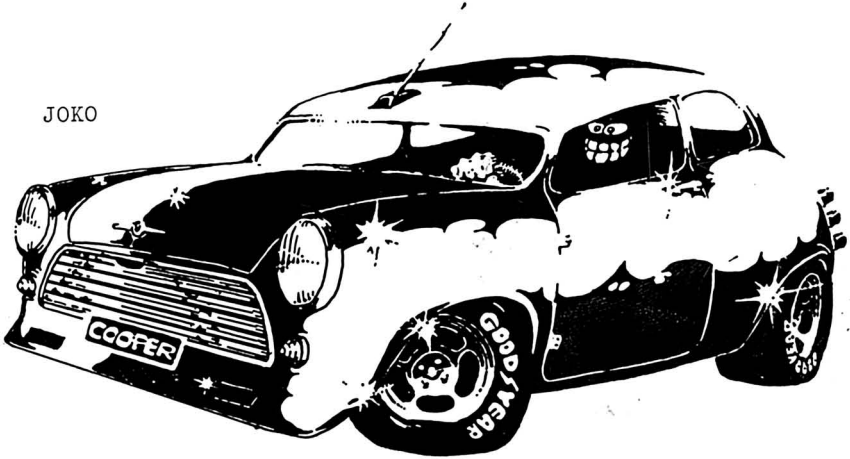


JOKO

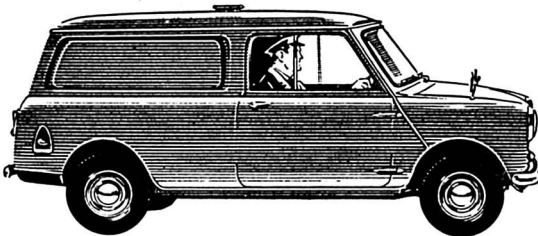


TAI

**Huippupaloudellinen jakelukilometrien nielijä
etupyörävetoinen**

MORRIS

MINI-VAN



Tulkaa itse kokemaan ajosensatio!

Hinta vain mk 475.000:— (1961)



**Hintaluokassaan nopein, voimakkain ja
ajo-ominaisuuksiltaan parhain.**

- Suurin pituus 3,30 m ● Leveys 1,41 m
- Kääntöympyrä 9,9 m ● Tavaratilaa 1,33 m³ + 0,34 m³ kuljettajan vieressä matkustajan istuin poistettuna ● Tavaratilan pituus 1,40 m, leveys 1,16 m ja korkeus 0,95 m ● Paino 600 kg ● Kokonaispaino 900 kg ● Kantavuus 300 kg ● Moottori: 37 hv, 848 cm³ ● Polttoaineen kulutus n. 5,5 l/100 km — lähes 20 km litralta! Sivulkunat ja takaistuimien helposti asennettavissa.

- 12 kk:n MORRIS-takuu ajokilometrimäärästä riippumatta.

Maahantuoja:

voimavaunu ab.



TULOSTASE 31.12.1984

Jäsenmäärä vuoden vaihteessa oli 246 maksanutta jäsentä, joten lisäystä edelliseen vuoteen on noin 50 kpl, vaikka Minien määrä on koko ajan laskemassa päin. Nykyisin noin 5700 kpl rekisterissä.

Osalla on vielä jäsenmaksu maksamatta, jos joudut lukemaan tätä kaverisi lehdestä, niin käyppä pankin kautta, sillä vain 50,- ja tämä FANTASTINEN MINI- LEHTI ALKAA TAAS ILMESTYÄ SUORAAN AUTOTAL- LIISI (edellyttäen, että postilaatikko on autotallin ovesa)

BIMC:N REKISTERI 1984

Tekniikan Maailmassa 5/85 luettiin vuonna 1984 ensirekisteröidyt automallit. Kaikkia varmaan ilahduttaa tieto, että myös yksi Mini oli listassa mukana. Olisi mukava tietää sen tarina, onko kyseessä muuttoauto, aikanaan rekisteröimättä jäänyt vai onko joku tuonut sen maahan ja maksanut autoveron. Muita kiinnostavia lukuja olivat mm.

Land Rover	1 kpl
Jaguar XJ	5 "
Rover 2300-3500	6 "
Range Rover	8 "
Austin Metro	49 "

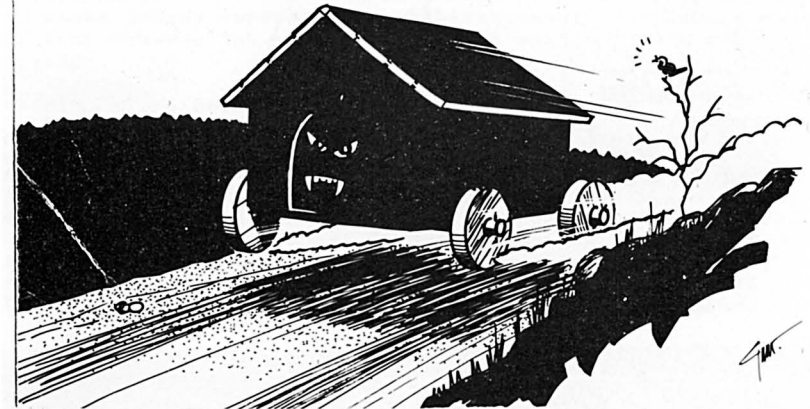
PS.PS. Forssan alueella kokoontumiset joka kuun viimeinen sunnuntai klo 15.00 Paakkosen Automyynnin Pumppubaarissa.... Muista, muista.

KERICAPALGIA

Keski-Suomen Ministit ovat aloittaneet säännölliset kuukausitapaamiset. Aika on joka kuukauden viimeinen tiistai klo 19.00 ja paikka ravintola Kierre Jyväskylässä.



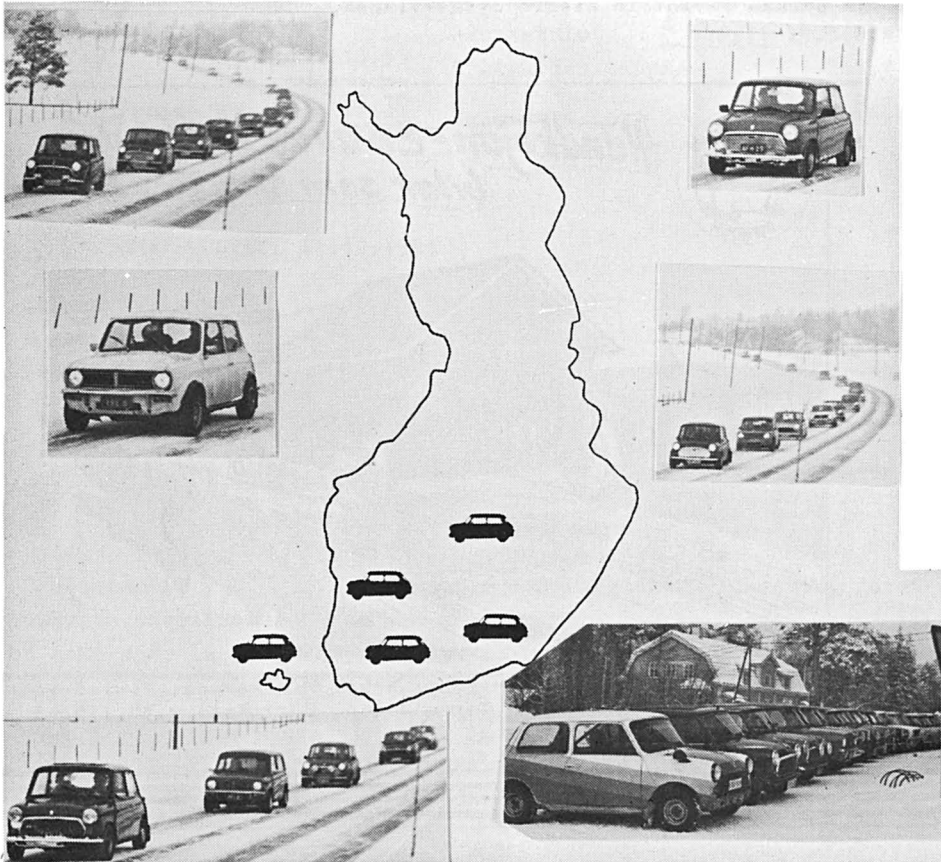
Hundkojan-en avde TUFFASTE bilar som skapats!



Myös Ruotsissa toimii aktiivisesti kaksi Minikerhoa. Mini Seven Clubin puheenjohtaja on Ola Torvaldsson, Byggnästarv.38, 16145 Bromma.

Mini kerhon tapahtumakalenteri vuodelle 1985

- 2.3. Liukkaankelin harjoitusajo ja kevätkokous, Forssa
- 8-9.6. Retkeilyajo Mikkelistä Imatralle
- 13-14.7. Kesäkokoontuminen. Valitaan "vuoden Mini", Sumiainen
- 26-28.7. Yhteiskokoontuminen Ruotsin Minikerhon kanssa Ahvenanmaalla.
- 4.8. Harrasteauto Pick-Nick, Forssa. Mukana on satoja autoja eri merkkikerhoista, mobilisteja ym.
- 31.8.-1.9. Syyskokoontuminen Kankaanpäässä.
- Loka-marraskuussa pidetään kerhon yhdistetty syyskokous ja pikkujoulu.



RETKEILYAJO MIKKELISTÄ IMATRALLE 8 ja 9. 6.

Tarkoitus on viettää mukava viikonloppu Saimaan maisemissa retkeillen ja tutustua matkan varrella oleviin nähtävyyksiin. Toivomme mahdollisimman monen kerholaisen perheineen pääsevän mukaan. Jos et ehdi heti matkan alkuun voit liittyä joukkoon matkan varreltakin. Sitä varten olemme tehneet oheisen matkasuunnitelman.

Ne Ministit jotka ajavat Mikkeliin Lahden kautta voivat aloittaa retkeilyajon jo perjantaina Nastolasta (Lahden läheltä), josta Hannu Laakso on varannut muutamia mökkejä Säyhteen lomakesuksesta.

Varsinainen retkeilyajo alkaa Mikkelistä Visulahden retkeilyalueelta lauantaina klo 12.00. Alueella on runsaasti nähtävää mm: Vahakabinetti, museoautonäyttely, kotieläintarha ja sokerina pohjalla MINIMAA. Syömmme lounaan samalla alueella sijaitsevassa ravintola Kulkurissa klo 13.30. Noin klo 15.30 lähdemme ajamaan kohti Pistohiekan leirintäaluetta Puumalassa, jossa yövyimme. Mahdollisuus on majoittua joko mökissä tai teltassa.

