


no. 2 1982



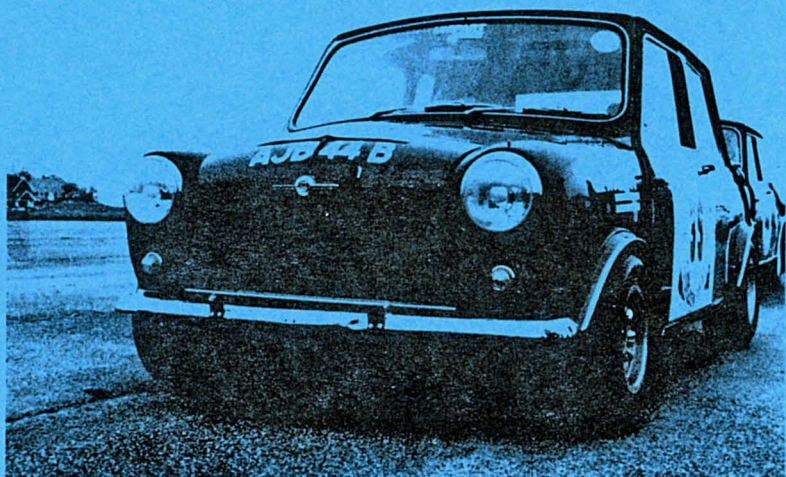
club

RALLYE MONTE-CARLO

1965



RAC Golden Fifty Mini Cooper's





Mini Club jäsenlehti
 - sisältö riippuvainen clubin jäsenten omasta aktiivisuudesta.
 Oma juttu, tosi, vähemmän tosi, mielipide, kysymys, vastaus ym. ovat aiheina.

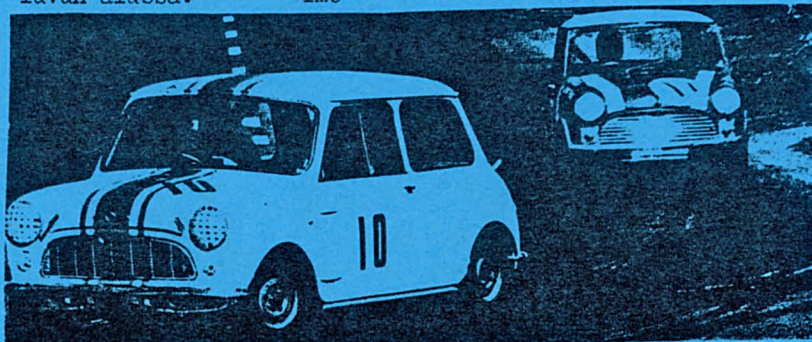
KANSIKUVASSA:

Ylin cooper jossa taittaa Timo Makinen (kansainvälinen kirjoitustapa) Montessa vuonna 65 voittoon ja alin cooper seitsemäntoista vuotta takaperin ajaa jälleen voittoon kuljettajana nyt Paddy Hopkirk Rac rallin 50 vuotis juhlakilpailussa.
 (Timohan siellä kopissa olisi pitänyt istua)

Suurella maaimassa on kovassa huudossa kilpailut vanhoilla ralli, ja rata-autoilla.
 Ruotsin cooper specialistin Pickon auto mm otettiin Tukholman lähistöltä olevasta automuseosta pois, kesken eläkepäiviä takaisin vanhojen autojen kisaan.
 Picko on vedellyt sillä sitten voittoja.

