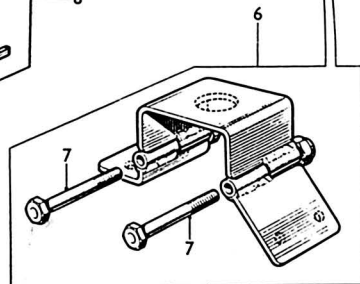
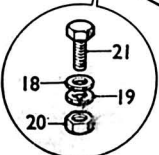
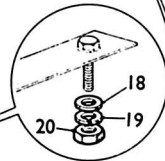
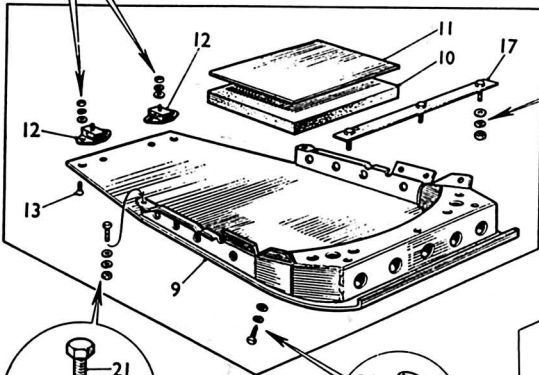
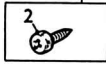
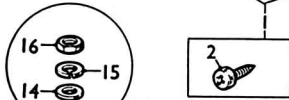
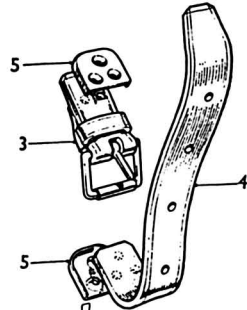
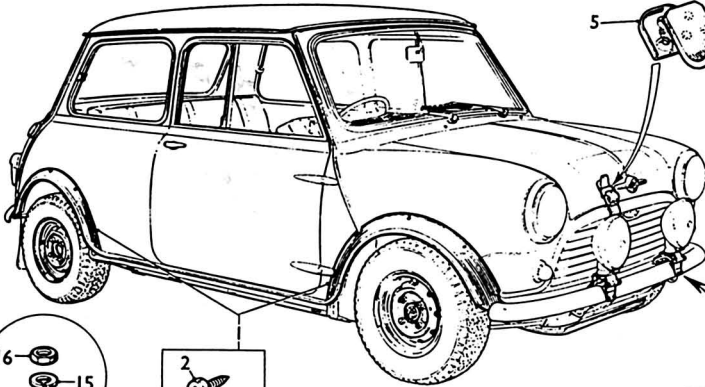


Special Tuning Parts for Cooper S



Hyvää vuotta 1985 kaikille kerhon jäsenille.
Nastolassa pidetyssä syyskokouksessa suunniteltiin toimintaa tälle vuodelle. Kolmisenkymmentä jäsentä oli saapunut paikalle. Kokoontumisen järjestelystä ja ohjelmanpuolesta vastasi Hannu Laakso ja muu Nastolan porukka joille vaivannäöstään suurkiitokset. Syyskokous päätti seuraavista asioista:

Valittiin kerhon johtokunta vuodelle 1985
Timo Heinonen (puh. joht.)
Hannu Lindstedt (sihteeri)
Kaija Salminen (rahaston hoitaja)
Jari Jarvelä

sekä kerholehden päätoimittajana jatkamaan
Timo Salminen

viime vuoden tilejä valittiin tarkastamaan
Pekka Poikolainen
Ritva Jarvelä

Jäsenmaksu päätettiin säilyttää entisenä, 50 mk/kalenterivuosi. Kerholehden mainoksista perittävää maksua päätettiin korottaa siten, että kokosivun mainos nyt maksaa 250,- ja puolensivun 200,-. Selvyyden vuoksi huomautettakoon, että jäsenen osto- ja myynti-ilmoitukset ovat maksuttomia. Seuraava talousarvio alkaneelle kaudelle hyväksyttiin:

Podettiin, että kerhon rekisteröintihakemus on ilmeisesti juuttunut byrokraatian hampaisiin, koska seitsämän kuukautta sitten lähetetystä hakemuksesta ei ole saatu palautetta.

Kokouksessa keskusteltiin ensi vuonna järjestettävistä tapahtumista. Tyydytyksellä voidaan todeta, että useita halukkaita järjestäjiä oli ilmoittautunut. Kerhon toiminta lähikuukausina tulee olemaan vilkasta.

Tapahtumat sijoittuvat eri puolille etelä- ja keskisuomea, joten suurimmalla osalla on lyhyt matka ainakin johonkin niistä. Toivotamme kaikki jäsenet tervetulleiksi mahdollisimman moneen tilaisuuteen. Vuoden -85 tapahtumakalenteri näyttää seuraavalta:

- 3.3. Perinteinen talvikokoontuminen ja liukkaankelinharjoitusajo Forssassa (mikäli paikka ei selviä lehden painoon mennessä, lä- 8-9.6. Retkeilyajo Itä-Suomeen hetetään eri tiedote myöhemmin.
13-14.7. Kesäkokoontuminen Sumiaisissa. Vuoden Mini valitaan.
4.8.(?) Pick-nick Forssassa
31.8-1.9. Kokoontumisajo Kankaanpäässä (sukset mukaan, kerhon hiihtomestaruus ratkaistaan)

Kutakin tapahtumaa järjesteleä muutaman henzen ryhmä, joten kilpailuja ym. ohjelmaa on luvassa. Tämän ja seuraavan kerholehden palstoilla kerrotaan tapahtumista tarkemmin sekä annetaan ajo-ohjeet yms.

Terveisin: Timo Heinonen

P.S. Kuten olet jo aikaisemmin saattanut huomata, on allekirjoittanut muuttanut paikkakuntaa. Kerhon jäsenhankintaesitteitä, joissa esiintyy meikäläisen vanha osoite ja puh.no. ei siis enää kannata jakaa. Pyynnöstä lähetän uusia vastaavia halukkaille. Löytyisiköhän muuten Jyväskylän seudulta tarpeeksi innokkaita Ministejä, että kannattaisi aloittaa kuukausittaiset paikalliskokoontumiset? Ottakaapa yhteys.



- TÄÄLLÄ POUJASSA OLISI VÄHÄN TÖTTÄ.

ICH ♥ TURBO

(Rakastan turboa) sanoisi saksalainen ja miksei myös suomalainen. Sanoista tekoihin tarttui Jukka Rangell Valkeakoskelta, jolla oli kotonaan sopiva "aihio".

Kuten kaikki muistavat ei 1300 cm³ moottoria saa laittaa Miniin ilman levyjarruja, mutta 1000 cm³ moottoria saa kyllä virittää, joten Jukka alkoi virittää konetta.

Tämän päivän sana on turbo. No niitä taas löytyy kaupasta.

Turbo on mallia IHI, joka on japanilainen ja sopivan pieni.

Kansi on 1000 cm³

Cooperin kansi, jossa Todellinen susi lammasten vaatteissa! on kanavat kiilloitettu.

Männät ovat Maileri 1100, joista on poistettu ainetta niin, että puristukset on saatu putoamaan noin 7,1:1.

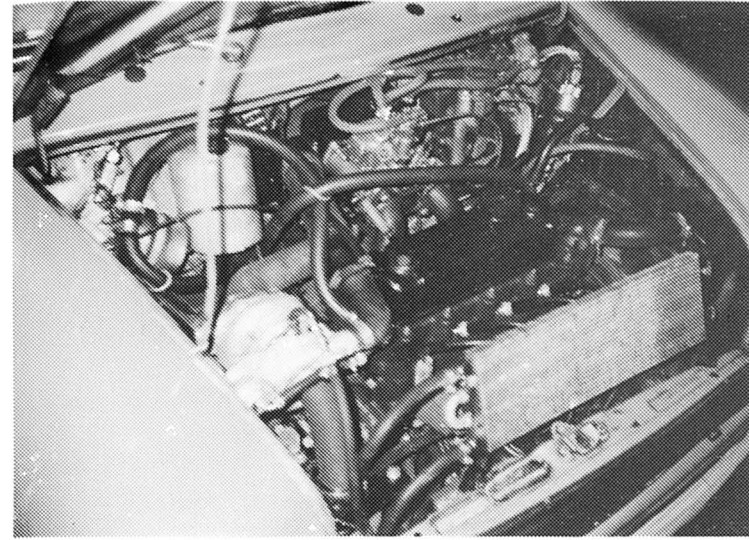
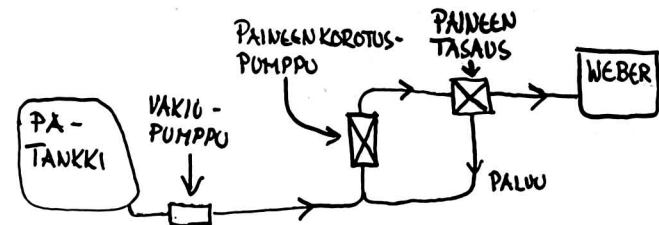
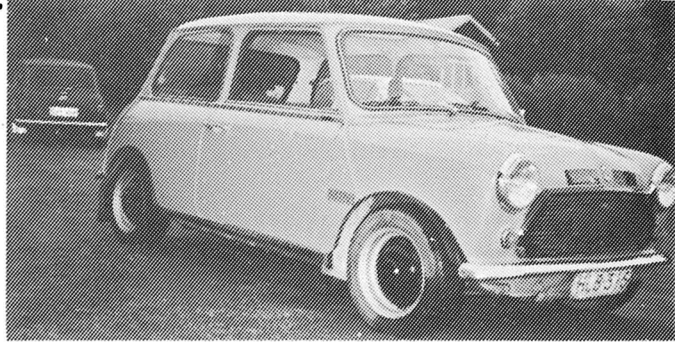
Vauhtipyörä on Minin vakio ja nokka-akseli on Virtasen Maurin tekemä Turbo-nokka (289) joka poikkeaa tavallisista nokista aukioloaikojen suhteen (lähemmin saattanee saada tietoja Maurilta).

