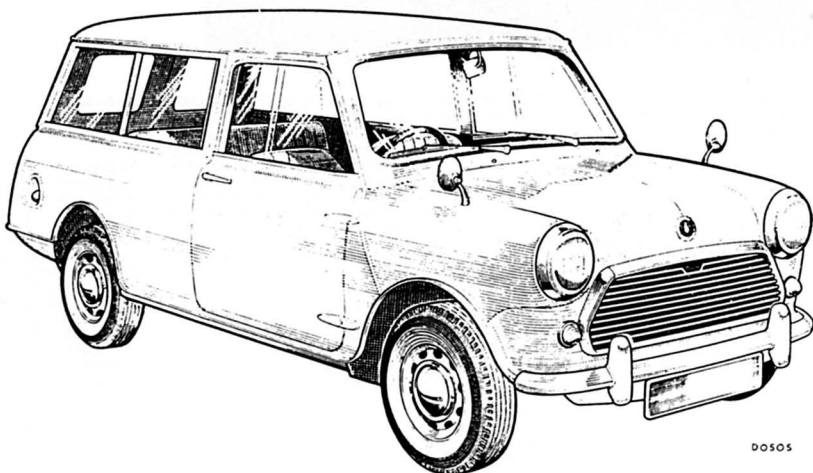


The Morris Mini-Traveller Mk. II (Wooden Version)



The Austin Mini Countryman Mk. II (All-metal Version)



**UUSILLE** ratkaisuille on autorakennuksessa yhä vähemmän ja vähemmän sijaa. Tuntuu kuin kaikki olisi jo kokeiltu yli puolen vuositodan aikana. Mutta ei! BMC:n uusi miniautokonstruktio toi uskottoman paljon uutta tulleeseen markkinoille. Ylipitkä akseliväli (hyvä suuntavakavuus) suhteessa auton omaan pituuteen, pieni koko ja kuitenkin keski suurten suorituskyky, hämmästyttävän suuri sisätila sekä taloudellisuus ovat onnistuneesti yhdistetyt. Tasapainoitettu kulku edullisesti sijoitetuin pyöräpaikoin, painopistein ja uusimallin kumijousin on korkeasta luokkaa. 10" pyöräköön käyttö ei olisi ollut hyvin ominaisuuskin mahdollista entisen jousimenetelmän, mutta vipuvarsi + kumityyny antavat elastisen kiinteän kosketuksen pyörille tien pintaan.

Mutta mennäänäp koe-ajoon! Ihminen on aina koke-

mustensa ja ennakkoluulojensa kyllästämä. Käsitteksen pienistä pyöristä saivat minut suhtautumaan varauksin Mini-Minorin soveltuvuuteen oloisamme. Mutta kuinka olikaan. Astuin Miniin, ajoin sillä ja ihastuin, sillä ajosta muodostui aivan uusi, viehättävä elämys. Sen erinomaisen hallittavuus, pikkuautolla suuri kiihtyvyys ja taloudellisuus tekevät sillä ajon hauskaksi.

Ulkoapäin katseltaessa Mini-Minor on pieni. Onnenhäivä omistajan silmissä näyttää ulkopuolisesta ehkä oudolta. Mutta omistajan näkökulma on aivan toisenaikoinen.

Kaksioivien Minin itsekantavan korin sisään istuutuminen käy hyvin. Istuma-asento miellyttää ja tilaa riittää. Eri-tyyppisen maininnan ansaitsee etuistuimen säätö, joka on nerokas. Pienellä järjestelyllä on onnistuttu saamaan istuintaso taaksepäin työnnettäessä las-

keutuvaksi ja lyhyille ajajille etempään vedettäessä nousevaksi. Näkyvyys on hyvä kaikkeen suuntiin paitsi kurailmalla tai pakkasella, jolloin ajajasta kaukana oleva tuulilasinen sektori jää tavallista pienemmäksi. Käsitilaa ohjaamiseen on riittävästi. Takanaistujille jää jalkatilaa kylliksi ja päätätilaa normaalia paremmin. Sisustus on kauttaaltaan pyyhittävä hahkajäljittelmää, paitsi plyyshimatot.

Edessä poikittain oleva 4-tahtinen suora 4-sylinterinen kansiventtiilikone on tilavuudeltaan 848 ksm ja teholtaan SAE hv 38. Moottori on sitkeää, pitkäikäistä hyötysuoritea. Kiihtyvyys pääsi valloilleen kierrosluvun puolivälin jälkeen. Käynti oli hillitty äänentöntä ja värinä vapaata. Moottorin jarrutusominaisuudet olivat myös hyvät ja kiitos hyvien ajo-ominaisuuksien, mukavasti hyväksikäytettävissä!

