



**MINI CLUB**  
**Flying tins**

**JÄSENLEHTI**

**N: 12 / 4**

**1984**

**AUSTIN ROVER**

*heiß  
geliebt!*



**MINI Mayfair Sport**



# MINI MEET 1984

Etpä taida arvatakaan, missä oheinen Mini Meet oli ?

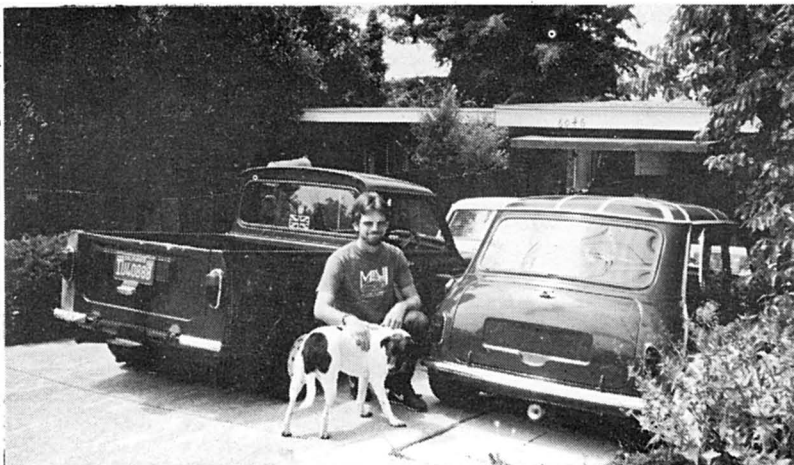
No tietenkin USA:ssa, tarkemmin sanottuna Denverissä, Coloradossa (tosin otsikko sotii kuluttajasuojalakeja vastaan, koska emme ehtineet sinne ajoissa). Mini Meet oli 2-6 heinäkuuta ja me saavuimme Kanadaan 4 pvä, josta jatkoimme välittömästi lentokoneella Dallasiin ja tietenkin kävimme South Fork:ssa katsomassa Pamelaa, vaan ei ollut kotona.

Noin pikaisesti kerrottuna reitti kulki Dallasista El Pasaan, Juareziin (Meksiko), Denver, Phoenix, Grant Canyon, San Francisco, San Diego (samana päivänä lähdimme pois, kun se kaveri räiski pysyillä ihmisiä hengiltä), Los Angeles, San Francisco, Vancouver ja Victoria (Kanada), josta lähdimme viikon jälkeen Vancouverin kentältä takaisin Suomeen: yhteensä aikaa kului yksi kuukausi, mutta nyt asiaan.

Jo talvella kirjoittelin San Franciscon Mini-kerholle ja Victorian vastaavalle kerholle, että mikäli mahdollista vierailisimme mielellämme heidän luonaan, ja molemmista tuli myöntävä vastaus.

Täytyy kyllä myöntää, että hieman jännitti: mitenkähän Jackin ja Terin talon löytää San Franciscosta, tuntuivat olevan nuo kaupungit "vähän" suurempia. Kalifornia on noin 1300 km pitkä ja 600 km leveä ja 24 milj. asukasta ja kun vielä auton, anteeksi, kulku-neuvona oli sijaismini (Buick Riviera). Rohkeasti kartta käteen, ja auto maantielle. Tiedä sitten mistä johtui, mutta kertaakaan eksymättä osuimme suoraan heidän talonsa eteen. Talosta olimme varmoja, sillä sen edessä oli 4 Miniä + koira (jonka nimi oli MINI).

JACK  
+  
MINI



Heti kun kahvit oli saatu juoduksi päätettiin lähteä tutustumaan itse kaupunkiin. Ensimmäiseksi meidät vietiin tai minä ajoin ohjeiden mukaisesti, keskelle kaupunkia ja yllätys, yllätys mikä siellä olikaan erään museon edessä ?

No Mini tietenkin.

Mutta maalaus oli vähän outo. No voi, koko Mini oli päällystetty 8500 kullatulla pennillä ! Aikaa oli kulunut



yli 1000 h ja painoa tullut 80 kg. Miinin pinta on tasattu lakalla, ja ainakaan meidän Minin avaimet eivät sopineet oveen. Idea on täysin vapaasti käytettävissä esim. uusilla 5 mk:n kolikoilla päällystetty Mini näyttäisi Fantastiselta vai mitä. Aineet tosin maksaisi 42500 mk (entä Rauno tämä pienennetty Mini ?)

Jackillä ja Terillä on pieni pizza-paikka ja vieressä on heidän mainos Mini. HUOM rekisteri, jossa lukee : DO IT IN TIGHT PLACES ja numero on GINOMNI. GINOS PIZZA-paikan mukaan.



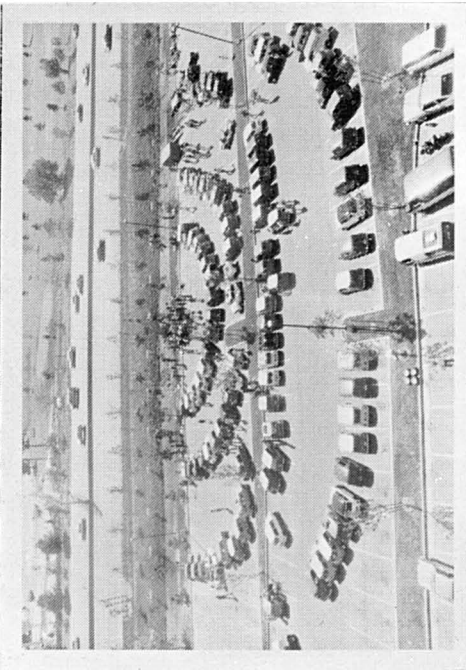
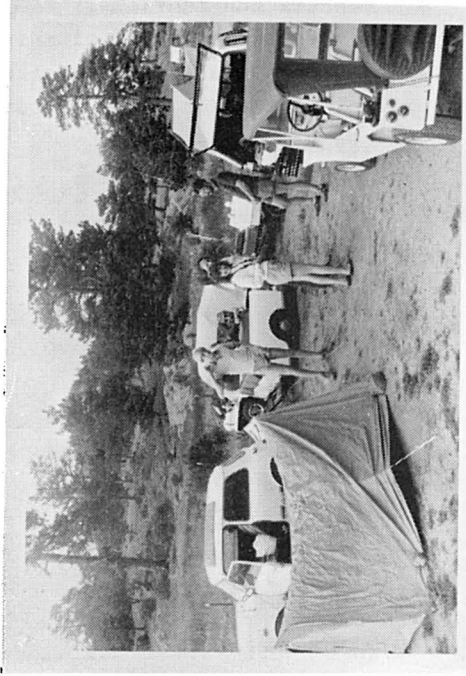
Muita Tyylikkää Minin rekisterinumeroita oli mm S MINI, SUN MINI (oli avomini), 1 MORE S, IM TUF S, yms olisi ainakin helppo muistaa

**Sheraton**  
 Denver Tech Center  
 4900 DTC PARKWAY  
 DENVER, COLORADO 80237  
 TELEPHONE (303) 779-1100

JÄMINI  
 MEET  
 1984

MINI ÄLÄ HAVAINI. HUON "REKISTERI/LUOMERO"  
 YHTEENSÄ OLI 150 YHINTÄ DENVERISSÄ

MR DALORIN IN HELPOA TAVUSTI REIKKÄRI, KUN SE ON MR DALOR.

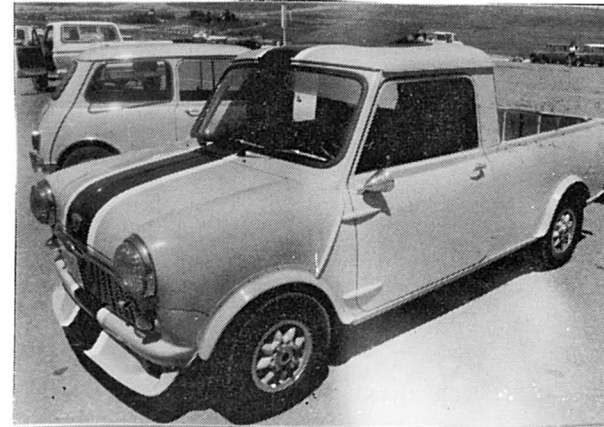


# Moke gets in your eyes

PUSKURIT KANADAN MALLIIN



MOKSU KYLJESSÄ OLI TEKSTI "KIITOS, KUN ET NAURA  
 TÄTÄ AUTOKA."



...MUTTA HAUSKAA OLI SIITI



60-LUVUN TYYNIIN RAKEN-  
 NETTU TRAVELLER.

Tietenkin, kun USA:ssa oltiin, täytyi tarkastaa autojen hintoja ja seuraavassa muutamia lehdistä leikattuja ilmoituksia (oli siellä kalliimpiakin!).

Viimeisin huuto tuntui olevan auton nostaminen "sky high" eli ainakin 50 cm normaalia korkeammalle. Oli siellä yksi Minikin, 15" vanteet ja renkaat alla, moottorina Chevyn suora kuuto-nen ja katto 190 cm maasta!

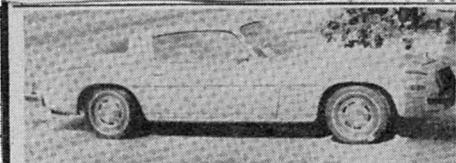
Kaikkea ne jankitkin keksii...

Valitettavasti ne muutama päivä kuluivat niin äkkiä ja mekin jouduimme jatkamaan matkaa eteenpäin, ai niin meinasi unohtua San Franciscon Mini kerhoon kuuluu 150 jäsentä! Yllättävän paljon.

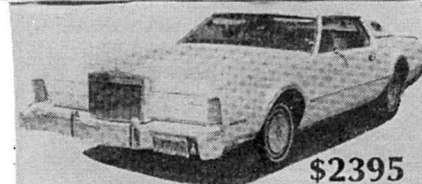
Victoriassa Minejä olikin aivan erilaisia kun USA:n puolella, tuntui aivan kotoiselta. Mini-clubin johtajan löytyminen ei enää ollutkaan aivan helppoa, sillä hän oli hiljakkoin muuttanut ja uusi osoite oli kiven alla, ja sijaini täällä kertaa Lincoln Continental MK IV (vm 1983) oli erittäin kankea kääntymään ahtaissa paikoissa, mutta löytyihän se lopulta.



66 AUSTIN MINI STATION WAGON---With 1979 1275 cc engine & transaxle. Hot little car. \$2500. 408-267-2106. San Jose S2359



77 CHEV CAMARO---Reliable, economical. AM/FM cass. A/C. Auto. Must sell. \$2500/BO. Call 415-540-7553. (leave message for Neil.) Berkeley J2560



\$2395  
73 LINCOLN CONTINENTAL MARK IV---Perfect condition - everything works. Wife wants me to keep it but you can have it. Lic. No. TEEP067.



OLIKOHAN MINI-MIES POIKENNUT MR BIG n TALL SHOP'IN ALEEN?

