

HANKIRALLI 1965



Timo Mäkinen – Pekka Keskitalo



UUODEN MINI-ehdokas 1995 Mini Van
kaipaa vielä hieman ehostusta!!

TOIMITUKSEN PALSTA

Kerhon jäsenille postitettiin tammi-kuun alussa kutsu kansainvälisille Minitreffeille, jotka vietetään tänä vuonna Ruotsissa ja järjestäjänä toimii Mini Club Sweden.

Selvyyden vuoksi mainittakoon vielä kerran, että kerhomme ei lähetä yhteistä ilmoittautumista kaikista matkalle osallistujista, vaan jokainen hoitaa oman ilmoittautumiskaavakkeen kokouksen järjestäjälle samoin kuin varausmaksun. Ilmoittautumismaksu oli 300 Ruotsin kruunua.

Myös laivamatkojen osalta jokainen varaa itse paikat oman aikataulunsa mukaan. Ilmeisesti yleisin lähtöpäi-

vä tulee olemaan torstai kesäkuun 1. päivä ja paluu maanantaina 5. kesäkuuta.

Mikäli siis olet aikeissa lähteä mukaan Treffelle, muista että viimeinen ilmoittautumispäivä on 1.3.-95. Postisiirtotilin N:o 74 65 64-4 Mini Club Sweden tai Pankkitili Mini Club Sweden Nordbanken, Sweden nr. 171 744219 97 .

Koskenpään talvikokous pidetään 4.-5.3.-95 ja tapahtuman yhteydessä pidetään myös kerhon sääntömääräinen kokous, jossa käsitellään mm.

- Kerhon kuluneen vuoden rahan käyttöä.
- Vahvistetaan tilinpäätös edelliseltä vuodelta.
- Päätetään tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä klubin johtokunnalle tai niistä toimenpiteistä, joihin kerhon hallinto tai tilintarkastajien lausunto ehkä antavat aihetta.
- Käsitellään muut kokoukselle esitettävät asiat.

KERHON KOKOONTUMISAJOT VUONNA 1995:

Talvikokous: Rantapirtti, Koskenpää, 4.-5.3.1995

IMM 1995: High Chapparal, Ruotsi, 2.-4.6.1995

Kesäkokous: Motopark, Virtasalmi, 15.-16.7.1995 (ilmoit.tässä N.o:ssa)

Veteraaniralli: elokuun alku/aika avoin.

Brittipäivä: samoin aika/paikka avoin.

Ahveniston ratapäivä: 3.9.1995.

Hyvää kevään jatkoa:

Harjo

TALVIKOKOUS KOSKENPÄÄSSÄ 4.-5.3.1995

Mini Clubi järjestää yhteisen talvi ja kevätkokouksen Koskenpään Rantapirtillä maaliskuun alussa. Perinteisesti kevätkokouksessa on käsitelty kerhon sääntömääräisiä asioita mm. kerhon tili- ja raha-asiat. Talvitapahtuma aloitetaan lauantaina (4.3.-95) noin klo 12.00 ja toivottavasti päästään heti aamusta jäälle --- ja testaamaan Minilä:

- liukkaankelin ajoharjoittelua
- taitoajokilpailua jääradalla
- ja kun taito on opittu pidetään sprit-kisa

Mikäli satut omistamaan ralli- tai jääratarenkaat, niin muista ottaa ne mukaan.

Huom! Ilmeisesti lehden ilmestymiseen mennessä Koskenpään kaikki mökit on jo varattu. Asian voi varmistaa puh. 942-767115 tai 767116.



KESÄKOKOUS 15.-16.7. 1995 MOTOPARKissa

MINICLUBin vuosikokouksessa järjestetyn äänestyksen perusteella päätettiin tämän vuoden kesäkokous järjestää Keski-Suomessa, Virtasalmen kunnassa sijaitsevassa moottorirata MOTOPARKissa.

Rata leirintäalueineen siirtyi vuoden 1995 alussa Finnish Hot Rod Accociationin (FHRA) tytäryhtiön (Oratis Oy) hoitoon, ja viime vuonna tekemäni varaukset ja hinnat olivat henkilövaihdosten takia "kadonneet". No, uudet sopimukset on sorvattu ja hinnat neuvoteltu meille edullisempaan suuntaan.

Kokouksen päivämäärä on **15.-16.7.1995**, tosin paikalle voi saapua jo perjantaina.

Majoitusvaihtoehdot ovat mökkimajoituksen lisäksi asuntovaunu- ja telttamajoitus.

Hinnat ovat mielestäni varsin kohtuulliset:

- 500mk / **mökki** (6 henkilöä) / viikonloppu (la-su 300,-). Mökkejä 22 kpl.
- 400 mk / **huone**(4 henkilöä) / viikonloppu (la-su 250,-). Huoneita 10 kpl.
- 300 mk / **huone**(2 henkilöä) / viikonloppu (la-su 200,-). Huoneita 6 kpl.
- Telttamaksu 50mk / **henkilö** / koko viikonloppu
- Asuntovaunu 50mk / **henkilö** / viikonloppu + sähköt 50mk

Keittomahdollisuuksien lisäksi halukkaat voivat hyödyntää alueella sijaitsevan ravintolan palveluja, tosin tarjoiluluokitukselta ei ole vielä toistaiseksi varmuutta (viime vuonna kuului parhaaseen A-ryhmään).

Päivän pääteeksi/illan aluksi mahdollisuus saunomiseen (naisille ja miehille omat saunat), joka sisältyy hintaan.

Mökkivaraukset saa jokainen hoitaa itse numerosta 958-622 155 tai 958-622 195. Mökkejä ja huoneita on rajoitetusti, joten kannattaa varata ajoissa, viimeistään kesäkuun alkuun (1.6.) mennessä. Jokainenhan tietää virallisen Minikelin luonteen (aurinkoa ja hellettä...).

Ohjelmapuolen tarjonnasta voidaan keskustella Koskenpään talvipäivillä.

Kuten vuosikokouksessa päätettiin, Helsinki-team hoitaa kokousjärjestelyt, mutta varsinainen ohjelmapuoli hoituu kaikkien paikalliskerhojen yhteistyönä.

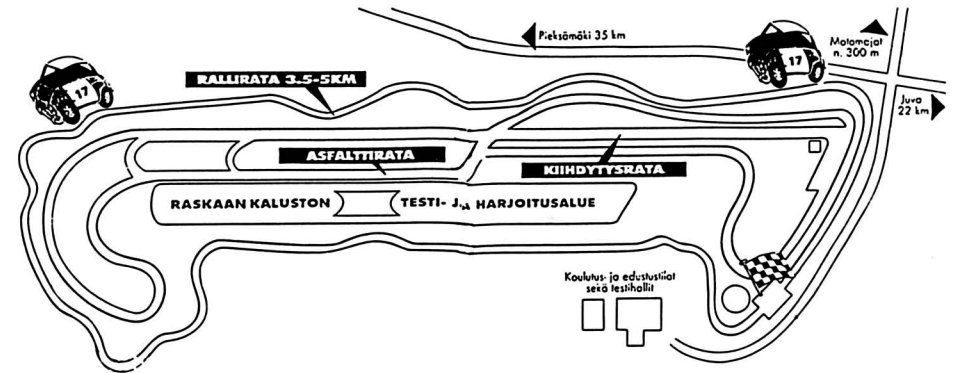
Motomajojen alueella on runsaasti tilaa kaikenlaiseen kisailuun, autoilla tai ilman. Yritetään kuitenkin pysyä kohtuudessa, sillä varsinainen ohjelma-aika ajoittunee lauantaipäivälle, ja siitäkin hukkuu iso osa rata-/rallitouhuun.

Koettakaa keksiä jotain ohjelmantynkää paikalliskokouksissa ja ottakaa yhteyttä tarvittaessa allekirjoittaneeseen, jos kaipaatte lisätietoa.

Rata-, ralli- ja kiihdytyspuolen hemmoille sen verran terveisiä, että kaikki Motoparkin palvelut - varsinainen moottorirata, kiihdytysrata ja rallirata - ovat käytettävissä **lauantaina 15.7.1995 klo 12.00-17.00** välisenä aikana.

Moottorirata on erittäin hyvässä kunnossa pituudeltaan tällä hetkellä maan pisin, 3,509 km.

Rallirataa ollaan kesällä leventämässä nykyisestä ja se on myös käytössä, mikäli levennytyöt eivät osu juuri samalle viikolle. Pituutta ralliradalle kertyy 3,5-5 km, tarpeesta riippuen.



Yläkuvassa MOTOPARKin rata-profiilia. Varsinainen leirintä-alue jää kuvan yläpuolelle.

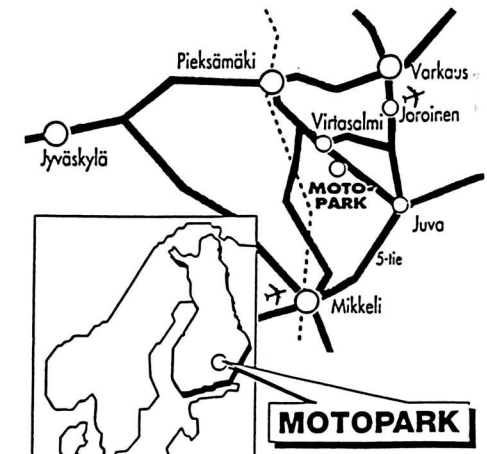
Halukkuudesta em. ratavaihtoehtoihin otamme mielellämme palautetta talvipäivillä tai minulle voi tietysti myöskin soitella.

Kesäkokoukseen voi suunnistaa oheista piirrosta ja omaa karttaa apuna käyttäen. Matkaa Helsingistä kertyy noin 320 km, joten Turkulaisia voi hyvällä syyllä kehua jo pitkämatkalaisiksi. Mutta kalustohan on talven jäljiltä entistä paremmassa kunnossa, joten matkan pituus ei todellakaan voi olla esteenä. Määräaikaishuollot tosin ovat matkan varrella usein tarpeellisia, mutta eihän kukaan haluaisikaan ajaa yhdellä istumalla koko rupeamaa, eihän??

Seuraavassa lehdessä tarkemmin asiasta.

kesää odotellessa

Pekka Turunen

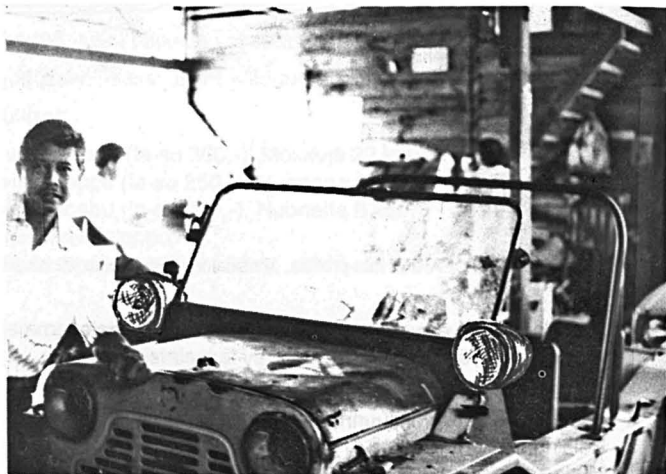


MAMA MAZWIN MOKE MALESIASTA

No nyt varmaan ihmettelet, että se Timo on jo kokonaan seonnut kun kirjoittaa täti Mazwin Mokesta. No ei vielä, tämä Raja Malesiasta kirjoitteli, että teepä juttua ja tässä sitä seuraa:

Moken Raja oli saanut noin 6-7 vuotta sitten lahjaksi tädiltään (mistä sellaisia tätejä saisi toim.huom.), silloin siinä oli 850 kone ja vakio 10" renkaat eli täysin vakio, eli täyden remontin vaativa Moke.