Ohjaus on hammastankomallinen ja kosketus tarkka,

urheilullisen mukava. Eri vaihteet antavat seuraavat mittarilukeman huippunopeudet:

Ykkönen	43 km/t
Kakkonen	68 "
Kolmonen	103 "
Nelonen	126 "

Kiihtyvyys 1 km:n matkalla oli hintaluokan huomioonottaen erikoisen hyvä eli 42,2 sek, huippunopeus tasamaalla 122 km/t kellotettuna. Myönteisiä nousee nopeus helposti 130 km/t todelliseen nopeuteen. Sitkeys oli kaikille vaihtealueille ominaista. Kiihtyvyys pääsi valloilleen kierrosluvun puolivälin jälkeen. Käynti oli hillitty äänentöntä ja värinä vapaata. Moottorin jarrutusominaisuudet olivat myös hyvät ja kiitos hyvien ajo-ominaisuuksien, mukavasti hyväksikäytettävissä!

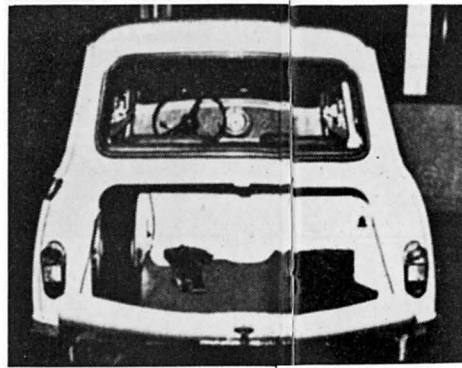
Ohjaus on hammastankomallinen ja kosketus tarkka,

lattiaksi laskeutuva mallillaan.

✗ Iso hansikashylly laidasta laitaan ja suuret ovitaskut ovat käteviä asioita. Istumatilaa jää mukavasti.

✗ Mittava tuuletusmoottori on uutuus. Sytytystulpat ja -puola etualalla. Moottori, vaihdelaatikko ja laasuspöytä ovat samassa öljytelässä.

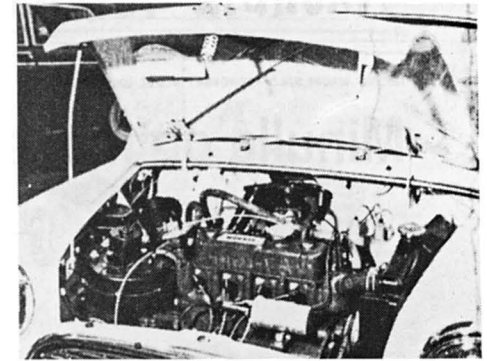
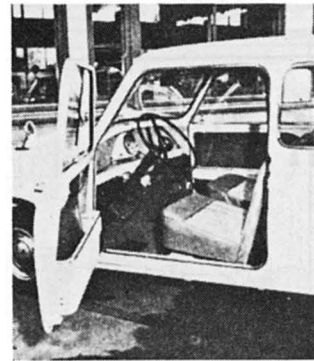
— Kevään taloudellisuuttaan voittaja-auto on vähäraakainen. Jääradoilla ja jopa Jyväskylän Suurajossa ehti BMC:n perheauto palkinnoille.



OSMO KALPALA  
testaa



# Morris Mini Minor



neiden kuljetus myös vaivattoma. Ajo näin on mahdollista, kun numerokilpi valoineen on saraoitu ja lasketuttu näkötasoon. Morriskella on oma seitsemän laukun "räätälintekemä" laukusto hintaan 17.565,- mk. Yksi avainjärjestelmä huolehtii oven, matkarkun ja virtapiirin lukinnasta.

Kojelautana on mittava hansikashyllystä laidasta laitaan ja sen keskellä pyöreä mittari nopeutta (0-140), matkaa ja polttoainemäärää osoittamassa. Siinä ovat myös latauksen-, öljynpaineen- ja kaukovoalojen merkivalot. Lämpösäädin, tuulilasinpyyhkijän katkaisija, virtalukko, valokatkaisija ajoa varten sekä raitisilman/sisäkierrosäädin ovat kojelaudan "hyllyn" etureunassa. Sen alla sijaitsevat vesipoika, ilmastoilaitteen tuuletusmoottorin katkaisija ja oikealla rikostin kylmäkäynnistykseen. Vaihdelainta on keskellä, käsijarru etuistuiden välissä ja samoilla seutuilla käynnistysnappi suojakehyksin. Äänimerkki annetaan ohjauspyörän keskiosissa. Suunnanosoittajain käyttö tapahtuu vinulla ohjauspyörän tuntumassa vasemmalla. Häilytyso sijoitsee valitsijan nupissa.

