



**MINI CLUB**  
**Flying Finns**

**JÄSENLEHTI**

N:o 18

1986



**- NORDISK MINI TRÄFF**  
SVERIGE 14 - 15. 6.

- ÄHTÄRI 5 - 6.7. FINLAND



# INBJUDAN



NORDISK MINI TRÄFF  
14.- 15.6. 1986

Mini Club on kutsuttu Mini Seven Club Sveden toimesta Pohjoismaisille Mini Treffeille Ruotsiin 14-15 6. seuraavassa tietoa:

Telttapaikat n 30 Skr/yö, ei tarvi varata lähellä oleva hotelli 80 Skr/hlö/yö 2-h huoneessa, aamiainen 23 Skr. Varaukset 0581-30013 Stig Vass, Frövi Hotell.

Ilmoittautuminen maksaa 50 Skr/MINI (huom) tämän kerho maksaa, koska se täytyy suorittaa jo etukäteen, mutta joudumme perimään 20 Fim/MINI myöhemmin takaisin. hintaan sisältyy mm makkaraja leipä ym.

Aikataulu:

Saapua voi jo perjantaina.

Lauantaina klo 12.00 jonkinmoinen kiertoajelu, jossa on erilaisia tehtäviä mukana.

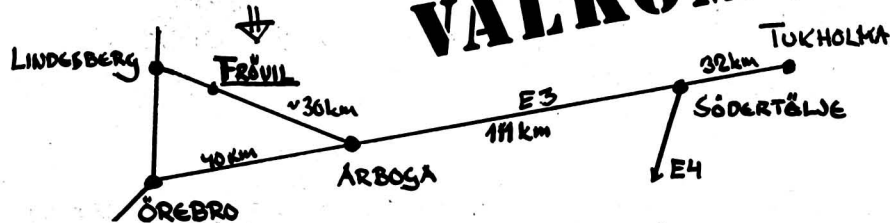
Iltapäivällä/illemmalla toimintaa campingalueella 21.00 alkaa makkaran paisto

Kotiinpaluu sunnuntaina iltapäivällä (RUOTSALAiset)

Mikäli on kysymyksiä: Lars Alfvåg 08-332888  
Ola Torvaldsson 08377491  
Timo Salminen 91683829

Kehhoitaa keskitetysti kaikkien ilmoittautumiset Ruotsiin, joten ei muuta kuin menoksi.

## VÄLKOMNA!



<u>Liivematkan hinnoista:</u>	<u>meno</u>	<u>paluu</u>	<u>meno/paluu yht.</u>
Matkaliput (1 henk:)	86,-	86,-	172,-
Autoparkki	105,-	105,-	210,-
Hyttienätkka -"-	100,-	70,-	170,-

Jokioisten Sp 425810-49622 Mini Club, viivoinstien 25.

# TURBO-MINI, HUIPPUNOPEUS 220 KM/H!



Kone 1420 cm<sup>3</sup>, läpihengittävä kansi ja suorasuihkutus, elektronisyytys, arviolta 150 hv (!). Ahdin m Rotomaster. Vanteet 15" Alcut. Spoilerit ja helmat (ns maaefekti), konit ja kallistuksenvakoojat, pitkät alaturkivarret. hinta : kolmen vuoden aika ja urheiluväline-myyjän kolmen vuoden pakka. Selvä tekstiä vai litä.

IRMA AJELEE PIKKU-MINTU-  
LAAN KESÄISELLÄ TIELLÄ  
MUSIIKIN SOIDESSA AUTOSTERE-  
OISTA KUNNES...



... HILJAISUUDEN RIKKOO LAUMA DAL-  
TONI-IKÄISIÄ KAKAROITA LEVEÄL-  
LÄ ROHMULLAAN TÖRKEÄSTI KOU-  
KATEN



SITÄ SANKARIMME EI SIEDÄ VAAN  
VALLAN VIMMASTUU, VAIKKA ON-  
KIN RAUHALLINEN SEURAKUNNAN  
TYÖNTEKIJÄ

JÄ PÄÄTTÄÄ NÄYTTÄÄ NÄRHEN VÄR-  
KIT, PIISKATEN KAIKEN IRTI 850cm<sup>3</sup>  
"OLD TIMERISTÄÄN" (ETTEI NYT VAAN  
HANNU KARPO LYMYXISI JOSSAIN  
PENSAASSA)



"KYLLÄ TÄÄ AUTO KESTÄÄ KUN-  
HAN SAIS VIELÄ NOI MISUKATKIN  
KESTÄMÄÄN."



EI HELEVÄ  
SENKIN  
KOSKET

VAIKKA MINI PARHAANSA TE-  
KEEKIN NIINAINOASTAAN LÄMPÖ-  
MITTARINNEULA HIPUAA YLI  
SADAN JA "LAHNA" ON ENÄÄ PISTE  
HORISONTISSA.

MUTTA KOHTALO AUTTAA SILLÄ NUORUKAI-  
SILTA LOPPUU PIAN BENSÄ JA RAHAA ON  
HAGTTAVA PANKISTA (TOSI ON) MUTTA...  
"EIPÄ KÄÄNNY TÄÄ LAIVA NÄIN AHTAALLA  
PARKKIKSELLÄ, TÄYTYY VEKSLAILLA."  
SILLÄ VALIN MINTTU KURVASIKIN PIHUN  
VIEDEN VIIMEISEN RUUDUN.



"HEI, NYT TOI MI HAI VAI  
MIEHÄN PAIKAN, AKKIA UOS  
NÄYTTÄÄ SILLE ONHAN  
MEITÄ KYMMENEN!"  
"HÖH, MITES PÄÄSTÄÄN ULOS  
KUN TOINEN OVI MEILTÄ ON RIKKI  
EIKÄ TOINENKÄÄN SOVI AUKEE!"

"NO VOI JAKOPÄÄ SENTÄÄN NÄIN  
KÖ TÄSSÄ KÄYKIN."

PS. "ÄITI, MILLOIN ISI KUOLI?"  
"NO MUTTA LAPSENI, EI HÄN ISI  
KUOLHUT OLE. HÄN VAIN  
LIITTYI MINI-KERHOON KOLME  
VUOTTA SITTEN!" *terv. Perhi Kekäläinen*

JÄ NIIN JÄLLEEN  
MINI NÄYTTI PEDON  
MERKKINSÄ!

MINI TREFFIT ÄHTÄRISSÄ 5-6.7 -86

Perinteinen Mini Clubin kesätapaaminen pidetään tänä vuonna Ähtärissä. Päätapahtumapaikkana on Eläinpuiston leirintäalue joka kuuluu osana yhteen Suomen suosituimpaan matkailunähtävyyteen johon kuuluvat Eläinpuiston lisäksi kolmiulotteisia elokuvia esittävä Stereoteatteri, kotieläinpuisto ja nyt myös Mini-Suomi, joka valmistuu kesäksi.

Ähtärin Eläinpuisto on maamme ensimmäinen, perustettu 1973 ja eläinkanta on nykyisin yli 50 lajia ja noin 250 yksilöä.

Mini-Suomi on uusin Suomen matkailullinen ylpeys jonka alkuvalmistelut aloitettiin jo noin kolme vuotta sitten.

Mini-Suomessa annetaan tietoja Suomesta suomalaisille ja ulkomaalaisille. Se on alueeltaan noin 15 hehtaaria ja tätä suomenmuotoista aluetta kiertää noin 1,5 km:n pituinen kävelytie. Tien varrella on ensivaiheessa noin 25 aktiviteettikohdetta. Esimerkiksi Saabin autotehdas, jossa autojen valmistusta esitetään suurella videojärjestelmällä 5x6 metrin valkokankaalle ja lisäksi paikalla on kuusi eri valmistusvaiheessa olevaa autoa.

Porttirakennuksen noin 400 neliön näyttelytilassa avataan kesällä veden kiertokulkua maapallolla kuvaava näyttely sekä Legon maailmannäyttely. Monista muista kohteista mainittakoon Imatran vesivoimala parin metrin putouksineen, varuskunta-alue, Kuopion tori, Kaamostunturi, Tampereen teatteri jossa toimii muumiteatteri robottikäyttöisenä ja .. Eipäs kerrota liikaa - kaikki on omin silmin nähtävä.

Siinä hieman nähtävyyksistä. Pääasia useimmille kuitenkin lie MINIT ja toivottavasti autoja on taas ennätysmäärä. Uusia tuttavuuksia on paikalle lupautunut paljon. Muunmuassa eräs joka asensi Miniinsä Maxin moottorin ja vaihdelaatikon ja uhkasi jopa käydä katsastamassa sen. Toivottavasti kaikki menee suunnitelmien mukaan ja auto nähdään paikalla. Pari Miniä asfalttiradoilta tulee mukaan, jos pahempia haavereita ei satu alkukesän kisoissa. Naisten jokamiesluokan SM finalistit on luvannut tulla Mineineen myös. Sunnuntaina on Ähtärissä jokamiesluokan kilpailut ja Minejäkin pitäisi olla kisassa mukana.

Palkintoja useisiin pikku kilpailuihin joita tullaan pitämään on jo saatu aika kivasti. Treffien tukijoiksi on tähän mennessä saatu Ähtäristä Hotelli Mesikämmen, Koskelan Keramiikka, Ähtärin Varaosa Ky, Korsumäen Auto Ky, Varaosa- ja Hydrauliiikkatupa, Sampo Yhtiöt, Ähtärin Säästöpankki, Luhtasaaren Auto Ky Alavudelta, ja lisää lähdetään kerjäämään.

Ohjelmasta ja aikataulusta ei kannata vielä mitään sitovaa kertoa. Pääpiirteittäin Mini Treffeillä tapahtuu:

- |        |           |  |
|--------|-----------|--|
| 1a 5.7 | klo 12.00 | treffit alkaa<br>varaosien vaihtotori<br>ratkaistaan clubin paras sytytystulppien vaihtaja<br>jousipussin heittokilpailu<br>köydenveto                       |
|        | 17.00     | valitaan vuoden MINI<br>paras entisöinti palkitaan<br>kauimpaa tullut saa palkinnon tikanheittoa<br>käydään Eläinpuistossa tai Mini-Suomessa saunat<br>ym ym |

su 6.7 klo 9.00 taitoajo  
 käydään Eläinpuistossa tai Mini-Suomessa  
 11.00 lähdetään automuseoon  
 kahvi/ruokailu

Pienet muutokset ja lisäykset sallittaneen. Kukin voi käydä Eläinpuistossa ja Mini-Suomessa normaalien aukioloaikojen puitteissa. Paikanpäällä jaettavasta esitteestä näkee hinnat ja tiedot muista nähtävyyksistä jne.

Taitoajo suoritetaan Mini-Suomen suhteellisen tasaisella parkkipaikalla. Slicksit saa jättää kuitenkin kotiin, koska alue on sorapintainen.

Ruokapaikkoja on useita, koska alueella on useita kahvila-ravintoloita ja lisäksi Mesikämmenestä on varattu useita pöytiä lauantai-illaksi. (oltava klo 20.30 mennessä)

Leirintäalueelle voi muuten tulla jo aikaisemminkin, kunhan ilmoittaa tullessaan Mini Treffeille, voi saada sovittun alennuksen leirintämaksusta. Alueesta on varattu clubille oma nurkkaus, jonne toivottavasti kaikki leiriytyvät. Mökit ovat hieman sivumpana, ja tässä kerran vielä puhelinnumero josta voit kysellä olisiko tullut peruutuksia. Numero on 965 31861. Hotelliin numero on 965 30791 jos haluat asua ruhtinaallisesti.

Taas kerran - ota ihmeessä mukaan sieltä autotallin nurkasta ne ylimääräiset Minin osat, joku voi tarvita juuri sitä osaa joka Sinulle on ollut tarpeeton jo ajat. Vaihtotorilla saa vaihtaa, ostaa, myydä, lahjoittaa.

Tule tapaamaan vanhoja tuttuja ja tutustumaan uusiin !

Vietä mukava viikonloppu !

Tule Minitreffeille Ähtäriin !

MINI CLUB FLYING FINNS  
 Tervetuloa ÄHTÄRIIN !

