

Lucas-valaisimet olivat seuraavilla 10 parhaan joukossa:

1. T. Mäkinen
P. Easter
4. P. Harper-I. Hall
6. R. Clarke
A. Porter
8. B. Söderström
S. Svedberg
9. H. Taylor
B. Melia



asiantuntijat luottavat

LUCAS

valoihin – ja menestyvät

Vuoden -65 Monte Carlo-rallin voittajat, Timo Mäkinen ja P. Easter valitsivat myös Lucas-valaisimet autoonsa, kuten monet muut. 10 parhaan joukossa peräti 5:llä oli Lucas-varusteet.

LUCAS-nimi löytyykin aina siellä missä tehdään huipputuloksia – rikotaan ennätyksiä, maalla, merellä tai ilmassa.
LUCAS • GIRLING • C.A.V. • englantilainen suuryhtymä

PJ:n Palsta

Aluksi haluaisin lausua kiitokseni edelliselle hallitukselle ja erityisesti Vällilän Pasille, joka kahden kauden jälkeen nyt luopui kerhon peräsimestä. Kasvavaa ja aktiivista kerhoa on tästä eteenpäin ilo luotsata. Samoin kiitokset kaikkien jäsenten puolesta yhteisten kerhotapahtumien järjestäjille.

Kerholehti on useille jäsenille ainoa konkreettinen yhdysside kerhoon. Jotta lehden taso säilyisi, tarvitsee lehden toimituskunta juuri Sinun apuasi: tartu kynään ja kerro omasta projektistasi, kaiva laatikostasi Mini-aiheisia valokuvia, mainoksia tai lehtiartikkeleita. Lehden toimittajat ovat varmasti ilahuneita kaikesta saamastaan aineistosta.

Useimmilla meistä roikkuu nurkissa osia, joita ei itse tarvitse, mutta joista joku jäsen olisi ylen iloinen. Ottakaa ylimääräiset osat mukaan kerhon tapahtumiin tai ilmoitelkaa niistä lehden palstalla. Auta niin tulet autetuksi! Tämän lausahduksen paikkansa pitävyyttä on allekirjoittanut saanut useasti kokea niiden vuosien aikana, joina olen ollut mukana kerhon toiminnassa.

Vuosikokouksessa päätettiin uuden ulkomaan varaosa välityksen aloittamisesta kerhon puitteissa. Toiminnan perimmäisenä tarkoituksena on vaikeasti saatavan osan hankkiminen, ei niinkään sen mahdollinen edullisuus ulkomailta ostettuna. Toiminnan tarkoituksena ei tietenkään ole kenenkään varpaille astuminen ja osat pyritään välittämään jäsenille omakustannushintaan.

Hyvää loppupalvea ja kevättä

Uusi puheenjohtaja

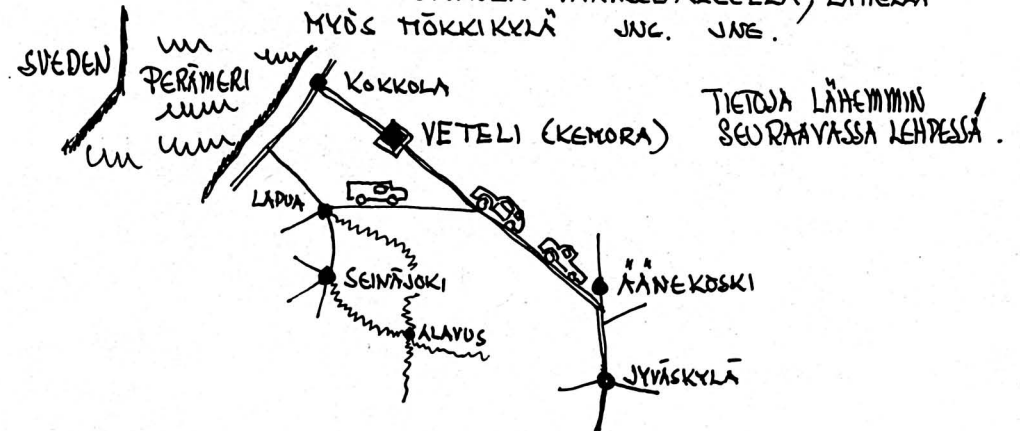
Jarkko Lehtonen

KESÄKOKOUS

14-15.7.1990

KEMORASSA

PAIKALLA KM. ROMUTORI,
SAUNA, MAHDOLLISUUS KJAK KILPURILLA,
LEIRIVYTYMINEN VARIKKOALUELLA, LÄHELLÄ
MYÖS TÖKKIKYLÄ JNC. JNE.



HUUTIJÄRVEN
KORJAAMO
J. KAIVO-OJA

931/771 030

LOKARI SISÄLOKASUOJIA MUUTAMA PARI
Mini 73 → 340,- pari
Mini/Cooper Hydrolastik 280,- "

PAKOPUTKISTOJA/VAIMENTAJIA

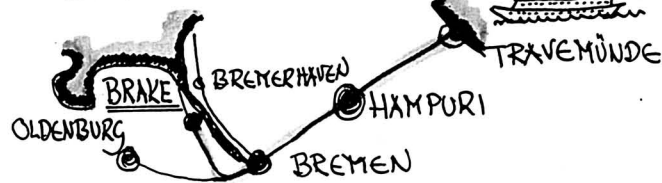
MINI:Takavaimennin ilmanpp 70,-
" poistoputk. 100,-
kokoputkisto 1 vaimennin → 74 210,-
koko putkisto 2 " 74 → 320,-
pikku Cooper etuputki+takav. 320,-
Cooper S pakosarja vaim.p 420,-
Clubman GT kokoputkisto 420,-
Van/Pick Up " → 74 myös → 355,-
Irtovaimennin iso ovaali 50 mm
putkella 190.-

YM: YM vaimentajia

IMM
1990
1-4.6

ALUSTAVAN TIEDON MUKAAN

BRAKESSA LÄNSI-SAKSASSA



LÄHEMPIÄ TIETOJA KEVÄT KOULUKSESSA
(TONOTTAVASTI) TIMO SÄLMINEN, TAI

PUH 916-83829 ILTAISIN TILOJ



Correspondentieadres:
Stichting English Car Rally,
p/a Mezenlaan 11, 4901 AA Oosterhout

Informatie - adressen:
Frans Dieckhaus 01620-52901
Harry Verhoeven 01621-14407
Kees van Schuppen 01622-3849
Pierre van der Luytgaarden 01650-58354
Jos Jurriëns 043-649467
Dennis van Hooft 073-146351

PRESSRELEASE
INVITATION and INFORMATION SHEET

Dear friends of English motorcars:
Preparations for the sixth **ENGLISH CAR RALLY** are already in progress again, and as always foreign visitors are very welcome in 1990. The definitive details are as follows:

LOCATION : the Eurocircuit near Valkenswaard, a village in the south of Holland.
DAY : Sunday June 10 and also Saturday June 9 for those who wish to make this a weekend.

COSTS : free entrance for English made cars plus for every occupant, FL. 5.00

The Attraction

The English Car Rally is an event totally devoted to English motorcars of the past and those of today. Last year some 1000 cars and 4000 visitors have been counted. The Rally is a big informal meeting of people who love the style and character of motorcars made in England.

For every driver of a participating English car there is a free **RALLY-SHIELD** printed in four colours.

On the track a combined **SPRINT/SLALOM** and a **CONCOURS D'ELEGANCE** will be organized, and there will be a **SPARE-PARTS MARKET** including the very popular **BOOTLID-SALES**.

Participation in slalom/sprint or concours is open for anybody who enters his/her name on the Sunday before 12 o'clock.

The Eurocircuit is situated on the road from Eindhoven in Holland to Hasselt in Belgium, close to the Dutch village of Valkenswaard.

Look for the signs "Kempervennen" or "English Car Rally."

ACCOMMODATION

The village of Valkenswaard counts several hotels and camping-sites with friendly prices. For information call Tourist Information 04902-15115.

Or subscribe for the following:

For those who wish to make this a two day happening we can offer you the following starting on Saturday

- = a touristic country-ride to the village of Valkenswaard.
- = followed by a small tour of all who registered to a sort of youth-hotel with ample private parking facilities.
- = at night there will be a **GRAND B.B.Q.**
- = on this location **BED AND BREAKFAST** is arranged for all participants.
- = entrance-fee for the Sunday-events included.
- = a special souvenir for the participants will be created.

The total cost for the above is FL.60, =/person for non Dutch subscribers.

How can you subscribe? Just by sending the registration-fee to:

STICHTING ENGLISH CAR RALLY, att. Kees v. Schuppen, Warmondstr. 3, 4273 EW Hank, Holland. This can be done by either Eurocheque or registered mail, or on our bank account with the Amro-bank No. 487884108 in Oosterhout, Holland. Don't forget to mention your full name and address with the description B.B.Q. The subscription-list closes on March the first 1990 and is for a maximum of 125 persons only, so don't wait till the last moment. For any information you can always call one of the numbers above.





St. Michel

Atlantimeri Kuu

SUURI KOKOONTUMISAJO

kaikenlaisille harrasteajoneuvoille
Mikkelin Raviradalla 30.6.1990

- Romutori
- Musiikkia
- Arvontaa
- "Jokaiselle jotakin"
- Plus Iltaohjelmaa...

Mikkelin Mobilistit ry
Claybay Cruisers ry
FVWA St. Michel
M-B Klubi St. Michel
Mikkelin matkamoottoripyöräilijät
Citroen 2CV -kilta Mikkelin jaos

SPORT
MIKKELI
FINLAND

Keskiviikkona 13.9.1989

KESKISUOMALAINEN



Silverstoneessa oli Mini-autoja silmänkantamattomiin. Oikealla Hannu Pesu. Mini kulutti 2814 kilometrin matkalla bensiiniä 7,6 litraa 100 kilometrillä ja vain 1 litran öljyä koko matkalla.

Kunnostaja kävi jättipalaverissa

Minejä silmänkantamattomiin

Jyväskyläläinen asentaja Hannu Pesu sai pari vuotta sitten päätökseen kovan urakan: hän entisöi vuositolkulla metsässä käyttämättömänä vi-
runeen vanhan poikamiesai-
kansa Morris Minin. Ja kun tämä
perusteellisesti uudistettu vuo-
den 1961-mallia oleva Mini on
nyt loistokunnossa, Pesu suun-
tasi perheineen matkansa Mini-

autojen Englannissa elokuun lo-
pussa järjestettyyn 30-vuotis-
juhlapalaveriin, jossa oli muka-
na 120 000 ihmistä ja 25 000
autoa.

- Vieraita oli kaikkialta
maailmasta. Kaukaisimmat oli-
vat tulleet Austin-Roverin isän-
nömään jättitapaamiseen Ja-
panista asti. Mukaansa nämä
etäisimmät miniläiset toivat
näytteeksi kuitenkin vain yhden

auton. Suomesta Silverstoneen
oli saapunut parikymmentä
perhettä Mineillään, kertoi
Hannu Pesu.

Aikoinaan oman luokkansa
suunnittelun huippua edusta-
nut Mini on Alec Issagoniksen
aivojen askartelun tulos. Se tuli
markkinoille vuonna 1959.

Myös Englannin kuningatar
pani asiah merkille ja niinpä

Alec Issagonis sai nimensä
eteen Sir-liitteen.

Minin sai Englannissa 30
vuotta sitten 497 punnalla (noin
3500 mk). Nyt uusimmasta
mallista joutuu maksamaan
4554 puntaa eli noin 31 900
mk.

Minejä nimittäin valmiste-
taan ja myydään edelleen noin
40 000 auton vuosivahdilla.

thirty
MINI

10
 YEARS

20
 YEARS

HAPPY BIRTHDAY

years

30
 YEARS



Silverstone, Sunday 27th August 1989



DAVE GISSERT
 &
 A CUP OF TEA
 - AUTON ENTI -
 SÖINTI KESTI
 MOIN 5 KUOTTA
 EX-WORK MINI
 ReuMo & EMO



EBL 56C
 PAPPY HOPKIN
 and
 ALICE POORE
 - 30 TILA MOKAS
 SAAN.
 - PIRELLI CLASSIC
 MARATON.



ANASTAS VINES
 SILVERSTONE
 KOKOUKSEN
 PUHEENJOHTA-
 JAN AUTO.



AUSTIN POWERIN
SIRKUS & JUHNA
KENTÄ.



