



MINI CLUB
Flying Finns

JÄSENLEHTI
N:o 2, 60, 1996



AHVENISTON RATAPÄIVÄ

25.8.1996 klo 11.00-17.00



Kuva Ahvenistolta 70-luvun alusta: (vasemm. Risto Puhakka, Harri Lindstedt ja Tarmo Rinne).

Autorekisterikeskuksen tilastojen mukaan Minejä on vielä rekisterissä 1804 kpl ja vuoden -95 aikana poistui rekisteristä 44 Miniä; Missähän nämäkin autot, aikaisemmin poistuneiden kanssa mahtavat olla?

Mikäli satut tietämään hylätyn, hävitettävän tai muuten vaan tyhjän-panttina olevan Minin, jonka omistaja olisi halukas "siivoamaan" pois nurkista niin ilmoittele asiasta muille kerholaisille tai kerhon lehteen ja Minimarketin kautta auto voitaisiin pelastaa uudelle harrastajalle.

KESÄN KOKOONTUMISAJOISTA:

- Forssa Ministien viikonloppuajelu: 29.6.1996 klo 9.00 Forssasta -
Hankoon. ks. ilmoitusta tässä No:ssa

- Kesäkokous: 19.-21.7.-96 Kostianvirran leirintäalue, Pälkäne.

Mökkivaraukset numerosta 936-5342447, varauksia voi tehdä jo toukokuun alusta lähtien.

J. Hannu.

Kansikuvassa Jorma Lusenius Jyväskylän Suurajoissa 1965.

Tässä lisää tietoja kesän MINI-TREFFEISTÄ:

17. Kansainväliset Mini Treffit 1996
25.-27.5.1996 saapuminen mahd. 23.5. alkaen
Rodenkirchen
Hinta 50,- dem ruokineen, 25 dem ilman ruokaa.
Varaukset 19.4.1996 mennessä
Thorsten Busch
Lange Str 23
26935 Stadland Rodenkirchen
Germany

Pankkiyhteys:
Landessparkasse zu Oldenburg
BLZ 28050100
Kto 060-288388

Lisäksi on kerhomme kutsuttu erikseen Mini Club Oldenburgin 20v juhliin.
30.8.1996 klo 15.00 alkaen - 1.9.1996 klo 12.00.
Hinta on 29,90 Dem sisältäen kaikki (oma teltta mukaan), alueella EI saa tehdä nuotiota.
Maksu suoritetaan Euroshেকkinä ilmoittautumisen yhteydessä 15.8.1996 mennessä osoitteeseen:

Torsten Schauman
Tannenbergrstr 63
26127 Oldenburg
Germany Tel/fax 441 682928

Huom. MINI MANIA ON AIVAN LÄHISTÖLLÄ !!!!!

Mini Treffit Luxembourg 12.-14.7.1996
15 km Luxembourgin kaupungista STUPPICHT
Lisätietoja: Roland Schaack , puh 352/566363
140, rue de Noertzange
3670 Kayal
Luxembourg

7. Mini-Treffit Nurburgringillä 9.-11.8.1996
Camping Mullenbach, paikka 27/4
Tietoja: Mario Weber puh 671/28056
Germany

Sekä lisäksi vielä muutamia muita . Soita Timo Salminen 916/4383829 ilt.

Timo

MATKOILLA 29.6.1996



Forssan seudun Ministit lähtevät viikonloppuajelulle 29.6.1996 klo 9.00 Forssasta Kesoilin huoltamolta (ns Autokeidas), täältä matka jatkuu Turku-Hämeenlinna tietä Tarvasjoen kohdalta Paimioon, Sauvoon ja Kemiöön (noin klo 10.00-10.30 Kahvit?). Sieltä Perniön kautta Tenalaan ja pikkuteitä Hankoon, jonne toivomme saapuvan noinklo 1 tai 2.00 . Paikka on Hango Camping Silversand, 3 km ennen Hangon keskustaa. Ne jotka eivät usko auringon paistavan, voivat koittaa jos paikalla on mökkejä (911/2485500 ainakin 1995). Ohjelmaa ei ole etukäteen mitään järjestettynä.

Paikalle tai matkalla mukaan voi tietenkin liittyä, lähemme takaisin 30.6. ja poikkeamme ehkä Raaseporin linnan rauniolla, Fiskarin ruukilla yms muille "nähtävyyksille". Vauhti on leppoisaa ja mahdollisuuksien mukaan pysähdellään ja ajellaan pikkuteitä .

Mukaan toivotaan tultavan mieluummin "mullakeittätaas" Cooperilla, "miksmeajetaansorateitä" avoMineillä tai ihan tavallisella "ei mennäniinlujaa" 850Minillä. Muilla merkeillä saa seurata kohtuullisen välimatkan päästä.

Säitä on luvattu ja viimeiset tiedot lupaavat, että vettä tulee alle 55 mm/yö, eli Paraisten sade-ennätystä ei tultane lyömään nytkään.

Nähdään Hangon leirintäalueella !

TIMO ja KAIJA

Miniauto

On miniautossa
miniratti,
minipyörät ja
minimies.

Ja miniajaja
minirallin
minimatkan
mitat ties.

Hei, miniajoissa
minikilvan
miniajan sai
minimies.

Kaija Pakkasen kirjasta Iloinen Pillipiipari

Mini Clubin kesäkokoontuminen 19 - 21. 07. 1996, Kostianvirran leirintä-alue, Pälkäne

Se on sitten taas meinaan Tampereen porukan vuoro, järjestää toi kesämiitinki Pälkäneellä . Paikka on jo ennestään tuttu, hyvine hiekkarantoineen. Mökkejä on tullut lisää, paikanpäällä on myös elintarvikekioski olutterasseineen. Mökkivaraukset voit soittaa , toukokuun alusta lähtien viikonloppuisin ja kesäkuun alusta joka päivä, numerosta 936-5342447. Seuraavana lista mökeistä ja muista palveluista hintoineen.

12 kpl	4 henk. mökki, varustus: sähkö, jääkaappi, keitto-200mk/vrk levy
2 kpl	4 henk. mökki, varustus: sähkö 150mk/vrk
2 kpl	2 henk. mökki, varustus: sähkö 120mk/vrk
1 kpl	4 henk. mökki, varustus: sähkö, jääkaappi, pieni keittiö, kylmä vesi 250mk/vrk
1 kpl	4 henk. kelomökki, varustus: sauna, sähkö, pieni keittiö, jääkaappi, takka 350mk/vrk

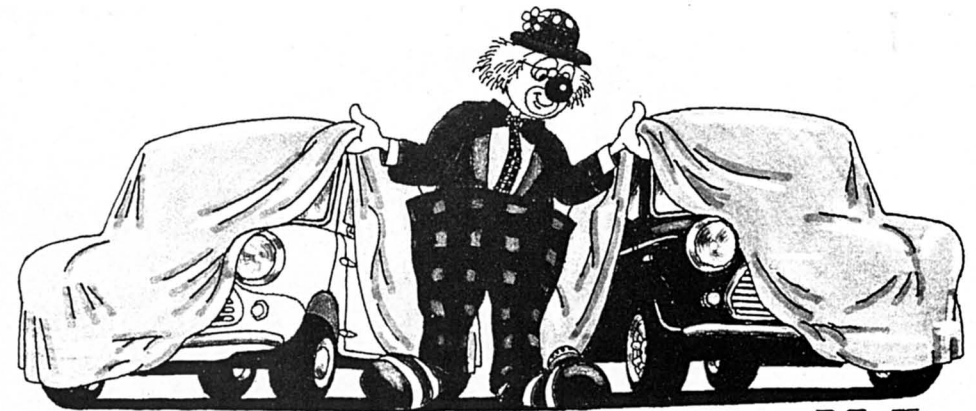
Leirintä maksu: Asuntovaunu tai telttä 55mk/vrk

Aamiainen: Tilattava paikanpäällä etukäteen 25mk/henk.

Ohjelma alkaa lauantaina klo 12.00, mutta voit saapua jo perjantaina. Lauantain ohjelmassa mm. Autoparaati Pälkäneellä, Eetu-Pelle, kilpailu, Autovaha esittely ja vahausnäytös Auto-Glym tuotteilla. Tarkempi aikataulu selviää paikanpäällä. Ilalla saunomme klo 18,00 alkaen ja noin klo 20.30 alkaen kuuntelemme ja tanssimme elävän musiikin säestyksellä. Nyt kaikki porukalla Pälkäneelle, pistetään sadan auton raja rikki (98 autoa Pälkäneellä -89)

Tampere Teamin puolesta Mini terveisin

Aki Savunen
Aki Savunen



TALVIPÄIVÄT 10.2.1996

Testaa itsesi. Tässä talvipäivillä olleet visailukysymykset:

1. Koska tapahtui maailman ensimmäinen autovarkaus?
2. Montako pulttia, ruuvia ja muttaria Minissä on yhteensä?
3. Kuinka monta kilometriä pitkä jono tulisi, jos kaikki valmistetut Minit laitettaisiin peräkkäin?
4. Kuka voitti vuonna 1967 Monte Carlo rallin?
Kuka voitti vuonna 1965 " " " ?
5. Oliko RAC-rallissa marraskuussa 1959; 1,2 vai 3 Miniä mukana (tehtaan virallista tehdasautoa)?
6. Koska oli tehtaan viimeinen Mini mukana rallissa, (ei 90-lukua huomioida) ?
7. Koska Australian I prototyyppi kulki: 1/60, 6/60 vai 12/60?
8. Montako Miniä oli Suomessa rekisterissä 31.12.1995?

Joukkueiden saamat pistemäärät:

Helsinki I sai 2 pistettä.	Turku I sai 6 pistettä.
Helsinki II " 6 " .	Toiva I " 8 " .
Lopen joukkue 8 " .	Tampere I 7 " .

Toiva I voitti jatkokysymyksellä Lopen joukkueen.

Onneksi olkoon!!!!

Oikeat vastaukset: 1. 1896. 2. n.3.000kpl. 3. n.17.000km.
4. Rauno Aaltonen. Timo Mäkinen. 5. 3kpl.
6. 10/70. 7. 6/60. 8. 1.804kpl.

Lumikenkä kilpajuoksun tulokset: Tampere 1 min 50 s Savunen
Nikander
Turku 49 sek Tuomi & Ahola
Helsinki 39 " Tenhunen, Tenhunen
Keski-Suomi 42" Oksanen, Oksanen
Keski-Suomi 2 52 sek Riikonen,
Oksanen

Osien tunnistamiskilpailu:

Laatikainen 5 p.
T.Salminen 4,5 p.
T,Riikonen 4 p.
Juuso 3,5 p.
J. Oksanen 3 p.
J. Ahola 3 p.
Taina 2,5 p.
V. Tenhunen 2,25 p.
P. Turunen 2,25 p.

Osat olivat:
1. Polttoaineen lamellisuodatin.
2. Soittimen viritysrauta.
3. Käsijarrun vapautusputki.
4. Moottorikelkan tuulettimen irroitus-
5. Kaapelin kuorintapihdit. avain.
6. Käsien lämmitin.
7. Polttoaineen vedeneroitin.

Olivat muuten tosi vaikeita tuntea,
--- kun ei ollut Minin osia!!!



Koskenpään sää-
olot olivat ark-
tiset. Vaikka au-
rinko paistoihin
oli pakkaneen yli
-20 C asteen.
Yöllä pakkasta
oli miinus 34
astetta!!



Kuvassa Marko
Tuomen ja Jukka
Kurjen Minit.

Kesäkokouksen virallinen logo



MOBILIA

AUTO- JA TIEMUSEO



Kevätkokouksessa jaettiin kunnia-kirjat, kerhon hyväksi tehdystä pitkäaikaisesta työstä: (vasem:lta) Hannu Lindstedtille Timo Salmiselle, Kaija Salmiselle ja Jouko Luhtasaarelle.

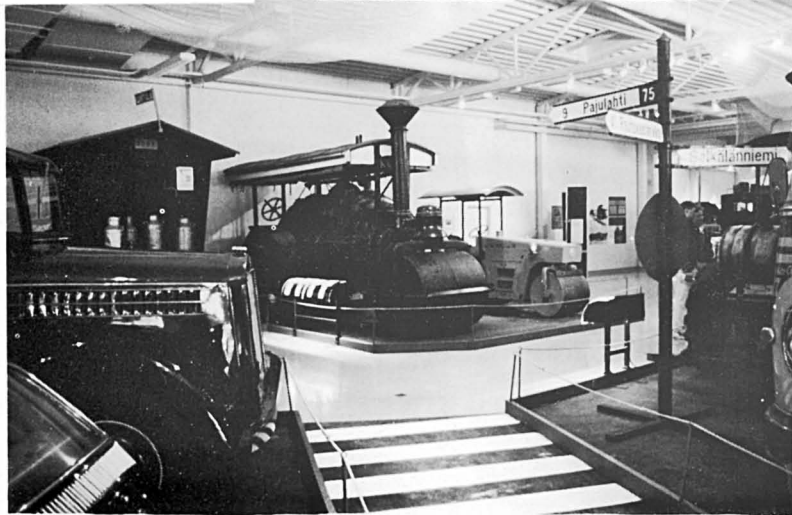


Kuljetuskalusto- ja löytyi vanhois-tä linja-autoista nykyajan menopelei-hin.

Kokoukseen osallistui 48 henkilöä.



Yhtään ainoaa Miniä ei näky-nyt--- ja se oli fiasko jos mikä!