Koneeksi löytyi 1100 MG:n kone, 1cb, AEG 510 nokka, kevyt vauhtipyörä jne. Taakse löytyi Australialaisen Moken heiluriakseli (mahtuu 13" pyörät) Aluksi tosin liikuttiin 12" Hondan vanteilla ja tyylinä oli "Para-military"-look eli puolisotilaallinen (Raja on ex-kapteeni). Väriä suomalaisittain tuttu Ferrex-harmaa...



1992 kesällä moke sai uuden "Oasis green" värin, kunnan penkit, silmä alkuperäiset ovat PELTIÄ ilman pehmustetta. Turvakaari tuli kuvaan. Näillä eväillä Moke=DUKE liikkui 1,5 vuotta, mm meidän ollessa siellä se oli vaalen harmaan/vihreä ja kone melkein loppu. Tämähän johti taas uuteen vaiheeseen...



JA TOHON 45 Weber....



DUKE

Mr RED

KÄYKIN SURE MOKE
LOKA OULUUN
NOPEASTI REMONTIN
ANKKA, OASTAN...

Vaihe 2: 13" vanteet 175/60x13, uusi turvakaari rätkki, samoin maalaus...



Kuvassa ollaan teettämässä (!!!) uusia rekisterikilpiä kyltintekijällä.....

MOKE 1 OULU
IHAN OK...



Tähän vaalen vihreään väriin kuulemma kyllästyivät ensin Rajan tyttäret, jotka ilmoittivat suoraan, että Duke oli sen näköinen (väri- nen) kuin olisi saanut HIV-tartunnan. Mimin ja Maimunahin sana painoi niin paljon että isäntä tuli uusiin aatoksiin ja vaihe 2 mikainen Semi-sport tyyli tumman vihreine raitoineen, sini/harmaa ja punaruutuinen nokkapelti saivat vallan. Penkit uusittiin täysin ja samoin kaartaa modifioitiin

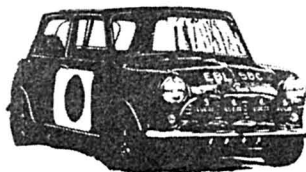


↑
Marraskuussa 1993.
Well ainakin on
lämpimämpää kuin
meillä.....

Kesäkuussa 1994
Kiinan merellä
ja taas on läm-
mintä.....



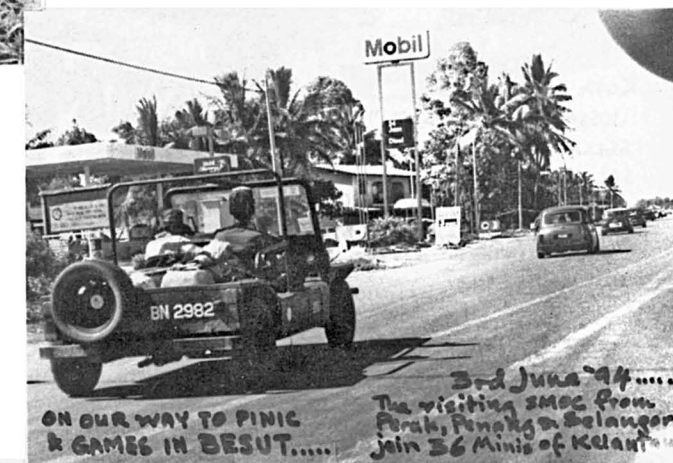
Loput kuvista on Rajan sekä kerholaisten tekemältä matkalta Kelantanin Minikerholaisten luo, sekä matkalta takaisin läpi viidakkomaisen Malesian sisäosan. Toinen Mokeista on Mr Brown = Ruskea ja lämpöä koko ajan 30-38 C, joten matkaan.....



SYTYTYSHÄIRIÖITÄ MATKALLA + MUUTA-
KIN ONGELMAA ...



PRÄKKI GUA MUSANGISSA,
KUUMAA JA KUIVAA



MINIS GOES EAST

3rd June '94....
The visiting SMOG from
Perak, Penang & Belau
Join 36 Minis of Kelantan
ON OUR WAY TO PINIC
& GAMES IN BESUT....



45 MINIA + 2 MOKEA

One of numerous
MINI CONVOYS OF 45 Minis
and 2 Mokes in "MINIS GO EAST"
in Kelantan.... 2nd - 6th June 1994.



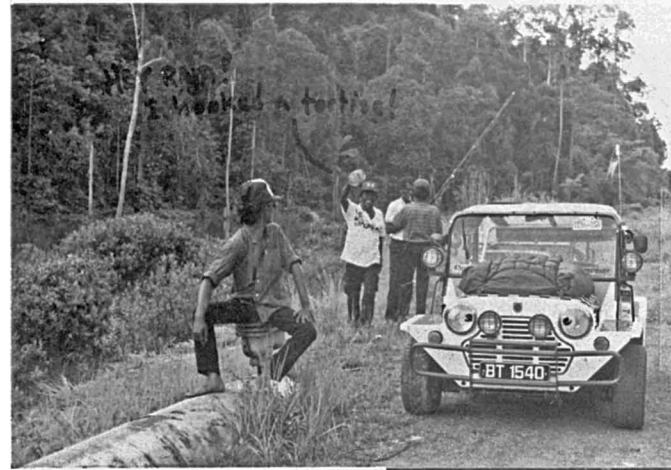
..... OF COURSE THERE WERE VARIOUS MINI GAMES & GROUP PHOTOGRAPHS IN BEJUT.....
 Can you see me? With my old pal Nawawi Chairman of Kelantan Militia.

ME KAKSI PÄÄTTIMME
 PALATA ERI TEITÄ
 KUALA LUMPURIIN
 JA POIKETA

KOTA BHARUUN
 JOSKA OLIN ENSIMMÄI -
 SELLÄ ARMIJAN KOMENDOUK-
 SELLA.
 AIVAN KUNLEMMA MUISTU
 MIEHEN KUVAN MUKAISET
 MIEHUUS AJAT...



5th June '94.



11
 Araftin & Ishak
 kalassa.
 Saaliina kilpikonna!

Kuvassa Raja pyrkimässä
 kookoshedelmän poiminta-
 koulun (6kk harjoitelo)
 Oheinen oppilas on
 jo läpäissyt testit ja
 ilmeisesti testaa Rajaa !!



Kuvissa esiintyvä ammattilainen
 kookoshedelmän poimija ja pomo
 (seisomassa) 122 ihailee tuloksia



Yes, Raja, I DARED
 TO PRINT THIS,
 BUT NO TEXT, OK.....





CAMERON HIGHLANDIN
KRYSANTEEMI-VILJELMIÄ +
MINI & MAIMUNAH



EMI

RAJA KOBAT

▲
KUN HÄN LEUYTI EMI-YHTÖLLE
LEUYJÄ (USEITA!!) ~ 6/83

▲ JOHORIN VALTION KRUUNUN PRINSIN PUNYAN
UUSI MOKE + RUOSTUMATTOMASTA TERÄKSESTÄ TEHTY JEEP

Mini "Pimlico" →
KUALA KANGSARISTA
30km pohjoiseen Ipohista.
Kojelauta m Raja Kobat

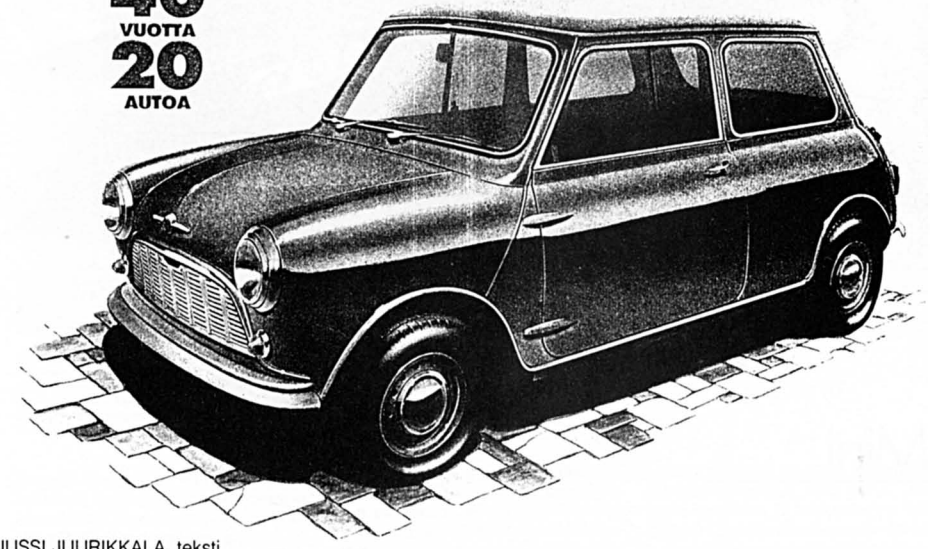


Simi Kalmela

Mini

Se ainoa PIENI SUURI AUTO

40
VUOTTA
20
AUTOA



JUSSI JUURIKKALA, teksti
SEPPO KIRVESMIES, kuvat

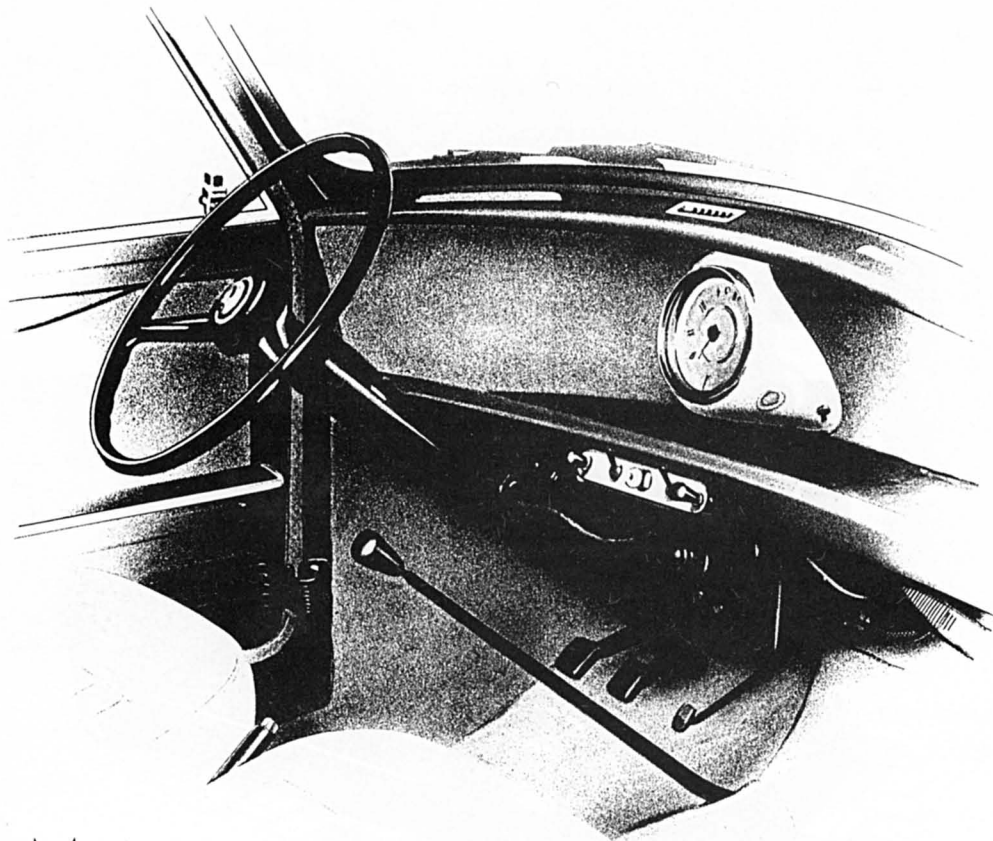
Autojen suunnittelu muuttui jo paljon ennen tietokoneiden aikaa ryhmätyöksi sen sijaan, että vanhoina hyvinä aikoina yksi ainoa suunnittelija teki uuden mallin valmiiksi asti tekniikkaa ja muotoilua myöten. Yksi viimeisistä – jollei peräti ihan vihoviimeinen – käytännössä yhden miehen suunnittelemissa autoista oli Mini.

