

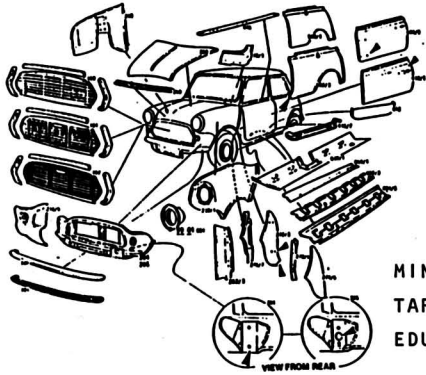


MINI CLUB
Flying Minis

JÄSENLEHTI
N:o 4, 54, 1994

MINI'S 35TH BIRTHDAY.





UNIPART



MININ ALKUPERÄISIÄ JA
TARVIKEVARAOSIA
EDULLISESTI !

KANNENTIIVISTE	alk.	45,00
VENTTIILIKOPAN TIIVISTE		8,00
NOSTAJAKUPIT	sarja	140,00
KAASUVAIJERI		30,00
ALAVESILETKU		49,00
TAKATUKIVARREN KORJAUS SARJA		180,00
KATTOVERHOILUT		360,00
OVITIIVISTE MK 3		90,00
TAKASIVULASIN TIIVISTE MK 3		50,00
ETUPYÖRÄN LAAKERISARJA		180,00
TAKAPYÖRÄN LAAKERISARJA		140,00
COOPER S JARRUPALAT		70,00
AUSTIN TAI MORRIS ROISKELÄPÄT ..pari		90,00
VETONIVELEN SUOJAKUMI alkuper..rumpuj.		60,00
TUULILASIN TIIVISTE		240,00
MASKIPELTI MK 3 76-		360,00

MYÖS MK 1 59-64 JA 65-67 JA VAN MASKIPELTEJÄ !
HELMAPELTEJÄ JA LATTIAN KORJAUSPELTEJÄ.
LOKASUOJAT JA KOLMIPELTEJÄ YM. YM.
TÄYDELLISIÄ VERHOILUSARJOJA JA MATTOJA. YM.

Hyvää Joulua
ja
Onnea Uudelle Vuodelle



Minipartti Tmi

63300 ALAVUS puh 965- 5112715
Fax 965- 5112714



Akselin luonnokset uudeksi T-paidaksi. Toinen vasemmalta voitti äänestuksessa.



Vuosikokousoisanoittajat Wal tikassa

Vaikka talvi tulee...



Ministit etsivät jo voikukka-peltoja

Mini jaksaa. Valkeakoskelainen tekniikan opiskelija Päivi Heinonen käväisi pikkuautollaan Minien 35-vuotis-kekkereissä Brittein saarilla.

Helena Salonen

Pian kymmenvuotias Mini-autojen kerho *Mini Club Flying Finns* etsiskelee jo ensi kesäksi sopivaa paikkaa voikukkarallia varten.

Mineillä ajavien elämään kuuluu erottamattomasti nimenomaan ajaminen porukalla, viikoksi viikonlopuksi Valkeakoskelle vuosikokoukseen.

– Kerhon jäsenmäärä, mikä on 600, ei laske, mutta jonkinlaista luonnollista poistumaa on ollut ajokkien kohdalla, kertoo viidettä Miniään ajava koskilainen Hele-

na Salonen. Auto on vuodelta 1977.

Kerhon puheenjohtaja on edelleen Jarkko Lehtonen Lahdesta. Suomessa on rekisteröityjä Minien jäsenillä "muutama Mini odottaa pihassa ja joka kesälomalla valmistuu ainakin yksi".

Yhteisten tilaisuuksien katselmuksissa voi synnätä tavallisia käyttöautoja, mutta myös ihailta tosi upeita yksilöitä, mm. metallioistevärein maalattuja, kullanvä-



Helena Salonen

riisiä ja aidolla nahalla sisustettuja.

Tämän vuoden huipputapaamista on ollut lokakuinen ajopäivä Ahveniston kilparadalla sekä Minien maailmankonferenssi Englannissa. Brittein saarilla juhlittiin Minien 35-vuotispäivää noin 35 000 Mini-auton ja sadantuhannen fanin todistaessa tapahtumaa.

Kulta-Mini. Katselmuksissa synnätään auto kuin auto. Tämä on Jukka Pörin kullanvärinen.

Aamulehti ke. 2.11.-94

Kerhon paikalliskokoukset:

Helsinki Team: Joka kuun viimeinen keskiviikko Bondaksen kartanossa, Espoon Suomenjoella. Katsastuskonttoria vastapäätä. Puh.90/8012822.
Tampere Team: Joka kuun ensimmäinen tiistai klo 19.00 Kesöil Paasikiventie.
Aki Savunen.

Lahti Team: Joka kuun ensimmäinen keskiviikko Shell Majakka klo 19.00
Jarkko Lehtonen.

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

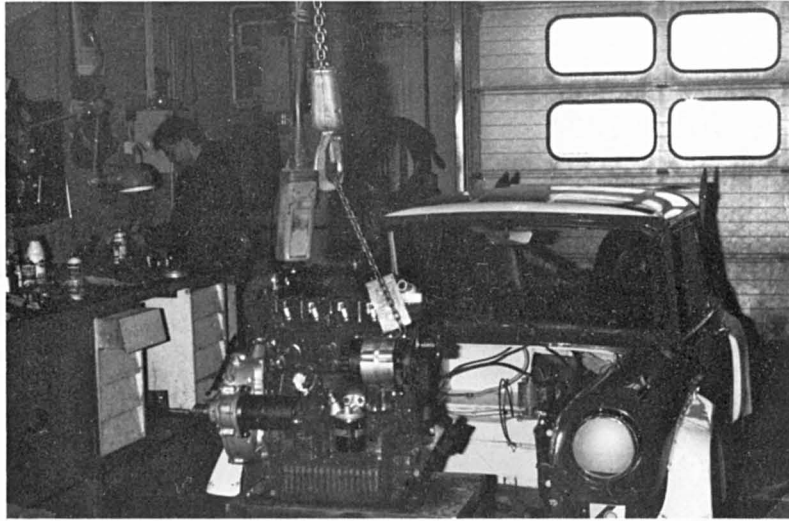
Turun Seutu: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 16.00 Autoteema, Roukkulin teoll. alue, Mynämäki.
Tuomo Mikkola.

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

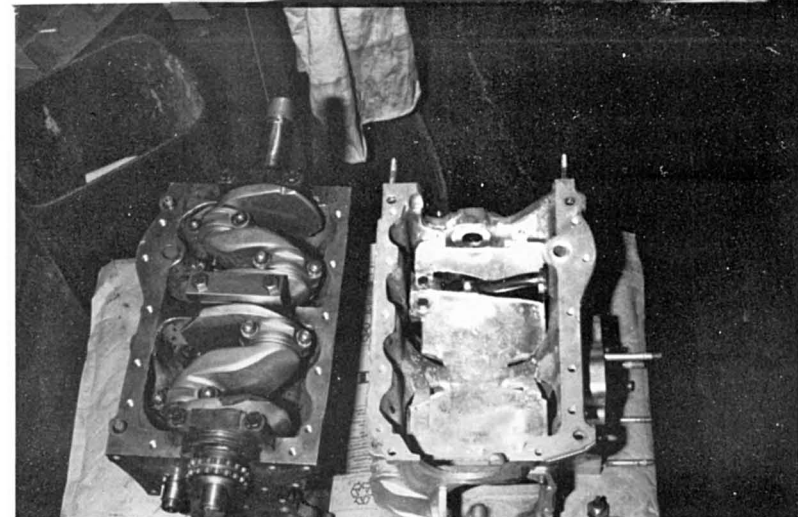
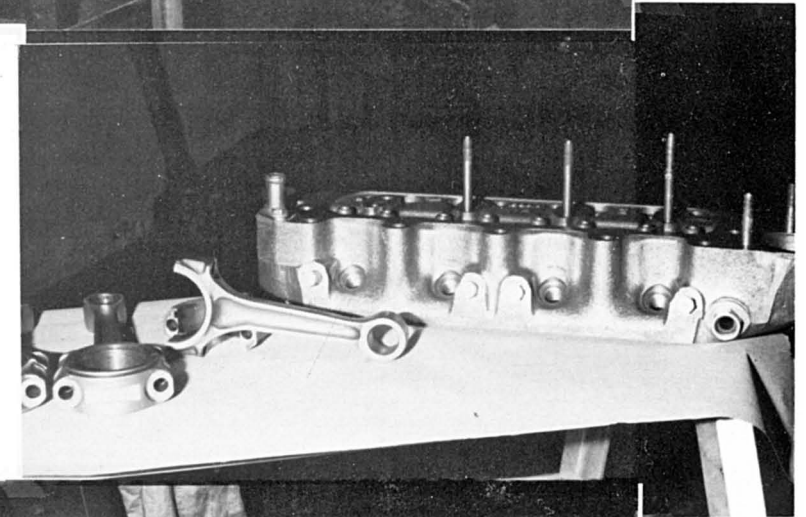
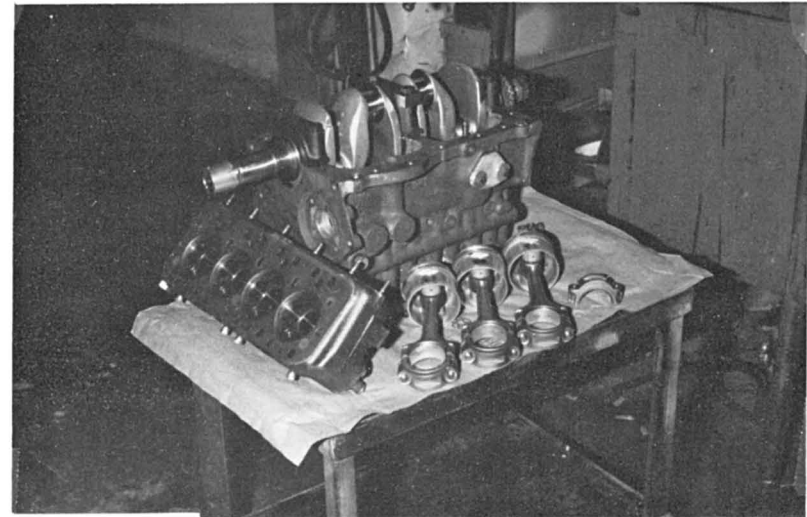
Etelä-Karjala: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 17.00 Lappeenranta Kauppakadun Kesöil.