KAI KARLSSON
ON LÖYTÄNYT
AIDON OIKEAN
POLISIAUTON

KUSTIN COOPER
S. MKII



FINNÄITYSMÄIKSI
HIKKANEROUTA.

YLI 5000 HMI!



CERRY BRITHEKITE
AUD
OBL 48F

- PÄI YLIKOKO SILVÄ
STONEN KOKOUKSEN
JÄLKEEN OBLIN KONTI
HUONE SYTYI PALA.
MAAN - KAASUTA-
JAI KUOSIAT ->
BENSAA.



TIMO HÄKISEN
HOWIE CARRO AUD
SUODANTA 1967

- TIMO TÖRHÄSI TUULI-
KÄ OHLERIN (HEI-
TETTUN) KIVIEEN.

← TÄSSÄ ON 30
UUDEN ONIJA-
JAN TÄHDONNÄTE

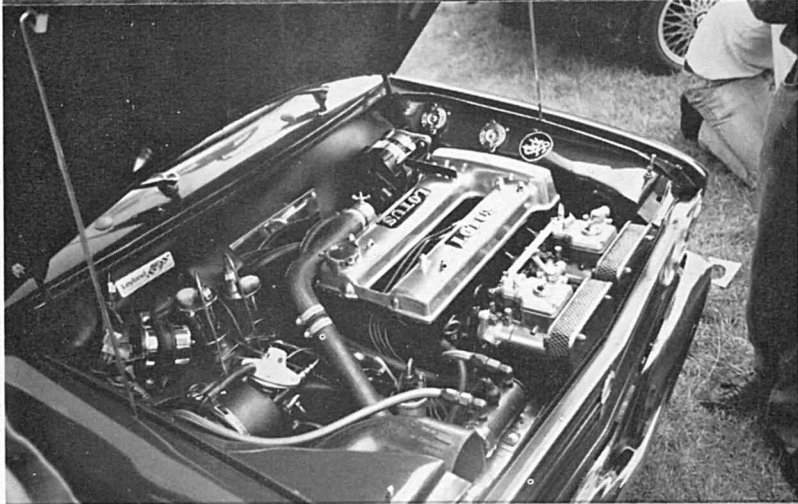


SALLA AUD
SISÄLTÄ.

- AUD KÄYHY-
VIN MUTTA
SÄHKÖVOHJA-
JA OHI PIENIÄ
KYTKENTÄI-
RIÖTÄ.



Hei Markku!
 Sopittu Pick-
 Uppin isotkin
 Pyörät.
 Joka puolella on
 tavallise "käär-
 tää". VAI
Meitä!



Loopus Mini
 vai
 Mini Loopus.
 ?



Cooper Car Co.
 Rehellä.



Cooper Expert
 Lää
 ja Italianin
 Rallyversio
 Ex-works Ministä



Neuvottelun perhe
 auto hommasta
 Pius: Rintoni
 Kootenjo: Mukaan
 - Jorjus Siedet
 vä.
 Kuntien: Noppa
 Kaasun painaus
 voi kipata au
 TDN 8244444



Suomenista
 "Räätälin" ja
 vaaan 700 kina

Teoksen:
 Hauko

MINI CLUB FLYING FINNS RY:N

VUOSIKOKOUS 18.11.1989.

MININ OHJAUSPYÖRÄN TAKANA
=====



1. Nimi, ikä ja asuinpaikka?
Kaija Salminen, n. 21, Jokioinen
2. Ammatti?
Pankkitoimihenkilö.
3. Perhesuhteesi?
Naimisissa.
4. Mitä ominaisuuksia arvostat muissa ihmisissä?
Rehellisyyttä ja yrittelijäisyyttä.
5. Entä itsessäsi?
Ahkeruutta.
6. Koska alkoi Mini-harrastuksesi ja milloin liityit Mini Clubiin?
1967, Clubiin liityin 12.6.1982.
7. Toimintasi kerhossamme?
Rahastonhoitajana perustamisesta lähtien. Avustaminen kerholehden postituksessa ja aktiivisesti mukana kokoontumisissa.
8. Muut harrastuksesi?
Ammattiyhdistystoiminta ja asuntovaunumatkailu.
9. Nykyinen/nykyiset Minisi?
Mieheni Timo myi vuonna -88 ainokaisen Minini pois.
10. Montako Miniä olet kaikkiaan omistanut?
1 kpl.
11. Mieleenpainunein muisto Mini-harrastuksesi ajalta?
Luxembourgin Mini Treffit -83 ja vierailu Yhdysvalloissa San Franciscon Mini-kerholaisten luona -84.
12. Mitä asioita haluaisit kehittää kerhotoiminnassamme?
Enemmän alueellista kerhotoimintaa.
13. Mitkä asiat kerhotoiminnassamme harmittavat?
Liian vähän aktiivisia henkilöitä toiminnassa mukana.
14. Minkälaisena näet kerhomme tulevaisuuden?
Valoisana, mikäli toiminta säilyy näinkin aktiivisena kuin nyt.
15. Jos et olisi Mini-harrastaja, mitä harrastaisit?
Enemmän puutarhatöitä.



Lisääntyneen kiinnostuksen johdosta on Sort. Car Club of Helsinki ja Klub Alfa-Romeo Finland yhdessä työskennelleet ym. ajojen aloittamiseksi Suomessa. Historic rata-ajoa ajetaan jo Keski-Euroopassa ja Ruotsissa. Eurooppalaisissa kilpailuissa on kalustoa 1920 luvun Grand Prix autoista 1970 luvun vakio autoihin ja protoihin. Suomen rajallinen autokanta ja ajoista kiinnostuneet henkilöt olisi saatava kerättyä yhteen.

Tämä tiedote, jota jaetaan mm. kaikille merkkikerhoille, tulee olemaan alan ensimmäinen. Jos tiedätte, että jossain puhutaan jotain samanlaisen viittaavaa, niin ilmoittakaa ao. numeroihin.

Työtä on siis paljon edessä ja vapaaehtoisvoimia kaivataan. Viimekädessä jouduttaneen jopa nimeämään henkilöitä eräisiin tehtäviin. Se tieto, kuinka vakavasti ensi kautena kilpaillaan, on täysin epäselvä. Varmaa on, että ajamme Sprint-kilpailuja= auto kerrallaan 1-2 kierrosta. On mahdollista, että saamme näytösluonteisen kilpailun SM-osakilpailun yhteyteen. Alku se on tämäkin.

Selvää on, että tällaisten ajojen ympärille on perustettava organisaatio, joka nimeää sääntötoimikunnan, katsastusmiehet, lippumiehet jne. Organisaatio on tämän tiedotteen julkistamishetkellä jo tekeillä.

Tulevana kautena ajoihin osallistuvat kuljettajat ottakoot yhteyttä ao. numeroihin, jotta saamme autokortiston ajantasalle. Samalla selvitetään teknikkapuolen säännönmukaisuus.

Seuraava tiedote toimitetaan hyvissä ajoin talven aikana, jotta kilpurit voidaan rakentaa asianmukaisesti ennen kautta. Pyrimme ilmoittamaan ajoista mm. Auto 2000, Vauhdin Maailma ja Mobilisti lehdissä. Helmikuun Mobilistiin saimme koko aukeaman verran tilaa. Ajojen ajankohta on vielä auki, mutta heti kun SM-kilpailut on julkistettu, päästään varaamaan radat. Tietoa keräävät ja ja jakavat yhteyshenkilöt:

Tom Kormas
k.puh. 90-712735
t.puh. 90-8767955
fax. 90-8768025

Hannu Makkonen
k.puh. 90-259293
t.puh. 90-259593
fax. 90-2731212

Historic-Race Terveisin

Sport Car Club of Helsinki

Klub Alfa-Romeo Finland

Tom Kormas
Tom Kormas

Hannu Makkonen
Hannu Makkonen

ALAN HARRASTAJAT: NYT TILAISUUS PÄÄSTÄ AJAMAAN!
2-SAKSASSA LUOKKA AILE 1300 CM3 VOITETTIIN COOPER'S:LLÄ,
JOTA MINI MANIA (ANDREAS HOLS) SPONSOROI, ALFA ROMEO
OLI 2 JA KOLMAS OLI COOPER 'S'! (TOMITUKSEN VAATIMATON
REUNA HUOMAUTUS.TS)

Edellisen lehden Mini, mitä, missä, milloin osassa II oli selvästi virheellinen ohje:

KESKIRUUVIN PÄÄHÄN EI MISSÄÄN TAPAUKSESSA SAA MOJAUTELLA LEKALLA. Edes kevyttä naputtelua ei suositella!

Lähde: Keskustelu Timo Jokinen / Rauno Birgman / Jukka Pöri.

saattaa käydä niin, että pumppu ei lähde pumppuamaan ilman "siemenöljyä".

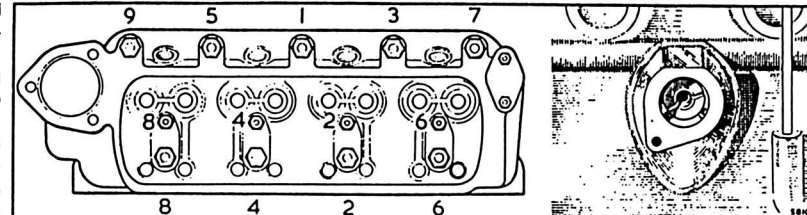
● Tuulettimen ohjainpellit ei saa unohtaa pois, jottei jäädytysteho huononi.

● Alavesiletkenä kannattaa käyttää alkuperäisosa, joka on riittävän nokeaa materiaalia. Koska alavesiletku on hyvin hankalassa paikassa, on jäykkien tarvikeletkun asentaminen enemmän kuin työstävä.

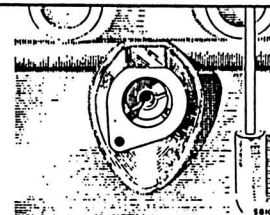
● Kaasutin on syytä puhdistaa säännöllisesti, ettei sen alipainemäntä takertelisi. Talvella on alipainemännän vaimentimessa käytettävä erittäin ohutta öljyä tai jopa jättää se kokonaan ilman öljyä.

● Tarkasta vetoakselien ukopään nivelien kumisuojukset ainakin parin viikon välein. Jos ne ovat vioittuneet, ne on syytä uusia heti — muuten on pian edessä koko nivelen uusinta.

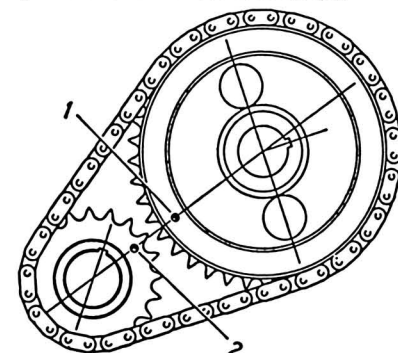
● Vetoakseli saadaan irrotetuksi, kun ensin irrotetaan alatkivarsi sisäpäästä ja reaktiotanko, niin että olka-asennelma pääsee kääntymään sivuun.



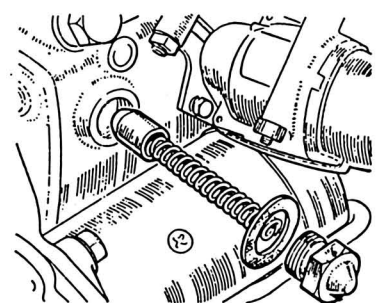
Sylinterinkannen mutterien tiukkaajärjestys. Oikea tiukkuus on 5,5 kpm. Keskimmäiset, pienemmät mutterit eivät ole kannen kiristysmuttereita, ne tiukkaavat ainoastaan venttiiliviipaksella. Oikea tiukkuus näille 3,4 kpm.



Virranjakajan käyttöakseli oikein paikalleen asennettuna. Varo pudottamasta aksella vaihteiston pohjalle!



Jakopyörästön ketju on asennettava siten, että ketjupyörän ajoitusmerkit tulevat vastakkain.

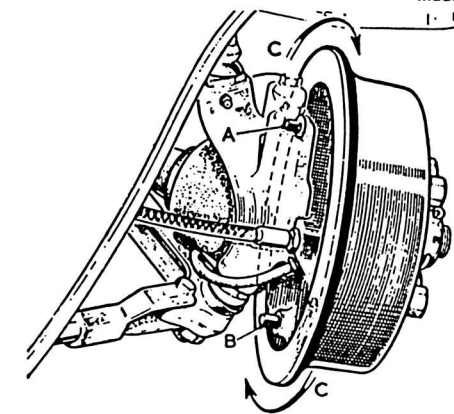


Öljynpaineen säätöventtiilin kautta saa öljypumpulle annettua "siemenöljyä", jos se ei muuten lähde imemään öljyä.

