



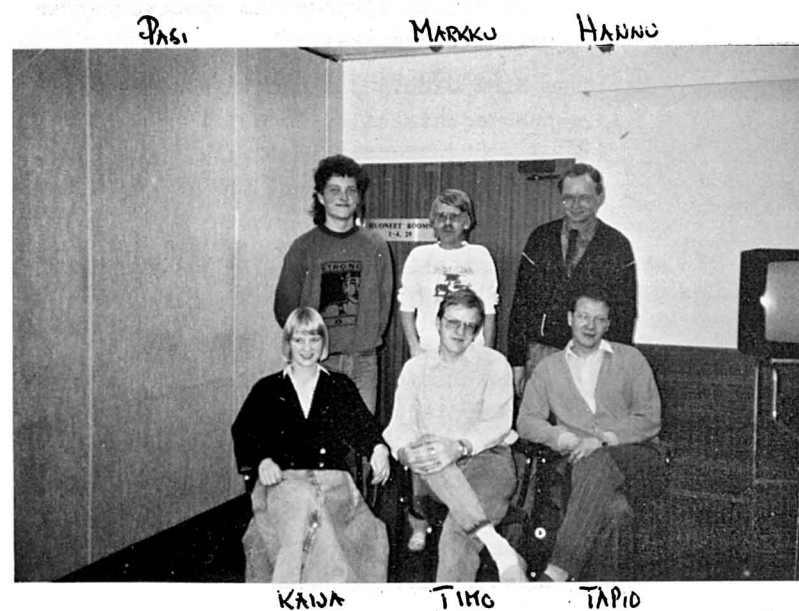
JÄSENLEHTI

N:o 4 , 28 1988

**"MUISTA TALVEN LIUKKAAT
KELIT!"**



VUOSIKOKOUS



MINI CLUB FLYING FINNS RY

VUOSIKOKOUS

ESITYSLISTA



Aika: 19.11.1988 alk. klo 13.00
Paikka: Hotelli Ellivuori, Vammala.

- 1 § Kokouksen avaus
- 2 § Kokouksen järjestäytyminen
- valitaan kokoukselle puheenjohtaja
 - valitaan kokoukselle sihteeri
 - valitaan kaksi pöytäkirjan tarkastajaa
- 3 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- ilmoitus vuosikokouksesta on julkaistu jäsenlehdessä No 3/1988. Ilmoitus on julkaistu vähintään viikkoa ennen kokousta ja siten katsotaan jäsenten olevan tietoisia kokouksen ajasta ja paikasta.
- 4 § Esityslistan hyväksyminen
- esityslista hyväksytään vuosikokouksen työjärjestykseksi.
- 5 § Valitaan Mini Clubin johtokunta vuodelle 1989
- puheenjohtajan valinta
 - varapuheenjohtajan valinta
 - sihteerin valinta
 - rahastonhoitajan valinta
- 6 § Valitaan kaksi tilintarkastajaa ja kaksi varatilintarkastajaa vuodelle 1989
- 7 § Valitaan kerholle muut toimihenkilöt
- jäsenrekisterin hoitaja
 - kirjanpitäjä
 - jäsenlehden toimittaja ja postittaja
 - tiedotussihteeri
 - huvitoimikunta: 3-4 henkilöä
- suunnitteluryhmä kokoontumisajojen järjestämisessä yhdessä paikallisten vetäjien kanssa.

- 7 § - vara-osien/kerhomateriaalin hankinta- ja välityshenkilöt. Myynti kerhon kokouksissa.
- muut toimihenkilöt.
- 8 § Jäsenasiat
- vahvistetaan jäsenmaksu vuodelle 1989
 - vanhat jäsenet: ____:-
 - uudet jäsenet: ____:-
 - eräpäivä ja maksutapa
 - jäsenkorttien julkaiseminen
 - kunniajäsenet
 - muut jäsenasiat
- 9 § Vahvistetaan tulo- ja menoarvio vuodelle 1989
- ehdotus liitteenä
- 10 § Päätetään kerhon kokoontumisajoista ja paikoista
- | | <u>missä</u> | <u>milloin</u> |
|---------------------------|--------------|----------------|
| - talvikokous: | _____ | _____ |
| - kesätapahtuma: | _____ | _____ |
| - Euroopan Mini Treffit: | _____ | _____ |
| - syyskokous: | _____ | _____ |
| - vuosikokous: | _____ | _____ |
| - muut kerhon tapahtumat: | | |
| 5. Nordisk Träff ?? | | |
| Pick-Nick Forssa | | |
| Brittiauto päivät | | |
- 11 § Muut kokoukselle esitettävät asiat
- Kerhomateriaalin hankinta
 - Vara-osat
 - Kerhon pääomannkäyttö
 - Jäsenlehti
 - yhteydenpito ulkolaisiin Mini kerhoihin
 - ym. ym.
 -
- 12 § Kokouksen päättäminen

OK tarkoitukseni oli saada mahdollisimman kevyt ja tehokas Mini vain yhteen tarkoitukseen - halusin jotain todella nopeaa.

Aloitin leikkaamalla nokan pois ja istutin tilalle lasikuituisen, samalla poistettiin kaikki listat edestä, katolta ja takaa. Pyörän aukot suurennettiin edessä ja takana, siten auto voitiin laskea mahdollisimman alas. Ovien kahvat poistettiin ja aukot täytettiin. Takaluukun kansi vaihtui lasikuituiseen ja lasit tummiin plexiin, paitsi etulasi.

Kaikkein "vaikein" työ oli takalaatikon pohjan ja sisälokasuojien poisto sekä koko takakelkan siirtäminen tallin nurkkaan, uusi akselisto valmistui David Vizzardin ohjeen mukaan 2" putkesta, iskareiksi valitsin Spaxit. S:n jarrut ovat tietenkin edessä ja takana (Super Minifinn). Säädettävä venttiili on sisällä takajarruja varten.

Vanteet ovat Mercurun al-vanteet 10" Yoko 008 renkailla, tosin alle mahtuisi myös 13", mutta 10" olivat tallissa!

Syystä jota en oikein tiennyt itsekkään halusin siirtää syylärin takluukkuun. Otin Honda Civikin syylärin sähköpuhaltimiseen ja termostaateineen. Takanahan oli nyt tilaa, kun pohja oli pois. Takaluukun kanteen tein tuuletusaukkoja ilman poistumista varten. Putket kulkevat auton sisällä ja välillä on venttiili ilmaamista varten. Moottorin tuulettajan siivet saivat jäädä pois tietenkin. Nyt moottoritila näyttää siistiltä ja tilavalta ilman syyläriä.

Sisustus on vielä kesken, mutta alkua on jo: Penkit ovat Renaultin R 5 ja kaikki mittarit kuljettajan edessä, sekä katkaisijat penkkien välissä. Takapenkki on hukkunut samoin sen istuinosan metallit ja takaselkänoja on vaihtunut alumiiniseen.

No kone sitten lyhyesti: varmaan arvasitkin, että sitä on hieman rukattu: 1380 cm³ isot venttiilit, Elginin high-lift nokka, kevyet venttiilinnostimet, ultrakevyt vauhtipyörä, nokka-akseli on hihnavetoinen, 45 DCOE + 6" imusarja +KN suodatin, LCB-pakosarja, RC-40 putki, Alden Rally virranjakaja, kilpakytkin, 3,2perä ja naurukaasut lisänä! Pullo on kuljettajan penkin takana ja GO-kytkin on vaihdetangon nupissa.

OK tähän saakka. Että miten se pelaa? Ulkoisesti se ei näytä mitään, koska on kesken, mutta teknisesti kaikki on tähän saakka pelannut melko hyvin, mutta en ole uskaltanut kurittaa sitä sen jälkeen, kun etupää irtosi hitsauksistaan erään kiihdytyksen aikana (tiedänköhän mitä tein itsekkään). Tärinät ja hirveä ääni sisällä ovat ainoa todellinen murhe.

MINI RACE

20.8.1988

Mutta se KULKEE!!! Voimaa tuntuu olevan enemmän kuin mulla sisua käyttää sitä. Eräs ongelma on ja se on ilokaasu. Koska jo perusteho on melkoinen, niin NO2 tuntuu jo liiottelulta. Kun GO-kytkintä painaa, alkavat etupyörät sutia hervottomasti tyhjää ja tunne onkuin koko kone lentäisi hajalle. Lukkoperästä voisi olla apua tässä tapauksessa.

Niiden muutaman tuhannen kilometrin perusteella mitä olen Minillä ajanut tiellätuntuu, että ei tiellä ole enää mitään pyhää.

Sattui tässä eräänä päivänä, kun olin tulossa kotiini ja jouduin pysähtymään valoihin kääntyäkseen vasemmalle risteyksestä. Juuri kun olin kääntymässä, tuli vastakkaisesta suunnasta 87 Corvette, joka kääntyi samaan suuntaan kuin minä. Ajattelin, että mitä hittoa ja painoin kaasun pohjaan. Se oli kuin Daavid vastaan Goljat. Kyseessä oli tietenkin Minin omistajien kunnia kyseessä! Seurasin kuin hai laivaa jos nyt etuvetoisesta niin voi sanoa. Läpi ykkösen ja kakkosen, mutta Vette ei näyttäneenkään jättävän yhtään Miniä! Kamppailin tosiaan autoa vastaan, jonka huippu on 240 km/h ja nollasta sataan aika lähellä 5 sekuntia. Vedettyäni kolmosella 7000 olimme vielä rinnakkain, mutta jouduimme kunpikin hiljentamaan vastaantulevien autojen tähden. Ei nitroa ja olimme olleet tasoisissa! Vetten kuski heilutti minulle mäen päällä ja seurasi seuraaviin valoihin, jossa voisimme kokeilla paremmin. Valon vaihduttua vihreiksi jatkui sama meno, kunnes nelosta vaihdettaessa alkoi Corvetten teho tulla esille ja alkoi nopeasti jättää Miniä. Hiljensin ja huomasin tariseväni kauttaaltaan.

Edessäpäin näkyi Corvetten kuski ajaneen autonsa tien viereen ja huiskutti minulle, jotta pysähtyisin juttelemaan. Hän tervehti minua sanoen: "En voi uskoa tätä, mitä hel-tiä sulla siellä loorassa on?"

Valitettavasti Mini Briefs (Mini Owners of America) vapaasti kääntänyt Dick Riveresin tekstiä Timo Salminen, sillä eihän meillä Suomessa ole tämä mahdollista....
Thanks to Dick Riveres for copying your story december 1987 in Mini Briefs.

Ps. Has your treasurer Gary Lindstedt any relatives in Finnland?
Just wondering (Our secretary is Hannu Lindstedt)

Timo

Ps: Hyvää Joulua ja ONNELLISTA UUTTA VUOTTA 1989

!; TOIMITUS + KOKO KONKKAARONKKA!

HAPPY X-MAS, SCHÖNE WEIHNACHT, ETC

Huoltojoukot saapuivat jo hyvissä ajoin paikalle järjestelemään Ahveniston tapahtumaa, sillä oli tarkoitus tehdä myös muuta kuin kiertää rataa.

Noin klo 12.00 oli paikalla 34 Miniä, joten toimintaa !!!!!!!

Ensimmäisenä lajina oli ilmeisesti Mini porukalle täysin tuntematon ranskalainen Petangue-peli. Tästä lajista oli nimittäin mahdollista saada 20 pistettä, mutta yhtään pistettä ei "tarvinnut" antaa kellekkään.

Seuraava lavi olikin jo tutunpi. Siinä piti heittää vaahtomuovista tehtyjä palloja (2 kpl) Minin lyhdyn pottaan. Toimitsijan perskuleet olivat valinneet heittosuunnan suoraan vastatuuleen ja ultrakevyt vaahtomuovipallo ei tahtonut lentää millään sitä 120 cm. Tosin joku onnekas sai 10 pistettä tästä.