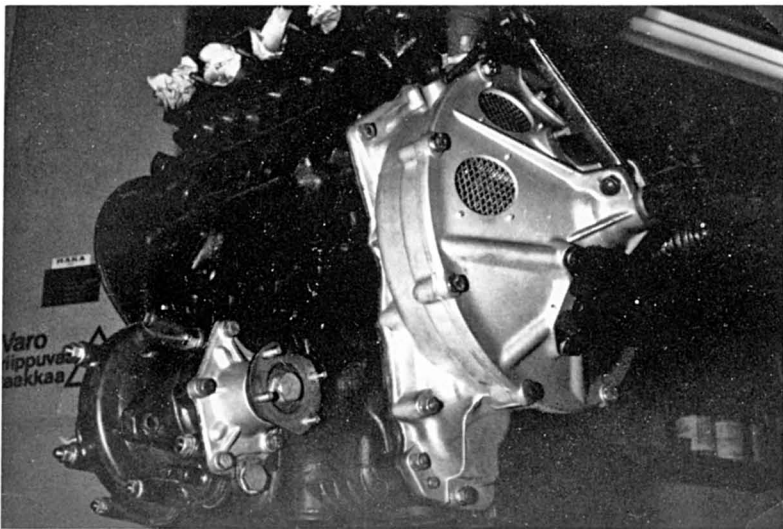
PIENEN BUDJETIN "KILPURI"

Ahveniston moottoriradalla näimme syksyllä -93 Rauno Birkmannin ja Pauli Laurikan punavalkoisen kilpurin, jota kirjoittaja silloin luuli Ranen omaksi, joten pahoittelut aloittelijan kömmähdyksestä. Kyseinen Mini oli alkujaan vakio Allegron koneesta rakenneltu versio ja rakennustyöt oli tehty miten sattuu. Auto oli tullut kaveruksille keväällä 93, jolloin siihen oli laitettava kaikki sähköt uusiksi heti kättelyssä. Muutoin sinä vuonna kesällä ja syksyllä ei autolle tehty mitään erkoista, vaan sillä päästeltiin surutta kaikkialla. Kesän kokemusten perusteella Rane ja Pate päättivät joululomillaan aloittaa suurempimittaisen korjausoperaation.



Pate toimi operaation koneistjana ja Rane puolestaan sähköasentajana. Johtukohan työnjako siittä, että Pate on ammatiltaan sähköasentaja ja saa tehdä sähkötöitä muutenkin? Kone purettiin osiin ja tarkastettiin mitä siittä olisi käytettävissä uudelleen, mutta paljon ei käteen jäänyt. Ahvenistolla paikalla olleet varmaan muistavat, kuinka poikien auto savutti kuin höyryveturi. Syylliseksi remontissa todettiin männänrenkaat, joista ylimmät olivat 5mm:n kappaleina urissaan. Kone oli siis joka suhteessa loppu. Siitä saatiin kuitenkin uusiokäyttöön jonkin verran mm. kampiakseli, mutta kaikki oli kuitenkin koneistettava uudelleen. Uudet männät muuten ovat "S":n - tosin 850cm³:n koneesta. Mitä vanhasta koneesta ei saatu, saatiin sitten tutuilta. Kaikkien osien koneistukset, poraukset ja passaukset nielaisivat yllättävän osan kaverusten budjetista, mutta toki myös tiivisteet ja venttiilin ohjurit veroittivat osansa, kukas nyt vanhoja tiivisteitä käyttää?? Kasauksessa vahvistettiin lohkon ja vaihteiston väli 8mm:n pulteilla ja jäykistettiin. Vaihteistoon asennettiin loikelevy ja vaihteensiirto välit lyhennettiin Ranen ideasta. Johtuisiko myös ajotyylissä? Moottorin puristusasteeksi saatiin 11,3:1 ja siihen lisättiin kipinä vahvistin - mikä se sitten ikinä onkaan? Vauhtipyörä kevennettiin ja paikalleen laitettiin myös jäädytetty ja vahvistettu kytkinmekanismi.

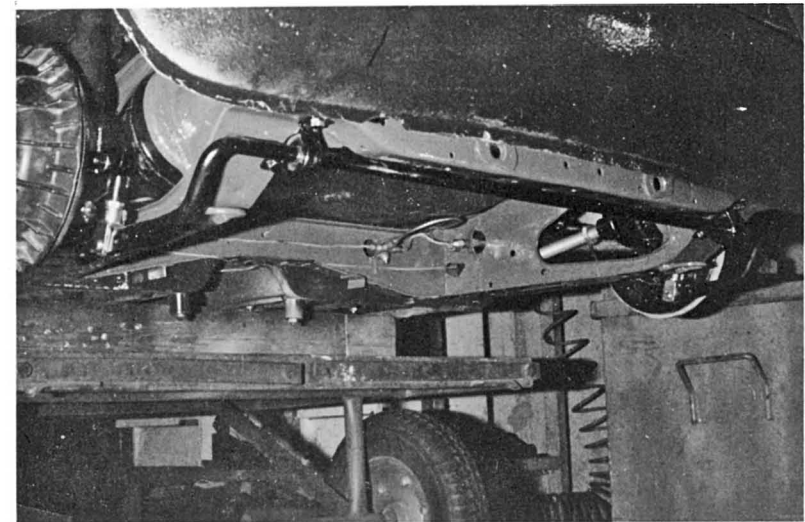




10

Kun kone oli kasassa se pistettiin suoraan nokalle ilman koekäyttöä. Kehä-3:sen oikealta puolelta, Helsingin seudulta saatiin apua Kaitsu Tarvaiselta ja lähes koko Tampereen Teamin porukka oli mukana, jos ei muuten niin ainakin hengessä. Kaivo-ojan Jussilta ja Virtasen Timpalta on saatu sekä osia, että apua ja Kosken Hatelta rutkasti apua, näin muutamia mainitaksemme.

Korin kasaus aloitettiin sitten illalla, sillä projektia jouduttiin liikuttelemaan nelipyöräisten kärryjen päällä, illalla esiin ja aamuksi pois silmistä, että hallissa voitiin tehdä töitä. Etu- ja taka-apurungot hitsattiin vahvemmiksi ja vuotavat Hydrolastick pussit menivät roskiin ja Mailerin etujarrut pantiin talteen. Uudet jarrut koottiin irrallisista, tuntemattomista osista. Levyt BMW? ja satulat Ford?. Seurauksena olikin sitten 13":n pyörät. Takajarrurummut ovat Super minifin rungot. Kumijouset, Hilot, alatukivarret ja säädettävät reaktiotangot löysivät myös paikkansa ja kaikki kumihielat vaihdettiin tukevampiin nylonisiin.



11

Alle lisättiin vielä 16mm jousiterästängosta kallistuksen vakaajat, joita ei rakentelijoiden ihmeeksi ollut aikaisemmin ollut, vaikka auto oli ollut kilpakäytössä. Jarrupaineen säädin laitettiin extrana toimimaan ohjaamosta käsin ja sekaan sopi myös tasauspyörästön lukitukseen palalukko. Palalukko vaatii erilaiset vetonivelet (vahvemmat), mutta poskilaipat eivät käyneet uudemman mallin vaihteistoon ja pelastus löytyi ylimääräisestä öljytulpasta.

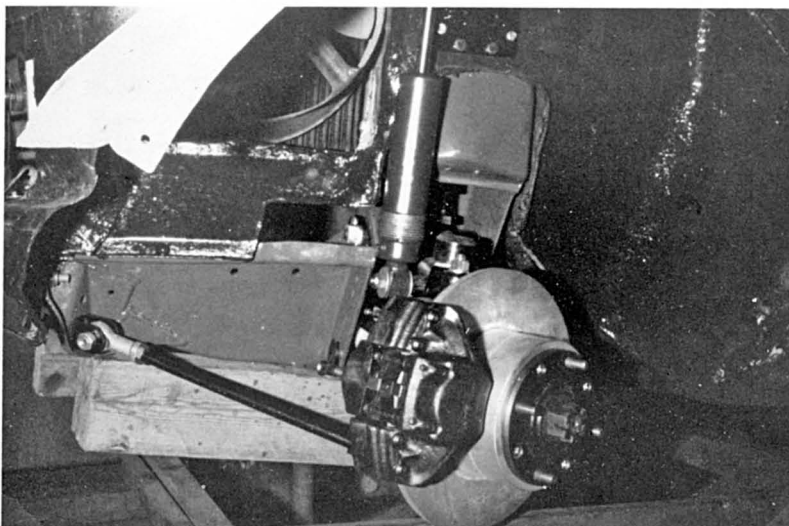
Projekti valmistui 23.02.-94 ja virallinen koeajo suoritettiin vasta Koskenpäässä 26.02., missä sisäänaajossa olevasta autosta ei kierroksia päästetty yli 7000 r/min. Autoa rakenneltiin pääasiassa vain viikonloppuisin ja iltaisin, eikä siitä yritetty mitään näyttelyautoa vaan pyrittiin pitämään kiinni "Nolla budjetista". Kustannukset saatiin pidettyä kurissa (n. 2.000 mk) ja silti onnistuttiin pääsemään siistiin ja toimivaan lopputulokseen. Auto on tehty ihan vaan hauskanpitoon ja kerhotapahtumiin, eikä suinkaan tosissaan kilpaa ajamiseen.

Koskenpää oli ihanteellinen paikka kokeilla autoaan ja ajaa muutenkin, Siittä suurkiitos järjestäjille. Lujempaa kuulemma olisi menty kokeilemilla ja paremmilla kuskeilla.

Ensi talvena on edessä korin kaikkinaisen siistintä. Terveisin: Rauno Birkman ja Pauli Laurikka.

Jätkien puolesta kirjoittanut Päivi Heinonen.

HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!
 Ilmoitus sille "pitkäkyntiselle" Mini-harrastajalle, joka vei Helsingin Masa Yeardin alueelta pysäköidystä vihreästä Ministä puskurin ja venttiilikopan!!! Palauta osat välittömästi takaisin. Minin omistaja on perkeleen vihainen!!



