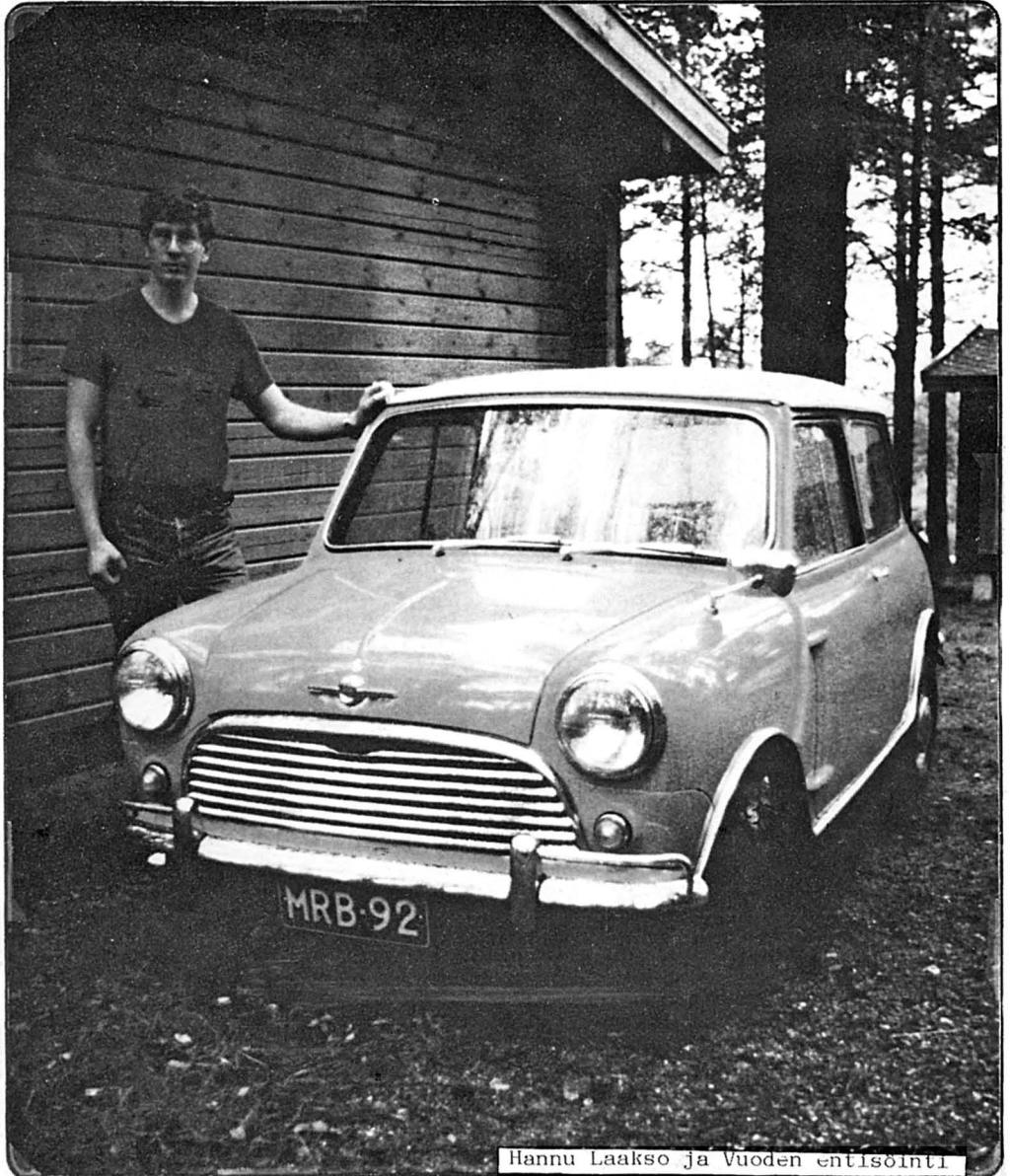



MINI CLUB
Flying Minis

JÄSENLEHTI

N:o 3, 49, 1993



Hannu Laakso ja Vuoden entisöinti



TOIMITUKSEN PALSTA

Mini Club Flying Finns ry:n sääntömääräinen syysvuosikokous pidetään tänä vuonna Valkeakoskella. Aika on 20.-21.11.-93 ja paikkana rantahotelli Waltikka. Paikan edullisuus oli tärkein valintakriteeri, koska haluamme, että mahdollisimman moni jäsenistä voisi osallistua kokoukseen. (Ks. ilmoitus + kartta tässä lehdessä).

Syyskokouksessa käsitellään mm. seuraavat asiat:

- valitaan Mini Clubin johtokunta ja muut toimihenkilöt vuodelle -94.
- vahvistetaan kerhon talousarvio vuodelle -94.
- päätetään jäsenmaksun suuruudesta.
- päätetään vuoden -94 kokoontumisajoista ja paikoista.
- käsitellään muut kokoukselle esitettävät asiat.

Kokouksen ohjelmaluonnos ja aikataulu:

20.11.-93 klo 12.00-13.00 Ilmoittautuminen Hotelli Waltikkaan.

klo 13.00- 17.00 Vuosikokous ja kerhon tarjoamat kahvit.

n. 17.00- 18.30 Sauna

n. 19.30 Illallinen, joulupöytä seisovasta pöydästä.

n. 21.00 Pikkujoulu/muista ottaa pieni paketti mukaan

21.11.-93 klo 8.00 Aamiainen

n. 10.00 - Audiovisuaalisia esityksiä kuluvan vuoden tapahtumista ja hankitaan varaosia Joukolta.

Pakettihinta 250mk/henkilö, sisält. illallisen, saunan, aamiaisen ja aamusaunan. Yöpyminen kahden hengen huoneissa. Jos ei yövy, illäll. 120mk

HUOM!! Huonevaraukset tehtävä viim. 5.11.-93 mennessä:



Mini Clubin johtokunnan ja jäsenten puolesta haluan toivottaa parhaimmat onnitteletut Kari Saloselle 3.10. 1993 olevan 50-vuotispäivän johdosta.

Hannu Lindstedt
Hannu Lindstedt
Kerhon sihteeri

TARJOUS 23.08.1993

SUOMEN MINICLUB
Herra Jantunen

SYYSKOKOUS 20.-21.11.-93

PIKKUJOULUT WALTIKASSA !!!!

Aika joulukuun 1993

Henkilömäärä 40 henkilöä

Pikkujoulupaketti

* SAUNOMINEN JA ALLASOSASTON KÄYTTÖ
- pyyhkeet ja uikkarit talon puolesta
- uima-allas ja poreallas

* JOULURUOKAA SEISOVASTA HERKKUPÖYDÄSTÄ
-leikkeleitä, kinkkua ja laattoja
-liperäkalaa, kahvia ja joulutorttua
-vakiojuomat

* YÖPYMINEN KAHDEN HENGEN HUONEESSA
- aamusauna ja kahviaamiainen

* HINTA 250,- / hlö

JOULUPUKKIA ODOTELLESSA
SOITTELAAN!!!!

RANTAHOTELLI WALTIKKA
MYyntIPALVELU

* PUH. 937-771460

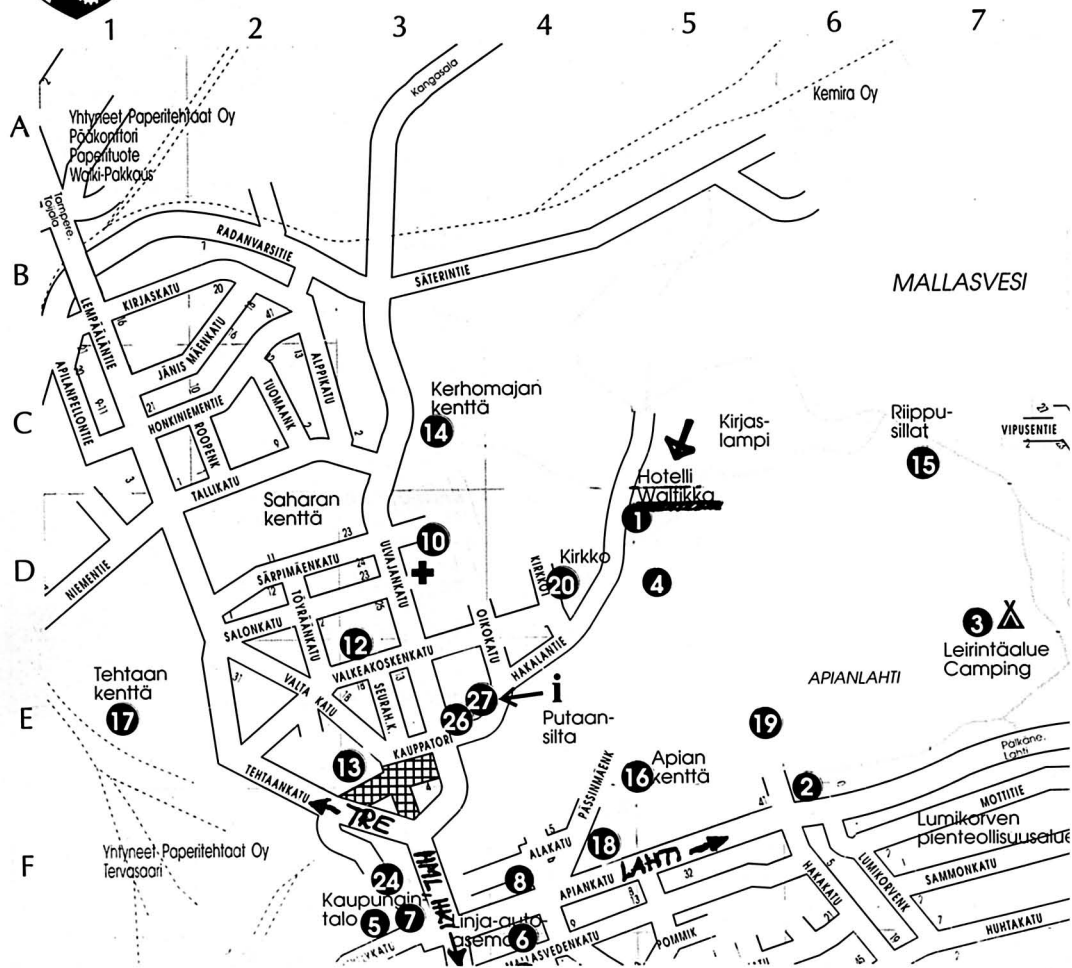
7711

Terttu Nieminen
myyntihovimestari

HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!HUOM!
Pakettihinta on siis 250mk/henkilö, 2 hengen huoneissa. Mikäli et aijo yöpyä Waltikassa, maksaa ruokailu seisovassa pöydässä 120mk. Ruokalipuke tuli-si lunastaa saapuessa vastaanotosta. Huonevaraukset on tehtävä 5.11.-93 !!
mennessä



VALKEAKOSKI



Kerhon paikalliskokoukset:

Helsinki Team: Joka kuun viimeinen keskiviikko Bondaksen kartanossa, Espoon Suonenjoella, Katsastuskonttoria vastapäätä.

Tampere Team: Joka kuun ensimmäinen tiistai klo 19.00 Kesöil Paasikiventie. Aki Savunen.

Lahti Team: Joka kuun ensimmäinen keskiviikko Shell Majakka klo 19.00 Jarkko Lehtonen.

Forssa Team: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 15.00 Forssan Kartanonkadun Esso. Timo Salminen.

Turun Seutu: Joka kuun ensimmäinen sunnuntai klo 16.00 Autoteema, Roukkulän teollisuusalue, Mynämäki. Hannu Lindstedt.

Keski-Suomi: Joka kuun viimeinen tiistai klo 19.00 Tourulan Kesöil, huoltamon kanhio.

Etelä-Karjala: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 17.00 Lappeenrannan Kauppakadun Kesöil. Mika Härkönen Torsten Mättö.

HUOM!! Etelä Karjalan Minifanit! nyt on saatavilla omalla logolla painettuja T-paitoja, Hintaan 30mk/kpl.

