

Jyväskylän Suurajot 1987 ? Vantaa Ralli 1987 ? Oittaa 1987 ?



Sanotaan, että matkailu avartaa, mutta 1600 km kotoa ja vieraassa maassa ! Onneksi selvittiin ilman henkilövahinkoja .



Pikkujoulu + syyskokous

Mini Clubin sääntömääräinen vuosikokous ja pikkujoulu pidetään Hotelli Ellivuoressa 14 - 15.11 klo 12.00 alkaen. Hotelli Ellivuori tarjoaa kerholle hyvät kokoustilat sekä pakettihintaan 235,-/henkilö: majoituksen 2 hengen huoneissa, saunan, illallisen, aamusaunan ja aamiaisen.

Syyskokouksen ohjelma:

14.11.-87

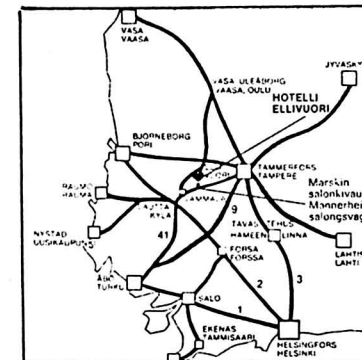
klo 12.00	alk. Ilmoittautuminen Hotelliin
13.00 - 14.00	Vuosikokous
14.00 - 14.30	Kahvi
14.30 - 17.00	Vuosikokous
17.00 - 18.30	Sauna
19.30 - 21.00	Illallinen
21.00 - 23.00	Pikkujoulu
23.00 -	Vapaa ohjelma

15.11.-87

8.00 - 10.00	Aamupala
10.00 -	Vapaa ohjelma

Vuosikokouksessa käsitellään mm. seuraavat asiat:

- valitaan kerholle puheenjohtaja, sihteeri ja muut toimihenkilöt.
- päätetään jäsenmaksun suuruudesta vuodelle -88.
- vahvistetaan talousarvio vuodelle -88.
- päätetään vuoden -88 kokoontumisajat ja paikat.
- käsitellään muut esille tulevat asiat.



ETÄISYYDET/LÄGE/DISTANCES/ENTFERNUNG:
 från/ from/von Tampere 45 km från/ from/von Vasa 235 km
 från/ from/von Turku 130 km från/ from/von Jyväskylä 205 km
 från/ from/von Pori 88 km från/ from/von Vammala 16 km
 från/ from/von Hki 215 km från/ from/von Lahti 156 km



HOTELLI ELLIVUORI
 SF-38130 ELLIVUORI
 TEL. (9)32-41 400
 TELEX 22 394 ELLI SF

TOIMITUKSEN NURKKA

Oheinen juttu on lainattu Insinööriutisista 25.9.1987, mutta se sopii melkohoivin myös tähän Miniharrastukseen eli toimituksen nurkkauksesta seuraavaa.....

OMA



VINKKELI

Lauri
Lehtinen

Ilmaisuaito ja moottori- pyörien kunnossapito

□ Harrastukset ovat omiaan auttamaan ihmisiä unohtamaan arki-työn vastoinkäymiset. Tai sitten muistuttamaan niistä.

Olen hankkinut kaksi moottoripyörää, jotta niiden parissa puuhattessani voisin rentoutua rauhassa. Pyörien keski-ikä tosin lähestyy asymptoottisesti kuljettajan ikää, joten ne on hankittu "avaimet käteen"-periaatteella. Jalkoavaimet nimittäin.

Pyöräharrastus on auttanut minua myös kehittämään ilmaisuaitoani ja -voimaani. Turussa esimerkiksi koin hallitun rakennemuutoksen konkretisoituvan, kun asfaltille etabloitunut sora aiheutti renkaiden lepo- ja liukukitkakäsitteiden kokonaisvaltaisen hämär-

tymisen. Tällöin moottorijoneuvon tasapainotila kehkeytyi äkillisesti selvästi labiiliksi, ja huolimatta voimakkaasta panostuksestani pyörän ohjausfunktion joutui vaihdopojin kokemaan lausekkeen 1/2mv² realisoitumisen poljinvarren hallittuna rakennemuutoksena. Suomeksi: taipui, vaan ei taitunut.

Saukkolassa taas vastaan tuli kieliongelma. Kaksi Amalia (kaasutinta, ei sissijärjestöä) ruokki vanhusta niin innokkaasti, että tankki tyhjeni arvioitua aikayksikköä (T) nopeammin. Apuun chähti italialaismotoristi, jonka kielitaito ulottui käsittääkseni äidinkielen lisäksi korkeintaan retoromanian alkeisiin. Selvitin asian siis ita-

liaksi: "Benzino finito, propello stoppo!" Kuumaverinen etelämaalainen osoitti oitis hallitsevana myös viittomakielisen voimasanaston. Säästyin mustalta silmästä, sillä en ollut vielä riisunut kypäryäni.

Tammisaaren tienoolla minulla oli erimielisyyksiä Lucas-nimisen, apostolinakin tunnetun sähköurakoitsijan kanssa. Yritin ratkaista skismaa mm. huutamalla. Ohi kulki vanhempi pariskunta, jolloin vaimo tiedusteli mieheltään, josko tämä tietäisi kuka minä mahdollin olla. "Jag vet ju inte, men på grund av språket jag tror att han kunde vara någon finskataland ocokulist". vastasi huumorinlahjoja omaava puoliso. Jämsässä taas mag-

neeton hiili sai tilaisuuden livetä käsistäni ja ponnahtaa jousineen kuin Carl Lewis ikään kauas pientareen ruohikkoon. Ryömin hämärässä ja tiikusateessa hitaasti ojanpohjaa yrittäen epätoivon vimalla löytää pientä mutta mustaa hiiltä. Kaksi eläkeikäistä naista osui kohdalle iltapromenaadillaan.

"Kahto, kyllä se o kauhiita ku noi nuor mies o pannu ihtesä noi huonoo kuntoo jo alakuillasta!", kivahti toinen toiselle. Arvelin, etteivät selitykset juuri olisi auttaneet, joten päätin näyttellä humalaista ja pelastaa mitä pelastettavissa oli. Sammalin siis ojustani: "Niih, mutta on täshä vähäshen viinallakin oshuutta ashiaan..."

Toimituksen tietoon on tullut seuraavaa: **TE; JOTKA OLETTE OSTANEET TAVARAA JOUKO LUHTASAARELTA; ETTEKÄ OLE NIITÄ MAKSANEET AJOISSA, toivomme sinun (teidän) hoitavan asian kuntoon ensi-tilassa.** Muutoin julkaisemme seuraavassa lehdessä niiden nimet joilta on pitemmältä ajalta laskut hoitamatta!

PS. Myös ne jäsenet, jotka halusivat osallistua lauantain tilaisuuteen mutta eivät yöpyisi hotellissa, ovat tervetulleita osallistumaan kokoukseen ja pikkujoulutilaisuuteen.

Vuoden -88 kokouspaikoista päätettäessä, kehoittaisin jäseniä tuomaan esim. matkaesitteitä ym. infoa lomakesuksista, leirintä-alueista ym.y.m... kokoustilaisuuteen. Lisäksi etsintäkuulutamme paikallisjäseniä tai ryhmiä, 3-4 jäsentä, kokoontumistapahtumien "vetäjiksi".

Paikalliset jäsenet ottakaa siis rohkeasti yhteyttä kerhon toimihenkilöihin.

Perinteiseen tapaan toivotan kaikki 420 jäsentä tervetulleiksi vuosikokoukseen ja ... HUOM. Muistakaa varata pikkujoululahjat mukaan.

Terveisin: Hannu Lindstedt

KYSYMYKSIÄ ja vastauksia

KYSYMYKSIÄ

KYSYMYKSIÄ 1.
Olen hankkinut Minin ja todennut omistajan käsikirjasta että venttiilivälkyksen tulisi olla 0,30 mm moottorin ollessa kylmän. Ihmettelen nyt miten moottorin kiertämiseksi tulisi menetellä jotta venttiilivälkykset voisi tarkistaa?

VASTAUS

Moottorin kiertäminen käy helpoimmin kun seisontajarru vedetään päälle ja toinen etupyörästä kohotetaan maasta. Vaihevipu siirretään 4-vaihteelle jolloin moottorin kiertäminen pyörästä käy mukavasti. Kiertämisen helpottamiseksi voidaan sytytystulpat irroittaa mutta tällöin on tarkoin varottava ettei epäpuhtaus pääse tunkeutumaan sylintereihin tulpanreikien kautta.

Venttiilien oikein kohdistamiseksi välysten tarkistusta ja säätämistä varten oletetaan venttiilit numeroiduiksi 1-8 moottorin etupäästä lukien. Tämän jälkeen suoritetaan säätäminen seuraavasti:

Säädetään ventt. no	1	venttiilin no	8	ollessa täysin avautuneena
->	3	->	6	->
->	5	->	4	->
->	2	->	7	->
->	8	->	1	->
->	6	->	3	->
->	4	->	5	->
->	7	->	2	->

KYSYMYKSIÄ 2.

Omistan Minin jonka tallin puutteesta joudun pysäköimään ulkosalle. Milloin pakasta on vähänkin enemmän on moottorin henkiinherättäminen aamuisin vaikeata. Missä on vika?

VASTAUS

Tässä tapauksessa on ensimmäiseksi kiinnitettävä huomio kaasuttimeen. Minissä on SU-kaasutin ja, kuten muutenkin tämän merkkiset kaasuttimet, on se varustettu mäntävaimentimella. Tällä laitteella on tärkeä merkitys moottorin kylmänä käynnistyvyyteen ja pätee tässä yhteydessä tämän suhteen annettu sclostus muidenkin SU-kaasuttimien kohdalla.

Vaimenninlaitteen muodostaa kaasuttimen yläosaan - imukammion asennettu vaimenninmäntä, joka toimii kaasuttimen kuristinmännän ontossa ja öljyllä täytetyssä mäntävareissa. Vaimentimen öljymäärä, öljyn viskositeetti ja puhtaus ovat tärkeitä.

Mäntävaimentimen tarkastaminen on yksinkertaista ja voi sen omistaja suorittaa itse. Irroittetaan kaasuttimen yläosassa oleva tulppa ja poistetaan tämä ja tulppaan liitetty vaimenninmäntä. Mäntävaimentimen yläosaan lisätään tarvittaessa öljyä kunnes öljytaso on n. 13 mm ontton mäntävaimentimen yläpään tasoa ylempänä. Mikäli kaasutin on täysin pölyltä suojattua tyyppiä (imukammion kaulassa viisto kaava - tulppa vailla paineentausreikä) tulee öljytason olla n. 13 mm ontton mäntävaimentimen yläpään tasoa alempana. Mäntävaimentimen tulee täyttää moottoriöljyä SAE 20 mutta poikkeuksellisen alhaisissa lämpötiloissa on öljyläät SAE 10 suositeltavaa.

Mäntävaimentimen öljymäärän tarkastamisen yhteydessä on myös kiinnitettävä huomiota öljyn puhtauteen. Mikäli vaimenninmäntä irrotettaessa osoittautuu pikeytyneeksi tai öljy vaimentimessa muuten vaikuttaa epäilyttävältä on vaimenninmäntä ja mäntävaimentimen öljytila puhdistettava ennen uuden öljyn lisäämistä.

Puhdistamista varten on imukammion asema kaasutinrunkoon nähden merkittävä jonka jälkeen kammiota kiinnittävät kaksi ruuvia irroittetaan. Imukammio nostetaan varovasti pois samoin kuin tämän sisällä oleva jousi ja kuristinmäntä. Kuristinmännän käsittelyn yhteydessä on erityisesti varottava vahingoittamasta tämän päähän kiinnitettyä neulaa. Kuristinmäntä ja tämän ontton mäntävaimentimen samoin kuin vaimenninmäntä puhdistetaan bensiinillä. Imukammio puhdistetaan sisäpuolisesti bensiiniin kastetulla kankaalla. Osat kootaan kuivina lukuunottamatta onttoa mäntävaimentimen yläosaa joka ulkopuolisesti säätämällä voidaan moottoriöljyllä. Takaisin asennettaessa on huomattava että imukammio asetetaan aikaisemmin merkittyyn asemaan.

Tämän jälkeen täytetään suositeltua öljyä mäntävaimentimelle kuten edellä on selostettu. Lopuksi kierretään vaimenninmäntä paikalleen.

Toinen kylmäkäynnistämistä vaikeuttava tekijä on kaasuttimen etulämmittimen epäkuuntoon joutuminen. Tämä laite käsittelee sähköisen vastuselementin asennettuna kaasuttimen ja imukammion välille. Etulämmitin on kytkettynä sytytysvirtapiiriin ja toimii automaattisesti kun virta avaimella kytketään mikäli lämpötila on alle -2° C. Mikäli etulämmitin ei toimi on käännettävä valtuutetun huoltokorjaamon puoleen tarkistusta ja mahdollista vastuksen uusimista varten.

Lisäksi on luonnollisestikin akun ja sytytysjärjestelmän kunnossapidon merkitys moottorin käynnistyvyyteen. Näiden laitteiden tarkistukset ja kunnostukset tulisi aina jättää valtuutetun huoltokorjaamon tehtäväksi koska nämä toimenpiteet vaativat erikoisvälineistöä.

VAIMENTIMEN TARKASTUS PIIKKUJOUKSEEN KÄYTTÄMÄN KOKOUKSEEN
YHTÄI HUOMENNISEN KÄYTTÖSÄÄ.

O I R E	D I A G N O O S I	P A R A N N U S K E I N O
Olut ei maistu miltään eikä vie janoa. Paita edestä märkä.	Suu ei ole juodessa auki tai lasi on väärässä kohdassa naamaa.	Osta uusi tuoppi ja harjoittele peilin edessä, kunnes juomatekniikka on riittävän hyvä.
Olut ei vie janoa ja maistuu epätavallisen väljähtäneeltä ja mauttomalta.	Lasi on tyhjä.	Etsi joku, joka tarjoaa sinulle uuden tuopin.
Jalat kylmät ja märät.	Lasi on väärässä asennossa kädesäsi.	Käännä lasi siten, että avonainen pää osoittaa ylöspäin.
Jalat lämpimät ja märät.	Rakon kontrolli epäkuunnossa.	Mene seisomaan lähimmän koiran viereen. Valita hetken kuluttua omistajalle, ettei hänen koiransa ole koulutettu. Vaadi korvaukseksi iso tuoppi.
Pubi vaikuttaa sumealta ja hämyiseltä.	Katsot pubia tyhjän lasin läpi.	Etsi joku, joka tarjoaa sinulle uuden tuopin.
Selässä tuntuu pistävää kipua.	Olet liian lähellä tikkataulua.	Irroita harjanvarrella tikat takin selkämyksestä.
Pubi liikkuu...	Sinua kannetaan ulos.	Tarkista, pääsetkö mihinkään muuhun publiin. Valita kuuluvasti, että sinua ollaan kaappaamassa Nuubian orjararmeijaan.
Huomaat, että vastakkainen seinä on täynnä kattolamppuja.	Olet kaatunut selällesi.	Jos lasisi on täynnä, eikä kukaan seiso lasia pitelevän kätesi päällä, pysy siinä.
Kaikki ovat kadonneet.	Pubi on suljettu.	Tarkista pubin alkoholivarastot. Odota aamua, se tulee aiemmin kuin uskoitkaan.
Kaikki ovat kadonneet ja suusi on täynnä hampaita ja koiranpaskaa.	Olet kaatunut eteenpäin.	Niele uloste ja hampaat. Ala ottaa taskumatistasi pohjia seuraavaksi päiväksi.
Heräät. Vuode on kova, kylmä ja märkä. Et voi nauttia makuuhuoneesi seinä etkä kattoa.	Olet yöpynyt katu-ojaan.	Käännä kylkeäsi ja jatka nukkumista.

