



MINI CLUB Flying Finns

JÄSENLEHTI

N:o 4, 58, 1995



TOIMITUKSEN PASTA



Kerhon syysvuosikokous pidettiin marraskuun 11. päivänä Rantahotelli Waltikassa, Valkeakoskella. Kokoukseen saapui 40 henkilöä viettämään viikonloppua, ensin kerhon virallisen kokouksen merkeissä ja sen jälkeen saunan ja pikkujoulu-illallisen myötä kerhon pikkujoulua.

Vuosikokouksessa päätettiin mm. seuraavista asioista:

- Mini Clubin johtokunta valittiin yksimielisesti uudelleen vuodeksi 1996. Puheenjohtajana jatkaa Jarkko Lehtonen. Varapuh.joht. Markku Jantunen. Sihteerinä Hannu Lindstedt ja rahastonhoitajana Kaija Salminen.
 - Jäsenrekisterin hoitajana jatkaa Jukka Pöri. Kerholehden vastavana toimittajana Hannu Lindstedt. Timo Salminen hoitaa edelleen lehden postituksen. Kerhon kirjanpitäjänä jatkaa Tiina Jantunen.
 - Jäsenmaksut pysyvät ennallaan eli vuonna 1996 jäsenmaksut ovat: Vanhat jäsenet 80 mk, uudet jäsenet 100 mk. Lisäksi kokous hyväksyi perhejäsenyyden 50 mk. Perhejäseneksi katsotaan avio- tai avopuoliso ja lapset. Jäsenien osoitteen tulee olla sama. Perhejäsenelle ei postiteta kerhon lehteä.
- Jäsenmaksulaput postitetaan jäsenille tammikuun alussa ja eräpäivä on 31.1.1996. Kokouksessa esitettiin myös toivomus kaikille jäsenille; Toimita kirjallisesti esim. osoitemuutoskorttilla jäsenrekisterin hoitajalle Jukka Pöriille voimassa olevat jäsentietosi: Nimi, tarkka osoite, puh.numero jne.

KERHON KOKOONTUMISAJOT VUONNA 1996

- Talvikokous: 10.-11.2.1996, Rantapirtti, Koskenpää. P.942-767115.
 - Kevätkokous: 17.3.1996, Mobilia automuseo, Kangasala.
- Kerhon virallinen kevätkokous.
- IMM -96: 24.-27.5.1996, Bremen, Saksa.
 - Kesäkokous: 19.-21.7.1996, Kostianvirran leirintäalue, Pälkäne.
 - Brittipäivä: aika ja paikka on vielä avoin.
 - Ahveniston ratapäivä: elo-syyskuu, varaus vuodenvaihteen jälkeen.
 - Syyskokous: aika ja paikka päätetään kevätkokouksessa.

Lopuksi toivotetaan vielä kaikille jäsenille:

Ruosteetonta MINIVUOTTA 1996 ja helppoja katsastuskäyntejä!!!

HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA!!

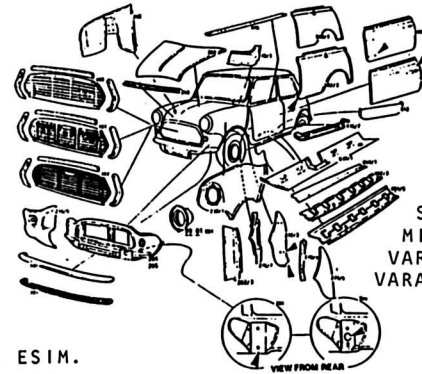
e. Hanna

TALVIKOKOUS KOSKENPÄÄSSÄ 10.-11.2.1996

Kerhon talvikokous pidetään Keski-Suomessa, Koskenpään Rantapirtillä. Aika on 10.-11. helmikuuta -96. Toivottavasti silloin jo on täysi talvi ja päästään jäälle. Markun toivomuksesta paikalle tilataan myös muutama moottorikelkka.

Tapahtuma aloitetaan lauantaina n. klo 12.00 mutta Rantapirtin omistajan kanssa voi aina sopia aikaisemmasta saapumisesta ja mökkivarauksista. Rantapirtin puh.n:o 942-767115 tai 767116.





UNIPART



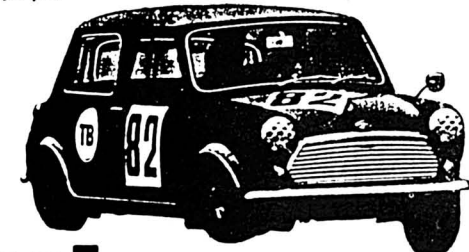
SUOMEN SUURIN VALIKOIMA
MININ ALKUPERÄISIÄ JA TARVIKE
VARAOSIA EDULLISESTI SUORAAN
VARASTOSTA !

ESIM.

VENTTIILIN OHJURIT, PRONSSI.....srj.	220,00
998 cc VIRRANJAKAJA A+ vm 80-	850,00
SYNKRONIRENGAS	50,00
RYHMÄRATAS 4 synkr. 22G927	250,00
RYHMÄRATTAAN AKSILA + LAAKERIT	220,00
VIRRANJAKAJAN KÄRJET vm 74-79 alkuper	15,00
STARTTIMOOTTORI Lucas tai Unipart ..	290,00
CIBIE H4 UMPIO, "tappikiinnitys"	230,00
CIBIE LYHDYNKEHYS leveä	90,00
TAKALUUKUN VAIJERI	29,00
Mk 3 OVEN SISÄAUKAISU KAHVA	35,00
Mk 3 IKKUNAVEIVI	35,00
Mk 3 ULKOPUOLINEN SIVUIKKUNAN LISTA .	140,00
mk 3 LUKKOPATRUUNA SARJA ovet, takaluuk	85,00
PAKOPUTKI 2 vaim. Unipart tai Timax .	280,00
PAKOPUTKI 2 vaim. RC40	590,00
MANIFLOW PAKOSARJAT	alk.. 537,00
1275 cc MÄNTÄSARJA std koko	250,00
ÖLJYSUODIN JALKA uudempi malli	90,00
TUPLA VENTTIILINJOuset	alk. srj 95,00
ROSTERI LEVIKKEET	535,00
ROSTERI PUSKURI alkuper.	295,00
KATTOVERHOILUT	srj 340,00
KAASUVAIJERI alkuper.	25,00
SU HS4 KAASUTTIMEN KORJ.SRJ täydellinen	190,00
SU ALKUPER. SÄHK. BENSAPUMPPU	350,00

KAIKKIA SU KAASUTTIMEN OSIA VARASTOSSA.
esim. SEOSNEULAT ALK 39,00 kpl !
ALKUPERÄISIÄ PELTIOSIA YM YM YM YM

*Hyvää Joulua
ja
Onnea Uudelle Vuodelle*



Minipartti Tmi

63300 ALAVUS puh 965- 5112715
Fax 965- 5112714

Huhtikuussa 1995 VM lehti kutsui vanhoja 60-luvun ralli-autoja Hyvinkäälle, ralli-crosradalle. Paikalle saapui kaikkiaan 8 vanhaa kilpuria: Vasemmalta: Volvo Amatson, Ford Cortina GT, Porsche 911, Isuzu Bellet, Volvo 544 Sport, Morris Cooper S, Trabant P601 ja Skoda 1000 MB.



Testiporukkana toimivat: Timo Mäkinen, Hannu Mikkola, Leo Kinnunen, Markku Saaristo Wolfgang Knorn ja Pentti Kärhä.

Vain Simo Lampinen ja Saab 96 Sport puuttuivat.

Timo Mäkinen ja Mini Cooper vauhdissa. Crossirata oli kuraisessa kunnossa ja rapa roiskui.

Toivottavasti vastaavanlainen tilaisuus saadaan oikein kunnon radalle ja kesällä. Esim. Ahvenistolle.



Vasemmalta: Mikko Rikkonen ja Volvo 544 Sport, Asko Lindstedt Cooperin omistaja ja Timo Mäkinen Sekä Kaj Holmströmin Trabant.

Hannu Mikkola oli kiireinen mies. Hänellä oli kiire takaisin Englantiin ja Lontoo-Meksiko rallin harjoitukseen.



Pertti Kärhä ja Isuzu Bellet 1500. Isuzua kutsuttiin aikanaan malmikaksiksi, niin kestävä se oli. Konstan mukaan auto oli jarruton, mutta mahtoiko se lainkaan haitata rallissa.



Kaj Holmströmin Trabant P 601. Wolfgang Knorn ajoi vauhtipahvilla vuosina 59-66. Tehoa oli parhaimmillaan 45hv. kun vakiossa se oli vain 22 heppaa.

Leo Kinnunen testasi Jari Rinteen Volvo Amatzon 122 Sporttia. Historic rallissa Jari sijoittui Volvollaan viidenneksi.



Hannu Mikkola osoitti uskomatonta Mini-tietoutta mm. hän muisti vuoden 68 Jyväskylän Suurajojen tuloksista Atso Ahon Cooperin ja sen kilpailu numeron sekä sen, että Atso olisi ollut aivan kärjessä jos auton maaajohto ei olisi irronnut.

Hannu

Marko Tuomi ja F-ryhmäläinen Mini 1300cm³.



Huollosta vastasi KT-motors ja Turku-teamin jäsenet.

Kisa päättyi keskeytykseen, koska toinen etuvanne ei kestänyt rajua kanttausta kaarteissa.



VUODEN ENTISÖINTI MINI CLUBMAN

Kesäkokouksessa 1993 näin ensimmäisen kerran clubeja, jotka oli laitettu hienoon kuntoon. Minua alkoi hieman kiinnostaa tällainen erikoisen näköinen auto.

Kerran selaillessani Puhelin Palsta lehteä huomasin, että tällainen Mini Clubman oli myytävänä. Soitin myyjälle ja sovin, että tulen seuraavana päivänä katsomaan autoa. Samalla tietenkkin kyselin, että missä auto ja omistaja asuvat, koska puhelinnumerossa oli Helsingin suuntanumero. Seuraavana päivänä soitin vielä varmistussoiton ja pyysin isääni mukaan katsomaan. Matka Salosta kohti Keravaa alkoi. Keravalla jouduimme etsiskelemään osoitetta ja jopa turvautumaan virkavallan apuun. Omistaja ja auto löytyivät.

Auto oli kyllä löytö! Se oli pahasti ruostunut sekä kaiken lisäksi saanut kolarivaurioita keulaan ja perään. Oikean puoleinen ovi melkein putosi jaloille kun sen aukaisi. Moottori kävi 3:lla sylinterillä. Auto oli katsastettu Hyvinkäällä. -- Kyllä ihmettelin katsastus käytäntöä.

Suoritin pienen koeajon. Tuntui, että muuten auto toimi hyvin. Hintaa vaan ei tuntunut oikein olevan kohdallaan ja olin jo valmis lähtemään kotiin. Tulin kuitenkin toisenlaisiin ajatuksiin kun sain hintaa laskettua alemmas ja olinhan ajanut jo n. 250 kilsaa. Kaupat tehtiin ja matka kohti Saloa alkoi. Samalla alkoivat myös viat lisääntyä. Ensiksi hajosivat vilkut, ei toiminut kuin hätävilkut. Kun saavuimme Vantaalle ja aloin jarruttaa, jarrupoljin tuntui kummalliselta ja hetken kuluttua se painui pohjaan. Jarruputki katkesi jolloin tietenkkin nesteet tulivat ulos. Myöhemmin tuulilasin pyyhkijät tekivät lakon. Vettä satoi ja oli pimeää.

Onneksi päästiin kuitenkin kotiin turvallisesti. Seuraavalla viikolla alkoi auton purkaminen ja muu tutkiminen. Joku suhari oli paikannut autoa ennenkin, kun otti paikoista kiinni, ne lähti irti paljain käsin. Lasikuitua oli käytetty runsaasti, sitä oli jopa laitettu kantaviin rakenteisiin - voi helvata sentään! Suurin pelastus oli, että etu- ja takakelkka olivat ehjiä.

Auto vietiin hiekkapuhallettavaksi, kaikki osat puhallettiin jotta oli mahdollista puhalttaa sekä maalattiin. Osia jouduttiin uusimaan paljon sekä koria hitsaamaan. Suoraa peltiä meni n. 2 neliötä sekä muuta peltiosaa. Moottorin lohko lensi roskakoriin ja uusi korjattu moottori löytyi KT-Motorsista Turusta. Sitten alkoi piina ja painajainen: Sovin maalarin kanssa, että hän kittaa ja maalaa korin

sekä luukut. Tämä kesti noin 7 kuukautta!! - meinasi mennä hermot. Tuli kesä ja kesäkokous 1994, eikä autoa kuulunut vielääkään. Voi P-suti (tark. ns. automaalaria). No heinäkuun 18. päivänä se oli kotona tallissa. Alkoi hirveä kiire kokoamisessa, tein melkein ympäri vuorokauden töitä noin kuukauden ajan. Vaikeuksia tuottivat jarrut ja sähköt, joita ei meinannut saada millään pelamaan. Lopulta nekin alkoivat toimimaan. Aholan Jouni käväsi Englannissa ja toi sieltä minulle tarvittavia osia mm. Clubmannin alkuperäisen ratin.



Työtunteja meni uskomaton määrä, en laskenut niitä ja ensimmäinen reissu oli syksyllä 94 Ahveniston ratapäiville. Auto oli vielä keskeneräinen mm. puuttui takapuskuri. Viimeistelyä jatkettiin vielä talvella ja keväällä. Etupenkit verhoiltiin uudelleen verhoilijalla sekä puuttuvia osia asennettiin paikoilleen. Takapuskurikin löytyi viimein kovan etsinnän jälkeen, se oli käytetty mutta kromauskelpoinen. Renkaat jouduttiin uusimaan. Kesäkuussa 1995 auto oli viimeinkin valmis - tai oikeastaan parantelu jatkuu koko ajan.

Haluan kiittää tässä seuraavia yrityksiä ja henkilöitä:

Omaa isääni Ossi Nikanderia, Jouni Aholaa, Jaakko Tulosta, Autokorjaamo KT-Motorsia (Akselintie 14, Turku, P.921-309207,), Autoteemaa Mynämäki, (P.921-4308078), MiniParttia, Jouko Luhtasaari, Juha Kaivo-Ojaa, Autoverhoomo Jukka Lehteä (P.924-7312151) sekä muita henkilöitä, jotka antoivat neuvoja ja vinkkejä.

Terveisin: Timo Nikander ja vuoden entisöiti -95, Mini Clubman 1000.