Turbon paineena Jukka on käyttänyt arvoja 0,7 -0,9 ja esim. Hangon katuautokisoissa 1,3 !

Säättö tapahtuu vaihtamalla jäykempi jousi hukkaporttiin.

Kaasarina on Weber 40, jossa on 26 mm kurkut, 110 ilma- ja 125 pääsuutin.

Systeemiin kuuluu tietenkin myös polttoaineen paineen korotus ja tasoitus, joka huolehtii siitä että paine on aina 0,3 suurempi kuin paine kaasarisissa (ahtopaine)



Itse ahdin on lämmityslaitteen ilmanoton kohdalla, muutenkin konehuone tuntuu aika ahtaalta, vai mitä.

Moottorin kierrosten pysyessä alle 3000 rpm, ei turboa huomannut lainkaan. Auto oli aivan normaalin Minin tuntuinen, kunnes kierrokset nousivat yli 3000, jolloin huomasi mitä varten penkeissä on selkänojat. Jukka kertoi etupyörien lyövästi tyhjää kuivalla asfaltilla I, II, ja kolmosella ja sen kyllä uskoo. Valitettavasti koeajopäivänä oli sade, jolloin ei pitoa löytynyt millään. Hangon katuautokisoissa -84 Jukan 1000 cm³ Mini sai ajan 15,792 1/4 maililla, jolla hän sijoitui 9. Taakse jäi mm Datsun 160 J, BMW 1600, Capri, Escort, Saab Turbo, jne joiden moottoritilavuus on aivan eri luokkaa.

Kaasaria säädettiin oli auto Maurin tehopenkissä, jossa löytyi 1,1 paineilla 100 hv etupyörästä 6000 rpm, eli koneessa on noin 125 hv.

Kone kiertää joka vaihteella 7000 rpm, kuipun voi jokainen tästä laskea !

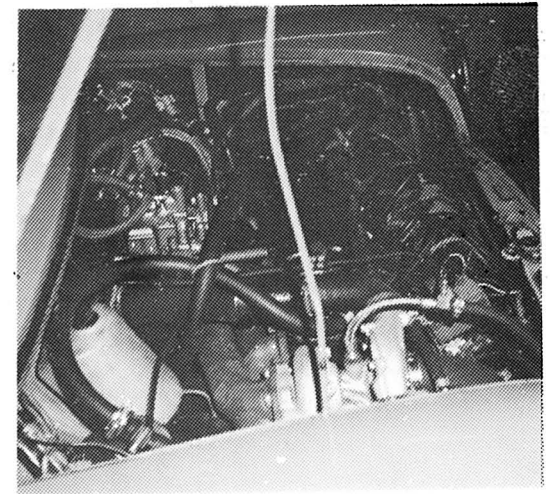
Jukka on ajellut tähän mennessä noin 10 000 km ilman murheita. Mille jotka nyt saivat idean, täytyy huomauttaa, että ahdin hohtaa mahdolloman määrän lämpöä, joten mittään sulavaa ei voi laittaa lähelle. Mm nokkapellin keltainen väri muuttuu porkkananpunaiseksi auton seistessä hetken aikaa paikoillaan ! Toivotaan Jukalle hyviä joutoja turbon parissa; mikäli merkit paikkansa pitävät varmaan kuullaan vielä uutta tältä rintamalta!

Timo Salminen

renkaina on käytetty 165 x 10" ja 155/70 x 12".

Kustannuspuolesta Jukka kertoi seuraavaa: Itse Turbo maksoi noin 3500 ja paineenkorotussysteemi 650, sekä lisäksi muut tilpehöörit, yhteensä **KAIKKI** noin 5500 mk.

Koeajossa turbon vaikutusta ei tyhjäkäynnillä huomannut muusta kuin auton hiljaisesta käyntiäänestä (Tarkoitetaan tietenkin verrattuna vastaavasti laitettuun 'vanhalla' tyyllä viritettiin).



KANSI JA KANNENTIIVISTE:

Kannenena voidaan käyttää joko 1300:sen, 1275GT/1300GT:n (123940) kantta tai vanhempaa Cooper S:n kantta (AFG163/12A185). Palotilan tulisi olla joko vakio tai suurennettu, palotilat ja kanavat uudelleen muotoiltu. Käytetäänkö tasapaisiä vai koveria mäntiä ja kuinka korkea on puristussuhde. Viittaaan edellä mainittuun.

Kannentiivisteenä on ehdottomasti käytettävä kuparitiivistettä joko AHT-188 tai AF-460 (Payen). Lisäksi on hyvä käyttää jotain kansitiivisteliimaa esim. Hermetide Red tai Hylomar. Pintojen on oltava ehdottoman puhtaita ja rasvattomia. Kansia kiristetään normaaliin momenttiin (7.4kp) ja kannen kiristys uusitaan pian sen jälkeen kun konetta on lämmitetty. Kiristämisen jälkeen tarkistetaan venttiilien vällykset.

VAIHDELAATIKKO:

Sanotaan, että myös koneesta tulee yhtä hyvä ja vahva kuin mitä sen heikoin kohta on. Tämä pätee varsin hyvin Minin moottoriin. Vaikka koneeseen tehtäisiin minkälaisia virityksiä ja muutoksia tahansa, jää vaihdelaatikko usein vaille minkäänlaista korjausta tai tarkistusta. Ainoa toimenpide mitä laatikolle yleensä tehdään on, että se vain kaadetaan tyhjäksi vanhoista öljyistä ja korkeintaan pestään puhtaaksi.

Tietysti on totta, jos laatikkoa kunnostaa siihen pitäisi hankkia joko uusia tai ainakin parempia osia ja varsinkin uudet osat maksavat hirvittävästi paljon. Esim. uudet siirtäjän haarukat, akselit tai isot pääläakerit. Korjaaminen tietysti edellyttää, että osataan purkaa ja kokoa vaihteisto. Siis ennen remonttia tulee hankkia hyvät tiedot esim. korjaamokäsikirjasta.

Vaihdelaatikkoa voidaan jo pesun jälkeen tarkastella ja päätellä jotain sen kunnosta. Varsinkin jos ollaan ostamassa laatikkoa käytettynä ja se on hyvin vanha esim. koneella on ajettu reilut 100000km. Voidaan varmasti sanoa, että laatikko on kulunut ja vaatii korjausta.