ASIAANTUNTIJA: SEPPÖ SAARVUO

Mini vielä valttikortti

Porvoossa valtiaspari



SM-voitot Porvooseen

Mini tonnit näyttelivät pääosaa taitoajon SM-loppukilpailussa Loimaalla. Sekä naisten, miesten että Nuori Taitava Autoilija -mestaruus saavutettiin Minillä. Ensimmäisen kerran taitoajon historiassa naisten ja miesten Suomen mestaruus meni samalle paikkakunnalle. Porvoolaiset Solveig Bergman ja Asko Eerola hurittelivat samalla autolla voittoihin. Jyväskyläläisestä Veli-Jussi Koskisesta leivottiin puolestaan maan taitavin nuori autoilija.

Peräkärkykoe oli loppukilpailun väkeä. Peruttaminen ei sujunut ihan helposti ja kärry meni helposti linkkuun.

muunkin merkisiä autoja alleni, mutta minusta Mini on kerrassaan mainio ajopeli tähän tarkoitukseen, Solveig kiittelee.

Naisia ei kilpailussa ollut mitenkään paljon ja Solveig kehottaakin naisia lähtemään rohkeasti mukaan kilpailuun.

— Kyllä naiset pystyvät samantyyppisiin ajosuorituksiin kuin miehetkin. Taitoajossa voi jokainen vielä



kehittää itseään ja samalla kohen-tuu ajotaitokin kummasti.

Asko yllätti

Asko Eerola ratkaisi pelin edukseen sunnuntaina pidetyissä kokeissa. Nimenomaan toinen koe, jossa jokainen kilpailija joutui ajamaan

— Kun peräkärkykoe meni sitten mukimenevästi, alkoi homma kypsyä lopullisesti minulle, Asko iloitsi.

Mies on ollut kilpailussa mukana yhdeksän kertaa ja vain kaksi kertaa hän on ollut ulkopuolella loppukilpailun. Kärkeen ei ole kuitenkaan ollut ennen asiaa.

Miltä nämä kilpailut sinusta vaikuttivat?

— Loimaan kilpailu oli hyvä siinä suhteessa, että isoillakin autoilla mahtui tekemään tehtävät ja jyvitykset olivat paikallaan.

Ennen harjoiteltiin enemmän kuin nykyisin. Minullakin jäi treenaus vain yhteen iltaan ennen kisoja. Ratamestarit oli onnistunut koostamaan mainion radan, vaikka onnistuminen onkin toki monen pitku asian yhteistulos. Taito, hermonsa hillitseminen ja tuuri ovat voittajan avainsanoja; sen tunnistatan vilpittömästi.

Solveig Bergman piti hermonsa hyvin kurissa ja nappasi ja kuudennen Taitoajon Suomen mestaruuden.

Solveigille Suomen mestaruus ei ollut mikään yllätys, olihan hänellä niitä ennestään jo viisi kappaletta. Silti, aivanhan se voitto makealle maistuu.

— Kokeet olivat tällä kertaa kiavasti tehtyjä. Eniten miellytti se järjestys, jolla järjestäjät ohjasivat kisaa. Ennen on ollut aikamoista hässäkkää, mutta nyt kaikki pelasi moitteettomasti, Solveig suitsuttaa.

Solveig Bergman on ammatiltaan linja-autonkuljettaja. Oliko raskaan ajoneuvon kuljetusopeista hyötyä täällä?

— Olen ollut linja-autonkuljettajana vasta kaksi vuotta. Ei voi sanoa, että ammatistani olisi ylen-

määräistä hyötyä taitoajakilpailussa.

— Peräkärkyä olen sen verran vetänyt, että tiedän miten päin täytyy auton ratista vääntää, jotta kärry kulkee sinne mihin pitää. Minusta ei tämä koe kyllä ollut ihan kohdallaan ajatellen niitä, jotka eivät ole ikinä peruuttaneet peräkärkyä.

Solveig ei paljoa harjoittele taitoajojen varten. Tähänkisaan liikkain porhalsi melkein kylmiltään. Vain 20 minuuttia ennen kilpailua otettiin kilpailukärry, Mini 1000, pois trailerilta.

— Mini on Asko Eerolalle ja minulle pelkkä kilpailuväline. Se seisoo muuten käyttämättömänä suojassa. Olin sinänsä tähän kisaan

— Ajajia yhteensä karsintakilpailut huomioituaan 411.

— Lauanantaina 12. 9. mukana vielä 99 ajajaa.

— Sunnuntaina 13. 9. loppukilpailussa 32 kuskaa.

— Loppukilpailupaikkana Mellilän Autokeskuksen ja katsastuskonttorin pihalu.

— Järjestelyistä vastasivat: AL:n ajotaito toimikunta, AL:n Loimaan Seudun osasto ja tiepalvelumiehet.

— Sponsoreina toimivat: Aspo, Arwidson, Autoilijat, Autonovo, Berner, CRC Chemicals Finland, Finnoli, Kesoli, Koivunen, Korvaara, Mobiloli, Neste, Nokia, OKO, Oxygenol, Philips, Pierre Robert, Pohjola, Sanirai, SGN, Shell, Sigma, Tammi, Tapiola, Tekno-Spray, Union Oljy, Valitut Palat, Veho, Werner Söderström, Wihuri Autola, Wirbeco, Hedengren, Rauta ja Konetarve.

— Miltä nämä kilpailut sinusta vaikuttivat?

— Loimaan kilpailu oli hyvä siinä suhteessa, että isoillakin autoilla mahtui tekemään tehtävät ja jyvitykset olivat paikallaan.

Ennen harjoiteltiin enemmän kuin nykyisin. Minullakin jäi treenaus vain yhteen iltaan ennen kisoja. Ratamestarit oli onnistunut koostamaan mainion radan, vaikka onnistuminen onkin toki monen pitku asian yhteistulos. Taito, hermonsa hillitseminen ja tuuri ovat voittajan avainsanoja; sen tunnistatan vilpittömästi.

Solveig Bergman piti hermonsa hyvin kurissa ja nappasi ja kuudennen Taitoajon Suomen mestaruuden.

Tulokset

Miehet: 1) Asko Eerola Porvoon Mini 1000 222,93, 2) Reijo Stevander Järvenpää Suzuki Alto 226,98, 3) Martti Lahti Espoo Peugeot 205 228,32, 4) Juha Laakso Tampere Toyota Corolla 229,02, 5) Into Isännäinen Jyväskylä Morris Mini 229,76.

6) Anders Smeds Espoo Ford Escort 230,80, 7) Ari Partanen Sonkajärvi Volvo 480 232,55, 8) Kari Pihlas Karkkila Suzuki GTI 234,19, 9) Seppo Ora Valkeala Honda Civic 236,51, 10) Jouko Kauppien Jyväskylä Mini 239,78.

11) Pekka Hemonen Huitinen Toyota Corolla 246,59, 12) Seppo Masti Helsinki Volvo 240 249,29, 13) Markku Tiainen Loimaa Datsun Finn 251,13, 14) Teuvo Peltomaa Lappioki Austin Mini 251,81, 15) Keijo Nurminen Mäntyharju Nissan Micra 265,77, 16) Pertti Sappinen Tuusula Suzuki Alto 268,22, 17) Esko Haapasalmi Tampere Toyota Corolla 276,38, 18) Tapani Kuri Hyvinkää Saab 278,47, 19) Arto Huusko Sonkajärvi Fiat Uno 280,66, 20) Jyrki Hyvärinen Helsinki BMW 313,05.

Naiset: 1) Solveig Bergman Porvoon Mini 1000 249,45, 2) Asta Sarvela Kauppien Nissan Micra 265,40, 3) Pipsa Peltomaa Turku Austin Mini 267,59, 4) Irma Vettentranta Porvoon Daihatsu Charade 315,59, 5) Pirjo Pynnä Espoo Suzuki Alto 327,06, 6) Marja-Leena Ahimaa Karvikk Nissan Micra 340,38, 7) Eija Ruotsalainen Kouvola Toyota Corolla 345,08.

Nuoret: 1) Veli-Jussi Koskinen Jyväskylä Mini 282,37, 2) Tommi Setälä Huitinen Toyota Corolla 283,73, 3) Pasi Säteri Loimaa Ford Escort 299,37, 4) Jyrki Kumpulainen Jyväskylä Opel Kadett



Kirjoja, kirjoja...

Olen koonnut seuraavassa kaikki tietooni tulleet Mini-aiheiset kirjat, tietenkään se ei ole 100% täydellinen, mutta kattanee aika suuren osan julkaisuista.

JULKAISIJA	KIRJOITTAJA	Kieli	NIMI
Haynes	John S Mead	Eng	Mini 1959-69
"	"	"	Mini 1969-81
"	Lindsay Porter	"	Mini: Guide to purchase & DIY restor.
"	David Vizard	"	Tuning BL:sA-series Engines
"	Chris Harvey	"	Mighty Minis
"	Graham Robson	"	Mini Cooper & Cooper S
"	D Marshall & Fraser	"	BL Minis
"	Peter Browning	"	The Works Minis
-	J Hübner	D	Das Grosse Mini Buch
Neko	K Sasamoto	Jap	The Mini for Beginners
"	"	"	The Mini 1979
Osprey	Rob Golding	Eng	MINI
"	"	"	Mini After 25 Years
"	Jeremy Walton	"	Mini Cooper and S
Speedsport	Clive Trickey	"	Tuning the Mini
"	"	"	More Mini Tuning
HP Books	David Vizard	"	How to Modify your Mini
Gentry Books	Peter Filby	"	Amazing Mini
SP	—	"	Mini DIY Workshop Manual 1959-71
Geraedts & Kremser	—	D	Minis heisser machen
Brooklands Book	R M Clarke	Eng	Mini Muscle Cars 1961 - 79
"	-	"	Practical Classics Mini Cooper Rest.
"	R M Clarke	"	Mini Cooper 1961 - 1971
Tammi	Elith Truelsen	SF	Austin/Morris Mini
"	L Pommeroy	"	Mini
Klower Technische Boeken	P.H.Olving	Hol	BL Mini 850-1100, Clubman & Est. 76-81
BL	BL	SF	MINI Korjausohjekirja

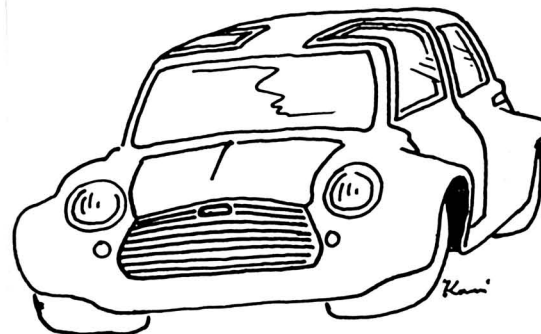
Nämä kirjat löytyvät minunkin "kirjastostani". Jos tiedät muita Mini-kirjoja, joita ei ole ylläolevassa listassa, niin soitttele.

Timo Salminen 916-83829 ilt

VAAHDIN MAAILMA 2/71

MOOTTORI
KLINIKKA

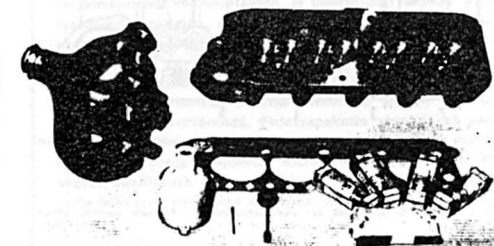
HONDA WIRTANEN
MAURI VUORINEN



MINIT menokuntoon

Issigoniksen suuri pikkulomus, Mini 850 ja sen kaikki eri muunnelmat ovat kohta täydet kymmenen vuotta edustaneet autoilun varsin omaperäistä suuntaa. Minit ja sen suuremmat serkut ovat vuosien aikana olleet mitä moninaisimpien viritämissyritysten kohteena, joskus rohkaisevinkin tuloksin. Tehdas sinänsä on kuitenkin vasta viime vuosina ryhtynyt toimiin varsinaisten viritys-sarjojen aikaansaamiseksi. Yhteistyönä DOWNTON-Engineering nimisen yrityksen kanssa on kehitetty sarjoja miltei kaikkiin BLMC:n malleihin. Tehdastoimituksina on tällä hetkellä tarjolla "vauhtipaketit" mm. Mineihin (850 ja 998 cc) Morris 1100 ja 1300:siin sekä Kromosomi-Miniin (1800 Mk I). On pyritty palvelemaan nimenomaan tavallista autoilijaa, joten sarjat ovat täydellisiä kaikkein ohjeineen valmiina asennettaviksi. Eri sarjoilla saatavat parannukset kiihtyvyyteen ja huiropuolteen vastaavat hyvin tämännäköisille muunnelmille asetettavia vaatimuksia.

Mini-sarjassa on "tonninen" jo sen verran yleinen, että käsittelemme nyt tehtaasta tähän malliin toimitettavaa viritys-sarjaa. Eri mallien sarjat ovat tyypillään niin samankaltaisia, etteivät ne tätä enempää esittelyä kaivane.



KUVA 1

Mitä sarja sisältää:

Varaosanumerolla C- AJJ 3346 toimitettava sarja Mini 998:aan käsittää pääasiassa valmiiksi muunnellun kannen venttiileineen ja jousineen, imu-pako-sarjayhdistelmän, kaasuttimen muuntamista varten tarvittavat osat, sytytystulpat, äänenvaimentimen sekä asennusohjeet. Sarjan sisältö on eriteltynä seuraava:

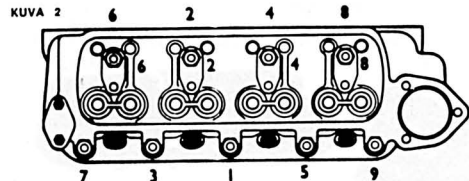
Sylinterinkansi muunneltuna	C- AHT 87	1 kpl
Venttiiliohjain	12A 186	8 kpl
Imuventtiili	2A 877	4 kpl
Pakovenntiili	AEA 434	4 kpl
Venttiilijousi	AEA 311	8 kpl
Pidätinlevy	AEA 402	8 kpl
Killa	2A 11	8 paria
Lukkojousi	2A 12	8 kpl
Tiiviste	2A 879	8 kpl
Imu/pakosarja	C- AHT 89	1 kpl
Tulppa, imusarjaan	ADP 210	1 kpl
Laatta	1 B 3664	1 kpl
Liitosputki väliletkuun	2A 243	1 kpl
Pieni väliletku	12A 1093	1 kpl
Äänenvaimennin	C- AHT 129	1 kpl
Siderengas vaimentimeen	C- AHT 131	1 kpl
Siderengas pakoputkeen	C- AHT 130	1 kpl
Luistiyhdistelmä kaasuttimeen	AUD 9181	1 kpl
Neula kaasuttimeen (GZ)	AUD 1473	1 kpl
Jousi kaasuttimeen (Sininen)	AUC 4587	1 kpl
Valmenninmäntä kaasuttimeen	AUC 8114	1 kpl
Kansitiiviste	12G 293	1 kpl
Lämmityslaitt. hanan tiiviste	88G 221	1 kpl
Termostaatin tiiviste	1 A 2149	1 kpl
Ventt. kon. kotelon tiiviste	12 A 14	1 kpl
Imu/pakosarjan tiiviste	12 G 300	1 kpl
Kaasuttimen tiiviste	1 G 2624	3 kpl
Sytytystulppa (N9 Y)	13H 875	4 kpl
Nimikelaatta		

Sarja vaarnaruuveja:

- termostaatin kansi
- ventt. kon.
- imu/pakosarja
- lämmitys. hana
- kaasutin

Asennusohjeet ja varaosaluettelo (Engl. kiel.)

Kaasuttimen suutinasetelman pidätin,
— kynä osoittaa löysättävää mutteria.

