



**MINI CLUB**  
**Flying Finns**

**JÄSENLEHTI**  
N:o 4, 50, 1993



## TOIMITUKSEN KUULUMISET

Mini Clubin vuosikokous pidettiin tänä vuonna Valkeakoskella, hotellilla Waltikassa. Kokouspaikka osoittautui tyylikkääksi, ruoka oli hyvää ja hintatasoltaan paikka oli edullinen.

Kokoukseen osallistui 45 jäsentä ja esityslistan asiat saatiin päätökseen nopeassa tahdissa.

Kerhon johtokunta valittiin yksimielisesti uudelleen seuraavaksi toimintakaudeksi. Taitaa olla jo neljäs perättäinen vuosi samalle kokoonpanolle: Puheenjohtajana Jarkko Lehtonen, varapuheenjohtajana Markku Jantunen, sihteerinä Hannu Lindstedt ja rahastonhoitajana Kaija Salminen.

Vuosikokouksessa päätettiin mm. seuraavista asioista:

- jäsenmaksut ovat ensi vuonna samat kuin kuluvana kautena.

Vanhat jäsenet 70 mk

Uudet jäsenet 90 mk eräpäiväksi sovittiin 31.1.-94

Kerhon jäsenmäärä on n. 550 jäsentä ja vuotuinen poistuma on ollut n. 50 jäsentä.

Ensi vuoden kokoontumisajoista päätettiin mm:

- Talvikokous 27.3.1994 Mobilia museo, Kangasala.
- Jäärata tapahtuma helmik. Koskenpää.
- Kesäkokous heinäkuu Suur-Saimaan leirintä-alue.
- Minin 35.vuotisjuhla 26.-29.8.-94 Silverstone, Englanti.

Tulevista tapahtumista tullaan tiedottamaan tarkemmin seuraavissa lehdissä. Talvitapahtumista tiedoitetaan erikseen tammikuun alussa jäsenkirjeen yhteydessä.

Lopuksi kaikille:

**HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA.**



Kerhon johtokunta 1991, 1992,, 1993,1994,,,

Vasemmalta:

Jarkko Lehtonen,  
Markku Jantunen,  
Kaija Salminen  
Hannu Lindstedt.

\* *Hannu.*

KERHON PAIKALLISKOKOONTUMISET:

Helsinki Team: Joka kuun viimeinen keskiviikko Bondaksen kartanossa, Espoon Suomenojalla, Katsastuskonttoria vastapäätä,

Tampere Team: Joka kuun ensimmäinen tiistai klo 19.00 Kesoil Paasikiventie.

Lahti Team: Joka kuun ensimmäinen keskiviikko Shell Majakka klo 19.00

Forssa Team: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 15.00 Forssan Kartanonkadun Esso.

Turun Seutu: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 16.00 Autoteema, Roukkulin teollisuusalue, Mynämäki.

Keski-Suomi: Joka kuun viimeinen tiistai klo 19.00 Tourulan Kesoil huoltamon kahvio.

Etelä-Karjala: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 15.00 Lappeenrannan Kauppakadun Kesoil.

ENNAKKOTIEDOTE ENNAKKOTIEDOTE ENNAKKOTIEDOTE ENNAKKOTIEDOTE

JÄÄRATATAHAHTUMA KOSKENPÄÄSSÄ  
=====

Mini Clubi pyrkii järjestämään jääratatapahtuman helmikuun -94 puolivälin tietämissä, Koskenpään Rantapirtillä. Alustavasti ohjelmaksi on kaavailtu seuraavaa:

lauantai n. klo 12.00 alk.

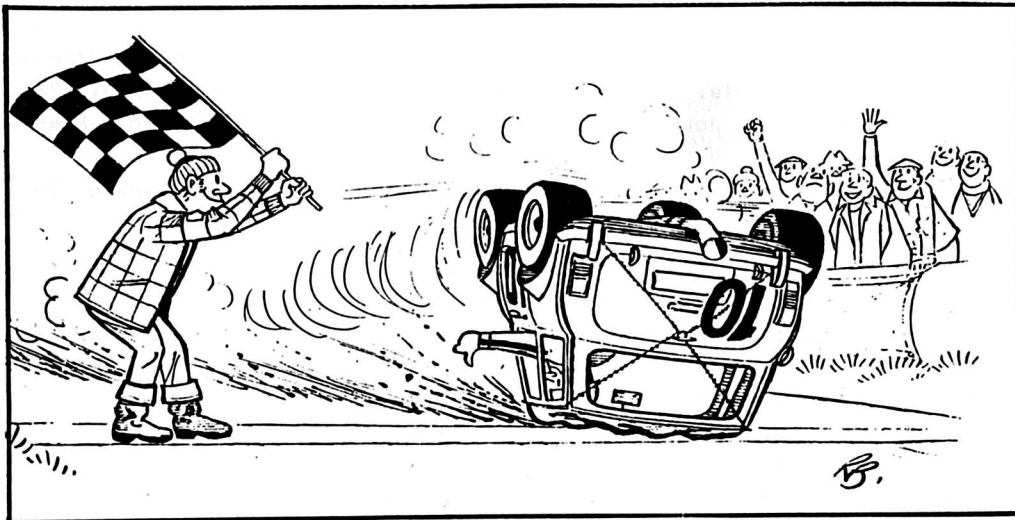
- liukkaankelin ajoharjoittelua jääradalla
- taitoajokilpailu jääradalla
- sprint-kilpailu jääradalla
- lapsille moottorirekiajelua
- lapsille ja "lapsenmielisille" pulkkamäki ja luistinrata
- iltapäiväkahvi
- sauna
- iltaruokailu
- osin ohjelmallista / vapaata illanviettoa

sunnuntai n. klo 09.00 alk.

- aamiainen
- kotimatka alkaa

Tarkemmin tapahtumasta tiedoitetaan (mikäli asia toteutuu) jäsenmaksupankkisiirtojen postituksen yhteydessä.

terv. Jari Jalonen



## AHVENISTON RATAPÄIVÄ 12.9.1993

Perinteiset (?) ratapäivät olivat tänä vuonna Ahveniston moottoriradalla. Rata oli varattu clubille kello 11.00-17.00 välisen ajan. Paikalle saapuessani oli toisia jo kiitettävästi ja lisää saapui tipoittain koko ajan.

Oma minini oli kotona remontin kourissa, mutta muilla oli melkoiset menohalut ja kaikkien sormet syyhysivät päästä kokeilemaan rataa. Sää suosi tällä kertaa melkoisen hyvin. Ilma oli aurinkoinen ja kirakas, vaikkakin hieman viileähkö.

Paikalle oli saapunut myös muutamia varaosa myyjiä ja radan kahvio oli auki alusta asti.



Hieman yli kahdentoista alkoi tapahtua. Ensin oli kertaus radalla liikkumisesta, hieman varoituksia ja sitten aloitettiin leikkimielisellä pisteiden keräyskilvalla.

Ensimmäisessä vaiheessa peitettiin kuljettajalta silmät ja kartturi joutui neuvomaan "sokeaa" kuljettajaa kahdeksikko radalla. Pisteitä sai nopeudesta ja tarkkuudesta. Virheitä meni tietenkin sivuviivojen ylityksestä ja "tötsien" kaadosta.

Toinen vaihe oli hieman helpompi, tosin vain hieman. Tolppien välistä ajettiin ensin 90 käännös vasemmalle, mikä oli tolpilella merkitty "talli" ja sieltä peruutettiin toiseen "talliin", joka oli mittansa verran sivussa ensimmäisen tallin linjasta. Sitten kaasua ja kääntymään päässä ja etuperin kakkostalliin ja peruuttamalla ykköstalliin ja etuperin pois.



Tallin "seinien" kolhimisesta sakotettiin ja nopeus&tarkkuus olivat valttia.

Kolmantena vaiheena oli tikan heittoa. Minissä istuen ovi tai ikkuna auki ja sitten heitettiin tavalliseen tikkatauluun.

Viimeisenä vaiheena oli pohjan korkeuden arvioiminen. Salmisen Timolla oli puinen mittaluiska, jonka päälle Mini ajettiin, niin että Minin matalin kohta otti kiinni luiskaan. Toisilla se otti aiemmin ja toisilla myöhemmin. Mutta pisteet sai, jos osasi matalimman kohdan luiskan päälle.

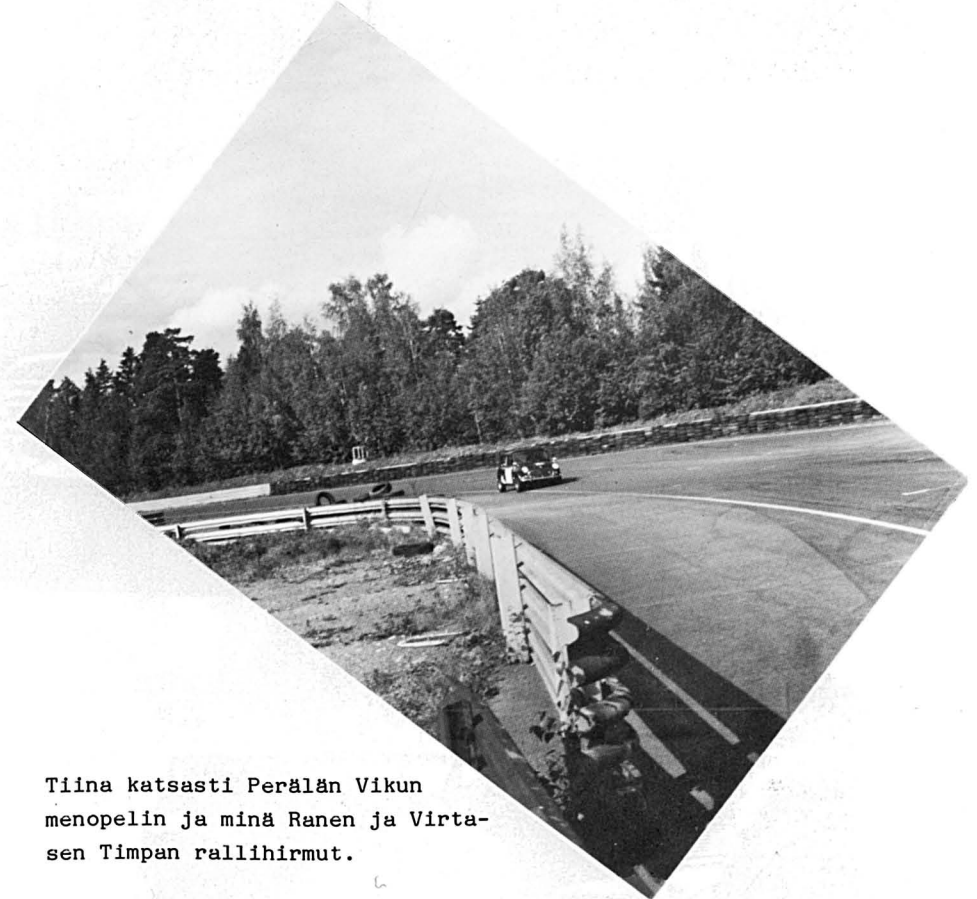
Kaikkihan eivät tietenkään sortuneet tähän leikkimieliseen pisteiden metsästykseseen, vaan odottelivat vain radalle pääsyä.



Sitten vihdoinkin päästiin radalle!!!

Vauhtia piisasi jokaiselle. Myös allekirjoittanut rohkeni käydä radalla kokonaista neljä kertaa, vaikkei omaa Miniä mukana ollutkaan.

Ensimmäisen kerran uskaltauduin kaiteiden väliin äidin Renault Cliolla, mutta se kyyti oli karmivaa ja päätin pysyä kastissa. Pörin Jukka otti ystävällisesti kyytiinsä tällaisen tyttölapsen ja kyydittikin ihan mukavasti. Mutta kuitenkin vauhdista jäi uupumaan ja Jantusen Tiinan kanssa sitten käytiin tuumasta toimeen ja oikein rallipelien kyytiin.



Tiina katsasti Perälän Vikun menopelin ja minä Ranen ja Virtasen Timpan rallihirmit.