Hyvissä ajoin sunnuntai aamuna jatkamme matkaa kohti Imatraa. Syömmme lounaan kun sopiva paikka löytyy. Klo 14.30 avataan Imatran koski, jonka varmaan monet haluavat nähdä.

Matkakuluista voin mainita seuraavaa:

- polttoainekulut ovat tunnetusti Minillä pienet
- Mikkelistä on saatavana etupassi hintaan 66,- (lapsilta 33,-) jolla saa mainitun lounaan, pääsylippuja useimpiin nähtävyyksiin, kahvin ja pullan määrättyissä kuppiloissa ja useita muita etuja ja alennuksia.
- Mökkimajoitus Puumalassa maksaa n. 47,-/henki. Saatavana on kolmen ja neljän hengen mökkejä. Telttamajoitus on edullisempi.

ILMOITTAUTUMINEN on pakollista vain niille, jotka haluavat kerhon kautta varata mökkimajoituksen joko Puumalasta tai Nastolasta. Pyytäisin ilmoittautumaan mahdollisimman pian, mutta viimeistään 27.5. koska joudun vahvistamaan mökkivaraukset toukokuun aikana. Olisi toki mukavaa jos myös telttailijat soittelisivat mukaan lähdestään.

Terveisin Timo Heinonen puh. 941/613831

Tulevana kesänä on kerhon ohjelmassa retkeilyajon lisäksi myös monia muita tapahtumia. Niiden tarkemmista yksityiskohdista lähetetään ylimääräinen jäsentiedote kesäkuun lopulla. Luvassa on mm. kaksi kokontumisajoa, Forssan pick-nick ja tapaaminen Ruotsin Mini Seven Clubin kanssa Ahvenanmaalla. Ruotsalaiset ovat luvanneet lähteä mukaan ainakin viidellätoista Minillä ja luulensa lahden tältä puolen löytyvän ainakin sama määrä.

MOBILISTI
LEHTI VANHOJEN AUTOJEN HARRASTAJILLE

Miniclub on koko maan kattava merkikerho Mini-auton omistajille ja harrastajille. Jäseniä on noin kaksi ja puolisataa. Pari kaukaisinta Ivalosta asti. Vuodessa järjestetään puolikymmentä tapaamista. Nyt kokoonnuttiin Jokioisille, jossa asuu yksi kerhon puuhamiehistä, Miniclubin kerholehtä toimittava Timo Salminen. Tällä kertaa käytiin Minikiöllä harjoittelemassa taito- ja liukkaankelin ajoa. Yhteensä mukana oli viitisenkymmentä miniharrastajaa lähes kahdessakymmenessä autossa. Kauimaiset olivat tulleet Jyväskylästä ja Alavudelta saakka.

Minikerholla on myös kansainvälistä toimintaa. Ensimmäinen helluntaina on ministien kansainvälinen kokoontumisajo Sveitsin Zurichiin. Viime keväänä vastaavaan Bremenin kokoontumisajoon osallistui Suomesta kahdeksan Miniä.

MINIT KOKOONTUIVAT JOKIOISILLA

Minikerhoja toimii eri puolilla maailmaa, myös niinkin suurien autojen maissa kuin USA:ssa ja Kanadassa. Timo Salminen vieraili Amerikan ministien luona viime kesänä. No

sielä on mineilykin tosin hieman suurellisempaa, löytyyipä San Franciscosta sellainenkin Mini, joka oli päällystetty 8 500:lla kullatulla pennillä. Vastaavan valmistaminen Suomessa

esimerkiksi 5 mk:n koloista maksaisi yli 40 000 mk. Mutta olisihan se fantastista, vai mitä? Aika hyviltä nämä parikymmentä Miniä näyttivät tavallisissakin maaleissaan yhteen kokoontuneina Jokioisten keskustassa.



Lilliputtien maassa, vai? Minit tyylikkästi rivissä Jokioisten keskustassa.

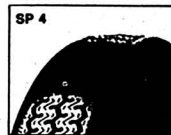


- Kesärenkaat:
- 145SR-10 SP Sport
 - 145SR-10 SP4
 - 165/70HR-10 SP Sport
 - 165/70HR-10 SP Super

- Vanteet:
- LP-1161 3.50-10

- Kevytmetallivanteet:
- 5x10 GB
 - 5x10 BWA

Kysy rengasliikkeestä!



oy sigma ab

01610 VANTAA/VANDA 61
Puh. 90-535 122 Tel.
Telex 124829

Kuten ehkä olet jo saattanut muualta lehdestä huomata, oli kerholla talvipäivät liukkaankelin harjoitusajojen muodossa. Lauantapäivänä oli paikalla 18 Miniä + muutama muun merkinen (yht 48 henkeä) sekä uteliasta yleisöä lukematon määrä. Tälläkertaa oli autojen alle saatu oikea jää, jolla voi kokeilla nastan pitoa. Ensimmäinen tehtävä olikin juuri sopiva tähän. Ensiksi noin 300 m suora, jonka päässä 360 käännös ja takaisin pujotellen keilojen välistä.

Tämän jälkeen piti ajaa Minin matalin osa 1"-2" päähän maassa olevan esteen päälle. Tuntui Mini olevan yllyttävän korkea, koska vain 1 ajoi Mininsä kiinni siihen, suurimman osan jättäessä jo noin 10 cm päähän.

Heti perään piti peruuttaa Mini tallin perukoille, eli 10 cm päätyseinästä, mikäli halusi säilyä virheettömästi. Tietenkin talli ohi mitoitettu myös leveyden mukaan Minville.

- Nopein vakionastoin oli
1. Tapani Ojala 1.35 sek
 2. Erkki Wirkola 1.48 "
 3. Kasari 1.49 "
 4. Timo Heinonen 1.50 "
 5. Teerisuo 1.52 "
 6. Ilkka Lindsted 1.52 "
 7. Jari Järvelä 1.55 "
 8. Jouko Luhtasaari 1.58 "
 9. Jorma Iivonen 1.60 "
 10. Markku Jantunen 1.75 "

- Kilpailun ulkopuolella erikoisnastoin
1. Ilkka Lindsted 1.30 sek
 2. Jari Jalonen 1.43 "

Tietenkin täytyi kokeilla aikaa koko kierroksella sekä vakioirenkkailla, että pitkillä päikeillä.



LÄHTÖ



MAHARAN ARVIOINTI



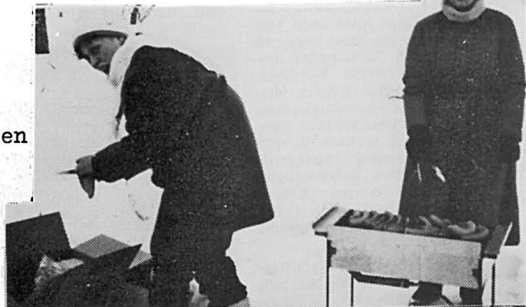
TALLI KOE

Vakionastoin:

1. Ilkka Lindsted 1.04 sek
2. Reijo Enberg 1.04 "
3. Jukka Lindström 1.05 sek
4. Timo Salminen 1.05 "
5. Jouko Luhtasaari 1.06 "
6. Markku Ranta 1.06 "
7. Jari Järvelä 1.07 "
8. Timo Heinonen 1.10 "
9. Erkki Wirkola 1.10 "
10. Markku Jantunen 1.11 "
11. Pekka Poikolainen jäi hankeen

Välillä tietenkin nautittiin "naisjaoston" tarjoamista makkarista ym virvokkeista.

Kuvassa on juurä lämmittelyvaihe käynnissä.



Erikoisliukuesteet:

1. Jari Jalonen 47 sek
2. Ilkka Lindsted vetoakseli poikki

Seuraavassa kuvassa veljekset Lindsted suorittavat ns "anna sille ryyppi"- vaihetta ja kuten normaalia, avustajista ei tälläkään kertaa ole puutteta. "Hädässä ystävä tutaan"!

Noin klo 14.30 siirryimme hiekan lämpimämpään paikkaan eli Säästöpankin toimittoihin Jokioisten keskustaan, jossa oli tarjolla lämpimät pullakahvit koko konkkaronkalle täällä myös tapahtui palkintojen jako. Lopuksi katsottiin vie. Jyväskylän Suurajot 1984.

Illan hämärtyessä siirryttiin taas kotoisimppin maiseen, mielessä ajatus "ensi vuonna mä kylä näytän taas"



Palkinnoissa avustivat:
 Forssan Auto Forssa
 Luhtasaaren Auto Alavus
 Jokioisten Säästöpankki Jokioinen
 Forssan Tarvikehalli Forssa

Pikkujoulun palkintojen avustajat jäivät viime numerosta pois, joten

Kiitos Optikko Nyman	Nastohuolto
Siivousapu	Nastolan kone ja urheilu
Nastolan Esso	Nastolan K-rauta
Finoil Nastola	Nastolan autopurkaamo
Siitosen Erä ja Kone	Nastoväri

Kiitoksia tukijoillemme !

Timo Jalonen

NOTHING BEATS A MINI 850 & 1000cc.

PART II.

Minin suorituskyvyn parantamiseksi on esitetty ja julkaistu mitk erilaisimpia viritysohjeita. Keseyimmistä "perhevityksestä" aina hurjimpiin rata-aiheisiin saakka. Jokaisella rakentajalla on ollut omat "salaiset" ohjeensa moottorin rakentamiseen ja lopputuloksena on ollut joko ilosesti kulkeva viritelmä tai masentava, jatkuvia ongelmia aiheuttava rakennelma, joka puretaan ja kasataan kokoon säännöllisin väliajoin.

Nykyisin voi hyvät viritysohjeita ja neuvoja löytää vain englannin- tai saksankielisistä julkaisuista. Paras eepos ja jokaiselle Minin rakentajalle suositeltava teos on David Vizardin: How to modify your Mini, joko vanha tai uusi painos.

Tehtaan valmistusmenetelmistä johtuen ovat Minin moottorin osat, erityisesti kannet ovat viimeistelemättömiä vakiomalleja, joihin voidaan tehdä runsaasti erilaisia parannuksia, moottorin virityksen ja käyttötarkoituksen mukaan.