Jan Hoelin pihalta löytyi nätti Cooper S vm 1968. Itse hän on innokas ajamaan S:llä pujottelua, ja on siinä menestynytkin. Harmittavasti olisi heillä ollut seuraavana iltana haastekisa paikallista Corvette Clubia vastaan, olisi ollut mielenkiintoista nähdä kuinka kellojen välistä pujottelu sujui. Victorian Cooper Club on aivan uusi kerho, mutta jäseniä oli heilläkin jo noin 50.

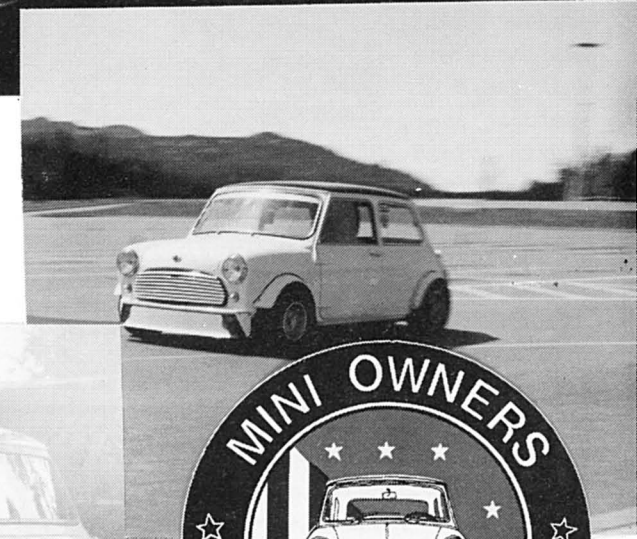
Aika sitten näyttää saadaanko rapakon toiselta puolelta vasta-vierailulle Mini porukkaa, ainakin he lupasivat yrittää.

Many thanks to you Terri, Jack and Jan *Tim and*

Ps: Englannissa oli ollut USA:sta vieraita Minin 25-vuotispäivillä.



JAN HOELIN  
Cooper S  
VAHDISSA



MINIIN SOPIVIA KEVYTMETALLIVANTEITA



280,-

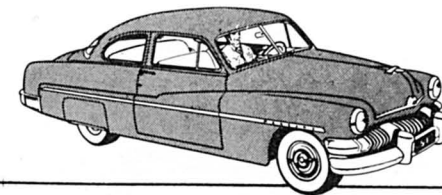


333,-

# Jmexit Ky

27500 KAUTTUA  
938-70855

HARRASTEAUTO  
**PICK-NICK**  
FORSSA 5.8.-84  
Pilvenmäen Ravirata



Pick-nick sunnuntain aamu valkeni harmaana ja voi ei, taas saateisena. Joku, joka oli viettänyt heinäkuun Suomessa (!) kertoi, että tämä ei ollut aivan outo ilmiö. No rohkeasti vain kamat kasaan ja autot liikkeelle. Päätimme riskeerata vaimon kanssa ja lähdimme kahdella autolla, Van vm 62 ja Mini 1300 vm 75. Jaa, ettäkö kuinka pitkä matka meillä sinne oikein oli, no jos ihan tarkkaan laskee, niin taitaa se jäädä alle 14 km.

Rakennusvalmisteen parkkipaikalle oli jo hyvissä ajoin kerääntynyt melkoinen joukko Minejä, noin 25 kpl. Alku näytti hyvältä. Samoihin aikoihin ilmestyi se outo valoilmiökin taivaalle ja tunnelma senkiun parani.

Komeassa rivistössä ajoimme Minit sisälle itse raviradalle, tässä vaiheessa oli jo melkein 30 autoa paikalla. Englantilaiset oli kerätty yhdelle alueelle ja paikalla oli Rover, Vauxhal, sekä muutama kerhoton auto.



Hetken aikaa kun istuskeltiin saatiin 30 Miniä täyteen ja picknickit alkuun.

Taitoaajon on Minillä melkein pakko osallistua, niinpä meistäkin lähti 4 tavoittelemaan autostereoita.

Ensinnä piti arvata miten kauaksi auto jää maahan asetetusta merkistä, kun peruuttaa takaperin ratti täysin vasemmalle käännettynä !

Toiseksi piti ajaa täysinäinen lasi kapean tikun nokassa, vesi sai loiskua lasista, mutta lasi ei saanut tippua maahan.

Kolmas tehtävä oli ajaa oikea etupyörö lankkujen väliin ja vasen niin lähelle poikkilankkua kuin vain osasi. Kiinni se ei saanut ottaa tietenkään. Seuraavalla sivulla PJ harjoittelee juuri oheista paikkaa

**PJ NÄYTTÄ MALLIA!**



Viimeinen tehtävä oli peruttaa auto siten, että takaluukusta roikkuva tikka oli maassa olevan tikkataulun 10 kohdalla ( Tai ainakin sielläpäim ). Suurimmalla osalla tuntui menevän taulu auton alle, meni muuten mullakin.

Kisaan osallistui noin 15 eri autoa ja sen voitti Vauxhall, Minit sijoittuivat 4 - 8 välille.

Rover ja Vauxhall kerhojen välillä oli sen verran yhteistyötä, että luvattiin vaihtaa kerholehtiä ja laittaa kerhotapahtumista tietoa. Samoin on nyt sallittua käydä toisen kerhon tapahtumissa katsomassa ilman, että joutuu häädetyksi ulos. Tässä tietenkin on käytettävä harkintaa kohtuuden mukaan.

Minkäänlaista elintä tai toimikuntaa ei katsottu aiheelliseksi, sillä kukaan ei kaivannut enää ylimääräistä tointa. **MINIKÖ MUKA PIENI!**

Minit ja utelias yleisö.



Tietenkin täytyi kolata läpi romutori, josta löytyi aika mukavasti Mininkin osia mm uudet vetonivelet á 30,- (ne ulommat!) lampun kromikehyksiä, vilkun laseja pick up'iin yms yms.

Vihdoin kellon ollessa melkein viisi lähdimme paikalta pois, kuitenkin todeten, että ensivuonna tullaan taas.

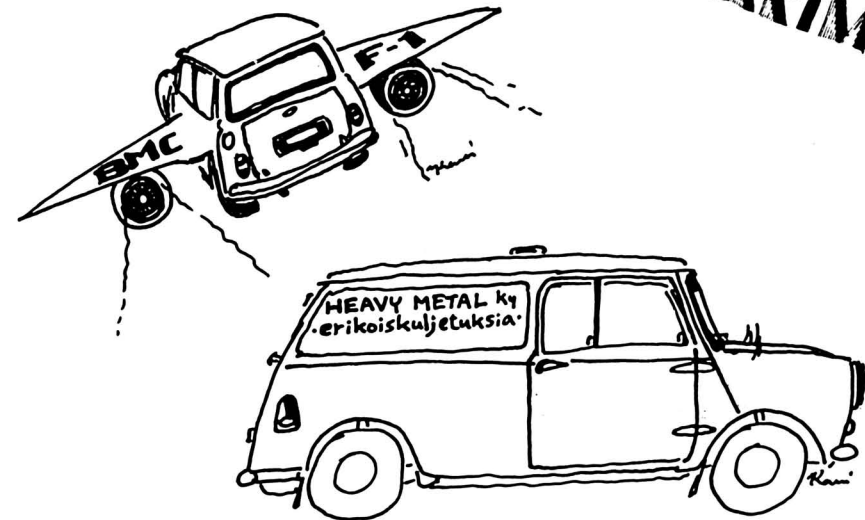
Paikalla oli muuten 498 kulkuneuvoa ja katsojia kävi 10 000, joten tapahtumalla on jo melkoinen mainosarvo.

Pumppubaarissa kahvilla.



188  
Uua

**PÄTKITYJÄ BY KARI SAARIMAKI**

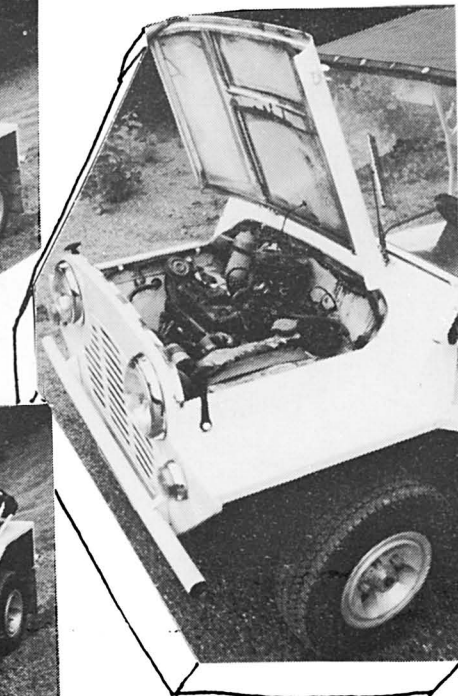




ONE MORE "S" FOR  
THE ROAD →



Sarjassamme: Ei valitettavasti kerholaisten Minejä on esittely-  
vuorossa MINI MOKE.

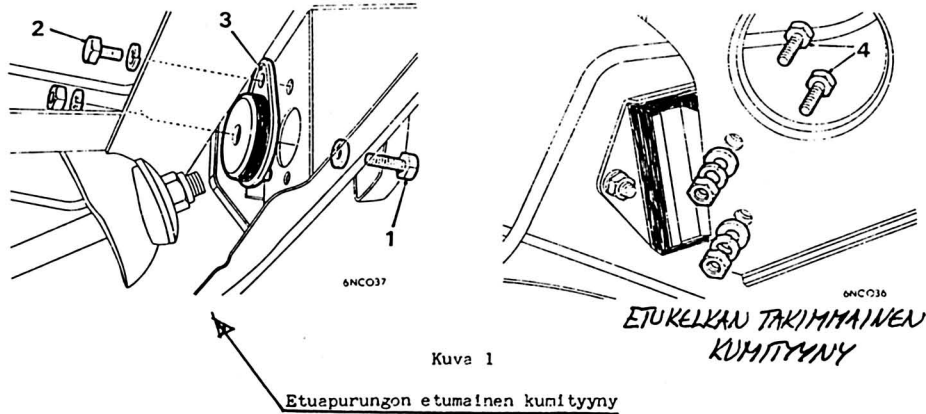


NO NYT ON TÖDISETTU SEKIN, ETÄ MOKEJA ON VIELÄ SUOMESSA JA HENGISLÄ!  
Hanni & Tuus

## MININ ÄÄNIERISTÄMINEN, jos mahdollista.

Nimimerkille "kysynpä vaan" olen koonnut tässä eräitä keinoja, joilla on toteutettu esim. 1980 vuosimallin Minissä.

1. Etukelkka on kiinnitetty kumityynyjen avulla koriin ks kuvat.



1. Apurunon kumityynyyn kiinnittävä ruuvi
2. Kumitynyyn koriin kiinnittävä ruuvi
3. Etumainen kumityyny
4. Apurunon takimmaiseen kumitynyyn kiinnittävä ruuvi

20hjaamon lattiat on päällystetty noin 2 mm paksulla ja painavalla äänieristysmateriaalilla. Vastaavaa saa ostaa esim autoja verhoilevistä liikkeistä á 100 mk/levy (1,44 m<sup>2</sup>).