Ranen kyytiin kyllä harkitsen seuraavalla kerralla kaksi kertaa, mutta Timon kyytiin voisi mennä vaikka samantien uudestaan. Tosin Timolla oli pieniä teknisiä vaikeuksia, että josko niistä löytyisi vastaus hienoiseen varovaisuuteen ja rauhallisempaan meenoon.



Valmiina pujot-  
teluradalle.  
Kuljettajalla  
silmät peitet-  
tynä ja etenemi-  
nen radalla ta-  
pahtui 2.kuljet-  
tajan ohjeiden  
mukaan.



Juha Kaivo-ojan flippikeula Clubman

Virtasen Timon  
"rallihirvu" eli  
1070cm<sup>3</sup> Morris  
Cooper S.



Vasemmalla:  
Juha Kaivo-ojan  
flippikeulainen  
Clubman.  
Oikealla:  
Suomen ensimmäi-  
nen 16 ventti-  
linen Mini Porin  
seudulta.

Paikalle oli myös saapunut yksi kaksipyöräinen ja Tiinanhan piti tietysti koeistua mokoma epeli. "Kyllä tällekin vielä neljä pyörää kasvaa": kertoo Tiinan ilme.

Palkintojen jaon yhteydessä oli myös ilmaiset kahvit, vaikka joku jäikin suremaan puuttuneita kastettavia.

Palkitut:	1. Karisjoki Miika	36p	4. Kotalampi Pauli	24p
	2. Perälä Viku&Vellu?	30p	5. Helenius Pentti	22p
	3. Heiskanen Juhani	29p		



Ranen eli Rauno Birkmanin kilpuri.

Alla: Viku Perälän Clubman

Rataa käytettiin täysipainoisesti loppuun asti ja viimeisenä tietenkin oli Ranen filmausten vuoro, kun ylimääräiset linssiluteet olivat häipyneet.

Kuvauksen kohteeksi valittiin mielenkiintoisimmat moottorit ja konepellin alusen tilan käyttöratkaisut.

Päivä oli mukava ja samoin oli myös minun valokuva saaliini, joka jäi 3x24:ään kuvaan sille päivälle.

Terveisin: Päivi Heinonen



## SHAL SANOI EI AUTONKÄYTTÖMAKSULLE

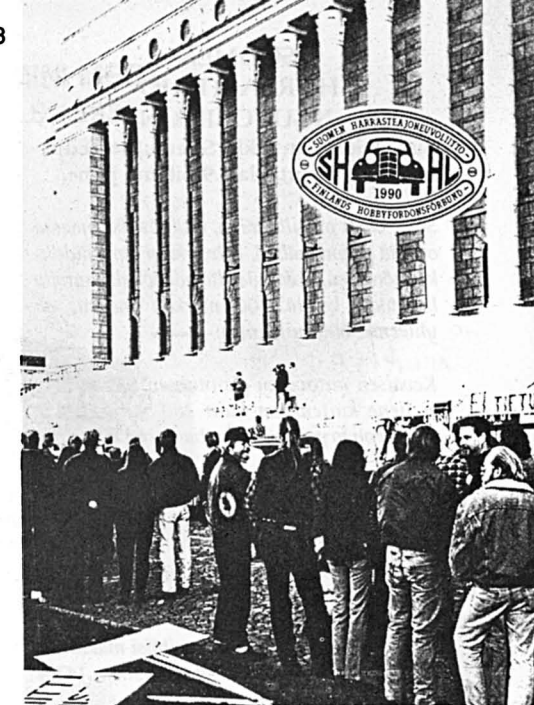
Timo Tenho

SHAL:n jäsenkerhojen edustajat kokoontuivat tiistai-iltapäivällä 7. syyskuuta runsaan kolmensadan autokunnan ja kahden veteraanimotoristin voimin mielenosoitukseen Eduskuntatalon edustalle. Portaiden juurelle oli näyttävästi paikoitettu useita kymmeniä autoja ja loput ajokeista oli sijoitettu VR:n makasiinien paikoitusalueelle. Paikalla oli runsaasti väkeä lähinnä pääkaupunkiseudulta, mutta yksi FHRA:n autokunta oli tullut tilaisuuteen Tampereelta asti.

Kaikille eduskuntaryhmille oli ennakoon toimitettu kutsu saapua klo 18.30 Eduskuntatalon portaille vastaanottamaan ajoneuvoharrastajien julkilausuma autonkäyttömaksua vastaan. Puheenjohtaja Jukka Selenius aloitti vauhdikkaan alustuspuheen tasan kello 18.30 ja sitä olivat kuulemassa Kristillisen Liiton, Ruotsalaisen Kansanpuolueen, SMP:n ja Vihreiden edustajat. Puheensa jälkeen Selenius luovutti kuulijoille SHAL:n kirjallisen julkilausuman ja edustajat lupasivat lyhyiden vastauspuheenvuorojen muodossa viedä julkilausuman tiedoksi ryhmilleen.

Suuret hallituspuolueet loistivat poissaololaan, sitoutuminen budjettiesitykseen ilmeisesti edellytti tätä. Matti Louekoski (SDP) sattui kuitenkin juuri oikealla hetkellä kulkemaan kohti työpaikkaansa, kiinnostui tapahtumasta ja tuli mikrofonin ääreen. Veteraaniautoharrastajanakin tunnettu Louekoski tyrmäsi katutullisuunnitelman epäonnistuneena ja epäoikeudenmukaisena ja esitti voimakkaan kannanoton käyttömaksua vastaan niiltä osin, kun se koskisi harrasteajoneuvoja.

Tämän jälkeen harrastajat siirtyivät ajokkiensa luokse. Lähes kolmen kilometrin pituinen ajoneuvoletkka suoritti poliisivarti-



on johtamana mielenosoitusmarssin Mannerheimintielle. Ensin Erottajalle ja sitten takaisin Eduskuntatalon ohi edelleen Mäntymäen kentälle Kisahallin taakse, jonne ajo päättyi.

Tapahtumaa seurasi runsaasti tiedotusvälineiden edustajia, mm. MTV 3:n kuvausryhmä, jonka tekemä n. 1 1/2 minuutin kooste nähtiin Kymmenen Uutisissa samana iltana.

SHAL:n mielenosoitus oli ensimmäinen voimakas ja näkyvä kannanotto kaikkiin autonkäyttäjien kohdistuvista uusista maksurasitteista.

Liekö muilla yhdistyksillä, yhteenliittymillä ja ryhmillä uskallusta julkisesti vastustaa niitä?

Helsingin Sanomat, Iltalehti ja Iltasanomat kirjoittivat tapahtumasta seuraavana päivänä. Valitettavasti näiden lehtien toimittajilla ei ollut resursseja seurata tapahtumia loppuun asti. Nyt lukijat jäivät siihen käsitykseen, että koko tapahtuma jäi Eduskuntatalon edustalla olleiden muutaman kymmenen auton varaan.

## SUOMEN HARRASTEAJO- NEUVOLIITON

puheenjohtajan Jukka Seleniuksen Edus-  
kuntatalon portailla 7.9 pitämä puhe.

Se se vaan on sillä lailla, että tässä maassa on sitä paljon mälssä. Esimerkiksi tämä autonkäyttömaksu, jossa kahdelta miljoonalta autolta halutaan kerätä 300 markan maksu, eli yhteensä 600 miljoonaa.

Keväisen autoveron alennuksen tekemä lovi ei liene kuitenkaan kuin 200 miljoonaa ja sitäkin on jo paikattu pakettiautoveron nostolla sadalla miljoonalla.

On vilpillistä esittää suuria summia ja lastata entisten ajoneuvoliikenteen tuomien miljardien päälle yhä lisää ja jatkaa valtion autoilijoihin kohdistamaa loputonta veropuristusta.

Ja miksi autoveron alennus pitäisi maksattaa niillä jotka ovat maksaneet autoistaan 141% ja enemmänkin autoveroa.

Valtiolla jää pää vetäjän käteen, sillä liikenne on niin oleellinen osa taloutta ja kilpailukykyä. Lisäverotuksesta kärsivät niin yksityiset kuin ammattiautoilijatkin. Liikenneministeriö, jonka pitäisi keskittyä liikenteen kehittämiseen, puuhastelee katutullihankkeiden kanssa taloutta ymmärtämättä. Kun katutulleista on erään arvion mukaan arveltu kerättävän vuoteen 2013 mennessä 6 miljardia markkaa, keräyskulut kalliine rakennelmineen olisivat

14

kuilenkin jopa 1,8 miljardia ja liikenneinvestointeihin kerätyt rahat tulisivat tietenkin vähennetyksi pääkaupunkiseudun kuntien omista investoinneista ja lopputuloksena olisi turhaa työtä, kansalaisvastarintaa ja 1,8 miljardin tappio tullien keräämisestä.

Voimme osoittaa vastarintamme kasvavalle verotukselle sitomalla automme antenniin tai peiliin pienen vihreän langan tai nauhan. Tuo green piece, vihreä kappale on kapinalippu autoliikenteen verotusta ja liikenteen esteiden asettamista vastaan.

Suomen Harrasteajoneuvoliitto haluaa kiinnittää huomiota ajoneuvoharrasteen arvostukseen kulttuurihistorian osana ja merkittävänä nuorison ja muiden kansalaisten vapaa-ajan toimintana. Yksioikoinen autovihamielisyys on lopetettava. Tulemme palaamaan asiaan lakialoitteina autoverosta, autojen maahantuomista ja omavalmisteisen auton verokohtelusta (omavalmisteinen auto tarkoittaa tässä rodia, joka on koostettu useammasta autosta).

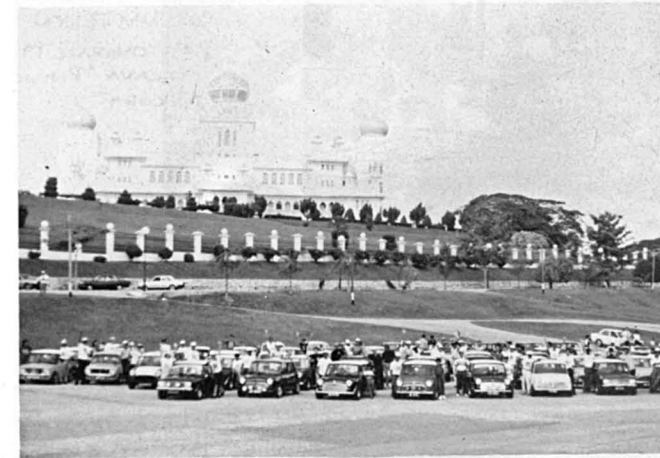
Arvoisat eduskuntaryhmien edustajat!  
Luovutan teille julkilausuman tästä tilaisuudesta ja täällä joukon viesti teille on:

**EI AUTONKÄYTTÖMAKSUA,  
MITTA ON NYT TÄYSI. LISÄ-  
LYPSY SAA JO RIITTÄÄ!**

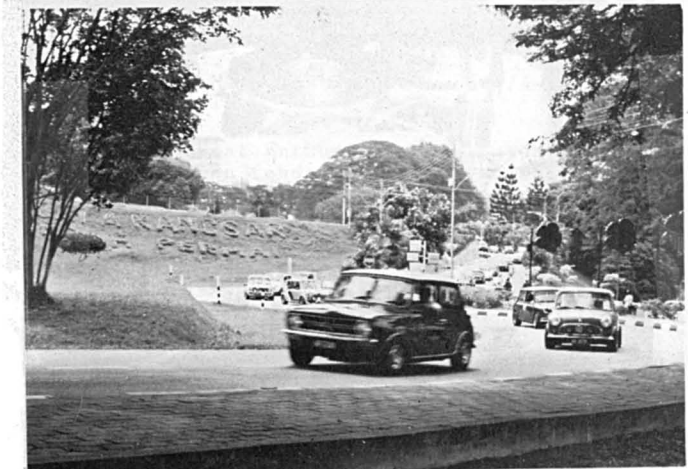


15

## Kuala Kangsar MINI MEET MALESIA 31.8.1993



PAIKALLA OLI  
87 MINIÄ

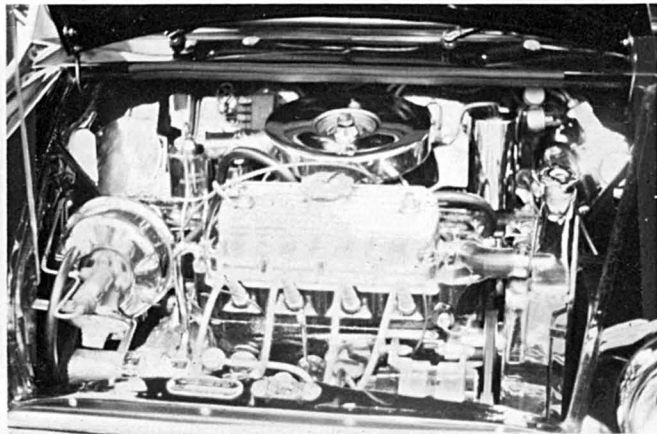


KOJELAUTA PÄÄLLÄ  
RANOS  
(RANAN KOKOON SAAMA)





AAA 5006  
OLI NÄYTELYN  
"BEST OVERALL MINI"  
TAKANA "PIIKKO"  
M. KOBAT



AAA 5006 KONETTI  
KATSELTRESSA TÄY-  
TYX ONLA TUNNET  
AURINKOLASIT.

