



**MINI CLUB**  
**Flying Minns**

**N:o 1, 67, 1998**





KKK-Ralli 01.02.1997

Kausi alkoi jäisissä olosuhteissa Mäntsälässä. Ensimmäinen kauden ralli oli 6 erikoiskokeen (58 km) kisa. Reitti oli laadittu kolmiapilan muotoon siten, että huoltoalue oli sama koko kilpailun ajan. Huoltoon oli mahdollisuus aina kahden ajatun EK:n jälkeen.

Kilpailuun lähti kaikkiaan 58 autokuntaa.

Ensimmäinen EK meni loistavasti, edellä lähtenyt Anglia saatiin ohitettua ennen pätkän maalia. EK1 jälkeen olimme luokassamme kolmantena. EK2 jatkui samaan tahtiin. Huollosta lähdettiin EK:lle 3 jolla tapahtui ensimmäinen takaisku juuri sen jälkeen kun olimme ohittaneet nro:lla 1 lähteneen Saab 96:n. Vasen eturengas pamahti ja kokeen maaliin mentiin niikuttaen 96:sen perässä. Tässä vaiheessa mitailit olivat jo kaukana, olimme seitsemäntenä.

EK:n jälkeen vaihdoin rikkoutuneen TIMIn tilalle varapyörän olleen tavallisen talvipieksun. Nelos EK:lla ei autoa saatu vauhtiin huonon renkaan vuoksi ja näin ollen tipahdimme jo luokkamme kymmenenneksi.

Huollossa vaihdettiin TIMI "suvikummin" tilalle ja matkaa jatkettiin uusin piikein. Vitosella luokka sijoitus nousi vain pykälän verran, kiitos edellä ajaneen Saabin joka ei antanut latua. Viimeiselle EK:lle lähdettiin sitten ennen edellä ajanutta Saabia. Noin 2 km ennen maalia piti olla HUOMIO merkki mutta joku oli poistanut sen heti nolla autojen mentyä sillä seurauksella, että matkamme päättyi ojan väärälle puolelle. Ulosajossa sai ainostaan auto siipeensä ( ala- ja ylä-pallot halki, repeytynyt reaktiotanko, vääntynyt alatukivarsi jne). Huomio merkin katoamisen vuoksi kisa keskeytettiin vajaan tunniksi, mutta merkin asentamisenkin jälkeen ulosajot jatkuivat.

KALOPPI-SPRINT LOPELLA

Automme oli VIP auton jota ajoi Timo Mäkinen. Autossa ei ollut ko. tapahtumassa hevoset tallella sillä vasemman kaasuttimen mäntä oli jumissa.

POHJOIS-HÄME RALLI 22.03.1997

Virroilla olleeseen 8:n EK:n ( 83 km) ralliin lähti 60 osanottajaa. Keli oli kurja, lumettomat routineet tiet pakkas säässä.

Kisa aloitettiin varovasti säästäten autoa ja renkaita, joskin kaasutin tuntui oikuttelevan heti alusta alkaen. EK:t 1-5 meni tasaisesti sijalla 7. Kuutosella kaasuttimen vivusto pomppasi pois paikoiltaan ja sijoitus tipahti pykälän. Seiska meni tässä kisassa meiltä parhaiten, mutta siirtymällä EK:lle 8 auton meno lakkasi irronneen vetoakselin vuoksi, keskeytys.

SIEMENS-GSM RALLI 14.06.1997

Huittisiin lähdettiin uusin eväin ( lukko). Tarjolla oli 5 EK:ta ( 57 km). Kisa alkoi asfaltilla ja maalissa oltiin jaetulla neljännellä sijalla Heinämäen Arin kanssa. Kisamme päättyi kakkos EK:n maaliin öljyvuodon vuoksi.

AAPISKUKKORALLI 12.07.1997

Öljyvuoto oli korjattu edllisen koitoksen jäljiltä. Matkamme päättyi kuitenkin n. viiden ajatun EK-kilometrin jälkeen öljyvuodon vuoksi. Korjas ei ollut onnistunut.

1000 LAKES HISTORIC RALLY

Jyväskylään lähdettiin epäröiden sillä edelliset keskeytykset pyörivät mielessä. Tavoitteenamme oli olla nopein Mini sillä kisassa oli lisäksi autot Englannista ja Italiasta. Tänä vuonna erikoiskokeita oli yhteensä 15 ( 128 km), kisaan starttasi 51 autoa.

Kilpailu oli alusta loppuun tasaista taistelua. Ensimmäisenä päivänä ajettiin 9 pätkää. Yötaulla oltiin luokkamme 4., yleiskilpailun 27. Tilanne Minien osalta oli : FIN - GB (+4 sek.) - I (+2.09 min).

Sunnuntaina ajettiin loput kuusi koetta vaihtelevissa olosuhteissa, hellettä ja vettä saatiin riittämiin. Täällä kertaa päästiin kuitenkin maaliin saakka luokka nelosena, yleiskilpailun 21.

Tavoitteenamme täyttyi, olimme nopein Mini ( kaikki olivat samassa luokassa), britit olivat perässä tasan minuutin ja italiaaot 4,09 min. Pikkaisen jäi kuitenkin harmittamaan järjestäjien AT sekoilut kisan alussa koska sen johdosta menetimme pronssin.

KIITOKSET

Parhaimmat kiitokset kaikille mukana olleille sekä seuraaville yhteistyökumppaneille:


Autotalo Laakkonen  
Europcar autovuokraamo  
Mini Club Flying Finns Ry  
Pyrollsack Oy  
Rakenne Siitonen Ky  
Salpaus Kunnossapito Oy

TULEVA KAUSI 1998

Tulevana vuonna on tarkoitus ajaa tarjolla olevat historic-rallit sikäli kun pelit kestää ja terveyttä piisaa.

10.01.1998	Urgala
24.01.1998	Pertunmaa
07.02.1998	Hankiralli
14.03.1998	Kristiinankaupunki
13.06.1998	Turku
01-02.08.1998	Jyväskylä
24.10.1998	Suonenjoki

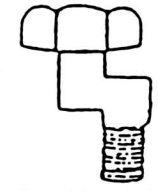
MAINOSPAIKKOJA ON AUTOSSA TARJOLLA KAIKILLE KIINNOSTUNEILLE, MINImaalinenkin APU ON TARPEEN.

Terveisin  
  
Hannu Laakso

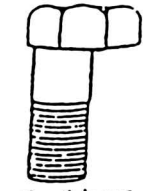


# TUUMAKOKOISIA ERIKOISPULTTEJA MINIIN!

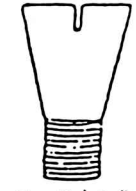
## BOLTS.



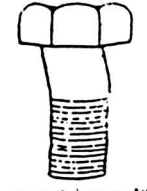
For Mismatched Holes



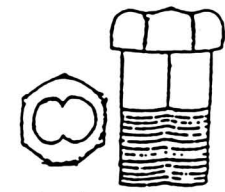
For Holes Too Near The Edge



For Holes Counter-sunk Too Deep



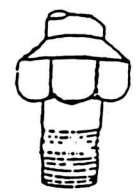
For Holes Drilled Crooked Then Straight



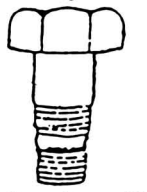
Binocular Bolt for Double Drilled Holes



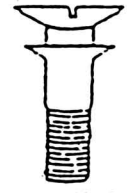
For Holes Not Drilled Straight



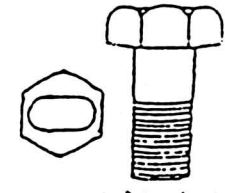
For Holes Counter-sunk on Wrong Side



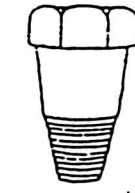
For Holes Drilled Too Big Then Right Size



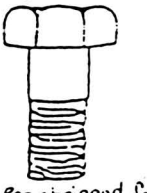
For Double Counter-sunk Holes



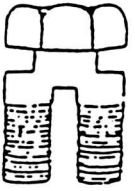
For Out of Round Holes



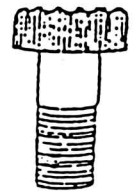
For Tapered Holes



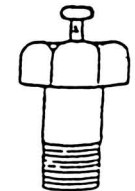
Prestripped for Easy overtorquing



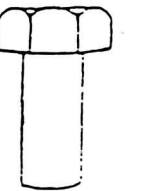
For Redrilled Holes That Still Don't Match



Serrated Head For Mole Grip Torquing



Hammer Head Bolt for Hard To Start Holes



For Threadless Bolt Holes

PULTTEJA SAATAVANA:  
 (ALL SPECIAL THREADS AVAILABLE FROM TRACY TOOLS LTD.)  
 SOUTH DEVON  
 ENGLAND

FAXI NUMERON SAM KYSYTTÄESSÄ

*Tracy Tools Ltd.*



**1000 Lakes<sup>®</sup>**  
**Historic Rally**

**1997**  
 kaikki kuvaan  
**HELIOS**



# Suomalainen liikenne hirvittää

VESA-MATTI VÄÄRA

En ylläty, kun kuulen Rauno Aaltonen opettavan retoriikkaa, väitelytaitoa, BMW:n insinööreille. Herrasmies tuntuu tehtävään sitä sopivammalta mitä kauemmin hänen kanssaan keskustelen.

Raunon isä August voitti keran 1930-luvulla Ruissalon TT-ajot. Hänen liikkeensä myi Turussa kaikkea liikkuvaa polkupyörästä autoihin ja lentokoneisiin. Esikoispoikaa kiinnosti joka härveli.