35-vuotis tapahtuma SALOSSA 20.8.1994

Tapahtuman järjesti Turun ja Forssan teemit. Paikalle saapui noin 13 MINIÄ. Ilma oli aurinkoinen, mutta hieman viileä ja tuulinen. Paikka oli ns. Farmoksen tontilla. Aluksi oli tarkoitus järjestää tapahtuma Salon torilla. Samana päivänä kuitenkin oli toripäivä, joten ei päästy torille. Tapahtuma meni HIEMAN pieleen, huonon paikan takia. Salolaisille ilmoitettiin tapahtumasta paikallisradiossa. Ihmisiä kävi siitä huolimatta vain noin 50. Ajoivat kyllä ympyrää, mutta eivät edes tulleet LADOISTAAN ulos. Suuret kiitokset ansaisee tontilla ollut TEPAN GRILLI, joka tarjosi meille punanenille pullakahvit. Se lämmitti kummasti. Paikalla kävi vierailulla Minin isovelji "JAGUAR" museorekistöröity kaunotar, jokainen kävi sitä kuulaamassa. JAGUARIN omistaa eläkkeellä oleva salolainen lääkäri nimeltään Vehanen. Kun JAGUAR poistui, poistuimme mekin kaupungille näyttämään autojamme. Marko Tuomen Mini - peräkärry yhdistelmä herätti kyllä hilpeyttä. Samoin Jukka Kurjen paha ääninen kustomoitu Mini. Ajettiin pääkadulla letkassa, ihmisten päät kyllä kääntyivät. Hyvä, etteivät nyrjäyttäneet niskoja. Ajelu päättyi torille, siellä saatiin enemmän huomiota, vähäisestä ihmismäärästä huolimatta Minit kiinnostivat ihmisiä. Tupakoitsijat polttivat nortit ja jotkut ostivat jätskit. Alettiin suunnitella kotimatkaa. Päivää olisi voitu viettää huonomminkin. Ensi vuonna yritetään tavata Jokioisten museorautatiellä. Joten kaikki kynnelle kykenevät silloin läheltä ja kaukaa mukaan.

JOUNI kävi Englannissa ja totesi, että bileet olivat vaisut, mutta muuten reissu oli mielekäs että antoisa.

SYKSYISIN TERVEISIN : JOUNI JA TIMO



Minit olivat hyvässä järjelyksessä, mutta Salolaiset eivät heränneet koko ajatukselle.



Tohtori Vehasen kaunotar MR kilvillä varustettu Jaguar kävi morjenslamassa ministejä.

Pikkuinen säikähti kun rullalauta rataa lasketteli. Pääsi vähän lorah-tamaan alle,, pahan kerran.



MINI 35-VUOTTA SILVERSTONE , ENGLANTI

Lähtö Virtaselta 19.8.1994

Pääsimme lähtemään noin klo 6.45, mutta jo heti Hervantaan päästyämme huomasimme minin öljynpaineiden kadonneen ja sitä piti pysähtyä ihmettelemään. Tapaturmassa öljynpaine mittarin letku oli muljahtanut irti moottorin kyljestä ja lähes kaikki öljyt levisivät konehuoneeseen. Saamamme etuaika lähdössä hupenikin siinä, että lisäsimme öljyä ja taistelimme letkun paikoilleen. Allekirjoittanut ajoi Tampereelta Turkuun asti, joten olimme ajoissa satamassa ja poikkesimme huoltamalla tankkaamassa autot ennen laivaan ajoa.

Laivaan päästyämme menimme heti syömään ja loppu matka Tukholmaan menikin siinä, että nukuimme ja söimme, sekä tietenkin olimme ostoksilla yöllistä ajoa silmällä pitäen. Pientä naposteltavaa ja juotavaa sisälsivät kassit pääasiassa.

Tulo Tukholmaan (sama päivä)

Tukholmasa olitiin paikallista aikaa 8.10 p.m. .Lähdimme suunnistamaan kohti Göteborgia. Akseli Timo ja Pate toimivat kuskeina. Sään haltijat eivät susineet meidän retkuettamme, sillä koko matkan satamasta aina Göteborgin satamaan asti tuli vettä kuin viimeistä päivää. Paik.aik. oltiin noin 5.00 a.m. satamassa ja kaikki pääsivät huilimaan hieman, tosin vain autoissa ja istualtaan, mutta kuitenkin. Jussilla ja Akselilla ei ollut mitään hätää he pistivät ovet lukkoon ja kömpivät nukkumaan volsun perään.

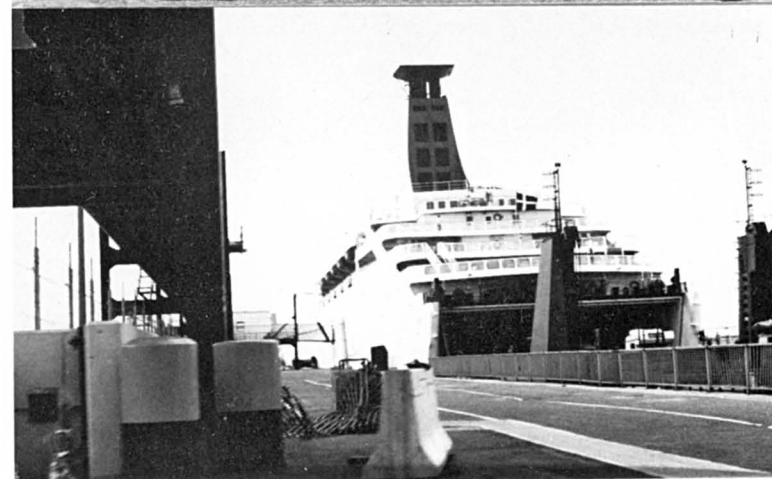
No, volsunperässä nukkumisesta seurasi sitten, etteivät jätkät heränneet kun toiset alkoivat ajaa terminaalista läpi noin 6.30.

Laiva lähti Göteborgista Fredrikshavniin 20.8. klo 7.45 a.m. . Laivalla oli mahtava ryysis aamiaiselle, minne mekin suunnistimme heti ensitöiksemme. vasta yhdeksän tienoilla me pääsimme sisään ja syömään seisovasta pöydästä.

Kolmentunnin laiva matka oli nopea ja melkein koko matka menikin syödessä.

Ajo matka Tanskan halki Esbjergiin osui taas allekirjoittaneen kohdalle ja otti aikaa noin 6-7 tuntia ollessaan noin 350 km pitkä rupeama. Tokin me pysähtelimme tankkaamassa pariin otteeseen ja muuten vaan pariin otteeseen.

Tanskan välillä ilma oli kauniin aurinkoinen ja todella tuulinen.



Laiva Esbjergistä lähti illalla 8.10 paik.aik. 16
Hyteissä oli valittamista, sillä Laiva yhtiöllä oli todella
inbesilli tapa arpoa hytti parit ja näin ollen me protestoimme
tällaista toimintaa. Vextlasimme hyttejä aikamme ja päädyimme
kaikkia tyydyttäneeseen lopputulokseen lisäämällä hieman hintaa
saimme yhden neljänhengen hytin kahdelle ja yhden neljän hengen
hytin neljälle.
Tutustuminen laivan yöelämään oli todella vähäistä, sillä heti
käytyään suihkussa jätkät nukahtivat kuin saunalyhdyt. Minä sen
sijaan en malttanut jäädä paikoilleni, vaan poikkesin syömässä ja
muutenkin tutkimassa laivaa ja totesin Jaanan ja Paten olevan
myös jalkeilla. Painuimme punkkaan n:11.00 p.m. D.aik.

Aamulla heräsin jätkien meteliin, mutta nukahdin
uudelleen. Kaiuttimista kuulunut ilmoitus herötteli kaikki
uudelleen ylös ja aamiaiselle seisovan pöytään. Me olimme niin
viimeiset syömässä, että Jussilta vietiin murettu, kahvi ja leipä
nenän edestä, kun paikka meni kiinni.

Kannella oli mukava sulatella aamiaista auringon porottaessa
sujaiseen paikkaan todella kuumasti. Shoppailu kuului tietysti
näihin ehdottomiin toimenpiteisiin. Jussi, Timo ja Akseli ehtivät
poiketa saunassa ja huilata hetken ennen satamaan saapumista.

Tullimies oli todella mukava nähdessään minit, mutta erehtyi
pitämään meitä RUOTSALAISINA tosin todettuaan virheensä hän ei
tahtonut edes nähdä passejamme.

Lähdimme kohti Lontoota ja löysimme hyvin Lontooseen asti. Toinen
Ongelma oli sitten löytää sovelias majoituspaikka.
Majoituspaikan etsiskelyyn meni lähes viisi tuntia ja sitten kään
emme olisi löytäneet hotellia ilman ystävällistä taksi kuskia.
Taksille annettiin osoite ja hän luki karttaa ja ajoi samalla ja
meidän oli pakko nostaa hattua hänelle, sillä meiltä ei meinannut
onnistua edes hänen perässään ajaminen.
Lopulta löysimme oikean kadun, mutta ystävällinen taksi kuski
hoiti asiat niin pitkälle, että etsimämme paikan ollessa täynnä
hän etsi meille saman kadun varrelta toisen saman haintaisen
majoituspaikan ja varmisti, että me pääsimme sinne yöksi.
Paikan nimi oli "Charlie" House Hotel ja se kuului Englannin Bed
& Breakfast ketjustoon.
Meillä oli majoittumisemme lisäksi niin paljon energiaa, että
kävimme katsastamassa lähimmät korttelit ja niiden yö elämän.

Maanantai 22.8.-94

Aamiaisen oli todella Englantilainen ja rasvainen. Siihen kuului
Muna, pekoni ja rasvamakkara, tee, paahtoleipä ja marmelaadi.
Järkyttävän aamiaisen jälkeen suunnistimme kohti keskustaa.
Hetken metrokarttoihin tutustumisen jälkeen otimme metron ja
huristimme Piccadilly Circusille.
Sieltä edelleen metrolla Harrodsille, Madame Tussaud:n
vahakabinettiin ja muutaman mukavan pubin kautta Piccadillylle
ja kämpille. Alle kirjoittanut käytti lopun yötä korttien
kirjoitteluun.

23.8.-94 Tiistai

Aamiaisella päätettiin viipä vielä kolmas yö tässä samassa
paikassa ja kiertää loputkin mitä edellisenä päivänä jäi
näkemättä.