ÄRKIÄ KATSELESSA  
EI LÖYDY PAIKKAA  
JOTA EI OLSI KRO-  
MATU.



Yläkuvassa Duke sen jälkeen, kun se ensin oli ollut vaalean vihreä ja Rajan toinen tytär kertoi sen näyttävän siltä, kuin olisi saanut H.I.V tartunnan! Tämän jälkeen Raja sanoi, että hänen täytyi muuttaa rakennustyyliä "Semi-Rambo"-suunnasta "Sport"-rakennustyyliin. No kaikkea ne lapset teettävät. Olemme Rajan kanssa vuoronperään "omaksuneet" toisiltamme hyviä idiksiä ja nyt näkyy Rajalla olevan 13" vanteet+ renkaat... HA ..HA RAJA . Tosin täytyy myöntää, että "keksin" Malesiasta Mokeen ns 1/4-topin, eli "quarter-roof"!

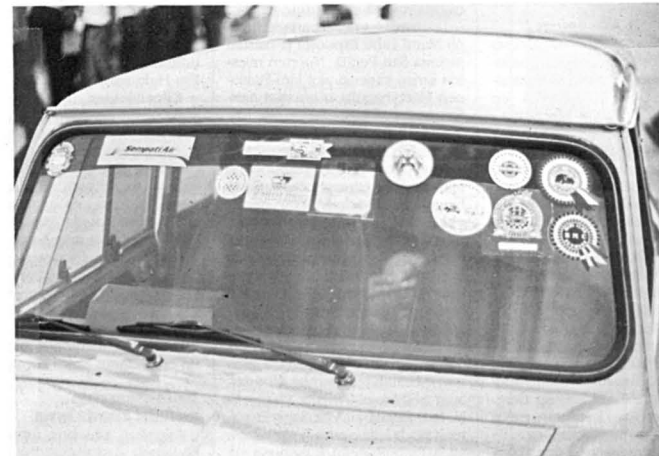
Tiedätkö mikä on SMEC ? Singapore Mini Enthusiasts Club, tämän clubin kanssa piti Malesian Mini kerhon tehdä matka Itä-Malesiaan, mutta monsuunisateet estivät matkan ja monsuunisateet loppuvat vasta helmikuussa 1994, eli noin 4 kuukautta sadetta ja vettä tulee yhtämittaa jopa 7-8 vuorokautta ja paljon.

Moken rakentamista on hidastaneet Rajan työmatkat Sumatralle ja Indonesian saarille, well toiset joutuu näin ikäville työmatkoille! Kyllä saattaa olla kurjaa !!!

LANIN GT CLUBIN +  
AUTOMAATTI VAIHTAJA.

ETUAKSILLA

MIMI & ENSEM  
GROUNDS FROM TISSO?  
KAINA ?



Kuvassa Penangin saaren Mini kerhon Kapteenin Zamilin Mini. Mistä ihmeestä sinnekin on eksynyt kerhomme tarra? Mitähän mahtaisi katsastusmies sanoa, kun ei verolappua tahtoisi erottaa näiden tärkeiden tarrojen joukosta....

*Zamil*



Lisa Elo Turusta peruuttaa tehtävän päätteeksi talliin. Jukka Koivusalo mittaa etäisyyden ja suoritus on virheetön.

Taitojen Suomen mestaruudet ratkottiin Ahvenistolla

Ratkaisut jäivät finaali päivän varaan

Ahveniston moottorirata varikkoalueineen on ihanteellinen paikka taitojen loppukilpailulle. Elokuun 7. ja 8. siellä ratkaistiin mestaruudet tiukoissa kamppailuissa.

Lauantaina ensimmäinen kilpailukierros saatiin ajaa poutasäässä, mutta toisen kierroksen aikana useat ajajat saivat säästä sateesta. Sunnuntaina sen sijaan vallitsi ihanteellinen ilma, jolloin poutasäästä koko finaaliopäivän ajan.

Taitojen SM-loppukilpailun ajajamäärä on hieman supistunut edellisistä vuosista. Lauantain semifinaaliin osallistui 69 tällä kertaa 69 ajajaa, joista 27 eri sarjojen kuljettajaa jatkoivat taisteluaan seuraavana päivänä. Tehtäviä oli kolme lautainta että sunnuntaina ja ne ajettiin kahteen kertaan. Molempina päivinä tehtävät olivat samantyyppisiä ja niihin sisältyi kaikki taitojen kuuluvat elementit: pujojuttua, lätkän päälle ajoa, peruutusta, pakoitusta, kaareajoja, suunnanvaihtoa jne.

Lauantain semifinaali

Lauantain semifinaalissa oli mukana mielenkiintoinen ja uusi ajokki näissä ympyröissä. Posti- ja telelaitoksen Elcat Cityvan eli suomeksi Postin sähköllä toimivalla jakeluautolla ajoi kolme kilpailijaa. Markku Pieskä Rovaniemen

Saarenkylästä kertoi sähköautosta olevan hyviä kokemuksia postinjoissa myös arkitilasto-olosuhteissa. Autoja on koekäytössä eri puolilla maata 30 kpl ja vuoden 93 loppuun mennessä jo 40 kpl. Auton huippunopeus on 72 km/h ja yhdellä akun latauksella taivalta taittuu 50 km.

Finaaliin saakka autolla ei vielä onnistuttu pääsemään, sillä sähköauton paras tulos kirjattiin Petteri Leschille ja hän sijoittui 29. sijalle, kun loppukilpailuun pääsi vain 17 parasta miesten sarjasta.

AL-hallituksen varapuheenjohtaja Risto Tuori Vammalasta sijoittui Opel Astrallaan lauantaina 34. sijalle ja ei hankkakaan näin sunnuntaiin finaaliin. Monivuotinen naisten mestari Solveig Bergman Porvoosta karsiutui myös lauantaina ja juuri rajan toiselle puolelle jäi myös miesten sarjassa Jyväskylän Into Isännän.

Teksti ja kuvat:

OTTO A. NURMELA

Sunnuntain loppukilpailu

Lauantain tulosten perusteella pääsi sunnuntain loppukilpailuun 17 miestä, 4 naista, neljä nuorta miestä ja 2 nuorta naista.

Lauantain tuloksissa ykköksenä oli Martti Lahti Espoosta ja naisten sarjassa Sari Perälä. Nuorten miesten sarjan kärjessä ajoi Jani Paasonen Mäntyharjulta ja nuorten naisten osalta ykköspaikkaa piti hallussaan Terhi Lintala Isokyröstä.

Miesten sarjassa Hyvinkään Tapani Kuri nousi sunnuntaina mahtavasti Nissan Sunnyllaan lauantain yhdeksänneillä sijalta ykköseksi ja miesten Suomen mestariksi. Toiseksi tullut Ari Partanen Volvollaan nousi myös huimasti. Lauantain 14. sija vaihtui kakkostilalle. Sen sijaan myös Nissan Sunnylla ajanut Loimaan Markku Tiainen putosi toiselta sijalta kolmanneksi.

Naisten sarjassa Mervi Lipsanen Kesälähdelta nousi Hondallaan neljänneiltä sijalta ykköseksi. Sari Perälä ja Asta Sarvela puolasivat yhdellä sijalta lauantaisesta ja Pirjo Pynnän kohtalona oli tällä kertaa jäädä ilman mitalia.

Nuorten miesten sarjassa Jyrki Kumpulainen Hyvinkäältä nousi toiselta sijalta ykköseksi. Samoin teki Kati Keski-Saari Lapualta nuorten naisten sarjassa.

Mestari? Juttua kärkiporukkaa

Miesten mestari Tapani Kuri on 32-vuotias hyvinkääläinen. Hän on ollut 7 kertaa peräkkäin taitojen SM-finaalissa. Aikaisemmin hän on ajanut Kiteellä pronssia sekä saavuttanut kerran neljännen sijan. Hän on osallistunut myös liikenneajoihin ja voitanut mestaruuden Suolaladessa sekä kaksi kertaa "Hirviä YO" ajon.

Naisten mestari Mervi Lipsanen on osallistunut myös 7 kertaa taitojen loppukilpailuun. Nuorten mestaruuksia on tullut neljä. Hän on toiminut mm. linja-auton kuljettajana ja hänen innoittajansa taitojen on ollut Esa Haltunen Kiteeltä.

Kilpailijoiden mielipiteet kisasta olivat positiiviset. Ari Partanen Iisalimesta oli sitä mieltä, että tehtävät olivat hyvät ja selvät. Tuurilla ei ollut kovin suurta merkitystä. Keilat olisivat vastaisuudessa sijoitettava niin, että valkoiset keilat samalle puolelle ja keltaiset toiselle puolelle.

Martti Lahti Espoosta puolestaan totesi, että virheitä tuli yllättävän paljon, kun tehtävät olivat riittävästi vaikeita. Virheet ratkaisi ei ajettu eikä. Tehtävät olivat vaihteelta sijoitettuja ja takaperin ei ratkaissut liian autoa.

Järjestyskoneisto suoritutti kisasta hyvin

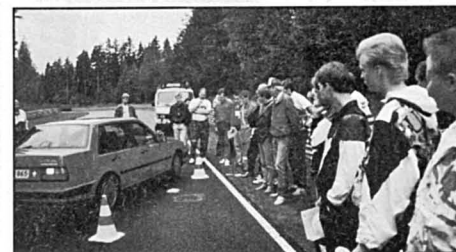
Kilpailun johtajana toimi Teijo Poutanen ja ratamestarina jo vuosien takaa tuttu Keijo Virtanen.



Kalevi Pippuri Mikkelistä pysäköi peruuttamalla virheetömästi laudan viereen. Suoritusta tarkalleen Jouko Eskola (vas.) ja Jouni Koivusalo.



Petteri Lesch lähdeksä suorittamaan tehtävää Elcatin äänettä sähköautolla.



Ratamestar Keijo Virtanen näyttää, miten tehtävä suoritetaan ja sunnuntain finalistit seuraavat tilannetta silmä tarkkana.

Katsastuksen ja tulosten viennin tietokoneelle viennin hoiti Kari Pynnä. Kilpailun valvojana oli Seppo Koponen ja sihteeristöä toimivat Airi Räsänen, Solveig Poutanen ja Atte Hult. Jouko Eskola, Erkki Kujala ja Etelä-Hämeen tiepalveluyhdistyksen tiepalvelumiehet hoivat mallikkaasti tehtävien suorituspaikat. Kilpailun järjestelykoneisto selviytyi vaatavasta tehtävästään hyvin. Yhtään vastalauseita tai protestia ei kisoissa esitetty ja myös aikataulussa pysyttiin hyvin.

Tukijat

Taitojen mestaruuskilpailujen palkinnot ovat aina olleet arvokkaita ja haluttuja. Ne innostavat monia lähemmään mukaan kilpailuun.

Autoliitto ei yksin voi näin arvokkaita palkintoja hankkia

vaan kilpailulla on laaja ja perinteinen tukijajoukko.