Kolmantena lajina oli kiihdytysajo. Renkaaksi sai valita joko 5,20-10" räätirenkaan tai rataslicksin (10") sekä Minin käsijarrukepin. Tällä kepillä sai sitten kiihdyttää renkaan noin 10 metrin matkan, kääntää sen ympäri ja palata takaisin.

Ajat vaihtelivat voittajan 15,59 sek 42,42 sek välillä.

Viimeiseksi kaikki pääsivät ensin tutustumaan rataan, jonka jälkeen kokoontuttiin lähtäpaikan kohdalle. Siitä tapahtuivat lähdöt 30sek välein. Tarkoitus oli kiertää rata kerran ympäri 55,39 km/h keskinopeudella! Teoreettisesti laskettu aika olisi ollut 197,6 sek eli 3 min 17,6 sek. Lähimmäksi osui Markku Rinta 3 min 16 sek ajallaan.

Lopputulokset muodostuivat seuraaviksi:

1. E-P Haimila	20p	10. J Pietarila	4p
J Kaivo-oja	20p	11. J Järvelä	3p
2. A Laakso	16p	12. Kaikki muut	0p
3. H Laakso	13p		
4. J Salmio	12p		
5. U Virtanen	11p		
6. P Arjovirta	10p		
V Liukkonen	10p		
M Rinta	10p		
K Finnig	10p		
7. M Jantunen	8p		
8. T Töyry	7p		
9. P Räike	6p		

Kauniin sään vallitessa jäivät muutamat tahkoamaan vielä rataa jonkun aikaa.

Viimeistenkin kyllästyttyä kiertämiseen, voitiin todeta, että vain yhden Minin lampun lasit olivat rikkoutuneet vasten kaidetta. Siis tuuria. Vielä tuumailtiin yhdessä, että kyllä tänne voi tulla ensivuonnakin. Radalla on kahvio koko ajan toiminnassa, eikä radan vuokrakaan huimaa päätä, eli vuonna 1989 taas MINI RACE Hämeenlinnan Ahveniston radalla.

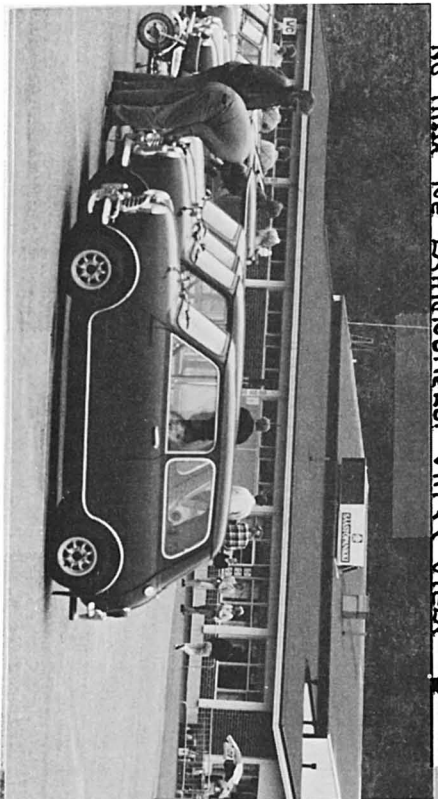
Time



OSA 34 MINISTÄ RADAN VARIKOLLA



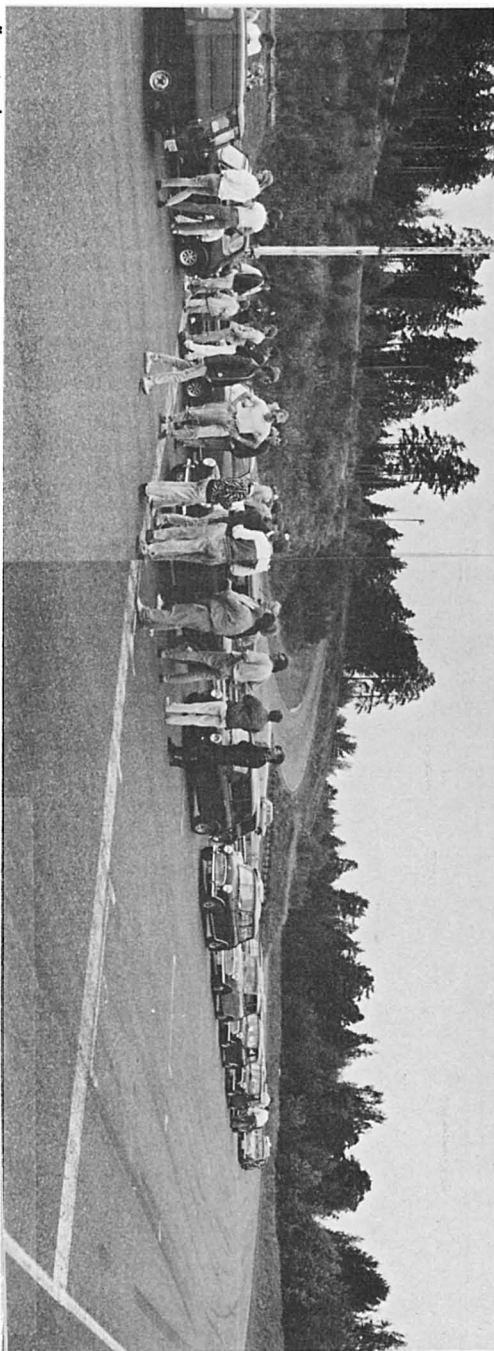
JA OSA RADALLA



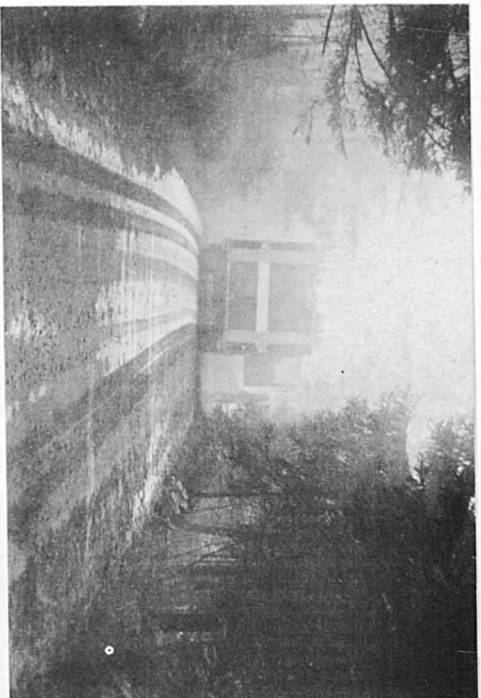
NO MINÄ NE LÄHTÄNUMEROT VIIPY VIELÄ



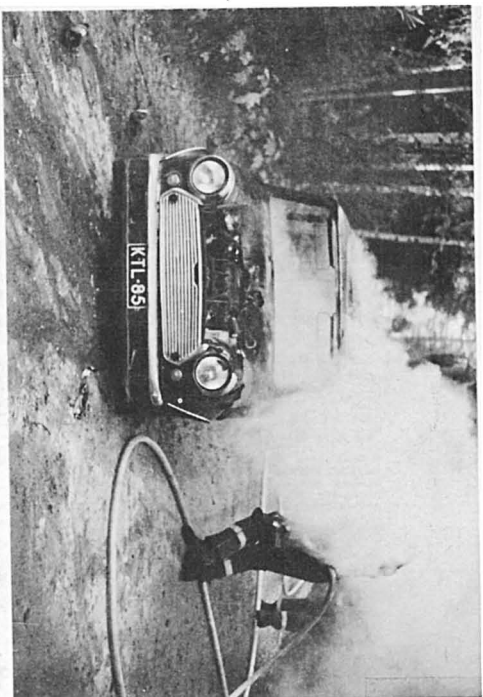
KUINKA SE NYT DOIN LIPSAHTIKIN KAITTESEN



LÄHTÖJÄRJESTELYSÄ



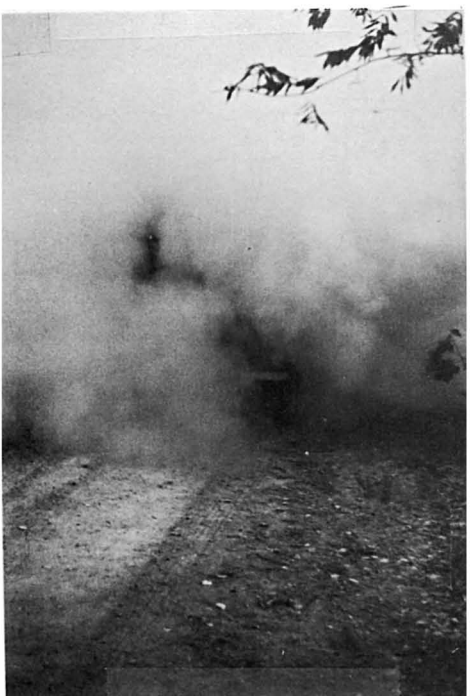
1



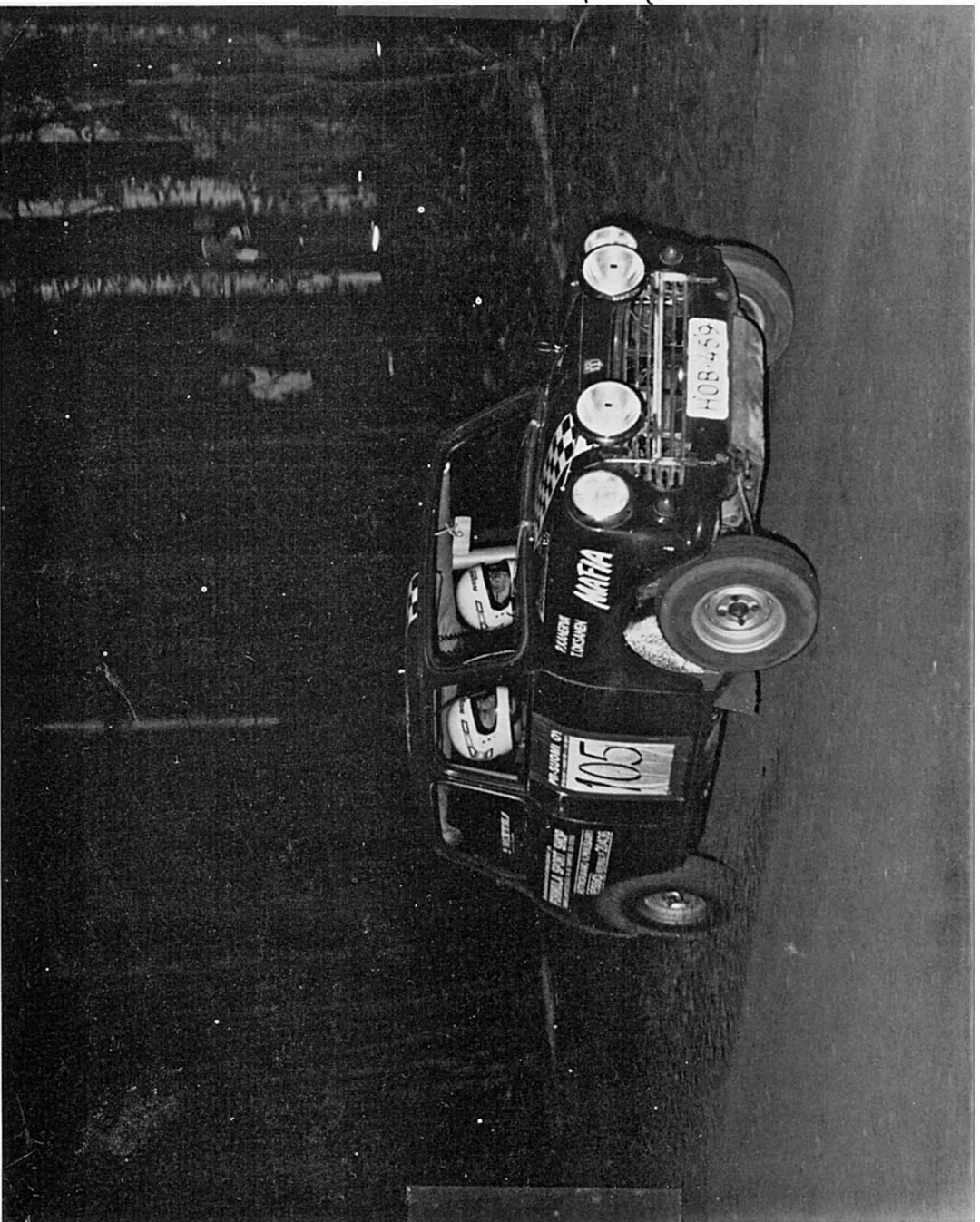
2

МУСТА СТАВТИЯ ВАРОВСКИ ЕНСИ КЕВКАНИ
 ТЪЛВЕН СЕИСОКИН ДЪЛКЕЕН.