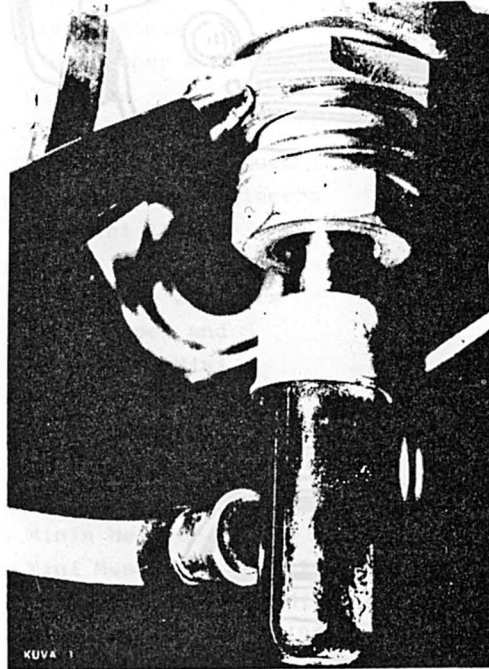


KUVA 2. Kannen ja venttiilikoneiston mutteraiden irroitus- ja kiinnitysjärjestys.

KUVA 1. Sarjan C- AJJ 3346 eri osat tarjottimella. Kuvasta puuttuu äänenvaimennin.

Asennusvihjeitä:

- Pese moottori ja moottoritila huolella.
- Irroita pariston maakaapeli ja laske jäädyttäjän nesteet puhtaaseen astiaan.
- Irroita venttiilikoneiston kotelo, ilmansuodatin, kaasuttimen liitännät ja pakoputken/pakosarjan kaariside. Löysää pienen väliletkun (Syl.kannen ja vesipumpun välillä) siteet, poista ylempi vesiletku ja jäädyttimen yläkiinnikelevy. Irroita lämmityslaitteen hana.
- Irroita sylinterikannen ja venttiilikoneiston mutterit kuvassa 2 mainitussa järjestyksessä.
- Poista keinuvipukoneisto ja nostajatangot, varoen kuitenkin, etteivät ryhmässä olevat nostajakupit tule mukana. Pieni ravistelun ennen nostamista voi auttaa. Kansi voidaan nyt poistaa.



- Puhdista männän päät kevyesti raaputtamalla. On kuitenkin edukal jättää n. 6 mm leveä karstarengas männän ulkokehälle. Puhdista sylinteriryhmän tiivistetaso huolella. Irroita ja puhdista kaasutin. Asenna sarjassa oleva kaasutinneula uuteen luistiyhdistelmään niin, että neulassa oleva olake tulee tasoon lultin pohjapinnan kanssa. Ennenkuin luistiasetelma lopullisesti voidaan asentaa kaasuttimeen, on suoritettava suuttimen uudelleenkeskittäminen. Kuvassa 3 oleva pidätin löysätään ja suutinpukkaa liikutellaan kaasutin liike on täysin esteetön alimmassakin asennossa. Tiukatassa pidätintä suattaa keskitys huonontua. Varo ettei neula väänny. Sarjassa olevilla uusilla vaarnaruuveilla ym. kiinnitetään kaasutin nyt uuteen imusarjaan ja tämä puolestaan kanteen tarvittavin tarvikkein. Asenna myös pienen väliletkun liitosputki ja siihen uusi väliletku.
- Irrota sarjassa oleva kansitiiviste vedessä ennen sen asettamista sylinteriryhmän tiivisteapinnalle.

- Asenna uusi kansi huolehtien siitä että pieni väliletku sitteen asetuu paikoilleen. Tarkkaa myös pakosarjan/pakoputken liitosta. Puhdista ja asenna nostajatangot ja venttiilikoneisto. Löysää venttiilisäätöruuvit kolme- neljä kierrosta ennen kuin venttiilikoneiston ja kannen mutterit vähitellen tiukataan kuvan 2 mukaisessa järjestyksessä. Lopullinen kansipulttien kiristystiukkuus on 5,5 kpm ja venttiilikoneiston -pinnat- voi tiukata 3,5 kpm:iin.

- Katkaise alkuperäisen äänenvaimentimen tuloputki n. 5 cm:iä vaimentimen juuresta. Asenna uusi vaimennin käyttäen mukana olevia siteitä ja entisiä kannattimia.

- Kiinnitä pakosarjan/pakoputken välinen side (uusi mikäli tarpeen) ja asenna termostaatti, termostaatin kansi, ylävesiletku, jäädyttimen yläkiinnikelevy ja tiukka kaikki letkusiiteet.

- Asenna sarjassa olevat uudet sytytystulpat, voitele venttiilien varret sekä venttiilikoneisto tippukannulla, säädä venttiilivarat (kaikki 0,38 mm) ja asenna lopuksi tunnusta laatu venttiilikoneiston kanteen. Tiiviste liimataan ja kuivumisen jälkeen asetetaan kansi paikalleen pidätinmuttereita sopivasti tiukkaamalla.

- Puhdista jakajan kansi ja karjet. Aseta kärkivali arvoon 0,38 mm ja säädä sytytys yläkuoloahtaan.

- Kytke akun kaapelit, täytä nesteet jäädyttimeen ja lisää ohutta öljyä (ompelukoneöljyä) kaasuttimen vaimenninkammioon. Sulje kammio uudella vaimenninmännällä.

- Käytä moottori normaaliämpöiseksi (n. 15 min.)

- Kiristä kannen ja venttiilikoneiston mutterit ja säädä venttiilivarat edellämainittuihin arvoihin.

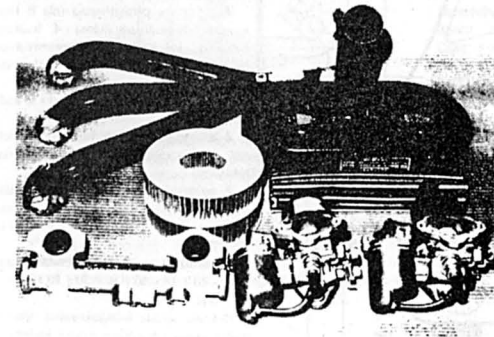
- Asenna ilmanpuhdistaja. Puhdistinkotelon imutorvea ei kannata katkaista.

- Säädä joutokäynnin seos ja kierros luku esim latauksen mukaan.

Sekalaista huomioitavaa:

Suorita kannen kiristys ja venttiilivarojen tarkastus kolmannen kerran n. 800 km:n ajan jälkeen.

Kun pakoputken ja sarjan välistä liitosta tiukataan voi olla eduksi nostaa pakoputkea vaihteiston alla olevasta mutkasta eslm. nosturilla Tiiviin liitoksen aikaansaaminen voi olla hankalaa.



Kaksoiskaasutinjärjestelmä ja Voimavaunu.

Entä tulokset:

Englantilaisen MOTOR-lehden tekemän testin mukaan saavutettiin kyseisellä sarjalla seuraavat arvot 998 cc:n Minilla:

ARVO	vakio	viritt.
0 — 100 km/t	22,7 s	17,5 s
Huippunop.	119 km/t	125 km/t

Vertaamisen vuoksi ilmoitan myös testin vastaavat arvot tavaliselle, siis 850 cc:n Minille:

ARVO	vakio	viritt.
0 — 100 km/t	33,8 s	22,5 s
Huippunop.	116 km/t	125 km/t

Sarjoja on vapaasti saatavissa kaikilta BLMC:n paikallisedustajilta heidän antamin toimitusehdoin. Maahantuojan ilmoittama hinta sarjalle C- AJJ 3346 (Mini 998 cc, ei automaattivaiht.) on kaikkinen 1147:— Mini 850 sarjan (C- AJJ 3343) on vastaavasti 1119,80:— Voimavaunu Oy:n myyntipiste Helsingissä puh /673283

Vieläkö lisää:

Mikäli joku vielä haluaisi lisää puhtia, on edellisen sarjan yhteyteen asennettavissa kaksoiskaasutinjärjestelmä, jonka tehdas toimittaa varaosanumerolla C- AJJ 4043. Sarjaan kuuluu paitsi kaasuttimet kaikkine vipuineen, myös uudet imu- ja pako-sarjat. Varusteet voi myös hankkia suoraan maahantuojalta erikseen, jolloin tarvittavien osien varaosanummit ja hinnat ovat:

Kaasutinyhdistelmä	AUD 104	391,55:—
Imusarja	AEG 347	122,15:—
Pakosarja	12G 545	139,75:—
Ilmansuodatinkompleksi	12A 955	177,50:—

Lisäksi on hankittava erilaista pulttitarviketta ja imusarjaan tulevat tulpat, joihin riittänee yhteensä 20 — 30 mk.

Kaksoiskaasuttimen varustetun muunnelman testattuja suoritusarvoja ei ole saatavissa, kokemuksen mukaan vaikutus on kuitenkin huomattava varsinkin huippunopeuteen.

Kommentti:

Minulle on kyseinen automerkki jo monet ajat ollut saalisinko lemmikin asemassa. Sen vuoksi on selvää, että tämäntapainen yksinkertainen ja verrattain tehokas virityssarja tavoittelee suosiotani. Erityisesti haluaisin korostaa, että tehtaan antama takuu on voimassa kun kyseisiä sarjoja käytetään niiden alkuperäisessä muodossa. Vältettävänä pitäisin kuitenkin kohtalaisen korkeaa hintaa, joka sellaisenaan saattaa vieroittaa jonkun asiasta kiinnostuneen yrättämistä. Pirstuspaketin yhteydessä saa kuitenkin ilmaisen »venttiili-remontin», asia, joka jotenkin tasan kustannuspuolta. Kaksoiskaasutinvarusteet lisäävät edellisestä saatavaa puhtia melko paljon ja niille, joilla kukkaron nyoireissä on varaa, antaisin vihjeen — koekikkaa.

Terv. Honda

ILLAT PIMENEVÄT

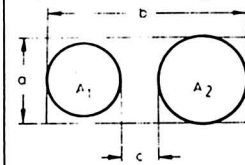
Oheiset valotiedot on saatu Vauhdin Maailmasta 10/78 ja olivat voimassa 31.12.1979 saakka (ennen tätä päivää rekisteröity), eli poistukseen pimeyden ruhtinas LUCAS !

HYVÄKSYMISMAAN KOODI:

- 1 = Saksan Liittotasavalta
- 2 = Ranska
- 3 = Italia
- 4 = Hollanti
- 5 = Ruotsi
- 6 = Belgia
- 7 = Unkari
- 8 = Tšekkoslovakia
- 9 = Espanja
- 10 = Jugoslavia
- 11 = Englanti

SUORAKULMIOSAÄNTÖ (kahdennus)

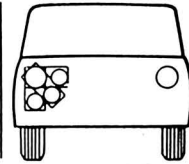
● Ideana on että kaksi valoa voidaan laskea yhdeksi, jos ne sijaitsevat niin lähellä toisiaan, että ne kauppaa kaikkina sulautuvat yhteen



$$A_1 + A_2 \geq \frac{a \cdot b}{2}$$

Valot 1 ja 2 lasketaan yhdeksi, jos niiden yhtenylaskettu valaiseva pinta-ala on yhtä suuri tai suurempi kuin puolet valojen ympäri piirretyn pienimman mahdollisen suorakulmion pinta-alasta. Jos valot ovat pyöreät ja samankokoiset, saa mitta C olla enintään 1.1 kertaa valojen halkaisija. Jos valot ovat pyöreät mutta erikokoiset, saa mitta C olla enintään 1.0 kertaa pienemmän valon halkaisija. Jos valot ovat muun muotoiset, millimetripaperilla on avuksi pinta-alasuhteen määrittämisessä.

Suorakulmioasantoa sovelletaan sekä lähi- että kaukovaloihin Auton keskellä on oltava tyhjä tila, jonka leveys on vähintään 1.2 kertaa keskimuotoisten lisävalojen halkaisija



E-HYVÄKSYMISJÄRJESTELMÄ

Valaisintyyppi: R -- tavallinen kaukovalo
CR -- tavalliset lähi- ja kaukovalot samassa valaisimessa
HC -- halogeenilähivalo
HR -- halogeenikaukovalo
HCR -- halogeenilähi- ja kaukovalo samassa valaisimessa (H-4)
SC -- lähivalo. Sealed Beam
SR -- kaukovalo Sealed Beam
SCR -- lähi- ja kaukovalo Sealed Beam
B -- sumuvalo

hyväksymistunnus: E3 25

hyväksymisnumero: 2345

maa, jossa hyväksyminen suoritettu:

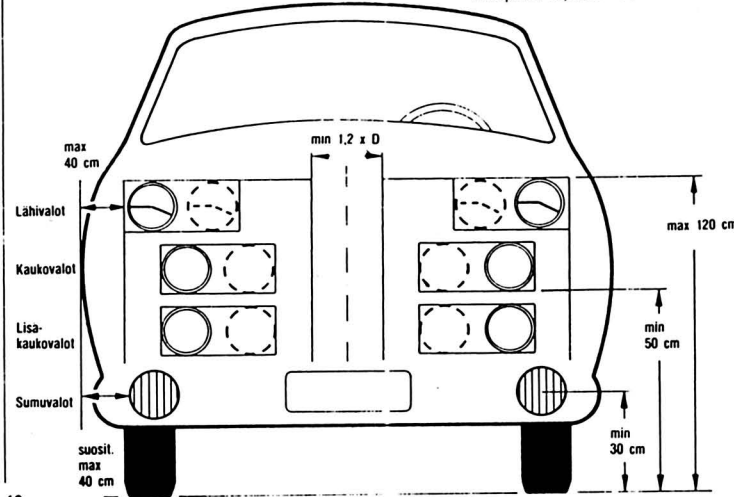
Valaisintyyppi: C -- tavallinen lähivalo

referenssiluku (kaukovalo):

VALOVOIMA JA REFERENSSILUKU

VALAISINTEN SIIJOITUS JA LUKUMÄÄRÄ

● Auton kaukovalojen valovoima on lainsaadännössä rajoitettu Valovoiman mittapuuna käytetään referenssi- eli ver-



lailukkaa Referenssiluku 1 vastaa 3000 kandela. Suurin sallittu yhtenylaskettu referenssiluku on 100 E hyväksytyssä valaisimessa referenssiluku on merkitty E-tunnuksen oikealle puolelle (ei kuitenkaan vielä kaksissa). Jos laskussa ei ole merkintää valovoimasta referenssilukusta otetaan

10 jos on kyseessä tavalliset lamputta varustettu valaisin 20 jos valaisimessa on halogeenipolttimo

Autossa voi periaatteessa olla 8 kaukovaloa (mehivalojärjestelmä 4 lisäkaukovaloa). Jos käytetään halogeenivaloja määrä pienenee. Esimerkit selvittelevät asian parhaiten

8 normaaliampoppua: 4 kauko + 4 lisäkaukovaloa, ref 1 = 80

4 halogeeniampoppua: mehivalojärjestelmä tai 2 kaukovaloa + 2 lisäkaukovaloa, ref 1 = 80

2 normaali- ja 4 halogeeniampoppua: esim. normaali ajovalot + 4 lisäkaukovaloa, ref 1 = 10 + 10 + 20 + 20 + 20 + 20 = 100

6 normaali- ja 2 halogeeniampoppua: ref 1 = 10 + 10 + 10 + 10 + 10 + 20 + 20 = 100

H-4:n vastaa lisäkaukovaloa suurin mahdollinen lähivalojen määrä kuitenkin 4 kpl. Jos valaisimeen on merkitty referenssiluku on sitä käytettävä laskussa Referenssilukua ei lasketa lähivaloilte

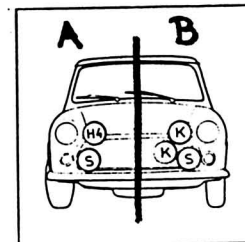
Lisävaloja koskevat määräykset

Tutustuu näihin tarkasti, niin vältyt turhilla uusintakatsastuksilta ja merkinnöiltä rekisteriotteeseen!