Ovien avaus tapahtuu vaijerivetoilla tai kahvalla. Ikkunat aukeavat työntösuunnassa edestä ja takaa. Takasivukuunnat ovat tuuletusmalliset. Valot ovat hyvät ja kirkaat, samoin tuulilasinpyyhin toimii moitteetta.

Näin kätevä ja taloudellinen Mini-Minor on. "Isoja poikia" varten siitä on 997 ksm muunnos Morris Mini-Cooper, jossa on levyjarrut edessä ja 55 SAE hv moottori muunneltu nokka-akseliin ja kaksioivakaasuttajin. Huippunopeutta luvataan tällöin 145 km/t.

Pyöreä Mini-Minor on paremmin verhoiltu ja siistimpi kuin alkusiskonsa. 10"

pyöräkoko luullaan pintapuolisesti liian pieneksi. Uusi jousitustapa tekee ajon yhtä mukavaksi kuin 12" malleilla. Voidaan sanoa, että 2" suurempi pyöräkoko olisi näiden puolesta saanut kadun miehen hyväksymään tämän mallin paremmin, nyt se tapahtuu kokemuksen perustalta. Urheilullisen kiinteä kulku kuoppaisella tiellä on hallittua. Maastokelpoisen Mini-öljypohja on erikoisen luja, se kestää raapaisuja ja jopa töyrytystä. Magnesium-elektronimallista valmistetun öljypohjan ikukestävyys on 15000 kg per neliötuuma. Testiajon yhteydessä selväsi auto erittäin pahoista liejuikoista, joihin isompien kohtaloita oli ollut kiinnijuuhtuminen.

Maahantuoja, Oy Voimavaunu Ab:n uusi hieno keskuholto Lauttasaarassa täydellisin varaosavaraoston suo oivan turvan käyttäjille. BMC:n myöntämä yhden vuoden takuu on hieno asia. On turvallista ajaa kun tietää, ettei mahdollisen vian illymestessä heli tarvita kääntää rahapussia alassuun!

## TEKNILLISET TIEDOT

Moottori: 4-sylinterinen, kansiventtiilit, sylinterin halkaisija 63 mm, iskupituus 68,2 mm, iskutilavuus 848 ksm, puristusuhde 8,3:1, sytytysjärjestys 1-3-4-2.

Renkaat: 520"-10", painat tavallisesti edessä 1,7 kg/cm<sup>2</sup>, takana 1,6 kg/cm<sup>2</sup>, suurimmalla sallitulla kuormituksella takana 1,7 kg/cm<sup>2</sup>.

Vaihteet: Kokonaisvalityssuhteet, ensimmäinen 12,657, toinen 8,174, kolmas 5,317, neljäs 3,765, perustus 13,657.

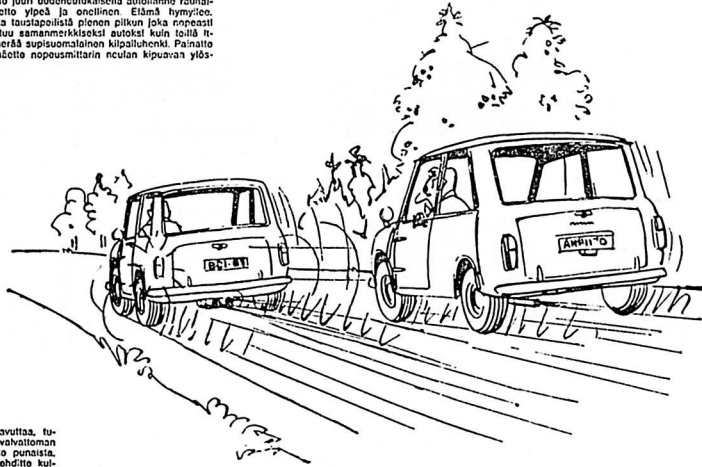
Mitat: Raideleveys edessä 1,164 m, takana 1,206 m, kääntöympyrän halkaisija 9 m, etupyörän koritus 318 mm, takapyörän koritus 318, akseliväli 2,132 m, kokonaispituus 3,060 m, kokonaisleveys 1,408 m, kokonaiskorkeus 1,345 m, polttoainesäiliön tilavuus 23 l, moottorin ja vaihteiston öljytalavuus (suodatin mukaanluett.) 4,83 l, jäähdytysjärjestelmän tilavuus 3 l, paino 608 kg, maksimivirtaus 3,18, maksimivirtaus 60,57, 80,79, 100,97, huippu 122.