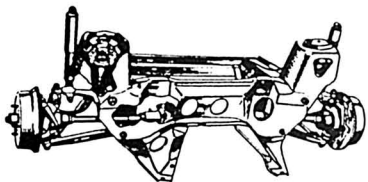
КАНДЕУ ТУНЪКЪН СКИМПУТИМЕН ДЪ ФЪЛ
 КУНУНЪН ДЪЛКЕЕН ЕИ АУТО ЕНЪНЪ
 НЪНТЪ МЕНЪНДЪН ВЪНДЪН !!
 ТОИКИТУС



3



JARVO OKKANNEN
 PETRI KANNENVA



ETUJOUSITUKSEN rakenne läpileikkäuspil-
roksena. Kuten kuvasta näkyy, ovat tavan-
mukaiset metallijouset korvattu kumikar-
tiolla, joiden jousto-ominaisuuksia tehdas
ilmeisesti pitää parempina.

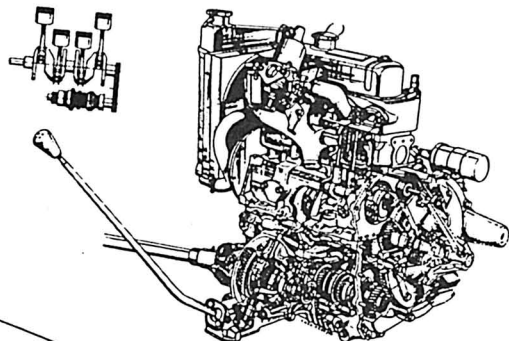
TEKNIIKAN
Maailma
KOEAJAA

MORRIS

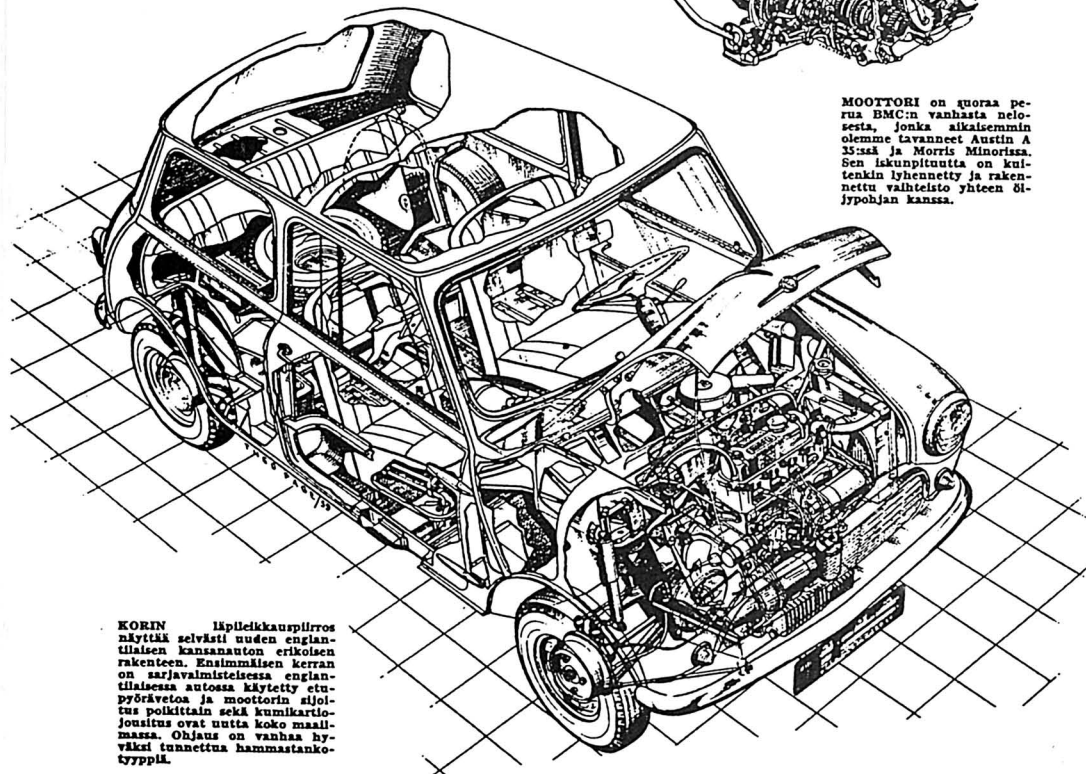
AUSTIN seven 850 MINI-MINOR



MYÖS takajousitus on järjestetty kumikarti-
ojouilla. Pyörän ripustus on myös englantil-
laseksi autoksi epätavallinen, sillä yleensä
ovat britit käyttäneet jäykkää taka-akselia.



MOOTTORI on suoraan pe-
rus BMC:n vanhasta nelos-
esta, jonka aikaisemmin
olemme tavanneet Austin A
35:ssä ja Morris Minorissa.
Sen lakupitua on kul-
tenkin lyhennetty ja raken-
nettu vaihteisto yhteen si-
lyppöjän kanssa.



KORIN läpileikkäuspilros
näyttää selvästi uuden englan-
tilaisen kansanauton erikoisen
rakenteen. Ensimmäisen kerran
on sarjavalmistuksessa englan-
tilaisessa autossa käytetty etu-
pyöräveto ja moottorin sijoit-
us polkittain sekä kumikarti-
ojousitus ovat uutta koko maail-
massa. Ohjauks on vanhaa hy-
väksi tunnettua hammastanko-
tyyppiä.



ELOKUUN lopussa löi englantilaisten Nuffield-
ja Austin-tehtaiden yhteenliittymä, British Mo-
tor Corporation (BMC), pöytäan viimeisimmän val-
tin kansanautomarkkinoilla. Se ei ole mikään ta-
vanomainen "uusi malli", johon on lisätty hevos-
voimla, kokoa ja panoraamatuullasi, vaan sellaisin
klassikkoihin kuten Volkswageniin, Citroën 2 CV:hen
tai Fiat 800:een rinnastettava periaateratkaisu. Eri-
tyisen mielenkiintoiseksi sen tekevät juuri raken-
teelliset erikaisuudet: nelosmoottorin sijoitus eteen
polkittain, etupyöräveto ensimmäisenä englantilai-
sena sarjavanauna, kumikartiojousitus ja täydelli-
nen tilan hyväksikäyttö.

Omintakaisuutta tässä pikkuautossa on siksi pal-
jon, että yksi nimi ei ole sille riittänyt, vaan kyl-
tissä lukee vaihtoehtoisesti Morris Mini-Minor tai
Austin Seven 850. Vaunua valmistavat nimittäin
sekä Austin- että Morris-tehtaat käytännöllisesti
katsoen täysin samanlaisena — ainoa ero on jääh-
dyttimen maskissa ja verhoiluissa. Kumpikin tehdas
markkinoi tuotteensa oman myyntiverkostonsa
kautta, jonka johdosta Suomessakin saman auton

voi samaan hintaan ostaa Oy Voimovaunu Ab:stä
Morriksena ja Oy Veho Ab:stä Austinina.

Kumpikin tehdas on yksimielinen siitä, että tämä
Alec Issigoniksen kahdeksan viime vuoden suunnit-
telutyön tulos merkitsee vallankumousta kansan-
autoalalla. Perustana ovat vertailunluvut kolmen
eniten myydyin eurooppalaisen pikkuauton suhteen,
joita BMC:n uutuuks on keskimäärin 9 % lyhyempi
akseliväliltään, 9 % matalampi, 23 % lyhyempi, 10 %
kevyempi, 40 % tehokkaampi hevosvoimiltaan, 12 %
nopeampi, 15 % pieniruokaisempi ja 28 % kiihty-
vämpi. Omat arvomme polkkaavat jonkin verran
edellä luettelusta, emmekä ole niitten perusteella
tarkistaneet englantilaisten lukuja.

Uskomattoman tilava

Uuden auton syntyvaiheista kertoo mainosteksti,
että Mr. Issigoniksellä on lähtökohdanaan ollut nel-
jä ylimittaista henkilöä, joitten ympärille hän on
kirjaimellisesti suunnitellut auton. Olipa tämän sel-
kan laita miten tahansa, niin ainakin ensimmäisen



Valmistaja: Morris Motors Ltd., Cowley, Oxford ja Austin Motor Co. Ltd., Longbridge, Birmingham, Englanti.
Maahantuoja: Oy Voimavaunu Ab, Fredrikinkatu 65, Helsinki (Morris) ja Oy Veho Ab, Salomonkatu 17, Helsinki (Austin).
Hinta: n. 540.000.—

Teknilliset tiedot

MOOTTORI:

Sijointus, toimintatapa ja muoto: Eteen poikittain sijoitettu nelitahtinen rivimoottori.
Sylinteriluku: 4.
Sylinterimittat: 62,9 x 68,3 mm.
Sylinteritilavuus: 848 cm³
Puristussuhde: 8,3:1.
Suurin teho: 37 hv/5.500 kierr./min.
Suurin väantömomentti: 6,1 kpm/2.900 kierr./min.
Mäntänopeus: 13,6 m/sek./5.500 kierr./litrateho: 43,8 hv.
Sylinteriryhmä: Valurautaa.
Sylinterikanat: Valurautaa.
Venttiilikoneisto: Työntötankojen avulla toimivat kansiventtiilit.
Öljynsuodatin: Purolator-päävirtasuodatin.
Jäähdytys: Vesijäähdytys, painejäähdytys, vesipumppu ja termoelektroli.
Käyttö: S.U. HS2.
Polttoainepumppu: S.U. PD-sähköpumppu.
Sytytysjärjestelmä: Sytytyspuola ja sekä keskipakoinen että allpainesäätimillä varustettu virranjakaja.
Latausgeneraattorin teho: 270 W.
Akku: Jännite 12 V, varauskyky 34 Ah.

VOIMANSIIRTO:

Kytikin: Nestekäyttöinen kuiva yksilevykytkin.
Vaihteisto: Moottorin alaosan yhteyteen rakennettu nelivaihteinen vaihdelaatikko, 2., 3. ja 4. vaihde synkronoitu, vaihdetanko korin lattialla.
Välitysuhteet (kokonaisvälitykset): 4. vaihde 3,77, 3. vaihde 5,32, 2. vaihde 8,18, 1. vaihde 13,66 ja peruutusvaihde 13,66:1.
Nopeus suurimmalla vaihteella 1.000 kierr./min.: 23,8 km/t.
Kardaaniakseli: —
Vetopyörästä: Kaarevahampaiset hammaspyörät.

ALUSTA:

Rakenne: Itsekantava teräskori.
Etujousitus: Erillinen, poikittaiset eripituiset tukivarret, kumikartiojouset.
Takajousitus: Erillinen, taakse suunnatut tukivarret, kumikartiojouset.
Iakunvalmentimet: Putkimalliset nestelakunvalmentimet sekä edessä että takana.