Lähivalot (myös H-4):

Autossa saa olla vähintään ja enintään 2 lähivaloa. Yhdeksi valoksi katsotaan kuitenkin kaksi samanväristä lähivaloa, silloin kun niiden valaisevan pinnan ala täyttää vähintään puolet niiden

Alla olevista vaihtoehdoista toteutetaan symmetrisesti joko A tai B.



MINI
4 lisäkaukovaloa mahtuu porrastettuina. Vaatii telineet. Rungas ylity. Sumuvalot suoraan puskurin päälle.

Ylläolevan kuvan vaihtoehdoista katso seuraavia sivuja.

ympäri piirretyn pienemmän mahdollisen suorakulmion alasta (kts suorakulmioasanto eli kahdennussääntö). Kahdennusvalojen tulee sijaita päävalojen sisä- ja alapuolella edestä katsottuna. Valaisevan pinnan alapuolella tulee olla vähintään 50 cm etäisyydellä maan pinnasta. Maksimilähivalojen määrä on siis neljä, eli jos autossa alunperin on kaksi lähivaloa, saadaan asentaa kaksi H-4:sta (valoja tulee olla parillinen määrä). Lähivalojen tulee olla assymmetriset, ja E-hyväksymismerkinnällä varustetut. Kahdennusvalot on kiinnitettävä vähintään kahdesta pisteestä niin, että niiden suuntaus on säädettävissä ruuvilla tai vastaavalla säätölaitteella (tässä kohdin

ratkaisee "vakiintunut käytäntö", esim. aukikäännettyä letkunkiristintä ei hyväksytä, kunnan säätötanko paras ratkaisu). Kahdennuslähivalot saadaan kytkeä irti, mutta ne saavat toimia vain samanaikaisesti päävalojen kanssa

Kaukovalot:

Lisäkaukovaloja saa autossa periaatteessa olla kaksi kappaletta. Näihinkin voidaan soveltaa kahdennussääntöä, eli maksimi lukumäärä on 4 kappaletta (aina parillinen lukum.). Lukumäärää voi rajoittaa valovoimaa sääntö. Lisäkaukovaloisia tulee olla E-hyväksymismerkintä, tai niiden tulee olla Liikenneministeriön erikseen hyväksymät. Lisäkaukovalojen tulee sijaita varsinaisten lähivalojen ala- ja sisäpuolella edestä katsottuna. Valaiseva pinta saa olla alempana kuin 50 cm maan pinnasta. Lisäkaukovalot saavat palaa vain samanaikaisesti varsinaisten kaukovalojen kanssa, ja ne on kytkettävä erillisen katkaisimen kautta.

HUOMIO — HUOMIOVALOT TULEVAT

Ruotsissa on jo jonkin aikaa ollut käytössä niinsanotut huomiovalot. Huomiovalot korvaavat päiväsaikan hyvän näkyvyyden valittessa lähivalot (Ruotsissa ympärivuotinen ajovalopakko).

Nyt meilläkin on saatu valmiiksi huomiovaloja koskevat säännökset, ja huomiovalojen käyttö tullaan sallimaan 01. 10. 78 lähtien. Valojen hyväksyminen on parhaillaan käynnissä.

VALOJEN MAAHANTUOJAT:

- Auteroche:** Hanke Oy, Vallameri Oy
 - Bosch:** Oy Aifan Ab
 - Cibie:** Korpivaara Oy
 - Hella:** Wihuri-Yhtymä Oy Autola, Oy Örum Ab
 - S.E.V. Marchal:** Oy Hedengren Ab
- Mallistoihin kuuluu esiteltyjen lisäksi (H4 ja kaukovalot).
- Auteroche:** 5 3/4" H4, jonka pohjaan voidaan asentaa myös pelkkä kaukovalo
 - Bosch:** lisäkauko suorakaiteet 155 x 135 ja 170 x 85
 - Cibie:** lisäkauko pyöreät mallit 40 ja 45, suorakaiteet 35 ja 95
 - Hella:** 5 3/4" H4 lisäkauko pyöreät mallit 186 ja 160 suorakaiteet 149 177 ja 210
 - Marchal:** lisäkauko pyöreät mallit 819 ja 709 suorakaiteet 859 ja 959

Kaikkien lisävalotyypin kohdalla on syytä käyttää kaksipistekiinnitystä, vaikka jokainen katsastuskonttori sitä vaatisikaan. Omat silmät siinä kasvavat, jos valot pääsevät varahtelemaan ●

MITEN LISÄVALOT SIJOITETAAN

●● Eri automalleihin lisävalot on asennettava eri tavoin, vaikka suunnitot ovat kaikille samat. On monia automalleja, joiden keulalla ei kertakaikkiaan ole tilaa täydelliselle valovarustukselle.

Olemme koonneet tähän yleisohjeet erilaisten lisävalojen asentamiseksi tavallisiin automalleihin. Näissä mallipiirroksissa

H4 = kahdennusajovalo (lähi-kaukovoalo tai pelkkä lähivalo)

K = lisäkaukovoalo
S = sumuvalo

Koska markkinoilla olevien lisävalojen ulkomitat ja kiinnikkeiden rakenteet vaihtelevat, menee lopullisen asennuksen usein millimetripeliksi, joka on syytä laskea tarkasti, ennen kuin lisävalot valitaan. Nämä malliesimerkit on kuitenkin laskeuttu "varman päälle" Ø 180

mm valoille ja mahdollisimman edullista sijoitusta silmällä pitäen.

Valoja on mahdollista tunkea keulalle monissa tapauksissa enemmänkin, jos ei pidetä kiinni kunkin valon edullisimmasta sijoituspaikasta.

Selityksissä mainittu "ylitys" tarkoittaa sitä, että normaalmittainen kahdennusvalo ulottuu puskurin etupuolelle, vaikka se asennetaan aivan säleikköön kiinni. Tämä luonnollisesti lisää särkyimisvaaraa. Sumuvalot ja usein myös lisäkaukovoalo on litteämpiä.

Saatavissa on myös erittäin pienikokoisia, suorakaitteenmuotoisia sumuvaloja ja lisäkaukovoaloja, joita voidaan melkein ilman ongelmia lisätä autoon kuin autoon. Mallipiirroksien on kuitenkin mitoitettu normaalkokoisille pyöreille lisävaloille.

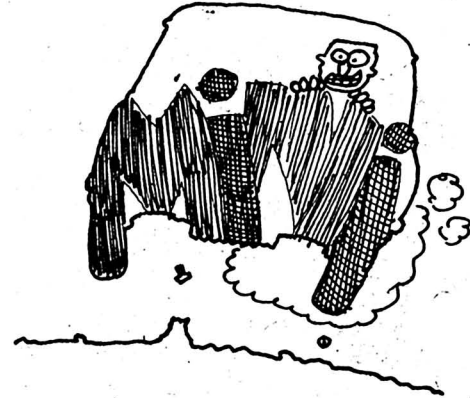
Eräissä tapauksissa olemme esittäneet kaksi lisävalovaihtoehtoa, jotka on tyydyttävä symmetrisesti.

NÄIN VALITAAN...

daan lisää sekä lähi- että kaukovoalo.

Nämä ns. kahdennusvalot on sijoitettava niin lähelle alkuperäisiä, että välimatka alkuperäisiin on enintään valonheittimen halkaisijan suuruinen (tai 1,1 kertaa pienemmän valonheittimen halkaisija, jos lisävalot ovat erikoiset kuin alkuperäiset).

Kahdennusvalot saa asentaa enintään alkuperäisten valojen korkeudelle – siis yläreunat samalle tasolle. Yhtään tätä alemmas niitä ei pidäkään asentaa, jos todella halutaan lisää valotehoa. Jokainen senttimetri, minkä kahdennusvalot



ovat alkuperäisiä alempana, lyhentää niiden valaisumatkaa metreillä.

Monissa autoissa tämä edellyttää erillisten kannattimien rakentamista, koska suoraan puskurin päälle asennetut kahdennusvalot jäävät valaisumatkan kannalta liian alas (vaikka katsastaja tämän hyväksyykin, kunhan valojen korkeus on vähintään 50 cm maasta).

Liian alas sijoitetut kahdennusvalot valaisevat kyllä kirkaasti lähialueen, mutta silloin näkeminen valoalueen ääri-rajalle – jonne juuri pitäisi nähdä parhaiten – pelkästään vaikeutuu. Käytännössä valaisumatka siis lyhenee.

Eräissä autoissa, esim. Datsun 100A:ssa ja muutamissa amerikkalaisissa, on seisontavalot tai suuntavalot sijoitettu siten, että kahdennusvaloja ei saa tarpeeksi lähelle alkupe-

räisiä. Näissä tapauksissa joudutaan seisontavalo siirtämään uuteen paikkaan. Sille ei ole mitään estettä, kunhan parkkien sijoituksessa noudatetaan moottoriajoneuvoasetuksen määräyksiä.

Eräissä autoissa kahdennusvalot voidaan upottaa etusäleikköön. Tästä on se hyöty, että särkyimis- ja varkausvaara vähenee, ja myös lisävalokupujen ja kannatinrautojen hinta säästyy. Toisaalta lisävalojen siirtäminen autoa vaihdettaessa on hankalampaa.

Normaalisti kahdennusvalojen asennukseen tarvitaan säädettävät ylätuulet, kaksoisvalorele ja mieluiten kaksiruokoinen katkaisin. Kaksiruokoinen katkaisimen avulla vältetään melko hankalasti asennettavilla diodeilla, joita muuten tarvitaan virrankulun ohjaamiseen.

Erillisissä lisäkaukovoaloissa ei tätä ongelmaa ole. Valaisumatkaa saadaan jopa 800 metriä, ja valokuvio on paremmin rajattu.

Lisäkaukovoaloja on kolmea päätyyppiä: pistekaukovoalo, sumukaukovoalo ja yleiskaukovoalo. Pistekaukovoalon antama valokuvio on tavallisesti pyöreä tai nelimäinen ja melko suppea. Sumukaukovoalon kuvio taas on leveä, litteä ja yläreunastaan tarkasti rajattu. Yleiskaukovoalo on jotain tältä väliltä.

On makuasia, mikä tyyppi on paras. Mahdollista on myös asentaa kaksi paria lisäkaukovoaloja, joista toiset ovat pistekaukovoaloja ja toiset sumukaukovoaloja. Ne on parasta asentaa päällekkäin, pistekaukovoalo ylemmäs ja sumukaukovoalo alemmas.

Myös lisäkaukovoalo on asennettava mahdollisimman ylös

(kuitenkin enintään alkuperäisten valojen korkeudelle). Näin auton mormaalit keinatellut vaikuttavat valaistuksen voimakkuuteen mahdollisimman vähän.

Vaikka asetus ei ehdottomasti vaadi säädettäviä ylätuolia lisäkaukovoaloihin, sellaisen asentaminen on suositeltavaa. On erittäin kiusallista ajaa koko ajan värisevin voimakkaain kaukovoaloin. Lisäksi asennukseen tarvitaan valorele, katkaisin ja sähköjohtinta tarpeen mukaan.

Jos autossasi on jo neljä halogeeniajaloa, voit unohtaa lisäkaukovoalat. Laki ei salli sellaista valomäärää. Mutta jos kahdennusvaloina on pelkät lähivalot tai jos toinen pari nevalajärjestelmästä on varustettu tavallisiin lampuihin, lisäkaukovoalat sallitaan.

Kaksi paria lisäkaukovoaloja edellyttää, että alkuperäisissä ajovaloissa on tavalliset lamput.

Käytä sumuvaloja oikein

Oikein asennettuina ja oikein käytettyinä sumuvalot ovat erinomainen asia. Paitsi sumussa niillä on erittäin tärkeä tehtävä myös lumisateessa. Vesisateessa taas niistä ei juuri ole hyötyä.

Sumuvaloilla on tarkasti rajattu, matala valokuvio. Siten sumusta tai lumihuutaileista takaisin kuljettajan silmiin heijastuva valo jää mahdollisimman vähäiseksi. Näissä olosuhteissa parhaat sumuvalot antavat jopa yli kaksinkertaisen valaisumatkan lähivaloihin verrattuna.

Sen sijaan sumuvalot eivät ole mitään lähivalojen lisävaloja. Kirkaalla ilmalla niitä ei saa käyttääkään.

Parhaaseen näkyvyyteen pakussa sumussa päästään ajamalla pelkillä sumuvaloilla (plus tietysti seisontavaloilla), lähivalot sammutettuina.

Sumussa ei kannata pitää liikaa valoa. Esimerkiksi lisälähivalot on syytä sammuttaa.

Päinvaastoin kuin muita valoja sumuvaloja ei pidä asentaa mahdollisimman ylös. Suositeltavin sijoitus on sellainen, että sumuvalon keskiö on enintään kolmanneksen korkeudella ajajan silmien tasosta. Lain mukaan vähimmäiskorkeus on 30 cm.

Mitä alempana sumuvalot ovat, sitä vähemmän tulee häiritsevää heijastuvaa valoa. Sijoitus hyvin alas kuitenkin lisää särkyimisvaaraa ja lyhentää valaisumatkaa.

Koska sumuvaloja saa käyttää myös kohtaamistilanteessa, ne on varustettava värinän estäville ja suuntauksen pitävillä säädettävillä tukirautoilla.

Leveän valokuvionsa ansiosta sumuvalot soveltuvat erinomaisesti myös peräytysvaloiksi.

VALITSE VALOT TARPEEN MUKAAN

Lisävalojen valinta on jossain määrin makuasia, mutta jos haluat hyvät valot tuhmaamatta rahaa tarpeettomaan, noudata näitä vihjeitä:

Kun tarvitset valoa... ..osta nämä

- satunnaisen maantieajoon
- joka viikonloppu mökille, satoti paistoi

- paljoon autoiluun, ehkä ST-ajoihin
- ammattimaiseen ajoon kelistä riippumatta

- rallirautaan

- konsteeksi

Halovalot ajovaloiksi
Halovalot ajovaloiksi ja näiden kahdennusvalot, ehkä myös sumuvalot, hyvät peräytysvalot

Halovalot ajovaloiksi, lisäkaukovoalo ja sumuvalot, tehokkaat peräytysvalot

Halovalot ajovaloiksi, kahdennuslähivalot, lisäkaukovoalo ja sumuvalot sekä ajovalojen pesulaite

Tavalliset ajovalot, neljä lisäkaukovoalo ja sumuvalot tai toiseen parin lisäkaukovoaloja sumuvalonpuiden vaihtomahdollisuus.

Alkuperäiset ajovalot ja mitkä tahansa hyvän näköiset, korin muotoon sopivat, auton värin maalatut tai kokonaan kromatut, keltaisella lasilla varustetut, epatavallisen isot tai pienen taikka halvimmat lisävalot

KELTAINEN VAI VALKOINEN?

●● Joskus vuosi sitten sumuvalot olivat lähes poikkeuksetta keltaisia. Ja aikoinaan käytettiin ranskalaisissa autoissa yleisesti keltaisia ajovaloja.

Nykyisinkin on saatavissa keltaisia sumuvaloja, ajovaloja ja lisäkaukovoaloja. Keltainen valo voidaan toteuttaa kolmella tavalla: keltaisella valonheittimen lasilla, keltaisella lampulla tai lampun päällä olevalla keltaisella kuvulla.

●● Onko keltainen valo sitten parempi vai huonompi kuin tavanomainen valkoinen?

Jos arvosteluperusteena pidetään pelkastaan valotehoa, keltaiset valot ovat aina heikommat kuin valkoiset. Tekniikan Maailman aikoinaan tekemien mittausten mukaan saman valonheittimen teho keltaisella lampulla varustettuna oli noin 20 prosenttia pienempi kuin valkoisella lampulla.

