



MINI CLUB
Flying Finns

JÄSENLEHTI

N:o 1 , 25 1988



Tervehdys kaikki Ministit ja onnea alkaneelle vuodelle.

Vuosikokous 1987 pidettiin Ellivuoressa 14.11. jossa jäsenistä oli kiitettävästi läsnä, (47henk.). On ymmärretty että vuosikokous on paras tapa vaikuttaa suoraan kernon asioihin. Epäsuora tapa on tietenkin tulla juttelemaan kerhon toimihenkilöille kaikesta harrastukseen liittyvästä, mehän olemme yhteydessä toisiimme koko ajan ja kokoönnumme n. neljä kertaa vuodessa.

Seuraavassa toimihenkilöt 1988:

Hallitus:

Puh.joht.: Pasi Vätilä

Varapuh.joht.: Markku Jantunen

Siht.: Hannu Lindstedt

Rahast.hoit.: Kaija Salminen

Jäsenrek.hoit.: Tapio Ketonen

Muut:

Jäsenlehden toim.: Timo Salminen

Varaosien hank.: Uesa Salo

Varaosien hank.: Jari Jalonen

Jäsenmaksuksi vuodelle -88 vahvistettiin seuraavaa:

Uudet jäsenet: 20mk + 60mk = 80mk

Vanhat jäsenet: 60mk

Jäsenmaksupankkisiirrot postitetaan tammikuun alussa ja eräpäiväksi sovittiin 31.1-88, johon mennessä meistä jokainen sen muistaa varmasti hoitaa!!!

Kerhon kokoontumisajat 1988:

Talvikokous: 6.3-88, Näsijärvi, Tampere

Euroopankokous: 20-23.5-88, Wupperdahl, L-Saksa

Nordisk Träff: Aika ja paikka toistaiseksi avoimet

Kesäkokous: 9-10.7-88, Koskenpää

Syyskokous: Syyskuun aikana, Ahveniston moottorirata, Hämeenlinna

Vuosikokous: 19-20.11-88, Hotelli Ellivuori, Uammala

Forssan Pick-Nick: 7.8-88, Pilvenmäen ravirata, Forssa

Miehet, jotka ajoivat Minin huipulle



Paddy Hopkirk (edessä) ja Timo Mäkinen ovat yhä tänäkin Minin tavaramerkkejä. Ilman heitä ei Minin kilpailumenestyksellä olisi ollut sellaista kuin se on.



Rauno Aatonen kurvasi Miniään koko Suomen kansan sydämiin. Kuvassa Rauno on juuri saapunut Jyväskylän Suurajojen taalle. Vasemmalta hyökkää hyyssä auton AKN silloinen pääsihteerit Lesse Laasko kyselyään tuoreimpia uutisia. Huomas Lassen elegantti asak.

●●● Minin historiaan kuuluu erottamattomasti nimetimo Mäkinen, Rauno Aatonen ja Paddy Hopkirk. Lentävämökö teki Minin kuusikymmenluvun sankariksi Timo, Rauno Paddy ja Mini olivat voittamattomia.

Lentävä kolmikko voitti aikanaan kaikenmitta autourheilussa oli voitettava. Mini nousi Monte Carlo, Jyväskylän, Hankirailin, Tulppaanirailin, RAC-railin ja salojen muiden rallikilpailujen kärkisaute AKN silloinen pääsihteerit Lesse Laasko kyselyään tuoreimpia uutisia. Huomas Lassen elegantti asak.

että hänen autonsa oli merkittään Morris. Tämä johtui Morricksen Suomen maahantuolista, joka oli avannut Timolle tien "tähtiin".

Startataessa Monte Carloon vuonna 1966 osui Timon ajettavaksi Austinin-merkin Mini. Timo piti tästä kovan puhuteluun talipäällikkö Stuart Turnerille. Turner ei enää voinut vaihtaa autoa Morricksen ja Timon oli pakko lähtekänsä Austinilta Kilpailun matkassuudella Timo löysi liikkeen joka myi Morricksia. Hän marssi kesken kiivan sisään ja osti Morricksen merkit Pihalla kilpurista irrotettiin Austinin laikat ja tilalle asennettiin Morris-kilvet. Timon mielenrauha palautui ja meno muuttui voitokkaaksi.

Minin aika kilpurina ei ole vielä tännäkkään ohi. Se voitaa nopeuskilpailuissa kirkkaasti oman luokkansa Minin kilpailutoimintaa voimistaa tänä vuonna suomessa maahantuojan järjestämä merkiliukka Mini Tonni joka tekee tuloaan sekajälle että asfaltille

MINI-MYYNTI SUOMESSA		
1959	12	kpl
1960	n. 350	"
61	500	"
62	1200	"
63	2250	"
64	5500	"
65	5200	"
66	3300	"
67	4100	"
68	1900	"
69	3200	"
70	1800	"
71	850	"
72	780	"
73	290	"
74	302	"
75	346	"
76	200	"
77	n. 450	"
n.c.	28.030	kpl

Autohistorian kääntäjät: Alec Issigonis ja Mini

●●● Alec Issigonis syntyi Smyrnassa vuonna 1906. Hänen isänsä oli ammatiltaan merimoottoreiden suunnittelija. Isä oli syntynään kreikkalainen mutta kansallisuudeltaan britti. Äiti oli syntynyt Baljerissa.

1920-luvun kuumien alue oli Vähi-Aasiassa. Kreikkalaiset sotajoukot tunkeutuivat Smyrnaan 1919. Kaksi vuotta myöhemmin olivat Kemal Atatürkin johtamat turkkilaiset Smyrna haltuunsa. Kaupungissa asustelleet kristityt pakenevat Algerian meren saarelle ja Traakiaan lukuunottamatta englantilaisia, jotka kuninkaallinen laivasto evakuoivat Englantiin.

Alec matkusti joukkojen mukana Englantiin. Hän hakeutui autoalalle. Ensimmäisenä työhön hän suunnitteli yhdessä Edward Gillettin kanssa vaihdetankoon liitettävän kytkimen käyttömekanismin Laite patentoitiin ja amerikkalainen Chrysler osti sen käyttöikeuden.

Issigonis suunnitteli 1930-luvulla erillisjousittuja etupyöriä muun muassa Morricksen. Hänen käsialaansa on vielä tänäkin päivänä MG:ää käyttävä pyöränjousjärjestelmä. Vuonna 1938 hän löysi oman kilpa-auton nimeltä Lightweight Special.

Ensimmäinen Alec Issigoniksen konnaan suunnittelema auto oli Morris Minor, jonka valmistus alkoi vuonna 1948. Minoria valmistettiin yli miljoona kappaletta 1960-luvun puoliväliin saakka.

● Kilpinä Minin syntynyt tuli Lähi-Idästä syyskuussa 1956 eversti Gamal A. Nasser, josta vastikään oli tullut Egyptin diktaattori, kansallisti Suezin kanavan. Lisätoimenpiteenä arabit katkaisivat öljyjohdon joka kulki Syyriin läpi ja jonka kautta toimitettiin 20 prosenttia Englannin tarvitsemasta öljystä. Kaiken Englantiin tarkoitettua polttoainetta oli tehtävä pitkä kiertos Afrikan ympäri. Tämän takia Englannissa astui voimaan polttoainesäännöstely. Autoliijoilla oli käytettävissään 27 - 45 litraa bensiniä kuukaudessa

Tilanne loi pienille vähän polttoainetta kuluttaville autoille hyvät markkinat.

● Sir Leonard Lord BMC:llä antoi Issigonikselle vapaut kädet uuden pikkuauton suunnitteluun. Auton tulisi olla valmiina hyvin nopeasti ja moottorin tuli olla peräisin BMC:n tuotantolinjoilta.

Issigonis otti suunnittelunsa lähtökohdaksi laatikon jonka mitat olivat 3 x 1,2 x 1,2 metriä. Pituussuunnassa tästä tilasta 2 kaksi metriä matkustajien käytössä.

Suuret keksinnöt ovat yksinkertaisia

● Koska uututeen, joka kulki työnimellä ADO 15, tuli saada mahdollisimman hyvät ajo-ominaisuudet, oli täysin erillinen jousitusjärjestelmä välttämätön.

Koska auton sisällät haluttiin pitää suurina, oli pieni pyöräkokko välttämätön. Issigonis päätyi 10 tuuman pyöräkokoon ja Dunlop auttoi auton sopivien renkaiden kehittämisessä.

Suurin ongelma oli moottorin ja voimansiirron ajoittaminen pieneen tilaan.

Ensimmäinen sahaamalla Austin A 35:n nelisyylinen moottori kaksisyylinteriseksi. Moottori kävi niin epätasaisesti että kaksisyylinterijäteli lopputsiin.

Eräänä kauniina talvipäivänä Alec Issigonis keksi ajoittaa koneen ja vaihteiston päällekkäin. Keksintö oli yksinkertainen, mutta sellaisialhan kaikki suuret keksinnöt ovat.

Minin suunniteltiin uudentyypisiä voimansiirtoniveliä ja kumijousitus joka yksinkertaisuudessaan haake vertaistaisiin. Issigoniksen kehittämä hydro-lastic-jousitus tuli Minin vasta 1960-luvun puolivälissä.

Kovat koeajat

● Minin puinen prototyyppi oli valmiina neljä kuukautta sen jälkeen kun kaksi auton suunnitteluseksi oli annettu.

Kuuden kuukauden kuluttua Sir Leonardin toimintakäskyä oli kaksi prototyyppiä valmiina koeajoon. Seuraavien kuuden kuukauden aikana autoja ajettiin öisin Goatswoodin teillä.

