteinen englantilaisten autojen tapaaminen
NUUTAJÄRVI 25.8.1991



Neljäs englantilaisten autojen kokoontumisajo pidettiin elokuun lopulla Nuutajärven lasitehtaan pihalla. Alue oli jaettu viimevuotiseen tapaan eri merkkikerhoille ja taas kerran tilat tuntuivat loppuvan, vaikka autot ryhmiteltiin hyvin tiiviisti. Kaikkiaan eri merkkikerhojen autoja saapui n. 210. Lisäksi alueelle tungeksi muutamia ei-brittiläisiä, olihan tehdas ja lasimyymälä auki myös muulle yleisölle.

Muuten olen sitä mieltä, että jatkossa Brittipäivää on kehitettävä eli lisää actionia, yhteistoimintaa, kilpailuja, ajanvietettä ym. ja lisää Pick Nickin tapaista vara-osa myyntiä, muuten porukka väsähtää ja jää pois. Nyt tilanne on seisova, kerhot ovat liiaksi omissa ympyröissä ja kukaan ei johda tapahtumaa...

Yleisöäänestyksessä eniten ääniä sai tulipunainen Jaguar E-type (8 ääntä). Jaetulle kolmannelle tilalle -kolmella äänellä- tuli Timo Virtasen Mini Cooper - joten eiköhän koota ensi kerralla äänet yhteen ja otetaan ensimmäinen palkinto pois Jaguareilta!!

terv. Hannu



Tapahtuman kokoonkutsujana Mini Clubin edustajat nostavat Brittilipun salkoon



Yleisöäänestyksen voittaja.
People's choice!!
Jaguar E-type



Timo Salminen voitti yleisöpalkinnon.. Nuutajärven tuotteita.



Jaguar rivistöä



Mini
Minejä oli
paikalla run-
saat parikym-
mentä.



Royal air force
muontain rescue!
-eli Mini Clubin
vara-osa ensiapu-
asema.
Aittoa brittika-
maa narkkareille
Ministä Serpaan



Suomen sijoitus-
autot Oy toi pai-
kalle myytäväksi
Morganin
uusi omistaja
löytyi heti.

K. Hamus

TIMO VIRTASEN MUSEOENTISÖITY
Austin Cooper 1275 S -65.

Saadessani autoni kanssa menneenä kesänä runsaasti "mainetta ja kunniaa", josta kiitos kaikille, ajattelin yrittää kirjoittaa pikku jutun vastineeksi.

Aihion hain Jyväskylästä talvella -89. Noin vuoden kestäneiden hintaneuvottelujen jälkeen. Auto oli ns. kesken jäänyt projekti, eli purettu palasiksi. Kaikki mitä oli tehty, oli vain haitaksi. Kaikki piti alkaa alusta. Onneksi kone ja muu tekniikka oli kokonaisina tallella. Verhoilut olivat puutteelliset. Uusia osia oli kuitenkin jonkun verran mukana.

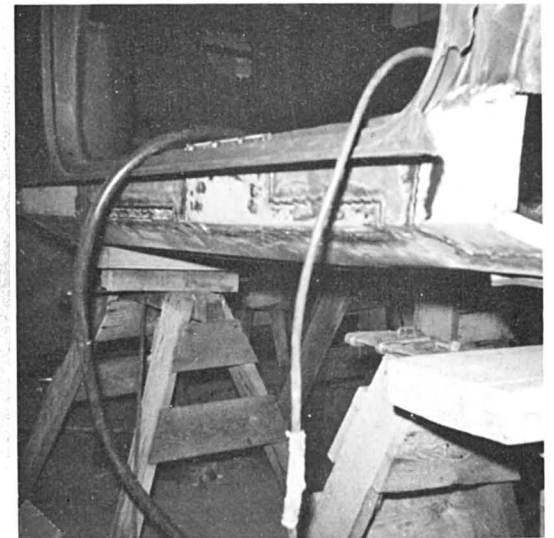
Kesällä -89 homma lähti käyntiin. Korin kunnostuksessa meni seuraava talvi ja siinä ohessa lasikuulapuhaltelin, kunnostin ja maalailin alustan osat.

Osia metsästettiin vaihtelevalla menestyksellä, isän kanssa ympäri Suomea romutoreilta ja yksityisiltä. Paras potti löytyi Kuhmosta (n.1000km edestakaisin Tampereelta). Peräkärryllinen alkuperäistä uutta vanhaa BMC tavaraa. Syksyllä -90 auto oli taas pyörillään, alusta ja konehuone maalattuna. Tammikuussa -91 vein auton Leväsluodon Sepolle Kangasalle maalattavaksi. Seppo sovitteli luukut, hioi ja viimeisteli korin sisältä ja päältä sekä lopuksi maalasi auton. 1-luokan työtä kaikki. Työ venyi melko pitkälle, koska osaavalla "kyläseppällä" oli tietysti paljon muitakin töitä.

Vappuna auto oli taas kotona maalattuna, kasaamista vaille. Kone, laatikko, tankit ja penkinrungot ym. olivat sillä välin kunnostettu ja maalattu valmiiksi.

Kasaaminen olikin hidasta puuhaa, koska tarkoitus oli saada mahdollisimman alkupeäinen ja suurin osa pikkunippeleistä ja ruuveista oli hukattu tai muuten kelvottomia.

Varaosakirjat olivat jatkuvassa käytössä. Samalla tuli huomattua, että vaikka Mini ulkoisesti onkin pysynyt miltei samanlaisena, niin eri vuosimallien pikkuosissa on paljon eroja. Korin numeron perusteella oikeat osat selviää.



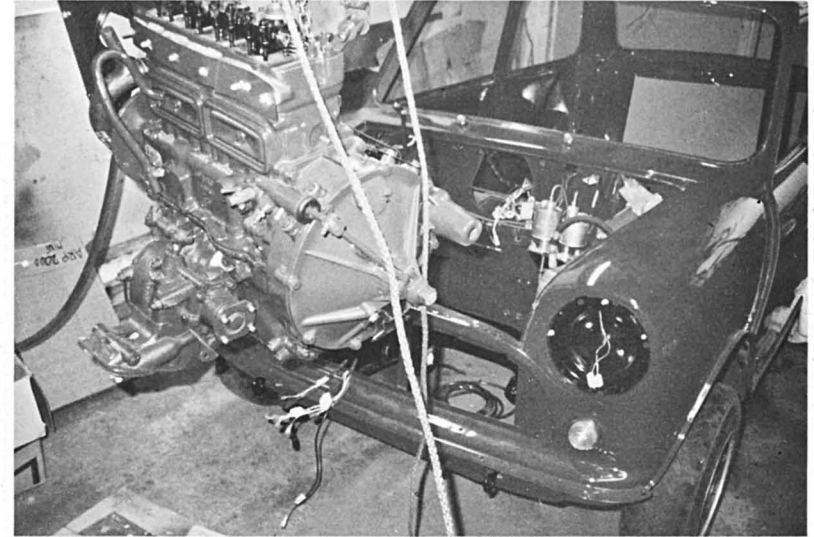
Peltitöitä, helmojen korjaus.



Pohjatyöt loppusuoralla.

Luhtasaaren Jokken kätköillä oli käytävä useita kertoja. Joken varaosapalvelu pelasikin kiitettävästi koko ajan ja välillä löytyi osia, joita ei pitänyt enää löytyä.

Kiire alkoi painaa päälle kesäkokoon-tumisen muodossa. Juhannuksena oli selvää, että katsastamaan ei keritä, mutta toimiva ja valmis pitäisi saada. Viimeinen viikko olikin täysvuorokautista Minin kasaamista. Savut koneesta otettiin pari päivää ennen ja esim. lasit laitettiin pari tuntia ennen Hartolaan lähtöä.



Konetta nokalle.

Isä oli koko ajan hommassa mukana ja yksi kaverikin loppuruttuksessa. Kaivo-ojan Jussin apu oli myös monasti tarpeen ja Jussin lasikuulapuhalluskaappi oli kovassa käytössä.

Rekisteröinti siirtyi museoajoneuvotarkastajien kesäloman vuoksi elokuun loppupuolelle. Itse tarkastus sujui ilman huomautuksia ja sain autosta entistämistodistuksen.

Rekisteröintikatsastus oli 21.8. Auto sai mustat MRA-55 kilvet ja viimein päästiin tien päälle.



Maalari ihailoo kätöksä töitä.



Rekisterissä ja klubin pronssilogot maskissa.

terv. Timo Virtanen Tampere.



HERE COME DE COKE MOKE

COKE ADDS LIFE!

1275 cc Cooper S kone, levyt edessä, Paddy Hopkirkin rallipenkit, Sunrayn vanteet todella lisäävät elämää vakio Mokeen. Tällainen on Coke Moke.