Ota yhteyttä seur. henkilöihin: Carita Julin

Pertti Kekäläinen

MININ OHJAUSPYÖRÄN TAKANA

1. Nimi, ikä ja asuinpaikka?

Hannu Laakso, 30v, Nastola

2. Ammatti?
insinööri

3. Perhesuhteesi?

Päivi (vaimo), Yrjö (sp-koira)

4. Mitä ominaisuuksia arvostat muissa ihmisissä?
luotettavuutta

5. Entä itsessäsi?

pitkäjännitteisyyttä

6. Koska alkoi Mini-harrastuksesi, milloin liityit Mini Clubiin?
1983

7. Toimintasi kerhossamme?

akt. rivijäsen

8. Muut harrastuksesi?

vaimo, äänilevyt

9. Nykyinen/nykyiset Minisi?

Morris 1275 GT -70, Morris Cooper S -65, Morris Clubman -72
Chopattu flippikeula -70, Morris 1000 -69, 2 x Austin 850 -67.

10. Montako Miniä olet kaikkiaan omistanut?

n. 12,75 kpl:tta

11. Mieleenpainunein muisto Mini-harrastuksesi ajalta?

KTL-85 palaminen (nyk. chopattu flippikeula Mini)

12. Mitä asioita haluaisit kehittää kerhotoiminnassamme?

kesäkokouksien määrä suuremmaksi (2 - 3).

13. Mitkä asiat kerhotoiminnassamme harmittavat?

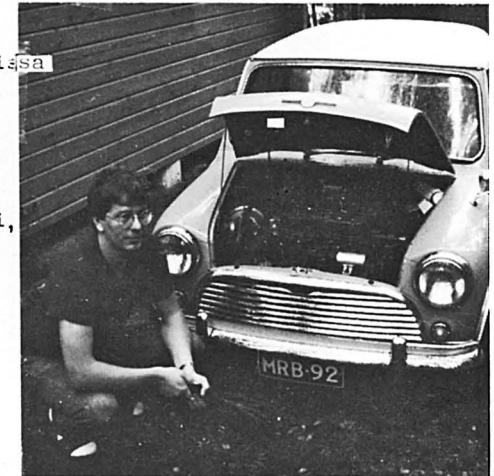
kesäkokouksien vähäisyys !!!

14. Minkälaisena näet kerhomme tulevaisuuden?

stabiilina

15. Jos et olisi Mini-harrastaja, mitä harrastaisit?

jotakin muuta tuumakierteleistä kulkupeliä.





FORSSAN MINISTIT HIIDEN LINNASSA
KESÄKUUSSA 1993



Mini-harrastajat koolla Paraisilla Japanilaiset hulluina suomalaisten rallipedon perään

Eletään 1960-luvun puoliväliä. Suomalainen matadori on rattissa. Pienet pyörät raapivat liukasta asfalttia. Pieni auto siiraa läpi Alpes-Maritimes'in serpentiinimutkien. Auto on Morris Cooper S-malli. Väreinä ovat British racing green tai sen verenpunainen vastine. Katto on brittivalkoinen ja konepellin vaihtiraidat ovat asianmukaiset.

Näillä pienten etuvetoisten kansanautojen isillä – sanalla sanoen Mineillä – suomalaiset hurjapäät loivat neljännesvuosisadan kestäneen rallimaineen. Ja Timo Mäkitistä kumppaneineen alettiin kutsua lisänimellä ”Lentävät suomalaiset”.

Nyt kolme vuosikymmentä myöhemmin Suomen viranomaiset eivät enää hyväksy Minin uusinta versiota, Rover Miniä, liikenteeseen. Viranomaisten mukaan uudessa autossa kun pitää olla muun muassa törmäyksessä kokonpainuva ohjauspyörä.

Mutta Mini elää ja Ministä on tullut kultiauto. Miljoonat britit rakastavat sitä. Roverin 40 000 auton vuosituotannosta huomattava osa myydään Keski-Eurooppaan. Ylitse kaiken käy kuitenkin japanilaisten into.

– Englantilaiset harrastajat valittavat, että japanilaiset ostavat suurella rahalla kaikki parhaat Minit brittien nenän edestä, kertoo Mini Club Flying Finns -kerhon sihteeri, turkulainen Hannu Lindstedt.

Vaikka Miniä ei missään päin maailmaa paljon enää käytetä arkiautona, minimania ei tunne rajoja. Pieteetillä entisyytensä 1960-luvun Mini saattaa

maksa Englannissa jopa sata-tuhatta Suomen markkaa.

Kaikkein halutuimpia ovat kuitenkin kulta-aikojen kilpurit, juuri ne Cooper Assät joilla suomalaiset loivat ensi kertaa maineensa auton kesyttäjänä.

Lauantaina toista sataa vanhaa Miniä rullasi Paraisten kaupungin kupeella sijaitsevalle leirintäalueelle. Suomen Mini Club -kerho aloitti paikalla kaksipäiväisen vuosittaisen kesäkokouksensa, jonka yhteydessä valitaan maan parhaat Minit, vaihdetaan kuulumisia ja käydään kauppaa.

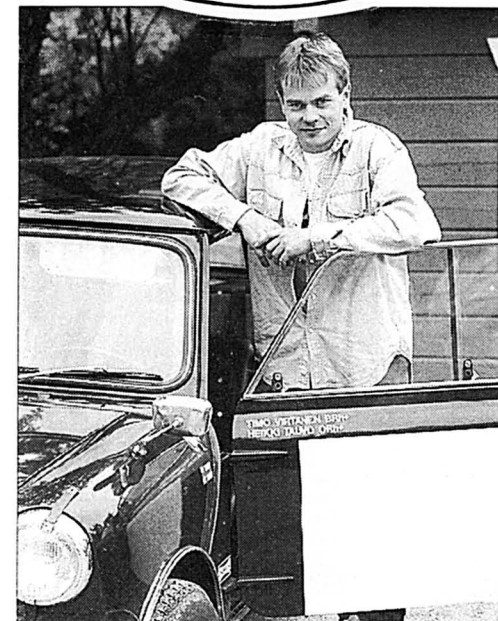
Tapahtuman alkajaisiksi minilaiset näyttivät paraislaisille kuinka vanhat britit vielä kulkevat. Kaikkien sateenkaaren ja British colours'in väreihin maalattujen Minien paraati so-lui lauantaina läpi saaristokaupungin keskustan.

Mini Club Flying Finns -kerhoon kuuluu viitisensataa jäsentä. Heistä ehkä noin kolmannes on parhaillaan Paraisilla oman huolella vaalittu Mininsä kanssa.

Mini näki päivän valon ensi kertaa vuonna 1959, mutta suomalaisten harrastajien Minit ovat useimmiten peräisin 1960-luvun loppuvuosilta tai 1970-luvun alkupuolelta. Nuorin Paraisten Mineistä edustaa mallivuotta 1981.

Jos ovat autot pari-kolmekymppisiä, niin samanikäisiä ovat ajajatkin. Miniharrastajien valtaosa on kuusikymmentäluvu lapsia, heitä jotka ovat saaneet minikipinän istuessaan Morriksen tai Austinin takapenkillä isän leikkiessä lentävää suomalaista.

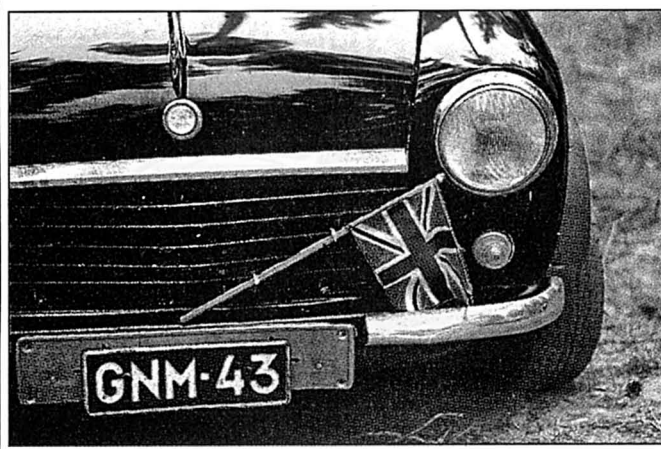
PETRI ELONHEIMO



Tamperelaisella Timo Virtasella on yksi Suomen harvoista Mini Cooper assistä. – Elokuussa osallistun tällä Jyväskylän suurajajien veteraaniajoihin, ralliluokitettun auton omistaja saapoo...



Nuorin Paraisten kokoukseen osallistuneista Mineistä oli tämä Ruotsista saapunut vihreä/valkosattoinen John Cooperin modifioima Rover Mini Cooper. Auto on vuosimalliltaan 92 tai 93.



Ari-Matti Ruuska

Paraisille viikonvaihteeksi kokoontuneet Minit ovat yhtä peribrilliläisiä ilmeystyisiä kuin fish & chips tai kokolattiamatto kylpyhuoneen lattialla.

Köyhän kansan Mini pitää yhä pintansa

Sodanjälkeisinä vuosina useimmat henkilöautot olivat suuria, kömpelöitä ja suuriruokaisia. Ja yhtä kaikki, tavallisilla englantilaisilla – suomalaisista puhumattakaan – ei ollut rahaa auton hankintaan.

Pelastus koitti vihdoin viisikymmenluvun lopulla, kun saarivaltakunnassa kehitettiin Mini, jota Austinin ja Morriksen tehtaat alkoivat tuottaa suurina sarjoina.

Syntyi Mini, elävä legenda näppärästä ja edullisesta pikkuautosta.

Tuon legendan viimeiset väreet ulottuivat lauantaina Paraisille, jonne kokoontui yli sata huolella vaalittua suomalaisminia kuljettajineen.

Sollidenin leirintäalue kuhisee elämää. Mini Club Flying Finn -

autokerhon jäsenet vaeltavat auton luota toiselle. Kaikkialla hoetaan ulkopuoliselle käsittämättömiä englantilaisia mallinimiä ja muistellaan vanhoja vuosikertoja.

Minejä esiteltiin myös paraislaisille. Kokoontumisensa alkajaisiksi Minikerholaiset ajoivat aarteineen paraatina läpi kaupungin keskustan.

Hullunhommasta ei ole kyse, vaikka useimmat kerholaisten Minit ovat vain kesäkäytössä.

– Mini on yhä tänään järjellinen auto. Se on kaupungissa näppärä ja ennenkaikkea siinä on erinomainen ajo-tuntuma, vakuuttaa turkulainen minifani Jarmo Salmio.

SIVU 6



VUODEN ENTISINTI

↓ HANNU LAAKSO



KAVIPAA TULLUT MINISTÄ

PAavo NEVALAINEN (vas.) ~1270€



KUNNIAARSEN

– Jouko LUNTAARARI

MININ YHÄRIVUOTINEN KÄYTTÄJÄ
RAUNO BIRKMAN (vas.)