Tämänvuotisen kilpailun palkintojen lahjoittajat olivat: ATOY Oy Helsinki, ISKU Oy Vantaa, KANSALLISKORTTI Oy Helsinki, KESKIL OY Tampere, KOIVUNEN Oy Helsinki, Oy ALKO Ab Helsinki, Oy ESSO Ab Espoo, Oy HEDENGREN Ab Helsinki, Oy NOKIA Ab/RENKAAT/Nokia, Oy SHELL Ab Helsinki, Oy SIGMA Ab Vantaa, POHJOLA-YHTIÖT Helsinki, SEA WIND Turku, SUOMEN MATKAILULIITTO Helsinki, SUOMEN MICHELIN Oy Espoo, VEHO NIEMEN AUTOMUSEO-SÄÄTÖ Kaivanto, VALTION RAUTATIET Helsinki ja WERNER SÖDERSTRÖM Helsinki.

Autoliitto kiittää kaikkia SM-taitojen sponsoreita ja mukana olleita henkilöitä.

Taitojen SM-lopputulokset 1993

Miesten sarja			
1. Tapani Kuri	Hyvinkää	Nissan Sunny	295,99 pist.
2. Ari Partanen	Iisalmi	Volvo 440 DL	296,50
3. Markku Tiainen	Loimaa	Nissan Sunny	297,64
4. Markku Nenonen	Kitee	Mini 1300	305,75
5. Jari Friman	Palokka	Nissan Sunny	306,34
6. Hannu Sivonen	Joensuu	Nissan Sunny	308,56
7. Marko Ilvonen	Joensuu	Opel Astra	309,21
8. Pekka Heinonen	Huittinen	Mitsubishi Lancer	319,40
9. Mika Ruohonen	Somero	Toyota Corolla	321,53
10. Timo Elo	Turku	Mini 1300	323,44
11. Arto Syvänen	Kouvola	Honda Civic	337,11
12. Asko Eerola	Porvoo	Mini 1000	340,20

Naisten sarja			
1. Mervi Lipsanen	Kesälähti	Honda Civic	345,32
2. Sari Perälä	Hyylikallio	Honda Accord	411,02
3. Asta Sarvela	Kauhajoki	Nissan Micra	460,43
4. Pirjo Pynnä	Espoo	Opel Corsa	468,94

Nuori taitava/miehit			
1. Jyrki Kumpulainen	Hyvinkää	VW-Polo	290,76
2. Jani Paasonen	Mäntyharju	Opel Corsa	353,34
3. Kalevi Pippuri	Mikkeli	Ford Escort RS	383,37
4. Petri Matikainen	Porvoo	Nissan Micra	388,97
5. Mika Keski-Saari	Vantaa	Peugeot 306 XT	401,77

Nuori taitava/naiset			
1. Kati Keski-Saari	Lapua	Ford Escort Cabrio	523,58
2. Terhi Lintala	Isokyrö	Datsun Sunny 150	551,25

Mestarit 1993



Miesten voittajakolmikko palkintoineen. Mestari Tapani Kuri (oik.), hopeaa Ari Partanen (vas.) ja pronssia Markku Tiainen (kesk.)



Naisten voittajakolmikko. Mestari Mervi Lipsanen (kesk.), hopeaa Satu Perälä (vas.), ja pronssia Asta Sarvela (oik.)

Nuorten miesten mestari Jyrki Kumpulainen tyytyväisenä viikonloppu urakan jälkeen.



Nuorten naisten mestari Kati Keski-Saari palkintoineen Escortin vieressä.



# 4 halviminta

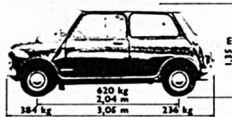
TEKNIIKAN MAAILMAN MONIPUOLISESSA VERTAILUKOKEESSA

Mielittekö halpaa ajokkia? Alle 6500,— hintaluokassa valittavananne on PÄIVÄN NIMI (Austin/Morris Mini), HUOKEIN TAPA KULKEA NELJÄLLÄ PYÖRÄLLÄ (Citroën 2 CV), AUTOMAAILMAN PIKKU-JÄTTILÄINEN (Fiat/Neckar 600/770) ja JÄRKEVÄN VALINTA (Moskvitsh Elite). Olemme puolestanne järjestäneet näille halvimmille – joskaan ei välttämättä huonoimmille – monipuoliset sisäänpääsykokeet, joitten tulokset saatte kohta kohdalta itse arvostella, ettei meitä syytettäisi puolueellisuudesta. Koko aineiston olemme pyrkineet tarjoamaan mahdollisimman mukavassa muodossa. Tällä aukeamalla saatte lähtöarvoiksi valmistajan antamat ”henkilötiedot”, mutta kaikki muut ovat omia mittauksiamme, jotka on tehty TM:n tarkkoilla mittalaitteilla samoissa olosuhteissa. Tulokset ovat – mikäli ei muuta ole mainittu – kokeitten keskiarvoja. Vertailuperiaatteen mukaisesti kaikki autot on esitetty samassa suhteessa.

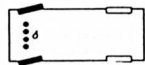


MATTI JANSSON  
MATTI KORJULA  
Avustajina  
RAIMO HAVERINEN  
JOUKO VIRTA

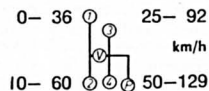
## Austin/Morris MINI



6.350,—  
takuu 6 kk tai 10.000 km



37 hv/5500 r/min

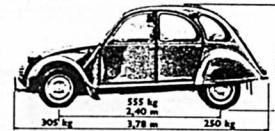


Dunlop C-41 5.20-10



Tuotanto aloitettu 1959, jonka jälkeen valmistettu yli 2.000.000 Austin ja Morris Miniä. Näistä myyty Suomessa yli 30.000. Saatavana myös suorituskykyisempinä Cooper ja Cooper-S-malleina sekä automaattivaihteistolla.

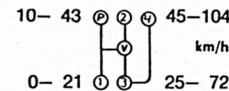
## Citroën 2 CV



6.350,—  
takuu 6 kk ilman km-rajoitusta



18 hv/5000 r/min



Michelin X 125-380 vyörekaat

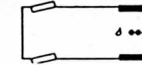


Tuotanto aloitettu 1948, jonka jälkeen valmistettu yli 2.500.000 ”Rätili-Siilikkaa”. Suomeen tuotettu noin 3.000. Auto on saatavana myös keskikapakoiskytymellä varustettuna.

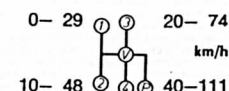
## Fiat/Neckar 600/770



5.880,—  
takuu 1 vuosi tai 15.000 km



32 hv/4800 r/min



Pirelli 5.20-12

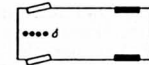


Tuotanto aloitettu 1955, jonka jälkeen valmistettu yli 2.500.000 kuusisatasta. Suomeen tuotettu sekä Fiatina että Neckarina yli 30.000. Erikoismalleja ei ole, mutta sen sijaan varuste-eroja.

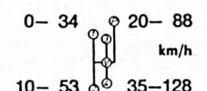
## Moskvitsh ELITE



6.190,—  
takuu 6 kk ilman km-rajoitusta



60 hv/4750 r/min



M-107 6.00-13



Tuotanto aloitettu 1965 (Moskvitsh 1948), jonka jälkeen valmistettu noin 1.000.000 Mossea. Näistä tuotettu Suomeen 59.000. Elite-mallista ei tietoja erikseen. Saatavana myös de luxe-mallina.



SUOMEN autokanta on tunnetusti kirjava. Monet vaihtoehdot tuottavat ostajalle vallinnan vaikeuksia varsinkin silloin, kun hän on hankkimassa ensimmäistä nelipyöräistään. Kun sitten ongelma on työllä ja tuskalla ratkennut, suomalainen uppoutuu kuvittelemaan, että hän ajaa nyt markkinoiden parhaalla autolla. Mikäli ei jostain vällan tavatonta vikaa esiinny, hän ostaa seuraavaksi ajokikseen samanmerkkisen tai ainakin saman tehtaan auton. Merkkiskolliisuus on kaunis piirre — miksi lähteä kokeilemaan vierailta!

Merkkikirjavyuus tuottaa myös TM:lle vaikeuksia. Kaikkia vuoden aikana esitellyjä uutuuksia ei ehditä koeajaa, ennen kuin ruletti on pyörähtänyt ympäri ja seuraavat mallit jo tulleet esitelyvuoroon. Vaikka ajammekin kaikki koeautot kesä-

keillä, vaihtelevat olosuhteet niin paljon, että ne saattavat vaikuttaa suunnilleen samanlaisten autojen suorituskykyarvoihin. Hitaasta autosta voi hyvissä olosuhteissa tulla nopeampi kuin nopeasta autosta huonoissa olosuhteissa.

Näitten vaikeuksien vuoksi tulemmekin julkaisemaan silloin tällöin vertailutestejä, joissa keskenään kilpailevia malleja tarkastellaan rinnakkain täysin samantyyppisissä olosuhteissa. Näitten testien tarkoituksena ei ole korvata normaaleja koeajoja, jotka tulevat olemaan edelleen yksityiskohtaisempia kuin vertailutestit. Viimeksi mainituissa jätetään auton esittely vähemmälle — senhän saa tarvittaessa jo autoa myyvältä liikkeeltä — ja keskitytään suoritusarvoihin sekä etu- ja haittapuoliin.

Vertailukoeajoon valitsemme autot eri-

laisten näkökohtien perusteella. Tarkoituksena on, että ne olisivat keskenään kilpailevia vaihtoehtoja joko hinnan, suoritusarvojen, käytötarkoituksen tai syntyneen terätilavuuden mukaan. Mikäli liikatarjontaa esiintyy, rajoitamme joukkoa myyntilukujen perusteella.

Useamman auton yhtäaikaissa koeajoissa voi tietysti esiintyä myyntilukujen perusteella tapahtuvan vallinnan vuoksi jo koeajettujakin merkkejä. Tällaisissa tapauksissa saavutetut aikaisemmat koetulokset antavat tilaisuuden eroon vertailumiseen. Mikäli toimitus toteaa, että eniten myytyjen autojen joukosta puuttuu jokin muualla maailmassa hyväksi tunnettu ja paljon myyty merkki tai esimerkiksi jokin uutuus tuntuu kilpailukykyiseltä, voidaan nämä ottaa mukaan.

Veropoliittisista syistä suomalainen

autoilija pitää pienistä autoista, jotka ovat halpoja ja kuluttavat vähän, vaikkeivat ne kestävyudessa pystyisikään kilpailemaan isompien kanssa — ovathan ne vastaavasti halvempia korjata. Ensimmäinen vertailuryhmämme on alle 6.500,— mk:n hintaiset autot Citroen 2 CV, BMC Mini, Moskvitsh Elite ja Neckar 770 (= Fiat 600). Selvästi halvempia ovat Trabant ja Jalta, joita on paljon myyty, mutta maahantuojien ilmoitettua, että "nykyisten mallien" koeajo ei ole enää ajankohtainen katsoimme otsikkomme (neljä halvinta) oikeutetuksi ainakin toistaiseksi.

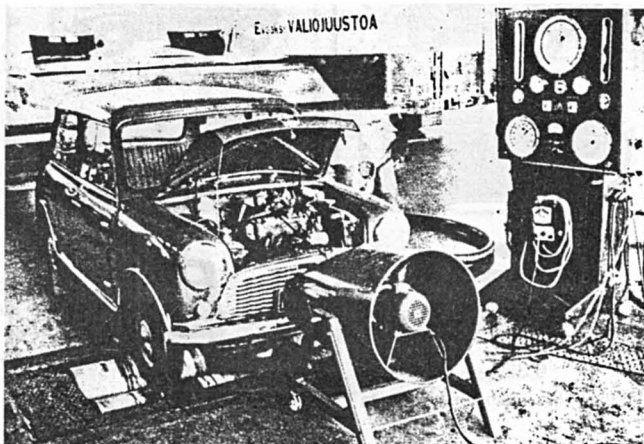
Koeajoatomme eivät ole suinkaan samanlaisiin tarpeisiin suunniteltuja, joten tällä kerralla testissä ei pyritä asettamaan autoja paremmuusjärjestykseen, vaan tuomaan esiin niiden eroavaisuudet jotta lukijat näkevät, mikä on helleparhaiten soveltuva ajoneuvo.