"Korjaamopäällikön kanssa rakensimme kilpaveneen, jossa oli moottoripyörän moottori. Kukaan muu ei uskaltanut ajaa sillä."

Kapealla kiitäjällä Rauno, 16, päräytti Pohjolan parhaaksi. Teekkarirallista alkoi maantiemenestys samalla viikolla, kun hän sai ajokortin. Sitten ekonomi ja klassillisen lyseon latinisti ajatteli jättäytyä perheyhteyksien palvelukseen. Keskiyön ralliin 1961 Ruotsissa piti olla viimeinen kilpailu.

"Siellä oli Mercedesen tehdaskuljettajia, joita voitin minuutin 10 minuutissa. Kahden viikon kuluttua tuli Stuttgartista puhelu. Seuraavana aamuna olin jo töissä Daimler-Benzillä."

"Piti ratkaista, keskitynkö ralliin vai radalle. Totesin tien formulamestariksi riippuvan liikaa onnesta ja autosta."

Ralleja Aaltonen voitti 1960- ja 1970-luvuilla enemmän kuin kukaan toinen. MM-sarjaa hän piti liian sitovana. "Olen siten sunnuntailapsi, että olen saanut päättää tekemiseni. Vuonna 1971 jätin MM-kisan, koska halusin Saaristomerelle purjehtimaan."

Brittiläisen Motor-lehden maailman taitavimmaksi rallikuljettajaksi valitsema mies harrastaa moottori- ja purjelentoa sekä syvän meren sukellusta. "Eri suuntiin kiihtyvät liikkeet saavat minussa aikaan saman mielihyvän, jonka pikkulapsi kokee riippukeinussa. Vauhti ei ole pääasia."

Tallinvaihtoja tuli paljon. Aaltonen terävä kyky ruotia autojen ominaisuuksia huomattiin.

"On hallittava koko skaala. Ohjaajan täytyy pystyä sanomaan mitä hän haluaa: millainen vaihdelaatikko ja moottorin, väntäakseli se ylhäältä vai alhaalta. Jousitus ja huoltosuunnitelma on tarkistettava. On ehdotettava teknisiä parannuksia."

"Kyllä talleja ja voittajia ehdokkaita on nykyisin vähän, mutta sääntöjä paljon, mikä tulee kalliiksi. Autot ovat jo nyt valmiita, ettei rallia tarvita niiden kehittämisiksi."

Aaltonen rakasti pitkiä kilpailuja. Niissä kello kävi koko ajan. "Safari-rallissa otettiin miehestä mittaa. Etapin pituus oli 1 500-2 000 kilometriä, eikä tankkauksenkaan aikana ehtinyt irrottaa liivejä ja nousta ylös."



"Kyllä veri vetää vielä joskus radallekin", nauraa Rauno Aaltonen poikansa Tinon kilpa-autossa.

## 60-vuotias

Rauno Aaltonen syntyi Turussa 7. tammikuuta 1938. Hän voitti rallin Euroopan mestaruuden 1965, jolloin hänestä tuli suosituin suomalainen Viikko-Sanomien äänestyksessä.

Ekonomiksi 1959 valmistunut Aaltonen oli paras Monte Carlossa 1967 ja 1969. Arvovoittoja hän ajoi myös radalla. Ralleista hän pitää parhaanaan ykkösiltaa 84 tunnin Spa-Softia-Liège-kilpailussa 1964. Safari-ralliin hän otti osaa 23 kertaa ja tuli kuusi kertaa toiseksi.

Jyväskylän Suurajot Aaltonen voitti 1961. Suomen mestari rallissa hän oli 1961 ja 1965. SM:n hän voitti moottoripyörällä maanradalla, joukkuespeedwayssa ja seitsemästi moottoriveneilyssä. TT-ajossa hän oli ensimmäinen suomalainen MM-osakilpailun voittaja Hedemorassa 1957.

"Suomalainen ei liioin käytä aikaa selittelyyn ja sosiaaliseen yhdessäoloon, vaan tekee työtään. Onko tämä yleisesti hyve, sitä voi tietysti mieltää."

Vuosi sitten Aaltonen voitti historiallisten autojen EM:n Ruotsissa, jonka kansainvälisessä ralliklubissa hän on ainoa suomalainen jäsen. Hän ei ole huolissaan rallin tuomasta menestyksestä, vaan käyttäytymisestämme maanteilla.

"Suomalainen liikenne on yhteiskunnallisen ja sosiaalisen sopeutumattomuuden muodostaman jäävuoren huippu. Minua hirvittää hämmäläinen, joka on raitia. Ehkä tämä kaikki on muovannut ihmistyypin kovin paikoihin."

"Uskon perustaan. Suomalaiset siirtyivät metsästäjistä maanviljelijöiksi varsin myöhään. Historiamme on täynnä sotia. Ehkä tämä kaikki on muovannut ihmistyypin kovin paikoihin."

Aaltonen perusti 1976 BMW-ajokouluun, joita johtaa yhä. Autonhallintaan keskittyvää turvallisuusyhtiötä Saksassa pääosin asuva Aaltonen tekee ympäri maailman.

Rauno Aaltonen on kirjoittanut saksaksi kirjan Vallankumous ohjauspyörän ääressä sekä satoja artikkeleita saksalaislehtiin. Merkkipäivänään Aaltonen on tyttärensä luona Chilessä.

Rauno Aaltonen on kirjoittanut saksaksi kirjan Vallankumous ohjauspyörän ääressä sekä satoja artikkeleita saksalaislehtiin. Merkkipäivänään Aaltonen on tyttärensä luona Chilessä.

"Käyn täällä niin harvoin, että näen tarkasti. Ajoon keskittyneessä, tilanteiden ennakkoinnissa ja itse autonhallinnassa on paljon parantamista, samoin autojen kunnossa."

"Ajokouluissa pitäisi keskittyä pääasioihin: oikeaan jarruttamiseen ja ohjauspyörän hallintaan joka tilanteessa. Liukkaalla kelin ajoon puhutaan liikaa. Sen tilalla pitäisi opettaa ns. vastaohjausta. Viranomaisten ei pidä pelästyä, vaikka siinä pannaan auto luisuun. Vain niin saadaan tarvittava taito."

Sävykkäästi puhuvan maailmankansalaisen ystäväisissä silmissä on harvinainen tuike. Hän on yhä innostunut!

ANTERO KARAPALO

## Ässiä Suomen teiltä

Suomalaiset ovat tänään maailman parhaita ralliautoilijoita. Tämä on käynyt ilmi kansainvälisessä kilpailutoiminnassa ja se voidaan siis todeta asiallisesti ja ilman itsekorostusta. Manner-Euroopan johtavat autotehtaat kosiskelevat jatkuvasti miehiämme kilpailutalliensa ykkösajajiksi — ja esimerkiksi »The Mini Finns» on nyt jo tuttu käsite siellä, missä vaihdetaan ajatuksia ralliautoilun suurista. Ponnistelematta muistuu mieleen rivi taitavia suomalaisia, jotka täälläkin hetkellä hankkivat melkoisesti mainetta sillä, että ajavat henkilöautoja paremmin kuin muut.

Meikäläiset tie- ja sääolosuhteet ovat edullisia harjoitettaessa ralliautoilua; tältä osin jokainen suomalainen automies — ajattelepa hän ajavansa joskus kilpaa tai ei — saa automaattisesti oivallisen peruskoulutuksen. Tämä onkin oleellisena syynä siihen, että meidän rallikaartimme rintama on sekä hyvä että leveä.

On aiheellista uskoa, että rallimiehemme ovat olleet oman aikansa mestariajajia niin kauan kuin meillä on tätä lajia vakavassa mielessä harrastettu, mutta kuitenkin vasta viime vuosikymmenen kuluessa on heistä tullut koko kansan tuntemia ja ihailemia urheilutähtiä. Niinpä siis seuraavassa »kuka kukin on»-sarjassakin on keskitytty parhaisiin ajajiin vasta Kalpalan veljesten hallituskaudesta eteenpäin. Toisaalla tämän kirjan sivuilla näkyy kyllä mainintoja niistä miehistä, jotka ovat olleet muita kovempia aikaisempina aikoina. Seuraavissa esittelyissä on vältetty miesten voittojen seikkaperäistä luettelemista; se on jätetty kirjan lopussa olevien tilastojen tehtäväksi.

### Rauno Aaltonen

— EM-mies ja »suosituin suomalainen» 1965

Syntynyt 7.1.1938 Turussa, oppiarvoltaan ekonomi, ammatiltaan toimitusjohtaja (Aaltonen Rauno Tmi TV-radio-autoliike) ja ammattiajaja (nykyisin BMC), naimisissa, kaksi lasta, ralliautoilussa muun muassa Euroopan mestari 1965 voitettuaan viisi osakilpailua: Puolan-, T-slovakian-, Geneven-, Unkarin- ja RAC-rallin, Suomen mestari 1961, 1965, SM-hopeaa 1960 ja -pronssia 1963, PM-hopeaa 1961, enemmän kansainvälisiä ja kansallisia suurvoittoja kuin kenelläkään toisella ralliautoilijallamme, edellä mainittujen lisäksi muun muassa Jyväskylän Suurajot 1961, valtakunnallisen ajomestaruuskilpailun voittaja 1962, moottoripyöräilyssä Suomen mestari 1954 maaradan B-luokassa ja Hedemoran GP-TTn voittaja 1957 luokassa 125, moottoriveneellä yksi Pohjoismaiden (1954) ja seitsemän Suomen mestaruutta 1953—1958.