VUODEN MINI

↓ Ilkka Lindstedt



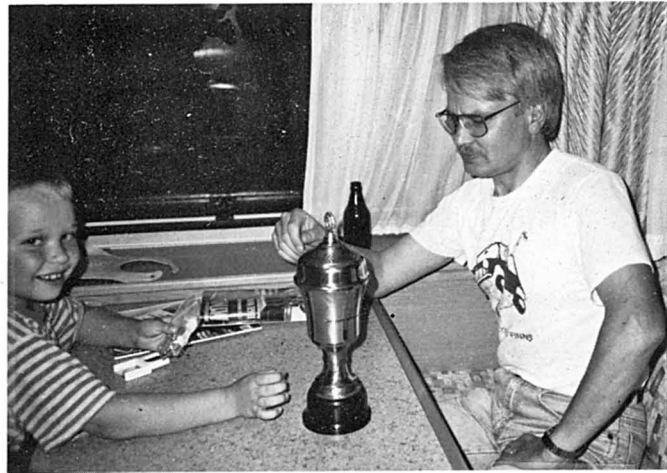
VUODEN KILPATINI

TIMO VIKKANEN (vas)



VUODEN MINISTI:

-JARI JALONEN + POKAALI



TÄSSÄ KUVASSA
LIENEE 50%
SUOMEN LIIKKU-
VISTA MOKEISTA)

MOKE VM 67 ja
MOKE VM 89

VUODEN KILPAMINI MORRIS COOPERS
1070



SAMA TAKAA

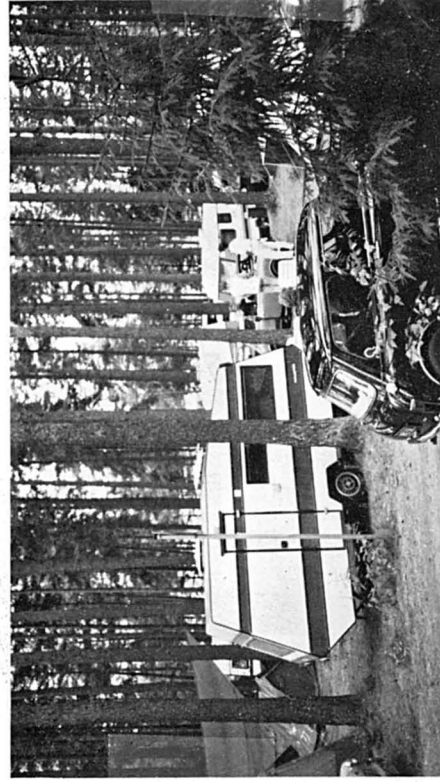
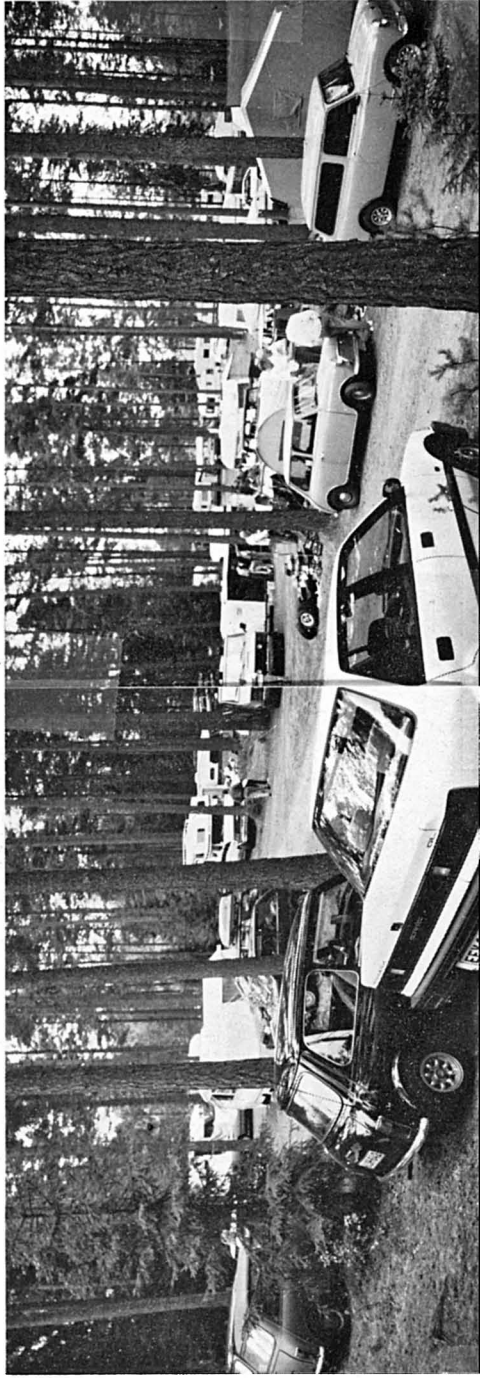


Ruotsalaisten Mini Marcos

TAUSTALLA EI OLE KARJALA OJEN
MANNOS, UAN HILFF KARJALAN
MINI TEAM

KYLLÄ VANHASSA ON JOTAIN ASKEETTISTA! VAIKKA UUSIKIN EI OLE
LIALLA LUXUS VARUS-
TETTU.





YLEISNÄKYMÄÄ

ALUEelta

n 85-90 MINIA

- Vanhin Mini oli H. Kivistin

Morris 850 v. m. 61

- 1960 luokasta 1964,

loput 70-luvulta

JATKO

Yläkuvasta



Akin ja Timon autot omenasaateissa. Mökin päädyssä oleva iso omenapuu pudotti kerralla lehdet ja oksat. Onneksi valtava oksa putosi suoraan autojen väliin eikä suurempia vahinkoja syntynyt.

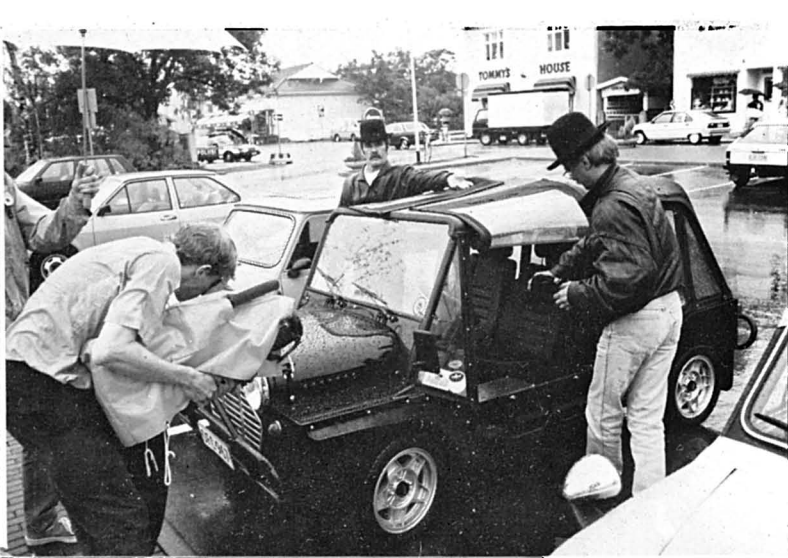
Mini Racing teamin varaosakojusta löytyi tavaraa joka lähtöön: Koreista pitkäpiikkisiin jääretarenkaisiin.



Hannu Laakson vuoden paras entisöinti, Morris Cooper S -65.

Kiertoajelu ja koontuminen Parais-
ten torilla tallen-
nettiin filmille.
Filmiryhmä kuvaa
"tyypillisiä eng-
lantilaisia mini-
faneja" ja vettä
tulee.

Ps. Toivottavasti
saamme nähdä fil-
min esim. seura-
vassa vuosikokouk-
sessa!!!



Kalervo Tuomen
tyylikäs perä-
kärry muuttui
illanmittaan
kylpyammeeksi.
Vettä tuli lau-
tantaina n. 80mm.



Vuoden Miniksi
valittiin Parai-
silla Ilkka Lin-
dstedtin veteraa-
ni Mini Morris
Cooper S -65.
(Kuva Veteraani-
rallista).

Koleassa ja satei-
sessa säässä mais-
tuivat Jouni Aho-
lan valmistamat
lihakeitto ja koti-
kalja.
Vasemmalta: Kaija,
Jouni + soppatykki
ja Jarmo.



Sama auto sisäl-
tä.



Jouni Mäkisen
tyylikäs Mini
Capriole.
Taitaa olla
myös ensimmäi-
nen Suomessa
rekisterissä
oleva avoMini.

Handwritten signature or mark.

KUUKAUDEN PROFIILI KARI SALONEN

— HÄMEENLINNAN tieltä käännytte siinä Riihimäen kohdalla Karavanin risteyksessä Forssaan päin. Lopen lähellä tulee Shellin huoltoasema, siinä on risteys, käännytte vasempaan, tienviitassa lukee Keimola, siitä ajatte parisataa metriä ja jo nämä romut näkyvätkin tien sivussa. On siinä Gulfin kilpikin seinässä...

Salosen autokorjaamo sijaitsee Lopen Jokiniemessä, se on samojen seinien sisäpuolella toiminut jo parikymmentä vuotta ja isä kaksine poikineen muodostaa sen vakinaisen henkilökuunnan.

— Kyllähän sitä käy kaiken näköistä avun kättäjää magnetofonin korjauttajasta viikatteen terottaajaan. Viime aikoina on sentään yritetty vähän valikoida ja enempi keskittyä näihin autonkorjaustoihin, sanoo Kari, myös Lopen sepäksi kutsuttu.

Ja kaikki ohi avajat heilauttavat kättä tervehdykseksi nähdessään jonkun Salosista ulkoisilla.

Elämän syke on täällä rauhallinen ja tuttavallinen.

Kari (s. 3. 10. 1943) puhdistelee Jarrupukkiä Helsingin toimittavaksi.

— Mitäpä sillä enää täällä; myin vasta autonikin. Seitsemänkymmentäseitsemän hevosvoimaa siitä lähti pukilla, melko hyvin Minin koneesta mielestäni. Kyllästyin kun tuli pelkkiä harmeja; kaksi konetta meni peräjälkeen, kannentilivisteet. Ensimmäinen Keimolassa, sitten toinen Väinöläniemellä ja taas Keimolassa. Toisen olin vielä tehnyt nimenomaan ralleja ja puistoajoa varten, mutta laukesi siinä nekin suunnitelmatt.

— Hitto, on se kummallista näiden koneiden kanssa! Talvella ei ollut yhtäkään harmia ja kesäkin näytti alkavan hyvin — voitot Artukaisissa ja Ahvenistolla — mutta sitten rupeisi kiusaamaan...

— Myin sen auton yhdelle kaverille Hämeenlinnaan. Seuraavana päivänä poika soitti ja sanoi, että «petit mua, sehän on vikuri auto, se heitti heti katolle Ahvenistolla!» Kauppaan liittyi sopimus, että saan



Karin isänsä varikopyöriä on tällä keuhilla useita. Tässä isä ja Jasse asettavat uusinta sivuvaunullista «Eysykään Vauhupolton varikolla. (Kuva: Anneli Herjävärvi.)

ajaa vielä viimeisen SM-osakilpailun, jos auto on koossa siihen saakka...

Kari sorvaa sanaa luontevas-ti, kuljettaja tarinaa siinä toden ja leikin rajamoilla, lykkää asiaa eteenpäin ja heittää huolen sopivaan lomaan kuin välimerkiksi ja keventäjäksi.

Hän on pyörinyt moottoriurheilun parissa vuosikymmenen; hankki ensimmäisen Mininsä 1964, aloitti puhkomalla öljypohjia st-kiilpailuissa, kävi pa-

rikymmentä rallia ja keskittyi sitten radoille kesäisin ja talvisin. Viime jälliä Kari valtasi Suomen mestaruuden voittaen puhtaasti kaikki kolme osakilpailua. 1970 hän oli SM-asfaltilla kuudes ja jälliä neljäs (tasapistein pronssin vieneen Harri Juvo sen kanssa).

— Silloinhan tuli ne uudet luokitusmääräykset ja mulla välähti, että Ministä saattaisi taas jotakin syntyä. Rakentelin ajokin jälliä ja lähdin «ankaras-

sa uskossa mukaan. Ensimmäinen SM-kierros meni heti ohi, kun luokituspaperieita ei löytynyt. Toisessa tuli pieni kolari kokkare.

— Keväällä Artukaisissa hajosi perä ja samana päivänä olisi viimeistään pitänyt ilmoittautua Helsingin Vauhtiksoihin. Unohdin sen ja vaikka maanantaina kiärsin hattu kourassa kuin kerjäläispoika kaikki Helsingin herrat, eivät paperini enää kelvanneet. Näin jäivät asfalttipinnat kahden kisan varaan, kertoo Kari.

Jo vuonna 1969 hän oli inollana mukana SM-sarjoissa ja päätyi jälliä vakioluokusteiden kymmenenneksi ja erikoisluokusteiden kuudenneksi, asfaltilla hän oli SM-tilaston viides.

Kari on alusta saakka ollut Mini-mies.

— Kato, isot autot, ne on jollakin lailla jultmia minun mielestäni. Minut oli vahvoissa silloin kun alottelin ja siitä se syttyi minunkin rakkauteen. En ole osannut vaihtakaan; Mini on halpa ja mielenkiintoinen näprät. Nythän Mini alkaa olla jo loppuun kisattu; ehkä sillä vielä ensi talven jälliä ennätää ja tulevan kesänkin kuka-ties. Kun oikein kalvelee, houkuttelee ja kikkoja käyttää, niin aina Ministäkin vielä jotakin uutta irtoaa. Katsellaan nyt; jos maahantuoja vähänkään käy vastaan, niin jatkan Minillä. Ellei myötätuntoa ilmene, kuulo-tellaan muualta. Sitä minä vain ihmettelen, että Fiateja ei ole rakennettu pidemmälle. Kyllä niissä varaa pitäisi olla...

Kari on oman onnensa seppä. Ja vähän muidenkin.

Hän rakentaa ja virittää itse ajokkinsa ja siinä sivussa hän nykyisellään pitää huolen muutamasta muustakin Ministä ja yhdestä Sunbeamista: Raita, Rosenqvist, Säynäjoki...