Vauhdikas merkkiluokka



MINI CUP -95

Mini Cup -merkkiluokka on autourheilumuoto kaikille. Se sopii niin aloittelijoille, konkareille kuin nuorille kuskeillekin. Luokassahan saa ajaa jo 16-vuotiaat AKK:n eriluvalla. Autojen runsas lukumäärä takaa, että jokainen saa taistella sijoituksestaan, ja katsojakin saa vastinetta rahoilleen. Myös PTV on mukana kaudella -95 esittäen sarjan koosteen 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/8.500 rpm • katalysointori pakollinen • sytytys: kärjellinen/kipinävahvistaja • renkaat kesällä Yokohama 165/70-10 008A

Yhteystiedot:

pj Jukka Salmenkangas, GSM 9400-731 498, pt. 931-288 5406, Simo Tukiaisen, pk. 90-896 395, Matti Lehtokari, pk. 90-862 085, Mauno Mäkelä, pk. 968-621 716



KT-valaistus
KONE-TUKKU OY
PL 37, 00211 Helsinki
Puh. 90-692 72 99
Telefax: 90-67 60 60



11. Jorma Juhola. Helsingkiläinen 42-vuotias taksi-autoilija. Ajanut Mini Cupia vuodesta -87. Alussa ei mainittavia saavutuksia, mutta kaudella -92 ja -93 pronssia ja vuoden -94 Mini Cup -mestaruus. Vapaa-aikaa kuluu autojen parissa. **Yhteistyökumppanit:** Tikkurilan Autotarvike ja Varaosat Oy, Tikkurilan Autokoulu, Tapanilan Shell.



12. Jani Mustonen. Kotka UA. Kotkalainen 22-vuotias kirvesmies. Viime kauden suurin yllättäjä, saavutti loppupisteissä toisen sijan. Takana 14 vuoden menestyksikas kartingura. Harrastukset mm. kaukalopallo, sulkapallo. **Yhteistyökumppanit:** Säätötalo RobinHood, Kristina Cruisers, Teo-Tools, Oljyngas, Ripe-Sport.



13. Matti Lehtokari. Tapiolan UA. 44-vuotias kapakka-suunnittelija Espoosta. Luokan vahva taustahahmo ja puolestapuhuja monen vuoden ajalta. Rataleima vuodesta -74. Saavutukseksi Matti ilmoittaa vaatimattomasti: pyytyä on. Hän on myös tyytyväinen siitä, että Mineihin saatiin katalysointit vuodesta -91 lähtien. Harrastuksena mustikanpöimintä, sien-ten metsästy, kalastus.



14. Kari Saaristo. Tampereen UA. Tamperealainen 48-vuotias liikkeenharjoittaja. Vuosina 1966-69 yli sata 1.-3.-sijoitusta radalta, jääradalta, maaradalta ja rallisprintistä. 25 vuoden kilpailutuon jälkeen Mini Cupissa 5. ja Hämeen aluemestaruus. Jääradalla sekä Mini Cupin että Saab Turbo 1-luokan kolmas sija. Harrastuksena moottoriyrittäily ja veneily. **Yhteistyökumppanit:** Auto-Saaristo, TSOP, Autokoulu City, Castrol.



15. Kari Harmaala. Lempäälän UA. 36-vuotias liikkeenharjoittaja Lempäälästä. Toinen kausi Mineissä. Viime kauden loppupisteissä kuudes. **Yhteistyökumppanit:** Kesoil.



16. Markku Laakso. Kyrönseudun UA. Loimaalainen 47-vuotias opettaja. Mini Cup -mestari -91. Harrastuksena elokuvat, rock-musiikki, pakinoiden kirjoittaminen. **Yhteistyökumppanit:** Citymarket, Shell, Loimaa.



17. Marko Taipale. Tapiolan UA. 28-vuotias eespoolainen varosamyjä. Kilpailee kolmatta vuotta Mineissä. **Yhteistyökumppanit:** Sisusto Oy Lehtokari, Direll Non-Alcohol Beer, Mobil, SEO, Atskin Autohuolto Ky.



18. Mika Leskinen. Tapiolan UA. Laskettelua harrastava 45-vuotias ekonomi Espoosta. Sijoittui neljänneksi Mini Cupissa -93. Ajo viime kaudella vain kaksi kilpailua voitteen molemmat. **Yhteistyökumppanit:** Helo-Sauna.



19. Jari Nisula. Vetelin UA. 18-vuotias opiskelija Vetelistä. Kilpailut aikaisemmin kartingissa sekä JM-luokassa saavuttaen mm. Asfalttikunnon 3. sijan. Toinen kausi Mineissä viime kaudella viisi palkintosijaa, yhteispisteissä 11. **Yhteistyökumppanit:** Jaro Oy, Vetelin Osuuspankki, Perhoniokilaakso, Auto-korikorjaus H. Jylhä Ky, Seinäjoen Erikoislahti Ky, Herberts Standox Autolack, Lähivakuutus Kolmio, K-maatalous K. Harjupatana, Kaustisen varaosat, Kranssin Leipomo, Spar-Veteli, Ismon Grilli, Vetelin Sähkölaitos, Vetelin Kone metalli, Kaustisen liikennekoulu, Parturi-Kampaamo Min-Ni.



20. Jukka Salmenkangas. Etelä-Pohjanmaan UA: 27-vuotias liikkeenharjoittaja Tampereelta. Toinen kausi Mineissä. Jääratamestaruus -95. Autonrakentanut Mini Racing Team Giant Killers. **Yhteistyökumppanit:** Tekno-Tikka Tampere, Munkkimiehet Tampere, Neste, Autogym, J.S. Fixaus.



41. Bengt Westerberg. Sipoon Autokerho. Liikkeenharjoittaja Sipoosta. Pitkään mukana autourheilussa, kilpailee myös N-ryhmässä. Harrastuksena piirustus/maalaus. **Yhteistyökumppanit:** Moto-West Oy -autovaraosaliike, Painteri Oy -automaalamo.



42. Tauno Rekola. Säkylän UA. 44-vuotias koneasentaja Säkylästä. Harrastanut ralliautoilua vuodesta -79 siirtyen Mini Cupiin vuonna -86. Muihin harrastuksiin ei kulemma juurikaan jää aikaa, kun on autoilun ottanut harrastukseksi. **Yhteistyökumppanit:** Luvalahden Varaosa Viisikko, Säkylän Hydraulikka Timo Saarinen, Automaalamo Timo Satala.



43. Jouni Jussinniemi. Raahen UA. Raahelainen 34-vuotias työnjohtaja. Toinen kausi Mineissä, viime kauden loppusijoitus 15., paras sijoitus seitsemäs. Jääradalla -95 kuudes sija. Koneen virittänyt Eiler Sumel. **Yhteistyökumppanit:** Raahen Vemara Oy, Raahen Tevo Oy, Mainos Pedro, Raahen, Niilo Jussinniemi, Hannu Kallio, Rannikon Auto ja Varaosa Pyhäjoki, Neste Raahen R. ja V. Ojanieni, Autoliike Suzu-Auto Ky.



44. Tom Söderberg. Tapiolan UA. 23-vuotias asentaja Espoosta. Toinen kausi Mineissä. **Yhteistyökumppanit:** SEO, Atskin Autohuolto Ky, Sisusto Oy Lehtokari.



45. Jaakko Roiko-Jokela. Kannuksen Moottorikerho. 42-vuotias yrittäjä Kannuksesta. **Yhteistyökumppanit:** Kuljetusliike Mäkelä, Pouttu Oy, Aimon Autotarvike, Kiinteistöhuolto/Koneurakointi J. Roiko-Jokela, Roiko-Jokela Team.



46. Mauno Mäkelä. Vetelin UA. Veteliäinen 43-vuotias metalliyöntekijä. Kilpailut Minillä todella pitkään saavuttaen mm. mestaruuden -90.



47. Jorma Piippo. Raahen UA. Raahelainen 31-vuotias huoltoteknikko. Toinen kausi Mineissä. Aikaisempi kokemus autourheilusta toimitsijapuoletta. **Yhteistyökumppanit:** Raahen Konttorikone Oy, Oy G.W. Berg&Co Ab.



48. Toni Pullinen, Hyvinkään UA. Helsingiläinen 16-vuotias opiskelija, sarjan nuorimpia kilpailijoita. Ajanut ennen tätä kautta kolme kautta menestyksekkäästi kartingia sekä kaksi kilpailua Minillä. Harrastaa mm. salibandyä, veneilyä ja laskettelua. **Yhteistyökumppanit:** Stratoco-Wolf.



80. Markus Jahn, Espoon UA. 17-vuotias mäntsäläinen opiskelija. Kilpailut seitsemän vuotta kartingin eri luokissa. Ensimmäinen kausi Mineissä. Harrastukset: ATK, lasketelu.



49. Veijo Ahola, Haapajärveläinen yksityisyrittäjä, joka harrastaa vapaa-aikanaan veneilyä. Kilpailut Mineillä jo usean vuoden ajan. **Yhteistyökumppanit:** M.&V. Aholan Korjaamo Haapajärvi, Shell, KumiHelenius, Snap-on Tools.



81. Seppo Rauhala, Espoon UA. 22-vuotias espoolainen kuljetuspäällikkö. Ensimmäinen kausi Mineissä. Kilpailut 11 vuotta kartingia.



50. Jari Jaakola, Kannuksen Moottorikerho. 34-vuotias työnjohtaja Kannuksesta. **Yhteistyökumppanit:** Renkas Center Koivusaari, Eko Kumi Koivusaari, Roiko-Jokela Team.



82. Kari Silvennoinen, Valkealan UA. Ilmailua harrastava 36-vuotias automaatisuunnittelija Pirkkalasta. Kauden tulokkaita Mini Cup -luokassa. Kilpailut menestyksekkäästi aikaisemmin rallissa ja rallisprintissä. **Yhteistyökumppanit:** Kolarimaalaus Oy Pirkkala.



83. Johan Hildén, Kirkkonummen UA. Laskettelua ja golfia harrastava 17-vuotias koululainen Espoosta. Kauden tulokkaita Mini Cup -luokassa. Kilpailut aikaisemmin JM-luokassa. **Yhteistyökumppanit:** Karaasi Ky, KO-MET Ky, Lähderannan Shell.



84. Rami Räikkönen, 17-vuotias opiskelija Espoosta. Harrastanut kartingia seitsemän vuotta, joista neljä vuotta kilpailut. Ajanut muutaman JM-kilpailun kohtuullisella menestyksellä. Ensimmäinen vuosi Mini Cupissa.



76. Ismo Liedes, Kannuksen Moottorikerho. 42-vuotias yrittäjä Kannuksesta. **Yhteistyökumppanit:** Vi-DiTrans, Lestin Krouvi, Roiko-Jokela Team.



85. Teemu Hartus, Tampereen UA. 19-vuotias tampereläinen autonkuljettaja, ajanut FKta 89-93. Harrastaa myös moottoriyrittäilyä. **Yhteistyökumppanit:** Kuljetus H&H Oy, Auto-Saaristo, SS-Hitsaus.



77. Kalervo Tuomi, Turun UA. 48-vuotias yrittäjä Turusta. Aloittanut autourheilun 70-luvun alussa. Ajanut autosuunnistusta, rallisprinttiä, rallia ja rata-autoilua. Ollut pitkään mukana Mini Cupissa. Vapaa-aika kuluu valokuvauksessa, ulkoillessa ja Minejä entisöidessä. **Yhteistyökumppanit:** Autokorjaamo KT-Motors Turku, Autoteema Mynämäki, Moottorikoneistamo Tumo Oy Laitinen.



86. Teresa Huupponen, Kirkkonummen UA. 20-vuotias toisen polven rata-autoilija Kirkkonumelta. Aikaisempi kokemus autourheilusta on rallista kartturin paikalta. **Yhteistyökumppanit:** Kirkkonummen Kukka, Koff.



78. Simo Tukiainen, Historic Race Finland. Vantaalainen 43-vuotias koneistaja. Luokan värikäs persoona, joka on tunnettu suorista lausunnoistaan. Saavutuksiksi Simo ilmoittaa "joitain hyviä saavutuksia" vuodesta -85. Vapaa-aika kuluu omakotitalon hoidossa ja kalastuksen parissa.



87. Malla Harklin, Tapiolan UA. Kukkakauppias Tuusulasta. Kokeillut lähes kaikki autourheilulajit, aloitti JM-luokasta siirtyen ralliin ja kartingin kautta rata-autoiluun. Vapaa-ajan täyttää autourheilu. **Yhteistyökumppanit:** Marskin Kukka, J.&E. Autopalvelu Oy.



79. Jarmo Maijala, FHRA. 27-vuotias tervakoskelainen radio- ja tv-asentaja. Kilpailee myös harrasteajoneuvoluokassa. Kauden tulokkaita. **Yhteistyökumppanit:** K. Salosen Autokorjaamo Ky Loppi, VTR-Huolto Hämeenlinna.



88. Veikko Gröndahl, LuPäSUA. Sahalahtelainen esimies, joka innostui autourheilun kokeiluun Subaru -94. Muina harrastuksina opiskelu ja liikunta.

89. Toni Poikola, VetUA. 20-vuotias opiskelija Perhosta. Saavutuksina mikroautojen G-yleinen piirinnestaus. Harrastaa lenkkeilyä.

MINI TONNI TEAMIN KUULUMISIA

Kilpailukausi 1995 on sitten takanapäin. Talvella ajettiin vaan kaksi kilpailua, huonon jäätilyn vuoksi. Mestariksi leivottiin Jukka Salmenkangas, toinen oli Mauno Mäkelä ja kolmas Kari Saaristo. MINI CUP-95 Jäärata Cup lopputulokset:

1. Jukka Salmenkangas	EPUA	25p	6. Jouni Jussinniemi	RaaUA	14p
2. Mauno Mäkelä	VetUA	22"	7. Ismo Liedes	KMK	7p
3. Kari Saaristo	TamUA	20"	8. Jari Jaakola	KMK	6"
4. Jaakko Roiko-Jokela	KTK	18"	9. Toni Pullinen	HyvUA	0"
5. Simo Tukiainen	HRF	16"			

Kesäkilpailuja olikin sitten paljon enemmän peräti kymmenen kpl. Kausi oli tiukka, värikäs ja runsasautoinen. Mestariksi ajoi Jani Mustonen, toinen oli Jari Nisula ja kolmas Matti Lehtokari.