Eläintarhan ajot kuusikymmen luvun alussa. Timo

Picko



huomaa pyyhkijän sijoitus

MORRIS- SAAVUTUKSIA:

SM-jäädalla kultaa ja hopeaa

Eläintarhan ajojen vakioautotulokset:

1190 cm ³ luokka		
1. Timo Mäkinen	MORRIS	11.27.3
2. Jan-Eric Andreason	MORRIS	11.37.9
3. Picko Troberg	MORRIS	11.52.2

MINI CLUB JÄSENLUETTELO

Timo Mäkinen	Espoo
Rauno Aaltonen	Kaarina
Jorma Lusenius	Helsinki
Atso Aho	Espoo
Antti Kytölä	Helsinki
Kari Salonen	Jokiniemi
Harri Ruusu	Masala
Jarmo Sukava	Helsinki

10	Kari Bruun	Jämsä	Mini 850	vm72
11	Timo Salminen	Jokioinen	Mini 1000	80
12	Kaija Salminen	Jokioinen	Mini 1300	75
13	Kimmo Korpela	Tuuri	Mini 1300 S	67
14	Jarmo Lampi	Alavus		
15	Jyrki Metsälä	Tuuri	Mini Clubman 1,0	73
16	Jukka Vähämäki	Jokioinen	Mini 850	64
17	Jari Grönholm	Somero	Mini Clubman 1,0	72
18	Jukka Lindström	Porssa	Mini 850	69
19	Arto Haapa-aho		Morris Cooper 1000	66
20	Erkki Enberg	Jokioinen	Mini 1300	
21	Hannu Lindstedt	Turku	Mini Cooper	65
22	Petri Jukkonen	Jyväskylä	Mini Cooper	74
23	Ismo Aalto	Porssa	Mini 850	65
24	Jussi Lainkari	Jämsänkoski	Mini Cooper S	63
25	Jouko Koski	Gulu		
26	Markku Laakso	Turku	Mini 1300	69
27	Jorma Rantanen	Helsinki	Mini 1000	71
28	Urno Viitala	Jämsä		
29	Hannu Lepoaho	Peuruu	Jokamies Mini	
30	Erkki Virkola	Porssa	Mini 850	72
31	Pero Pesonen	Kauniainen	Cooper S 1275	67
			Austin Mini	66
			Austin Mini MK2	69
32	Reijo Sukola	Helsinki	Mini Cooper 1000	64
33	Malle Sarlin	Riihimäki	"Mini tonni"	
34	Arto Niiranen	Jämsä	Mini 1300	71
35	Erkki Niiranen	Turenki	Mini 1300	71
36	Hannu Kivirasi	Porssa	Mini 850	64
37	Ari Turden	Jämsänkoski		
38	Reijo Enberg	Porssa		
39	Pertti Kilponen	Jämsänkoski	Mini Pic-up	67
			Mini 1000	71
40	Marja-Leena Pesonen	Kauniainen	Morris Mini Van	68
41	Juha Kopanen	Kauhava	Mini 1000	69
42	Teuvo Ruokostenpohja	Länkipohja	Mini 850	65
43	Hannu Käenpää	Helsinki	Austin Mini Pic-up 850	70
			Morris Mini Van 850	62
			Morris Mini Minor 850	63

44 Kari Jaatinen Neuruu
 45 Vesa Nieminen Neuruu Mini 1300
 46 Matti Hiltunen Espoo Mini 1300
 Mini Clubman 90 1275
 Mini Parmari
 47 Mauri Virtanen Urjalankylä
 48 Matti Järvinen Jyväskylä

=====
 Huom: Arto Haapa-aho ilmoita osoitteesi Timolle. Kiitos !

AUTOKÄYTTÄJÄSUUS: Neuruulla tiedetään oleven vm 59 Minin. Asiasta tietää jäsen Kari Jaatinen.

Nyt kaikki vauhtia clubi merkin suunnitteluun jotta saadaan myös tehtyä jäsenkortit.

Esim: Englantilaisen Cooper Clubin merkki



mini



club

Se on clubi sinulle. Jos sinulla on Mini 850cc-1600cc tai olet muuten kiinnostunut auton historiasta ja sen arvon säilyttämisestä, liity MINI CLUBIIN !