Valitseppa autoa Lontoo-Sydney ralliin. Ehkäpä 4 WD olisi jotain, tai suuri vahva tavanomaisempi ralliauto. Mutta Mini Moke. Sen nyt luulisi olevan viimeinen ratkaisu monelle rallikuskille. Mutta tansakaiselle Hans Tholstrapille ja Dj John Grawfordille eivät tavanomaiset ratkaisut riittäneet maailman rajuinpaan 1977 Singapore Airlines Lontoo-Sydney ralliin.

Ralli kesti 30 päivää ja yli 30 000 km. Tiet kulki Suuren Suola-aavikon poikki Iranissa, Gibsonin autiomaassa Australiassa ja yli Australian Alppien. Tästä huolimatta Hans ja John valitsivat Moken, ja Leyland tuki heitä. Se oli erinomainen tilaisuus todeta Moken kestävyys ja koneen luotettavuus auton pienuudesta huolimatta. Tosin reaaliset mahdollisuudet voittoon olivat olemattomat. Se oli yksinkertaisesti liian hidas. Hansin ja Johnin tavoitteena oli maaliin pääsy. Se oli haave. Jos he saapuvat maaliin sellaisessa rajussa rallissa, se olisi suurta mainosta Mokeelle. Ja he saapuivat maaliin. Tosin satoja tunteja jäljessä rallin voittajaa Andrew Covania Mercedeksiin, mutta he läpäisivät rallin 35 sijallaan. Ja se oli kaikki mitä Leyland halusi ja Coca Cola sponsoroi Mokea ja pikku kone tunnettiin Coke Mokena!

Ralli Moken kori oli tupla hitsattu kriittisistä paikoista tukevuuden saavuttamiseksi. Mini Cooperin S:n 1275 kone heitettiin nokalle 75 hevosvoimaisena, levyt tulivat eteen. Penkit olivat Paddy Hopkirkin, koska Recarod eivät mahtuneet.

Neljä Marchalin lampua ja kenguruaura nokalle, Sunrayn vanteet ja 175R13 talvirenkaat Olympiciltä alle. Jousitus oli vakio paitsi Konit nurkissa. Jousituksen korkeutta voitiin säätää.

Kojelautaan lisättiin tukku mittareita, turvavyöt 4-pisteiksi, turvakaaret ja lisätankki olivat muutetut.

Rallissa meillä oli vähän ongelmia, vain kaksi, mutta ne veivätkin aikaa "kertoo John". Jugoslaviassa meidän englantilaisessa rakennettu kone meinasi rikkoontua. Valitettavasti imusarjaa ei ollut varaosana ja arvatkaa, onko Jugoslaviassa helppo saada Minin Moken varaosia.

Toinen harmi olivat säädettävät ns. trumpetit jousituksessa. Yksi katkesi Clearyssä Länsi-Australiassa ja aiheutti lisäsakkominuutteja. Samasta syystä Konin iskareiden alapää katkeili jatkuvasti, koska iskari ei pidentynyt yhtä pitkäksi kuin pyörän liike oli. Meiltä katkesi Alice Springsiin mennessä 6 iskarin alatukea, ennenkuin vaihdoimme tavalliset Moken iskarit, jolloin vaiva loppui. Aikahukkaa tästä ei paljon aiheutunut, iskarit oli nopea vaihtaa.

Toisin sanoen vakio-osissa ei ollut yhtään rikkoa!

Teimme pitkähköön testiajon Coke Mokella rallin henkeen sopivassa maastossa.

Auto oli hyvässä kunnossa rankan rallin jälkeen. Vain pakoputki ratisi, muuten auto kuullosti ja tuntui mukavalta.

Moke lähti käyntiin aina laakista - yhtä poikkeusta lukuunottamatta - tämä oli auton pesun jälkeen (vettä virranjakajassa). Tästäpä juolahti mieleen, että jospa vettä olisi rallin aikoihin ollut enemmän jokia ylitettäessä, niin mitenkähäs Mutta Minin omistajille tämä kosteushommahan on tuttua.

Rättikatto oli tehnyt tehtävänsä ja nepparit olivat täynnä hiekkaa ja mutaa.

Kun ajoimme Coke Mokea ensimmäinen vaikutelma oli, että ralli Moke oli huomattavasti parempi kuin vakio (1000 cm³ suom. huom.) kone. 1275 cm³ tekee valtavan eron, kuten rallipenkitkin. 1275 on terhakka, tehokas ja mahtava ääninen.

1275 Mokella on todella hauska ajaa, se kiihtyy ja kulkee mukavasti. Rallipenkit ovat juhlaa verrattuna originaaleihin puiston penkkeihin.

Turvakaarinen Moke on melko turvallinen, mutta enpä silti haluaisi saada kenenkään auton nokkaa kylkeen, sillä Moke ei tarjoa sivulta suojaa enempää kuin moottoripyöräkään.

Vaihdelaatikko oli vakio. 30.000 km jälkeen se oli vielä tarkka ja kevyt, suuri ero vanhaan verrattuna. Jarrut olivat pettymys, liikerata oli pitkä ja jarrut ottivat kiinni huonosti.

Kun ajoimme Mokea siinä oli vakioiskarit, niillä auto käyttäytyi hyvin. Huonolla pohjalla ratista sai pitää kiinni kaksin käsin, muuten ratti rikkoa varomattoman ranteen, samoin auto lähinnä hyppeli yli epätasaisuuksien.

Asfaltilla käyttäytyminen oli vakuuttavaa. Eturenkaat olivat pahoin kuluneet (alkuperäiset Lontoo-Sydney renkaat, jotka oli alla jo Lontoossa) kiljuivat joka käänteessä. Takarenkaat olivat hyvät ja varmasti niillä ajaisi toiset 30 000 km. Näilläkin renkailla käyttäytyminen oli vakuuttavaa mudassa ja asfaltilla-kin.

Muuten ajo-ominaisuudet olivat samanlaiset kuin Minillä. Coke Moken mittaristo sisälsi lisätankin mittarin, kierroslukumittarin, veden lämpömittarin, öljynpaineen ja ampeerimittarin ja vedenlämmön varoitusvalon. Prototipo ralliratti tosin peitti kierroslukumittaria ja öljynpainemittaria. Huolimatta 30 000 km rallista öljynpaine ja vedenlämpö pysyivät koko testin ajan normaalilukemissa.

Kuljettajan toiselle puolelle on lisätty paneeli valojen kytkentää ja sireeniä varten. Sireeniä tarvittiin Intiassa ja Pakistanissa, jotta saataisiin tietä!

Keskikonsolissa on samat mittarit kuin Minissä. Bensamittari ei pelannut hyvin, se näytti 1/2 kun oli täynnä ja tyhjä kun se oli 1/4. Tämä aiheutti testiajajallemme sen, että Mokesta loppui bensa kiipeilemämme Victoria-vuoren solassa ja se ei ollut enää hauskaa (harvaan asuttua seutua, suom. huom.).

Tuulilasinyhkyihin. pissapoika ja ryyppy eivät toimineet.

Tuulilasinyhkykijän, pissapojan, valojen ja ryyppyn katkaisimet ovat normaalipaikoissa.

Kakkoskuskin edessä on Halda Twinmasterit + kompassi, sulakkeet ja pirun huonosti käyvä kello (se jätätti 1 1/2 h joka 4:s tunti, eipä ihme että sakkominuutteja tuli jos se toimii rallissa yhtä hyvin!) sekä kartanlukuväli ja sisävalot.

Kaupungissa Coke Moke on älyttömän mukava pieni kulkuneuvo.

Vakio Moke on hauska auto. Mutta jos se on sellainen, kuin Coke Moke, se on todella hauska auto, koska ralli Moke oli älyttömän hauska ajaa.

Leylandia on haukuttu Moken puutteista, ja nyt Leylandilla olisi kulkuneuvo. Toivottavasti Leylandin pojat ottavat mallia Coke Mokesta ja toivottavasti Moken tulevaisuus on enemmän Coke Moken suuntaan kuin nykyisen Moken.

John summaa yhteen: " Se on pirun mukava vehje, joka kulkee hyvin, mutta voisitko kuvitella ajavasi sillä Lontoosta Sydneyhin. Näen vieläkin painajaisia, jos ajattelen sitä. Coke Moke on suuri pieni auto. Mutta todellisuudessa se ei ole vaihtoehto Jumbo jetille Lontoosta Sydneyhin!