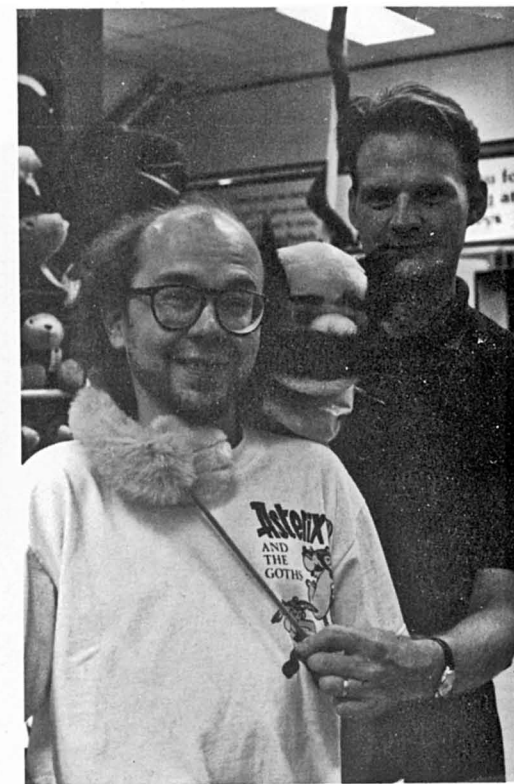
Siis jalkoja säälimättä kiersimme seuraavissa liikkeissä: 17
-Hamleys
-Euro-Disney -shop
-Foyle's
-Erinäisiä pieniä ja isoja matkamuisto myymäläitä
Myös nähtävyyksiä tuli seurattua, kuten:



-Trafalgar Square
-Big Ben
-Houses of Parliament

Kiertoajelumme päätteeksi näimme vielä paikallisen pommi uhka
tapauksen, kun eräs kortteli tyhjennettiin, suljettiin, eristettiin
ja sitä alettiin tutkia.
24.8.-94 Keskiviikko (edelleen Lontoo)

Aamusta taas päätettiin olla vielä yksi yö lisää ja lähdettiin
ajamaan volsulla kohti Mini Spares Centeriä. Sieltä
suunnistettiin RipSpeed:in, jossa oli muuten maailman töykein ja
kehnoin palvelu. Meille jäi jokaiselle mielukuva, että sieltä ei
haluttu myydä meille mitään.
Jaanan kanssa käväistiin tekemässä ruokaostoksia sillä välin kun
jätkät tutkivat RipSpeed:ä. Vaivaiset 1,5 tuntia vietähti
käydessämme erässä supermarketissa (ja lasku oli sen näköinen).
Paluumatka tehtiin suoraan kämpille ja huomattuamme, että meillä
oli kohtalaisesti aikaa ennen valomerkkiiä.
Suuntasimme siksi vielä keskustaan ja kävimme oluella Charing
Crossilla sijaitsevassa Sherlock Holmes -Pub:ssa.
Palasimme viimeisellä metrolla Lakaisin.



25.8.-94 Torstai

Tänään oli taas aamiaisen jälkeen yleinen suihkussa käynti päivä, sillä ainoastaan meidän (Timon ja mun) huoneessa oli oma vessa ja sen yhteydessä suihku, jossa sitten jokainen vuorollaan pääsi plutraamaan.

Päätettiin lähteä jatkamaan matkaa kohti Waltham Crossia, mitä etsittiin yksi Jaguar-liike, joka oli pahaksi onneksi kiinni vain torstaisin ja Sunnuntaisin.

Kävimme syömässä paikallisessa Pizza Hut:ssa ja ajelimme Ware:n etsimään yöpaikkaa. Löysimme hieman sivummalta kaksi aivan fantastista pientä kohtuuhintaista yö paikkaa, joista Jussi ei pitänyt omastaan, koska siellä omistajalla oli kaksi valtavan suloista englannin bulldog:a.

26.8.-94 Perjantai

Lähdimme aikaisin aamusta ajamaan kohti Silverstonea. Matkalla piipahdimme Brackleyssä syömässä ja täydentämässä eväsvarastojamme.

Silverstonen moottoriradalle päästyämme totesimme siellä olevan täyden rähinän jo päällä. Pippalot olivat epävirallisesti alkaneet jo torstaina ja koko perjantai päivän oli ollut jotain puuhaa.

Ilmoittauduimme, etsimme paikan kolmelle autolle ja kolmelle teltalle. Leirin suunnittelu ja rakennus vei kaikkineen noin tunnin ja sitten pääsimme katsastelemaan ketä muita tuttuja paikalla oli.

Suomalaiset olivat jakaantuneet kolmeen leiriin, joista saattaisi ehkä nähdä eräänlaisen heimo jaottelunkin, jos tarkkaan aiattelis

Siin meidän leiriin kuuluivat:
Laurikka & Laitinen
Kaivo-oja & Koivisto
Virtanen & Heinonen

Akseli löysi serkkunsa Lontoosta!!

Toisen leirin aivan meidän lähellä muodostivat Tapsa ja Hanski.

Kolmanteen leiriin vähän matkan päässä kuuluivat:
Luhtasaari & Jalonen
Pariskunta Ketonen (viettivät matkalla hääpäivää)
Tulonen & Ahlqvist
Turre & Carola (anteeksi, entiedä sukunimeä)

Neljännän leirin olivat pystyttäneet:
Lehtonen (reissussa lentokoneella)
Laakso Hannu & J.P.
Lindstedt Hannu
Ahola Jouni

Sitten ei tietenkään sovi unohtaa eräitä suomalaisia, jotka olivat kyllä matkassa mukana, mutta viihtyivät mieluummin ruotsalaisten leirissä. Jo perjantai iltana oli myyjiä paikalla ja hätähisemmät pääsivät tuhoamaan rahojaan osiin, mukeihin, t-paitoihin, pinsseihin ja muuhun krääsään.

Me ehdimme myös iltapalalle ja sen jälkeen oli avajais tilaisuus ruokailu paikassa. Suomen lahjan Flying Finns viirin kävivät antamassa Jarkko ja Hannu. Lopuksi oli disko tai jotain sinne päin, missä saattoi hyvällä omalla tunnolla heilua, mitä allekirjoittanut tekikin täydellä antaumuksella ja joka hetkestä nauttien.



Vasemmalta:
Hannu Lindstedtin,
Jouni Aholan ja
Hannu & J.P.Laak-
son autot.



Päivi Heinosen
ja Timo Virta-
sen Mini.
Akselin ja Juha
Kaivo-ojan VW.



Jouni Aholan
Mini huollossa.
Keskellä:
Tapio Ketonen.
Oikealla:
Jouko Luhtasaa-
ri ja Mazda.

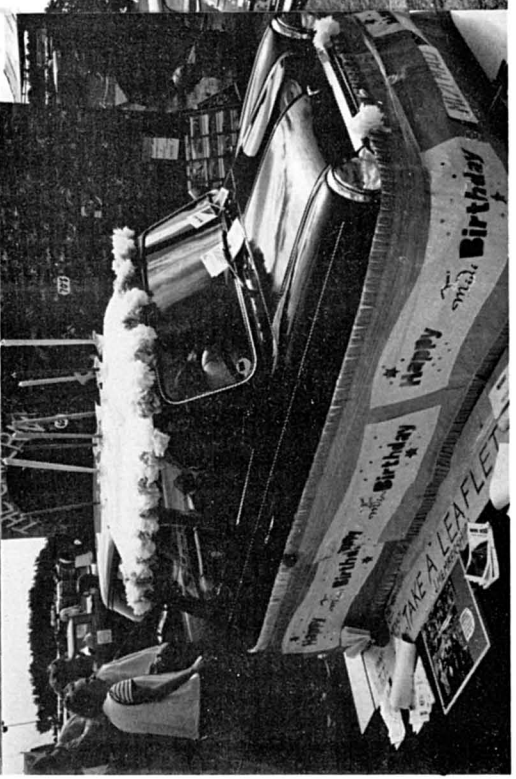
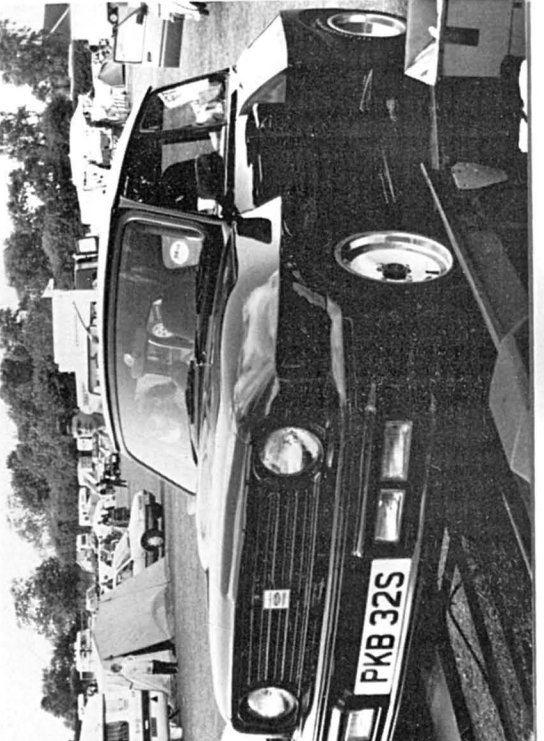
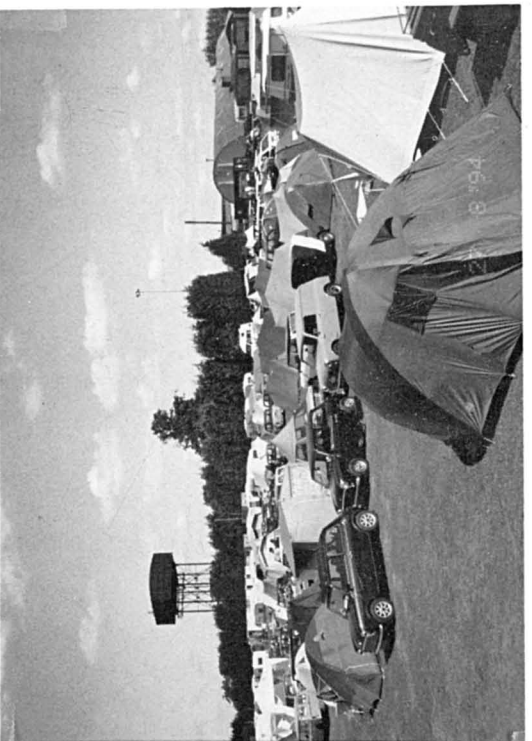
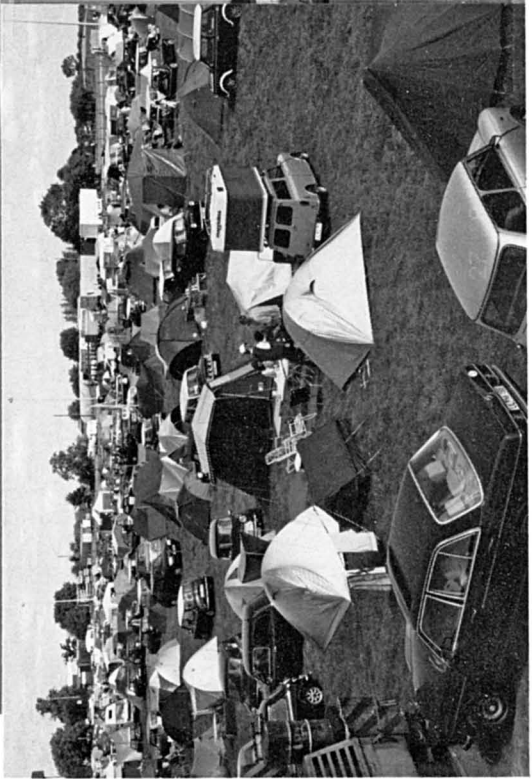
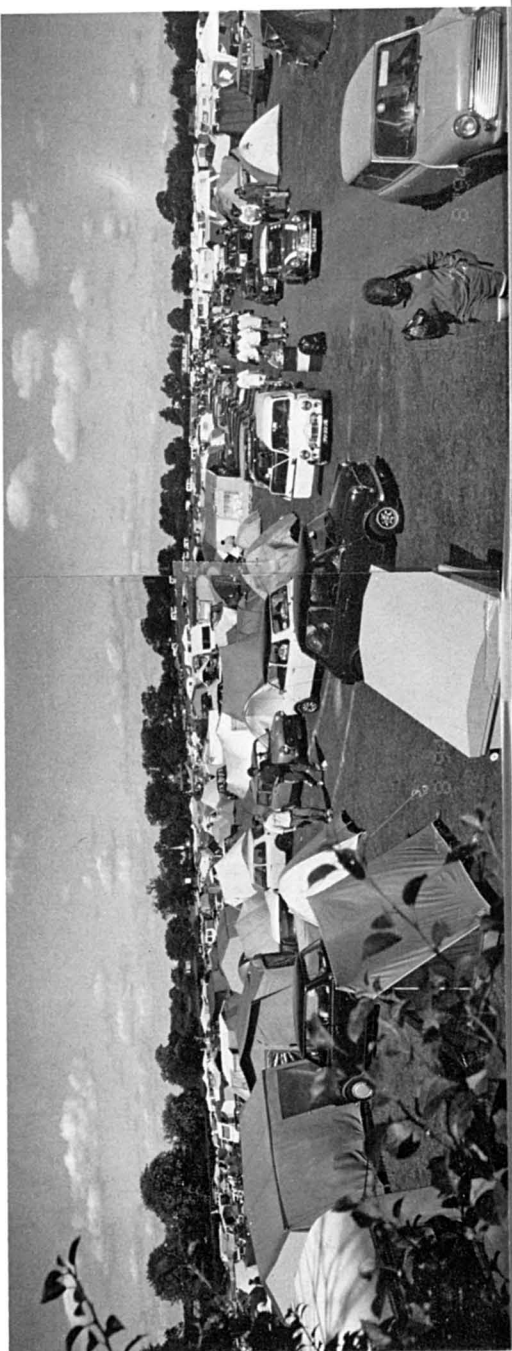