Karin taidot ovat käyneet kuuluisiksi.

— Mitäs, kun kakarasta saakka on autojen kanssa näprännyt. Vaikka luonnostaan sen kai täytyy tulla, mieltymyksen tähän työhön. Eihän kenestäkään väkisin. Ja niinhän sitä sanotaan, että hullut tykkää kaikesta mikä vähänkin pyörii.

Kaikki alkoi moottoripyöristä. — Nehän on näiltä kulmilta lähenteet, Pesosen Martti ja Mikkolan Heikki, tuolta Sajanimestä. Heikki oli vielä pieni



Kari on kakarasta asti näpräillyt autoja, rakensi ensimmäisen kulkukelpoisen ajokkinsa vanhoista osista 13–14 vuotiaana. Ei ihme, jos mies pystyy korvakuulelta jo sanomaan, missä vika voi olla, oli sitten kyseessä kakaratai nelipyöräinen.



— Käy kaiken näköistä avun kättäjää... Kari Salonen hankkisi varmasti leipänsä yksinomaan virityshommilla, mutta kotikorjaamolla käy asiakasta kaikenlaista, magnetofonin korjauttajasta viikatteen teroittajaan.



Jasse Salonen (melkein 3 v.) pyörii isin kintereillä jokoavain kädessä kotona ja varikoilla. Parivikkoinen pikkusisko jätetään toistaiseksi kotiin kilpailumatkojen ajaksi, mutta ensi kesänä on koko perhe taas mukana.

poika kun Martti jo pyrki ajamaan kilpaa. Minä aloin rakennella poikajan pyöriä kymmen-sen vuotta sitten.

— Ei, en minä ole ikinä ajanut moottoripyörällä kilpaa. Se laite ei siinä mielessä viehätse, se ei ikinäkään sovi minun luonnolleni.

— Ja kyllä ne semmoisia perhanan risukasoja oli ne poikien pyörätkin alkuunsa, että oikein ihmettelin miten ne niillä ollenkaan hengissä säilyivät. Nythän ne ovat kehittyneet. Pesosen pyörä olen laittellut edelleenkin. On jotenkin lysti aina välillä lähteä pyörämiesten matkaan, Imatrallakin menee muutama päivä kesästä kuin lomana...

— Mutta työtä pyörien rakentelu on yhtä heinäsiirkojen pyydystämistä; aikaa siihen hukkuu määrättömästi, mutta ei siitä leipä lähde. Autoista se on revittävä.

— Pyrkii tuo omien autojen rakentelun jätämään aina viimeiseen yöhön. Ensinnäkin tehtävä pelit valmiiksi kavereille, jotta saa rahat oman kunnostamiseen. Hermoon vaan välillä käy yötyö, sitä muuttuu ärtyneeksi väsyneenä. Vaikka toisaalta tietenkään tuollainen pieni kiire kilpailua edeltävinä päivinä panee ajan kulumaan luikkaammin.

— Tuosta kilpailujännityksestä, niin, ainahan sitä etukäteen pohtii kaiken näköistä.

— On siellä tietty, omat riskinsäkin radalla. Paljon on mukana sellaisia vanhojakin asfaltin kuluttajia, jotka ehdottomasti pitäisi alistaa ajotutkiton uudelleen. On minulla siinä omakohtaisiakin kokemuksia; ne tekevät vallan merkittäviä ja arvaamattomia liikkeitä, eivätkä kaarvahditkaan nähtä huomaavan mitään. Minun mielestäni voitaisiin kaikki kilpailijat määrätä joka kevät suorittamaan rataleimatutkinto uudelleen ja jakaa siinä yhdessä oppia ja vallistusta. Sata ja toistasataa on sentään tulma vauhti kaarteissa, kun joku töppäilee ja alkaa tapahtua...

— Jälliä taas lumipölyä muodostaa tavattoman vaaramentin. Ellei heti lähdössä pääse kärkeen, on sentään tulma vauhti kaarteissa, kun joku töppäilee ja alkaa tapahtua...

— Jälliä taas lumipölyä muodostaa tavattoman vaaramentin. Ellei heti lähdössä pääse kärkeen, on sentään tulma vauhti kaarteissa, kun joku töppäilee ja alkaa tapahtua...

— Jälliä taas lumipölyä muodostaa tavattoman vaaramentin. Ellei heti lähdössä pääse kärkeen, on sentään tulma vauhti kaarteissa, kun joku töppäilee ja alkaa tapahtua...

— Jälliä taas lumipölyä muodostaa tavattoman vaaramentin. Ellei heti lähdössä pääse kärkeen, on sentään tulma vauhti kaarteissa, kun joku töppäilee ja alkaa tapahtua...

lanteita. Joihin jälliä Joutuu. Monesti siinä vain seuraa edelläjävän takavaloa tuikutusta, mitään ei ympärilleen tai eteenpäin näe; jos kaveri menee ulos, seuraa itse sokeasti perässä. Eikä jällikään niin hiijaa liikuta.

— Jotakin ratkaisevaa pitäisi keksiä jääratkilpailujen kaikinlaiseksi kohentamiseksi. Ne eivät enää vedä yleisöä, eivätkä pian kilpailijoitakaan. Viime-mainituille pitäisi ainakin olla tarjolla sen verran suuret raho-palkinnot, että ne panisivat taistelemaan toisissaan. Ei parinkymppiä edestä kannata rehkäillä ja ottaa riskiä. Tietysti sitä autourheilussa on pyyteettömätkin harrastelijansa, mutta en minä ainakaan ihan piruuttani viitsi lähteä viivalle. Kyllä auton on oltava sellaisessa vi-reessä, että myös menestymisestä on toiveet olemassa jo etukäteen.

Kari on kilpailijana rauhallinen ja laskelmoiva, vaaramentteja parhaansa mukaan karttava.

— Vähillä minä olen pääs-sytkin lippausten suhteen — taitaa olla parasta koputtaa puuta. — Kerran lisalessa saattui jälliä hupaisa kaato; Säynäjoen Ollia tavoitlessani kilpisen penkalle ja kiepahdin sieltä katolle radalle. Minä ulos autosta ja pyöräytin sen pyörilleen ja enntän vielä viidenneksi siinä lähdössä, vaikka moottori ei edes heti käynnistynyt.

— Asfalttitekniikassa olisi ihmisen varaa paljonkin: en ole ennättänyt harjoitella sitä varta vasten oikeastaan yhtään ja ehkä vieläkin keksin linjoista virheitä sekä Keimolassa että Ahvenistolla. Jotenkin on ajossani jäljellä vielä yrittäminen, jota ralleissa tarvitaan pimeisiin kurveihin mentäessä.

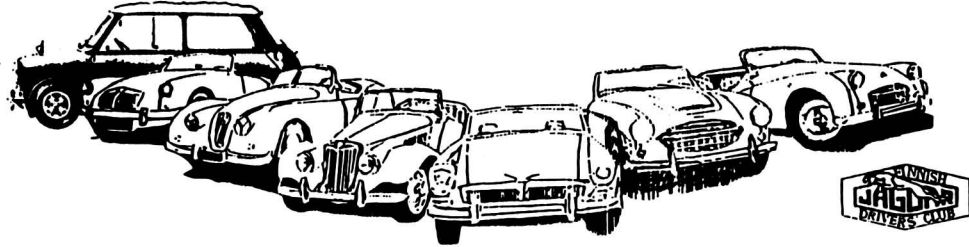
Ralliteille palaakin Kariin mieli jatkuvasti.

— Tänä kesänä piti jo ajaman, mutta hajosi se moottori. Vaan kyllä rallia vielä yritetään, se on varma.

— Ralli on minun mielestäni kaikkein hienoin autourhellu-muoto. Siinä tulevat konstit ja kujeet kysymyksen, eivätkä suorat hevosvoimamäärät ratkaise yhtä selvästi kuin radalla, sanoo hän.

BRITIT KOHTAAVAT

MERI-TEIJO sunnuntaina 1.8.1993 alkaen klo 10.00



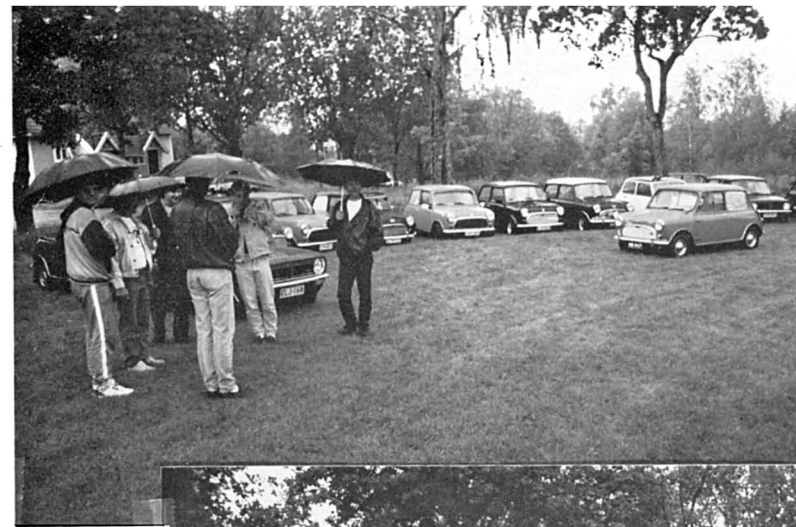
Kuudes perinteinen englantilaisten autojen tapaaminen

Brittipäivistä muodostui todella peri-englantilainen tapaaminen, mitä tulee säähän. Jos tuli vettä jo viikkoa aikaisemmin pidetyssä kesäkokouksessa Paraisten Sollidenissa niin eipä jäänyt Meri-Teijo paljon jälkeen. Ilmeisesti säätila oli jo ennalta peloittanut osaa englantilaisten autojen harrastajaa, sillä Teijoon saapui vain noin puolet siitä automäärästä, mitä normaalisti on nähty Brittipäivillä. Autoja oli ehkä noin 90. Minejä oli 16 kappaletta.

Kokoontuminen alkoi klo 10.00 ja autoja saapui verkkaiseen tahtiin vielä puolenpäivän jälkeen. Järjestävä kerho Jaguar Drivers club ei paljoa yrittänyt pelastaa tapahtumaa vaan ilmeisesti se oli päättänyt jo ensimmäisten pilvien saapuessa luopua koko tapahtuman isännöydestä. Kokoontumisessa ei ollut minkäänlaista ohjelmaa, ei eri kerhojen autoesittelyjä, ei tikkakisaa saattika mitään muuta. Jopa paikallisen raflan isäntä kuppasi putiikin avaamista mahdollisimman paljon. Eikö asiasta olisi voitu sopia jo edeltäkäsän, että kokous alkaa jo klo 10.00. Pitkämatalalaisille olisi kyllä kahvit maistunut. Joten ainoksi ohjelmaksi jäi tutustuminen muihin kerhoihin... ja yrittää "mielenkiintoisena" seurata muiden kerhojen ongelmista saada uusia jäseniä mukaan tai miten helvetin vaikeaa on tehdä lehteä kun ei ole mitään mistä kirjoittaisi tai ketä kiinnostaa Vauxhal Vivan perävälitykset. Mutta kun tulee puhe Ministä niin joka perheessä on tai ainakin on ollut Mini ja sen myymistä osataan kyllä katkerasti katua.



Puoli kymmeneltä autoja oli jo vähän enemmän eli täysi tusina. Kyllä tässä vaiheessa tuli jo ikävä Nuutajärven kokouksia siellä sentään oli autoja.



Meri-Teijoon saapui 16 Minia.

Pekka Paaralan Mini Clubman 1275 GT + peräkärri, joka on tehty Minin takapästä. Tosi tyylikäs yhdistelmä.

Oikealla:
Aulis Paarala.



Sarjassa tuntemattomia Minejä:
Englantilainen Clubman GT ja Salosta saapunut Holmenin Morris Cooper, alk. per. Turkulaisen Markku Linnavuoren Cooper!



Pekka Kastemaa
Rover kerhosta
toi Helsingis-
tä Suomen van-
himman Mini eli
Morris Mini vuo-
simallia 1959!!

Tyypillinen
suomalainen
kokoustunnel-
ma; vaatteet
märkinä ja
rafla kiinni.