## MITTAUSTULOKSEMME

### HEVOSVOIMAT PYÖRISSÄ

MIKÄLI autot siirtäisivät kaikki "mainoshevosensa" pyöriensä välityksellä tiehen, olisivat ne todella hurjia menijöitä. Tehoappioita on kuitenkin runsaasti: apulaitteet, voimansiirto ja renkaat, jotka päästävät "perille" vain 50–70 % tehosta. Kuvassa on dynamometri, joka mittaa tämän todellisen tehon ja mitattu tehokäyrä antaa auton kulun luonteen, joka voi vaihdella runsaastikin eri merkkien kesken. Mitattujen tehojen perusteella lasketut arvot, kuten esim. tehopaino, antavat varsin tarkkan kuvan autojen suorituskyvystä; ainoastaan suuremmilla nopeuksilla tulee ilmanvastus mukaan kuvaan ja sitä emme valitettavasti voi kyllin tarkasti mitata.

Koeautot olivat mittauksessa todella kovilla, sillä Moskvitsh sylki useaan otteeseen vettä jäähdyttimestään, Mini ja 2 CV saivat käyntihäiriöitä, ainoastaan Fiat ei tuntunut reagoivan negatiivisesti kovaan rasitukseen. Huomattakoon, että tätä vastaavaa tilannetta ei esiinny käytännössä. Tehokäyrät viereisellä sivulla.



LOIVASTI kaareutuva tehokäyrä osoittaa, että Minin huippunopeus on varsin venyvä käsilie; se kulkee lujaa myötätuulussa ja alamässä, mutta tuntee vastukset raskaina. Jyrkästi alipäästään ja loivasti ylipäästään laskeva käyrä kertoo suhteellisen pienestä polttoaineenkulutuksesta myös maksimitehoa vastavan nopeuden yläpuolella ja taas huonoista sitkeydestä pienillä kierroksilla. 23 hv/102 km/h; hyötysuhde 62,1 %; tehopaino 33,9 kg/hv.



FIATIN käyrä on loiva, mutta kallistunut oikealle. Tämä osoittaa samana kuin koeajokin; moottori on halukas kierroksien ja taloudellinen ja kuitenkin lisäksi erittäin sitkeävetoinen antaen IV vaihteella alle 90 km/h nopeuksilla enemmän tehoa kuin Minin tehokkaampi moottori. Tehokas vetoisuus on siltä laajuus, mutta huippunopeus suhteellisen tarkoin rajoitettu. Hyötysuhde ei ole erikseen hyvä vaikka kulutus onkin pieni. 17,4 hv/87 km/h; hyötysuhde 54,4 %; 44,2 kg/hv.

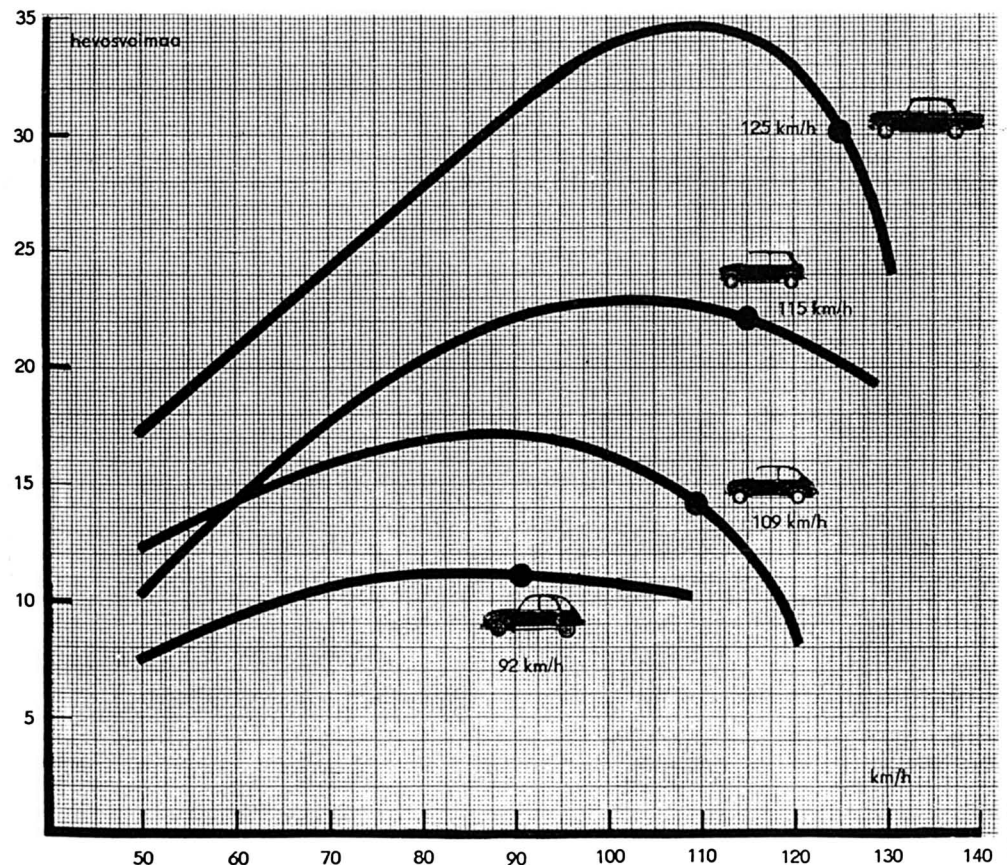


"RÄKTTI" on vielä Mininakin venyvämpi ja niinpä suurimmat saavutetut nopeudet olivatkin lähes 25 km/h suurempia kuin keskimääräinen matkanopeus. Sitkeys ei pienillä kierroksilla ole mitattava. Vastaavasti on sitten myös ylämäkien ja vastatuulen vaikutus ajajaa rasittavaa luokkaa. Moottori on erittäin taloudellinen myös ylikierroksilla. 11,2 hv/85 km/h; hyötysuhde 62,2 %; tehopaino 61,8 kg/hv.



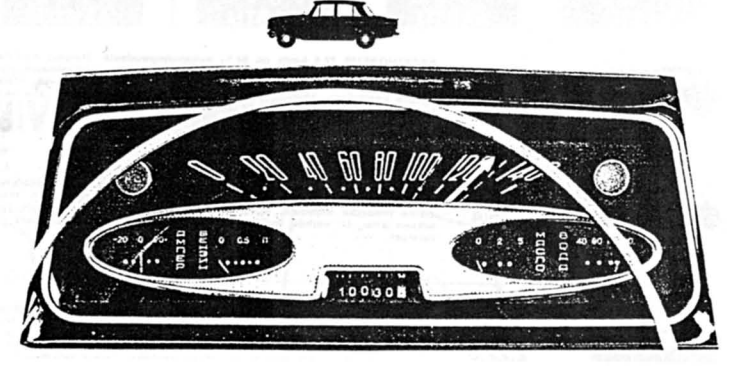
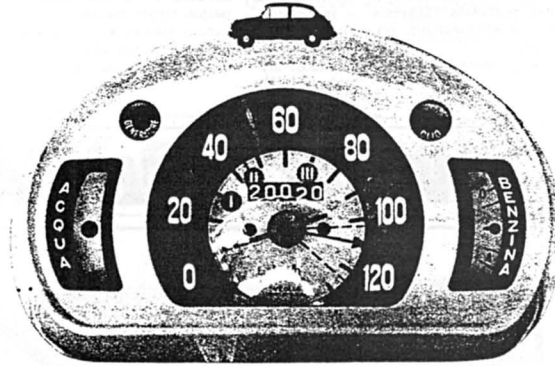
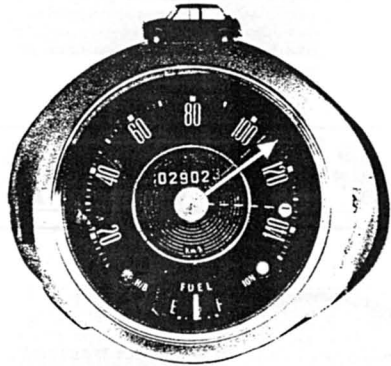
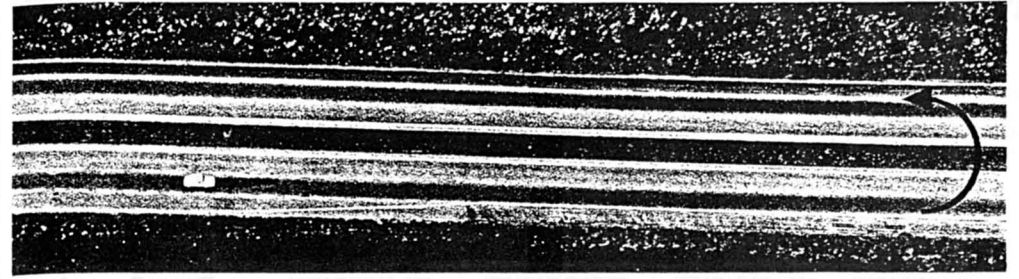
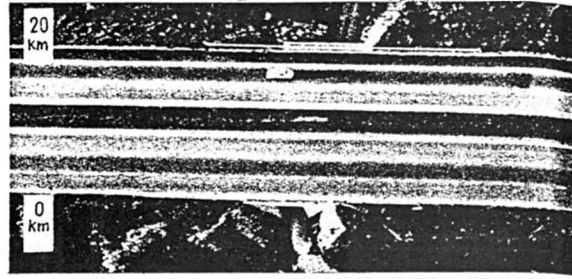
MOSKVITSHIN tehokäyrä osoittaa suurta tehoreseptiä huippunopeuden alapuolella ja suurta polttoaineenkulutusta ylikierroksilla. Vastukset eivät paljon tunnu nopeudessa, mutta vastaavasti eivät alämät ja myötätuulet vauhtia lisää. Ohjaukseen takana on helppo tuntaa, että teho loppuu kuin leikaten 110 km/h jälkeen eikä riitä vauhdin lisäämiseen alamässäkään yli 130 km/h nopeudelle. Voimansiirron karkeista äänistä ja värinästä huolimatta hyötysuhde on kohtalainen. 58,0 % 34,7 hv/107 km/h; tehopaino 33,1 kg/hv.