HOTELLI MESIKÄMMEN:

- \* 102 huonetta, hotelli kuuluu Pohjoismaiseen hotellipassijärjestelmään
- \* Ravintolassa lounaspöytä klo 11.00 - 15.00
- \* Kesäterassi
- \* Kahvila avoinna kesäisin klo 10.00 - 18.00
- \* Disco pe ja la klo 19.30 alkaen, A-oikeudet
- \* 3 saunaa ja uima-allas
- \* Kylpylä-kuntoutusosasto

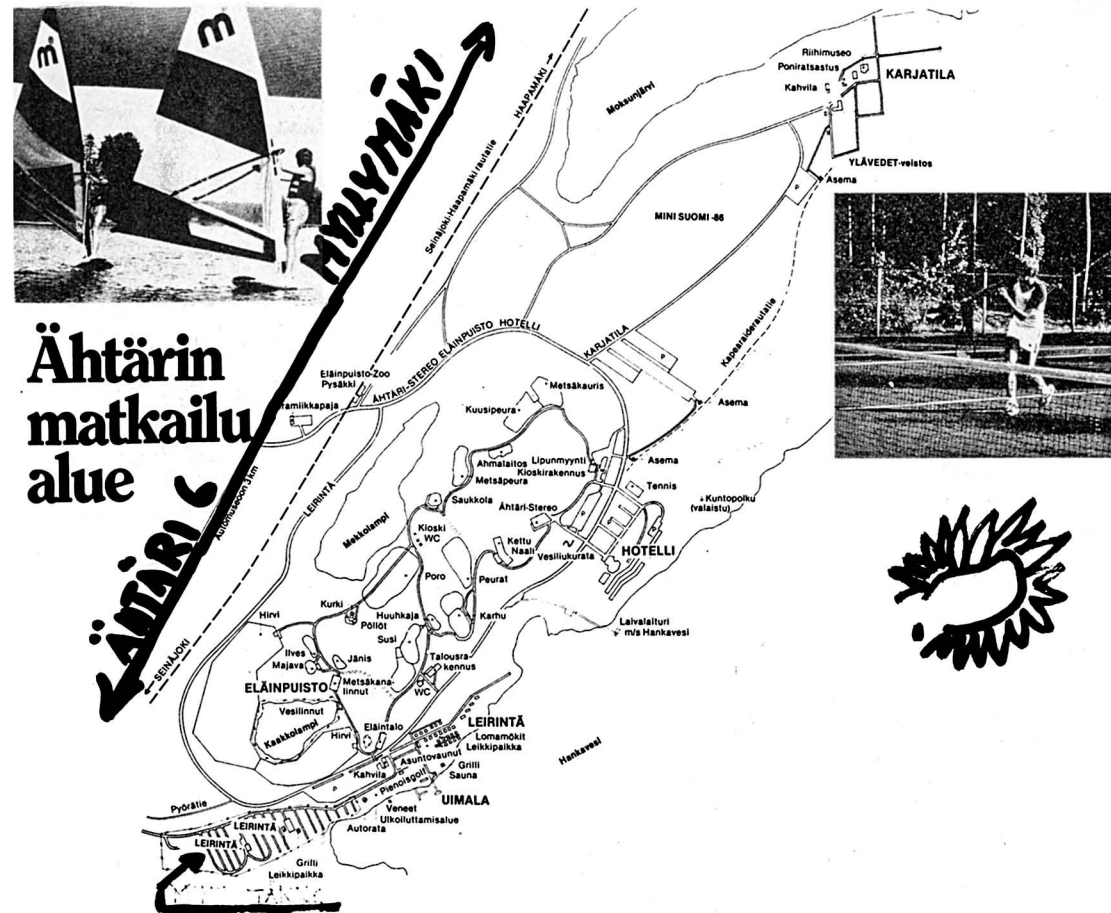


Hotelli - Hotell

**Mesikämmen**

63700 Ähtäri  
 puh. 965-30791

Soita ja tiedustele  
 puh. 965-30791/  
 myyntipalvelu



**Ähtäriin  
 matkailu  
 alue**

**MINI  
 SUOMI**

**Koskelan Keramiikkapaja**

**Karjatila**

**Ähtäriin Automuseo**

**Eläinpuisto**

**Hotelli  
 Mesikämmen**

**Kapearaiderautatie**



## Location of Unit Numbers ?

MISSÄ ON MININ RUNGONNUMERO ??????????????

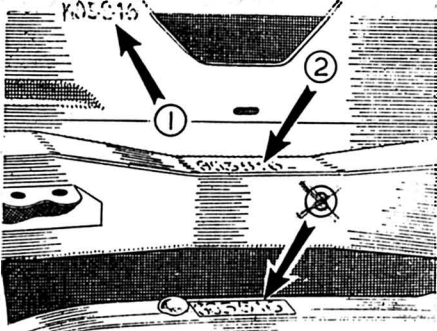
Tämän kysymyksen olen saanut kuulla tänä keväänä jo kolmasti ja siksi päätin tehdä pienen jutun siitä.

1. Yleisin paikka lienee kakkoskuskin jalkatilassa meislattuna siihen syvennykseen ks kuva 4.
2. Seuraavaksi yleisin on nokkapellin alla, vasemmalla puolella oleva vino tukipelti. Katso kuva 5.

Nämä kaksi mahdollisuutta kattavat noin 90 % Mineistä, mutta ei vielä heitetä toivoa.

3. Katso kuvia 1 ja 2. se numero voi olla näissäkin paikoissa.

HUOM. Kuvan 3 paikalla oleva numerosarja EI Kelpaa SUOMEN KATSASTUSPAIKOILLA.



4. Aivan viimeisissä Mineissä ainakin vm80 (voi olla muissakin) on rungon numero lyöty nokkapellin ja tuulilasin välillä olevan kourun pohjaan ja se näkyy vasta kun urassa oleva tiiviste on otettu pois. Katso kuva 6. Tätä viimeistä ei tiedetty edes Sisulla!

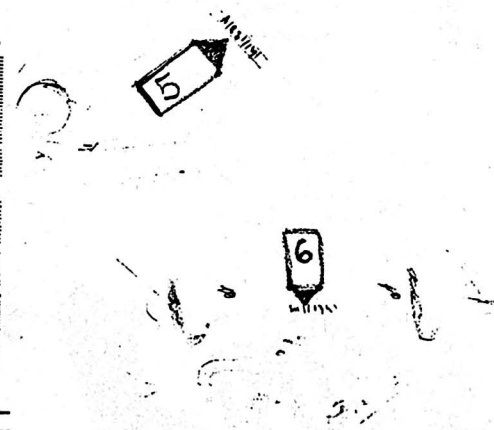
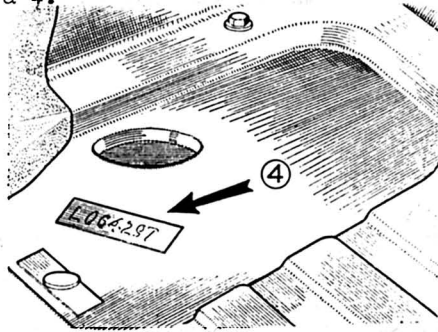
Luultavasti ko kohdat kattavat rungonnumeroiden paikat melkein 100 %, joten lycka till.



Hotelli - Hotell

# Mesikämmen

63700 Ähtäri  
puh. 965-30791



## BRAKE SERVO FITTING INSTRUCTIONS

(Not for use on vehicles with Tandem or Dual Line braking system)

### JARRUTEHOSTAJAN ASENTAMINEN MINIIN

Yleisin ja Miniin parhaiten sopiva jarrutehostaja on Lockheedin tai Girlingin alipainetehostaja. Normaali rumpujarrut eivät tarvitse tehostusta, mutta jos Miniin asennetaan levyjarrut on tehostaja välttämätön.

Ennen tehostajan asentamista tulisi varmistua siitä että jarrut ovat muuten kunnossa. Jarrutehostajalla ei voida korjata viallisia, puoltavia tai vuotavia jarruja.

#### Tehostajan paikka Minissä:

- Pääsääntönä voidaan sanoa, että tehostajan tulisi olla mahdollisimman lähellä pääsylinteriä; Joko samalla korkeudella tai hieman pääsylinterin ja nestepinnan alapuolella.
- Konehuoneessa ainoa sopiva paikka on kytkinkotelon yläpuolella, kiinnitettynä tukevasti lokasuojan sisäseinään (kuten esim. Cooper S:ssä tai Clubman GT:ssä). Tehostajan sylinteriosa eteenpäin ja kalvokotelo taaksepäin. Tehostaja tulisi asentaa kuvan 1 mukaisesti vähintään 25°:teen kulmaan.
- Muita sopivia asennuspaikkoja voisi olla esim. Kuljettajan puoleiseen lokasuojaan (takaosan yläkulma). Tehostaja on lisäksi suojattava lokarilla tai muulla suojalla sillä tehostaja ja sen ilmaventtiili eivät siedä vettä ja kuraa. Ohjaamossa sopiva kiinnityspaikka olisi edessä, matkustajanpuolella etuhyllyn alla.
- Jarrutehostaja tulee aina kiinnittää koriin, eikä koskaan moottoriin tai liian lähelle pakosarjaa. Jarruputket ja tehostaja eivät saa väristää, joten kiinnityksen on oltava tukeva.

#### Asennus:

Yksipiirisessä jarrujärjestelmässä kytketään jarrutehostaja Kuvan 2

mukaisesti. Pääsylinterin ja

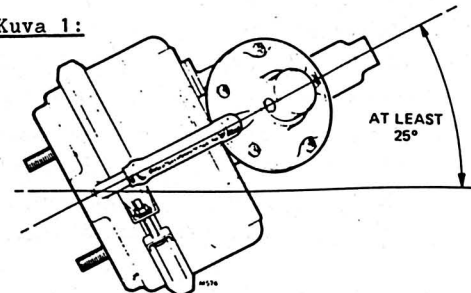
T-palan väliin. (Haarapala etu- ja takajarruihin). Alkuperäinen pääsylinterin ja T-palan

välinen jarruputki roistetaan.

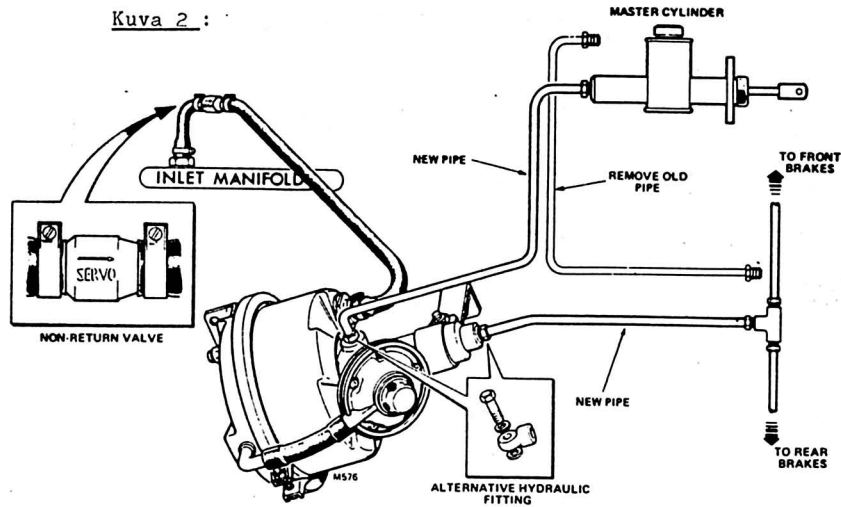
Tehostajan sijaitipaikasta riippuen on hankittava kaksi uutta.

vidempää jarruputkea.

Kuva 1:



Kuva 2 :



# KATSASTUSPAIKALLA PUHUTA TÄMMÖSI, ETT

Vaikka omasta mielestä Mini olisikin aina "katsastuskonnossa" niin hylkääminen on aina harmittava kokemus. Kun katsastuskortti alkaa muistuttamaan enemmänkin veikkauskuponkia, joka on täynnä ristejä, tulee muistaa, että risti kortissa merkitsee korjauskehoitusta eikä tasapeliä väittelyssä katsastusmiehen kanssa. - Hylkääminen Minin toiminnallisten vikojen kuten jarrujen ja valovikojen vuoksi on aina selvää ja ymmärrettävää.