Kesäkauden kilpailuissa oli 15 uutta kilpailijaa. MINI CUP-95 kesäkauden Cup lopputulokset:

1. Jani Mustonen	KotkaUA	111p	17. Jorma Juhola	LapUA	8p
2. Jari Nisula	VetUA	96"	18. Johan Hilden	KirkUA	8"
3. Matti Lehtokari	TapUA	88"	19. Timo Laasasenaho	VetUA	7"
4. Jukka Salmenkangas	EpUA	78"	20. Tauno Rekola	SäkUA	4"
5. Rami Räikkönen	TapUA	71"	21. Jouni Eskola	TamUA	3"
6. Teemu Hartus	TamUA	67"	22. Teresa Huupponen	KirkUA	3"
7. Tom Söderberg	TapUA	53"	23. Timo Moilanen	JyvUA	2"
8. Seppo Rauhala	EspUA	44"	24. Toni Poikola	VetUA	2"
9. Kari Harmaala	LemUA	43"	25. Mauno Mäkelä	VetUA	1"
10. Malla Harklin	TapUA	36"	26. Jouni Jussinniemi	RaaUA	0"
11. Marko Taipale	TapUA	23"	27. Jari Nieminen	500kerho	0"
12. Tony Svesson	500kerho	18"	28. Veijo Ahola	VetUA	0"
13. Markus Jahn	EspUA	17"	29. Jarmo Maijala	FHRA	0"
14. Kari Saaristo	TamUA	14"	30. Kari Silvennoinen	ValUA	0"
15. Toni Pullinen	HyvUA	14"	31. Jorma Piippo	RaaUA	0"
16. Veikko Gröndahl	LuPäSUA	12"			

Vuosikokousta pidimme 14.10.95 Hotelli Tammer Tapereella, missä päätimme ensivuoden säännöistä, vastuuhenkilöiden valinnasta, jäsenmaksun suuruudesta ja kilpailukaudesta-96.

Vuoden 1996 jäsenmaksu: Jokaisesta autosta maksu 250,- + henkilöjäsenmaksu 250,-. Maksut mahdollisuus hoitaa myymällä mainos luokka/kuljettajaesitteeseen 1996.

Vastuuhenkilöiden valinnat: Puheenjohtajana/rahastonhoitajana jatkaa tulevan kauden Jukka Salmenkangas. Sihteerinä jatkaa Heli Salmenkangas. Katsastajina jatkavat Matti Lehtokari ja Mauno Mäkelä, sekä uutena Esa Nisula. Teamin tiedottajana suhteita lehdistöön lupautui hoitamaan Marja-Liisa Nisula.

Sääntömuutokset: Auton+kuljettajan yhteispaino 690 kg astuu voimaan ensimmäisessä kesäkilpailussa. Muut säännöt pysyvät ennallaan.

MINI CUP kilpailukalenteri kaudelle 1996.

Talvi:		
28.01	KIURUVESI	
04.02	PARKANO	
25.02	KANKAANPÄÄ	
03.03	TAMPERE	
Kesä:		
12.05	MALMI RACE	HELSINKI
25.-26.5	AHVENISTO	HÄMEENLINNA
15.-16.6	ALASTARO	
20.-21.7	MOTOPARK	VIRTASALMI
03.-04.8	KEMORA	VETELI
17.-18.8	BOTNIARING	JURVA

-pisteisiin lasketaan ajatut lähdöt -1. Jos päästään ajamaan vain kaksi talvikisaa, molemmat lasketaan. Jokainen kilpailu on Cup- kilpailu.

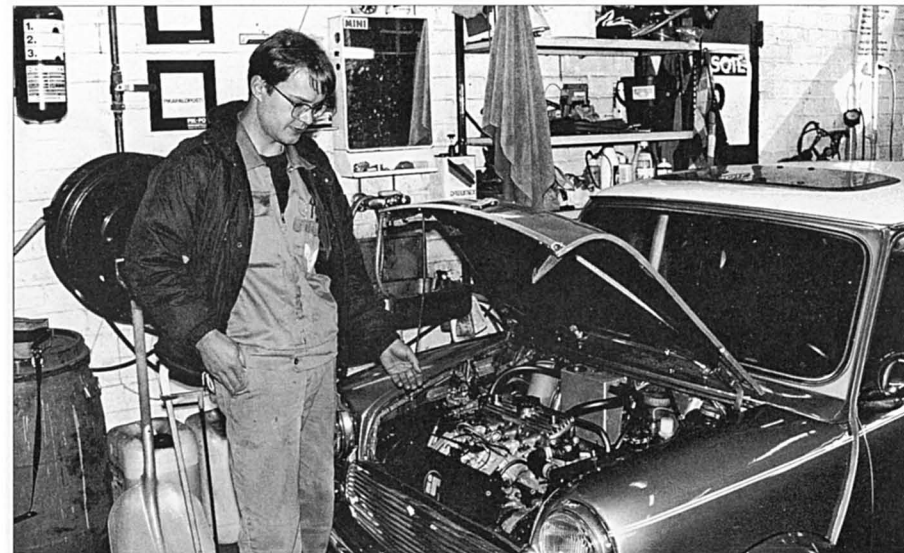
Mini Cup terveisin: Kalervo Tuomi

SEINÄJOKI

95 Lähde matkaan



PATEN PIENET HARRASTUKSET



Sähköasentaja Pauli Laurikan vapaa-aika on viime vuosina kuulunut Minille. Sen lisäksi että Pauli rakentaa autoja, hän tekee myös pienoisminejä ja toimii oman kilpitiimin GIANT KILLERSin mekaanikona ja huoltajana. Tänä vuonna tiimi tähtää mm. kauden 1995 pääkilpailuun Jyväskylän Suurajojen veteraaniralliin.

■ Vuosi 1985. Olin ollut ilman autoa viisi vuotta ja tuntui siltä, että jonkinlainen kulkupeli olisi tarpeen. Aikani sopivaa haeskellessa sellainen ilmaantuikin. Työ-

Pauli Laurikka toimii oman kilpitiimin GIANT KILLERSin mekaanikona ja huoltajana. Tiimin talli on Kaukajärvellä.

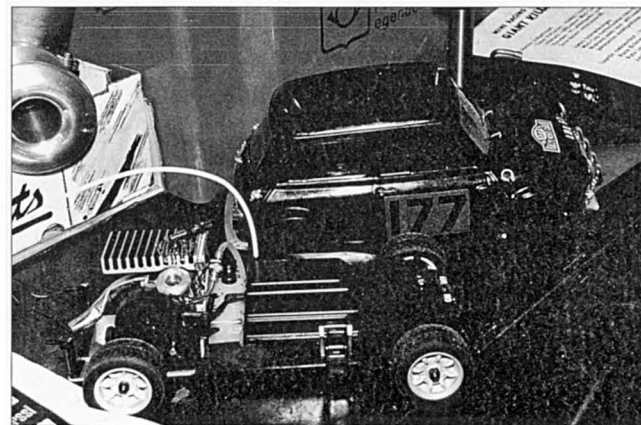
kaveri oli luopumassa omastaan. No mikäs siinä, kun kerran hinta ja kuntoakin vastasivat toisiaan. Kyseessä oli sininen Mini 1000, mallia -77.

Vuosikaudet Mini toimi pelkkänä kulkuneuvona ja aloin harkita jo hieman sen poismyymistä, mutta jotenkin sympaattinen pikkuauto alkoi innostaa rakenteluun...

Peltiä ja tekniikkaa onkin sen jälkeen vaihdettu, mm. alkuperäinen 40 hv:n moottori 80 hv:n moottoriin, joka vaihdettiin isompaan, nyt 140 hv:n moottoriin. Väittävät, että ruokahalua kasvaa syödessä.

Ja vielä pienempää...

Suomessa toimii aktiivinen

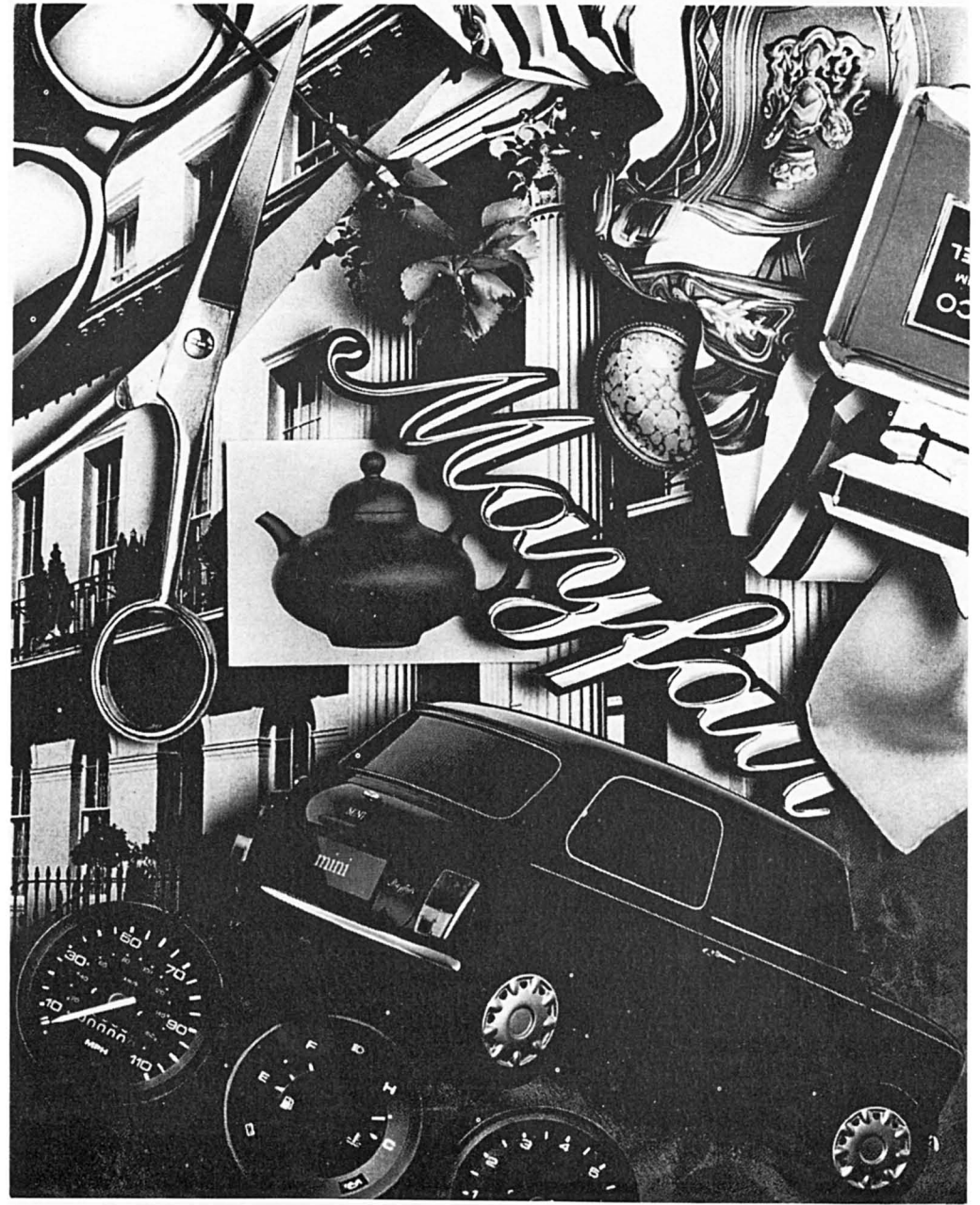


kerho Mini Club Flying Finns, jossa on n. 500 jäsentä, minä mukaanlukien. Rekisterissä on yhä n. 2000 autoa maahantuonnin loputtua v. 1980. Kerhoon kuuluminen kokemusten vaihdon ja uusien kavereiden myötä on antanut harrastukselle lisäpotkua. Jonkinlainen huipennus oli menneenä kesänä 35-vuotishuila Englannissa Silverstonen moottoriradalla. Paikalla oli n. 30 000 Miniä. Huh huh!

Harrastus on paisunut niin paljon, että noita "koirankoppeja" on tullut hankittua lisää. Hiljattain perustimme muutaman kaverin kanssa kilpitiimin GIANT KILLERS. Kilpailutoiminta on tänä päivänä vireää (suurin rata-autoluokka 1994). Tämän vuoden ensimmäisessä Mini 1000-luokan kisoissa jäällä, tuli voitto kotiin tiimin omalla, marja-puuron värisellä Minillä. Kuljettajana oli Jukka Salmenkangas. Tiimin talli on Kaukajärvellä.

Vapaa-ajan käyttöön liittyviä ongelmia ei todellakaan ole. Rakentelu ja viritäminen ovat aikaa vievää puuhaa. Rahaakin harrastukseen kuluu, mutta kun hukkaa kuitit, niin se unohtuu nopeasti. Sitä paitsi, mahdollisimman paljon itse tekemällä säästää. Käden taitoa siis tarvitaan. ●

Pauli Laurikka





Jani Prauda on Paltamon pienimmän auton omistaja. Minin rakentamiseen ts. pienentämiseen on kulunut aikaa lähes puoliotoista vuotta.

Paltamon pienin auto

Appelsiinijäätelön värinen "Minin midi"

- Kun ostin ensimmäisen Morris Minin, olin 17-vuotias. Siitä lähtien minulla on ollut suunnitelmassa rakentaa auto, jollaista ei tule vastaan ainakaan näillä korkeuksilla, totesi Jani Prauda, appelsiinijäätelön värisen Minin omistaja.

- Oikeastaan auto on nyt malliltaan "midi", sillä sen kattoa on laskettu lyhentämällä tolpiasta 6 cm ja oven alareunaa nostettu saman verran, Jani tarkentaa.

Mini on sen verran uniikin näköinen ilmestys, että se kiinnittää väkisinkin vastaantulijan huomion. Sen lisäksi, että auto on normaalian miniä pienempi, siihen on tehty muitakin muutoksia.

- Auto on parturoitu ja tarkoituksena on näin ollut korostaa sen pyöreitä

linjoja. Ovenkahvat on otettu pois ja keula sekä peräluokku on muotoiltu uudestaan lasikuidusta. Ikkunat on teetetty mittailaustayönä Oulussa, Jani selittää.

Rakentamiseen puoliotoista vuotta

Auton rakentaminen on vienyt aikaa lähes puoliotoista vuotta ja inspiraatiotakin on täytynyt välillä hakea.

- Olen erittäin kiitollinen Kovalaisen Jukalle ja Paltavene Oy:lle, jonka tiloissa olen saanut autoa rakennella. Monet ovat olleet "juonessa mukana" ja ilman heidän apuaan ja osallistumistaan hanke ei olisi onnistunut näin hyvin. Tyttöystävänikin on ollut ihailtavan kärsivälli-

nen, Jani naurahtaa.