Ohjauslaitte:

Hammastanko.
Ohjausvälytys: —
Jarrut: Nestejarrut, takajarruissa palneenrajoitusventtiili.
Selostajajarru: Mekaaninen, takapyörin vauhtava kbsjarru.
Jarrurummun läpimitta: 178 mm sekä edessä että takana.
Jarrupinta: 435 cm²
Pyörät: Neljästä kohdasta kiinnitetyt teräsvivypyörät.
Renkaat: 520—10 (sisärenkaattomat)

KORI JA VARUSTEET:

Korimallit: 2-ovinen Sedan.
Värit: Kolme eri väriä.
Verhoilu: Tekonahkaa.
Lämmityslaitte: Kiertolämmityslaitte.
Tuulilasinyyhkiöt: Sähkökäyttöiset.
Mittarit: Nopeusmittari, matkamittari, polttoainemittari ja jäähdytysveden lämpömittari.
Varoitusvalot: Latauksen, öljynpaineen, kaukovalojen ja suuntavalojen tarkkailua varten.

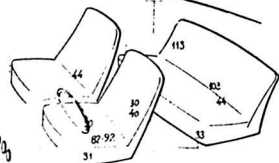
Työkäluksarja: Nosturi, pyöränmutteriavain, ilmapumppu, renkaan venttiilin avain, tulppa-avain, jarrukenkien säätöavain, ruuvitalta, rakomitta, voldepuristin ja työkalulaukku.
Muut vakiovarusteet: Kaksi häikäisy-suojaa, pakettihily koljelaudan alla ja takaistulmen takana, pakettilokerot etuovissa ja takaistulmen sivuilla, edessä yksi ja takana kaksi kaksi tuhkakupla sekä katsastuksessa vaadittavat lisävarusteet.

HUOLTO:

Polttoainesäiliön tilavuus: 25,0 l.
Jäähdytintilan tilavuus: 3,01 + 0,5 l lämmityslaitteeseen.
Moottorin öljytilavuus: 4,5 l + 0,5 l öljynsuodattimeen.
Vaihdelaatikon öljytilavuus: Yhteinen öljytila moottorin kanssa.
Takaistulan öljytilavuus: —
Moottorin öljynvaihto: 4.800 km.
Vaihdelaatikon öljynvaihto: —
Takaistulan öljynvaihto: —
Alustan voitelu: 1.600 km.
Renkaiden ilmanpaine: 1,6 kg/cm² edessä ja 1,8 kg/cm² takana.

MITAT JA PAINOT:

Akseliäly: 2.030 mm.
Raidellä: 1.210 mm edessä ja 1.140 mm takana.
Pituus: 2.540 mm.
Leveys: 1.390 mm.
Korkeus: 1.360 mm (kuormittamattomana).
Maavara: 152 mm.
Paino ajokunnossa: 600 kg.
Paino kuormattuna: 970 kg.
Painon jakautuminen ajokunnossa: 60,2 % etu- ja 39,8 % taka-akselille.
Tehopaino ajokunnossa: 16,2 kg/hv.
Tehopaino kuormattuna: 26,2 kg/hv.



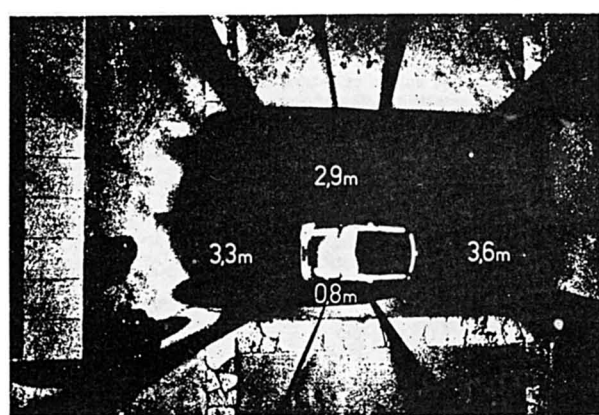
Koe

Kokeet suoritettiin: 29. 8. 1959.
Lämpötila: 11,2° C.
Ilmanpaine: 993,4 mb.
Suhteellinen kosteus: 87 %.
Tuulen nopeus: 4,5 m/sek.
Ajorata: Märkä asfaltti.
Koeauton valmistusnumero: M/A2S4L 385 ja A-A2S7L-145
Matkamittarilukema ennen koeajoa: 2.597 km ja 6525 km.
Koeajomatka: 261 km ja 360 km.
Renkaat: Dunlop "Gold Seal", sisärenkaattomat.
Polttoaine: 95 oktaanin bensini.
Koeajopaino: 775 kg.
Painon jakautuminen: 60,0 % etu- ja 40,0 % taka-akselille.
Tehopaino: 20,9 kg/hv.

HUOM!

NÄKYVYYSALUE

maanpinnan tasossa keskimittaisen (175 cm pitkän) henkilön istuessa ohjaajan paikalla kohotautumattana. Alla tuulilasinyyhkiöiden puhdistama ala



Mittarit

1. vaihde: 33,3 %
2. vaihde: 12,5 %
3. vaihde: 17,4 %
4. vaihde: 7,7 %

Valmistajan ilmoittuksen mukaan.

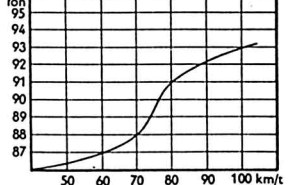
Käyttö

Valmistajan ilmoittama polttoaineenkulutus: 4,3—6,5 l/100 km.
Polttoaineenkulutus koeajon aikana: 7,2 l/100 km.

Mittarivirhe

Nopeusmittarin lukema km/t.: 50 70 100
Todellinen nopeus km/t.: 47,8 67,9 100,0
Mittarivirhe %: +4,4 +3,0 —
Mittarivirhe korjattu kaikkien suorituskykyarvoihin.

Melu



50 km/t.: 86 fonia
60 km/t.: 87 fonia
70 km/t.: 88 fonia
80 km/t.: 91 fonia
90 km/t.: 92 fonia
100 km/t.: 93 fonia

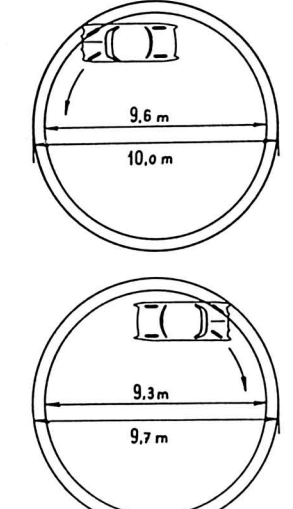
Melumittaus on suoritettu etuistulmesta takaisin suurimmalla vaihteella ajetaassa.

Hidastuvuus

50—0 km/t.: 0,87 g.
Vastavaa jarrutusmatka: 10,5 m.

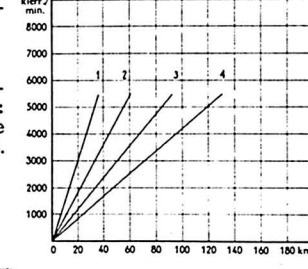
Ohjauspyörän

Ohjauspyörän läpimitta: 40 cm.
Ohjauspyörä kääntyy: 2½ kierrosta.
Valmistajan ilmoittama kääntöympyrän halkaisija: 8,9 m.
Mittattu kääntöympyrän halkaisija: 9,3 (9,7) m vasempaan ja 9,6 (10,0) m oikeaan.

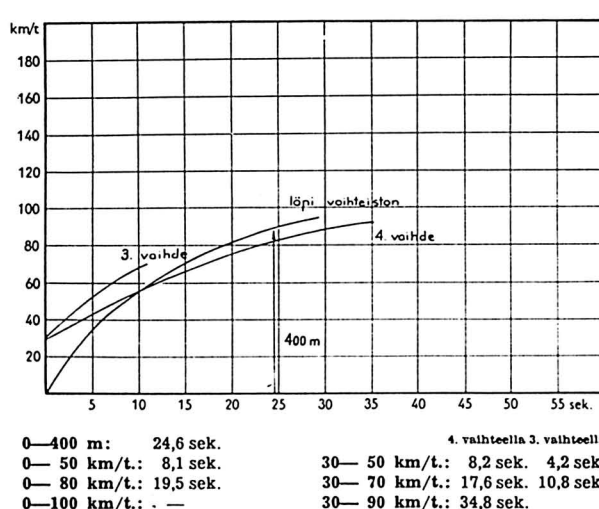


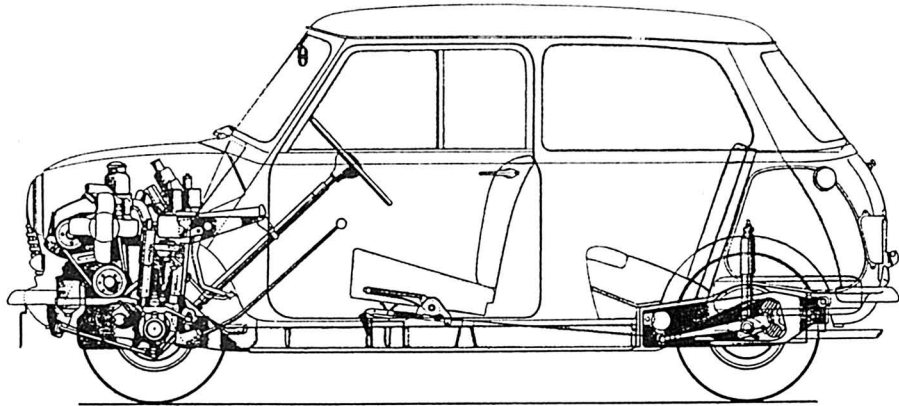
Moottori

Valmistajan ilmoittama huippunopeus: 117 km/t.
Mittattu huippunopeus: 115,1 km/t.
Moottorin suurinta tehoa vastaavat nopeudet eri vaihteilla: 1. vaihde 36 km/t., 2. vaihde 61 km/t., 3. vaihde 93 km/t. ja 4. vaihde 132 km/t.



Käyttö





SALAISUUS hämmästyttävän väliin siskitöihin verrattuna auton ulkomittoihin selviä läski pilirroksista. Kuten siltä näkyy, on moottorille jätetty vain n. 20 % auton pituudesta ja myös takaosa on käytetty hyväksi viimeistä sopukkaa myöten. Ajo-ominaisuksien ja matkustajamukavuuden parantamiseksi on pyörät sijoitettu aivan auton kulmiin.

ja voimakkaamman vaikutelmamme saimme uskottoman väljistä sisätiloista. Niin hyvin edessä kuin takana on riittävästi elintilaa jopa kaksimetrisille ja satakiloisille henkilöille. Mulsta samanluokan vaunuista poiketen on takaistuimen polvi-tila asianmukainen, joten auto on myös käytännössä nelipaikkainen.

Varsinaista kojelautaa ei ole ollenkaan, vaan sen tilalla koko vaunun leveyden mittainen pakettihylly, jonka ainoastaan pyörä mittaritaulu keskellä katkaisee. Fikkutavaroiden sijoitus on muutenkin saanut kovasti huomiota osakseen, sillä niitä varten on varattu tilaa lisäksi kummankin oven alareunasta, jossa on koko oven pituuden mittaiset lokerot, sekä takaistuimen pästä, alta ja takaa. Matkatavarasäiliö auton takaosassa sen sijaan on suhteellisen mitätön ja matala, mutta niinpä sen pohjasta onkin lohkaistu tilaa vararengasta varten.

Pituusleikkausta tarkastelemalla selviää tilankäytön salaisuus helposti ja valmiiksi suunniteltua autoa ajatellen se tuntuu niin itsestään selvältä ja luonnolliselta, että ihmetyttää, miksi autoissa yleensä on tuhlatu tarpeettomasti tilaa kumpaankin päähän. BMC:n konstruktiossa on moottorille varattu ainoastaan 20 % auton pituudesta ja jyrkästi laskeutuvan perän ansiosta ei taakkekaan muodostu hukkatilaa. Virtavilisuus tosin on täten jouduttu unohtamaan käytännöllisyyden hyväksi.