Koeajojen suurin murhe oli kaasutin joka pyrki jäähtymään. Tästä päästiin eroon kääntämällä konetta 180 astetta ja lisäämällä voimansiirton välilyöpyrät. Myös vaihteensirron rakennetta sekä jousitusta muutettiin.

Gaidgroven radalla ajettiin prototyyppiä 50 000 kilometriä 500 tunnissa. Tämän kokeen perusteella otettiin käyttöön eriliset apurungot joihin sekä kone että taka-akseli kiinnitettiin. Koeajojen tulokset sovittiin tuotantomallin. Tuotantomallin valmistus alkoi 8. toukokuuta vuonna 1959 ja se esiteltiin lehdistölle ensimmäisen kerran 8. elokuuta vuonna 1959 Clobhmissa sijaitsevilla armeljan taisteluvaunukentällä.

Siitä alkoi kehitys, joka auton historiassa on nimetty Henry Fordin ja T-Fordin merkityksen. Se ei johtanut vain Miniä 1960-luvulla autoilevan maailman lemmikiksi, vaan se käynnäsi koko automaallian ajattelun ja suunnitteluun uusille urille: se siitä syntyi sukupolvi uusia "miniejä", joista kasvoi tämän päivän suোকilauto, 3,5 metrin luokan monikytkinauto - Fiat 127, Renault 5, Citroen LN, VW Golf ja Polo, Audi 50, Ford Fiesta, Opel City, Fiat 130, Mazda 323, Mitsubishi Mirage, Peugeot 104, Austin ja Morris Maileri, Innocenti 90, Datsun 100 A, Simca 1100 Autobianchi A 112 ja kumppanit.

MINI PAKINA

On hiljaista, tuulikin tyyntyi iltaa myöten. Aika lienee pysähtynyt, ei, kelloni käy sittenkin. Rauhallista kuitenkin.

Katastrofi, yhtäkkiä suunnaton räjähdys ja pauke, savua ja tulta tienoo ympäriinsä. Tanner tärahtelee, aita kaatuu ja hiiriemo saatelee hädissään piipittävät poikasensa turvalliseen kotikoloonsa luullen tuomiopäivän koittaneen. Kanat pyöräyttelevät nankamunia, lehmät menevät ummelle, rohkea Mustikin pujahtaa koppiinsa urandellen sieltä outoa tilannetta. Karkana korvenkätköissä jänö kapsahtaa takajaloilleen kuullosteltanaan jähmettyen kuitenkin jalansijoihinsa. Kettukin pinkaisee pakoon kaataen Nyyppövaaran Oskun ainoan pontikkapannun. Sekin vielä. Meteli vain voimistuu ja savu sakenee.

Mitä kummaa on tekeillä? Joko ryssä kaatoi rajan ja "uraa" huutoa karjuen työntyy maahamme?

Ihmiset piiloutuvat koteihinsa avaten ula-lähettimensä. Yleishälyytys annetaan. Puolustusvoimat valmistautuvat pahinpaan.

Kukaan ei kuitenkaan tiedä häiriön syytä.

Pauhu voimistuu yhä, kiirien yli uinuvien kylien ja nukkuvien sulojen tehden mitä kauheimpia tuhoja, heikoimmat menehtyvät sydänkohtauksiin ja keskenmenoakin sattuu.

Viimein epä tietoisuus hälvenee, PE LEE MINI LAHTI KÄYNTIIN:

Asentajat keikahtivat selälleen, housut repesivät haaroista ja tajun palattu he alkoivat pomppia tasajalkaa ajokkinsa ympärillä kuin metsän menninkäiset. EI sitä alkukantaista luonnonlasten riemua ulkopuoliner. ollenkaan ymmärtänyt, virkavalta kutsuttiin.

Toinen asentaja revittiin irti Cooperin puskurista ja sullottiin kaksi numeroa liian pieneen pakkopaitaan, jäljelle jäänyt tavoitettiin kirmaamasta kedolta ja sinne hänet saatiin kaatumaan kukkien sekaan jo viidennellä nukutusnuolella ja rätkättiin ladan takakonttiin. Iskuryhmän miehet riisuiivat tyytyväisenä pannussari-liivinsä, yhteiskunta huokaisi helpoituksesta. Terroristit saatiin kuriin ja demokratia palasi maahan.

Ministit teljettiin tyrmään ja urhoitettiin sinne, näin parempi. Cooper-vanhus poltettiin roviolla, jäänteet haudattiin suohon eli oltiin palattu keski-aikaan.

Mini Club kiellettiin lailla ja ministejä yritettiin nujertaa super veroituksella joten toiminta painui maan alle ja salaseuroja syntyi. Mutta aatetta ei tapa mikään kuitenkin pitäkää tarinan ; opetus mielessänne: "autoilu on hyvin, hyvin vaarallista". Ainakin tässä jääkarhujen ja pakkasakkujen luvatussa maassa.

PS: Ehkä totuus ei vielä ole näin synkkä, mutta täällä Savossa

Mini on harvinainen vehje ja kerhomme tuntematon.

Mutta tiivis kenttätyö jatkuu.....

ten. Perhti Kekkonen

VANTAA-RALLI 1987



Mini Clubin "joukkue" palkintojen jaon jälkeen.

Luokka 13 tulokset

Ohjaajat	Auto	Seura	Tulos
1. Tapio Oksanen Petri Kanerva	Morris Mini	KeurUA	0.15.22
2. Matti Hakamäki Harri Savolainen	Sunbeam Imp	NasUA	0.16.26
3. Jari Jalonen Ilkka Lindstedt	Morris Mini	TUA	0.16.26
5. Reijo Hartemo Vesa Salo	Austin Mini	TiUA/HUA	0.17.49

Lähteneitä luokassa yht. 10



VAST. OTTAJA
PAIVAYS

CH
KLO

KONE
ANT.

SAKSITTUA

TALVITAPAHTUMA 1988

Tällä kertaa talvitapahtuma on KANGASALAN KISARANNASSA 6.3.1988 alkaen klo 12.00 - 15.00, jonka jälkeen siirrytään Vehoniemen Automuseon suojiin khvillille.

Talvitapahtuma on ns liukkaan kelin harjoitus, eli mitään kilpa-autoja EI kannata tuoda mukaan. Ajo tapahtuu tanssi-paikan parkkipaikalla, VAIN REKISTERÖITYJÄ autoja mukaan.

AJO-OHJE: Lahdesta päin tultaessa ennen moottoriliikennetien alkua käännyttään oikealle risteyksestä, jossa näyttää Sahalahteen (Huutjärven risteys). Tätä tietä ajetaan jonkun matkaa ja siellä on Kisarannan tanssisilava, jonka parkkialueella ajo tapahtuu.

Kaikki ovat tervetulleita entiseen tapaan.

Talvitapahtumassa nähdään!!!!

TAPAHTUMAKALENTERI:

International Mini Treff: 20-23.5 SOLINGEN L-SAKSA

Nordisk Träff: ?????????????????? ??????????????????

Kesäkokous: 9 -10.7.Koskenpää FINNLAND.

Forssan Pick-Nick: 7.8. Forssa (aikavaraus)

Syyskokous: Ahveniston Moottorirata 20.8. klo 12.00-16.00.

Vuosikokous: 19.-20. 11 Hotelli Ellivuori, Vammala

MUUALLA:

5-7.2. Mini Cooper Weekend. Bournemouth Englanti

12.6. National Mini Cooper Day, Beaulieu Motor Museum Eng.

30.4-1.5. Mini Treffen Köln L-Saksa

Allaolevissa kahdessa kuvassa esiintyvä Mini Van on Hock Pál:n. Hän asuu Budapestissa, Unkarissa ja ajaa jo kolmatta vuotta Vanilla. Näkyy olevan siisti, ainoa mitä hän valittaa, on varaosien puute, on vain käytettyjä tai ei ollenkaan !!!!!!!



1962
† Lohjalla ajettiin 11. 3. suuret jäätökilpailut, joita seurasi perituhatta henkilöä. Starttaajia oli peräti 78. Kuumassa sarjassa teki Timo Mäkinen "ihmetyön" voittamalla Morris-Cooperilla Rauno Aaltosen ja Curt Lincolnin. Kuvassa: Mäkinen johtaa, takana vasemmalla Rauno Aaltonen (Austin Healey, toinen sija) ja takana oikealla Curt Lincoln (Volvo, kolmas sija).

✓ I Timo Mäkinen (293) nähdään tässä ennen ja jälkeen alppitaukkoja: alla (lhdssä Chambérystä ja sitten ehjänä loppukokeesta (vas.) Monte Carlo Grand Prix-radalla täydessä vauhdissa.



MONTE-CARLO 1962

MATKAILU

MOI seuraavissa kuvissa on eri mahdollisuuksia kesän MiniTeffien majoitusmahdollisuuksista.

I. Paino noin 180 kg. II. Paino ??? III. Paino noin 1450 kg (vedetty Minillä)

1.



2.



3.