Pienistä ulkomitoistaan huolimatta Mini on pelkistetyn sisustuksensa ansiosta yllättävän tilava. Todisteena siitä auto antoi kesäkuussa toimiessaan Suutarin nuoremparin hääautona. Tosin vankarin penkki jouduttiin ruuvaamaan väliaikaisesti pois paikoiltaan. Onko tila ihme sitten myytävänä?

- Ei ole, ei ainakaan kovin halvalla, autolla on sen verran tunnearvoa, Jani sanoo.

Jani Prauda kuuluu suomalaisen miniharrastajien omaan kerhoon, joka on nimeltään Flying Finns mini club. Kerhoon kuuluu reilut 500 jäsentä. Viimeisin kerhokokous pidettiin pari viikkoa sitten Virtasalmella. (mjp)

Autosalomin taiturit Turengissa

Tuusa pujotteli voiton Minillään

Turenki
PERTTI KOIVUNEN

Hämeenlinnalainen Jyrki Tuusa menestyy moottoriurheilun erikoislajeissa. Vesiskootereilla ja ralliautoilla erilaisia mestaruuksia kurvaillut 34-vuotias Hämeenlinnan Urheilutoimijoiden motoristi on nyt myös Suomen taitavin autosalomin harrastaja.

Veikeää autoilla pujottelua jo viisi vuotta harrastanut Tuusa juhli autosalomin SM-cup-mestaruuttaan sunnuntaina Turengissa ajatus kauden viimeisessä osakilpailussa.

Yleiskilpailun voittoon 37 auton kisassa kurvaillut Tuusa oli varmistanut mestaruutensa kuitenkin jo ennen Turengin kisaa.

- Mestaruus varmistui jo edellisessä osakilpailussa Helsingissä. Voiton kauden yleiskilpailuista kolme, jonka lisäksi onnistuivat oman luokassani hyvin. Pääsin ajamaan nyt ensimmäisen täyden kauden, eikä ralli ja muut lajit häirinneet kisaluani, jutteli häkellyttävän kauniilla minillään slalomradoilla kurvaileva Tuusa Turengin kisan jälkeen.

Jyrki Tuusa menestyy autourheilun taitolajissa sopivan autonsa lisäksi myös malttinsa ansiosta.

Myös Turengin kisan noin 1,3 kilometriä pitkällä radalla "Jyrki" näytti mallia muille kilpailijoille päivän toisessa erässä. Hämeenlinnalainen kukisti toiseksi kaasutelleen Helsingin ST-talliin Martti Lahden liki puolelatoista sekunnilla.



● Jyrki Tuusa pujotteli kauniilla minillään autosalomin cupmestaruuden. Hämeenlinnalainen oli nopein myös kauden päätöskisassa Turengissa.

- Kokonaispisteissä oli lopulta aika ylivoimainen. Cup-pisteisiin laskettiin mukaan viiden parhaan kisan tulokset. SM-hopeaa ajoi lopulta Helsingin Timo Tuominen. Kolmas tällä kaudella oli Jyväskylän Jyrki Kumpulainen, kertoi Jyrki Tuusa.

Jyrki Tuusan lisäksi hämeenlinnalaisista kesän pujotteluradoilla kaahasivat myös Jyrki Honkamäki ja Jukka Sormunen.

Turengin radan keiloja kaksikko väisteli sijoille 12 ja 14. Cup-pisteissä Sormunen ylsi mukavasti seitsemänneksi. Honkamäki kaarteli siviililiikenteen väistötilanteita kopioivassa nopeuslajissa sijalle 11.

NESTE
1000
Historic Rally
FINLAND

FINLAND
SANCTIONED
EVENT



NESTE 1000 LAKES HISTORIC RALLY 5.-6.8.1995

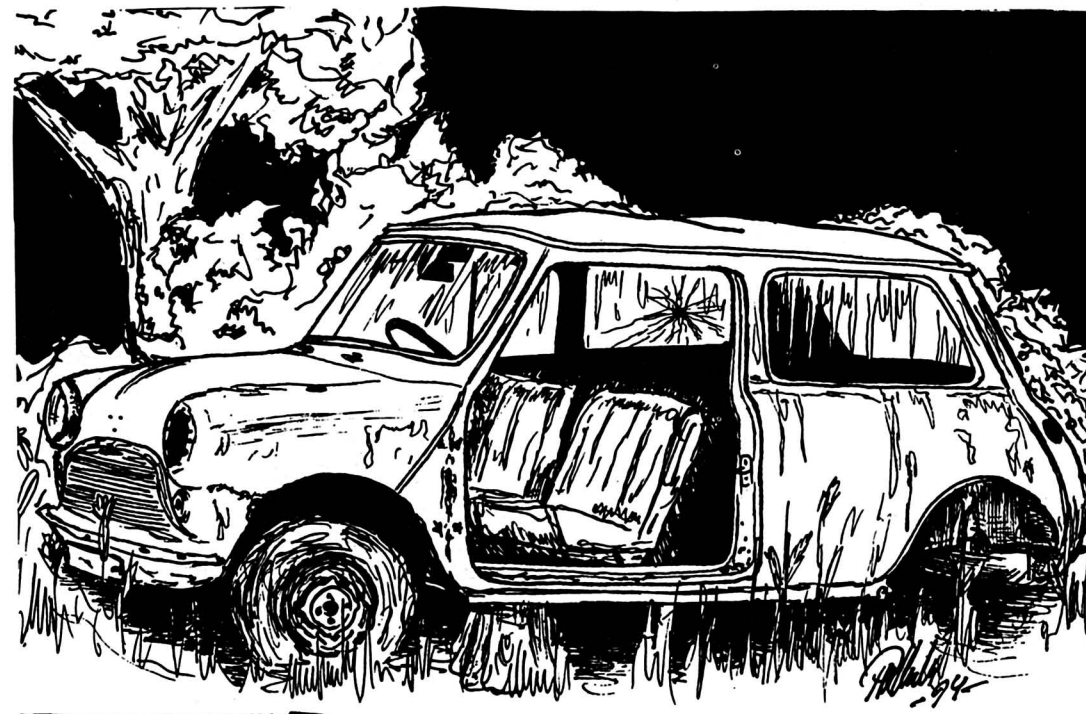


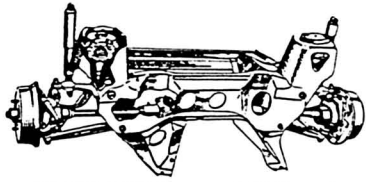
Historic rallissa oli tänä vuonna vain kaksi Miniä. Kuvassa Hannu Laakso ja Jarkko Lehtonen Morris Cooperilla. Sijoitus oli 31:nen. Ilmeisesti pojat kaipaavat lisää tehoa 998cm³:n moottoriin. Toista Miniä ajoivat Ilkka ja Asko Lindstedt Morris Cooper S:llä.

pos/nr	drivers	nat	car	gen	gr	cl	penalties	time	l.behind
1.	(6) Grundel Kalle/Östenson Thomas	S	Porsche 911	1.	1.	1.	F:G11	1.10.58	
2.	(9) Oscarsson Anders/Jakobsson Robert	S	Volvo 122 S	2.	2.	1.	F:TC14	1.13.31	2.33
3.	(10) Wigren Magnus/Wigren Gunnel	S	Porsche 911	3.	3.	2.	F:G11	1.13.32	2.34
4.	(5) Stoschek Michael/Diekmann Peter	D	Porsche 911	4.	4.	3.	F:G11	1.13.33	2.35
5.	(19) Rinne Jari/Taipale Risto	FIN	Volvo 122 S	5.	5.	2.	F:TC14	1.14.27	3.29
6.	(22) Rautio Ossi/Ruokonen Anne	FIN	Volvo 122 S	6.	6.	3.	F:TC14	1.15.45	4.47
7.	(29) Hlibert Mike/Cabena David	GB	Ford Lotus Cortina	7.	7.	1.	F:TC13	1.16.38*	5.40
8.	(2) Trajbold Jan/Trajbold Richard	CZ	BMW 1800 T1	8.	8.	4.	F:TC14	1.17.35	6.37
9.	(11) Järvinen Mauno/Rinnetie Ilpo	FIN	Ford Cortina GT	9.	9.	2.	F:TC13	1.17.35	6.37
10.	(12) Wigren Krister/Wigren Serena	S	Saab 96 Sport	10.	10.	1.	F:TC11	1.17.40	6.42
11.	(13) Paarala Rauno/Eronen Juha	FIN	Ford Anglia Super	11.	11.	1.	F:TC12	1.18.52	7.54
12.	(30) Saarelainen Eero/Juntunen Markku	FIN	Ford Lotus Cortina	12.	12.	3.	F:TC13	1.19.00	8.02
13.	(27) Slekkinen Esko/Pulkkinen Timo	FIN	Volvo 122 S	13.	13.	5.	F:TC14	1.19.02	8.04
14.	(23) Lindstedt Ilkka/Lindstedt Asko	FIN	Morris Cooper S	14.	14.	2.	F:TC12	1.19.10	8.12
15.	(4) Hafner Arwed/Hieble Wolfgang	D	BMW 1800 T1	15.	15.	6.	F:TC14	1.19.47	8.49
16.	(41) Pekkala Pentti/Rosberg Pirjo	FIN	Alfa Romeo Giulietta t.t.	16.	1.	1.	E:TC7	1.19.47	8.49
17.	(24) Mustonen Jarmo/Mustonen Raimo	FIN	Volvo 122 S	17.	16.	7.	F:TC14	1.20.08	9.10
18.	(15) Hägeman Per/Henjer Lennart	S	Volvo 122 S	18.	17.	8.	F:TC14	1.20.20	9.22
19.	(16) Paarala Pekka/Kumpumäki Petteri	FIN	Ford Consul Cortina 1200	19.	18.	3.	F:TC12	1.20.36	9.38
20.	(37) Salmén Heikki/Rinne Jukka	FIN	Mercedes-Benz 300 SE	20.	19.	1.	F:TC15	1.20.48	9.50
21.	(14) Rikkonen Mikko/Järvinen Pekka	FIN	Volvo 544 Sport	21.	20.	9.	F:TC14	1.21.11	10.13
22.	(18) Paarala Aulis/Laaksonen Pertti	FIN	Ford Cortina GT	22.	21.	4.	F:TC13	1.21.26	10.28
23.	(42) Bauer Christian/Bubendorfer-Huber Felix	A	Steyer-Puch 650TR	23.	22.	2.	F:TC11	1.21.33	10.35
24.	(36) Hytönen Timo/Pellonpää Antti	FIN	Isuzu Bellett 1500	24.	23.	5.	F:TC13	1.21.54	10.56
25.	(28) Scherbaum Michael/Riedl Michaela	A	Volvo 122 S	25.	24.	10.	F:TC14	1.23.04	12.06
26.	(34) Virtanen Vesa-Matti/Virtanen Harri	FIN	Ford Anglia	26.	25.	3.	F:TC11	1.23.45	12.47
27.	(33) Manninen Kalle/Manninen Antti	FIN	Ford Anglia Super	27.	26.	4.	F:TC12	1.24.03	13.05
28.	(17) Tarvainen Matti J/Suojama Viljo	FIN	Skoda 1000 MB	28.	27.	4.	F:TC11	1.24.22	13.24
29.	(21) Burleigh Michael/Saloranta Kari	AUS/FIN	Ford Cortina GT	29.	28.	6.	F:TC13	1.25.00	14.02
30.	(31) Maununen Bertil/Nyström Torgny	S	Saab 96	30.	29.	5.	F:TC11	1.25.49	14.51
31.	(20) Laako Hannu/Lehtonen Jarkko	FIN	Morris Mini Cooper	31.	30.	6.	F:TC11	1.27.22	16.24
32.	(3) Ellerman Claus W/Mehner Andreas	D	Volvo 544 Sport	32.	2.	1.	E:TC9	1.27.43	16.45
33.	(8) Holzner Manfred/Hotter Stefan	D	Porsche 356	33.	31.	1.	F:G10	1.35.44	24.46
34.	(25) Piepers Heino/Schovanka Bernd A.	D	Volvo P1800S	34.	32.	4.	F:G11	1.35.57	24.59
35.	(35) Hämmäläinen Pertti T/Hurskainen Raimo	FIN	Isuzu Bellett 1500	35.	33.	5.	F:TC13	1.44.05	33.07

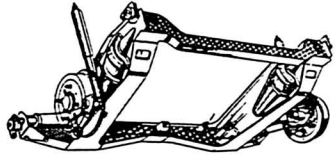


Ilkan ja Askon sijoitus oli 14. Viimeisellä pikataipaleella pojat pyörähtivät ympäri ja juuttuivat minutiksi kiinni ojanpenkkaan. Samalla meni luokkavoitto ja 10.-11. sija.





ETUJOUSITUKSEN rakenne läpillekkauspil-
roksena. Kuten kuvasta näkyy, ovat tavar-
mukaiset metallijouset korvattu kumikar-
tiolla, joiden jousto-ominaisuuksia tehdas
ilmeisesti pitää parempina.



MYÖS takajousitus on järjestetty kumikar-
tiosilla. Pyörien ripustus on myös englantil-
laiseksi autoksi epätavallinen, sillä yleensä
ovat britit käyttäneet jykkää taka-aksella.