Jos hylkääminen johtuu autoon tehdyistä rakeenteellisista muutoksista, tulee muistaa, että säännökset ja asetukset ovat voineet muuttua. Myös käytäntö eri katsastuspaikoilla vaihtelee kovin paljon. Jos jokin muutos on tehty ilman, että siitä on tehty mitään merkintää rekisteriotteeseen, voi seuraavalla kerralla tulla hylkäys.

Yleensä muutoksikatsastukset tehdään normaalin vuosikatsastuksen yhteydessä, mutta niistä tulisi kuitenkin sopia edeltäkäs katsastuskonttorin kanssa. Katsastus sujuu parhaiten kun yhteydenotto tapahtuu ennen muutoksen tekemistä, eikä vasta sitten kun se jo sotkee normaalia vuosikatsastusta. - Muutostyöt ovat usein luvanvaraisia (lupa vaaditaan sekä maahan-tuojalta tai piirimyyjältä, että katsastuskonttorista).

Muutoksista tulee merkintä rekisteriotteeseen ja se takaa selviytymisen myöskin seuraavassa katsastuksessa ja maantiellä tapahtuvissa ratsioissa. Ratsiassa ei usein selviäkään huomautuksesta, vaikka auto sinäänsä olisikin määräykset täyttävä, mutta esimerkiksi turvakaarista ei ole mitään merkintää rekisteriotteessa.

Liikenneministeriön päätöksen mukaan; Ajoneuvojen katsastuksesta ja rekisteröinnistä annetun asetuksen soveltamisesta (21.6.1982/458) muutoksena, joka voi vaikuttaa ajoneuvon liikenneturvallisuuteen on pidettävä:

- Auton ohjauspyörän akselin asennon tai pituuden rakenteellista muuttamista ja ohjausvaimentimen asentamista.
- Auton raidevälin muuttamista.
- Auton jousituksen korkeuden muuttamista.
- Auton korirakenteen muuttamista ja suojaakaarien asentamista henkilö-autoon.
- Alkuperäistä yli 30mm leveämpien renkaiden asentamista henkilö- tai paketti-autoon tahi moottoripyörään.

## PYÖRÄT JA LOKASUOJANLEVIKKEET

Muutoksikatsastus vaaditaan mm. silloin kun autoon asennetaan yli 30 millimetriä ensiasennusrenkaita leveämmät renkaat. Aikaisempi raja oli 15mm.

Kaksipiirijarruissa pääsylinteristä lähtee erilliset Putket (piirit) eteen ja taakse. Tehostaja voidaan kytkeä vain etujarrujen piiriin. Jarrutehostajan ja imusarjan välille asennetaan kumiletku (alipaineputki). Jos imusarjassa ei ole valmista liitostulppaa, on sarjaan porattava ja jenkattava liitostappi. Alipaineputkeen liitetään kuvan mukainen yksisuuntainen kuulaventtiili.

### Jarrujen ilmaus:

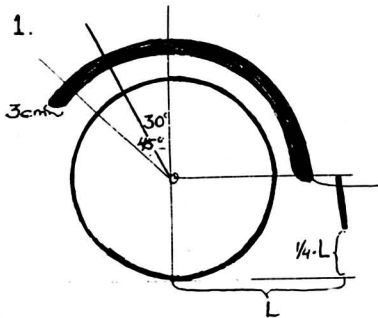
Täytetään pääsylinteri jarrunesteellä. Jos koko jarrujärjestelmä on ollut auki ja kuiva voidaan ilmaus suorittaa eri liitospisteistä: Järjestyksessä pääsylinteri - jarrutehostaja - T-pala - etupyörien jarrusylinterit. Ulosvaluva jarruneste on syytä pyyhkiä esim. trasseliin. - Tai ilmaus voidaan suorittaa vain pyörien ilmausruuveista. Ilmauksessa käytetään apuna lasipulloa tai purkkia, jossa on vähän nestettä pohjalla. Ilmausruuveihin liitetään sopivan tiukka n.20cm pitkä kirkas muoviputki, jonka toinen pää upotetaan pullon nesteeseen. Avataan ilmaruuvi ja pumpataan jarrupolkimella kuplivaa nestettä pulloon. Jarrupoljinta on painettava hitaasti, ettei neste vaahtoa. Pääsylinteri täytetään aina uudella nesteellä. Kun ilmakuplien tulo loppuu suljetaan ilmaruuvi. Vastaavalla tavalla suoritetaan ilmaus kaikista pyöristä. Jos jarrupoljin tuntuu "pehmeältä" ja pumpattaessa se nousee ylöspäin, on se merkki putkistossa olevasta ilmasta. Normaali ja kunnossa olevat jarrut tuntuvat kovalta ja poljin pysähtyy aina samaan asentoon. Jos jarrupoljin sitävästoin painuu hitaasti lattiaan saakka on syytä epäillä nestevuotoa. Jos mitään ulkoista vuotoa ei ole ja nestä "häviää" pääsylinteristä "jonnekin" on usein syynä se, että tehostaja vuotaa. Neste vuotaa tehostajan kalvokoteloon.

*By Hannu Lindstedt*

Uusien erikoisvanteiden tulee olla katrastusviranomaisten hyväksymää mallia. - Mikäli raideleveys kasvaa yli 50 millimetriä on tehtävä muutoskatsastus. Katsastus vaaditaan siksi että pyörin rasituspiste muuttuu ulommaksi ja laakerien kesto joutuu kyseenalaiseksi. - Välilevyjen käyttö vanteiden ja pyörännavan välissä on kielletty samoin kuin sovitusrakien poraaminen pyöränkiinnitykseen.

Lokasuojan levikkeistä on syytä muistaa, että ne eivät saa olla teräväreunaisia ja reunan peittäminen listalla ei ole riittävä (ne ovat aina vaarallisia jalankulkijoille).

Lokasuojien on peitettävä renkaasta määrää: Etupään mitoista ks. Kuvaa 1. - Takapyörän kohdalla suojan on yllettävä akselin tasalle, molemmin puolin.



Lokasuojalevikkeiksi ei riitä kumisen läpän reuna eikä toisaalta teräväreunainen pelti, joka on koristeellista peitetty. Levikkeessä tulee olla 3 cm "hiekkapelti", jota vastaavia näkee normaaliokasuojankin reunoina.

Etupyörän on peityttävä lokasuojan siten, että pyörän navasta pystysuoran ja lokasuojapeittymän rajakohdan välinen kulma on vähintään 45°, mikä kuitenkin 01.01.83 muuttuu 30°:ksi. Takaosan peittymän on yllettävä pyörän napakorkeuteen. - Roiskeläpän korkeus missä tahansa on enintään 1/4-korkeus läpän etäisyydestä pyörän napaan. Huomaa, ettei roiskeläpäksi kelpaa pelti, vaan sen tulee olla pehmeä materiaalia.

On olemassa myös autoja joissa ao. määräys ei täyty ensiasennusvaiheeseen, mutta koska ne ovat tyyppikatsastajan toimesta hyväksytyt, ei vuosikatsastuksessa voida asiaan puuttua. Erivapauksien antamiseen on tyyppikatsastusmiehellä lupa, mutta ei katsastusmiehellä. - On olemassa myös, ns. ykkösröyhmän vanteita, jotka ovat auton merkkitehtaan valmistamia, mutta jotka eivät ole tyyppikatsastettuja. - Asia voidaan näiden vanteiden kohdalla korjata vain lokasuojanlevikkeillä, jos tyyppikatsastus ei ole myöntänyt niille erivapautta.

#### AUTON SISÄTILAT

Turvakaaret kuuluvat muutoskatsastuksen piiriin. Kaarien pehmustamista suositellaan kilpailukäytössä ja vaaditaan yleisessä liikenteessä. Turvakaaret ovat aiheuttaneet monelle ikävän yllätyksen, kun paikkaluku takapenkille muuttuu. - Penkkien puuttuminen aiheuttaa muutosmerkinnän tai auton uudelleen esittämisen. Etupenkit ja takapenkille kuljettavuus aiheuttavat lisää paikkarajoituksia, jos autossa on kiinteät tai erittäin korkeat, niskatuella varustetut, kuppimalliset etupenkit, eikä kaksioivisen kuten Minin takapenkille voi kulkea. - Selvä on että auto muuttuu kaksipaikkaiseksi. - Kun ko. kohteet palautetaan entiselleen, voidaan myös muutosmerkintä poistaa rekisteriotteesta.

Turvavöiden sijoitus on usein takapenkin oloja ja matkustajien kuljettavuutta rajoittava. - 4-pisteen kilpavöiden lisäksi on mahdollista jättää myös kolmpistevät paikoilleen, kun autoa käytetään alkuperäisellä tavalla takanaistujille liikenteessä (4-pitevöiden ollessa vapaina). Katsastuksessa 4-pitevöt hyväksytään maantieliikenteeseen mikäli ne on varustettu merkinnällä: E tai SFS, ARK:n hyväksymä.

Mittarien asennuksessa on muistettava, että ne eivät saa rajoittaa näkyvyyttä tuulilasin läpi: - Tämä on sääntö, josta ei ole ajaja- tai autokohtaista poikkeusta. Myös tarrojen tai aurinkosuojien kiinnittäminen tuulilasin yläreunaan on kielletty.

Ohjauspyörän saa vaihtaa edellytyksellä, että minimihalkaisija on 280mm ja pienentäminen on sallittu enintään 15% alkuperäishalkaisijasta. Ohjauspyörän tulee olla tehdasvalmisteinen. - Yleissääntö on, että ohjauspyörän ja kiinteiden osien välinen etäisyys tulisi olla vähintään 5cm. Kiinteitä osia eivät ole ohjauspyörän viikset ja katkaisijat. Ohjauksen ja viiksien välin tulee kuitenkin olla "riittävä", jotta katkaisijoiden käyttöhäiriöitä ei esiintyisi.

Ohjauspyörän vaihdon yhteydessä voi äänimerkinantolaitteen sijoituksen vaihtaa. - Ei kuitenkaan kojelautaan. - Suositeltavaa ei ole myöskään nappi ohjauspyörässä vaan paras ratkaisu on sisäänpainuva viiksinappi tai ohjauspyörän keskiönappi.

#### MOOTTORI JA AUTON ALUSTA

Moottorin tilavuutta (esim. 1000cc - 1300cc) saa muuttaa vasta ennakkoon annetulla muutosluvalla, joka annetaan katsastuskonttorista vasta kun on esitetty maahantuojan lupa moottorinvaihtokseen ja siitä seuraavien muiden kohteiden muuttamiseksi, kuten levyjarrut ja jarrujen tehostus. Jos moottoria suurennetaan normaaleilla poraustöillä ja koneen tilavuus kasvaa enintään noin 20% alkuperäistilavuudesta, ei mitään muutoskatsastusta tarvitse suorittaa.

Auton maavaran korotus tai laskeminen on sallittua edellytyksellä, että ajettavuus ei kärsi. - Jousituksen ulos- ja sisäänjoustoa on oltava, eivätkä etupyörät saa koskettaa koriin tai tukivarsiin missään asennossa joustoliikkeen aikana. - Esim. Hydrolastic Minillä on etupään korkeus mitattu pyörän keskipisteestä (vetoakselin päästä) lokasuojan kaareen ja vaadittu etäisyys on ollut 32-33cm.

Pakoputkiston suhteen liikutetaan äänivoimakkuuden rajoissa. Vaatimukset ovat vaihdelleet eri katsastuspaikoissa. - Vaimentimien lukumäärään ei puututa, mutta maavaran suhteen tulee varmistua sen riittävydestä. Liika mataluus tuottaa aina harmia huonoilla teillä. - Pakoputki ei saa suuntautua oikealle sivulle.

Pohjapanssarien suhteen on muistettava, että ohjauslaitteiden tarkastus katsastuksessa ei saa estyä, kun auto on ilmassa. Panssari ei saa koskettaa tuki- tai ohjausvarsiin auton joustoliikkeen aikana tai pyörien kääntyessä ääriasentoon.

Lopuksi voidaan korista vielä mainita, että puskurit saa poistaa, kunhan korin ulkopuolelle ei jätetä mitään teräviä osia, kiinnitysrautoja tai teräviä peltiosia. - Minin on oltava turvallinen myös muille teilläliikkuville.