Alec Issigoniksen aikaansaannos

Mini ei varmaan syntynyt helkessä. Kreikkalaissyntyisen Alec Issigoniksen

Automalleja tulee ja menee, mutta todella merkittävät ja menestyksekkäät ovat harvassa. Yksi näistä harvinaisuuksista oli Morris Mini-Minor /Austin Seven – tuttavallisesti pelkkä Mini – joka poikkesi joka suhteessa silloisista »oikeista autoista».

tiedetään mieltäskelleen pikkuautoja ja niihin sopivia rakenteita vakavissaan jo ennen toista maailmansotaa. Issigonis oli 1930-luvun loppupuolella töissä Morris-tehtaalla. Osoitettuaan suunnittelijankykynsä hän sai päävastuun uuden pikkuauton suunnittelussa. Tuo malli, Morris Minor, tuli markkinoille vasta sodan jälkeen ja osoittautui menestykseksi. Se oli kokoluokkaansa nähden tilava, hyvännäköinen ja ennen kaikkea siinä oli ajo-ominaisuuksia, mitä ei suinkaan voida sanoa kaikista sen kilpailijoista. Mutta Issigonis oli luomukseensa vain puolitaitin tyytyväinen. Suezin kriisin seurauksena 1956 syn-



Mini

tyi pulaa öljystä ja sen hinta kohosi. Se nosti vähän kuluttavat pikkuautot aivan uuteen arvoon, ja pian jokaisella tärkeällä tehtaalla piti olla oma pieni mallinsa. Niin piti tietysti olla myös Morrisella, tai paremminkin British Motor Corporationilla (BMC), Austinin ja Morrisin yhteenliittymällä.

Onneksi Issigonis oli ihan luvallisesti kehittänyt uusia ajatuksiaan ja jopa kokeilukin niitä 1940-luvun lopulta alkaen. Maaliskuussa 1957 yhtiö teki päätöksen Minin valmistuksesta ja kesällä 1959 auto oli valmis esiteltäväksi lehdistölle ja yleisölle. Sarjatuotanto oli jo alkanut ja välittömästi esittelyn jälkeen aloitettiin toimitukset ostajille. Minin varsinainen kehittämissaika oli siten tavattoman lyhyt, minkä vuoksi ensimmäisissä

autoissa kieltämättä oli joitakin lastenteaiteja.

Erilainen pikkuauto

Issigonis oli kokeilujensa ja kokemusensa perusteella vakuuttunut, että etupainoinen on vakaajattava ja siksi myös turvallinen. Mutta se ei vielä riittänyt niiksi jauhoiksi, joista Mini leivottiin, Issigonis rakensi ensin prototyypin. Se oli etupainoinen, mutta takapyörävetoinen ja sen pyörät olivat auton kulmissa. Se ei tietenkään vielä ollut Minin prototyyppi. Mutta kun sitä sopivasti pienennettiin ja se muutettiin etupyörävetoiseksi, alkoivat ainekset olla koossa.

Uuteen prototyyppiin sisältyi kaksi tärkeää oivallusta: sen moottori oli no-

kalla poikittain ja auto oli jousitettu kumikartiojousin. Vaihteisto ja vetopyörästö oli rakennettu yhdeksi kokonaisuudeksi moottorin kanssa ja sijoitettu sen öljypohjaan, joten koko voimalaitepaketti vaatima tila oli hyvin pieni varsinkin auton pituussuunnassa. Tämä prototyyppi, XC 9003, hyväksyttiin jatkokehittelyn kohteeksi ja suunnitelma sai uudeksi nimekseen ADO 15 (Austin Design Office).

Ryhmätyötähän ADO 15:n jatkokehittely tietenkin oli, aikataulu ei olisi muuta sallinut. Mutta langat olivat tiukasti Issigoniksen käsissä, hän tuotti ideoita ja luonnoksia uskomattomat määrät. Niiden kehittäminen ja yksityiskohtien suunnittelu jäi toisten tehtäväksi.

Voimalaitepaketin ja ovelan kumijou-



JOS jonkin yksittäisen auton voidaan katsoa luoneen suomalaisten ajajien ralli-maineen, sen on oltava Minini Käsité «Lentävät suomalaiset» syntyi Timo Mäkinen ja Rauno Aaltonen pyörittäessä pientä koirankopplaan isoisten kiusana niin Suomessa kuin Euroopan suurrallissa. Legendaarisin ilme on ollut Rauno Aaltonen ja Henry Liddonin voitto Monte Carlossa 1967, jolloin klau ratkesi viimeisellä erikoiskokeella (kuva). Jo 1965 Timo Mäkinen oli voittanut saman kisan.

situksen ansiota oli, että ennennäkemättömän suuri osa auton pituudesta ja tilavuudesta jäi matkustajien käyttöön. Minin 3050 mm:n pituudesta peräti 80 prosenttia oli matkustamon ja tavaratilan osuutta. Tavaratila ei tosin ollut suuren suuri, mutta sen käyttökelpoisuutta lisäsi alareunasta saronoitu luukku, joka vajereiden kannattamana kesti hyvin parin matkalaukun painon. Lisäksi auton sisällä oli ovissa isot säilytyslokero ja kojelaudassa – tai sen tilalla – laaja hylly.

Perheauto ja kilpuri

Pienistä ulkomitoistaan huolimatta Mini oli sisältä uskomattoman tilava, siihen mahtui vaivatta neljä täysikasvuista, jo-

pa isoja henkilöä. Se oli siis todellisuudessa perheauto, ei ahdas ja epämuokava pikkuauto. Sen ajo-ominaisuudet ja suorituskyky olivat 34 hv:n moottoritehosta huolimatta pikkuautojen ominaisuuksien yläpuolella. Kun hinta oli halpa, Ministä tuli tietysti hyvin nopeasti suosittu auto.

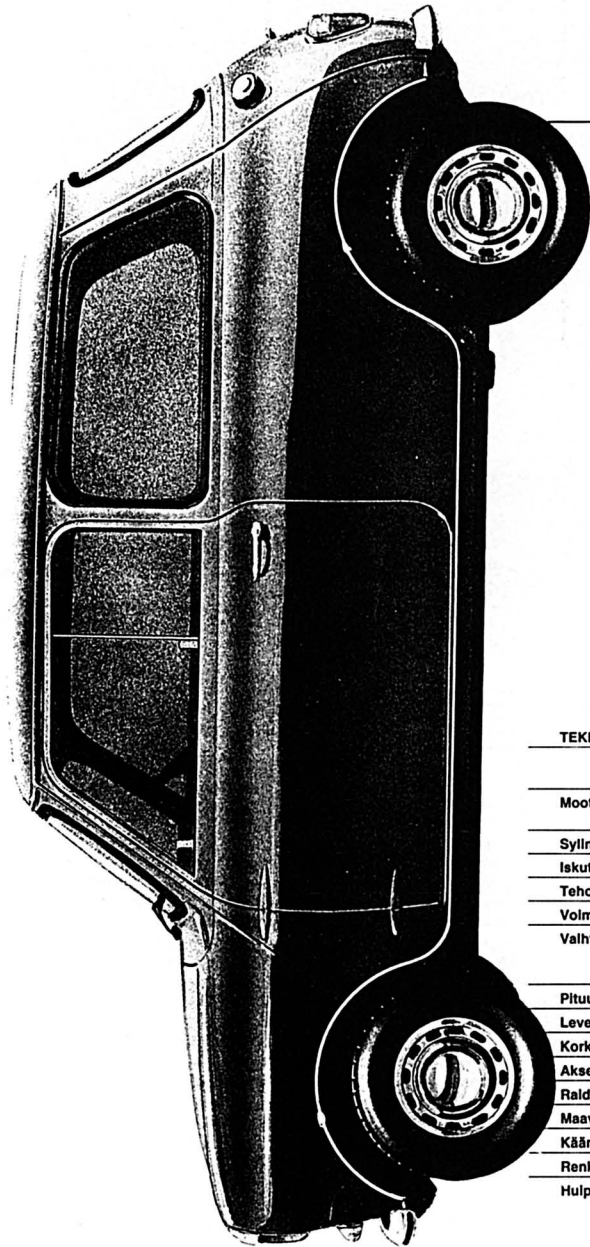
Minillä oli kaikki edellytykset menestyä myös kilpailuissa, eikä pelkästään omassa merkiluokassaan. Tarvittiin vain vähän lisää tehoa. Sitä taas saatiin sekä suurentamalla iskutilavuutta että virittämällä moottoria.

Kilpailutarkoituksiin syntyi 1961 Mini-Cooper, jossa oli 997 cm³:n 56 hv:n moottori. Pari vuotta myöhemmin oli saatavana Mini-Cooper S, kilpailutarkoituksiin tehty 1071 cm³:n versio, jon-

ka teho oli 70 hv. Keväällä 1964 esiteltiin varsinainen ase, 1275 cm³:n moottorilla varustettu 75 hv:n tehoinen Mini-Cooper S, joka korvasi pienemmän S:n.

Ministä tuli nopeasti erittäin menestyksellinen kilpa-auto, jolla ehdittiin mukaan niin ralleissa kuin radoillakin. Jo 1962 Minillä ajettiin yhteensä 153 voittoa, sen jälkeen menestyksiä ei enää oikein ehditty laskeakaan.

Minin kilpailumenestyksiin liittyä myös Suomen autourheilun nousu kansainväliselle tasolle. Timo Mäkinen ja Rauno Aaltonen hankkivat maineensa BMC:n tehdaskuljettajina. Heidän «tuotemerkikseen» syntyi aluksi käsité «Mini-Finns» ja myöhemmin «Flying Finns». Timo Mäkinen voitti mm. Monte Carlon ralin 1965 ja käytännössä myös



Mini

seuraavana vuonna. Jälkimmäinen voitto kuitenkin hylättiin uskottoman keinotekoisin perustein.