Vasemmalta:
Jouni Ahola,
Kalervo Tuc-
mi, ?, Marko
Tuomi ja Jari
Järvelä.

& Hannu.

HARRASTEAUTOTAPAHTUMA

picknick

8.8.1993 FORSSA



PAIKALLA OLI NOIN 2000 ASIOIJUVA, PÄTÖSIN AMERIKKALAISIA
OLIHAN SIENÄ MYÖS 25-30 MINIÄ. MININ OSIA EI KOVIN
PALJON OLLUT KAUPAN, MUTTA JOSTAIN AINA KÖYTYI.
JA MUUTAMA UUSI JÄSEN LIITTYI TUOKAAN.

Timo

Ennätyksiä rikotaan urakalla Nurmeksessa



Tämä kuva on otettu vuonna 1981 Lissabonissa järjestetystä Miniin ahtautumiskisasta. Voittajajoukkue sai sopimaan Miniin 27 aikuista ihmistä. Minkähänlainen ylikuorma saadaan aikaan viikonloppuna Nurmeksessa.

Mitä ihmeellisimpiä ennätyksiä tehtäillaan Nurmeksessa viikonloppuna. Lauantaina ja sunnuntaina Sotkan kylpylän alueella järjestettävissä Erilaisten ennätysten kisoissa yritetään rikkoa muun muassa autoon ahtautumisen maailmanennätys.

Kananmunan korkeusheiton nykyinen ennätys on 18,5 metriä. Lauantaina aiotaan ottaa

ehjänä kiinni vielä korkeammalle heitetty muna. Päivän ohjelmassa on myös pyörällä ajoa takaperin ja liukkaan paikan juoksua. Muovipintainen juoksurata liukastetaan mäntysaippualla.

Hiekan lapiointi

Sunnuntaina tosilapiomiehet

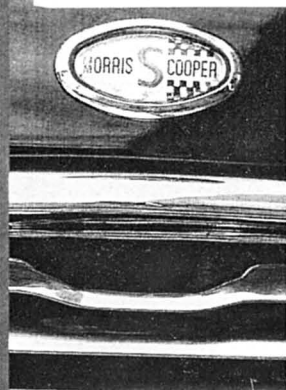
näyttävät, kuinka nopeasti 200 litran säiliö lapioidaan hiekkaa täyteen. Voimamiehet tai kestovoimamiehet yrittävät roikottaa 2 kilon lehtinippuja siivulle suoriksi ojennetuissa käsissään ennätyskissien kauan.

Erilaisten ennätysten kisoissa on kaikkiaan 13 lajia.

MINI MEMORABILIA



S
MORRIS COOPER



Since its inception in 1959 the Mini has experienced a cult following. The basic design has paraded variously as the Mini Minor, Austin, Cooper, Cooper 'S', and Clubman in factory body styles ranging from simple sedans, through Mini utilities, estate wagons, vans and Mokes. And then there's been the plethora of specials; front and rear engined competition units, convertibles, fastbacks, hatchbacks, - even stretch limousines have been produced! All this in addition to seemingly endless performance parts and variations based thereon, modified to suit different competition categories. The basic premise seems to have been that when it came to anything automotive - you could do it to, (or in) a Mini.

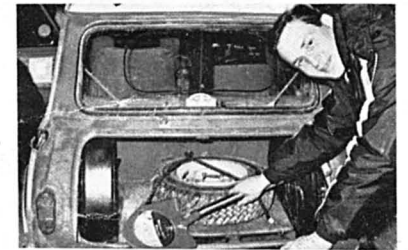
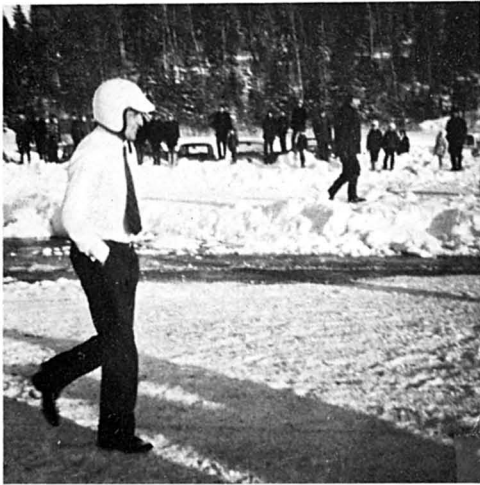
Through all the years the essential design of the Mini has proven its worth and adaptability to these tasks. More than three decades later the fact that the legend lives on stands as testimony to the Mini marques worth.

NOSTALGIAA 60-luvulta

Kiitokset Timo Nikanderille
Kuukalvasta

Timo

HERRASMIES LIIENCE TUOTO
KAIKILLE ?



Veteraanikilpuri Morris Cooper 1071 S -64.

Kolme vuotta sitten "jouduin" hankkimaan itselleni vanhan, kovia kokeneen kisacooperin aihion. Auto oli Risto Puhakan vanha kilpuri, jolla hän ajoi kymmenkunta vuotta ratakilpailuja jäällä ja asfaltilla. Sitä ennen auto oli ollut rallikäytössä.

Mitään suurempia "voittoja" ei autolla tietääkseni ole saavutettu. Auton ostin Eurasta, jossa se oli kerinnyt jo 10 vuotta seistä.

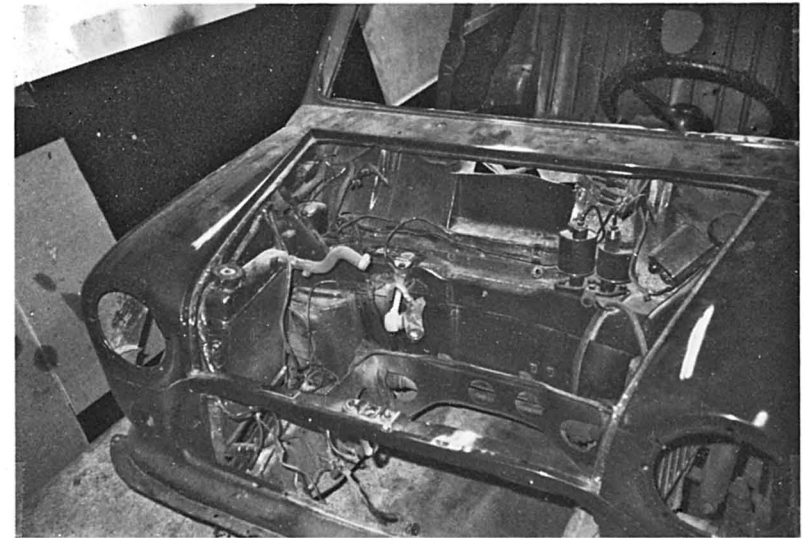


Kuvassa vasemmalla:

Sadan auton ajot 70-luvun alussa, Turun Artukaisissa. N:o 67 Risto Puhakka ja Morris Cooper S 1300:lla moottorilla. Riston takana on Turun Tarmo Rinne ja MK2 Austin Cooper S.

Kuvassa alhalla: GK-237

Sama Mini alkuperäis-kunnossaan vuonna 1965. Kyseessä on jokin? pienoisralli Uudellamaalla. Oikealla Timo Mäkisen "tehtaan kilpuri" CRX91B, jolla Paddy Hopkirk ajoi samana vuonna Monte Carlossa.



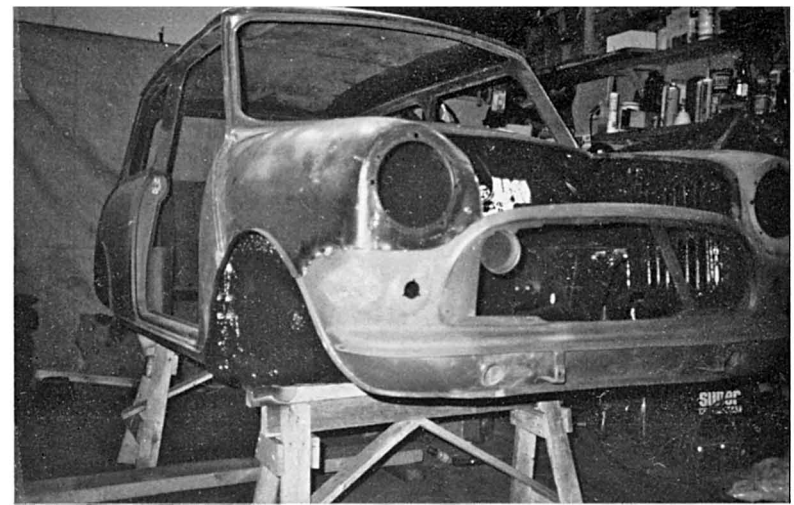
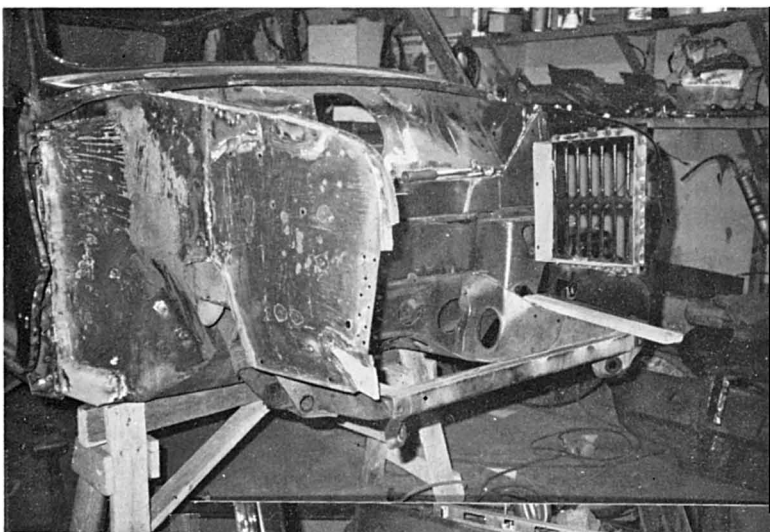
Kori oli maalattu viimeisen omistajan toimesta johtosarjoineen ja ruostereikineen, joten siitä ei paljon apua ollut, päinvastoin. Kaveri oli kuitenkin ehtinyt kerätä paljon hyviä vanhoja kisaosia; Suorahampaista laatikkoo, Miniliten vanteita ym. jotka kuuluivat kauppaan. Kori oli todella väsyneen oloinen. Kiero ja pyöränaukot ratapyörille avarretut, mutta se oli alkuperäinen.

Ensin auto piti vain nopeasti jotenkin laittaa sellaiseksi, jolla voisi leikkiä radalla ym., mutta sitten projekti taas jotenkin paisui. Auto päätettiin entisöidä alkuperäiseen rallikuntoon veteraaniralliin.

Kori kävi robotissa, jossa se vedettiin perussuoraksi ja sitten alkivat peltityöt. Helmat piti uusia sekä sisä-, että ulkopuolelta, takakontin pohja, akkukotelo, lokasuojat ja kolmiopellit.

Korinmuutokset ratakäyttöön kuten Weberin reikä, toisen jäähdyttäjän aukko ja takapyörän aukot olivat lähinnä "kirveellä" tehdyn näköiset. Ne teettivätkin enemmän töitä. Molemmat takakyljet piti uusia lakasuojapottuineen. Koppa hiekkapuhallettiin peltivalmiina ja pohjamaalattiin. Jarrut ym. alustan tekniikka uusittiin. Alkuperäinen 1070:en konekin löytyi Jokisen Timpalta.

Auton valmistuminen eteni melko mukavasti ja sillä päätettiin lähteä jo vuoden -92 Veteraaniralliin Birkmanin Ranen kanssa. Ranen kanssa autoa valmisteltiin kesäloma -92 kovalla tohinalla, mutta sitten...