Testiarvot

0- 100 km/h	12,8 s
0- 400 m	17,3 s
0- 1 000 m	35,7 s

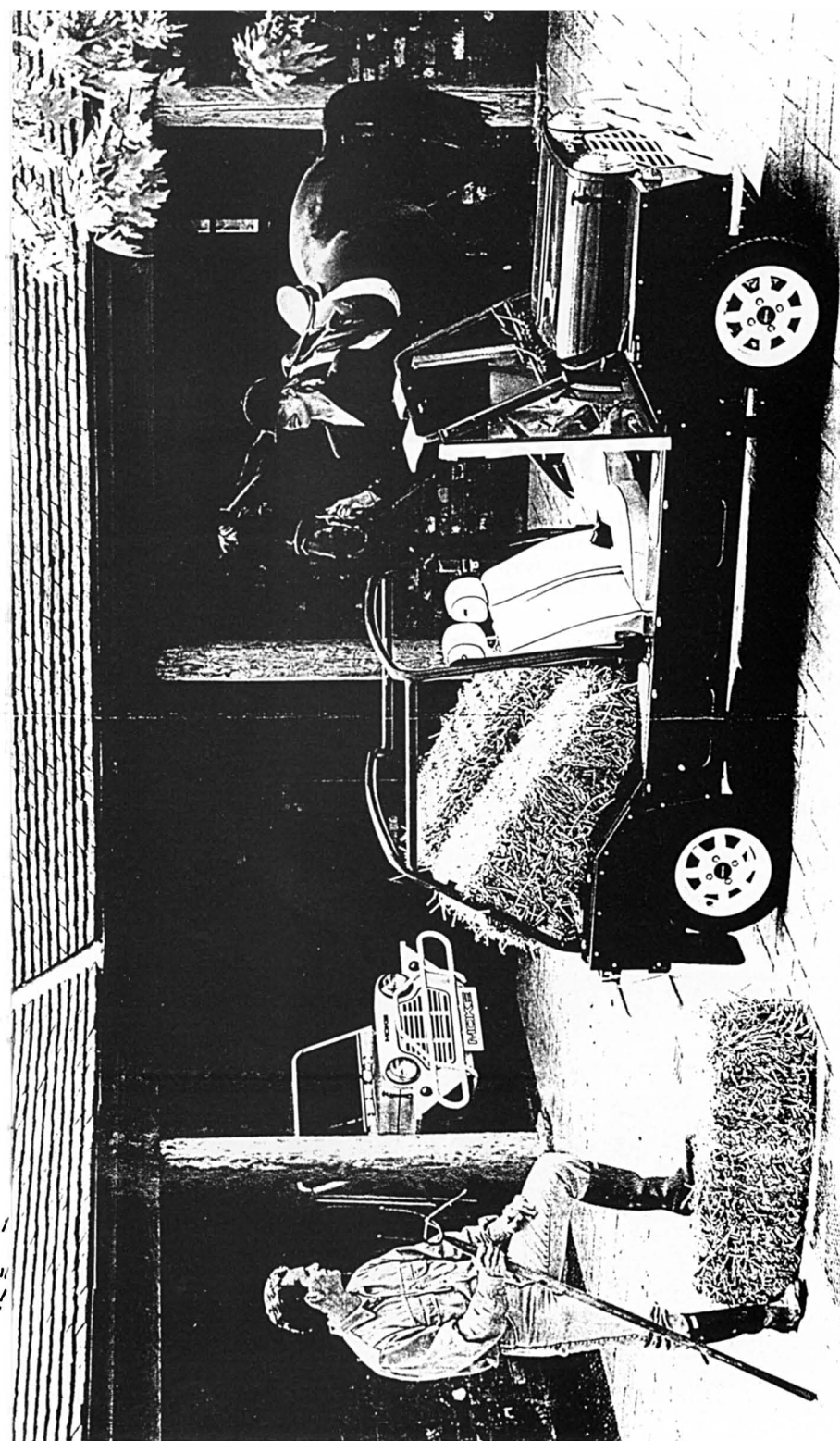
huippunopeus on 150-155 km/h

STORY GAVIN GREEN
 PICS PETER THORNING
 KÄÄNNÖS: TIMO SALMINEN MINI MOKE KIRJASTA -TÄYSEIN VAPAASTI



Varmasti yksi maailman nopeimmista Miniistä. Ohjaamo on siirtynyt takapenkillä. Varttimalli alle 14 sekunnin!

SEÄSSÄ OLVIA
 "REPPU" ON
 LASKUVARDOJARRU!
 Hm...? MIEN SE TOIMII
 LUKENTERSÄ!





Kaija ja Timo Salminen ajelvat yhdellä Suomen kolmesta Mini Mokesta.

Mini - Moke

Kaija ja Timo Salminen Jokioisilta ajelvat ehkä Lounais-Hämeen harvinaisimmilla harrasteautolla. Ainakaan sen tyyppisiä Minin "maastomalleja" ei juuri vastaan ajele.

■ Itseasiassa vastaava autoja on Timo Salmisen mukaan Suomessa vielä hengissä kaksi kappaletta. Yksi Helsingissä ja toinen Vaasassa.

Lomamatkalla Madeciralla Salmiset ajelivat vuokratulla Mokella ja saivat siitä poltteen ko. auton hankintaan.

Korinvaihdos

Koska alkuperäisesti Suomessa rekisteröityyn autoon saa vaihtaa tiettyssä määrin osia auton silti muuttumatta uudeksi toi Timo maahan ainostaan Moken korin varusteineen. Kanta-autoksi hänet löytyi 75-mallinen Mini.

Tästä autosta kaikki tekniikka siirrettiin Moken koriin ja näin auto on edelleen 75-mallin Mini, johon on vaihdettu uusi kori. Ja kaikki arvaavat mikä etu tässä piilee – näin autosta ei joudu maksamaan autoveroa, koska mitään uutta autoa ei ole maahantuotukaan! Alkuperäistä jo Suomessa ollutta autoa on yli puolet ja se riittää.

Moken Timo löysi Saksasta tuttavansa välityksellä. Ja kaukat lyötiin puhelimessa lukoon. Myöhemmin myyjänä ollut perheensä sai niin vaikeaa kuin lapsitaankin haukut kaikille rakkaan auton myymisestään.

Moke on todella ilmava auto ajella. Hiukset ovat lähtee juurineen päästä siinä tuiveruksessa. Kokoonkäärityn pressukaton voi tietysti kääristä tuulensuojaksi. Samoin voi laskea sivuovien virkaa toimittavat kangasovet alas ja vetää vetoketjut kiinni!

Tämä Timon Moke onkin jo parannettua mallia ja sen katosta sanottiin että se on jo niin hyvä että vesi tulee kaatosateella vain tihkumalla sisään.

Moke julkistettiin 1964, ja se oli kehitetty sotilaskäyttöä varten. Tähän käyttöön sen ominaisuudet eivät oikein riittäneet ja niin siitä tuli hauskanpitoon tarkoitettu auto. Mainokset kyllä korostavat käytännöllisyyttä – esimerkiksi takaistuimet voi kääntää sivuun ja kuljettaa siellä vaikka pari paalia heiniä! Alkuun sitä tehtiin Englannissa sitten Australiassa, ja nyt Mokat syntyvät Portugalissa.

Olli-Pekka Jasu

Jatkoa sivulta 5

miseen ja laskeskella, miten perhe tulee toimeen, kun äiti tai isä tai jopa molemmat lähtevät koulunpenkille.

Riitta Lehtimäen mukaan on olemassa paljon aikuisia, jotka mielellään haluaisivat pohdiskella tulevaisuuden suunnitelmiaan sekä eri vaihtoehtoja jonkun toisen kanssa.

– Forssan työvoimatoimistossa on nykyään hyvin paljon juuri tällaisia asiakkaita, joita työvoimatoimiston eri virkailijat ammatinvalintapsykologit, työvoimaneuvojat, tietopalvelunhoitajat ym auttavat, jotta ratkaisujen teko olisi helpompaa.

Riitta Lehtimäki sanoo, että alkuun katsotaan kolmen maanantaivastaanoton puitteissa, tarvitsevatko lounais-hämäläiset aikuiset apua pohdittessaan mahdollisia opintosuunnitelmiaan. Hanke on alunperin kaupungin ja työvoimatoimiston yhteistyötä.

Aikavaraus kannattaa seuraaville maanantaille tehdä etukäteen, ettei joudu turhaan odottelemaan. Asioita käsitellään täysin luottamuksellisesti. Edes nimeä ei tarvitse sanoa, ellei halua.

Opintoneuvontavastaanotto kuuluu yhtenä osana Forssassa vuodesta 1989 alkaneeseen "Aikuisopiskelun aktiivointiprojektiin", joka on yksi Hämeen läänin aikuiskoulutuskokeiluista. Projekti päättyi kuluvan vuoden lopussa.