"MOOTTORI 100"

TEKSTIT MAURI SALO PIIRROKSET STURE GRIPENBERG

## Minulla on menevin mini

Tuttu tilanne? Ajatto juuri uudonutuksella autollanne rauhallista tienpölkkiä. Ototte ylipää ja onnellinen. Elämä hymyilee. Yhtäkkiä huomaa tavastapoisilla pienon pilkun joka nopeasti suurenne ja osoittautuu samanmerkkiseksi autoksi kuin teillä itsellänne on. Toisii herää supisuomalainen kilpailuhenkki. Painotte kaasun pohjaan ja nölöte nopeusmittarin neulan kipuavaa ylöspäin.



1

Siih' toinen auto säävuttaa, tuulee riuksalle ja menee valvottoman röhöoesta ohi. Mitäto punaista. Punaisen udun läpi ohitte kuitenkin havaita toisessa autossa pienen eroavaisuuden omaanne verrattuna: kakal kromattua pakoputken päätä!

Toivuttuunne suuttumuksesta- ne alatte ajatella: "Eihän tämä voi jatkua. Jos hän on trimmanut autonsa niin kyllä minäkin. Joh."

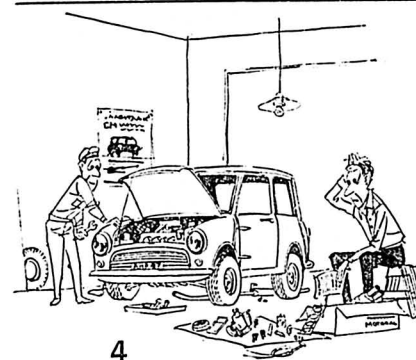
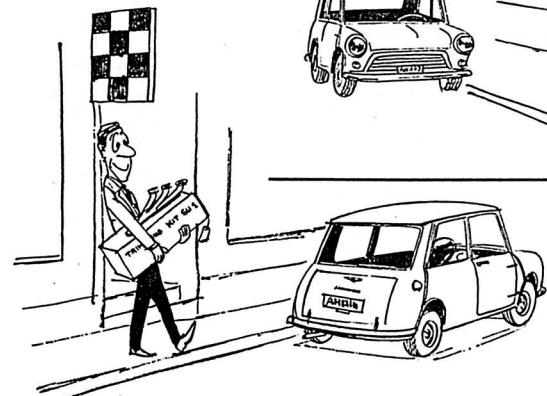
2

Samana iltana elokuvista tuluttuunne sauttu ajamaan autotarkkivikolukkeen ohi. Pyyhdytte ja menette katsomaan näyttökku- rina. Siinä komeille ruuttipup- pen ja -lehtin koskeita vaikutma erilaisia, toinen toistaan kiihää- väämpiä ja houkuttelevampia moottorin osia. Olette tehnyt päätöksenne ja siitä alkaa köyhty- misenne.



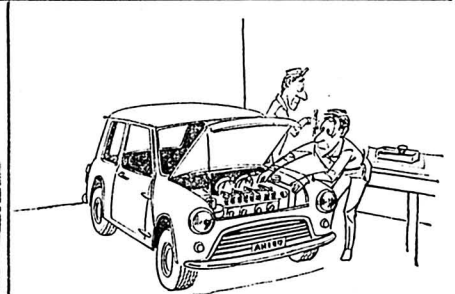
3

Seuraavana aamuna olette roikkumassa saman liikkeen ovenkahvassa jo ennen liikkeen avaamista. Tosin omistaja on jo osannut odottaa teitä, mutta hän on pitänyt teitä kuumana vielä hetken. Hän on hyvä liikemies. Tulette ulos muutamaa satia markkaa köyhtymänä ja syli- täynnä tavaraa, jonka myyjän lupauksen mukaan tulisi lähää autostanne vähintään Ferrarin- anvoisen. Tuskin maltatte odottaa huomista...



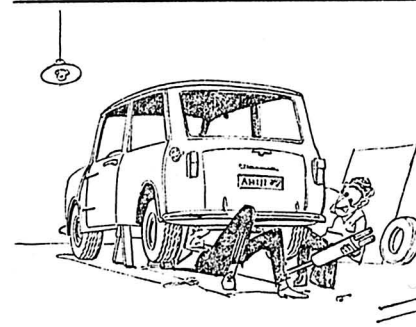
4

Avattuunne pakettin ja levitettynne osat lattialle on toidin karvain melin tunnuslittava, että päla on hieman liian suuri purtavok- sione. Katsailta äkkiä pakalle vanhan koulukarvonne, joka on erässä autokorjaamossa esittäjänä. Hän lupaa auttaa teitä klassiilisen kaljakorin voimalla. Luottuunne viimeisen silmäyksin lattialla makavan osiin, lähdele käymälän Oj-Ab:ssä.