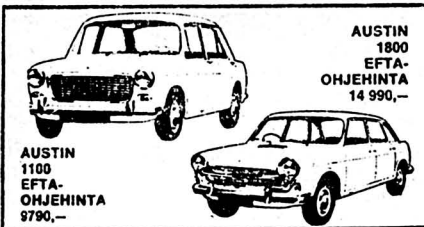
PS. Verrattaessa nykyisiä korjaamohintoja katsastusmaksuun, kannattaa aina ensin käydä katsastuksessa, - - Sillä niin halvalla ei kukaan kehu ja tutki Miniäsi yhtä perusteellisesti ja "asiantuntevasti".

# AITO BMC-AUSTIN MINI

NYT PEKKA ON YLPEÄ,  
KUN HEILLÄKIN ON  
UUSI AUSTIN MINI



# AUSTIN mini



AUSTIN  
1800  
EFTA-  
OHJEHINTA  
14 990,-

AUSTIN  
1100  
EFTA-  
OHJEHINTA  
9790,-

**AUSTIN  
1600  
KARAVAANI 167**

NYT ALENNETTU EFTA-OHJEHINTA

# 6350:-

Matka alkaa alunpitäen turvallisessa merkissä, kun tartutte Austin Minin ohjaimiin. Moottori luotettavasti edessä, pellit ja runko kuin panssaria. Mutta vahvuudestaan huolimatta virkeä ja ketterä.

Austin Minissä on mukavuutta ja tilaa, pitkäsäärinenkin perheenisä istuu kodikkaasti - kokeilkaapa. Austin Minillä ajatto rauhallisesti lujaa - tujempaakin kuin monet muut.

Austin Karavaani liikkuu 40 paikkakunnalla. Osallistukaa suureen kilpailuun - pääpaikintona Austin Mini.

### Teknisiä tietoja

- Moottori poikittain edessä
- Etuveto
- Hydrotastic-jousitus
- Hammastanko-ohjaus
- Jykevä kokoteräsrunko
- 4 vaihteita
- Tehokas lämmityslaitte
- Nopeus n. 120 km/t
- Tilaa 4 henkilöle
- Kulutus vain 5-7 l/100 km
- Täydellinen Rotodip-ruosteelta suojaus

### AUSTIN MINI - PÄIVÄN NIMI



Maahantuoja:



Autotalo, Helsinki 10, puh. 64 27 64  
SIVULIIKKEITÄ JA PIIRIMYYJIÄ  
KAUTTA MAAN

# MINI - TREFFIT TALVELLA \$986 SOHBEROLLA

Jälleen kerran säiden haltija oli kanssamme ja antoi auringon paistaa. Ja jälleen oli tila täynnä innokkaita kerholaisia, ehkä noin 50 henkeä.

Kerhon myytävät kamat oli tuotu esille ja kauppa kävi kovana koko päivän ajan. Innokaimmat kävivät ostoksilla jopa 3 kertaa, mutta silti jäi vielä vähän kesäkokoukseen myytävää.

FAA, 731 nokka



ja

täällä on vaikka mitä ja vielä puoli-ilmatteeks.

Sitten kun pahon ryysis oli saatu rauhoittumaan aloitettiin yhdistetty pujottelu, olosuhteiden pakosta maastoaajo ja Minin renkaanheitto tappiin.

Pujottelu vielä sujui melkein kaikilta melko mukavasti, mutta sen renkaan saaminen tappiin oli jo tosi vaikeaa





# These challenging Mini-Minors

ARE YEARS AHEAD OF  
THEIR TIME!



(White-wall tyres optional extra)

## Mini-miles are marvellous

**Mini-miles!** The new yardstick for modern motoring. Mini-miles are cheaper, faster, brighter. More enjoyable. Seem shorter too. And you can pack more into every gallon of petrol you buy.

**Mini-miles** are so cheap, less than 2d. each, including petrol, oil, tyres and servicing! This works out at less than 1d. per person per Mini-mile with four up.

**Mini-miles** roll off the clock fast. One a minute, without hurrying. 70 m.p.h. with no fuss at all.

**Mini-miles** pass in big-car comfort. With superb relaxation for four. A big four too. There's heaps of room for lanky legs and broad shoulders—for lots of luggage and parcels.

**Mini-miles** are everywhere. In town. In the country. Up hill. Down dale. On the fast motorways. In quiet lanes. Wherever motoring is possible.

**Mini-miles** end in simplest-ever parking. An 11 ft. 6 in. gap and you're in. Without a care in the world.

Be Mini-minded! Start Mini-miling now and enjoy motoring the modern way.

### MORRIS MINI-TRAVELLER *takes all!*

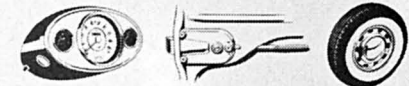
Another wonderful version of the Mini-Minor... the Mini-Traveller. The same fantastic performance, economy and compactness plus the extra roominess of a Traveller. Wide, rear-opening doors. Fold the rear seats forward and there's *still more room!* Here's the vehicle that's never out of work—taking the children to school, Mum to the shops, the whole family on holiday. Ask for special folder.



Big-car motoring with fantastic economy!

## Mini-motoring in maximum luxury— Super De-luxe

You'll go for the Super De-luxe Mini-Minor! Go for its glamour. Its luxury comfort. The way it delights and attracts the eye with its bright modern grille, new styling, gay colours with super-smart white-wall tyres as an optional extra. It's super inside too! New design seating, more luxurious finish. New, improved safety fastenings for those big broad doors. Special sound-deadening for day-long quiet. This Super De-luxe Mini-Minor is the perfect car for the fastidious, for the family which wants Mini-motoring in the Grand Manner, with the same remarkable economy—up to 50 miles per gallon.



The attractively styled and angled instrument panel of the Super De-luxe Mini-Minor offers an excellent view of the road. The Super De-luxe Mini-Minor has more improved door fastenings for greater safety and comfort, with new stainless chrome door trim. Many lockable colours to choose from.

### MORRIS MINI-COOPER *for the fast lane!*

If you are performance minded—if you are a real, get-up-and-go enthusiast—if you like fast get-aways—here's your car! The thrilling Morris Mini-Cooper! Ask your Morris dealer about it now. He'll tell you about its twin carbs, 997 c.c. power unit with its special head and crankshaft. Special first and second gears too! About its disc brakes, speeds calibrated to 100 m.p.h. and a lot more besides including the dramatic duotone styling and super smart luxury you've seen in the Super De-luxe Mini-Minor. Yes, this Morris Mini-Cooper has certainly got everything.

A special, fully informative folder is available at your Morris dealer. Ask for a copy.



### YHDISTETTY KÄDEN KÄDEN KIERÄHDYSREITTI, VAIKEUSASTE 2,3

Kilpailuun osallistui 14 autoa ja tulokset muodostuivat seuraavanlaisiksi.

1. Aarne Pennanen	1.37 sek
2. Erkki Virkola	1.45 "
3. Timo Heinonen	1.47 "
4. Matti Heino	1.49 "
5. Kari Salonen	1.49 "
6. Juhana Kurki	1.51 "
7. Esa-Pekka Maimila	1.54 "
8. Jouko Luhtasaari	1.57 "
9. Timo Miemi	2.00 "
10. Markku Jantunen	2.02 "
11. Tero Laivanen	2.02 "
12. Jorma Iivonen	2.16 "
12. Eino Murmi	2.09 "
Timo Salminen	1.37 " (kilpailun ulkopuolella)

ONNEA VOITTAJILLE !

Sitten kun päästiin taas sisälle keiteltiin kuumat kahvit ja luettiin läpi toimintakertomus ks liite. Lopuksi tietenkin keskusteltiin asiaan kuuluvista jutuista, ja ajateltiin sydämellä.

Noin lopuksi ehdottaisin jo jotain muuta paikkaa sillä ainakin näillä näkymin ei me Forssan porukka löydetä enää jäätä missä voisi ajaa. Eli koittakaa katsella, jos jossain olisi jää ja lämmin tila lähekkäin.

*Timo Salminen*



Koostajan koolla on luonnollisesti suuri merkitys virityksen onnistumisen kannalta. Mitä suurempi kukaan korkeampi viritysasento. Toisin joutuu hiukan tinkimään mukavuudestaan, mutta sen sietänee kermanaasti jokainen oikeaoppinen virittäjä.



vertaistettu ulospäin suunnautuva itys on sekä vaikuttava että kunnitusta herättävä. Näin laudassa esseelette jatkuvasti ihailen katseiden ristitulossa.



Tulostase 31.12.85



SUOMEN AUTOMOBILI-HISTORIALLINEN KLUBI  
HELSINGIN KERHO r.y.  
PL 422, 00101 HELSINKI 10



Hyvin tultiin  
Helsinkiin,  
poliisikin oli  
kiinnostunut  
kuormasta. On-  
neksi olivat  
paperit kunnos-  
sa ja paino  
kohtuullinen.

Oy Sisu-Auto Ab on lahjoittanut SA-HK Helsingin Kerholle Suomeen ensimmäisessä maahantuontierässä tuodun Morris Minin. Auto on vuonna 1959 ensi kerran rekisteröity numerolle UH-367.

Auton ottivat Turussa vastaan 31.1.1986 SA-HK:n Helsingin Kerhon puolelta puheenjohtaja Rainesalo ja varapuheenjohtaja Ruokonen. Luovutuspuheessaan myyntipäällikkö Paarala totesi, että Oy Sisu-Auton nyt luovuttua henkilöauto-kaupasta, tämä museoitavaksi säilytetty automalli, joka eittämättä on oleellinen osa Suomen autoistumista 1960-luvulla ja malli, joka vei suomalaiset rallimaailman huipulle Cooper-versiollaan, annetaan ns. "hyvään kotiin" SA-HK:n Helsingin Kerholle.

Puheenjohtaja Rainesalo vastasi kiittäen Helsingin Kerhon saamasta luottamuksesta ja lupasi säilyttää auton sen arvoisessa ympäristössä toivoen myös, että kerholla ajamittaan olisi mahdollisuus entisöidä se.

Auto on ajokuntoinen ja sillä rajalla, aetta-se- täyttää museoajoneuvo vaatimukset. Vuosikokouksessa 12.2.1986 määrättävä kerhon hallitus ottanee tämän arvoesineen hellään huolenpitoonsa.

AUSTIN ROVER

**FOREVER  
YOUNG**



AUSTIN MINI  
VON AUSTIN ROVER

*The Chelsea*  
In  
limitierter Auflage.  
986 ccm, 31 kW (42 PS),  
132 km/h, bedingt schadstoff-  
arm nach Kat. C., steuerfrei bis zu  
42 Monaten. Serienmäßig: Kotflügel-  
verbreiterungen, Nebel- und Rückfahr-  
leuchte, 2 Außenspiegel, Drehzahl-  
messer und tolle Innenausstattung.  
In targarot. Mit ganz viel Charme.

DM 10.900.-

NOU 24.600 MK! (MYK)

HINTA £



KERHOMME JÄSEKEN  
LOMAKUVA TELURIFFALTA.  
AUTOHAN ON RILEY ELF  
(1961 - 1962)



# Brittiautolle haetaan uutta tulemistä



TÄSSÄ VÄHÄN MALLIA RADILTA. ALEMMAKSI EI TAIDA MÄISTÄ!



SELVIÄ VAIKUTEITA USA-AUTOISTA, TOSIN SILMÄCROITUKSELLA, ETÄ TÄÄLLÄ ON OIKEA VÄRÄ RENGAS SISÄLLÄ.

(IU - Swindon) Kuusi vuotta sitten näytti brittiläisen Austin Rover-yhtymän tulevaisuus synkältä. Tuottavuus oli alhaisimpia koko Euroopassa, vain kuusi autoa työntekijää kohden vuodessa.

Automallit olivat ylikäisiä ja kilpailukyky heikko. Tuotantolaitokset olivat vanhentuneita. Kustannukset eivät pysyneet hallinnassa. Lakkoja oli tehtailla jatkuvasti.

Jo ennen Austin Rover-yhtymän syntymistä oli brittiläinen autoteollisuus ahtaalla. Valtiojohtoinen British Leyland kynti yvällä, ja konservatiivinen hallitus ryhtyi toimenpiteisiin.