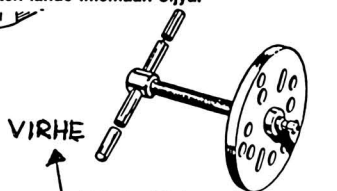
OIKEAT TIUKKUUDET

(sekä 850- että 1000-mootorit)

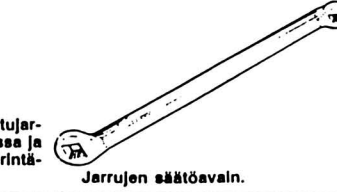
Sylinterinkansi	5,5 kpm
Runkolaakerit	8,3 kpm
Kampilaakerit	4,8 kpm
Kiertokangen yläpää	3,4 kpm
Kampiakselin	
hihnapyörä	9,6 kpm
Vauhtipyörä	15,2—15,9 kpm
Vauhtipyörän kotelo	2,5 kpm
Imu- ja pakoputkisto	2,1 kpm
Öljypumpun kiinnitys	1,2 kpm
Venttiilikotelo	0,6 kpm
Venttiiliviipakseli	3,4 kpm
Vesipumpun kiinnitys	2,3 kpm
Sylinteriryhmän ja vaihteiston liitos	0,8 kpm
Öljyntyhjennys-tulppa	5,5—6,9 kpm
Pyöränmutterit	5,8 kpm
Olkanelen pallotapin säätömutteri	9,6 kpm



Uudemmissa, kahdella johtokengällä varustetuissa etujarruissa on myös kaksi säätöruuvia (A ja B). Takajarruissa ja vanhemmissa etujarruissa on vain yksi. C = pyörän pyörintäsuunta.



Virhe
Erikoistyökalu vauhtipyörän irrotukseen. Vastaavan työkalun voi valmistaa itsekin. Irrotustyötä helpottaa, jos keskiruuvien päähän mojauteleat lekalta alna ruuvien kiristämisen välillä.



Jarrujen säätöavain.



Minijono oli yli kaksi kilometriä pitkä. Ohiao kesti kaksi tuntia.

Suuret seikkailijat pienissä autoissa

**Tiesitkö, että takavuosien rali-
lipoluilta tuttu Mini täytti viime
elokuussa 30 vuotta? Syntymä-
päivänsankarin kunniaksi jär-
jestivät Austin-Rover -tehdas ja
Englannin Minikerhot suuret
kokoontumisajot Silverstonen
moottoriradalla Englannissa.
Sinne lähtivät myös tarinamme
seikkailijat. Miten? Mineillä tie-
tysti!**

Matkan valmistelut aloitettiin jo alkuvuodesta lähettämällä ilmoittautuslomakkeet ja varaamalla laivapaikat. Matkaan lähdettiin lauantaina 19.8.1989 Kangasalta vm. -64 ja -66 Morris Mini Van pakettiautoilla. Turussa mukaamme liittyi vielä -77 henkilömalli. Tukholmaan matkasimme Silja Linella ja sitten ajoimme E 4:ää Göteborgiin. Ajaminen Etelä-Ruotsin halki sujui uskomattoman nopeasti ja joustavasti. Liikennekäyttäytymisessä suomalaisilla olisi paljon opittavaa

naapuriltaan. Göteborgissa tuli sitten ensimmäinen mutka matkaan. Yksi seikkailijoista oli jättänyt kaikki ennaltamaksut laivalippunsa Ruotsinlautalle. Onneksi asia selvisi muutaman Tukholmanpuhelun ja tuplasti maksetun laivalipun jälkeen. Ja taas autot laivaan. Merimatka Göteborgista Harwichiin Englantiin kesti 24 tuntia. Perillä oltiin maanantaina 21.8. klo 16.

Satamassa meitä oli vastassa suomalaisia, jotka olivat ajaneet Saksan ja Belgian kautta. Sitten vain totuttelemaan vääranpuoleiseen liikenteeseen. Hyvinhän se meni paikallisteille, mutta sitten tuli vaikeuksia, kun päästiin Lontooseen johtaville moottoriteille. Englantilaisien ajotyylillä oli tosi nopea ja aggressiivinen. Liikennepyyrät tuottivat myös vaikeuksia. Pitkään seikkailtiin Lontoon esikaupungeissa kunnes löydettiin vihdoin sopiva leirintäalue ja pystytettiin teltat. Osa porukasta kuitenkin eksi ja yöpyi muualla. Kuulimme myös, että eräs autokunta vaihtoi kannen tiivisteiden yöllä Sohossa!

Seuraavana aamuna lähdimme varaosaostoksille Mini Spares Centreen. Liike myy ainoastaan Minin osia, joten se oli jokaisen toivelistalla ensimmäisenä. Sitäpaitsi, sinne oli hyvä ehtiä ennen saksalaisia. Lontoossa olimme perjantaihin saakka. Katselimme nähtävyyksiä, kävimme opastetulla kiertoajelulla, ajoimme Lontoon taksilla ja ylipäättäänkin liikuimme metrolla ja busseilla. Autot olivat leirintäalueella, joten kävimme muutamassa pubissakin. Kävimme myös The Heritage Motor Museumissa, missä on mm. Rauno Aaltosen Monte Carlo -voittomini. Vahakabinettiimme emme valitettavasti päässeet, koska sinne oli aina yli korttelin mittainen jono.

Perjantaina 25.8. lähdimme ajamaan Silverstoneen. Sää oli tähän saakka ollut helteinen, mutta nyt alkoi sataa. Kun tultiin Silverstoneen, sade taukosi hetkeksi ja saimme teltat pystytettyä. Lauantaina oli kilpailuja ja varaosamarkkinat sekä illalla eri maiden Minikerhojen esittely. Osallistujia eri Minikerhoista oli yli

8.000 ja autoineen oli mukana ihmisiä USA:sta ja Japanista saakka. Suomalaisia tapahtumassa oli 25 autokuntaa ja 45 henkilöä. Sunnuntai oli yleisöpäivä eli tilaisuus oli avoin kaikille. Oli suuret varaosamarkkinat ja Austin-Rover -juhla. Silverstoneessa rikkottiin myös maailmanennätys. Mineistä muodostettiin maailman pisin yhden automerkin jono. Minejä oli jonossa viisi rinnan yhteensä 5.061 kappaletta. Ilmalaskennan mukaan paikkakunnalla oli yli 20.000 Miniä, joista noin 7.000 moottoriradan alueella. Maksaneita kävijöitä tapahtumassa oli yli 120.000. Iltajuhlissa oli paikalla kuuluisia Mineillä kilpailleita kuljettajia ja mm. John Cooper, Cooper-minien isä. Tapahtuma ylitti myös uutiskynnyksen useiden maiden lehdistössä ja taivaskanavilla. Maanantaina seurattiin kisoja Silverstonen radalla. Oli Formula F3 -ajot, Miniluokka ym. Aurinkokin alkoi taas paistaa ja ilma olikin tästä lähtien lämmin.

Tiistaina 29.8. ajettiin takaisin Lontooseen. Keskiviikkona käytiin Harrodsilla ja kierreltiin muissakin tavarataloissa. Illalla käytiin saunassa ja peloteltiin paikallisia heittämällä löylyä! Torstaina ajettiin autoilla Lontoon keskustaan. Tarkoitus oli käydä Towerin linnassa, mutta ei löydetty vapaata paikoitustilaa mistään. Kun lopulta selvittiin pois keskustan ruuh-

Todennäköisesti maailman lyhin Mini. Omistaja huvitti yleisöä ajamalla ympärä – autohan kääntyi aivan paikallaan!



Telta, retkivuoteet ja makuupussit kulkivat kattoboxissa. Tavaratila oli täynnä varaosia. Jukka kuvassa oikealla.

kista, kävimme Hendonin lentokentällä Englannin ilmavoimien museossa. Nähtävää oli I ja II maailmansodan hävittäjistä suihkukoneisiin. Kävimme vielä parissa autotarvikeliikkeessä ja sitten lähdimme ajamaan kohti Harwichia.

Illalla kolmas auto ajoi harhaan. Etisiessämme sitä sattui pieni kommelus. Liekö väsymystä vai mitä, mutta edelläajavan auton kuljettaja alkoi

ajella kuin kotona Suomessa – oikealla puolella ja moottoritien liittymää vastakarvaan. Onneksi vahinkoa ei päässyt sattumaan, mutta torvet soivat kyllä melkoisesti. Tämän jälkeen pysähdyttiin ensimmäiseen majataloon ja otettiin huoneet pubin yläkerrasta. Perjantaina ajettiin Harwichiin. Eksyneet olivat meitä satamassa vastassa. Ennen laivan lähtöä vaihdettiin vielä toisen Vanin etupyörän laakeri autokannella. Laakeri olikin ainoa varaosa, jota koko matkan aikana tarvittiin. Nyt saattoi kotimatka alkaa.

Laiva oli yöllä kaksi tuntia pysähdyksissä merellä teknisen vian vuoksi, joten kun saavuttiin Göteborgiin, näytti siltä, että tulisi todella kiire Tukholmaan ja lautalle. Päätimme ajaa E 3:a. Matkaa oli 500 km ja ajoimme sen kuudessa tunnissa. Aika hyvä saavutus vanhoille, täyteen pakatuille 850 cm³ Mineille. Keskinopeus oli 85 km/h, vaikka pysähdyimme kolmesti. Ehdimme siis hienosti lautalle.

Sunnuntaina 3.9. olimme Turussa. Sitten tulin läpi ja vielä ajo Tampeereelle, niin 16 päivän hieno matka oli ohi ja seikkailijat taas kotona. Takana oli ajoa yli 2.000 km ja keskilukulutus oli alle 7 litraa satasella.

Miniä muuten valmistetaan vielä ainakin vuoden 1991 loppuun. Maa-hantuonti Suomeen lopetettiin vuonna 1980.

8.-9.7.1989



PÄLKÄNE

VUODEN MINI :

MINI 1100 SPECIAL 1977
om. Eva Ingman

VUODEN MINISTI :

PAULI JOKINEN

VUODEN ENTISÖINTI :

AUSTIN VAN 1964
om. Aki Savunen

MIELIPITEENI KOKOONTUMISESTA :

44:stä äänestyskorttinsa palauttaneesta kerholaisesta 24 piti

tapahtumaa hyvänä, 3 huonona ja 17 jätti mielipiteensä kertomatta

Järjestelyjä ja varsinkin ohjelmaa pidettiin hyvänä mutta

paikkaa ahtaana. Kokonaisuutena kuitenkin hyvä tapahtuma.

**PALAUTA ÄÄNESTYSKORTTI KLO: 17:00
MENNESSÄ ILMOTTAUTUMISEN LAATIKKON.
HUOM! MERKITSE LIPPUUN AUTOJEN
NUMEROT. (EI SIS REKISTERINUMEROA!)**

Pisimmän matkan tapahtumaan ajoi
Paavo Nevalainen Ivalosta!

Rastiajon tehtävistä parhaiten selvinneet:

miehet	1. Hannu Laakso
	2. Ilpo Kinnunen
	3. Timo Salo
naiset	1. Tarja Perälä
	2. Marjatta Kaivo-Oja
	3. Helena Pietarila

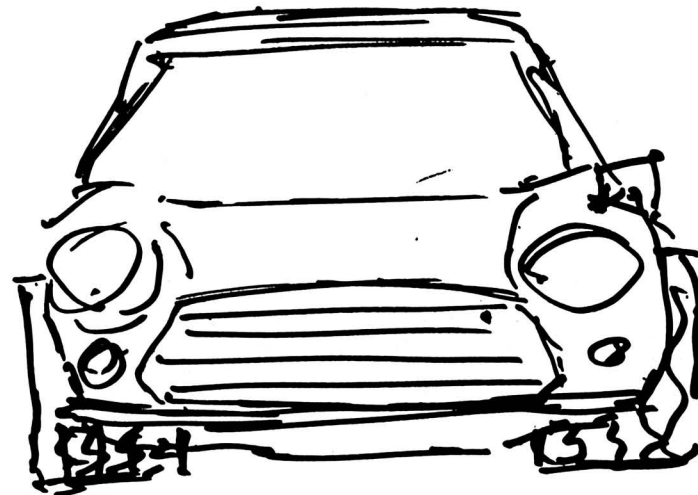
Kiihdytyskilpailun nopeimmat:

1. Autotyö TJ Team 1 Tampere	aika 6.67 s
2. Turku-Team	" 7.15 s
3. Pohjoinen/Kemi	" 7.37 s

Kilpailu suoritettiin työntäen täydessä kilpailu-
varustuksessa olevaa Miniä 20 m.