3. Etupuolelle ohjaamoa on laitettu 1 cm paksua vaahtomuovia ks piir.



4. Raitin ilman ottoputki on vuorattu sisältä vaahtomuovilla. Hattuhyllyn päällys on noin 1 cm paksua ainetta.

Näillä keinoilla on Mini saatu huomattavasti hiljaisemmaksi kuin esim 1975 vuosimallin Mini, jollainen itsellenikin on. Toivottavasti tästä on hyötyä jollekän.

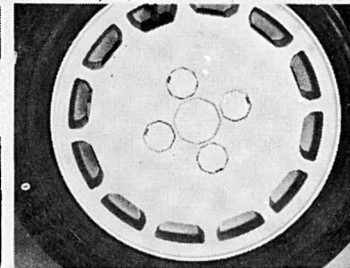
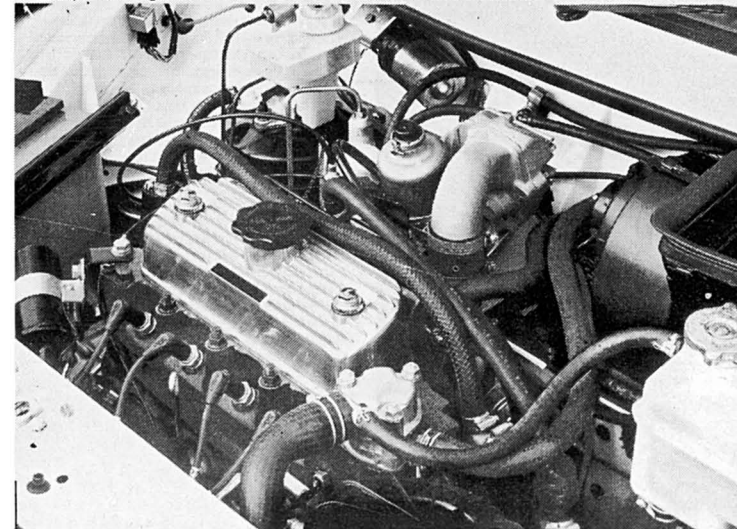
P.s. Miniin saa ostaa ainakin Englannista äänieristysmattosarjoja.

# MG METRO TURBO



93 bhp turbocharged power unit ▼

13in alloy wheels ▼



Distinctive rear badging ▼





Up-rated 72 bhp power unit  
Alloy sports wheels  
Rear window spoiler  
Sports style front seats  
Opening rear quarter lights

KUNINKAANLÄHDE 11 - 12. 8. 1984

Lauantaina kello 12.00 oli pailalle saapunut 15 Miniä ja 35 henkeä, sekä muutama oudomman mallin kuljin. Heti ensimmäiseksi mentiin juomaan pullakahvit ja vielä oli tarkoituksena katsella Koskenpäästä otettu videonauha, mutta kaveri joka videon oli nauhoittanut, ei suostunut tulemaan paikalle, joten valitettavasti filmi jäi näkemättä.

Kun vatsa oli ruokittu, siirryttiin pihalle, tai paremmin leirintäalueelle, jonne Kankaanpään iskujoukkue oli tehnyt melkoisen radan. Ensimmäiseksi piti ajaa oikeanpuoleinen eturenkas pitkin lankkua noin 4 m, toiseksi peruttaa 1metrin päähän pylvästä.

Tässä J Luhtasaari juuri yrittää. 10 cm sai jäädä pelivaraa.

Tämän jälkeen pu-joteltiin keilojen välistä, tietenkin keiloihin koskemmatta. Kolmas tarkastus-asema oli aivan lähellä ja siellä kyseltiin kaikennäköisten ja kokoisten osien nimiä. Osa jopa epäili, että ei ainakaan Minissä moisia osia ole käytettykkään.

Lohdutukseksi voin kertoa, että kaikki osat olivat Ministä.



#### Engine

4 cylinder transverse 4-star (97 octane) fuel.OHV 1275 cc.72 bhp. Water/oil heat exchanger.

#### Transmission

4-speed all-synchromesh, remote control. Diaphragm spring clutch hydraulically operated. Integral final drive.

#### Suspension

Front: independent, Hydragas® springs, telescopic dampers, anti-roll bar.  
Rear: independent, trailing arms, Hydragas® springs with internal damping plus coil pre-load springs.

#### Steering

Rack and Pinion.

#### Brakes

Servo assisted dual circuit system with duplicated front brake lines. Front 21.3 cm discs, 17.8 cm rear drums.

#### Wheels and tyres

Cast alloy wheels, 5 inch rims with 155/70 SRI2 low profile steel braced radial ply tyres. 'MG' motif hub centres.

#### Electrical

12 volt negative earth system. Alternator. Twin column stalks for indicators, horn, dip and 2 speed wipers with electric screen washers and flick wipe. Rear screen wash/wipe. Thermostatic electric cooling fan. Heated rear window. Reversing lamps. Twin rear fog guard lamps. Hazard warning lamps. Halogen headlamps incorporating front side/indicator lamps. Cigar lighter. Push-button LW/MW radio. Illuminated switchgear and heater controls. Load space lamp.

#### Instrumentation

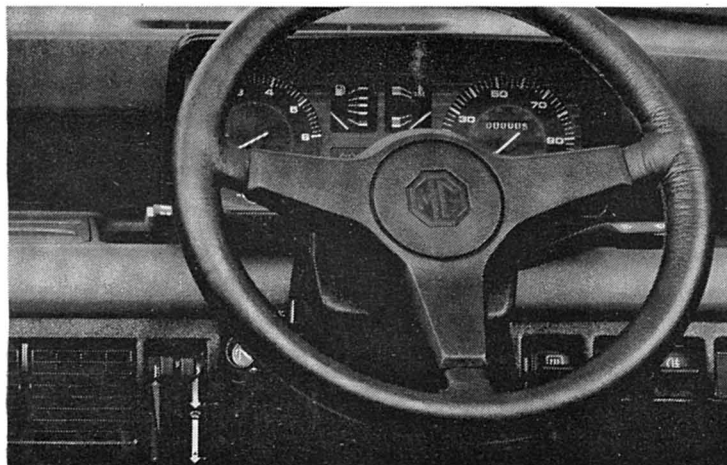
Printed circuit connections. Speedometer with trip recorder. Tachometer incorporating digital clock. Fuel level and water temperature gauges. Warning lights for: Brake circuit failure/low fluid level, brake pad wear, choke, handbrake, oil pressure, ignition, main beam, indicators, hazard lamps, heated rear window, rear fog lamps.

#### Interior Features

Grey herringbone/grey velour seat facings with red piping and style stitching. Sports-style front seats with tilt/slide, stepless reclining squabs and adjustable head restraints with herringbone-trimmed pads. Asymmetric jack-knife folding rear seats with hinged/detachable rear parcel shelf. Ribbed finish red carpeting with 'MG' motif moulded into driver's heel mat. Twin sunvisors with passenger vanity mirror and driver's ticket sleeve. Anti-dazzle rear view mirror. Grey upper fascia and front parcel shelf with 'MG' motif moulded into anti-slip liner mat. Red front seat belts with concealed inertia reels. Fresh air heater/demister with 2 speed fan, face level vents and side window demisters. Opening rear quarter lights. Passenger grab handles and coat hooks. Glovebox with carpet lining. Herringbone cloth inserts and red mylar trim strips in door casings. Door armrest/pulls. Rear quarter trays. Loadspace floor mat and PVC trimmed sides. Moulded handbrake grip. Stitched PVC gear lever gaiter. Interior bonnet release. Rigid door bins with integral radio speakers.

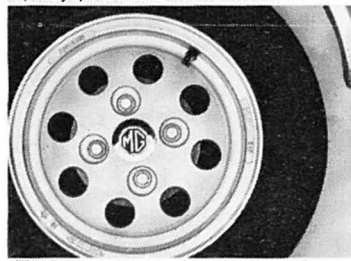
#### Body Features

Two door hatchback, all steel unitary construction. Laminated windscreen. Bronze tinted glass. Black rolled section bumpers with moulded wrap around cappings. Twin door mirrors with remote control on driver's mirror. Side repeater flashers. Rear window surround spoiler. Rear hatch controlled by twin gas struts. Side and rear decal tapes. Coachlines. Fuel filler concealed behind flap. Comprehensive anti-corrosion treatment, including cathodic electrocoat primer on body and subframes, underbody seal and wax injection of box sections.

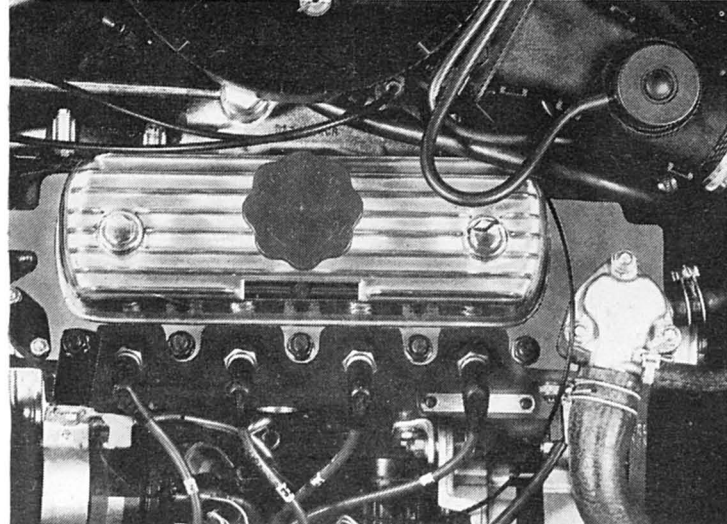


▼ Alloy sports wheels

▼ Rear window spoiler



▼ 72 b.h.p. power unit



Viimeinen ja samalla vaikein rastioli vielä edessä. Se oli peruuttaminen pitkin lankkua siten, että oikeanpuoleinen takapyörä kulki lankkulla koko 5 metrin matkan. Tämä tuntui olevan suurimmalle osalle liian vaikeaa tehtävää jostain syystä!

Vielä peruutus maaliin ja kellot pysähtyivät. Huom ei saa peruuttaa liian pitkälle(!) voitulla vaikka puu vastaan...

Kisaan osallistui 21 autoa, joista tuli maaliin 20.

Tulokset:

1. Hannu Laakso 2.41.48
2. Jorma Iivonen 2.41.62
3. Markku Jantunen 3.28.52
4. Timo Salminen 3.33.22
5. Tero Laivanen 3.34.90 Ja palkinnot olivat ruhtinaalliset!

Yö kun nukuttiin välillä, jatkettiin "aamulla varhain" kokeilemalla renka n pitoa neljässä eri luokassa.