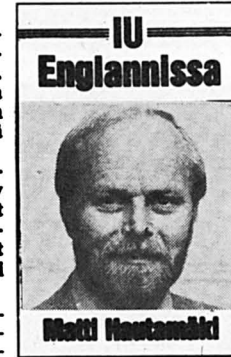
British Leyland pilkottiin holding-yhtiön kautta palasiin. Kuorma-autot ja Roverin maastoautot otettiin eriytettiin. Myös Jaguarin tuotanto tuli erilliselle yhtiölle. Lopusta henkilöautotuotannosta muodostettiin Austin Rover-yhtymä.

Yhtymää ryhdyttiin saneeraamaan puhtaana henkilöautonvalmistajana. Kokoonpanolinjat yhtymällä on Longbridgessä ja Cowleystä. Työkalunvalmistus ja koripeltien prässilinat on sijoitettu Swindoniin.

Saneeraaminen aloitettiin vanhanaikaista tuotantolinjoista ja mallisuunnittelusta. Tähän mennessä saneeraus on maksanut lähes 4 miljardia markkaa.

"Puolueeton tutkimus on osoittanut, että nyt Longbridgen Metro-mallin tuotantolinja on Euroopan tehokkain", kehaisee Swindonin tehtaan johtaja John Stork.

Autoja tuotettiin viime vuonna 476 000 kappaletta. Tuotannon nousu oli 22 pro-



senttia. Kuuden sijasta tehdään nyt 14 autoa työntekijää kohden vuodessa.

Vuonna 1980 yhtymä tuotti vielä tappiota lähes 2 miljardia markkaa. Viime vuoden ensimmäisellä puoliskolla toimintaylijäämä oli jo 4,6 miljoonaa.

Yhtymän kokonaismyynti vuonna 1984 oli 15,4 miljardia. Yhtymä työllistää 40 000 ihmistä ja näistä 2 000 Britannian ulkopuolella.

Helppoon saamaan ei yhtymän saneeraus ole osunut. Euroopan kokonaismarkkinat ovat noin 10 miljoonaa autoa vuodessa. Pelkästään eurooppalaisen autotuotannon kapasiteetti on 12,5 miljoonaa autoa.

## Tietokoneet otettiin apuun

Saneerausohjelman alussa päätettiin siirtyä tietokoneavusteiseen suunnitteluun. Suunnittelun tietokannat on sijoitettu Cowleyn laitoksiin. Sinne ovat muiden tuotantolaitosten suunnittelijat on-line-yhteydessä.

Kaikkiaan yhtymällä on yli 200 työasemaa, joissa on kol-

miulotteinen värinäyttö. Stark arvioi, että suurin osa saneerausinvestoinneista on mennyt cad-sijoituksiin. Nykyinen työasemamäärä ei enää riitä, vaan niiden määrä kasvaa melkoista vauhtia.

Cowleystä tehdään mallisuunnittelu. Yhden automallin noin 350 erilaisen peltipaneelin tiedot Swindonin työkalu- ja jigivalmistus saa tietokannasta. Tietojen pohjalla suunnitellaan Euroopan suurimman prässilinan jigat.

Swindonissa on työkalunsuunnittelijoilla käytössä 35 työasemaa.

Swindonin laitoisten tehokkuus on kuudessa vuodessa kasvanut enemmän kuin koko yhtymän. Vuonna 1979 saatiin aikaan 80 auton paneelit vuodessa. Viime vuonna niitä syntyi jo 298 autoon. Tuottavuus kasvoi 300 prosenttia.

Swindoniin asennettiin vuosi sitten Britannian ensimmäinen viiden vapausasteen tietokoneohjattu laserleikkuri. Se viimeistelee koripaneelit. Tehtaalla on käytössä myös 2 vapausasteen nc-ohjattu laserleikkuri.

Swindonin 40 prässilinjalla robotit siirtävät paneelit prässiltä toiselle.

Austin Rover on myös Britannian suurin robotinkäyttäjä. Valmistuslinjoilla on käytössä 200 kokoonpano-, maalau- ja hitsausrobotia.

## Hondan kanssa yhteistyöhön

Jokin aika sitten Austin Rover teki yhteistyösopimuksen japanilaisen Hondan kanssa.

Sopimus herätti jonkin verran ihmetystä. Japanilais-

ten ratkaisua pidettiin outona, kun he ensimmäiseksi Euroopassa ryhtyivät yhteistyöhön taantuvan brititeollisuuden kanssa.

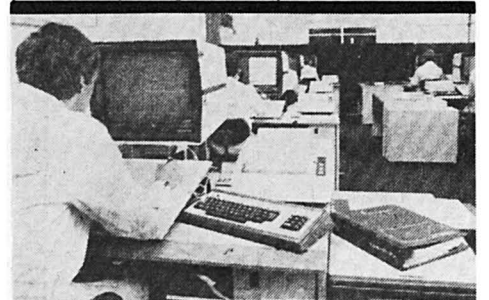
Yhteistyö alkoi Triumph Acclaim-mallin yhteydessä. Nyt tehtaalla kehitetään yhdessä 'XX'-projektiä.

Kaksoisikäsi on koodinimi uudelle Rover-800 -sarjalle. Sen suunnittelevat yhdessä Hondan ja Austin Roverin suunnittelijat, jotka ovat yhteydessä keskenään tietokoneelinkeillä.

Stark perustelee yhteissuunnittelua kustannusten jakamisella. Molemmat yhtiöt ovat kuitenkin vain keskiuuria autonvalmistajia ja näin saadaan kustannukset pienemmiksi.

Uutta mallia valmistavat molemmat omilla laitoksillaan ja se markkinoidaan yhdessä maailmanlaajuisesti.

Suomessa ei Austin Roverin viidelle henkilöautomallille ole toistaiseksi maahan tuojaa. Valtiojohtoinen Sisu lopetti henkilöautolinjansa. Jaguarin maahan tuonti siirtyi Haka-Autolle ja Austin Roverin tuotanto jäi maahan tuojatta.



Yhtymän suunnittelu on siirretty tietokoneille. Neiväriyö-asetmat ovat eri tehtailla on-line-yhteydessä keskuustietokoneen Cowleyn. Swindonissa on käytössä 35 työasemaa.

Mini ei ole mikään tahansa auto!

**M**ONIA automalleja kuulee ja näkee väitettävän "ääntentekeviksi", "muillistaviksi" "edelläkävijäiksi", "autoteollisuuden virstanpylväiksi" ja ties miksi mutta ylen harvoin tällaisille mainesanoille on vastinetta todellisuudessa. Ja vaikka kaikki automallit näyttävät erilaisilta niin todellisuudessa vain hyvin harvat ansaitsevat maininnan "yksilöllinen" tai "persoonallinen".

Aikaisemmin, ennen massatuotannon ajkoja miltei kaikki autot olivat persoonallisia, mutta niinpä silloin koko auton suunnittelikin yksi mies, kun sen sijaan nykyisin suunnittelusta yleensä vastaa kokonainen suunnitteluryhmä. Ja vaikka suunnitteluryhmän päällikköä nimitetäänkin pääsuunnittelijaksi, on hänen vaikutuksensa useimmiten kuitenkin varsin vähäinen itse automallin ominaisuuksia ajatellen.

B.M.C:n Mini on erikoinen juuri siinä suhteessa, että siinä on yhden miehen vaikutus esillä selvemmin kuin useimmissa muissa nykyisin valmistettavissa autoissa. Tämä mies on — tietysti ja tunnetusti — Alec Issigonis. Sen sijaan Mini ei enää ole ainutlaatuinen automalli, se on saanut seurakseen saman yhtymän 1100 ja 1800 mallit ja onpa eräs vieraskin tehdas jo ehtinyt soveltaa Minin ajattelua omaan tuotantonsa.

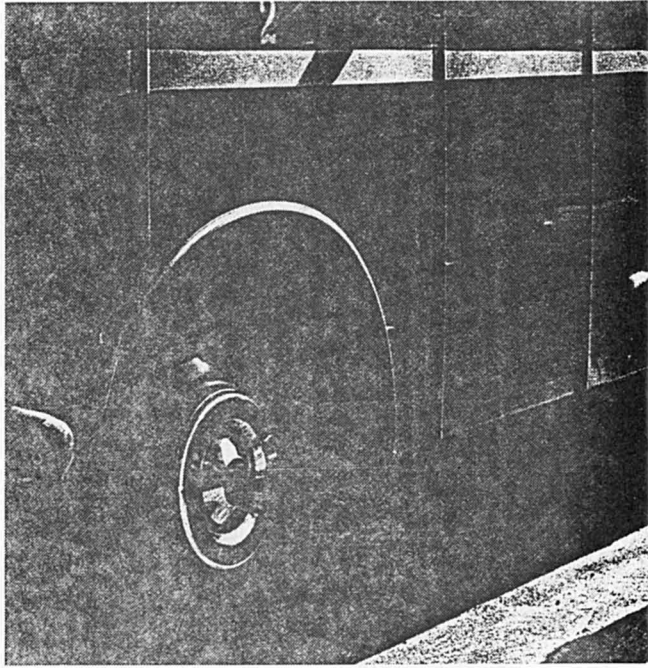
Kuitenkaan Minin saavuttama myyntimenestys — sitä on valmistettu ja myyty jo yli miljoona autoa — ei niinkään johdu välittömästi sen erikoislaatuisuudesta. Ehkäpä tärkeimpänä tekijänä on ollut sen soveltuminen ja menestyminen kilpailussa, mikä on tehnyt siitä eräänlaisen nuorison tolveajokin.

## Minin historiaa

Alkuperäinen Mini — Morris Minin ja Austin Seven 850 — tuli markkinoille elokuun lopulla 1959. Molempia malleja valmistettiin aluksi kahdena muunnoksena, malleina Basic Saloon ja de Luxe Saloon. Yksyllä 1961 laskettiin myyntiin viritetty, 998 cm<sup>3</sup>:n moottorilla varustettu Cooper-malli ja samoilhin aikoihin ilmestyi markkinoille myös varusteltaan Cooperia vastaava, mutta "tavallisella" Minin moottorilla varustettu Super.

Nämä eivät kuitenkaan olleet ensimmäiset muunnokset jo suosituksi tulleesta perusideasta. Aivan ensimmäinen oli toukokuussa 1960 esitelty Van, umpikorinen pakettiauto, jossa akselivälillä ja korin takaaosa oli katkettu. Muutamaa kuukautta myöhemmin seurasi pakettiautosta tehty farmarimuunnos, joka ei kuitenkaan verotuksesta johtuen saanut jalansijaa Suomessa. Pakettiauto sen sijaan oli aikoinaan melkoinen eniten myyty Mini-muunnos.

Mutta myyty perusmalli eri vaihtoehtoineen oli kuitenkin melko karu ja yksinkertainen. Ostajat alkivat vaatia enemmän jylhyyttä ja englantilaiset autotarviketehtaat alkivat ansaita varsin hyvin valmistamalla käytännöllisiä tai kauniita lisävarusteita Minin varten. Mikäpä silloin olikaan lähempänä kuin loisto-Minin valmistaminen. Kesällä 1961 näkivät päivänvalon Riley Elf ja Wolseley Hornet. Perusrakenteeltaan nämä molemmat olivat aivan tavallisia Minejä, mutta uikoasu, si-



## Kittämme:

- hyvää kaarreominaisuutta
- ulkomittolhin nähden hyvää tilankäyttöä
- pikkutavaralle varattuja säilytyspaikkoja
- jousitusta

## Moitimme:

- niukkaa varustelua
- huonoa viimeistelyä
- korin muodosta johtuvaa taipumusta liata takalakkuna kurailsilla teillä
- ohjauspyörän asentoa

sustus ja hinta olivat toista luokkaa. Lisäkittymisestä painosta johtuen oli suorituskyky heikompi kuin perusmallissa, joten myynti jäi vähäiseksi. Asia autettiin kuitenkin sijoittamalla loistomalleihin "kesytetty" Cooper-moottori, jolloin tosin hintaa tuli vielä hieman lisää.