Clubissa tapahtuu:

Kokoontumisajoja	Auton entisöintiä
Kilpailutoimintaa	Customointia
Mini-lehti	Teknillisiä vinkkejä
Mini-tiedotteet	Viritykset
Mahdolliset osto alennukset	Näyttelyt

MINI CLUB

Timo Salminen

Lehmuskuja

Kp 3

31600 Jokioinen

Puh:toimi 916/12540

koti 916/83829

4.

VIIMMINENKÖ PLYIN MINI PIN ?

Matti K Hiltunen kolmekymmentäneljä vuotias lentokapteeni osallistuu nyt kolmannen kerran Jyväskylän Suurajoihin Minillä ja puolestaa tämän legendaarisen auton mainetta.

Koko seitsemänkymmentä-luku on ollut hiljaiseloa Minin kohdalla Suurajoissa Vaikka luokkia on ollut tarjolla.

Matta 82 Suurajoihin

Matti vastasi muutamiin lähettämiini kysymyksiini:

Kari, monesko kerta Suurajoissa?

Matti: viides.

Kari, miksi ajat Minillä?

Matti: Hyvä kilpailuväline luokassaan alunperin alle 850.

Kari, onko Heinz Calle (ajaa Trabantilla) liian kova pala 850 lle Minille?

Matti: Calle on kuljettaja epäilemättä Trabant sensijaan on selvästi Miniä hitaampi minkä todistaa sekin, että voitin Callea 57 sek v81 Ouninpohjan pikiksellä.

Ajaisin edelleen 850 llä mutta luokka onpoistettu.

Kari, ajoit v 70 Suurajat Volvolla haaveilitko jo silloin Ministä?

Matti: Omistin v 69 Mini Cooperin (Rauho Aaltosen/Tapio Mäkisen vanhan vm 65) joten haaveet siitä olivat jo takanapäin.

Kari, mikä on Minin heikkous Suurajojen kaltaisessa kilpailuissa?

Matti: Pieni maavara /suuri lähtönumero asettavat tekniikan/alustan erittäin koviille.

Kari, pärjäisitkö Timolle Ouninpohjassa jos molemmat ajaisitte konepelti pystyssä?

Matti: En varmasti, enkä konepelti alhaalakaan.

Kari, onko Mini mielestäsi aliarvioitu kilpailuväline harrastuskäytössä Suomessa, vaikka sillä on Suomi ajettu maailman kartalle?

Matti: Ei mielestäni, Mini on nykyisin (ennenkaikkea Cooper) erittäin haluttu auto. Ehkä allikäytössä 1300:nen on hiukan aliarvostettu nopeuteensa nähden.

5.

Matin Suurajo auto:

JEANEX MINI CLUBMAN

Moottori: 1275

Teho: 105 hv

Vääntö: Riittävä Antti Kytölän mukaan

Purist suhde: noin 1:12

Polttoainejärjes: 45 mm split Weber

Vaihteisto: 4 vaiht 1 synkroimaton, 1:4,26 perä

Alusta: Koni-iskunvaimentimet, kumi jouset

Jarrut: Cooper 3 levyt edessä, rummut takana

Huippu: 165 km/h

Kiihtyvyyys: 0-1000m .31s

Auton virittäjä: Antti Kytölä/Harri Ruusu

Hinta: Ei kaupan

Sponsorit: Unipart, Jeanex, Seiko, Silja Line, Pohja Yhtymä, Pirelli, Cibie, Champion Wordplex.

Vuosien 80-81 Jyväskylän Mini



Huom: Matilla on tyyliä koska hänellä service autonakin Mini farmari.

ONNEA MATKAAK TOIVOTTAA MINI CLUB !

Virjoit: K. Bruun/Jämsä

6.