- |                          |                              |
|--------------------------|------------------------------|
| yli 1100 cm <sup>3</sup> | 1000-1100 cm <sup>3</sup>    |
| 1. Risto Ruusunen 5.93s  | 1. Pekka Poikolainen 6.43 s  |
| 2. Hannu Laakso 6.13s    | 2. Riitta Hartikainen 6.60 s |
| 3. JP Laakso 6.25s       | 3. Timo Heinonen 6.61 s      |

- |                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| alle 1000 cm <sup>3</sup> | alle 850 cm <sup>3</sup> |
| 1. Timo Salminen 6.70 s   | 1. Jorma Iivonen 6.79 s  |
| 2. Kari Saarimäki 6.79 s  | 2. Rauno Mäkelä 7.28 s   |
| 3. Risto Huovila 7.06 s   |                          |

Vertailu aikana mainittakoon Marina 1300 cm<sup>3</sup> 6.70 s ja Escort 1600 cm<sup>3</sup> 6.17 s.

"Perinteisesti" kauinpa oli tullut Kari Saarimäki, suuret kiitokset jatkuvasta mielenkiinnosta. Ilmat suosivat jälleen kerran tapahtumaa, joten ajateltiin jos vaikka tulnaisiin ensi vuonna uudestaan käymään Kankaanpäässä, kun se leirintäaluekin löytyi!

Tikassa oli tarkin Pertti Kekäläinen

II Timo Nieminen (lupasi tuoda ensikerralla valokuvan todisteeksi siitä että omistaa myös Miniä)

III Hannu Lindstedt.

Runsassa palkinnoissa avustivat: Kesoilhuolto Grönruus, Esso Auto, Finnoil, Pyörävaruste Mäkelä, Kolmosauto, TH-Kumi, Rengasliike Salonen, Kari Kymäläinen KY, Shell Toivola, Kumikorjaamo Altia, Kankaanpään OP, Videokellari UUsitalo, Autotalo ja Autosähkö Huhtamaa Ky.

Ja palkintoja todella riitti, kiitokset vielä kerran kaikille edel-

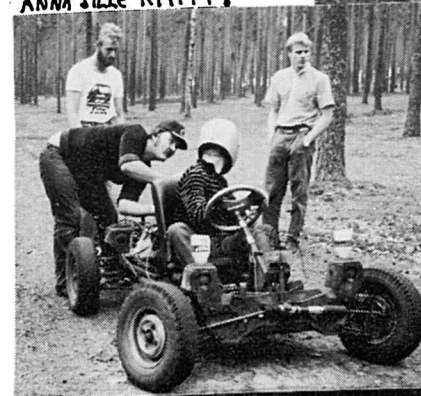
lämainituille liikkeille sekä Kankaanpään tiimille Kari Kivimäelle, Rauno Mäkelälle ja sille yhdelle kaverille, jonka nimi nyt ei tule mieleen. Tässä lopuksi kuva satoa Kankaanpäästä. *Timo Salminen*



TAUOLLA →

AVOMINI Keskustelua

Ei se käy.  
ANNA SILLE RYPPY!



↑ "VALION MINI" OLI SAANUT Uudet UURIT VIIVAT.



Cooper um 62

Uunissa ko mä leitin  
Sinolit sekaan ja tulla  
perään, min kahvit on 30sek  
valmiit (jos pannu kestä!)  
Ahvenanmaalla keksittiin  
MARKKILLE parempi grilli, kuin  
taustalla näkyvä.



## SM-taitoajat Raumalla

8.-9.9.84

Solveig Bergman Porvoosta, Seppo Ora Valkealasta ja Aarno Törmälä Jyväskylästä olivat mestarien nimet, kun taitoajon SM-kilpailu ajettiin viikonvaihteessa Raumalla ammattikoulun pihalla. Kaikkiaan 97 osanottajaa lähti jahtaamaan mestaruuksia, ja lauantain karsinnoista selviytyi finaaleihin miesten sarjassa 15 osanottajaa, naisissa 5 ja A-sarjassa eli ensimmäistä vuotta ajokortin omistavien sarjassa 8.

Taitoajon Suomen mestaruuksista kamppailtiin nyt 25. kerran, ja juhluvuoden kunniaksi ojensi itse liikenneministeri Matti Puhakka voittajille palkinnot. Kilpailujen järjestelyistä vastasivat yhdessä Autoliitto ja Rauman Urheiluautoilijat. Järjestelyt menivät kaikin puolin nappiin, kilpailuissa ei jätetty yhtään protestia.

Naisten sarjassa sijoittui Bergmanin jälkeen hopealle Lapijoen aina yhtä luotettava Pipsa Peltomaa. Miesten sarjassa oli Rauman Lars-Erik Sippel kahdeksas ja Lapijoen Teuvo Peltomaa 11. A-sarjassa ajoi Eurajoen Jyrki Pämppi pronssille.

Lopputulokset: Naiset: 1) Solveig Bergman Porvoo Mini 272,1, 2) Pipsa Peltomaa Lapijoki Austin Mini 276,8, 3) Pirjo Pynnä Espoo Suzuki 278,0, 4) Asta Sarvela Kauhajoki Mini 307,6, 5) Eija Ruotsalainen Kouvola Honda Jazz 359,0.

Miehet: 1) Seppo Ora Valkeala Honda Jazz 225,8, 2) Anders Smeds Espoo Opel Corsa 228,2, 3) Esa Haltunen Kitee Mini 238,1, 4) Reijo Stevander Järvenpää Suzuki 238,8, 5) Asko Eerola Porvoo Mini 254,3, 6) Juha Laakso Tampere Toyota Corolla 262,1, 7) Keijo Nurminen Mäntyhärju Nissan Cherry 263,2, 8) Lars-Erik Sippel Rauma Mini 266,0, 9) Into Isännäinen Jyväskylä Honda Jazz 266,7, 10) Esa-Peteri Metsälä Helsinki Opel Kadett 268,5, 11) Teuvo Peltomaa Lapijoki Austin Mini 270,7, 12) Pekka Syvälahti Helsinki Mitsubishi 273,4, 13) Kalevi Aho Helsinki Opel Kadett 289,7, 14) Jari Lindfors Helsinki Honda Accord 293,4, 15) Kosti Märijärvi Laihia Toyota Corolla 330,6.



Lapijoen Pipsa Peltomaa oli jälleen tarkkana taitoajon SM-kilpailussa Raumalla ja otti naisten sarjassa hopeaa.

Oheinen kuva ja juttu lehdessä pisti silmään ja kun tuloluettelossakin oli lähes puolet autoista Minejä, piti ruveta ottamaan lajista enemmän selvää.

Teuvo Peltomaa Raumalta kertoi harrastaneensa taitoajoa neljä, viisi vuotta. Se on paljolti samanlaista kuin Minikerhonkin kokoontumisajoissa joskus harrastettu taitoajo: pujoittelua, lankunpäällä ajoa, peruuttamista.... Kello tietenkin käv koko ajan ja tavoitteena on mahdollisemman nopea suoritus.

Autolle ei aseteta muita ehtoja, kuin että se on rekisterissä ja katsastettu. Kuljettajalta vaaditaan vain ajokortti. Isommille autoille annetaan hieman hvyitvstä, vli neljä metriä pitkille autoille on aikakerroin 0,9, vli 4,5 m pitkille 0,85.

Taitoajokisoja järjestävät UA seurät ympäri maata ja keväällä karsitaan osanottajia SM kisoihin

Teuvo kertoi ajavansa Minillä sen edullisen hinnan, pienen koon ja näppärän käsittelävyyden takia. Koneena on tavallinen Mailerin 1275, jossa on tarkoitukseen voimaa ja vääntöä. 850 ja 998 koneet ovat liian heikkoja. Tässä on tietenkin ässä levyt. Ainoa todella viritetty osa autossa on käsijarru, jonka vinuja on pidennetty huomattavasti.

Todella vakavia uhkajia Minille ei ole näköpiirissä ja ainakin Teuvo kertoi jatkavansa Minillä niin kauan kuin lajia harrastaa.

T.H.

MININ 25-VUOTISJUHLAT DONINGTONISSA 26.8.1984

Donington on pieni kylä luoteis Englannissa Nottinghamin lähellä. Donington Parkissa järjestetään usein moottoriurheilutapahtumia ja se olikin juuri oikea paikka Minin 25 vuotisjuhille.

Saksan Minirekisteri oli järjestänyt yhteiskuljetuksen kanaalin yli ja 23. elokuuta pakattiin 65 Miniä kahteen ilmatyynyalukseen, ja matka Calaisista Doveriin alkoi. 35 minuutin päästä olimme tukevasti Englannin tantereella ja lähdimme ajamaan kohti Doningtonia. Pian totuimme "vääränpuoleiseen" liikenteeseen ja perille saavuimme perjantain vastaisena yönä.

On vaikea sanoa tarkkaan kuinka monta Miniä juhlille osallistui. Uskoisin, että paikalla oli n. 2500 harrastajien autoa, joista 300 ulkomaalaisia. Kaksi Mini fania oli saapunut Ohiosta saakka. He ostivat uudet Mini 25 juhlamallit ja veivät ne mukanaan tulla-aisina takaisin USA:han.

Sunnuntai oli juhlien "virallinen" päivä ja yleisöä oli paikalla 20000 henkeä. Yleisön mukana tietenkin myös Minien määrä kasvoi huomattavasti.

Juhlilla oli mitä mielenkiintoisempia Mini yksilöitä. Mukana oli Mini Moke klubi, muutamia Works kilpa-autoja, joista kahdessa oli läpihengittävä kansi, muovikorinen Mini 60-luvulta, lukemattomia näyttelykuntoisia MK I malleja, taidokkaasti customoituja Minejä jne. jne.

Tiistai aamuna lähdimme paluumatkalle. Poikkesimme muutamilla hajoittamoilla, joista teimme edullisia hankintoja ja Mini Spares Centerissä.

Kaikki uudet Minit kesäkuusta -84 lähtien muuten varustetaan vähemmän kauniilla 12" peltivanteilla ja 145 renkailla. Hyvä puoli on että kaikissa uusissa Mineissä on edessä levyjarrut. Huhu kertoo, että tehdas on lupailut valmistaa Miniä niin kauan, kuin kysyntää riittää. Tällä hetkellä näyttää hyvältä, sillä n. 50000 auton vuosituotanto ei tahdo riittää kysynnän tyydyttämiseksi.