Alun perin Minin ei sinukaan tarkoitettu kilpailuissa käytettäväksi työkaluksi, mutta englantilaiset (ja suomalaisetkin) tuntevat suurta viehtymystä niin autojen "villaamiseen" kuin niillä kilpailmiseenkin, joten Minin mainint kaarreominaisuudet luonnollisesti houkuttelivat yrittäjiä. Tehdas kiinnostui ajatuksesta ja kun tunnettu kilpa-autojen rakentaja John Cooper oli käyttänyt B.M.C:n A-moottoria — samaa, johon Minin moottori perustuu — FJ-luokan kilpa-autojen valmistamisessa, oli oikeastaan istessä selvää, että Cooper sai tehtäväkseen parannelta Minin. Tuloksena oli malli, joka sai tyyppinimekseen Mini-Cooper ja tiililleen almo määrän kil-

paalusjoutuksia. Tätä moottoria "kesytettiin" sen verran, että se soveltuivatavalleen ajoon, ja jälleen oli yksi Minin muunnos valmis.

Myytäväksi tarkoitettu Cooper ei ollut mikään "lentokone", minkä vuoksi kilpailuihin tarvittiin parempaa. Se taas saatiin aikaan sijoittamalla Cooper-mallin FJ kilpa-auton moottori, jolloin tyyppinimeksi tuli Cooper S. Tällä voimallatella varustettuna auto oli "aika peko", sen huippunopeus lenee ollut kilpailukunnossa noin 170 km/t luokkaa. Mutta myyntiin S päätettiin jälleen sellaisena, että sen ajaminen tavallisessa liikenteessä oli täysin mahdollista. Myyntimallien nopeus oli n. 150 km/t luokkaa. Kilpailuluokkien muuttamisen seurauksena alkuperäisen S:n valmistus: opetettiin v. 1964 ja tilalle tuli kaksi uutta muunnosta, pieni ja iso S, joista edellisessä sylinteritilavuus oli 970 cm<sup>3</sup> ja jälkimmäisessä 1275 cm<sup>3</sup>.

Kaikkista tarjolla olleista ja olevista muunnoksista huolimatta Basic Sa-

loon on yhä edelleen eniten myyty Mini. Tämän päivän Mini ei kuitenkaan samasta tyyppinimestään huolimatta ole enää läheskään sama auto kuin syntyessään, sinäkin on tapahtunut kehityksen edellyttämiä muunnoksia, jotka osaltaan ovat muuttaneet auton luonnetta melko perusteellisesti.

## Kehityksen kulku

Minin tullessa markkinoille se tunnettiin yleisesti erittäin edistykselliseksi malliksi, mutta moottoria pidettiin jo silloin "vanhanaikaisena", minkä lisäksi ykkösen puuttuva synkronointi aiheutti paljon arvostelua. Molemmat kohdat ovat säilyneet kautta vuosien jokseenkin entisellään, vaikka sekä moottorissa että vaihteistossa on tapahtunut yksityiskohtien huomattavaakin kehittymistä.

Moottori on pitkäksikulken, kampiakselilla on vain kolme runkolake-ria ja venttiilikoneiston työntötangot ovat varsin pitkät, minkä lisäksi puris-

tustilojen muoto on epäedullisen kulmikas. Mutta kuitenkin sama perusmoottori on osoitautunut kelpolliseksi viritettäväksi ja myös kykeneväksi säilyttämään virityksensä pitkissäkin kilpailuissa, mikä on kovasti ristiriidassa rakenteen vanhanaikaisuuden kanssa. Toisaalta taas myyntimallin moottorit ovat hyvin yksilöllisiä, minkä huomiasimme selvästi koeajon yhteydessä, sillä ajoimme kalkkiajan kolmella eri autolla. Ensiksi käytettävissä ollut Morris oli varsin hyvä, sen jälkeen ajettu Austin pystyi jokseenkin samaan, mutta viimeksi tutkittavana ollut Austin oli edellisiin verrattuna laiska, minkä lisäksi sen moottori kävi karkeammin. Tästä syystä ei viimeksi ajettu auton suorituskykyarvoja ole voinut ottaa huomioon suorituskykytaulukkoa laskettaessa.

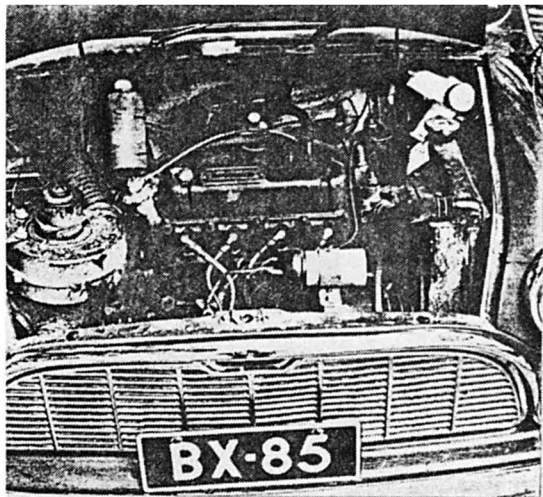
Aikaisessa vaiheessa moottorissa esiintyi vilkka kampiakselin ja sitä vauhtipyörän kohdalla ympäröivän putkimaisen kytkinakselin välissä öljytivistessä, joka pyrki tarttumaan

kytkinakselin sisäpintaan, mistä oli seurauksena öljyn vuotaminen kytkimen kirkapinoille ja kytkimen huono irtoituminen, mikä puolestaan rasitti vaihteistoa.

Vaihteistossa on tapahtunut enemmän muutoksia, sillä hammaspyörien hampaita on suurennettu ja hammaspyörät on varustettu rullalaakereilla. Lisäksi kytkin on nykyisin levyjousella varustettu, joten se pitää varmemmin, on kevytoimisempi ja vaatii entistä pienemmän tilan.

Jarrujen on suurennettu siten, että etujarrujen hihnojen leveyttä on lisätty, minkä ohella molemmat etujarrujen jarrukengät ovat nykyisin itse-asteutuvat. Sähkölaattailta on niinkin parannettu siten, että moottori käynnistetään virta-avaimella, autoon on asennettu ovia avattaessa automaattisesti toimiva sisävalo ja öljyynpaineen varoitusvalo näyttää myös milloin öljynpaine on vaihdettava.

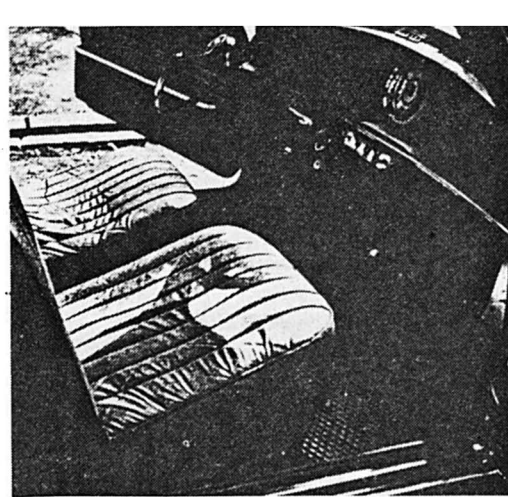
Ehdottomasti tärkein muutos on kuitenkin aikaisemmin käytetyn ku-



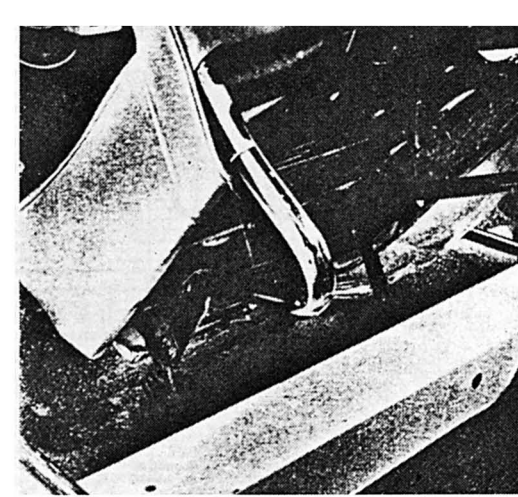
MOOTTORITILA on pieni ja tiynä tavaraa. Virranjakajan ja syytystulppien päällekin hyvin kätevä, mutta kaasuttimen peukaloiminen on hankalaa. Konseptit avataan ulkopuolelta.



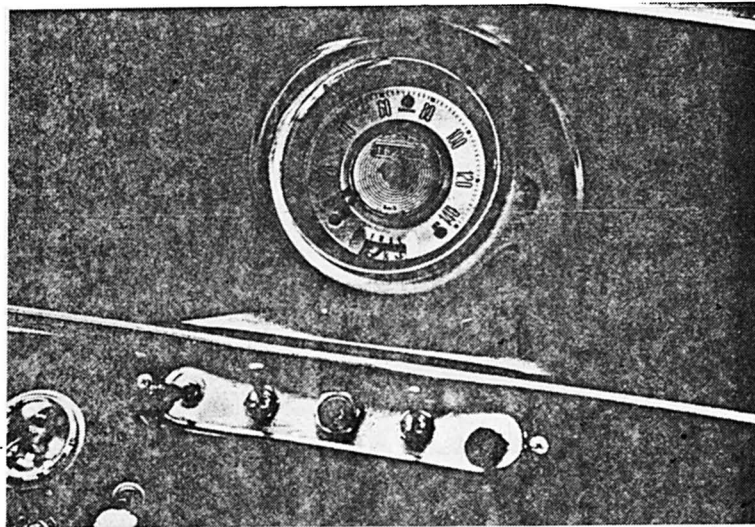
POLKIMET ovat pienet ja eri korkeudella. Niiden välissä oleva ohjauksella häiritsee polkimien käyttöä. Vasemmalta jalalta ei ole oikein hyvää ja luontevaa sijoituspaikkaa.



ERILLISET etuistuimet ovat pienet ja niiden pehmustus on ohut, joten mukaviksi niitä ei voi väittää. Ohjaukseen asento on useimpien mielestä tällan vaaka-asento, mutta sen anoloista ajajan polvet eivät tule pitkäjänteisellekin kiviin ohjaukseen.



ETUISTUIMEN sijaintia voidaan tarvittaessa muuttaa n. 5 cm lausemaksi avamalla kiinnityskorvakkeet ja kääntämällä ne toisin päin. Jolloin istuimen etuputki tulee korvakkeiden kiinnityspulttien takapuolelle.



MITTARITAUU on kojelaudan virkaa tekevä hyllyn keskellä, ilmeisesti valmistuskustannusten pienentämiseksi. Matka- ja nopeusmittarin lisäksi siihen kuuluu polttoainemittari ja joukko varoitustulppia. Hyllyn reunan alla on erillinen teline katkaisimia varten. Mittarien lukeminen ajon aikana on hankalaa, sillä katseen suuntaa pitää kääntää paljon ja lisäksi oikea käsi on irrotettava ohjaukseen.

mljousituksen korvaaminen Hydro-lastic-jousituksella. Periaatteessa tämä on samanlainen kuin B.M.C:n 1100-malleissa käytetty. Varsinaisina jousina toimivat leikkauksella rasitetut kumirenkaat, mutta etu- ja takajousi on auton kummallakin puolella kytetty toisiinsa nesteen välityksellä. Laitteiden koko ja sijoituskin poikkeavat luonnollisesti painavamman 1100-mallin laitteista, mutta periaatteellinen toiminta on samanlainen aina sisäänrakennettuja iskunvaimennusventtiilejä myöten. Selvin ero on kuitenkin nyökkimisen vaimennusjoussissa. 1100-malleissa on takapyörien

yhteydessä ohuet väntösauvat, mutta Minissä on samaan tehtävään käytetty aikaisemman putki-iskunvaimentimien paikalle sijoitettuja esijännitetyjä kierrejoussia.

#### Koeajon aikana todettua

Ulkomittoihin verrattuna Minissä on sisätillaa hyvin runsaasti, neljälle normaalmittaiselle henkilölle täysin riittävästi. Siitä huolimatta suunnitteluryhmä on nähnyt hyväksi lisätä kelnotekoisesti tilavuuden vaikutelmaa pienentämällä takalastulimen syvyyden peräti 36 cm:in (aikaisemmin se oli

Minissä 44 cm, mikä sekin on pienehkö arvo). Toisin etuistuimen syvyys on samalla lisääntynyt 44 cm:stä 48 cm:in, millä on positiivinen vaikutus ajajan kannalta. Kuitenkin keskimittaisenkin kuljettajan joutuu istumaan auton polvet koukussa, sillä etuistuimen normaali siirtovara ei kumolla riitä. Kiinnityskorvakkeet on kyllä helppo kääntää toisin päin, jolloin istuin kokonaissuudessaan siirtyy n. 5 cm taemmaksi, mutta silloin aikaa takana istuville tulee ahdasta.