Minitreffin

BERLIINI 30.5.82

JOKIOINEN-BERLIINI-JOKIOINEN 5 päivässä MINILLÄ

Vihdoin ja viimein kummankin ministin onnistui saada töistä vapaata kolme päivää (kütös rak.tsto Puolimatkalle ja Jokioisten Säästöpankille) niin starttasimme Minillä 26.5.82 noin klo 19.00 kohti Turku. Laivan lähdettyä vetäydyimme tyyliin sopivasti nojatuoleihin nukkumaan.

Aamun sarastaessa olimmekin jo Tukholmassa jatkoimme itärannikkoa pitkin kohti Trelleborgia, josta autolauttaliippumme oli varattu. Noin klo 22.00 lautta irtosi satamasta ja samalla me aloimme etsiä hyttiämme. Ensimmäinen käynti informaatiossa toi negatiivisen tuloksen, lippuun ei kuulu hyttiä, mutta sitkeä suomalainen ei anna periksi vaan koittaa uudelleen ja noin klo.24.00 olimme omassa kahden hengen hytissämme (yläkannella missä dieselit eivät metelöi) sikeässä unessa.

Travemündessä jännitimme vähän tullia, joka nappasi autoja jostain syystä melko tiheästi erikoiskäsittelyyn. Meillä kun sattui olemaan 12-hengen Arabian ruokakalusto mukana "vakio" camping-varustuksena. No pienenä auton sujahdimme välistä ja suuntasimme Hannoveriin, josta oli määrä jatkaa Hannoverin Mini Clubin jäsenten kanssa Berliiniin.

Reinholdin korjaamo löytyi helposti ja heti kättelyn jälkeen kävimme asiaan asiaan eli Reinhold Kaivoi esiin Cooper 3:n etupään niveleineen, 2-piirijarrut, vetoniveliä, tiivisteitä, suodattimia, olkaniveliä jne jotka olin jo aiemmin tilannut ja sopinut että vaihdamme ne Arabian-kalustoon.

Vielä samana päivänä jatkoimme Gerdin ja Monikan kanssa +pari muuta kohti itää. Gerdin ja Monikan tunsimme hyvin jo ennestään (he olivat mm 1300 Minillä Suomessa viime vuonna) ja tutustuimme samalla heidän uusimpaansa Mini Pick-Up:va 67 oikean puolisella ohjauksella ja 1300 koneella, Monikalla on lisäksi Mini 1100 Special.

Ensimmäinen komellus sattui Länsi- ja Itä-Saksan tullijonossa, josta Pick-Up poistettiin koska: "Kuorma-autot jonottavat eri jonossa!" Oli se hyvän näköistä, kun Minin edessä ja takana seisoi mahtava Ford Transcontinental perävaunuineen. Eipä meinannut tullimies uskoa Miniä kuorma-autoksi tässäkin jonossa, mutta lopulta kaikki selvisi hyvin ja melko nopeasti.

7.



Länsi-Berliiniin saavuimme perjantaina 30.5 noin klo.19.00
 Illalla pystytimme teltat ja varasimme paikat mineille
 (yhteensä HMC:ltä oli 8 miniä) samalla tutuistuimme
 muihin Miniisteihin.

Kun aamu vihdoinkin valkeni oli paikalla 150 miniä ja 400
 henkeä, Sveitsistä, Luxemburgista, Belgiasta, Hollannista,
 Länsi-Saksasta ja Suomesta.

Minejä oli monenmoisia, harvinaisimpia olivat Mini Mocket,
 Crawfordin avo-mini, Innocenti de Tomaso 1300, Mini Cooper
 S MK 11 v. 71 ym. Lipun hintaan kuului aamiainen 3:na
 aamuna 2 päivällistä, 2 iltapalaa, 4 lasia olutta, tarrat
 +500gr mainoksia.

Lauantain kuluessa valittiin kaunein Mini, joka oli tosi
 vaikeaa, tämän tittelin ja 4kpl GB:n vanteita voitti-68
 Mini Pick-Up. Nahkapenkit, alumiini vanteet, pienet levityk-
 set ja musta väri siinä kaikki, toiseksi tuli maisemamaalauk-
 sin varustettu Cooper S.