Se elää yhä

Englannin autoteollisuuden sortuessa myös Minin kehittäminen jäi sikseen, vaikka mallin valmistus jatkuikin. Myöhemmin siitä yritettiin tehdä uusia versioita, mm. alkuperäistä pitempi Clubman. Vuonna 1984 Minin perusmallikin sai etupyöriinsä levyjarrut samalla kun pyöräkoko muutettiin 12-tuumaiseksi aikaisemman kymmenen tuuman sijasta. Vuonna 1990 markkinoille tuli jälleen 1275 cm³:n Mini-Cooper, jonka teho oli nyt 61 hv. Minin tuonti Suomeen lopetettiin jo ajat sitten, se ei enää pystynyt kilpailemaan uudempien pikkuautojen kanssa. Mutta siitä huolimatta Alec Issigoniksen elämäntyö on vaikuttanut myös Suomessa. Englannissa sillä on yhä merkitystä käytännössäkkin huolimatta siitä, että Mini on ollut tuotannossa yhtäjaksoisesti ja suunnilleen samanlaisena jo pian 33 vuotta.

TEKNIKKAA

	Morris Mini-Minor 1960	Mini 1991
Moottori	eteen poikittain sijoitettu 4-sylinterinen rivimoottori	
Sylinterin mitat mm	62,9 × 68,26	64,58 × 76,2
Iskutilavuus cm ³	848	998
Teho kW (hv) DIN	25 (34)	30 (41)
Volmansliirto	etupyöräveto	
Vaihteisto	4-vaihteinen manuaalinen	valinnaisesti 4-portainen automaatti
Pituus mm	3050	3050
Leveys mm	1390	1410
Korkeus mm	1350	1350
Akselivälit mm	2030	2035
Raideväli e/t mm	1210/1140	1205/1170
Maavara mm	160	150
Kääntöympyrä m	9,0	8,6
Renkaat	5,20-10	145/70 SR 12
Huippunopeus km/h	115	129, auto- maatti- vaihteisena 126



MÄKINEN - 65



AALTONEN - 67



HOPKIRK - 64



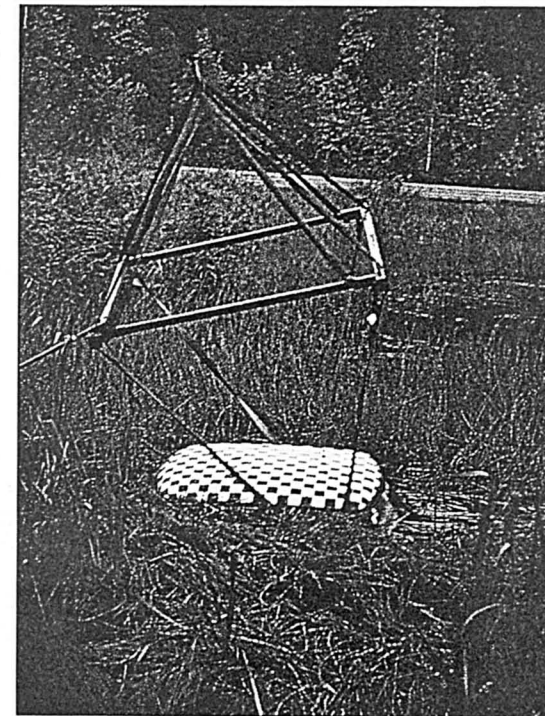
YHTEISOTRETTI

JOHN COOPERIN
GARAGEN
MYKENTIVÄLTINSeksi kummi -
POIKAMME
MALTALLA!
TOSIN HÄN EI
JOUTUNUT
(CONNEXKI.)
KYYTIIN !!

UUTISIA

RATA-AJOKO KUIVAA HOMMAA?

Historic- ja harrasteautoluokkien rata-kauden päättäjissä Ahveniston moottoriradalla vesikastetta eivät saaneetkaan kisojen voittajat, vaan Minilä ajanut harrasteautoluokan huimapää. Sami Tchokkinen sukelsi koirankopilaan spinnauksen päätteeksi radalta suoraan suohon! Auto vajosi ikkunoi- ta myöten suolam- peen ennen kuin kuljettaja onnistui poistumaan siitä ja uimaan rantaan. Tulenkestävästä ajopuvusta ja -kengistä ei ollut paljon hyötyä ja jos Sami meinaa jatkossa ajaa kurvan yhtä railakkaasti, voi suositella ajovarusteiksi ennemminkin sammakkomiehen pukua ja räpylöitä.



HANNELE HATANPÄÄ

Täysin veden alle suosilmäkkeeseen pikku hiljaa uponnut Mini nostettiin maihin päivän päätteeksi eikä isompia vahinkoja ollut havaittavissa, mutta suokasvillisuutta ja vettä riitti auton täydeltä.

Kerhon paikalliskokootumiset:

Helsinki team: Joka kuun viimeinen keskiviikko Bondaksen kartanossa, Espoon Suomenjoella. Katsastuskonttoria vastapäätä. Puh.90-8012822.
Tampere team: Joka kuun ensimmäinen tiistai klo 19.00 Kesoil Paasikiventie. Puh.931-3761098 Aki Savunen.
Lahti team: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 18.00 Shell Majakka. Puh. 918-7537743 Jarkko Lehtonen.
Forssa team: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 15.00 Forssan Kartanonkadun Esso. Puh. 916-83829 Timo Salminen.
Turun Seutu: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 16.00 Autoteema, Roukkulin teoll. alue, Mynämäki. Puh.921-4308078 Tuomo Mikkola.
Keski-Suomi: Joka kuun viimeinen tiistai klo 19.00 Tourulan Kesoilin huoltamon kahvio.
Etelä-Karjala: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 17.00 Lappeenrannan Kauppakadun Kesoil. Puh. 953-4190318 tai 953-4150010.

HUOM! Lahden kokoontumisaika on muuttunut!

Since the age of 15 Dave Gilbert has restored, raced, rallied and collected Minis. Carl Rodgerson meets the man who has made Minis his life

DAVE GILBERT could be the world's most dedicated Mini enthusiast. Exaggeration? Well, judge for yourself.

While Dave hasn't got the biggest collection of Britain's favourite small car, he definitely has one of the most interesting and historic. Sitting in his garages are three original ex-works Coopers (yes three, although one's in bits), a totally original Mark I, a British-built Mini Moke, a replica of the sixties Mini Sprint and the fastest competition Mini this side of Silverstone.

Even more remarkably, Dave has acquired this stunning line-up without spending the equivalent of the National Debt.

Dave's love affair with the Mini started when he was 15 years old, and he vividly remembers the moment he saw a works Cooper flying past him on a stage near his home on the 1966 RAC Rally.

Unlikely as it would have seemed to the young Dave, standing in awe watching the Mini in action, he was later to buy that same Mini, GRX 310D.

But owning a works car was still a dream when Dave set about building a replica of that works Cooper S which had so impressed him. Spending all his spare time and money, he skilfully built up the replica - before he could even drive!

Dave first discovered that GRX 310D was for sale just after he had blown his savings on some Minilite wheels for his replica. A shattered Dave had to wait a year before he had saved up the money again and persuaded the owner to part with the car.

'Back in 1972, works cars had not acquired the value enthusiasts place on them now. I just thought it was an

important piece of history that shouldn't be lost,' said Dave, who painstakingly restored the Cooper S to its original specification.

Trained as an electrician, Dave realised in 1976 that his real talents lay in Mini restoration and preparation, so he set up his own restoration business in the West Country.

A twist of fate was to lead Dave to another works Mini more than a decade later, when he advertised that he had set up a works car register. A telephone call resulting from the advert led to a farmyard in Cheshire, where a 1963 works Mini, 8 EMO, had lain for six years. Naturally Dave couldn't

resist buying it and he managed to restore it just in time for the 30th Mini Birthday Party in 1989, where it equalled the achievement of his earlier car in winning the Car of the Day award.

Starting life as a 1071cc car, 8 EMO was driven in the 1963 RAC Rally by Paddy

Hopkirk and Henry Liddon, where it came fourth overall. It was reshelled for the 1965 Monte Carlo and entered for Raymond Baxter and Jack Scott. It was also given a 970cc engine and converted to Hydrolastic suspension at this time. After it threw a con-rod on the event it was fitted with a 1275cc engine, making it the only works car to be fitted with all three engine sizes.

Dave has kept it to 1965 specification and won the concours trophy at the 20th Mini Birthday Party. Round about this time, Dave started driving in night rallies and sprints in his works replica, which was to lead to a highly successful competition career.

Dave has the most comprehensive data bank of information on these rally giant-killers and it is a measure of his



'Dave skilfully built a works replica - before he could even drive'

dedication that, after the break-up of the Abingdon works department, Dave tracked down every Competitions Department employee.

'I was so keen to research the cars I travelled at least 20 times to Abingdon and slept overnight in the car because I couldn't afford a hotel,' said Dave.

He believes that the closure of the department was a disgrace, given the publicity the cars generated for BMC.

You can imagine Dave's disbelief when prices of works Minis hit record highs in the late-eighties. 'I was scared to take my works cars out as they were so valuable,' said Dave.

Thankfully, he didn't yield to financial temptation and held onto his cars. His most recent project has been to build authentic replicas of the Rob Walker Mini Sprint. Buyers can specify exactly the specification they require, even down to a 16-

valve engine. Typically, Dave spent a huge amount of effort getting the details right - so much so, that Ron Walker has given his personal seal of approval to the car.

Dave is probably one of the most knowledgeable mechanics on Coopers in the country, as proven by the fact that his highly tuned yellow works replica, complete with 1380cc A-series engine and Downton head, has demolished several

hillclimb records and narrowly missed out on first place in the BARC Hillclimb Championship Touring Car Class. When tested on a rolling road the Mini pushed out an unbelievable 115bhp at the wheels and has been raising eyebrows at events around the country, even beating the mighty Cosworth at the Porlock Hillclimb.

'I put all I learnt from those former employees at Abingdon into that engine,' explains Dave.

Also in his collection is a 33,000-mile, totally original 1966 Mk 1 850cc Mini and a British-built Mini Moke, used by Dave to trailer 8 EMO back home.

But perhaps Dave's most historic car is the works Mini, GRX 555D, which won the Monte Carlo and was subsequently disqualified. Again it was chance and good luck which led Dave to this car, which he acquired in a swap for a Mini van!

After so many years dedicated to the Mini, Dave is as keen as ever on the baby classic. When I ask if there are any drawbacks, Dave can only think of one: 'When my daughter returns from her friend's house, she asks why other dads only have one car in the garage...'

Dave's firm Classic Coopers can be contacted on 0278 641199 or 760881.

Mini man

Mini Club Flying Finns vahvasti vauhdissa

Ministien kerhossa Suomessa on kuutisenkymmentä jäsentä ja toistatuhatta Mini-merkkistä kulkuneuvoa on rekisteröity liikenteeseen.

Yhteiset kokoontumiset ovat näyttäviä, sillä osallistuminen on innokasta. Esimerkiksi viime kesän kesätaipumassa Suur-Saimaan Lomakylässä pörssi lähes sata koirankoppia, ministejä parisaataa.

Järjestetty Voikukkaralli oli hauskaa katsottavaa ja osallistujatkin olivat innoissaan. Saunominen sekä tarvikkeiden ja varaosien huutokauppa kuului ohjelmaan kuten aina yhteisissä kokoontumisissa.