Terveisin

Michael Spieth, Stuttgart



Minin tekniikkaan perustuva rakennussarja. Huomaa kaksi takakelkkaa



GRP muovikorinen Mini 60-luvulta  
"Hieman" customoitu Mini. Voimalaitteena Fordin V8

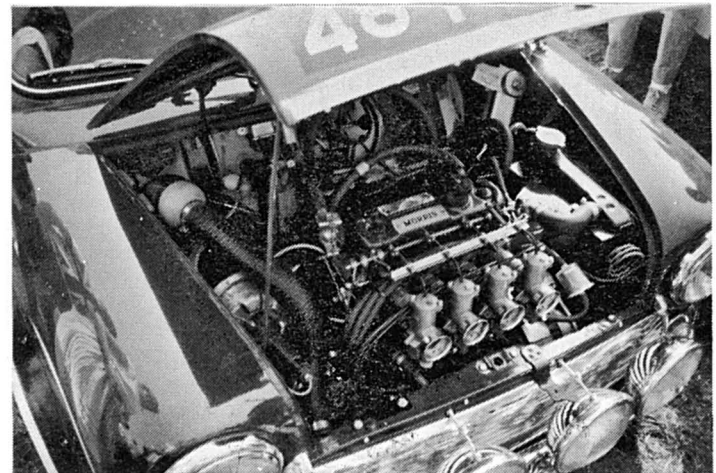


Ylh. Mini Moke Club



Ylh. Riley Elf

Alh. Works Cooper läpihengittäväällä kannella



MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE M

ENSI KEVÄÄN MINI-TREFFIT SVEITSISSÄ

Jälleen on aika laittaa Minit kuntoon kevään ulkomaan matkaa varten, aika on kuten aina ennenkin helluntain pyhät. ELI toukokuun 24-27 väli-  
senä aikana. Paikka on Sveitsissä (Zurichissä), tämän tarkempaa ei vielä  
ole tietoa, mutta kevään ~~mai~~ jo talven aikana saadaan lisää aineistoa.

Siis jos olet kiinnostunut lähtemään, niin ota yhteyttä TIMO SALMINEN  
LEHMUSKUJA 31600 JOKIOINEN puh: 916/83829 ilt.

Matkalle on jo lähdössä vanhoja Saksan kävijöitä aika liuta, samoin  
on muutama joka haluaisi kakkoskuskiksi (ja samalla jakamaan kulut tien-  
tenkin puoliksi) eli jos olet menossa yksin niin apua löytyy!

Osallistumiskulut 3:na viimekertana ovat olleet alle 100 mk/henki +  
tietenkin matkat yms yms osahankinnat. Kaikille jotka ovat kiinnostuksen-  
sa ilmaiset allekirjoittaneelle lähetetään myöhemmin tammi/helmikuussa  
1985 enemmän tietoa ja samalla voi sopia millaisissa ryhmissä ajellaan.

SIIS KAIKKI JOUKOLLA MUKAAN SVEITSIIN MINI-TREFFEILLE !!!

MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE MATKALLE

AUTOREKISTERIKESKUKSEN ARKISTOISTA LÖYDETTYÄ

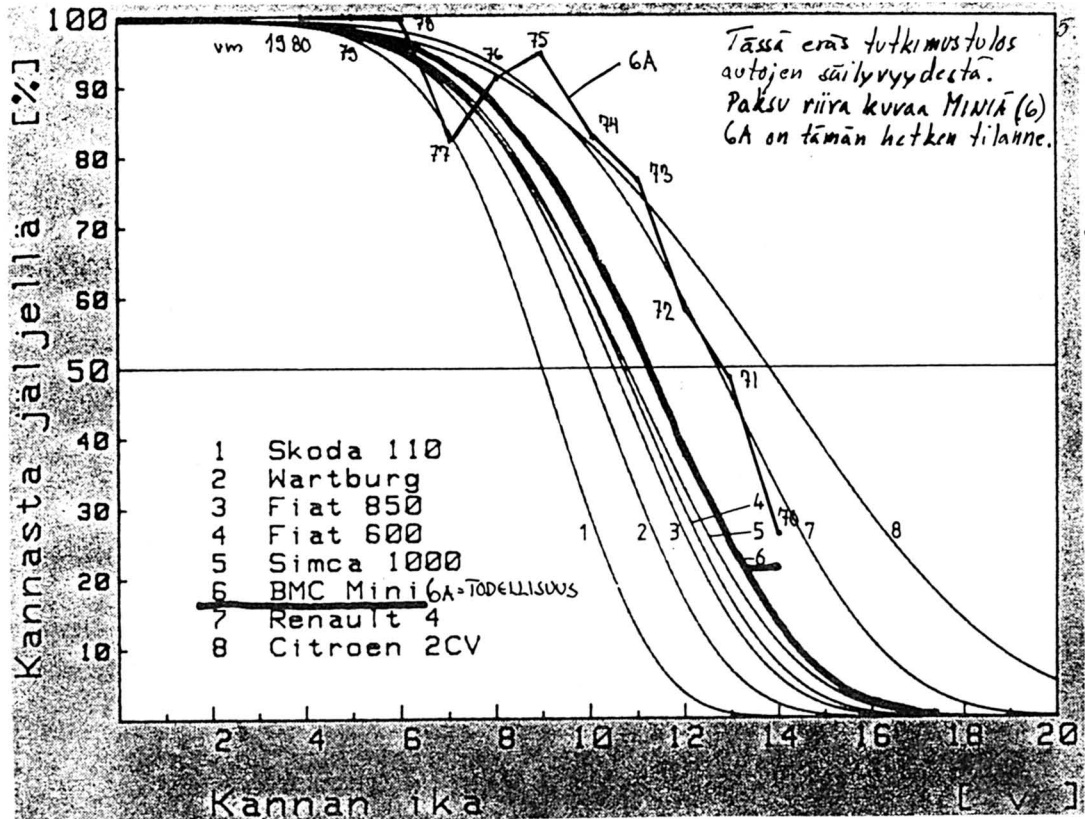
Tässä päivänä muutamana sain ongittua arkistosta seuraavanlaatuisia  
tietoja Mineistä. Tiedot käsittävät MINI 850-1275 cm3 (Tilanne 15.10.84)  
koskien silloin rekisterissä olevat Minit (koskeeko Clubmanneja ei sel-  
vinnyt).

vuosimalli	rekisterissä	H-auto	P-auto
1959		1 kpl	
1960-69	1355	"	19 kpl
1970	457	"	3 "
71	409	"	1 "
72	444	"	
73	224	"	
74	250	"	
75	333	"	
76	185	"	
77	365	"	
78	343	"	
79	307	"	
1980	119	"	

yht: 4825 kpl ( 10 on hukkunut jonnekin

Vanhoista Tuulilaseista yms löytyi seuraavat rekisteröintitilatostot:

1959	12 kpl, josta 8,3% jälj.	
60	350 "	" noin 5% jäljellä
61	500 "	
62	1200 "	
63	2250 "	
64	5500 "	
65	5200 "	
66	3300 "	
67	4100 "	
68	1900 "	
69	3200 "	
70	1800 "	, josta 25,6% jäljellä
71	850 "	" 48,2% "
72	780 "	" 57,0% "
73	290 "	" 77,2% "
74	302 "	" 82,8% "
75	346 "	" 96,2% "
76	200 "	" 92,5% "
77	450 "	" 81,1% "
78	345 "	" 99,4% "
79	307 "	" 100,0% "
80	119 "	" 100,0% "



19.10.84.

# NOTHING BEATS A MINI PART 1.

## MOILTA MAILTA VIERAAILTA ... (KädetUA)

Mini Cooper Clubi suvaitsi vihdoin ja viimein vastata tai oikeammin reagoita jotenkin kirjeeseeni. Aikaa ehti kulua noin 2 kuukautta ja vastauksena oli: pari jäsenlehteä ja clubikortti. Siis turhaan kirjoitin pari täyttä liuskaa tekstiä, pelkkää asiaa. Turhaan menivät valokuvat (ex-work Ministä) ja Raunun terveiset. Eivät tainneet uskoa, eivät edes kiittäneet. Ei mitään kommenttia hyviin kysymyksiin.

Jäsenkaavakkeessa mm. kysytään kenen suosittelijana pyritte jäseneksi. Jäsennumero on niinkin mahtava kuin 4159. Cooper Clubilla on tarkoitus tehdä oma rekisteri ja luetteloida niin monta Cooperia kuin mahdollista. Seitsemän henkilöä kerää tietoja, ja jokaisella on oma malli: Austin/Morris pikku Cooper MKI, MKII, 'S':t MKI, MKII, MKIII ja Innocentit ja jokaisesta mallista on alku ja loppunumerot ts. ensimmäinen ja viimeinen korinnumero/valmistenumero ja konenumerot.

Syyskuun Carsissa oli aika mielenkiintoinen ilmoitus. Takasivuilla myytävien romujen joukossa oli mm. seuraava:  
Mini competition 5 speed s/c dogbox ja 4 wheel drive ex-work unit ?.

Eli MITÄ4 ja 5 4, nyt ei myyty lyhytkarvaista kettuterrieriä vaam antiikkia. 5-vaihteinen synkronoimaton laatikko ja 4-veto systeemi Miniin.

Kaikkihan tietävät, että tehdas teki mm. 4-vetoisen Mini Moken joskus 60-luvulla, ja Spezial Tunning 4-vetoisen Clubmannin rallicrossiin, mikä melkein heti kiellettiin.

Jos joku on kiinnostunut niin puh.nro on Doncaster 99044302 882860. Allekirjoittanut on jo sopinut kaupoista mm. myytävänä oli suoraham-paisia laatikoita, välipyöriä, perä, 8-porttinen alumiinikansi kaikilla varusteilla ja 1600 Mini-BDA moottori (soittakaa joku Jantuselle, jos vaikka sopisi Pik-uppiin), vain 168 hp.

Ainoa ongelma on kuljetuksen järjestäminen. Kaveri lupasi tulla Hulliin vastaan ja hoitaa kuljetuksen satamaan. Huollintaliike ottaa kuljetuksesta noin 58.00 puntaa jos tavarat painaisivat n.220kg. Samaa hintaan romut haetaan 'ovelta' ja tuodaan Turkuun, Lisäksi tulee kustannuksena huollintamaksu n.20 puntaa ja tullit.

Hinnoista voi vielä mainita että BDA maksaa yli 1000 puntaa, 4-veto noin 300 ja yli riippuen osista, 8 reikänen n.600 puntaa.

Kannattaa myös kysellä koko autoa esim. Maquire Mini Super salon, tilaa on vain yhdelle, joten ei suositella perheelliselle.

PS. PUNTA ON NOIN 7,70 MK

*Mätkö loppuna sain tarkempia tietoja Doncasterista. Mr. Maunten Fauvel kertoi, että 4-veto systeemi on Mr. Armeijan käsittelemä malli (on ilmeisesti maasto käyttöön tarkoitettu), ja on sovellettu ms. cross-track kilpailuihin (ts. mormonikentille). Joten ei kärsi esim. Haulon katutöissä; 4-veto + BDA moottori, sinä eun kesästä kaukaampäässä, turpaat pönttää ja mäännnyt kaasu.*

*Siis jos on aika kukaan kätten kukaan Cooper Clubista video-omakun (n. 40min) Cooperin 21. vntöjulkia; Cooper Day out Beaulieu. Siis jos on aika saapuu ajotissa ja jos on mahdollista, voititkin se kättä Pikkujoulujulkissa. Soitan asiasta lähiaikoina.*

*fauvelin; HANNU LINDSTEDT.*

Aluksi on ehkä syytä palautella mieliin, kait jo unohduksiin jäänyt lupaus julkaista Clubin jäsenlehdessä juttu isoista Minin moottoreista. Jäsenlehdessä aivan ensimmäisissä numeroissa oli mm. ilmoitus, että Jarmo Sukava olisi kirjoittanut jutun noin 1380cm:n moottorista. Varmasti artikkeli olisi hyvä saada onhan kyseessä varsin taitava ja Miniin perehtynyt henkilö, siis ammattilainen näissä asioissa. Ehkä myös jutun pituus olisi sopivampi lehteen. Sen voisi esittää yhdessä numerossa. Kuten oma esitykseni samasta asiasta osoittaa tulee siitä varsin pitkä ja sekin on vielä rajoitettu vain tärkeimpiin kohtiin. SIIS on kyseenalaista kannattaako tämäläysoista juttua julkaista. Havaintojeni mukaan olisi kai parempi keskittyä värilaseihin tai kattoluukun asentamiseen.