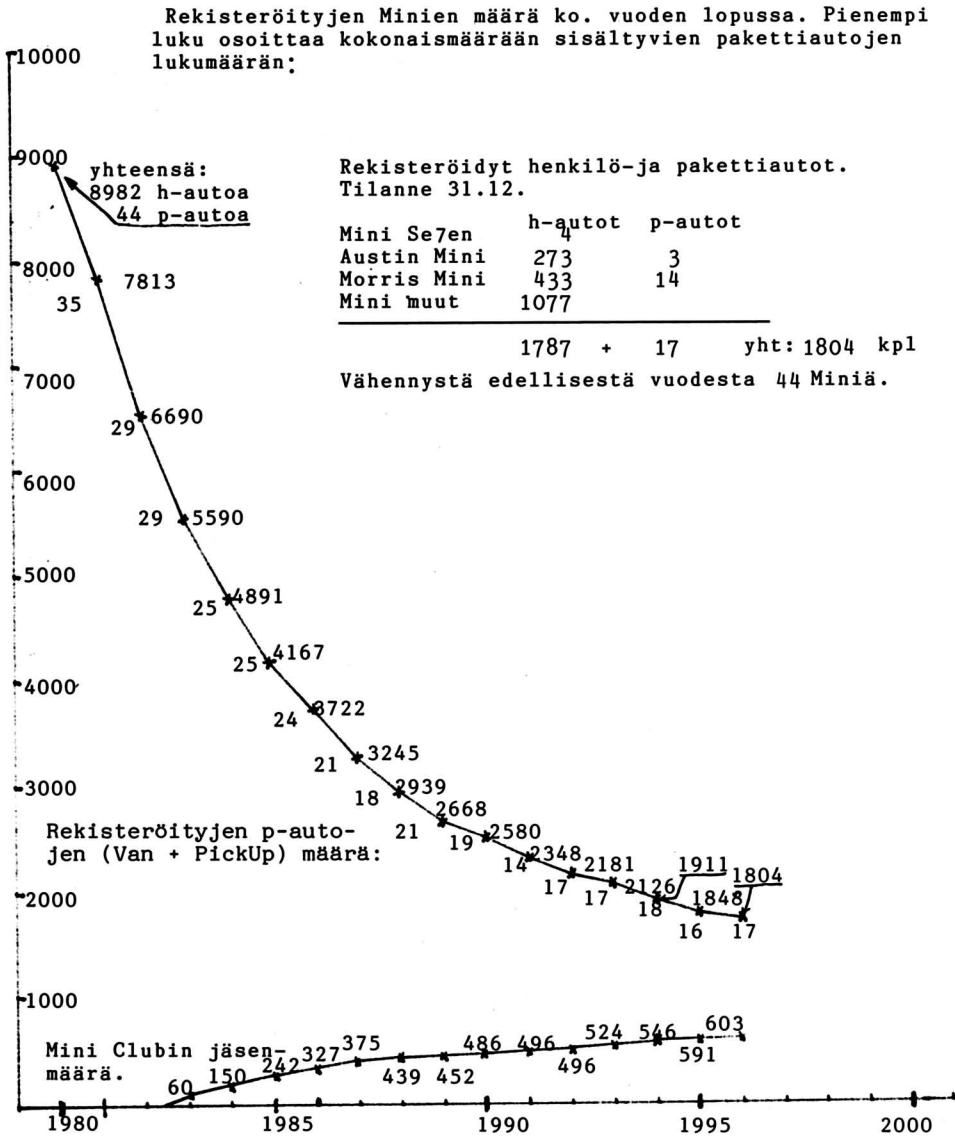
Tiemuseota edus-tivat vanhat työ-koneet;höyryjy-rät, kuorma-autot ja maitolaiturit.



Jouni Ahola luovuttamassa Diplomia Jouko Luhtasaarelle.

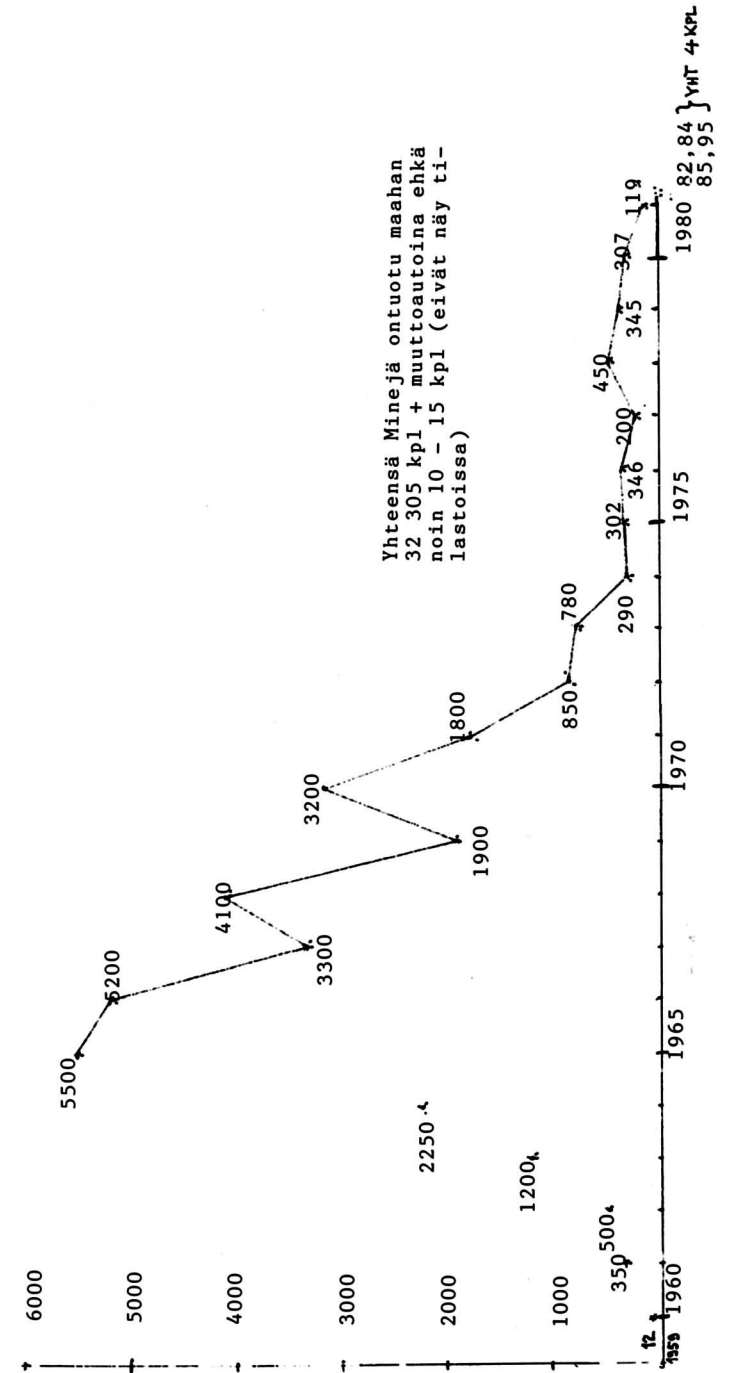
Hannu

REKISTERISSÄ OLEVAT MINIT



by T. Linn

SUOMESSA VUOSITTAIN REKISTERÖIDYT MINIT



MINI COOPER 1.3I SUOMESSA (VIHDOINKIN)

Forssan Autokatsastuskonttorin pihalla sattui silmiini kyseisen uudenkarhea Mini Cooper-merkkinen auto aivan vuoden 1995 lopulla.



Auto oli menossa maahantuontikatsastukseen ja nähtäneen kesän tapah-tumissa, sillä onnellinen omistaja on 100% kerholainen!



Sisäkuva Ministä. Mittarissa vain kymmeniä kilometrejä!!

Timo

CLUBMAN TURBO

Koska kerholehteen on vuosikausia toivottu jäsenten tarinoita, ajattelin kirjoittaa omista viritelmistäni. Ne jotka tietää meikäläisen saattavat muistaa että kesäisin ajelen tavallisella valkoisella Clubmanilla. Auton tekniikkaa on muuteltu ajan ja resurssien salliessa, kuitenkin aina sillä periaatteella että se olisi matka-ajoon soveltuva. Ajan paljon pitkiä matkoja, joten liikennevaloraaserit ei oikein sovi vartalolle. Allekirjoittaneen viritämisessä on aina ollut ideaani, että koneen tulee olla joustava ja vääntävä, sen sijaan että tehon numeroarvo on suuri.

Viimeisin paketti sisälsi seuraavaa: "romuosta" kasattu 1380 cm³ Omegan männillä ja Kentin MD 286 nokalla. Kansi oli itse muotoiltu Vizardin ja saksalaisen viritysraamatun suuntaviivojen perusteella, venttiileinä 36 mm ja 31 mm Rimflot, keinuviipuna 1,5 välitteiset ja puristusasteena vajaa 11,5:1. Nokan ajoitin 3 astetta Kentin suositusta aikaisemmaksi, jolla kone saatiin hieman nöyremmäksi. Kaasareina oli isot tupla-SU:t. Käytin konetta rullien päällä mitattavana ja laskettu vauhtipyöräteho oli 111 hv, mitatun vetopyörätehon ollessa 88 hv. Vaihdelaatikkona oli tavallinen 4-synkattu Mailerin laatikko, joka on käytännössä tehnyt vaihteensiirrosta hieman pehmeän kiitos sen epämääräisen vulkanoidun limpun, joka tulee laatikon ja jatkeen väliin. Sen vuoksi kone on myös päässyt heilumaan iloisesti, kun ajotyylillä on ollut rajumpi. Peränvälityksestä sen verran, että olen ajanut 3,21 välityksellä ja 12" pyörillä. 1380 cm³ on niin tajuton vääntämään, että kakkosella pystyy lähtemään paikaltaan ilman kytkimen räjäkkäystä. Kiihtyvyyksin on silti melko asiallinen, koska vetämällä kakkosella n. 7500 rpm yltää jo satasen vauhtiin. Oma kotteroni kiihtyi ko. matkan n. 8,5 sek.

Uusi laatikko on ollut hyllyssä jo pitkään, mutta en ole malttanut repiä konetta irti nokalta, koska a) se on toiminut kiitettävästi ja b) hulluus iskee. Laatikoksi kokosin Mk 3 S:n tiheät vinohampaaiset välitykset Minin kuoriin. Ainakin kone heiluu vähemmän, kun vaihdelaatikon jatke on tukevampi. Perälän Vikun kampiakselikokemusten johdosta päätin samalla avata koneen ja vaihtaa kampiakselin nitrat-tuun versioon, koska vanha ei sitä ollut. Hieman harmitti maksaa uudesta akselist, mutta vanhaa tarkastaessani löysin jokaisesta (!!!) kiertokangen kaulasta särönalkuja. Ja koska kone täytyi muutenkin purkaa palasiksi, voi samalla kokeilla jotain uutta.

Olin jo ehtinyt hankkia uuden imusarjan vanhaa konetta varten ja tarkoituksena oli verrata miten hyvin yksi SU HS6 ruokkii konetta. Samalla teki myös kokeilla toista peltipakosarjaa ja yrittää lisää keskialueen vääntöä. Scatter nokka-akselikin kävi mielessä, mutta kun ynnäilin kustannuksia niin totesin että tulepa lisävääntö kalliiksi. Tehoa olisi saanut pelkästään ajoittamalla nokka hieman myöhemmälle ja tarkistamalla kaasuttimien neula ja virranjakajan ennakkokäyrä. Halvempia (?) vaihtoehtoja miettiessä tuli vanha suosikki mieleen. Turbo nimittäin. Se turbon etu minkä moni unohtaa on suhteessa melkoinen keskialueen lisäys. Jos ajatellaan katuautoa niin juuri sillä kierros-alueella missä suurin osa ajasta vietetään. Mietintämyssy päähän ...

Vikun kanssa on tullut muutama tunti mietittyä erilaisia viritelmiä ja joskus on turbotkin vilahaneet kuvassa mukana. Satuun saamaan Englannista sopivasti käytetyn ahdinpaketin (turbo, HIF, imusarja, pakosarja, turbo, ym 1200 mk sis. rahti) ja kun lakikin on tällä hetkellä myötämielinen, niin ei enää auttanut mikään. Olen haaveillut ahtimesta jo pitkään (lue siitä asti kun turbo Metrot tulivat), mutta välillä viranomaiset julistivat koko homman pannaan ja välillä taas oli krooninen rahapula. Olen selvittellyt turboon liittyviä yksityiskohtia Englannista, mutta sielläkin neuvot ja käytännön kokemukset ovat melko epämääräisiä. Oma tapani on pohdiskella koneen kaikki komponentit valmiiksi ennen kuin alan tilaamaan osia ja kasaamaan konetta. Nyt se on ollut melko vaikeaa, kun järjeviä ennakkotapauksia ei ole ollut. Luonnollisestikaan vakio turbo-Metron kone ei ole kovin kiinnostava ...

Päädyn hyödyntämään nykyistä konetta. Konetta tarkistettaessa huomasiin että lohko kelpaa sellaiseenaan, nitrattu vakioakseli ja turbo-Metron runkolaakerit lohkoon. Nokka-akselin vaihdoin lievempään, nimenomaan turboa varten hiottuun versioon ja uusin samalla öljypumpun. Vaihdoin varalta myös kiertokankien pultit uusiin A+:-n pultteihin. Kansi meni tyystin uusiksi. Metro Turbossa ja (ERA:ssa) on natriumtäytteisistä paloventtiilit 8 mm:n varrella. Niitä saa ainoastaan vakio 29 mm ja 32 mm lautasella. Päätin laittaa 36 mm imuventtiilit ja 32 mm pakovenntiilit. Venttiilit eivät mahdu suoraan, vaan pakovenntiileitä on siirrettävä ulospäin. Pikainen konsultaatio Vikun kanssa, joka kertoi käyttäneensä epäkeskeisiä ohjareita. Liian helppoa. Koneistin kannen pako-ohjarien reiät suuremmiksi, sorvasin epäkeskeiset holkit ja prässäsin holkit kanteen. Holkkeihin puolestaan uudet ohjarit. Nyt pako-ohjareina voi käyttää tavallisia turbon ohjareita. Palotilat on muotoiltu ”melko perinteisesti” ja koko on 30 cc. Jos joku on kiinnostunut holkittamisesta, kerron mielelläni, miten omani on tehty. Puristus-suhteeksi tuli n. 8,6:1.

Puristussuhdetta kommentoisin sen verran että turbo ei yleensä siedä suurta puristussuhdetta. Ongelmaksi tahtoo tulla iloinen nakutus. Sitä voi pienentää rikkaalla seoksella ja sytytyksen siirtämisellä optimiarvoa myöhäisemmäksi. Vastaavasti myöskään korkeaa ahtopainetta ei voi käyttää. Korkeammalla puristussuhteella puolestaan saadaan parempi alavääntö ennen kuin turbo alkaa ahtamaan. Tällä lailla saadaan turbon viiveen tunnetta pienennettyä. Jos käytetään välijäähdytintä voidaan myös puristusuhde jättää korkeammaksi.

Helppo muutos osoittautui hieman työläemmäksi. Ensinnäkin talviloman ajaksi sattui helvetillinen pakkakanen ja talli on mallia katto ja seinät. Lämmitys yms hienoudet puuttuu tyystin. Synteettinen öljykin alkoi muistuttaa Wynnsiä. Lisäksi kone kasattiin viikon aikana 3 kertaa. Huomasin nimittäin hihnapyörää momenttiin vetäessä ettei kone pyöri ympäri. Luonnollisesti kaaveli ja kytkin oli jo paikallaan. Aikani mietin että mikä p***ele. Kun olin ajoittanut nokan, niin tavalliseen tapaan pyöräytän koneen vielä pari kertaa ympäri ettei mitään outoa ilmene. Ensimmäisenä tuli mieleen, että onko ajoitus sittenkin pielessä. Vaan kun ei.

Seuraava vaihtoehto olikin sitten vaihteisto. Olin nimittäin kasannut kisamallin imuputken laatikoon ja kun otin kaavelin irti ja tiirailin lohkon ja laatikon välistä kampikammioon niin sehän siellä kettuii. Nelosen kiertokanki otti putkeen kiinni. No eipä hätää, laatikko irti koneesta ja kevyt muotoili rengasraudalla. Auttoi hieman mutta ei tarpeeksi. Ei muuta kuin laatikko paloiksi ja toinen imuputki tilalle. VIHJE 1: Jos teillä on Mini Sparesin imuputki, niin verratkaa muotoa alkuperäiseen patkään. Tätä ko. yksilöä ei oltu tehty sopimaan ainakaan 1300 koneeseen. Jos sattuu olemaan 1000 kone niin siihen se käy todennäköisesti suoraan. VIHJE 2: Myyn sen halvalla ... Minisportin putki, joka Luhtasaaren Jokella on myynnissä sopi melkein heittämällä. Sitäkin joutui hieman suostuttelemaan. Muuten kaikki menikin taas hyvin. Kunnes ...