Ahveniston kilparata Hämeenlinnassa oli varattu päiväksi Mineille syyskuussa. Kuusikymmentä koirankoppia pörsteli mikä hurjemman, mikä rauhallisemman ministin luotsamana hurjaa mäkistä maisemaa.

Konferenssi ja synttarit Englannissa

Vuoden tapahtuma oli Minien syntymäpäivjuh-



Myös Päivi Heinonen ajeli Minillään Englantiin juhlimaan. Hän on valkeakoskelainen tekniikan opiskelija ja huoltaa autonsa itse.

la ja maailmankonferenssi, johon tietysti suomalaisetkin ministit osallistuivat, kahdeksan autokuntalla Mineillä, muut muilla autoilla tai lentäen. "Maailman hurmaavin vauva täytti 35 vuotta" uutisoi Suomenkin TV.

Englantilaisen lehden mukaan juhlaan osallistui 35 000 miniä ja yli satatuhatta ministä.

Viidettä Miniään ajava kirjoittaja on innostunut kerhosta. Sieltä löytyy sekä uusia ystäviä että opastusta varaosien hankin-

taan.

Lisäksi yhteisissä kokoontumisissa synnätään joka auto, löytyy tavallista käyttöminä, mutta voi myös ihailla upeita näyttely-yksilöitä erikoisvarustuksineen.

Todelliset Mini-asiantuntijat antavat opastusta huolto- ym. asioissa, myös varaosahankinnassa, ja ihan ilmaiseksi! Sen kun avaat auton konepellin ja kysyt. Apua löytyy.

Vuoden 1995 tapahtumia

Kerho suunnittelee etukäteen tapahtumat ja ohjelmat. Näistä kuten muistakin Mini-asioista kertoo nelisen kertaa vuodessa ilmestyvä oma lehti.

Uudet jäsenet ovat tervetulleita. Kerhon puheenjohtaja on Jarkko Lehtonen Lahdesta. Uusien jäsenten on kuitenkin syytä ottaa yhteys jäsenrekisterin hoitajaan Jukka Pöriin Valkeakoskella, kotipuh. (937) 584 9908.

Helena Salonen



Vain muutamat maltoivat tulla kahvitauolle Ahveniston kilparadalta. Viitisenkymmentä koirankoppia painoi nappi laudassa tosissaan kaiken päivää.

JÄSENESSITTELYSSÄ JUKKA KURJEN PROJEKTI:

Jukan Mini tai oikeammin pelkkä Minin kori on alkuperältään turkulaisen entisen rata- ja rallicrosskuskin Tarmo Rinteen vanha kilpuri. Rinne ajoi 70-luvulla rata-autojen ohella myös rallicrossia mm. Artukaisissa ja Keimolassa. Ensimmäiset rallicrossit ajettiin lähinnä motocross ratoja muistuttavilla radoilla ja isoissa hyppyreissä Mini tuli aina keula edellä alas. Kisan jälkeen Minin etupyörät harittivat aina eri suuntiin, eturipustusten peittäessä. Keimolassa Tarmo Rinne myös kaatoi Mininsä katolle.

Auto oli väriltään vaalean vihreä. Moottorina oli Longmanin 1300cm³ kone. Pyörän aukot oli avaritettu, jotta 12":set ja 13":set rallicrossrenkaat mahtuivat pyörimään.

Lopetettuaan rallicrossin Tarmo myi auton turkulaiselle Kari Myllyläle, joka ajoi Minillä radalla ja jäällä, ensin juniori ja myöhemmin yleisessä luokassa. Myllylän Karin jälkeen auton omistajaksi tuli eräs mynämäkeläinen suhari, joka aloitti auton tuhoamisen, aluksi rikkomalla hienon koneen, sulatti takomännät ja katkaisi S:än kampiakselin. Kone-remontin jälkeen hän kaatoi auton eräälle metsätielle ja tieltä auto



pyöri edelleen pellolle. Hyvän turvakaaden ansiosta auton katto pysyi hyvin ryhdissään.

Minin seuraavaksi omistajaksi tuli raisiolainen Tapio Nylund, jonka tarkoituksena oli siirtää auton tekniikka: kelkat, moottori ym. rekisterissä olevaan vakio Miniin. Tästä projektista ei kuitenkaan tullut koskaan mitään vaan auto seisoj purettuna erään omakotitalon pihassa.

Seuraavaksi autoon iski-vät "termiitit" vieden autosta kaiken varastamisen arvoisen, vain pelkkä kori jäi jäljelle.





Yli kymmenen vuotta Minin kori on seissyt ulkona ilman ovia ja laseja. Auton valkoinen maalipinta on sammaloitunut vihreäksi. Minin keula on myös vaihdettu ja katto on edelleen lommoinen.

Auton tunnistaa alkuperäisestä Weberin kotelosta, etupään suurennetuista sisälokasuojista, alta loistavasta vihreästä maalista, korotetuista takalokasuojista ja ennenkaikkea siitä että autosta oli hitsattu etu- ja takalamppu reijät umpeen

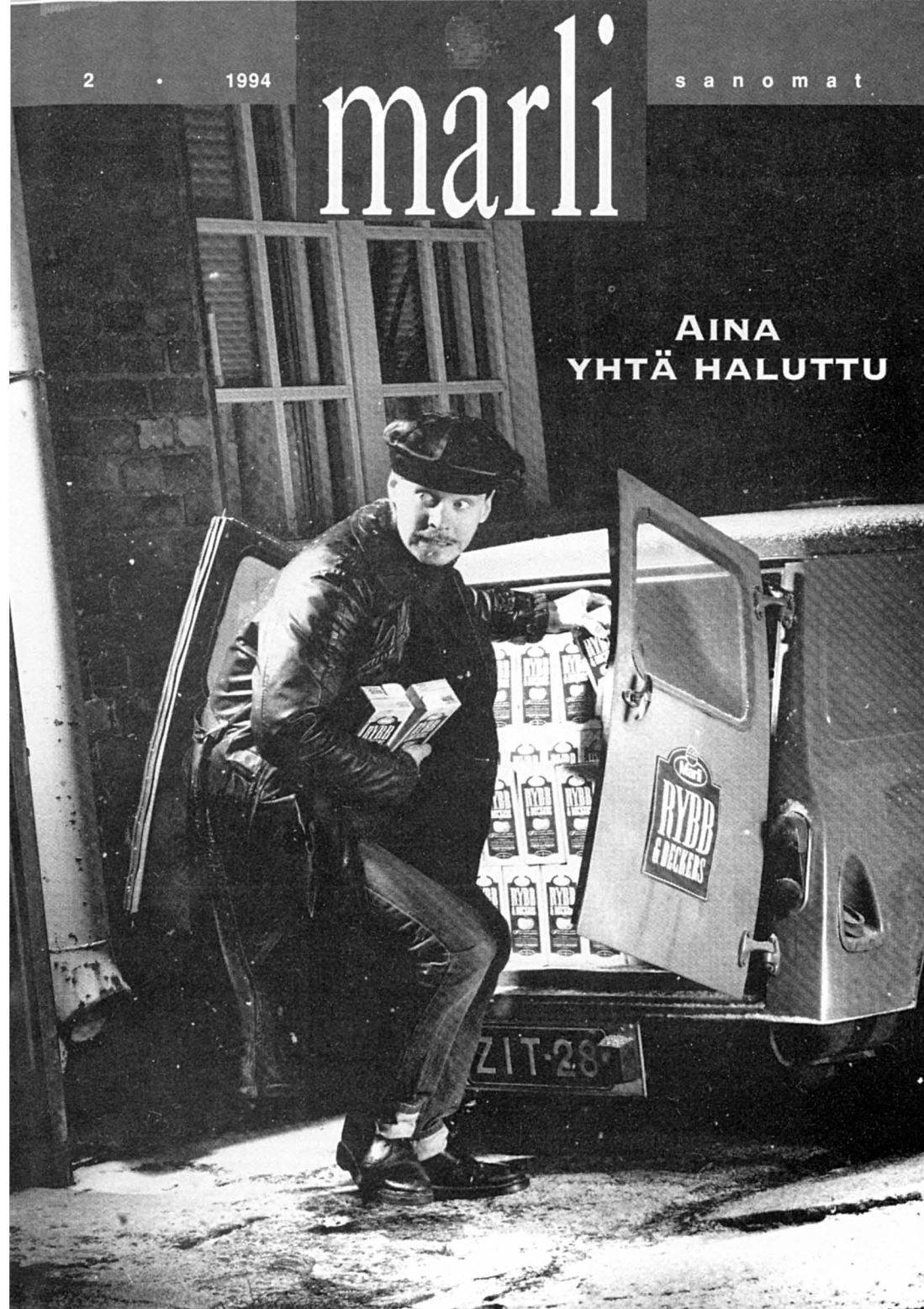


Jukka Kurjen tarkoituksena on vaihtaa sekä koko etupää että katto. Auton alkuperäisiä osia on mahdoton enää löytää.

Jukka

marli

**AINA
YHTÄ HALUTTU**





Mini on ensimmäisen kerran vaihtanut omistajaa. Almo Kylä-Lassilla (vas) on myynyt vanhusen Jarmo Salmiolle.

Jarmo Salmion MR-katsastettu vuoden 1962 Austin Mini Turussa Finellän historiallisten pylväiden edessä.



Austin Mini 850 1962

ESKO LAAKSONEN

British Motor Corporation (BMC) iski ällikällä niin tutut kuin tuntemattomat, kun se elokuussa 1959 esitteli uuden kansanautonsa. Monet alan ammattilaisista pudistelivat päätään epäuskoina: ei moista kummista kukaan osta eikä se toimi. Nopeasti kummajainen kuitenkin hankki suunnittelijalleen maineen, joka on kestänyt tähän päivään saakka. Alec Issigonis. Turkin Smyrnassa 1906 syntynyt ja emigrantina Englantiin muut-tanut suunnittelijaneero oli luonut auton, josta tuli käsite.

Kyseessä on tietenkin BMC 850. Mini. Sitä myytiin alkuvuosina sekä Austinin että Morrisin keulamerkein, myöhemmin se oli BMC Mini. Moottorin mukaan se vuosien saatossa oli 850, Cooper, Cooper S. Assänä siinä oli ensin 1071-kuutiainen, 1964 lähtien 1275-kuutiainen kone. Ja Cooperina sillä voite-ttiin ralli toisensa jälkeen, ja se toimi The Flying Finns-poppoon lavetina.

Perus-Mini oli toki 850 kuutiainen perheauto. Niitäkään ei enää kovin runsaasti ole jäljellä, sillä pienellä vaihalla Ministä tuli ratakisojen ja junnuatistelujen tuhoutuva luonnonvara.

Minia ei kovin laajasti tarvinne esitellä. Ulkoisesti se oli aikanaan hätkähdyttävä, kun nelikulmaisen korin pyörät oli ripustettu aivan kulmiin. Näin voiteittiin sisätilaa, jota Minissä on hämmästyttävän paljon. Moottori on edessä poikittain - taas tuli sisätilaa -, veto

on etupyörissä ja käytössä kumiojousitus. BMC uskoi Issigonin kehittäneen tuotteen, joka tekee vallankumouksen pienten autojen luokassa.