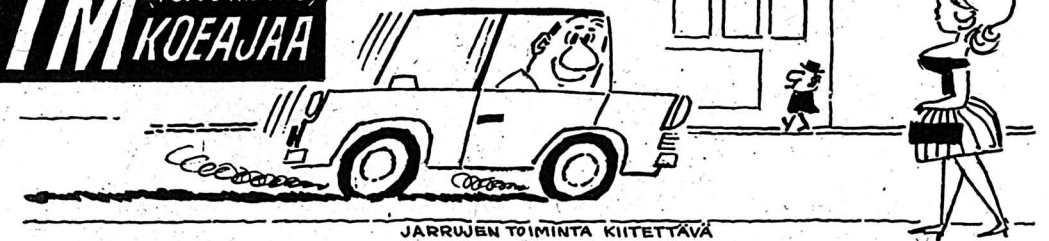
8



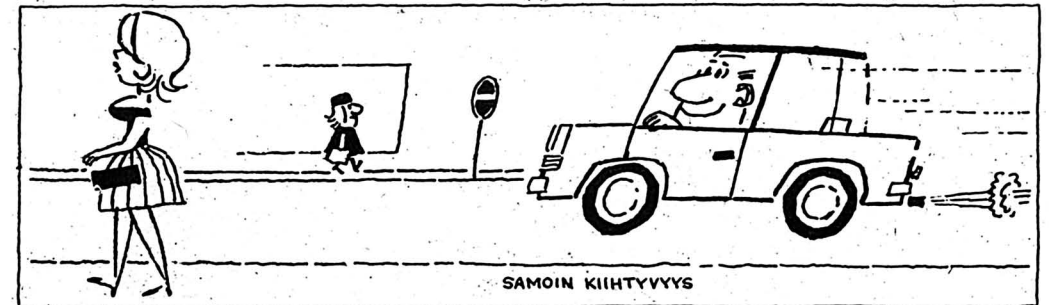
KOEAUTO WILMAN WELAX 7500



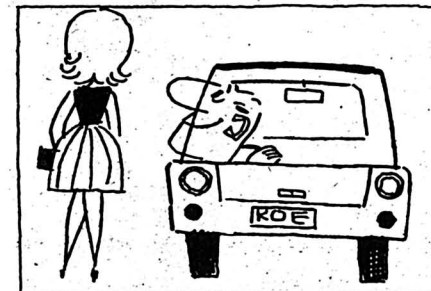
NÄKYVYYS JOKA PUOLELLE ERINOMAINEN



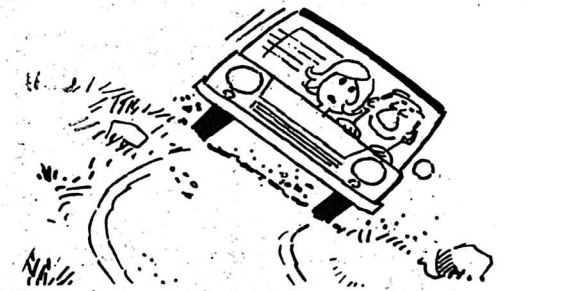
JARRUJEN TOIMINTA KIITETTÄVÄ



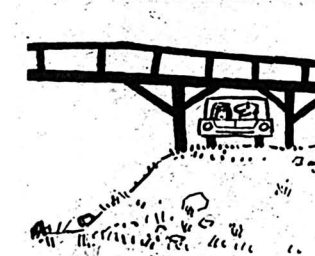
SAMOIN KIIHTYVYYS



SIVUIKKUNAT AUKENIVAT NÄPPÄRÄSTI



KAARTEISSA AUTO KÄYTTÄYTYI VERRATTOMAN MUKAVASTI



SEN VOI PYSÄKÖIDÄ AHTAISIIKIN TILOIHIN

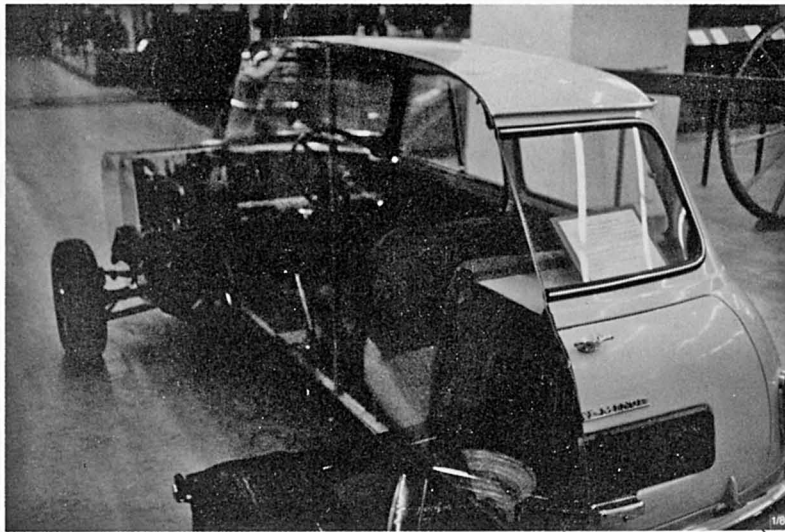


ISTUIMET KÄÄNTYIVÄT HELPPOSTI VAAKASUORAANKIN ASEENTON



LOPPUTOTEAMUKSENA VOI SANODA, ETTÄ WILMAN WELAX 7500 ON KAIKILTA OMINAISUUKSILTAAN EPÄONNISTUNUT

9



"KASIPUOLIKAS" LEA LEHTONEN



ESKO NIKKANEN

P.S.

MORRIS ennakkohinnat
v 1968 sitoumuksetta

MORRIS Mini 850 Standard	7 970,-
MORRIS Mini 1000 Export	8 990,-
MORRIS 1100 de Luxe 2 door	10 800,-
MORRIS 1300 Super de Luxe 4 door	11 990,-
MORRIS 1800 - 4 door Saloon	17 870,-



MORRIS
puhui
puolestaan

MYynti
NOUSI
16,7%

Timo Mäkinen ja Morris Cooper S puhui-
vat Jyväskylän rallissa suulla suuremmalla.

KULUNEENA VUONNA 1967
OLI AUTOKAUPPA LASKUSUUNNASSA.
MORRIS-LUKEMAT PYSYIVÄT KUI-
TENKIN NOUSEMAAN - ENNAKKO-
LASKELMIEN MUKAAN - ENNAKKO-
SE ON LUOTETTAVA TOSIASIA.
LIUKKAALLA KELILLÄ TARVITAAN
ETUVEDON TURVALLISUUTTA.
HEVOSTIS ON PARAS SUOSITUK-
SENI.



JYVÄSKYLÄN
SUURAJOJEN
VOITTAJA 65-66-67



ANNO DOMINI 1959-60 ?

Morris Mini 850 Mk II 1969

Mini otettiin käyttöön 7.1.1970 Kuivaniemellä ja rekisteri oli ORB-16. Elokuussa 1972 sen osti Kemin Autotarvikkeesta Eeva Haarakoski. Auto meni takaisin Kuivaniemelle, nyt Harjulaan. Mini oli Haarakoskella pelkästään kesäkäytössä. Vuonna 1972 oli mittarissa ollut noin 50000 km. Rekisterinumeroiksi oli vaihtunut LTF-15 vuonna 1974.

31.12.1981 autosta loppui vakuutus ja auto pantiin seisomaan taivasalle. Mittarissa 20575 km. Keväällä 1986 Olli-Pekka Herva oli hankkinut auton ja häneltä ostin sen kaksi kuukautta myöhemmin. Se oli surkean näköinen, hekmat olivat häipyneet jo aikoja sitten kuskin puolelta ja takaa, vänkärin puolelle sattui sama pienen kopistelun jälkeen, mutta muuten pellit olivat aika hyvässä kunnossa. Maalipinta oli auringonpahteessa palanut matakasi.

Onneksi autossa oli kaikki alkuperäisvarusteet tallella ja verhoilut OK, mitään ei ollut tahallaan särety. Kunnostuksen aloitin koneesta, joka oli jumissa ja jonka purin.

Bloki mäntineen asetettiin lattialle, sitten koivupalikka, joka asetettiin sylinteriin ja lekaa.....

Kahden päivän kopistelun ja eri liuottimien kokei-

lun jälkeen(siis kokeiltiin koneeseen) alkoi tapahtua: Yksi mäntä hajosi tuusan nuuskaksi, koska se ei mahtunutkaan alakautta. Muut lähtivät sitten melko ehjinä. Bloki ja muut hilut vietiin operaation jälkeen koneistamoon. Kanteen vaihdettiin ohjurit ja venttiilit, bloki hoonattiin ja kampiakseli hiottiin, sitten uudet männät, laakerit, kytkinpaketti ja muuta ja kotona kasaan. Nyt oli kotona moottori/vaihdelaatikko-paketti maalattuna odottamassa. Marraskuussa 1986 auto vietiin peltisepälle ja sovittiin,



että toukokuun loppuun on valmis, joka myös pitäisi näkyä edullisena hintana. Pellit tilasin Luhtasaaren Joukolta. Auto tulikin yllättävän valmiiksi jo helmikuussa ja hintakin oli noussut 500 mk:lla, työ oli kaiken lisäksi tehty Päin h...ttiä, mutta sen huomasin vasta seuraavana päivänä paremmassa valossa.

Sitten olikin vuorossa Minin lopullinen purkaminen, elikkäapurungot hiluineen irti. Jostakin syystä tämä tuli tehtyä ulkona, jossa oli pakkasta noin -30C. Kori piti saada sisälle, mutta viassin oli voimat heikentyneet, kun ei kahteen mieheen saatu kovin pitkään kannettua (aikaisemmin oli onnistunut), onneksi oli maassa lunta ja <Miniä saattoi vetää kuin kelkkaa !

Keväällä 1987 putsasin pohjan, apurungon ja muut värkit. Maalasin ne ja lopuksi päälle massat.