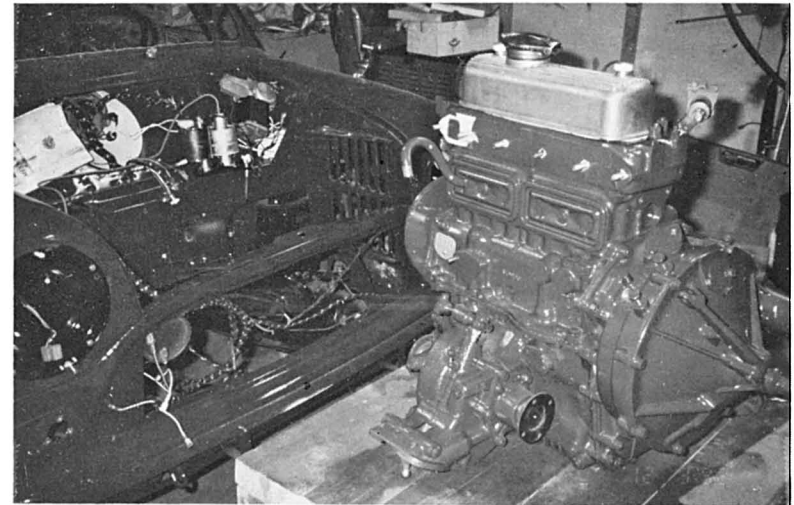


loppui aika. Moottori tai tarkemmin kampiakseli osoittautui vialliseksi ja oli pakko vetää osallistuminen takaisin, kun vielä oli mahdollista saada 2.500 mk:n osallistumismaksu takaisin.



Auto oli vielä muutenkin melko pahasti kesken ja inspiraatiokin katosi joksikin aikaa. Talvella puhtia taas löytyi sen verren, että auto valmistui. Turvakaaria ja vöitä lukuunottamatta auto on alkuperäisessä vuoden -65 luokitusten mukaisessa rallikunnossa, joten se hyväksyttiin myös museoajoneuvoksi. Vapunaattona auto oli kilvissä. Tarkastus sujui asiallisesti ja asiantuntevasti.

Sitten oli FISA-passi tarkastuksen vuoro. FISA passi on kansainvälinen todistus siitä, että auto on alkuperäinen ja vanhojen luokitusten mukainen kilpa-auto. Tarkastuksen suoritti Ralf Pettersson, jolla on hallussaan alkuperäiset luokitustodistukset ja muutenkin hän tuntui tietävän asiat tarkalleen. Hän hyväksyi auton ja kirjoitti sille passin.





Näin saat rakentaa

Liikenneministeriön päätös auton rakenteen muuttamisesta

Annettu Helsingissä 30 päivänä joulukuuta 1992

Liikenneministeriö on 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 108 §:n nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna 6 päivänä marraskuuta 1992 annetulla lailla (989/92), päättänyt:

Osa 2

14 § Heilahduksenvaimentimien vaihto

Heilahduksenvaimentimet saa vaihtaa toisenlaisiksi ja niitä saa lisätä. Jos vaihto edellyttää uusien kiinnikkeiden käyttöä, on näiden oltava asianmukaiset eivätkä ne saa merkittävästi lisätä akselisto-, kori- tai runkorakenteisiin kohdistuvia rasituksia. Muutetut heilahduksenvaimentimet eivät saa toimia jousituksen rajoittiminä joustovaran loppuessa.

15 § Jarrujen muutokset

Auton jarrut saa vaihtaa samaan mallisarjaan kuulumattomiin, tehokkaampiin ja uudempiin jarruihin, jotka ovat peräisin vähintään saman akselinassan ja moottoritelson omaavasta autosta, seuraavin edellytyksin:

- jarrusatula tai -kilpi on voitava kiinnittää muoviliitosella suoraan tai asianmukaisella soviteosaa käyttäen olka-akseliin tai vastaavaan ja taka-akselistoon;
- jarrupääsylinterin on oltava jarrujärjestelmään sopiva; tarvittaessa on käytettävä tehostusta;
- jarrupolkimen ja pääsylinterin kiinnityksien on oltava asianmukaiset; ja
- jarruvoiman jakaantuminen ei saa muutoksen seurauksena muuttua alkuperäistä huonommaksi.

4 luku Korimuutokset

16 § Yleistä

- Autoon tehtävät korimuutokset eivät saa merkittävästi heikentää korin lujjuutta.
- Muutellaessa ennen tämän päätöksen voimaantuloa Suomessa käyttöön otettu auto mallikaluautoksi sovelletaan autoon muiden vaatimusten osalta niitä vaatimuksia, jotka olivat voimassa, kun auto otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön Suomessa, jos rakentaminen tai rakentamisessa käytettävien osien hankinta oli aloitettu ennen tämän päätöksen voimaantuloa.
- Lokasuojat ja etu- tai takakannen saakka yläyhtenä kappaleena avautuvalla kokonaisuudella seuraavin edellytyksin:
 - autossa on pääosan rasituksista kantavat runkoosat, apurunko tai runko;
 - jos lokasuojat, mukaanlukien mahdollisesti poistettavat sisälokasuojat, ovat toimineet jäykisteinä, auto vahvistetaan muulla tavalla vastaamaan alkuperäistä; ja
 - vahvistusosien ja muiden rakenteiden tunkeutuminen ohjaamoon kolariitilanteessa estetään.

17 § Luvanvaraiset korimuutokset

- Korimuutokseen tulee hakea lupa jos:
- auto muutetaan mallisarjaan kuulumattomaksi avomalliksi;
 - auton ovien tai kattopylväiden lukumäärä muutetaan mallisarjan ulkopuolella;
 - auton kori korvataan mallisarjaan kuulumattomalla korilla; ja
 - omamassallaan enintään 1500 kg:n maastoauton kori korotetaan;
- ei) auton kori korotetaan omavalmisteisella korotussarjalla runkoon nahken; tai
- korin leveyttä suurennetaan enemmän kuin 100 mm.

18 § Puskurit sekä alleajo- ja sivusuojat

- Puskurit saa vaihtaa toisenmallisiksi tai poistaa, jolloin myös terävät kiinnitysraudat on poistettava.
- Autossa vaadittavia alleajo- ja sivusuojia ei saa poistaa.

19 § Muoviosat

- Muotopeltejä saa vaihtaa muovisiin seuraavin edellytyksin:
 - vaihdettava osa ei vaikuta korin jäykkyyteen; ja
 - vaihdettava ovi vahvistetaan niin, että se tarjoaa vastaavan suojan sivulörmäystä vastaan kuin alkuperäinen ovi.
- Ovea, jonka lukkojen ja saranoiden on oltava E-säännön tai direktiivin taikka FMVSS-standardin mukaisia, ei kuitenkaan saa vaihtaa muoviseen, jollei voida osoittaa, että vaatimukset täyttyvät myös vaihdon jälkeen.

20 § Ovimuutokset

- Ovien ja kattopylväiden lukumäärän saa muuttaa mallisarjan puutteessa. Jos keskimääräinen kattopylväs poistetaan, on korin vahvistettava samalla tavalla kuin vastaavaan mallisarjaan kuuluvassa versiossa.
- Sivuovien lukkoja ja saranoita saa muuttaa seuraavasti:
 - lukkoja tai saranoita, joiden on oltava E-säännön, direktiivin tai FMVSS-standardin mukainen, ei saa muuttaa siten, että sanotut vaatimukset eivät täyty;
 - upotettuja kahvoja ei saa muuttaa ulkoneviksi;
 - ulkonevat saranat saa muuttaa piilosaranoiksi edellyttäen, että saranoiden ja niiden kiinnityksen lujuus on vähintään alkuperäistä vastaava;
 - kielilukon saa muuttaa nykyaikaiseksi turvalukoksi edellyttäen, että sen kiinnityksen lujuus on vähintään alkuperäistä vastaava;

Auto oli nyt valmiina ralliin. Kisaan ilmoittauduttiin kokeneen kartturin Tavon Hessun kanssa. Itse kisassa auto pelasi moitteettomasti ja sillä olisi ollut kovasti menohaluja. Kokemattoman kuskin täytyikin lähinnä keskittyä auton menon hillitseniseen ja ojien välissä pysymiseen. Tavoite kuitenkin saavutettiin, päästiin ehjänä maaliin ja saatiin roppakaupalla kokemusta.

Rakenteluprojektissa apuna olivat Kaivo-ojan Jussi ja Birkmanin Rane. Jouko Luhtasaaren Minipartti hoiteli osapuolta.

Rallin huollossa toimivat Kaivo-ojan Jussi, Laurikan Pauli, Savusen Aki, Luhtasaaren Jokke, Haukipään Jokke ja Birkmanin Rane.

Hyvin toimi!!! Ens vuonna uusiks.



Terveisin: Timo Virtanen, Tampere

e) ovien kalivat saa poistaa tai vaihtaa toisiin ottaen huomioon mitä a kohdassa on määrätty; ja

f) oven avaaminen ei saa olla pelkästään kauko-ohjaimen varassa; ovet on muutoksen jälkeen voitava avata ja lukita sisältä myös mekaanisesti ja ulkopuolinen lukitus on voitava suorittaa avaimella tai koodilukolla.

21 § Katon muutokset

1. Katon saa madallata seuraavasti:

a) madallus saa olla enintään 16 % tuulilasin korkeudesta etupylvään suunnassa mitattuna, kuitenkin enintään 100 mm.

b) etu- tai keskipylväitä saa kallistaa vähäisessä määrin taivuttamalla tai kalkkaisemalla edellyttäen, että kaikki sisäkkäiset pölyilmit hietsataan; luotettava selvitys hitsaus-työstä on esiteltävä muutoskatsastuksessa;

c) takapylväät saa kallistaa;

d) tarvittaessa saa katon pidentää tai leventää;

e) istumailan korkeuden on muutoksen jälkeen täytettävä rakennusasetuksen 61 §:n vaatimukset; ja

f) katsomisalueen tuulilasin läpi on täytettävä määräykset, jotka olivat Suomessa voimassa auton käyttöön- toajankohtana.

2. Auton katon saa korottaa edellyttäen, että pylväitä ei pidennetä.

22 § Valaisimien vaihdot

1. Vaihdetun valaisimen on täytettävä auton valmistusajankohtana Suomessa voimassa olleet tai myöhemmät määräykset. E- tai e-merkittyä tai vastaavien Yhdysvaltain määräysten mukaista valaisinta ei kuitenkaan saa vaihtaa hyväksyntämättömään eikä vaihdettu valaisin saa olla valaisukykyttään tai näkyvyydeltään alkuperäistä heikompi.

2. Jos valaisimen paikkaa muutetaan, on sijoituksen oltava auton valmistusajankohtana Suomessa voimassa olleiden tai myöhempien määräysten mukainen.

3. Jos autossa ei alunperin ole ollut suuntavalaisimia tai jos suuntaviljat korvataan vilkkuvaa valoa näyttävillä valaisimilla, on suuntavalaisimien näytettävä eteenpäin valkoista tai ruskeankeltaista ja taaksepäin punaista tai ruskeankeltaista valoa. Suuntavalaisimet saa edessä yhdistää erillisin etuvalaisimiin ja takana jarruvalaisimiin edellyttäen, että nämä sijoitukseltaan ja näky miskulmitaan täyttävät voimassa olevat määräykset. Sivusuunta- valaisimia ei kuitenkaan vaadita. Suuntavalaisimen lampun tehon on oltava vähintään 15 W, kuitenkin vähintään kolme kertaa suurempi kuin vastaavan etu- tai takavalai- simen teho

4. Jos autoon asennetaan lisävalaisimia, on niiden täytettävä asennusajankohtana voimassa olevat määräykset hyväksynnästä ja sijainnista.

23 § Tuulilasi ja muut ikkunat

1. Tuulilasin valonläpäisykyvyn on oltava vähintään 75 %. Etusivuikkunoiden ja henkilöauton takaikkunan valonläpäisykyvyn on oltava vähintään 70 %. Edellä mainituissa laseissa ei saa käyttää jälkeinpäin asennettavia kalvoja. Muissakaan laseissa ei saa käyttää sellaisia kalvoja, jotka voivat aiheuttaa haitallisia heijastuksia.

2. Mikäli näkyvyys taaksepäin korimuutosten takia heikkenee, on autoon asennettava riittävän näkyvyyden taaksepäin antava oikeanpuoleinen taustapeili.

24 § Korin korotus

1. Maastoauton, jonka omamassa on suurempi kuin 1500 kg, korin saa korottaa erilliseen runkoon nähden korotussarjalla seuraavin ehdoin:

a) korin ja rungon väliin tulevat korotuspalat ovat korkeintaan 76 mm:n mittaiset; ja

b) korotetussa avomallisessa autossa on käytettävä 27 §:ssä tarkoitettua turvakaarta, jollei turvakaari ole autossa vakiovarusteena.