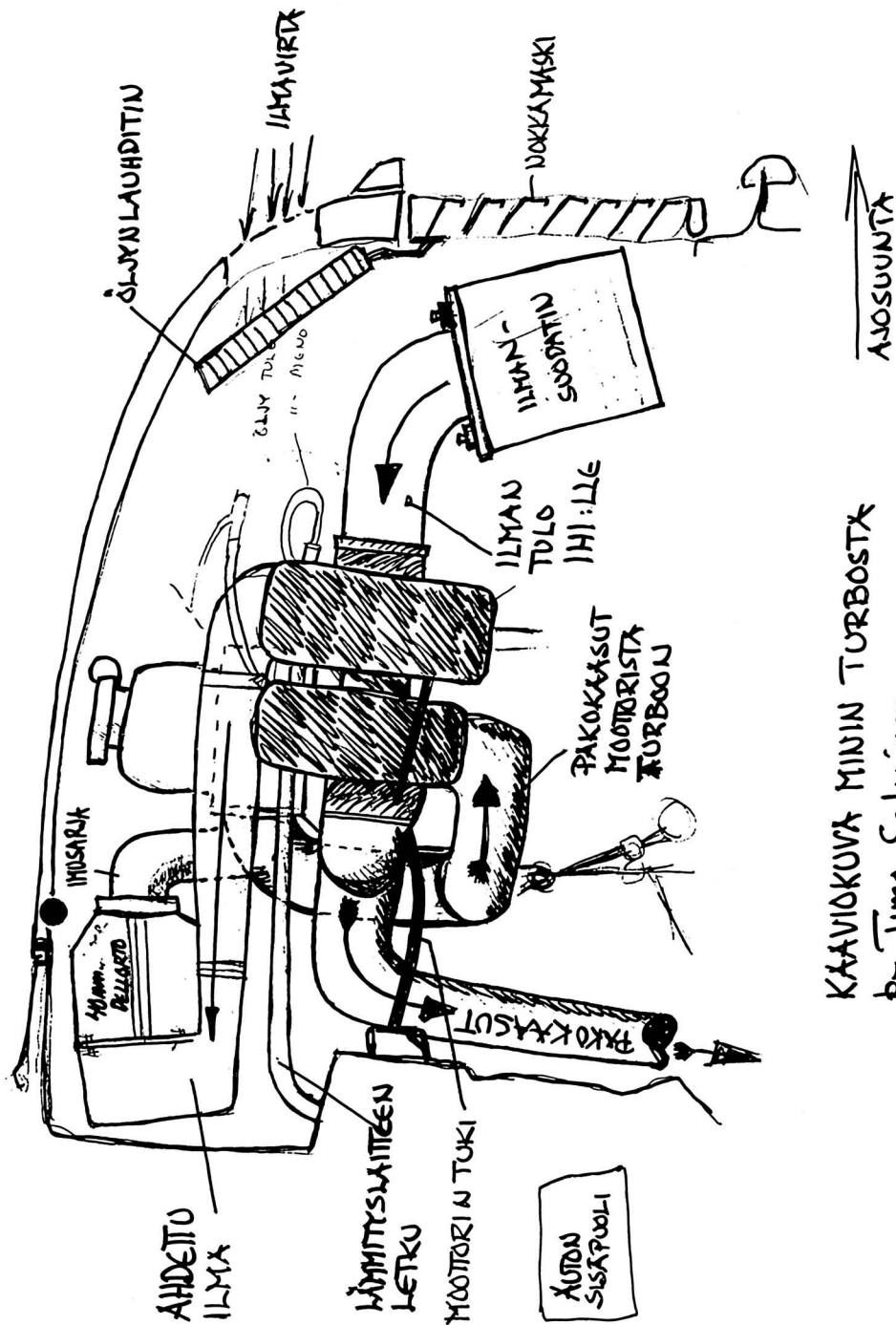
Tarkistetaan seuraavia kohtia:

- Siirtäjän haarukat (pronssiset): Ykkös-kakkosvaihteen ja kolmosvaihteen lukitsijan päittäisvällys haarukassa. Vällyksen pitäisi olla mahdollisimman pieni. Normaalisti se on noin 0.5mm-1mm. Jos vällys on suurempi on haarukka kulunut.
- Tarkista haarukan lukitus siirtäjän tankoon (kartioruuvi haarukassa).
- Tarkista jokaisesta 1.2.3. ja 4.(tuloakselin) hammasrattaan pikkuhampaat ns. synkronaiserin, vaihteen lukitsijan vastahampaat:
 - a) kaikki hampaat ehjät, viistokulmitus jäljellä.
 - b) hampaat kuluneet, kärjet murtuneet tai erittäin kuluneet ja osa hampaista poikki.

Jos pikkuhampaat ovat hyvin kuluneet, tietää se sitä, että synkronointi ei ole toiminut hyvin. Ratas on pyörinyt aivan eri tahdissa kun vaihte on jo lukkiutunut. Synkronointi toimii huonosti ja syntyy ns. nostalkinen narina.

- Tarkistetaan synkronirenkaiden pitävyyttä 1. 2. 3. ja 4. rattaassa. Synkronirengas ei saa painua pohjaan, (siis pinnat irti toisistaan ja rengas on kiinni rattaassa). Renkaan ja hammasrattaan väliin tulee jädä selvä rako kun synkronipinnat ovat kiinni eli hankaavat toisiinsa.

- Tarkistetaan pakin ratas (ryhmäpyörän alla).
 - a) hampaankärjet hyvät, sivukärjet terävät = pakki menee hyvin päälle.
 - b) hampaankärjet vinot, pinnat rikki tai aivan kasassa = pakki menee huonosti päälle eli narisee.



KAAVIOKUVA MININ TURBOSTA
by Timo Salminen

- Tarkista ryhmäpyörä:

Päittäisvälitys akselinsuuntaan. Jos välitys on suuri ovat päittäislaakerit kuluneet. Poikittaisvälitys - ota ryhmäpyörän pikkurattaasta kiinni (ykkösrattaan vastaratas), ja tee ylös-alas liike voimakkaasti:

- akseli ja neulalaakeri ovat (voivat olla) kunnossa, jos välitystä ei tunnu. Kuitenkin näkemättä paras.
- pieni välitys - neulalaakeri kulunut tai neulalaakeri rikki ja akseli kulunut. Molemmat uusittava.
- hyvin selvä välitys - neulalaakeri aivan murusina ja akseli erittäin kulunut. Myös ryhmäpyörän laakeripinta voi olla kulunut rikki. Edessä on kallis remontti.

Kokemuksesta voin sanoa, että jos ryhmäpyörän akselissa on noin 1mm-2mm lovi (neulalaakeri on ollut rikki), on myös pääakselin (1st motion shaft ja 3rd motion shaft välisen) pieni neulalaakeri tullut jo ajat sitten ulos öljyjen mukana. Akselien ja neulalaakerien kuluminen johtuu siitä että öljyjä ei ole vaihdettu sitten läskikapinan vai olikohan ollut se kuuluisa öljykriisi. Öljypinta pidetään jatkuvasti alla minimin ja käytetään halpaa ja huonoa öljyä.

VETOPYÖRÄSTÖ:

- Tarkistetaan perän sivukansien ja ulostuloakselien välitys:

- välitys suuri - liukulaakerit, puslat kuluneet, stefat kuluvat nopeasti ja sivukannet vuotavat öljyä. Runsaas välitys kuluttaa myös tasauspyörästön ison hammaspyörän perän ja planeettapyörästön kotelon puslia ja itse planeettapyörästön.
- Tarkistetaan pienten planeettapyörrien ja poikittaisakselin (diffin) kuluneisuus. Esim. pyöritetään perän ulostuloakseleita vastakkaisiin suuntiin, edestakaisin, jollion pienet hammaspyörät liikkuvat. Hammaspyörissä ei ole laakerointia ja akselissa on vain ristikkäiset öljyurat.
- jos välitys on suuri on akseli ja hammaspyörrien reiät hyvin kuluneet. Perä hajoaa usein juuri sen takia, että pieni planeettapyörä on haljennut.

VAIHDELAATIKKO JA VAUHTIPYÖRÄNKOTELO:

Ennenkuin kampikammio eli lohko asennetaan vaihdelaatikon päälle, mitataan välipyörän päittäisvälitys. Otetaan uusi laatikon ja kotelon välitiivistet ja asennetaan kotelo eli kaaveli ja välipyörä/päittäislevyt paikalleen vaihdelaatikkoon. Kiristetään kaaveli kolmesta kohdasta, alhaalta ja keskeltä (molemmilta puolilta). Normaali kiristys 2.5kp. Mitataan rakomitalla välipyörän päittäisvälitys (päittäislevyn ja laatikon välistä). Välitys 0.07mm-0.15mm. Mieluummin pieni 0.07mm. Suurempi välitys aiheuttaa sen että joutokäynnillä välipyörä on erittäin äänekkäs. Oikean välityksen löytämiseksi vaihdetaan välilevyjä (on eripaksuisia).

HUOM. Jos käytetään niin sanottuja tarviketiivistesarjoja on mittaus ehdottomasti suoritettava. Olen mm. havainnut, että tiivistesten paksuus voi vaihdella huomattavasti. Jos tiiviste on ohuempi kuin ns. alkuperäinen voi välitys mennä nolliin ja välipyörä on 'lukossa'. Kun kaaveli on paikallaan pyöritä ensiöpyörää (kampiakselissa). Jos rattaat pyörivät kevyesti on kaikki kunnossa. Jos tuntuu vastusta voi siis välipyörä olla liian tiukassa.