Myös halogeenilampun suurempi valoteho perustuu osittain valon värin. Halogeenilampun antaman valon väri on lähempänä auringon valon kuin tavallisella lampulla. Siksi halogeenivalo voi tuntua tehokkaammalta sinäkin tapauksessa, että todellisessa valovoimassa ei ole eroa

●● Ei ole kuitenkaan ilman muuta selvää, että kirkaampi valo on parempi Sumussa ja lumisateessa, kun näkyvyyttä rajoittaa takaisin heijastuva valo, on liian runsaasta valovoimasta pelkistä haittaa. Keltainen, heikompi valo voi tosiasiaassa valaista tienpinnan paremmin.

Monet autoliijat ovat myös sitä mieltä, että keltainen valo näyttää puhtaamman ja lumipinnan muodot paremmin kuin valkoinen valo.

Siten sumuvaloissa samoin kuin sumukaukovoaloissa saattaa keltainen valo olla edullisempi. Mutta kun käytettävissämme ei ole tästä luotettavaa, teollista selvitystä, jätämme sen kiistelemättömäksi makusasiaksi.

LISÄVALOJEN EDUT JA HAITAT

Halogeeniajovalot alkuperäisten tilalle

- + Helppo asentaa.
- + Hyvä ja tukeva suuntaus.
- + Useimmiten kohtuullinen hinta.
- + Särkyimis- ja varkausvaara ei lisäänty.
- + Lähi- ja kaukovoalojen teho sopuisuudessa.
- + Voidaan varustaa pesulalaitteella.
- + Ei ongelmia katselutuksessa.
- + Ei lautasongelmia eikä moottorin jäähtyysongelmia.
- Jotkut mallit kohtuuttoman kalliita.
- Ajovalojen päiväkäyttö lisää kuitenkin halogeenilamppujen kulumista

Kahdennuslähivalot

- + Lähivalo jää jäässä palamaan vaihdettaessa kaukovoaloille – saadaan leveämpi valoalue.
- + Lähivalo paranee yleensä enemmän kuin kahdennuslähikaukovoalolla.
- + Halvempi polttimo kuin H4.
- + Käy myös 6 voltin järjestelmään.
- + Voidaan asentaa lisäksi erilliset kaukovoalo.
- Vaatii ehkä avuksi lisäkaukovoalo, jotta lähi- ja kaukovoalojen suhde pysyisi sopivana.

Huom. Asennettava mieluiten samalle korkeudelle alkuperäisten valojen kanssa. Säädettävä ylätuoki pakollinen

Kahdennuslähikaukovoalo

- + Lähi- ja kaukovoalojen suhde säilyy.
- Heikompi kaukovoalo ja heikompi lähivalo kuin erillisessä kauko- tai lähivalossa.

Huom. Asennettava mieluiten samalle korkeudelle alkuperäisten valojen kanssa. Säädettävä ylätuoki pakollinen.

Lisäkaukovoalo

- + Mahdollisimman suuri valoteho kaukovoaloilla.
- + Sijoituksessa ja suuntauksessa enemmän valinnanvaraa kuin kahdennusvalojen kaukovoalossa.
- + Mahdollisuus valita valokuvio pistemaiseksi tai litteäksi -- kaksin lisäkaukovoalon seka-etta.
- Lähivalot saattavat jäädä liian heikoiksi suhteessa kaukovoaloihin.

Huom. Asennettava mieluiten alkuperäisten ajovalojen korkeudelle luukuottamatta ns. sumukaukovoaloja, jotka on hyvä asentaa hieman alemmas. Halogeenilisäkaukovoaloja ei saa asentaa, jos autossa on jo halogeenilavalolajärjestelmä. Säädettäviä ylätuokia suositellaan

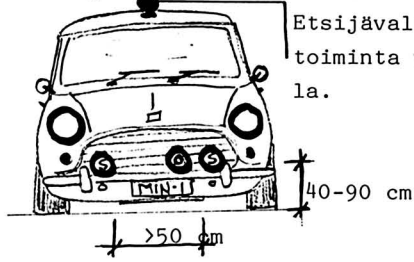
Sumuvalot

- + Vähäisempi heijastuva valo sumussa ja lumisateessa kuin kaksoislähivaloilla.
- + Erittäin leveä valaistu alue
- + Lähialueen kirkas valo voi vaikeuttaa kauas näkemistä.
- + Huonolaatuiset tai väärin asennetut tai väärin suunnatut sumuvalot aiheuttavat enemmän haittaa kuin hyötyä.

Huom. Asennettava mahdollisimman alas. Säädettäviä ylätuokia suositellaan. Käyttö sallittu ainoastaan sumussa ja sateessa.

Asiaa valoista

Seuraavaan on koottu joitakin hajotietoja 60-luvun valomääräyksistä. Kaikki tiedot ovat AL:n moottori-lehdestä ja niiden

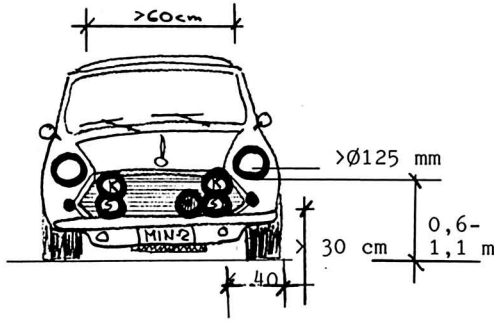


Etsijävalo max 40 W, laillisuudesta ei toiminta vain parkeilla.

- sumuvalot max 2 kpl < 40 W myös 1 sumuvalo mahdollinen
- taakse max 2 kpl valk/kelt peruutusvalo.
- ojavalo max 40 W, sij.vasem.

TILANNE VUONNA 1960

Lisäksi on lähivalojen näytettävä > 30 m
" kaukovalojen " > 100 m



- Hätävilkut saa asentaa
- Kaukovalon merkkivalo oltava
- Lähivalon näytto > 40 m
- Kaukovalojen " > 100 m
- Valojen laseissa E hyväksyntä
- Sumuvaloja oltava 2 kpl, teho

halogenpolttimo 55 W
hehkulankapolttimo 45-48 W
-Ojavalopolttimo 45 W h-lanka
-Kaukovalojen tulee olla alkuperäisten valojen ala- ja sisäpuolella.

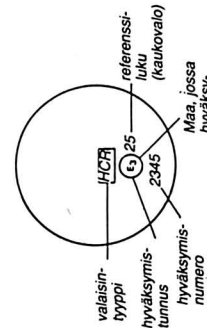
TILANNE 1.1.1968 JÄLKEEN

MUISTUTETAAN NYT VIELÄ, ETTÄ KAIKKI YLLÄOLEVA ON KOOTTU LEHDISTÄ, SEN LAILLISUUDESTA OLE VARMUUTTA, ELI VARMISTA VIELÄ KATSASTUSKONTTORISTA ENNEN VALOJEN OSTOA.

UUSISTA VALOMÄÄRÄYKSISTÄ

Uusien valomääräyksiä mukaan 01.01.1980 jälkeen ensi kertaa rekisteröitävien autojen valoja rajoitetaan kahdella eri tavalla.

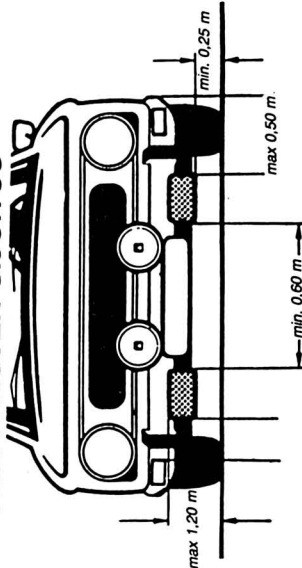
① Lähivaloja saa viedes olla vain yksi puoli. Siten kahdenlaismahdollisuus poistuu. Tämä koskee sekä kaksi-että nelivalojärjestelmisiä autoja.



- ② Auton kaukovalojen yhteinen valovoima rajoitetaan 225000 kandelaan. Tästä johtuen kaukovalojen referenssi- eli vertailulukujen summa ei saa olla suurempi kuin 75.
- jos tunnusluku on merkitty valonheittimen lasiin, käytetään summaa laskettaessa tätä lukua.
 - yleensä hehkupolttimolla (12620, 13620) varustettujen valonheittimien tunnusluku on 10 ja halogenipolttimolla (H1, H2, H3, H4) varustettujen valonheittimien tunnusluku on 20. Mikäli valonheittimen lasiin ei ole merkitty tunnuslukua, käytetään summaa laskettaessa em. lukuja.
 - tunnuslukujen summaa laskettaessa otetaan huomioon kaikki autossa olevat kaukovalot, niin päävalot kuin mahdolliset lisävalotkin.

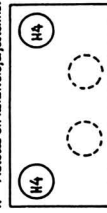
③ Autoon saa aina asentaa sumu- ja huomiovalot, mikäli "nokalla" on tilaa.

HUOMIOVALOJEN SIIJOITUS

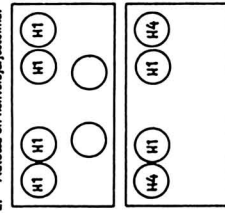


Parhaan valotehon uusien määrysten antamissa rajoissa saa seuraavilla vaihtoehdoilla:

1. Autossa on kaksojärjestelmä:



2. Autossa on nelivalojärjestelmä:

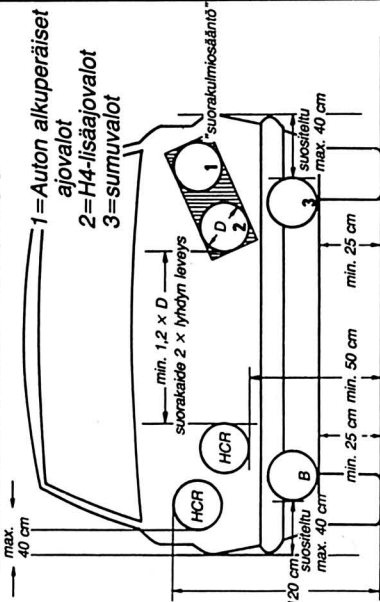


A Vaihetaan omat valot Hella H4-valoihin ja mikäli tunnuslukujen summan enimmäismäärää ei ylitetä, asennetaan lisäkaukovalot.

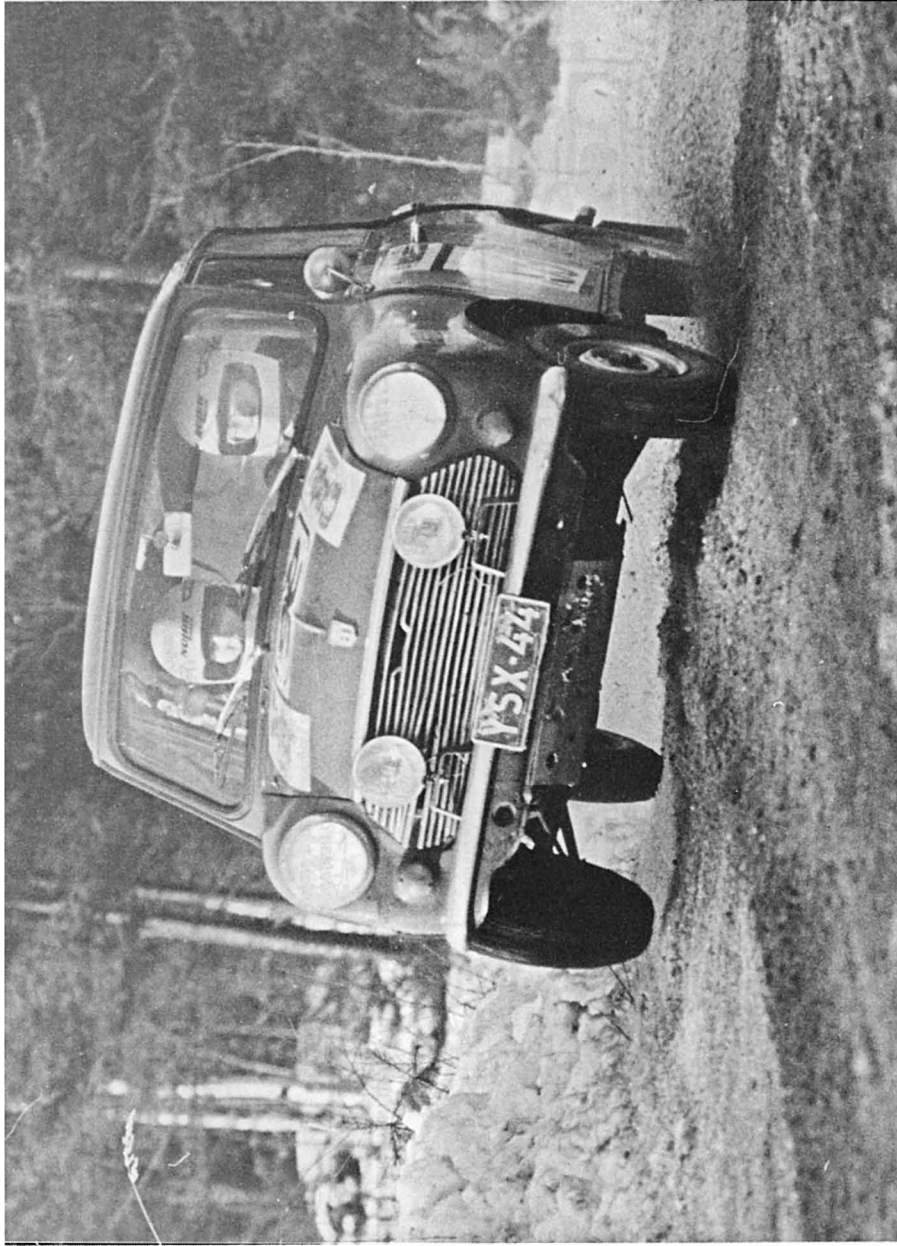
A Vaihetaan ulommat umpiot H1-lähivaloiksi ja sisemmät H1-kaukovaloiksi, sekä asennetaan lisäkaukovalot tunnusluku-säännön puitteissa.

B Vaihetaan ulommat umpiot H4-valoiksi ja sisemmät H1-kaukovaloiksi, jotka uusien sääntöjen mukaan ovat nyt lisäkaukovalot. Erillisiä lisäkaukovaloja ei voi tähän vaihtoehtoon asentaa.

VALONHEITTIMIEN SIIJOITUS



KUVASARJA STOPRALLISTA: E.HYRSKE P.KAINULAINEN
(ensimmäinen pikataival Artukaisten liukkaalla radalla).



MESIKÄMMENRALLI 1983 Tapio ja Harri Oksanen, Mini 1000.
Tuloksena Junnujen 11 sija



SORATEITA VÄR-
TEÄ SUUREN-
NETTIIN PYÖRÄ-
KOKOA, - JA
NOSTETIIN MA-
VARAN.
POJANT OAI
HINO-KITIT.

KOSKENPÄÄ 1987

Koskenpään leirintäalueelle 5 -6.9. oli hienon sään vallitessa kokoontunut melkein 40 Miniä viettämään vapaamuotoista viikonloppua. Täähän sovittiin jo viimevuonna, että ei järjestetä mitään sovittua ohjelmaa, joten vain paikka oli varattu, sekä savusauna.

Lauantaiaamupäivällä katseltiin myytäviä tavaroita, niitä varten olikin mukavat katokset (ei siellä satanut). Tässä yhteydessä myytiin loput kerhon varaosista 10,- pussihintaan. Jos jotain kiinnostaa jäi kerholle vielä 2 laatikkoa varaosia, mutta ne sopivat vain muihin merkkeihin.