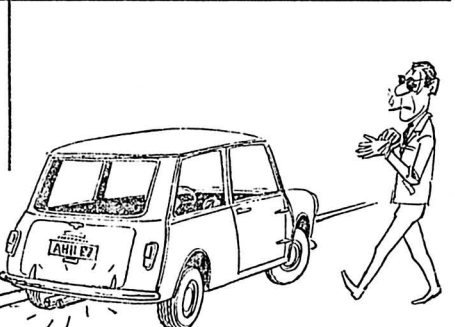
5

Palattuunne takaisin on - katso ihmeittä - uusi ihmisarja kat- soiskaauttimineen ja paikalla ja venttiilikoneistossa näky myös joukko uusia osia. Koulukarvonne heittäytyessä ohrapeltojen aninimen kimppeun yrittäitö tulkia autonno konehuonasta. Häteitö sieltä paljan, mutta ette ymmärrä mitään. Täitö ette kuitenkaan paljasta ystävällenne, vaan puhutte asiantuntevasti "vääntöme- menistä, välykkeitä" sekä mahdollisesti tarvittavasta jarrutehosi- meistä.



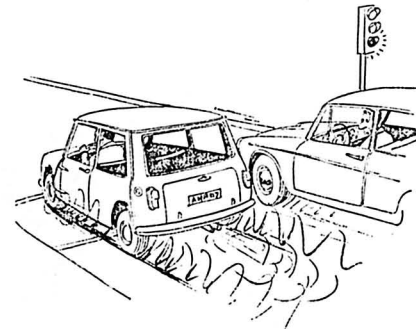
6

Virkistättyynne ystävännö nostaa autonno pakelle ja trim- mausten läänen väliä aikaa. On esinnettävä uupa kaksipul- lon asennavarmennepöytä pakolteen. Olette hermostunut, työ- tuntuu kestävän ikuisuusia. Haluaitte päästä moottorilla ja li- kennevalvalla.



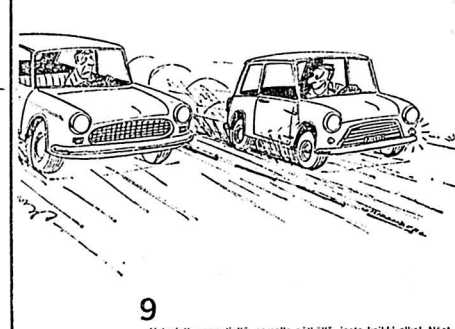
7

Suuri hetki on koittanut. Auto selisee pihallanne vastapölyteer- tuna ja takana kiihäävät nuo tuiki tärkeät kromatut putket. Olette trimmanut myös itsonne. Jalassanne on byllikkäit mokkasit ajokengät (45.- mk), teillä on potkuritaitit silmienne suojana (120.- mk) ja käsillänne suojaa itäitälitit ajohansikkaat (35.- mk) Olette harjoittellut polin edessä välinpitämättömän "raiti- linneen".



8

Olette kytännyt kulman takana jonkin aikaa. Isolla kadulla vaiht- ureit löyryttävät läänen. Hyit To-olla kaittelle pysähtyy Iso- amerikkalaisia. Pyrähdätte salamannopeasti vierelle ja jätätte jän- ritäytteenä odottamaan. Teillä on vaihte- säissä rynnäytetty moott- torinne vähän väliä pitkäksenne sen heikkään, jostäitöitään- onnistaja ei huomaa mitää. Vatit vaihtuvat ja nostatte kytäitini. Jenkkirautia jää, tarkoitus on saavuttu.

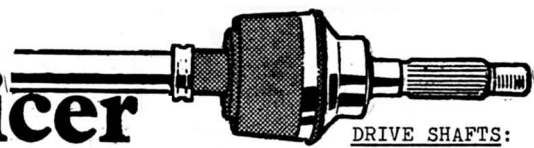


9

Hyit olette maantietä, samalla pätkällä, josta kaikki alkoi. Näct- tö kaukana edellännö toisen auton. Painotte jalleen kaasua ja kas, nyt tapahtuikin. Nopeutenne nopeus ja toinen auto katostyy para edellä. Täitö kaikkee olette odottanut. Pönnöte suuntautukun vasemmalle, vaihdatte eteläin vuoksi kolmoselle ja kurveen jyr- rin saattotunna menette ohi. Juuri riuksalle oleskonne vaihdatte hanskoidun katonne yhäitöä sivallukelle neloselle näyttäkseen, että puhitaa pilvää. Avaatte toisen kaverin ajatuksot. Olette ylipää ja onnellinen. Elämä hymyilee.

- Ja pönnöte suuhollotessa ohittonne, moottorin kehittäessä kuin kluukunnen kissa ja nopeusmittarin nopeusosa lukemaann, tunnette, että olette "king of the road" - maantaiden kuningas.