Jos ja kun Jaren juttu saadaan ?, en itse halua tässä vaiheessa ottaa enempää kantaa ja kommentoida 1400:sen hienouksista ja ongelmista: voi-han olla, että siihen saattaa sisältyä varsin arvaamattomia kohtia, joita ns. amatöörit eivät huomaa: Olenhan usein saanut varsin osuvan huomautuksen ammattilaisilta: Mikä 'helvetin asiantuntija' sinä luulet olevasi.

Seuraava juttu on siis amatörimäinen rakennelma. Ei siis opas vaan vihjeitä antava ohje, ehkä vain perustietoa Minin moottorista ja sen rakentamisesta.

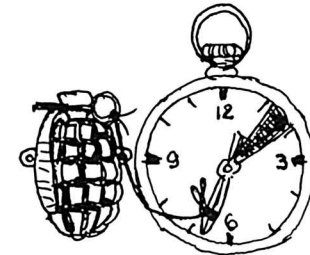
Tietolähteitä on hankittu eri kirjoista ja asioita on tutkittu itse, mm. vältetty Mr. Vizardin tekemät virheet (tai ns. painovirheet). Yksinkertaisin mutta ei halvin tapa olisi hankkia puolimoottori suoraan Englannista tai Saksasta. Mm. Ripspeedin mainos ei ole oikein vakuuttava: Ota yhteys Stud Nicolausiin, jos olet kiinnostunut 1600cm:n Ministä. Stud poseraa Mininsä kanssa kuvassa ja Minin alla ja takana on mahtava lammikko ja vana öljyjä. Minä kyseelin kerran asiaa, mistähän tässä on kysymys. Onkotämä se malli, joka vaihtaa itse öljynsä. - No comments-vaihdelaatikko oli kuulemma mennyt keskeltä halki.

Isoja ylikoko moottoreita voidaan tehdä useita erilaisia. Esimerkiksi: 1330cm<sup>3</sup>, 1380cm<sup>3</sup>/73.5mm männillä, 1399cm<sup>3</sup>/74mm männillä ja 1426cm<sup>3</sup>/74.7mm männillä ja käyttämällä vakio 1300:sen kampaikselia.

- Ison moottorin hyvinä ominaisuuksina ovat seuraavat kohdat:
  - Isosta moottorista saadaan helpommin tehoa, hevosvoimia, vaikka viritysaste on alhainen. Esim. 1500cm:n moottorista n. 10.7:1 puristus-suhteella noin 105-115hv.
  - Moottori on pitkäikäisempi.
  - Huipputeho saavutetaan paljon alemmalla kierrosalueella.
  - Moottorin vääntömomentti on todella mahtava.
- Haittapuolena tulee ensimmäisenä suhteellisen kallis hinta ja katsastus-ongelmat, lähinnä jarrujen takia.



YOU ALL KNOW US WELL BUT DO WE KNOW YOU?



ARE YOU LOOKING FOR EXPLOSIVE POWER?

CALL: MINI SPARES CENTRE LTD. TEL. 990441368 6292.

## 1 4 8 0cm<sup>3</sup>:n MININ MOOTTORI

### LOHKO:

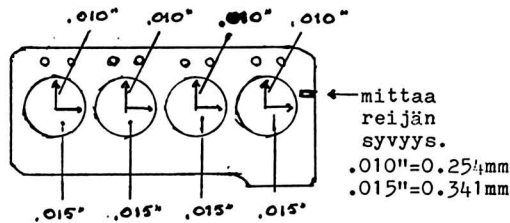
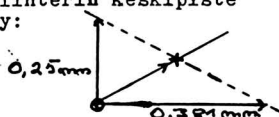
Lohkoksi valitaan joko 1300cm<sup>3</sup>:n tai 1275GT/1300GT:n lohko. Viimeksi mainituissa lohkoissa on jo päämaiset kansipultin reiät, (11 kansipulttia). Tavalliseen 1300cm<sup>3</sup>:n lohkoon voidaan koneistaa päämaiset pultinreiät. Paras ja vahvin lohko olisi MKII Cooper S:n lohko, jossa on vahvennettu keskipukki. Vanhaa MKI S:n lohkoa ei voida käyttää, koska sen sylinterien valuseinämät ovat liian ohuet ja lohkolla on taipumus väristä kovilla kierroksilla (mm. välitiivisteet voivat tulla ulos).

Lohkoa valittaessa mitataan ensimmäiseksi vesipumpun ylimmän kiinnityspultin reiän syvyys (ykkössylinterin kohdalla). Reiän syvyys voi vaihdella huomattavasti eri lohkoissa. Porattaessa lohko Ø 74.7 milliin sylinterit siirtyvät niin paljon oikealle, vesipumppuun päin, että ykkössylinteriin voi tulla reikä.

Paras tapa on tehdä ensin mahdollisimman tarkat piirustukset lohkon poraamisesta. Mitataan reiän syvyys ja piirretään lohkon tasopinnalle ykkössylinterin paikka. Piirustuksesta on myös helpompi esittää koneistamolle, mitä on tarkoitus tehdä.

### Sylinterien siirtäminen.

= vesipumppuun päin 0.015" ja taaksepäin 0.010".  
Ts. sylinterin keskipiste siirtyy:



Porauksen jälkeen kakkos- ja kolmosylinterin väliseinämän paksuus on noin 1.8-1.9mm. Siis hyvin ohut (ver. 1300:sen std. väli on 5.7mm).

Lohkon voi myös tasohioa ennen porausta jos tiedetään kuinka monta millia otetaan pois. Tämä tietysti edellyttää puristusuhteen laskeamista. Jos tiedetään, että iskunpituus on 84.3 eikä mitään muuta, männän korkeus ja kannen palotila jne. Siis laskuvirheitä voi syntyä helposti.

Paras ja varmin tapa on seuraava: Kun lohko on porattu ja akseli hiottu kootaan kone osittain mittausta varten. Laitetaan akseli paikalle ja yksi mäntä ja kiertokanki lohkoon. Kiinnitetään kiertokanki akseliin ja mitataan iskunpituus ja kuinka paljon mäntä jää alle tasopinnan. Tarkistetaan samalla onko kampiakselin kaikissa kauloissa sama iskunpituus eli kuinka hyvin epäkeskeinen hiominen on onnistunut. Akselin hiomiseen palaan myöhemmin.

Jos käytetään esim. Triumphin 2.5PI:n mäntiä ovat ne huomattavasti matalempia kuin vakio 1300:sen männät. Tai jos käytetään Omegan tasapäisiä mäntiä ja kannen palotila on pieni esim. noin 16cm-18cm on mäntä pakko jättää huomattavasti jopa useita millilejää alle tasopinnan. Tässä tapauksessa kovera mäntä olisi parempi. Jos käytetään vakio kantta esim. 1300GT:n (palotila 21.4cm<sup>3</sup>) voidaan mäntä ottaa lähemmäksi tasopintaa.

Allekirjoittanut teki seuraavasti; Mäntinä käytettiin 74.7mm Hepoliten matalia tasapäisiä mäntiä. Suurimmat männät mitä 1300cm<sup>3</sup> lohkoon voidaan asentaa. Puristusuhteeksi oli tarkoitus saada noin 10.8:1. Männät otetaan niin ylös kuin mahdollista. Ennen planausta männät olivat noin 8mm tason alapuolella. Lohkosta hiottiin 6mm, joten männät jäivät vielä 2mm alle tasopinnan. Tarkoituksena on saada palotila kanteen eikä sylinteriin.

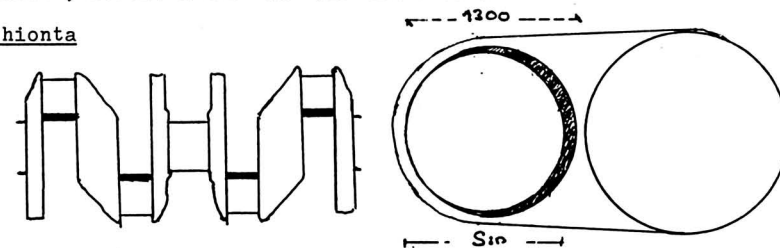
Vaastaavasti kanta tehtäessä palotilaa suurennetaan huomattavasti, 26cm<sup>3</sup>. Kansi oli alkujaan 1275GT, johon asennettiin 31mm pakoventtiilit ja 35.6mm imuventtiilit, hidural ohjurit ja kanavat suurennettiin ja kiilloitettiin.

Tasohionnan jälkeen tuli uusia ongelmia eteen. Kansipulttien kerteet olivat liian lyhyet, reikiä oli syvennettävä ja jenkattava noin 6mm. Vesipumppua täytyi muuttaa, kansi ei laskeutunut tarpeeksi alas. Nostajan tangot (1300:sen) ovat liian pitkät, on käytettävä pikku 'S':n tai 1000cm<sup>3</sup>:n. Kokoomisvaiheessa huomattiin, että yksi mäntä otti kiinni virranjakajan akseliin, männän helma tulee ämmäksi alakulokohdassa. Akselia on huomattavasti ohennettava.

### KAMPIAKSELI:

Akselin tulisi olla joko uusi tai vähänkätetty ja standarti. Akseli on ennen koneistusta tarkistettava; särötarkastus ja akselin suoruus. Jos on mahdollista akseli kannattaa ristiporauttaa (runko- ja kk-kauloihin poikittaiset öljykanavat). Ennen koneistusta on hyvä mainita, että kaulojen kulmat tehdään niin loiviksi kuin mahdollista siis ei teräviä kulmia (särö syntyy usein kulmasta). Jos runkokaulat ovat kuluneet, koneista enintään +20 alikokoon.

### Akselin hionta



1300cm<sup>3</sup> ja 1275cm<sup>3</sup> Cooper S:n kampiakseleissa on eroa mm. kiertokan- gen kaulan paksuudessa. 1300:n akselissa on 1/8" eli 3.18mm paksummat kaulat. Iskunpituus on sama molemmissa akseleissa: 81.2mm. Uudesta tai hiomattomasta 1300:n akselista voidaan siis tehdä 84.3mm iskuinen akseli kun hiotaan epäkeskeisesti ja käytetään Cooper S:n tai 970cm<sup>3</sup>:n (pikku ässän) kiertokankia.

Ässän kiertokanget ovat kuitenkin alapäistään leveämmät (laakeripesä) kuin 1300:n kiertokanget, joten niitä onkavennettava n. 0.4mm tai 0.015" kummaltakin sivulta. Koneistuksen jälkeen prässättään männät kiertokankiin. Tasapainoitetaan ja tarkistetaan kiertokankien suoruus.