Alustan kasaamisen jälkeen laitoin koneen paikoilleen, joka oli jo helpoinpina hommia moneen kuukauteen. Sisällä maalasin lattian ja kyljet ikkunoiden alareunaan asti alkuperäisvihreällä. Tolpat ja katto olivat vielä aivan uudenveroiset.



Myös konehuone ja takakontti tuli maalattua.

Kesäksi auton laitto jäi vähemmälle, koska muuta työtä riitti. Heinäkuussa oltiin Oittaaalla kesäkokouksessa ja sieltä sai taas innostusta Minin laittoon. On Muuten meinannut joskus pinna palaa (aivan outo ilmiö Ministille toim. huom.) ja ajatellut että oli s...nan viimeinen Mini, eikä ole ollut kaukana, että koko vehjä olisi kuskattu kaatikselle. Mutta, kun pitää parin tunnin tauon, niin sitä saattaa jopa Minin syljärin letku mahtua paikoilleen!

Lokakuun puolivälissä alettiin suunnitella syyskokoukseen lähtemistä jollain muulla kuin Minillä, mutta Olli huomasi, että pannaanpas se sun autos kuntoon ja lähdetään sillä. Maalaus järjestyi edullisesti seuraavalle viikolle ja samalla korjattiin aikaisemman peltisevän hitsauksia. Juuri ennen maalaamoon vientiä hajosi edestä kusipussin letku. Nyt on jo kolmas jousi menossa, saa nähdä kestäkö nytkään.

Saa nähdä lähtekö käyntiin !

Vanhaan jouseen prässättiin uusi letku kiinni mutta jousenpuoleinen on klemmarilla kiinni, koska prässillä ei mahtunut puristamaan sitä

jousessa olevan "kuopan" takia. Sanoivat, että pitäisi kestää. Syyskokoukseen ei autoa ehditty saada valmiiksi, mutta ensi kesän kokouksessa se nähdään varmasti. Auto on entisöity ja tulee jokapäiväiseen käyttöön. Osista on suurin osa tilattu Luhtasaaren Joukolta, joitakin on löytynyt paikallisista tarvikkeakaupoista. Hintaa on autolle kertynyt saman verran kuin mitä Mini 1000 De Luxe maksoi uutena vuonna 1973.

Miniterveisin

VILLE TORVINEN
KEMI



TALVI-HEIKKI

88

WANHAN TAVARAN MARKKINAT

TURUN MESSUKESKUS

20...21.02.1988 klo 10...18

**TULE
OSTAMAAN - MYYMÄÄN - VAIHTAMAAN**

**KOKONAISIA AUTOMOBILEJA
JA KONEPYÖRIÄ SEKÄ NIIDEN UUSIA
JA KÄYTETTYJÄ OSIA
ANTIIKKIA
HUONEKALUJA
VAATTEITA
KIRJOJA
KAIKKEA
KÄKIKELLOSTA
EIFFELTORNIIN
YNNÄ
MUUTA**

HUUTOKAUPPA
molempina päivinä

SUOMEN AUTOMOBILI-HISTORIALLINEN KLUBI
TURUN KERHO r.y.

POSTILOKERO 634
20701 TURKU



JOULUTERVEISIÄ

Kerhoamme ovat muistaneet joulukortein seuraavat Mini-, yms muut kerhot ja lehdet:

International Mini Club Register/M. Bell	Englanti
Cooper Car Register/P. Splett	"
Mini Club Sweden	Ruotsi
Mini Club Basel	Sveitsi
Sweet Mini Club Luxembourg	Luxembourg
Mini Cooper Club Zürich	Sveitsi
Österreichische Mini-Freunde	Itävalta
Osnabrücker Mini Club	L-Saksa
Mini Club Aachen	"
Mini Bande Rüsselsheim	"
ComMINication Rhein-Main	"
Mini Club Köln	"
Veekasi Oy	Suomi
Nordmanin kirjapaino	"
Suomen Kääpiöautoyhdistys ry	"
Finnish V W Association	"

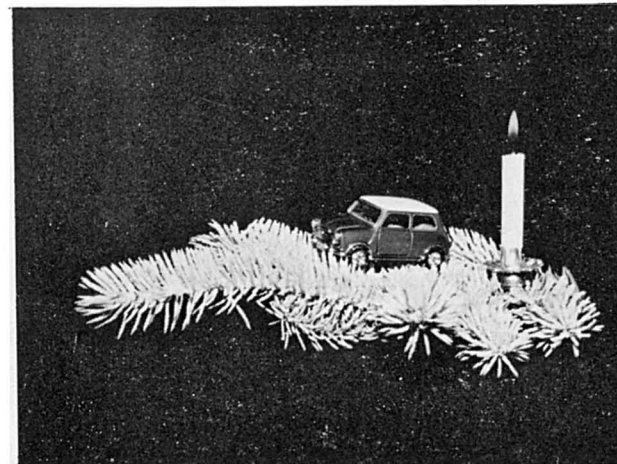
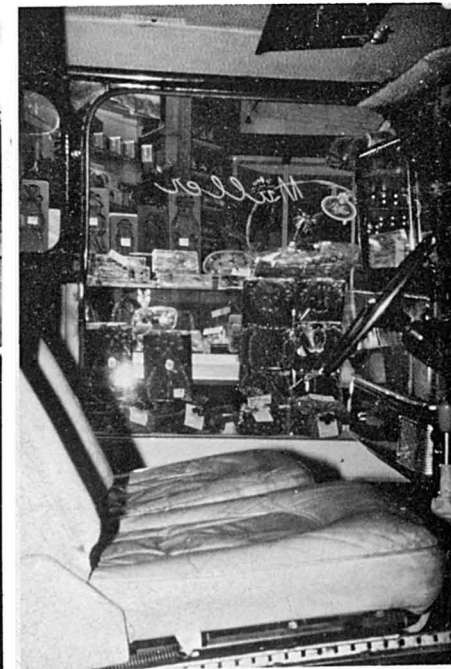
HAPPY NEW YEAR

MINI BANDE



RÜSSELSHEIM

Kernball



Tässä on eräs parhaista saapuneista joulukorteista,
lähettäjänä Philip ja Marian Splett Englanti



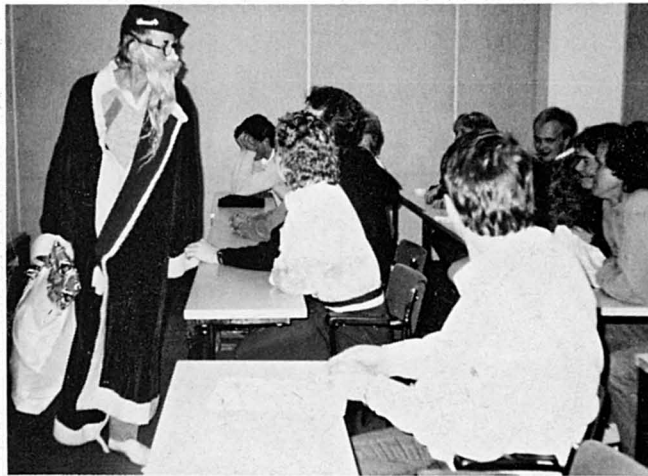
Joulupukki toivottaa
hyvää vuotta 1988.
Happy New Year 1988 !
and
Santa Claus from Mini-
Land

Toukokuussa on taas perinteinen euroopankokous Wupperdahl:issa,
Saksassa. Hyvä reissu jokaiselle kiinnostuneelle. Noin 1000 henk.
ja n.600 Miniä samoilla treffeillä,siinä vasta jotakin! Silja-Linen
kanssa on sovittu seuraavanlainen paketti:
Lähtö: Lauantaina 14.5 klo: 13.00 Katajanokka,HKI
Tulo: Sunnuntaina 15.5 klo: 17.00 Travemünde
Oleskelua Saksassa 15.-26.5
Lähtö: Torstaina 26.5 klo: 18.00 Travemünde
Tulo: Lauantaina 28.5 klo: 9.00 Katajanokka,HKI
B-kategoria, sisähytti 2h,900mk/hlö. 6-17v. -50%. Alle 6v. ilmaiseksi.
Auto 590mk, perävaunu 590mk.
HUOM! Hinnat edestakaiselle matkalle ja sis. 3kpl aamiaisia.
Varata voi puh: 90/180443, J.Hälvä / N.Römberg. Hoidettava maaliskuun loppuun mennessä.

T: Pasi Väilä

PS. Käytän tässä tilaisuutta kiittää kaikkia luottamuksesta tultuani
valituksi Mini-Club Flying Finns:in puheenjohtajaksi vuodel-
le 1988.

PSPS.
Mitähän pukki
sanoi uudelle
puheenjohtajalle,
totiseksi veti.



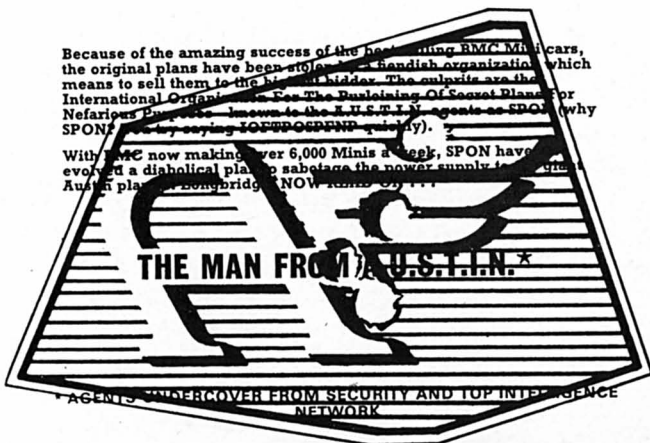
KUVA 1 ↓



KUVA 2 ↑

Because of the amazing success of the best-selling BMC Mini cars, the original plans have been stolen by a diabolical organization which means to sell them to the highest bidder. The culprit is the International Organization For The Duplication Of Secret Plans For Nefarious Purposes - known to the U.S.T.I.N. Agents as SPON (why SPON? Well, saying TOFFOOPFFNN, why?).