# Hardy Spicer



DRIVE SHAFTS:

Etuvetoisen auton eräs heikoinpää kohtia on aina ollut vetoakselien nivelien kuluminen. Myöskään Minin akselit eivät ole ikuisia vaan akselin niilet ovat varsin kuluva tavaraa. - Mikäli katsastusmies ei jo ole huomauttanut asiasta niin Mini kyllä kertoo itse asiasta.

Aluksi kuuluu kolinaa vain jyrkissä kaarteissa ja U-käännöksissä tehtäessä, myöhemmin myös loivemmat risteykset ja käännökset tapahtuvat äännekkäästi. Pahimmillaan vika on silloin kun liikkeelle lähdettäessä kuuluu terävä kolahdus.

Vanha, hyväksi koettu tapa testata vetoakselit ja nivelien kunto on peruttua Minillä. Käännetään ohjaus vuorotellen oikealle ja vasemmalle ääriaseenoon ja ajetaan takaperin ympyrää. Äänen perusteella voidaan helposti päätellä kummalta puolelta naputus tulee. Jos mitään ylimääräistä ääntä ei kuulu ovat nivelet kunnossa.

Nivelen kuluminen voi johtua useasta eri syystä:

- Suojakumi on rikki, jolloin kura ja vesi pääsevät niveleeseen,
- Nivel kuluu vanhuuttuaan; Minin etupää voi olla liian korkealla - vetoakselit ja nivelpäätkä muodostavat kulman ja nivellaakeri pyörii jatkuvasti viivossa asennossa laakeripesässä. - Vetoakselien tulisi olla mahdollisimman suorassa niveliin nähden.

Jos nivelen suojakumi on rikki, eikä nivelestä kuulu mitään sivuääniä, riittää pelkkä kumin vaihtaminen. Kumin tai nivelen vaihtamista varten on vetoakseli irroitettava: Avataan akselin pään lukitus, kuningasmutteri, ylä- ja alakuulatapit ja raidetangon pää. Vetoakseli ja pyörän napa jarrurumpuineen irtoaa yhdessä.

Kun akseli on irroitettu, pestään se puhtaaksi ja irroitetaan nivelen suojakumi.

## Kuva 1: (Fig.G1)

Nivelen irroitus akselistä. Käytetään isoa vasaraa (lyijy tai muovi). Pidetään akselia pystysuorassa. Akselin päässä on lukkorengas joka lukitsee nivelpään akseliin. - Terävällä lyönnillä akselin pitäisi irrota.

Jos vetoakselin nivel on hyvin kulunut vaihdetaan kokonaan uusi nivelpää; uudet kuulat, siderengas ja ristikkopala.

## Kuva 2: (Fig.G2)

Nivelen sisusta kääntyy ja kuulat voidaan poistaa yksitellen.

Kuluneessa nivelessä kuulat voivat olla kantikkaita tai pinnaltaan rikki. Ristikopallassa syviä uria, pinta rikki. Siderengas poikki tai aukot kuluneet soikeiksi ym. On syytä muistaa, että niveltä ei koota kuluneista osista. Ristikko ja side ovat pareja, joita ei saa sekoittaa. Korjaamokäsikirja kehoittaa säilyttämään jopa alkuperäisen asennon, jos samat osat asennetaan takaisin niveleeseen.

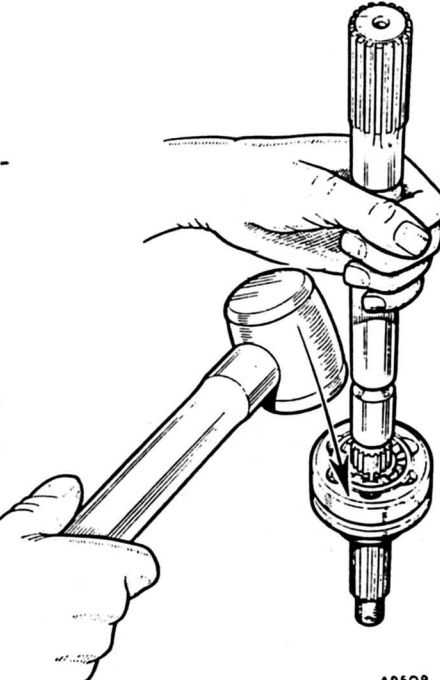
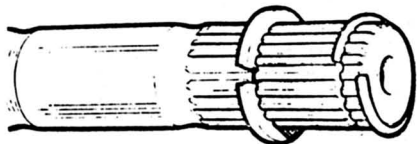
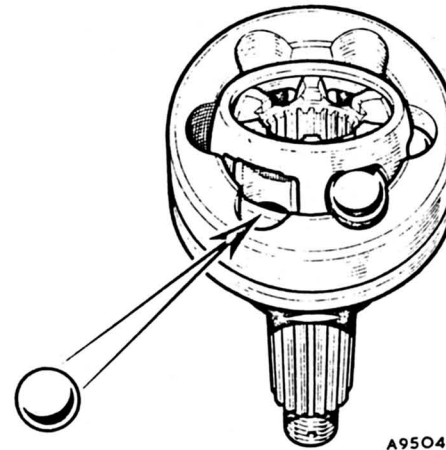