Seuraava yllätys olikin sitten kahta inhottavampi. Kone oli jo paikallaan ja olin nostamassa kantta paikalleen, kun huomasiin, että lohkon tasossa on ykkösen ja kakkosen välillä syvä iskujälki. Tietenkin kapeimmassa kohdassa. Aivan kuin kirveellä isketty. Koska tämä on lehti, jota mahdollisesti myös perheenjäsenet lukevat, en kerro mitään seuraavat pari tuntia kerroin autotallissa, mutta ei se kauhean kaunista ollut. Tämä takaisku vaatikin sitten viikonlopun kypsyttelyn autotallin ulkopuolella. No, sunnuntai-iltana oli käyrä jo tasaantunut niin paljon, että luonto antoi periksi purkaa kaikki auton keulalta ja pistää kone taas palasiksi. Maanantai-aamuna kaikki koneistamolle, lohko plaanaukseen ja männät sorviin. Ne kun oli ennen täsmälleen tasopinnan tasolla. Jokkekin jo viisasteli epämääräisestä ennätyksestä, kun hain jatkuvasti tiivisteitä. Kevyttä sisäistä murinaa...

Sitten taas sujui hyvin. Korja täytyi hieman muuttaa koneen takaa, jotta ahdinpaketille saadaan tilaa eikä tulipelti kuumenisi liikaa. Kotelo vuorattiin alumiinipintaisella matolla. Koska jarrupääsylinterin pitää autossa olla, ei kotelon voinut tehdä kuskien puolelta tarpeeksi leveäksi. Sen takia konetta piti siirtää puoli tuumaa eteenpäin. Automaatti-Minin koiranluu on sopivasti puoli tuumaa pidempi joten koneen kiinnitysongelma ratkesi sillä. Kelkkaan porataan vain uudet reiät reiät kumityynyille. Jäähdytintä oli jo valmiiksi keulassa mutta siirsin sen ihan keulan oikeanpuoleiseen reunaan. Vanha alavesi-

letku oli kyhätty letkunpätäkistä ja 10 klemmarista. Rakensin Allegron alavesiputkesta evoluutiomallin, jossa letkuja ja klemmareita on huomattavasti vähemmän.

Jaa että miksi jäähdytintä keulan oikeaan laitaan. No siksi että anoin ja sain muutosluvut suoraan turbolle ja välijäähdyttimelle. Renault 5 GT:n intercooler on siinä keulan vasemmassa laidassa. Metron turbon paineletkujen lähdöt on muutettu siten, että välijäähdyttimen putkisto saadaan sovitettua nästiksi konepellin alle. Putkisto on rakennettu 45 ja 50 mm pakoputkiaihioista ja on ihan oma mielikuvitus. Enkä aivan äkkiä halua hitsata toista samanlaista. Mutta sen voi sanoa että jos joku väittää että Minin konepellin alla on ehdasta niin voin kertoa että kyllä sinne mahtuukin kun oikein tunkee. Tosin kyseessä on Clubman. Polttoaineputkistoon täytyy rakentaa ahtopainetta haisteleva paineensäätö ja polttoaineen paluulinja. Putkistojen koosta sen verran että V-Max Racingin Stuart Gurr, jolta olen vinkkejä kysellyt vastasi seuraavaa. 6 mm syöttö ja 8 mm paluu riittää 130 hp, 8mm syöttö ja 10 mm paluu riittää 200 hp asti. Samoja arvoja voi käyttää myös ilman turboa, paluulinjaa ei tarvita ellei käytä korkeapainepumppuja. Stuart Gurr muuten on se heppu jolla on Miniworldissä esitelty tajuton musta turbo Clubman. Harvoja britejä, joka todella ottaa tiedustelut ja kyselyt vakavasti. Jos turbojen virtittely kiinnostaa niin suosittelen.

Konetta kasattaessa kannattaa miettiä valmiiksi millaisia ahtopaineita aikoo käyttää. Jos aikoo rakentaa koneen ilman mitään estoja niin muutama vinkki mitä on vastaan tullut. Ensinnäkin moottorin koko. 1380 cm³ eli 73,5 mm porauksella olevan koneen voi ahtaa, mutta ahtopaineksi suositellaan maksimissaan 0,6-0,7 bar (10 psi). Välijäähdyttimen kanssa voi käyttää hetkittäisesti korkeampaakin, mutta lohko ei välttämättä enää ole tukeva. Esimerkiksi Avonbar teki aikoinaan paljon 1380 cm³ turbo-Metroja. Jos haluaa korkeampia paineita, niin sitten suurin ylikoko on joko +040 tai +060.

Kannetiivisteinä käytetään turbon omaa pahvia TAM 1521. Siitä on saatavilla ns. Group A versio, jossa on metalliset liekkirenkaat. Lohkon tasoon koneistetaan pieni olake sylinterin yläpäähän johon liekkirenkaas vastaa. Tätä kansipahvia suositellaan +040 ylikokoon asti, mutta se kestää vielä +060 ylikoossa. 1380 cm³ koneeseen sitä ei enää saa sovitettua. Se on kuulemma myös käytettävissä uudelleen. Hintaa on hieman yli 50 puntaa. Jos vapaastihengittävä 1300+ cm³ kone syö tiivisteitä vaikka tasot ovat suorat, niin tämän pitäisi toimia.

Muuten kone kannattaa tehdä tukevaksi. Jollei käytä mitään tajuttomia paineita tai kierroksia, niin vakiomateriaalit riittävät. Alakerran pulttitavara kannattaa uusia. Kiertokangen pultteiksi joko A+:-n pultit tai ARP:n vastaavat. Kannenpultteiksi suositellaan ARP:n valmistamia pultteja. Materiaali ja viimeistely on todella korkealaatuista. Hintaa on aika rankka mutta Luhtasaaren Jokke sai hommittua sarjan sopivasti. Kytkin ja voimansiirto kannattaa miettiä tarkkaan. Jos laatikko on hyvässä kunnossa niin se kestää yllättävän paljon rääkkiä. Itse laitoin oranssin levyjousen ja rallilevyn.

Alustan muutoksiin kannattaa paneutua vakavuudella. Tehtaan ERA Turbossa oli turbo-Metron jäähdytetyt levyjarrut ja tavalliset Minin takajarrut. Pääsylinteri on viimeisimmän Minin 2-piirisylinteri yhdysrakenteisella alipainetehostimella apukuskin puolella. Omassa autossa on vastaavat jarrut, mutta tehostamaton 2-piirisylinteri. Omassa lupapaperissani ei uusia alustamuutoksia vaadittu. Luvassa ei myöskään ole eritelty nykyistä tekniikkaa, joten PERIAATTEESSA auton voisi katsastaa rummuilla. Onneksi vain periaatteessa.

Ensisavut saatiin perinteisesti puuttellisella tekniikalla reilusti aikataulusta myöhässä. Ongelmaksi muodostui HIF:n neula, joka matkusti kiitettävän kauan Englannista. Syynä oli se, että tilasin turboon järeämmän hukkaportin painekellon ja juuri sitä kelloa ei löytynyt hyllystä eikä heti saanut tehtaalta. Niinpä ensi koeajo tehtiin varovaisesti yleisellä tiellä vähemmän nöyrästi toimivalla koneella. Hioin vakioneulaa aika rankasti, jotta se olisi ainakin tehoalueella riittävän rikkaalla. Pintakaasulla vaihteilla vedettäessä seos oli kuitenkin laihalla eikä meno oikein maittanut. Ensimmäinen positiivinen tuntemus oli auton ”suhteellisen hiljainen” pakoääni.

Oikealla painekellolla ja neulalla asiat parani hieman ja autosta sai jo vähän esimakua. Sain koneen säädettyä ajokelpoiseen malliin, tosin pienen lisävipahteen toi syytystulpat, jotka tykkäsivät pimentyä korkeilla kierroksilla. Mielenkiintoisen tuntuista, kun ei tiedä miten ahdettu kone toimii 3-pytytyisenä ... Auto toimi kuitenkin sen verran hyvin, että sain sen ajettua Harisen Sepon dynamometriin.

Rullien päällä vietettiin sitten reipas 3,5 tuntia. Neula, jonka sain Englannista toimi upeasti veto päällä, mutta 3- ja 4-vaihteilla pintakaasulla ajettaessa seokset hävisivät aivan totaalisesti. Rankalla neulan ohentamisella saatiin kone viimein vetämään puhtaasti ja kokeilemaan erilaisia ajoituksia. Tehoista sen verran että tehtaan turbossa on 94 hp ja vääntöä 118 Nm ahtopaineella 0,35-0,5 bar. Dynamometri sylkäisi lukemat ulos ja niitä kommentoitsin sen verran että teho oli täsmälleen se, mitä itse odotin ja vääntöä oli vielä enemmän. Lisäksi vääntömomenttikäyrä on tasaisen laakea välillä 2500-6500. Ahtopaine on maksimissaan 0,5 bar koska tarkoituksena on saada hyvin vääntävä kone eikä mielettöntä huipputehoa. Ei kai tavalliset tonnisen vetoakselit mielettömyyksiä kestäkään, vai mitä? Ehkäpä sitten joskus, jos ei kyyti riitä. Käytäntö osoittaa miten kaikki kestää ja toimii.

Tien päällä auto tuntuu suorastaan mopolle. Se on todella helppo ajaa ja menee näennäisen vaivattomasti. Käytännössä vääntöä on koko ajan eikä ajaessa välttämättä edes huomaa koko ahdinta. Tietenkin, jos joutuu polkemaan niin saattaa jotain tapahtua.

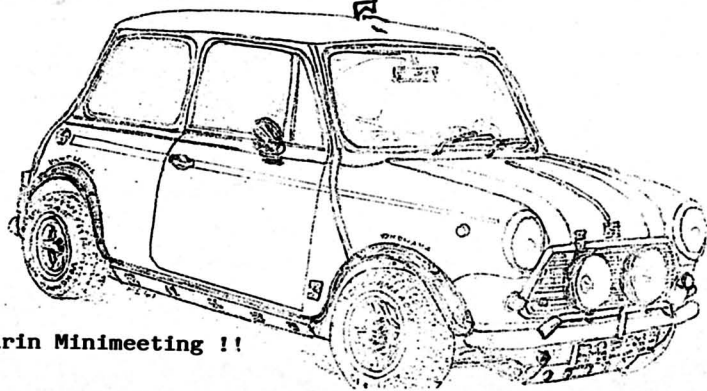
Viimeisenä lupa-asioista. Jos ei halua uppoutua tien päällä tai katsastuksessa periaatteellisiin ristiriitoihin virkavallan kanssa, niin suosittelen lupien hankkimista. Ajoneuvohallitus on instanssi, josta lupia voi kysellä. Lupakäsittely maksaa tällä hetkellä (keväät-96) 600 mk ja aikaa kannattaa varata riittävästi. Omat paperit pörräsi byrokratiassa 2,5 kuukautta. Vikulla on vastaavat kokemukset. Mikäli joku innostuu vakavasti aiheesta, niin autan mielelläni lupapaperien tms. kanssa.

Jos joku on kiinnostunut vakavasti aiheesta niin vastaan mielelläni jos voin. Sen verran haluan lopuksi lisätä että nämä asiat, joita tähän olen ynnännyt, on tietoja jotka itse olen maailmalta kerännyt parin viime vuoden aikana. Itse olen yllätynyt esimerkiksi siitä että moni asia on ollut ristiriidassa Vizardin raamatun tietojen kanssa. Se selittynee sillä, että se keltainenkin kirja on pian 10 vuotta vanha. Omien kokemuksieni perusteella voi sanoa, että ahtaminen virityskeinona on yhtä haastava kuin perinteinen tapa, mutta ei välttämättä yhtään sen mystisempi.

Turboterveisin

Jukka Härkölä

Our first Meeting will be held as a "Mini Weekend" in and around Kesztely at Lake Balaton, Hungary on 5-6-7 July, 1996.



Unkarin Minimeeting !!



Helppo on hymyillä, kun ajetaan - tai istutaan - huipulla. Jyväskylän Suurajojen tähdet, vas. Anssi Järvi, Rauno Aaltonen, Timo Mäkinen, Pekka Keskitalo, Paddy Hopkirk ja Kauko Ruutsalo.

Jyväskylän Suurajojen 15. kerta kirjataan historiaan BMC:n Morris- ja Austin Minien suurmenestyksenä. Voitto saavutettiin kahden auton voimalla parien Timo Mäkinen - Pekka Keskitalo ja Rauno Aaltonen - Anssi Järvi ajaessa samanlaisia tehtaan virallisia kilpailu-Coopereita. Erikoiskokeissa oli Mäkinen yleensä nopein Aaltonen seurassa muutamiin sekuntien päässä. Kolmoisvoittokaan ei ollut kaukana, sillä Jorma Luseniuksen tuulettajanhihnan katkeaminen pudotti miehen hyvältä kolmanelta sijalta viidenneksi maaliin ehdittäessä. Yleiskilvan menestystä täydensi BMC-tallin kolmas talliajaja, irlantilainen Paddy Hopkirk, joka Kauko Ruutsalon luotsaamana toi parhaana ulkomaalaisena autonsa maaliin kuudenneksi. Pienemmällä moottorilla varustetulla Mini-Cooperilla ajanut Klaus Bremer oli kymmenes.

Arvokkainta oli tietysti yleiskilpailun kaksoisvoitto, mutta

Ajetaan

kansainvälisen tavan mukaan palokintoja jaettiin myös erilaisista luokkavoitoista. Näistä tuli Mini-Coopereiden osalle neljä ensimmäistä sijaa luokassa alle 1300 ksm, voitto luokassa alle

huipulla

1000 ksm sekä lisäksi tason laajuutta kuvaava kaksoisvoitto merkkijoukkueiden kilvassa.

Minien menestyksen lisäksi oli tämän vuoden suurajoille tunnusomaista sekä lehdistön että yleisön kisoja kohtaan osoittama suuri mielenkiinto, joka ilahdutti ja hämmästytti etenkin ulkomaisia osanottajia.



Mikä se tämä on? Mini tietenkin, mutta maasto-ajoneuvona. Kyseessä on Minin rungolle tehty maasto-auto Morris Mini-Moke. Näppärä peli kuten siviiliasutet veljensäkin.

MOI TAAS!

Parikanniemi 7.3.1996.