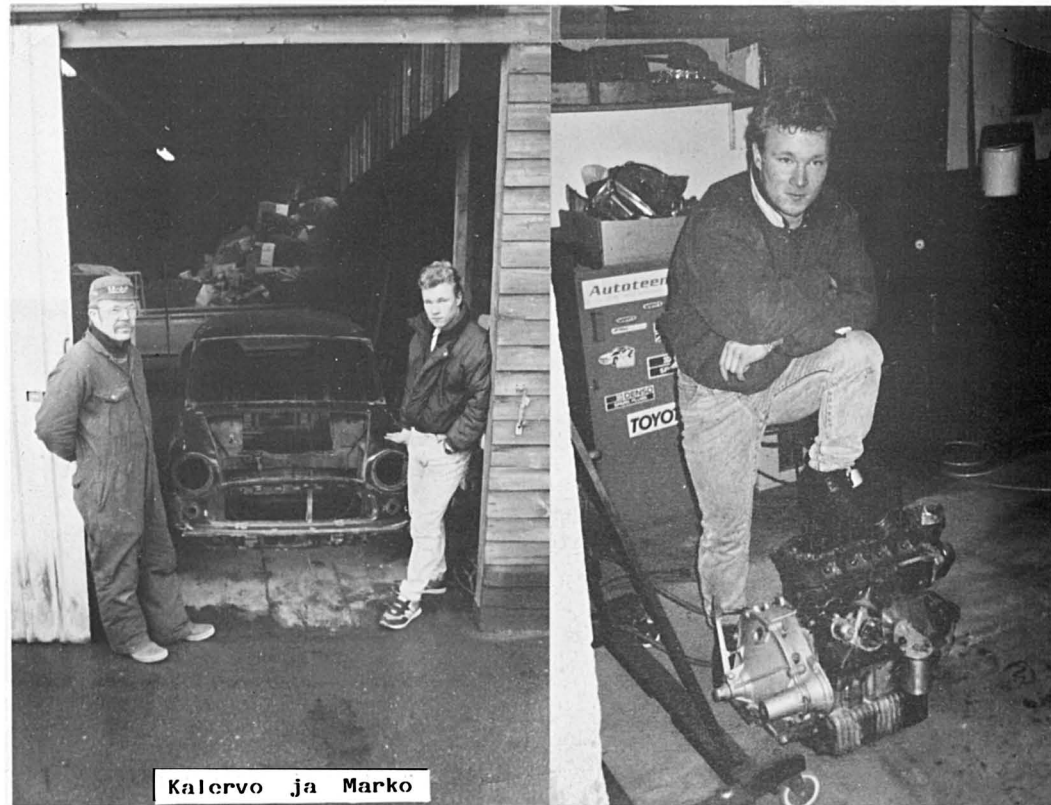


Turkulaiset Mini harrastajat Kalervo ja Marko Tuomi

Muutama vuosi sitten jäsenlehdessä oli kertomus turkulaisen Marko Tuomen puna-valkoisesta Ministä, joka pian entisöinnin jälkeen joutui rattijuopon kolhimaksi. Auto lensi keula edellä päin liikenne pylvästä ja sai pahoja kolhuja sekä eteen että takakulmaan. Onnettomuudesta sisuuntuneina Marko ja Kalervo rakensivat auton pian uudelleen loistavaan kuntoon.

Jo vuosikausia ovat Kalervo ja Marko harrastaneet Minien rakentamista. Kalervo on ajanut mm. aktiivisesti kilpaa Mini 1000 teamissa ja Marko on puolestaan keskittynyt entisöintiin ja vakio Minien rakenteluun.

Tallissa, joka sijaitsee Turun ulkopuolella Maskun suunnassa, on työ alla useita Minejä mm. entisöinnin alla on Markon Austin Cooper MK1 998cc -65, joka löytyi Ruskolta. Auto on seissyt ulkona 18 vuotta ja se on ollut 6 vuotta rekisterissä ja käytetty mm. ST-autona. Kalervolla on työn alla uusi MK3 auto 1000-team luokkaan. Suunnitteilla on myös rakentaa veteraani ralliin 850cc Mini ryhmä kaden säännöillä.



Kalervo ja Marko

Morris Minor
MK1 -65 850

ja
Mini 1300cc
-73 F-ryhmä
Ralli



Kuvat viime
talvelta.
Työn alla
Jari Järve-
län Vani.

Low-Rider...
2-wheel drive,
1 door, EKO-
Kat



Minit Teboil
aseman avajai-
sissa.
TB Taifun



T-RYHMÄN
PALLI MINI



OIKKA ENTISÖITY
AUSTIN MINI

YÄSKÄMÄLLÄ

KÄÄRYN

1000-TEKMI MINI



Austin Cooper
998cc
Hinta oli...
mahtavat 20,-!!



TEBOILIN
MAINOS AUTO.



* Hammer



MORRIS MINI-MINOR

on hintaluokassaan nopein, voimakkain ja ajo-ominaisuuksiltaan parhain Mini on mullistavin autoutuus 30 vuoteen!

KOEAJAKAA ITSE MINIÄ JO TÄNÄÄN ja toteatte Minin ylivoimaisuuden

PIENI PÄÄLTÄ — SUURI SISÄLTÄ

Tehokas lämpö * Pieni kulutus



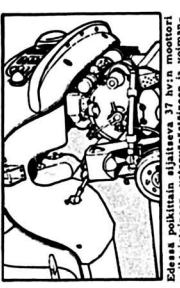
Valitit asettelit ja säädöllinen 4-prosentilla- roa tai hyllyä, joita kailliden autojen omia- rajat voivat vain ueteloida.



"Minivan" on sisällä 7 tilavaa säilytyslok- roa tai hyllyä, joita kailliden autojen omia- rajat voivat vain ueteloida.



"Minivan" on loistava näkyväisyys joka ta- hoille. Matkavarausten kansi mahdollistaa myös suurempien esineiden kuljetuksen.



Edessä pohjittain sijaitseva 37 hv:n moottori vaihteletöineen, vetopöytätoineen ja voiman- siirtoineen vie vain 46 cm tilaa auton- sisustuksesta.

Moottori:

4-sylinterinen vesijäähdytteinen rivimoottori kansiventillein, sijait- see edessä pohjittain; kampiakseli 3-laakerinen ja tasapainoitettu. Sylinterin halkaisija 62,90 mm. Iakunpituus 68,3 mm. Sylinteritila- vuus 848 cm³. Puristusaste 8,3 : 1. Teho 37 hv / 5500 k / min. Suurin väntömomentti 6,15 kgm / 3450 k / min.

Kytikin:

Kuiva yksivaihteydykin (Newton Drive Plate, BMC-design), hydraulit- seasti ohjattu. Halkaisija 161 mm (7 1/4"). Painolaakeri - rulla- laakerityyppinen. Kitippupolju.

Vaihdelaatikko:

4-välityksinen, 2-, 3-, ja 4-vaihdte synkronoidut. Lattivaaihdte. Vä- litysuhteet: 1-vaihdte 3,628:1, 2-vaihdte 2,172:1, 3-vaihdte 1,412:1, 4-vaihdte 1:1 ja peruusvaihdte 3,628:1. Etupyöräveto.

Jousitus:

Tasauspyörätö ja vaihteletö ovat rakennetut suoranaisesti moottorin yhteyteen muodostaen yhden kokonaisuuden. Vetoakselit etupyöriin ovat varustetut kuminiivelin ja aksriniivel lähinnä pyörät on kuulatyyppinen.

Jarrut:

Hydrauliset nelipyöräjarrut. Tasoitusventtiili, joka jaksaa jarrutus- tehon auton etu- ja taka-akselipainojen suhteeseen. Jarru-akselit on yhteensä 435 cm². Käsi- ja jalkajarruvipu sulautuen välisessä vaihtuissa me- kaanisesti takapyöräin.

Jousitus:

Erillijousitus joka pyörässä. Edessä ja takana kumikartiojouset ja pukkimalliset iakunvalmentimet.

Ohjaus:

Ohjausvaihdte hammastankotyypinen. 2-puolainen ohjauspyörä, halkai- sija 40 cm, kääntyy 2 1/3 kierrosta ääriäänmista toiseen.

Sähkölaitteet:

12 voltin, 43 amp. akku, sijoitettu matkavaraustiloihin. Kädellä pal- nastava käynnistinykin on lattiasa. Automaattisesti palautuva vilk- kusuunavalojen kaksiasija sijaitsee ohjauspyörän akseliasa.

Tilavuuksia:

Moottorin, vaihdelaatikon ja tasauspyörätön yheinen ohjittavuus on 5,1 l. Jäähdytysjärjestelmän tilavuus 3,57 l ja polttoainesäiliön tilavuus 25 l.



S.M.O.C.

SPORTS MINI OWNER'S CLUB

KELAB PEMILIK KERETA-KERETA SPORTS MINI

Registration No: 840/89 (Wilayah Persekutuan) — 16th Feb. 1989

FLYING FINNS MINI CLUB

Kuala Lumpur, Oktober 16, 1991

Timo SALMINEN - Jokionen

Tietoja "ulkomaankirjeenvaihtajan" työtilanteesta.