Sekä urheilijana että ihmisenä Rauno Aaltonen edustaa poikkeuksellista yleislahjakkuutta, mihin liittyy menestymiseen tarvittava annos määrätietoisuutta, perusteellisuutta ja kykyä sopeutua joustavasti vaihteleviin ja yllättäviinkin olosuhteisiin ja taitoa toimia tilanteiden vaatimalla tavalla nopeasti ja harkiten. Ylioppilaaksi hän valmistui erinomaisin arvosanoin, oli vuosiluokkansa parhaita Turun Kauppakorkeakoulussa ja linjansa primus Merisotakoulussa. Vauhtiurheilun-uransa Rauno aloitti jo 13-vuotiaana moottoriveneellä isänsä, tunnetun moottoriurheilumiehen, kauppaneuvos August Aaltosen ohjauksen alaisena. Kahden vuoden kuluttua poika oli jo Suomen mestari, vuosi lisää, ja saavutuksiin liitettiin PM-arvo. Raunon seuraava vauhtirakkaus oli moottoripyöräily, missä hän hetkessä kohosi maamme parhaimmista jopa kaikissa lajeissa, joita innostui kokeilemaan: speedwayssa, maaradalla, maantiellä, motocrossissa ja TT:ssä. Viimeksi mainitussa hän suoritti merkittävimmät tekonsa Ruotsin Hedemorassa ja Karlskogassa vuosina 1957 ja 1958 Ducati-pyörällä. Jo edellä mainittu Hedemora-voitto kuuluu suomalaisen TT-moottoripyöräilyn kaikkien aikojen arvokkaimpiin.

Mutta kuitenkin vasta autoilusta Rauno löysi »suuren» urheilunsa. Hänen ensimmäinen kilpailunsa ohjauspyörän takana suomalaisilla maanteilla oli vuoden 1957 Teekkariralli.

Jo neljä vuotta myöhemmin, 1961, hänet palkittiin »vuoden autoilu-teosta» Moottori-lehden haarikalla. Sama kunnia on sittemmin tullut hänen osalleen vielä vuosina 1963 ja 1965 (jälkimmäisellä kerralla yhdessä Timo Mäkisen kanssa), jolloin myös Urheilutoimittajain Liitto on nimennyt hänet maamme parhaaksi urheiluautoilijaksi. Ja edelleen valinnoista: 1964 italialaisen Motor-lehden järjestämässä kansainvälisessä äänestyksessä Rauno kohosi maailman kymmenenneksi parhaaksi kilpa-autoilijaksi sinä vuonna kaikki lajit huomioon ottaen ja 1965 aikakauslehti Viikkosanomien valtakunnallisessa äänestyksessä »suosituimmaksi suomalaiseksi».

Rauno Aaltosen lukuisat suuret rallivoitot selviävät tämän kirjan lopussa olevasta tilasto-osasta; niinpä siis tässä yhteydessä lyhyesti vain miehen muita merkittäviä ralli- ja yleensä autoilusaavutuksia. Monte Carlon rallissa ovat Raunon parhaat sijoitukset: 2. 1966 ilman diskausta, 3. 1963, 7. 1964, Jyväskylän Suurajoissa (vuoden 1961 voiton lisäksi): 2. 1965, 3. 1963, 1964, 1966, 7. 1960, Ranskan alppirallissa hän on ollut kärkipäässä kolmasti (1. 1963, 4. 1964, 3. 1966), RAC-rallissa (vuoden 1965 voiton lisäksi) 4. 1966 ja Itä-Afrikan Safari-ralliin hän on osallistunut, toistaiseksi ainoana suomalaisena, 1962, 1963 ja 1964, mutta joutunut keskeyttämään kullakin kerralla. Saavuttaessaan Euroopan rallimestaruuden vuonna 1965 toimi hänen kakkosohjaajanaan britti Tony Ambrose. Nopeuskilpailuissa Rauno on ajanut paitsi useilla tunnetuilla radoilla Euroopassa (Brands Hatch ja Targa Florio muun muassa) myös Australiassa ja USAssa; arvokkain saavutus toinen sija Spa-Francorchampsin 24 tunnin ajossa vuonna 1964 BMW 1800:lla

10

yhdessä Länsi-Saksan Hubert Hahnen kanssa, erittäin arvokas myös voitto Gallaher-500:ssa Australian Bathurstissa lokakuussa 1966 Morris Cooperilla sikäläinen Robert Holden parinaan.

Vuodesta 1962 alkaen Rauno Aaltonen on ajanut rallia BMC:n joukkueessa, sitä ennen (ja osittain samanaikaisesti) Saabin ja Daimler-Benzin tiliin.

Eräs englantilainen autourheilun asiantuntija on sanonut Rauno Aaltosen ajosta heijastuvan Stirling Mossin jännittämättömyyden ja rytmillisyyden sekä Jack Brabhamin<sup>2</sup> teknisen joustavuuden ja vaiston.

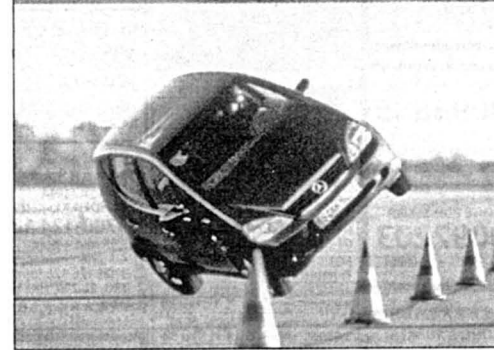
<sup>1</sup> Stirling Moss, Iso-Britannia, syntynyt 17.9.1929 Lontoossa, sijoittautui F-1 autojen MM-sarjassa toiseksi vuosina 1955–1958 ja kolmanneksi 1959–1961.

<sup>2</sup> Jack Brabham, Australia, syntynyt 2.4.1926 Sydneissä, F-1 autojen maailmanmestari 1959, 1960, 1966, kilpaili Keimolassa 24.8.1966 voitaen F-2 luokan.

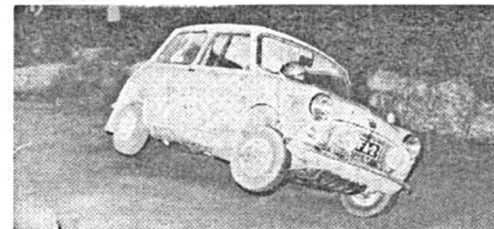
Hesari 3.1.-98

SASCHA FROMM / EPA

VM 7/1970

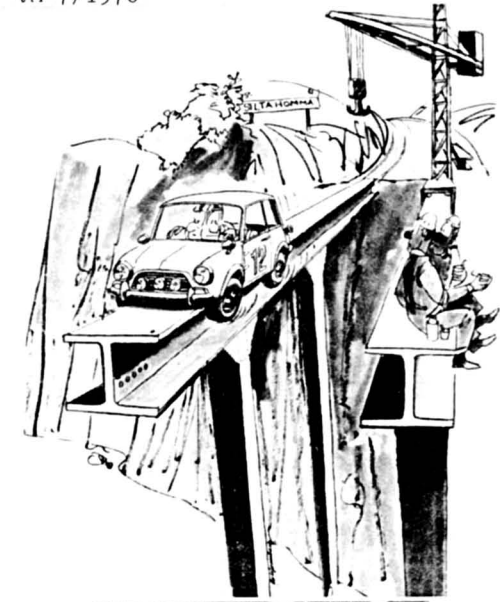


Haukuttu "derkkutiede" päihitti ainakin autojen hirvitetissä lännen saavutukset. Trabant pujotelee vakaana 75 kilometrin tuntinopeudella, mutta Mersun uusi kaupunkimalli horjahi nurin jo 60 kilometrin vauhdissa.



Karl Salonen yritti myös kaataa, vaan ei onnistunut.

VM 5/1967 (irtonumero 1,30mk).



A Voimavaunu järjesti Helsingin myymälänsään "naisten minipäivät". Esillä oli Fritalan mini-ynä muuta muotia sekä tietysti myös näppärä osto- ja kaupunkiauto Morris Mini.

● AUTO JA MUOTI kuuluvat melko lailla kiinteästi yhteen ja niinpä viime vuosina onkin tullut tavaksi yhdistää auto jollakin tavoin asujen esittelytilaisuuksiin — etenkin jos on ollut kyse autolluista. Autot ovat siis vierailleet muotiesityksissä. Voimavaunu Oy järjesti Helsingin myymälässään tilaisuuden, jossa nämä osat vaihtuivat. Autojen näyttelytiloihin kutsuttiin Fritalan Nahka Oy:n sorjat mannekiinit esittelemään monipuolista nahkamuotia ja samalla piristämään autoliikkeen asiallista ilmapiiriä. Luonnollisesti näillä naisten "minipäivil-

Moottori 10/1968

11

# THE MINI COOPER IS BACK ON THE ROAD. OCCASIONALLY.

It really took off back in the sixties, when it came first in over 25 major international rallies. Including, on three separate occasions, the Monte Carlo Rally. Today it comes with a 1.3 litre engine, a choice of Flame Red, British Racing Green or Black and a price of £6995\*. As anyone who drove  the original will tell you, it's the only way to fly.



# PROJECT: MINI TRIM

*It is once again possible to buy authentic  
brand new interior trim kits for all 1960-73 Minis.*

*Tony Dron finds out how they do it*

**T**HE hard facts were brought home to me at lunchtime when we piled into my 1964 Anglia and headed down the road in deepest Suffolk for a pint and a pie at the local pub. The previous four hours had left a deep impression of what goes on inside Newton Commercial's latest factory at Leiston, but now we were going to take a break and Richard Newton agreed that it would be fun to go in my old Anglia.