Auton varsinaisen matkatarvattila on pieni, mutta jonkin verran on apua siitä, että säällön luukku on siten



ALUSTA on kiihettävän tasainen ja valitsee "saattajia", mutta öljypohja on kovin silhaalla. Toisin Hydro-lastic-jousitus pitää nyökkimisen hyvin kurissa, joten pohja ei enää ole samalla tavoin uhattuna kuin aikaisemmin, mutta suojas on edelleen soositettava.

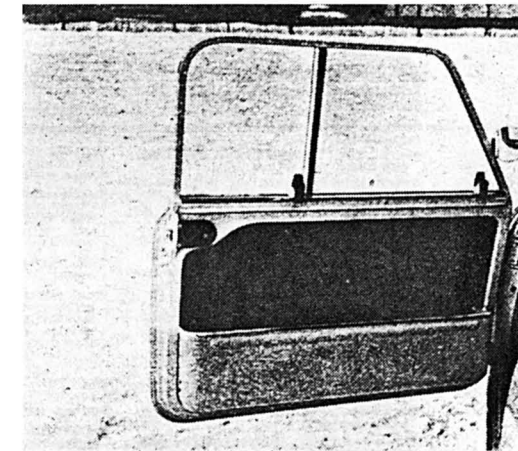
suunniteltu, että se voidaan jättää auki pakettitelineeksi. Jopa tunnuskilpin on tätä tarkoitusta varten sarakoitettu, joten se näkyy myös luukun ollessa auki. Pikkutavaroille on sensijaan hyvin runsaasti tilaa, enemmän kuin monissa isommissa autoissa. Moilemmassa ovissa on käyttökelpoiset lokerot, ohjaamon etuseinässä on koko auton levyinen hylly, takalastulimen molemmin puolin on syvät lokerot ja jopa istuimen allekin voidaan sijoittaa paketteja tai pieniä laukkuja. Kuitenkaan ei Minissä ole minkäänlaista lukittavaa tai edes luukulla varustettua hansikalokeroa, jonne voisi pii-

lottaan arvokkaampia esineitä, kuten kameran jne. Nyt on kaikki tämän laatuisten tavarat otettava mukaan autosta polstutuksessa, jota ne eivät näkyvillä ollen suotta houkuttelisi varkaita.

Kuitenkin, kaitkenkin Mini on malliesimerkki hyvästä tilankäytöstä ja järkevistä, käytännöllisyyteen tähtäävästä muotilusta. Sen kauneudesta voidaan olla eri mieltä, mutta sen tarkoituksenmukaisuutta ei kukaan voi kiistää.

Minin vakiovarusteet ovat — tekisi miel sanoa — äärimmäisen niukat. Toisin uusimmassa mallissa niitä on jo

hieman lisätty, mutta paljon vielä kaivattaisiin. Pahin puute on, kuten niin vallittavien monissa muillakin autoissa, veden lämpömittarin puuttaminen, mutta lähes samaan ryhmään voidaan laskea myös lukuikkunat, jotka talvella pyrkivät jäätyämään kiinni. Vakiovarusteiden puutteen korvaa kyllä osaltaan se, että Englannissa on yli 50 tehdasta, jotka valmistavat erityisesti Miniä varten suunniteltuja lisälaiteita ja varusteita. Niiden avulla voi kuka tahansa varustaa autonsa juuri mieleisekseen. Monia näistä varusteista on sitäpaitsi saatavana Suo-



YKSINKERTAISUUS suorastaan loistaa ovien sisäpuolelta. Kahvan virkaa tekee ovesa roikkuva naru, ikkunan kampea ei ole lainkaan ja lukko on istutettu oven pintaan. Suurikokoinen tavariokero saa sijansa on hyvin käytännöllinen, mutta se voisi olla varustettu kannella, ehkäpä lukolla.

# BMC Mini

Valmistaja: The Austin Motor Co. Ltd., Longbridge, Birmingham ja Morris Motors Ltd., Cowley, Oxford, Englanti.  
Maahantuoja: Oy Vebo Ab, Salomonkatu 17 (Austin) ja Oy Voimavaunu Ab, Lauttasaarentie 52 (Morris), Helsinki.

Hinta: 5900,—  
Takuu: 12 kk tai 20 000 km  
Himalahuoilat: 1000 ja 2500 km:n jälkeen.  
Huoltokupongivaihto: 48 000 km:n saakka.  
Käsi kirja: 68-kielinen, suomenkielinen.

**MOOTTORI:**  
Sijointi, toimintatapa ja muoto: Etteen polkittain sijoitettu nelitahtinen rivimoottori.

Sylinteriluku: 4  
Sylinterimitat: 62,9 x 68,3 mm  
Iskusuhde: 1,09  
Sylinteritilavuus: 848 cm<sup>3</sup>  
Paristussuhde: 8,3  
Suuria teho: 34 hv (DIN), 37 hv (SAE)/3500 k/min

Suurin vääntömomentti: 6,1 kpm/2900 k/min (SAE)  
Keskimääräinen mielenkiinnopuus: 13,6 m/sek/5500 k/min  
Istirato: 40,1 hv/1 (DIN), 43,6 hv/1 (SAE)  
Sylinteriryhmä: Valurauta.  
Kampiakseli: Kolmella runkoakselilla laakeroitettu kampiakseli.

Sylinterinkaasi: Valurauta.  
Venttiilikooste: Kanavienttiilit: työntötangot, keuhkuvirtat ja sylinteriryhmän sivulle sijoitettu keuhkuvirttojen ohjain.

Sijynnodin: Päävirtasijynnodin.  
Sijhditys: Vesijäähdytys; painejäähdytin, vesipumppu ja termostaatti.

Kaasutin: SU HS 2 sivumukaasutin, kuiva ilmanuodin.

Polttoainepumppu: Sähkökäyttöinen polttoainepumppu.

Sähkölaitteet: 12 V, keuhkopaikka- ja alipaine-alkimien varustettu virranjakaja, Champion II 5 virtavirtaput, 34 Ah akku, 270 W latausgeneraattori.

**VOIMANSIIRTO:**  
Kytkin: Levijousella varustettu nostokäyttöinen kuiva yksilevykytkin.

Vaihteisto: Moottorin akselien yhteyteen rakennettu nelivaihteinen vaihteisto, 2., 3. ja 4. vaihde läinnettömät ja synkronoidut, lattialle sijoitettu vaihdovipu.

Vetopyörät: Vinohampaiset lieriöhampopyörät, välitysuhde 3,77.

Kokonaisvälitysuhdet: I: 13,88, II: 8,18, III: 5,32, IV: 3,77, P: 13,88

**TEORETTISET NOPEUDET:**

k/min:	(a)	(b)
1000	2900	3500
1. vaihde km/t:	6,8	19,1
2. vaihde km/t:	11,0	31,9
3. vaihde km/t:	15,9	49,0
4. vaihde km/t:	23,8	69,0

a: suurin vääntömomentti, b: suurin teho

## ALUSTA:

Rakenne: Ikkantava teräskori, apurunko sekä edessä että takana.

**Etujousitus:** Kriittinen etujousitus: polkittaiset tukivarret ja Hydroelastic-jouset (paineenesteen välityksellä toimivat kumijouset).

**Takajousitus:** Kriittinen takajousitus: eteen suunnatut pitkittäiset tukivarret, Hydrokierrosta nyökkimisenvalmentimina. Auton kummiyksiköiden puolella on etu- ja rolatiivijouset ja kaksi etujousitus takapöytäriksen jousitus toiminnallisesti yhteenkytketty paineenesteen välityksellä.

**Iskunvaimentimet:** Hydroelastic-jouset sijoitetut kakatoimiset iskunvaimennusventtiilit sekä edessä että takana.

Ohjausvaihte: Hammersaanko.

**Jarrut:** Nostejarrut, rumpujarrut sekä edessä että takana, etujarrussa molemmat jarrukengät itsetehostuvat, paineen- ja jousiventtiilitillä varustettu takajarru-järjestelmä; mekaaninen takapöytäriksen vaihtava kistajarru; jarrurummuun läpimitta 178 mm, jarrupinta 478 cm<sup>2</sup>.

**Fyörät:** Neljällä putkilla kiinnitetyt teräsvyöryt.

Renkaskoko: 520-10

## KORI JA VARUSTEET:

Korimalli: Kaksovinen Sedan.  
Eksitöity Suomessa: Neljälle henkilöille.

Verhoilu: Irtotimet, ovet, seinät ja katto muovista; kumimatot sekä edessä että takana; verhoilematon matkatavarasiiliö.

**Lämmitys:** Raittisilmäimittälaitte; yhdellä nopeudella toimiva puhallin, kaksi säädintä ja katkaisin.

**Lasiapyyhkimet:** Yhdellä nopeudella toimivat sähkökäyttöiset lasinpyyhkimet.

**Lasiapesuulaite:** Kahdella suuttimella varustettu käsikäyttöinen lasinpesulaite; akkupuhallin.

**Mittarit:** Nopeusmittarit (näyttöalue 0-140 km/h), sämmetösoituksella varustettu matkamittari ja polttoainemittari.

**Varoitusvalot:** Lataus, kaukovalet, suunta- viikut (1 kpl) ja öljynpaine. Öljynpaineen varoitusvalo ilmoittaa myös, milloin öljynsuojimen suodinpäinos on uusittava.

**Työkalusarja:** Noeturi ja pyöränmutteri-avain.

**Muut vakiovarusteet:** Kaksi pehmustettua hääkkimyysoja, neljä pakettikeros, tupakkakuppi, orvakalaisin varustettu sisävalo, pakettihylly, hattuhyllä sekä katevarusteeseen vaadittavat lisävarusteet.

## HUOLTO:

Polttoainesäiliön tilavuus: 25 l

Jäähdytysjärjestelmän tilavuus: 3,6 l (lämmitysalite mukaanluettuna).

Moottorin öljytilavuus: 4,5 l (+ 0,1 öljynsuojimen suodinpäinosta uusittuna).

Volmannitrolaitteiden öljytilavuus: Volmannitrolaitteilla ja moottorilla on yhteinen öljytila.

Moottorin öljynvaihto: 5000 km  
Alustan voitelu: 5000 km

Renkaiden ilmanpaine: 1,7 kg/cm<sup>2</sup> edessä ja 1,55-1,7 kg/cm<sup>2</sup> takana kuormituksesta riippuen.

**MITAT:**  
Akselivälit: 2036 mm  
Raidetvälit: 1205 mm edessä ja 1164 mm takana.

Maavara: 156 mm  
Pituus: 3050 mm  
Leveys: 1410 mm  
Korkeus: 1350 mm

Matkatavarasiiliön tilavuus: 133 dm<sup>3</sup>

## KOELOSUHTEET

Mittauspäivä: 13. 7. 1964  
Lämpötila: +20,7°C  
Ilmanpaine: 1022,0 mb  
Suhteellinen kosteus: 64 %  
Tuulen nopeus: 3,0 m/sek  
Ajoina: Kulva asfaltti  
Koeajomatka: 1979 km

## KOEAUTO

Valmistusnumero: M-A2S4L-187732  
Matkamittarilukema koeajon alkaessa: 14 818 km  
Renkaat: Dunlop Gold Sela C41, 5,20-10, sisärenkaattomat  
Polttoaine: Superbenssiini

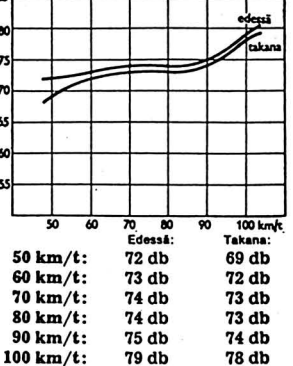
## PAINOT

	Ajo- kunnossa	Koeajon aikana
Paino kg:	620	840
Tehopaino kg/hv (DIN):	18,2	24,7
(SAE):	16,8	22,7
Painojakautuma %:	62/38	60/40

## MITTARIVIRHE

Nopeusmittarin lukema km/t: 50 70 100  
Todellinen nopeus km/t: 47,5 67,2 98,2  
Nopeusmittarin virhe %: +5,0 +4,0 +1,8  
Matkamittarin virhe %: +0,1

## MELU



Mittaus on suoritettu suurimmalla vaihteella ajtaessa. Ilmoitetut nopeusarvot ovat mittarilukemia.