Kerhollahan on vakinaisia yhteyksiä seuraaviin kerhoihin:

Mini Club Sveden, Mini Seven Club	Ruotsi
Norsk Mini Klubb	Norja
Mini Club Denmark	Tanska
Mini Regiser	Saksa
Mini Cooper Register	Englanti
M.O.S.F	USA
Mini Moke Club	Englanti
Belgian Mini Club	Belgia
Mini Seven Club Nederland	Hollanti
Österreicher Mini Club	Itävalta
Mini Fan Club	Tsekoslovakia
Mini Club do Brazil	Brasilia

Lisäksi olen kirjoittellut Uuteen Seelantiin, Australiaan, ja parille kerholle USA:han ja vaihdeltu hetken aikaa kerholehtiä.

Viimeisin yhteys on arvaapa minne? No Malesiaan tietenkin. Kerhon presidentti, sihteeri, ulkomaan kirjeenvaihtaja etc, etc (virikapuoli tuntuu kauhean tutulta) RAJA KOPAT otti yhteyttä kerhoomme päin tässä kesälomien jälkeen ja nyt ollaan kirjoitel- teltu muutaman kerran.

Kerho on perustettu 1986 ja tällä hetkellä jäseniä on 176. Aivan uutta oli minulle se, että Minejä on koottu Malesiassa WBD:n toimesta noin 1975 saakka, ja ensimmäiset Minit tulivat Malesiaan 1960.

Kirjeenvaihtoamme helpottaa huomattavasti se, että Raja puhuu/ kirjoittaa englanti sekä malayta, meikäläisen kolmas kotikieli (tiedättehän, Engkko bengh aku arep!).

Raja on huolissaan, kun suomalaiset vaan reissaa USA:han, Eng- lantiin, mutta ei Malesiaan !!!!!

MINI MOKEISTA:

Mokeja on esiintynyt 1961 alkaen työjuhtina raakakumifarmeilla, öljypalmu istutuksilla, ananas, kaakao, kahvi ja tee farmeilla. Jotenkin tämä maanviljelystuohu kuulostaa vähän erilaiselta, kuin Suomessa, eipä kyllä täällä toisaalta näy Mokejakaan pellolla !!!

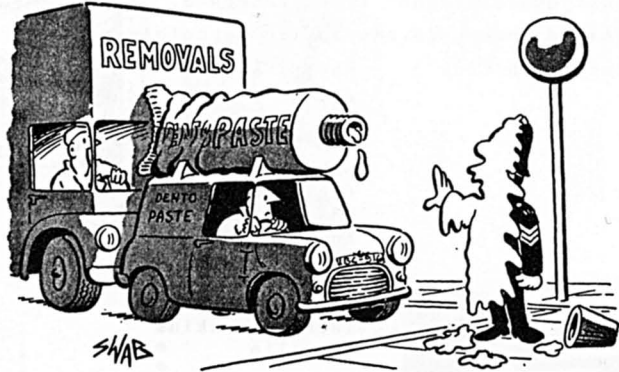
Tosin kosteus on tehnyt tuhojaan Malesiankin niemimaalla Mineille ja maanviljelijät eivät kuulemma ole kovin halukkaita myymään Mok jaan kenellekkään.

Niihin on "jätkiasennettu Nissanin 1,2 , 1,3 ja jopa 1,5 litran koneita (NISMO ?) Ajaapa eräs kerhon kaveri kilpaa moisella Nissan /Mini yhdistelmällä.

Hinnat muuten vaihtelevat \$ 5000 - 15000 Malesian ringgittin välillä (tästä laskee kätevä kaveri FOP hinnan Helsingissä). Moke ja kerholla on 9 kpl, Cooper S, 1070 S, Margrave Mini, sekä lisäksi Australialaisia Minejä, Coopereita ja Mokeja. Tosi hieno Cooper S maksaa \$ 30000 ringgittiä.

Kerhon lehden nimi on muuten Mini Punya Pasal joka kuulemma on suomeksi suunnilleen, että "Mini Asioita."

Seuraavilla sivuilla on kerätty kokoelma kuvia Malesiasta ja yllättävän samanlaista se touhu on siellä kuin täälläkin... ➔



TÄMÄ SATUI VIIME KESÄNÄ ENGLANNIN MATKALLA...



TEKNIKEN VÄRLD 1963 MOTORREVN "FART & RACING"



BIOTA Bilen som enligt tillverkaren skall bli en ny Lotus 7. Köps som byggsats och monteras på hundkojdelar. Satsen kostar omkring 250 pund. Resten är upp till byggaren. Ca 3000:

UNIPOWER GT Kallas också något överdrivet Mini-Miura efter Lamborghini läckra GT-vagn. Vagnen är helt uppbyggd kring delar från BMC:s hundkoja och kan fås med antingen motorn på 1998 cc eller Dooper S-motorn på 1275 cc. Topparfarten blir helt beroende av vilken motor man använder. Med lilla motorn ligger den kring 150 km/h, men med Cooper-motorn över 180 km/h. BMC-delarna är upphängda på en rörram, som också bär upp det lätta plastkarosseriet. Skivbromsar fram, trummor bak. Två kretsar. Kuggstängsstyrning. Växellådan har fyra lägen framåt. Säljs som byggsats men finns färdig för **Ca 18000:**

WHERE THE MITES ARE!

GREETINGS FROM MALAYSIA

Active club members
Not many active members here
Do not understand why we form the Club, very shy people!

Alor Setar
Penang
Kulim
Kuala Kangsar
Kuala Lumpur
Xlang
Seremban
Parit Dickson
Melaka
Malacca
Johns Bharu
Singapore

Big Bore Boys
 Rambo-type racy loyal rebels. Can't stand the sight of Nippon road-sports machines.

Bashful Guys
 Still hesitant to join the mini merry-makers.

The Worker Mokes
 Approx. 100 of 'em actually work for their existence. But there is only 2 active Moke members.

...AND I'VE BEEN ASIDE AND WITNESSED THE MOST RECENT ACCIDENT!

From the ugliest to the handsomest ... the Klang Valley.
 Minis! Most members from Selangor. SMOG HQ is here.

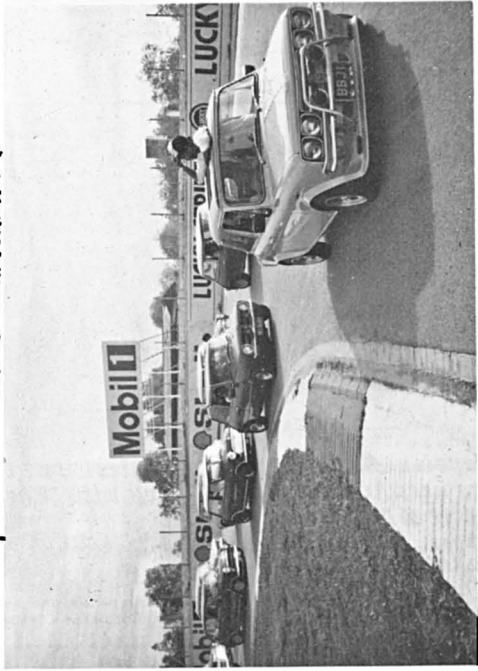
Young un's in their veteran road-racers

SPORTS MINI OWNERS CLUB MALAYSIA

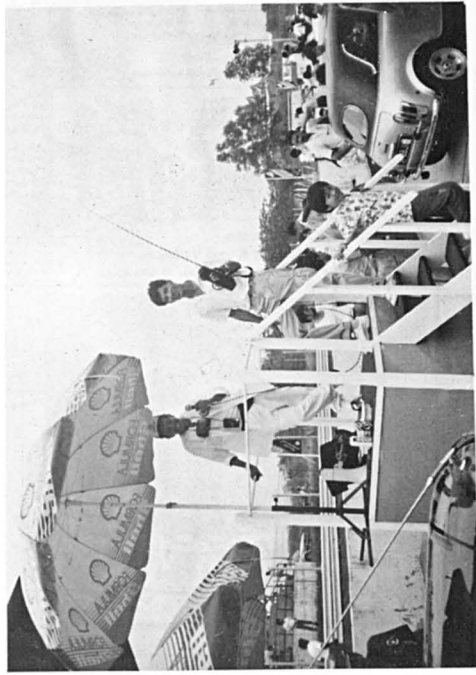
Registration No: 840/89 (Wilayah Persekutuan) - 16th Feb. 1989

Malaysian Minis are not the latest, but by golly we do keep trying to match ours with 'The Jones' Contact **S.M.O.C Liason Chief** : Raja Kobat, 131. Jalan Lee Woon, Taman Zooview, Ulu Klang, 68000 Ampang, Selangor, Malaysia.