2. Korotettaessa maastoautoa, jonka omamassa on enintään 1500 kg, tai jos korin korotukseen käytetään omavalmisteisia osia, on noudatettava seuraavia ehtoja:

a) korotuksen vaatimat muutokset hallintalaitteisiin ja jarruputkiin sekä -letkuihin ja korotuksessa käytettävät osat on yksilöitävä;

b) mahdollisten korin ja rungon välisten kumityynyjen on oltava paikallaan myös muutoksen jälkeen;

c) lupahakemuksessa on selvitettävä mahdollinen jousituksen korotus; ja

d) auto ei muutoksen jälkeen saa olla kaatumisherkkä

25 § Avoautomuunnokset

1. Auton mallisarjaan kuuluvan avoautomuunnoksen saa tehdä seuraavin edellytyksin:

a) runko ja kori vahvistetaan vastaamaan avoautover- siota; ja

b) tuulilasinkehysten on lujuudeltaan vastattava avo- auton tuulilasinkehystä; jollei tätä voida osoittaa tai jos esikuvana olevassa mallissa on ollut turvakaari, on turva- kaari asennettava myös muutettuun autoon, jolloin turva- kaaren on oltava alkuperäisen tai 27 §:ssä määrätyn mukainen.

2. Auton, jota ei ole ollut saatavana avoautona, saa muuttaa avoautoksi seuraavin edellytyksin:

a) auton kori ja runko vahvistetaan riittävästi;

b) vahvistuksen lujuus voidaan selvittää luotettavasti; ja

c) autoon asennetaan 27 §:ssä tarkoitettu turvakaari.

26 § Korinvaihdot

Korvattaessa auton alkuperäinen kori mallisarjaan kuulumattomalla korilla tai muovikorilla, on autoon asen- nettava 27 §:ssä tarkoitettu turvakaari, jollei asennetta- vaa koria ole muuten katsottava riittävän vahvaksi. Auton turvavöiden ja istuinten kiinnityspisteiden sekä lukkojen ja saranoiden on lujuudeltaan oltava vastaavat kuin alkupe- räisessä autossa.

27 § Turvakaari

1. Autoon saa asentaa turvakaaren. Jos tässä päätök- sessä on määrätty turvakaari pakolliseksi, on sen oltava valtakunnallisen rekisteröidyn autourheilujärjestön hyväk- symää mallia.

2. Henkilö- ja pakettiautossa (M₁- ja N₁-luokka) hyväk- sytään turvakaari, joka on valmistettu seinämän vahvu- deltaan vähintään 1,5 mm:n ja halkaisijaltaan vähintään 50 mm:n teräsputkesta ja joka on varustettu ainakin yh-

dellä auton pituussuunnassa symmetrisesti sijoitetulla vastaavan vahvuisella vinotuella tai joka omaa vastaavan lujuuden. Turvakaari vinotukineen on kiinnitettävä pulttili- toksella koriin tai runkoon käyttäen riittävän suurikokoisia vahvikelevyjä. Turvakaaren korkeuden kuljettajan istui- men istuinpinnasta on oltava vähintään 85 cm mitattuna istuimen selkänojan suunnassa.

5 luku Voimaantulo ja siirtymämääräykset

28 § Voimaantulo

1. Tämä päätös tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993.

2. Päätös koskee rakennemuutoksia, jotka esitellään muutoskatsastukseen voimaantulon jälkeen. Jos muutos- katsastusta ei vaadita, tämä päätös koskee rakennemu- toksia, jotka suoritetaan loppuun voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

Here it is!!!



POSTIMAKSU	
1 KIRJA	5 DM
2-3 -"	6,50
4-5 "	8,00
6-7 "	10,00
8-11 "	14,00

SHECKI OSOITETAAN
REDAKTION MINI
AM PFALZBACH 65
64646 HEPPENHEIM
GERMANY

MUISTA:
- NIMIÄSI + OSOITE
- PÄIVÄYS + ALLEKIRJ.
- VAIN 2001 KPL
PAINETAAN)

MINI Cartoons on 96 pages!
In German and English language!
4 German und 4 international Cartoonists!
Limited Edition of 2001 issues.

The books are number and we did NOT publish a reprint.
A quick order is important. DM 2,- per book is for the Aids and children help in Germany.

1000 Lakes Veteran Rallye FINLAND

The 4th 1000 Lakes Veteran Rallye
7th-8th August 1993

Neljäs Veteraaniralli ajettiin 7 ja 8 päivä elokuuta Jyväskylän ympäristössä Suurajojen kuuluisilla pikataipaleilla. Lauantaina aamupäivällä autot kokoontuivat Jyväskylän keskustassa olevan parkkihallin kattotasanteelle katsastukseen. Kilpailut ajettiin kadessa lähdössä. Sarja A, joka oli ns. tasanopeuskilpailu, jossa ajettiin maantiesuuksia yleisillä teillä, tasaisella järjestäjän ilmoittamalla nopeudella. Nopeudet saattoivat vaihdella 30 - 60km/h. Siis tosi hurjaa vauhtia. A sarjassa oli lisäksi useita luokkia auton moottorin koon mukaan. Sarjaan oli ilmoittautunut kaikkiaan 27 autokuntaa.

Eräs tunnetuimmista A sarjassa ajavista kilpailijoista oli Kyösti Hämäläinen kartturinaan Aulis Haimakainen, auton Plymouth Valiant V100. Meikäläistä ainakin ihmetyttää se miksi Kyösti Hämäläinen,



moninkertainen Jyväskylän Suurajojen veteraani ja hyvin menestynyt kilpailija mm. tehtaan Ford Escortilla kilpailiut rallikuski, viitisii vuodesta toiseen osallistua A sarajan köröttelijöihin ja kaiken lisäksi Kyöstin sijoitus ei ollut sarjassa mitenkään keuhuttava. Taisi olla peräti yleiskilpailun 13.!!! Ellen aivan erehdy on kartturi Haimakainen sama henkilö, joka aikoinaan viritteli nopeita Escortteja mm. Kemiläisten veljesten nopeita ratapelejä. Siis ehdotan, että Valiantti nopeasti "velhon" pajalle ja ensi vuonna B sarjaan.

B sarja on tarkoitettu varsinaisille ralli-autoille, joilla sitten myös ajetaan niin lujaa kuin kantti kestää. B sarjaan ilmoittautui 33 autokuntaa mm. kuusi Porschea Ruotsista, 6 Volvoa, 4 Miniä, 2 Lotus Cortinaa, 3 Saab Sportia, 3 Volkkaria, 2 3000:sta Heeliä, 1 Ford Anglia ja 1 Isuzu Bellel.



Vasemmalta: Rauno Paaralan Ford Anglia, Pekka Paaralan Isuzu Bellel ja Pertti Römanin Morris Cooper S.



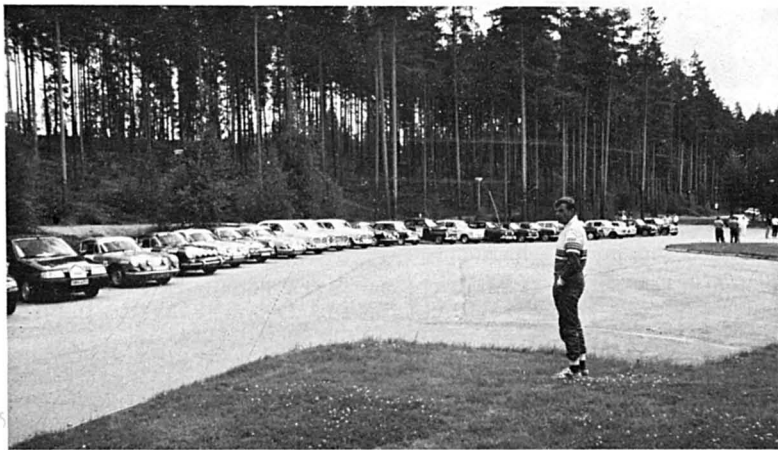
Myös tänä vuonna Porschet olivat täysin ylivoimaisia. Vaikka rengasmääräykset olivatkin muuttuneet ja ns. rallirenkaat olivat tänä kiellettyjä, ajoivat Porschet muilta karkuun. Lopputuloksissa viisi ensimmäistä autoa olivat ruotsalaisia Porsche-kuskeja. Ensimmäisenä Åke Andersson ja toisena Björn Waldegård. Kärkiautojen vauhtia kuvaa hyvin Waldegårdin tekemä hyppy; Porsche lensi n. 20 metriä ja alastulossa kartanlukijan penkki halkesi.

Mini Clubia edusti 4 Miniä; Pertti ja Marjatta Röman Mini Cooperilla, Timo Virtanen ja Heikki Tauvo 1070:llä S:llä, Ilkka ja Asko Lindstedt 1300:lla S:llä ja Tapio ja Seija Oksanen Morris Minillä.

Lauantaipäivän aikana Pertti ja Marjatta ajoivat ylivoimaista vauhtia muihin Mini kuskeihin varattuna. Ehkä etuna oli myös se, että pikataipaleet olivat tuttuja edelliseltä vuodelta. Yleiskilpailussa Pertti oli paras suomalainen ja ruotsalaisten jälkeen (Volvojen) heti 11. sijalla.



Aki Savusen tyylikäs huolto-auto. Varaosaa oli mukana vaikka rakentasi uuden auton Timo Virtasen Mini pelasi kuitenkin murheitta, joten huolto pääsi helpolla.

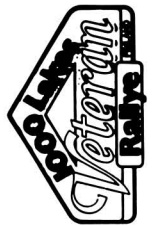


Ylhäl.vasem. Björn Waldegård,
Oikealla: Åke Andersson ja Porschen tosi hieno huolto
Alhalla: Summassaaren tauko ja "Park Ferme".



1000 Lakes Veteran Rallye 1993

HELLOS C



4th 1000 LAKES VETERAN RALLYE 7-8.08.1993

SARJA B		VIRALLISET LOPPUTULOKSET		0	19.58.16
SERIES		OFFICIAL RESULTS			
SIJA NRO	AJAJAT	MAA	AUTO	LK	YHTEENSÄ
PLACE NR	DRIVERS	NAT	CAR	CL	TOTAL
1.	1 ANDERSSON ÅKE THORELL LARS	S	PORSCHE 911	12	1965 00.54.47
2.	6 WALDEGÅRD BJÖRN CRAWFORD BEATTY	S	PORSCHE 911	12	1965 00.54.55
3.	8 WALFRIDSSON PER-INGE WALFRIDSSON PERNILLA	S	PORSCHE 911	12	1966 00.55.08
4.	3 NILSSON LEIF SANDBERG MORGAN	S	PORSCHE 911	12	1965 00.56.08
5.	4 LARSSON JERRY HENRYSSON TOR-BJÖRN	S	PORSCHE 911	12	1965 00.56.55
6.	2 SVENSSON UNO JOHANSSON LARS-OLOF	S	VOLVO 122 S	10	1965 00.57.35
7.	9 OSCARSSON ANDERS JAKOBSSON ROBERT	S	VOLVO 122 S	10	1965 00.58.20
8.	7 SILVERBERG TOMMY ABELSSON GÖRAN	S	VOLVO 122 S	10	1965 00.58.42
9.	10 SELMBERG HANS BERNADSSON SAM	S	PORSCHE 911	12	1965 01.00.16
10.	13 JOHNSEN STEIN JOHNSEN JON OLA	N	VOLVO 544 S	10	1961 01.01.23
11.	12 SUNSUNDEGUI IGNACIO BOFILL FRANCISCO	E	FORD LOTUS CORTINA	9	1965 01.02.13
12.	18 HIRVONEN KIMMO HIRVONEN JORMA	FIN	VOLVO 122 S	10	1965 01.02.18
13.	28 WIGREN MAGNUS WIGREN GUNNEL	S	SAAB 96 SPORT	7	1964 01.02.32
14.	19 PAARALA RAUNO JÄRVINEN MIKA	FIN	FORD ANGLIA SUPER	8	1966 01.02.42
15.	14 PELTOMAA SEPPO HELLSTRAND BENGT	S	FIAT 2300 S COUPÉ	11	1965 01.02.45
16.	20 PAARALA PEKKA VÄNNI JUHA	FIN	ISUZU BELLET	9	1965 01.02.57
17.	29 LINDSTEDT ILKKA LINDSTEDT ASKO	FIN	MORRIS COOPER S	8	1965 01.04.49
18.	33 WIKLUND JOHAN OTHER A.N.	FIN	AUSTIN HEALEY 3000	12	1960 01.05.01
19.	34 ERICSSON PER-ERIC GUSTAVSSON TORE	S	VW 1500 S	9	1965 01.05.19

4th 1000 LAKES VETERAN RALLYE 7-8.08.1993

SARJA B		VIRALLISET LOPPUTULOKSET		0	19.58.17
SERIES		OFFICIAL RESULTS			
SIJA NRO	AJAJAT	MAA	AUTO	LK	YHTEENSÄ
PLACE NR	DRIVERS	NAT	CAR	CL	TOTAL
20.	27 LINDBERG INGVAR LINDSTRÖM LARS-INGE	S	SAAB 96 SPORT	7	1962 01.06.09
21.	17 RIKKONEN MIKKO JÄRVINEN PEKKA	FIN	VOLVO 544 S	10	1964 01.06.37
22.	23 TARVAINEN MATTI J. RAUTIAINEN JAAKKO	FIN	SKODA 1000 MB	7	1966 01.08.13
23.	30 VIRTANEN TIMO TAUVO HEIKKI	FIN	MORRIS COOPER S	8	1964 01.09.53
24.	32 THOM SIEGFRIED RÄISÄNEN PEKKA	D	AUSTIN HEALEY 3000	12	1959 01.34.43



Pertti ja Marjatta Röman. Ajalla 1.02,00 Römännit sijoittuvat yleiskilpailussa 11. tilalle ja siten he olivat parhaimpia suomalaisia Luokkavoitto oli ylivoimainen.