Nyt lähettämäni kuva ei vielä kerro millainen kokonaisuus auto on muodon muutoksen saaneena, mutta edes sen, että se on varmasti olemassa ja kun saan siitä kunnan kuvat alkaa kansalle valjeta, että minäkin haluan tuollaisen, jos sen tekeminen ei ole tuon vaikeampaa ja sillä voisi saada vaikka palkinnon kilpailussa... Itse en moisia paljon miettinyt päähänpistoni aikana. Yhdet 9:sän uutiset ja viheliäinen perheen isä ostotarjouksineen. Okei...



Katso kuvaa tarkasti!! Paripyörän jäljet näkyvät lumessa selvästi ja auto on koneeltaan sekä "hytiltään" alkuperäinen. Kirkkaanpunainen se ei ole enää vaan "vanhan viinin punainen", mitä nyt maalaus ei tullut aivan sellainen kuten ensin olin tehnyt siveltimellä! No ei aina voi onnistua. On se kummiskin aivan katselukelpoinen yksilö. Seuraavaan lehteen saatte sitten sellaiset kuvat kuten edellä mainitsin. Enemmistö sitten päättää kannattiko tehdä romusta "taidetta".

Se kärpänen.

(Jatkoa edelliseen kirjeeseen).

Parikanniemi 12.4.1996.

Tällainen se sitten olisi ns. "kuusenhaku Mini". Mainittakoon kerholaisille se että koko idea oli alunperin pelkkä vitsiksi aiottu juttu.

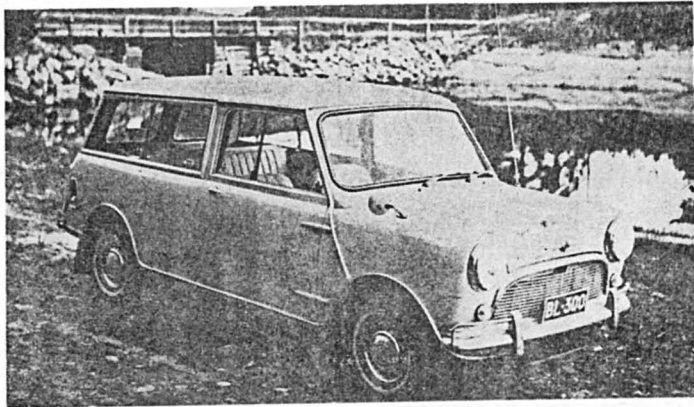
Sen vuoksi en ole katsonut tarpeelliseksi tehdä tätä projektia tavattoman viimeisen päälle. Kritiikki autosta on tähän mennessä ollut kylläkin positiivista.

Että tällä tavalla täälläpäin tehdään autoja pihalla taivasalla.

Minimaista kevättä kaikille.

Kärpänen.





**TARKASTELEMME
FARMARIAUTOJA**

MORRIS TRAVELLER

Iltahämyseen Saimaan rantavesimaisemaan kuvastuva Morris Traveller. Pyörät ovat 3,3 metriä pitkän etuveleisen Travellerin aivan kulmissa. Tielläpöyppöyys, kallisteleamattomuus ovatkin aito Mini-hyveitä.

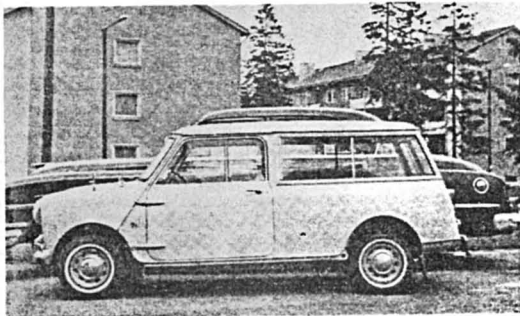
BMC tehdas suoritti »elämänsä onnenheiton» markkinoidessaan ensimmäiset Morris/Austin Minit elokuussa 1959. Suomeen ei alkuun säännösteilyn vuoksi saatu Mini-henkilöautoja kuin pienissä riittämättömissä erissä. Oikeastaan suoritti tämän tyyppin esinmarssin meillä BMC:n pakettiautomuunnos, Mini Van.

Se oli huokea hankkia ja omistaa. Kuitenkin se oli mitä selvin pakettiauto. Katolla oli englantilaisille autoille tyyppillinen ratsilimaluokku, oloissamme suhteellisen merkityksentön ja sitäpaitsi ikeän ruma. Nokan kromikoristelu oli lähes olematon, verhoilu käytännöllisyyttä silmälläpitäen yksitoikkoista mutta

kestävää ainetta, skai nahkaa tms. Värit olivat ilottomampia, laadultaan halvempia.

Muistamme jossakin näyttelyssä esitellyn »oikean tehtaan farmarin». Ainoa mikä jäi silloin mieleen oli sen takaosan ulkosivussa olevat pakut, kömpelöt ja tarkoituksettomat puupalkit. Samaan tapaan kuin pidetyssä Morris 1000 mallin farmari-muunnoksessa. Aito »British style», hivelmättä tuskin muun kuin itse brittiläisen silmää.

Heinäkuussa 1962 vapautui sitten autojen tuonti. Samalla repesi BMC 850 Minien myynti silhen mittaan kuin se nyt on. Nilden läsnäoloa ei kukaan voine olla huomaamatta. Ison auton omistajia ne »ärsyttävä»



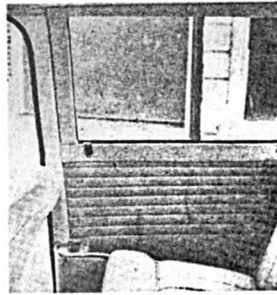
Kuva kertoo puolestaan Travellerin pienyyden. Vertaa esim. Chryslerin oven korkeutta Travelleriin.

Pikkuperhe voi kuljettaa — esim omakotioloissa — ison puulaatikoilisen ja kaksi tynnyrillistä roskaa, rakennustarpeita tms. Pariovet ovat tässä edukseen.

MAL
MAASTON AJONEUVOT



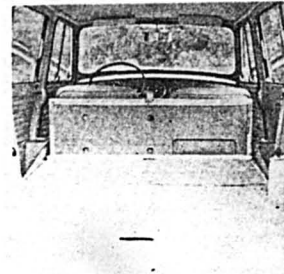
Travellerin takapenkin alle mahtuu vielä toinen omaisuus tavaraita. Tervetullut pillopaikka »pikkuroinalle».



Näkymä takapenkiltä sivulle. Verhoilu todennäköisesti skai-nahkaa, iloiset värit ja siisti yleisvaikutelma. Huomaa suulla oleva syvä ja pitkä säilytyslokero. Kuvassa näkyy myös liuku-urien toimivan sivulasin lukitusjärjestely.



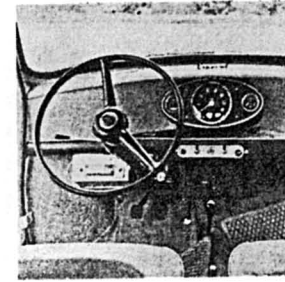
Koska taka-aukko on aivan neliskulmainen käytökäikkäiden tavaroiden kuormaus vaivatta.



Takaistuvin kaadettuna jää 121 sm pitkä ja 117 sm leveä ja 88 sm korkea kuormaila.



Näin jäävän tilan syvyys 75 sm. Pohja on päällystetty nukkematolla. Luukun alla vararengas omassa upotuksessaan.



Mittaristo lienee sama kuin Morris Cooper mallissa. Selväpiirteinen ja ylöskin esimerkiksi helppo lukea. Polkimet vaativat käyttötunusta sillä ne ovat melko lähkeäkin.

vikkelydellään ja nuoret huokaavat kaipuusta sellaisen ohjelmiin. Jopa tämän tarinan teko aristuttaa tavallista enemmän, onhan Mini monelle automiehelle tuttu jo viiden vuoden takaa, Mini on tänäänkin ehkä keskustelluin auto autollia harrastavissa piireissä.

Kaiken hauskan menevyyden ja railmenestyksen tohinassa on monelta unohtunut Minin käytännöllisen muunnoksen. Mini Travellerin olemassaolo. Tiettävästi tulee tämä »uutuus» olemaan aikaisempaa tilviimmin mukana tulevassa Mini ohjelmassa myös meillä. Tämä malli ei perusolemukseltaan huolimatta ole »Van» vaan aito farmari.

Lyömätön tilankäyttö

Henkilöauto Minin verrattuna on Traveller 210 mm pidempi, ja 73 kg raskaampi. Poltonestesäiliö kaksi litraa tilavampi, kääntöpyörän halkaisija hitusen isompi. Kuitenkin on Traveller vielä 116 mm esim. Trabantin aikaisempaa mallia lyhyempi.

Moottori voimansiirtolaitteineen on vain 46 sm pitkä ja nokkapuoli 20 % kokonaispituudesta. Saavutus, jota tuskin voidaan lyödä vielä aikoihin.

Mittojensa vuoksi joutuu auto tietenkin erikoisasemaan. Pakostakin tulee ajatelleeksi miksi sen on oltava näin lyhyt. »Vanhan aikaisen» autollijan mieltä tämä varmasti askaruttaa. Muistakaamme valmistus-

maa. Englannin saarivaltakunta on tuskin maamme kokoinen ja kuitenkin vuosikymmeniä vanha automaa. Lisäksi ovat englantilaiset tunnettuja ja siitä ettei mitään vanhaa — siis ei myöskään autoja — suotta hävitetä. Liikenneahtaus on pienällinen. Tallit, jolla sellainen on, pitää. Kuitenkin tahtoo englantilainen kuulla mieluisimmin vähintään silvylinterien neltaitaisen ääntä sekä tuntee pisanaran verran tervettä »urheilullista» menoa.

Vaikka Mini ilmeisesti tarkotettiin Englannin kansanautoksi oli se samalla vastaus monen muun tilheästi liikennöidyn maan ongelmaan.

Henkilöauto Minissä on tavarasäiliö niukka. Tätä puutetta tasamaan on järjestetty valtaisan tilavat upotukset molempien oven ja takaistuinten sivuille. Ammattivalokuvaaja esim. on kiitollinen näistä tiloilista. Hän saa sijoitettua suurikokoisen salamavalolaitteensa akun tähän upotukseen ilman pelkoa sen kaatumisesta. Joutuessamme liikumaan kaupungilla sulattavat nämä upotukset lähes kaiken mahdollisuuden pikkutavarana.

Travellerissa on — kiitos tyyppinsä — vielä takapenkin takainen tila. Kun takapenkin on alasiaskettuna jää tavaratiloille pituutta 121 sm, leveyttä pyöräkotelon tasolta 92 sm ja leveimmältä kohtaa 133 sm. Koska vararengas on matalalla latiatason alla ja poltonestetankki vasemmalla takasivustalla on itse tavara-

tilan pohja matalalla helpottaen kuormausa.

Ehkä joku pitää parioivista takana. Me emme. Kuormauksessa ne ovat hyvät, tosin tilaa vievät, ja sopivat selvään pakettiautoon. Ei kuitenkaan Travellerin tyyliin. Parioivien väliin jää kaistale joka peittää näkyyvyyttä taakse. Vanhemmiten saatava olla vaikeuksia auton tilviityksessä. Edelleen on takaoven tartuntakahva surkean pieni ja raskas aukoa. Asetamme toivomuskapalle uudelleen tuotollun takapäin.

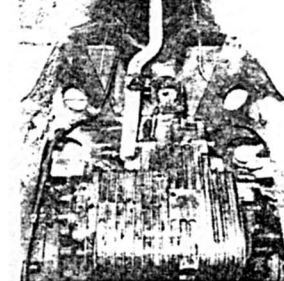
Mikäli joku tokaisee: aivan kuin minun Van (pakettiauto), ei asia ole näin. Travellerin sivuikkunat ovat triplexia. Sitävastoin aivan liian usein katsottiin kiireessä Van-tyyppiä ikkunallisiksi muutettaessa tavallisen lasin kelpaavan. Olen nähtynyt pakettiautoja, joiden sivulaiset ovat tavallista lasia, yhtenäisten jälkeen. En olisi tahtonut istua takaistuimella.

Travellerin kaikki sivulaiset uiivat liuku-urissa. Oloissamme huono ratkaisu. Eduksi on laskettava tuuletusmahdollisuus joko edestä tai takaa. Tai molemmista päistä. Takapenkin on hyvin »sievä» ja lapsetkin näkevät sivulle koska se on melko korkea.

Korityö on kohtuullisen hyvää, sovitukissa ja tietyssä epätilviydessä on muistettava hinta. Travellerissa on monen mielestä »oikea» auton moottori, joten halvan hinnan nimesä ei sovittus täsmäntämisen ole

Oljypohja, eli se paikka joka hurjastellessa ensin joutuu koviille. Pakoputki kulkee pienen maavaran vuoksi auton keskellä omassa syvennyksessään.

Ulompi vetonivel. Ei repeilevää suojaopeljuomia ja pidemmät voiteluvälit. Pienistä pyöristä huolimatta ajo on merkittävää »nikuttamaton».



MAL
MAASTON AJONEUVOT

liennyt voimia. Verhoilu on tavatoman siisti ja valoisa. Kulutusta kestävää se myös on. Kesäkuumalla tuli selkeä tosin märäksi, harmi, joka on lähes kaikissa keinoahka/galon-verhoiluissa.

Jos olisi sanottava mikä eniten miellytti Travellerin »ulkoosussa» on se ehdottomasti mittaristo. Selkeä asettelu ja nautinnollisen selvä luettava yöajossa. Verrattua mittaristoa kuvien perusteella Cooper mallin vastavaan totesimme sen olevan saman. Merkittävää miten tuolainen »pikkujuttu» saattaa miellyttää. Eritoten ns. itä-autoilla olisi syytä mennä oppiin BMC:lle tässä suhteessa.

Tunnustettakoon tämä: emme koskaan ennen olleet istuneet Mini-ajossa mukana saati sitten ajaneet tätä autoa. Todennäköisesti tätä ei olisi ollut viisasta aikaisemmassa vaiheessa kertoakaan, olisimme saaneet »kumman» tyyppiä maineen suotta. Kuuluuahan Mini-kokemus melkein nykynuorisomme kansalaisvoimiksi. Koska niin monet posket innosta pullollaan ovat melle Miniä ylistäneet oimme jo ehtineet nostaa tämän auton hengessämme erikoisjalustalle, hitusen tovereitaan ylemmälle.

Käynnistys ei käy avaimesta. Käynnistysnappi on käsijarrun vieressä, auton lattialla. Juniorimme ihastui oikosenaan tuohon nuppiin havaittuaan mitä kaikkea tapahtuu kun siitä painaa. Harkitsimme hetken nurinkäännetyn penoaisämpärin sijoittamista »lapsisuojaksi».

Kerran taas parempi puolisko päästi pahan porun takaistuimelta ulos pyrkissään. »Auto nyt toki, eihän tätä ovea saa auki, tähdon ulos.» Sisäkahvan virkaa toimittava »narunpätkä» ei todella ole oudon helppo tunnistaa ovikahvaksi. Takaa sitäkin vaikeampi aukoa.

Mini on täynnä omaperäisiä ratkaisuja. Ei ihme jos sitten itsestään syntyy Mini »fanseja, tähän kärryyn sokeasti ihastunut oma uskonlahkonsa.