Lauantaina ajoimme (5kpl) Mineillä Berliinin keskustaan
 ja kävimme Kirfursterdammilla. Ainakin näin maalaisesta
 liikenne tuntui melko vilkkaalta (Länsi-Berliinissä
 noin 3,2 milj. asukasta) ja kun illemalla käytiin autoilla
 vielä uimassa niin johan tuli kierrettyä Berliiniä myös
 lännestä (töiden vuoksi olen ollut itäpuolella yht 9kk
 osan siitä oli myös Mini mukana)



Illalla oli suuri gaala ilta teltassa, koko noin 30x20m,
 jokainen kerho toi isännille jotain tuomista HMC:ltä
 oli hätätapauslaukku jossa oli mm vaihteisto öljyä
 30000km huollon jälkeen (Oil of yläi), tiiviste-sarja
 (leastari-lappuja), ym, sekä viimeisenä turvana vetokahva.
 Kaiken juhlaillisuuksien jälkeen alkoi illemmalla ns vapaa
 muotoinen osa, jossa allekirjoittanutkin rentoutui täysin.
 Syytä oli tietenkään se, että en voinut mitenkään kieltäytyä
 niistä lukemattomista snapseista joita tarjottiin koko illan,
 oluista ym muista myrkyistä puhumattakaan.

Sunnuntain käännettyä iltapuolelle, alkoi teltoista näkyä
 liikettä ja noin klo 2.00 alkoi paikalliset ST-ajot Berliinin
 keskustassa. Meille riitti pelkkä tutustumine ajo-ohjeisiin
 koska jo se tuotti vaikeuksia kieltä kotokielensä puhuville,
 tyydyimme vain parantelemaan oloamme. Gerd ja Monika olivat
 muuten il.

Ostettuamme vielä Mynchenin kerhon T-paidat ja syötyämme
 kunnolla aloimme kasaamaan telttaa. Valitettavasti jouduimme
 lähtemään tavallaan kesken pois, koska muualla maailmassa
 on vielä vanhan tavan mukaan hellunta maanantai vap aata.
 Sunnuntai illalla olisi ollut palkintojen jako (saimme sen-
 tään jotain kotiin tuomiseksi, 1 palkinto pisimmän kokonn-
 tumisajon tehneenä)

Kello 19.15 lähdimme Berliinistä kohti Suomea ja 38 tunnin
 päästä olimme jälleen lähtöpaikassa Jokioisilla.

Huom: Muuten ensivuonna MINI-TREFFEN on Luxemburgissa samaan
 aikaan eli helluntaina jos jollain sattuisi olemaan lomaa
 jo näin varhain.

Polttoainetta kului noin 7-8l/100km ja kilometrejä tuli
 3100km kaikkiaan. Perillä vietettyyn aikaan nähden matka
 ei ollut niitä kaikkein edullisimpia, mutta ne 2 1/2 päivää
 Berliinissä korvasi ainakin meistä kaikki kulut.

Terveisin Kaija ja Timo Salminen



MINITREFFEN

SUSI LAMMASTEN VAATTEISSA

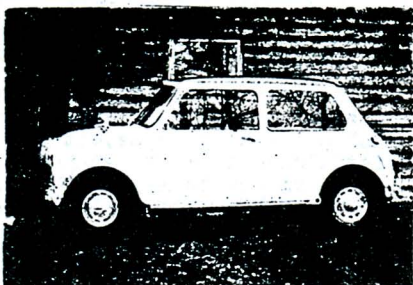
JOUDETTUANI menneen talven aikana monessa kilpailussa oikein lujille vastustajan kanssa, joka suuren kansan suussa kantaa nimeä "koirankoppi" tai "kenkälaatikko", mutta jonka rekisterikirjassa on merkintä Morris Mini — Cooper, oli minulle mieluista päästä tutustumaan tähän menijään koeajon yhteydessä vähän lähemmin.