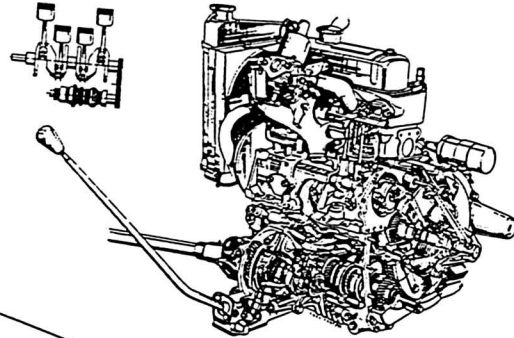
TEKNIKAN
Maailma
KOEAJAA

MORRIS

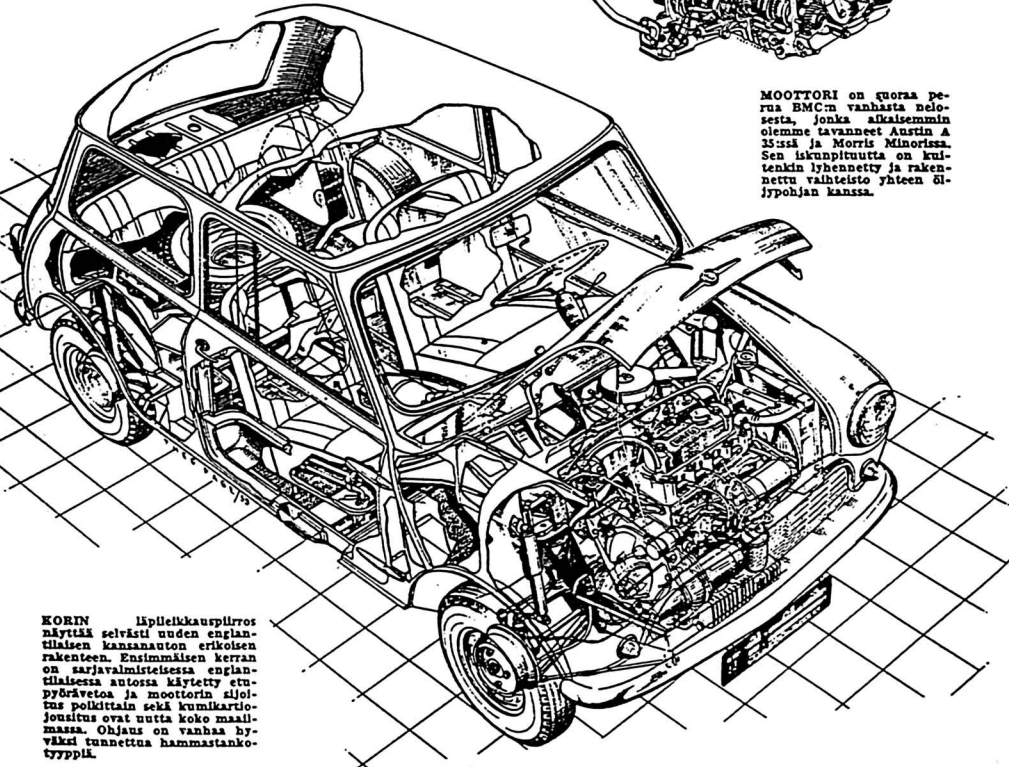
MINI-MINOR

AUSTIN seven

850



MOOTTORI on suoraan pe-
rus BMC:n vanhasta Bolo-
sesta, jonka aikaisemmin
olemme tavanneet Austin A
35:ssä ja Morris Minorissa.
Sen ikkupituutta on kuit-
teenkin lyhennetty ja raken-
nettu vaihteisto yhteen 6l-
jypohjan kanssa.



KORIN läpillekkauspilros
näyttää selvästi uuden englan-
tilaisen kansanauton erikoisen
rakenteen. Ensimmäisen kerran
on sarjavalmistuksessa englan-
tilaisessa autossa käytetty etu-
pyörävetoa ja moottorin sijoit-
us poikittain sekä kumikar-
tiositus ovat uutta koko maail-
massa. Ohjaus on vanhaa hy-
väksi tunnettua hammastanko-
tyyppiä.



ELOKUUN lopussa löi englantilaisten Nuffield-
ja Austin-tehtaiden yhteenliittymä, British Mo-
tor Corporation (BMC), pöytään viimeisimmän val-
tin kansanautomarkkinolla. Se ei ole mikään ta-
vanomainen "uusi malli", johon on lisätty hevos-
voimia, kokoa ja panoraamatulliasi, vaan sellaisiin
klassikkoihin kuten Volkswageniin, Citroën 2 CV:hen
tai Fiat 600:een rinnastettava periaateratkaisu. Eri-
tyisen mielenkiintoiseksi sen tekevät juuri raken-
teelliset erikolisuudet: nelosmoottorin sijoitus eteen
poikittain, etupyöräveto ensimmäisenä englantilai-
sena sarjavaununa, kumikartiojousitus ja täydelli-
nen tilan hyväksikäyttö.

Omintakeisuutta tässä pikkuautossa on siksi pal-
jon, että yksi nimi ei ole sille riittänyt, vaan kyl-
tissä lukee vaihteoisesti Morris Mini-Minor tai
Austin Seven 850. Vaunua valmistavat nimittäin
sekä Austin- että Morris-tehtaat käytännöllisesti
katsoen täysin samanlaisena — ainoa ero on jää-
dyttimen maskissa ja verhoilussa. Kumpikin tehdas
markkinoi tuotteensa oman myyntiverkostonsa
kautta, jonka johdosta Suomessakin saman auton

vol samaan hintaan ostaa Oy Voimovaunu Ab:stä
Morriksena ja Oy Veho Ab:stä Austinina.

Kumpikin tehdas on yksimielinen siitä, että tämä
Alec Issigoniksen kahdeksan viime vuoden suunnit-
telutyön tulos merkitsee vallankumousta kansan-
autoalalla. Perustana ovat vertailuluvut kolmen
eniten myydyt eurooppalaisen pikkuauton suhteen,
joita BMC:n uutuuksien keskimäärin 9 % lyhyempi
akseliväliltään, 9 % matalampi, 23 % lyhyempi, 10 %
kevyempi, 40 % tehokkaampi hevosvoimiltaan, 12 %
nopeampi, 15 % pieniruokaisempi ja 28 % kiihty-
vämpi. Omat arvomme poikkeavat jonkin verran
edellä luetelluista, emmekä ole niitten perusteella
tarkistaneet englantilaisten lukuja.

Uskomattoman tilava

Uuden auton syntymästä kertoo mainosteksti,
että Mr. Issigoniksella on lähtökohdanaan ollut nel-
jä ylimittaista henkilöä, joitten ympärille hän on
kirjaimellisesti suunnitellut auton. Olipa tämän sei-
kan laita miten tahansa, niin ainakin ensimmäisen

AUSTIN Seven 800

MORRIS

Valmistaja: Morris Motors Ltd., Cowley, Oxford ja Austin Motor Co. Ltd., Longbridge, Birmingham, Englanti.

Maahantuojat: Oy Voimavaunu Ab, Fredrikinkatu 65, Helsinki (Morris) ja Oy Veho Ab, Salonkatu 17, Helsinki (Austin).
Hinta: n. 540.000:—

Teknilliset tiedot

MOOTTORI:
Sijointi, toimintatapa ja muoto: Eteen poikittain sijoitettu nelitahtinen rivimoottori.
Sylinteriluku: 4.
Sylinterimitta: 62,9 x 68,3 mm.
Sylinteritilavuus: 848 cm³.
Puristussuhde: 8,3:1.
Suurin teho: 37 hv/5.500 kierr./min.
Suurin vääntömomentti: 6,1 kpm/2.900 kierr./min.
Mäntänopeus: 13,6 m/sek./5.500 kierr./Liträteho: 43,6 hv.
Sylinteriryhmä: Valurautaa.
Sylinterikanat: Valurautaa.
Venttiilikoneisto: Työntötkojen avulla toimivat kansiventtiilit.
Oljynsuodatin: Puroletor-päävirtasuodatin.
Jäähdytys: Vestjäähdytys, painejäähdytin, vesipumppu ja termostaatti.
Kaasutin: S.U. HS2.
Polttoainepumppu: S.U. PD-sähköpumppu.
Syttyjärjestelmä: Syttytuoli ja sekä keskipakois- että alipainesäätimillä varustettu virranjakaja.
Latausgeneraattori: teho: 270 W.
Akku: Jännite 12 V, varauskyky 34 Ah.

VOIMANSIIRTO:
Kytin: Nestekäyttöinen kuiva yksilevykytkin.
Vaihteisto: Moottorin alaosaan yhteyteen rakennettu nelivaihteinen vaihdelaatikko, 2., 3. ja 4. vaihde synkronoitu, vaihdetanko korin lattialla.
Välitysuhdet (kokonaisvälitykset): 4. vaihde 3,77, 3. vaihde 5,32, 2. vaihde 8,18, 1. vaihde 13,66 ja peruutusvaihde 13,66:1.
Nopeus suurimmalla vaihteella 1.000 kierr./min.: 23,8 km/t.
Kardaaniakseli: —
Vetopyörät: Kaarevahampaiset hammaspyörät.

ALUSTA:
Rakenne: Itsekantava tsrskori.
Etujousitus: Erillinen, poikittaiset eripituiset tukivarret, kumikartiojouset.
Takajousitus: Erillinen, taakse suunnatut tukivarret, kumikartiojouset.
Iskunvalmentimet: Putkimalliset nesteiskunvalmentimet sekä edessä että takana.

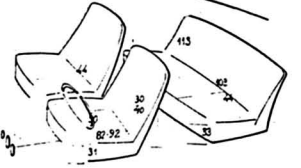
Ohjauslaite: Hammastanko.
Ohjausväilytykset: —
Jarrut: Nestejarrut, takajarrussa paineenrajoitusventtiili.
Selsonajarru: Mekaaninen, takapyörän vaikuttava käsijarru.
Jarruruumun läpimitta: 178 mm sekä edessä että takana.
Jarrupinta: 435 cm².
Pyörät: Neljästä kohdasta kiinnitetyt teräslevypyörät.
Renkaat: 5,20—10 (sisärenkaattomat).

KORI JA VARUSTEET:
Korimallit: 2-ovinen Sedan.
Värit: Kolme eri väriä.
Verhoilu: Tekonahkaa.
Lämmityslaite: Kiertoilmalämmitys-laite.

Tuulilasinyykkijät: Sähkökäyttöiset.
Mittarit: Nopeusmittari, matkaimmittari, polttoainemittari ja jäähdytysveden lämpömittari.
Varoitusvalot: Latauksen, öljynpaineen, kaukovalojen ja suuntavalojen tarkkailua varten.
Työkälsarja: Nosturi, pyöränmutteri-avain, ilmapumppu, renkaan venttiilin avain, tulppa-avain, jarrukenkien säätövain, ruuvitalta, rakomitta, voidepuristin ja työkalulaukku.
Muut vakiovarusteet: Kaksi häikäisy-suojaa, pakettihylly kojelaudan alla ja takaistuimen takana, pakettilokerot etuovissa ja takaistuimen sivulla, edessä yksi ja takana kaksi kaksituhkakuppia sekä katsastuksessa vaadittavat lisävarusteet.

HUOLTO:
Polttoainesäiliön tilavuus: 25,0 l.
Jäähdyttimeen tilavuus: 3,0 l + 0,5 l lämmitysliitteeseen.
Moottorin öljytilavuus: 4,5 l + 0,5 l öljynsuodattimeen.
Vaihdelaatikon öljytilavuus: Yhteinen öljytila moottorin kanssa.
Taksan öljytilavuus: —
Moottorin öljynvaihto: 4.800 km.
Vaihdelaatikon öljynvaihto: —
Taksan öljynvaihto: —
Alustan voitelu: 1.600 km.
Renkaiden ilmanpaine: 1,6 kg/cm² edessä ja 1,8 kg/cm² takana.

MITAT JA PAINOT:
Akseliväli: 2.030 mm.
Raideväli: 1.210 mm edessä ja 1.140 mm takana.
Pituus: 2.540 mm.
Leveys: 1.390 mm.
Korkeus: 1.350 mm (kuormittamattomana).
Maavara: 152 mm.
Paino ajokunnossa: 600 kg.
Paino kuormattuna: 970 kg.
Painon jakautuminen ajokunnossa: 60,2 % etu- ja 39,8 % taka-akselille.
Tehopaino ajokunnossa: 16,2 kg/hv.
Tehopaino kuormattuna: 26,2 kg/hv.



Koeolosuhteet

Kokeet suoritettiin: 29. 8. 1959.
Lämpötila: 11,2° C.
Ilmanpaine: 993,4 mb.
Suhteellinen kosteus: 87 %.
Tuulen nopeus: 4,5 m/sek.
Ajoina: Märkä asfaltti.
Koeauton valmistusnumero: M/A2S4L 385 ja A-A2S7L-145
Matkaimittarilukema ennen koeajoa: 2.597 km ja 6525 km.
Koeajomatka: 261 km ja 360 km.
Renkaat: Dunlop "Gold Seal", sisärenkaattomat.
Polttoaine: 95 oktaanin bensiini.
Koeajopaino: 775 kg.
Painon jakautuminen: 60,0 % etu- ja 40,0 % taka-akselille.
Tehopaino: 20,9 kg/hv.

Välikyky

1. vaihde: 33,3 %
2. vaihde: 17,4 %
3. vaihde: 12,5 %
4. vaihde: 7,7 %

Valmistajan ilmoituksen mukaan.

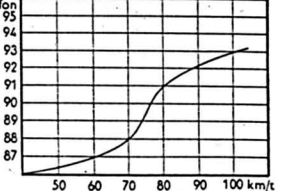
Kulutus

Valmistajan ilmoittama polttoainekulutus: 4,3—6,5 l/100 km.
Mittarivirhe: 4,3—6,5 l/100 km.
Polttoainekulutus koeajon aikana: 7,2 l/100 km.

Mittarivirhe

Nopeusmittarin lukema km/t.: 50 70 100
Todellinen nopeus km/t.: 47,8 67,9 100,0
Mittarivirhe %: +4,4 +3,0 —
Mittarivirhe korjattu kaikkiin suorituskäytöihin.

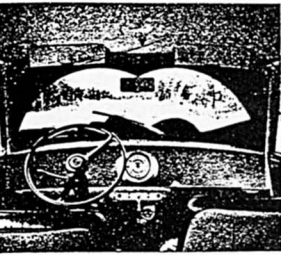
Melu



Melumittaukset on suoritettu etuistuimelta käsitteillä suurimmalla mahdollisella vaihteella ajettaessa.
50 km/t.: 86 fonia
60 km/t.: 87 fonia
70 km/t.: 88 fonia
80 km/t.: 91 fonia
90 km/t.: 92 fonia
100 km/t.: 93 fonia

Väkyvyys

NAKYVYYSALUE maanpinnan tasossa keskimittaisen (175 cm pitkän) henkilön istuessa ohjaajan paikalla kohotautumatta. Alla tuulilasinyykkijöiden puhdistama ala

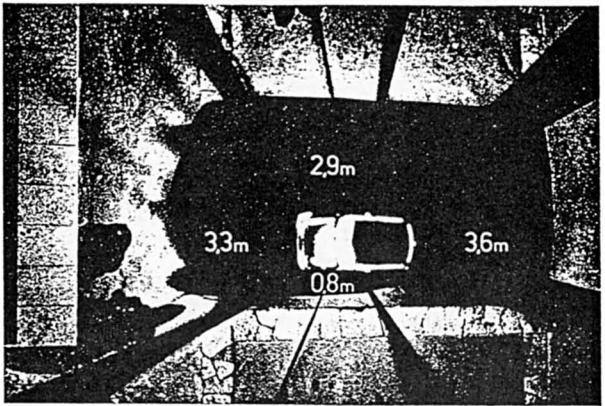
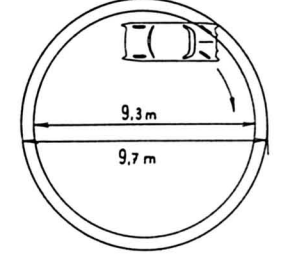
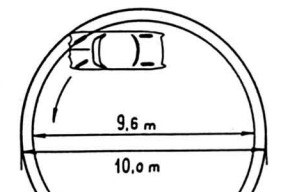


Jarrut

Hidastavuus 50—0 km/t.: 0,87 g.
Vastaava jarrutusmatka: 10,5 m.