Seuraavaksi akseli on lähetettävä karkaistavaksi ns. tufridet käsittely. Karkaisusta voidaan olla montaa mieltä, joidenkin mielestä se on aivan turhaa. Kilohinta Boforsilla on ollut noin 20-25mk/4 tunnin käsittelystä. Karkaisun jälkeen on kaikki kaulat kiilloitettava ja akseli ja öljykanavat on pestävä hyvin huolellisesti. Akselin suoruus on syytä vielä kerran tarkastaa.

TASAPAINOITUS:

Ennen koneen kokoamista on akseli ja vauhtipyörä kytkinasetämineen tasapainoitettava. Jos vauhtipyörää on kevennetty ja/tai asetelmassa on uusia tai vieraita osia toisista moottoreista on tasapainoitus ehdottomasti tehtävä. Tärkeätä on muistaa että 1500cm<sup>3</sup> moottorissa on teho ja vääntömomentti jo aivan toista kuin Minissä ja siksi Minin tai 1300:sen vakio kytkinjousi ja -levy ei enää riitä. Kytkin luistaa. Kytkinjouseksi on hankittava järempi kilpajousi esim. oranssi n.2.55 mm paksu. Levyksi taas käy esim. Cooper S:n/1275GT:n levy. Samoin on hankittava hyvä värinänvaimentaja/siivapyörä joko Cooper S:n tai 1300cm<sup>3</sup>:n vakio.

Vauhtipyörän keventäminen taas riippuu mm. siitä minkälaista nokka-akselia on tarkoitus käyttää. Jos käytetään nokkana 731/800, 643 tai 649 on kevyempi vauhtipyörä parempi kuin vakio. Jos puristussuhde on alhainen esim. 8.5 - 10:1 ja nokka-akseli on vakio 1300 tai 731 on vakio Minin tai 1300GT:n vauhtipyörä sopiva.

Jos nokka-akselina käytetään ns. tähtipäistä (stardrive), on paras öljypumppu Hoburn-Eaton (teraslevyinen). Pumpussa on suurempi roottori kuin Concentric pumpussa (1300:n vakio).

Jos nokka-akselina on ns. pin-drive on öljypumpun oltava Cooper S:n (hahlopäisellä akselilla). Minin pumppu ei sovi. S:n pumpussa on noin 10mm pitempi akseli. Lisäksi kiinnityspulttia varten 1300:n lohkonon tehtävä uusi lisäreikä. Huom. Minin pumpusta voi tehdä ässän pumpun kun vaihdetaan roottorin akseli esim. vanhasta S:n pumpusta. Öljypumpun virtausta voidaan parantaa pyöristämällä ja poistamalla valussa ja koneistuksessa syntyneet terävät reunat ja saumat pumpun sisäänmeno- ja ulostuloaukoista. Pumppu on avattava, jotta mahdollinen alumiiniporo ei mene itse pumppuun. Pumpun lukitusruuvi on suljettava huolella.

Asennusvaiheessa täytetään öljypumppu aina jäykällä öljyllä. Nokka-akselin ja nostajan kupit voidellaan molyslipillä tai molycoutella. Nostinkuppien on ehdottomasti oltava ehjiä. Jos kupin päässä on poreita, pinta on rikki tai nokan aiheuttama kulumisjälki on kuppi vaihdettava. Jos asennetaan uusi nokka-akseli on käytettävä myös uusia nostinkuppeja. Työntötankot on hyvä aina tarkistaa. Tankojen suoruus ja molemmat päät. Esim. pyöritetään tankoja noin 20cm levyllä suoralla levyllä, jos tanko on väärä sen huomaa helposti.

Jakopään hammaspyöriä asennettaessa on aina tarkistettava, että ne ovat samassa linjassa (säätö mellalevyllä). Jos ne eivät ole kohdallaan kuluvat jakoketjut hyvin nopeasti, ketjut löystyvät. Kuluminen voi aiheuttaa myös se, että:

- Nokka-akselin päittäisvälys on liian suuri. Kolmiokohdistuslevy on kulunut tai hyvin taipunut (tai molempia). Asenna aina laakeripinta nokka-akseliin päin.

- Kampiakselissa on liian suuri päittäisvälys. Tarkista aina päittäislaakerit ja mittaa välys n.0.05mm-0.08mm ja muista asentaa liuskat oikein päin, laakeripinta (kupari) akseliin päin.

Jos kampiakseli on karkaistu ja ns. punametallisia runko- ja kierto-kangen laakereita on saatavilla on niitä ehdottomasti syytä käyttää. Siis joko Clevite tai Vanderveil. Seuraavaksi paras laakeri on Povermax LC. Tavallisissa alumiinilaakereissa on aina vaarana, että ne irkautuvat eli laakerimetalli irtoaa osittain ja pyörii akselin mukana. Varsinkin jos moottoria viritetään ja puristussuhde on korkea, (kilpa-moottoreista puhumattakaan). Voin vakuuttaa, että ko. laakerit ovat kiven alla mm. maahantuoijat eivät toimita koska kysyntää on niin vähän. Punametallinen kestää huomattavasti paremmin ns. laakeripaineen, laakerimetalli ei irtoa niin helposti, jos koneessa on hyvät tai normaalit öljynpaineet.

BY HANNO LINDSTEDT

JATKUU N:o 13

Syyskuun 7 pvnä kokoontui 14 Miniä Naantaliin Viking-linjan laiturin eteen valmiina lähtemään kerhon matkalle Ahvenanmaalle. Kaikki Minit saatiin hyvin mahtumaan sisälle, totesipa yksi merimiehistä : että normaalista mahtuu 400 autoa, mutta tänä-iltana menee 450 !

Illemmalla todettiin, että kerhon ohjelmaan täytyy ottaa samba-kurssi, koska vain yksi "vapaaehtoinen" löytyi viemään kerhon daamia ! Tämä tiedoksi kaikille miehille.

No vihdoin koitti aamu ja melkein kaikki Minit saatiin ulos (mitä nyt Kari Saloselle tuki vähän kiirettä, ehtivät muutaman kerran jokuuluttaa kuljettajaa). Siirryimme aamuhämärään Maarianhaminaan ja söimme aamupalan ruohikolla (lentoken-tän parkkialueella !)

Jatkoimme matkaa Ahvenanmaan toiseen reunaan, jossa oli (on) tsaarinaikainen postitalo.

Alimmainen kuva on otettu juuri talon edessä noin kello 7.00 aamulla.

Eckeröstä jatkoimme matkaa porukalla kohti Bomarsundia, joka taas sijaitsee aivan itäreunalla. Ahvenanmaa on kyllä autoystävällistä seutua, sillä minnekään ei ole matkaa Maarianhaminasta paljoa yli 35 km.

Matkalla tietenkin morjestelimme kaikille Mineille joita näimme ja parille jaettiin oikein tiedotteet. Tuntuvat olevan nämä Ahvenanmaalaiset iloista porukkaa, sillä aina kun me niitä nähtiin niin ne vaan hymyili, tosin meidän 14 Minin letka saattoi vähän siihen vaikuttaa.

Harmittava takaisku tuli kun saavuttiin paikalle, sillä se oli jo suljettu ja avattu vain meitä varten

elikkä olimme ainoat vieraat. Tosin saimme kyllä olla aivan rauhassa koko ajan. Jokaisen löydettyä huoneen lähdimme kiertämään ympäri saarta. Kaikki linnat, rauniot yms tuli nähdä kerralla.

Illemmalla pelattiin pienoiskolfia, saunottiin ja tietenkin poltettiin makkaraa Markun tuomalla pienoiskillillä. Tästä muutamit saivatkin idean jota voit Markku toteuttaa ihan vapaasti (Katsokuvaa myöhemmin)

Ilta siinä hurautti mukavasti, tosin ruotsalaisia ei vaan näkynyt koko aikana yhtään kappaletta.

(OVIKÄ SVENSKAR MED MINI = MARSTE TALA BARA FINSKA HELA TIDEN !!!)







Aamupalan saimme sentään paikan päältä, joten ei tarvinnut lähteä heti ajamaan.

Sovimme tapavamme toisemme erään huoltoaseman pihalla hiekan ennen laivan lähtöä.

Joten oli hyvää aikaa kierellä ympäri Maarianhaminaa ja hankkia ne Ahvenanmaalaiset postimerkit, tiedättehän.

Kaikkien Minien saavuttua paikalle lähdimme ajelemaan ympäri kaupunkia 14 Minin letkassa ja se vasta oli jotakin. Katujen varrella paloi filmi ja ihmiset taputtivat ja ihailevia katseita riitti koko matkan laiturille saakka.



Viidä ajaessamme laivaan yrittivät Tukholmaan menevän laivan miehistö saada meitä vaihtamaan laivaa. Ensimmäinen kysymys laivaan ajaessa oli, että oliko mukava matka. Sattui näet olemaan sama miehistö kuin tullessamme saarelle. Iltapäivä kului aivan liian nopeasti ja melkein ennenkuin huomasinkaan olimme taas Naantalissa ja koko matka oli melkein ohi. Vesisadekin alkoi heti, kun pääsimme maihin, vaikka Ahvenanmaalla oli aurinko paistanut koko ajan ja ihmisiä näkyi jopa uima-uima-uima-uimallaan, no ehkä se tuntui kodikkaammalta kun vettä tuli kaatamalla koko paluumatkan Forssaan asti.

Matkan aikana heräsi ajatus siitä, että jos ensivuonnakin järjestettäisiin porukkamatka jonnekin, vaikka ihan kotimaan kamarakla.

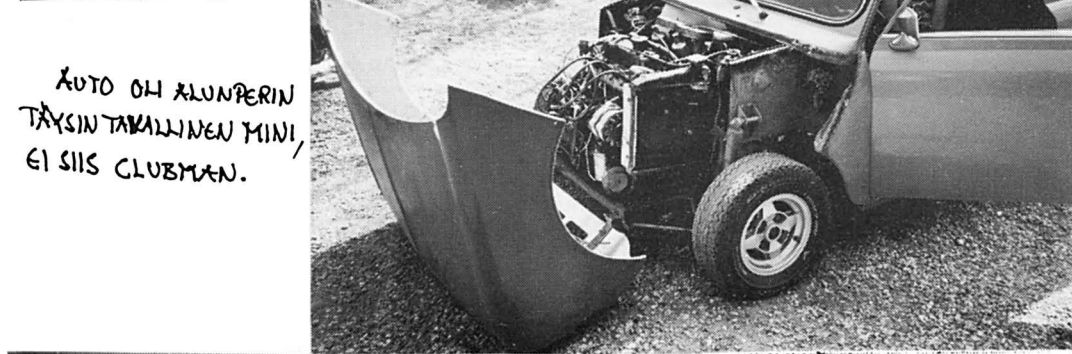
ELI NYT ON TAAS AIKA AVATA SE SANAINEN ARKKU JA ANTAA HYVIÄ EHDOTUKSIA !