Morris Mini-Minor kolmisen vuotia tuli markkinoille oli heti todettavissa, että sen pääsuunnittelija Issi-gones oli tehnyt sellaisen auton, jossa oli paljonkin viritämisen varaa. Kun tämän auton kotimaa vielä kaiken lisäksi oli Englanti, saattoi piankin odottaa parannettuja painoksia, — piippua polttavien urheilumiesten luvatasta kotimaasta kun oli kysymys.

Viime syksynä ilmestyi sitten auto, jonka nimen perään lisättiin sana Cooper. Cooper on viime vuosikymmenen aikana ollut nimi maailman kilparadoilla, ja yltänyt maailmammestaruuksiin asti, joten tällä nimityksellä on määrätynlaisista hohtoa. Kun sitten näitä autoja rupesi näkemään kilparadoilla, näkyi sen nimi hämmästyttävän usein palkintoluetteloiden etupäässä. Cooper ei suinkaan ole tehnyt parannuksiansa kilpailuja silmälläpitäen, vaan tehnyt entisistä keymmästä versiosta terävän ja liikenteessä erittäin ketterän version, josta sitten edell.

"viritämällä" on saatu se todellineen, kilpailukappale. Moottorin sylinteritilavuutta on lisätty lähes 150 cm³, sen ominaisuudet ovat tulleet urheilumaisimmiksi ja etenkin pienillä vaihteilla ajettaessa on saatu liikettä aikaan. Tällaisenaan ei autoa voida verrata urheiluautoon, sillä siinä mielessä tämä auto tarjoaa runsaasti sellaista mukavuutta, jota urheiluautoista turhaan saa hakea. Koska auto mallina on jo kaikille tuttu, en tarkemmin puutu sen yksityiskohtiin, mutta eräät kohdat ansaitsevat kuitenkin omat merkintänsä tämänkin tarinan puitteissa.

Istuessani autoon, on ensimmäinen havaintoni negatiivinen. Vaikka istuin on siirretty takimmaiseen asentoon, en saa mukavaa ajoasentoa, ohjauspyörä on liian lähellä polviani ja pää liian lähellä kattoa. Tämä on kuitenkin korjattavissa alentamalla istuinta sen jalkoja lyhentämällä. Sensijaan silmäys muualle antaa yksinomaan hyviä vaikutteita. Auto on sisäiltä hämmästyttävän tilava, sisustus korkeata luokkaa ja keinokuitukankaat helposti puhdistettavissa. Kojelauta on keskellä, niinkuin aikaisemminkin, mutta lisäksi on asennettu öljypaine- ja jäähdytysveden lämpömittarit. Säilytystiloja on joka puolella runsaasti ja takatilan lattia on nyttemmin irroitettavissa, jolloin varapyörän ympärillä oleva tila voidaan käyttää hyväksi tavaroiden sijoitettaessa. Näkyväisyys on joka puolella erinomaisten.



PAULI TOIVONEN MORRIS MINI-COOPER

Moottori on pitkäikäistä tyyppiä ja edelleenkin poikittain, eikä ulkonaisesti eroa aikaisemmasta mallista. Alustarakenne on niinkään säilynyt entisellään, mutta sehän ei olekaan mikään ihme, sillä esimerkiksi jousitusahan on aina ollut erittäin tehokas. Mikä hämmästyttää minua erikoisesti on se, ettei ohjaus, auton etuvedosta huolimatta, ravista kuoppaisella tiellä kovaa ajettaessa niinkuin tämällytyypisillä autoilla tavallisesti on tapana. Progressiivinen jousitus on tehnyt ajon miellyttävän kiinteäksi ja tasaiseksi auton kuormituksesta riippumatta. Ja kun alustasta puhutaan, niin mainittakoon vielä sen hyvänä puolena, sen tasaisuus. Auton alla ei ole arkoja paikkoja sileää pohjaa alempana.