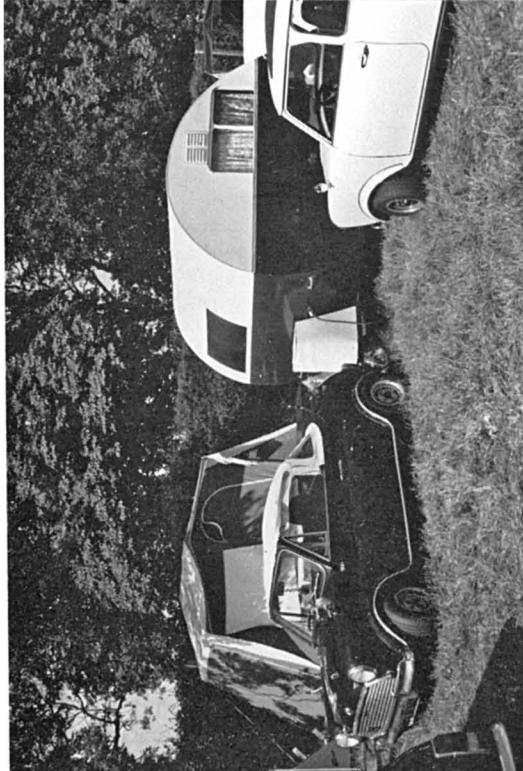
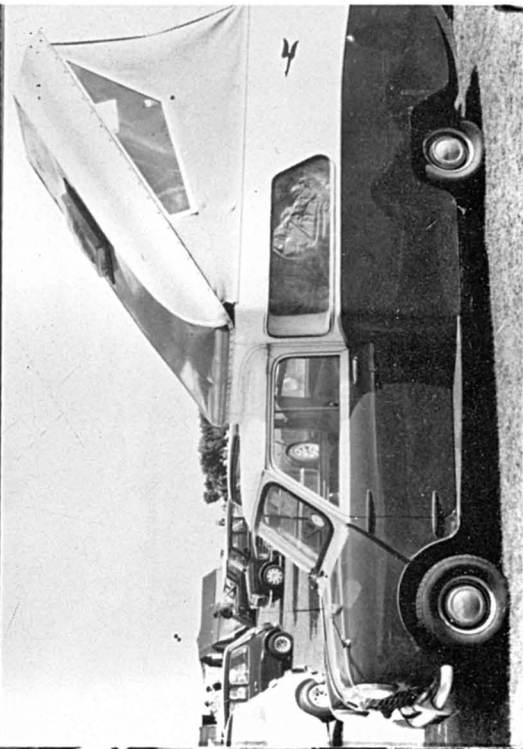
Tämä ei ole
vessan jono
vaan ollaan
matkalla aamu-
palalle.

Mini 35



Hei! onks
toi kakku!





Lauantai
päivä meni rattoisasti, aamupalan jälkeen päästiin 26
pikkuromikselle ja allekirjoittaneelle iski keittiö-
vuoro. Toistaiseksi kaikki pysyivät hengissä mun keitoksistani.
Toiset lähtivät tutustumaan lisää paikkoihin ja mä päätin
keskittyä kuvaamiseen.
Iltasapuskalle päästiin siinä seitsemän maissa kuten
edellisenäkin iltana ja sen jälkeen oli yleistä seurustelua.

Sunnuntaina
oli aamusta asti virallinen isompi romis Silverstonen
moottoriradan keskusalueella eli ei parkkipaikalla kuten
edellinen. Koko alue oli tupaten täynnä tavaraa ja toimintaa ja
siinä vierähtikin todella mukavasti koko sunnuntai
päivä. Alueella oli romutorin lisäksi tietysti eri liikkeitten
edustuksia ja Roverin ja John Cooperin teltat, joissa pääsi
tutustumaan viimeisimpiin malleihin, signeerattuihin paitoihin;
ratteihin, kansiin, ynm., ynm., ...
Yllättävän monet leirintä alueella asuneista lähti kotia kohden
jo sunnuntai iltana heti romutorin suljettua ovensa noin klo
17.00 maissa.
Meidän porukalla ei ollut kiirettä eteenpäin, joten
allekirjoittanutkin soitteli kuumeisella innolla Suomeen Iskälle
ja Äiskälle ja molemmille mummuilleen.
Iltapalan jälkeen meidän leiri keskittyi pääasiassa tekemään
listaa ostamatta jääneistä tavaroista, joita päätettiin lähteä
ostamaan tiistai aamuna mini Spares Centeristä.

Maanantaina
käytiin itse kokatun aamiaisen jälkeen vielä pikaisella alueen
läpi kävelyllä oikein porukalla ja sitten pakattiin leiri kasaan
syötiin hieman lounasta ja lähdettiin uudele ajamaan takaisin
Lontooseen, osoitteenamme **Abbotts Hotell**, joka vaikutti todella
mukavalta paikalta pelkän esitteen mukaan.
Osuimme kuin sattumalta (tosiasiassa pätevien kartan lukijoiden
ansioista) lähes kerrasta perille ja kerran neuvoa kysytyämme
löysimme paikan, joka sijaitsi todella vaatimattomassa
ympäristössä, mutta oli itsessään valtavan hieno paikka.
Asetuimme paikoillemme ja purimme tavaramme, kävimme suihkussa ja
päätimme lähteä syömään jälleen jotain.
Löysimme helposti siistihkön pikku ruokapaikan, jossa ruoka oli
hyvää, annokset kunnollisia ja ainakin kaikki halpaa verrattuna
edellisiin ruoka paikkoihimme. Uskaltauduimme paikkaan ehkä
siksi, että se oli todella paikallisten ja erityisesti nuorison
suosiossa.

30.8.-94 Tiistai

Lähdimme aikaisin aamusta kohti Mini Spares:a, mutta
onnettomuudeksemme lähdimme väärään suuntaan North Cirkular
road:a ja päädyimme Wembleylle. Ei auttanut muu kuin heittää
ympäri ja palata takaisin omia jälkiään. Sitten jo taas
osattiinkin laakista perille oikeaan osoitteeseeseen.
Meidän muiden osteskellessa osia ja krääsää läksi Akseli omille
teilleen ja käväisi oman puheensa mukaan toisella puolella
Lontoota tota hätää.
Me toiset söimme tukevasti ja patsastelimme ympäriinsä
odotellessamme.
Kahden jälkeen Akselin palattua takaisin jatkoimme matkaamme
edelleen kohti Harwichin satamaa. Ajoimme yhdestä liikenne
ympyrästä heiman harhaan ja kävimme tutustumassa Harwichin
kaupunkiinkin, minkä takana sijaitsee vassinainen rahtisatama.
Kävimme sitten viemässä minit terminaalin eteen jonoon ja
palasimme matkan varrella olleeseen publiin viimeisille oluille
, mitä saatoimme rehellisesti sanoa juoneemme Englannissa.

Satamassa laivaan pääsyä odotellessa ehdimme käydä 27
vessassa, puhelimessa, leimalla VAT-korttien kanssa ja tietysti
turista viimeisimmät ka kiireisimmät asiat tuttujuuden kanssa.
Laivalla ei oikein kukaan jaksanut riehua (paitsi ruotsalaiset)
ja niinpä hiljainen suomalaisten joukko painui vähin äänin
nukkumaan. Aikaahan laivallatietysti oli, sillä laiva matka kesti
vaivaiset puolitoista vuorokautta ja siinä ajassa ehti hienosti
toipua matkan pahimmista rasituksista.
Hytti tovereista oli tietysti hieman, an murinaa taas, sillä ne oli
jälleen arvottu ja meidät laitettu sekaisin pääasiassa
ruotsalaisten kanssa. Onneksi saatoimme vaihdella keskenämme ja
hieman ruotsalaistenkin kanssa, niin että pääasiassa suomalaiset
olivat suomalaisten hytti tovereina.