Richard seemed to be enjoying the nostalgic experience of riding in a 27-year-old machine, modest though it is – and I don't think he was just being polite! – but his first comment to his manager, John White, in the back seat, was: "Look at those door trims: two-tone welded plastic, and look at the pattern – very tricky. I don't think we'll be making them."

Sadly, he's dead right, yet his company has done far more difficult work to get the contemporary Mini trim back into production, as we shall see. It's all a matter of the size of the market: yet a few days later I was amazed to learn the good news that a long-established company in Wolverhampton, Aldridge Trimming, is prepared to take on the manufacture of replacement vinyl trim for obsolete Fords. It is, however, a relatively small market and in some cases Aldridge will be coping with special orders for individual Ford-owning customers – a very different operation from the Mini-trim project we are seeing here.

Thanks to the Heritage network of companies, you can get just about any spare part for all MG T-series MGAs, MGBs, Sprites and Midgets, Austin-Healeys, TRs and many other cars with what can be called a modern Rover Group background. Because everything else is available, it pays Newton Commercial to invest huge sums in tooling up to make complex but perfect trim kits, whether they are going to be fitted by the restoration trade or by individual enthusiasts at home.

THOROUGHBREED & CLASSIC CARS MAY 1992

In Vintage days, everything was handmade and it can be handmade once again on a one-off basis: it may be expensive in some cases but it can be done. However, the simple fact is that you cannot make a proper one-off trim kit for any car with a plastic interior, and that's the majority by far, without very complex specialised equipment: even if you can find the right basic materials the result will look distressingly home made.

## Concept

Richard Newton understands Minis: he was apprenticed at Cowley, he worked in the Competitions Department at Abingdon

and at Downton Engineering and he worked in Germany after that as a mechanic for a racing team – running Minis.

His company is now well established making these trim kits, and the hallmark of Newton Commercial trim is that you cannot tell it apart from the original because it is exactly the same. The Newton team is always looking for new projects and the idea of tackling Minis was a natural.

Apart from Richard's personal enthusiasm for Minis, it became obvious that there are a lot of early Minis and Mini-Coopers still in existence and people now want to restore them. More to the point, no other company was in this particular market.

After a bit of thought, Newton Commercial decided to look at Minis of 1960-73 in detail, aiming to produce every trim item, even the weird colours that were sometimes used.

"Why not go back to the very start in 1959?" I asked.

"BMC came a bit unstuck with the trim in the first year; it changed a lot before they settled on a standard range. With so few 1959 cars about there would have

**Richard Newton, left, with John White and part of a new trim kit produced in Newton Commercial's Leiston factory**





# PROJECT: MINI TRIM

been a real danger of mass-producing loads of items that nobody wants, or needs."

## Research

Accurate research was the next vital step, though a fairly straightforward one. As Richard says: "There is plenty of information available from archives and books. Compared with some older Classics, the Mini is relatively modern and well-documented."

They started with the Mini-Cooper Mk I interior trim, researching the correct plain vinyl colours and fabrics and also the gold and silver brocade-effect on the seat inserts. Reproducing this would prove a headache as there are 'valleys' sunk into the material and then gold or silver is overprinted into it. "It turned out to be very expensive," says Richard, "but we simply had to do it to complete the range."

Another vital question in research was exactly how many of these early Coopers still exist in restorable condition? Newton Commercial came up with an estimate of around 2,000 to 2,500 but now they keep hearing of more from overseas clubs and owners so the actual figure may well be higher.

To do the job properly it is necessary to obtain all the factory drawings and specifications available but there is also no substitute for seeing and handling original samples. Classic car clubs are invariably very helpful but in this case Richard was also able to inspect his own car in great detail – the interior trim was carefully dismantled.



Part of the stock of original Mini-trim parts that Newton Commercial assembled as patterns to copy before they went into full-scale production

In the end, a good original example of every item of trim was found to copy.

With some of the foams used for padding under the vinyl, the last thing you want to do is to copy the original exactly. As Richard's wife, and partner in the business, says: "Some of the material specifications used in the past just were not good enough and the foam disintegrates in time. They used the best materials available then but we expect something better now." Today's foam padding looks the same as the original but it lasts a lot longer.

## Colours

It turned out that three of the vinyl material/colour combinations – a green, a red and a grey – were identical to those used in the Morris Minor and these are held in stock at Newton Commercial.

The basic vinyl is manufactured by outside companies in Britain, some of

them the same factories that supplied vinyl to BMC in the first place. Samples are passed back and forth until Newton Commercial is satisfied that the grains and colours are right and then the vinyl arrives in giant rolls; it is not what you would call a light undertaking as the minimum order is 1,500 metres a time for each colour and each vinyl type. That's another thing that makes it more than awkward for us to do this sort of work on our own cars at home: the factory methods used to make such parts in the first place are simply essential and there were eight different colours used in Sixties Minis.

One area where they have had to deviate from the precise original specification is in those carpets which were made by a Dunlop process in which the pile was electrostatically flocked onto moulded rubber mats. They went into this in detail, eventually searching for the tooling only to find that it had been scrapped back in 1971. The quote of £38,000 simply for new tooling, let alone materials, made this out of the question.

"I doubt whether this type of carpet will ever be seen again", says Richard, "so we are offering carpet sets which are made to the original patterns but in a material which is in keeping with that era."

How many part numbers do you think Newton Commercial had to generate in this Mini project? There are seat coverings, internal foams and diaphragms, headlinings, sun visors, panels, carpets and boot boards but even so I was stunned to learn that more than 600 parts are involved.

## Tooling up

This is where Richard and John disappear inside their old factory for days at a time: this nearby building is now the

company's experimental and toolmaking department. Tooling is made up for speedy cutting of the basic material and for fashioning the weld marks in the heat processes used during manufacture.

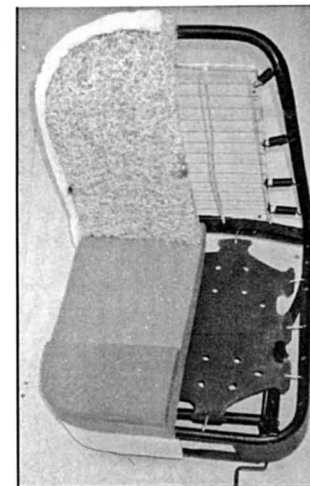
About 35 separate items of tooling have to be made, some outside and some in-house, at a typical cost of a few hundred pounds each: there's no margin for error here. The trim panel backing boards, for example, are die-cut outside on huge hydraulic presses using tooling to Newton's specification and design. The seat covers, however, are die-cut on their own presses and made entirely in-house but all these processes have to be organised, set up and tested before full-scale manufacture can get under way. This includes programming the high-tech, high-frequency vinyl-welding tools.

## Approving

Once they are ready, half-a-dozen sets of everything are run off, tested dimensionally and given a close visual check against the patterns. At this stage it is usual to spot ways in which manufacturing methods and procedures can be improved for easier working and better productivity.

The seat-cover sets will eventually be sent out for owners to build up their own seats at home; this is quite a complex job but good, detailed instructions with useful hints and tips are included – Richard demonstrated this task to a large, interested crowd at last November's National Classic Motor Show.

Several more sets are built up in the factory during the approval stage to check that all is well. In fact this is another area where Newton Commercial does not keep strictly to standard specifications: it is a bit more generous with the material at the edges of these seat kits, enabling the amateur to fit them more easily. When finished they look, and indeed are,

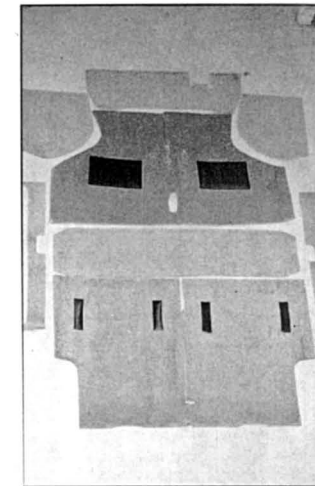


indistinguishable from standard original seat covers, however.

Ready to go, they introduce the staff to the new products, training up the heads of each department first and monitoring the first production runs. The production specification is laid down permanently once this is sorted out.

From then on it is just a matter of setting in action full-scale production and letting the world know that these products exist. Having seen the factory at work, it is an amazing experience to see brand new 30-year-old trim coming off the lines. It's a vital part of what has become a large industry, helping us to keep our cars on the road and looking as good as they did on the day they left the factories decades ago.

What's next on the Newton Commercial programme? "You have to get your timing right," says Richard, "and get in before cars are scrapped and lost



Above left, half-padded seat used to demonstrate the internal construction

Above, a new Mini carpet set; don't be misled by apparent colour variation – it is only the set of the pile

Below left, fully restored Mini seats

forever. We're at an advanced stage with the Triumph Herald and Vitesse now: although there are around 8,000 of these cars owned by enthusiastic club members there are another 40,000 simply being used as cheap old cars. Production of these new trim kits will begin early in 1992 and, with any luck, more people will realise that Heralds and Vitessees are worth saving and not just old bangers to be run into the ground." We'll drink to that!

## Typical prices of Mini Trim Kits

<b>Minis – 1960-73</b>	
<b>850/1000/Cooper (plain colours)</b>	
Front and rear seat cover kit	£244.40
Complete interior trim panel kit	£102.23
Carpet set	£70.50
Headlining kit	£37.60

<b>Mini-Cooper with 'brocade' trim</b>	
Front and rear seat cover kit	£352.50
Complete interior trim panel kit	£352.50

Prices include VAT & UK mainland carriage. Full details/brochure available from: Newton Commercial, Eastlands Industrial Estate, Leiston, Suffolk IP16 4LL; tel. 0728 832880, fax. 0728 832881.