MINI 850cc ja 1000cc:n viritäminen voidaan jakaa kolmeen jaksoon:

- 1) Kevyt perhevitys: Joka sisältää vain puristussuhteen nostamisen. Vakioapuristussuhde 8.3:1 nostetaan 9-9.5:1. Vakionokka-akseli ja vakio-kaasutin.
- 2) Kevyt sporttiviritys: Edellistä hieman korkeampi puristussuhde 10-10.5:1. Nokka-akselin vaihto. Jakoketjun uusiminen tai vaihto kaksiriviseen. Isompi kaasutin. Moottorin tasapainoitus. Pakokanavien ja pakoputkiston avaus.
- 3) Varsinainen viritys, jossa edellä mainittujen lisäksi käytetään kahta kaasuttajaa ja erillistä pakosarjaa. Moottorin keventäminen ja kytkimen vahvistaminen. Koneistetaan lohkoista muutama milli pois. Vaihetaan kansi pikku-Cooperin kanteen (12G295 tai 12G202).

Kevyt perhevitys: Toimenpiteet koskevat vain kantta ja kaasuttajan säätäjää, joten moottoria ei tarvitse irroittaa.

-Aluksi on hyvä suorittaa moottorin- ja moottoritilan huolellinen pesu.

-Jos on mahdollista mitataan moottorin öljynpaine kuumana. Alimmana rajana on pidetty n. 2.5kp/cm² noin 3000 kierroksella. Jos paineet ovat huonot on syytä harkita suurempaa koneremonttia.

-Poistetaan jäähdytysnesteet sekä jäähdyttäjistä että lohkoista.

-Irroitetaan kansi ja kaasuttaja imu-pakosarjoineen. Muista avata kannen ja vesipumpun välinen pieni vesiletku.

Kun kansi on irroitettu, puhdistetaan lohkon tiivistevinta huolella kaapimalla ja varotaan, ettei liika mene sylintereihin ja lohkon reiästä vesitiilään tai nostajan kuppeihin. Tasopinta puhdistetaan lopuksi rasvanpoistainneella, asetonilla tai muulla vastaavalla.

Puhdistetaan kansi karstasta ja öljystä. Irroitetaan venttiilit ja numeroidaan ne, oikean järjestyksen säilyttämiseksi. Puhdistetaan venttiilit ja tarkistetaan varsien kuluminen ja seetipintojen (erit. pakoventtiilien) kunto. Jos venttiileissä on havaittavissa palamista on (tai runsasta kulunista on) ne vaihdettava. Jos venttiilien varsissa ja lautasessa on mustaa öljykarstaa ovat ohjurit kuluneita, liian väljiä.

Puristussuhteen laskeminen:

Puristussuhteeksi sanotaan lukua, joka saadaan kun yhden sylinterin iskutilavuuteen lisätään puristustilan tilavuus ja summa jaetaan puristustilan tilavuudella.

Iskutilavuus on sylinterin ja männän muodostama tilavuus (ylä- ja alakuolo.) Puristustila on männänkuopan, männän ja tason välisen tilavuuden, ...

continue...

kansitiivistein, kannen palotilan ja mahdollisten muiden tilojen muodostama yhteinen tilavuus.

Esim. Moottorin kokotilavuus 998cm³. Yhden sylinterin tilavuus: 998 jaettuna 4:llä. **Puristustila:** Palotila kannessa (vakio kansi=24.5cm² Cooper 28.3cm²). Kansentiivistein muodostama tilavuus, riippuen tiivistein paksuudesta 3-3,2cm³. Paljonko m³ntä j³m³ alle tasopinnan, onko lohkoa plaanattu? Kuinka suuri kuoppa on m³ntässä, onko m³ntä tasapintainen?

Puristussuhde = $\frac{\text{Iskutila} + \text{Puristustila}}{\text{Puristustila}}$

Kannen palotilan mittaus: (Kuva 1)

Palotilan tilavuus saadaan parhaiten mitatuksi mittalasin, pipetin avulla. Asennetaan venttiilit paikoilleen. Seetin tiivistämiseen käytetään vaseliinia. Kierretään tulppa paikoilleen. Voidellaan kannen tasopinta vaseliinilla ja peitetään palotila n.10x10cm kokoisella plexin palalla, johon on nestein täyttämistä varten porattu pieni reikä. Kallistetaan kantta hiukan ja asetetaan levy siten että reikä on aivan palotilan toisessa reunassa, ylimmässä kohdassa. Tarkoituksena on, että ilma tulee samalla ulos palotilaa täytettäessä. Nestein ei käytetä vettä kuten kuva kertoo vaan esim. sinolia (pintajännitys on pienempi ja vesi ruostuttaa).

Kun lasketaan kannesta poistettavan aineen määrä eli montako millia, piirretään esimerkiksi ruutupaperille palotilan ääriviivat, mahdollisimman tarkkaan, painamalla paperia palotilan reunoja vastaan; Jälkeen voidaan vahvistaa kynällä.

Esim. 7x7mm ruuduilla varustettu paperi. Lasketaan kuvan sisältämien ruutujen määrä (Ks. Kuva 1.), koko ruudut ja osista koottu ruudut. Saatujen ruutujen määrä kerrotaan yhden ruudun pinta-alalla, ko. ruudukossa se on 0.49cm². Saatu lukumäärä on palotilan pinta-ala neliosenteissa.

Jos haluamme pienentää palotilaa eli poistaa esim. 2.3cm³. Menetellään seuraavasti; 2.3cm³ jaetaan lasketulla palotilan pinta-alalla (46,5ruutua x 0.49cm² = 22.8cm²), joten koneistamme 2.3 jaettuna 22.8 = n. 0.1cm eli 1mm kannen tasopinnasta.

Ruutupaperia käyttämällä voidaan laskea myös kansitiivistein tilavuus kun tiivisteessä oleva sylinterin reikä ei ole pyöreä. Tiivistein paksuus (liikistyneenä on noin 1mm.).

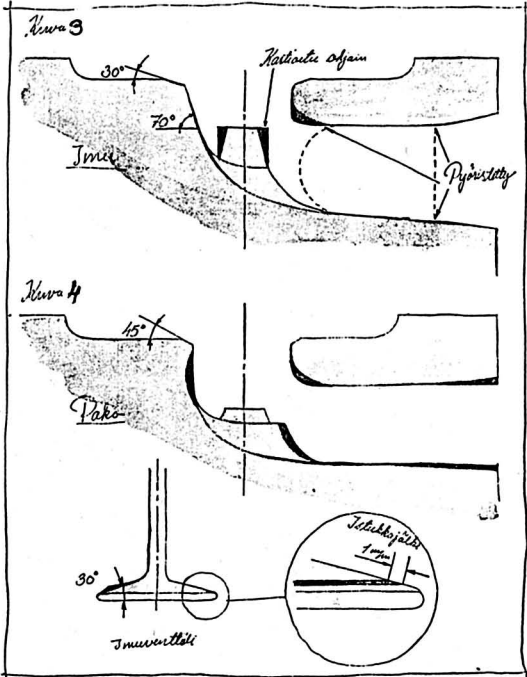
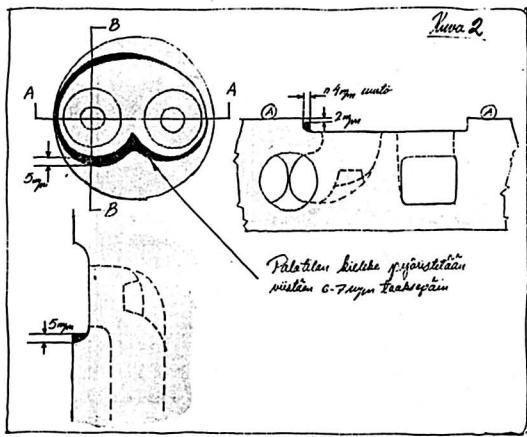
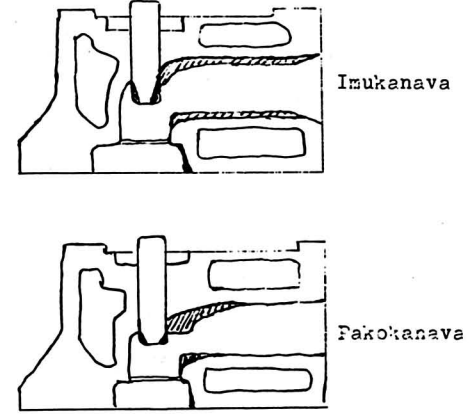
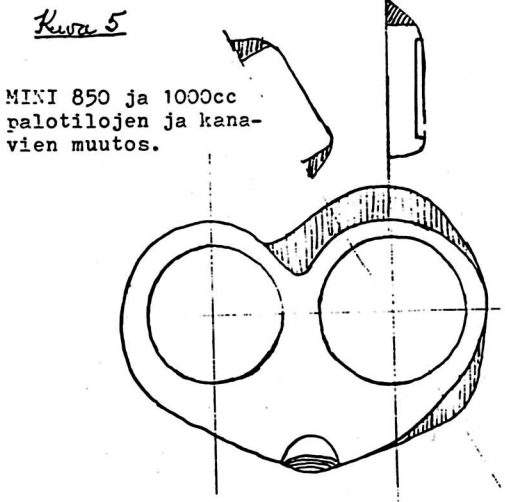
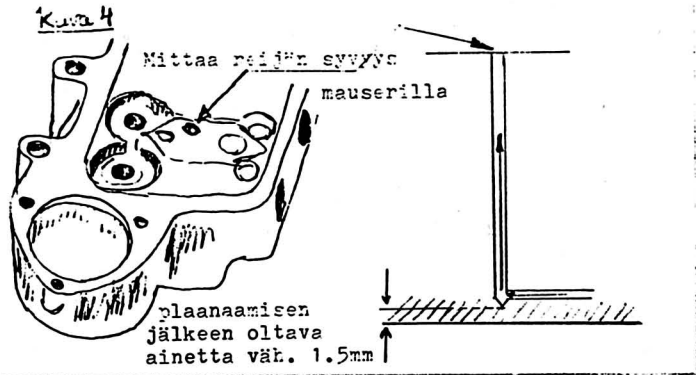
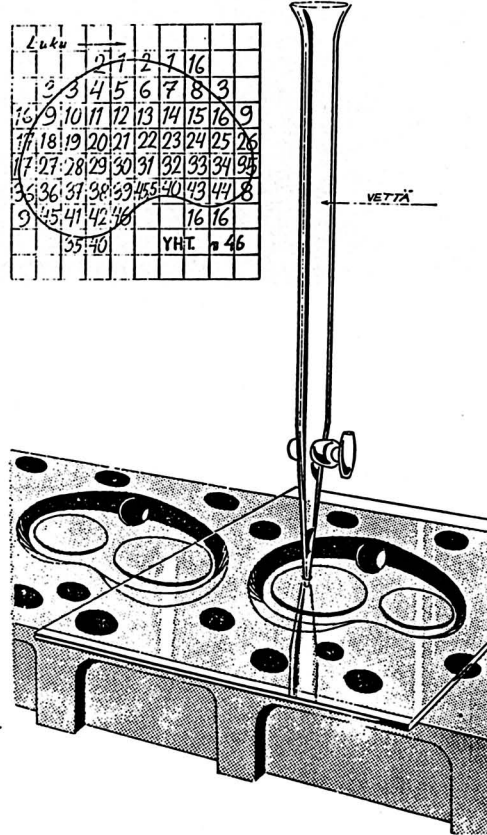
Ennen kannen plaanaamista on mitattava kannessa olevan öljykanavan syvyys. Katso kuvaa 4. Reijän syvyys saattaa vaihdella huomattavasti eri kansissa. Öljyreijän ja kannen tason välinen vähyys on oltava vähintään 0.060" = 1.5mm. Yleensä kannesta voidaan koneistaa noin 1.5-2mm.