01.09.-94 Torstai

Saavuimme viileään Göteborgiin aamutuimaan ja jatkoimme
matkaamme ajaen läpi Etelä-Ruotsin käyttäen tällä kertaa suurten
järvien pohjoispuolella kulkevaa tietä.
Luhtasaaren Joukon pakettiautosta meinasi vaihteisto sanoa
sopimuksensa irti, mutta muita kommelluksia ei sitten
sattunutkaan. Joten olimme illalla todella ajoissa odottamassa
vuoroamme laivaan pääsulle.

Ymmärrettävästä syystä juurikaan kukaan ei jaksanut enää valvoa myöhään laivalla ja niinpä kävimme vain syömässä ja painuimme punkkiin.



MK1 Mini Sumpeque (eli valmista oma grilli ensi kesäksi).

Components required for manufacture:

1. Old Mini gearbox (stripped!)
2. Chrome grille
3. Old Mini bootlid hinges (x2)
4. Electric Drill
5. Engine Degreaser
6. Wire Mesh

Bolt-on modifications that could be added to gain B.H.P. (Better Heating Potential)!

1. Straight cut barbeque charcoal
2. L.C.B. (Larger Charcoal Briquettes).
3. Multi-point lighting fuel injection.

To reduce cooking times the use of a lightened and balanced fish-slice is highly recommended.

The product is brought to you by B A D Auto Design.



Tapsa
ja
Hanski



02.09.-94 Perjantai

Meidän kopla ei käynyt amiaisella lainkaan laivassa ja niinpä nukuimme pitkään. Satamassa hyvästeltiin tutut ja lähdettiin jokainen omalle tahollemme.

Meidän kopla pysähtyi Aurassa aamupalalla ja oltiin takaisin Virtasen pihassa jotakuinkin yhdentoista maissa. Purimme varaosat pois volkkarista ja setvimme mitkä olivat kenenkin. Allekirjoittaneelle suurin voiman ponnistus oli levitellä teltta ja makuupussit levälleen ja päiväunille. Illalla oli todella nautinnollista päästä saunomaan matkan pölyt pois.

Terveisin Päivi Heinonen

(Kuvat Timo Virtanen, Päivi Heinonen, Hannu Lindstedt ja Jaakko Tuonen.).

AHVENISTO HISTORIC RACE 1994

30



Mimi hukassa!
VEDEN ALLA
NÄKYY (2) RUUTU-
KATTOA VÄHÄN.
MELKOINEN LENTO,
OUVEKSI KULJETTANA
KROGLASI SHÄ-
NÄ RANTAAN!
← ↓



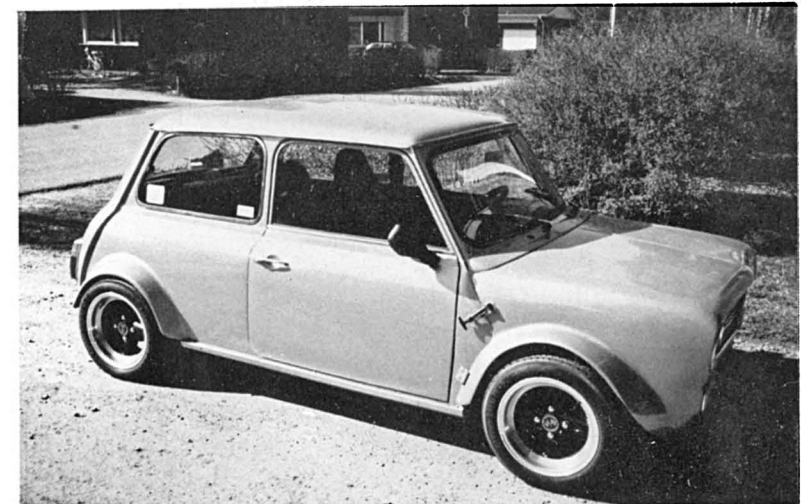
PALJON PAREMMIN EI KÄYNYT TOISEL-
LE MINILLE. RENKAT TÖRMÄSIVÄT
PÄÄSUORAN PÄÄSSÄ ETEEN.



Moro!

Tässä olis nyt muutama kuva kerholehteen, niinku puhelimessa lupa-
sin. Autossa on 1430 cm³:n kilpakone kaikilla herkuilla, suorahampai-
sesta laatikosta kärjettömään sytytykseen. En'oo vielä kumminkaan ke-
renny käydä jarrupenkissä, mutta kyllä lähtee. Alle 7 sek. 0 -100km/h.
Pitää vielä hommata kitkalukko ja vaihtaa 300:n nokka 320:een, kun
lompse sallii.

Fotoista ei oikein saa kunnon kuvaa tuosta väristä, mutta se on kul-
lankeltainen, flake-lakkakertoja on 14. Sisällä on kuppipenkit ja mus-
ta plyyshi sisustus. Kiitokset osiata + infosta ynnä muusta: Roiko-
Jokelan Jaskalle, Minipartilille, Kaivo-ojan Juhalle ja Autoteemalle.
Terveisin: Mico





Etukelkka ja tukitangot ovat kirkkaan punaiset.



Alla 13":n Revolution vanteet ja Pirellin P7 renkaat.



Kemora Truck Race 11.6.-94. Lauantain aikaajossa ensimmäisellä kierroksella meni kannentiviviste. Kilpailussa tuli keskeytys kun kaasuvaijeri katkesi. Sunnuntaina lähtö takarivistä ja kakkoskurviin pääsuoran jälkeen ohitettuani seitsämän autoa ja ulos sisäkurviin, Mauno Mäkelä radan ulkokurvissa keäkeyttäneenä ja minä sisäkurvin puolella neljästi ympäri!!

Auton nykyinen väri on British Racing Green. Hyvää jatkoa sinne Forssan puoleen. Joten täysillä!

Veijo Ahola, Haapajärvi/Velin UA.

Mini LA VIE DE L'AUTO
19 MAI 94 • N° 655
Monospace



C'est à Dominique Pagneux que l'on doit ces deux clichés issus des archives de la Préfecture de police de Paris (au fait, il cherche tous témoignages liés aux véhicules de police) ; loin de nous l'idée de jouer dans le morbide en étalant des photos d'accident, mais celui-ci est presque... "amusant", si l'on s'en tient au "pliage" de la carrosserie de cette malchanceuse Austin Mini. Certes on pourrait passer une journée à tout détailler, mais pen-

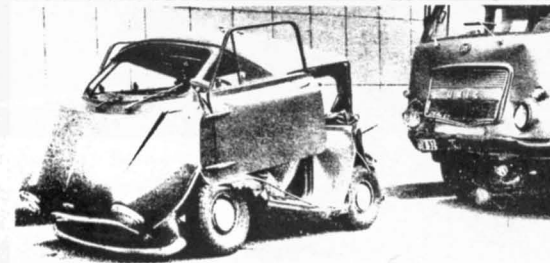
chons-nous plutôt sur les "grandes" lignes de l'auto revue et corrigée : la plisure au centre du toit, le pare-chocs arrière sur les roues, le coffre à la place de la banquette, la colonne de direction verticale, le tableau de bord presque horizontal... bref une compression qui fait de la Mini un véritable petit monospace ! Par comparaison le camion Unic carrossé en fourgon de déménagement n'a subi que quelques rides.

Sous cet angle on remarque la colonne de direction verticale !

Mots croisés

Ranskalaista pysäköintikulttuuria: Pökkimälä eteen ja taakse kahden kuorma-auton välissä, on jälki lämän näköistä.

Tai, onkohan Minin kone leikannut ja käsijarru hirttänyt? Tai Minin turvatyyny on iatuennut!



Vue de l'avant : la Mini adapte le pare-chocs dans la continuité du toit pot-moteur

MONTE CARLO 1994

34



PHILIPPE CHEVALIER
(F). MOOTORIRIKKO BOKM
BAD HOMBURGIN JÄLKEEN!

TÄSSÄ TUTUMPI
KUSKI MONTE
1994 RINTAMALTA
TIMO MÄKINEN &
PAUL EASTERN



VALENCE 34

35

I PIKATAIVÄL
MONTESSA
TIMO & PAUL.
TÄMÄN JÄLKEEN
KESKEYTYKS)



KUVASSA TIMO MÄKINEN, KIRJESUVAHTA -
JARIIME DOMINIC BOURG JA PAUL EASTERN
(DOMINIC ON RANSKAN MINI-KERHON
SIHTSERI.)



KUVAT DOMINIC BOURG
TEKSI TIMO SÄLMINEN

AVOMINI



Tosin ei tällä kelillä mennä tukka liehuten...



Huomaa bensakorkin sijainti keskellä hattuhyllyä!

ONGELMIA OSOITETIEDOISSA !!!

Osoitteenmuutoksia saapuu nykyisellään useaankin eri paikkaan. Ne muutostiedot, jotka tulevat **SIHTSERILLE** tai puheenjohtajalle tai mihin tahansa muuhun paikkaan, paitsi siihen mihin **AINAKIN** osoitteenmuutos on ilmoitettava, merkitään vain tiedoksi, että "aha, kaveri on muuttanut...". Ainoa oikea paikka yhdistykselle annettavasta uudesta yhteystiedosta on:

JUKKA PÖRI

JOLLOIN soitteenne siirtyy atk:lle omalle paikalleen. Tältä aparaatilta otetaan aina - ja vain tältä - kaikkia yhdistyksen jäsenpostituksia lähetettäessä nimi- ja osoitellisuus ja vain sillä hetkellä listoilla olevat saavat postin.

* HUOM HUOM! Erillisiä yksittäiskappaleitten postituksia esim **MINI**-lehdestä ei tehdä, joten hoitakaa osoitteenmuutokset oikeaan paikkaan! Vain näin takaatte yhdistykseltä lähetettävän postin saapumisen itsellenne - oikeaan osoitteeseen.

(Jokainen erillisen kirjeen lähettäminen maksaa ja kun niitä on vaikkapa toistakymmentä kpl joka kuukausi - kaikki eri päivillekin vielä - on niistä vuoden mittaan aika paljon vaivaakin.)

OSOITTEENMUUTOSILMOITUS

MCFF:LLE

Jäsenen nimi

Uusi osoite

Uusi osoite voimassa alkaen (pvmäärä)

Puhelinnumero(t)

Postita tämä osoitteenmuutoslappu (tai kopio) osoitteeseen:

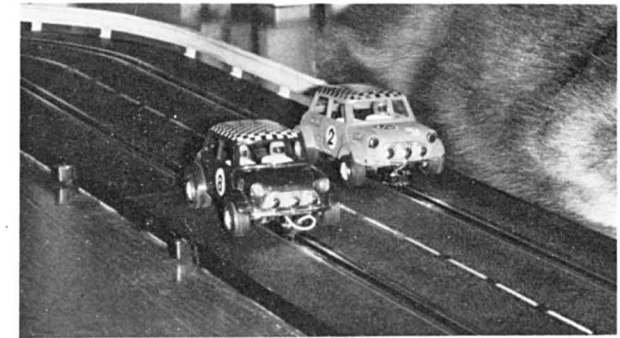
JUKKA PÖRI

SEURAAVAT JÄSENET OVAT
MUUTTANEET ILMOITETTAMA
UUTTA OSOITETTAAN.
TUNNETKO KETÄN HEISTÄ?