Usko ei ollut turha, sillä yhdessä toisen omalaatuisen auton (Kupla-Folkari) kanssa se hallitsi pitkään.

Koirankoppi perusmuodossaan oli kiilti perheauto ja jättä-läismenestys. Nykymuodin mukaan se ei ole edes auto. Siitä puuttuvat kaikki japsien markki-

noille tuomat lisävarusteet, koje-lautakin on leveän avonaisen ta-varahyllyn keskellä oleva pyöreä mittaritaulu. Istuimissa ja sisäver-hoiluissa nuovia, työntöikkunat ja keho ääneneristys. Ohjauksen sijaan erinomainen, ajettavuus mainio ja moottori hintaluokkaan nähden hyvä.

Suomeen Minejä tuli runsaasti. Turkulainen ylikonstaapeli Aimo Kylä-Lassilla osti Austin 850:n siten, että se katsastettiin 13.8.1962. Oikeastaan hänelle piti tulla Ford Anglia, mutta lisenssivaikeuksien takia tilattua autoa ei tullut ja heti käyttöön saatu Mini sai kelvata. Kylä-Lassilla ajoi Minillään lähes päivittäin 1962-1977, kaikkiaan noin 119 500 km. Minin kilvet palautettiin 16.8.1977 uuden auton rhytyssä kuljettamaan Kylä-Lassilan perheitä.

Mini jäi seisomaan latoon Paattisilla, ja kun lato purettiin, auto siirtyi Liedon kautta 80-luvun alussa omakotitalon pihalle Turkuun. Siellä sen näki Jarmo Salmio. Sitkeää kauppa hierottiin reilut pari kuukautta, kunnes 10.10.1992 auto vaihtoi omistajaa. Jarmo Salmio purki Minin talvella 1992-1993, korin kesällä. Ruostevauriot helmoissa ja kynnyksissä korjattiin, alustan massa poistettiin ja kori hiekkapuhallettiin ja maalattiin 4.8.1993.

Salmio kokosi auton pääasiassa kunnostetuista alkuperäisosiasta. Taka-apurunko oli korvattava uudella, ovet vaihdettava ehjiin. Jarrukengät ja -putket uusittiin. Moottori purettiin. Uusintaan joutuivat männät, laakerit, tiivisteet, kampiakseli ja kytkinlevy. Kun ne olivat paikallaan, moottori maallatiin alkuperäisen vihreäksi. Mini 850 oli herännyt taas henkiin.

Museokatsastajana oli Reino Krouvula, joka veti puumerkkinsä paperin huomautuksista 24.9.1994. Rekisteröintikatsastus tapahtui Turussa 29.9. viime vuonna.

Taas on yksi Mini pelastettu romullien räikkistä.



MOOTTORI

Tekniikkaa

Moottori: 4-syl. rivi, poikittain, iskutilavuus 848 cm³, syl. halk/sku 62,9/68,3 mm. Puristus 8,3. Teho 37 hv/5500 r/min, vääntö 6,1

kpm/2900. Kansiventtiilit. Kaasutin SU. Jännite 12V.

Alusta: Moottoriin alaosan yhteyteen rakennettu 4-v laatikko, etuveto. Edessä erillisjousitus, poikittaiset eripituiset tukivarret, kumikartiojouset. Takana erillisjousitus, taakse suunnatut tukivarret, kumikartiojousitus. Hammastanko-ohjaus. Renkaat 5,20-10.

Mitat: Itsekantava kori. Pituus/leveys/korkeus 254/139/135 cm, akseliväli 203 sm. Omapaino 600 kg. Suorituskyky: Tehtaan mukaan 117 km/h.

Lukijain kirjeet

K O V A "KOPPI"

Moottoriurheilun «korvat» Englannissa ovat kuulleet tarkasti vartioidun salaisuuden, johon BMC:n tökkäiset edustajat eivät sanoneet «juuta eikä jataa». On tulossa näet uusi himumenijä. Koko ja näköä kuin kuvassa vasemmalla näkyvässä Timo Mäkisen Morris Cooperissa, mutta konepellin alla BMC:n F-J moottori ja tehoa yli 100 hevosvoimaa. Ehkäpä nähdään Eikäntarhassa?

TAMMIKUU 1995 • MOOTTORI •



• "Smaken är som baken", var det någon som sa. Men ingen kan väl protestera om man säger att Morgan Petterssons röda hundkoja är en av de absolut snyggaste kojorna i Sverige. Bilen har diskuterats väldeliga, så till och med i våra grannländer har man höjt på ögonbrynen. Morgan har även fått kunder på skärmbredderna från vårt grannland Norge. Den enda lilla gnutta kritik som hörts om utseendet skulle i så fall vara att fronten kunde varit från Clubman-modellen istället, för att få 100% harmoni med det övriga, men smaken var ju som ...

Men innan Morgan fått denna snits på kojans var han tvungen att anställa en designer vid namn Ake Lidén och en mekaniker som heter Frank Millqvist, och sist men inte minst en litallo som sköter tidtagning, förplågnad, samlar data och håller humöret uppe på grabbarna — Britt Louise. Hela teamet är inhytt ett inbyggt parkeringsdäck på Hisingen i Göteborg och där finns förutom den röda kojans, Tommy Jägervalls gamla koja. Morgan tycks ha en stor förkärlek för BMC-produkter, för han har ägt totalt 4 tävlingskojor. Den första köptes året efter att han tog licens -69. Användes flitigt till dess den skrotades i SM-premiären 1973. Orsaken var att hjulbultarna brast i vänster framhjul, varvid bilen gick av banan och knäcktes i en jordvall. Fram till detta hade Morgan en 5:e-plats totalt i SSK-serien som bästa merit. Eftersom han nu hade gött om reservdelar tedde det sig enklare att köpa en ny koja, som han fick behålla i två år eller till den 17 augusti -75. Morgan var på Kinne-Kulle Ring och i en av kurvorna fick han punkteringen. Bilen krängde till, och till dem som tror att en koja inte kan rulla kan meddelas att Morgan lyckades med

VAND!

(SKÖNA)

MORGANS KOJA

AV ALF JOHANSSON



PARINKYMMENEN Minin
rynnänteessä samanalkaisesti
kaarteeseen syntyy ahdistusta.



Todellinen **MINI TONNI** jokamiehenluokka

ERKKI VANHANEN, teksti • HOLGER EKLUND, kuvat

■ KUN Alec Issigonis 1950-luvun lopulla sai tehtäväkseen suunnitella brittiläisen version kansanautosta, syntyi ajokki, joka ylitti huikaimmatkin toiveet myyntimenestyksestä. Oman osansa Minien saamaan suosioon tai ajokin poikkeuksellisen hyvä kilpailumenestys eri autourheilulajeissa.

Auto, joka oli puolta pienempi kilpikumppaneitaan mutta yhtä nopea – jopa nopeampi – herätti kiinnostusta miesväessä ja sai naisväen äidilliset tunteet puolelleen.

Legenda syntyy

Miniä ei suinkaan suunniteltu kilpa-autoksi. Mutta sellaista laitetta, jossa on pyörät ja moottori, ei olekaan, mistä brittiläinen ei ra-

kenna kilpaversiota. Samantekevää, onko kyseessä ruohonleikkokone, puutarhatraktori tai vastaava, joten Minin kohtalokin aavistettiin, mutta kovin monta punttaa ei kukaan olisi ollut valmis lyömään vetoa menestymisestä.

Myös tehdas innostui mukaan kilpailutoimintaan eläen kulta-aikaansa Minien voittojen myötä.

Vuosikymmenien saatossa ovat Mineillä kilpailleet Rauno Aaltosen ja Timo Mäkisen esimerkin innoittamina sadat kuljettajat. Maailmassa arvioidaan yli 10 000 harrastajan osallistuneen eri muodoissa autourheiluun Minin ohjaimissa. Sellaista lajia tuskin löytyy, missä Mini ei olisi menestynyt.

Suomalaiset saivat ensi tuntu-

man tähän "koirankoppiin" Eläintarhan ajoissa, kun Timo Mäkinen piteli isompia kilpikumppaneitaan tiukoilla. Legenda Ministä ja Maestro Mäkisestä oli syntymässä.

Mini on tullut tutuksi lukuisten rallivoittojen ja ratamestaruuksien myötä niillekin, jotka lukevat päivälehtien urheilusivuilta vain otsakkeet ja katsovat kuvat. Minin tunnistaa ja erottaa kilpikumppaneistaan helposti.

Syntyä ja kasvaa

Minien käyttö kilpailuissa ei ole päättynyt, vaikka vuoden 1982 jälkeä ei niitä ole enää tuotu Suomeen. Minin valmistuskäsi on enää varsin vähäistä.

Minillä osallistutaan meillä

rata-ajon viitosryhmän pienimpään SM-luokkaan, jonka moottorin kuutiolavuusyläraja on 850 cm³. Myös 1300-kuutioisissa on SM-tasolla Minejä sarjoissa mukana.

Vuodesta 1978 lähtien Mineillä on ajettu oma merkkiluokkasarja, joka käsittää sekä jää- että asfalttiratakilpailuja. Luokan suosiot kuvaa se, että viime vuonna se nousi osanottajamäärältään suurimmaksi luokaksi suomalaisessa rata-autolussal

MINI CUP -95

Mini Cup -merkkiluokka on autourheilumuoto kaikille. Se sopii niin aloittelijalle, konkareille kuin nuorille kuskeillekin. Luokassahan saa ajaa jo 16-vuotiaat AKK:n eriluvulla. Autojen runsas lukumäärä takaa, että jokainen saa taistella sijoituksestaan, ja katsojakin saa vastinetta rahoilleen. Myös PTV on mukana kaudella -95 esittäen sarjan koosteena syksyllä. Luokan eräs valtti on edullisuus. Valmiin auton hinta on noin 10 000 - 20 000 mk. Kaudella -95 talvi- ja kesämestaruus ratkaistaan erikseen.

Tekniset tiedot:

- yleisten ratasääntöjen mukaan rakennettu kilpa-auto
- moottorin tilavuus 1030 cm³
- auton minimipaino 580 kg
- teho noin 100 hv/8500 rpm
- katalysaattori pakollinen
- sytytys: kärjellinen/ kipinänvahvistaja
- renkaat kesällä Yokohama 165/70-10 008A

Yhteystiedot:

- pj Jukka Salmenkangas
Vilppulanpolku 14 A 9
33720 Tampere
pk. 931-3178 410
pt. 9400-731 498
- Simo Tukiainen
pk. 90-896 395
- Matti Lehtokari
pk. 90-862 085
- Mauno Mäkelä
pk. 968-621 716

TERVETULOA MUKAAN MINI TONNI TEAMIIN !!!