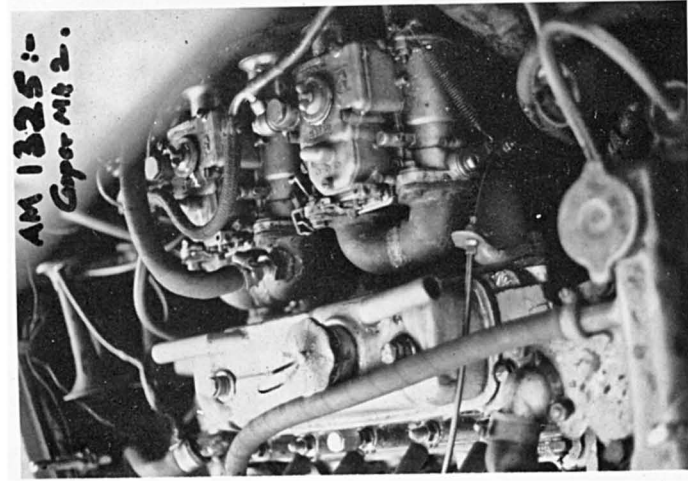
Prince Sulaiman of Selangor State?
 MIM MARGRAVE 1275 (Estonia)
 Toimii Rajan vanki. koki. komeittomana?



Presidentin Lehtinen, R. Korni + Ricky Chew rakastuskohta?



Kustin Cooper
 1380cc ja
 twin 45 Weberit



Baby Mini -jäseniä
 Miranwo Min Day
 Huhtikuussa 91
 Pide -Niemiä



Cooper RLe II
 ja
 16 kaudenrak -pohjien
 henkilökunnan Mini
 PÄÄTISI TAUSTALLA



Pesta Mini 30 1988 JA OSA 218
 MINUSTA



Malesia Mini Pilmica





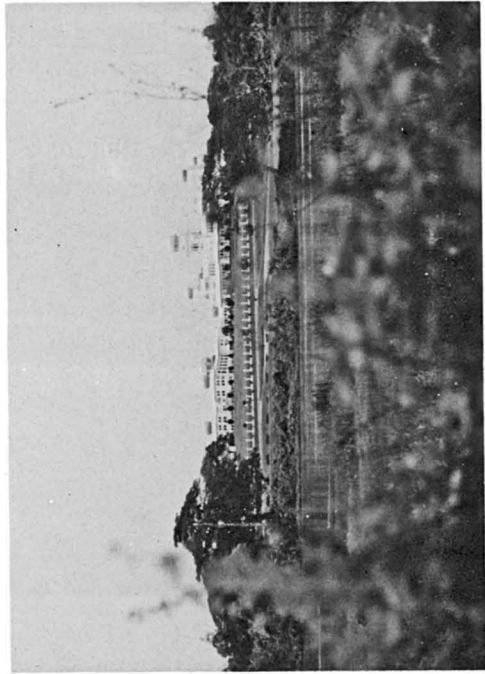
RAJAN 1/2 VALMIS MOKE

AUSTRAALIAN MOKE, SEIKI TAMBO' RAJAN



ISKANDARIAN PAKATSI.

Peralin kuuinkuullinen aavute on uusin
5km päässä Rajan kotikylästä.
Edessä virhe PORAR-yökeri. Nice!



KANKU KUMI: RAJA KOENI of S.M.O.C
KANSIA

TEMU: TIMO SAMURAN of MCFF

Fe

How about Raja was it translated right to Finnish. My Belanda
is a little bit rusty. Anyway a public thanks from MCFF.

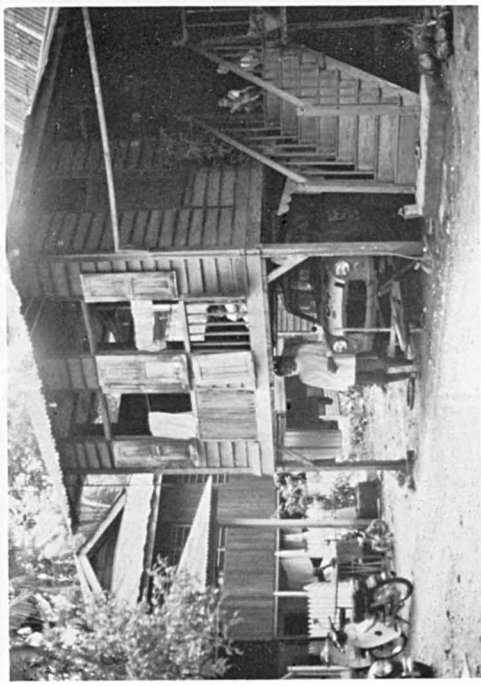


SEKÄ-GS COOPER 1070 S, EI ORGANAAL MUTTA WHO CARES
KOOTORI ON ANNAKU ORIGINAL

Cooper, jään on 4 leuraarot. ONKO NÄKYNÄT?



Wan 'Joel' korjaa kilpa-autonsa -
MININ VETÄ KILPA-MOTORIA, MYÖS PERALISEA
HWA VAN'JAE' MINIFOR EVER !!



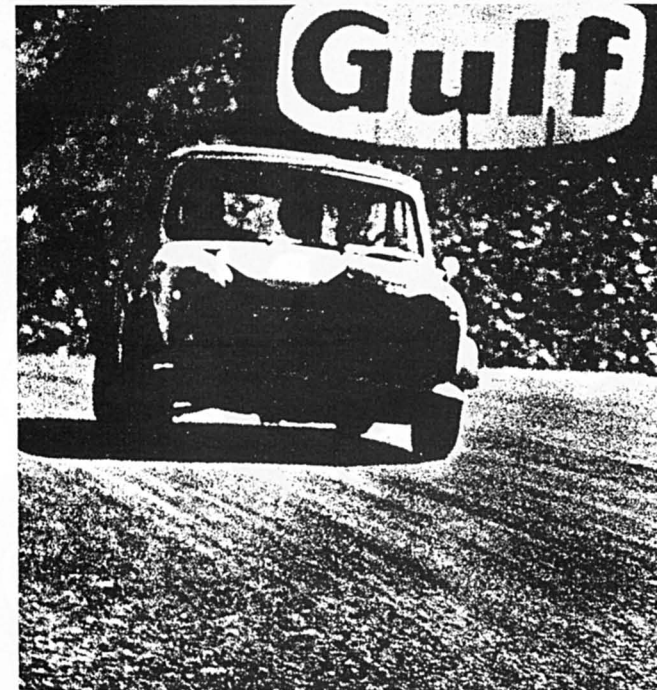


AUTOILIJAT
NOPEUSKOKEESSA:

ONKO SE
VAIN
AUTORIA
KUNNIN

”Kyllähän kuka tahansa noin ajaisi, kun vain olisi tuollainen nopea rauta alla.” – Tällaisia puheita kuulee joskus moottorikilpailun katsomossa.

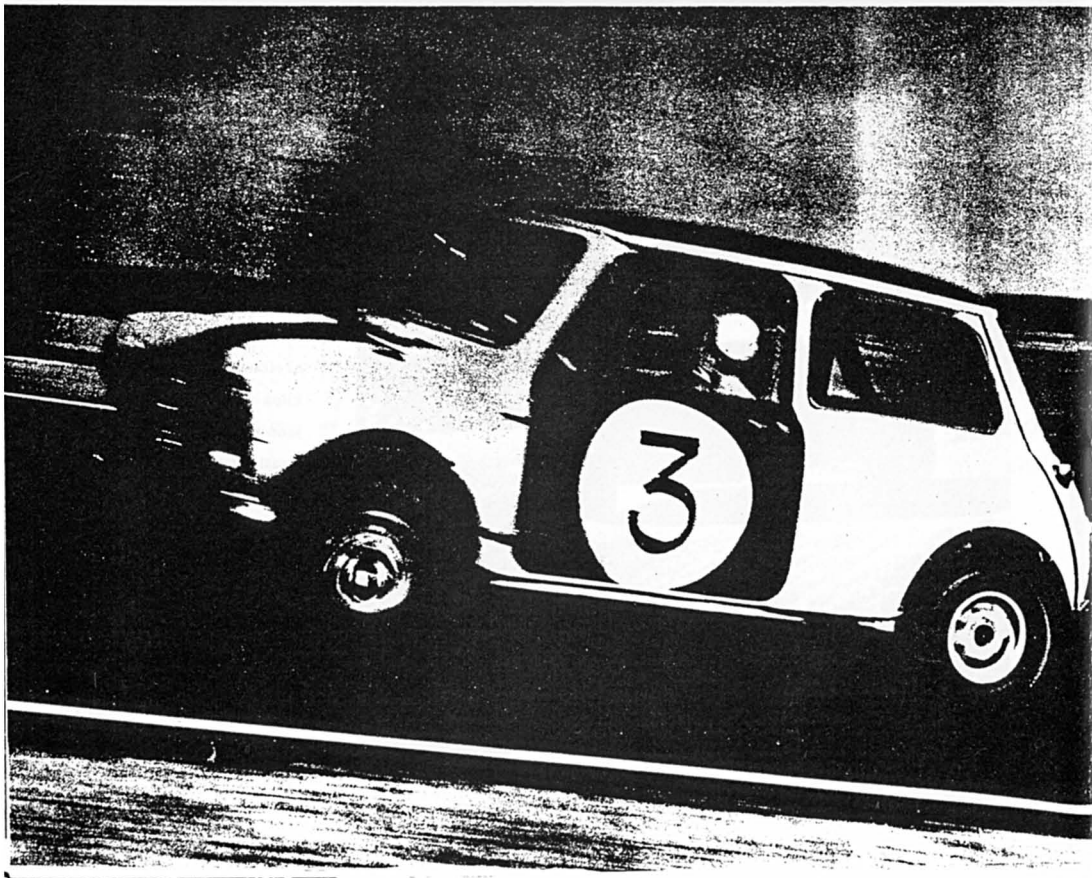
Paljonko auto vaikuttaa ajamistulokseen? Mikä on ajajan osuus? Sitä tutkimme Ahveniston uudella moottoristadionilla kohta avajaiskilpailujen jälkeen.