## — VERTAILKAA ITSE !

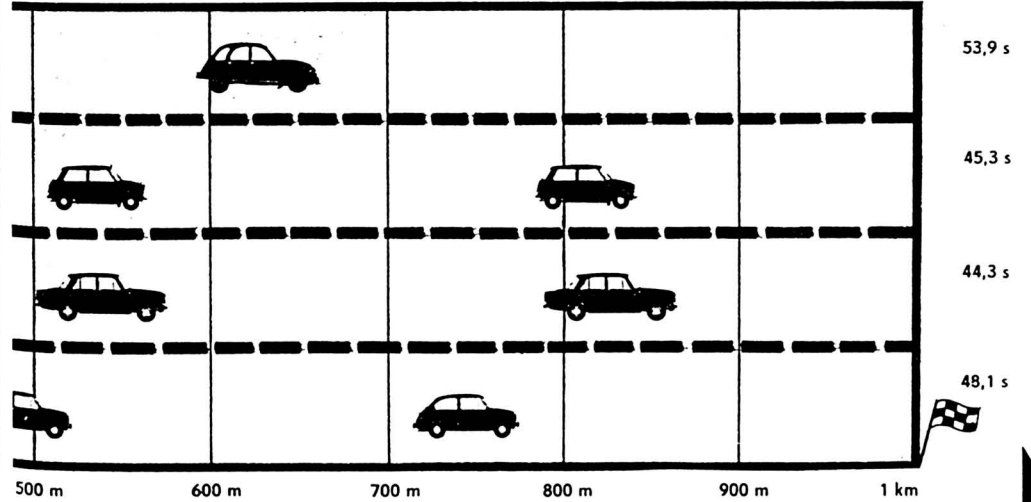
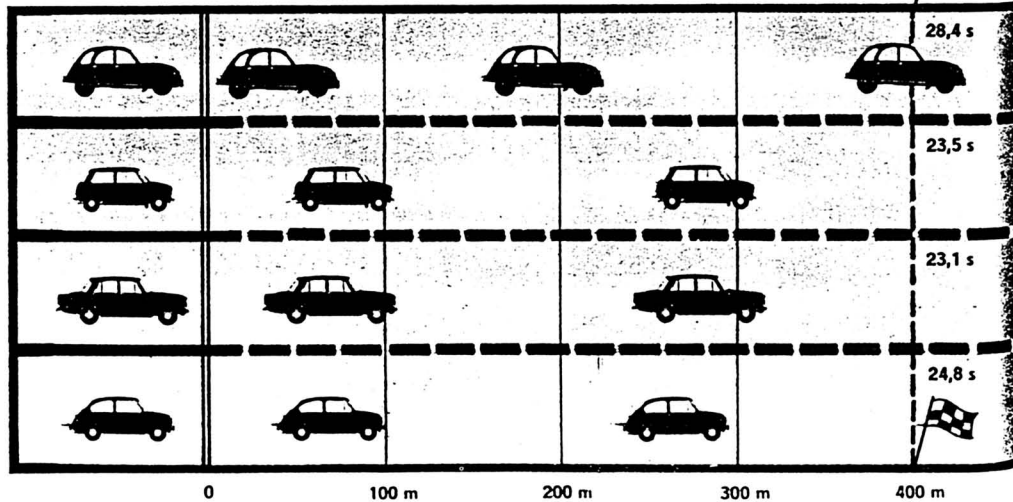


## MATKANTEKOA KAASU POHJASSA

MITTARIIN piirretty osoitin näyttää, kuinka suurta todellista matkanopeutta kullakin autolla onnistuttiin ylläpitämään. Rajattu nopeusalue taas ilmoittaa äärilukemat, joiden välillä mittarilukema koetilanteessa vaihteli. Erot johtuvat tien korkeusvaihteista, mittarivirheestä ja tuulesta.



## RAJU REPÄISY 0–1000 m



KIIHTYVYYSKOE on tehty auton perässä vedettävällä Peiseler-pyörällä, joka rekisteröi sekä matkan että ajan. Näitten perusteella autot on sijoitettu piirroksessa aseisiin, jossa ne ovat olleet 10:n, 20:n, 30:n ja 40:n sekunnin kuluttua lähdöstä. 400:n ja 1000:n metrin ajat on merkitty piirrokseen. Kokeet on ajettu molempiin suuntiin.

# KEIMOLAN KOVA KIERROS

KOKEEN ajoi Keimolan moottoriradalla tavallinen normaali-autoilija, joka ei ole koskaan osallistunut kilpailuihin. Autoissa oli normaalit rengaspaineet. Kullakin autolla ajettiin viisi/kuusi kierrosta ja paras kierrosaika huomioitiin. Keli oli kuiva. Kokeessa pyrittiin mahdollisimman hyvään kierrosaikaan.



2.14,2

KESKINOPEUS 68,7 km/h on 77 % huippunopeudesta. Erittäin hyvät kaarenoimaisuudet ja hyvä hallittavuus tulevat radalla selvästi esille. Dunlop Gold Seal C41 renkaat ovat hyvät, vyörenkailla ja korotetuilla paineilla tulos luonnollisesti paransi. Kaarteen sisäpuoleinen takapyörä pyrki ikävästi tärisemään, vaihteet sopivat.



2.33,2

KESKINOPEUS 77,5 km/h on 84 % huippunopeudesta. Helppo hallittava, hyvä nopeus huippunopeuteensa nähden, kaarteen sisäpuoleinen pyörä pyrki hyppimään, kallistuminen "hivittä", ohjauspyörä lyö hieman käsille kaarteissa, käytetyt vaihteet III ja IV, porrastus sopii tälle radalle, Michelin X renkaat sopivat autoon.



2.25,4

KESKINOPEUS 81,7 km/h on 75 % huippunopeudesta. Ajo-ominaisuudet hyvät (73 % ja Minilla 75 % huippunopeudesta), eturenkaiden matala paine hidastaa ohjausta, luisto äkinäisempi kuin muilla, samoin jarrutuksen alku, III vaihte loppuu kesken kaarteissa, Pirellin renkaat kohtalaiset.

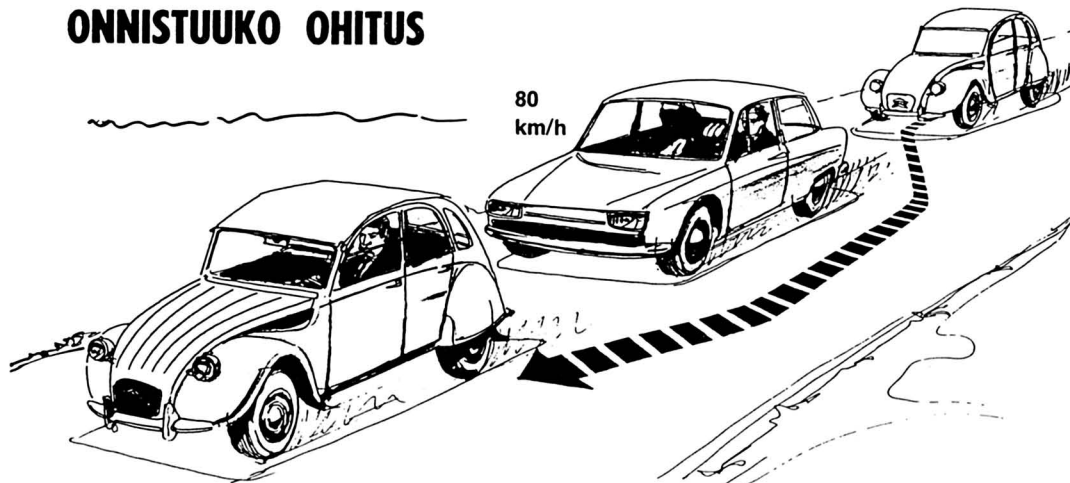


2.22,0

KESKINOPEUS 83,6 km/h on 67 % huippunopeudesta. Häviää lähes 8 sekunnilla 10 km/h hitaammalle Minilla, jonka kiihtyvyyksin on "karvan" heikompi, saa suurimmalta osalta syyllä kovan ajon täysin sopimattomia alkuperäisrenkaita. Renkaat menivät melkein solmuun kaarteissa tehden ohjauksen hitaaksi ja jarrutteen vauhdin. Jarrut rajoittavat myös nopeutta vetelyllään ja takapyörän lukkutusella. Hallittavuus kuitenkin hyvä, vaihteet sopivat.



# ONNISTUUKO OHITUS



KOKEESSA on ohitettu 80 km/h kulkeva auto siten, että autojen siirtymä toisiinsa nähden on ollut 30 m. Vastaantulijan ajama matka on käytännössä liisättävä. Koe suoritettu kahteen suuntaan. Kello käynnistettiin heti ohittamaan lähdetessä ja pysäytettiin, kun oltiin palattu omalle kaistalle.

12,5 s  
308 m30,7 s  
712 m17,1 s  
410 m12,5 s  
308 m

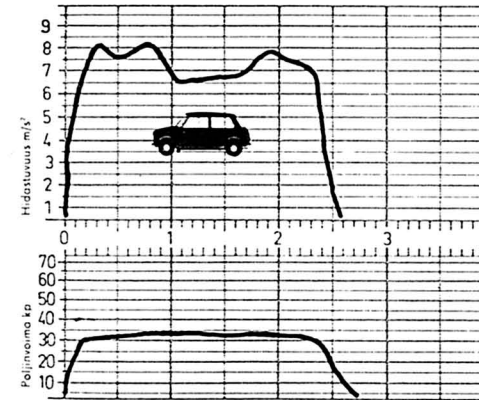
# RUOKAHALU

JOTTA kulutuslukemat olisivat mahdollisimman yleis-päteviä, on maantielenkillä vaihdettu ajajaa 50 km:n välein. Mukana oli neljä eri tasoista kuljettajaa.

0063  
LITRAA0077  
LITRAA0089  
LITRAA0070  
LITRAAMaantielenkki keskino-  
peudella 77 km/h0096  
LITRAA0064  
LITRAA0084  
LITRAA0120  
LITRAAHuippunopeudella moot-  
toritiellä0078  
LITRAA0060  
LITRAA0067  
LITRAA0097  
LITRAA

Keskimäärin koeajossa

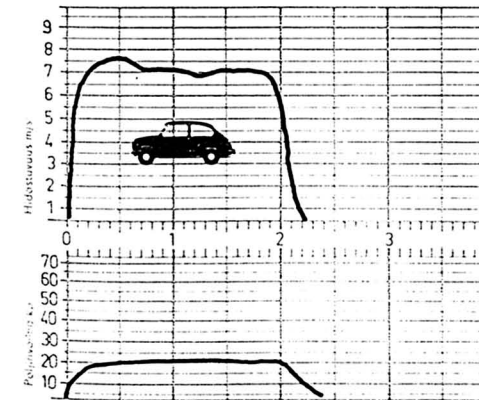
# ÄKKIPYSÄYS KUIVALLA ASFALTILLA



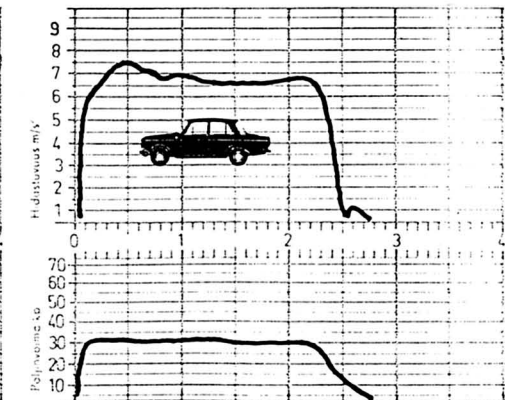
JARRUT kohtalaiset, kuumana poljinvoima pyrki nousemaan, auto pysyy hyvin suunnassa. Vauhdissa myös riittävät.



PARHAAT jarrut, jarrutus on tasainen ja auto pysyy hyvin suunnassa, voimakas nyökkäys vie maavaran perin vähäiseksi.



HYVÄT, mutta kosteudelle herkäät jarrut, jotka pyrkivät etenkin auton selästä yli koko yön lukkiutumaan melkein olemattomalla poljinvoimalla. Jarrutuksen alussa tuntuu aina terävä hidastavuus, joka sitten pienenee voimakkaasti. Vauhdissa luotettava tuntuiset.



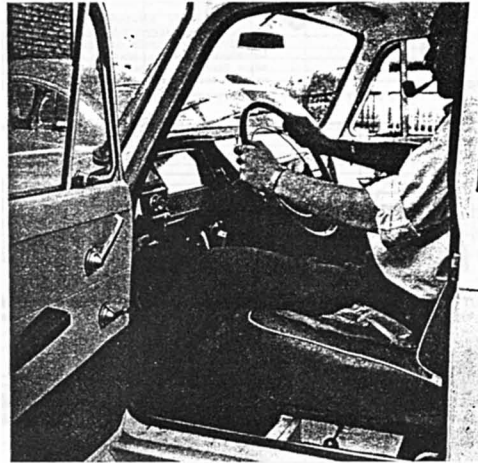
HEIKKO hidastavuus, mihin renkaat osittain syny. Kovissa jarrutuksissa esiintyy epäselvää vetelyä takapyörän lukkutuessa (tavallisesti toinen akseli). Jarrutuskokeessa teho on kohtalainen, mutta auton kääntymisen poikkeuksellisen panin suorittamaan useita yrityksiä. Suurilla nopeuksilla jarrut eivät vakuuta.

# ISTUMATILAT



**PIENESTÄ** koristaan huolimatta Mini tarjoaa matkustajilleen tyydyttävästi tilaa. Ajoasentokin on kohtalainen, ainoastaan ilian bussimäinen ohjauspyörän asento häiritsee. Takaisiuimelle on pujoittaututtava.