Kun sitten panee ykkösen päälle ja lähtee vedättämään, alkaakin heti tapahtua merkittäviä asioita. Seisovalla lähdöllä ei kulu kuin 10.0 sekuntia kun mittarissa on 80 km/t ja tähän puuhaan käytettiin ykkös- ja kakkosvaihdetta. Kaikki kokeet suoritettiin kahden hengen kuormalla. Tämä lukema on tavallisessa vakioautossa melko harvinainen ja todistaa auton hämmästyttävää kiihtyvyyttä ja tästä johtuu sen mukava käsitteily normaali liikenteessä.

Kun sitten yritin nostaa nopeuden 100 kilometriin kolmos-vaihteella ei kiihtyvyyttä enää ollut samaa luokkaa. Kelloon tuli lukema 19.1 sekä ennen kuin tarvittavat numerot ilmestyivät mittariin. Kun sitten edelleen hain auton huippunopeutta sain jälleen odottaa tovin, ennenkuin nopeusmittari vakiintui lukemaan 130 km/t. Kuitenkin on otettava huomioon se seikka, että auton matkamittari osoitti autolla ajetus 3 760 km, joten se oli vielä ehkä liian "tuore" todellisten huippuarvojen saavuttamista varten. Viritetyillä autolla saavutetaan kuulemani mukaan peräti 155 kilometrin huippunopeus kahden hengen kuormalla.

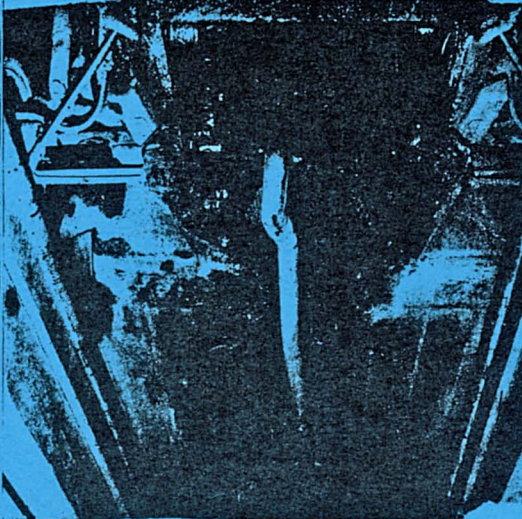
Alkuaan epäiltiin auton käyttäytymistä huonolla tiellä, etenkin sen pienen pyöräkoon takia. Kun kuitenkin hain kuoppaisen tien kokeiluja varten, — mikä ei suinkaan tähän vuodenaikaan tuota minkäänlaisia vaikeuksia pääkaupunginkaan läheisyydessä, saatoin todeta, että puheet siitä, että autoa voidaan hyppyyttää mielin määrin sen hallittavuuden vähimmäisäkään määrin kärsimättä, pitivät todella paikkansa. Sen sijaan olin pelästynyt pari kertaa kun jarrut "hukkuivat". Huolimatta siitä, että edessä on levyjarrut, saattaa syynä tähän olla jarruihin tunkeutunut vesi, sillä sitä oli riittämiin tuolla tiellä. Suoritetujen ilmalentojen jälkeen auto laskeutui

maahan kuin Lahden "liitoseuran mäenlaskija, pehmeästi ja lyömättä pohjaan ja säilyttäen moitteettomasti suuntansa.

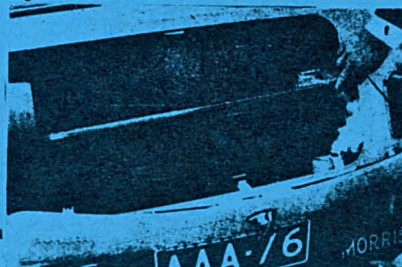
Ohjaus on tarkka ja nopea antaa todella kiintein tuntuman etupyöriin. Vaihdetanko on siirretty taaksepäin ja lyhennetty lisäten urheilullista vaikutusta. Polkimet riippuvaa mallia, helpot ja nopeat käsitellä ja niiden ympärillä on riittävästi tilaa, lattian ollessa sileä käsijarrua käyttäen saa auton käännettävä vauhdissa "postimerkin päällä".