Kannen muotoileminen : (Kuvat 2 ja 5)

Kevyt sporttiviritys.

Asetetaan kansentiiviste koneistetulle tasolle ja piirretään tiivistein mukainen sylinterinreijän ääriviivat. Palotilaa tehtäessä ko. rajaa ei saa ylittää. Palotila muotoillaan kuvan 2. (850cc kansi), tai kuvan 5 (850&1000cc) mallin (David Vizard) mukaan.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	32	33	34	35	36
37	38	39	40	41	42	43	44	45
46	47	48	49	50	51	52	53	54
55	56	57	58	59	60	61	62	63
64	65	66	67	68	69	70	71	72
73	74	75	76	77	78	79	80	81
82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99
100								
								YHT. = 46



Imu- ja pakokanavista poistetaan valusaumat ja koneistuksessa jääneet kulmat. Imuventtiilien istukkapinnat voidaan koneistaa 30° kulmaan. Pakoventtiilien kulmat ovat vakiossa 45° kulmassa. Lopuksi sovitaan kannen ja imu-pakosarjan kanavat keskenään. (Käytetään esim. ohjausnastoja).

Kannen asennus:

Asennetaan venttiilit kanteen. Vakio jousien asemasta voidaan käyttää ohjelman jähkemiä venttiilien jousia. Niottujen ja läpittyjen venttiilien pitävyys tarkistetaan kaantamalla esim. tenua palotilaan ja puhaltamalla paineilmaa. Kuppilinen ilmaisee vuotokohdat. Imu- ja pakosarja kiinnitetään kohdistusmerkkien mukaan ja kiristetään mutterit tasaisesti. Laitetaan uusi kannentiivistys ja pieni vesiletku - laaketaan kaksi paikoilleen. Pestään venttiilikoneiston osat ja avataan venttiilien säätöruuvit. Kiristetään kansi oikeassa järjestyksessä. Säädetään venttiilien välitys.

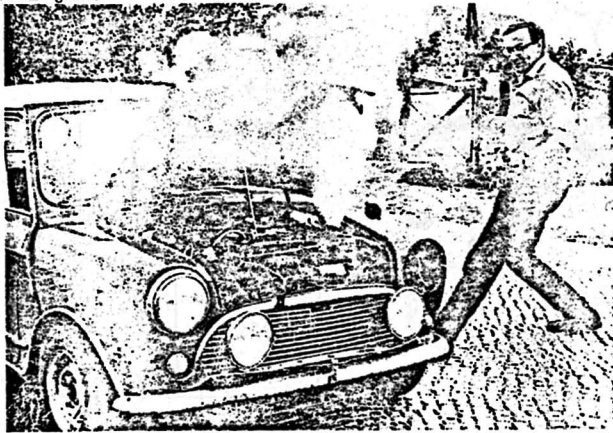
Kaasutin: SU 1 1/4" tai 1 1/2" vakiokaasutin.

Puretaan kaasuttaja osiin ja suoritetaan huolellinen pesu. Pestään kaikki osat ja poistetaan lika ja karsta. Tarkistetaan rungon ja läppäkseli välitys. Jos suuttimen pesä on irroitettu on sen keskittäminen suoritettava uudelleen. Jos vaihdetaan uusi esim. rikkaampi neula, käytetään keskittämiseksi vanhaa neulaa. Luistimen liikkeen tulee olla esteetön aina rungon siltaan asti. Neula taivutuu helposti, joten luistia ei saa painaa suuttimeen. Suutin kierretään yläasentoon, kiinni, josta se avataan 2 kierrosta perusasentoon. Jos halutaan rikkaampi seos, avataan suutinta lisää. Riippuen virityksestä, vaihdetaan tarvittaessa ohuempi, rikkaampi neula.

Virranjakaja:

Käytetään vakiojakajaa, joka on syytä puhdistaa ja tarkistaa. Akselin ja rungon sivuttaisuus ei saisi olla lainkaan. Uusitaan tarvittaessa kärjet ja säädetään välitys. Voidellaan fiiberivasara sitkeällä rasvalla. Tarkistetaan pyöräjän tiukkuus akselissa, jos pyöräjän nokka on palanut, on pyöräjä syytä uusia. Laitetaan pari tippaa öljyä pyöräjän alla olevaan huopatulppaan. Tarkistetaan jakajan kannen kuluneisuus, jos nokat ovat hapettuneet käytetään kirkkiä, jos kansi onkulunut, kannattaa se uusia. Mikäli mahdollista jakaja tulisi "ajaa" koepenissä. Jakajan asennuksessa on muistettava, että kiitistyssidettä ei kiristetä liikaa ja siten rikota jakajan runkoa.

Koeajo: Riippumatta moottorin viritysteesta, suoritetaan koeajo aina rauhallisesti. Lämmitetään kone normaalilämpöön. Mahdolliset vuodot ja viat korjataan heti. Suoritetaan kannen uusintakiristys ja venttiilien välysten tarkistus koneen jähkemyttyä. Jos lämpö on noussut tavallista korkeammalle, tarkistetaan: onko seos liian laiha/tulpat liian kuumat (lämpöarvo sopiva), syytys liian aikaisella, vesi lopussa onko lämpömittari kunnossa, toimiiko tarpeestaatti jne.



"Hummun huollattajaksi" on ollut turvallisin lähestyvä väsäriä Henny Lindon on juuri kopautanut lähtöään tuloon auto. Rauno ei ollut tuonut "suorituksen" laukussa. Painoi kameran laukusta vangein korkin lennosta. Kaikki on helppoa osavalle.

Silloin tällöin saattaa Minissä joku paikka ryhtyä kikkilakoon. Matkanteko katkeaa varmasti, jos polttoainetta ei tule. Siksi kerromme Mini-välille kaiken, mitä olemme halunneet tietää!

SU - BENSAPUMPUSTA

Eri Mini-mallien SU-pumppu on suunniteltu asennettavaksi polttoainesäiliön läheisyyteen. Asennuskorkeuden ei tulisi ylittää polttoainesäiliön yläosan tasoa. Täten vältetään bensen kaasutumishaittoita, pumpuun voi tulla ilma-lukko. Pumpun toiminnalle on tärkeää, että saadaan hyvä kosketus pumpun maadoitusruuvista ajoneuvonrunkoon. Paras asennustapa, kääntöä toimintaa ajatellen on kiinnittää pumppu magneettipesän ympäriltä vanteella, (kohta (2) katso alla olevaa kuvaa), joka eristetään pesästä pehmeällä kumisuikaleella. Pumppu on asennettava vaaka-asentoon, syöttöliitin (12) ylöspäin.

Pumpun kytkemisen jälkeen poistetaan pumpusta ja putkistosta ilma esim. käyttämällä pumppua ja samalla pidetään kaasuttimen letkuliitintä irroitettuna, ts. bensa pumpataan erilliseen astiaan tai pumpataan suoraan kaasuttajaan ja pidetään virta päällä.

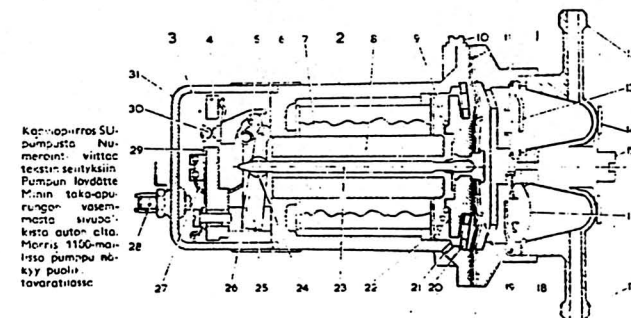
Pumpun rakenne: Pumppu käsittää kolme pääosaa: (1) pumppurungon, (2) magneettipesän käämityksineen ja kalvoineen ja (3) katkojalaitteen.

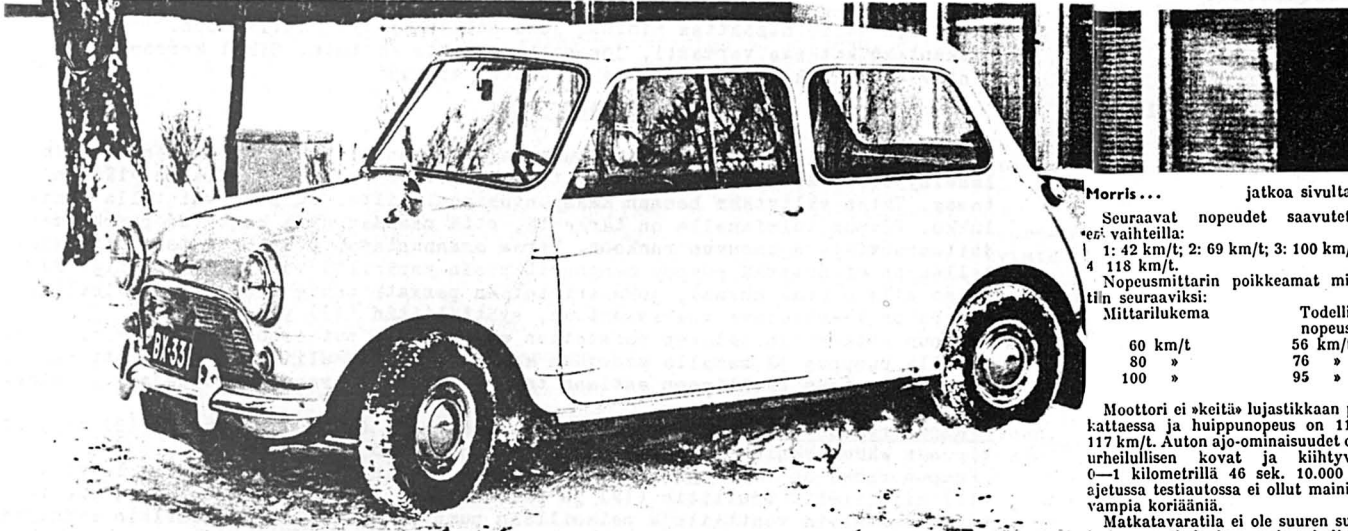
Pumpun runko on valua ja siihen on kahden ruuvin (15) pidettävillä levyillä (14) kiinnitetty imuliitin (17) ja poistoliitin (12). Liitinkappaleet pidettävät vastaavia venttiilejä paikoillaan pumppurungossa. Venttiileihin päästään käsiksi ulkopuolite pumppua purkamatta.