Above, the open-plan factory where authentic Heritage-approved trim is made

Left, sewing part of a seat re-covering kit, not a Mini in this particular case





# NEWSLETTER

## 2

### MER'98 will be SENSATIONAL

**GREAT VARIATION IN THE SEVERAL ROUTES.** There will be a great variation in the several routes which will lead the participating teams of the Mini Europe Rally 1998 from swinging Amsterdam to the fashionable Monte Carlo at the Mediterranean. From the start it goes in the direction of the Sealand Islands. Especially for the foreign teams an excellent opportunity to see the Dutch Delta Works. From there through the Flemish part of Belgium to the EC capitol Brussels.

The next day it goes through the hell of northern France in the direction of Paris where all teams will pass the Eiffel Tower and the Arc de Triomphe with their Minis.

The days after will be driven in the French Alps where several mountainpasses will be crossed.

The organizers have made up the routes in such a way that the snowrisk is almost absolutely zero. However if it still will snow, alternative routes are allowed but is absolutely not necessary.

Special snowrites are allowed but is absolutely not necessary. In the end the roadbooks will lead the teams to Monte Carlo where, if the weathertops are friendly, the prizegiving ceremony will take place at the harbour.

Would you like to join this unique Mini event, then give a quick reaction. There still are some startnumbers available!

#### Mini Centre

**BEN VAN LEEUWEN** again sponsor MER'98.

Like in the passed years also in 1998 Ben van Leeuwen will be present during the rally to take care of the technical service for all participating Mini teams.

Also Ben van Leeuwen makes available a special prepared Mini for the presssteam Jeroen

Frieman ans his co-equipier who together represent the "British Car Magazine" from Holland

during the Mini Europe Rally. These gentlemen can prepare themselves to something very special because also here Ben

van Leeuwen guarantees a perfect build Mini which will reach Monte Carlo for sure. So

gentleman if you just want to take car of this.....

# MINI EUROPE RALLY 1998



# NEWSLETTER

### Preparations MER'98 going very good!!

The Team of the Mini Europe Rally is making a lot of workinghours at the moment. Many kilometers are made to scout and to make up the several routes all over Europe.

Also for the next MER we are trying to put together again exciting and varied courses.

How about climbing the 21 curves of the Alpe d'Huez, wellknown of the Tour de France and some more of these daring acts for you and your Mini in the Alps.

Also for the moments between and after the several rides, we organize special en joyable moments.

A photograph of your Mini in front of the Eiffeltower, a nighttour through the Amsterdam canals, lunching in the garden of monastery of the 14th century which is a hotel now and a prizegiving ceremony along the harbour of Monaco.

This and a lot more is waiting for you if you have subscribed yourself for the Mini Europe Rally '98.

Teams who are participating in the Mini Europe Rally for the fifth time and who will also reach the finishline in Monaco this time, will receive a very special momento of participation.

Many old acquaintances have already applied for participation. It has all the signs of becoming an old fashioned Mini Europe Rally again.

Birgit Slawik and Heiko Schultz are challenging everybody to rob them from the MER trophy.

#### Three pressteams present themselves in the Mini Europe Rally

*British Car Magazine* from Holland, *Mini Magazine* from England and *Mini Zeilung* from Germany are each participating with a team in the MER'98. The German team is formed by the well-known Sigi en Ralf Lorenz. The other teams have not yet published the names of the drivers. All three teams will start in the Rallyclass and among each other they will compete for the Press trophy. We are very curious after the performances of these Car-Paparazi.

#### PROGRAMM

<b>Saturday 28 March</b> <b>AMSTERDAM</b> Welcome of all participating teams in Amsterdam Technical inspection and documents check Distribution of first roadbooks Opening dinner and official welcome Nightbour by boat through the canals of Amsterdam.	<b>Sunday 29 March</b> <b>AMSTERDAM (NL) &gt;&gt; BRUSSELS (B)</b> 10:00 Start During the day the teams in the rallyclass will drive a salomance 12:00 Lunch 17:00 Finish 20:00 Dinner
<b>Monday 30 March</b> <b>BRUSSELS (B) &gt;&gt; PARIS (F)</b> 9:00 Start During the day the teams in the rallyclass will drive a salomance 12:00 Lunch 17:00 Finish Today the teams will pass the Eiffel Tower and the Champs Elysee 20:00 Dinner	<b>Tuesday 31 March</b> <b>PARIS (F) &gt;&gt; CHAMPAIGNOLE (F)</b> 9:00 Start 12:00 Lunch 17:00 Finish 20:00 Dinner
<b>Wednesday 1 April</b> <b>CHAMPAIGNOLE (F) &gt;&gt; GUILLESTRE (F)</b> 9:00 Start 12:00 Lunch 17:00 Finish 20:00 Dinner Through the Alps and small, sad to say	<b>Thursday 7 April</b> <b>GUILLESTRE (F) &gt;&gt; MONTE CARLO (MONACO)</b> 9:00 Start 12:00 Lunch 17:00 Finish 20:00 Gala dinner and prize-giving ceremony
<b>Friday 8 April</b> <b>MONTE CARLO (MONACO)</b> 10:00 Breakfast 12:00 Farewell and homestead journey	

# MINI EUROPE RALLY 1998

Visit the MINI EUROPE RALLY at INTERNET  
page <http://www.miniseventclub.nl/mer>

<b>Saturday 28 March</b> <b>AMSTERDAM</b> Welcome of all participating teams in Amsterdam Technical inspection and documents check Distribution of first roadbooks Opening dinner and official welcome Nightbour by boat through the canals of Amsterdam.	<b>Sunday 29 March</b> <b>AMSTERDAM (NL) &gt;&gt; BRUSSELS (B)</b> 10:00 Start Along the North Sea coast to Belgium During the day the teams in the rallyclass will drive a salomance 12:00 Lunch break 17:00 Finish 20:00 Dinner
<b>Monday 30 March</b> <b>BRUSSELS (B) &gt;&gt; PARIS (F)</b> 9:00 Start Today the teams will pass the Eiffel Tower and the Champs Elysee During the day the teams in the rallyclass will drive a salomance 12:00 Lunch break 17:00 Finish	<b>Tuesday 31 March</b> <b>PARIS (F) &gt;&gt; CHAMPAIGNOLE (F)</b> 9:00 Start Through central France to the Alps Lunch break 20:00 Dinner
<b>Wednesday 1 April</b> <b>CHAMPAIGNOLE (F) &gt;&gt; GUILLESTRE (F)</b> 9:00 Start Through the Alps visiting Alpe d'Huez and crossing other mountain passes 12:00 Lunch break 17:00 Finish 20:00 Dinner	<b>Thursday 7 April</b> <b>GUILLESTRE (F) &gt;&gt; MONTE CARLO (MONACO)</b> 9:00 Start Through the French and Italian Alps in the direction of the Mediterranean 20:00 Gala dinner and prize giving ceremony
<b>Friday 8 April</b> <b>MONTE CARLO (MONACO)</b> 10:00 Breakfast 12:00 Farewell and homestead journey	

For more information call Holland +31-592-317243 or +31-344-682182

The Team of the Mini Europe Rally is making a lot of workinghours at the moment. Many kilometers are made to scout and to make up the several routes all over Europe.

Also for the next MER we are trying to put together again exciting and varied courses.

How about climbing the 21 curves of the Alpe d'Huez, wellknown of the Tour de France and some more of these daring acts for you and your Mini in the Alps.

Also for the moments between and after the several rides, we organize special en joyable moments.

A photograph of your Mini in front of the Eiffeltower, a nighttour through the Amsterdam canals, lunching in the garden of monastery of the 14th century which is a hotel now and a prizegiving ceremony along the harbour of Monaco.

This and a lot more is waiting for you if you have subscribed yourself for the Mini Europe Rally '98.

Teams who are participating in the Mini Europe Rally for the fifth time and who will also reach the finishline in Monaco this time, will receive a very special momento of participation.

Many old acquaintances have already applied for participation. It has all the signs of becoming an old fashioned Mini Europe Rally again.

Birgit Slawik and Heiko Schultz are challenging everybody to rob them from the MER trophy.

#### Three pressteams present themselves in the Mini Europe Rally

*British Car Magazine* from Holland, *Mini Magazine* from England and *Mini Zeilung* from Germany are each participating with a team in the MER'98. The German team is formed by the well-known Sigi en Ralf Lorenz. The other teams have not yet published the names of the drivers. All three teams will start in the Rallyclass and among each other they will compete for the Press trophy. We are very curious after the performances of these Car-Paparazi.

For more information call Holland +31-592-317243 or +31-344-682182

## Rovereiden myynti alkaa taas Suomessa

**Tuonti alkaa syksyllä laajalla henkilöautomallistolla.**

sentin markkinaosuutta, Wiik sanoo.

Rover-tuoteryhmän johtaja Kalevi Kailla vakuuttaa, että tehdas haluaa nyt tulla tosisaan Suomeen, koska Rover haluaa laajentua vientimarkkinoilla. Hän uskoo, että maahantuojia saa Rover-henkilöautot Suomeen kilpailukykyiseen hintaan punnan kurssihityksestä huolimatta.

– Punta on toki viime aikoina vahvistunut. Lähtökoh- ta on siinä mielessä hieman huono, mutta tulemme siitä huolimatta Suomeen markkinahinnoilla, Kailla sanoo.

BMW Suomi Oy:n liikevaihto oli viime vuonna noin 300 miljoonaa markkaa. Yhtiö on kolminkertaistanut myyntinsä sinä aikana, kun BMW:llä on ollut Suomessa oma maahantuonti.