Voisi ajatella iäkään ja vakaan BMC tehtaan ensimmäisen etuveitosen sisältävän etuveitelle tyyppillisiä kiusallisia piirteitä. Kuitenkaan ei Miniä ajettaessa tunnu kadunkulmissa nytkähdyksiä vedossa. Ainoa nytkähdys jota on mahdollton välttää on vaihdelaitsimen auton pitiuus-suuntainen lievä nytkähdys. Johtuu poikittain sijoitetun moottorin reaktiivoimista ja on aivan merkityksetön. Tuskin millään autolla on sensijaan yhtä helppo antaa karmivan repäivä lähtönäyte asfaltilla. Juuri ajokorttinsa saaneet pojankolttalaiset, saatuun isäntään oman Minin, tarvitsevat mitättömän lyhyen ajan oppiakseen antamaan näyttөөn »rallilähdestä».

Hyvä ohjaus

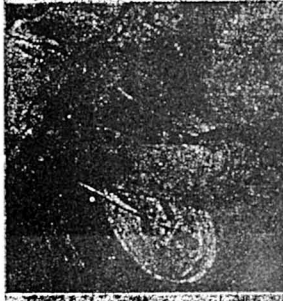
Ohjaus on Minin todellinen hyve. Nopea, kevyt, ravistelematon. Kun tähän lisätään auton pienet ulkomittat, käyttökelpoiset ja helpot vaihteet on edessä oiva ensikertalaisen ajokki.



Oiva yksityiskohta. Edessä on kaksi veto- koukkuja vakiona.



Voimempi 600-voimainen ja sen vieressä, oivan polttoainesäiliön lähellä sähköinen polttoainesuihke. Hirtinainen ajoituspaikka.



Oikea ajatus on, sen nippelit. Huuoa korjotetaan, tarvittaessa jousitusta ja korvauksia. Kehästä aukotetaan, aallilla jousitusta.

Vaihdelaite eivät ole kuitenkaan ihan teollisen selkeitä, mm. löytyy kolmos- ja nelosvaihtelden oikealta puolelta epämieluisia löyviä. Peruu- tusvaihteet eivät ole nurkkaan kynnysen takana, vaan ohjella.

Tämä on todella kiva jokin saa- kaksen, mutta hermostuttava. Aloit- takaan ihmeellisesti. Aivari- kanteen, jota on käytetty joskus suorissa ajoissa, istuma-kesto- ja...
 Tämä on todella kiva jokin saa- kaksen, mutta hermostuttava. Aloit- takaan ihmeellisesti. Aivari- kanteen, jota on käytetty joskus suorissa ajoissa, istuma-kesto- ja...

MAL
 MAANANTAIKOKKI

sa varjelua töyssykohdissa. Kuormitus ei vaikuta maavaran pienemmi- seen kuten usein on laita. Tämä johtuu nerokkaista kumikartiojou- sista. Näemmä vaikeata saada täten jousitus lyömään pohjaan. Kovahko jousitus lienee ainoa oikea näin pie- nessä autossa. Nyökkäily ei jo maavaran ja öljypohjan maanlähei- syiden vuoksi ole suuremmin vaa- ra. Pituutensa vuoksi Traveller nyökkäi- nee vähemmän kuin henkilöauto.

Aloittevalle sopivuutta lisää vie- lä mitä melkoisin moottorin vedon sitkeys. Kolmosvaihteella jopa saa suht. nykimättömän lähdön alkaen. Sitä voi edelleen käyttää alkaen 15 km/t aina 80—90 km/t saakka. Ken autoaan tahtoo säästää vaihtaa jo mielellään 80 km/t:ssa neloseen. Nelonen ei enää ole kuin sitkeä. Kiih- tyvyyttä alkaa tällä vaihteella olla vasta 100 km/t nurkilla.

Sitkeys näkyy jo numeroina. Is- kumpitus — brittiläiseen tapaan — on 5,26 mm sylinterin halkaisijaa suurempi. Puristus-suhde jokseen- kin normaali, vain 8,3:1. Vertauk- sena mainittakoon Anglian 8,9:1 ja Imp'in 10:1. Kuten näin olettaa saattaa polttonestekulutus tuike pieni. Ajolimme Ristinään ja takai- sin pääosin hyviä kestoiteitä, nopeu- den vaihdella 90—110 välillä. Kul- tusmittaus kertoi polttonestettä kaikkoavan säiliöstä 6,4 litran vauh- tia 100 km. Mänän nopeus nousee valittavasti suhteellisen kiivaaksi, 13,5 m/sek. Pidätymällä tarpeeto- masta revittämisestä on moottori varmasti kestävä ja erittäinkin ta- loudellinen voimanlähte. Huoltoa helpottamassa on moottorin ja vaih- teiston yhteinen öljytila.

Minin erikoisemä oivana kau- punki- ja lähiöajokkina, joka pys- tyy riipeisiin maantietapaleisiin tar- vittaessa on tekijä, joka pitää huo- len tämän auton suosion jatkumises- ta. Traveller, yhtä hyvin kuin henki- löauto Mini, sopii varakkaalle mai- nioksi kakkosautoksi oleamatta liian »simplppeli» hyvinvointiaan ainoak- si autoksi.

Merkittävä auto sikälkin että se samalla lienee aikamme lyhyimpiä autoja ollen kuitenkin oikea auto. Saksalaiset ovat vuosia yrittäneet tehdä Minin tapaisia kansanautoja tunnusmerkinä lyhyys ja hyvä tai- puisuus. Lloyd, on hyvä esimerkki. Kuitenkin myöntävät jopa saksalai- set että moni tällainen auto on ollut »Leukoplasbomber» — pahnapuhal- lin, laastari-pommi tms. — suomen- nettuna.

Travellerin kohdalla esiintyy vain yksi selvä mutta. Sen hinta. Vaikka farmit ovat tehtaan hinnoiltaan kallimpia on ero silti tarpeettoman suuri. Tämä johtuu Travellerin epä- suotuisasta autoveroluokituksesta. Minin miellyttävä, lisätuloja ja käy- tännön tarpeeseen autoaan käyttävä tuskin kuitenkaan antaa tuon sel- kan häiritä itseään. Onhan auto kuitenkin ikuhausk Mini.

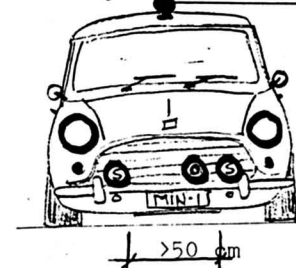
Hinta: 6.985.—

Värejä: Samat kuin henkilöautos- sa, 6 kpl.

Maahantuoja: Voimavaunu Oy.

Asiaa valoista

Seuraavaan on koottu joitakin hajatietoja 60- luvun valomää- räyksistä. Kaikki tiedot ovat AL:n moottori-lehdestä ja niiden

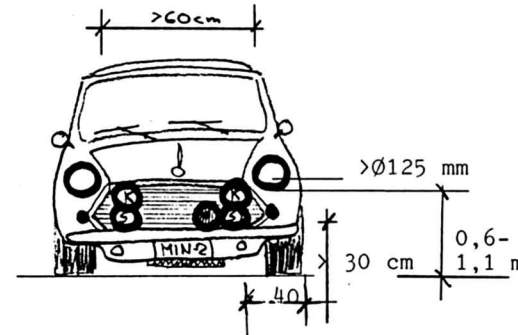


Etsijävalo max 40 W, laillisuudesta ei toiminta vain parkeil- kukaan mene takuuseen. la.

- sumuvalot max 2 kpl < 40 W myös 1 sumuvalo mahdollinen
- taakse max 2 kpl valk/kelt peruutusvalo.
- ojavaalo max 40 W, sij.vasem.

TILANNE VUONNA 1960

Lisäksi on lähivalojen näytettävä > 30 m
 " kaukovalojen " > 100 m



- Hätävilkut saa asentaa
- Kaukovalon merkkivalo oltava
- Lähivalon näyttö > 40 m
- Kaukovalojen " > 100 m
- Valojen laseissa E hyväksyntä
- Sumuvaloja oltava 2 kpl, teho

- halogenpolttimo 55 W
- hehkulankapolttimo 45-48 W
- Ojavalopolttimo 45 W h-lanka
- Kaukovalojen tulee olla alku- peräisten valojen ala- ja sisä- puolella.

TILANNE 1.1.1968 JÄLKEEN

MUISTUTETAAN NYT VIELÄ, ETTÄ KAIKKI YLLÄOLEVA ON KOOTTU LEHDISTÄ, SEN LAILLISUUDESTA OLE VARMUUTTA, ELI VARMISTA VIELÄ KATSASTUSKONTTORISTA ENNEN VALOJEN OSTOA.

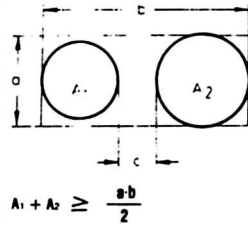
Oikeiset valotiedot on saatu Vauhdin Maailmasta 10/78 ja olivat voimassa 31.12.1979 saakka (ennen tätä päivää rekisteröity), eli poistukoon pimeyden ruhtinas LUCAS !

HYVÄKSYMISMAAN KOODI:

- 1 = Saksa Liittotasavalta
- 2 = Ranska
- 3 = Italia
- 4 = Hollanti
- 5 = Ruotsi
- 6 = Belgia
- 7 = Unkari
- 8 = Tšekkoslovakia
- 9 = Espanja
- 10 = Jugoslavia
- 11 = Englanti

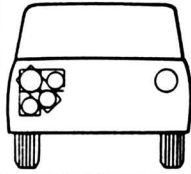
SUORAKULMIOSAANTO (kahdennus)

● Ideana on: että kaksi valoa voidaan laskea yhdeksi jos ne sijaitsevat niin lähellä toisiaan että ne kauempaa katsottuna sulautuvat yhteen

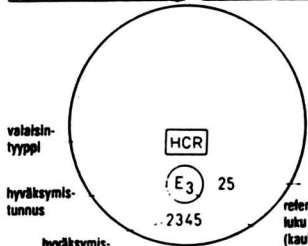


Valot 1 ja 2 lasketaan yhdeksi, jos niiden yhteenlaskettu valaiseva pinta-ala on yhtä suuri tai suurempi kuin puolet valon ympäri piirretyn pienimmän mahdollisen suorakulmion pinta-ala. Jos valot ovat pyöreät ja samankokoiset, saa mita C olla enintään 1 kertaa valojen halkaisija. Jos valot ovat pyöreät mutta erikokoiset, saa mita C olla enintään 10 kertaa pienemmän valon halkaisija. Jos valot ovat muun muotoiset, millimetripaperi on avuksi pinta-alasuhteen määrittämisessä

Suorakulmioosaantoa sovelletaan sekä lähi- että kaukovaloihin. Auton keskellä on oltava tyhjä tila jonka leveys on vähintään 12 kertaa keskimmaisten lisävalojen halkaisija



E-HYVÄKSYMISJÄRJESTELMÄ



Valaisintyyppi
 hyväksymistunnus
 hyväksymisnumero
 Valaisintyyppi:
 C tavallinen lähivalo

R - tavallinen kaukovalo
 CR - tavalliset lähi- ja kaukovalot samassa valaisimessa
 HC - halogeenilähivalo
 HR - halogeenikaukovalo
 HCR - halogeenilähi- ja kaukovalo samassa valaisimessa (H-4)
 SC - lähivalo. Sealed Beam
 SR - kaukovalo Sealed Beam
 SCR - lähi- ja kaukovalo Sealed Beam
 B - sumuvalo

lukulukua Referenssiluku 1 vastaa 1000 kandela. Suurin sallittu yhteisasetettu referenssiluku on 100. E-hyväksytyssä valaisimessa referenssiluku on merkitty E-tunnuksen oikealle puolelle (ei kuitenkaan vielä kaksissa). Jos luvussa ei ole merkintää valovoimasta referenssilukusta otetaan

10 jos on kyseessä tavallista lampulla varustettu valaisin 20 jos valaisimessa on halogeenilamppu

Autossa voi periaatteessa olla 8 kaukovaloa (nelivalojärjestelmä + 4 lisäkaukovaloa). Jos käytetään halogeenivaloja määrä pienenee. Esimerkit selvitettävät asian parhaiten

8 normaaliampumppu: 4 kauko + 4 lisäkaukovaloa, ref I = 80
 4 halogeenilamppu: nelivalojärjestelmä tai 2 kaukovaloa + 2 lisäkaukovaloa, ref I = 80

2 normaali- ja 4 halogeenilamppu: esim. normaali ajovalot + 4 lisäkaukovaloa, ref I = 10 + 10 + 20 + 20 + 20 + 20 = 100

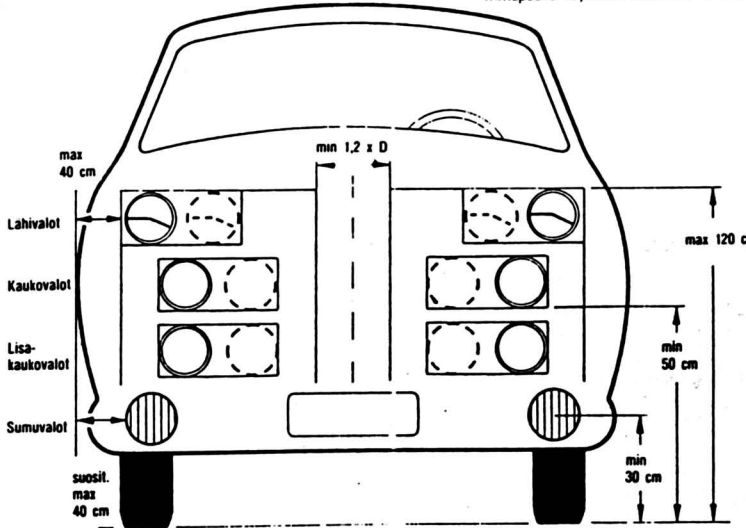
6 normaali- ja 2 halogeenilamppu: ref I = 10 + 10 + 10 + 10 + 10 + 20 + 20 = 100

H-4:n vastaa lisäkaukovaloa suurin mahdollinen lähivalojen määrä kuitenkin 4 kpl. Jos valaisimeen on merkitty referenssiluku, on sitä käytettävä laskuissa. Referenssilukua ei lasketa lähivaloilta.

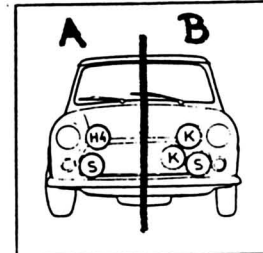
VALOVOIMA JA REFERENSSILUKU

VALAISINTEN SIIJOITUS JA LUKUMÄÄRÄ

● Auton kaukovalojen valovoima on lainsaadannossa rajoitettu. Valovoiman mittapuuna käytetään referenssi eli ver-



Alla olevista vaihtoehdoista toteutetaan symmetrisesti joko A tai B.