Ulkonäön kannalta ei myöskään pyörien sijoitus aivan auton kulmiin ole eduksi, vaikka teknilliseltä kannalta se mielestämme on ainoa oikea ratkaisu, jotta akselit saataisiin riittävän kauaksi toisistaan ja matkustajat niiden väliin. Esimerkiksi ajo-ominaisuksistaan kuuluisa Citroën on jatkuvasti käyttänyt tätä rakennetta.

Ainoaksi arvosteluksi tilankäytön suhteen jää näin ollen kaksiovisuus, mikä sekkin on perusteltua ajatellen valmistuskustannuksia. Ovet ovat melko leveät ja siten sijoitetut, että nyrkkiäänönä sanoisimme nousemisen etuistuimelle olevan hukan

hankalampaa ja takaistuimelle helpompaa kuin muissa vastaavissa kaksiovisissa autoissa.

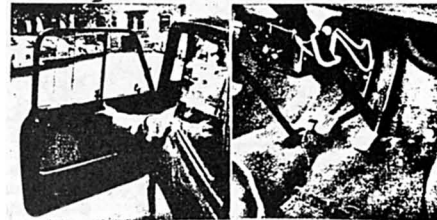
Sisustuksessa arvostelun aihetta

Kun nelisylinterinen vesijäähdytetty moottori on suhteellisen kallis auton hintaluokkaan nähden, on sitä vastaava säästö jouduttu tekemään tinkimällä vähemmän tärkeistä yksityiskohdista. Pelkästään vaahtokumityynyillä jousittuihin muovipäälytettiin istuimiin ja muovikankaalla verhoittuun kattoon nähden ei ole muuta huomauttamista kuin ni-



TYÖKALUVALIKOIMA levitettyä maahan.

KÄYNNISTYSNAPPULA on auton lattialla.



OVISSA on tilavat tavaralokerot.

POLKIMET ovat tavallista lähempänä toisiaan.

den kylmänhohtavuus talvella, mutta sen sijaan pakkasessa kiinnijoutuvat työntöikkunat eivät puolestapaikkaansa hinnansäästönkään kannalta. Sama koskee ovien sisäpintoja ja sivujen toppausta, mikä autosta puuttuu. Omalta osaltaan tästä sekoituu johtu se, että moottorin ääni kuuluu sisään suhteellisen voimakkaana.

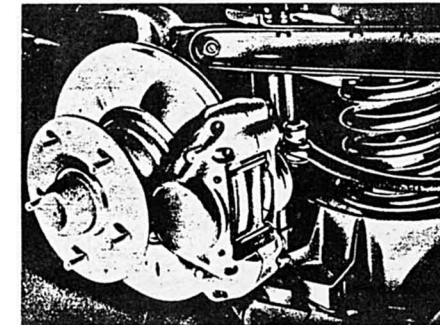
Myöskään korin tiiviyys ei ole samaa luokkaa kuin kallimmissa englantilaisissa autoissa, sillä kolehkoissa syysäässä panimme merkille lievää vetoa. Samoin koevaunun vesitiiviyys ansaitsee huomautuksen, sillä rannkasaateessa tuli vettä sisään tuulliasin alta ja ovien reunoista, mikä todennäköisesti kuitenkin oli tässä tapauksessa yksilöviika. Lisäksi esiintyi sisällä pientä räminää.

Ovien kahvoja korvaavat nahkahihnat sisäpuolella eivät tuntuneet mitenkään käytännöllisiltä, vaan antoivat itsestään "hepposen" vaikutelman. Kunnan kahvat ja normaallirakenteiset alas laskettavat ikkunat eivät kai ylettömiä maksaisi?

Istuimien rakennetta on myös yksinkertaistettu jättämällä niistä pois tavanomaiset kierrejouset. Mitään haittaa tämä ei ole tuonut mukanaan, vaan pikemminkin ovat istuimet tavallista mukavammat ja tukea antavammat. Selkänoja ei voida säätää, mikä ei mielestämme ole tarpeellistakaan.

Ohjaus täysosuma

Ohjauslaitteet ja mittaristo on uusissa Austin ja Morris malleissa sijoitettu yksinkertaisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Kun vaunua valmistetaan sekä



JARRUT on varustettu erikoisella venttiilillä, joka voimakkaassa jarrutuksessa siirtää jarrutusvoimaa takapyörille etupyörään estäen siten ensisijallista lukkiutumista.



TAKAISTUIMEN kummasa päässä on tavaralokerot.

MATKATAVARASÄILIÖ on melko pieni verrattuna auton muuhun tilavuuteen.

vasemman- että oikeanpuoleisella ohjauksella varustettuna, on mittaritaulu sijoitettu keskelle. Sen koko ansaitsee tunnustuksen, sillä lukemat erottuvat tirkistelemättä. Samoin on mielestämme tärkeää, että varustelun kuuluu polttoainemittari eikä ainoastaan varoitussvalo tai varoituskyltti, kuten tämän hintaluokan autoissa on tavallista. Suomessa se on vielä kaksinverroin tärkeämpi, sillä 25 litran polttoainesäiliö on aivan turhan pieni ja bensiinilasemia on meillä harvassa.

Jalkapolkimet ovat riippumalliset ja epätavallisen pienet sekä lähemmällä. Varsinkin kaasupolkimella on niin ahtaat tilat lattialaiteetangon ja jarrupolkimien välissä, että kenkä tahtoo aluksi helposti juuttua kiinni. Toisaalta taas polkimien sijoitus samalle tasolle ja lähemmällä nopeuttaa tuntuvasti niiden käyttöä ja suo samalla tilaisuuden käyttää erikoistekniikkaa painamalla samalla jalalla yhtaikaa kahdella poljinta.

Myös muut hallintalaitteet ovat mahdollisimman mukavasti ulottuvilla. Käsijarru on totunnaiseen tapaan erillisen etuistuimen välissä, vilkkukatkaisin vasemmalla ohjauspyörän alla ja valonvalhdin lattialla edessä vesemmällä. Startinappula sen sijaan on jätetty lattialle, missä se on liian houkuttelevasti lasten ulottuvilla.

Varsinaisen päänsilytyksen ansaitsee kuitenkin ohjaus, joka on hammastankosyyppinen. Jos noudatimme kouluarvostelua, emme epäillä antaa sille arvosanaksi täyttä kymppiä, sillä se on sekä erittäin nopea ja tarkka että etuveutiseksi ilmömäisen kevyt. Ainoana varjopuolena havaitsimme vain auton kokoon nähden suhteellisen suuren kääntösäteen ja mielestämme liian pystyasentoon sijoitetun ohjauspyörän.

Vaikka ohjaus jo heti ensihetkestä alkaen antoi itsestään edullisen kuvan, niin vaikutelma parantui jatkuvasti. Hieman liioitellen voisimme sanoa, että auton voi ohjata vaikka solmuun. Omat ansionsa siihen ovat myös etuevedolla, sitä vastaavalla painonjakaantumisella, sopivalla joustuksella, pyörien sijoituksella auton kulmiin, matalalla sijaitsevalla painopisteellä sekä ohjausominaisuuksien suhteen edullisella aerodynamiikalla.

Kaarteessa auto on hienokseltaan allohjaava, mitä yleensä pidetään toivottavana tämäntyyppisessä vaunussa. Voimakkaampi kaasutus lisää tätä talpusta ja kaasun löysääminen taas päinvastoin pienentää kääntösädetä, mikä on sopusoinnussa tavallisen autoilijan vaistomaisen käyttäytymisen kanssa. Vaikka paino jakaantuu varsin voimakkaasti etupyörille, ei perä pyri heittelehtimään juuri nimeksikään, ja melko pahallakin näyttävä "sladdi" on täysin hallittavissa vastalikkeellä ja kaasua löysäämällä. Sitä on kuitenkin varottava liioittelema, koska seurauksena tällöin on perän heittelehtiminen toiselle puolelle ja edelleen väärin ohjattaessa puolelta toiselle, jolloin ajaja pian menettää hallintansa.

Mikäli taas lujasta esiintyy etupyörissä esimerkiksi tultaessa kaarteeseen liian suurella nopeudella, on pyöriä käännettävä hieman enemmän ja samalla sopivasti kaasutettava. Totuttomallekin ajajalle se on suhteellisen helppoa, joten BMC:n uutta pikuautoa voimme pitää myös ajo-ominaisuuksiltaan turvallisena ja helppona auton.

(Sivu 48, olkaa hyvä!)

Morris Mini-Minor ja Austin Seven.

(jatkoa sivulta 31)

Haitallisina puolina taas panimme merkille etupyörien taipumuksen lyödä tyhjää jopa kuivalla kstopäälysteisellä tiellä, mikä ominaisuus luokkaalla kehillä oli hyvin silminpitävä. Samasta syystä myös kiihtyvyys jäi heikommaksi, kuin mitä moottoriteho, vaunun paino ja välityssuhteet edellyttäisivät, vaikka jo tällaisenaankin on kiihtyvyys keskimääräistä parempi — kiitos edullisen tehopainosuhteen. Talvikellä ajatellen on mielellämme kuitenkin pieni epäily, että auto on kiihdytettäessä ja kaarteissa hyvin herkkä kaasun käytölle.

Vaikka varsinainen virtaviivaisuus on uudesta kansanautosta melko kaukana, on se silti suhteellisen tunteeton sivutuulelle. Tämä johtuu voimakkaasta etupainosuudesta ja mahdollisimman edessä sijaisevasta tuulen painopisteestä, mikä tekijät saavat auton itsensä korjaamaan tuulen vaikutuksen. Joka tapauksessa ei äkillinen sivutuuli pääse aiheuttamaan mitään yllätyksiä, sillä tuulen painopiste pysyy kaikissa tapauksissa suhteellisen edessä, jolloin se ei myöskään pääse vaikuttamaan vivun tavoin.

Erikoinen kumikartiojousitus

Kuten oheisista piirroksista huomaa, on jousitus rakenteeltaan aivan erikoinen. Jouset on nimittäin korvattu eräänlaisilla kumikartioilla, jotka jousto-

ominaisuuksiltaan ovat hyvin progressiiviset. Kuormitus ei siksi vaikuta läheskään samassa määrin jousitukseen kuin tavallisilla metallisilla lehti- tai toiselle, jolloin ajaja pian menettää auton hallinnan. Kierrejousilla varustetussa autossa. Koeajomme aikana ei jousitus juuri sen tähden löynny pohjaan, kuten olimme edeltäpäin pitäneet todennäköisenä.

Yleisesti arvostellen määrittelimme jousituksen hiukan kovanpuoleiseksi, mutta sellaisenaan parhaiten sopivaksi tämänkokoiseen autoon. Eräänä haittana saamme tosin tällöin kärsiä tärinästä, joka mielestämme on plenempi paha verrattuna heittelevään keinumiseen. Pientä kymmentuumaista rengaskokoa olemme kuulleet monen pitävän "liian pienenä", mutta he ovat tällöin unohtaneet sen, että pyörien tulee olla suhteessa auton kokoon, sillä muuten jousittamattoman painon osuus kasvaa haitallisen suureksi. Ei rengaskokoa ole missään pelkän kustannussäästön takia ryhdytty pienentämään. Haittapuolelle tosin voimme merkitä plenehkön maavaran, josta talojen piholla, metsäteillä jne. liikuttaessa on jonkin verran hankaluutta.

Tarkoituksenmukaiset välityssuhteet

Edellä viittasimme miellyttävästi sijoitettuun lattialavahdetankoon, joka yleensä järjestelmänä on huomattavasti varmempi, herkempi ja kestävämpi kuin monimutkaisempi rattivaihdemekanismit. Tällä kertaa ei kuitenkaan lattialavahdekaan selviytynyt ilman moitteita, sillä vaihdelaatikosta kuuluu hyvin helposti narahduksia ja lisäksi pyrkii vaihdetanko vahingossa nujauttamaan peruutusvaihteen tasolle

vaihdettaessa kakkoselta kolmoselle. Miksikään erikoisen herkäksi emme myöskään sitä luonnehtisi, mihin tosin saattanee vaikuttaa myös koevaunun uutuuden jäsinkyky.