– BMW-myyntissä tavoitteenamme on maltillinen kasvu. Tähtäämme 1,5 prosentin markkinaosuuteen vuoteen 2000 mennessä, Wiik sanoo ja toteaa baijerilaismerkin markkinaosuuden olevan nyt vähän yli prosentin.

KIMMO SALIN



**Johtaja Kalevi Kailla uskoo, että Roverin henkilöautomallien tuonnin aloittamisesta päästään sopimukseen lähiaikoina. Roverin edustus siirtyi Kailan työllistävälle BMW Suomelle syksyllä 1996.**

Oy BMW Suomi Ab:n suojissa toimivaa Rover-tuoteryhmää johtava Kalevi Kailla pitää Freelanderia erittäin merkittävänä uututena.

Land Roverilla ei ennen ollut tähän sektoriin mitään tarjottavaa. Freelander on täydennys siihen suuntaan, missä ominaisuudet merkittävät ostajille, maasto-ominaisuuksista enemmän. Mutta silti by- vai maasto-ominaisuudet ovat

Land Roverin tavaramerkki. Tällä sektorilla sen pitää voittaa tärkeimmät kilpailijat. Ja tekniset edellytykset tähän ovat hyvät, uskoo Kailla. Freelanderin myynti alkaa syksy-ssä viisivisulla mallilla, kun kauppa 1996-97-kauteen käydä vuoden alusta alkaen tavalla myynti- ja

2000-kauteen. Tässä vaiheessa on vielä vaikeaa arvioida, mutta se

maan alle 200 000 mk:n. Liikkeelle lähdetään kahdella viisivisulla versioilla. Myös kolmiovisella hard topilla on rajallinen kysyntä, kertoo Kailla.

Rover-liikkeiden määrä lisääntyi vuoden lopulla kahdesta kuuteen. Helsingin ja Jyväskylän rinnalla ovat nyt Tampere, Oulu, Lappeenranta ja Pori. Pääkaupunkiseudulle tulee toinen Rover-liike lähiaikoina. Kailla uskoo, että ennen ke- sää Suomessa on 20 Rover-edustajaa. Liikkeet toimivat vuoden verran niin, että niillä on yhteinen jakelu BMW:n kanssa.

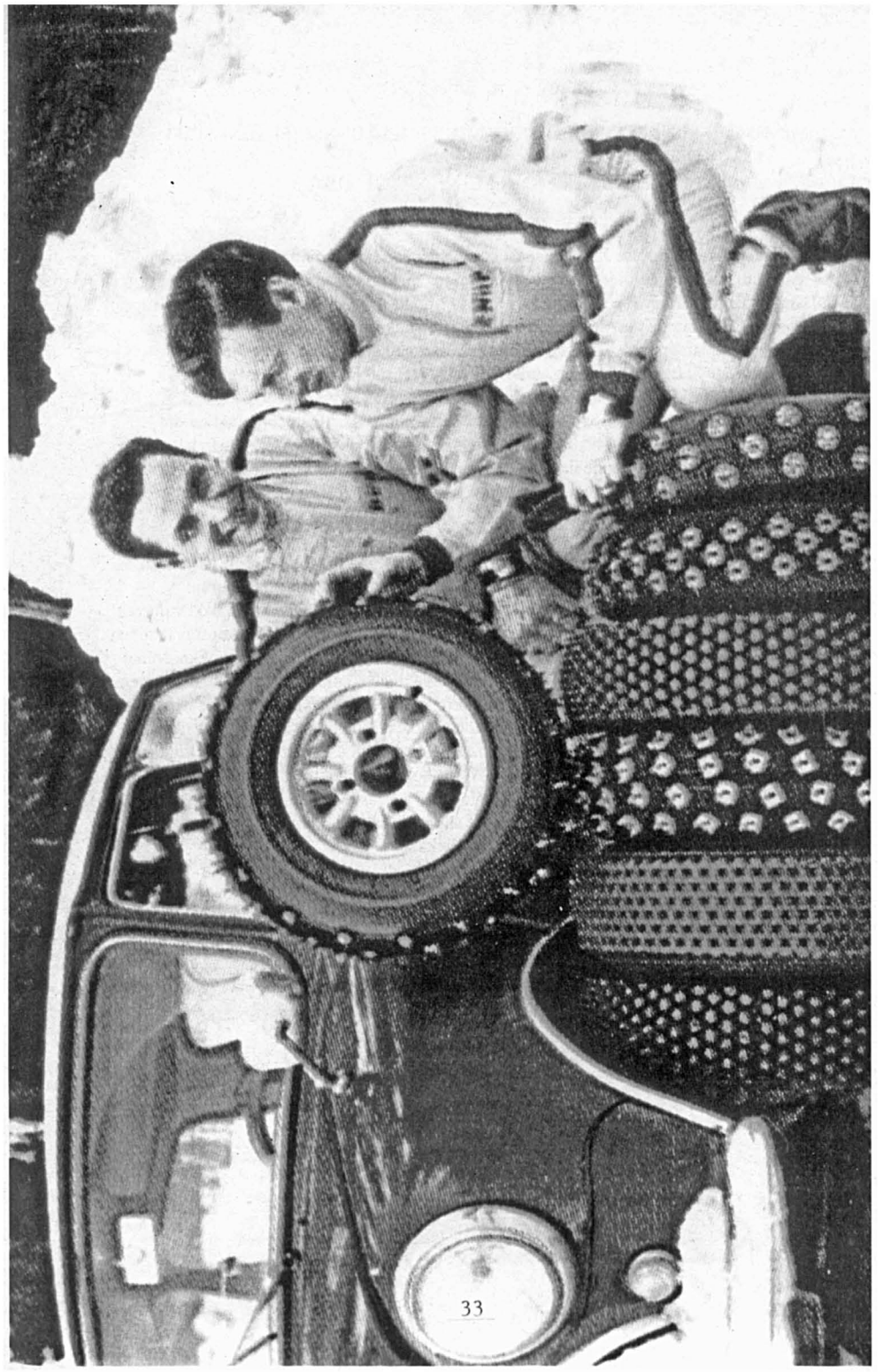
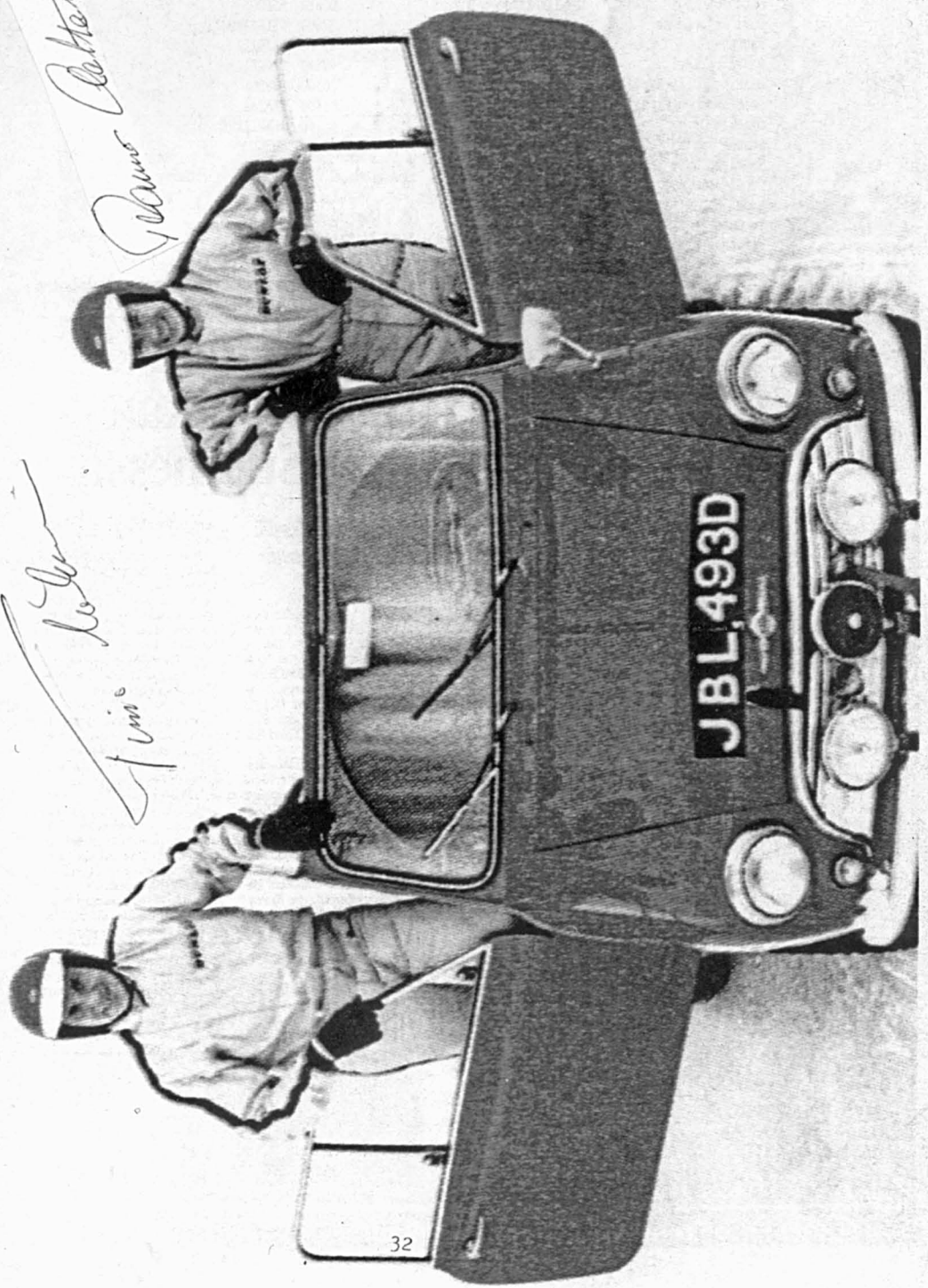
Roverin henkilöautomallien tuonnin aloittamisesta käy-ään koko ajan neuvotteluja. Tuonnin aloitusajankohta saattaa olla selvillä jo tämän vuoden ilmestyessä. Nykyis- Väin Suomeen ei aleta tuo-