4th 1000 LAKES VETERAN RALLYE 7-8.08.1993

SARJA A		YHDISTETYT LUOKKATULOKSET		B13	20.08.48
SERIES		GROUP OF CLASS RESULTS			
SIJA NRO	AJAJAT	MAA	AUTO	LK	YHTEENSÄ
PLACE NR	DRIVERS	NAT	CAR	CL	TOTAL
1.	21 RÖMAN PERTTI RÖMAN MARJATTA	FIN	MORRIS COOPER S	13	1965 01.02.00
2.	5 KANKKUNEN PEKKA HUOVILA RAIMO	FIN	FORD CORTINA LOTUS	13	1963 01.03.32
3.	26 LEHTINEN JUHANI TEITTINEN VEIJO	FIN	VW 1300	13	1966 01.05.50



Timo Virtanen, Heikki Tauvo ja Ilkka Lindstedt kartturina Asko Lindstedt ajoivat ensimmäistä kertaa rallia, joten alussa vauhti oli tunnustelevaa ja autoa säästeltiin. Ensimmäisillä pikataipaleilla Laajavuoressa, Saalahdessa ja Himoksessa Römannit olivat jo kymmenen parhaan joukossa kun taas Timo, Ilkka ja Tapio jäivät jo kahdenkymmenen paremmalle puolelle.

Erikoiskokeella 6 Urria, jonka pituus oli 14,7km Tapio ja Selja Oksanen joutuivat keskeyttämään kilpailun pahaan ulosajoon, jossa Mini vaurioitui pahoin. Pikataipaleella oli myös tutka, joka mittasi autojen nopeuksia ja kerrotaan, että ulosajohetkellä Oksasten vauhti olisi ollut 82km/h kun muilla kilpailijoilla vastaavassa paikassa oli vain 55-63km/h.

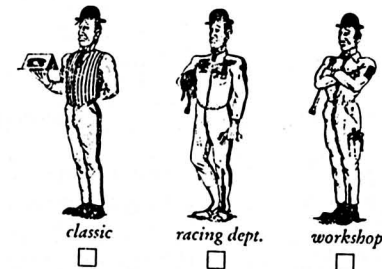
Timo Virtanen ja Heikki Tauvon lopullinen sija yleiskilpailussa oli 23. ja omassa luokassaan he olivat kolmansia. Ilkka ja Asko Lindstedt sijoittuivat yleiskilpailussa 17. ja luokassaan toisia. Luokkavoiton vei Rauno Paarala ja Juha Vänni Ford Anglialla. Ilkan ja Askon Cooperissa oli jatkuvasti pikku vikoja, koska auto oli aivan uusi ja vain ns. sisäänajettu. Jo lauantaina auton jousitus alkoi antaa periksi ja ajaminen kävi sietämättömäksi kivisillä teillä... ja juuri kun kaikki oli taas kunnossa hävisivät jarrut, nesteet kuumentivat liikaa ine. mutta huolto pelasi ja päästiin ajoissa maaliin. JA ENSI VUONNA UDESTAAN!!!



Handwritten signature: J. Tammi

MINI MANIA, A. HOHLS
Buschstr. 2, D-26215 Neuenkrüge
Telefon 0 44 02 - 8 20 44

Alles unter einem Dach



Sieger Hist. Tourenwagen 1300 ccm 1989, 1990, 1991, 1992

SPECIAL QUOTATION
for
MINI CLUB
Flying Finns

1000/1100cc - MOTOREN
Manual & Automatic

38 G 501 N	1100 A-Series part-engine, neu	bleifrei	1.005,65
38 G 501 N	1100 A-Series part-engine, neu	verbleit	1.005,65
RKM 1150 E	1100 A-Series stripped engine, AT	verbleit	1.240,45
RKM 1124 E	1100 A-Series stripped engine, AT	verbleit	1.240,45
SPECIAL	998 A+ part-engine (wie 998 Cooper), neu	bleifrei	1.240,45
SPECIAL	998 A+ part-engine (wie 998 Cooper), neu	verbleit	1.240,45
LBB 10091 N	1000 A+ IIC, stripped engine, neu	bleifrei	1.515,90
LBB 10089 N	998 A+ HC, stripped engine, neu	bleifrei	1.515,90
LBB 10065	1000 A+ LC, stripped engine, neu	bleifrei	1.293,50
BIIM 1452 N	1000 A+ IIC, stripped engine, neu	verbleit	1.240,45
BHM 1360 N	1000 A+ LC, stripped engine, neu	verbleit	1.240,45
LBB 10085 E	998 A+ Metro LC, stripped engine, AT	verbleit	1.204,35
BIIM 1378 N	1000 A+ stripped engine automatic, neu	verbleit	1.378,30

MOTOREN FÜR AUTOMATIK-GETRIEBE
1000, 1100 & 1300 cc

BIIM 1378 N	1000 A+ stripped engine automatic, neu	verbleit	1.378,30
BIIM 1457 N	1300 A+ stripped engine automatic, neu	verbleit	1.553,50
BIIM 1224 N	1300 A-Series stripped engine automatic, neu	verbleit	1.378,30
BIIM 1663 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	bleifrei	1.378,30
BIIM 1663 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	verbleit	1.378,30
BIIM 1444 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	bleifrei	1.240,45
BIIM 1444 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	verbleit	1.240,45

Alle Preise Netto ab Lager!

Mit der Lieferung wird ein Altölpfand für den Zylinderkopf von DM 86,25 brutto erhoben.

1300cc - MOTOREN

Manual & Automatic

Conditions of sale : All prices net. 'ex works'. All prices are subject to VAT in the country of their destination.
Prices apply from the quantity of 3 units . 5 and more at lower prices !
B Export Level
Payment : Cash with order.

Teilenummer	Motorentyp	Version	Preis/DM
XAP 45 N	1300 A+ stripped engine, neu	bleifrei	1.944,80
LBB 10248 N	1300 A+ stripped engine, neu	bleifrei	1.944,80
BHM 1667 N	1300 A+ MG stripped engine, neu	verbleit	1.553,50
BHM 1454 N	1300 A+ MG stripped engine, neu	verbleit	1.553,50
BHM 1666 N	1300 A+ Metro stripped engine, neu	verbleit	1.553,50
BHM 1444 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	bleifrei	1.240,45
BHM 1444 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	verbleit	1.240,45
BHM 1457 N	1300 A+ stripped engine automatic, neu	verbleit	1.553,50
BHM 1224 N	1300 A-Series stripped engine automatic, neu	verbleit	1.378,30
BHM 1663 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	bleifrei	1.378,30
BHM 1663 N	1300 A+ part-engine automatic, neu	verbleit	1.378,30
SPECIAL I	1300 A-Series/A+ Kurbelwelle mit Lager, neu	alle	406,50
SPECIAL II	1300 Kolbensatz auf A+-Pleuel montiert, neu	alle	406,50

neu = new, off the production line !

AT = original reconditioned gold or silver seal units.

(absolutely not recommendable on 1300s !)

stripped engine = engine with head/water pump/rocker gear/timing gear

Mit der Lieferung wird ein Altteilpfand für den Zylinderkopf von DM 86,25 brutto erhoben.

no surcharge on exportorders !!!

☼ Alle Preise Netto ab Lager!

*With personal
best regards
Tuuli Atherton*



Voiko tästä enää pressan virka-auto tyylikkäämmäksi tulla?!

Ei voi!!!

Toivottavasti kuva on Mänty-niemestä.

MINIMARKET

- MYYDÄÄN: Metro vm.83, ajettu 61.000km, katsastettu, 2 renkaat, kattoluukku. Puh. iltaisin 916-23030/Harri Seppänen
- MYYDÄÄN: 2 kpl purkuminejä 70-luvulta. Ale-osa Hyvinkää. Puh. 914-436869 tai 914-436852.
- MYYDÄÄN: AUSTIN MINI 850 -62, keltainen Lontoon rae rek.no HNJ-23, alkuperäinen "mastering numbers certified" eli helppo museokatsastaa. Hinta tarjousten mukaan tai vaihto alkuperäiseen Mini Travelleriin. Puh.949-496109/Sami Alitalo.
- MYYDÄÄN: 2 x Mini Mayfair Sport -86 koreja + tekniikka, kokonaisena tai osina: Toinen metalli hopea, toinen musta. Sopii hyvin korinvaihtoprojektiin. Leveitä Super Minifin rumpuja 500,-/pari. Tykkivanteita 1000,-/sarja, Kaikkea muuta Minin special osaa. Mini Racing Finland Puh. 949-444075/Jari Laaksonen.
- MYYDÄÄN: Korjausoppaat Mini 1959-69 ja 1969-91 (Haynes) 165 mk. Mini 1959-76 (Brooklands) 195 mk sekä omistajan käsikirja Mini Cooper Mk1/2 60 mk. Muutakin kirjallisuutta löytyy, pyydä lista Puh. 90-7542791/Timo Heikkinen.
- MYYDÄÄN: GB Tykkivanteita 1.000,-/sarja, Super Minifin jarrurumpuja 500,-/pari Puh. 90-2977317/Petri Räike Puh. 949-456596/Pasi Hämäläinen
- OSTETAAN: Mini Vanin osia esim: ruskeat etupenkit tai -penkki, lattiamatot, takarekisterikilven tausta + valot. Puh.(iltaisin) 90-5121122/Tommi.
- MYYDÄÄN: Alkuperäinen BMC:n istuin irtopääällissarja MK1 ja MK2, vihreä plyysikangas, harmaa keinoahka. Uudet! H. 400 mk. Puh. 931-172845/Timo Virtanen.
- OSTETAAN: SMITHS - kierroslukumittari kromatulla mittarikehyksellä. Puh. 937-49908/Jukka Pöri.



St Nicolas Trading

Exporters of Motor Vehicles & Spares

Aston Martin • Jaguar • Triumph • Austin Healey • MG • Rover

Toimittaa myös Minin osia suoraan Englannista Suomeen.

Terveisin, Tuuli Atherton
Export Manager

(PS. Voit puhua myös suomea!!!).

113 HINCKLEY ROAD NUNEATON WARWICKSHIRE CV11 6LJ

Tel: (0203) 343230 Fax: (0203) 387365



Finland 990 -
Sweden 009 - 44 - 203 Tel. 343230
USA 011 - Fax. 387365



Proprietor: B. G. Atherton

V.A.T. No. 399-6631-85

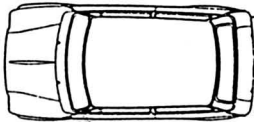


**Painava
tekijä**



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

**NORDMANIN
KIRJAPAINO**



Lehti N:o 4, Aineisto sis.vk 46, ilmestyy vk 50

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

Puheenjohtaja:
Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:
Jukka Pöri

Vastaava toimittaja:
Hannu Lindstedt

Sihtööri:
Hannu Lindstedt

Timo Salminen

ISSN 0784-2597