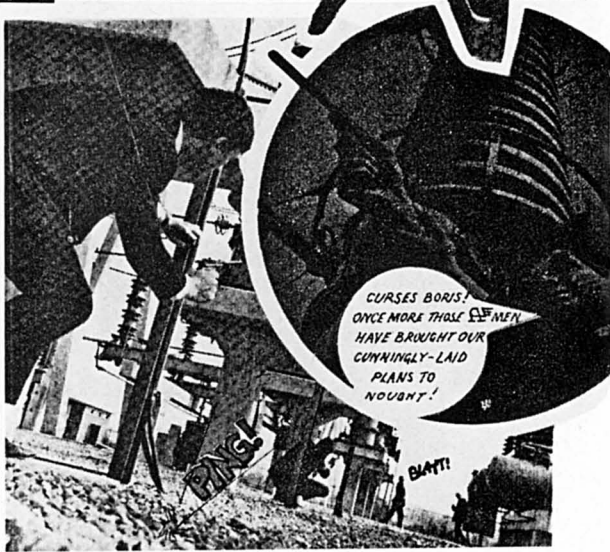
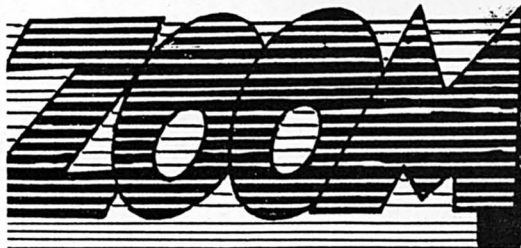
With BMC now making over 6,000 Minis a week, SPON have evolved a diabolical plan to sabotage the power supply to the Austin plant at Longbridge. NOW JOIN US!



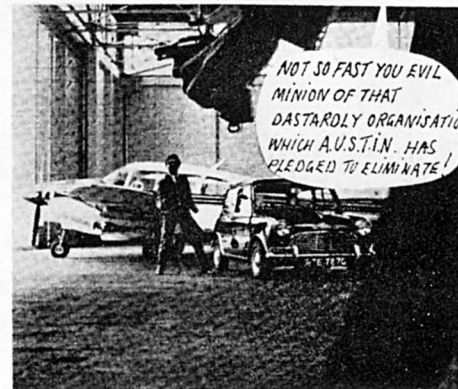
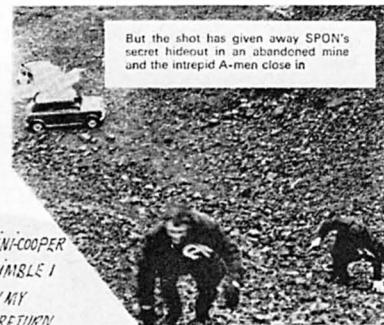
Behind locked doors at Longbridge, the closed-circuit videotronic radar scanner has recorded intruders at the power station. The Controller directs Agents 850 and 1275 S to investigate...

At the high-power supply station the A.U.S.T.I.N. Agents arrive just in time to surprise two of the cunning SPON agents

CENTRAL ELECTRICITY GENERATING BOARD
MIDLANDS DIVISIONAL OFFICE ELECTRICITY HOUSE
53 WAKE GREEN ROAD, MOLELEY, BIRMINGHAM 13
ANY PERSON ENTERING THESE PREMISES MUST BE IN POSSESSION OF AN OFFICIAL PERMIT
DANGER 275,000 VOLTS



Driving a stolen Mini-Cooper, the fiendish SPON Agents head for the hills



DRAT!
WE'VE LOST
THEM

MEANWHILE, SPON HAVE USED A SIDE ROAD TO GET AHEAD AND LAY AN AMBUSH

BIAM!
BIAM!

By using dirty tactics learnt in bar-room brawls from Algiers to Abergavenny, the SPON men have captured Agent 850 and take over the high-speed A.U.S.T.I.N. Cooper 'S' (0-60 in 7.7 sec. 1)

ZOK!

SUFFERING SHOCK
ABSORBERS! THEY
GOT 'SSO'- I MUST
GET OUT OF HERE

BUT WAIT . . . BACK AT
SECURITY CONTROL
COMPUTER BUTTONS
ARE PRESSED IN QUICK
SUCCESSION . . .

SPON NOW HAVE THE SECRET PLANS OF THE MINI—HAVE
THE A-MEN BEEN OUTWITTED???

"QUICK, WE MUST
BE AT THE AIRFIELD
BY 15.30 hrs!!"

LUCKY THE
RADIO BEACON IN THE
CAPTURED COOPER'S WAS
SWITCHED ON- INFORM AGENT 1275'S
THAT THEY ARE NOW HEADING FOR
THE AIRFIELD IN SECTOR 9.

A perfectly aimed shot
from Agent 1275 S and
the gun drops from
the SPON
Agent's
hand!



The remaining SPON man puts up a show of resistance, but Agent 850 soon deals with him!

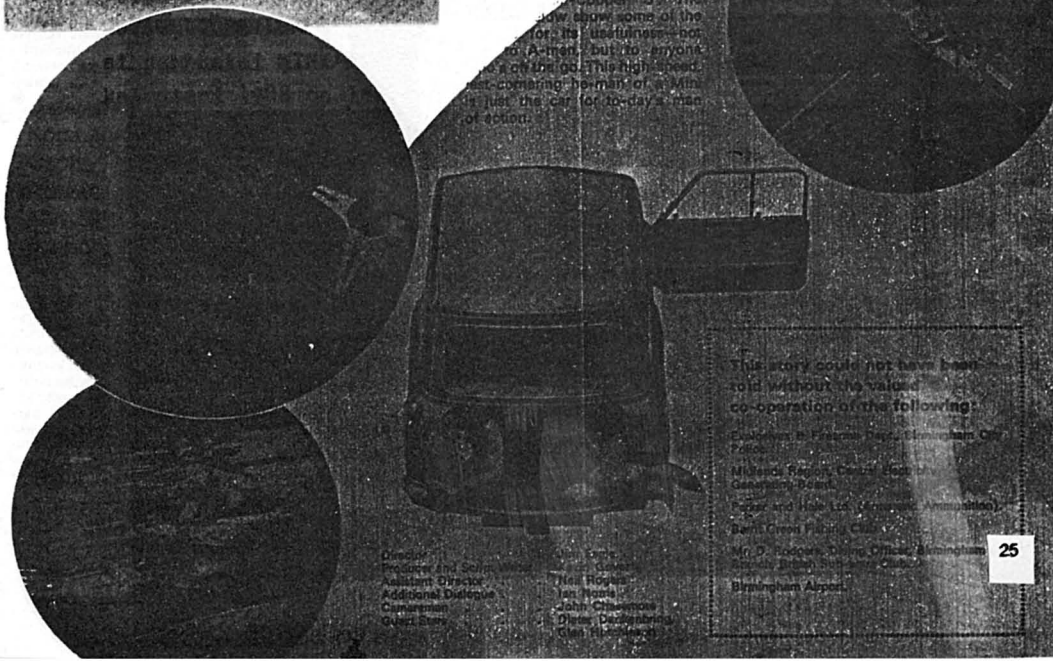
THUDD!

GET IN YOU OUTCASTS OF SOCIETY,
WE'RE HANDING YOU OVER TO THE
POLICE. YOU'LL HAVE SOME EXPLAINING
TO DO. THEY'RE GOING TO BOOK YOU
FOR DOUBLE-PARKING AND WORK UPWARDS

VAA ROOOM!

all in the day's
work for the man from
A.U.S.T.I.N.

THE END



This story could not have been
told without the valued
co-operation of the following:
John Bull (Production) Ltd., Birmingham City
Edwards, Roberts, Cheung, Lee, Ho, Ng, Lau, &
Gunn, Birmingham City
Piper and Hale Ltd. (Motorcycle Armaments),
Birmingham City
Mr. D. Roberts, Birmingham Office, Birmingham
City
Birmingham Aspet.