SUONEVA PETRI
RAHKONEN ASTA
PISTOOLI PIIPARI
TALA BEVA-LIISA
HARVIA TEEMU

KOSKINEN MIKA
NIEMI MIKAEL
PÄÄSKY JARI
LAZAROV ILIJA
TÖRMÄ ENJA

1960-luvulla ura-ohjattujen 1:32-mittakaavaisten sähköautojen kotiradat, ns. sähköautoradat, olivat varsin suosittuja. Viime aikoina ne ovat jääneet uudempien teknisten harrastusten varjoon, mutta eivät ne toki ole kokonaan hävinneet.



Ura-autoilua kotiradalla

Teksti:
Kai Kivekäs
Kuvat:
Jukka Pöri



Suomessa kilpaillaan virallisesti (AKK:n alaisuudessa) ura-, slotti- tai PSA-autoilla (nimi vaihtelee asiayhteydestä riippuen) lähinnä 1/24-mittakaavan autoilla, joiden ulkonäkö alkaa tänä päivänä olla hyvin kaukana "oikeista" autoista. Samoin autojen "käsittämättömän suuri" nopeus radalla on sitä luokkaa että vaikutelma "oikeiden" autojen kilpailusta ei ehkä ihan äkkiä tule mieleen. Maailmalla harrastetaan kuitenkin ura-autoilua myös monissa muodoissa, esim. 1/32-mittakaavan ns. kotirata-autoilla.

Scalextric, Fleischmann...

Useimmille em. nimet tuovat mieleen joulunaikaan tavarataloissa myytävät autoratapakkaukset, joillekin vartu-neemmille lukijoille kenties nostalgisia muistoja jostain 60- tai 70-luvulta, mutta olisiko niistä peräti oikein harrastukseksi - useimmathan varmasti pitävät niitä pelkinä leluina?

Englannissa on vuosikymmeniä harrastettu 1/32-mittakaavan ura-autoilua, sieltä löytyy myös varsinkin Scalextric-merkkiin keskittyviä kerhoja, keräilijöitä, liikkeitä jne. Harrastus siellä 1/32-kotirata-autojen ympärillä on paisunut melko mitta-

vaksi. Radat ovat samantyyppisiä kerhoratoja kuin Suomessakin tai siten ne on koottu normaaleista kotirataosista 4-8-kaistaisiksi.

Suomessa on viime vuosina myös innostuttu entistä enemmän pienoisoautojen keräilystä, joskin se on meillä keskittynyt lähinnä metallisiin malleihin.

Harrasteena kotirata-autoilu jakaantuu moneen osa-alueeseen: voit keräillä autoja (monissa autoissa yksityiskohdat vähintään samaa luokkaa kuin metallimalleissa), voit rakentaa omasta radastasi pienoisrautatehtyylisen ratakokonaisuuden maise-mineen, rakennuksineen ja detaljeineen, voit keskittyä kilpailmiseen; autojen viritämiseen ja ajotaidon kehittämiseen.

Toiminta Suomessa

Suomessa ei tiettävästi ole virallisia kerhoja tai yhdistyksiä, jotka olisivat keskittyneet kotirata-autoihin. Ilmeisesti kuitenkin mm. seurakunnilla on nuorisokerhoja, joilla on hallussaan pieniä ratoja ja joilla ajetaan kotirata-autoilla.

Tampereella muutama kotirata-autoilusta kiinnostunut harrastaja tapasi toisensa keväällä -92, jolloin toiminta lähti pikkuhiljaa pyörimään. Mitään

virallista yhdistystä ei ole perustettu, eikä toistaiseksi ole ollut tarpeen-kaan. Toimintaan on kuulunut autojen ja aiheeseen liittyvän oheistarvikkeiden keräily sekä yhteiset ajoillat ja kilpailut.

Seuraavassa esitellään toimintaa sekä keräilijän että kilpailijan näkökulmasta.

Keräily

Kuten kaikissa keräilyharrastuksissa, vanhimmat kohteet tuppaavat olemaan tavoitelluimpia, mutta esim. Scalextricin osalta 60-luvun loppu on tekniikasta kiinnostuneelle ehkäpä mielenkiintoisin. Tällöin ei ilmeisesti tuotantokustannuksia pidetty niin merkittävänä asiana kuin nykyään, vaan tehtaan insinööreille annettiin varsin vapaat kädet toteuttaa itseään. Lienevätkö em. seikat vaikuttaneet tehtaan taloudellisiin ongelmiin ja uusiin omistusjärjestelyihin 70-luvun alussa? Mene ja tiedä. Kuitenkin tämän aikakauden kalustosta löytyy lukuisia erittäin hienoja enemmän tai vähemmän toimivia teknisiä ratkaisuja, joita nykypäivänä ei enää tapaa.

Vanhojen autojen ja tarvikkeiden hankinnassa on lehti-ilmoittelu (esim. Pienoismallissa) osoittautunut varsin tehokkaaksi. Kirpputoreilla

yms. ei tavaraa ole kovin paljon näkynyt.

Kotiratasarjoja on vuosien mittaan valmistettu ja tuotu Suomeen varmasti kymmeniä merkkejä. Seuraavassa on lyhyesti esitelty tärkeimmät valmistajat. Omassa toiminnassamme olemme keskittyneet 1/32-mittakaavaan, joten tästä on jätetty pois pienemmän mittakaavan merkit kuten Tyco ja Jouef.

Scalextric: Tätä ilmeisesti tunnetuinta autoratamerkkiä on tuotu Suomeen jo 60-luvun alkupuoliskolta. Se on kotoisin Englannista, mutta sitä on valmistettu myös Espanjassa, Ranskassa, Hong Kongissa ja jopa entisessä Neuvostoliitossa.

Keräilijälle Scalextric on ehkä mielenkiintoisin siinä mielessä että erilaisia automalleja on vuosien mittaan valmistettu satoja. Myös rataosia sekä rataa tulevaa rekvisiittaa, kuten rakennuksia ja ihmishahmoja, ja erikoisrataosia (kapeikkoja, varikkoja

hyvät, mutta vauhti ei tahdo riittää radoilla.

Polistil: Italialainen merkki. Maahantuonnista ei ole varmuutta, ei ole ollut ainakaan näkyvästi esillä viime aikoina. Autot eivät ole mittatarkkuudeltaan em. merkkien tasolla, samoin niiden tekniikka on yleensä yksinkertaisempaa. Kilpailuissa Polistil-autot ovat kuitenkin menestyneet hyvin.

Suomessa on näkynyt myös monia muita merkkejä, kuten esim. Cox ja Airfix, muttei enää viime vuosina.

Kilpailutoiminta

Kilpailutoiminnassa on ollut periaatteena käyttää kaupan hyllyltä ostettavaa kalustoa, joissa kuitenkin saa käyttää saman valmistajan muita valkio-osia. Näin on varmistettu harrastuksen kustannusten pitäminen ai-soissa, helppo mukaantulo aloittelijoille ja tasaväkiset kilpailut.

Vaikka autot eivät tietenkään yllä

mukana varsin paljon "oikean" moottoriturheilun elementtejä...

Ensimmäinen kilpailusarja järjestettiin Tampereella koemielellä keväällä 1993. Kisat ajettiin kahdella 4-kaistaisella radalla, pituudeltaan 14,5 m (Scalextric) ja 26 m (Fleischmann). Kilpailuja voisi ajatella järjestettävän myös "oikeiden" slotti-autojen radoilla mikäli ao. kerhoilla kiinnostusta asialle on. Myös ratojen maahantuojilla luulisi olevan intressejä järjestää/tukea jonkinlaista kilpailutoimintaa; tämä varmasti näkyisi pitemmällä aikavälillä lisääntyneenä myyntinä.

Kauden 93-94 aikana Tampereella järjestetään taas kilpailusarja, johon mielellään otetaan lisää kisaajia. Eri-laisia kilpailuluokkia on 5; auton korimallin, iän ja moottorin mukaan. Tarkoituksena on ollut varmistaa, että mahdollisimman monenlaisesta kalustolla on mahdollisuus kilpailla ja myös menestyä. Jopa yli 20 vuotta vanha autokin on täysin kilpailukykyinen luokassaan pienen huollon jälkeen!

Lisäksi ajetaan vapaasti viritettävillä 1/24-autoilla oma sarjansa, jossa ainoat rajoitukset ovat max. 3 A:n virranotto, ei pitoaineden käyttöä eikä siipikoreja. Tampereilaiset alan harrastajat ovat valmiita kilpailemaan myös muualla. Ehkäpä vielä joskus ajetaan vaikkapa SM-sarjaa ympäri Suomen - onhan takavuosina ajettu jopa EM- ja MM-tason kilpailuja!

Lisätietoja

Oman porukamme harrastajista voisi mainita että keski-ikä on ollut 30:n tienoilla (kaikenikäiset ovat tervetulleita), useimmilla on 1:1-mittakaavan autot harrasteena tai kova kiinnostus moottoriturheiluun yleensä. Samanlaisia harrastajaporoja löytynee myös muualta Suomesta, mutta koska toiminta on varsin epävirallista, on yhteydenottoja melko harvoin. Harraste tarjoaa helpon ja halvan tavan päästä mukaan pienoisautoiluun ja mahdollisuuden kokea moottoriturheilua vaikka omassa olohuoneessaan.

Lisätietoja kilpailuista, vanhojen autojen osista ja muuhunkin asiaan liittyvästä voit kysellä: Kai Kivekäs puh. 931-131406. ♦



ym.) on valmistettu runsaasti etenkin 60-luvulla. Kilpailutoiminnassa Scalextricin autot ovat osoittautuneet kilpailukykyisiksi.