Lopuksi muutama kuva rastiajon piirrustustehtävästä.

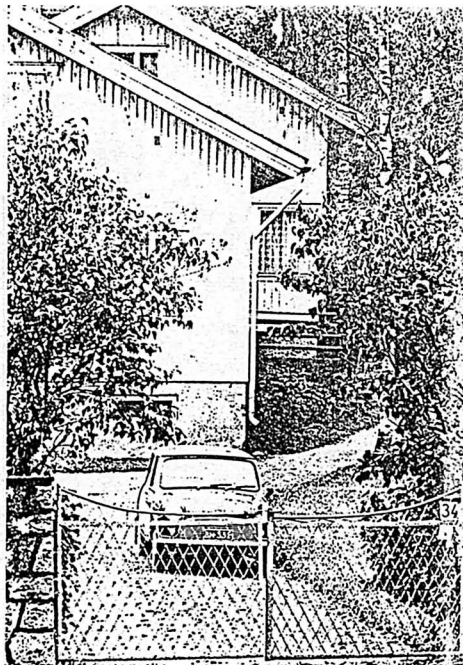
Jukka Pöri



TUULILASI TESTAA

Suomessa myydään pelkkiä hyviä autoja, ainakin jos usko lehtien autotestauksia — näin kuulee joskus sanottavan. Epäilemättä tuossa on jonkin verran perää, sillä harvoinhan autojen koeajoselostuksissa yksinomaan esitellään koeajettavan auton huonoja puolia, vaan pyritään ottamaan myös myönteiset piirteet huomioon. Lisäksi auloon suhtautumiseen vaikuttaa sen hinta samoin kuin sen käyttötarkoitukset: halvimmalla hintaluokan autolta ei sovi vaatiakaan yhtä paljon kuin "miljoonahymyllä" eikä ketterällä kaupunkikulkuneuvolla pidä odottaa urheiluvaunun huippunopeutta ja ajo-ominaisuuksia.

Nimenomaan tällä kertaa testattavana ollut BMC-tehtaiden Austin Mini on autotyypin, joka poikkeaa erittäin huomattavasti tavanomaisesta autosta. Se on niin pienikokoinen, että se vastaa sen puolesta lähinnä viime vuosikymmenen puolella muodissa olleita "kääpiöautoja" — mutta moottoritehoa siinä on silti melkoisesti ja sen sisätilat ovat hämmästyttävän väljät. Sitä tuskin voi suositella nelihenkilisen perheen kääntämiseksi kesälomamatkaan kaikkein kimpisuineen ja kampsuineen, mutta omat käyttötarkoituksensa sillä ehdottomasti on. Ainakin tämän testauksen suorittava on päättänyt lopputulokseen, että

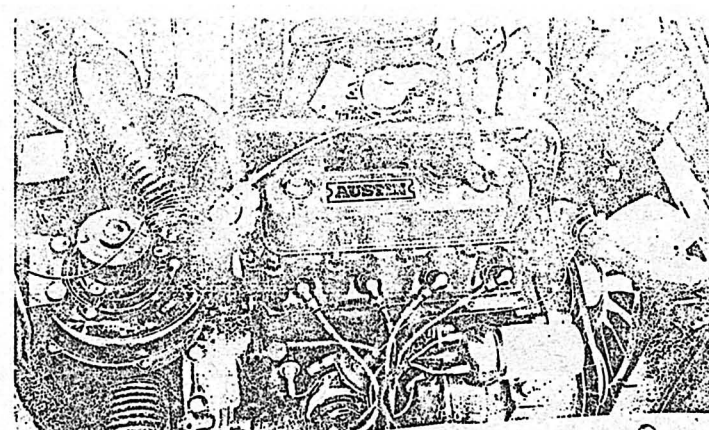


Pisikuinen Mini mahtuu hyvin puutarhakäytävälle ja "so'ntuu" luontoon.

nejen lisäksi moottorissa, joka pienestä 850 cm³ iskutilavuudesta huolimatta kehittää 37 hv (SAE) nopeudella 3500 r/min. Moottori kuuluu "lätäkkötyyppiin" — sen iskunpituus on suurempi kuin sylinterin halkaisija (iskunpituus 66,26 mm, halkaisija 63 mm). Ilmeisesti tämän suhteen ansiosta moottorin sitkeys on tyydyttävä — tasamaalla jaksaa moottori tyhjäkäynnilläkin ja ylläsvaihteella panna auton liikkeelle. Moottorin suurin vääntömomentti on kuitenkin verraten suurella nopeudella, 3500 r/min, jolloin se on 6,22 kpm.

Suuri moottoriteho on saatu suuren käyntinopeuden lisäksi suurehkoilla puristusasteilla, 8,3:1, joka edellyttää "superin" käyttöä. (Koeajon aikana sattui vahinko: huoltoasemalla täytettiin melkein 4/5 säiliöstä tavallisella bensiinillä. Autosta oli heti "mehu poissa". Minin moottori antaa korkeakokonaan sille bensiinille arvoa.)

Edellämainitusta virityksen puutteesta johtui, että ensimmäisellä koeajettavallamme saimme huippunopeudeksi vain



Moottori on poikittain, ja sen laitteisiin pääsee hyvin käsiksi. Se on vain hieman arka roiskuvalla kuralle — varsinkin virranjakaja tuntuu kovin suojaattomalta.

115 km/h ja senkin vasta alman annettua alkuvauhtia. Samoin kolmosvaihte lakkasi kokonaan vetämästä nopeudella 95 km/h — venttiilit kilisivät iloisesti. Tämä vastaa kuitenkin moottorin nopeutta 5600 r/min., joten Mini kyllä antoi sen mikä oli luvattakin. Teoreettinen huippunopeus samalla

moottorin nopeudella olisi nelosvaihteella kuitenkin ollut peräti 133 km/h. Sitä ei moottori siis jaksanut saavuttaa.

Minin moottori on muuten sijoitettu hieman normaalista poikkeavalla tavalla — eteen ja poikittain. Jäähdytys on toisessa sivussa. Jäähdytysjärjestelmän tilavuus lämmityslaitteineen on

vain 3,6 litraa, mikä on pakkasnestekustannuksia ajatellen miellyttävä piirre. Kun auto on liksaksi etupyörävetoinen, muodostavat moottori, vaihteisto, vetopyörästä ja etuakselista vetokäsitteeseen kiinteän kokonaisuuden, jonka irrottamisen ja eri laitteiden huoltamisen luulisi olevan varsin helppoa.

KÄÄNNÄ

MINISTÄ ON MIHINKÄÄN

British Motor Corporationin sekä Morris-että Austin-tehtaiden valmistama Minimalli, joka ilmestyi markkinoille nelisen vuotta sitten (Austinin osalta aluksi mallinimellä Seven "850"), on luonut kokonaan uuden autotyypin, suorituskykyisen pikkuauton tyyppin.

Suorituskyky ei tässä yhteydessä tarkoita suorastaan suurta huippunopeutta eikä oikeastaan edes vertaansa vailla olevaa kiihtyvyyttä: sekä huippunopeus että kiihtyvyys ovat vain ainutlaatuiset verrattuna auton kokoon (pituus 305 cm, leveys 141 cm) sekä painoon (omapaino 587 kg). Moni "normaaliperheauto" voittaa Minin suorituskykyssä teoreettisten lukujen valossa, mutta käytännössä jää kuitenkin toiseksi. Niistä se sitten johtuu? Ilmeisesti siitä, että ainakin koeajon antamien kokemusten perusteella

Mini on "ketterä kuin kärppä" ja suorastaan houkuttelee "urheilumaiseen ajotapaan".

Ensimmäinen koeajettavamme Mini, jonka matkamittarin lukema koeajon alkaessa oli 4762 km, ei kuitenkaan ollut parhaassa vireessä, ja toista koeajettavaamme, jonka mittarissa oli vain 48 km, oli käsiteltävä varoen. Siten koeajo antoi vain aavistuksen siitä, mitä Mini voi olla "rallitrimattuna". Mutta näinkin oli kiihtyvyys normaali-ajossa enemmän kuin riittävä — ainoastaan nopeuden noustessa 80 km/h paremmalle puolelle olisi toivonut hieman lisää "önkää". Kaupunkivaihteella — kolmosella — oli ajo mitä miellyttävintä, varsinkin kun kuormaa ei ollut enempää kuin kalasi henkeä.

Minin hyvän kiihtyvyyden — ja rallivoittojen — salaisuus on keveyden ja hyvien ajo-omi-

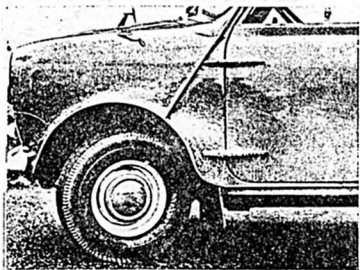
Hieman pahantapainen on Mini lätäkköissä, ellei siihen osaa varautua: se roiskuttaa pahasti kuraa omaan tuulilasiansa.

MININ SUORITUSKYKY

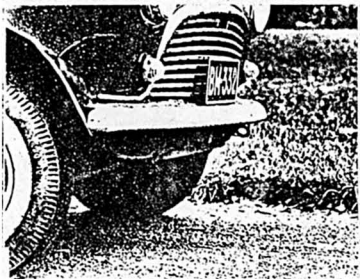
Ulkomaiset testaajat ovat saaneet Minillä seuraavia suorituskykyarvoja:

Huippunopeus (paras tulos)	120 km/h
Kiihtyvyys 0-50 km/h	6,0 s
0-80 km/h	16,4 s
0-100 km/h	25,4 s
Polttonesteenkulutus (keskikulutus)	7,5 l/100 km
Jarrutusmatka 50 km/h nopeudesta	10,2 m
Nopeusmittarin tarkkuus, todellinen nopeus mittarin lukemalla 50 km/h	50,5
100 km/h	101,0





Pieni pyöräkoke merkitsee sitä, että pyörät hakevat jokaisen kuopan. Kumijousitus on kuitenkin tehokas ja kestävä: ainoastaan iskunvaimentimet ovat Minin-omistajan kulutustarvikkeita.



Vetosilmukat nokalla ovat käytännöllinen yksityiskohta — vaikka niitä ei olekaan aluperin kiinnitetty hinausta, vaan laivakuljettuja varten. Kuvassa näkyy myös suojaton moottorin öljypohja.

Vaihteisto on nelivaihteinen, ja välitysasteiden erot tuntuvat sopivilta. Vaihteiston synkronointi toimii tehokkaasti kai-

killä nopeusalueilla. Se oli niin hyvä, että se antoi aiheen leikkiliseen huomautukseen "ykkösvaihtien synkronoinnin kehnoudesta". Ykkösvaihte on nimittäin synkronoimaton, mutta vaihtaminen ykkösvaihteelle onnistuu ilman välikaasua hiljaisessa vauhdissa jotakuinkin täysin narahduksitta — ja välikaasun antaminen tekee vaihtamisen yksöiselle todella helpoksi. Ykköselle vaihtaminen vauhdissa onkin todella tarpeen, jos auto on vähänkään kuormattu ja edessä on jyrkkä mäki, jota ei voi ajaa kovalla vauhdilla. Ellei vaihtaminen onnistu vauhdissa, alkavat nimittäin etupyörävetöisen auton etupyörä vähänkään luistavalla pinnalla helposti luistaa juuri ylämäessä.

Vaihteistosta voi kuitenkin huomauttaa, että vaihdetanko tuntuu tarpeettoman pitkältä, mikä tekee vaihdetangon liikkeet myös pitkiä. Kun vaihdetanko on lisäksi suhteellisen ohut, se tuntuu myös liian nokealta. Varsinkin vaihtaminen 2. vaihteelta 3. vaihteelle teetti kiusaa — vaihdetanko ikäänkuin juuttui kiinni 2. vaihteelle, ja kun se sitten irtosi, se pyrki vaihdetangon juostavuu-den vaikutuksesta ponnahtamaan ykkösvaihteeseen.

Peräytysvaihteeseen löytäminen oli toisessa koeajettavassamme myös kohtuuttoman vaikeaa. Systeemi — vaihdetangon painaminen oikealle vastuksen ohji ja sitten taaksepäin — on kyllä

hyvä, mutta ilmeisesti vaihteensiirtovivuston säädössä oli korjaamisen varaa.