MINI 4 lisäkaukovaloa mahtuu porrastettuna. Vaatii teineet. Russus yllä. Sumuvalot suoraan puskurin päälle.

Ylläolevan kuvan vaihtoehdoista katso seuraavia sivuja.

Time

ympäri piirretyn pienimmän mahdollisen suorakulmion alasta (kts suorakulmioosaanto eli kahdennusosaanto). Kahdennusvalojen tulee sijaita päävalojen sisä- ja alapuolella edestä katsottuna Valaisevan pinnan alareunan tulee olla vähintään 50 cm etäisyydellä maan pinnasta. Maksimilähivalojen määrä on siis neljä, eli jos autossa alunperin on kaksi lähivaloa, saadaan asentaa kaksi H-4:sta (valoja tulee olla parillinen määrä). Lähivalojen tulee olla assymmetriset, ja E-hyväksymismerkinnällä varustetut. Kahdennusvalot on kiinnitettävä vähintään kahdesta pisteestä niin, että niiden suuntaus on säädettävissä ruuvilla tai vastaavalla säätölaitteella (tässä kohdin

ratkaisee "vakiintunut käytäntö": esim. aukikäännettä letkunkiristintä ei hyväksytä, kunnon saatotanko paras ratkaisu). Kahdennuslähivalot saadaan kytkeä irti mutta ne saavat toimia vain samanaikaisesti päävalojen kanssa

Kaukovalot:

Lisäkaukovaloja saa autossa periaatteessa olla kaksi kappaletta. Näihinkin voidaan soveltaa kahdennusosaantoa, eli maksimi lukumäärä on 4 kappaletta (aina parillinen lukum.). Lukumäärää voi rajoittaa valovoimasaanto. Lisäkaukovaloisia tulee olla E-hyväksymismerkintä, tai niiden tulee olla Liikenneministeriön erikseen hyväksymät. Lisäkaukovalojen tulee sijaita varsinainen lähivalojen ala- ja sisäpuolella edestä katsottuna. Valaiseva pinta saa olla alempana kuin 50 cm maan pinnasta. Lisäkaukovalot saavat palaa vain samanaikaisesti varsinainen kaukovalojen kanssa, ja ne on kytkettävä erillisen katkaisimen kautta.

HUOMIO — HUOMIOVALOT TULEVAT

Ruotsissa on jo jonkin aikaa ollut käytössä niinaotut huomiovalot. Huomiovalot korvaavat päiväsaikan hyvän näkyvyyden välittäessä lähivalot (Ruotsissa ympärivuotinen ajovalopakko)

Nyt meilläkin on saatu valmiiksi huomiovaloja koskevat säännökset, ja huomiovalojen käyttö tullaan sallimaan 01.10.78 lähtien. Valojen hyväksyminen on parhaillaan käynnissä

Sumuvalot:

Autossa saa olla korkeintaan 2 sumuvaloa. Sumuvaloihin ei sovelleta kahdennusosaantoa. Sumuvalossa tulee olla E-hyväksymismerkintä, tai sen tulee olla Helsingin alueen katsastusmiehen hyväksymä (merkintä SF-hyväksymisnumero). Sumuvalojen ulkoreunan tulee olla, mikäli mahdollista, enintään 40 cm:n päässä auton suurinta leveyttä sivuvaivasta pituussuuntaisesta pystyitasosta. Sumuvalojen keskipisteen tulee olla vähintään 30 cm korkeudella maan pinnasta, ja sumuvalojen tulee sijaita lähivalojen alapuolella. Sumuvalot saavat toimia omalla erillisellä katkaisimella muista valoisista riippumatta. Yhden sumuvalon käyttö on kielletty (poikkeus ennen 1.1.1968 käyttöön otetut autot) Käytettäessä sumuvaloja vähintään seisontavalojen ja takavalojen on oltava kytkettyinä.

VALOJEN MAAHANTUOJAT:

- Auroche:** Hanke Oy, Valtameri Oy
- Bosch:** Oy Alltan Ab
- Cibie:** Korpivaara Oy
- Hella:** Wihuri-Yhtymä Oy Autola, Oy Orum Ab
- S.E.V. Marchal:** Oy Hedengren Ab
- Mallistoihin kuuluu esiteltyn lisäksi (H4 ja kaukovalot)
- Auroche:** 5 3/4" H4, jonka pohjaan voidaan asentaa myös peikka kaukovalo
- Bosch:** lisäkauko suorakateet 155 x 135 ja 170 x 85
- Cibie:** lisäkauko pyöreät mallit 40 ja 45, suorakateet 35 ja 95
- Hella:** 5 3/4" H4 lisäkauko pyöreät mallit 186 ja 160 suorakateet 149, 177 ja 210
- Marchal:** lisäkauko pyöreät mallit 819 ja 709 suorakateet 859 ja 959

Kaikien lisävalotyyppien kohdalla on syytä käyttää kaksipistekiinnitystä, vaikkei jokainen katsastuskonttori sitä vaasikaan. Omat silmät siinä vasyvat, jos valot pääsevät varastelemaan ●



ANDERSTORP RACING CLUB

SCANDINAVIAN RACEWAY



ERBJUDANDE TILL MÄRKES- OCH SPORTVAGNSKLUBBAR

Vi erbjuder din klubb och dig speciella förmåner och rabatter vid årets **Oldtimer Festival** och **BPR Global Endurance GT** i Anderstorp. Förutsättningen är bara att du kommer i en riktig klubbil och att du och bilen är anmäld i förväg.

- Du betalar då endast halva priset på alla entrébiljetter. Samma gäller de passagerare du har med dig i din bil - halva priset!
- På köpet får du gratis parkering. Och då handlar det inte om vilken parkeringsplats som helst, utan inne på banområdet - första parkett!
- Anmäler klubben minst fem bilar, märker vi upp ett eget område, som klubben får disponera fritt som man vill - t ex för en klubbställning.

Vill du utnyttja erbjudandet skickar du in din beställning på talongen nedan per brev eller fax senast 15e april. Samtidigt sätter du då in 50 kronor per anmäld bil på vårt postgirokonto. Den summan dras sedan från det belopp du slutligen skall betala enligt din beställning och som du erlägger när du kommer till tävlingen i Anderstorp.

Nya Anderstorp Racing Club - Box 180, 334 24 Anderstorp - Tel 0371-161 70, Fax 0371-161 77

Beställning märkes-/sportvagnsklubb

Oldtimer Festival 8-9/6

Antal bilar Entrébiljetter vuxen: lörd 7/6 st á 40:- (ord pris 80) sönd 8/6 st á 55:- (110)
 "- *ung: lörd 7/6 st á 20:- (ord pris 40) sönd 8/6 st á 30:- (60)
 Depåbiljetter: lörd/sönd st á 50:- (ord pris 100)

Global Endurance GT 13-14/7

Antal bilar Entrébiljetter vuxen: lörd 13/7 st á 50:- (ord pris 100) sönd 14/7 st á 60:- (120)
 "- *ung: lörd 13/7 st á 20:- (ord pris 40) sönd 14/7 st á 30:- (60)
 Depåbiljetter lörd/sönd st á 60:- (ord pris 120)

Kronor (50 kronor per anmäld bil) Insatt på postgirokonto nr 920 93 42-6, Nya Anderstorp Racing Club.

Klubb

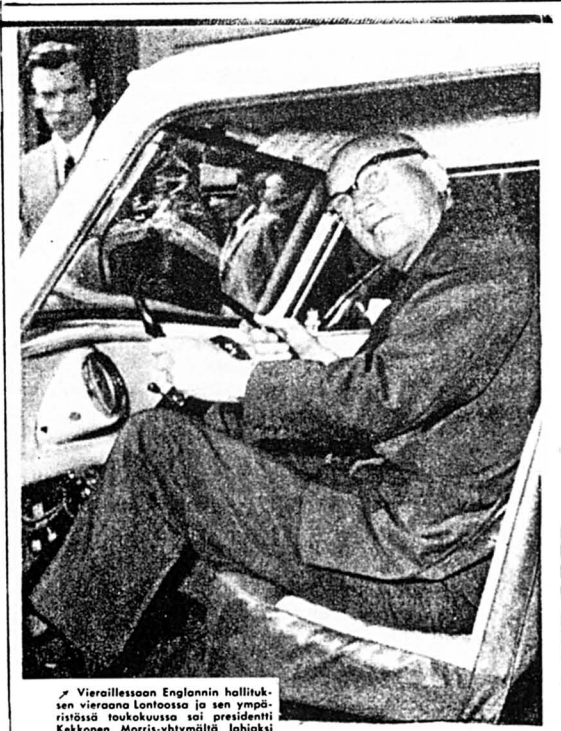
Kontaktperson

Tel Fax

Adress

Postnr Ort

* Ung = upp till och med 16 år.
Under 12 år fri entré



Hesari 22.2.1996

DAVID GILES / EPA



Brittiautoilija tutkaili kinosten peittämää Miniään Dovern lähellä keskiviikkona.

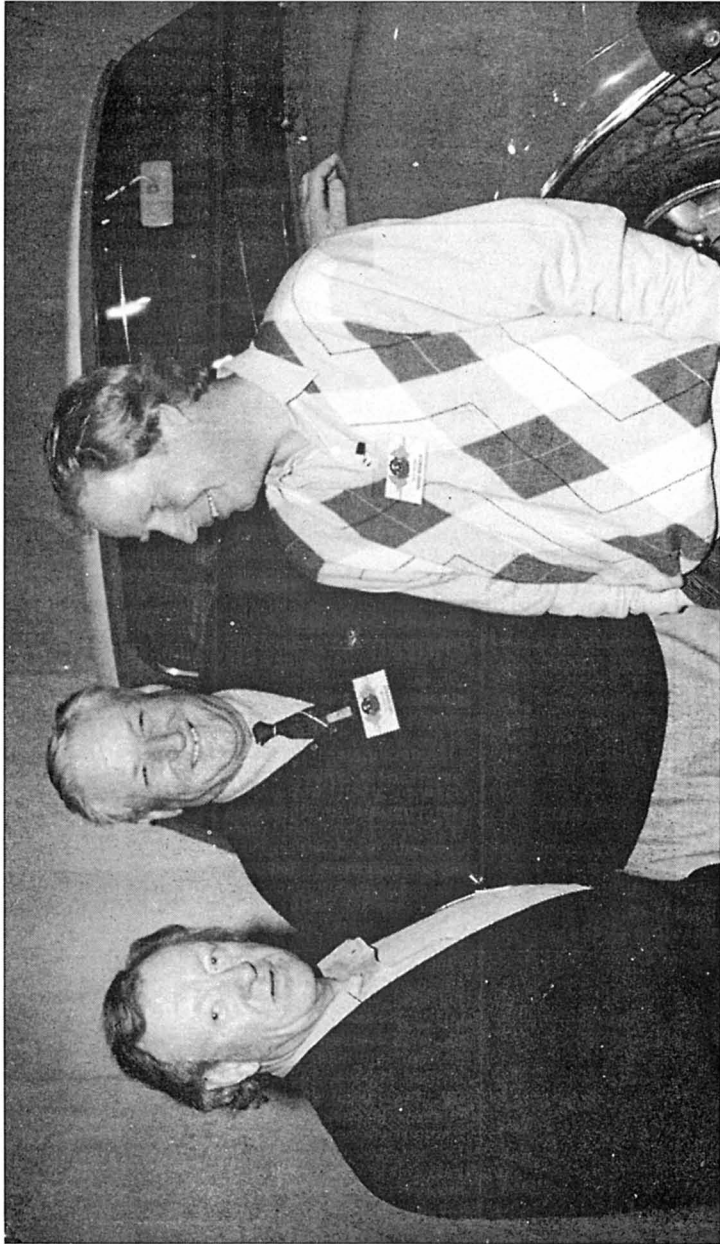
Raju talvisää ei hellitä Keski-Euroopassa

PARIISI/BERLIINI—Lumikinokset ja jäätyneet tiet ruuhkauttivat jälleen liikennettä keskiviikkona eri puolilla Keski-Eurooppaa. Ranskassa pahiten sään armoilla oli Normandian alue, jossa poliisi kielsi rekkoja liikennemästä ja pyysi muitakin autoilijoita pysyttelemään poissa teiltä. Yli tuhat ihmistä vietti yönsä tilapäismajoituksissa jouduttuaan keskeyttämään matkatekonsa lumen vuoksi.

Myrskytuulet keskeyttivät lähes kokonaan Kanaalin laivaliikenteen, ja lumi ja jää vaikeuttivat Kanaalin tunnelin liikennettä.

(Reuter-SIT-TT)

Vieraillessaan Englannin hallituksen vieraana Lentosta ja sen ympäristössä toukokuussa sai presidentti Kekkonen Morris-yhtymältä lahjaksi Morris Mini-Minor de Luxen "rouva Kekkonen ostoslaukiksi". Presidentti tutustui itse auton ohjaamiseen.



Lentäviä suomalaisten Rauno Aaltonen, Timo Mäkinen ja Hannu Mikkolan (oik) takana piikottava Mini on kolmikolle tuttu kilpailuväline uran alkuaikojilta. Hannu Mikkola puolestaan kilpaili Timon Minillä salaa.

Lentävä suomalaistrio tentissä

Hannu Mikkolakin ajoi Minia

TS
JUSSI FRIMAN

Lentäviä suomalaisia Rauno Aaltonen, Hannu Mikkola ja Timo Mäkinen yhdistää muuten kuin suomalaisen rallimaineen luominen.

Koirankopeiksi kutsutuilla Mineilla maailmanmaineeseen ajaneiden Rauno Aaltonen ja Timo Mäkinen lisäksi myöskin Hannu Mikkola on kilpaillut piskuisella brittitautililla, tosin yleisöltä ja kilpailujen järjestäjiltä salaa.

60-luvulla rallikilpailu hallineet etuveitot BMC Minit olivat kovaa valuuttaa Timo Mäkinen ja Rauno Aaltonen taitavissa käsissä. Hannu Mikkola puolestaan loi itselleen nimeä takaveitotella Volvo PV:llä, mutta ehti hän kokeilemaan Minia otollisen tilaisuuden tullen.

- Olimme Timon (Mäkinen)

kanssa kilpailemassa Kalpalinnassa. Hän ajoi Minillä ja mulla oli Volvo. Vaihdoimme kaikki salaa autoja toisella ajokierroksella ja järjestäjätäkään eivät tienneet tempustamme. En muista kuinka siinä kävi, mutta mulle kisa oli ensimmäinen ja samalla myöskin viimeinen etuveitotella ja oikealta ajettavalla Minillä, nauruskelee 18 MM-rallia ja rallin maailmanmestaruuden (1983) pitkän uransa aikana voittanut Hannu Mikkola paljastustaan.

Rallimestarien elämä kohdallaan

Kolmikko on kilpailunsa kilpailut ja ainoastaan Rauno Aaltonen jatkaa kiireistä elämänsä. Ralliprofessorina tunnettu turkulainen on mukana edelleen autonkehitystyössä ja mies vetää kymmenien vuosien

kokemuksella autonkäsittelykursseja ympäri maailmaa.