Välityssuhteet sen sijaan ovat hyvin tarkoituksenmukaiset, mitä ominaisuutta parantaa huomattavasti vielä moottorin joustavuus eri kierrosaluualueilla. Niinpä autoa voi hyvin vedättää ykkösvaihteella 0—35 km/t, kakkosella 5—60 km/t, kolmosella 10—85 km/t ja nelosella 30 km/t ylöspäin.

Moottori onkin eräs auton tärkeimmistä myyntivaihteista, sillä se on ensinnäkin nelsylinterinen ja nelitahtinen sekä lisäksi teholtaan ja sylinteritilavuudeltaan riittävän suuri. Muitten pikkuvaunujen tavoin ei autossa juuri synny tarvetta ottaa moottorista kaikkea irti, mistä tulos näkyy pienempänä kulutuksena ja kulumisena.

Rakenteeltaan on moottorin yläosa suoraa perua Austin A 35:sta ja Morris Minorista, mutta sen alaosan yhteyteen on rakennettu vaihdelaatikko ja tassaupyyröstö. Niillä on kaikilla yhteinen öljytila, mistä syystä vaunussa ei saa käyttää ns. multigrade-öljyjä. Huoltotöitä ajatellen on "konehuone" puristettu varsin pieneen tilaan, mutta eri kohteet ovat silti suhteellisen mukavasti käsillä.

Jarrutustehon säätäjä

Jotta ajoturvallisuus olisi täydellinen, ovat jarrut yllimitoitettut jarrupinta-alan ollessa 435 cm² ja auton

(Sivu 58, olkaa hyvä!)

Morris Mini-Minor ja Austin Seven.

(jatkoa sivulta 49)

painon 620 kg. Erikoista rakenteessa on lisäksi se, että järjestelmään on liitetty venttiili, joka estää takajarrujen lukkoontumisen siirtäen jarrutustehoa etupyörille, kun jarrutustehon huppu saavutetaan. Normaaliassa olosuhteissa jakaantuu jarrutusteho tasan etu- ja takapyörien kesken, mutta voimakas jarrutus siirtää suuren osan auton painosta etuakselille, jolloin siellä tarvitaan lisää tehoa.

Eräänä turvallisuustekijänä korostaisimme vielä hyvää näkyvyyttä, joka uudessa vaunussa on esteetön kakkilän suuntiin. Lyhyen nokan ansiosta näkee ajaja maanpinnan aivan lähellä edessä samoin kuin ajamista helpottavat lokasuojien kärjet. Sadesäällä pitävät tuullasinpyyhkijät jokseenkin suuren osan lasista kirkaana ja tehokas tuuletus puolestaan estää huurteen muodostumisen. Sen sijaan panimme merkille erittäin silminpitävänä haittana pölyn ja ravan kertymisen takaikkunaan sen kohdalla syntyvän pyörövirtauksen johdosta. Jo aivan lyhyen ajon jälkeen pölyisellä tai rapaisella soratiellä oli takaikkuna rapaantunut läpinäkymättömäksi.

Yleiskäsitys

Vaikka edellä olevasta lienee jo selvinnyt allekirjoittaneiden hyvä käsitys BMC:n uutuuden mahdollisuuksista sekä meidän että muitten maitten markkinoilla, kokoaamme voimakkaimmat vaikutelmamme vielä luetteleen muotoon:

HYVÄ:

- uskomattoman paljon tilaa verrattuna auton ulkomittoihin
- kerta kakkilaa "nasta" ohjaus
- onnistunut progressiivinen jousitus
- nelsylinterinen nelitahtimoottori, jossa riittää tehoa
- kojelaudalla bensinmittari

EMME PITÄNEET:

- sisään nouseminen hankalaa oven etureunan ollessa liian takana
- pieni rengaskoko hakee kuoppia
- työntötkunat juuttuvat talvella kiinni
- takaikkuna ilkaantuu helposti
- korissa lievä vetoa ja äänieristys heikohko

E. P. & M. K.

ETUPYÖRÄVETOINEN ENGLANTILAINEN KANSANAUTO



MORRIS

Mini-Minor

Runsaasti tilaa neljälle aikuiselle. Suurin pituus 3,06 m. Kääntösäde 4,57 m. Akseliväli 2,03 m.
MORRIS-TAKUU - 12 kk. - ajomäärästä riippumatta.

Maahantuojat:

voimavaunu ab.

Fredrikinkatu 65
Piiiredustajia kautta maan

Paino ajovalmiina 620 kg. Huippunopeus 120 km/t. Polttoaineen kulutus 5—6 l/100 km.

Moottori

4-tahtinen rivimoottori, nestejäähdytys, 4-syl. kansiventtiilit. 37 hv/5500 k./min. Syl. tilav. 848 cm³, asennettu poikittain.

Riippupolkimet

Etupyöräveo

Hammastanko-ohjaus
Lattialavahde 4 nop. eteen
Erillijousitus kumikartioin
ja putki-iskunvalmentajat

Tavaratilaa kaikkialla
Kojelaudan hylly, ovien sivulokerot, takana sivulokerot, takana hylly, matkatavarasäiliö.

Nestejarrut
Jarrupinta-ala 435 cm²
Tasainen lattia
Vaahtokumipehmusteiset istuimet



AUSTIN Seven 848 on aivan samaan tapaan kuin Morris Mini-Minor.



↑ ENSIMMÄISIÄ MININ MAHDOKSIA TAMMIKUUSSA 1959 ↓

Brittiautopäivät 28. 8. 1988

Nummelan Air Motellin parkkipaikka oli varattuna Brittiautoille tänä tosihienona sunnuntaina (koska muuten satoi viimeksi Mini-treffeillä ???). Olimme saapuneet, kuten aina hyvissä ajoin paikalle ja saimme varattua mielestämme riittävän tilan Mineille. Se tosin osoittautui puolet liian pieneksi, mutta se siitä.

Noin klo 11.00 alkaen alkoi paikalle valua muitakin brittejä, kuten Jaguareja, Triumpheja, Rovereita, Rolls Royceja, Bentlejä, Ford Capreja, Angliota, Cortinoita, MG:tä, Austin Heaylejä, Spritejä yms yms kaikkiaan ehkä noin 200 -400 autoa.

Mitään järjestettyä ohjelmaa ei esitetty vaikka näin oli vähän ollut puhetta. Myytävää tavaraa oli jonkin verran paikalla, tosin kerhon brittitavarasta meni vain yksi laturin perä (10,-).

Paikalla oli julkiksiakin mm riki Sorsa Bentleyllä vm 58?, tosin Riki ei tuntenut Jantusen Tiinaa, vai kuinka päin se oikein olikaan?

Toivotaan nyt, että ensi vuonna vielä voitaisiin kokoontua näissä samoissa merkeissä.

Ps Huomaatko kuinka hienoa paperia on tämä sivu, alla pitäisi näkyä hahmona Mini....

Uut



OLIPA KERRAN, VAIN 61 ENFK (?)
SIISTI 67 (?)



KUVIA SOLINGENISTA J. LUHTASAARI



1. UVE KOCH
2. POL(IISI)MINI

3. Low

Tästä Ministä sanoisi Mobilistin päätoimittaja varmaankin taas, että : " Homma ei jotenkin istu".



13" Mangelssit + pikku Pirellit!!!!



Mini-muoti on ikuista

Kun teinityöt pukeutivat 1960-luvulla minihameisiin, niin silloin kansakouluikäinen Juha Kaivo-oja ei piitannut pätkeäkään kohua herättäneestä muodista. Sen sijaan nuorukainen haukkoi henkeään, kun rallikuski Timo Mäkinen kaahasi sora-rännejä menestyksellisesti Morris Minillä.

Silloin nippa nappa kymmenen ikävuotta ylittänyt vesseli menetti sydämensä täydellisesti omalle Mini-muodilleen. Ja mikä mielenkiintoisinta, niin tänä päivänä jo ikämiesrajan ylittänyt Kaivo-Oja ihannoii edelleen minikuosia, johon hän pikkupoikana rakastui.

Mini on miehen alla 70-luvulla, eikä hän kaivannut kulkupe-likseen mitään amerikkalaista



Kaivo-oja joutui turvautumaan. Muun muassa takapuskuri löytyi Saksasta. Rakentamiseen kulutetusta rahasta ja auton nykyisestä hinnasta Kai-

pitkäpeltiä. Kilpailu-urallaan Kaivo-oja kaasutti radalla ja jäällä, ja tietysti Minillä. Hän trimmasi koneensa itse ja nappasi viisi SM-mitalia: kulta, pari hopeaa ja pari pronssia. Tämä päivänä Kaivo-ojalla on useampikin Mini nurkissa.

Kilpailu-uran lopetettuaan huutijärveläinen autokorjajamon pitäjä on muiden autojen lisäksi kunnostanut monta minia ja rakentanut noista etuve-toisista englantilaisista jos min-käläisiä kulkuneuvoja.

Lava-autosta Vuoden Mini

Viimeisin ihastus on Austin Mini Pick-up -67, jonka Kaivo-oja rakensi van alkuperäisen näköiseksi. Auton jokainen nippeli ja mutteri ovat alkuperäisiä. Kaivo-ojan mukaan la-

va-autossa on vielä pientä fiksaamista. Muun muassa katto-verhoilu ja lavan päältä puuttuva pressu hämäävät entisöijän silmää.

Kuitenkaan Jämsänkoskelle kokoontunut Mini-väki, Mini Club Flying Finns, ei pitänyt puutteita pahoina, vaan valitsi kesätreffeillä Kaivo-ojan lava-auton vuoden Miniksi. Kaivo-ojan Mini voitti ykköspalkinnon myös entisöintikisassa.

Ensimmäinen entisöintityö sai siis klubin porukalta parhaan mahdollisen palautteen. Kaivo-oja rakensi valkoista kaunokaistaan kolme vuotta. Työtunteja auton kimpussa kului satoja. Kaikki muu paitsi maalaus on Kaivo-ojan oman käden jälkeä.

Varaosia löytyi oman pihan vanhoista Minin raadoista, ympäri Suomea Mini-kavereita, mutta myös ulkomaan apuun

vo-oja ei puhu ollenkaan. Ja Kaivo-oja sanoo, ettei auto ole edes myytävänä.

— Tarkoitus on, että museokatsastan sen, kunhan siitä tulee tarpeeksi vanha. Jo nyt annan auton jonnekin museoon näytille, jos se vain kelpaa. Ei auto vielä mikään erikoisuus ole, mutta odotellaampa parikymmentä vuota, kertoo Kaivo-oja.

Ja rakkaus Mineihin sen kuin vahvistuu. Vajassa kaiken rojun keskellä lojuu jo hiekkapuhallettu Morris Mini Van -65 pakettiauto. Kuuma kesä on pistänyt Kaivo-ojan miettimään myös rätkikattoisen Minin rakentamista. Mutta...

Mini-muodilleen uskollisena pysyneellä Kaivo-ojalla on kaksi muutakin rakkautta: perhe ja työ.

— Aika vain ei millään tahdo riittää kaikkeen, hän harmittelee.

SAXINUT: Tu

Perjantai 5. 8. 1988

KANGASALTA



Kun Juha Kaivo-ojan rakkaus alkoi ruostua, mies suuttui rapistuneelle ihanteelleen ja päätti fikssata Austin Mini Pick upin alkuperäisen kuntoonsa.

TÄYSI TUSINA

"Ei se ole mies eikä mikään, jollei kolmea Miniä ole" sanottiin ennen Tampereen suunnalla, mutta nyttemmin tuo väite ei enää päde. On nimittäin nämä Minit senverran kasaantuneet tosi harrastajille, että on arvioitava uudellen mistä se raja vedetään. Olisikohan se viisi tai yhdeksän - no jaa, yksikin riittää, mutta tämä juttu kertoo kaverista jolla Minejä on tasan tusina.