Näin onkin päästy kuljettajan paikalle — jossa kaikki tuntuu olevan paikallaan. Ohjauspyörän akseli on tosin vinossa auton pituussuuntaan nähden, mutta se ei kiusaa — outo ei sitä heti edes huomakaan. Käsiarrukahva on oikeassa paikassa istuimen välissä. Virtalukko ja kääntövipukatsaimet on sijoitettu mukavasti kojelaudan alareunaan, suuri-kokoisen, pyöreän nopeus- ja matkamittarin alapuolelle. Mäi-nitturi on kuitenkin käsitäkseni turhan paljon sivussa kuljettajan näkökentästä. Symmetrialle on uhrattu liikaa, kun tämä tärkeä mittari on sijoitettu aivan kojelaudan keskelle. Lisäksi sen lasi on kovera, mistä aiheutuu päiväs-aikaan ilkeitä heijastuksia.

Lämmityslaite on sijoitettu kojelaudan alle keskelle. Sen katkaisinruuvia on vaikea hapa-rojda alaspäin kaltevast pinnasta — katkaisimen sijoittamisen kojelaudan muiden katkaisimien viereen ei olisi luul-tu tuottavan mitään vaikeuksia. Toisaalta kuitenkin normaali-ajossa ajovimaa riittää antamaan riittävän puhalluksen läm-mityslaitteen läpi.

Lämmityslaitteen lämpötilan-säädin on siitä poikkeukselli-nen, että nappi painetaan si-sään, kun halutaan lämmintä, ja vedetään ulos, kun halutaan kylmää tuuletusta. Luulisi, että

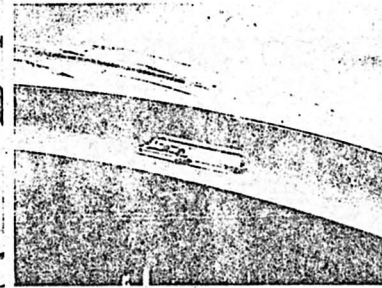
päinvastainen järjestely olisi ol-lut luonnollinen, varsinkin kun valmistusmaassa on sentään kesää enemmän kuin talvea. Meil-lähän sillä ei ole sanottavaa merkitystä, varsinkin kun nappi auton muuten runsaiden käsi-kantamustilojen ansiosta ei eriy-tisesti houkuttele käsialakun ripustimena käyttämiseen.

Lämmityslaite vaikutti riit-tävän tehokkaalta, joskin tie-tysti pienehkön ilmatilan an-siosta sivukunoiden huurtu-minen tuskin lienee estettävissä, jos autossa on neljä henkilöä pakkasella. Sivukunat ovat liu-kuvat, ja niiden avaaminen voi talviolosuhteissa tuottaa vai-keuksia. Pientä, käännettävää tuuletusikkunaa olisi kaivannut. Polkimet ovat pienet kuten pie-nessä autossa ainakin, mutta niiden käyttäminen on silti muka-vaa. Varsinkin jalan siirtämi-nen kaasulta jarrulle ja päin-vastoin käy ainakin isokenkä-sellä kantapäätä siirtämättä. Sensijaan vasemman jalan siir-täminen valonvaihtokykimeltä kytkinpolkimelle voi tuottaa hankaluuksia — pyöräpesä vie sivusta hieman liikaa tilaa.

Käynnistyskosketin on sijoit-tettu outoon paikkaan — lat-tiaan matkustajan puolelle, kumihupun alle. Mainonnassa tätä seikkaa suorastaan ylistet-ään. Erehdys on vain sattunut siihen, että valmistusmaassa auto on varustettu oikeanpuoleisella ohjauksella, jolloin kosketin epäilemättä onkin mukavampi. Mutta kun vientiä varten val-



Huonosti ajateltu yksityiskohta on nopeusmit-tarin lasin koveruus. Tällaisen heijastuman saa silmiinsä sitä erityisemmin hakeutta — eikä se ole kirkkaalla säällä oikein mukavaa.



Tuhkakuppi on liian pieni ja väärässä paikassa — val-litus, joka sopii moneneen autoon, koskee myös Miniä. Sillä sen tuhkakuppi on todella pienintä lajia ja riittää kah-delle ahkeralle tupakkamiehelle nipinnapin Porvoon-matkalle.



Miellyttävä "tunnelmavalistus", joka on siltä erinomainen, että valo ei häikäise kuljettajaa ajon aikanakaan. Kuvassa nä-ky myös kojelaudan tavarihyllyn run-saus.

mistetaan autot vasemmanpuo-leisella ohjauksella, ei käynnis-tyskosketinta siirretä vasemmal-le puolelle. Tästä tämä johtuu.

Edellä jo mainittiin runsaat "käsinetit". Tavarahylly on nimittäin kojelaudan koko leveydeltä, molemmissa ovissa suuret lokerot ja vastaavat sivu-lokerot myös takaisuimen koh-dalla. Käsilaukut, salkut, paketi, karat, eväät ja sen sellaiset on todella helppo sijoittaa. Ja väljäntuntuista on muutenkin kuljettajan istuimella — hartia- ja kyynärtilaa riittävästi. Etu-istuimet ovat myös tyydyttävän mukavat, mutta sitävastoin ta-kaistuimella istuinpaikat pyrki-vät puuttamaan: vaahtokumi-vehmustus antaa nimittäin myö-ten, kunnes kova on vastassa, eikä se töyssyissä tunnu suin-kaan miellyttävältä.

Väljyyttä puuttuu myös yhteen suuntaan — ylöspäin. Normaali-kokoisen miehen on tyydyttävä lippalakkii tni baskeriin, jos aikoo ajaa Miniä päähine päässä, ja juhliin ajatessa nais-väen korkeat kampaukset ovat epäilemättä suuressa vaarassa. Tämä vikahan on varsin monis-a autoissa, mutta juuri Minissä ongelma tuntuu polttavimmalta. Laskekaa itse: auton koko korkeus on 135 cm. ja siitä on jäävä maaväara, eikä myöskään istuin voi olla aivan lat-tiassa kiinni. Istumakorkeus, ta-kavistoon mitattuna, onkin vain 84 cm.

Toinen auton pienestä koosta johtuva väljyyden puute tuntuu tavaratilassa: sen tilavuus on

160 litraa, mutta sitäkin on vaikea käyttää täysin hyödyksi. Onneksi tavaratilan kansi on suunniteltu siten, että voidaan ajaa se avattuna. Muuten lastenrattaiden ja suurehkon matkalakun kuljetus tuntuu voittamattomia vaikeuksia. Tavarat ovat kuitenkin tällöin suojaamattomina, mikä voi olla ikävää kurakelillä, ja lisäksi ne on syytä sitoa tukevasti kiinni.

Edellämainitut ovat juuri auton pienuudesta johtuvia kiel-teisiä puolia — ja niihin on varauduttava, kun hankkii pik-kuauton ja saa kaikki siihen liittyvät edut. Näistä eduksista mainittakoon bensininkulutus, joka on tehtaan ilmoituksen mukaan 5,6 litraa/100 km. Pää-dymme koeajomme aikana kulutukseen 6,6 litraa, mutta täl-löin olikin noin puolet kaupunkiajaja ja toinen puoli melkein täyttä menoa maantiellä.

Renkasko on pieni, vain 5,20—10" — mutta sittenpäähän renkaat ovat myös vastaavasti halvempia. Renkaiden kulumis-nopeushan riippuu ratkaisevasti ajotavasta, mutta Minillä voi normaaliina pitää 25000—30000 km ajomäärää rengaskertaa kohden.

Pienen pyöräköön ansiosta jousittamaton paino on pieni. Pienet pyörät tosin käyvät jokaisessa kuopassa, mutta ne eivät sensijaan nyrkkyä korja-pahastikaan. Minillä ajassa tuntee hyvin, millainen tien pinta on kulloinkin, mutta se ei vaikuta epämiellyttävältä. Ja auto on helposti ohjattavissa

jopa kaarteissa "nimismiehen-pyökilillä".

Minin hyvistä ajo-ominaisuuksista kuuluu ansio ennen kaikkea täsmälliselle ja auton keveyden vuoksi myös kevyelle hammastanko-ohjaukselle sekä etupyörävetoisuudelle. Sillä ajele-muksaisia sorateitä todella mielikseen. Monen mielestä on yllättävää, että Minin tyyppinen pikkuvaunu soveltuu muuallakin kuin asfaltille, mutta totuus on, että hallittavuudessa se kilpai-lee monen suuremman ja kal-liimpaan hintaluokkaan kuulu-van auton kanssa. Ainoastaan hyvin löysällä pohjalla, pehmeässä hiekassa tai lijuassa, sa-moin pakussa lumessa, pieni rengaskoko on haitaksi. Samoin hyvin kuoppaisella tiellä auton vähäinen maavara panee aja-maan varovaisesti, varsinkin kun alin kohta on edessä moot-torin pohja. (Miksi muuten maavaran suuruutta ei mainita sen enempää käyttöohjekirjassa kuin esittelylehtisessäkkään?) Pienen maavaran vuoksi ralli-miehet yleensä suojaavat moot-torin pohjan erikoispanssarilla.

Kaupunkiajossa Mini on ihan-teellisen ketterä ja sille on suhteellisen helppo löytää pysäköimistilaa. Voi ainakin olla varma siitä, ettei "länen.rauta" kiilaa pysäköintipaikkaan, josta Mini on juuri lähtenyt. Se on kyllä varattu toiselle Minille. Sensijaan kääntöympyrän halkaisija on etupyörävetoisuudesta johtuen näin lyhyelle autolle ver-raten suuri, 9,45 metriä. Mini vaatii siis tavallisen leveän

kadun ympärikiääntämiseen. Sa-moin peräyttämällä pysäköiminen on yllättävän vaikeaa, kun ei ole "pyrstöä", joka näyttäisi, missä auton takapää kulloinkin on.

Pitäisin Miniä ihanteellisenä työmatkakulkuneuvona, samoin perheenemännän ostusmatka-ajoneuvona, ja tietysti se on, sopivasti virittynä aivan verraton nuoren miehen urheilullisiin tarkoituksiin. Ylipänsä se on auto, joka varmasti sopii useimpiin perheisiin toiseksi autoiksi. Valitettavasti vain se on meillä huomattavasti kalliimpi kuin valmistusmaassa. Englan-nissa se maksaa nimittäin, Suomen rahassa laskettuna, vain n. 4000 markkaa, ja siihenkin hin-taan sisältyy jo 700 markkaa veroa. Jos Minin hankkii perheen ainoaksi autoksi, täytyy varautua niihin puoliin, joita pikkuautossa väistämättömästi on: niinpä se on pitkällä mat-kalla, matkavarusteet mukana, lähinnä kahden hengen kulku-neuvo. Ja syksyiseen muuttoon kesämökilä kaupunkiin, hillo-purkkeineen ja sienipyytyineen, on paras tilata muualta vähintään pakettiauto.

Silti, epäilemättä, Ministä on mihinkään... siitä on oikeas-taan melko paljonkin, paljon enempiä, kuin ison auton oh-jauspyörän ääressä ennakkoluo-lisesti istuva autoilija osaa kuvitellaakaan.

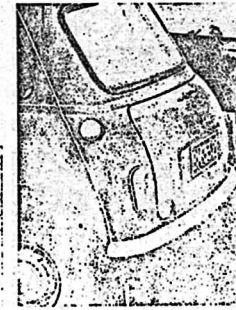
Ilmo Kurki-Suonio
Kurat: Kalle Kultala

Lastenrattaat eivät mah-du Minin tavaratilaan, ellei kanta jä-tä auki. Se on kuit-tenkin mahdollista, sil-lä rekisterikilven plidin kääntyy ja jää näky-viin.

Tuul lasinpyyhkimet ja -pesijä olisivat tarpeen Minin takaikkunassa, sillä pysty-assenossa oleva ikkuna vetää herkästi kuraa puo-leensa, kun auton pyr-stöpuoli on muuten kovin lyhyt.

Ovien säilytyslokerot ovat todella tilavat, sopivat sal-kuille ja virvokkeille, joiden säilyttäminen on monessa autossa hankalaa matkan aikana. Ovi avataan hinnasta vetämällä — rakenne, joka vaikuttaa hie-man hankalalta, koska varsinkin matkustajan puo-lella käsi voi tavata hihnaan vahingossa. Lukon kote-loimattomuus osoittaa, että auton valmistuksessa on säästetty turhia menoja.