Puolen päivän jälkeenkokeiltiin kuinka tikka osuu tauluun. Tulokset seuraavassa:

NAISET:

Annukka Jalonen	31 p
Tarja Hämäläinen	24 p
Riitta Onnela	23 p
Eila Kuivila	18 p
Pirjo Kärki	14 p
Marjatta Pesu	9 p
Inkeri Heinonen	8 p
Tiina Jantunen	6 p

MIEHET:

Pietarila	31 p
Ari Haapa-aho	27 p
Hannu Pesu	26 p
Aki Savunen	24 p
Helénius	23 p
Jorma Iivonen	23 p
Pertti Röman	21 p
Timo Heinänen	19 p
P Heikkilä	16 p
Jouko Luhtasaari	16 p
Jouni Ahola	14 p
James Bond (!)	14 p
Harri Pullola	13 p
Markku Jantunen	12 p
Alpo Laakso	11 p
Juha Terho	10 p
Erkki Mero	9 p
Pekka Poikolainen	9 p
Ari Reinikka	8 p
Jussi Kärki	2 p

Kisan jälkeen katseltiin mm 61 mallista entisäityä Miniä, tästä toisaalta lehdessä, sekä 1500 cm³ moottorilla varustettua versioata. Ilta kului mukavasti, kun paikalla oli jäänyt Jyväskylän Suurajojen jäjiltä pari englantilaista ralli-ajajaa. Toisella kun sattui olemaan huoltokorjaamo, jossa mm korjattiin minejä. Ilta kului äkkiä, ja seuraavana aamuna lähdettiin pikkuhiljaa kukin ajelemaan koti.

Timo Salminen



Seuraavilla sivuilla on kerätty kesän tapahtumista kuvakavalkaadi. Pääasiassa ne on otettu Hollannista ja kuvaajana on ollut Hannu Lindstedt.







Tässä vielä täysin kunnossa remontin jälkeen.



Suomalainen asfalttitie oli hieman mutkainen ja tulos on tässä. Kauniin Minin loppu ?



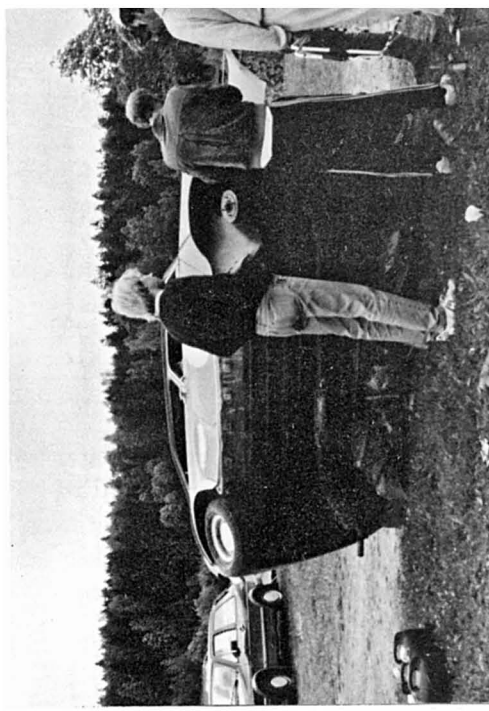
Onneksi ei ensiapulaukkua tarvittu !



Monte tyylinen korjauspaja Oittaa leirintäalueella.



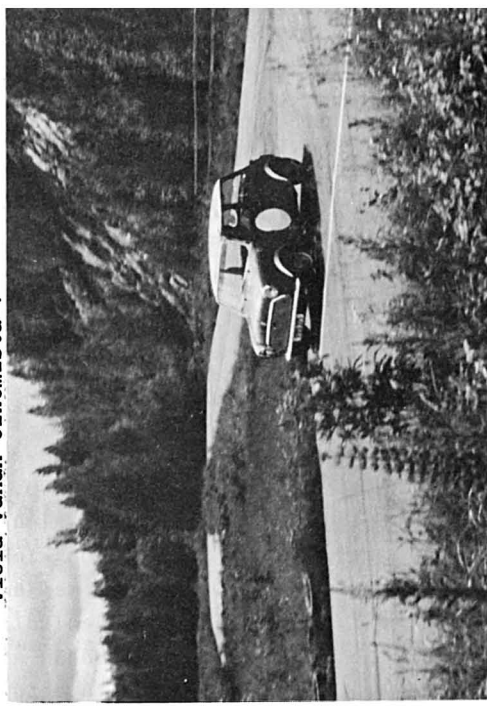
Hirvenmetsästäjä nro 1



Vielä vähän oikomista !



Ja saatiinhan se liikkumaan. Kuvassa Oittaa mikroautoradalla liikkuva 566



Old Minis never die, they jusst RACE ON

HOLLAND 1987 ONE MORE TIME

Tässä vielä eräs näkemys Mini Meetingistä 1987. Vihjeeksi annettakoon, että kyseessä on nuori naishenkilö, eli

30.5 Aamulla lähdettiin noin klo 8.15 kotoa. Ajettiin suoraa Hesaan Katajanokan satamaan, jossa piti olla klo 11.00. Finnjet lähti klo 13.00. Laivalla oli oikein hauskaa, tapasin olivat menossa luokkarctkelle Hollantiin.

31.5 Aamulla oltiin viä laivassa. Ei tapahtunut mitään erikoista Finnjet oli Travessa klo 17.00. Siitä sit lähettiin ajaan leirintä-alueelle, jonne meidän kaikkien oli määrä mennä. No, kun me site sinne tultiin siä oli pirun kiukkunen akka. "Jos sillä on vaikka vaihdevuodet". Se ei olis mejän antanut jäädä sinne, oli kuulemma ollu liian häiritsevää paikalle saapuminen. Minit oli varmaan tarvinnu työntää sinne. Vähän aikaa se nainen kiukkus siinä, mut sitten se rupes leppyyn ja anto meidän jäädä sinne. Mut se laski kaikki teltat ja ihmiset ja autot monta kertaa ja otti kaikilta passit Kait me siks saatiin jäädä sinne, kun se ties sille naiselle rahaa. Paikka ei ollut kaksinen ja vettäkin sato.

1.6. Aamulla lähettiin matkaan Luhtasaaren ja Välilöiden kanssa Menimme pienten kylien kautta Oldenburgiin ja matkalla sato vettä. Sovittin kellonaika ja tavattiin kaikki yhdellä huoltiksella. Odoteltiin vähän aikaa, kunnes Andreasen Mini Mokella tuli hakeen meitä. Ajelimme melko pitkään Moken perässä. Sitten saavuttiin erään talon luo, johon Andreas oli järjestänyt meille majoituksen. Me kaikki nukuttiin samassa huoneessa. Talossa oli iso voimistelusali, se oli varmaan jonkunlainen liikuntahalli, muuten ihan hyvä paikka ja hyvä aamupala. Talon omäntä oli ystävällinen ja nuorekkaan huumorintajuinen, toisin kuin edellisen paikan eukko.

Illalla vielä ajettiin taksilla saksalaisten kantapaikkaan iltaa viettämään. Melko pieni paikka, mutta mukava. Bupin odessa oli kerhosalko. Kerhosalko pystytetään aina toukokuun alussa ja kaadetaan toukokuun lopussa. Tänäpä se kuitenkin oli vielä pystyssä meitä varten ja kun me oltiin paikalla, niin se kaadettiin, että mekin nähtiin se koko toimitus. Salkoon liittyy eräs rituaali: "Millä kerholla tahansa voi olla kyseinen salko. Jonkun kerhon jäsenistä on aina välttämättä salkoa (ekena iltana toim. huom.), mutta jos joku vieraskerholainen iskee 3 naulaa tai kaivaa 3 lapion kaivua sen juurille, on salko varastettu. Saloon saa takaisin vain jos tarjoaa

vieraalle kerholle yhden illan juomat. Andreasen kerho oli maksanut meidän yön talossa ja aamupalan. Me lupasimme taas Andreaselle kuukaudenilmaisen oleskelun Suomessa (!).

2.6. Aamulla syötyämme Andreas tuli meitä hakeen ja sit me menttiin sen varaosapuotiin. Siä meni jokunen tunti. **Jussilla tais olla vähän kuumetta, tai ainakin sen silmissä oli kummallinen kiilto!** Me lähdettiin ensimmäisinä Välilöiden kanssa. Sovittiin kaikkien kans, et tavattais Hollannin padolla. Lähettiin ajaan ja ylitettiin raja, tultiin padolle ja sato vettä. Minä ja Suski oltiin shortseissa. Toisia einäkyny eikä kuulunut, eikä viittittyy jäädä odotteleen. Jatkettiin matkaa ja oltiin yhdessä hotellissa yötä, koska sato vettä.

3.6. Aamulla kun oltiin syöty lähettiin matkaan. Mentiin momiin pikku kyliin ja ostettiin vaikka mitä. Treffipaikalle Terwoldeen saavuttiin illalla ja ensimmäisinä, muutama paikallinen oli siellä.

4.6 Aamulla siirrettiin teltat toiseen paikkaan ja piti lähteä Amsterdamiin, mut ei me sit keritty ku Pasin piti vaihtaa autoonsa jotain (en mä nyt muista mitä) Kello oli sit jo sen verran, ettei enää kannattanu lähteä, joten käytiin Eessä ostoksilla. Vettä sato.

5.6. Aamulla ei tainnu tapahtua mitään erikoista. Päivemällä rupes jo näkyyn muitakin suomalaisia. Taisin käydä taas Pasin kanssa ostoksilla Eessä. No sit iltana olikin taas kauheeta sika juhlaa. Oltiin Jessican kanssa vähä aika diskossa.

6.6. Tänäpä tuli kaikki loputkin porukat, vettä sato ja MUTAA OLI paljon. Illalla jaettiin lahjat mitä oltiin tuotu järjestävälle kerholle. Minä, Jessica ja Milla oltiin discossa. Teltoilla oli yöllä kovia juhlia vaikka sato vettä.

7.6. Päivällä oli kaikenlaisia kisoja ja illemmalla oli tilaisuus, jossa jaettiin palkinnot. Minä ja Jessica oltiin discossa. Vettä sato.

8.6. Tänäpä lähdettiin pois. Mentiin me Saloset, Jussi ja Hannu yhdessä. Tiellä matkalla tavattiin Andreas ja kysyttiin sopivaa yöpaikkaa Andreas neuvo ja me menttiin sinne. Se oli varmaan joku uskovaisten turvakoti (!!! toim. huom.) Kyllä siä ny nukku mieluummin ku teltassa, koska vettäkin sato. Huoneet oli kyllä pirun kylmiä.

9.6. Aamulla Andreas tuli taas hakeen meitä. Käytiin pankissa ja menttiin sen varaosapuotiin. Muun porukan oli määrä tulla päivemällä Siä meni sit, taas muutama tunti. Jussi ja Akseli lähti Hampuriin

hakeen pojille langattomia sähköautoja. Me Saloset ja Hannu jatkettiin matkaa ja saavuttin paikalle minne Jussi ja Akselikin piti tulla. Eihän ne pojat mitään autoja ollu saanu. Oltiin yötä yhdessä hotellissa, kun ei viittitty pystyttää telttoja.

10.6. Taas tänä aamuna Jussi ja Akseli pyyhkäs Hampuriin kattoon niitä autoja ja meillämuilla oli koko päivä klo ,1600 saakka aikaa mennäsatamaan.

Sitte satamassa taas nähtiin Jussi ja Akseli, eikä ne ollu niitä autoja vielä saanu, mut onneks satamassa oli semmonen kauppa mistä ne autot löyty, ettei Hesasta tarttenut ostaa. Nyt taas oli koko kööri koossa satamassa vartomassa laivan lähtöä. Finnjetin piti lähteä klo 18.00, mut se oli kovan tuulen vuoksi myöhässä tunnin. Päästiin lähteen vasta klo 19.00 jälkeen. Laivalla ei tapahtunut mitään erikoista, kun oli niin vähän porukkaa.

11.6. Nukuin melkein koko päivän, koska laivalla ei tapahtunut mitään. Laiva oli Hesassa perillä klo ????. Ajettiin Salosten kanssa Riihimäelle jossa heitettiin viimeiset sanat. Sit lähettiin kotiinpäin. Kotopihassa oltiin klo 22.30.

Tina

KOKOONTUMISIA: Helsinki: Joka kuun viimeinen keskiviikko klo 19.00
Karamalmin Kesoil.
Jämsä: Joka kuun I tiistai klo 19.00 Jämsänkoskella
Jämsän Autosähköllä
Jyväskylä: Joka kuun viimeinen tiistai klo 19.00
ravintola Kierre.
Forssa: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 15.00
Esson huoltoasema Kartanonkadulla, Forssa.

Näihin tilaisuuksiin ovat kaikki tervetulleita !!!



MOI BMC/LEYLAND HARRASTAJA!

- MINI CLUB FLYING FINNS RY:n TAMPEREEN SEUDUN PAIKALLISOSASTO JÄRJESTÄÄ KOKOONTUMISIA JOKA KUUKAUDEN ENSIMMÄISENÄ TIISTAINA KLO 19.00 PAASIKIVENTIEN KESOILILLA RANTATIELLÄ
- SINÄ BRITIAUTO HARRASTAJA TULE TAPAAMAAN MEITÄ SAMAN ALAN HARRASTAJIA JA PISTÄ SANA KERTÄMÄÄN

TERVEISIN: TAMPEREEN
SEUDUN
"MINISTIT"



EIKÖ MUKA SUOMESSA
YHTÄÄN AVO MINIÄ ?

Tässä ainakin yksi,
kuten valppaan pai-
kallistoimittajan
ottamasta kuvasta
ilmenee. Avo Mini
on kuvattu parkki-
paikalla Salossa.



Ja tässä toinen avomini
ja vuosi oli 1975.
Omistaja istuu autossa
syksyn lämpimässä sää-
sä. Mini on vm 1965 !



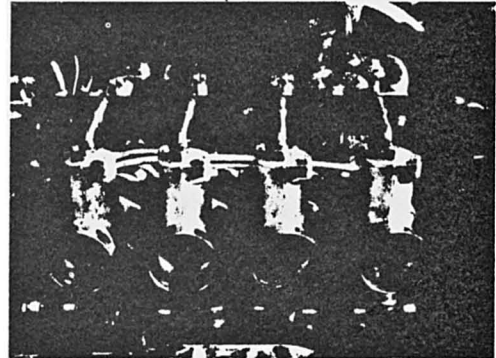
VAUHDIN MAALIMA 11/71

HEI! EI
MINTTU VIELÄ
OLE OHI!

MAURO SALO
KUVAT FRANCO ROSSI

Ja sitten kundit vaan vanhat Minin jämat tallin nurkasta. Sillä vaikka koirankopilla on ikää jo kymmenen vuotta, ei sen aika kisaritsana suinkaan ole vielä ohi. Tämän totesi toimittajama varsin riemukkaaseen tyyliin englantilaisten autojen koeajopäivän aikana Silverstonen GP-radalla Englannissa.

«JEE», SANOI Pamela ja pyrki lähemmäksi turvallista olkapäätäni, «tämä on kyllä kaikkein hauskin auto tähän saakka! Mikä sen nimi on?»



«Tämä, pikku ystäväni», vastasin, «on auto jonka tekivät tunnetuksi Timo ja Rauno, kaksi karekia kundia Suomesta. Tällä autolla he opettivat maailmalle, miten ralla ajetaan ja tällä he hankkivat omankin maineensa. Tämä on Mini Cooper...»

«Jee», sanoi Pam jälleen ja räpyytti ihastuksesta sanomattomana kolmosen irtoripsillään, joka taas sai aikaan ihastuttavaa liikettä puseron alla (jossa ei ollut mitään irtotäveraa).