Imuventtiili (18) käsittää ohuen muovilevyn liitettynä puristettuun teräsdikkeeseen. Poistoventtiili (13) on rakenteeltaan samanlainen, mutta se toimii toisinpäin käännettynä. Imuventtiilin tulopuolelle on sijoitettu kupera verkko-suodatin (16). Venttiili sallii virtauksen pumppupesään (19), joka toiselta puolelta rajoittuu pumppukalvoon (11).

Kalvo, käämitys ja magneettipesä: Kalvo (11) on ulkokehältä puristuneena magneettipesän (2) ja pumpun rungon (1) väliin. Keskiosaltaan kalvo on kiinnitetty ankkuriin (22). Ankkurivarsi (23) ulottuu vapaana magneettipesän puolelle ja on toisesta päästään kierretty sisäpuolen katkojavarrella (26) olevaan tappiin (24). Ankkurin ja kalvon keskittämiseksi on ankkurin ja magneettipesän välille sijoitettu yksitoista ohjainrullaa (20), jotka sallivat ankkurin vapaan pyörimisen. Magneettipesä saattaa olla varustettu paineentasausaukolla (21).

Katkojalaitte: Katkojalaitte käsittää bakeliittituen (4), johon on nivelletty viputapilla (25) ulkopuolen (6)- ja sisäpuolen katkojavarssi (26). Katkojavarret ovat yläpäistään yhdistetty kaksin polviviputoimisiin jousiin (5). Sisäpuolen katkojanvarrella on tappi, johon ankkurivarsi on kierretty. Ulkopuolen katkojavarssi (6) on varustettu yhdellä tai kahdella volframikärjellä (30), jotka koskettavat jousilevyllä (29) oleviin vastakärkiin. Käämityksen (7) toinen pää on sähköliitännällä kytketty jousilevyyn, toisen päässä on liitettyä johdinliittimiä (28). Ulkopuolen katkojavarssi on lyhyellä taipuisalla johtimella (27) liitetty yhteen bakeliittituen magneettipesään kiinnitettävään ruuviin antaen täten vivulle maadoituksen. Magneettipesä on edelleen huolellisesti maadoitettava auton runkoon maadoitusruuvien kautta (10). Katkojalaitte on suojattu katkojatuen ruuvin mutterilla ja aluslaatalla kiinnitettyllä bakeliittisella päätykannella (31).





Morris... jatkoa sivulta 19

Seuraavat nopeudet saavutettiin eri vaihteilla:

1: 42 km/t; 2: 69 km/t; 3: 100 km/t ja 4: 118 km/t.

Nopeusmittarin poikkeamat mitattiin seuraaviksi:

Mittarilukema	Todellinen nopeus
60 km/t	56 km/t
80 »	76 »
100 »	95 »

Moottori ei »keitä» lujastikkaan piikkatessa ja huippunopeus on 115–117 km/t. Auton ajo-ominaisuudet ovat urheilullisen kovat ja kiihtyvyys 0–1 kilometrillä 46 sek. 10.000 km ajatus testiautossa ei ollut mainittavampia korjauksia.

Matkatavaratila ei ole suuren suuri, ja ison matkalukun mukana kuljettaminen onnistuu vain jättämällä säätönsansi auki.

← Morris Mini Minor vaikuttaa viime vuoden merkittävimpään autouutuusluokkaan — myös suomalaisittain ajatellen.

→ Takaisiimella on hämmästyttävän paljon tilaa kahdelle aikuiselle. Istuimen alla ja sivuissa on etuoivasta on runsaasti säilytystilaa.

← 185-senttinen testaja mahtui vaihtomasti istumaan ajajan paikalle. Vaihteisto ja kojelauta olivat mukavat.

← Maastossa tehdyistä kokeista Morris Mini Minor osoittautui omatoimiseksi ja selvisi vaikeuksista kuoppista ja lumiesteistä.

← Matkatavaratilan suuruus on 155 litraa. Ison matkalukun kuljettaminen käy päinsä vain jättämällä säätönsansi auki.

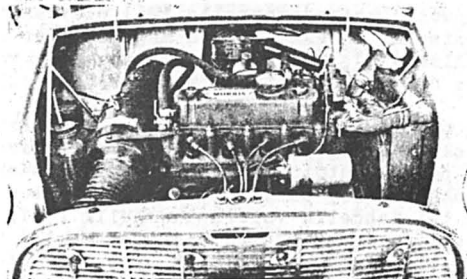


Moottori N^o 1/1960

MORRIS MINI-MINOR 850



OSMO KALPALA
testaa



Moottorin asettaminen polkistain tuolla hyvällä rakajalla. Syytystulppiin, virranjakajaan ja syytystulppiin pääsee hyvin käsiin. Takajousitus on heiluriperiaattella toimiva kumijousitus vaakasuurassa asennossa.



TÄMÄ autoutuus on nähnyt päivänvalon Englannissa. Kyymsymys ei ole pelkästään 10–20 vuotiaan mallin uudistamisesta parilla kromi-ilustalla, kuten useiden automerkkien kohdalla viime vuosikymmenen aikana.

MORRIS MINI-MINOR JA AUSTIN SEVEN ovat uutuuksien nimet, joista MORRIS on testausvuorossa. Ennen varsinaiseen ajoon ryhtymistä tutustuin MINI-MINORin teknilliseen ratkaisuun. Etu- ja takarungosta ja itsekanlavasta korin rakenteesta muodostuu kokonaisuus. Edessä poikittain oleva moottori, jonka yhteydessä yllämainittu osana vaihdelaatikko ja tasauspyörästö, ovat sijoitella niin, että moottorin vaatima on 20% koko auton pituudesta. Loput jää hyötytilan pituudeksi.

Etu- ja takarunko, joka on kiinnitetty koriin 10 pultilla, käsittää moottorialustan, jousituksen ja etupyörien »ripustuksen» vetoakselineen. Eturungon ja moottorin irrottamiseen korista kuluu kolmelta mieheltä aikaa puoli tuntia. Takimmainen runko on kiinnitetty koriin 8 pultilla ja se käsittää lakapyörät jousineen. Moottorilla, vaihdelaatikolla ja tasauspyörästöllä on yhteinen öljytila, tilavuudeltaan 5,1 litraa. Sekä edessä että takana ovat

kaksitoimiset teleskooppi-iskunvaimentajat. Jousitus on rakenteeltaan jokatkin täysin uutta. Yläkivarteen nojavälikumijousen metallivarsi välittää pyörään kohdistuneen paineen viskeeritaisena itse kumijousen, jolloin kumijousista tapahtuva suipistuminen on viidesosa pyörän pystysuorasta liikkeestä. Merkittävää on jousituksen progressiivisuus. Yksi jousi muodostuu 600 grammasta kumia. Takajousitus toimii samalla periaatteella, mutta se on asettu vaakasuuruun asentoon korin sisätilojen säästämiseksi.

Jarrut ovat nelipyörä-nestejarrut varustettuina lakapyörän sulkuventtiilillä, joka sulkee nesteen tuloa jarrurumpuihin 18 kg poljinpainella. Jarrupinta-ala 435 cm².

Vetoakseli on varustettu värinävaimennuksella. Moottori on poikittainen kansi-venttiilikone yhdellä SU-kaasutalijalla. Koko systeemi pyörii samaan suuntaan. Hammassrattat akselineen noudattavat samaa suuntaa kumpiakselista vaihdelaatikkoon ja tasauspyörästöön asti tehden mahdolliseksi yhteisen voiteluöljyn käytön.

Suomessa huolehditaan siitä, että lämmitys tapahtuu raitisilmaperiaattella, samoin lähtään täällä veden lämpötilan mittari. Koneen öljypohja, joka

sulkee sisään vaihdelaatikon, on aivan uutta magnesium-elektronimetalia. Se on 40% kevyempää kuin alumiini ja kestää painetta 15 tonnia/neliötuumaa.

Vaihteet ovat synkronoituja lukumallitonta ykköstä ja »pakkia». Synkronointi toimii pienillä nopeuksilla, mutta ei suurilla.

Rengaskoko: 520 × 10. Paino jakautuu 60 : 40 (etu : takana). Matkatavaratilan ja henkilötilan osuus koko auton pitu-

udesta on 80%, polttoaineen kulutus 5–8,5 l riippuen ajotavasta ja vaunun paino tankatuna 610 kg.

Ohjaustangon asento lähentelee vaakasuuraa ja on mukavasti käsiteltävissä. Vaihdetanko on hyvin sijoitettu lattiasa. Polkimet ovat muuten mukavasti käytettävissä, mutta vaihteen ollessa ykkösellä on vaihdetangon ja jarrupolkinen välissä tilaa niukasti; kuitenkin riittävästi kevyille jalkineille. Huurteenpoisto saisi olla tehokkaampi.

Istuimilla on mukava istua ja myös takana on riittävästi tilaa kahdelle aikuiselle. Ovissa ovat erikoisen tilavat tavarataskut ja takana samanaikset, mutta vaahatut. Huomion ansaitsee koko kojelaudan mittainen hansikas-hylly.

Ovien avaaminen tapahtuu yksinkertaisella vajajjärjestel-

mällä, joka toimii asiallisesti, mutta tässä seikkassa on turhaan säästetty.