Aina on syytä tarkistaa myös välipyörän neulalaakerit sekä kaavelissa että vaihdelaatikossa. Entyisesti jos konetta on viritetty kuluvat laakerit nopeasti.

On kai turhaa mainita, että koneremonttia tehtäessä on vaihdettava kaavelin stefat. Värisä ja mallissa löytyy useita mutta parhaita ja kalleimpia ovat Leylandin oma punainen ja Payenin punainen.

KUSTANNUSARVIO 1480 cm:n MOOTTORISTA:

Tarkkaa arviota moottorin rakentamisesta on mahdotonta antaa, koska mm. seuraavat asiat vaikuttavat yllättävän paljon loppusummaan:

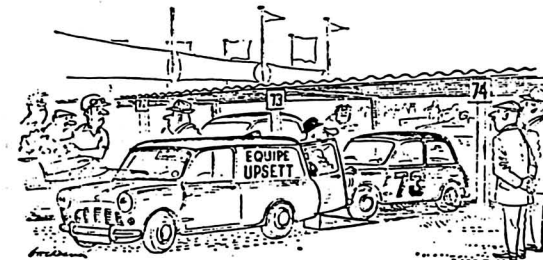
Ensinnäkin; Onko käytettävä koneistamo ennestään tuttu vai täysin vieras ja hinnoittelu 'taulukon mukaan'. Karkea arvio on, että rikoiskoneistukset maksavat noin kaksi kertaa enemmän kuin normaali.

Toiseksi; Hankitaanko uudet osat Suomesta vai suoraan Englannista. Eräitä osia ei edes saa kotimaasta, esim. uusia S:n kiertokankia.

Luettelo tärkeimmistä osista ja noin hinnat:

Lohko: 1300GT , poraus 74.7mm, tasohionta 6mm , tarkistus/mittauksat.	n. 450mk
Männät: Hepolite 17753 2.5TPI (£60.00)	650"
Kiertok: Cooper S tarkistus ja kavennus (£75.00)	800"
Kampiakseli: 1300GT (std) hionta, karkaisu, kiilloitus, ristiporaus, tarkistukset ja tasapainoitus	450"
	300"
Kansi: 1300GT, 35.6mm/31mm venttiilit £24.00/£24.00	n. 550"
tasohionta/koneistus	160"
hidural ohjurit.	200"
palotilojen ja kanavien muotoilu.	
Venttiilikoneisto: Cooper S valetut, akseli ja puslien koneistus.	180"
Nokka-akseli: AEA-800 ja nostinkupit.	n. 600"
Laakerit: VP H/D runko/kk	250"
Jakorattaat ja ketjut: (£35.00)	400"
Kytkinjousi ja levy: Oranssi/ AP rally (£30.00).	350"
	noin 5340mk

Seuraava ylikoko moottori 1500cm³:stä aina 1600cm³:n asti, riippuen siis kampiakselin iskunpituudesta, maksaa noin runsaat 5000mk enemmän. Teräksinen 85mm-91mm:n (Steel Billet) akseli maksaa Englannissa noin £485.00 puntaa (n. 3800mk). Lisäksi Suomeen tuotuna rahatit, tullit ja muut kulut eli n. viisi tonnia.



ÖLJYNPAINHEET:

Aina kun tehdään joko pienempi tai suurempi koneremontti on hyvä muistaa seuraavaa:

- Konetta kasattaessa on aina voideltava kaikki laakeripinnat ja laakerit öljyllä tai mieluummin STP:llä tai Wynssillä.
- Täytetään öljypumppu öljyllä, mieluummin jäykkällä öljyllä. Pumppu kannattaa aina uusia.
- Täytetään öljynsuodatin ja mahdollinen öljynjäähdyttäjän öljyllä.
- Ennen koneen käynnistämistä ns. ensisauhuja, pyöritetään koneeseen öljynpaineet.

Hyvä akku, tulpat pois, vaihde vapaalle ja kaasuu pohjaan. Startataan eli annetaan koneen pyöriä. Tarkkaillaan starttimoottorin läpimittia, jos joudutaan starttaamaan pitempään. Jos kaikki on kunnossa pitäisi paineiden nousta hyvin pian. Valo sammuu tai painemittari osoittaa öljynpainetta.

Öljyn ylipaineventtiili:

Ylipaineventtiilin jousia on saatavilla useita erilaisia, eripituisia erilaisella jäykkyydellä. Vakiojousen pituus on n.72.63mm ja paineventtiili avautuu 4.2kg/cm². Varoitusvalo syttyy kun paine on noin 0.4-0.7kg/cm².

Jos paineet eivät nouse tarkistetaan:

- Onko öljyvuotoja esim. suodatin, jäähdyttäjän letkut, painemittarin putki jne.
 - Onko ylipaineventtiili paikallaan: jousi ja hattu/tai kuula.
- Jos öljypumppu on kuiva, avataan suodattimen ja lohkon välinen öljyputken lohkonpuoleinen pultti ja laitetaan tippakannulla öljyä kanaavaan. Öljy valuu pumppuun. Suljetaan pultti (banjoliitos) 7.8kg ja startataan uudelleen.

=====

S E N S U R O I T U

Joskus voi käydä myös seuraavasti:

Jos edellä mainitut toimenpiteet eivät ole auttaneet eli viisari ei 'värähdä' on turvauduttava KORKEIMMAN apuun. Tärkeintä on säilyttää rauhallinen mielentila, eikä tehdä nopeita ja väkisiä johtopäätöksiä. Otetaan avuksi transsendentaalinen mietiskely. Ajatuksen avulla siirytään moottoriin ja seurataan sen monimutkaista öljynkiertoa alusta loppuun. Lähtökohtana on öljyn imu-putki (oil pickup pipe) esim. AMT-54. Jos havaitsemme, että ao. osa, ei niin kaksinen mutta tärkeä, sattuu olemaan esim. verstaan pöydällä, eikä sille tarkoitettussa paikassa. Toimitaan seuraavasti: Tämä ohje soveltuu myös mainiosti tapaukseen, jossa havaitsemme menettäneemme kosketuksen virranjakajan akseliin, sen pudottua vaihdelaatikkoon.

- Ensiksi: muistamme, että matalalla lentävät työkalut ovat erittäin vaarallisia varsinkin ahtaissa tiloissa (huom. omakohtaisia kokemuksia).
- Toiseksi: Poistamme verstaasta valaistuksen. Suljemme ovet, ehkä lopullisesti, lausutaan sopivia voimasanoja ja poistutaan paikalta. Rauhoittavana lukemistona voin suositella Mini Clubin jäsenlehteä ja nautitaan virvoittavia aineita kuten Nitro tabletteja, vain yksi kerrallaan.

Tietenkin muistat, että kaikki edellämainitut tiedot on annettu ilman mitään takuuta, ts kysyvä ei eksy.



JA SIT MÄ TEMPASIN ARTUKAISEN NEULANSILMÄN...
JARI LÄHDÖSSÄ PUJOTTELUUN, MUTTA...
TÄMÄ SE RATKAISI AJOT. UURROSSA LUHTAAREL
JOUKO

NASTOLA 1984.

JOHLAKKINEN LIPUNNOSTO NASTOLASSA

WIKOLANERMI YRITTÄÄ MYÖS C-UTOISTA PUJOTTELUUN



Mini Club toi värejä Nastolan liikenteeseen

Nastolan liikenteessä vilisi Minejä viikonvaihteessa tavallista enemmän. Kolmisen vuotta toiminut Suomen Mini Club vietti yhdistettyä syyskokousta ja pikkujouluja Luhtaanmaan kurssekeskuksessa. Nastolassa Mini Clubin jäseniä on vain kolme, koko Suomessa 250. -Mini Clubin voi osallistua kuka tahansa. Tavallisesti jäsenet omistavat Minin, mutta se ei ole mikään vaatimus, kertoi Clubin puheenjohtaja Timo Heinonen.

Mini Clubeja on ympäri maailmaa. Suomen Mini Club on osallistunut Mini Clubien yhteisiin tapaamisiin ja kilpailuihin ympäri Eurooppaa.

Mini Club kokoontuu muutamman kerran vuodessa. Viikonvaihteessa ollut tapaaminen oli yksi niistä, vaikka huonon sään vuoksi oli jäseniä saapunut vain kolmenkymmentä viideltätoista autolla.