Jos vielä kerron, että lämmitys laite on englantilaiseen tapaan tavattoman tehokas, olenkin maininnut tämän tärkeimmät teknilliset ominaisuudet.

Suorittamani koeajon jälkeen ymmärsin täysin, että tällä autolla pystytään saamaan tavanomaista tuloksia kovan kansainvälisissä kilpailuissa. Morris Mini-Cooperin ostaja saa varsin kohtuullisella hinnalla sarjavalmistetun vakioauton, joka tarjoaa runsaasti kiihtyvyyttä, kovasti ketteryyttä ja suorituskykyä sekä yllättävän korkeat urheilulliset ominaisuudet.



Pohja on hyvin suojattu ja sileä. Helposti vaihdeittavia osia ei ole.



Takalattia on tarvittaessa poistettavissa ja varapyörän ympärillä löytyy lisätilaa tavaroiden kuljetusta varten.



Moottori ei ulkonaisesti suurestikaan poikkea entisestä. Sen kaikkiin tärkeimpiin osiin pääsee hyvin käsiksi.

MORRIS MINI-COOPERIN teknilliset tiedot:

Moottori:
4-sylinterinen kansiventtiilikone
Sylinterin halkaisija 62.43 mm
Iskun pituus 81.88 mm
Sylinteritilavuus 997 cm³
Puristussuhde 9:1
S.U.-kaasuttaja
S.U.-sähkökäyttöinen bensainpumpu
Teho 55 hv/6000 kierr./min.

Suuritusarvot:
0—80 km/t 10.0 sek
0—100 km/t 19.1 sek

Nopeus eri vaihteilla:
1. vaihte 52 km/t
2. vaihte 80 km/t
3. vaihte 114 km/t
4. vaihte 130 km/t
1 km seisovalla lähdöllä 38.4 sek
Ohjauspyörän liike ääriasennosta toiseen 2 1/4 kierrosta.
Edessä levyjarrut, halkaisijaltaan 7"
Takana rumpujarrut, halkaisijaltaan 7" ja levydeltään 1 1/4"
Painon jakautuminen tyhjänä: 67 % etu- ja 33 % take-akselille.



Issued by the Press and Public Relations Offices
THE BRITISH MOTOR CORPORATION LIMITED
Longbridge, Birmingham.



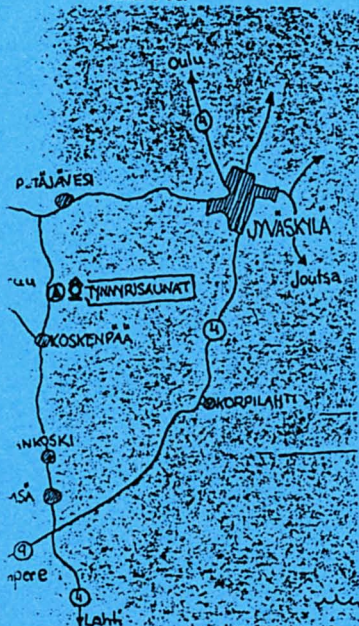
Telephone: Birmingham Priority 3101

Huom: Kokoon-tuminen
Rantapirtillä Kosken-
päällä 28.08.82. alk
klo.10.00, voi tulla
myös aikaisemminkin.
Tiedustele puh.942/11675
Iähistöllä on Suurajojen
pikataipaleita:Urria,
Thikki, Vaheri, Ouninpo-
hja sekä Sahloinen.



Rauno Suurajoissa
vuonna 66

Kartta



Austin

Morris

Jaguar

Rover

Triumph