Rataviritetty -Cooper S-
kiisi naisautoilijan, ns. tavallisen
autoilijan, urheiluautoilijan
sekä kilpa-autoilijan alla
Ahveniston rataa,
risiniöljy katkusi,
sekunnit kuluivat.
Erot eivät tavallisella Minillä
näyttäneet vielä sitä mitä
kilpa-autolla. Hiki pusertui
jännittyneiden ensikertalaisten
otsalle ja kädet tärisivät
kun jokainen vuorollaan
ojensi kypärän seuraavaksi
tulikokeeseen lähtevälle.
Vain kilpa-autoilija pysyi
rauhallisena.

Mitä koe osoitti —
siitä seuraavalla aukeamalla.

KÄÄNNÄ!



Asheet ja ammuksset samassa kuvassa. Vasemmalta tavallinen Austin Mini, kilpaviritteinen Austin Cooper S, ajajattaja Eino Virtanen, tavallinen naisautoilija rouva Seija Salmi, tavallinen miesautoilija Rauno Katajisto, urheilutoilija Matti Lahtinen jälkikasvui- neen ja kilpa-autoilija Urpo Lahtinen.

Ahveniston rata on sikäli ihan- teellinen tarkoitukseen, että se on nimenomaan ns. »ajajan rata». Se on vaikea, vaarallinen ja ajajan kaikki temput vaativa. Auto ei tuolla radalla ole niin merkitsevä kuin monella muulla radalla, esimerkiksi Keimolassa. Jos radalla on pitkiä suorita, vaaditaan enemmän autoa. Kaarteet ja mäet taas asettavat nimenomaan ajajan taidon sekä roh- keuden koetukselle. Ja Ahvenistolla »kurveja» riittää.

Me valitsimme koekaniineiksi neljä henkilöä. Tavallista naisau- toilijaa edusti hämeenlinnalainen rouva Seija Salmi, tavallista miesautoilijaa herra Rauno Kata- jisto, erittäin kokenutta au- toilijaa, joka on vuosikautia har- rastanut urheilullista ajamista kui- tenkaan kilpailematta, edusti insi- nööri Matti Lahtinen ja kil- pa-ajajana oli päätoimittaja Urpo Lahtinen. Otteista päätellen myös Seija Salmi ja Rauno Kata- jisto olivat keskimääräistä parempia ajajia, niin »tavallista» ajajaa kuin he edustivatkin.

Autoina olivat tavallinen hiukan kuluneilla renkailla varustettu Aus- tin Mini ja kilpailukuntoon viritet- ty Austin Cooper 1300 S. Molemmat olivat etuvetoisia, saman tyyppisiä ajaa, ja kullakin ajajalla oli hiukan kokemusta juuri tämän tyyppisistä autoista.

Muutaman tutustumiskierroksen jälkeen lähettiin ajamaan. Varsi- naista harjoittelua ei sallittu. Kuki- joutui lähtemään kierroksel- leen kylmiltään. Jokainen ajaja ajoi yhden kierroksen. Lentävää lähtöä ei hyväksytty, koska lähtö- tekniikka on osa ajamistekniikasta. Kypärä ja suojavyöt olivat pakolli- set niinkuin kilpailussakin.

Ensimmäisenä ajokkina oli taval- linen Austin Mini. Sen renkaissa oli normaali paine. Painennostami- nen olisi hiukan parantanut aikoja.

Samoin renkaat olisivat saaneet olla vähemmän kuluneet. Pääasia kui- tenkin oli, että auto oli joka ajajalle samanlainen.

Renkaat olisivat kuumalla asfal- tilla, kun Mini mennä vihelsi. Kaiki- ki vetelivät niin lujaa kuin sielu sieti. Pari tilannetta syntyi, mutta niistä selvittiin ilman pellin rypis- tymistä. Naisajajan reippaat otteet herättivät harvalukuisen katsoja- joukon ihmetystä.

Kukin ajoi vain yhden 2900 met- rin kierroksen, ja ajat olivat seuraavat.

AUSTIN MINI

Tavallinen naisajaja	2.51,2
Tavallinen miesajaja	2.42,0
Urheilutoilija	2.35,5
Kilpa-autoilija	2.24,0

Erot olivat selvät, mutta eivät niin huomattavat kuin voimak- kaammalla ja nopeammalla autolla. Jokainen käytti koko ajan Minin kaikkia voimareservejä hyväkseen. Erot syntyivät kaarteissa. Suorilla jokainen tietysti ajoi niin lujaa kuin auto kulki.

Kun siirryttiin trimattuun Cooperiin, tuli ajoon hohtoa. Ta- valliseen autoon verrattuna tuol- lainen viritetty ratarauta on kuin kuumaverinen ratsu kyntöhevosen rinnalla. Kilpa-ajaja Urpo Lahtinen ajoi vain yhden kierroksen, muut saivat yrittää kahdesti. Tavalliset autoilijat Seija Salmi ja Rauno Kata- jisto selvästi arastelivat aluksi ajokkiaan, mutta toinen kierros meni jo hienosti. Matti Lahtinen veteli aika rivaakaan tyyliin kummallakin kerralla, ja aika ei juuri muuttunut. Autoon tottuminen olisi varmaankin vielä jonkin verran parantanut kun- kin tulosta.

Tällä nopealla autolla oli Urpo Lahtisen ajotavassa suuri ero mui- hin verrattuna. Pääsuoran jälkeisen pitkän kaartein hän esimerkiksi päästeli renkaat savuten ja pitäen autoa jatkuvassa nelipyöräluisissa noin kolmensadan metrin matkan.

Nimenomaan Cooperilla olivat erot melkoiset — luonnollisesti. Jat- kuvalla harjoittelulla jokainen ajaja varmaan saisi klerroajastan mel- koisesti sekunteja pudotetuksi, vaikka alle kahden minuutin mene- vä aika ilmeisesti olisi verisen ja hyvin pitkän työn takana, ehkä mahdollonkin.

AUSTIN COOPER S

(jälkimmäinen aika on uusintakier- rokselta)

Tavallinen naisajaja	2.59,0	2.39,0
Tavallinen miesajaja	2.40,5	2.28,6
Urheilutoilija	2.24,0	2.22,2
Kilpa-autoilija	1.53,0	—

Jos vertaamme aikoja, havaitsem- me, että normaalissa 10 kierroksen kilpailussa naisautoilija parhaan kierrosaikansa perusteella olisi vie- lä kuudennella kierroksella, kun kilpa-autoilija saapuisi maaliin.

Ja havaitsemme myös, että ei ole pelkäästä autosta kysymys kilpa- autoilussa. Niinkuin jokaisessa ur- heilulajissa siinäkin tarvitaan run- saasti tälle alalle suuntautuvaa lah- jakkuutta, harjoittelua ja kilpailu- kokemusta.

Mitä ajajat sanoivat?

Kilpa-autoilija Urpo Lahtinen:

Mini oli hiukan outo ajaa. Kun en tuntenut huippunopeuksia eri vaihteilla, tapahtui pari munausta. Seuraavalla kerralla aika parantui- si muutamalla sekunnilla, ei kui- tenkaan sen enempää, sillä auton voimavarat asettavat parantamiselle rajansa.

Tällä Cooperilla olen ajanut lentävän lähdön kierroksen Ah- venistossa jonnekin 1.45,0 paikkeil- le, joten aikani 1.53,0 paikalta läh- tien oli suurinpiirtein sitä, mitä odotinkin. Joku Timo Mäkinen var- maan ajaisi selvästi minua nopeam- min. Luulen että hän tällä autolla nipistäisi kierroajasta vielä pari sek- untia.