Mini Tonni Cup 1994

Pistetilanne

13-10-94

Kesa: ajettu 10 mukaan lasketaan 9

Sija nro	Kuljettaja	Seura	Kesäkilpailut	Kausi	yht
1	3 Jorma	Juhola	16 12 16 12 12 9 12 16 12 k		117
2	34 Jani	Mustonen	10 9 10 9 9 k 9 k 16 16		88
3	15 Matti	Lehtokari	12 9 10 10 10 12		63
4	24 Jarmo	Hakala	16 12 12 10 10		50
5	21 Kan	Saaristo	9 8 8 1 1 5 4 k 8 4		48
6	28 Kari	Harmaala	8 6 6 m 2 3 2 6 5 7		45
7	2 Timo	Laasasenaho	6 6 12 9 10		43
8	12 Markku	Laakso	16 16 10 k		42
9	11 Marko	Taipale	k 7 k 8 10 6 9		40
10	4 Mika	Leskinen	16 16		32
11	35 Jari	Nisula	k 10 k 8 8 k 6 k		32
12	29 Jukka	Salmenkangas	k k k 2 3 6 5 4 8		28
13	8 Bengt	Westerberg	7 3 5 7 3		25
14	20 Tauno	Rekola	8 7 8		23
15	60 Jouni	Jussinniemi	5 5 m k 2 1 h 3 6		22
16	69 Tom	Soderberg	7 k m 4 k h 7 k		18
17	Pekka	Pohjanpera	4 7		11
18	8 Jaakko	Roiko-Jokela	k 9 k k		9
19	G Mauno	Makela	7 k k		7
20	30 Jorma	Piippo	7		7
21	Toni	Pullinen	2 5		7
22	19 Pekka	Liedes	5 m		5
23	96 Matti	Vinikainen	4		4
24	Aslak	Liedes	1		1
25	22 Veijo	Ahola	k k k		0
26	17 Jan	Jaakola	k		0
27	Ismo	Liedes	m k		0
28					0
29					0
30					0

kilpailijaa kisassa mukana

m=kisassa maaliin a=aika-ajossa mukana
k=keskeytyks ha=harjoituksissa mukana

Kilpailut 1994

Kesa-	Seura	Pisteet
1	Ahvenisto	21 5 94
2	Jurva	4 6 94
3	Jurva	5 6 94
4	Kemora	11 6 94
5	Kemora	12 6 94
6	Alastaro	19 6 94
7	Alastaro	19 6 94
8	Kemora	10 7 94
9	Virtasalmi	10 9 94
10	Virtasalmi	11 9 94

Pistetilanne Talvi: ajettu 2 mukaan lasketaan 3
6-3-94 Kesa: ajettu 0 mukaan lasketaan 0

Sija nro	Kuljettaja	Seura	Talvikilpailut	yht
1	15 Semo	Tukiainen	16 16 16 12 48	48
2	3 Jorma	Juhola	12 12 12 k 36	36
3	5 Jani	Jaakola	10 11 11 k 32	32
4	33 Ismo	Torppa	10 7 10 27	27
5	8 Jaakko	Roiko-Jokela	11 10 k k 21	21
6	Kari	Huhta	9 9 18	18
7	32 Pekka	Liedes	k 8 10 18	18
8	Jani	Mustonen	7 11 18	16
9	Mauno	Makela	16 16	16
10	10 Matti	Laakso	AUA k 9 9	9
11	32 Ari	Nikka	KMK 8 8	8
12				0
13				0
14				0
15				0
16				0
17				0
18				0
19				0
20				0
21				0
22				0
23				0
24				0
25				0
26				0
27				0
28				0
29				0
30				0

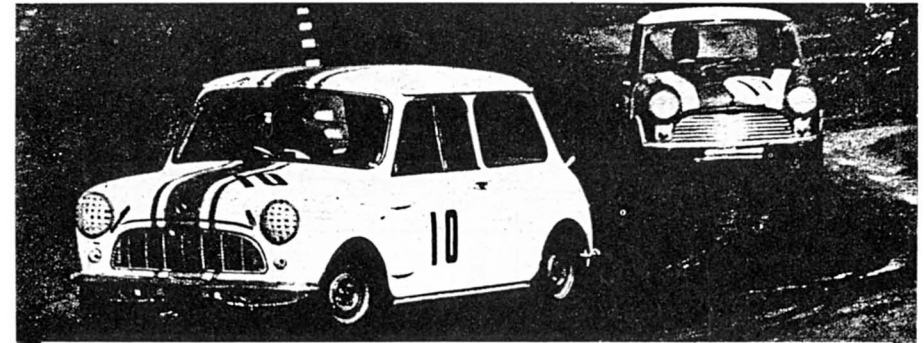
kilpailijaa kisassa mukana: 8 6 8 8

m=kisassa maaliin a=aika-ajossa mukana
k=keskeytyks ha=harjoituksissa mukana

Talvi-	Seura	Pisteet
1	Kiuruvesi	31.1.94
2	Ylivieska	13.2.94
3	Vimpeli	20.2.94
4	Varkaus	

R&R Cabrios
Fußbergstraße 17

8031 Malsach / Überacker



MORRIS MINI

kolmoisvoitto Eläintarhassa

Morris osoittautui nopeimmaksi vakioautoksi Eläintarhan ajoissa.

Morris Mini on myös taloudellisen ajon auto, kulutus vain 5-7 ltr/100 km.

MORRIS MINI — voittajalaatua, hinta vain 6.150:—

Maahantuaja:

MORRIS- SAAVUTUKSIA:

SM-jäädalla kultaa ja hopeaa

Eläintarhan ajon vakioautotulokset:

1150 cm ³ luokka		
1. Timo Mäkinen	MORRIS	11.27,3
2. Jan-Eric Andreason	MORRIS	11.37,9
3. Plicko Troberg	MORRIS	11.52,2

1600 cm ³ luokka		
1. Holger Laine	VOLVO	11.59,0
2. Esko Keinänen	ALFA ROMEO	12.06,7
3. Olli Lytikäinen	BMW	12.21,6

Helsinki, Fredrikinkatu 65, puh. 14 044

oy voimavaunu ab

Vuoden 1995 kilpailukalenteri

Jäädät:

- 29.1 Kiuruvesi
- 5.2 Parkano
- 19.2 Kankaanpää
- 5.3 Leppävirta

Simo Tukiainen tarvitsee ja järjestää SITOvat ilmoittautumiset jäädarakisoihin!!

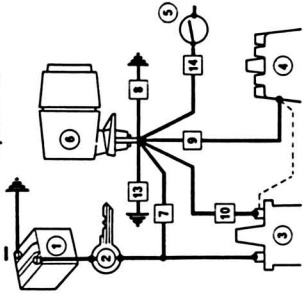
AKK:n alustava kalenteri kesälle 1995:

- 7.5 Malmi Race Helsinki
- 13-14.5 SM testikilpailu Alastaro järjestäjä Turun MS
- 27-28.5 SM Vauhtipäivät Ahvenisto järjestäjä TamUA
- ~~3-4.6 Helsinki Grand Prix -DTM-kisa!~~
- 1-2.7 SM Kemora VetUA
- 29.30.7 Nordic Championship Ahvenisto HmlUA
- 13-13.8 SM Botnia Ring Race JurvanUA
- 2-3.9 SM Alastaro AlastaronUA



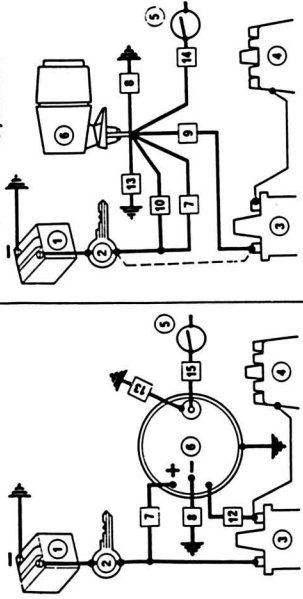
Negative Ground
Négatif à la masse
Erde negativ
Massa negativo
Negativo a masa
Negativt stiel
Aarde negatief

RVI 5000/00A
System A



ICT

RVI 5000/00A
System B



PRINTED IN ENGLAND. SE 574/7/74



SMITHS INDUSTRIES LIMITED
 EXPORT DEPARTMENT
 Chicklade Wood London NW2 6NN
 Telephone 01-452 3333 Telex 22871
 MOTOR ACCESSORY SALES & SERVICE Telegrams Speedomatic London Telex

**FITTING INSTRUCTIONS FOR:
 IMPULSE TACHOMETERS
 (AUTOMOTIVE TYPE)**

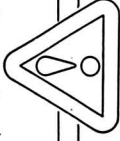
INSTRUCTIONS DE MONTAGE:
TACHYMETRES A IMPULSIONS
 (TYPE AUTOMOBILE)
 EINBAUANWEISUNGEN FÜR:
TRANSISTOR-DREHZAHLMESSE
 (FAHRZEUGTYP)

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO DEL:
CONTAGIRI AD IMPULSI
 (TIPO PER AUTOVEICOLI)

INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE DE LOS:
TACOMETROS DE IMPULSO
 (TIPO PARA AUTOMOCION)

MONTERINGSANVISNINGER FOR:
IMPULS-OMDREJNINGSTAEKKER
 (AUTOMOBILTYPE)

MONTAGEVOORSCHRIFT VOOR:
IMPULS-TACHOMETERS
 (TYPE VOOR AUTOMOBIELEN)



IMPORTANT Read these instructions carefully! Incorrect connections may cause instant and permanent damage to the instrument or ignition system.

IMPORTANT Lire ces instructions attentivement! Des branchements incorrects peuvent provoquer des dégâts immédiats et permanents au système d'allumage ou aux appareils.

WICHTIG! Diese Anleitungen genau durchlesen! Falsches Anschliessen kann zu sofortigem und bleibenden Schäden am Instrument oder an der Zündanlage führen.

ATTENZIONE Leggere attentamente queste istruzioni! Eventuali errori nello effettuare i collegamenti possono causare danni istantanei e irreparabili allo strumento o al sistema d'accensione.

IMPORTANTE Lea con atención estas instrucciones antes de montar el aparato, pues las conexiones incorrectas, pueden ocasionar instantáneamente averías permanentes en el instrumento o en el sistema de encendido.

VIGTIGT Læs disse anvisninger omhyggeligt! Forkerte forbindelser kan forårsage øjeblikkelig og permanent beskadigelse af instrumentet eller tændingssystemet.

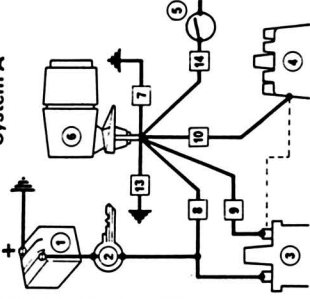
BELANGRIJK Lees dit voorschrift aandachtig! Verkeerde aansluitingen kunnen onmiddellijke en blijvende schade veroorzaken aan het instrument of de ontstekingsinstallatie.