Terveisin:

*Pasi Salminen*



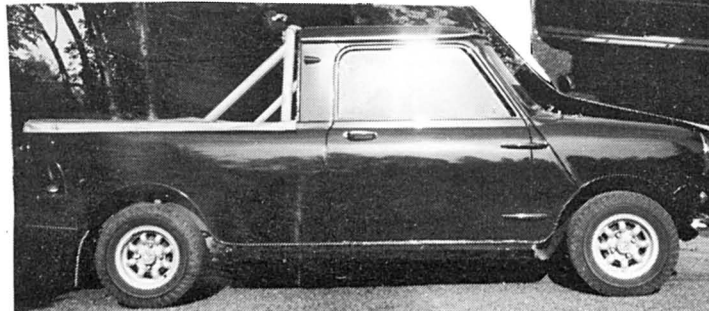
JARI JÄRVELÄN HUOLTOYSTÄVÄLHINEN MINI.  
KOKO NOKKA LÄHTEE PARISSA MINUUTISSA TÄYKEIN POIS, JONKAIN MELKEIN KAIKKI ON MAHDOLLISTA.



AUTO OLI ALUNPERIN TÄYSIN TAKALINEN MINI, EI SIIS CLUBMAN.



↑ TÄSSÄ MARKUN PICK-UP SELLAISENA, KUIN HÄN SEN OSTI.



JÄTÄSSÄ VALMUNA. HUOM TYÖVALO, LÄYAPRESSU JA TURVAKAARI. AINOA HAITTA ON KUULEMMA 80 LÄTKÄ-(1300cm<sup>3</sup>)

NYT MINIT KUNTOON HUIPPUEDULLISESTI HUIPPULAATUA !

YLÄPÄÄN TIIIVISTESARJA 850-1100 .....	43,-	JARRURUMPU vakio mini .....	129,-
JAKOPÄÄN STEFA .....	10,-	JARRULEVY cooper S & 1275 GT .....	230,-
KYTKIMEN STEFA (aito punainen) .....	22,-	LIUKUJUKUNAN URALISTA .....	35,-
KYTKINLEVY .....	54,-	PÄÄJOHTOSARJA MK I 59-62 .....	150,-
KYTKINPINNAT .....	15,-	MITTARISTON VIRTAPIIRI clubman .....	19,-
MOOTTORIN KUMITYYYN .....	24,-	PICK-UP TAKALYHDYN LASI .....	10,-
MOOTTORINTUEN KUMIHELÄ .....	4,-	JARRUSATULAN TIIVISTEET cooper S .....	30,-
VESIPIMPUN KORJAUSSARJA .....	39,-	ETUJARRUSYLINTERI MK I .....	20,-
LÄMMITYSLAITTEEN VESIHANA .....	18,-	TAKARUISKELÄPPÄ .....	10,-
MITTARIN VAIJERI .....	alk. 20,-	ETUJARRULETKU MK II - III .....	40,-
KAASUVAIJERI .....	12,-	MEKAANINEN BENSAPUMPPU .....	65,-
ISKUNVAIMENNIN .....	73,-	RYHMÄRATAS MK I A-tyyppi .....	80,-
JOUSITUKSEN KUULANIVEL .....	23,-	RYHMÄRATAS cooper -" .....	160,-
VETONIVELN SUOJAKUMI .....	14,-	ETUJOUSITUKSEN PIKARI kumijous .....	39,-
HAMMASTANGON SUOJAKUMI .....	10,-	OHJAUKSEN KÄÄNTÖVARSI MK I .....	20,-
RA'DETANGON PÄÄ .....	25,-	VAN & PICK-UP KÄSIJARRUVAIJERI .....	15,-

MOOTTORIN OSIA, TIIVISTEITÄ, JARRUHIHNOJA JA -KENKIÄ, JARRUPALOJA JA -KUMEJA, VAIHDELAATIKON OSIA, ÖLJYPHJIA MK I, LAKEREITA, LOKASUOJIA, PUSKUREITA, KOLMIOPELTEJÄ, LYHDYNLASEJA, SÄHKÖOSIA, VERHOILUJA, KAIKENLAISIA PIKKUOSIA...

EDULLISEMMIN KUIN USKOTKAAN ! SOITA TAI TULE KÄYMÄÄN !

**Luhtasaaren tel. 965/11856**  
**auto** ALAVUS  
 ky

PL 56  
 63301 ALAVUS

Pieniä tietoja Cooperin Ystäville

Englantilainen " Classic and sportscar" julkaisi erään jutun yhteydessä Cooperin valmistusmääristä tietoja, jotka saattavat kiinnostaa muitakin, eli asiaan:

vuosi	Cooper 997/998	Cooper S	tuotantomäärät
1961	10	KPL	-
1962	9987	"	-
1963	11510	"	516 KPL
1964	9181	"	4342 "
1965	8758	"	5352 "
1966	11655	"	4228 "

Tuotettu yhteensä:

Cooper 997	noin 25000 kpl	Eli 970 S ON harvinaisen yksilö !!!
Cooper 998	26101 kpl	
Cooper 970 S	976 kpl	
" 1071 S	4017 "	
" 1275 S	40449 "	
	-----	
	yht 96543 kpl	

OSTETAAN:

Morris Cooper 998 MK II -69 etu- ja takamerkit sekä kuljettajanpuoleisen oven ikkunan kromilistat. Myös Morris Cooper MK I -66 etumerkki kiinnostaa.  
 Puh 965 - 23 332 /ARTO

INSINÖÖRIINTISET 2.2. 1984



Sisu-Auto ei näillä näkymillä luovu englantilaisautojen tuonnista. Esimerkiksi Mini Metron 'isovelhi' Maestro on yhä mukana kuvioissa.

## Sisu jatkaa englantilais-autojen tuontia

"Sisu jatkaa englantilais-ten autojen maahantuontia", sanoo yhtiön uusi toimitusjohtaja Jorma Jerkku kiistäen huhut tuonnin lopettamisesta.

Toimitusjohtaja Jerkun mukaan "puhuttu sopeuttaminen" koskee kuitenkin myös englantilaisien autojen maahantuontia ja markkinointia.

Tiettävästi yhtiössä ei olla lainkaan tyytymättömiä Morricksen Metron myynnin kehitykseen Suomessa. Viime vuonna yhtiö myi 445 henkilöautoa, 250 Iveco-hyötyajoneuvoa ja 734 kuorma-autoa. Kuorma-auto on siis edelleen Sisun valtti, sillä markkinaosuus nousi kahdella prosenttiyksiköllä 24 prosenttiin.

Sisu-Autolla on henkilö- kuntaa runsaat 1700. Heistä on määrä vähentää sopeuttamisen merkeissä 150 luonnollisen poistumisen ja varhaiseläkkeiden avulla. Järjestelyt on jo aloitettu ja neuvotteluja käydään edelleen.

Sisun liikevaihto jäi viime vuonna 600 miljoonan markan tavoitteestaan ja kannattavuus on epätydyttävä.

Näin kirjoitettiin vielä keväällä 1984, vaan mikä mahtaa olla tilanne nyt. Muutamalla kerholaisella näkyy olevan Metro, eikä kait mitään huonompia kokemuksia ole ollut. Jostain syystä vaan kauppa ei lähtenyt vetämään...

**TEKNIIKAN MAAILMA** on suhtautunut Mini- lehden odottaakin suhtautuvan, eli päätoimittajan Mauri Salon ja Hannu Kurki-Suonion ystävällisellä avustuksella olemme vihdoinkin saaneet luvan julkaista Minin vanhoja testejä.

Kerhon arkistosta löytyy jo TM:t vuodelta 1959 N:o 10, sekä 1965 N:o 5 sekä 1976 N:o 15. Meiltä puuttuvat seuraavat (ainakin): 1967 N:o 16, 1968 N:o 8, 1969 N:o 20, 1970 N:o 15, 1971 N:o 8. Jos kenellä on näitä numeroita niin ota yhteyttä: Timo Salminen 916/83829 iltaisin. Julkaisemme ensivuoden numeroissa mahdollisuuksien mukaan näitä testejä.

**MYYDÄÄN/OSTETAAN/VAIHDETAAN**

Ostetaan: Uuden mallin Minin kori, konetta ei tarvitse olla mukana. Jari tai Mauri Järvinen puh 917/5121 Iittala

Myydään/Vaihdetaan: Morris de-luxe mallin etupenkki. Varaosan:o AKE 1068 väri harmaa/musta, 4saumaa kulkee pystyssä ja etuosassa musta poikkiosa. Penkin kiinnitysosa pyöreää putkea. Moin vm 1959-60(61)+saman mallin lämmityskennosto ja kotelo. Vaihdetaan Van vm 62 ruskeisiin oviin, etuosan ja lattian harmaisiin verhososiin, ostan myös muita Vanin osia Timo Salminen 916/83829 iltaisin.

Myydään: Mini vm 68 ( 1300 cm3), ajokuntoinen, ei katsastettu, levikkeet, spoileri. Juhani Heininen 922-52450

Myydään: Mini Van vm 67, + toinen varaosiksi (vm 67), kunnostuskel-poinen, kohtuuhintainen. Esko Kivimäki 945-6119 iltaisin.

Myydään: Käytettyjä 60-luvun Minin kaikkia peltiosia mm koreja, etuosia, apurunkoja, van takaovia, vaihdelaatikoita á100,- jne. Puh: 921/726403 M Kaskinen iltaisin.

# 2

UUSIA JÄSENIÄ: TILAAKKE 23.10-84 227 MAKSANUTTA

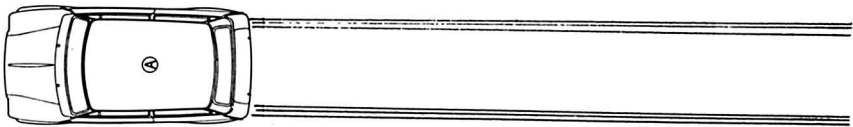
Olli Kangas,  
Aimo Silvan,  
Tapani Ojala,  
Hannu Viren,  
Esko Viitanen,  
Jukka Ojala,  
Timo Kasari,  
Arto Åkerblom,  
Markku Räsänen,  
Markku Kiiskilä,  
Antti Teerisuo,

Jatkuu

**MYYDÄÄN:** Minin osia, 2 x 1 1/2" SU-kaasarit + imusarja, Cooperin nokka-akseli, viritetty 1000 cm<sup>3</sup> kansi, MG:n peltipakosarja, uudet venttiilinjouset.

**OSTAN:** Kaikkea Brittikamaa, mm Englannin lippuja, Triumph GT 6 Mk I -68 osia esim. pinnavanteet, kirjallisuutta, valokuvia jne...

Jyrki Sipiläinen 90/ 2944016 iltaisin



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

Toimitus: Timo Salminen

Puh.joht. Timo Heinonen

Sihtööri: Hannu Lindstedt

LEHDEN ILMESTYMINEN 1985

N:o 13	helmikuu	vk 5	aineisto sisään	9.1.1985
N:o 14	toukokuu	vk 19	"	9.4.1985
N:o 15	elokuu	vk 33	"	21.7.1985 + n:o 16 myöh