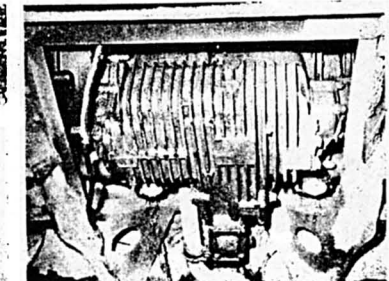
Näkyvyys on kaikkiin suuntiin hyvä. Mittaristo käsittää nopeus-, matka-, polttoaine- ja Suomessa asennetun vedenlämpömittarin ja lisäksi öljyn-, latauksen- ja kaukovalontarkistuslamput.

Urheilullisen kiinteä jousitus on hyvä myös täydellä kuormalla. Jousituksen kiinteydestä ja pienestä pyöräkoosta johtuen on ajo suuremmilla nopeuksilla töksähtelevää.

Auton sisätilat ovat ulkomitoihin nähden suuret. Verhoilun kiinnityksessä on paikkapaikoin toimivien varaa keinoahkaverhoilun tavoitellessa yksinkertaisuutta.

4-vaihteinen vaihdelaatikko on sijoitettu siten, että se on kampikammion ja tasauspyörästön kanssa samassa öljytalassa. Ykkösvaihte on synkronoinen, kaksosvaihteen synkronointi toimi pienillä nopeuksilla hyvin, mutta isommilla hiukan äänsi.

Jatkuu sivulla 55



TEKNILLISET TIEDOT

Moottori: 4-tahminen kansi-venttiilikone — 1 nokka-akseli sylinteri rivissä. Iskunpituus sylinterinhalkaisija 60,3/62,9. Puristusuhde: 8,3 : 1. Sylinteritilavuus: 848 cm³. Maksimi vääntömomentti 6,1 mkg 2900 kierroksella/min. Teho SAE: 36,4 5.500 k/min. Kasuttuus: 5,0, malli H52.

Voitelu: 10 voitelukohtaa. Jäähdytys: NESTE-pumppuyröillä, sähkökko pumppusuunnassa. Syytys: Virranjakaja automaattisella keskijakojis- ja alipainesäädöllä. Kyttime: Yksilevykytkin hydraulisella palautusvaimennuksella. Vaihteet: 4 vaihdetta eteen 1. ilman synkronointia, 3,628; 2,172; 1,412; 1,0; peruutus 3,628. Tasauspyörästövälitys: 3,765. Voimankäyttötap: Etuveto, vetoakseli elastisella murransovittelilla.

Korirakenne: Isekantava, 2-ovinen 4-paikkainen. Alusta: Eturunko käsittää moottorialustan pyörän ripustuksen progressiivisen kumijousituksen Takarunko käsittää takapyörän heiluriinnyksen, kumijousituksen. Etujousitus: Pystyssä olevat arilliset jousitynytt kumista ja teleskooppi-iskunvaimentajat.

Takajousitus: Kumitynytt makkaavassa asennossa ja teleskooppi-iskunvaimentajat.

Ohjaus: Kierukkamalla ja käsio- sennyin halkaisija 9 mm. Jarrut: Hydrauliset, pinta-ala 435 cm². Takajarrujen lukkiintuminen estetty paineenrajoittajilla.

Renkaat: 5,20 × 10 paine 1,62/1,76 ik. Akku: 12 v 34 Ah. Mitat: — Painot: Tilavuudet: Raidelveys: etu/taka 1210/1140 mm.

Akseliväli: 2,030 mm. Pituus: 2,540 mm. Leveys: 1,390 mm. Korkeus: 1,350 mm. Paino: 610 kg ajovaimina. Polttoainetankki: 25 l. Matkatavaratila: 155 l. Öljytila 4,5 l. mutta öljysuo- dattimella 5 l. Jäähdytys 3 l.

SU-bensapumpun toiminta:

Pumpun ollessa toimettomana on ulkopuolen katkojavarsi (6) kuvan osoittamassa asennossa, jolloin kärjet (30) ovat yhtyneinä. Kun virta kytketään, kulkeutuu se johdinliittimestä (28) käämitykseen, edelleen jousilevyyn (29) ja kärkien kautta maadoitukseen. Tällöin magnetisoituu sydänosa (8), joka vetää puoleensa ankkurin (22). Ankkuri ja siihen liittyvä kalvo siirtyy käämitykseen pöin palautusjousoen (9) painetta vasten. Tällöin kalvo imee polttoainetta tuloventtiiliin kautta pumppupesään (19). Kun ankkuri on siirtynyt lähelle liikkeen- sä häriasentoa, toimii katkojalaitte siirtäen nopeasti ulkopuolen katkojanvartta taaksepäin, jolloin kärjet erkanevat katkaisten täten virtapiirin. Magnetis- mia lakattua vaikuttamasta siirtyy ankkuri kalvoineen takaisinpäin palautusjou- sen painamana. Pumppupesän tilavuuden pienentyessä, työntyy polttoaine poisto- venttiiliin kautta putkistoon ja kaasuttimeen. Syöttönopeuden määrittää mootto- rin polttoainetarve. Kun ankkuri saavuttaa liikkeen- sä häriasennon, toimii kat- kotalaitte jälleen yhdistäen kärjet ja toimintavaiheet toistuvat.

Pumpun toimintahäiriöt:

Epäiltäessä syöttöhäiriötä irroitetaan polttoaineletku kaasuttimesta, laske- taan bensa erilliseen astiaan ja samalla tarkkaillaan virtausta. Mikäli poltto- aineen tulo on normaalia, on tarkistettava, ettei kohokammion neulaventtiili ole juuttunut tai tukkeutunut.

Mikäli polttoaineen syöttö on aluksi normaalia, mutta vähenee nopeasti samal- la kun pumpun toiminta hidastuu, on polttoainesäiliön paineentasaus tarkastet- tava irroitamalla käyttötulppa eli bensatangin korkki. Jos korkin ilmareikä on tukossa voi tankkiin tulla alipainetta ja pumpun toiminta hidastuu. Riittä- mätön säiliön paineentasaus johtaa pumpun imuiskun hidastumiseen ja katkojan kär- kien palamiseen. Huono virtaus ja hidastunut pumpun toiminta saattaa myös aiheu- tua pumpun imu puolen, verkkosuodattimen tukkeutumisesta. Tällöin pumppu on ir- roitettava puhdistamista varten.

Jos virtaus on huono ja pumpun toiminta, tikitys, nopeaa on imu puolen tiiviys (ilmavuodot) tarkistettava. Venttiilien pitävyys, lika ja vahingolliset tiiviys- teet ja laatat aiheuttavat saman ilmiön. Mikäli pumppu ei syötä lainkaan, on sen huolto ja tarkistus annettava (asiantuntevan) korjaamon tehtäväksi.

Jos pumpun toiminta on hyvin äänestä, saattaa syyinä olla ilmavuoto imu puolel- la. Tarkistus suoritetaan irrottamalla polttoaineletku ja antamalla bensaan virtata sopivaan astiaan. Jos kuplimista ilmenee kun letkun pää laitetaan nes- tepinnan alle, osoittaa tämä ilmavuotoa. Vian korjaamiseksi tarkistetaan kaikki polttoainesäiliön ja pumpun liittimet ja ruuvien kireydet. Ilmavuodot imu puo- lella johtavat pumpun nopeutuneeseen toimintaan ja ovat yleisimpiä syitä ennen- aikaisiin toimintahäiriöihin. Jos jatkuvan pumpputoiminnan aikana ei tapahdu syöttöä, ovat syyt joko runsas ilmavuoto imu puolella tai venttiilien tukkeutu- minen. Venttiilien (13 ja 18) puhdistamista varten on liittimet irroitettava. Puhdistettaessa on erityisesti varottava naarmuttamasta tai vahingoittamasta muovivaihteita olevia venttiililevyjä.



Mini Tonni-luokkaan ovat tulos- sa myös Petri Nevanranta ja Harri Tauschi, jotka ostivat yh- teisen ajokin ja kisaavat sillä vuoroitellen.

Sarlin ajaa metrolla

Viimehetken tietona: Merkki MG Metro 1295 cm³ A+
 Teho: 110 hp Jarrut: Jäähd. levyt + rummut
 Paino: 720 kg Renkaat: Dunlop 180/490/13
 Alusta: Richard Longman/ Lisää tietoa seuraavassa
 Austin-Rover lehdessä, jossa myös kuvat
 ja tietoa menestyksestä.

Onnea Kallelle "Rattia" yms vastaan.

Saksalaisessa Auto

Zeitung lehdessä (2/85)

testattiin Saksassa n.

10000 DM maksavat autot.

Ohessa leikkeitä kysei-

sestä jutusta. Alla

eräiden meillekin tuttu-

jen autojen myyntihintoja

Saksassa: (DM)

Mini Mayfair 10690,-

Metro Surf 10590,-

VW kupla 10525,-

Rätti sitikka 8820,-

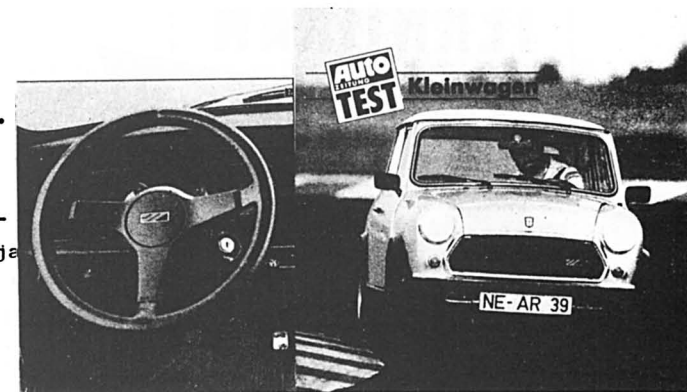
Honda Jazz 11690,-

Lada 1200 8945,-

Tippa Renu 11490,-

1 DM on muuten n. 2,2 SMK

Technische Daten	Mini	Technische Daten	Metro
Wassergekühlter	Vierzylinder-Reihen-	Wassergekühlter	Vierzylinder-Reihen-
Motor quer im Bug eingebaut		Motor quer im Bug eingebaut	
Bohrung/Hub	64,58/76,2 mm	Bohrung/Hub	64,58/76,2 mm
Hubraum	998 cm ³	Hubraum	998 cm ³
Verdichtungsverhältnis	10,3:1	Verdichtungsverhältnis	9,8:1
Max. Leistung	31/42 kW/PS	Max. Leistung	33/45 kW/PS
bei	5250/min	bei	5000/min
Max. Drehmoment	67 Nm	Max. Drehmoment	76 Nm
bei	2600/min	bei	2500/min
Getriebe/Antrieb:	Viergang-Getriebe,	Getriebe/Antrieb:	Viergang-Getriebe,
Front-Antrieb		Front-Antrieb	
Länge	3068 mm	Länge	3403 mm
Breite	1440 mm	Breite	1554 mm
Höhe	1346 mm	Höhe	1359 mm
Leergewicht	630 kg	Leergewicht	765 kg
Zuladung	370 kg	Zuladung	335 kg
0-100 km/h	21,0 s	0-100 km/h	20,2 s
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	Höchstgeschwindigkeit	143 km/h
Verbrauch	7,3 l S/100 km	Verbrauch	7,7 l S/100 km
Tankinhalt	34,5 l	Tankinhalt	30 l
Reichweite	472 km	Reichweite	389 km
Preis	10 690,- DM	Preis	10 590,- DM