Urheilutoilija Matti Lahtinen:

Voi kun on hauskaa hommaa! Pa- hus kun en oikein tuntenut tuota Cooperia. Olisipa allani ollut Saab, niin olisi ollut kotoisampaa ajaa.

Tavallinen autoilija rouva Seija Salmi:

Pelkäsin ensin Cooperia ja ajoin sillä turhan varovaisesti. Toisella kerralla kierros meni jo renkaat ul- voen. Kyllä tuollaisella ratavirit- teisellä autolla on näissä olosuhteis- sa aivan toista ajaa kuin tavallisella autolla.

Tavallinen autoilija Rauno Kata- jisto:

Se on sitten jännittävää puuhaa. Mitähän Cooper maksaa, jos vaikka ostaisi ... |

MINIMARKET

MYYDÄÄN: MINI 1000 vm.-79. Ajettu 88.000km. Sinapinkeltainen.
Hinta: 10.000,- Puh. k 939-360267

t " 511521 /kysy Veli-Mattia

MYYDÄÄN: MINI -80 Alkuperäinen. Hinta: 8.000,-
Paimio, puh. 921-803049 Marko Nyholm.

MYYDÄÄN: Noin 10 kpl Minejä 60-luvulta. Autoja ei myydä osina
Vain kokoautoja. Minit ovat seisseet ulkona 70-luvul-
ta asti, osa päällekkäin, kunto sen mukaisia...
Huonoja. Puh. 951-810198 Hartikainen.

MYYDÄÄN: 8 kpl GB vannetta + Dunlop SP Sport 165/70x10"
Hinta: 3.800,- /tai 4kpl hintaan 1.900,-
Levikesarja vakio 350,-. Öljynputsareita. Stefa +
nokkaketju. Kokonainen 1.000cm³ moottori.
Mini -78 1.000cm³, paperit on, puuttuu takaluukku
Hinta: 2.500,-
Mini -77 1.000cm³, paperit on, ajettu 58.000km
Hinta: 2.500,-. Puh. 923-74266/Tauno Vesanen.

MYYDÄÄN: Auto Motor und Sport vuosikerrat 1980-1986 (~130kpl)
Hinta: 100,- tai vaihdetaan Minin osiin.
Puh. 916-83829 (iltaisin) Timo/KAIJA.
Kerholla on myytävänä joitain Metron, Maxin, Alegron
Marinan, Sherpan, Oxfordin ja Princessan osia.
Myydään erikseen tai koko kasa (runsas 1m³). Yhteensä
1.600,-. Osat Jokioisilla. Puh. 916-83829 /Timo.

MYYDÄÄN: MINI -78. Rullaava, aj. 70 tkm. Erittäin hyvä.
Alkuperäinen keltainen, ruosteeton, lokarit. Säily-
tetty viimeiset 4 vuotta lämpimässä tallissa.
Poistettu rekisteristä, muutokatsastettu 1300 ko-
neelle. 12" pyörät ja levyjarrut + tehostin.
Super minifin rummut. Konit takana. Mini special
levikkeet. Uudet H4 umpiot. Hinta: 15.000,-
Puh. ilt. 90-674520 Pasi Svärd.
PS. Myydään kun kaikki ei mahtunut konepellin alle.

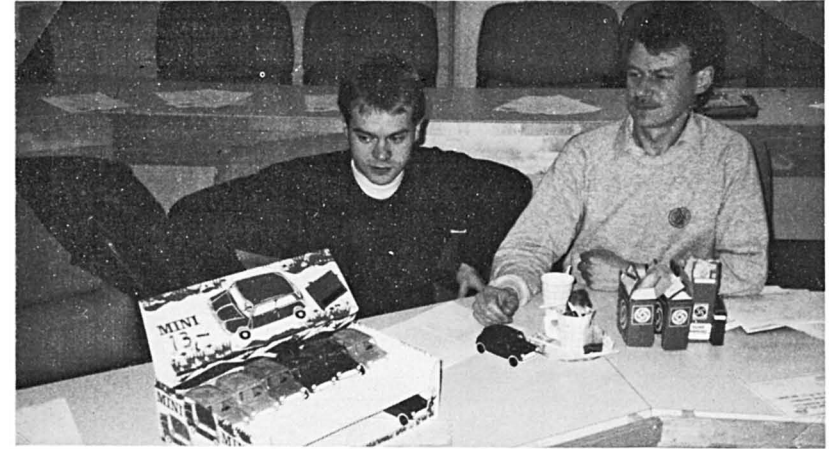
OSTETAAN: Vehon Austin kansio auton papereille. Austinin ku-
mimatot. 60-luvun BMC turvavyöt. Cooperin alkupe-
räinen ilmanpuhdistin kotelo; EI viistettyä kulmaa!!
Hyviä Avon Mini GT renkaiden. Tarvittaessa löytyy
käytettyä Mini-kamaa ja esim. uusi LCB peltisarja
vaihdossa. Puh.931-172845 Timo Virtanen.

MY Y D Ä Ä N

Osia vm.-70 ja -73 Mini 1000:ista, maskipeittoja, pohja-
panssari sekä suom.kiel. korjaamokäsikirja. Myös VANin osia.
Puh. k (937) 49908, työ (937) 751240 Jukka Pöri.

MYYDÄÄN: MINI 1000 vm.-79. Punainen, katto valkoinen, hyvä-
kuntoinen. 2 x renkaat. Hintapyyntö 5.500,-
Puh. 916-26211 (iltaisin). Aki/Maija.

MYYDÄÄN: MINI 1000 -79. Met.hohto musta. Varustus; kattoik-
kuna, kuppipenkit, stereot+boosteri, GB-vanteet,
levyjarrut, peltipakosarja, Dellorto 40 vaakaimu.
Myydään myös Ministä tehty peräkärri, rekisterissä
mutta keskeneräinen. Miniin sopiva vetokoukku löy-
tyy myös, yhdessä tai erikseen halvalla.
Puh. 90-264922 / Rauli Blom.



MININ OMISTAJA !

TIESITKÖ, ETTÄ POHJANMAALTA SAA TAAS MININ OSIA, MISTÄ ?
TIETYSTI MINIPARTISTA ! EDULLISESTI JOKA PÄIVÄ !

ESIM.	JOUSITUKSEN KUULATAPPI	39,00
	TAKATUKIVARREN KORJ.SARJA	160,00
	ALAVESILETKU	39,00
	TAKALYHDYNLASI PER.VALOLLA	40,00
	NIITATTAVAT JARRUHIHNAT	40,00
	MOOTTORINTUEN KUMIHELA	5,00

hinnat voim.31.1.92asti

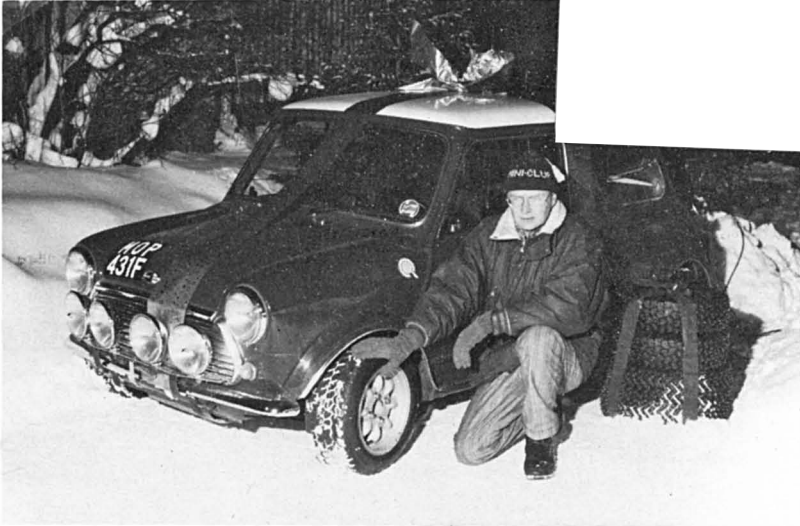
JA TIETYSTI PALJON MUUTA.

MINIPARTTI tmi
63300 ALAVUS 965-5112715, 20987 ILT.





Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!



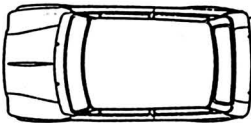
toimittaja Hannu Lindstedt



nordmanin kirjapaino

Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30

☎ 916-22125



Lehti N:o 1 Aineisto sis vk 4, ilmestyy vk 8
" " 2 " " "18, " " 21

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

Puheenjohtaja:

Jäsenasiat:

Vastaava toimittaja:

Jarkko Lehtonen

Tapio Ketonen

Hannu Lindstedt

Sihteeri:

Toimitus:

Hannu Lindstedt

Timo Salminen

ISSN 0784-2597

Nordmanin Kirjapaino — Forssa 1991