Director:
Producer and Script
Additional Director
Additional Director
Cameraman
Gaffer
John Bull
Neil Brown
Jan Hous
John Chivers
Diana Duggan
Glen H. Hous

TASAVALLAN PRESIDENTIN PUOLISO, ROUVA

SYLVI KEKKONEN

— Tuuttaaks' toi auto kans?
— Kyllä se tuuttaa. Mutta ehän autoa saa tuutata, kun se seisoo kadulla.
— Kuinkas kovaa sillä pääsee?
— Kyllä sillä sataaneljääkymmentä pääsee, jos haluaa. Keskustelu käytiin Munkkiniemessä äskettäin. Toinena osapuolena oli kaksi plkkupöykää, toisena tasavaltamme päämiehen puoliso, rouva Sylvi Kekkonen, joka istui valkoisessa Morris Mini Minorissaan ja odotti matkustajaansa saapuvaksi.
— Pikku pojat olivat kaikkien pikku poikien tapaan huomattavasti enemmän kiinnostuneita autosta kuin sen ajajasta. Viimeksi mainittu oli heille

— Kyllä se on Kekkonen auto.
— Älä narraa, sanoivat nyt molemmat yhteen ääneen.
Rouva Kekkonen vakuutti uudelleen, ettei hän narrannut ja kysyi, osavatko pojat lukea. Saatuaan myöntävän vastauksen hän näytti pojille auton rekisterikirjaa, jota nämä tarkastelivat tärkeän näköisinä. Kotvasen kuluttua he ojensivat rekisterikirjan takaisin ja lähtivät saapastelemaan pois hieman hämillisen näköisinä. Ilmeisesti he eivät oikein tieneet mitä sanoa, tilanne taisi mennä yll pikku miesten horisontin. Mutta vähän matkan päässä toinen pojista näytti muistavan jotakin — hän kääntyi autoon päin, kumarsi

olla miltei ylivoimaisen vaikea kuvitella pienen, hennon Sylvi Kekkonen istuvan yhtä luontevasti ärhäkän pikkauton rattissa kuin presidentin suuren, musta limousinen takaisi-mella.
Mutta nyt tämä metamorfoosi on kuin onkin koettu. Rouva Kekkonen auton — auto on tosin rekisteröity presidentin nimiin, mutta se on yksinomaan hänen puolisonsa käytössä — matkamittariin on kertynyt jo 7.000 km, vaikka ajokortti on päivätty vasta 17. 5. 1961 ja vaikka sen haltijalta ei kovin helposti liikene aikaa autoiluharrastuksille.
— Minusta auto oli heti sen ensi kertaa nähdessäni niin kiltin näköinen, että halusin

kädeltä, ettei hän ainakaan itse ole sitä.

— Ihanneautoilija säilyttää joka tilanteessa päänsä kylmänä. Minä voisin joskus kuvitella pelästävänä. Muuten: Ihanneautoilija ei myöskään tuutata tarpeettomasti autoaan eikä heristele nyrkkiään muita ohittaessaan. Ja olen ollut huomaavini, että naiset yleensä ajavat varovaisemmin kuin miehet. Itse ajan mieluummin noin 70—80 km:n tuntinopeutta, jos tie on kunnollinen. En nauti kovasta ajosta, olipa rattissa tai matkustajana, eikä mielenrauhaani häiritse vähäkään, jos kovemmat menijät ajavat ohitse. Leben und leben lassen... eikä niin?

Yksi periaate rouva Kekkonella on. Hän ei milloinkaan pyydä ketään autoonsa.

— Jokainen saa tulla omalla riskillään, hän naurahtaa ja kertoo viisivoitua pojan tyttärensä Sallan — kyllä niitä on sivumennen sanoen muitakin — ottaneen riskin.

— Salla vaati kiven kovaan viime kesänä Kultarannassa, että minun oli lähdettävä autolla hänen kanssaan ostamaan leluja Naantalista. Ja niin me teimme yhdessä ostosmatkan, eikä siinä käynyt kuinkaan. Lelut ostettiin ja kotiin tultiin.

Rouva Kekkonen sanoo ajavansa mielellään. Auton rattissa istuminen on sopiva tapa irtautua kaikesta muusta ja keskittyä yhteen asiaan. Sitäpaitsi oma pieni auto takaa sen, että tarvittaessa pääsee "vähin äänin" liivahtamaan hetkeksi omille teilleen...
— Rengasta en osaa vaihtaa ja auton koneisto on minulle jotensakin hämähä käsite. Mutta sitä vartenhan korjaamot ja huoltoasemat ovat olemassa. Käyn muuten aina samalla huoltoasemalla, missä minulla on jopa luottoakin, hän hymyilee. Auton pesusta huolehtivat yleensä linnan kuljettajat, mutta olen kyllä muutaman kerran itse kiilloittanut sitä, ja säämiskä on aina mukana ikkunoita varten.

— Entä ihannematkustaja?
— Sellainen, joka ei anna neuvoja, ei huomauta virheistä eikä muuten ole aivan koko ajan äänessä.
— Talvikuukausiksi rouva Kekkonen panee "Pikku Morriksensa" — sen kummempaa nimeä hän ei ole ajokilleen antanut — pukeille, mutta tunnustaa odottavansa kevättä ja kesää, jolloin on nautinto ajaa niin Helsingin asfaltoituja ulosmenoväylillä kuin joitakin Naantalin ympäristön kiemuraisia saaristoteitä. Ja haastatella on vaistoavinaan, että tasavaltamme ensimmäinen nainen hakeutuu tätä nykyä yhtä halukkaasti auton rattiin kuin hän joskus nuorena pappilan tyttärenä auton lempihevonsa Pikun ohjaksiin. Mieli vetää tielle.

— En minä narraa. Kyllä se on presidentin auto.
— Älä narraa, tuli epäuskoisesti.

— En minä narraa. Kyllä se on presidentin auto.
— Onks' se Kekkonen vai Kennedyn?

vain muuan täti, jolta saamista vastauksista rohkaistuneina pojat jatkoivat tiedonhulnasa tyydyttämistä.
— Mitäs toi auto on maksanu?
— Sitä minä en tiedä. Auto on saatu lahjaksi.
— Kenenkäs se on?
— Se on presidentin auto.
— Älä narraa, tuli epäuskoisesti.

kohtellaasti ja sanoi: — Näkemiin.
Juttu on tyypillinen sen kertojalle rouva Kekkoselle yleensä ja autoillevalle rouva Kekkoselle erikseen. Hän aloitti autonajonsa väliin äänin ja visusti julkisuutta karttaen, nyt hän on ikäänkuin siihen jo tottunut. Aivan samoin kuin on totuttu valkoiseen, sinikattoiseen Morris Mini Minorin ja sen rattissa istuvaan presidentinrouvaan, niin paljon kuin tämä sinänsä yllättävä yhdistelmä alussa herättikin uteliaita huomiota. Alka monen taisi

ajaa sitä ja menin autokouluun. Perhe nauroi, mutta perhe yleensä nauraa minun edesottamuksilleni. Ajokortti tuli aikanaan ja ilmoitin vasta jälkeempään perhepiirissä, että olen ollut ajokokeessa "kohtalaisesti hermostuneena" ja selviytynyt. Säästin lähiympäristöltäni yhden ilon...
Rouva Kekkonen puhuu autoilustaan turhia tärkeilemättä. Hän sanoo ajaneensa "vaihtelevalla menestyksellä" ja kun tiedustelen häneltä, millainen on hänen mielestään ihanneautoilija hän vastaa suoralta

Maija-Liisa Heini

UUEMPI VAN OSA 1.

Kaikki sai alkunsa jo keväällä 1987, kun olimme Hollannissa Mini-treffeillä. Sieltä palatessamme kävimme pitkäaikaisten ystäviemme Gerdtin ja Monikan luona Hannoverissa. Toisen päivän iltana tuli juttuksi, että Gerdt oli ostanut Englannin armeijalta 14 Vania ja 3 tavallista Miniä, jotka kaikki olivat 1980 luvulta. Gerdt tekee muuten työkseen tätä, eli ostaa Minejä, laittaa ne kuntoon ja myy edelleen, kuitenkin pääasiassa vain Vaneja. No sinne halliinhan oli pakko päästä näkemään, ja totta tosiaan siellä oli 14 Vania siistissä kunnossa.

Lähenpi tarkastelu osoitti, että ne olivat melko vähän ajettuja, noin 15500 - 34000 km ja vuosimalleiltaan 12/80 - 82. Tällainenhan on pakko saada, mutta valinnan runsaus aiheutti hankaluutta. Pitkällisten selailujen jälkeen päädyimme Vaniin, joka oli rekisteröity joulukuussa 1980 ja sillä oli keritty ajamaan peräti 15482 km, tosin oikeanpuoleinen lokasuoja oli törmätty panssarivaunun kanssa yhteen!



Yllä näkyy osa 14 Vanin kokoelmasta tallin pihalla.

Vieressä SE valittu Van kesäkuussa 1987 ennen hakumatkaa.



Suomeen palattuamme alkoi kiivas selvitys, miten homma hoidetaan laillisesti, tosin asiaa oli jo tutkittu talven aikana ja punainen lanka

oli tiedossa.

1. Ensimmäisenä sinulla täytyy olla ns KANTA-AUTO eli tässä tapauksessa sain kesällä ostettua tosi huonokuntoisen Morris Mini Travellerin, joka oli rekisteriotteen mukaan ollut alunperin vuonna 1963 myös Van. On erittäin tärkeää, että kanta-autossa on kaikki osat tallessa, niiden ei tarvitse toimia ja esim. minun tapauksessa korissa oli "päänmentäviä" reikiä vähän jokapuolella.

2. Tämän kanta-auton kanssa mennään katsastuskonttorille (vein sen peräkärriyllä, koska auto ei ollut rekisterissä, eikä jarruista tietoa). Aikaa kannattaa varata, sillä minulta meni 1,5 h siellä. Maksu oli vuonna 1987 30 mk, mutta nousee 1988 kait 600 mk (ei selvillä kirjoitushetkellä). Mukana täytyy olla rekisteriote ja luovarit, eli että omistat auton. Katsastuksessa merkitään ne osat, jotka sinulla on tarkoitus siirtää uuteen koriin. Esim minulla otettiin moottorin numero, plommattiin etukelkka, penkit, etuakselit ja leimattiin laturi, startti, verhouksen tiedot, mittaristot, puskurit siten, että yli 50% siirtyy uuteen koriin. Katsastuskonttori lähettää tiedot automaattisesti eteenpäin (T:reen katsastusasemalle).