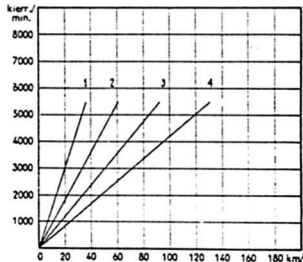
Ohjaus

Ohjauspyörän läpimitta: 40 cm.
Ohjauspyörä kääntyy: 2 1/2 kierrosta.
Valmistajan ilmoittama kääntöympyrän halkaisija: 8,9 m.
Mittattu kääntöympyrän halkaisija: 9,3 (9,7) m vasempaan ja 9,6 (10,0) m oikeaan.

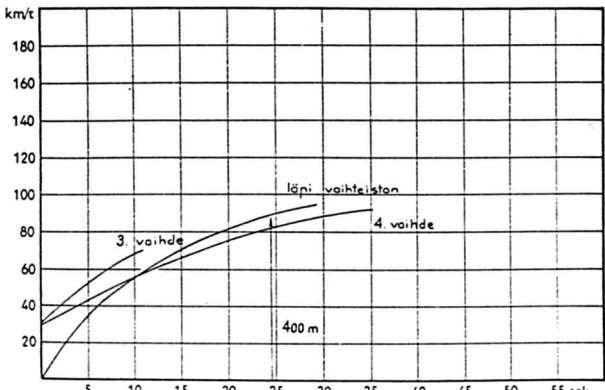


Nopendet

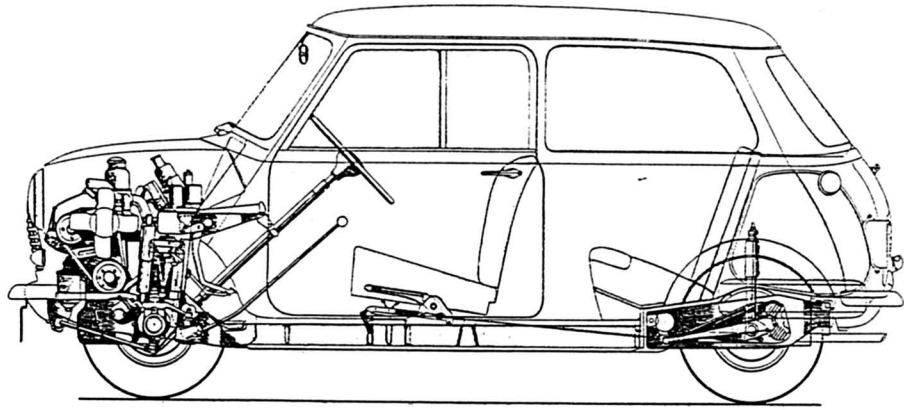
Valmistajan ilmoittama huippunopeus: 117 km/t.
Mittattu huippunopeus: 115,1 km/t.
Moottorin suurinta tehoa vastaavat nopeudet eri vaihteilla:
1. vaihde 36 km/t., 2. vaihde 61 km/t., 3. vaihde 93 km/t. ja 4. vaihde 132 km/t.



Kiihtyvyys



0—400 m: 24,6 sek.
0—50 km/t.: 8,1 sek.
0—80 km/t.: 19,5 sek.
0—100 km/t.: —
0—120 km/t.: —
4. vaihteella 3. vaihteella
30—50 km/t.: 8,2 sek. 4,2 sek.
30—70 km/t.: 17,6 sek. 10,8 sek.
30—90 km/t.: 34,8 sek.
30—110 km/t.: —



SALAISUUS hämmästyttävän väljin sisätiloihin verrattuna auton ulkomittoihin selvää tästä piirroksista. Kuten siitä näkyy, on moottorille jätetty vain n. 20 % auton pituudesta ja myös takaosa on käytetty hyväksi viimeistä sopukkaa myöten. Ajo-ominaisuuksien ja matkustajakomfortin parantamiseksi on pyörät sijoitettu aivan auton kulmiin.

ja voimakkaimman vaikutelmamme saimme uskottoman väljistä sisätiloista. Niin hyvin edessä kuin takana on riittävästi elintilaa jopa kaksimetrisille ja satakiloisille henkilöille. Muista samanluokan vaunuista poiketen on takaistuimen polvi-tila asianmukainen, joten auto on myös käytännössä nelipaikkainen.

Varsinaista kojelautaa ei ole ollenkaan, vaan sen tilalla koko vaunun leveyden mittainen pakettihylly, jonka ainoastaan pyöreä mittaritaulu keskellä katkaisee. Pikkutavaroiden sijoitus on muutenkin saanut kovasti huomiota osakseen, sillä niitä varten on varattu tilaa lisäksi kummankin oven alareunasta, jossa on koko oven piteuden mittaiset lokerot, sekä takaistuimen päistä, alta ja takaa. Matkatavarasäiliö auton takaosassa sen sijaan on suhteellisen mitätön ja matala, mutta niinpä sen pohjasta onkin lohkaistu tilaa vararengasta varten.

Pituusleikkausta tarkastelemalla selvää tilankäytön salaisuus helposti ja valmiiksi suunniteltua autoa ajatellen se tuntuu niin itsestään selvältä ja luonnolliselta, että ihmettyy, miksi autoissa yleensä on tuhlatu tarpeettomasti tilaa kumpaankin päähän. BMC:n konstruktiossa on moottorille varattu ainoastaan 20 % auton pituudesta ja jyrkästi laskeutuvan perän ansiosta ei taaksekaan muodostu hukkatilaa. Virtaviivaisuus tosin on täten jouduttu unohtamaan käytännöllisyyden hyväksi.

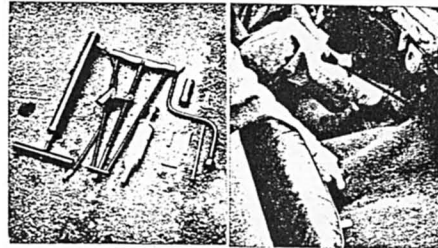
Ulkonaon kannalta ei myöskään pyörien sijoitus aivan auton kulmiin ole eduksi, vaikka teknilliseltä kannalta se mielestämme on ainoa oikea ratkaisu, jotta akselit saataisiin riittävän kauaksi toisistaan ja matkustajat niiden väliin. Esimerkiksi ajo-ominaisuuksistaan kuuluisa Citroën on jatkuvasti käyttänyt tätä rakennetta.

Ainoaksi arvosteluksi tilankäytön suhteen jää näin ollen kaksiovisuus, mikä sekkin on perusteltua ajatellen valmistuskustannuksia. Ovet ovat melko leveät ja siten sijoitetut, että nyrkkisääntönä sanoisimme nousemisen etuistuimelle olevan hiukan

hankalampaa ja takaistuimelle helpompaa kuin muissa vastaavissa kaksiovisissa autoissa.

Sisustuksessa arvostelun aihetta

Kun nelisylinterinen vesijäähdytetty moottori on suhteellisen kallis auton hintaluokkaan nähden, on sitä vastaava säästö jouduttu tekemään tinkimällä vähemmän tärkeistä yksityiskohdista. Pelkästään vaahdokumityynyillä jousitettuun muovipäällysteisiin istuimiin ja muovikankealla verhoettuun kattoon nähden ei ole muuta huomauttamista kuin ni-



TYÖKALUVALIKOIDMA levitettynä maahan.

KÄYNNISTYSNAPPULA on auton lattialla.



OVISSA on tilavat tavaralokero.

POLKIMET ovat tavallista lähempänä toisiaan.

den kylmänhohtavuus talvella, mutta sen sijaan pakkasessa kiinnijoutuvat työntöökunat eivät puolesta paikkaansa hinnansäästönkään kannalta. Sama koskee ovien sisäpintojen ja sivujen toppausta, mikä autosta puuttuu. Omalta osaltaan tästä seikasta johtuu se, että moottorin ääni kuuluu sisään suhteellisen voimakkaana.

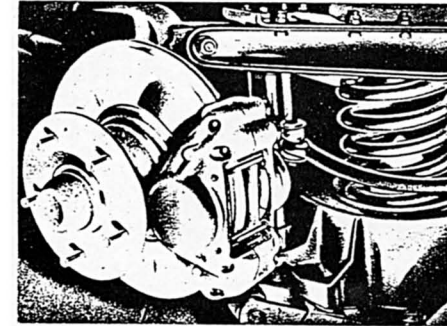
Myöskään korin tilviys ei ole samaa luokkaa kuin kallimmissa englantilaisissa autoissa, sillä koleahkossa syysäässä panimme merkille lievää vetoa. Samoin koevaunun vesitilviys ansaitsee huomautuksen, sillä rankkasateessa tuli vettä sisään tuulilasien alta ja ovien reunoista, mikä todennäköisesti kuitenkin oli tässä tapauksessa yksilöviha. Lisäksi esiintyi sisällä pientä räminää.

Ovien kahvoja korvaavat nahkahihnat sisäpuolelta eivät tuntuneet mitenkään käytännöllisiltä, vaan antoivat itsestään "heppoisen" vaikutelman. Kunnon kahvat ja normaalirakenteiset alas laskettavat ikkunat eivät kai ylettömiä maksaisi?

Istuimien rakennetta on myös yksinkertaistettu jättämällä niistä pois tavanomaiset kierrejouset. Mitään haittaa tämä ei ole tuonut mukanaan, vaan pikemminkin ovat istuimet tavallista mukavammat ja tukea antavammat. Selkänöjia ei voida säätää, mikä ei mielestämme ole tarpeellistakaan.

Ohjaus täysosuma

Ohjauslaitteet ja mittaristo on uusissa Austin ja Morris malleissa sijoitettu yksikeräisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Kun vaunua valmistetaan sekä



JARRUT on varustettu erikoisella venttiilillä, joka voimakkaissa jarrutuksissa siirtää jarrutustehoa takapyörästä etupyörän eteen siten ensisijallisuutta lukittumasta.



TAKAISTUIMEN kummas-päässä on tavaralokero.

MATKATAVARASÄILIÖ on melko pieni verrattuna auton muuhun tilavuuteen.

vasemman- että oikeanpuoleisella ohjauksella varustettuna, on mittaritaulu sijoitettu keskelle. Sen koko ansaitsee tunnustuksen, sillä lukemat erottuvat tirkistelemättä. Samoin on mielestämme tärkeää, että varusteisiin kuuluu polttoainemittari eikä ainoastaan varoitussvalo tai varatankki, kuten tämän hintaluokan autoissa on tavallista. Suomessa se on vielä kaksinverroin tärkeämpi, sillä 25 litran polttoainesäiliö on aivan turhan pieni ja bensinlasemia on meillä harvassa.

Jalkapolkimet ovat riippumalliset ja epätavallisen pienet sekä lähekkään. Varsinkin kaasupolkimella on niin ahtaat tilat lattiovaihdetangon ja jarrupolkimien välissä, että kenkä tahtoo aluksi helposti juuttua kiinni. Toisaalta taas polkimien sijoitus samalle tasolle ja lähekkään nopeuttaa tuntuvasti niiden käyttöä ja suo samalla tilaisuuden käyttää erikoistekniikkaa painamalla samalla jalalla yhtäaikaa kahta poljinta.

Myös muut hallintalaitteet ovat mahdollisimman mukavasti ulottuvilla. Käsi jarru on totunnaiseen tapaan erillisten etuistuinten välissä, vilkkukatkaisin vasemmassa ohjauspyörän alla ja valonvaihdin lattialla edessä vesemmällä. Starttinappula sen sijaan on jätetty lattialle, missä se on liian houkuttelevasti lasten ulottuvilla.

Varsinaisen päänsiltiänsä ansaitsee kuitenkin ohjaus, joka on hammastankotyypinen. Jos noudattaisimme koulurvostelua, emme epäillä antaa sille arvosanaksi täyttä kymppiä, sillä se on sekä erittäin nopea ja tarkka että etuvetoiseksi ilmiömäisen kevyt. Ainoana varjopuolena havaitsimme vain auton kokoon nähden suhteellisen suuren kääntösäteen ja mielestämme liian pystyasentoon sijoitetun ohjauspyörän.

Vaikka ohjaus jo heti ensihetkestä alkaen antoi itsestään edullisen kuvan, niin vaikutelma parantui jatkuvasti. Hieman liioitellen voimme sanoa, että auton voi ohjata vaikka solmuun. Omat ansionsa siihen ovat myös etuvetodella, sitä vastaavalla painonjakaantumisella, sopivalla jousituksella, pyörien sijoituksella auton kulmiin, matalalla sijaitsevalla palnopisteellä sekä ohjausominaisuuksien suhteen edullisella aerodynamiikalla.

Kaarteessa auto on hienokseltaan alohjaava, mitä yleensä pidetään toivottavana tämäntyyppisessä vaunussa. Voimakkaampi kaasutus lisää tätä taipumusta ja kaasun löysäminen taas painavastoin pienentää kääntösädettä, mikä on sopuisuudessa tavallisen autoilijan valstomaisen käyttäytymisen kanssa. Vaikka paino jakaantuu varsin voimakkaasti etupyörille, ei perä pyri heittelehtimään juuri nimeksikään, ja melko pahaltakin näyttävä "sladdi" on täysin hallittavissa vastaliekkeellä ja kaasua löysäämällä. Sitä on kuitenkin varottava liioittelema, koska seurauksena tällöin on perän heittelehtiminen toiselle puolelle ja edelleen väärin ohjattaessa puolelta toiselle, jolloin ajaja pian menettää hallintansa.

Mikälä taas luistoa esiintyy etupyörissä esimerkiksi tultaessa kaarteeseen liian suurella nopeudella, on pyörä käännettävä hieman enemmän ja samalla sopivasti kaasutettava. Tottumattomallekin ajajalle se on suhteellisen helppoa, joten BMC:n uutta pikkuautoa voimme pitää myös ajo-ominaisuuksiltaan turvallisena ja helppona auton.