Etä minä en joutunut ottamaan ainakin vuoteen 2000, ennen kuin pääsevät osaksi virallista tuontikanavia. Ennen tulleeseen autolegen-ään. Tällöin alkaa omittain-ään. Siis minä en joutunut

**Frelander tulee syksyllä**

*Time to Drive*

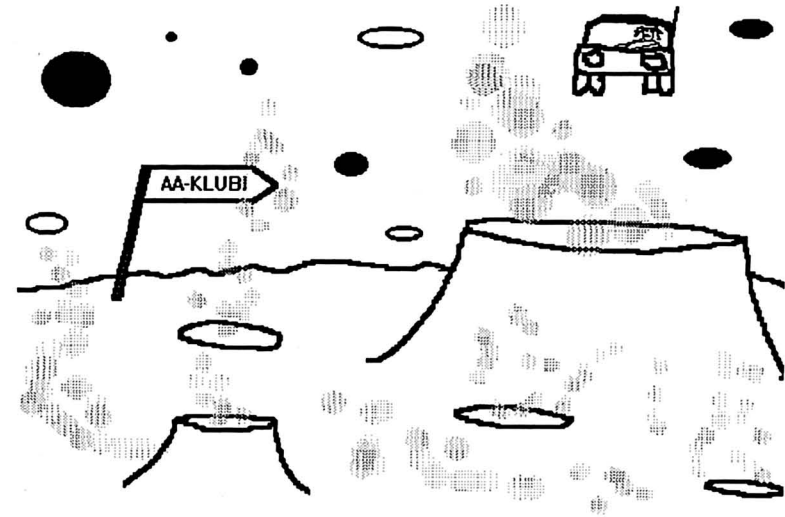
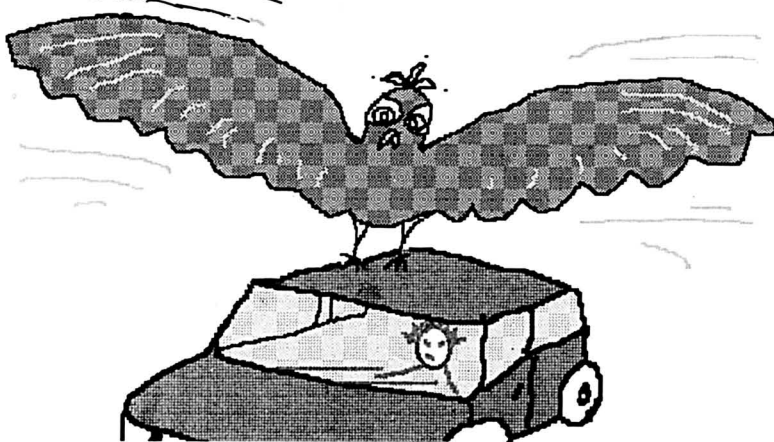
*Gene Carter*



MINIVERSAALINEN UNI OSA 3

Toisaalla kaikkeudessa Jimin mieliala alkoi hiljalleen kohota, sillä hän oli päässyt pois maan ilmakehästä ja voi jo alkaa tähyillä kobjujen mainoskylttejä. Hän ei huomannut ottaa lähtiessään mitään syötävää ja Novaboxien ja Minillä ajon shokeeraava ilon tunne rupesi väistymään nälän tieltä. Ajattelevan automaattiohjauksen ansiosta hän oli kuin huomaamattaan lipunut Äiti:n takapihalla sijaitsevaan Drive-in kojuun. Jimi oli positiivisesti yllättynyt Minin ohjattavuudesta ja hän saikin Minin suoraan luukulle. Kaiken täydensi Konien vaimentama pehmeä lasku. Hän ei saanut ikkunaa auki kirveelläkään, joten hänen täytyi keplotella kanta-asiakaskortti kattoluukun raosta imuriin. Perään hän huusi tilauksensa: "Iso lihasäkki ja kaikki boxit!". Tovin päästä itse Äiti-Teresa ilmestyi luukulle ilmoittaen Jimin olevan tämän kuun nälkäisin asiakas ja näin ollen ateria olisi ilmainen. Jimi kiitti, lastasi kamat takapenkille mukavasti käden ulottuville ja poistui kuun kamaralta.

Nautittuaan lihasäkin sisällön Jimi napsautti taas Novaboxin auki ja yritti rentoutua, mutta samassa koko Mini tärähti ja Novaa läikkyi hänen käsilleen. Seurasi raju turbulenssi ja Jimi puristi rattia pelon vallassa. Hän vilkaisu taustapeiliin ja näki valtavan siivekkään olennon roikkuvan Minin takapuskurissa. Otuksen valtavat, verestävät silmät hukuttivat koko Minin punaiseen hohtavaan valoon. Se alkoi vimmatusti nokkia Minin takaluukkua pikkuruisella nokallaan ja örisi välillä miehekkäästi. Jimin pakokauhuseen mieleen palautuivat isoisän tarunhoitoiset kertomukset. Tämän täytyi olla se samainen Tuju-kotka, joka oli murjonut ukin tosi pahasti saadakseen tilkan Novaa. Takalasin ritistessä piireille oli Jimi jo valmis heittämään Novat kotkalle, mutta onneksi kotkaan iski sen ainoa luonnoton vihollinen, armoton Neste-hukka. Kotka meni pahasti hapoille ja sen kynsien ote kirposi Ministä. Kotkan kohtalona oli surkastua Minin pyöränmutterin kokoiseksi, kolibrin kaltaiseksi olioksi ja se suunnisti takaisin omaalle linnunradalleen tiputukseen, eikä siitä ollut enää vaaraa kenellekään.



Päästyään Mercuriuksen lähestymisrampille Jimi käänsi sätkän rauhoittelakseen hermojaan ja alkoi etsiä \*AA-kerhon jäsenlehdestä ajo-ohjeita meeting-kraateriin. Keskusta oli autio kuin Hanko talvella, mutta hän arvasi että kaikki olivat jo kuumilla lähteillä mullaamassa. Kierreltyään muutaman ringin alueen yllä hän laskeutui rantaboulevardilta bongaaamaansa tyhjään ruutuun ja oli vähällä litistää olion, joka oli matkustanut jäniksensä \*Mini-rotan \*rottaminin peräkontissa. Jimi käppäili boulevardilla ihmetellen antiikkisia pelejä tunnistaen niistä rottaminin ohella Rauskasen massiivisen katapultti-auton sekä Moonmoassan Mossen. Hän jäi ihailemaan stetsonin muotoista alusta, joiden piloteilla oli vielä alusasukat yllä. Sitten hän putosi laiturilta.

\*AA-kerho = Alkeellisten alusten kerho.

\*Mini-rotta = Rottaminin rakentaja / omistaja / kuljettaja.

\*Rottamini = Pelkistetty pienoismalli korroosion pahoin runtelemasta Ministä.

Sivuhuomautus kumiveneilijöille! :

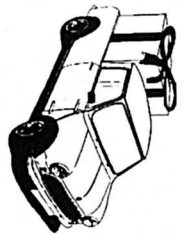
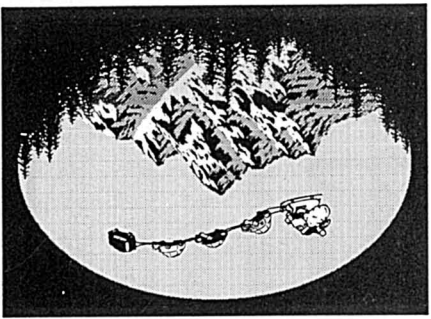
- Ensi numerossa mm. "vitsit vähissä"- ja ehkä myös "Mini-kaskut"-osastot.

Toimitus kiittää:

Motsummure

Flashpoint

Schinnert



So, did you get your Mini a present?

*Best wishes to all, and may  
your days be filled with  
Health, Happiness, and Love*

Chris & Leslie Pegues  
from the  
Oregon Mini Society!!

Well friends,  
Another year has come and gone, and 1998 is upon us!! For us 1997 was a pretty good year, nothing extraordinarily good, nothing bad, just lots of good days and good drives, good friends and good times. The Stuff of Life ...

And thanks to all of you who have stayed in touch, and if I didn't write enough, well, there's always next year. My being newsletter editor for Oregon Mini Society has helped get me back in a writing mood, but new job responsibilities have left precious little time, thank goodness I don't live in the Fast Lane of San Francisco anymore!! That's not to say I like it here in Oregon better, just different.

So, hug your loved ones for us, think well of us and enjoy the company of everyone else!! Hope to see you all at International Mini Meet 1999 in England. We'll be there!!