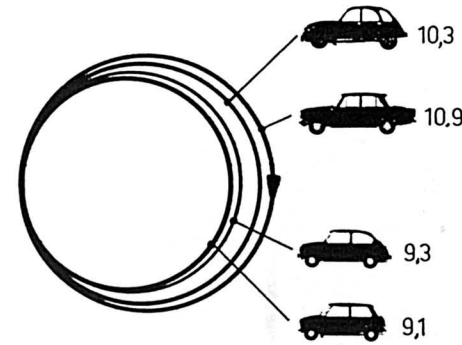
**RANSKALAISEEN** tapaan on Rätissä neljä ovea. Teittatuolimaiset istuimet ovat mukavat ja päälliltä korkeat. Näkyvyys on sekä eteen että taakse kehno- puoleinen. Katto voidaan kokonaan rullata auki.



**KUUSISITATEN** on kaksiovinen kuten Minikin ja sitä hivenen ahtaamman tuntuinen. Ajoasento on kuitenkin parempi ja ohjauspyörän asento miellyttävämpi. Takaisiuimelle oääsy valvastoista.

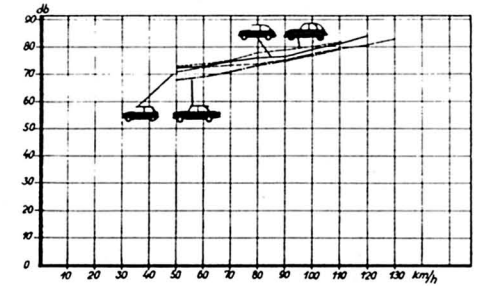
**MOSSESSA** on hyvät tilat neljälle. Viides henkilö saa ahtaata takaisiuimelle. Auoassa on neljä ovea ja kohtalainen ajo-asento. Näkyvyys kaikkiin suuntiin on suhteellisen hyvä.

# KÄÄNTYVYYS



Kääntöympyrä oikealle renkaasta vasemmalle	9,1	10,3	9,3	10,9
Ohjauspyörän kierroksia	2 1/3	2 1/4	3 4/5	4 1/4
Ohjautuminen	ali	ali/ylä	ali/ylä	ali
Sivutuulen vaikutus	vähäinen	vähäinen	tuntuva	vähäinen

# MELU



**MELUMITTAUKSET** on tehty desibelimittarilla ajan pään korkeudella auton kulkiessa nelosvaih- teella tasaisella asfaltilla. Tulokset olivat kuitenkin eri autojen kohdalla niin tasaiset, ettei melueroja voi nimetä muuta kuin äänen luonteen perusteella.



**RENGASÄÄNET** voimakkaita, moottorin ääni hiljaisempi, mutta voimistuu suurilla kierroksilla.



**MOOTTORIN** ääni hallitseva ja kalakselintaristuksesta johtuen sätkyvä.



**MELU** yleisimeltä, josta on valitse erottaa erillisiä ääni- kohteita.



**MOOTTORIN** ja voimansiirron äänet voimakkaimmat.

# LOPPUTODISTUKSET



Tehokas ja taloudellinen moottori hintaluokassaan, hyvät ajo-ominaisuudet ja hallittavuus kaikissa olosuhteissa, koko lätevä ahtaisissa tiloissa, näkyvyys hyvä, vaihteiden porras- rästus onnistunut, hyvä suunn- tavakavuus.



Vähähuollon konstruktio, hyvä hyötysuhde, hyvät ajo- ominaisuudet ja tartunta tie- hen, hyvät jarrut, pieni poltto- aineenkulutus, hyvä ilmastoin- ti, hyvät tilat matkustajille ja lavaroille, huoleton ulkokuori, kestävät renkaat vakiovarus- teina, 4 ovea, miellyttävä ist- uinmateriaali, monipuoliset kuljetusmahdollisuudet, ostaja saa 3000 uutta ystävää.



Piireä ja silkeä moottori, pie- ni polttoainenkulutus, neit hyvät kaupunkijoon, ketterä kääntymään, hyvät jarrut, hyvä viimeistely, yleisimelun sävy miellyttävä.



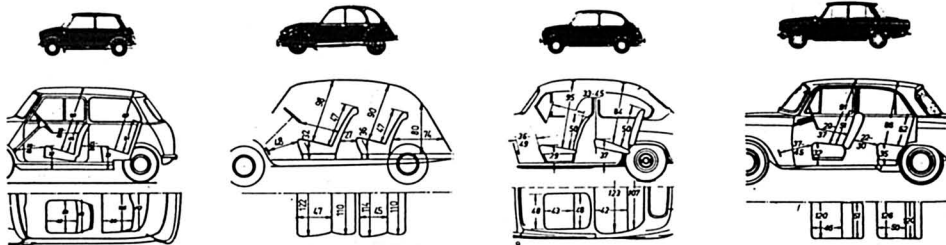
Hyvät tilat, runsas varustelu ja mittaristo, hyvä kääntymys (vasemmalla), hyvä ohjautu- to ja vakavus kestopäälyste- leä, hyvä suorituskyky hin- taluokassaan, silkeä moottori, 4 ovea, hyvä näkyvyys, mie- lyttävä kytin.

Istuimet ja niiden verhoiluma- teriaali huonot, takaisiuimen pehmustus lyö läpi, rengas- äänet voimakkaita, vaihteiden asento ja liikkeden suun- nat ikävät, kytkin erittäin äkä- nen, ikkunamekanismi hankala laivella, korin ilmanvastusker- roin suuri, pienet pyörät, seu- rakusena raitohakkyys ja kuoppien haku, pieni lavara- tilia.

Moottorin ääni epämiellyttävä, moottorin silkeys huono, kytkin äkänen aiheuttaa jousi- tuksen, kaasupoikimon ja moottorin kiinnityksen kanssa yhteistyössä vaihtokuvia aja- ntilat pienellä vaihteella, vo- toksellien nivelet nykivät koarteissa, kääntymys heikko, suorituskyky heikko.

Tuulon ohjus pienemmällä nopeuksilla keinotekoisien voi- makkaan aliohjaavuuden vuoksi (1,0 kp/cm<sup>2</sup> eturenkais- sa). Ohjaus hidat lämähko- koisen auton, sisällat ahta- taat erityisesti oven ja oh- jauspyörän välillä pieni, kytkin äkänen, samoin jarrut kytimä- ni, suunnakavuus huolella saisi olla parempi (hyvä peri- moottorille kuitenkin), olemat- ton maikatavaratila.

Tekninen viimeistely heikko, karkkila ääni moottorista, jousituksesta ja voimansiirrosta, alkuperäisrenkaiden omi- naisuudet olemattomat, huonot jarrut, ikkajousitus aiheuttaa hyppimisiä kuopissa, verhoilu- materiaali hilstava, hallinte- laitteet vaativat raakaa voimas- ta.



## KARI SALOSEN 50-VUOTISJUHLA 2.10.-93

Lokakuun alussa 2.10.-93 vietettiin Lopella Kari Salosen riehakkaat ja muistorikkaat syntymäpäivät. Urheilutalolle kokoontui illan mittaan valtavasti vieraita ja sali täyttyi ääriään myöten onnitte-  
lioista. Paikalle oli saapunut mm. melkein kaikki "entiset" Mini-  
kuskit onnittelemaan Lopen Seppää.



Kuvassa Hanna ja Kari Salonen  
Urheilutalon pihalle oli tuotu Karin edustava Minikokoelma, joka  
myöhemmin illalla kasvoi yhdellä kilpurilla.



Mini Clubin puolesta Jarkko Lehtonen luovutti Karille 100-vuotiaan  
kellovanhuksen onnitte-  
lujen kera, Karille annettiin myös kerhomme  
viiri.

Helsinkiläiset Martti Pesonen, Timo Mäkinen, Antti Kytölä ym...

lahjoittivat Karille  
uuden "ajopuvun", joka  
erehdyttävästi muistut-  
ti "Väinämöisen asua".  
Ajopuvun taskusta löy-  
tyi yllättäen kotimai-  
sia virvokkeita!!

Muista Karin saamista  
lahjoista mainittakoon  
lasivetriini, johon on  
tarkoitus sijoittaa Karin  
itsensä suunnittelema  
ja rakentama 850cm<sup>3</sup>:n  
Minin moottori, jossa  
on kannen yläpuolinen  
nokka-akseli eli täysi-  
verinen rataakseli.

Kuvassa vasemmalta:  
Antti Kytölä, Martti  
Pesonen, "Väinämöinen  
itse" ja Timo Mäkinen







33

# MININ ALKUPERÄISOSAT SUORAAN TEHTAALTA

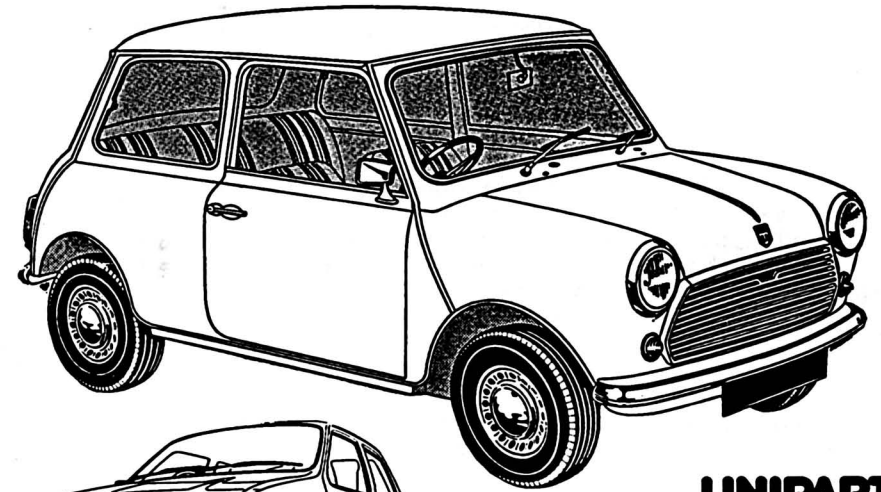
Muistorikkaan juhlan kohokohtaksi muodostui Karin entisen kilpurin luovuttaminen sen alkuperäiselle omistajalle. Ryhmä innokkaita Mini-harrastajia, joihin kuuluivat Kari Lieto, Esa Kalminen, Jari Jalonen, Matti Ahola, Anssi Ahola, Esko Ahonen, Kalle Sarlin, Kauko ja Hanna Salonen sekä Jouko Karhumäki olivat hankkineet kilpurin takaisin ja tehneet pitkäaikaisen entisöintityön saattaakseen Minin alkuperäiseen kuntoon.

Kari oli myynyt kilpurin Riihimäelle noin 14 vuotta sitten ja vuosien kuluessa Minin kunto oli päässyt pahoin rapistumaan.

Kilpuri on Morris Mini 850cm<sup>3</sup> vm.1968 ja jonka kouluttajana on toiminut Kari Salonen, Lopen seppä, kaikkien virittäjien "Äiti" ja "Viilariveljeskunnan ritari", Kaikkien kilpasäätäjien Suurmestari.



*Hanna:*



**UNIPART**



## TALVEN ERIKOISTARJOUKSET:

takakelkka .....	1350,00	etuvilkku, pieni CHM 13 .....	65,00
etulokasuoja .....	350,00	nopeusmittari ADU 2343 .....	250,00
levikesarja .....	550,00	takatukivarren korjaussarja .....	240,00
puskurit .....	350,00	1275 mäntäsarja std .....	320,00
lämmityslaitteen hana .....	150,00	lämp. puhaltimenkuori .....	150,00
ryyppyvaijeri .....	65,00	nokkapeitto, vanha malli .....	15,00

- huollot, korjaukset •
- varaosat myös lähettäen •
- muista aina edulliset UNIPART huolto-osat •

**Karaasi** ky

Katu- ja postiosoite: Juvan Teollisuuskatu 10, 02920 Espoo  
Puh (90) 845 617, Fax (90) 853 1331  
MYYMÄLÄ AVOINNA: Arkisin klo 9-17

## SHAL:N JÄSENKERHOJEN OSUUS TAPIOLAN UUDEN HARRASTEAJONEUVO- VAKUUTUKSEN – KLASSIKKO-TAPSAN – KÄYNNISTÄMISESSÄ

### HARRASTEAJONEUVOVAKUUTUS

Tapiola tuo kesällä markkinoille uuden, SHAL:n kanssa yhteistyössä kehitetyn harrasteajoneuvovakuutuksen – Klassikko-Tapsan.