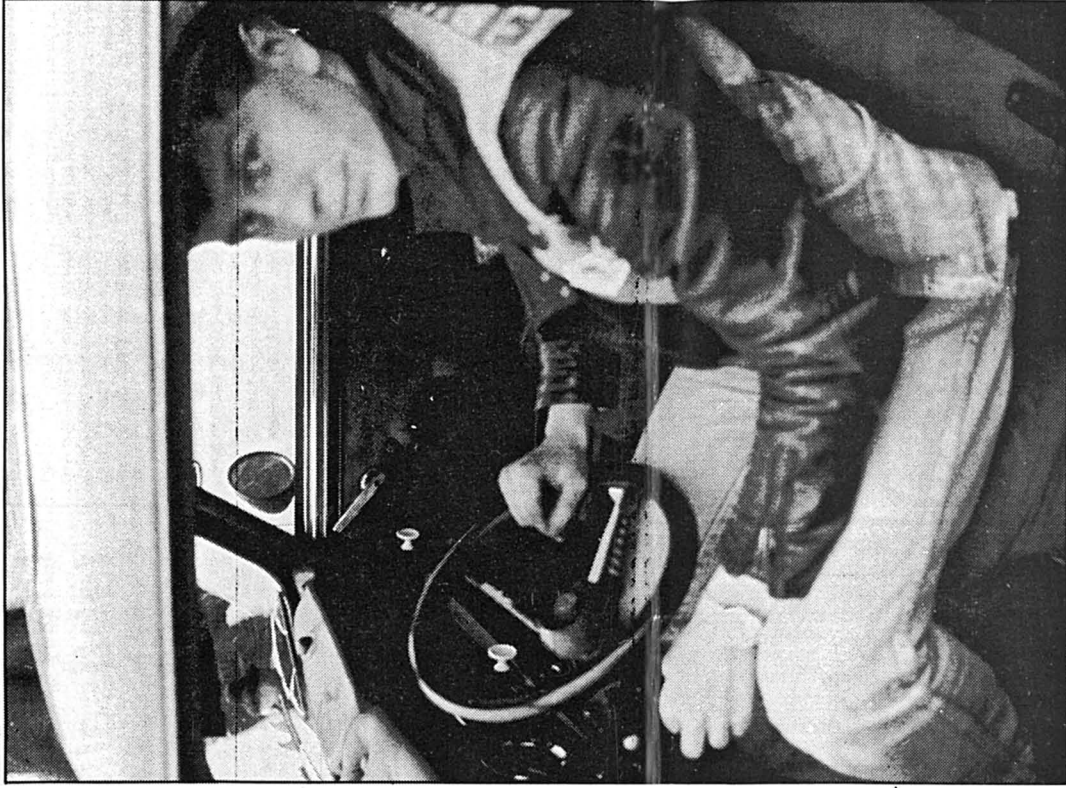
-Mini Clubissa puhutaan tietysti Mineistä. Olemme järjestäneet kilpely- ja taitokilpailuja. Tapaamisissa myydään Minin tarvittavia varoosia. Meitä kaikilla yhdistää yhteinen harrastus ja mielelläpä: Mini on maailman paras auto, naurahti puheenjohtaja Heinonen.

-Mini on edullinen käyttöauto. Se mahtuu pienen tilaan, mutta

on silti tilava. Varoosat ovat halpoja, jos niitä vain onnistuu saamaan. Minejä ei enää tuoda Suomeen. Viimeiset Minit tuotiin vuonna 1981.

Kerhossa on jäseniä ympäri Suomea aina Inarista myöten. Mini Club lähti alkuun Timo Salmisen ideasta. Salmisen kuului ennen saksalaiseen Mini Clubiin. Jäseninä Suomen Mini Clubin saatiin Salmisen lehti-timottuksen perusteella. Aluksi oli vain kuusi jäsentä, mutta nyt on toiminta päätynyt yli kahdensadan jäsenen.

Suomen miniclubilaiset ovat herättäneet melkoista hilpeyttä tapaamisillaan ja retkillään. Värillään kääntymään sal monen turistin päät kääntymään esimerkiksi viime kesänä Ahvenanmaalle. Mini Clubin tapaamisia järjestetään pääasiassa kesäisin. Clubilla on myös oma jäsenlehti, mi-



Mini Clubin nastolalainen jäsen Hannu Laakso sekä Clubin kaunotar Morris Mini, vuosimallia '70.

kä tietysti käsittelee Minejä ja clubilaisien seikkailuja ympäri Eurooppaa Mineineen.

Hannun Mini on yleinen

Nastolaisen Hannu Laakson mustana väikehkö, vuosimallia '70 oleva Mini on todellinen helmi Minien joukossa. Auton tunteen saavuttaminen ja konpellin on kinnittetty musta Minin pienoismalli.

Mini on Hannun ensimmäinen auto. Hannu osti Mininää alkuperäisellä hinnalla. Nyt hintaa on valkea arviolta. Yleinen saavutus vasti alkaa yhden talven.

-Kotona odottaa kakki ja puoli Minia ja ne pitäisi kunnostaa, jos

vain varusmiespalveluksesta ehtii, Hannu toteaa.

Kerhollaisia yhdistää rakkaus Mineihin. Ei ole valkeaa oia, huomautta Hannu Laakson hellästä Mininissä luomia silmiänsä.

Laakson kaksi saksanpalmien kolrasa kiertävät tottuneesti Minien ympärillä. Omaan autoonsa Hannu ei mielellään kolrasa ota. Ne saavat matkustaa veljen autossa, joka tietysti on myös Mini.

Clubin todellisia erikoisuuksia on vuodelta 1962 oleva Mini-vanhus. Vanhimmat Minit Suomessa ovat vuodelta 1960.

-Mini on ollut edullinen ja paljon käytetty auto ja siksi vanhempi Minejä on erittäin valkeaa entä löytyä, painottei Timo Salonen. Rekisterissä 1960-luvun

Minelstä on vain enää noin viisi prosenttia.

Clubin erikoisuuksia on myös pitemmän mallinen Mini Estate. Auton takaosaan mahtuu vaikka nukkumaan. Mini Estateja on Suomessa vain kymmenkunta.

Miniclubilaiset käyvät ahkeraa kirjeenvaihtoa muiden pohjoismaisten clubien kanssa. Suunnitelmissa on yhteinen pohjoismainen clubitapaaminen ensi kesänä.

Miniclubilaiset viettivät viikonloppuaan Luhtaanmaalla syykokouksen ja pikkujouluun merkensä, mutta onnellisia Minin omistajia oli valkeaa saada autojen ympärillä lämpimän siistiloihin ja syykokoukseen aloittamiseen.

VW



Luhtaanmaan kurssikeskuksen edustalla oli Minejä melkoinen rivi. Kuvassa seurauksen puheenjohtaja Timo Heinonen sekä Clubin kantaisa Timo Salminen.

2.11.1984

ARVOISAT GLUBILAISET

Nyt se tapahtuu, vuonna 1985 heinäkuussa tulemme järjestämään kokoontumisajon Sumiainsten erittäin kauniilla ja viihtyisällä leirintäalueella. Olemme saaneet asiaa leirintäalueen hoitajalta varovaisesti tiedustellessa todella myönteisen vastaanoton. Hän on myös lupautunut järjestystoimikunnan sponsoriksi. Tästä kiitos Timo Rossille ja Timon kahvilan henkilökunnalle. Tulemme varmasti ensi talven aikana juomaan monet kahvikupit meetingin järjestelyissä tulevien ongelmien ratkomisen ohella. Ehkä näin ensimmäisessä tiedotteessa on syytä hiukan selvitellä missä Kuokanniemi oikein on. Jyväskylän ministit ehkä paikan tietävätkin. Kuokanniemi on Sumiainsten kunnassa keiteleen rannalla oleva niemeke, jossa on kauniit näköalat, hiekkarantaa, puhdasta vettä, sekä Euroopan lyhyin joki. Kuokanniemeltä on nyvät yhteydet koko Suomeen esim. lähin kaupunki on Suolahti, jonne on matkaa 16 km. Äänekoskelle 25 km ja Jyväskylään n. 60 km. Toki liikepaikkahan se on Sumiainenkin, josta löytyy kauppoja, pankkeja, Timon kanvila, Seo-huoltoasema, jne, jne. Leirintä-alueella on 6 kpl 4 nengen hirsimökkejä ja 1 kpl 2 hengen mökki. Teltta paikkoja alueella todella runsaasti. Tulemme varaamaan leirintä-alueen välittömässä läheisyydessä olevan veteraani pirtin glubin käyttöön, jonka ohessa olevan saunan myös. Leirintä-alueen saunaakin saamme käyttää, mutta täytyy ottaa myös toiset lomailijat huomioon. Heinosen Timo kertonee pikkujouluissa veteraani pirtistä ja leirintä-alueesta enemmän. Jo nyt on tiedossa, että meetingin pisin matkalainen palkitaan ruhtinaallisesti. Ja meetingin onnistumista takaavat vielä Country Rockersin pojat, jotka ovat lupautuneet soittamaan letkeätä kantria + muuta musiikkia glubilaisten iloksi. Tulemme talven aikana silloin tällöin muistuttamaan meetingin olemassa olosta, joka kantaa työnimeä Mini-Glub Meeting the Sumiainen. Toivotaan näin päätteeksi hauskaa pikkujoulua ja itse joulua sekä antoisia rakenteluiltoja.