3. Okei tähän saakka. Seuraavana oli tarkoitus noutaa kori Saksasta. Kyselin hintaa korin tuomisesta kontilla, mutta osoittautui, että hinta nousi samalle tasolle kuin jos sen hakisi itse autolla. Eli firmasta talvilomaa ja menoksi. Ruotsin kautta Hannoveriin ja Finnjetillä takaisin. Tarkoituksena oli tuoda kori luukkuineen, taka-akselisto täydellisenä pyörineen, sähköjohdot, osa lampuista, lasit, tuulilasinyyhkimet, korin varusteet (peilit jne).

Tuntui melko tyhmältä ruveta riisumaan täysin ajokuntoista Miniä, jolla kaiken lisäksi ajoimme Gerdtin talliin siirtokilvillä. No ei auta, koska Suomen laki on sellainen kuin se on, eli purkuhommiin !



Ohessa on purkutyöt melkein tehty ja Gerd suorittaa pientä muotoilua tulleita varten !

Onneksi ei sentään tosissaan.



Mini on purettu ja lastattu peräkärriyn. Gerdiä emme kuitenkaan ottaneet mukaan salamatkustajana, vaikka sitä tässä yrittääkin !!

Seuraavaksi Hannoverin tulliin selvittämään, mitä papereita tarvitaan.

Kahdella eri kerralla saimme kahdet eri ohjeet ! Eli varmuuden vuoksi täytimme molemmat vaihtoehdot: EUR 1, EUR 2, lasku auton korista (+ kopia, joka selvisi Suomen tullissa), alkuperäistodistus = certificate of origin ja Saksan tullille Ausfuhrkassenzettel ja kaikista kopiot 2 kpl! Kaikki tietenkin täytettynä saksaksi!

No näine hyvinemme läksimme ajelemaan kohti Finnjetin lähtöpaikkaa, tosin kävimme vielä Andreaxsen shopping-centerissä pikaostoksilla. Saksan tullissapaperit kourassa sisälle, jonotusta jaseuraavaa: "Onko se tuo musta peräkärriyllä". Kyllä. Jaha. ----- Moment. Sehän onkin englannin armeijan omaisuutta, ei kiinnostanut meitä. Leima Ausfuhrkassenzetteliin, mutta ei pyynnöstä huolimatta Eur 1 tai Eur 2.



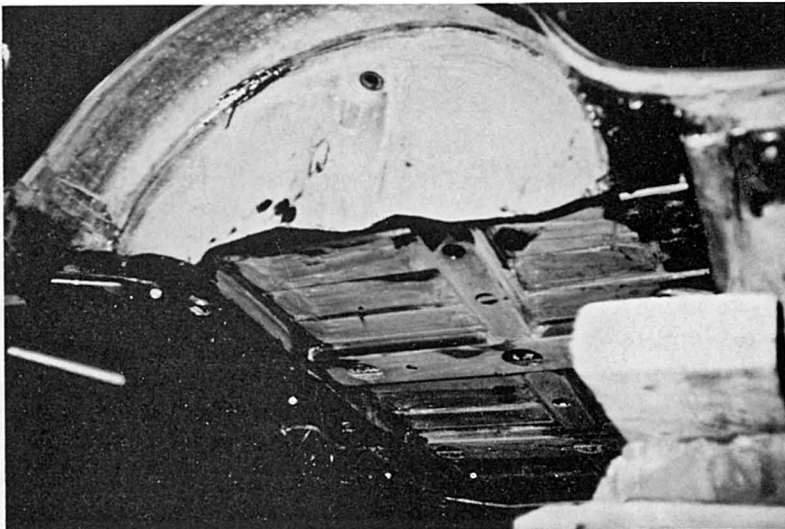
Okei ja laivaan, jonne muuten tuli meidän lisäksi 15 muuttoautoa. MM Corvette, 700-sarjan BMW, tuliterä Porsche 928, noin 5 190 Mersua ,pari japsien riisipurkkia ja MINI.

Raskaan merimatkan jälkeen (laivalla oli olutkarnevaalit, joihin oli pakko osallistua!) saavumme Helsinkiin. Pääsemme toisena ulos ja punaista pitkin suoraan tulliin, jossa alkavat vaikeudet!!! Lauantaisin emme tullaa tällaisia! No hetken juteltuamme sovimme, että kun kaikki muut on tullattu he suostuvat tullaamaan Minin. 15 auton,10 rekan, 1 kilpahevosen ja 1 RANSKALAISEN KUKON!jälkeen on meidän vuoromme.

*No tuleeko se myyntitarkoitukseen ? Eipä Miniä juuri kannata siinä tarkoituksessa tuoda. Ensimmäinen tämä on meillä täällä tullissakin. Ja siitä eteenpäin kaikki sujuikin kuin leikki, sillä kaikki paperit olivat täysin kunnossa. 20,85 % tullia maksettuamme pääsemme jatkaamaan matkaa kohti kotia, ah niin onnellisina.

Seuraavana on vuorossa anomus Tampereen katsastuskonttorilta korin vaihtoa varten. Kirjallisen anomuksen tukena on 6 (!) liitettä ja yksi valokuva. Noin viikon kuluttua anomus tuli takaisin kaikkine papereineen! Liitteessä luki:"Muutostyö, joka koskee autoa N:..... EI vaadita erillistä korinmuutoslupaa, koska vaihdettava kori on samaa mallisarjaa!!! vain tarvitaan kanta-auton katsastus, ja tämän oli jo tehty aiemmin. Eli nyt oli kaikki luvat olemassa ja vaihtotyö voidaan aloittaa. Tätä kirjoitettaessa 16.12.87 on Minin pohja puhdistettu ja takakelkka laitettu uudestaan paikoilleen. Pohjasta EI LÖYTÄNYT YHTÄÄN RUOSTETTA, vaikka Mini on 6vuotta vanha, eikä massausta tunneta Saksassa.SYY = Mini oli vain lentokenttä ajossa sen 15 482 km..... Jatkuu, jos katsastus menee läpi!!!!!!

EI REIKIÄ !



MINI MARKET

Myydään: Mini 1300 cm3., katsastettu vm 1971, musta 5 "peltivanteet plyysiverhoilu, saumat poistettu jne 939/25184 ilt. Vesa Virta

Myydään: Mini vm 77 1000 cm3 , ajettu 80000 km. 931/551357 t 931/632743 k Jussi Pieranta

Myydään: Mini 1000 cm3 vm1972 takakelkka, helmat ja akku uusittu uudet kesärenkaat ja iskarit. Ajettu 90000km. 90/553166 t. 90/536874 k Lasse Åkerblom

Ostetaan: Cooper S:n levyjarrut ja vetoakselit, tehostaja putkineen takajarrurummut + navat laakereineen, nopeusmittari sekä Cooperin leveät vanteet. Kaikki cooperiin liittyvät kirjat kiinnostavat. 911/81530 ilt Karl-Johan Öhberg

Myytävänä: Dunlop Al-vanteet, 2 x 1 1/2" SU+imusarjat, peltipakosarja, värillinen tuulilasi, takakelkka jne 918520645 ilt Jarkko Lehtonen

Myydään: Mini 1000cm3 vm 1980. Hannu Kämäräinen 931/791111

Ostetaan: Mini Traveller, alkuperäinen sekä matkailuperävaunu POKSI. Juha Kaivo-oja 931/771030

Ostetaan: Suorahampainen vaihdelaatikko Olli-Pekka Herva 980/16692 viikonloppuisin

Myydään: Mini Van vm 1962 ikkunoin.

Olli-Pekka Herva 980/16692 viikonloppuisin

Myydään: Austin Maxi 1750 cm3 vm 1972 hyväkuntoinen katsastettu 4/87 siisti. Hintapyyntö 2500,- Seppo Vuorinen 931/651085 Tampere

Myydään: AGA X 11 käyttämättömän kaasuhitsilaitteet takaiskuventtiilein, tai vaihdan Minin 10" kevytmetallivanteisiin renkaineen. 911/81845 Karl-Johan Öhberg Hanko

Myydään; Minin osia vm 70 - 73.

924/868563 Tero Kalervo iltaisin

Ostetaan: 1000 cm3 vaihdelaatikko, hyväkuntoinen !
90/803825 tai 916/11417 Pekka Vaarula

Myydään: Mini 1000 cm3 vm 1977. Toinen omistaja 80.000 km
katsastettu 10/87. Hinta 7500,-
931/632743 Jussi Pietarila

Myydään: RalliMini R-2 1000 cm3 Kaikin mahdollisin varustein
renkaat+ varaosia. Tarjousten mukaan.
914/762267 Esa

Myydään: Mini 1000 cm3 vm 1977 128000 km, katsastettu 11/87.
kahdet renkaat, moottorinlämmitin, korjauskirjat,
nokkapeitto jne. Hinta 6600,-
916/21811 Reijo Mäki-Antti

Myydään: Talvirenkaat Cooperin peltivanteilla (yksi talvi ajettu)
öljynlauhdutin+putket, 1000 cm3 kone+vaihteisto käyn-
tikunnossa, takakelkka, vaihteistoja, lohkoja, kansia,
nokkia (850 ja 1000), kaasareita, takavalvoja jne
922/51465 Mika Reivo Laitila

Myydään: Mini 850 vm 1969.
Kori hyväkuntoinen, väri metallinhohtopunainen,
kattoikkuna, katsastettu 8/87.
Soittele iltaisin kotiin (90) 269 505
päivisin töihin (90) 471 2995 Reija Blom.