Vakuutus on tarkoitettu pääasiallisesti yli 15 vuotiaalle harraste-ajoneuvoille. Ajoneuvon tulee täyttää Tapiola-Yhtiöiden harraste-ajoneuvoille asetetut yleiset kriteerit. Näitä ovat iän lisäksi: rekisteröintikelpoisuus, pakollinen vuotuinen seisona-aika sekä SHAL:n jäsenkerhon antama lausunto siitä, että kyseinen ajoneuvo on todellakin tarkoitettu vain harrastekäyttöön.

### LAUSUNTO

Itse lausuntoa varten on oma kaavakkeensa (liite), jonka kerhon nimeämä lausunnonantaja täyttää yhdessä vakuutuksenottajan kanssa.

Kaavake jakautuu neljään osaan: omistaja, auton tunnistetiedot, ajoneuvon kuntoluokitus sekä varsinainen lausunto-osa.

Jäsenkerhon päätettäväksi jää minkälaisen korvauksen se tulee lausunnosta perimään. Toiveena olisi, että jäsenille se on ilmainen ja kerhon ulkopuolisille enintään kerhon jäsenmaksun suuruinen.

Kun kaavake on täytetty jää se vakuutuksenottajalle, joka toimittaa sen Tapiolaan yhdessä vakuutushakemuksen kanssa.

### LAUSUNNONANTAJAT

Lausunnonantajina toimivat kerhojen nimeämät henkilöt (2–3/kerho). Kyseisten henkilöiden tulee olla sekä teknisesti että moraalisesti valveutuneita henkilöitä.

Pyrkimyksenä on saada mahdollisimman kattava verkosto koko Suomeen, koska kaikki ajoneuvot tulisi nähdä paikanpäällä kunnan arvioinnin varmistamiseksi. Jokaisella lausunnonantajalla tulisi siis olla valmiudet arvioida myös 'vieraita' merkkejä.

Itse lausunnossa ei ajoneuvon arvoon tulla ottamaan kantaa, mutta tarvittaessa lausunnonantajilta voidaan pyytää apua yksittäisten ajoneuvojen arvosta.

Lausunnonantajille tullaan myös myöhemmin järjestämään asian tiimoilta koulutusta SHAL:n toimesta.

### KIIRE

Koska Klassikko-Tapsa tulee myyntiin jo heinäkuussa, on asialla aikamoinen kiire. Siksi olisikin toivottavaa, että kerhot nimeäisivät pikaisesti ainakin yhden henkilön, joka kykenee suoriutumaan tehtävästä vajavaisemmalla koulutuksella näin aluksi.

Täyttämällä oheisen kaavakkeen ja palauttamalla sen oheisessa palautuskuoressa pikaisesti (ENNEN KESÄKUUN LOPPUA) päästään asiassa alkuun.

Toimitamme lisämateriaalia, kaavakkeita ja täyttöohjeet mahdollisimman pian.

Lisätietoja vakuutuksesta ja toimintatavoista antavat:

Jukka Selenius,  
Pentti Heinonen,  
Pekka Ylimutka,

sekä TAPIOLA-YHTIÖISSÄ

Petri Kanerva

Kesäterviesin Jukka Selenius, SHAL

Ps.



MCFF:lle Hyvää Joulua ja  
lisää lunta!

tv: Ilpo ja Etelä-Karjalan Mini Team.

## MINIMARKET

- MYYDÄÄN:** Minin osia puretusta 60-luvun Ministä; peltiosaa, moottori+vaihteisto pitkällä kepillä, pinnoitetut nastarenkaat peltivanteilla. Puh.924-313924/Timo.
- OSTETAAN:** Clubmannin osia! Kaikki kelpaa, paitsi ei romut! Puh. 924-313924/Timo Nikander, Salo.
- MYYDÄÄN:** Austin Mini 850 -63. Ensimmäinen omistaja, ajettu 100.000km. Vuoteen -80 käytössä, nyt seisonnassa. Kaikki alkuperäiset osat. Väri vihreä. Hinta tarjousten mukaan. Puh.931-234891/Erkki Syrjänen.
- OSTETAAN:** Ralli tai rata Mini! Myös projektit tai pelkkä tekniikka. Puh. 981-368958 (ilt.ja viikonloppuisin).
- MYYDÄÄN:** Uudet, mustat lasikuituiset rallilevikkeet. Ripspeedin valmistamat. Hinta 400mk. Puh.931-172845/Timo.
- MYYDÄÄN:** Uusi Mini 850cc:n Hepolite standardi mäntäsarja tarpeettomana. Hp. vain 100mk. Puh.90-311704 tai 90-6932706.
- OSTETAAN:** Kilpaosia Austin Cooper 1275 S Historic Race rataprojektiin. Kaivataan esim: moottorin osia, suorahampaista vaihdelaatikkaa, kitkalukkoa, hyvää kantta, turvakehikkoa vanhaan korimalliin, alustan osia, 60-luvun 4.5 x 10" vanteita ym. Myös vihjeet, mistä osia voisi saada, otetaan kiitollisina vastaan. Puh. 90-428 958 / Kim Hollming.
- MYYDÄÄN:** 8 kanavainen sylinterinkansi sisält; nokka-akselit rata ja ralli, pakosarja/imusarja (2x45 Weber), rullavivusto ym.y.m. täydellinen sarja... Tai vaihdetaan alkuperäiseen Cooperin harmaa/kulta/punaisiin verhoiluihin + penkkeihin tai muuhun Cooper osaan (Huom. ei romuja!) Kaikki huomioidaan. Puh. 939/334464 tai 939/336566 / Olli.
- OSTETAAN:** Alkuperäinen Cooperin harmaa/kulta/punainen verhoilu tai verhoilun osia. Myös penkin päälliset. Puh. 939/334464 tai 939/336566 / Olli.
- MYYDÄÄN:** Morris Minor 850 -65. Musta. Peltityöt, maalaus ja tekniikka tehty. Loppukasaamista vaille. Puh. 931-142415.
- MYYDÄÄN:** Mini Traveller vm. -67, ei katsastettu. H. 6.500mk. Mini 1000 vm. -79, kunnostettu, ei rek. H. 8.000mk. Voin katsastaakin. Puh.90-805704/Mini de Ville.



Koskenpää: Pekka Poikolainen ja Morris Mini 850cc

OSTETAAN: Minin aluvanteet. Vm.-79:n valo/pyyhkijän viikset. Takakelkka, umpiot, tuulilasin pyyhkijän moottori, ym. Minin kamaa. Puh. 90-8057040/Mini de Ville.

MYYDÄÄN: Nyt sinulla on mahdollisuus ostaa laajasta auto- ja mp-esitekokoelmasta ehkä juuri sinulle tärkeän mallin esitteen kohtuulliseen "asevelihintaan". Lisäksi minulla on runsaasti autolehtiä alkaen 60-luvulta ja mp-lehtiä lähinnä 70-luvulta. Voin myös vaihtaa/ostaa ym. materiaalia. Puh. 915-153913 (k.) Clas Ewalds.

MYYDÄÄN: Austin Mini Combi -62, Austin Mini Clubman -70, Morris Mini 850 -66 ja Morris Mini 850 -67 sekä uudet lokasuojat, helmat, kolmiopalat, tankki Compin, korjauspalat ja helma Compin. **Hinta** 100mk - 1000mk/kpl. Soittele puh. työ 917-775234  
koti 917-712592 / Pertti Vuorinen.

OSTETAAN: 60-luvun Marchal sumuvalojen (halk. 17,5 cm) mustat suojat. Valkoisella kissanpäällä + rallilippu, alapuolella MARCHAL - teksti. Katso jäsenlehti n:o 3/93, sivu 9. Tarjoa vain siistikuntoisia ja ehjiä, mielummin uudet. Puh. 939-6325186 / Kyösti Termonen.

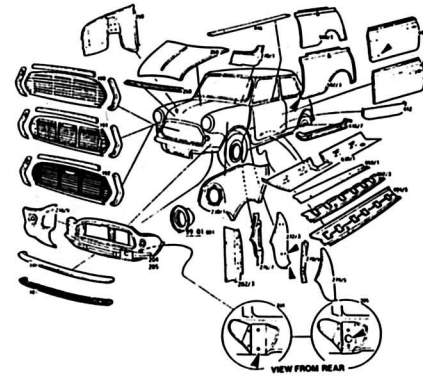
MYYDÄÄN: Austin Metro -83, hyväkuntoinen, musta, ajettu 130.000 km, koneremontti tehty, alkuperäinen kunto. Aluvanteet, Pirellin renkaat. Uudet nastarenkaat. **Hinta** 7.000mk tai vaihdetaan hyväkuntoiseen Miniin!! Puh. 921-803049/ Marko Nyholm, Paimio.

#### MININ VARA-OSIA:

Autorep, Lauttasaarentie 52, 00200 Helsinki.  
Puh. 90-673283.  
Mini racing Finland, Jari Laaksonen, puh.949-444075.  
Autoteema, Mynämäki, Roukkulin teol.alue.Tuomo Mikkola.  
Puh. 921-711433/ maanantai ja torstai klo 18.00 jälk.

#### Henkilökohtaista:

Etsitään kirjeenvaihto kaveria!!! (englanniksi).  
Mr. Stephen Hopson,  
7 Deanwood, Crescent, Stratheden,  
Hights, Newtownards, Co. Dorin,  
BT23 3YH, Northen Irland.



# UNIPART

ROVER  
genuine  
PARTS

MININ ALKUPERÄISIÄ JA  
TARVIKEVARAOSIA  
EDULLISESTI !

OVEN TIIVISTE MK 3 .....	89,00
TAKASIVULASIN TIIVISTE MK 3 .....	50,00
MITTARINVAIJERI vakio pituus .....	70,00
MITTARINVAIJERI pidempi .....	80,00
HYDROLASTIC TAKAKUMITYYNY .....	25,00
ETUPYÖRÄN LAAKERISARJA .....	170,00
TAKAPYÖRÄN LAAKERISARJA .....	140,00
LEVYJARRU SUOJAPELTISARJA cooper S ..	230,00
NIITATTAVAT JARRUHIHNAT etu/taka ...	45,00
NIITATTAVAT KYTKINPINNAT .....	39,00
HELMAPELTI MK 1 mallia .....	115,00
TAKAHIEKKAPELTI englantil. tarvike ...	90,00
SISÄHELMAPELTI huippulaatua .....	195,00
ETULATTIA KORJAUSPELTI -"- .....	95,00
LASINPYYHKIJÄN VARSII .....	50,00
ILMASUODATIN .....	alk. 20,00
ÖLJYSUODATIN .....	alk. 25,00
SISÄPEILI .....	45,00

COLWAY 145x10 MS NASTARENKAITA  
COOPER AN181 ÄÄNENVAIMENTIMIA  
YM. YM. KYSY LISÄÄ



# Minipartti Tmi

63300 ALAVUS puh 965- 5112715



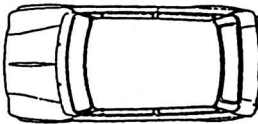
*Hyvää Joulua , Onnellista Uutta Vuotta*

**Painava  
tekijä**



Perkiöntie 8  
30300 Forssa  
Puh. 916-1551  
Telefax 916-155 755

**NORDMANIN  
KIRJAPAINO**



Lehti No.1/94, Aineisto sis vk 5, ilmestyy vk 9.  
Lehti No.2/94, Aineisto sis vk 18, ilmestyy vk 21.

Mini Club Flying Finns -jäsenlehti, painosmäärä on 500 kpl. Lehti ilmestyy  
kertaan vuodessa.

Puheenjohtaja:  
Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:  
Jukka Pöri

Vastaava toimittaja:  
Hannu Lindstedt

Sihteeri:  
Hannu Lindstedt

Postitus:  
Timo Salminen  
Lehmuskuja 4

ISSN 0784-2597