Armaturen fest unsichtbar

Der Mini: nach wie vor ein großer Kurvenrüber



Der Metro Surf: als Kurz- und Mittelstreckenläufer gut nutzbar



Geräumiges Interieur, Kopfstützen zu kurz

Vergleichstest:
Autos für 10000 Mark

Austin Mini
 Austin Metro
 Citroën 2 C
 Daihatsu C
 Fiat Panda
 Honda Jazz
 Lada Nova
 Renault 4
 Seat Fura
 Suzuki Swi
 Volkswagen

Minit Koskenpäällä

Koivus-Häme 12.7.1984



Auto on useimmille ihmisille arkinen kulkuväline, johon ei kiinnitetä sen enempää huomiota kuin on pakko. Autoharrastajalle auto on kuitenkin jotain muuta kuin kulkuväline. Monasti he uhraavat tuhansia työtunteja ehdisöidäkseen jonkun historiallisesti arvokkaan auton. Yhtä usein rakennetaan autosta omaa makua miellyttävä, tämä ns. customointi on tullut jatkuvasti suosituimmaksi rakenteluunodoksi. Erikoisten ja suosittujen automerkkien ympärille syntyy usein kerhoja, kuten esimerkiksi Citroen 2 Cv-klubi.

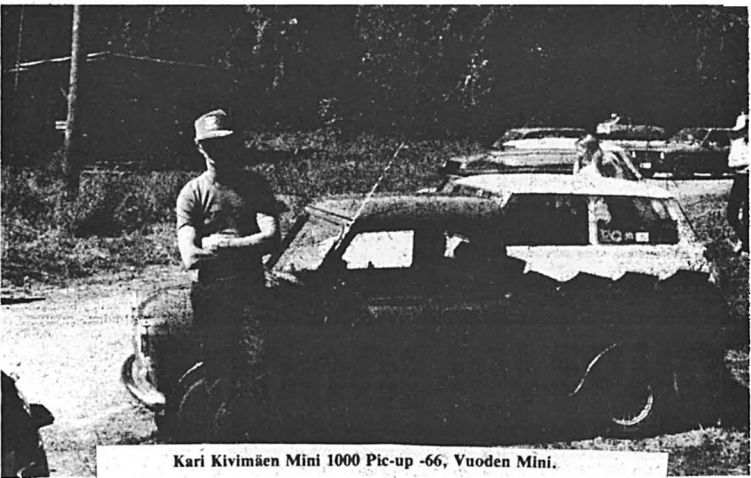
Eräs tuoreimmista merkki-klubeista, Mini club Flying Finns kokoontui viime viikonloppuna Koskenpään Rantapirtillä. Kerholla on ikää noin kaksi vuotta ja jäseniä on kertynyt yli 250. Kerho pyrkii olemaan yhdyssiteenä kaikkien Mini-harrastajien välillä. Jäsenille on myös hankittu varaosia, jotka on yleensä saatu melko edullisesti. Kokoontumisajot, joita on neljä kertaa vuodessa ovat kerholaisille tärkeitä ja niihin tullaan kaukaakin. Kokoontumisessa tavataan samanhenkisiä ihmisiä, joille Mini on harrastus ja joskus miltei elämäntapa.

vuosi sitten pelasta klassikon taas tielle. Mini Cooper tuli 60-luvulla kuuluisaksi menestyksestään ralleissa. Minin puikoissa istuivat mm. Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen ja Hannu-Mikkola. Myös

Ristolla on ollut useita Mineja ja vähitellen on kulkuvälineestä tullut harrastus.

Vuoden aikana on Cooperiin vaihdettu korkeapristeiset mätänät, kaksikurkkuinen kaasutin,

mootoria on tarkoitus viritellä lisää myöhemmin. Ohjaamoon on vaihdettu kuppi-istuimet, tummat sävyllä ja uusi maali kaunistavat 22-vuotiaista autoa ulospäin.



Kari Kivimäen Mini 1000 Pic-up -66, Vuoden Mini.

Ulkomailla, lähinnä Englannissa on Mini-kerhoja ollut jo yli 10 vuotta ja jäsenmäärät nousevat useisiin tuhansiin. Kesäkuun alussa Bremenissä, Länsi-Saksassa järjestettyyn Mini-kokoontumiseen osallistui Suomesta kahdeksan autokuntaa. Kaikkiaan paikalla oli ollut 370 Miniä kaikkialta Euroopasta. Yhteydet ulkomailla oleviin kerhoihin ovat hyvät.

Lauantaina aamusta alkoi autoja kertyä Rantapirtille, parhaimmillaan paikalla oli noin 30 miniä. Iltapäivällä oli ohjelmassa vuoden Minun äänestys. Hiuksenhiennolla erolla kärkeen selvisi hienosti rakennettu 1966-mallinen Mini Pic-up, jonka omistaa Kankaanpäässä asuva Kari Kivimäki. Myöhemmin iltapäivällä ajettiin kiihdytyskilpailu ja ratkaistiin kerhon tikanheittomestari. Iltaojelmaan kuului tietenkin sauna, lisäksi oli Mini-aiheisia filmejä ja diakuvia Bremenin retkestä. Sunnuntaina oli tarkoituksella näyttöluonteisesti letkassa Jämsän alueella.

Mini club Flying Finns edustaa toimivaa ja jäsenistöltään innokasta kerhoa, jossa on edustettuina kaikki autoharrastuksen alat entisöinnistä custom-rakenteluun.

Vuoden Mini-äänestyksen voittaja Kari Kivimäki kertoi auton rakentelun viehätysten piilevän siinä, että voi nähdä omien käsiensä työn. Rakenneltua autoa on hieno katsella ja se herättää huomiota niin, että "vanhat mummotkin kääntyvät katsomaan mikä auto se siinä oikein menee." Kaikkiaan karilla on ollut kuusi Miniä, jotka kaikki ovat olleet jollakin tavalla rakenneltuja.

Mini Pic-Up mallisia autoja on tuotu Suomeen Karin mukaan ainostaan 10 kappaletta, joista liikenteessä on vielä kahdeksan. Oman Pic-Upinsa Kari löysi Iitin kirkonkylästä, hintaa "löydölle" tuli 2000 mk. Auton rakenteluun ja korjaamiseen kului kaikkiaan noin 5000 mk. Alleen Pic-Up sai uuden renkaat ja erikoisvanteet, koelautaa muutettiin mieleisemmäksi ja viimeksi sai kankaanpääläinen maalari Raimo Mäkelä ruiskuttaa uuden aivan kirkaan punaisen värin pelleille. Sävy on pirteä ja Pic-Up Mini saa varmasti osakseen kadehtivia katseita liikkueensa teillä.

Risto Ruusunen -62 mallinen Mini Cooper 1000 oli saanut seitsemän käyttämättömää ladossa seitsemän vuotta, ennenkuin Risto

UUTISKOLMIO
MAALISKUUSSA
1985



Vuoden Mini -äänestyksen kakkonen, Mini Clubman.

Mini-Clubilla mittava tapaaminen Jokioisilla

Lauantaina iltapäivällä Jokioisille ajoi ainakin 17 Miniä tavoitteenaan tapaaminen Minkiön suulla. Alavudelta tuli kaukaisin jäsen, mukana myös lounaishämäläisiä.

Leikkimielinen taitoajo ja jäära-

dan nopeuskilpailu, yksittäisajona oli ohjelmassa päivällä. Osuuspankin kerhotiloissa jatkettiin kahvilla, jututellulla ja erilaisilla filmeillä.

Mini-Clubilaisia yhdistää tietysti Mini-tuo viime elokussa 25-vuotisjuhliä vietänyt autoklassikko. 1959 valmistui ensimmäinen Mini ja se on edelleen tuotanto-ohjelmassa noin 5000 auton kuukausituotannolla. Suomeen sitä tuodaan tilauksesta ja laskettu kanta Suomessa on 5000

yksilöä. Clubilaiten autot ovat pääosin "rakenneltuja" siis tehoa on nostettu jne., mutta joukossa on alkuperäiskuntoisiaakin — jopa niin ettei oudompi tiedä onko auto juuri liikkeestä ulos tuotul

Vastaavia tapaamisia järjestetään myös muiden maiden kerhoissa ja suomalaisetkin ovat osallistuneet mm. Luxenburgissa ja jopa Usassa asti.



Kokoontumisessa oli hyvä tilaisuus vaihtaa kuulumiset uusista projekteista ja saatavilla olevista osista jne.

MINI SPECIAL

Vuosina 1974 ja 75 markkinoitiin Saksassa Italialaisia Innocenti Mini Cooper 1300 ja 1001 autoja. Ensin mainitussa oli 64 ja jälkimmäisessä 48 hevosvoimaa, siis hieman vähemmän kuin Englantilaisissa Cooper 998 ja Cooper 1275 S autoissa. Kun Innocenti Coopereita vuonna -75 lakattiin valmistamasta oli ainoa Mini Saksan markkinoilla yksinkertainen ja heikosti varustettu Englantilainen Mini 1000, jota sitä paitsi myytiin erittäin heikosti.

Tilanteen korjaamiseksi esiteltiin vuonna -76 uusi malli, Mini Special. Sen varustelu oli parempi kuin Mini 1000:ssa, sävyllä, uudet värit-katto erivärinen kuin muu auto, kangasverhoilu. Teknisiä parannuksia olivat voimakkaampi 1100 cm³ moottori ja kaksipiiriset jarrut.