Aaltonen ensimmäisestä kilpailusta tulee kuluneeksi tänä vuonna 45-vuotta, mutta edelleen hän puukeutu yhä innokkaasti ajopukuunsa.

- Kilpailen vanhoilla autoilla Oldtimer-ratakilpailuissa eri puolilla Eurooppaa alkaneella kaudella. Edelleen tämän työn tekeminen kiinnostaa. Se on antanut mahtavan kokemuksen ja myöskin sen, etten ole joutunut Arsenalin omistukseen, myhäilee Rauno Aaltonen.

Hannu Mikkola viihtyy ilmassa.

Turkuun "enkelinkasvoisena paholaisena" ralliteillä tunnettu Hannu Mikkola saapui omalla helikopterilla ja talvet Floridan lämmössä viettävä nelivetoisten ralliautojen uranurttaja vakuuttaa elämänsä olevan hyvillä raiteilla.

- Vuonna 1963 kilpailin ensimmäisen kerran. - Se oli täällä Turussa ajettu Hakkapeilitaralli. Silloin oli äidin mai-torahat kaikki pelissä. Se kuitenkin kannatti, sillä sain hyvän ammatin ja tehdä sellaista mistä tykkää, selvitti Hannu Mikkola, jolta jäi vain valloittamatta ainoastaan Monte Carlon rallin.

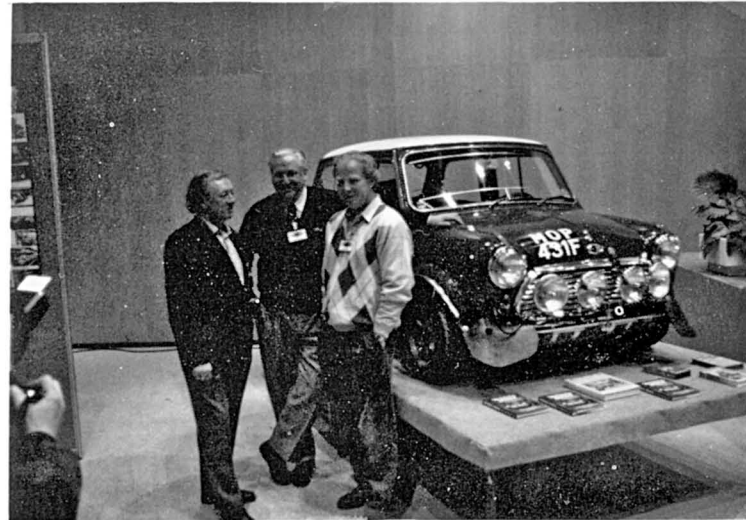
Rajuotteisena ja kivikovana kilpailijana uransa alusta loppuun tunnettu Timo Mäkinen aloitti kilpailemisensa autolla, millä hän jakoi päivittäin lehtiä isänsä omistamassa kuljetusliikkeessä. Nyt lähes 40-vuotta myöhemmin sotateiden yksi kolmesta suuresta tekee edelleen sitä mistä eniten pitää.

- En koskaan tuntenut läh-teväni töihin kilpailuihin mennessä. Se oli paras ammatti mitä ikinä toivoa osaa, vakuuttaa Timo Mäkinen, jonka kunnia- taulukosta puuttuu Rauno Aal-tonen tavoin Safari-rallin yk-köstä.

Rehtien miesten laji

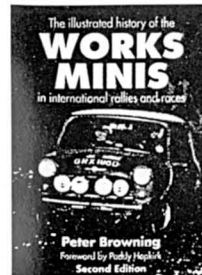
Rallissa ajetaan kelloa vastaan kilpaa, eikä mies miestä vastaan kuin rata-autoilussa. Tämän syyn trio uskoo takaa- van rallikuljettajien keskuudessa leppoisän ilmapiiriin.

- Juha Kankkunen ja Tommi Mäkinen ovat hyvä esimerkki tästä. Kumpikin vetää hampaat irvessä kelloa ja toisiaan vastaan metsissä kilpaa, mutta siviilissä he ovat parhaat kaverit. Radalla puolestaan esim. Mikat kisaavat toisiaan vastaan ja se on enemmän kon-taktilaji kuin ralli. Ehkä juuri siitä syystä nuo kaksi formula-tähtä eivät ole puheväleissä, aprikoi Timo Mäkinen.



BOOK OF THE MONTH

THE ILLUSTRATED HISTORY OF THE WORKS MINIS IN INTERNATIONAL RALLIES AND RACES (2ND EDITION)
By Peter Browning. Foreword by Paddy Hopkirk.



This book details the international rally achievements of the Mini, plus supporting statistical car records, results, driver biographies and

technical data. H/B, 256pages, 191 illus. including 8 pages in colour. MW61 £19.99

ORDER FORM TO: MINIWORLD BOOK CLUB, Unit 6, The Pilton Estate, 46 Pitlake, Croydon, CR0 3RY.

Please supply me with the book(s) with the following code number(s):

MW.....MW.....MW.....MW.....MW.....

I enclose cheque/postal order payable to **MiniWorld BOOK CLUB** (please add postage & packing, **UK (not Channel Islands) £3.50** to total value of books. **Overseas customers (including Channel Islands) £6.00** for up to 2 books and **£2.00** for each extra book surface mail. Total value inc p & p £..... OR:

Charge my: VISA/ACCESS/MASTERCARD/SWITCH/DELTA/JCB.

Expiry date

Card No:

Switch Card

Issue No:

Signature

Credit card orders can be accepted by phoning 0181-681 2255 Monday to Friday from 9am until 6pm.

Or by fax on 0181-760 5117. Please quote the **MiniWorld** order number(s)

Name..... Address.....

Post Code..... Daytime Telephone no..... FEBRUARY 1996

All orders will be processed within 48 hours of receipt subject to availability. Please allow up to 21 days for delivery within the UK; for overseas customers: country's own delivery times apply.

Mini Sweden

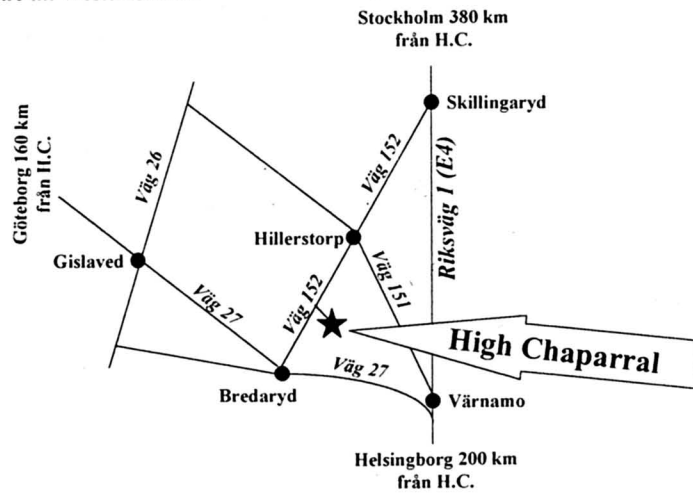
I samarbete med
Svenska BruksVagn Klubben
Inbjuder till

Summer Party Session

På
"High Chaparral" 16-18 Augusti 1996

Träffen öppnar kl 14.00 på fredag, incheckningen är vid campingentrén, men glöm inte att tala om att Du skall delta i Summer Party Session!
Som träffdeltagare betalar Ni ynkliga 150 kr per person, detta inkluderar:

- * Träff avgiften.
- * Två dagars camping på High Chaparral's högklassiga campingplats.
- * Fri entré till Westernstaden.



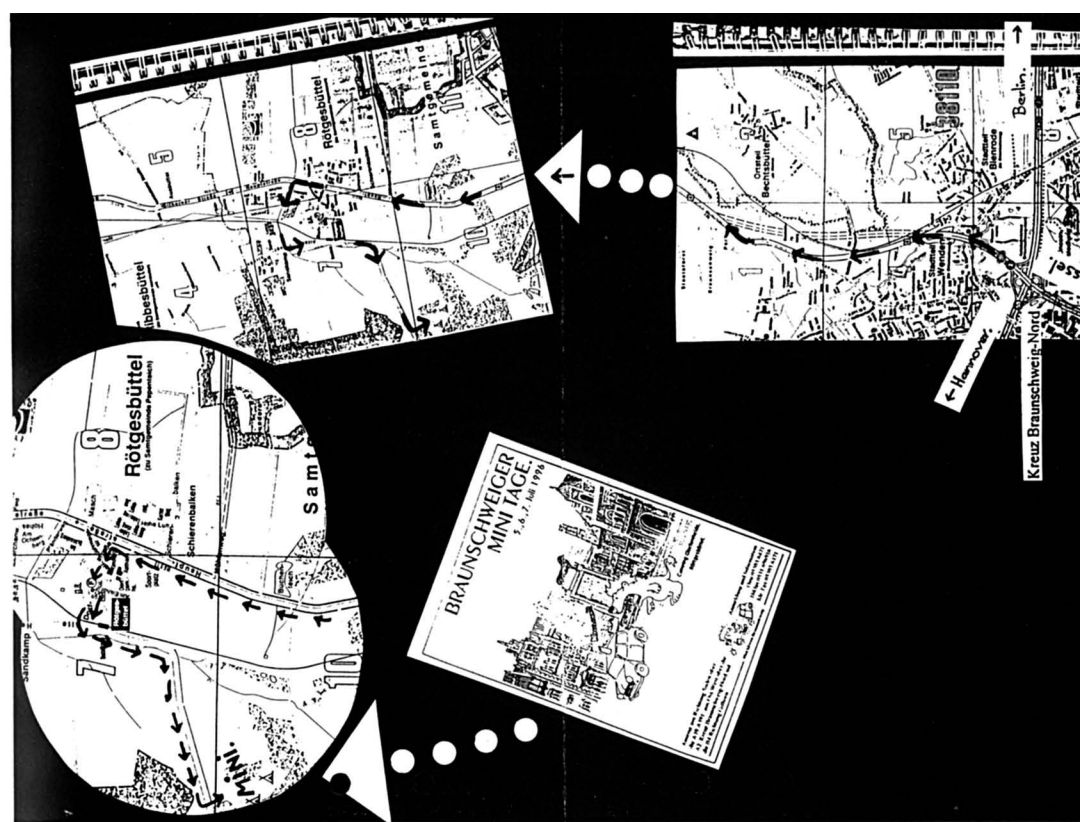
I sann IMM 95-anda erbjuder vi:

- * BarBQ när skymningen faller på fredag.
- * SBVK:s exkursion i Värnamo med omnejd. + Diverse guidade turer på lördag.
- * På lördag kl. 17 är vi bjudna till Western showen inne i Western staden.
- * Samling på Restaurant Dilligensen för bus och överraskningar vid 19-tiden.
- * Ingen förbokning är nödvändig, "just be there or be ☐!"

För bokning av stugor eller hotellrum ring High Chaparral direkt på tel 0370-82741
För ytterligare information om träffen, kontakta Mini Sweden på:
Telefon 046-140851, Fax 031-598348, eller E-mail: vtc.keb@memo.volvo.se



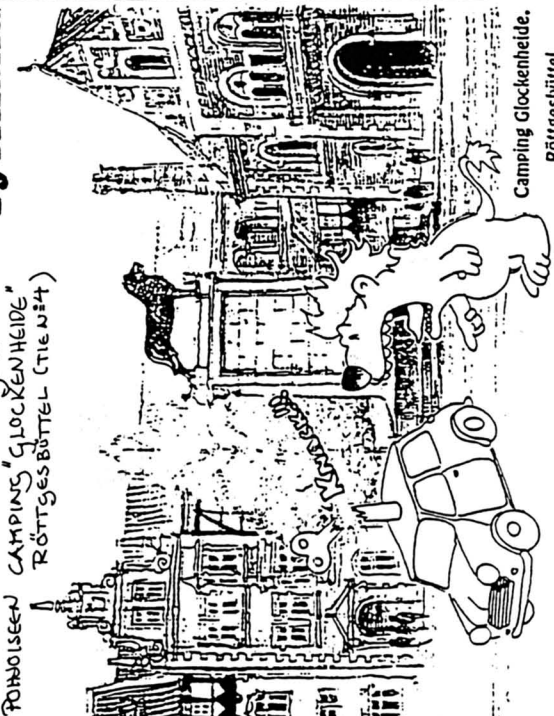
Välkomna !!!



**Braunschweig's
Mini Dagar
5., 6., 7. Juli 1996
Tyskland**

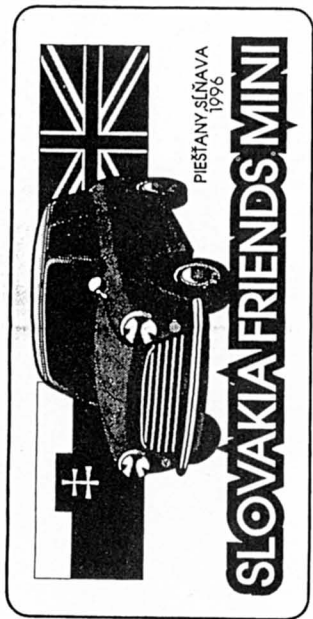
BRAUNSCHWEIG
MINI-PAIVÄT
5-7. HEINÄK 1996
SAKSA

NOIN 20 KM BRAUNSCHWEIGSTA
POHOISEN CAMPING "GLOCKENHEIDE"
RÖTTGESBÜTTTEL (TIE N:4)



Information och Anmälan:
Niklas 00949 531 696916
Mr. Fax 00949 5303 6471

Mini Läraren Braunschweig



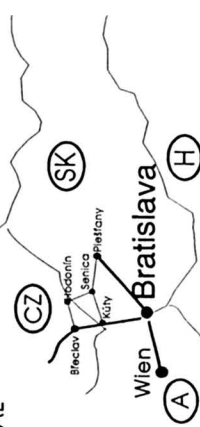
YOU ARE CORDIALLY INVITED TO

THE 4th SLOVAK MEETING OF FRIENDS MINI AUSTIN MORRIS COOPER

Piešťany, SĽava II.