Tämä nimenomainen Mini Cooper S oli vaaleansininen, tavattoman tavallisen näköinen, vain hiivnen pudotettu ja aivan tavallilla maantiekummeilla varustettu. Mutta Pamelan (joka alumennen sanoen on tämänvuotinen Miss Englanti) sanastoa lainatakseni: jee-ssus kun se ärjyi. Ja pani tapahtumaan.

Vaaleansinisen konepellin alapuolisia osia oli kopeloitu BLMC:n 'Special Tuning' osasto Abingdonissa, paikkaseudulla jossa Timon ilmen mainittomalla vieläkin saa kapakointisijalta kaljat ilmaiseksi. Kopeloinnin seurauksena laitteesta lähtee tehoa 124 hevosta nopeudella 7000 r/min. Ja jos

Amaloitu

Tämänpäivän sävel virityshommissa on polttoainesuihkutus. Mutta Abingdonin kundit eivät ole vielä hylänneet kaasutinta lopullisesti. Suurennettuun ensin porausta niin että sylinteritilavuudeksi tuli 1293 cm³, tasapainotettuaan kampli-aksellin, kevennettyään vauhtipyörää ja asennettuaan kilpailukytkimen, pojat heittivät alkuperäisellä kannella varaosaa, varaosaa ja kiersivät tilalle uuden alumiinisen sylinterin-kannen, jossa silamiläisten kannien sijalla komellee kaikkiaan kahdeksan erillistä ja esimerkilliseen aiteää reikää — tietenkin läpihuhtelevassa asettelussa. Ja neljään näistä reijitetä kierrettiin sitten vaarava määrä Amal-kaasuttimia. Vastapuolelle taas tungettiin pakosarja, josta itse Hondamekin voisi olla ylpeä. Homma täydennettiin täysimittaisella kilpa-nokka-aksellilla ja vähäisellä hienosäädöllä. Jee, siinä se on.

Koko muutostyöhön tarvittavien palasten varaosanumerot voi asiasta kiinnostunut käydä kopsaamassa toimituksessa, mutta kerrottakoon samantien,

että ilmaista lysti ei ole. Lasikin varovasti yhteen tarvittavan rahamäärän ja päädyin lukuun £ 600 joka meidän rahasamme tekee tasan 6000 mk. Mutta sisältyhän hintaan sentään tuhaportainen suorahampainen vaihderattaisto sekä peräluukko 3,9 välityssuhteen rattaineen.

Riemastuttava

Näillä säveillä ja höysteillä alustan osalta kovemmissa etu-



pään iskareilla sekä kallisteluvalmentimella vaaleansininen Mini sitten kuljetti minua ja minä Pamelaa ympäri Silverstonen, jossa samanaikaisesti pyöri koko Englannin autoteollisuuden tuotanto, kokoelma toinen toistaan kovempi kuseja (joo, vain toimittaja) ja sarja törppöjä.

Ja kuten sanottu, vaaleansininen Mini. Jota kukaan ei ottanut vakavissaan vielä siinä vaiheessa. Todettuani ensin, että auto yllättäen käyttäytyi kaarteissa täysin neutraalisti ilman rata-Minille ominaista vaikeajohdettua ja että halutessaan saattol moottorin sitkeyden ansiosta ajaa vaikka täyden kierroksen nelosella, ryhdyin vakavissani säilyttämään paita Pam'la myös multa radankiertäjää.

SPECIAL TUNING MINI COOPER S — SUORITUSKYKY:

Huippunopeus vaklovälityksillä 171 km/h
Kiihtyvyys 0—100 km/h 9,1 s.
Kiihtyvyys 0—400 m 16,8 s.
Kiihtyvyys 0—1000 m 30,5 s.
Polttoaineenkulutus 14,2 l/100 km

Oli suorastaan juhlaavaa tempaista ylimielisin ilmein V12 Jaggen ohli sisäpuolelta kaarteiden ulostulossa, räpyyttää veiloja metrin päässä täysiä palnavan viritetyn Caprin takaluukusta ja osottaa syvästi halveksuntaa itsensä radan herakali luulle englismannin ja tämän kuljettaman keltaisen Escort RS:n suuntaan.

Ja tuntematta murustakaan autotekniikkaa tai -historiikkaa,

Morris Mini vm 1961

Seuraavassa juttua Hannu Pesun Morris Mini Deluxe vm 1961. Rekisteri XK-968, sekä sen entisöinnistä.

Minin ensirekisteröinti oli 21. 7. 1961, alustan nro 2D sedan 850/2032-61 M-A2S4L-78235.

Olen ollut Minin toinen omistaja ja Mini on ollut minulla 22 vuotta, joista 3 ensimmäistä oli yhdessä veljeni kanssa porukka-autona. Ajelin Minillä 12 vuotta jouluuhun 77 saakka. Tämän jälkeen Mini seisoj ulkona 8 vuotta.



Kuvassa veljekset vuonna 1966. Huom. ojavaalo !

Ettei kenellekään tule mitään ennakkoluuloja, kerrottakoon heti alkuun, että Minin entisöinti kesti kaksi (2) vuotta.

Viereisessä kuvassa Mini ennen entisöinnin aloittamista vuonna 1985 ja siinä kunnossa kuin se oli.

Minin entisöinti antoi kimokkeen Jyväskylän Mini-kerholaiset, joilta sain tietää Mini-kerhon olemassaolosta.



Viidessä illassa sain Minin purettua hiekkapuhalluskuntoon, takakelkan etukiinnikkeen pultin jouduin poraamaan auki, muut pultit ja mutterit lähtivät auki aika mukavasti.

Hiekkapuhaltaja kehui Miniä ja sanoi, että harvinaisen hyvin säilynyt yksilö, ja että on hän nuorempiakin ja ruosteisempia puhaltanut. Ministä löytyi maalikerroksia 4, jotka ilmeisesti suojasivat Miniä.

Mutta joutui siitä uusiakin peltejä Miniin laittamaan mm. etulokasuojat, kolmiopellit, helmapellit sisä- ja ulkopuolelta, akkukotelo, takahiekkapelti ja etuhiekkapelti kolmesta eri osasta tekemällä sekä muutamia pienempiä paikkoja.



Yläkuvissa auto hiekkapuhallettuna ja hitsaustyöt tehtynä, ks alla.

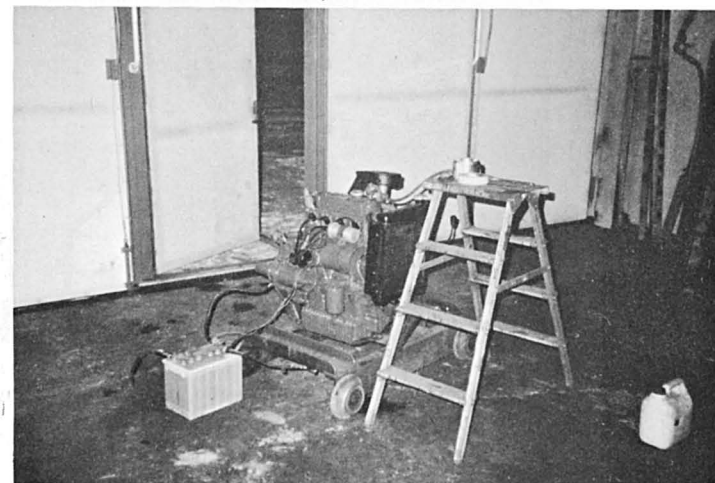
Kiiltäviä osia ja muita vanhanmallin osia sain (ostin) Jouko Luhtasaarelta **ALAVUDELTA** ja vielä käypäseen hintaan. Minin maalasi kansakoulukaverini autotallissaan. Penkkien verhoilut teetätin verhoilu-
liikkeessä, mattojen



alapuolelle liimasin juuttikankaan, jotta se näyttäisi alkuperäiseltä.

Kuvassa ns ensisavut, eli moottorin koekäynnistys.

Kun katsastusmies sai pujoteltua kenkensä kaasupolkimelle, niin päästiin testaamaan jarruja, jotka pitivät tasan, oli jo puolet voitettu.



Vielä kun tarkasteltiin Minin kaikki nivelet, eikä niistäkään löytynyt mitään valitettavaa, oli selviö että leimahan siitä tulee !

Ja leiman kanssa sietä tultiinkin.

Vielä suoritettiin museoajoneuvokatsastus, joka maksoi 70,-, sekä museoajoneuvotarkastus, josta sai veloittaa peräti 350,-, niin oli Mini saanut kaikki mahdolliset leimat.



Tässä vaiheessa näkyy jo omistajaltakin irtoavan ensimmäiset hymyt kahteen vuoteen!!!



Vihdoin kotona ja paperit kunnossa!!! !!!

Terveisin Hannu Pesu

MINISTÄ RALLIAUTO

Seuraavan tarinan tarkoituksena on kertoa yksi tapa rakentaa normaalista Ministä ralliauto. Tarina kertoo lähinnä korin ja alustan rakentamisesta. Tämä siitä syystä, että allekirjoittaneella on ollut jo pitempään harrastuksena rallikilpailujen ajaminen Minillä. Ja kuinka ollakkaan on vm.-69 Minin kori kilpailun tuoksinassa ja osin ystävämme korroosion ansiosta päässyt "pehmenemään".

Siispä ohjelmassa seuraa korin vaihto hieman tuoreenpaan.

Turusta löytyi lehti-ilmoituksen perusteella houkutteleva yksilökyseiseen tarkoitukseen. Mini oli vuosimallia -74 ja lievästi keulakolaroitu. Siihen oli muutettu Clubman GT:n tekniikka, levyjarrut, 1300cm³ kone jne. Nämä myyjä halusi riisua autosta ja myydä lähinnä vain korin. Kori näytti minusta ensin varsin hyvältä tarkoituksiini. Lähempi tarkastelu kuitenkin paljasti molempien sivuhelmojen epämääräiset korjaukset ovien kohdalla. Olin jo luopumassa ostoajatuksesta, mutta kysyin kuitenkin vielä kauppahinnan. Hinnan kuultuani päätin kuitenkin tehdä kaupat, sillä hinta (100mk) ei todella ollut kohtuuton.

Kolmisen viikkoa kului kaupan sopimisesta, niin Mini oli valmiiksi riisuttuna matkalla uuteen kotiin. Siellä jatkui korin "riisuminen" ja korin ruostevaurioiden kartoitus. Mini oli pelleiltään muuten kohtuullisessa kunnossa, mutta sivuhelmat erityisesti ovien kohdalta olivat TODELLA MASENTAVASSA KUNNOSSA kuten oheinen kuva (kuva 1) osoittaa.

Järkevästi ajatellen (ei taida onnistua Mini harrastajalta) ralliauton rakentaminen näin heikosta yksilöstä olisi kannattanut lopettaa tähän ja etsiä terveempi kori. Hetken asiaa haudottuani päätin kuitenkin jatkaa projektia.

Oviaukon alaosan ja kyljen takaosan pellin hankin valmiina korjauspeltinä, koska harrastelija peltiseppänä pääsin näin helpommalla. Sivukoteloiden sisäpellit ja alapuolen helmapellit taivuttelin itse suorasta pellistä. Hitsaustyötä varten vuokrasin kaveriltani kevyen MIG-hitsauskoneen, jolla onnistuvat nämä peltien hitsaukset paremmin ja nopeammin. Noin 10h/sivu tuhraantui helmojen taivutteleluun ja kokoamiseen. Lopputulos oli harrastelijan tekemäksi varsin tyydyttävä.

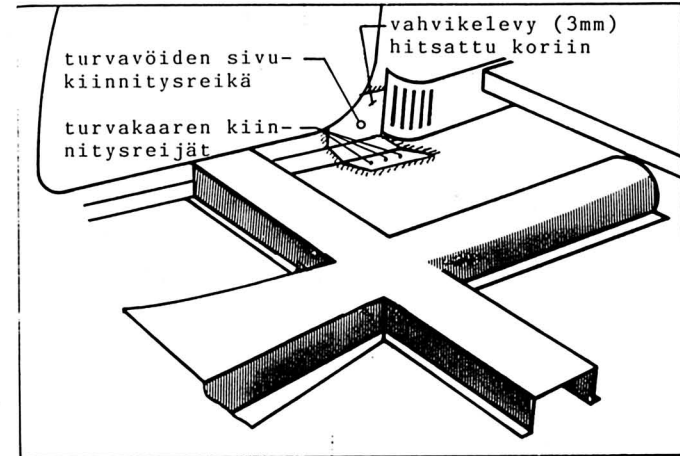


Kuva 1. Minin vasemman puoleinen helma "pintaruosteen irtikopistelun" jälkeen.



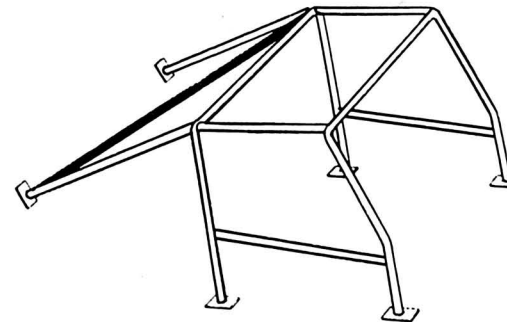
Kuva 2. Sama helma n. 10 tunnin työrupeaman jälkeen. Seuraavana vaiheena pääsin vasta aloittamaan varsinaiset "rakennustyöt". Turvakaarien kiinnityskohtiin hitsasin 3mm levyä vahvikepalat sääntöjen mukaisesti. Pääkaaren kiinnityspiste on oven

takareunan kohdalla lattiassa. Tämä sijoitus mielestäni suojaa kuljettajat parhaiten sivulta suuntautuviissa törmäystilanteissa, yhdessä oviaukon pitkittäistuen kanssa (oviaukon pitkittäistuki = turvakaarien osa, joka yhdistää pääkaaren ja etukaaren oviaukon kohdalla). Tällä sijoituksella saadaan myös turvavöiden uloimmat sivukiinnityspisteet vahvistettua käyttämällä riittävän suurta vahvikelevyä oheisen kuvan (kuva 3) mukaisesti.



Kuva 3. Pääkaaren kiinnityspisteen vahvistus korissa.

Etukaaren kiinnityspisteet vastaavasti sijoitin ovien etureunan kohdalle. Pääkaaren pitkittäistukien alapään kiinnityspisteet vahvistin takapyöränkotelun ja tavaratilan seinämän kulmaukseen. Itse turvakaarien rakenteesta en tässä yhteydessä tee tarkempaa selvitystä, koska kaaret siirretään vain autosta toiseen. Oheinen kuva (kuva 4) selvittänee kuitenkin niiden periaattellisen rakenteen.

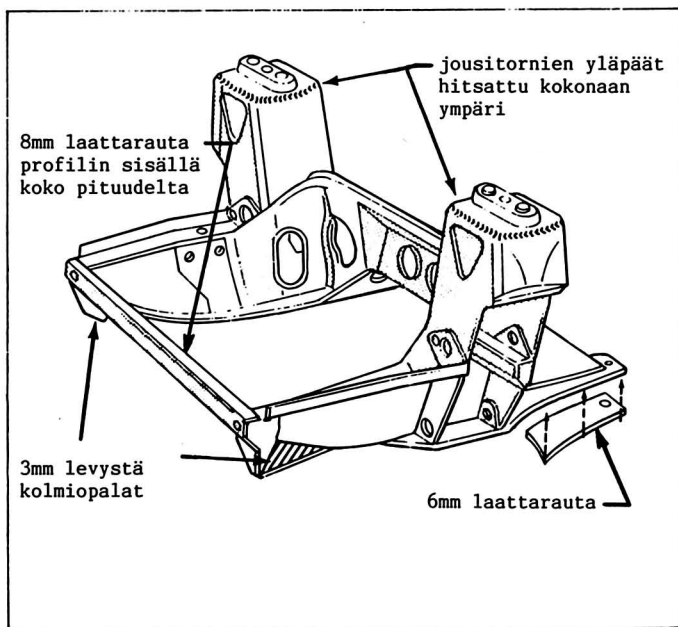


Kuva 4. Turvakaarien rakenneperiaate.