(Sivu 48, olkaa hyvä!)

Morris Mini-Minor ja Austin Seven

(jatkoa sivulta 31)

Haitallisina puolina taas panimme merkille etupyörien taipumuksen lyödä tyhjää jopa kuivalla kestopäälysteisellä tiellä, mikä ominaisuus luokkaalla kyllä oli hyvin silmiinpistävä. Samasta syystä myös kiihtyvyyttä jäi heikommaksi, kuin mitä moottoritieto, vaunun paino ja välitys-suhteet edellyttäisivät, vaikka jo tällaisenaankin on kiihtyvyyttä keskimääräistä parempi — kiitos edullisen tehopaaluksen. Talvikellä ajatellen on mieleisämme kuitenkin pieni epäily, että auto on kiihdytettäessä ja kaarteissa hyvin herkkä kaasun käytölle.

Vaikka varsinainen virtavilvaisuus on uudesta kansanautosta melko kaukana, on se silti suhteellisen tunteeton sivutuulelle. Tämä johtuu voimakkaasta etupainoisuudesta ja mahdollisimman edessä sijaisevasta tuulen painopisteestä, mitkä tekijät saavat auton itsensä korjaamaan tuulen vaikutuksen. Joka tapauksessa ei äkillinen sivutuuli pääse aiheuttamaan mitään yllätyksiä, sillä tuulen painopiste pysyy kaikissa tapauksissa suhteellisen edessä, jolloin se ei myöskään pääse vaikuttamaan vivun tavoin.

Erikoinen kumikartiojousitus

Kuten oheisista piirroksista huomaa, on jousitus rakenteeltaan aivan erikoinen. Jouset on nimittäin korvattu eräänlaisilla kumikartiolla, jotka jousto-

ominaisuuksiltaan ovat hyvin progressiiviset. Kuormitus ei siksi vaikuta läheskään samassa määrin jousitukseen kuin tavallisilla metallisilla lehti- tai toiselle, jolloin ajaja pian menettää auton hallinnan. Kierrejoussilla varustetussa autossa. Koeajomme aikana ei jousitus juuri sen tähden löynnyt pohjaan, kuten olimme edeltäpäin pitäneet todennäköisenä.

Yleisesti arvostellen määrittelimme jousituksen hiukan kovanpuoleiseksi, mutta sellaisenaan parhaiten sopivaksi tämänkokoiseen autoon. Eräänä haittana saamme tosin tällöin kärsiä tärinästä, joka mielestämme on pienempi paha verrattuna heittelevään keinumiseen. Pientä kymmentuumaista rengaskokoa olemme kuulleet monen pitävän "liian pienenä", mutta he ovat tällöin unohtaneet sen, että pyörien tulee olla suhteessa auton kokoon, sillä muuten jousittamattoman painon osuus kasvaa haitallisen suureksi. Ei rengaskokoa ole missään pelkän kustannussäästön takia ryhdytty pienentämään. Haitta puolelle tosin voimme merkitä plenehköön maavaran, josta talojen piholla, metsäillä jne. liikuttaessa on jonkin verran hankaluutta.

Tarkoituksenmukaiset välitys-suhteet

Edellä viittasimme mielellään sijoitettuun lattivaihdetankoon, joka yleensä järjestelmän on huomattavasti varmempi, herkempi ja kestävämpi kuin monimutkaisempi rattivaihdemekanismit. Tällä kertaa ei kuitenkaan lattivaihdetankoon selviytynyt ilman moitteita, sillä vaihdelaatikosta kuuluu hyvin helposti narahduksia ja lisäksi pyrkii vaihdetanko vahingossa nujauttamaan peruutusvaihteeseen tasolle

vaihdettaessa kakkoselta kolmoselle. Miksikään erikolmen herkkäsi emme myöskään sitä luonnehtisi, mihin tosin saattanee vaikuttaa myös koevaunun uutuuden jäykkyyttä.

Välitys-suhteet sen sijaan ovat hyvin tarkoituksenmukaiset, mitä ominaisuutena parantaa huomattavasti vielä moottorin joustavuus eri kierroskokoalueilla. Niinpä autoa voi hyvin vedättää ykkösvalhteella 0-35 km/t, kakkosella 5-60 km/t, kolmosella 10-85 km/t ja nelosella 30 km/t ylöspäin.

Moottori onkin eräs auton tärkeimmistä myyntivalteista, sillä se on ensinnäkin nelisylinterinen ja nelitahtinen sekä lisäksi teholtaan ja sylinteritilavuudeltaan riittävän suuri. Muitten pikkuvaunujen tavoin ei autossa juuri synny tarvetta ottaa moottorista kulkua irti, mistä tulos näkyy pienempänä kulutuksena ja kulumisena.

Rakenteeltaan on moottorin yläosa suoraa perua Austin A 35:sta ja Morris Minorista, mutta sen alaosan yhteyteen on rakennettu vaihdelaatikko ja tausaupyörästö. Niillä on kaikilla yhteinen öljytilla, mistä syystä vaunussa ei saa käyttää ns. multigrade-öljyjä. Huoltotöitä ajatellen on "konehuone" puristettu varsin pieneen laajuuteen, mutta eri kohteet ovat silti suhteellisen mukavasti käsillä.

Jarrutustehon säätäjä

Jotta ajoturvallisuus olisi täydellinen, ovat jarrut ylimittoitettut jarrupinta-alan ollessa 435 cm² ja auton

(Sivu 58, olkaa hyviä!)

Morris Mini-Minor ja Austin Seven.

(jatkoa sivulta 49)

painon 620 kg. Erikoista rakenteesta on lisäksi se, että järjestelmään on liitetty venttiili, joka estää takajarrujen lukkoantumisen siirtäen jarrutustehoa etupyörille, kun jarrutustehoa halpua saavutetaan. Normaalisissa olosuhteissa jakaantuu jarrutusteho tasaisesti etu- ja takapyörien kesken, mutta voimakas jarrutus siirtää suuren osan auton painosta etuakselille, jolloin siellä tarvitaan lisää tehoa.

Eräänä turvallisuustekijänä korostaisimme vielä hyvää näkyvyyttä, joka uudessa vaunussa on esteetön kaikkein suuntiin. Lyhyen nokan ansiosta näkee ajaja maanpinnan aivan lähellä edessä samoin kuin ajamista helpottavat lokasuojien kärjet. Sadesäällä pitävät tuullasinpöyhkiöt jokseenkin suuren osan lasista kirkkana ja tehokas tuuletus puolestaan estää huurteen muodostumisen. Sen sijaan panimme merkille erittäin silmiinpistävä haittana pölyn ja ravan kertymisen takakkaunaan sen kohdalla syntyvän pyörtevirtauksen johdosta. Jo aivan lyhyen ajon jälkeen pölyisellä tai rapaisella soratella oli takakakuna rapaantunut läpinäkymättömäksi.

Yleiskäsitys

Vaikka edellä olevasta lienee jo selvinnyt allekirjoittaneiden hyvä käsitys BMC:n uutuuden mahdollisuuksista sekä meidän että muitten malttien markkinoilla, kokoamme voimakkaimmat vaikutelmamme vielä luettelemaan muotoon:

HYVÄ:

- uskomattoman paljon tilaa verrattuna auton ulkomittoihin
- kerta kaikkiaan "nasta" ohjaus
- onnistunut progressiivinen jousitus
- nelisylinterinen nelitahtimoottori, jossa riittää tehoa
- kojelaudalla bensinimittari

EMME PITÄNEET:

- sisään nouseminen hankalaa oven etureunan ollessa liian takana
- pieni rengaskoko hakee kuoppia
- työntökökkunat juuttuvat talvella kiinni
- takaikkuna liikaantuu helposti
- korissa lievä vetoa ja äänieristys heikokko

E. P. & M. K.

Studebaker Larkin polttoaineen kulutus

Kuten viime numeron "Kirjeitä lukijolitamme" osastossa julkaistun Korpivaara Oy:n kirjeen vastineessamme lupasimme, olemme koeajaneet Studebaker Larkin (ks. TM 5/59) uudestaan polttoaineenkulutuksen osalta, sillä em. koeajo jouduttiin suorittamaan huomattavan epäedullisissa olosuhteissa, kelirikkoaikana ylivaihdetta käyttämättä auton ollessa varustettu raskailla talvirenkaililla. Näitä haittoja ei esiintynyt uusintakokeessamme, jonka johdosta kulutus putosi aikaisemmasta 16,7 l/100 km:stä 12,5 l/100 km:iin. Jälkimmäiseen arvoon sisältyy noin 5 kaupunkiajoa ruuhkaliikenteessä, mutta ei kiihtyvyyttä ja nopeuskokeita.



AUSTIN Seven 350 on aivan samana kuin Morris Mini-Minor.

ETUPYÖRÄVETOINEN ENGLANTILAINEN KANSANAUTO

MORRIS

Mini-Minor



Runsaasti tilaa neljälle aikuiselle. Suurin pituus 3,06 m. Kääntösäde 4,57 m. Akseliväli 2,03 m.

MORRIS-TAKUU - 12 kk. - ajomäärästä riippumatta.

Maahantuojat:

voimavaunu ab

Fredrikinkatu 65

Piiriedustaja kautta maan

70 ETUJARRUJEN SÄÄTÖ**MINI**

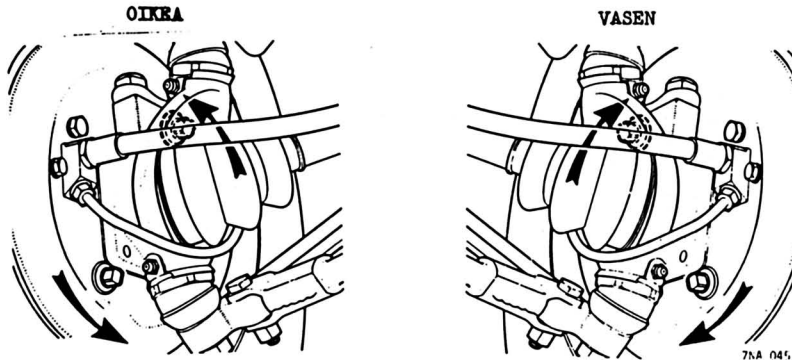
Takuuosina palautetuista etujarrukilvistä, joissa on ollut löystyneet säätölaitteet, on voitu todeta, että säätimien rikkoutuminen on aiheutunut siitä, että niitä on väkisin kierretty väärään suuntaan. Jarrukenkiä tarkastettaessa tai vaihdettaessa tulisi säätimiä löysätä ainoastaan sen verran, että rumpu lähtee pois paikaltaan. Säätimiä EI SAA kiertää tarpeettomasti aukipäin, koska se saattaa aiheuttaa säätimien vääntymisen ja irtoamisen jarrukilvestä.

Korjausohjekirjan kappaleessa 70.25.03 oleva säätöohje ei ole täysin oikea, joten sitä ei suositella noudatettavaksi. Alla oleva korjattu säätöohje tulee myös korjausohjekirjaan lähitulevaisuudessa.

Etujarrujen säätö on tehtävä MININ korjausohjekirjan AKM 3656 HUOLLOT-csassa (sivu 10-10) neuvotulla tavalla. Samat ohjeet löytyvät myös kaikista Minin omistajan käsikirjoista.

Jarrujen säätö

1. Nostetaan auton etupää ylös ja asetetaan sopivat tuet etuapurungon alle. Säädetään yksi säädin kerralla.

**ETUJARRUT**

2. Kierretään säätöruuvia SAMAN SUUNTAAN KUIN ON PYÖRÄN NORMAALI PYÖRTMIS-SUUNTA kunnes pyörä lukkiutuu. Löysätään säätöruuvia vain sen verran, että pyörä pääsee vapaasti pyörimään.
3. Pyöritetään pyörää, keskitetään jarrukengät painamalla jarrupoljinta voimakkaasti ja tarkistetaan säätö uudelleen.
4. Säädetään saman pyörän toinen säädin samalla tavalla ja tämän jälkeen säädetään toisen etupyörän jarru.

TÄRKEÄTÄ: Jokaista säätöruuvia on kierrettävä SAMAN SUUNTAAN KUIN ON PYÖRÄN NORMAALI PYÖRIMISSUUNTA, riippumatta siitä kumman puoleisesta jarrusta on kysymys.

44 VÄLIHAMMASPYÖRÄN LAAKERIT JA PÄITÄISVÄLYS

MINI,
1100/1300
ALLEGRO 1100
1300
- AUTOMAATTI

Takuuna palautettuja vaihteistoja tutkittaessa on todettu, että monet välihammaspyörän laakerivauriot ovat johtuneet liian pienestä välihammaspyörän päittäisvälyksestä.

Korjauksia tehtäessä on ehdottomasti noudatettava korjausohjekirjassa annettuja ohjeita ja päittäisvälystä ei saa säätää liian pieneksi. Myös seuraavien ohjeiden noudattaminen vähentää laakerivaurioita:

1. Välihammaspyörän tukilevyt.
Tukilevyjä on oltava riittävästi kaikkia paksuuksia käytettävissä.

Varaosanumero	Paksuus
22A 1546	3,30-3,32 mm
22A 1545	3,35-3,37 mm
22A 1547	3,40-3,42 mm
22A 1548	3,45-3,47 mm
22A 1549	3,50-3,53 mm

2. Jos vanha välihammaspyörä asennetaan takaisin paikalleen, sen akselien pinnan on oltava sileä ja keskellä olevan öljytilan on oltava puhdas.
3. Välihammaspyörän päittäisvälyks 0,10-0,18 mm (0,004-0,007"). Päittäisvälystä säädettäessä on pyrittävä valitsemaan sellaiset tukilevyt, jotka antavat päittäisvälykseksi 0,18 mm (0,007"). Tämä sen vuoksi, että suojustelontien tiiviste saattaa puristua normaalia puristettua paksuuttaan ohuemmaksi ja tukilevyjen väliin saattaa kertyä öljysakkaa, jotka yhdessä saattavat pienentää päittäisvälystä.
4. Ennen asennusta on välihammaspyörän akseli ja laakerit voideltava puhtaalla öljyllä kiinnileikkautumisen estämiseksi.