TOIMIKUNNAN PUOLESTA

Esko Kivimäki

A.P.T.

ADVANCED PERFORMANCE TECHNOLOGY

561 IOWA AVENUE (ANNEX E)
RIVERSIDE, CALIFORNIA 92502
U.S.A.
TELEPHONE (714) 781-4924

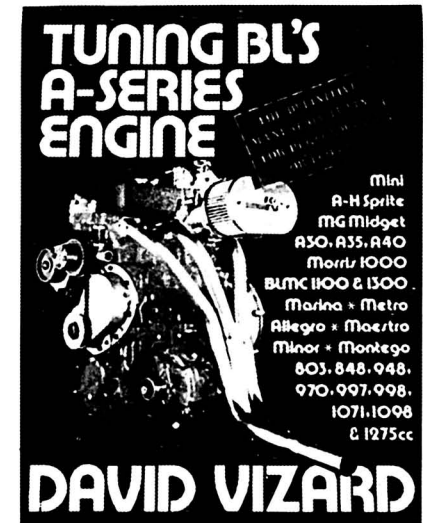
Hi-Tech Pistons • Valves • Valve Springs
Valve Guides & Associated Components
APT Valve Springs
Computerized Engine & Airflow Research
Production & Prototype Research & Development • Prototype Design & Machining Service

Announcing the most comprehensive tuning/modification book ever written. David Vizard, Author and engine development engineer is renowned the world over for his expertise on the British Leyland Series "A" engine.

Seven years of research have gone into this book. Within it's 464 pages on magazine size format, it contains 430 photo's and 300 drawings, which on them contain over a 1000 flow curves, power/torque curves and related engine tests. During the researching of the book over 200 product tests were conducted by the author who, incidently has his own research laboratory containing computerized Dyno, Flow bench, Emission Laboratory etc. Such thoroughness **sorts out what mods/products work and more important those that do not.** This is not, as is so often the case, a book of second hand information. Some 90% of the contents are from engines built and tested by the author. The engine on the front cover started life as a 78 cubic inch 53.H.P. unit. It finally produced 115 totally streetable H.P. powering an otherwise stock appearing Mini Cooper to a low 15 second quarter mile at over 90 M.P.H. trap speed, and 118 M.P.H. top speed. All this and 35 M.P.G. at normal speeds.

Mikäli löytyy 10 kirjan tilausta on keholla mahdollisuus saada kirjat 21 \$ kappaleelta ilman postikuluja (David Vizardin allekirjoituksella). Kiinnostuneet ota yhteys Timo Salminen 916/83829 ilt.
Like to know how to build it? All the information and much more is in this unique book. If you want to be an expert and avoid the pitfalls (like the 731 syndrome) buy this book.

We at A.P.T. have a special introductory offer. A limited number of autographed copies of this book are available on a first come first serve basis. The price is \$21 plus \$4 post and package. California residents please add 6% state tax (\$1.26).



Happy Christmas to every one in the Flying Finns Mini Club.
Yours
David Anton

MINI HULLUN VIRITELMÄ

Keväällä 1983 olin vailla työkulkuneuvoa, eli auton osto oli edessä. Mieleissäni oli ainoastaan kaksi vaihtoehtoa : Escort tai MINI. Jälkimmäinen löytyi kotinurkilta kahdella kekkosella. MINI oli 850 vm.-70 ja oli siisti niin ulkoa kuin sisältäkin (moni kakku päältä kaunis ...). Kesä vierähti MININ kanssa ilman minkäänlaista remonttia. Alku syksyllä ajelin kolmella pytyllä. Elokuun lopulla kävin katsastuskonttorilla kun leima alkoi loppua. Ei tullut leimaa, kone vuoti liikaa öljyä, ohjauksessa oli väljää, valot päin p..settä ym. mutta ei kuitenkaan ruostetta ??? Jotakin oli tehtävä.

Läheiseltä purkaamolta löytyi GT Mailer jossa oli kaikki talessa. Otin autosta koneen, jarrut sekä mittariston talteen. MINistä otin 850 pois ja tipautin tilalle Mailerin koneen aukaisematta sitä. Sitten vaan renkaita savuttamaan ja ajamaan leima loppuun. Leiman loputtua päätin käydä läpi koko koirankopin. Auto purettiin lähes kokonaan alkutekijöihinsä, totesin että ei ollut koiraa karvoihin katsomista. MINI oli todella laho, ainoat terveet kohdat olivat katto ja konepelti. Joku oli joskus laittanut paikkoja popniiteillä. Kelkat olivat hyvät. MINI oli todella lohdutoman näköinen ja kaverit pyöritti päitään ja sanovat että ei tule kalua. Meikäpoika päätti näyttää että ei sitä hommaa niin vaan lopeteta.

Kori vietiin hiekkapuhallettavaksi, reikiä syntyi lisää. Alkoi loputon hitsaaminen, eteen kaikki pellit uusiksi, uudet helmat sisä- ja ulkopuolelle, uusi pohja (vanha jäi paikalleen rungon No:n takia), pyöräkotelot uusiksi sekä takaluukku ja hiekkapelti. Peltityöt oli takana. Levyjarrut löytyi litistä kuumeisen etsinnän tuloksena, into kasvoi levyjen myötä. Koti tallissa väännettiin pellistä levikkeet ja alotettiin pohjatöiden teko. Kori kiikutettiin maalaamolle, värikäsi valitsin mustan, pintaan spindrift iridescent kiteitä. Lakkaa ruiskutettiin 8,5 l, Bremenin reissun vuoksi lakkaus jätettiin kesken.



Maalauksen jälkeen laitettiin paikoilleen kaikki verhoilut. Stuperkit joita muotoiltiin verhoiluvaiheessa ovat Datsun 100 A:sta. Sisustus laitettiin seinä ja kattoa myöten viininpunaisella plyysillä. Nappeja sisustukseen on käytetty n. 200 kpl:ta. Katon napitus oli vaikein urakka, aikaa vierähti neijä iltaa tiivistä työtä. Konehuoneelle ei toistaiseksi ehditty tehdä mitään, Mailerin kone tipautettiin paikalleen sellaisenaan aukaisematta. Takaboksi jätettiin myös vaiheeseen. Kojetaulu tehtiin väliaikaisesti kaksiosaiseksi, on muuten vieläkin kesken. (Suunnitteilla on kokonaan uusi Kojetaulu, johon tulee mittareiden lisäksi TV.)

Bremeniin lähtöön oli aikaa enää kaksi viikkoa ja rekisteriote oli vielä leimaamatta.

Toukokuussa 1984 lopulla menin sitten konttorille katsastukseen + muutoskatsastukseen mukaan tarvittavat paperit. Leimaa ei tullut ensimmäisellä kerralla. Käsijarru ei pitänyt riittävästi oikealta-puolelta, valot suunnattu liian alas sekä auto oli vietävä merkki-liikkeeseen tarkastettavaksi että muutos oli tehty oikeilla osilla.

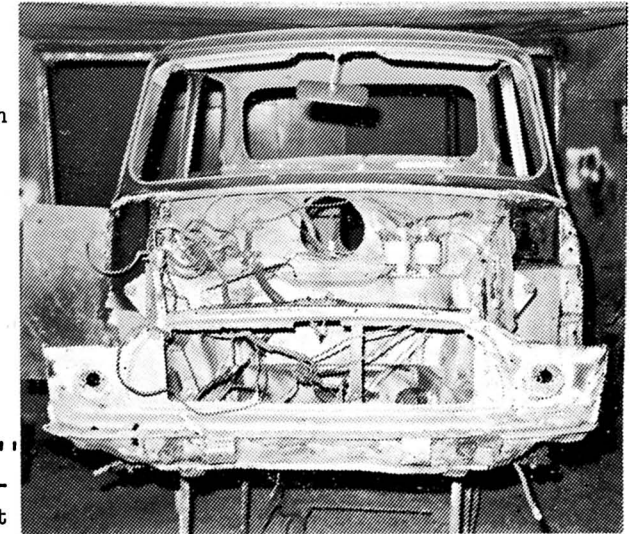
Viikkoa ennen reissua otteeseen tuli leima ja urakka oli lähes ohi. Saksan reissu heitettiin ilman isompia ongelmia. Kesäkuun lopulla kone sanoi irti työsopimuksensa joten oli aika kaivaa nurkasta esiin 1275 S:n kone jolla oli viimeisen remontin jälkeen ajettu 3 jäärata kisaa + n.3000 km.