Käsiarrukahva on oikeassa paikassa istuimen välissä, ja käsi-jarruvaijerin päät tulevat esille suojaamattomina. Se tekee tie-tysti käsiarrun säätämisen hel-poksi — mutta pieni suojus-huppu olisi tässäkin kenties pai-kallaan.



HYVINKÖ KIIHTYY?

Tämä on elämäni rohkein pakina, kukapa tietää vaikka jäisi viimeiseksikin. Aion nyt vihdoin julkituoda totuuden siitä, mitä autot omistajistaan kertovat. Suomalaisen miehen akka saa sanoa miksi lystää, mutta moitippas autoa.

BMW Bemarilla ajavat jupintapaiset. Monella niistähän on kurja homma ja kurja liksa, mutta työnantajan omistamalla autolla ajetaan kuin seitsemän miestä. Välillä pistetään mustat lasit silmille ja luokitetaan sossusta toimeentuloavustusta hakemaan, kun luottokorttivelka oikein tukistaa.

CITROEN Sitikalla ajavat ovat nautiskelijoita. Ylensyöjiä ja-juojia, vähän tahdottomia, mutta harmittomia veikkoja

FORD Voortimiehet ovat merkkiuskollisia. Kun isoisan isällä oli Voorti niin se on ikäänkuin pyhä velvoite. sanotaan, virheellisesti kuten pakinan lopussa tulette huomaamaan, että vain Voortimiehet pääsevät automaattisesti taivaaseen, kun on maan päälläkin kärsitty niin paljon.

HONDA Tässäpä vasta surkeaa joukkoa. Persaukinaisia joidenka rahat eivät riitä mersuun eikä Bemariin. Veholla kuitenkin norkoillaan ja yritetään sulautua parempiosaiten joukkoon. Surkeata.

LADA Kaikki Ladailijat eivät ole kommunisteja. Muuten vaan yksinkertaisia ja arvatenkin kaikkein rikkaimpia. Ei kai köyhällä ole varaa ostaa autoa jonka arvo on puolessa, kun sen saa liikkeen ovesta ulos. Ladan omistajat pukeutuvat huonosti, juovat raakaa viinaa, kenties piäreskelevätkin.

MERCEDES-BENZ: Mersun omistajalta on useimmiten mennyt paras ikä bisneksessä tai muussa vilpissä. Menetettyä nuoruutta hyvitetään ajamalla komeasti ja elämällä leveästi. Oma lukunsa ovat käytettyjen taksimersujen omistajat, jotka maksavat ylihintaa autosta, jonka takapenkillä on oksennettu.

MOSKOVIITSH: Jos kaikki Ladailijateivät olekkaan kommareita, niin uuden Mossen omistajat ovat lähes varmasti. Ei sitä muuten voi ymmärtää, jollei ole mielisairaallinen huumorintaju. Muuten pätee kaikki sama kuin ladailijoihinkin.

NISSAN: Datsun vaihtoi nimeäänkin, mutta mihinkäs siitä pääsee. Yksinkertaisia vähään tyytyväisiä merkkiuskollisia, läskisoosin syöjiä koko porukka. Pelkäävät erottua massasta, elämässä ainoa tavoite pysyä naapurin kanssa tasoissa. Käyttävät pipoa ja kesällä mainoslippalakkia. Housuissa polvipussit. Jotkut nuoremmista saattavat kyllä ottaa permanentin, mutta mitä se auttaa, kun permanentin alla ei reagoi kuin perjantaipulloon ja bingolottoon.

SAAB Tässä, mulla ja on. -Isänmaallisuuden nimissä maksetaan ruotsalaisesta autontapaisesta melkein mitä vain.

saab...

Pyrkyreiden merkki. Tien päällä yritetään ohi kaikesta mikä liikkuu. Näillä on usein potenssivaiveuksia tai sitten ne pieksävät akkojaan.

SKODA: Jotkut ostavat Skodan, vaikka samalla rahalla saisi hyvän käytetyn. Nämä samat äijät vaativat naiseltaan neitsyyttä ja käyttävät mieluummin kertakäyttöastioita. Kukaan ei saa koskea ennen häntä.

SUZUKI: Entiset pikkufiiumiehet ostavat nyt Suzukin. Se on turvallisen pieni ikäänkuin kohtu. Tämä turvallisuuden haku johtuu siitä, että nämä ovat keskosia, sanan pahimmassa merkityksessä. Samaa kastia Nissan-miesten kanssa, jääräpääisempiä.

WARTBURG: Kaksitahtimiehet ovat oma lukunsa. Savu nousee ja haju. Näissä on vähän keksijän vikaa. Tekevät omia virityksiään. Rautalangalla korjataan auto sekä telkari. Kuolevat usein sähköiskuun.

WOLFSWAGEN: Tämä on oikein nuukien ja pihien automerkki. Volkkarimies juoksee vitosen halvemman kahvipaketin perässä maan ääriin. Keskiälvää pitkin viittäkymppiä. Nämä ottavat rahaa kolehtihaavista.

VOLVO: Volvomies ajaa ylitsesi, jos et väistä. Näissä on vähän rautaa rajalle -meininkiä. Volvolla pääsee taivaaseen ennen aikojaan.

Nim. JARI

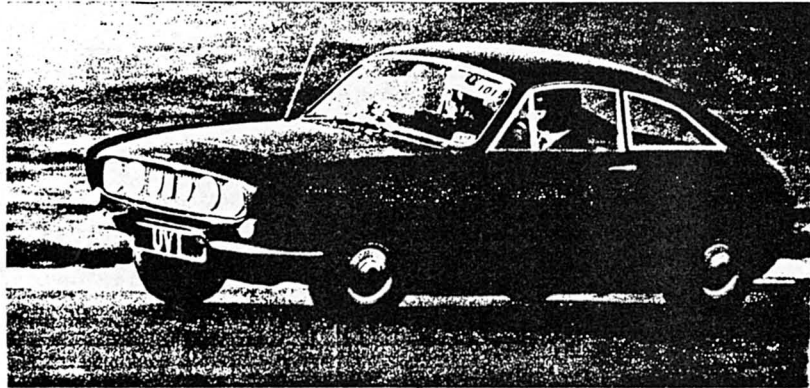
Koska kertomus Hyvinkö kiihtyy on esitetty myös muissa lehdissä, on tekijä, ilmeisesti yleisen kaaoksen ja sekasorron välttämiseksi, jättänyt kirjaamatta seuraavat tiedot:

MINI: Kerrassaan omalaatuista porukkaa. Ajavat autolla joka muistuttaa joidenkin mielestä lähinnä koirankoppia. Hämmästyttävää kuinka nämä, joiden keskipituus lähen-telee s a t a a y h d e k s ä ä k y m m e n t ä senttimetriä, pystyvät ahtautumaan niin pieneen tilaan ja ajamaan sillä jopa tuhansia kilometrejä. Kevään tullessa he alkavat kiillottaa Minejään(jotkut omistavat näitä vehkeitä useampiakin) jotta pääsevät heimoveljiään tapaamaan järjestettyihin kokoontumisiin. Leirintäalueilla ja hotelleissa tämä porukka pitää huolen siitä että kukaan ei saa nukuksi. Jotkut näistä eivät tutkimuksien mukaan tarvitse unta lainkaan, ja ihme, ravinnoksikin kelpaa nesteytetty ohra. Kaupungeissa on syytä varoa muodostamasta liian ahtaita välejä ja näin olla antamatta tilaisuutta Ministeille. Erityisesti jenkkiautoilijoiden on syytä olla varuillaan. Moottoriteillä kannattaa tarkkailla sisääntuloliittymiä ja parkkipaikkoja jos et halua tulla nolatuksi. Useimmiten he valitsevat uhrikseen joko Volvon tai Saabin

ja sehän entisestään lisää niiden kuljettajien pahaa oloa.

Yleisenä ohjeena: Älä koskaan ohita Miniä, sillä siitä saattaa alkaa loputon sairaalakierteesi piilevän mahahaavasi puhjetessa tai stressin muuten käydessä liian suureksi jonka vuoksi teet jotain hölmöä. Syksyn tullen Ministit vetäytyvät luultavimmin talviunille, koska heidän vaimotkaan eivät tunnu tietävän aviopuolisoistaan mitään. Mutta kevät tulee

Terveisin V . T



DAVID OGLE ei aikoinaan ollut tyytyväinen trimmatun Morris Mini-Minorin suorituskykyyn. Hän onnistuikin saamaan moottorista kohtalaisesti lisätehoa, minkä jälkeen hän ei ollut täysin tyytyväinen nopeuteen eikä ulkonäköön. Niinpä Ogle rakensi Minin ympärille uudet kuoret ja sai auton kulkemaan. Ilmoitettu huippunopeus on n. 170 km/h

V.T.

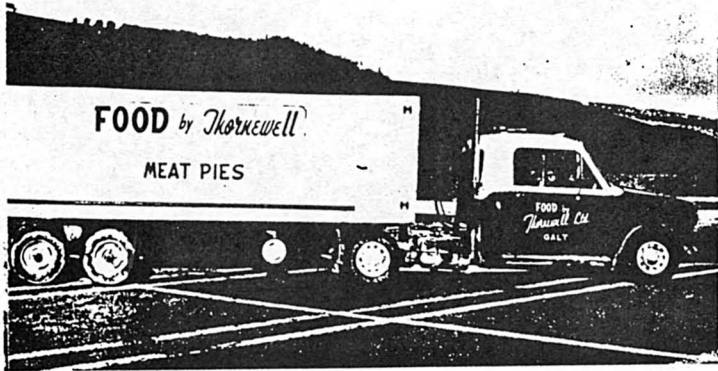


MINI MÄESSÄ

Yrittäköön ken on kiinnostunut — nimittäin laskea autolla pujottelumäkeä. Kanadassa ovat kokeilleet. Sikäläinen BMC:n edustaja kaipasi ilmeisesti merkilleen mainosta ja teki sen kuvien osoittamalla tavalla. Hän, nimeltään Ian Petterson, otti mukaansa viehkeän luvrikaunottaren Jacqueline McKenzién ja painui Devils Glenin pujottelumäkeen. Ajoi auton mäen päälle ja kaivoi esiin metallista valmistetut jalakset, kiinnitti ne auton pyöriin ja hupihetki oli edessä. Pikkuvaunu työnnettiin mäen päälle, annettiin sille hieman vauhtia ja kun mäki oli riittävän kalteva, otti "koirankoppi" melkoisen vauhdin. Lumi pölysi, mutta mäenlaskun nautinto näin suksisuomalaisen kannalta katsoen oli kyseenalainen. Herra Patterson väittää, että suotuisan kelin vallitessa auto saavuttaa jopa 60 km:n tuntinopeuden. Väittääpä hän vielä, että tästä uudesta urheilusta syntyy pian kansan huvi ja tullaan järjestämään suksilla varustettujen autojen pujottelukilpailuja.

Kuvamme kokeilu päättyi melkoiseen lumikinokseen. Toisessa kuvassa nähdään mr. Pattersonin ja miss McKenzie kiinnittämässä jalaksia auton etupyöriin. Eiköpähän potkukelkkailu ole sittenkin mukavampaa, puhumattakaan hiihtämisestä. Mutta emme kiellä ketään kokeilemasta vaikkapa Kolilla jos "kanti riittää". Tai jospa keksisimme ihan ikeoman autoaerodynaamisen urheilun — autolla Lahden hyppymäestä.





GALTIN kaupungissa Ontariossa on liikunut viime aikoina erään kanadalaisen rakentama BMC-Ministä tehty pakettivaunu. Omistaja korjasi autonsa uuteen uskoon sen altua kolarissa. Auto on esoitettu erittäin käyttökelpoiseksi leipomolaitteiden kuljettamiseen kerjauksen jälkeen. Auton pituus on 5,5 metriä ja perävaunun 3,5 metriä. Auto painaa 1 940 kiloa ja sen tankotäky on 3 175 kiloa. Autolle on annettu nimeksi Miniartic.



VARSIN katevän näköinen yhdistelmä on tämä "Mini Composite" nimen saanut asunovaunu. BMC Minin pakettiautoversion on pieniin muutoksiin valmis ottamaan peränsä täydellisen asunovaunun ja katolivan kevyen lasikultajollan. Kuten Miniaakin, on asunovaunussa käytetty hyväksi jokainen kuulosenttimetri. Laite esiteltiin keuhkailuilla Lontoossa.