60. ETUPÄÄN KITINÄT

KOHTA 471

Mini

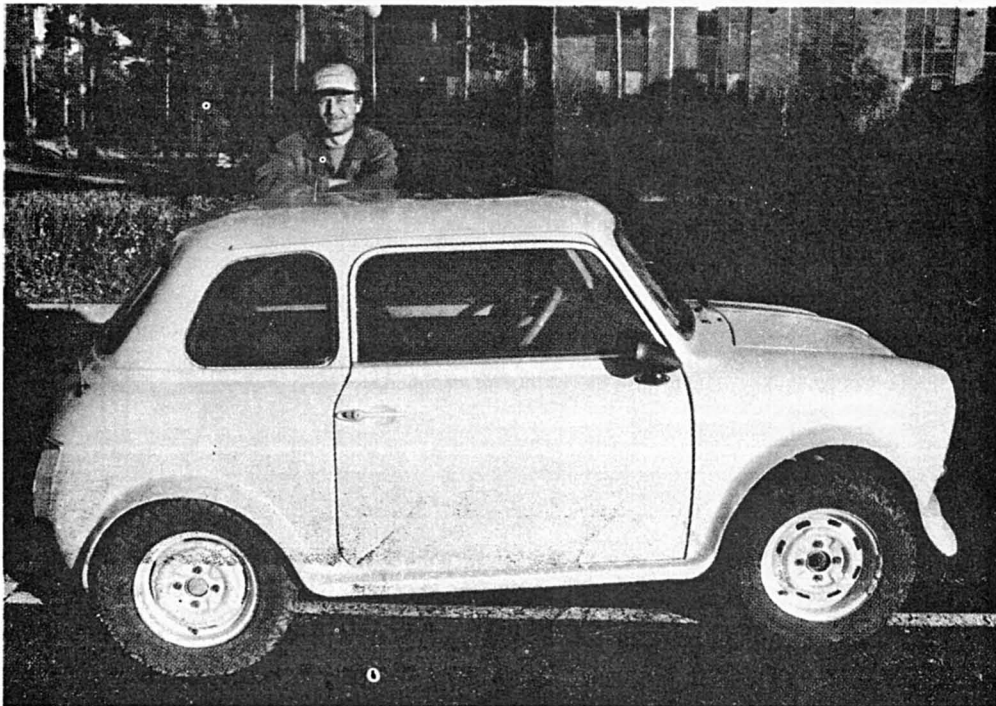
Valmistuslinjalla on tehty muutoksia, joilla estetään etupään apurungon jousitornien ja sisälokasuojien hankaaminen toisiaan vasten iskunvaimentimien kohdalla. Tämä poistaa kitisevän/hankaavan äänen, joka saattaa syntyä ajettaessa epätasaisella tiellä.

Vanhemmissa autoissa ongelma voidaan ratkaista taivuttamalla sisälokasuojan reuna erilleen apurungosta.

Vastaavanlaisia ääniä voi aiheuttaa etujousituksen reaktiotangon aluslaatta, joka hankaa apurungon etumaiseen poikkipalkkiin. Tähän tullaan tuotantolinjalla tekemään parannuksia, mutta tämä ääni voidaan poistaa pienentämällä laatan halkaisijaa 3 mm:n verran, niin ettei teräviä särmiä jää. Yhdeltä puolelta suoraksi viilaaminen ei ehkä riitä, sillä aluslaatta voi pyöriä, jolloin ääntely uusiutuu.

FINNISH

Super-Mini sai talvirenkaat



Kankaanpöyläisen Jukka Nikanderin kaksipaikkainen Mini on erikoisuus, joka saa päät kääntymään. Jukka varautuu talveen ja asensi autoon-
sa nastarenkaat alkuvuikosta.

Talvi tekee tuloaan ja tuo omat erityisvaatimuksensa myös autoilijoille. Talvirenkaiden asentamisella alkaa olla kiire, sillä musta jää on ensimmäiset autot jo tieltä suistanut.

Liikenneturva valistaa, että lumisade pääsee aina yllättämään ainakin osan

autoilijoista.

Ilmatieteenlaitoksen 30-vuotisen seurannan mukaan näillä seuduin ensi lumi sataa yleensä marraskuun alussa. Silloin saa aloittaa myös nastarenkaiden käytön, elleivät sääolosuhteet edellyttä jo varhaisempaa käyttöä.

Tänään Seudun sisäsiivuilla käsitellään autoihin ja autoiluun liittyviä asioita. Myös Jukka Nikanderin lyhennetty versio Morris Ministä esitellään. Tämä keltainen, kaksipaikkainen erikoisuus sai talvirenkaat alleen alkuvuikosta.

Lisää autoasia sivuilla .

Autoharvinaisuus Kankaanpäässä: Pikku-Ministä vielä pienempi



Jukka Nikanderin erikoisuus on madallettu ja lyhennetty Morris Mini. Myös peräluukun toimintatapa on poikkeuksellinen, se au-
keaa sivulle.

Useimmat muistavat Timo Mäkisen ja Rauno Aaltosen sekä heidän Morris Mininsä, jotka yhdessä toivat mainetta ja kunnia suomalaiselle autourheilulle. Kilpailumenestys antoi-
toikin merkittävän lisäpotkun vastaavien vakioautojen myyntiin Suomessa 60-luvulla.

Nyt Mineistä on tullut monille harrastus. Kankaanpöyläinen puuseppä Jukka Nikander on yksi miniharrastaja. Hän ajelle kirkkaan keltaisella Minillä, josta on viety ylimääräiset sentit ja kilot pois.

Ahtaasta neljän hengen autosta on "viilattu" yli 30 senttimetrin siivu piteudesta pois ja laskettu samalla koria 6-7 senttimetriä. Tuloksena on tosi erikoinen kaksipaikkainen Mini. Auto on varustettu katoluukulla, jotta ahtaapaikan kammo ei iskisi. Myös tavara-

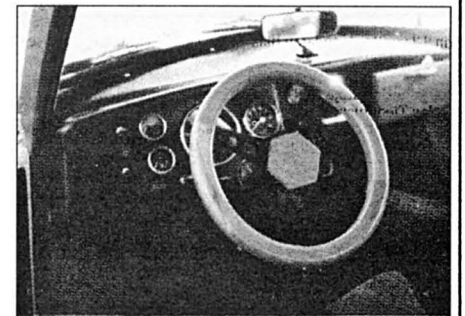
tilaratkaisu on alkuperäisestä poikkeava; luukku kääntyy sivulle eikä alaspäin.

— Itse ostin tämän auton jo lyhennettynä ja madalletuna eli metallivalmiina. Laitoin korin katsastuskuntoon noin kuukaudessa ja se meni kerasta läpi, kertoo Nikander.

Hänen mukaansa vakiomallin muuttaminen kuitenkin edellyttää erikoislupaa, joka tällekin hankkeelle oli aikanaan haettu.

— Minejä on rekisteröitynä ja liikenteessä vielä noin 1 600 kappaletta. Muutama sata autoilijaa on mukana Mini-väen omassa kerhossa.

Jukka Nikanderin rakentama erikoisuus saa päät kääntymään liikenteessä. Hän itse pitää nakertelusta ja se on syynä harrastukseen. Puuseppänä Nikander on itse valmistanut Mininsä ratin.



Minin ratti on tehty puusta, kuten katusportin tyyliin kuuluu.

— Erikoisautoilla on myös erikoistehtäviä. Auto on toimintu erään vihkiparin vihkiatona. Koska kyse on kaksipaikkaisesta autosta, oli sulhasen

uhrauduttava kusiksi.

Teksti ja kuvat:
Pekka Hyytinen

MINIMARKET



Timo Mäkinen KOMETA-vauhdissa

Kometa testataan joka talvirallissa

Paras osoitus KOMETA-nastojen korkeasta laadusta on ralli-
miesten luottamus niihin. Osaltaan on pieni mutta tärkeä
KOMETA-nasta ollut auttamassa parhaita suomalaisia rallimiehiä
arvostettujen kansainvälisten rallien voittoon. Sinä päivänä kun
suomalainen KOMETA-nasta ei enää voita kovissa ralleissa me
suunnittelemme uuden.

KOMETA

OY KOVAMETALLI AB

Helsinki Lintuvaara, puh. 40 40 66

Tiesittekö, että KOMETA-nasta on
täysin suomalainen keksintö ja maailman
ensimmäinen näin muotoinen nasta, jonka
teräsrunkoon porattuun reikään on kuparijuo-
toksella kiinnitetty kovametallista valmistettu
sydän. KOMETA-nastoja valmistetaan lisenssillä
Ruotsissa, Ranskassa ja USA:ssa ja tähän
mennessä KOMETA-nastoja on markkinoitu
yli puoli miljardia kappaletta.

- MYYDÄÄN: Minin usia talvirenkaita, Bridgeston. Hp. 700mk/sarja.
Minin sekalaisia osia. Puh. 981-5409062/Mauri Pehkonen.
- OSTETAAN: Ralliminin osia. Puh. 981-5409062.
- MYYDÄÄN: Mini Clubman GT 1275 -71, musta. Hp. 16.000,- /tai
vaihto Volvo farmariin tai paketti-autoon.
Puh. 90-2985257.
- MYYDÄÄN: Morris Mini 850, vm.-67. Kori hiekkapuhallettu, pohja-
maalattu, kasausta vailla, paperit ja kaikki osat lyö-
tyy. Seissyt pari vuotta. Hp.3.000,- Puh. 949-735579.
- MYYDÄÄN: Mini 1000 -80. Vihreä, katsastettu 7/95, saastepumppu,
kahdet renkaat vanteilla, lohkolämmitin. Huom! Myydään
hyvään kotiin. Hp. 7.200 mk Puh. 912-343623/Pirkko Kai-
- MYYDÄÄN: Mini 1000 -79, vihreä, alkuperäiskuntoinen. Tykki-
vanteet. Hp. 8.000,- Puh. 961-3155999.
- VAIHDETAAN: 2kpl Cosmic MK1 4x10 aluvanteita uusilla Dunlop 165x10
renkailla 4kpl GB vanteisiin. Puh. 911-2483153.
- OSTETAAN: 2kpl Cosmic MK1 4x10 vanteita. 2kpl ATS 5x10 vanteita.
2kpl Astralli 5x10 vanteita muttereilla. Puh.911-2483153.

Team Hollming Racing tarjoaa!

Etuylätukivarren korjaussarja	120	Jakopää, tuplaketjulla	180
Pyörän pultti, pitkä, taka, 60mm	8	Jakopää, kevennetty teräs-tupla	350
Pyöränlaakerit, kartiorulla, taka	210	Jakopään tuplaketju, lukoton	55
Raidetangon pää, normaali	40	Jakopään varahihna	65
Raidetangon pää, pitkä	70	Kansitiiviste AF460 1300cc kupari	80
Reaktiotanko, kaikki osat uusia	85	Kytkimen painelaakeri	55
Takaturkivarren korjaussarja	90	Kytkimen stefa	20
Nyloninen sisempi vetonivel	140	Kytkinlevy vakio, Borg&beck	140
Jarrukenkä vakio, taakse	85	Kytkinlevy sintteri, kilpa	420
Jarruletkut, teräsvahvistetut	320	Kytkinlevy massa, kilpa	295
Jarrulevy, T-Metro, jäähdytetty	200	Mootorin kumityyny	25
Jarrupalat M-1144 'S 7.5", kilpa	220	Mäntä, 1300cc korkeapur. +020"	350
Jarrurumpu, 'S leveä	180	Nostajakupit, kuumakäsittelyt	115
Jarrurumpu, vakio, eteen/taakse	120	Painasetelma oranssi / harmaa	225
Jarrusatulalan korjaussarja, 'S 7.5"	60	Pakosarja LCB, teräs	350
Vetolaippa, 'S 7.5"	200	Pakosarjan tiiviste, isoreikäinen	25
Jarrupääsylinteri 'S	325	Puola, Lucas Sport	150
Kaasuvaajeri	20	Ryhmäpyörän akseli & laakerit	180
Kiinniketapit luukkuihin, vahvat	45	Tasauspyörästä stefa, 'S	12
Kytkinletku, teräsvahvistettu	90	Tiiviste, venttiilikopan, korkki	9
Kytkinpääsylinteri 'S	325	Tiiviste, venttiilikopan, kilpa	34
Nopeusmittarin vaajeri, mini	40	Tiivistesarja, puolimoottori	75
Pissapojan suutin, cromi	25	Tiivistesarja, vaihdelaatikko	75
Pyörän holkkimutteri, 37x14mm	35	Tulppajohdot, NGK, silikoni	160
Rengas, Yokohama 165-70/10	19	Venttiilien suojakumi	3
Rengas, Yokohama 175-50/13	395	Venttiilijouset, tuplat, 240lb, kilpa	280
Ryppyvaajeri, lukittava	750	Venttiilikoppa, MG, alumiini	250
Säleikkö, cromi, Cooper Mk3	35	Venttiilikopan pikakiinnikkeet	55
Tuulil. pyyhkijänvarren kromikiinn.	295	Venttiililautaset, alumiiniset, kilpa	295
Vaihdkepin suojakumi, 'S alkuper.	30	Vesipumppu, suurteho	140
Vaihdevälän lyhentäjä, tankomalli	190	Välipyörän laakeri, 4-sync.	40
Vaihdevälän lyhentäjä, jatkemalli	370	Ylätukuluun Nylon-puslat	60
Vanteet KN 5x10", alumiini	370	Öljyimuputki, pitkä, kilpa	150
Ensiöpyörän tukilaakeri	370	Öljynlauhduttimen letkut, vakio alk	110
Jakajan kansi+pyöräjä	80	Öljynlauhdutin, 13 riviä	300
	35	Öljynlauhduttimen teräsvahv.letkut	160

Cooper'S levyjarrut 7,5"

Täydellinen sarja:
Levyt, vetolaipat,
navat, vetonivelet
satulat, laakerit,
pallonivelet, ym.

alk. 2950,-

Takakelkka, kuiva 850,-

sekä

Dunlop 175-50/13 rengas 595,-

Myös muut Minin ja Metron
osat nopeasti Englannista.

Laajempi hinnasto pyydettyäessä
postilla tai faxilla.

Radalle, kadulle tai ralliin

Team Hollming Racing
p. (9400) 877178
Fax (90) 4208820



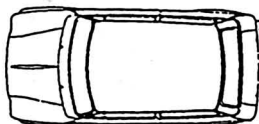
HYVÄÄ JOULUA JA ONNELLISTA UUTTA VUOTTA

**Painava
tekijä**



Perkiöntie 8
30300 Forssa
Puh. 916-41551
Telefax 916-415 5755

**NORDMANIN
KIRJAPAINO**



Lehti No.1/96, Aineisto sis vk 4, ilmestyy vk 9

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

Puheenjohtaja:
Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:
Jukka Pöri

Vastaava toimittaja:
Hannu Lindstedt

Sihtööri:
Hannu Lindstedt

Postitus:
Timo Salminen

ISSN 0784-2597