Tätä moottoria (10H2...) käytettiin ensi kertaa Minissä, mutta se oli ollut aikaisemmin muissa saman tehtaan autoissa, kuten Austin 1100:ssa. Bloki on sama kuin 998 Minin, mutta iskunpituus (83,7mm) oli suurempi. Itse asiassa kysymyksessä oli pitkäiskuisin A-sarjan kone mitä koskaan on sarjatuotantona valmistettu. Specialissa käytettiin Cooper 997 kantta (123202), imuventtiili 29,4 mm, pako- 25,4 mm, nokkaa jossa imu 230 ja pako 252 ja yksi HS4 kaasutin. Perävälitys oli 1:3,44 mutta vaihteiden välit poikkesivat tonnisen laatikosta hieman. Puristussuhde on 1:8,5 maksimi vääntomomentti 74 Nm (3000 1/min), 45 hevosvoimaa, huippunopeus 130-135 km/h. Autojen valmistusnumerot olivat xc2s1n...

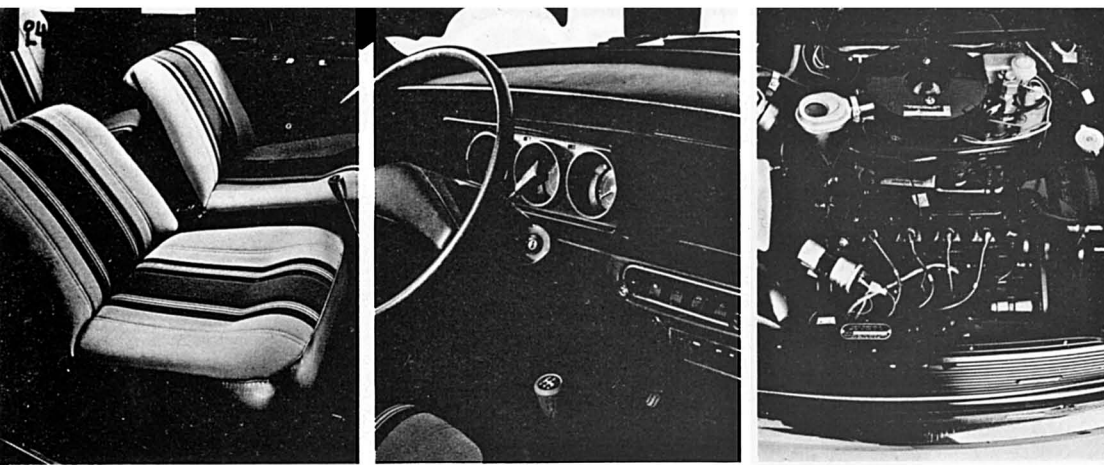
Mini Specialia markkinoitiin vuoteen 1981 saakka. Vuosien varrella siinä tapahtui joitain muutoksia: Vuonna -77 vinyylikatto, -78 vaihdekeppi ja ohjauspyörä...

Special mallit eivät olleet ilmeisesti erityisen huolellisesti rakennettuja, koska useat niistä ovat jo kohdanneet suolaisen kuoleman. Olen nähnyt Mini Specialeja joissa kolmen vuoden jälkeen on ruostereikiä ja viisivuotiaita täysin pilalle ruostuneita.

Terveisin: Michael Spieth, Länsi-Saksa

Mini Special

It's like falling in love



OSTETAAN MYYDÄÄN VAIHDETAAN
MINI-MARKET MINI-MARKET

Ostetaan: Mini vm 1964 - 67 kori tai koko auto (punainen)
942 / 44322 Mero

Ostetaan: 1071 cm³ S:n kambi tai koko kone, S:n kansi, S:n jarrurumpu + pultit 2 kpl (se missä on levitys)
954/ 76670 ilt. Vesa Vuorela

Ostetaan: Dunlop alumiinivanteisiin pultit.
942/44322 auto 94040/42224

Ostetaan: 850 cm³ vakiokone + vaihdelaatikko (Sillä pitkällä vispilävaihdekepillä !), sekä Mini Van vm 61 -62 osia (verhoilu yms), omistajan käsikirja jne...
916/83829 ilt Timo Salminen tai Kaija

Myydään: R5 kori al ovilla ja luukuilla + kaaret. 1275 S puolimoottori 649 nokalla, ristiinporattu kambi. 1275 S alkup. vaihteisto. R5 kone, 649 nokka, ristiinporattu kambi, teräsvaihtipyörä, kansi ala M Virtanen, split Webereillä.
1320 puolimoottori taotuilla männillä, vakio vaihdelaatikoja 1300. Suorahampainen kolmisynkronoitu loota suorilla välipyörillä. 4 kpl 71/2 x 10 JP aluvannetta sekä 4 kpl 71/2 x 12 JP aluvannetta, käytettyjä racingrenkaita
942/ 11675 ilt Kari Bruun

Myydään: Hesassa Kaarto-Rengas Dunlop 165/70 x 10 renkaita a 185 mk 90/376114 tai Rengas-Soppi samaa kamaa a'175 mk /90/787820. Molemmista löytyy myös al vanteita.

Myydään: Minin 2-piiripääsylinteri ja Fiat 127 75 kats. halpa Tapio Oksanen Runkotie 4 F 29 42700 Keuruu.

Myydään: 1300 kone vähän ajettu, viritetty, pientä vikaa, Cooperin imu/pakosarjat ja kaasarit. Vetoakselit 2kpl, vetonivelet, takahelmapelti (uusi). Kaikki myydään kasana kohtuuhinnalla n.800 mk !!!

918/662251 Veikko Pirkonen Rullatie 1 17300 Vääksy

Ostetaan: Mini vm 70-71

Jaakko Tulonen Maijank 4 24100 Salo

Myydään: Osina tai yhdessä A-ryhmän, haluttaessa II-ryhmän Clubman GT vm 1972 12" tai 10" vanteilla
914/65380 Kalle Sarlin ilt

Myydään: vm 74 Allegro 1100 kone, tuplaketjut, peltinen pakosarja, 11/2" SU, värinänvaimennin, pakoventtiileitä.
90/8033149 ilt kotiin
90/8298315 työ Jarmo Etelävirta

Ostetaan: Minin hyvä kori vm 70 tai nuorempi, hyväkuntoinen
921/342009 ilt. Viitanen

Spezifikation

Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, dreifach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Wasserkühlung mit Pumpe, Ventilator und Thermostat.

1 Vergaser: SU HS 4
Hubraum: 1097cm³
Bohrung/Hub: 64,6/83,7mm
33 (45)

max. Drehmoment: 74 Nm
bei 3.000 1/min.
8,5:1

Verdichtung:
Kraftübertragung: Antrieb auf die Vorderräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, voll-synchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung.

Maße und Gewichte:

Länge/Breite/Höhe: 3054/1410/
1346mm
2035mm
Radstand: 1215/1179mm
Spurweite v/h:
Leergewicht: 640kg
Zul. Gesamtgewicht: 960kg
Anhängelast gebr.: 410kg
Anhängelast ungebr.: 305kg

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit ca. 131 km/h
Kraftstoffverbrauch:
im Stadtverkehr ca. 8,0 L
bei 90km/h ca. 6,0 L
bei 120km/h ca. 8,0 L

Fahrwerk/Federung/Radaufhängung: 2türige, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn und hinten Einzelradaufhängung, Gummifederung und hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer.

Lenkung: Zahnstangenlenkung, Wendekreis: 8,8m.

Bremsanlage: Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage, Trommelbremsen, Handbremse auf Hinterachse wirkend.

Räder/Reifen: Gürtelreifen 145 SR-10

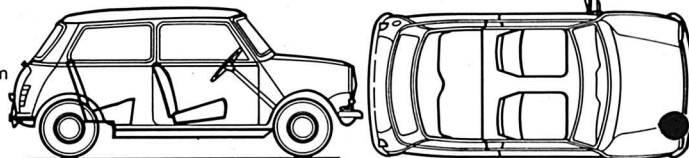
schlauchlos, Preßstahlräder 3,5 B x 10.

Elektrische Anlage: Batterie 12 V/34, Drehstromgenerator 385 Watt.

Serienmäßige Ausstattung

Innen: Drehzahlmesser, Öldruckwarneleuchte, Benzinanzeige, Wassertemperaturanzeige, Bremsdruckausfallschalter mit Warnleuchte, 2stufiger Scheibenwischer mit elektr. Scheibenwaschanlage, Gurte für alle Insassen, Automatikgurte vorne. Abblendbarer Sicherheitsinnenspiegel, 2 gepolsterte Sonnenblenden, Teppichboden, Stoffpolsterbezüge, Heizung mit elektr. Gebläse, 2 große Frischluftdüsen.

Außen: Vinyl Dachbezug, getönte Scheiben rundum, Ausstellfenster hinten, heizbare Heckscheibe, Rückfahrleuchten.



1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung. Stand Mai 79

Mini Special Ley/St/004-6-79

Importeur: **Leyland GmbH** Harffstraße 53, 4000 Düsseldorf, Telefon (0211) 78181

Änderungen in Farben, Spezifikationen, technischen Merkmalen und Preisen bleiben vorbehalten. Obwohl diese Druckschrift mit größtmöglicher Sorgfalt verfaßt wurde, kann für Abweichungen und Irrtümer keine Gewähr übernommen werden.

Die technischen Daten sind den englischen Ausführungen entnommen. Für die verschiedenen europäischen Länder können sich Abweichungen z. B. nach Maßgabe behördlicher Bestimmungen ergeben.

Ihr Mini Special-Händler:



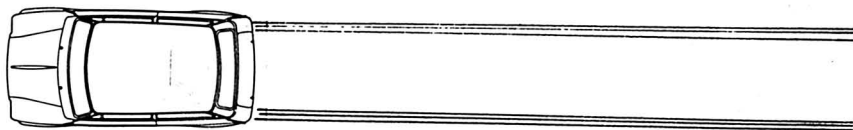
Austin
Morris



2



EI OLE RIEMULLA RAJAA+
KUN SAIS AINA ÄSSÄLLÄ
AJAA. !!!



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

Toimitus: Timo Salminen

Puh.joht. Timo Heinonen

Sihteeri: Hannu Lindstedt

LEHDEN ILMESTYMINEN 1985

aineisto sisään

N:o 15 elokuu vk 33

"

21.7.1985 + n:o 16 myöh