Arto Haapa-aho on kerhomme perustajajäseniä eli oli mukana jo siinä ensimmäisessä kokouksessa jonka Salmisen Timo järjesti Jokioisiin. Eihän tuo nyt ollut pitkäkään matka Tuurista lähteä, oli Minit senverran sydäntä lähellä.

Arto kertoo: "Jo mopoiässä se Minikuume iski. Useana päivänä piti käydä katsomassa erästä Cooper S:ää autoliikkeen vaihtoauto-rivissä Alavudella, jonne matkaa oli yli 15 km. Kerran mopo hajosi, matkaa jatkettiin postiautolla. Ensimmäinen oma mini hankittiin vuonna 74. Se oli vanha kasipuolikas mallia 64. Maksoi vaan 600 Mk. Itse se kunnostettiin ja ajettiin aikansa ja sitten piti saada toinen ja niinedelleen".

Minejä oli jo välillä myyntiinkin asti, joskus tallissa oli tasan yksi Mini. Aina kun sopivä löytyi, se oli pian Artolla. Pian joku Mini saattoi olla jo Helsingissä, Varkaudessa tai Turussa. Senverran kaukaa niitä saatettiin hakea. Ja joka kerta Arto on myymisiään katunut. "Kyllä kaduttaa kun sen 1275 GT:n sinne Hesaan annoin mennä ja kyllä se Cooperikin olis saanut kotiin jäädä, mistäs sellaisen ja niinkin hyvän enää saat?"

Tosiaan, kyllä niitä kaksitoista on - useassa eri tallissa toki ja osa pakostakin ulkona, ja aina joku lie myynnissäkin. Jokamiesluokan kilpavehkeitä on kaksi ja toinen joutaa jo pois.

Jonkinlaisena perusajatuksena näitä keräillessä on ollut Minin eri vaiheiden seuraaminen. Kokoelmassa vanhin on 64 mallinen 850, ajalta jolloin Mini löi itsensä läpi Suomessa. 67-mallinen on muisto hydroelastic jousituksesta ja on niitä viimeisiä pikkulyhtyisiä ja pikkulasisia Minejä. Van on myös 67 ja yllätys - Pick-up:eja on kaksi! Toinen niistä on melko huono, yhtä sun toista puuttuu - muunmuassa etulattia, mutta toinen josta ei saatu kuvaa, on täysin entisöitävässä kunnossa.

Uudempiä malleja on useita: -68, -69, -70. Arkiautona on Clubman mallia 71.

Jokainen Mini ei ole tietenkäännaivan "vuoden Mini" kunnossa, eikä ole ollut tarkoitukseen. Määrä korvaa laadun, mutta entisöintikin on jo alkanut. Pisimällä tässä mielessä on Cooper 998 MK II -69. Oli lievästi kolaroitu, mutta ei kilpailtu, eli on ihan siviilipirssi. Peltityöt ja maalaus on jo tehty, mutta mustat verhoukset on kadonneet jossain vaiheessa ja Arto olisi kovasti kiitollinen vihjeestä koskien esim. Cooperin mustia istuimia.

Varaosapuoli näytti muuten olevan melkolaillla hyvä - kasoittain koneita ja laatikoita, etukelkkoja ripustuksineen, korejakin ja laatikkokaupalla pikkuosaa, joten eipä tarvitse vaivata allekirjoittanutta ihan joka päivä osa-asioissa.

Coopereita oli toinenkin. Jo parhaat päivänsä nähnyt entinen rata-auto - nyt jokamiesluokan kisavehkeenä. Tyylikkäästi kaikki Cooperin piirteet ja tunnusmerkit tallessa kuten avattavat takasivuikkunat, paksu jarrupoljin, listat tai ainakin listanlukot ovipieliissä, levyjarrut ja kilpailukortissa aito valmistenumero. On ollut Cooperikin joskus halpaa kamaa! Onneksi ei ole Arton omatekemä - tunnontuskissa olisi kestämistä.

Puuttuuhan rivistä monta mallia ja varsinkin uudempiä vuosimalleja. Niiden aika on vasta tulossa ja Mokea Arto ei aio lähiaikoina hankkiakaan, mutta 970 cm³ Cooper S pitäisi vielä saada ja olishan se Radford Cooper S kans hieno ja ...

Miniterveisin Jouko Luhtasaari

1 VIELÄ SOPII. HUOMAA COOPER OMASSA TALLISSA !





3 PROJEKTI



PICK-UP ODOTTAA

ENTISÖINTIÄ



V ITÄ-HÄME RALLI

20.-21.8.1988

** A Juniorit Luokka 3 enintään 1000 cm3 ** Lähteneitä 12

Sija	Nro	I-Kuljettaja	II-Kuljettaja	I-Seura	II-Seura	Lk Auto	Aika	
1.	24	Tapio Oksanen	Seija Oksanen	KerAUK	KerAUK	Mini 1000	0	50:12 4 p.
2.	20	Kare Tervonen	Kari Kämäräinen	KerAUK	KerAUK	Daihatsu Charade	0	51:44 4 p.
3.	26	Mika Yli-Lonttinen	Tuija Yli-Lonttinen	TUA	TUA	Fiat 127 20 Sedan	0	54:12 4 p.
4.	23	Alpo Saastamoinen	Lasse Latokangas	NokUA	NokUA	Wartburg 353	20	54:37 4 p.
5.	28	Veikko Saaristo	Mikko Järvelä	KVA/UA	KVA/UA	Nissan Micra 1.0 GL	0	01:06:08 1 p.

V LAMMI-RALLI

17-18.09.1988

V LAMMI-RALLI 17-18.9.88

Luokka 3

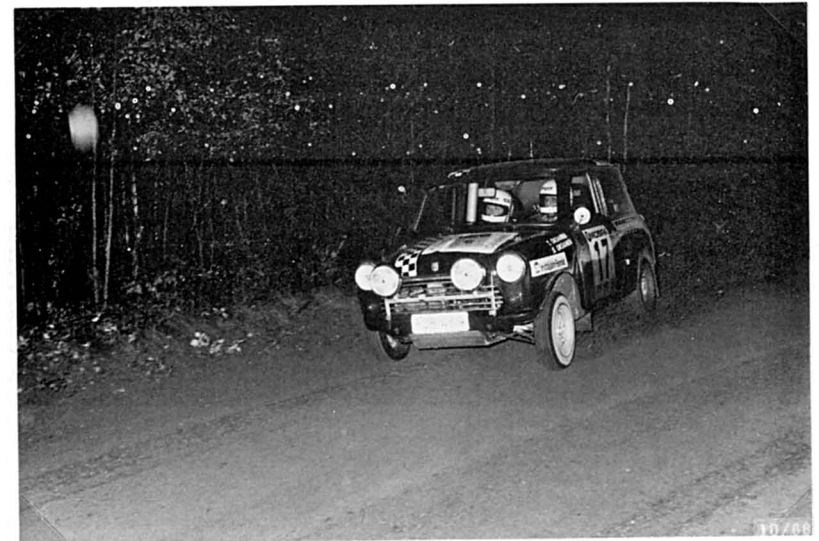
Sij Nro Ohjaajat

Pla Nr Förare

LUOKITTAISET TULOKSET

Sij Nro	Ohjaajat	Förare	Auto Bil	Seura Fören.	R	Tulos Resultat
1.	12.Jorma Hartikka	Pekka Suomi	Sunbeam 900	ImUA/LprUA	4	0.51.41 6 410
2.	17.Tapio Oksanen	Seija Oksanen	Mini 1000	KeurUA	2	0.51.58 4 3 7
3.	13.Kare Tervonen	Kari Kämäräinen	Daihatsu Charade 3 door	KerAUK	A	0.56.27 3 2 5
4.	15.Alpo Saastamoinen	Lasse Latokangas	Wartburg 353	NokUA	A	0.57. 3 2 2 4
5.	19.Veikko Saaristo	Mikko Järvelä	Nissan Micra 1.0 GL	KVA/UA	A	0.59. 1 1 1 2
6.	24.Tapio Helminen	Kai Rajakannas	Fiat 127	SalouA/SMS	2	0.59.19 0 0 0
7.	23.Jan Lillan	Jouko Repo	Fiat 127	EspUA	2	1. 0.53 0 0 0
8.	18.Mika Yli-Lonttinen	Tuija Yli-Lonttinen	Fiat 127 20 Sedan	TUA	2	1. 4.33 0 0 0
9.	21.Jukka Järvinen	Marko Lassila	Sunbeam 900	LauUA	2	1. 9.40 0 0 0

Lähteneitä luokassa yhteensä 12



T.Oksanen-S.Oksanen vauhdissa EK 7:llä Lammi-rallissa.

MININ OHJAUSPYÖRÄN TAKANA

=====



1. Nimi, ikä ja asuinpaikka?

Hannu Lindstedt, 39, Turku.

2. Ammatti?

Ajojärjestelijä.

3. Perhesuhteesi?

Naimaton.

4. Mitä ominaisuuksia arvostat muissa ihmisissä?

Rehellisyyttä.

5. Entä itsessäsi?

"Pitkää vieteriä"

6. Koska alkoi Mini-harrastuksesi ja milloin liityit Mini Clubiin?

1968, perustajajäsenenä 1982.

7. Toimintasi kerhossamme?

4v. sihteerinä ja muuten aktiivisesti mukana kerhon toiminnassa.

8. Muut harrastuksesi?

Lukeminen ja kalastus (virvelöinti).

9. Nykyinen/nykyiset Minisi?

Austin Cooper S -65 ja Morris Cooper S -66.

10. Montako Miniä olet kaikkiaan omistanut?

2 kpl, edellä mainitut.

11. Mieleenpainunein muisto Mini-harrastuksesi ajalta?

Hollannin Mini treffit -87 ja erinäiset kilpailutapahtumat, mm. Keimola 500 ajot ja 60-luvun jäärata-ajot.

12. Mitä asioita haluaisit kehittää kerhotoiminnassamme?

Enemmän aktiivisia jäseniä pitäisi saada mukaan kerhon toimintaan.

13. Mitkä asiat kerhotoiminnassamme harmittavat?

Kerhon pitäisi pystyä paremmin palvelemaan jäsenistön tarpeita.

14. Minkälaisena näet kerhomme tulevaisuuden?

Aika hyvänä, jäsenmäärä kasvaa kokoajan ja toiminta on vilkasta.

15. Jos et olisi Mini-harrastaja, mitä harrastaisit?

Valokuvausta ja videokuvausta.



Mini Meet East, Princetown USA 1 - 3.7.1988

Kuvannut: Jukka Miettunen



MAIL BOX

Toimitukselle on tullut muutama kysymys, joihin tässä yritetään vastata.

Ari Järvinen kysyy ;onko maahan tuotu monta Morris Mini Travelleria vm 1969 ja montako on liikenteessä ?

ARK ei erittele Minejä sen tarkemmin ja 60-luku on vain yksi luku, eli 1985 vuonna 1960-70 oli rekisterissä 1418 kpl.

Maahan on tuotu 1965 18 kpl Morris Travellereita, siitäkään ei ole tuoreempaa tietoa olemassa (ainakaan kerholla).

Vuoden 1987 alussa oli Minejä yhteensä rekisterissä 3245 kpl, joista 24 kpl oli vm 1959-62 ja pakettiautoksi rekisteröityjä (umpi Van ja Pick up) 24 kpl.

Travellerin valmistus loppui 3/1983.

Autosi arvo riippuu myyjän halukkuudesta myydä ja ostajan kiinnostuksesta maksaa eli en pysty sitä sanomaan.

Eli enpä pystynyt vastaamaan yhteenkään kysymykseesi suoraan!