*Chris & Leslie Pegues*

JOUUTEREHDYKSIÄ KOTIMASTA JA MAITUMALTA 1

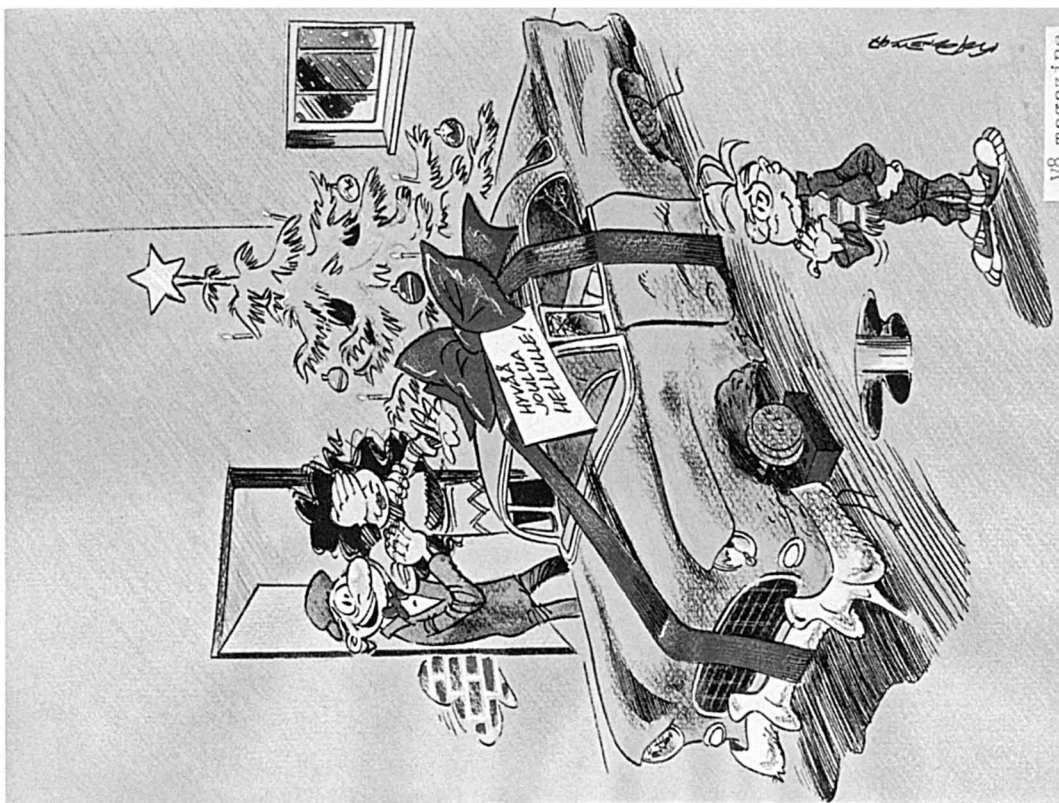
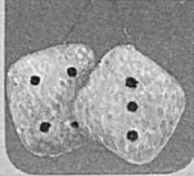
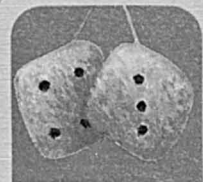
Heili und Heimutti

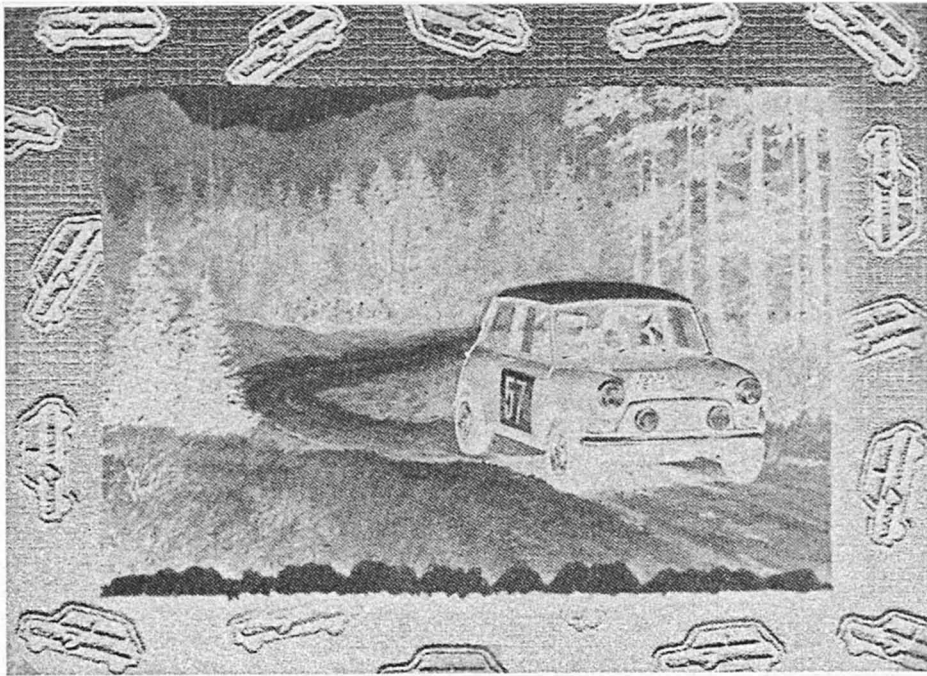


Boldog Karácsonyt és jóévet kívánunk!  
Merry Christmas and Happy New Year!



Unkarin minikerho





Mini Seven Club Netherlands



Suomalainen poliisi Mini.



↑ Osanotto Operaatio Joulupukkiin ylitti kaikki odotukset ja toiveet. Täysin vapaaehtoisuuteen perustuvassa toiminnassa oli mukana 1844 poliisimiestä ja 901 heidän omaa autoaan. Yhdessä varsinaisessa työvuorossa olleen poliisivoiman ja -kaluston kanssa osallistui liikenteen valvontaan samanaikaisesti kaikkiaan 2500 poliisia ja 1300 autoa. Toiminnan runkona olivat LP:n partiot.

Moottori Lehti N:o 1/67

## MINIMARKET

- MYYDÄÄN:** Mini -71, 970cc kone remontoitu keväällä, pohja uusittu -95, 165/70 x 10 renkaat. Aluvanteet, levikkeet. Kats. joulukuussa, siisti ja hyväkuntoinen. Hp.18.500,- tai tarjous. Kysy lisää. Puh. 040-5273050 tai 015-360 451 / Mikko Muurikka, Mikkeli.
- MYYDÄÄN:** Mini 1000 vm.-75. Rekisteröity, moottori irti, venttiili palanut. Al-vanteet yms. Hp. 2500 - 3000 mk. Puh. 040-5052915 / Miska Lukkala, Jokioinen.
- OSTETAAN:** Mini Pick-upin takapuskurit. MK1:sen oven saranat, 12":n aluvanteet Minin pulttijaolla. Puh. 014-514695 tai 0400-625934.
- OSTETAAN:** Minin levyjarrut 10":n pyörille, täydellinen sarja. Kuppipenkit 2 kpl. Clubmanin muoviset ilmanottoaukukset konehuoneeseen. Pikku Cooperin koppa ja paperit projektiksi, tekniikka löytyy kotoa. Minitonni projekti ilman moottoria kiinnostaa myös. Soittele ilt. 02-2576363 tai faksaa 02-2576730.
- Myytävää:** Cooper S osia:

- levyjarrulliset olkanavat 500,-
  - 1 sarja 1275 S kiertokangat 1000,-
  - 1 sarja 970 S kiertokangat 1000,-
  - 1 sarja 970 S +010 männät alkuper. uudet 500,-
  - 2 kpl uudet K&N ilmanpuhdistimet+imutorvet SU 1,25" yhdessä tai erikseen 250,- kpl
- Muuta:

- 1300 kiertokankia useita sarjoja 50,-/sarja
- 1300 std Hepolite 21251 männät hyvät 100,-
- 1300 kansi, hyvä, kevyt muotoilu 36/29 mm venttiilit 800,-
- Kent MD 286 käytetty nokka hyvä 150,-
- Kent MD 266 uusi nokka+nostajat 350,-
- SU HS 6 kaasutin kunnostettu 150,-
- Metro imu/pakosarja 150,-

- MYYDÄÄN:** Seuraavat uudet Minin varaosat tarpeettomana pilkkahintaan:  
Ohjausakselin muoviholkki + huopa 20,- . Hammastangon päätteet (korjaussarja) 60,- . Raidetangon haitarikumit 2 kpl 40,- . takatukivarren täydellinen korjaussarja (akselit, laakerit ym. hilut) 150,- . Piranha kärjetön sytytysjärjestelmä valmiiksi virranjakajaan asennettuna 300,- . Vesipumppu 100,- . Erikoistyökalu kumijousien irroitukseen 70,- . Soita: 040-5663828.

- MYYDÄÄN:** Minin HAYNES -korjausopas, hyvät H4 ajovalot parkilla, Pirelli 145/70 SR 12 kesärenkaat irrallaan tai asennettuna Impin vanteille, pohjapanssari, suomenkielisiä korjaamokäsikirjoja, Mini Van hajoitusosakirjoja sekä osia puretuista 70-lukuisista Mineistä. Puh. ilt. 03-5849908 Jukka Pöri.



.AZ05



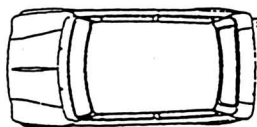
Bror Fjäder Paraisilta ajelee kesäisin Mokellaan, siinä on erityisen hyvä ilmastointi ja tupakka sammuu aina yli 50-vauhdissa. Edellinen omistaja ajoi Mokella kesät talvet.



Perkiöntie 8, 30300  
FORSSA  
Puh. 03-41 551  
Telefax 03-415 5755

**NORDMANIN  
KIRJAPAINO OY**

**Painava  
tekijä**



Lehti No.2/98, Aineisto sis vk18, ilmestyy vk23.

Mini Club Flying Finns -jäsenlehti, painosmäärä on 650 kpl. Lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa.

Puheenjohtaja:  
Kaj Tarvainen

Jäsenasiat:  
Jukka Pöri

Vastaava toimittaja:  
Hannu Lindstedt

Sihteeri:  
Hannu Lindstedt

Postitus:  
Timo Salminen

ISSN 0784-2597