Fleischmann: Tunnettu saksalainen pienoisrautatievalmistaja valmisti myös autoratoja 80-luvulle asti, mutta nyt valmistus on tietääkseni lopetettu. Maahantuojalta löytyy kuitenkin edelleen varaosia autoihin. Fleischmannin laatu on erittäin korkea. Erilaisia automalleja on kolmisenkymmentä. Autojen ovat mittatarkkoja ja niiden yksityiskohdat ovat hyvät. Kilpailuissa autojen ajo-ominaisuudet ovat erittäin

tekniikaltaan ja rakenteeltaan RC-autojen tai "oikeiden" kisa-slotti-autojen tasolle, on selvää, että menestyminen kilpailuissa vaatii huolellisuutta alustan säätöjen hakemisessa ja auton huoltamisessa sekä tietysti kovaa ajo-harjoittelua. Autojen nopeudet eivät myöskään yllä läheskään samalle tasolle kuin virallisilla slotti-autoilla, mutta vastaavat hyvin esikuviansa nopeutta, kun mittakaava huomioidaan. Muutenkin ajo näyttää enemmän 1:1 autoilulta: sladit, radan epätasaisuudet, chikaanit, rakennukset jne. Täten kilpailmisessa kotirata-autoillakin on

MINIMARKET

MYYDÄÄN:

narmaa. Kahdet renkaat. Hyväkuntoinen. Hp. 5.800 mk Puh. 914-762230.

MYYDÄÄN:

Ralli/Kilpa Mini R F 1300. Osien hinnalla (lukko, ensiöväli. Cooper S kone, ym. paljon osia). Hp. 8.000 mk/tarjoa. Puh. 914-762230.

MYYDÄÄN:

Miniin sopivat Girling/Longman levyjarrut 10,5":n laikalla. Käy 13":n vanteeseen. Uuden ver. Mukana korj. sarja varalle. Useita sarjoja uusia jarrupalvoja. H. 3.500,- S:n takarummut, hyvät. H. 500,-. S:n jarrutehostaja. H.500,- S:n takapyörän pulttisarja/10kpl sarja, uusia. H.150,- S:n (1300cc) jarrupalasarjoja, uusia. a)100,- X:tra long, 80mm takapyörän pulttisarja, 10kpl. H.300,- Sorvattuja norm. jarrurumpuja 50,-/pari. 7 x 10" JP aluvanteet H. 1.600,-/sarja. Kitkalukon periä: 3,7 ja 4,3 a)500,- 31 hamp. suorahamp. välipyörästön idler gear. H.500,- JKD:n 5 Speed Dog Box. H.10.000,- . Suurteho vesipumppu 150,- Holkki termostaatin tilalle. H.50,- . Vesipumpun hammashihnaveto sarja + vararemmi (400,-). 4-lapainen flekti (100,-). Tiheäkennoinen jäähdyttävä, alkuper. tilalle, uusi (400,-). 1300cc:n 020", linjahoonattu, koneist. jälkeen ajamaton lohko, teräspukit, uudet Omegan 7cc:n männät. H.(3.500,-). GT:n kevennetyt (573grm), tasapain., shootpeened, mitatut kiertokanget. H. (1.500,-). SPS pultti+mutterisarja edellisiin, uudet. (350,-). Super Sprint nokka-akseli, spider drive. (400,-). 649 nokka-akseli, pin drive. (400,-). CS-6-B nokka-akseli, pin drive, (erinomainen kadulle), 400,- Kent Cams suurteho öljypumppu, slot drive. H.(180,-). Mini Spares ultra light EN8 steel vauhtipyörä, uusi (1.050,-) Ultra light steel takalevy (350,-). Remmijakopää + vararemmi (400,-). Koneen ylätuen uretaani puslasarjoja a)50,- . Janspeed large bore pakosarja 3-1:een. (500,-). KAD 16V comp. pakosarja, kromattu. (1.500,-). Ym. nurkkiin jäänyttä + vakio osaa. Puh. 931/683993, -/652316, -/652215. Mara

MYYDÄÄN: Farmari Mini -63/-64. Moottori, verhoillut ja penkit, kuljet-tjan penkkiä lukuun ottamatta puuttuvat. Autoon saa myös paperit. Vani on suhtruosteeton. Hinta tarjousten perusteella tai vaihto tavaraan tai muihin projekteihin. Puh. 949-670472 Jani Simonen, Iisalmi.

MYYDÄÄN: Jäsenrekisterin hoitajan MINI 1000 vm. 1980
aj. 101 tkm, väri met.kulta, valkoinen katto. 42

1300 cm Mailerin kone Minin vaihdelaatikolla,
Minin turvakaari 60-luvulta (keski- ja takakaaret).

OSTETAAN: Fleischmann autoradan autoja ja rataosia, myös
Scalextric autot vars. Minit kiinnostaa.
Puh. k 937-5849908, työ 937-5751240 Jukka Pöri.

MYYDÄÄN: Peltiosat kaikkiin malleihin edullisesti.

Käytetyt osat kuten Cooper S levyjarrusarjat. Myös kaikki
erikoiset osat suoraan Englannista.

Colway renkaat edullisesti esim. 165/10 70 275mk/kpl.

Verhoilu sarjat kaikkiin malleihin (pyydä tarjous).

Newton Commercial verhoilu sarjat.

Maniflow pakosarjat ja putkistot.

Minilite vanteet. Puh. MINISPEED Finland

Tel.+358 39 6334464

Fax.+358 39 6334464

Puh. 949-728105



TURUN KAUPUNKI

LÄHETE

YMPÄRISTÖNSUOJELUTOIMISTO

Päivämaa

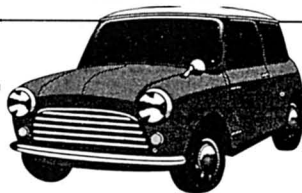
Littteet, kpl

Asia
*Terveystieteiden
Työmaalla huomasi vuosittaiset
lehtienkin valinnat "eko-kulttuurin"
autoksi Minin lajitteletyksen yhteyteen
UUSIO-UUTISET 4/94*

Lähetäjä
ter. R. V. Vageloh

29.5 Päiväsuosasto

Autoilijoille lajitte- piste Mäntsälään



Autoilijoille, matkailijoille ja mökkiläisille tarjotaan mahdollisuus tuoda lajittelemansa materiaalit samaan paikkaan, jossa he tankkaavat autonsa ja itsensä. Paikka on Kesoi-Motorest Tuuliruusu Mäntsälässä 4-tien varressa.

Aseman yhteyteen on pystytetty lajittelepiste, johon voi palauttaa keräyspaperia, lasia, metalliromua ja juomatölkkejä sekä sekajätettä. Ruoantähteitä varten on kom-

postori. Tuuliruusuun voi viedä myös akkuja ja paristoja.

Tuuliruusu on yksi ympäristöä säästävän matkailun edistämisen- ja kehittämishankkeen (YSMEK) yhdeksästä kokeiluhankkeesta. Jos kesän kokeilu onnistuu, pystytetään lajittelepisteitä ensi kesänä kymmeniä eri puolille maata.

Autoilijoiden asenteita lajitteletyksen tuuliruusuun heinäkuussa. Peräti 95 prosenttia vastanneista on val-

mis lajittelemaan matkajätteensä.

Kokeilussa ovat mukana tielaitos, ympäristöministeriö, Mäntsälän kunta, Suomen luonnonsuojeluliitto, Kiertokappula Oy, Kesoi Oy, Tuuliruusu, Ecora Oy, Lappset Oy ja Säkkiävaline Oy. Projektin toteutuksesta ja kyselyistä vastaa Savonia Kehitys, joka on Kuopion Hotelli- ja ravintolapöytäaloksen alainen yksikö.

UUSIO-UUTISET 4/94



TOIMITUKSEN PALSTA

Vuosikokous pidettiin lokakuun lopulla Valkeakoskella, rantahotelli Waltikassa. Hotellin johtaja oli niin innoissaan klubilaisten saapumisesta, että ehdotti jopa kerhon kesäkokouksen pitämistä hotellin vieressä olevassa puisto-

stossa. Kokouksessa ehdotus ei kuitenkaan saanut riittävästi kannatusta. Sitäpaitsi onhan maassa vielä kesäpaikkoja, joissa ministit eivät ole vielä käyneet.

Kerhon vuosikokouksessa päätettiin mm. seuraavista asioista: Mini Clubin johtokunta valittiin yksimielisesti uudelleen vuodeksi 1995. Puheenjohtajana jatkaa Jarkko Lehtonen, varapuheenjohtajana Markku Jantunen, Sihteerinä Hannu Lindstedt ja rahastonhoitajana Kaija Salminen.

Jäsenrekisterin hoitajana jatkaa Jukka Pöri. Jäsenlehden vastaavana toimittajana Hannu Lindstedt. Jäsenlehden postituksesta vastaa edelleen Timo Salminen.

Jäsenmaksuja päätettiin korottaa 10:llä markalla. Siten maksut ovat vuonna 1995 seuraavat:

- Vanhat jäsenet 80 mk.
- Uudet jäsenet 100 mk. Eräpäivä on 31.1.-95

Korotuspaine johtuu kaikille tutusta arvonlisäverosta, joka nostaa jäsenlehden paino ja postitus kustannuksia.

KERHON KOKOONTUMISAJOT VUONNA 1995:

Talvikokous: Koskenpää, 4.-5.3.-95. Mökkivaraukset puh.942/767115
" /767116

IMM 95: 2.-4.6.-95, High Chapparal, Ruotsi.

Kesäkokous: heinäkuu, Virtasalmi Motopark.

Veteraaniralli: aika avoin, elokuu.

Brittipäivä: aika ja paikka avoin.

Ahveniston ratapäivä: syyskuu (3. 10. tai 17 päivä) varaus.

Vuosikokous: marraskuu, ehdolla Naantalın kylpylä tai Waltikka.

Lisäksi kerho osallistuu lukemattomiin muihin tapahtumiin, joista tiedotetaan erikseen jäsenlehdessä.

IMM 1996 on touko/kesäkuussa Saksan Rodenkirschenissä.

Koskenpään talvitapahtuma on siis 4.-5.3.-95, joten muista varautua ajoissa. Mökkejä on rajoitetusti joten tee varaus ajoissa.

Puh. 942-767115 tai 767116. (ilmoitus tapaht. myös seur. numerossa).

HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA KAIKILLE!!! * Hannu



Kumpa meillä Malesiassakin olisi -30°C , niin ei aina kone keittäisi...

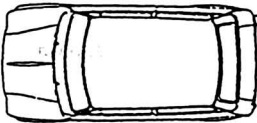
HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA !

**Painava
tekijä**



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

**NORDMANIN
KIRJAPAINO**



Lehti N:o 1, Aineisto sis vk 4, ilmestyy vk 8

Mini Club Flying Finns -jäsenlehti, painosmäärä on 600 kpl. Lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa.

Puheenjohtaja:
Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:
Jukka Pöri

Vastaava toimittaja:
Hannu Lindstedt

Sihteeri:
Hannu Lindstedt

Postitus:
Timo Salminen

ISSN 0784-2597