Fig. G.1

A9509

Drive the bell joint from the shaft at the point indicated

1100/1300. Issue 7. 82916



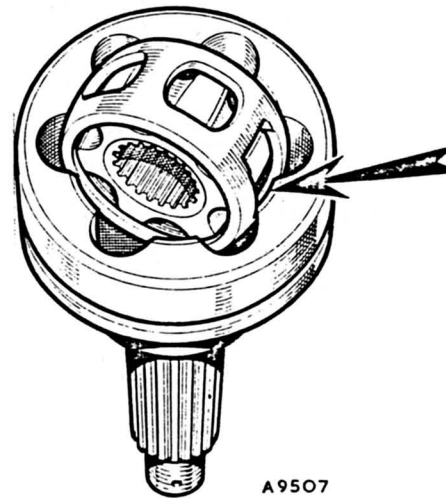
A9504

Fig. G.2

Tilt the inner race to remove or replace each ball in turn

Korjaussarjan väri ja varaosanumerot:

Kit (early models)	Colour Code	Part No.
Standard	Green	18G 8075
.004 in. oversize on inside	Yellow	18G 8077
.010 in. oversize on outside	Black	18G 8076
Kit (later models)		
Standard	Green	18G 8175
.010 in. oversize	Black	18G 8176



A9507

Fig. G.3

Removing the cage and inner race assembly from the bell joint

## Kuva 3: (Fig.G3)

Kun kuulat on poistettu kääntyy ristikko/rihlapala poikittain. Siderenkaan yksi aukko on suurempi kuin muut. Käännetään aukko nuolen osoittamaan kohtaan. - Vastakkaiset aukot vastakkaisien nokkien kohdalle. - Siderengas ja ristikko irtoavat.

## Kuva 4: (Fig.G4)

Ristikkopala käännetään poikittain siderenkaassa. Asetetaan ristikon jokin nokista siderenkaan isoon aukkoon ja ristikko irtoaa.

Kokoomisvaiheet suoritetaan päinvastaisessa järjestyksessä. Osat rasvataan ja nivel täytetään omalla Duckham M-B nivelrasvalla (no. Q.5795 tai Q.6444). BL:n varaosanumero AKF 1457.

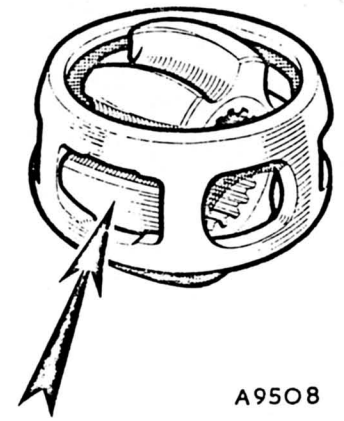
**Boots, protective — not gardening!**

**Boots are the rubber covers which protect the Hardy Spicer constant velocity joints on your BMC**

Joskus aikoja sitten oli saatavilla myös nivelen korjaussarjoja, sekä vakio että ylikokoja. Ilmeisesti sidekehän mittaamiseen käytettiin omaa Service Toolia no. 18G1012.

Siderenkaassa voi olla .004 in(.10mm):n ylikoko sisämitassa tai .010 in.(.25mm):n ylikoko ulkomitassa.

- Tärkeintä on muistaa, että niveltä ei saa kasaan jos kehä on väärän kokoa, - Osien tulee sopia toisiinsa ja mitään " VÄKIVALTA " ei tarvitse käyttää.



A9508

Fig. G.4

Manoeuvre the inner race in the cage to the required position to allow it to be extracted

'A' SERIES ENGINE NUMBERS FOR MINIS

I am going to list some of the engine numbers you are most likely to come across when working on or when buying a car to rebuild to enable to check the car has the right engine.  
Unfortunately, I only have the starting number on some of them, but these are listed with their normal application as are the full numbers.