MYYTÄVÄNÄ: Vetreä, nuorekas (vm -79) siisti, oranssinvärinen
Minttu 1000 hakee uutta omistajaa. Nykyinen omis-
taja "joutuu" ottamaan työsuhdeauton. Katsastus-
setä leimasi paperit viime heinäkuussa. Uudet
osat: jäähdyn, akku, starttimoottori, lämmitys-
laitteen moottori. Mintussa soi myös iloisesti
aivan ehta Sanyo-merkkinen radiokasettisoitin.
Rakasta ystävää on vaikea hinnoitella, mutta Hänen
oma pyyntönsä on 10.000 mk. Soita meille illalla,
puh. 90 - 311 704/Eugeny Fedotov.

Myydään: 40mm Weber + pitkä imusarja, LCB - pako-
sarja, ovenlasit, takasivulasit 4 kpl,
takalasi, virtalukko+2avainta, vilkkukat-
kasiin, syylläri, lohkolämmitin, tuulilasin
peesi-pyyhkimen moottori, pohjapanssari,
1000 cm3 moottori(-78), takavalon lasi ja
etuvilkun lasi (valkoinen), käsi jarruvaije-
rit (uudet), SU bensapumppu, ym.
puh. 952/63467

Ostetaan: Takapenkin istuinosa vm 1978 tai nuorempi, tai kangas-
32 verhoiltu muuten
924/15969 Markku Raita

Ostetaan: Vakion tai viritetyn hyvän 1000 cm3 koneen, 12" tal-
virenkaat 4 kpl, 10" piikkipyörät 4 kpl, hyvät Club-
mannin lattiamatot ja niskatuelliset etupenkit.
941/668605 Petri ilt.

Myyn: Tonnisen projektikoneen ja Mailerin 1300 koneen + pako-
sarjan (peltisen) yms pientä osaa.
941/668605 Petri ilt.

TIEDOKSI: Frank Rakous
Mezipoli 1092
14100 Prague4, Michle
Tsekkoslovakia myy/vaihtaa mm Hi-Lo-sarjoja
säädetäviä alatukivarsia, ja takatukia, 40-45 mm
Weberin al pitkiä imusarjoja, kannentiivisteitä
Cu/AsþCu (Myös vanhan mukaan) sekä Cu/Asbesti/Cu
pakosarjan tiivisteitä, mallin mukaisia. Kansia
toiveiden mukaan (venttiileillä tai ilman).
Hinnat noin 50% normaalihinnasta (?). Vaihdossa
käy rikkoutuneet Al/Fe kannet. On kiinnostunut mm
Mini- kirjallisuudesta. Ajanut MINILLÄ mäkiajoja
noin 10 v. Samoin löytyy mm Skodaan RS 130 5v suora-
hampaisia laatikoita jne jne. Jos olet kiinnostunut
kirjoita englanniksi. Eipä olisi uskonut (Toim. huom.)

KUVAUSKILPAILUN TULOKSET: Arvovaltainen raati=johtokunta valit-
si parhaaksi MINI-kuvaksi Esko Nikkasan kuvan. ONNEA !! Mini-
kalenteri 1988 on lähtenyt voittajalle.



Aineistoa Mini-club lehteen.

ARG:n uusi moottori

Näin talven keskellä kesän treffejä odotellessa olisi pikallaan pieni informaatio siitä mitä Austin-Roverin pojat saarivaltiossa puuhailevat. Suomessa alan lehdissä tästä ollaan oltu hiljaa, johtuukohan se sitten tietämättömyydestä tai välinpitämättömyydestä. Tämä epäkohta olisi paikallaan korjata ja kerronkin uusimmat juurut tästä toistaiseksi salaisesta projektista.

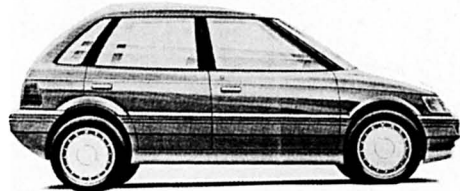
Austin-Roverilta ilmestyy v.1990 mallisto toisen sukupolven Metroja ja näihin uutuuksiin ei vanhaa kunnon a-sarjan moottoria kelpuutettu. Jo suunnitelluvaiheessa tähtätiin tehokkuuteen ja taloudellisuuteen, mikä johti a-sarjan hylkäämiseen ja tilalle tosiaan haluttiin nykyaikainen, kilpailukykyinen moottori.

K-sarjan moottorit ovat 40% tehokkaampia, ja kevyempiä, 10-15% taloudellisempia ja 4-5% edullisempia valmistaa. Moottorin osien valamiseen on kehitetty ns. vacuum casting prosessi, millä päästään suurempiin mittatarkkuuksiin jakevyempiin rakenteisiin. Mm. Cosworth käyttää samaa menetelmää. Moottorin si jäähdytysnestetilavuus on hämmästyttävän pieni vain 0.5 litraa, tuntuu uskomattomalle mutta asiantuntijat väittävät, että nykyisissä moottoreissa 90% vedestä on tarpeetonta eli ei tee mitään (kiehuu ainakin kesäisin jollei mintun sisälämmitin ole päällä nopeassa ajossa) Tätä epäkohtaa on kuitenkin parannettu ja saatu hyötysuhde korkeammaksi. Voidaan mainita esim. Hondan 1.4L kone joka luovuttaa 25% enemmän lämpöä veteen kuin k-sarjan voimalähde, ja varmasti hodalla on etsitty parempia ratkaisuja hyötysuhteen parantamiseen.

K-sarjan suunnittelussa ei ole ainoastaan tähdätty taloudellisuuteen vaan myös erinomaiseen tehokkuuteen. Testipenkillä on saatu suuntaa antavia arvoja: 1.4l, 16 venttiiliä, bensiinin ruiskutus antaa 105bhp ja on samalla huomattavan hiljainen, koska suuria paine eroja on tasattu ja samalla eliminoitu suurille voimille altiit kohdat jotka helposti resonoivat rasituksen kohdistuessa niihin.

Kuva antaa jotain suuntaa Metron ulkonäöstä, mitä vaihteistoja niissä käytetään on vielä arvoitus, mutta ne ilmeisesti valmistetaan yhteistyössä saksalaisten tai ranskalaisten kanssa, kansainvälisyys ennen kaikkea. Entäpä olisiko mahdollista asentaa voimapesä miniin, tuskinpa kukaan (luopuisi iron-babyestä, mutta jos se tosiaan on niin hiljainen. (haluaisi luopua)

terv. Harri Pullola
Jyväskylä



Metro Mk II 1990

MININ OHJAUSPYÖRÄN TAKANA

1. Nimi, ikä ja asuinpaikka?

Timo Salminen, 36 v, Jokioinen.

2. Ammatti?

Työpääällikkö.

3. Perhesuhteesi?

Naimisissa, 1 vaimo.

4. Mitä ominaisuuksia arvostat muissa ihmisissä?

Rehellisyyttä.

5. Entä itsessäsi?

Pitkää "vieteriä".

6. Koska aloit Mini-harrastuksesi ja milloin liityit Mini Clubiin ja oletko kilpaillut Minillä?

Aloitin 1969 vuoden 1965 850 cm3. 1981 liityin Hannoverin Mini Clubiin ja 1982 Suomen kerhoon. En ole kilpaillut.

7. Toimintasi kerhossamme/ Perustajajäsen/ perustajajäsen/ kilpailusarvotuksesi?

Kerhon perustajajäsen, puheenjohtajana pari vuotta ja sen jälkeen lehden toimittajana tähän saakka (ainakin).

8. Muut harrastuksesi?

Työnteko(?), asuntovauhuilu ja omakotitalon puutarha.

9. Nykyinen/ nykyiset Minisi?

Morris Mini Van 1962, Mini Van 1980/12 ja Mini 1975 (1380 cm3)vaimon.

Varalla Morris Mini Van 1963.

10. Montako Miniä olet kaikkiaan omistanut?

62 Van, 63 Van, 65 Mini, 67 Van, 67Mini, 75 Mini, 80 Van, 80 Mini = 8

11. Mieleenpainunein muisto Mini-harrastuksesi ajalta/ kilpailuiloitasi? Kesälomalla Minin kanssa Euroopassa 1kk ja 7000 km, eikä vikoja.

12. Mitä asioita haluaisit kehittää kerhotoiminnassamme?

Kumpu saisi enemmän aktiivista porukkaa mukaan!

13. Mitkä asiat kerhotoiminnassamme harmittavat?

Joskus kuultu vähemmän rakentava arvostelu.

14. Minkälaisena näet kerhomme tulevaisuuden?

Näyttää tällä hetkellä melko mukavalta.

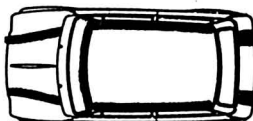
Jos et olisi Mini-harrastaja, mitä harrastaisit?

15. Vaimoni mukaan varmaan jotain AUTOJA...






nordmanin kirjapaino
 Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30
 916-22125



Lehti 25	:	Aineisto sis	vk 4,	ilmestyy	vk 8
" 26	:	" "	" 14,	" "	" 18
" 27	:	" "	" 31,	" "	" 34
" 28	:	" "	" 45,	" "	" 49
" 29	:	" "	" 4,	" "	" 8

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

Puheenjohtaja:
Pasi Väliälä

Jäsenasiat:
Tapio Ketonen

MIKÄLI VASTAANOTTAJAA EI
TAVATA, LEHTI PYYDETÄÄN
PALAUTTAMAAN TOIMITUKSEEN.

Sihteeri:
Hannu Lindstedt

Toimitus:
Timo Salminen

ISSN 0784-2597