WIRING DIAGRAMS / SCHEMA DE CABLEG / VERDRAHTUNG / SCHEMI ELETTRICI / ESQUEMAS DE CONEXIONADO / STRÖMSKEM /



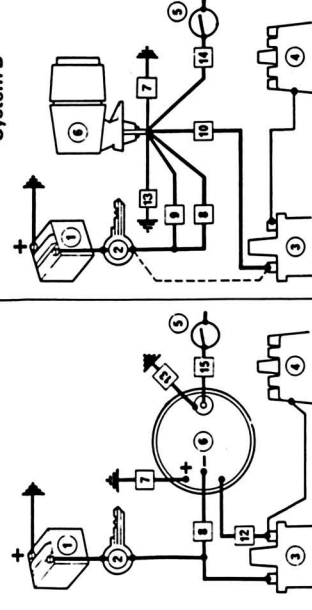
Positive Ground
Positif à la masse
Erde positiv
Massa positivo
Positivo a masa
Positivt stiel
Aarde positief

RVI 5000/00A
System A



ICT

RVI 5000/00A
System B



BATTERY
 BATTERIE
 BATERIA
 BATERIA
 BATERIA
 BATTERIJ

IGNITION SWITCH
 ZÜNDSCHALTER
 ACCENSIONE
 INTERRUPTOR
 DE ENCENDIDO
 TÆNDINGSKONTAKT
 CONTACTSCHAKELAAR

IGNITION COIL
 BOBINE D'ALLUMAGE
 BOBINA D'ACCENSIONE
 BOBINA
 TÆNDINGSSPOLE
 BOBINE

DISTRIBUTOR
 DISTRIBUTEUR
 VERTEILER
 DISTRIBUTORE
 DISTRIBUTIDORE
 STRØMFORDELER
 VERDELER

PANEL LIGHT
 SWITCH
 ECLAIRAGE DU
 TABLEAU DE
 BORD

SCHALTER FÜR
 ARMATURENBRETTLAMPE
 INTERRUPTORE LUCE
 CRUSCOTTO
 INTERRUPTOR LUZ
 TABLERO
 KONTAKT TIL
 INSTRUMENTBELYSNING
 LICHTSCHAKELAAR
 INSTRUMENTENBORD

TACHOMETER
 TACHYMETRE
 DREHZAHLMESSE
 CONTAGIRI
 TACHOMETRO
 OMDREJNINGSTÆLLER
 TACHOMETER

RED
 ROUGE
 ROT
 ROSSO
 ROJO
 RØD
 ROOD

BLACK
 NOIR
 SCHWARZ
 NERO
 NEGRO
 SORT
 ZWART

EARTH (GROUND)
 MASSE (TERRE)
 ERDE
 MASSA (TERRA)
 MASA
 STELFORBINDELSE
 AARDE (MASSA)

WHITE WITH
 BLACK MARKER
 BLANC AVEC
 REPERE NOIR
 WEISS MIT SCHWARZER
 MARKIERUNG
 BIANCO CON STRISCIA
 NERA
 NEGRA
 HVID MED SORT
 MARKERING
 WIT MET ZWARTE
 MERKSTREEP

WHITE WITH RED
 MARKER
 BLANC AVEC
 REPERE ROUGE
 WEISS MIT ROTER
 MARKIERUNG
 BIANCO CON STRISCIA
 ROJA
 ROJA
 BLANCO CON FRANJA
 NEGRA
 HVID MED RØD
 MARKERING
 WIT MET RODE
 MERKSTREEP

YELLOW
 JAUNE
 GELB
 AMARILLO
 GUL GEEL

BLUE AZUL
BLEU BLA
BLAU BLAUW
BLU

EXISTING VEHICLE WIRING
 (DISCARDED)
 CABLEG EXISTANT DU VEHICULE
 (A ELIMINER)
 VORHANDENE FAHRZEUGVERDRAHTUNG
 (AUSSER GEBRAUCH GESETZT)
 SCHEMA ELETTRICO ATTUALE
 (FUORI USO)
 CABLEADO EXISTENTE EN EL VEHICULO
 (DESCARTADO)
 EKSISTERENDE LEDNINGER I VOGN
 (SAT UD AF DRIFT)
 BESTAANDE BEDRAADING VAN HET VOERTUIG
 (VERVALLEN)

GREEN
 VERT
 VERDE
 VERDE
 GRÖN
 GROEN

RED/WHITE
 ROUGE/BLANC
 ROT/WEISS
 ROSSO/BIANCO
 ROJO/BLANCO
 RØD/HVID
 ROOD/WIT

WHITE
 BLANC
 WEISS
 BIANCO
 BLANCO
 HVID
 WIT

MINISOTA

Standing just 42" high, and with just six inches of screen to peer through, Minisota ought to be a nightmare to drive. It isn't. I was having so much fun I "forgot" to put it into storage for our competition winner after my week was up!

Text: RUSS SMITH Photography: ANDY TIPPING



The angle that fools most. Despite the extended rear end being created mostly from Mini panels (bonnet, door skins), few seem able to guess Minisota's origins

THIS JOB IS FULL of extremes. Like at one extreme there's the last car I "Lived With" -

Keith Atkinson's blown, big block '34 Ford (Oct '92). Very much at the other is Minisota; an automotive enigma, packing just one litre, that sneaks under car park barriers and attracts more attention than riding naked on a penny-farthing.

I must admit to having had mixed feelings at the outset about putting Minisota to the test as a daily driver. I've owned and commuted in a couple of Minis in the past, and could list at least half a dozen reasons for never doing so again. Also, looking at that roof chop I was only half joking, on collecting the car from builders, Mick and Tony Pituck, that I'd be needing the services of an osteopath back in Peterborough. Wrong on all counts. You can actually sit normally despite the seven-inch chop, and the suspension, though lowered, felt somehow better than I remember my unlamented Clubman. To silence all doubters to the fact that real people do fit we

called in Big Jerry from Classic Motor Cycle to squeeze his strapping six-foot-six frame into the driver's seat. A miracle, he fitted, so everyone else must do too.

Once you've come to terms with the realisation that motoring with a six-inch high outlook on the world really is OK, it's just like driving any other Mini. Almost. The big difference is no other Mini this side of an Andy Saunders creation creates such a stir. Not just with kids and young



Above: "You can stick your £1.50 parking fee, mate!" Left: Hey, it's a roadster too when the sun's out! Don't try this at home (at least without goggles) it doesn't half make your eyes water

Our candid camera snaps reactions of passers-by

males, either. This car reaches out and touches everybody. No exceptions. Maybe it's because everyone can relate to Minis, or maybe it's just that it's so damn cute! Whatever the reason, wherever Minisota went truckers hooted, whole High Streets stopped to look, even schoolgirls offered chips... but we'll gloss over that bit.

It was such a hit in Peterborough that we even



Neat 'Edd' washer bottle once held shampoo

had a visit from no less than the motoring editor of our local daily rag, the Evening Telegraph; unable to resist the temptation of a good story - and a chance to get in the car, of course!

From a story point of view it's actually adds a bit of interest and realism if something drops off, breaks or simply malfunctions. As it was, the only damage to report was my fault. Lesson number one: don't open the boot with the aerial up - it snaps off. In defence, the one I broke looked very new and shiny, so I don't think it was the first time this had happened...

Other than that, unless I get picky and mention the temperature gauge light and squeaky brakes (oh wow!), Minisota was boringly reliable, starting first time, every time no

matter how cold or wet it was. Like with the rest of the car I guess this says a lot about the Pittuck's standard of workmanship. That was also evident in the flawless state of the body. Even after two years on the road there are no cracks to be found in what is an extensive amount of very creative body mods. For those who missed it first time around, the parts list includes sill extensions from an Austin 1100, Citroen Dyane rear skirts, fins created from Mini door skins, a Mini bonnet for the bootlid and a continental kit that started out as a trailer mudguard.

It seems those mods, along with the radical chop, have done wonders for the aerodynamics. Despite making full use of the healthy, cammed-up 998cc Cooper engine, the overall fuel consumption worked out at an amazing 40.3mpg. Add that to its ability to sneak out under car park barriers and this is one heck of a cheap custom to run.

I've got to mention the dash. Slumped in one of the lowered seats it's the only thing you get a decent view of, so it is appropriate that this is the best dash I've ever seen on a Mini. Not only are the gauges where you can see them, in neat tunnelled housings protruding from what looks like another length of Austin 1100 sill, there's a locking glove box and a section of Austin grille in the centre which gives a real

'50s flavour and also conceals the stereo.

In a time when there seems to be misery and depression every which way you turn it's great to be able to put a smile on both your own and others' faces. Minisota does it. Have a crack at winning it in our competition on the next page and yours could be the biggest smile of all!



There's more room in there than you might think for laid-back cruising!



Stock Mayfair shows how small Minisota really is

1971 MINI CUSTOM

SPEC AS TESTED

Body: 1971 Mini, chopped 7", lengthened using Mini door skins, reversed bonnet and continental kit, Citroen Dyane rear wings, Austin 100 sills, double bumpers. Engine: 998cc Mini Cooper with hot cam and single 1 1/2" SU carb.

PERFORMANCE

Top speed: 90mph. Economy: 40.3mpg average over 541 miles.

INSURANCE

£404.00 for 26-year-old living in Peterborough. Full NCB, limited to 3,000 miles, fully comp. agreed value £3,000. £125 excess. Quoted supplied by Adrian S. Flux & Co. (Specialist Vehicle Dept.) 0553 692202.

PRICE

Was £2,600 but you can't buy it now, you'll have to win it! See next page!

MINIMARKET

- MYYDÄÄN:** Sarja Alleycats 7x13" vanteet ja uudet ajamattomat BF Goodrich renkaat: Koko 215/50x13". Hp. 4.000 mk Puh. 918-7624022 Hannu Laakso.
- MYYDÄÄN:** Puna/valkea Austin Mini 1969, 1000cm³ koneella + 1300 cm³ Mailerin laitettu kone + paljon Minin osia. Joko yhdessä tai erissä. Soittele 971-3644473 Markku Repo.
- MYYDÄÄN:** Morris Mini 1000 vm -80. Ajettu 83 tkm, metallinhohto harmaa, kahdet renkaat, hyväkuntoinen. Hp. 5.800 mk Puh. 914-762230.
- MYYDÄÄN:** Hyvä 998cm³ Cooperin kansi (12G295). Tee tarjous!! Puh. 90-1482881/klo 17-20. Mika Rinnekangas.
- MYYDÄÄN:** Jäsenrekisterin hoitajan MINI 1000 vm. 1980 aj. 102 tkm, väri met.kulta, valkoinen katto. *****
Minin turvakaari 60-luvulta (keski- ja takakaaret). *****
- OSTETAAN:** Minin oikean puoleinen kromattu neliskulmainen peili. Puh. k 937-5849908, työ 937-5751240 Jukka Pöri.



AUTOKORJAAMO KT-motors

Kone-, ruosteauriokorjaukset
ja entisöinti!

Akselintie 14
20200 Turku
Puh. 921-309 207

THE ULTIMATE MINI PICTURE FOR THE TRUE MINI ENTHUSIAST



THE RED, WHITE AND BLUE COOPER 'S'
MINIS FROM THE 'ITALIAN JOB'

Signed Limited Edition of 850 Prints by TONY SMITH. Overall Size: 535 x 700mm

Print: £70 + Post & Packing: £5 UK, £9 Europe, £15 Elsewhere

Manning Jewellers

1 BATH HILL · KEYNSHAM · BRISTOL · BS18 1EB

Tel & Fax: 0272 868791

TELEPHONE
CREDIT CARD
PURCHASES
WELCOME



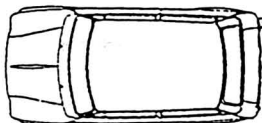


**Painava
tekijä**



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

**NORDMANIN
KIRJAPAINO**



Lehti N:o 2 Aineisto sis vk 18, ilmestyy vk 21
Lehti N:o 3 Aineisto sis vk 34, ilmestyy vk 38

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