Pytyt oli porattu +0,60'' ylikokoon ja kantta las-kettu 2,5 mm. Sylinterit

hoonattiin pintaruosteesta ja männänrenkaat vaihdettiin uusiin mäntien kera. Uusia männänrenkaita ei löydy suomesta kuin pakettina mäntien kanssa kyseistä kokoa. Puristukset ovat 13,7-14,0 kg, potkua on aika kivasti.

Lähtöleveysuudessa on tarkoitus vielä hiukan kiristää konetta. Suunnitelmissa on nokka-akselin vaihto, suuremmat venttiilit, kevennetty vauhtipyörä ym. pientä. Tupla SU:t vaihtunevat myös ennen pitkää toiseen malliin (malli on ?). Sitten kun konehuone on saatu kiiltäväksi ja takaboksi siistittyä niin projektini alkaa olla valmis.

Minejä on kotinurkissa edellisen lisäksi Morris Mini 850 vm.-64,



Morris Mini Clubman vm.-70, Morris Mini 1000 vm.-73, Morris Mini "STW" sekä yksi peräkärri aihio vm.-72. Osia on yli oman tarpeen joten ot-takaapa yhteyttä jos jotain puuttuu (cooperien osat ei kaupan).

Terveisin: Nashuillen Arosa



Mini taas Italassa

Menestyvien mallien listalla ei ole kovin monta uutta automallia, joten on oikeastaan luonnollista, että Leyland pyrki takaisin Italian markkinoille vanhalla kunnon Minillä. Aikanaan Mini jäi pois BL:n tehtyä De Tomason (Innocenti) kanssa sopimuksen Minin moottorien ja vaihteistojen toimittamisesta Italiaan, jolloin Innocenti samalla sai oikeuden käyttää Italiassa Minin nimeä.

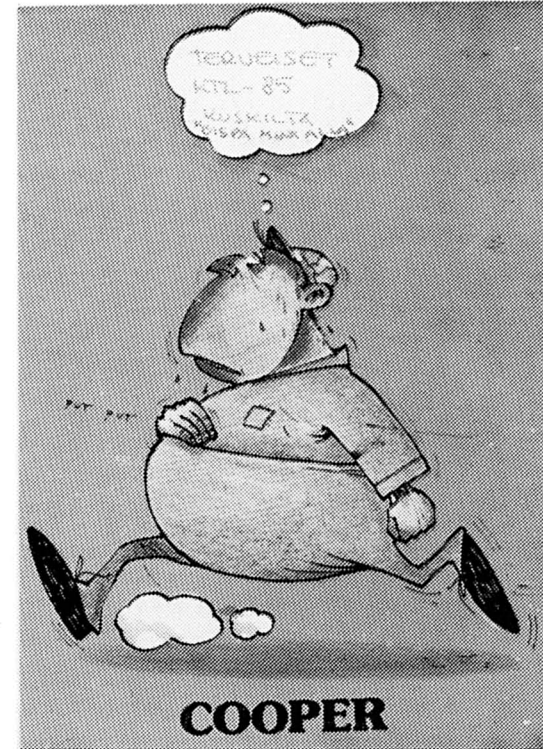
Tilanne on nyt muuttunut, kun Innocenti ostaa voimallitteet Daihatsulta, minkä seurauksena Mini-nimen käyttöoikeus on palautunut BL:lle. Minin parannettu malli esiteltiin toukokuun lopulla yhdessä muotisuunnittelija Trussardin muotoileman erikoisminin kanssa.

BL suunnittelee myyvänsä Italassa vuoden viimeisten kahdeksan kuukauden aikana vähintään 4000 Miniä. Jotkut veikkaavat, että aidon Minin mahdollisuudet voivat ulottua jopa 15 000 auton myyntiin vuodessa.

TEKNIKAN MAAILMA
1984



TRUSSARDIN MINI ei paljon eroa alkuperäisestä, jolla erityistä huomiota kiinnitetä väreinäiseen selkäreppuun.



MOBILISTI-lehti
Kramertintie 21
00620 HELSINKI 62
puh./tel. 90-797969

Timo Heinonen

Kiitos monista Mini-aiheisista kerho- ym tiedoistanne Täällä kävi tänään vanha tuttavani tj Kai Knuutila, Kai Knuutila Ky. Heillä on yhä kuulemma runsaahkosti uutta Mini-osaa, kokonaisia runkokelkkoja, mäntiä ym Ja menee kuumemma havl halvalla...

Joten" Keep in mind ja kerro muille ministeille..

Yours

KLB.

Kai L. Bremer
päätoimittaja

(Kai Knuutila Oy, Koskelant. 39, Hki p. 790499)

RETKEILYAJO 8-9.6.1985

Viime syksynä Ahvenanmaanretkeltä palatessa syntyi ajatus, että kerhon piirissä voitaisiin järjestää lisää samanlaisia retkeily-ajoja, eliikä ajella norukallaviikonlopun aikana sopiva lenkki ja katsella sen varrella olevia nähtävyyksiä sekä samalla herättää "iniletkällä runsaasti huomiota ja tehdä kerhon toimintaa yleisesti tunnetuksi.

Seuraava retkeilyajo näytettiin suunnata Saimaan kauniisiin maisemiin. Matkasuunnitelma voisi olla esimerkiksi seuraava:

Tavataan lauantaina Mikkelin vahakabinetin pihalla klo 12. Kabinetissa käynnin jälkeen lounas ennalta sovitussa paikassa. Klo 15 mennessä lounas on svöty ja pitemmältakin tulleet ehtineet saapua joten jatkamme matkaa kohti Puumalan, jossa vovvme. Sunnuntaiamuna matka jatkuu kohti Imatran, toivottavasti juuri tänä sunnuntaina vesi paastetaan virtaamaan Imatrankoskessa, lounas sopivassa paikassa. Matkalla kohti Lappeenrantaa pysähdymme katselmaan laivojen kulkua eraän saimaankanavan sulun lani. Yhteisen matkaosuuden naatteeksi voimme vaikka juoda kahvit Lappeenrannassa olevan Prinsessa Armadan kannella.

Ruokailu- ja majoipaikkoja eikä lopullista ohjelmaa ole vielä lukkoonlyotv, joten ehdotukset niiden suhteen ovat tervetulleita. ne on kuitenkin tehtävä pikapuoliin, retkihan suuntautuu turistien suosimalle alueelle sesonkiaikana jolloin varaukset on tehtävä ajoissa. Pyvtaisinkin niitä, jotka ovat kiinnostuneita matkasta ilmoittamaan mahdollisimman pian, minka tasoisen majoituksen haluatte, hotelli/mökki/telitta, samalla saan kuvan siitä kuinka suurelle joukolla varaukset on tehtävä.

Tapaamisiin T.H.



MINI-MARKET

Myydään: Kerhon omistamia; etuovet, ruskeat avaimineen laseineen à150,-
takasivuikkunat 2 kpl a`20,-
etupään navat jarruineen kaikkine n 2 kpl à200,-
lämmityslaite à100,-
Ohjauspylväs avaimineen (huom 2-viiksinen) 200,-
tuulilasinyyhkijän moottori 2-noneuksinen, tikko 150,-
syyläri, takapenkki kangasverhoilu ruskea, kansi 1 venttiili
palanut, yms muuta tosi hyvää tavaraa.
HUOM KAIKKI OSAT OVAT VM 1979 MINISTÄ.
Jari Järvelä Merimäsku Puh: 921/758648 ilt.

Myydään: Mini 1000 vm 75 katsastettu.
Mini 1000 vm 73 ilman konetta sekä isot kasat ~~my~~tyttyjä osia.
JP Laakso puh: 918/621913 viikonloppuisin ja ilt. klo 21.30 jäl.

Korjataan: Luhtasaaren Auto /Jouko Luhtasaari korjataan Minin nopeusmittareita Puh: 965/11856

Myydään: Morris Mini 850 cm3 vm 1964 muuten ehjä, mutta 1 mäntä rikki
Vaihto myös 4,5" peltivanteisiin mahdollinen
Timo Hihkiö Kauppak 28A4, 35800 Mänttä Puh: 934/412855 ilt.