ENGLANTI



AUSTIN 850 MINI ja MINI COOPER. MORRIS 850 MINI ja COOPER. Pieniä koirankoppoja tai kuin ikäisiä koiria. Malli on täyttynyt 3 vuotta ja saanut suuren suosionsa erilaisten kilpailujen ansiosta, joissa nämä pörräiset ovat pärjänneet hyvin. Eri nimistään huolimatta autotehdas on sama, sillä lordi Nuffield myi Morris-tehtaansa Austinille, toiselle aatelisherralle. Näin syntyi BMC, brittien suurin autotehdas. Koirankopeiksi autot ovat hämmästyttävän tilavia, ajo-ominaisuudet hyvät ja moottorissa on suorituskykyä. Pieniä autoja ne ovat, jos ajatellaan niitä matkavaunuiksi neljälle fyysisikasvuiselle ja kasalle matkataveroita. Ilman kattotelineitä ei selviä. Cooperit eroavat Mineistä suuremman moottorin, etupyörien levyjarrujen ja täydellisempien varusteiden puolesta. Koeajo = TM 10/59 = Koeajokirja. Morris Cooper oli mukana 1000 cm³ testissä = TM 11/62. Hinnat kaduilla varusteineen: 850/n. 615.000.— Austin Cooper 864.000.—, Morris Cooper 878.000.—

Rekisterikilpi oman maun mukaan

Autorekisterikeskuksella on jo jonkin aikaa ollut tarjolla auton rekisterikilpiä oman maun mukaan. Esimerkiksi 29-vuotias Ari voi tilata itselleen ARI-29 -kilvet tai IBM:n ykkösmies voi tilata IBM-1 -kilvet, mikäli sitä ei ole vielä kenelläkään käytössä. Erikoistilauksella maksaa 4 000 markkaa ja lisäksi on maksettava normaalmaksu eli 60 markkaa kilvestä. Erikoistilattuja kilpiä ei saa yhtä nopeasti kuin tavallisia kilpiä.

— Rekisterikilvet valmistetaan Helsingin keskiasvankilassa. Vanhiklan tekniikka perustuu pitkiin sarjoihin, joissa tehdään kilpiä periaatteella AA-1, AA-2 jne. Eriyiskilpien tilaaminen edellyttää, että joku vankin koneista vapautetaan tähän työhön. Valitettavasti toimitusaika on tämän takia jopa toista kuukautta, kertoo johtaja Lasse Korppi Autorekisterikeskuksesta.

Kilvet ovat vaimassa niin kauan kuin ajoneuvo käytetään liikenteessä. Ne ovat autokohtaisia, ei omistajakohtaisia. Samaa tunnusta ei voi siirtää seuraavaan autoonsa, ellei vanhaa, ehkä myytäväksi tarkoitettua autoa, ensin poista ajoneuvorekisteristä. Seuraavaan autoon on silti pyydyttävä uusi päätös ja maksettava uusi maksu.



Tänä vuonna on erikoistilauksesta tehtyjä kilpiä myyty jo 250—300 autoon. Autorekisterikeskus vaatii näiltä kilviltä vain sen, että niissä on vähintään 2 ja enintään 3 kirjainta sekä vähintään 1 ja enintään 3 numeroa. Eikä kirjaimia D, Q, Å, Ä, Ö ja W voi käyttää.

— On pyydytty etunimiä, firman nimiä, sukunimiä, en kaikkia muistakaan, Korppi sanoo. — Suurin ryhmä on kuitenkin

yritykset. Jotkut ostavat näitä jopa syntymäpäivälahjaksi.

Periaatteessa mitä tahansa Autorekisterikeskuksen kaavaan sopivaa voi pyytää. Autorekisterikeskus ei miitä sensuroi, koska kirjaimia ei ole tarkoitettu luettavaksi sanana, vaan erillisinä merkkeinä. Korpin tietojen mukaan jopa kirjaimin FAN varustettu auto on joskus pyyhkäillyt Suomen teillä kirjaimin GOD varustetun auton ohii. □



Taannoin ajoimme koeajon myös Morris Mini Minorilla, mutta sen julkaiseminen jäi, koska inall sai mm. uuden joustuksen ja ytkimen juuri Lontoon näyttelyä aikoihin. Koeajo siis pääsi vanhenemaan, mutta eräs tapaus sen ajolta jäi kuitenkin mieleen, joka osoitti todoksi mainoslauseen: "Aina on tilaa Minin verran!"

Ajoimme Jussi Juurikkalan kanssa maantienkierroja ja Lahdesta Hämeenlinnaan olin minä ajajana. Oli olevinaan kiire ja keskinopeus matkaisuilla tiellä lähenellä 70 km/t. Tie oli leijujen sateen jäljiltä kun erällä suorana pätkällä edellä ajanut linja-auto alkoi vetää tien oikeaan laitaan aivan kuin pysähtyäkseen. Aloin hakea ohitusta vasemmalta, kun linjuri ilman suuntamerkkiä äkkiä kääntyi poikkitaan tielle sovittaan nokkaa parin aikaisemmin näkymättömissä olleen portinpylvään väliin.

Kokelin jarruja ja totesin operaation tehottomaksi liukkaalla pinnalla, joten jätimme Juurikkalan kanssa odottamaan minin kohtaan ja miten lujaan osuisimme bussin kylkeen. Onneksi bussin kuljettaja ei kuitenkaan huomannut meitä, vaan jatkoi matkaansa portista sisään, jolloin auton perän ja tien oikean penkan väliin syntyi kuin syntyikin metrin rako, johon oikopäätä ohjasin Minin keulan ja niinpä tilaa osoittautuikin olevan juuri "tarpeeksi Minille" ja ravan roikkua jatkoinne matkaa. "Hämeenlinnassa päästyä tarjoan minä kahvit", oli Juurikkalan kommentti.

VIDEO - Competition

VIDEO - KILPAILU

Very often you can see on the television or in the cinema advertising for cars. Unfortunately in Switzerland, because of the pollution-law, you never see publicity for the MINI. But for our beloved car its very easy to make good publicity.

Because of these laws we said to ourselves:
Why dont we do our own publicity ourselves for our lovely cars ?

As a result of this, we would like to bring out an extraordinary competition:

V I D E O - C O M P E T I T I O N

KUKA TEKEE PARHAAN / HAUSKIMMAN MINI VHS-VIDEO-TV-MAINOKSEN
Who makes the best, that could also mean the funniest VHS-Video-advertising-TV-spot for the MINI?

Every Mini-Club (in your country it can also be the regional groups) can take part. The longest time for each spot is limited to two minutes. But every club can participate with a maximum of three productions. TEE MAX 2 MINUUTIN VHS-VIDEO MAINOS MIINISTÄ MAX 3 KPL/JAOS

VIIMEINEN PÄIVÄ 30.4.1990 MENNESSÄ
The last date for participation is the 30th april 1990. Please send your videos to the adress shown below. We would like to copy all the participating videos on to one VHS-cassette and sell them to everybody (only for our self price, our costs) so that means that you give the copy-right of your videos to our club. AG. KERHÖLLE COPY-RIGHT, JOSKA NIISTÄ TEMPÄÄN KOSTE, JOKA ON MYKYMISÄÄ IMT 80 L-SAKSASSA
Now registrars, poets, freaks, philosophers, first performers, car-stylists, car-workers etc. go on. We have some sensational prizes for you:

I. PALKINTO: VIikonloppu ZÜRICHISSÄ (ILMAN LENTOA) RUOAT JNE SIS. MAX 10 HENKELÄ
1. price:

One weekend in Zurich/Switzerland probably with private placements by our clubmember of the AIMCCZ (with food/but without the flight), City-tours of Zurich and the countryside and participating in one of our club-meetings ... So we can learn together. Of course we can take only a limited number of your clubmembers; that means we have to limit the number of persons to ten.

II. 2nd price:
Gift to your club-cash-box of SFR 200.-- in cash!
(will be paid from our club-cash-box.)

III. 3rd price:
Gift to your club-cash-box of SFR 100.-- in cash!

KAIKKI NAUHAT ARVOSTEELEE AJANTUNTIA-RYHMÄ, VOIMDAS JULKAISITAN SAKSAN MIINI LEHDESSÄ.
All the participating videos will be judged by an expert-group of at least three persons. The presentation of the winners will be in the national Mini-newspaper of Germany and Switzerland and you will get a personal response. You can see for the first time all videos in Weesermarsch/Germany at the International Mini Meeting 1990.

Now we wish you plenty of fun, yours sincerely

OSOITE:
Austin Innocenti Morris MINI-Cooper Club Zurich
Thomas Baumann, Alte Bahnhofstrasse 23, CH-8957 Spreitenbach SVEITSI

JOULUKORTTEJA 1989 JOULUNA



My
Gladlig jul
Gott nyår
Merry Christmas
Happy New Year
Fröhliche Weihnachten
Gutes Neujahr



Frohe Weihnachten
und viel Glück
im neuen Jahr
ACHEN L-SAKSA



Kuramuri on pahempi kuin äänivalli. Kuvassa Kanadalaisen rallikilpailun voittajat kovin kotoisen tuntuissa vaikeuksissa.

Autotietoa kotoa ja kaukaa

eivät kuitenkaan onnistuneet ja niin jäi italialaisen Paglianon ennätys 138,63 km/t voimaan. Rillmo saavutti Ruotsin ennätyksen 133 km/t. Moottori oli König. Strandberg, joka on muuten moottoriurheilun all round mies (ajanut m.m. Eläintarhassa) täytti ennätyskokeen aikoihin 50 v.

Cooper vauhdissa

Ruotsissa järjestettiin ennätyskokeet vakiovaunuille, joissa Tom Trana saavutti BMC-Cooperilla 158,6 km:n tuntipeuden.



AUSTIN MINI ja MORRIS MINI-MINOR

Rekisteröity neljälle hengelle, hinta: 5.680.
Moottori: Eteen poikittain sijoitettu nelisynterinen nelitahtinen rivimoottori, sylinteritilavuus 848 cm³, puristus-
suhde 8,3, suurin teho (SAE) 37 hv/5500 k/min, suurin
vääntömomentti (SAE) 6,1 kpm/2000 k/min, konsiventtili-
lit, päävirtaöljynsuodin, SU HS2 sivumukaasutin, 12 V
sähkölaitteet.

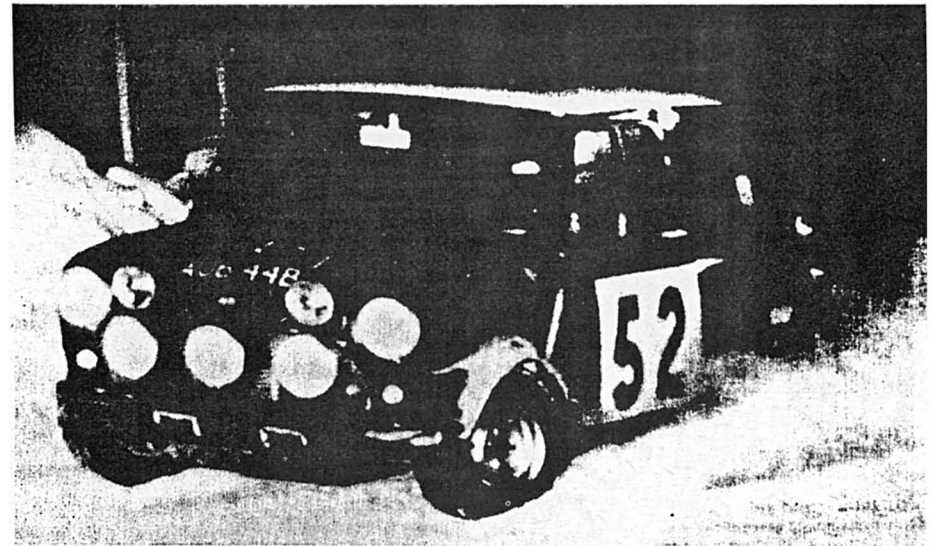
Vaihteisto: Nelivaihteinen vaihteisto, II, III ja IV vaihde
synkronoitu.

Alusta: Erillinen etujousitus, kumikartiojouset, erillinen
takajousitus, kumikartiojouset, edessä ja takana rum-
pujarrut, 5,20-10 renkaat.

Mitat: Akseliväli 2033 mm, raideväli 1213/1165 mm, ma-
vara 160 mm, kääntösyvyys 9,5 m, ulkomitat 3054x1410x
1346 mm, oma paino 590 kg.

Suurituskyky: Huippunopeus 115,1 km/t, kiihtyvyys 0-400 m
24,6 sek, polttoainenkulutus 7,2 l/100 km.