31. MAY - 2. JUNE 1996
 FRIDAY, MAY 31 - ARRIVAL FROM 12 a.m., ACCOMMODATION.
 SATURDAY, JUNE 1 - MINI RALLY, PRICE AWARDS, OPENING OF
 SPA SEASON, ENTERTAINMENT IN THE EVENING.
 SUNDAY, JUNE 2 - COMPETITION OF VETERANS ELEGANCE
 "THE GOLD RIBBON" EXHIBITION DRIVE THROUGH
 THE SURROUNDINGS OF PIEŠŤANY,
 DINNER AT CERTOVA PEC, CONCLUSION
 DISMISSAL

INFORMATION:
 GAZIK VILIAM
 922 06 NIZNA, 102
 SLOVAKIA
 tel./fax.: 0042-838-948 44



MINI-TERMINKALENDER 1996

- 22.- 25. Februar 1996 Techno Classica Essen
- 16.-23. März 1996 MINI Europe Rally, Info: Car & Sport Promotion, Tel.: 0031/3446/1498, FAX: 0031/3446/1890 oder bei der Redaktion MINI
- 23. März 1996 Rover-MINI-Repräsentation, Tagesveranstaltung in der Fachhalle Hamburg, Info-Tel.: 0404/147660, Katrin Hotes MAZ u. Micro GmbH (s.S. 6)
- Ostern 1996 Kennwort "Verlorene Eier" 1996, gem. Einberufungsbescheid v. 9.12.1994, Info: Frank Strube, Tel.: 0407/907980
- 14. April 1996 4. Roadrunner-Orl Hildesheim, Info: Roadrunner Team, Ralph Hilger, Tel.: 05126/96351 oder 05066/64365, Grutti Tel.: 05121/33778 abends
- 17.- 19. Mai 1996 MINI-Treffen auf der Burg Rabenstein, Info: Tel.: 0331/962942
- 25.- 27. Mai 1996 17. Internationales MINI Meeting '96 in Rodenkirchen, Info: Thorsten Busch, Tel.: 04732/528
- 14.- 16. Juni 1996 4. MINI-Treffen im Waldviertel (Österreich), Info: Waldviertler MINI-Freunde, Tel.: 0432/218/391 04. 0433/2826/224
- 21.- 23. Juni 1996 High Noon im Sauerland, Info: Tel.: 02331/407112, Karin & Toni, Tel./fax: 02182/59542 Peter
- 27.- 30. Juni 1996 MINI-Treffen in Danzig/Polen, Info: 0421/701945
- 05.-07. Juli 1996 Braunschweiger MINI Tage, Die MINI Löwen Braunschweig laden ein... Infos in der MINI Nr. 76, April/96 oder bei Ossi, Tel.: 0531/15468, Niklas, Tel.: 0531/696916
- 07. Juli 1996 110 Jahre Automobil, Oldtimer-Orl, Info: Tel./fax 06039/3469 Manfred Hahn
- 12.- 14. Juli 1996 MINI-Treffen in Luxemburg (Stuppicht +/- 15 km von Luxemburg-Stadt entfernt). Der Sweet MINI Club Luxembourg lädt alle MINI-Fans ein. Info: Roland Schack, Tel.: 00352/566363, 140, rue de Noertzange, L-3670 Kayl
- 09.-11. August 1996 7. MINI-Treffen auf dem Nürburgring, Camping Müllenbach, Platz 274, Info: Mario Weber, Tel.: 0671/28056
- 17.- 18. August 1996 MINI Spätsommernacht, MINI Mania lädt ein, siehe MINI Nr. 74 S. 15, Info's folgen!

MINI-TERMINKALENDER 1996

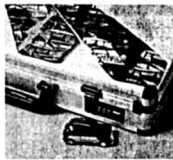
- 30. August - 01. Sept. 1996 MINI-Treffen zum 20-jährigen Jubiläum des MINI Club Oldenburg. Infos in den folgenden MINI-Zeitschrift
- 06.- 08. September 1996 1. Internationale Oldtimer Messe IOM, Messgelände MOC München (Lilienhalles). Club- u. Museumspräsentationen, Oldtimer-Auktion, Modell- u. Literaturbörse, Clubtreffen sowie organisierte Sternfahrt.



Termine der HTWT 1996

- 20. April 1996 Hockenheim, kleiner Kurs
- 11. Mai 1996 Spa-Franchorchamps, Belgien
- 01. Juni 1996 Imola oder Mugello, Italien
- 22. Juni 1996 Jan Willem Pokal am Ring, Grand Prix Strecke
- 24. August 1996 Amers, Niederlande
- 06. Oktober 1996 Eifel Klassik, Nordschleife und Grand Prix Strecke
- 20. Oktober 1996 Saisonfinale am Ring, Grand Prix Strecke

Die Krawatte für den Mini - Fan



Material: 100% Polyester
 Hintergrundfarbe: Blau oder Grau
 Preis: 29,90 DM pro Stück + 4,- DM Porto bei Vorkasse oder 10,- DM bei Nachnahme

Reifenventilkappen für den Mini - Cooper



Material: Aluminium
 Preis: 29,90 DM pro Stück + 4,- DM bei Vorkasse oder 10,- DM bei Nachnahme

Zu bekommen bei:
 Thorsten Schumann, Tannenbergsstraße 63, 26127 Oldenburg
 Tel./Fax: 0441/682928



PRODUCT BULLETIN

Austin Morris Group
 Service and KD Division

	NIMIK.
HUOLTOPÄÄLLIKÖLLE	
KORJAAMOPÄÄLLIKÖLLE	
VARAOSAPÄÄLLIKÖLLE	

VANTEET JA VYÖRENKAAT

MINI-TYYPIT - PAITSI COOPER 'S' & 1275 GT

Alla luetelluista komissionnumeroista lähtien on kaikkiin Mini-tyyppihin asennettu syvempikeskiöiset vanteet ja vyörenkaat. Uudet vanteet voidaan tunnistaa vanteen keskiköön meistetyistä varaosanimeroista 21A 2744.

850 & 1000 Saloon	N20S 202404
850 & 1000 Clubman Saloon	S20S 89991
Estate	20W 64832
Pick-up	20U 11189
Van	20V 75634

Jos vanhojen autojen vanteille halutaan asentaa vyörenkaat, niin vanteen ja jarrurummun väliin on asennettava välilevy 21A 1292. Joissain uudemmissa Coopereissa on leveät jarrurummut, jonka vuoksi niissä autoissa ei tarvitse käyttää välilevyjä.

Uudet levypyörät ovat jopa yksitellen vaihtokelpoisia vanhojen levypyörrien eli vanteiden kanssa, mutta niiden kanssa on käytettävä uusia pölykapselaita 21A 2743.

Uusilla vanteilla on raideväli sekä edessä että takana 13 mm entistä leveämpi.

Muuttuneet osat:

Vanha osanumero	Nimitys	Kpl	Uusi osanumero
21A 881	Vanne (levypyörä)	1	21A 2744
21A 2490) 21A 2233)	Pölykapseli	1	21A 2743
	Välilevy	1	21A 1292

Jatkuu

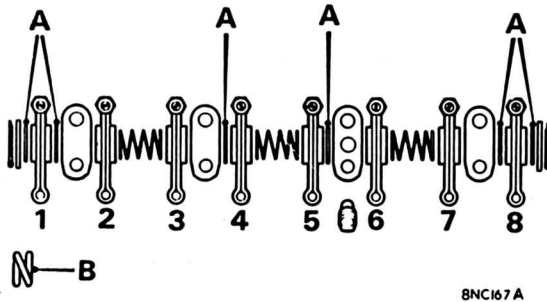
KOHTA 363

12 KEINUVIPIJEN VAIHTAMINEN

KAIKKI A-SARJAN MOOTTORIT

Sintrattu keinuviipu CAM 289 on nyt ainoa huoltovaraosana saatava keinuviipu ja sillä voidaan korvata kaikki aikaisempaa mallia olevat teräsvyöstyä puristetut ja taotut keinuviivut käyttäen apuna seuraavia tietoja.

1. 848, 998 ja 1098 cm³ moottorit: CAM 289 on sellaisenaan vaihtokelpoinen teräsvyöstyä puristetun keinuviivun 2A 533 kanssa.
2. 1275 cm³ moottorit: CAM 289:lla voidaan korvata teräsvyöstyä puristettu keinuviipu 12G 1313 sekä taottu keinuviipu 12G 1221 toimien seuraavasti:



BNC167 A

Vaihdettaessa keinuviipuja 1 ja 8 (katso oheista kuvaa) vaihdettavan keinuviivun kummaltakin puolelta jätetään pois välikkeet A (AEG 168) ja sintrattu keinuviivun akselinpuoleiseen päähän asennetaan kaksikierteinen jousilaatta B (2A 18).

Keinuviivut 2, 3, 6 ja 7 voidaan vaihtaa sellaisinaan.

Keinuviipujen 4 ja 5 tapauksessa jätetään välike A pois siirryttäessä käyttämään sintrattua keinuviipua.

VANHOJA LEHTIÄ:

1994 n:o 2
1993 n:o 2, 3 (1 kpl)

1995 n:o 2, 3 (2 kpl), 4
1990 n:o 3

Noudettuna 1,00 mk/kpl
Postitettuna 3,00 mk/kpl

KERHON TARRA:

Pieni 4,00 mk
Iso 15,00 mk

VANHOJA KOKOONTUMISTARROJA:

Parainen 1993
Koskenpää 1992
Saimaa 1994 3,00 mk/kpl

MESSINKINEN NOKKAMERKKI (5 kpl) 150,00 mk/kpl
METALLINEN KERHON PINSSI 25,00 mk/kpl
KERHON LOGO, N. A4 KOKO, KANKAALLE PAINETTUNA 13,00 mk/kpl

T-PAIDAT:

Vanhalla painatuksella koko S (5 kpl) 50,00 mk/kpl
Uudella painatuksella XXL, XL, L, M, S, K*1 kpl 75,00 mk/kpl

GOLLEGE-PAIDAT:

Vanha painatus XL (2 kpl) 70,00 mk/kpl
Vanha painatus L (3 kpl)

SOITA TILAUKSESI TIMO/KAIIJA, PUH. 916-4383829 ILTAISIN.

T-PAITOJA MYÖS HELSINGISSÄ SAATAVILLA (RAHKONEN 90-8058058 ILTAISIN)
POSTITUSLISÄ T-PAIDOILLA 10-15 MK/LÄHETYS.

PS. KERHON LOGO-KIRJEKUORI F.D.C. -LEIMALLA + MÄKISEN MINIMERKILLÄ ON TARJOTTU JOPA 200,00 MK. PAINOMÄÄRÄ OLI 50 KPL.

MYYDÄÄN: MINI VAN -67, umpikylki. Projekti osittain alettu. Kohtuuhintainen. Mini -77, flippi-Clubman keulalla. Autot ovat Kemissä. Puh. 940-5578072/Olli-Pekka Herva.

OSTETAAN: HILO kit sarja. Impin vanteet tai käytetyt 5x12" aluvanteet Miniin. Puh. 924/7313924 Timo Nikander.

OSTETAAN: 2 kpl Cosmic MK1 4x10" vanteita, uusia tai käytettyjä tai tietoa mistä niitä löytäisi. Puh. 9400-513537. Dahlhems Bilservice Ruotsissa myy uusia ja huhut kertovat, että niitä tehdään jossain Eestissä, jos joku tietää jotain niin kertokaa. Puh. 9400-513537.

OSTETAAN: Minin vm. 73 - 76 sähköjohtosarja, vain etuosa.
Hyväkuntoinen. Puh. 916-4383829 Timo.

OSTETAAN: Kesärenkaat, 2 kpl 13"x175/55.
Minin 2-piiri jarrupääsylinteri, edullinen ja toimiva.
Puh.9400-476276 Satu.

MYYDÄÄN: Mini Clubman 1100,1980, sininen käyttö-auto, katsastettu (suomalaisessa rekisterissä), ollut alkujaan Englannin kilvissä. Kesä- ja talvirenkaat, sisätilan lämmitin. Ruosteeton, huollettu säännöllisesti. Hp. 9.000 mk
Puh. 90-22865229 Jeff Taylor. (engl.tai suom.puhutaan)

OSTETAAN: 2 kpl GB 5x10 aluvanteita uusia tai käytettyjä mutta ol-tava ehjiä.
14"-15" nahkaratti, kolmepuolainen Minin keskiöllä tai ilman. Puh. 9400-513537.
Vaihdetaan: 2 kpl 5x10 Astrali vanteita muttereineen ja 2 kpl 5x10 ATS vanteita vaihdetaan 2 kpl:een GB 5x10 ja 2 kpl Cosmic 4x10 vanteisiin. Puh. 9400-513537.

MYYDÄÄN: Rover Mini Cooper 1.3 N-ryhmän ralli-auto vm.1994. Ajettu viimeksi RAC ralli. Hinta 9.500 puntaa (n.69.000mk)
Puh. 990 44 1296 330537 John Flyn. (auto on Englannissa).

MYYDÄÄN: Austin Mini Van 1967: umpikyljet, uusin korjausosin.
Mini 1000 vm. 1979: ajettu 48.700 km, alkuperäinen, kolaroimaton, asiallisin lisävarustein.
Puh. ilt. 937-5849908 Jukka Pöri.

MYYDÄÄN: Minin uudet kromatut pillerikapselit, uudet kokopeittävät pölykapselit ja vanhamalliset vanteet hiekkapuhallettuna ja pohjamaalattuna, uusi vanhamallinen maski, viiksirauta ja viiksen päät sekä lähes kaikkia osia puretuista 70-lukuisista mineistä. Vielä Minin TURVAKAARI 60-luvulta (keski- ja takakaaret) Puh. ilt. 937-5849908 Jukka Pöri.

MYYDÄÄN: Morris Mini vm.1961, 1100cm³ kone, auton väri clipper blue, katsastettu käyttö-auto. Hp. 8.000 mk.
Puh. 950-5610615.

MYYDÄÄN: Austin Countryman -64, väri harmaa, ajettu 70.000km, 2 aikaisempaa omistajaa, Auto on museokatsastettu 18.5.-89. Rek.n:o UPO-50. Vakuutustarkastuksessa auton arvoksi on ilmoitettu 25.000mk. Hintapyyntö 30.000mk/tarjouksia.
Puh. 940-5017673.

OSTETAAN: MGB urheilu-auton veivattava tunkki (puunupilla). Vihreä, kuminen bensabagi n. 2 eng.callonaa ja ettei olisi liian helppo niin vielä bagin päällä teksti RAF airgraft. Mustat Starfighterin (on vanha lentokone)4-pisteen turva-työt. Tai Irwinin vastaavat valkoiset, harmaat tai mustat 3- tai 4-pistevyöt. Puh. 921-2390374 Hannu Lindstedt.

MYYDÄÄN:

1. Mini Clubman 1275 GT -75, special-levikkeet, 165/60-12 renkaat 5x12" al-vanteilla, ensiasennus tyyppinen katto-luukku, kuppipenkit, RC-40 pakoputkisto peltisarjalla, vetokoukku, automaattiantenni ym. HP. 31.500,-
2. Mini 1000 -74 (R2) ralliauto, rullaavana (ilman moottoria ja vaihdelaatikkoa). HP. 4.500,-
3. Kevytperävaunu Miniin, kierrejouset, kevyt vedettävä. HP. 4.200,- p. 914-441442 iltaisin.



① ja ③



②



LONG LIVE THE MINI!

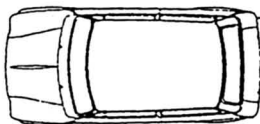


Painava tekijä



**NORDMANIN
KIRJAPAINO OY**

PERKIÖNTIE 8, 30300 FORSSA ☎ 916-41551



Lehti N:o 3 Aineisto sis vk 34, ilmestyy vk 38.

Mini Club Flying Finns -jäsenlehti, painosmäärä on 650 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