## KULUTUS

Valmistajan ilmoittama polttoaineenkulutus: 5,7 l/100 km

Mitattu polttoaineenkulutus:  
Suoralla kestotielillä, keskinopeus 87 km/t: 7,0 l/100 km

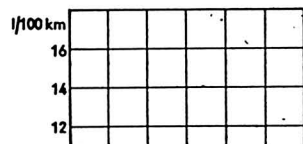
Suoralla soratiellä, keskinopeus 87 km/t: 8,6 l/100 km

Mutkaisella kestotielillä, keskinopeus 77 km/t: 6,5 l/100 km

Mutkaisella soratiellä, keskinopeus 76 km/t: 8,6 l/100 km

Koeajon aikana, keskimäärin: 7,3 l/100 km

Polttoaineenkulutus tasaisella nopeudella l/100 km:  
50 km/t: 5,1 90 km/t: 6,8  
60 km/t: 5,3 100 km/t: 7,7  
70 km/t: 5,6 110 km/t: 8,8  
80 km/t: 6,1



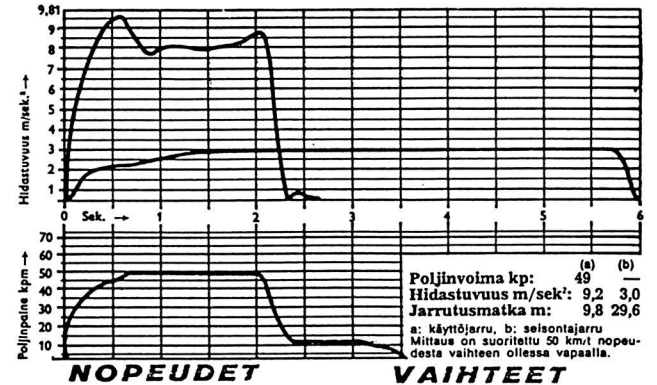
## OHJAUS

Ohjauspyörän läpimitta: 400 mm  
Ohjauspyörä kääntyy: 2 1/3 kierrosta

Valmistajan ilmoittama kääntöympyrä: 9,6 m

Mitattu kääntöympyrä: Renkaasta 9,3 m oikeaan ja 10,2 m vasempaan; puskurista 9,6 m oikeaan ja 10,5 m vasempaan.

## JARRUT

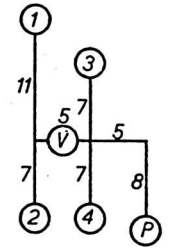
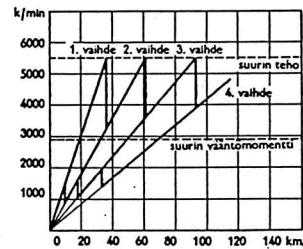


## NOPEUDET

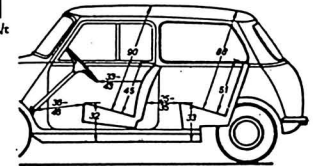
## VAIHEET

### Nopeudet eri vaihteilla:

1. vaihde km/t: — 36
2. vaihde km/t: 10 — 61
3. vaihde km/t: 18 — 93
4. vaihde km/t: 33 —



## SISÄMITAT

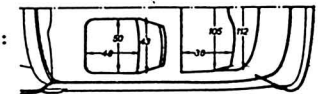


Valmistajan ilmoittama huippunopeus: 113 km/t

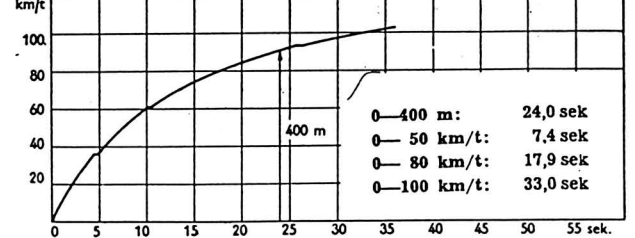
Mitattu huippunopeus: 115,2 km/t

Vastaava mittarinopeus: 117 km/t

Vastaava moottorin kierrosnopeus: 4850 k/min



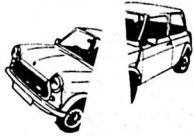
## KIIHTYVYYS



Purkuminejä vm. 76 - 79

P Y H T Ä Ä N A U T O P U R K A A M O O Y

Kankitie 13  
puh 952 24 110 , 24 477  
4 8 4 0 0 K O T K A



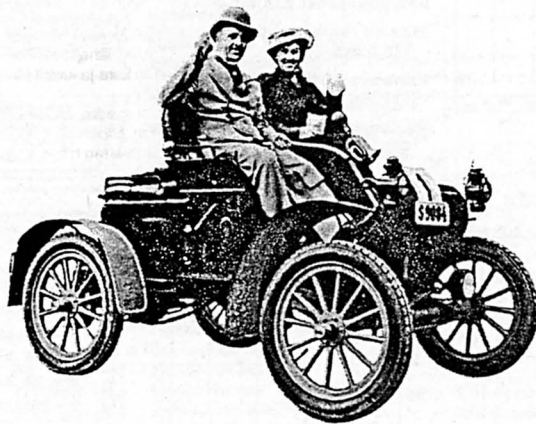
MYYDÄÄN: 1300 cm<sup>3</sup> Mailerin kone+loota, pakettimintun kori ja sen paperit.

OSTETAAN: Cooperin levyjarrun satulat.  
Kalle Katila 938/51025 ilt. (21.00)

Myydään: 1300 GT:n kone, kiristetty ajettu 15000km.  
Jari Kallio 931/171129 ilt

Myydään: Tuplakaasarit + imusarjat 160,- + 80,-  
Keskikonsoli Mini 850 40,-  
850:n ehjä kansi 20,-  
Pertti Kekäläinen Olavink 63 A 12, 57100 Savonlinna

**Huolellinen ajotapa säästää Sinua  
ja autoasi. Vakuuttamalla Sammossa  
säästät myös paljon muuta.**



  
**SAMPO**  
Turvallisuutta Teille

HUOM HUOM HUOM HUOM

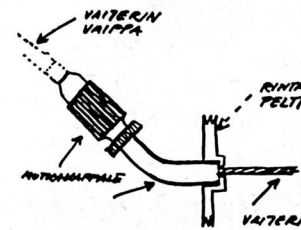
6 päivänä heinäkuuta järjestää Triumph sports & classic cars club kaikille brittiautoille tarkoitetun kokoontumisajan. Kokoontumispaikka on Maxi Marketin parkkipaikka Asuossa alk. klo 12.00, ohjelma on vapaamuotoinen.

Kuten jo huomasi on meidän oma pääkokous aivan samana päivänä Ähtärissä, ne jotka eivät voi, pääse, kyllä minä muuten, mutta kun juurikampikammion tuuletinhuopa pölyntyi, tule Ähtäriin ottakoon yhteyttä  
Peter Wärn 90/8054042  
Ari Suominen 90/8055097

MYYDÄÄN: HALVALLA 4 kpl 145 x 10" kesärenkaita, takakelkka, 850 kone + vaihdelaatikko remontoitu.  
Martti Pool 937/44861 ilt.

MYYDÄÄN: Mini 1360 cm<sup>3</sup> turbo kone + auto, menestyksiä mm Hangon kiihdytyskisassa ( 5: sija)  
Jukka Rangell 937/85850 ilt.

TIEDOKSI: 5.miljoonas MINI valmistui helmikuussa Englannissa.



### Minin kaasuvaijeri luistavaksi

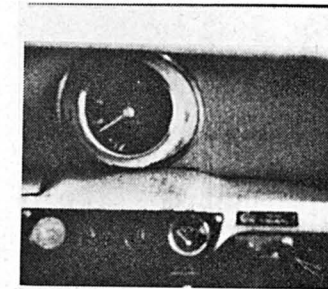
Minin läpivalaisuun mainittiin erääksi haitaksi kaasuvaijerin takertelu, joka itsellenikin on tuottanut harmia ja päänsivua. Ongelma on kuitenkin hyvin vähällä vai- valla ratkaistavissa.

Mopojen kaasu- ja vaihdelaajereiden yläpäässään käytetään metallisia mutkakappaleita, joilla väitetään vaijereiden taituminen liian tiukalle mutkalle. Kun kerran mopon vaijerit toimivat takertelematta, päätin kokeilla samaa ratkaisua Minissäkin.

Hankin käytetyn mutkakappaleen puoleltoista markalla ja asensin sen kohtaan, jossa kaasuvaijeri menee rintapellin lävitse. Hankkimani mutkakappale ei aivan sellaisenaan sopinut rintapellissä olevaan reikään, vaan jouduin vilaamaan sen halkaisijaa millin verran pienemmäksi. Samoin oli tietysti vaijerin vaippaa lyhennettävä mutkakappaleen pituuden verran.

Palsti takertelun häviäminen on ratkaisu- lla sekin etu, että vaijerin kireyttä voidaan säästää mutkakappaleen toisessa päässä olevan kierreholkin avulla.

Idea ja kuva nimimerkiltä "O.N"



### Minin rakentelusta

Pentti Haapakoski Ikkeljärveltä lämmitti allekirjoittaneen sydäntä lähettäessään kirjeen muutaman kuvan kera ja kertoi Mininsä rakentelusta.

Tiedän itsekin kokemuksesta, että lisämittareiden asentaminen Miniin niin, että ne näkyvätkin, on jonkin verran hankalaa. Pentin ratkaisu ei ole ollenkaan hullumpi. Hän on sijoittanut mittarit siististi nopeusmittarin alle sähkökatkaisimen tilalle. Paikka, josta ne vielä näkyvät. Sähkökatkaisimet on tietysti jouduttu sijoittamaan toisaalle, joka sinänsä on vain hyvä asia. Nimittäin jos haluat istua istuin taka-asennossa turvavyöt kiinni, ei vakiopaikoilla oleviin katkaisimiin ylety ilman kromosomihirviön käsiä.

Pentti siirsi katkaisimet etuhylyllä vasemmalle puolelle rattia. Vielä parempi paikka on kylläkin vasemmassa ovessa olevan "pullotaskun" päällä. Tähän ylettyy vaikka istuinta siirtäisikin kuinka paljon taaksepäin.

Muun lehtemme lukijoista on hämmästyttänyt toimitusta lauloimalla, jossa ilmaistaan ihastusta Austin Miniin. Näppäräkynäinen Seri-Leena on vain ollut niin vaatimaton, että on jättänyt osoitteensa pois kirjeestään. Lähetämme julkaisupaikkion heti kun hän ilmoittaa sen meille.

Laulu on riimitetty sen kansanlaulun säveliin, joka on tullut tunnetuksi Hootenanny Singerson laulamana Gabrielena.

Yksi on vain mun unelmain: omistaa ystävä pieni luotettava uskollinen,

ja niin Minin luokse voi tii...

Austin Mini suosikkini parhain on Austin Mini Austin Mini minä saa kurveihin kuljettan.

Asfaltti-tie kauaksi vie... varmaa on kulkemme aivan. Tie rattaan seikkailujen oessämme nyt aukoaa.

Austin Mini suosikkini parhain on Austin Mini Austin Mini meidät saa kurvoihin kuljettan.

Seri-Leena

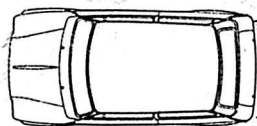


# 2

9c. 0 8-86 TORISAU  
PIEN-NICK. KOKOONTO-  
MINEN. SAKEINUSVAIHTO  
TÄYSSÄ KÄYTTÖKÄYTTÖ  
KÄYTTÖ 11.00, KOSTEN  
SÄÄNNÖKIN

Timo Hiltunen

HEI, ON KESÄ TAAS TULOSSA !!!



10.4.1986 296 JÄSENTÄ

MINI CLUBIN JÄSENLEHTI. Painosmäärä noin 400 kpl, ilmestyy neljästi vuodessa.

Toimitus: Timo Salminen

Puh.joht. Jari Jalonen

Sihteerit: Hannu Lindstedt

Lehti N:o 19	aineisto sisällä	vk 28	lehti ilmestyy	vk 31
20	"	vk 42	"	vk 46
21/87	"	vk 4	"	vk 8