Turvakaarien kiinnityspisteiden vahvistusten lisäksi varmistin takaiskunvaimentimien yläkiinnityksen hitsaamalla pyöränkotelon sisään 2mm levystä vahvikepalan. Samassa yhteydessä naputtelin pyöränkotelon takapään alareunassa olevan taitoksen suoraksi, etteivät kallisarvoiset rallinastat talvella katkeile tähän taitokseen "rajuissa" joustoissa.

Muita vahvistuksia Minin vahva korirakenne ei mielestäni sitten tarvinnutkaan, sillä turvakaaret hoitavat tarvittavan jäykistystehtävän.

Seraava työvaihe oli "etukelkan" käsittely. Valmiiksi purettuun kelkkaan hitsasin oheisen kuvan (kuva 5) mukaiset vahvistukset. Tämän jälkeen serasi kelkan maalaus ja kokoaminen. Tässä yhteydessä uusittiin kaikki kelkan kumiholkit, sekä jousituksen pallotapit ja nailonkupit. Pallotappien ja alumiinikartioiden väliin laitoin aluslevyjä n. 3mm verran. Näin menetellen saatiin eteen hieman lisää maavaraa.



Kuva 5. "Etukelkan" vahvistukset.

Siinä suunnilleen kaikki tähänmennessä tehty. Tarinaa on tarkoitus jatkaa projektin edistyttyä.

Mini terveisin: Jari Jalonen

Mini Market

Myydään: Kaksi Maileria, täydellisiä.
90-840472 ilt. Kauko Jokisalmi

Myydään: Austin Allegro vm 74 1275 cm3, renkaat, vanteet, penkit
syyläri, lasit, jarrut, yms. Mootori sopii Miniin.
Minin peltipakosarja, vanteet, laturi, kansi, jne
90-8057040 ilt. Ville Soronen

Myydään: Austin Mini vm 67 500,- lohko halki.
90-244164 ilt. Jyrki Eklund

Myydään: Mini 850 vm 1973 noin 3500:-
957-26188 Harri Saarinen

Myydään: Seuraavat Minit: -65 Farmari, 68 1000, 69 850 ja 1000,
69 1000.
9697-2131 Atso Järvinen

Myydään: Mini 1300 noin 100 hv, täydellinen vm 71, hinta noin
3500,-, myös vaihdetaan.
986-60272 ilt tai 60677 päiv. Vesa

Myydään: Miniin tupla SU:t + imusarjat. Hinta 250,-
925/3101 Jukka Saari

Ostetaan: Hyväkuntoinen Mini Clubman GT 1275
914/41030 ilt Jari Jalonen

Myydään: Mini mk II 1000 500,- . 3 vannetta talvirenkailla,
Kelly kesärengas (uusi)+ vanne, Maileri 1300 kone
972/68467 Ari Pirkkonen

MYYDÄÄN:

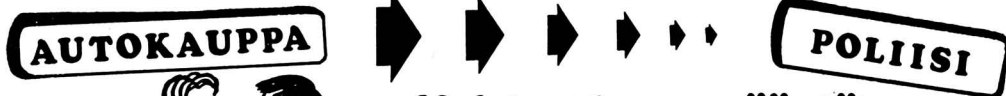
- Mk I-II ovia, konepeltejä, takaluukkuja
- Mk I-III takavaloja, etuvilkkuja
- pienet tupla SU:t imusarjoineen
- Clubman'in konepelti
- Cooper S jarrurumpuja (uusia)
- imusarja tupla Weber'eille (Weber 28/36)
- Morris Mini 1000 vm.-69, asiallinen, kone std koossa
- lohkoja, kampaikseleita, ym. ym 998, 1098, 1275

puh.921/512853 ark.ilt.
918/622404 viikonlop.

OSTETAAN:

- kallistuksen vakaajat sekä eteen että taakse
- oikeanpuoleinen bensatankki

921/512853 ark.ilt
918/622404 viikonloppuisin



OSTETTUASI AUTON
TAI MUUN AJONEUVON

Sinun tulee ilmoittaa omistus-
oikeuden siirtymisestä Autore-
kisterikeskukselle

- 14 päivän kuluessa siitä, kun rekisteriin merkitty omistaja on luovuttanut ajoneuvon sinulle

MUTTA

- 4 päivän kuluessa luovutuksesta, jos olet ostanut ajoneuvon joltakulta muulta kuin rekisteriin merkityltä omistajalta.

Uutta määräaikaa sovelletaan 1.5.1987 tai sen jälkeen tapahtuviin omistajan vaihdoksiin.

Ilmoitus tehdään muutoin entiseen tapaan poliisin välityksellä.

AUTOREKISTERIKESKUS

ANGLO AUTO PARTS



Timo Salminen
Lehmuskuja
31600 Jokioinen

Dear Timo,

Here are some prices of Mini parts available from England to put into the "Mini kerho lehti".

Kunnostettu kansi - 850/1000/1100 650,-
1275/S/1300 GT 730,-
- sisältää venttiilit, jouset ym.

Kampiakseli, kunnostettu 495,-
- sis. laakerit, ym.
- vanhasta hyvitetään jälkikäteen 250,-

<u>Sylinterin kansi</u>	Stage II	Stage III
850/998/1100	1.050,-	1.195,-
998 Cooper	1.150,-	1.495,-

- Stage II 9.75:1 CR venttiilit, vahvemmat jouset
- Stage III isommat imuventtiilit, kaksoisjouset

<u>Vandervell laakerit</u>	sarja	240,-
<u>Glacier</u> -"-	-"-	210,-

<u>Männät</u>		
Hepolite 8.3:1 CR	sarja	760,-
Powermax 9.6:1 CR	-"-	932,-

Nylon kaasuvaijeri 24,-

Ohjausakselin säädin 39,-

LGB pakokaasusarja 290,-

LGB "Janspeed" sarja 410,-

Lisäksi monia muita osia ja metalli-paneeleita halvemmalla kuin useimmilta myyjiltä.

Hinnat voivat vaihdella vähän riippuen tilausmäärästä.

Tervehtien

Gordon Watson

Address:
Rykmentinkatu 5 A 22
15700 Lahti, Finland
FINLAND

Telephone:
918-516582
Int: 010 358 18 516582

Bank:
KOP.Sopenkorpi-Lahti
121250-114703

Myydään: Marinan 1,3 l kone + koko auto. Hinta 300,- mk.
914-68852 Eero Tonttila Osoite : 12240 HIKIÄ

Jäsenluettelo

Myydään: Keskenikäinen projekti, Lyhennetty MINI. Kori on melkein valmis, levikkeiden reunat hitsaamalla ja maski istuttamalla, joka on Jaguarista. Koria on myös madallettu 5 cm ja lyhennetty 31 cm. Operaatioon on ARK:n lupa. Kone on 1275 Allegro ja siihen sopivat MININ uudenmalliset vetoakselit. Autoon on asennettu lasikattoluukku. Takakelkka on uutta vastaava. Janspeed pakosarja. Tupla-weber alum. valu imusarja, lähes uusi. Hintapyyntö 6.500,- mk.
930-81369 Rauno Mäkelä Os. Velttikatu 5,38700 Kankaanpää

Myydään: Morris Mini vm-67 1100cm³, rakenneltu ja katsastettu.
931-657882 Juha Lehtonen Os. Vaahterakuja 1 c 251,
33840 TAMPERE.



KYSYMYS 3.

Miten tulee menetellä Minin tuuletin hihnan vaihtamiseksi? Hihnapyörän ja jäädyttimen väli näyttää hyvin ahtaalta. Onko jäädytyn irroitettava?

VASTAUS

Tuuletin hihnan vaihtaminen näyttää ensisilmäyksellä vaikealta mutta käytännössä tämä toimenpide on varsin yksinkertainen.

Ensiksi löysätään generaattorin kiinnityspultit tavalliseen tapaan ja generaattori työnnetään lähemmäksi moottoria. Generaattorin kiinnityspultteihin päästään mukavasti käsiksi mikäli käytävissä on lyhyt silmukka-avain. Yksinkertaisempi ja ehkä mukavampi tapa on etusäleikön poistaminen irrottamalla tämän kiinnittävät itsekierteittävät ruuvit jolloin generaattorin pulttien löysäminen käy vaivattomasti.

Ensiksi irroitetaan vanha hihna generaattorin hihnapyörältä. Seuraavaksi hihna poistetaan kampiakselin hihnapyörältä. Tämän jälkeen on hihna enää pujotettava tuuletin ohi. Tämä käy helposti kun käytetään hyväksi tuuletin kehikkoon jäädyttimen ylävesiletkun kohdalle tehtyä lovuusta.

Uuden hihnan paikalleen asentamiseksi menetellään päinvastaisessa irrottamisjärjestyksessä. Mikäli generaattori on työnnettyä moottoriin päin niin pitkälle kuin mahdollista on hihna asennettavissa käsin. Tämän vuoksi on generaattorin pulttien oltava riittävästi löysätyinä. Hihnan kampeamista hihnapyörille ei pidä yrittää generaattorin ollessa riittävästi löysätyinä. Täten menetellen ei voiteta aikaa ja lisäksi saattaa hihna vahingoittua jolloin tämä taas ennen pit-

Hihna kiristetään painamalla generaattoria käsin ulospäin jonka jälkeen generaattorin kiinnityspultit kiristetään. Hihnaa ei pidä kiristää liikaa koska tämä tarpeettomasti kuormittaa generaattorin laakereita. Oikein säädettynä tulisi hihnaa voida yläosastaan sormin painaa suorasuuntaisesti n. 25 mm. Kun uusi hihna on asennettu on tämän kiireys todennäköisesti säädettävä uudestaan muutaman sadan ajokilometrin jälkeen.

KYSYMYS 4.

Miten tulee menetellä Minin ohjauksen hammastangon irrottamiseksi autosta? Onko moottori irroitettava ensin?

VASTAUS

Moottoria ei tarvitse poistaa nokalta hammastangon irrottamiseksi mutta moottoria ja apurunkoa on alennettava korista. Tämän vuoksi on irroitettava moottorin säätimet, pakoputki, moottorin tukitanko ja kaikki apurungon koriin kiinnittävät pultit. Kun apurunko tämän jälkeen tuetaan voidaan koria sopeasti nostaa hammastangon poistamiseksi.

KYSYMYS 5.

Olen hankkinut vuoden 1959 mallia olevan Minin. Vaihdoin autooni moottoriöljyn ja samalla myös öljynsuodattimen. Jälkeenpäin havaitsin että todennäköisesti suodattimeen kuuluva pieni jousi on jäänyt pois. Mihin tämän jousen tulee asettua ja onko vahingollista käyttää autoa tämän nyt ollessa poissa?

VASTAUS

Tämä jousi on hyvin tärkeä. Tämän tehtävänä on pitää suuri teräslävy tiiviisti painautuneena suodatinelementin alaosa vasten. Jousen nyt puuttuessa ei öljy virtaa suodatinelementin läpi vaan kiertää tämän täysin suodattamattomana. Jousi on asennettava takaisin ensitilassa.





500-KERHON JÄÄRATAKILPAILUT

Käsiäutoilijain oma yhdistys, 500-Kerho, vietti kymmenvuotisjuhlaansa helmikuun 14. päivänä järjestämällä Helsingin Lasjalahden autojen erinomaiset jääratakilpailut. Nelisentuhatta katsojaa oli seuraamassa 14 jännittävästä lähtöstä, ja kaikki osapuolet olivat tyytyväisiä.

Kilpailun nopeimman ajan ajoi F 3-luokassa Curt Lincoln, joka muuten voitti kaikkiaan kolme erää. Monte Carlon sankari Carl-Otto Bremer oli myös hyvällä ajotulolla ja voitti kaksi lähtöä. Rouva Pirkko Bremer liisasi parhaan menestystä voittamalla naisten luokan erinomaisella ajalla. Kisojen jännittävin lähtö oli alle 1.000 km nastarenkain. Siinä kärkikolmikko Bremer-Oksanen-Aaltonen oli maalissa 2,8 sekunnin yhteiserolla.

500-Kerhon perustajajäsenet vuonna 1950 olivat varat. Veikko Palotie, Curt Lincoln, Fred Geitel, Anatol Stunkef, Lars Finnilä, Nikolai Kozarovitzy sekä Karl Erik Kronquist.

Kerhon puheenjohtajana on alusta asti ollut varat. Palotie, ja hänen lisäksi kuuluvat kerhon nykyiseen hallitukseen Heimo Hietarinta, Curt Lincoln, Seppo Rikkilä ja Anatol Stunkef.

— Kuvassamme C-O. Bremer Saabilla ja E. Alén Morris Mini-Minorilla käymässä ankaraa kamppailuaan Lasjalahden jäällä.

Ylläoleva kilpailukuva on ensimmäinen (vanhin), jossa näkyy myös Mini. Helmikuun 1960



MINEJÄ TULEE JA MENE

● Uusimpia Englannin ennätyksentekijöitä on Mini. 17 vuoden valmistuksen jälkeen on Minejä valmistettu 4 miljoonaa kappaletta. Lähes puolet autoista on mennyt vientiin, joka sek in

lajissaan Saarivaltakunnan ennätys. Ehkä yleismaailmallinen lama aiheutti viime vuonna entistä enemmän kysyntää Leylandin pienokaiselle.

Ennätysminin keulapelillä takapuoltaan lepuuttaa vuoden takainen Miss Englanti Sue Cuff.

Tässä näitä vanhoja kuvia muitakin, eli 70-luvun historiaa. Nythän on jo ylitetty 5 miljoonaa (helmikuun 1986)

TYHJENNÄ ITSE AUTOSI

POLIISI · VAKUUTUSYHTIÖT

millä mittaatte auton arvon?

Käyttäkää vaikkapa mikrometri-ruuvia ja mitatkaa Morris Minin peltin paksuus. Tulokseksi saatte 0,75 mm ja siitä ylöspäin kylmävalssattua Siemens-koriterästä. Onko se paljon vai vähän? Se on paljon.

MORRIS MINI

on muuten huippunykyaikainen auto mutta siinä on vanhanaikaisen paksut pellit

Tämä merkitsee sitä, ettei kori hajoa päällenne, vaikka ottasitte Minin moottorista, vaihdelaatikosta, jousituksesta (Hydro-lastic!) kaikki irti. Mini pysyy Mininä sellaisissakin paikoissa, missä jotkut leviävät tielle. — Alkuvuoden kovissa ralleissa Morris Mini on näyttänyt taivaan merkit muille.

Käykää koeajossa Minillä — ja miettikää miltä tuntui!

Vanha hyvä laatu, uusi huokeampi hinta: **5 690:-**



oy **voimavaunu** ab

Helsingin myynti: Fredrikinkatu 65, puh. 64 54 06 Pääkonttori ja huolto: Loutasaarent. 52, p. 67 32 83

Joukkojulkaisu



Pesosen Eeron Clubman Oittaaalla 87. Kuva E Nikkanen

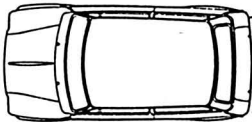


nordmanin kirjapaino

Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30

☎ 916-22125

~~Mikäli vastaanottajaa ei tavata, julkaisu pyydetään palauttamaan toimitukseen.~~



Lehti 25: Aineisto sis. vk 4. Lehti ilm vk 8.

MINI CLUBIN JÄSENLEHTI. Painosmäärä noin 500 kpl, ilmestyy neljästi vuodessa.

Toimitus: Timo Salminen

Jäsenasiat: Annukka Jalonen

Sihtööri: Hannu Lindstedt

Puh. Joht. Aki Savunen