Koeajo: TM 10/59 ja "TM koeajaa 2"



Timo Mäkinen ja Morris — kova pari sekä koti-
maan että ulkomaitten kil-
paradoilla — nousi nyt
suoraan lähtiin voittamal-
la uürimmäisen ankarissa
olosuhteissa ajatun Monte
Carlton rallin. Viime vuon-
nanan Mäkinen oli neljän-
tenä, kun silloisen voittaja-
Morriksen ratissa istui irt-
lantilainen Paddy Hopkirk.

M O R R I S MINI-COOPER "S" VOITTI TAAS MONTE CARLON

Toisen kerran peräkkäin Morris Mini voitti maailman ehkä hurjimman ja mai-
neikkaimman rallin, Monte Carlon, tällä kertaa vieläpä suomalaisen miehen,
Timo Mäkisen, ohjaamana ja sanannukaisesti veden, lumen ja jään läpi puski-
en.



Etupyörävetoinen Morris Mini

on suunniteltu pysymään tiellä silloinkin, kun muut pyrkivät tien sivuun. Sen vaihdelaatikko
on niin kovaa tekoo, etteivät rallitakaan sitä hätkähdyt. Paikittain edessä oleva moottori,
tarkka hammastanko-ohjaus, mullistava Hydrolastic-jousitus, luja teräskori... kaikki ominai-
suudet ovat yhteisiä "jokamiehen-Minille" ja "kilpailu-Cooperille". — Cooper-mallin lisä-
hevosvoimat ovat tietysti hyvänä apuna silloin, kun autosta otetaan kaikki irti.

Monte Carlo-rallin 1965 lopulliset tulokset:

1) Mäkinen — Easter, Suomi/Englanti, Morris Mini-Cooper «S» (1275 cc)	5118,4
2) Böhlinger — Wuterich, Saksa, Porsche 904 (1966 cc)	5613,0
3) Pat Mass-Carlsson — Elisabeth Nyström, Ruotsi, Saab 96 Sport (841 cc)	5871,1
4) Harper — Hall, Englanti, Sunbeam Tiger (4260 cc)	6193,6
5) Linge — Falck, Saksa, Porsche 911 (1991 cc)	6655,8

LUOKKAVOITOT:

GT-autot alle 1300 cc	Mäkinen — Easter, Morris Mini-Cooper «S»
Vakioautot alle 1300 cc	Morley — Morley, Morris Mini-Cooper «S»

MAAHANTUOJIA:

oy voimavaunu a.s. Helsingin myynti: Fredrikinkatu 65, puh. 64 54 06
Pääkonttori ja huolto: Lauttasarent. 52, p. 67 32 83





Uudella
MORRIS MINILLÄ
ette joudu
huonoille teille

1965 MORRIS MINISSÄ HYDROLASTIC® jousitus, joka tasoittaa kuopat

Morris Mini oli jo syntymässään autoteollisuuden suuri tapaus. Uusi Morris Mini on suorastaan sensaatio. Ajatelkaapa: alle 6000 markan hintaisessa autossa maailman kehittynein jousitusjärjestelmä, Morris 1100:n kuuluisa Hydrolastic-jousitus! Uuden Minin kori kulkee enlistä tasaisemmin — pyörät joustavat. Iskunvaimentimiakaan ei tarvita — kuluvat osat vähenevät. Kokeilkaa niin varmistutte!

MORRIS MINI
ON POP
HINTA VAIN
5960 MK

Morris Minin ylivoima kasvaa:

- UUTTA: Hydrolastic-jousitus ja loistoauton ajomukavuus.
- UUTTA: Cooper-mallin kilpailuissa koeteltu vaihdelaatikko ja lujempi kytkin.
- UUTTA: Edessä kaksi jarrusylinteriä ja leveämmät jarruhilnat.
- UUTTA: Avainkäynnistys ja öljynsuodattimen vaihdon merkivalo.
- UUTTA: Kattovalo ja katkaisijat ovissa. Pehmustetut häikäisyuojat ja peruutuspeili.



Maahantuojat: **voimavaunu ab.** Helsingin myynti: Fredrikink. 65, puh. 64 54 05
Pääkonttori ja huolto: Lautasaarent. 52, puh. 67 32 83

214000 km

Toivo Vallin vanha ja uuden Mininsä keskellä. TJJ on vanha.



— Mini on tunnettu ralliauto, mutta ennen kaikkea se on mahdollottoman kestävä perheauto. Näin totesi Toivo Vallin Noormarkusta hakiessaan uusinman Mininsä, tällä kertaa Clubman-mallin.

Toivo Vallin toimii A. Ahlströmin tehtäillä yksityiskuljettajana ja tietää, mitä puhuu toimituun autojen parissa jo 34 vuotta.

Edellisellä Minillään — joka oli 1959 mallia — Toivo Vallin oli ajanut 213.000 km, mikä oli vaikea uskoa auton nähtyään. Mini oli lähes uuden näköinen. Ruostetta ei ole missään ja tiedusteltuamme, mitä ihmevoitetta Vallin oli käyttänyt alustan suojana hän sanoi, ettei Minin alusta kaipaa muuta kuin säännöllistä pesua vedellä.

Täysin korjauksilta ei Vallininkaan Mini ole näiden 12 vuoden aikana säästynyt. Pari vuotta sitten auton oltua 10 vuotta vanha alkoi kampiakselin päässä oleva tiiviste vuotaa ja saman tien Vallin purki koko moottorin alkutekijöihinsä vaihtaan siihen uudet männänrenkaat sekä laakeriliuskat. Taka-

akselin tuet uusittiin askettäin sekä vuosien mittaan jarrunauhhat 2—3 kertaa. Muuta ei autolle sitten ole tarvinnutkaan tehdä huoltojen ja renkasvaihtojen lisäksi. Vaihteisto, kytkin, vetonivelet, valtaosa sähkölaitteista, ohjauslaitteet, jousitus ja korirakenteet ovat alkuperäiset.

Vallin on pitänyt Mininsä kulukselta tarkan kirjanpidon. Kulutus on pysytellyt kaikissa olosuhteissa 6—7 litran välillä.

Kysyessämme neuvoa, millä jokainen automies saisi autonsa kestävämmän hyvässä kunnossa 12 vuoden ajan, vastasi Vallin empimättä, että ensinnäkin ajokkina pitää olla Minin kaltainen vahva auto ja toiseksi hoitaa se ohjeiden mukaan. Seuraava Toivo Vallin ohje palvelee myös liikenneturvallisuuksiin: — Pitäkää aina sentti — pari "ilmaa" kaasupolkimen ja lattian välissä!

Eron hetkellä hyvin palvelleesta Ministä taisi ilmassa olla hiven haikeuttakin. Me toivomme, että uusi Clubman palvelee seuraavat 12 vuotta yhtä uskollisesti ja tielle jättämättä kuten edellinenkin Mini!

British-Leyland johtaa myyntiä Englannin kotimarkkinoilla.

HANNU PESU PERHEINGEN, NO MISSÄ, TIETENKIN SILVERSTONESSA ?



Ennätyksellisen suureksi katosi British-Leylandin markkinaosuus Englannissa — tämän vuoden 4 ensimmäisenä kuukautena eli 45,3 prosenttiin. Suositummat autot olivat Austin/Morris 1100/1300 sarjan mallit. Minien seurattessa tiukasti kannoilla. Voi siis sanoa, että lähes joka toinen uusi auto Englannissa tänä keväänä oli British-Leylandin valmisteta.

Nousu verrattuna vastaavaan aikaan viime vuonna oli 16,3 %. Tämän vuoden British-Leylandin myyntilukema oli tammihuhtikuussa Englannissa 175.799 ajoneuvoa.

Seuraavaksi paras merkki ylti 14 %:iin ja tuontiautot veivät markkinoista runsaat 20 %.

Minifreunde Münsterland

"TYLLIIN" SOPIVA TARRA ? →



MINIMARKET

M Y Y D Ä Ä N

Osia puretuista vm.-70 ja -72 Mini 1000:sta, istuinsuojat (sin.), rullavyöt, suom.kiel. korjaamokäsikirja. Lisäksi kaikki ilm. V8-Magazine -lehdet. *Puh. kes alla*

O S T E T A A N

VANin takalokeroiden kannet (peltiä), vanteiden koristerenkaat (yksittäinkin) sekä Mobilisti -lehden nrot 1/80 ja 3/80.

Puh. k 937-49908, työ 937-751240 Jukka Pöri.

Ostetaan: Morris Minin vm 1961 puskurin käyrät, kokopeittävät kapselit, korjaamokäsikirja, tunkki, työkalut. Myös 60 lukuiset BMC:n turvavyöt, varaosanumero 22A154, väri vaalean harmaa.

Bendix kaiutin soikea, reititetty metallinharmaalla suojuksella 8 ohm. pituus 18 cm, leveys 12,5 cm

941/848149 Ari Pekka Vartiainen

Myydään: 2 kpl Cooperin koneita 998 cm³, Englannissa peruskorjatut. 918/516582 Gordon Watson

Ostetaan: Hyvä Metro, vähän ajettu.

931/640062 Aki Savunen

Myydään: Musta Morris Mini Cooper vm 64, hyväkuntoinen, koneelle tehty remontti -88, kesä- ja talvirenkaat, stereot. Katsastettu 5/89. Hinta 17000. 918/516217 ilt.

Myydään: Mini 850 vm68 ajokuntoinen, hinta 5000,-.

931/651759 Pekka Jalava

Myydään: Mini -68 1000 runko rakentajalle, levityksillä,

jarrut ei kunnossa, uudet sylinterit mukaan,

kone erikseen ja muita varaosia.

Tarjousten perusteella.

Ostetaan: Aluvanteet 5 x 10"

Olavi Laurén puh päiv. 912-48222

ilt. 911-33295

Myydään: MINI Flippinokalla (Clubman) 1300 cm³ moottori, isot jarrut, 13" vanteet, lev 8,5" yms erikoisosaa. 931/771030 tai 771452 J. Kaivo-oja



Alfamer Oy

Hämeentie 70
00550 HELSINKI
☎ 90-701 8766

TARJOUS

9.11.1989

AUTOKIRJOJA EDULLISESTI YHTEISTILAUKSENA

Kerää pieni ryhmä, niin saat tuntuvaan alennuksen autokirjoistamme ja korjausoppaistamme.

Tarjoamme Alfamer ja Haynes korjausoppaat, säätö-arvokirjat, viritysooppaat, historiakirjat, käsikirjat ym. yhteistilauksena erittäin edullisesti:

- 2 - 4 kirjan tilaus alennus 10 %
- vähintään 5 kirjan tilaus alennus 20 %
- toimitus postiennakolla
- palautusoikeus 10 päivää
- postikulut 24 mk/lähetys

Esitteissämme on lueteltu varastossamme olevat kirjat. Uutuuskirjoja ilmestyy jatkuvasti.

Lisätietoja saat puhelinpalvelustamme 90-701 8766, josta voit myös tilata kirjoja. Kirjallisiin tilauksiin tulee merkitä "yhteistilaus" sekä vastaanottajan osoitetiedot.

Terveisin

ALFAMER OY

Raimo Niemelä

ELÄTKÖ PUUTTEESSA?

Kiikastaako autosi valmistuminen puuttuvista osista? Osat voivat löytyä ulkomailta. Soita kahden viikon kuluuttua lehden ilmestymisestä niin laitetaan haku päälle. Kerhon osahankinta/Jarkko Lehtonen, puh: 918-537743 ilt. Please älä soita klo 2100 jälkeen.



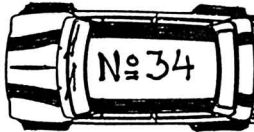
MINI PYSY KYLLÄ
PYSTYSSÄ - MUTTA
SENKIN TESTAAMISELLA
ON RAJANSÄ!



nordmanin kirjapaino

Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30

 916-22125



~~Lehti 35: Aineisto sis. vk 20, ilmestyy 24~~

~~Lehti 36: Aineisto sis. vk 34, ilmestyy 38~~

~~Lehti 37: Aineisto sis. vk 46, ilmestyy 50~~

Mini Club Flying Finns - jäsenlehti, painosmäärä noin 550 kpl. Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Puheenjohtaja:

Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:

Tapio Ketonen

Sihteeri:

Hannu Lindstedt

Vastaava toimittaja:

Timo Salminen

ISSN 0784-2597

Nordmanin Kirjapaino — Forssa 1990