SIR ALEC ISSIGONIS

Hän syntyi Smyrnassa (nyk. Turkissa) 18.11.1906 ja muutti emigrantiksi Englantiin. Heikkous matematiikassa estivät hänen etenemisensä akateemisella uralla ja hän siirtyi auto-teollisuuden palvelukseen. 20-vuotiaana hän kehitti erillisyöräripustuksen ja 1936 muutti Morrikselle kehittämään Morris Minorin. Noin 1952 - 56 oli Alvis-tehtaan palveluksessa kehittämällä mm urheiluautoja. Neljän vuoden pestin jälkeen palasi hän Austin/Morris- tehtaan leipiin. Suezin-kanaalin kriisin jälkeen tuli tarpeen kehittää pieniruokainen auto ja tämän Sir Alec toteutti ennätysajassa. Miniä seurasi Maileri, siten Maxi, kaikki samalla periaatteella. Vuonna 1971 hän jäi eläkkeelle, saatuaan 1968 aatelisarvon. Vuoden 1988 kevääseen saakka toimi hän kuitenkin yksityiskonttorissaan avustaan autoteollisuutta ideoillaan.

Neljäs lokakuuta 1988 kuoli tämä Minin luoja 81 vuotiaana.

Timo Salminen

MINI MARKET

Myydään: Austin Maxi 1750 vm72. Erittäinsiisti, alkuperäinen

Kats.8/1988 . Hinta 3200 mk
921/448268

Ostetaan; Mini 1300 cm3

95724214 J. Reenmaa

Ostetaan: Mini, ehjä ja toimintavarma.Mätää ei kannata tarjota!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

918/804294 k

918/57511 työ Ann Kolehmainen

Ostetaan: Minin takapyörrien tukivarret(keinuvarret) Kumijousitteiseen Miniin.

914/410030 ilt Jari Jalonen

Myydään: Mini 1000 vm 77 hyväkuntoinen katsastettu 88. Konremontin jälkeen ajettu 45000 km.

924/51314 ilt Kysy Jounia.

Myydään: Siisti musta Mini 1000 vm 1977 ajettu 120000 km, 2 renkaat,kats 1988 , al-vanteet, radio. Hinta 8500,-
939/412077 E Ramberg tai 939/29122 Salo

Myydään: Vaaleanvihreä sisustus 60-luvun Miniin . Penkit, sivut, takahylly.

911/83153

Ostetaan; Morris/Austin Cooperin maski+ takaluukun+ konepellin merkit, BMC-roiskeläpät. Cooperin vanteet, CooperS täydelliset levyjarrut+ tehostaja + takarummut napoineen. Kopiota Mini aiheisistä videofilmeistä. Minin kori veivattavilla ikkunoilla, tyhjä koppa riittää kunhan on asiallinen. Mailer GT:n kone + laatikko. Cooperin oven potkusuojat sekä tuulilasin tuuletusreikien ympäröivä kehys. Cooperin tai deLuxe puskurit pystytolppineen.
911/83153

Myydään: As.vaunu Poksi vm 84 ja 77. 15500, ja 12500,;

964/ 503728 ilt. Reijo Saari



Austin Metro 1,3 L, vu -84. Ajettu n. 49 000 k
 kats. ja ruosteenestokäsittely -85.
 Valkoinen, erittäin siisti, kesä- ja talvirenkaat.
 Hinta 24 000 mk.
 939-25850 koti, 939-824402 työ, Heikki Perusalo

Ostetaan: 12"-13" alumiinivanteet leveys 5"-7", Gt Clubman:in
 takaluukun merkit sekä mittariston, Cooper S:n tai Gt
 Clubmanin täydelliset levyjarrut ja tehostajan ja tum-
 mennetut lasit. Puh 941-668605/ Petri Kalmari

MYYDÄÄN: Hyvät Minin kesärenkaat vanteilla ja käytetty
 lämmityslaitteen moottori. Iltaisin 90-311704

M Y Y D Ä Ä N

Lähes kaikkia osia puretusta vm.-70 Mini 1000:sta,
 istuinsuojat (sin.), uudet rullavyöt ja 2 kpl
 BWA kevytmetallivannetta (5") renkaineen.
O S T E T Ä Ä N
 MINI VAN, 35 litran polttoainetankki tai oikeanpuoleinen
 lisätankki, pölykapselin koristerenkaat (yksittäinkin)
 Puh. k (931) 633 358, työ (937) 751 240 Jukka Pöri.

Myydään: Metro vm 1983 punainen. 95000 km
 90/845617 Karaasi ky Pekka Leino

Myydään:

**OVATKO
 MINISI
 KROMIOSAT
 HIMMENTYNEET ?**
 Tilaa nyt meiltä kätevästi
INSTANTTI-KROMITARRALEIKKAUSSARJAT!
INROME

eli siis: TOIVOTTAVASTI KUKAAN EI OLE
 YHTÄ TOLLO KUIN MINÄ JA JÄTTÄÄ HIE-
 NOT DE LUXE TOLPPAPUSKURIT KIINNI
 SYKSYYLLÄ OSTAMAANSA AIHIOON TALVEN
 KOETELTAVIKSI! ÖLJY PINTAAN JA PANNUHUU-
 NEESEEN ODOTTAMAAN KEVÄTTÄ, SANON
 MINÄ! TV: KARMA

etulyhdyt, sarjat A: 20,-
 B: 25,-

etuvilkut
 sarjat A: 10,-
 B: 20,-
 (GLITTER)

puskurit, sarja 135,-
 (+ DELUXE TOLPPA-SARJA 50,-)

takavilkku MKII
 sarja 20,-

takavilkku,
 MKI sarja 20,-

vikunvarret
 sarjat A: 5,-
 B: 30,-



HINNASTO 2/88

ÖLJYNSUODATIN, VANHA MALLI	(GFE-103)	10,-
ÖLJYNSUODATIN, UUSI MALLI	(GFE-148)	10,-
ILMANSUODATIN, VANHA MALLI	(GFE-1002)	17,-
ILMANSUODATIN, UUSI MALLI	(GFE-1008)	21,-
KÄRJET, VANHA MALLI	(GCS-101 / 2256)	8,-
KÄRJET, UUSI MALLI	(GCS-128 / 2258)	8,-
TERMOST.KOTELON TIIVISTE	(GTG-101)	2,-
VENTT.KANNEN TIIVISTE	(GEG-401)	5,-
PAKO/IMUSARJAN TIIVISTE	(GEG-601)	7,-
MINI CLUB TARRA		2,-
MINI CLUB TARRA, LASIN SISÄPUOLELLE		3,-
I ♥ MY MINI TARRA		4,-
MINI CLUB KANGASMERKKI		13,-
MINI CLUB PIPO		25,-
MINI CLUB KAULALIINA		20,-
MINI CLUB T-PAITA		40,-
MINI CLUB KESÄLAKKI		25,-

Kerhomateriaali myynnissä kaikissa kerhokokouksissa.

MINI MEETING 1989 ENGLANNISSA

Ensikesän Int. Mini Meeting on 25. - 28.8.1989 Englannissa
 Silverstonen kilparadalla, jossa juhlietaan Minin 30-vuotis-
 päivää Austin Rover (tai mikä sen nimi nyt tällä hetkellä
 onkaan) on myös mukana.

Ajovaihtoehtoja on useita:

1. Tukholma- Göteborg+lautta Harwichiin auto+ihmiset M/P n.2500,-
2. Ajat minillä Tanskaan tai Ranskaan ja menet lautalla Englantiin (myös tällä välillä menee useita lauttoja)
3. Laivalla suoraan Suomesta ENGLANTIIN (lienee mahd.) Näillä näkymin ei yhteismatkaa tule, paitsi jos löytyy vetäjä tälle matkalle.

Time

Kerhokokouantumisia

Kokouantumisia: LAHDESSA: kokouantumiset joka kuun 1. keskiviikko Shell-Majakka ,Lahti klo 19.00.

Forssa: Joka kuun viimeinen sunnuntai (ei jouluk.) klo 15.00 Esso Sortohaank.1 Forssa.

Turku: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 16.00 Kaarinan Kivitaskuun.

Keski-Suomessa: Joka kuun viimeinen tiistai klo 19.00 Touruntornin Kesoilissa.

Helsinki: Joka kuun viimeinen keskiviikko Espoon katsastuskonttoria vastapäätä olevassa Kartanossa.

Lehtiä on vielä saatavilla seuraavasti: 12/1984 1 kpl, 18,20/1986 21,22,23 ja 24/1987 sekä 16/1985 a`6mk . Tili Jokioisten Sp muista lättaoma nimesi + mitä tilaat.12/84 lähetetään vain ensimmäiseksi saapuneelle tilaajalle.



ARK

Ajoneuvojen rekisteröinti nopeutuu, yksinkertaistuu ja viranomaisien luona asiointi vähenee, kun Auto-rekisterikeskus ottaa **1.10.1989** käyttöön uudet -tun rekisteröintimenet -telyn.

1. Rekisteriote muuttuu kaksiosaiseksi. Mahdollista muutosilmoitusta (esim. omistajan- tai haltijanvaihdos) tai ajoneuvon rekisteristä poistamista varten on ilmoitusosa ja teknisiä tietoja varten tekninen osa. Ilmoitusosa on arvopaperi, jota ei pitäisi säilyttää ajoneuvossa. Tekninen osa puolestaan pitää olla mukana liikenteessä nykyisen rekisterioteen tapaan.
2. Rekisteröintitehtävät siirtyvät pois poliisilta ja rekisteri-ilmoitukset jätetään postitoimipaikkoihin - joissakin tapauksissa katsastustoimipaikkoihin.
3. Maahantuojat ennakoilmoittavat uudet henkilöautot rekisteriin ennen ajoneuvojen varsinasta ensirekisteröintiä ja liikenteeseen ottamista. Ennakoilmoittamisen yhteydessä ajoneuvolle annetaan ennakoilmoitustodistus ja rekisterikilvet.

4. Rekisterikilvet saa kiinnittää uuteen ajoneuvoon vasta, kun sille on otettu liikennevaikutus ja rekisteri-ilmoitus on jätetty postitoimipaikkaan.

5. Rekisteri-ilmoitukset tehdään rekisterioteen tai ennakoilmoitustodistuksen ilmoitusosalla, yleensä sen lisäksi ei tarvita liitteitä. Ilmoitusosaan kiinnitetään liikennevaikutuksen ottamista osoittava todistatarra.

6. Rekisteri-ilmoituksen jättämisen määräaika lyhenee nykyisestä kahdesta viikosta seitsemään (7) päivään.

7. Rekisteriote maksu maksetaan ilmoitusta jätettäessä ja uusi rekisteriote lähetetään kotiin tavallisena kirjelähettyksenä.

8. Rekisteri-ilmoitusta jätettäessä posti leimaa rekisterioteen tai ennakoilmoitustodistuksen teknisen osan ja se toimii väliaikaistodistuksena kaksi viikkoa leimauksesta.

9. Uuden rekisteriotejärjestelmän tultua voimaan ei luonnollisen henkilön tarvitse enää ilmoittaa osoitteenmuutosta.

Jo vuoden 1989 alusta lähtien rekisterimuutosten yhteydessä tulostettavat rekisterioteet toimitetaan uusimuotoisina ja niitä käytetään vanhojen otteiden ta-
paan **10.lokakuun 1. päivään 1989** asti.



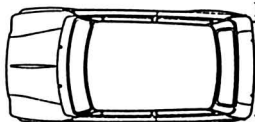
"TRAVELLING MINI 850"



nordmanin kirjapaino

Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30

 916-22125



Lehti 30: Aineisto sis vk 4, ilmestyy vk 8

31:	"	"	18	"	21
32:	"	"	34	"	38
33:	"	"	46	"	50

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

Puheenjohtaja:

Pasi Vävilä

Jäsenasiat:

Tapio Ketonen

Sihteeri:

Hannu Lindstedt

Toimitus:

Timo Salminen

ISSN 0784-2597