Ostetaan: Minin viritysosia 1000 -1100 cm3 moottoriin tai koko kone
Markku Rinta Ylimännynk 6 33580 Tampere

Myydään : 1000 cm3 Mini vm 1972 laitettu ,hintaa 2000 mk
Kimmo Pellikka 931/446074

Myydään: General talvirenkaita 145x10" uusia. Hinta noin 250,-nastoin.
Pentti Vekka 917/69460 työ

Myydään: 1300 Mailer GT:n kone, savuttaa. Kaasareita isoja, pieniä, SU tuplat. Pohjapanssareita. Mailer GT:n etupenkit. GT:n ratti ja mittareita. Talvi ja kesärenkaita + jääratarenkaat peltipakosarja. Cooperin vanteita, nokkia, latureita, startteja, kansia, lohkoja yms
Jukka Sponnen Espoo puh: 90/8057040 ilt 21-24.00

Ostetaan: Jarrutehostin 7 1/2" levyjarruille
peltivanteet 5x10"
Clubmannin konsoli kokonaan tai mittarit
Weber 45 mm kaasari sopuhintaan
Pekka Niemelin 981/14529 iltaisin

Myydään: MINI-KALENTERI 1985. Painettu Saksassa, värillinen, korkeatasoinen. Kalentereita on vain noin 30 kpl ja ne myydään tilausjärjestyksessä postiennakolla, koska viimeksi saatiin rahat vasta osalta jäseniä kesäkuussa, valitan.
1 kalenteri 44,5~~00~~ mk /noudettaessa 34 mk /kappale
2 " 85,7~~00~~ "
3 " 117,-~~15~~ " Uudet hinnat, kiitos P Tarjanne
4 " 154,-~~15~~ "
5 " 188,-~~18~~ " / kaikki tilaukset puhelimitse Timo Salminen 916/83829 ilt klo 18.00 jälkeen, huom vanha työnnumero ei ole enää minun, joten ei kannata soittaa sinne.

Jotta pysyisit aikataulussa, hanki MINI-KALENTERI 1985!

Lehtien tilauksia: Saksalaisen "MINI"- lehden voi tilata 13 DM:llä osoitteesta MINI-Club Munchen e.V.
c/o Harald Wild
Fischer-Weg 1
8038 Gröbenzell
L-Saksa /BRD PS Lehti ilmestyy 4 kertaa/vuosi

Vastaavan USA:laisen "MINI BRIEFS", joka ilmestyy kuukausittain saa tilattua 10 \$/vuosi osoitteesta:
 Mini Owners of America
 San Francisco Chapter
 c/o Jack Holdaway
 6046 Arlington
 Richmond CA 94805
 USA

Ostetaan: 1100 lohko + kansi, 2 1/4" SU+imu-ja pakosarjat, nokka ymym. 41/2" peltivanteet ja renkaat. Halutaan vuokrata talli Helsingin alueelta.

Pasi Svärd puh: 90-497275 ilt.

Myydään: Morris Mini 850 vm 1964, ei rekisterissä, paperit on. Koriltaan hyvä ja jarrut toimii.

Timo Hihkiö, Kauppak 28A4, 35800 Mänttä 934/412855

Myydään: Minin takakelkka, hyväkuntoinen.

Pekka Poikolainen 941/274056

OSTETAAN: Minin renkaat ja alumiinivanteet 165 X 5 tai 5 1/2 X 10 Minin sopiva PUUNEN kojetaulu. puh: 90/8014165, Mika Sarekoski.


MYYDÄN: 1600 cm³ moottori Power MAX -
 Päännäillä aj. 20 000 km (1300 kauhella
 70 hv) sekä imusarja 45 mm WEBE-
 RIN

JUKKA RANGELL 937/85850 ih.

Ostetaan: COOPER S:n tai 1275GT:n levyjarrut kirjoita: JUKKA HÄRKÖLÄ
 Emännäntie 4
 60800 Ilmajoki.

HUOMIO* HUOMIO

Jälleen on tullut aika suorittaa jäsenmaksu. Toivomme kaikkien maksavan sen 31.3.1985 mennessä, sillä lehti n:o 14 tulee vain jäsenmaksunsa maksaneille. Jäsenmaksu on onnistettu pitämään vielä tämän vuoden tosi MINIMISSÄÄN eli vain 50:-/nokka, eli ainakaan maksun suuruus ei voi olla enää esteenä, joten nyt nopeasti kaikki pankkiin (postiin) maksamaan.

 Saajan pankki Mottagarens bank		PANKKISIIRTO REKVIRO
TILILLE n:o TILI KONTTO nr	MINI-CLUB	Jäsenmaksu Medlemsavgift Yhdistyksen tai liiton nimi Föreningens eller förbundets namn
Saajan nimi ja osoite Mottagarens namn och adress	MINI CLUB	Jäsenen nimi ja jäsennumero Medlemmens namn och medlemsnr
Maksajan nimi ja osoite Betalarens namn och adress	Matti Ministi Morristie 1275 850 AUSTIN 1000	MATTI MINISTI Jäsenmaksukausi Period för medlemsavgiften
Allekirjoitus Underskrift	<i>Matti Ministi</i>	1985 Entitlet Specifikation
TILILTÄ n:o FRÅN KONTTO nr	Morris Mini 850 vm 1965	Tähän kohtaan tiedot Mineistäsi. Toivon kaikkien tosiaan täyttävän tämän kohdan, että saadaan tiedot ajan tasalle, KIITOS !
Maksajan pankki ja kontton Betalarens bank och kontor	mk 50:-	
Kassakuittaus Kassakvittering	Kulut Kostnader	

Jouluterveisiiä on kerho saanut mm. seuraavista paikoista :



Beste Grüße, liebe Timo
 für Euch Finnen
 vom 'Registe'

MINI CLUB
 MÜNCHEN e.V

Zurück
 zum
 Original!

und wünschen Euch damit eine
 schöne weihnachtswiese.

mini-register
 am zollbaum 10
 2900 oidenburg
 0441/59 12 53

**Frohe
 Weihnachten
 1984**

und ein glückliches und
 erfolgreiches Neues Jahr
 wünschen wir allen Mitgliedern,
 Freunden und Gönnern...

Kiittäen hyvästä yhteistyöstä
 toivotamme
 Hyvää Joulua ja
 menestystä tulevalle vuodelle.

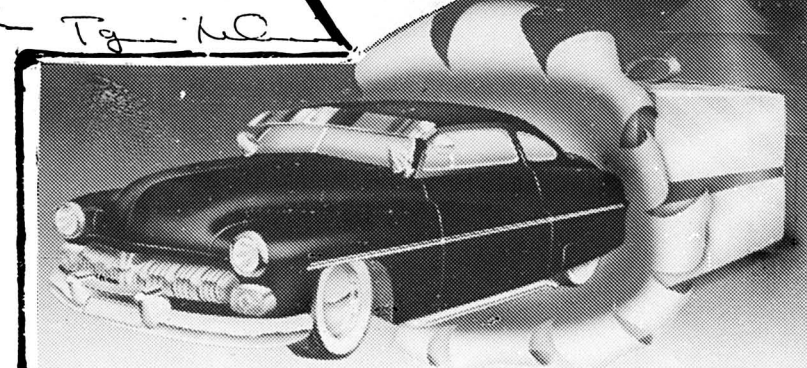
 nordmanin kirjapaino

W. Nordmanin kirjapaino

*Mini Club
 Berlin e.V.*

*Ein frohes Fest und
 gute Fehat ins neue
 Jahr. Ich wünsche Euch
 der Heiligenschein sein Glück!*

*Hyvää Joulua
 ja menestystä
 tulevalle vuodelle.*

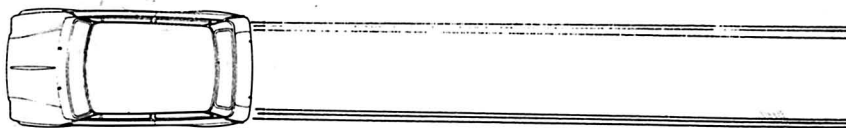


2

TULLIN VAIN SAADYMAAN, ETÄ MINI ON MUKANA AJAA ?



PS. KENELTÄ TÄMÄ KUVA ON, SOITA
Timo 916 / 83 829 SARJEN TAKKILIN.



MINI CLUBIN JÄSENLEHTI. Painosmäärä noin 350 kpl, ilmestyy neljästi vuodessa.

Toimitus: Timo Salminen

Puh.joht. Timo Heinonen

Sihtööri: Hannu Lindstedt

LEHDEN ILMESTYMINEN 1985

N:o 14 toukokuu vk 19
N:o 15 elokuu vk 33

aineisto sisään

"
"

9.4.1985
21.7.1985 + n:o 16 myöh