<u>MOOTTORIN NUMERO:</u>	<u>MININ ERI KORIMALLIT:</u>
8 A-H-101 to 25000	} 848cc Austin/Morris Saloon, Countryman, Traveller, Van, Pick-up, Moke.
8 AM-H-25001 to -	
8 AJ-H-101 to 15581	
8 AH-A-H-101 to -	
8 AK-A-H-101 to -	
85H-101 to - still in production	} 848cc Riley Elf, Wolseley Hornet MK1
8 WR-H-101 to 7310	
9 WR-H-101 to 36757	} 998cc Riley Elf, Wolseley Hornet MK2
9 AD-Ta-H-101 to -	
9 AE-Ta-H-101 to -	
9 AG-A-H-101 to -	
9 AJ-A-H-101 to -	
99-H-101 to -still in production	} 998cc Austin/Morris Saloon, Countryman, Traveller, Van, Pick-up, Riley Elf, Wolseley Hornet MK3.
10-H-	
9F-Sa-H-101 to 19200	} 997cc Cooper, puristussuhde 9:1
9F-Sa-H-20411 to 26376	
9F-A-Sa-H-101 to 4999	
9F-Sa-L-101 to 28950	} 997cc Cooper, puristussuhde 8.3:1
9F-A-Sa-L-101 to 3011	
9FD-Sa-H-101 to 33660	} 998cc Cooper, puristussuhde 9:1
9FD-Sa-H-33949 to -	
9FD-Xa-H-101 to -	
9FD-Sa-L-101 to -	} 998cc Cooper, " 8.3:1
9FD-Xa-L-101 to -	
9F-Sa-X-29001 to 29003	} 970cc Cooper 'S'
9FD-Sa-X-29004 to 29036	
9FE-Sa-X-29037 to 29038	
9F-Sa-X-29039 to 30029	
9F-Sa-H-19201 to 20410	
9F-Sa-H-26501 to 33660	} 1071cc Cooper 'S'
9FD-Sa-H-33661 to 33948	
9F-Sa-Y-31001 to 31405	
9FD-Sa-Y-31406 to 32208	
9FE-Sa-Y-32209 to 32377	
9F-Sa-Y-32378 to -	} 1275cc Cooper 'S' MK1&MK2
9F-Xa-Y-51501 to -	
12H-	1275cc Cooper 'S' MK3
	1275cc Mini GT, Austin/Morris 1300cc Austin/Morris 1300 GT.

BY RAY TOWES.  
MINI COOPER CLUB.

# "MOOTTORI -85" Minillä mestariksi

Teuvo Peltomaan pinna piti ja mies selviytyi Taitoajon mestariksi. Tässä ajetaan viimeistä tehtävää.

**Taitoajon SM-titteli jaettiin tämän kerran Lappeenrannassa. Tutut nimet olivat kärjessä, mutta mestariksi saatiin vaihteeksi uusia kasvoja. Autokoon vaikutus, pituudesta annettiin hyvitystä, näkyi taskukoikoista isompien ajokkien esiintymisenä terävimmässä kärkikamppailussa.**

Lappeenrannan kilpailuihin oli päässyt eri puolilla maata pidettyjen karsintojen perusteella toista sataa ajajaa. Lauantaina karsittiin hyvät akanoista eli 15 parasta miestä ja viisi naista sunnuntain finaaliin.

Lauantaina selvitettiin myös kuka on Nuori Taitava Autoilija 1985. Tässä oli taitoajotehtävien lisäksi liikennetietoutta mitaava kirjallinen osuus. Sonkajärven Ari Partanen tuli parhaaksi. Hänen autonsa oli Honda Jazz. Samanlaisella ajokilla oli toisena Helsingin Corrado Collocci. Voitto oikeutti Partanen yleisen luokan loppukilpailuun sunnuntaina. Siinä hänet jätettiin toiseksi viimeiseksi juuri ennen täysin pallonsa kadottanutta toissa vuoden mestaria, Kiteen Esa Haltusta.

Tampereen Juha Laakso ajoi Corollallaan tasaisesti ja otti pronssia. Hänen jäljessään nähtiin todellisen sekuntikampailu, sillä seu-

raavat neljä olivat yhden sekunnin sisällä!

Muutaman vuoden takainen mestari, Martti Lahti Charaden ratissa oli heistä paras. Seuraavat olivat liikkeellä "isoilla" autoilla eli Opel Corsat ja BMW olivat vuorossa.

Jos saapi ennustella nähdyn perusteella, tulee Jämsän Petri Viitala olemaan tulevina vuosina sanansa sanottavana Taitoajon mestaruutta ratkottaessa. Fiat Uno kulki nimittäin siihen malliin. Nuorimieshän on osoittanut kykyyään myös rallipuolella ja maastoajoisissa.

**Daamit**

Naisten sarjassa selvisivät sijoitukset reiluin eroin. Asta Sarvela oli suorastaan ylivoimainen jättäen hopeaa ajanutta Helena Palmusta liki 50 pistettä. Helenan takanaakaan ei ollut kummempaa tungosta. Porvoon Solveig Bergman oli kuuden sekunnin päässä.

Naisten puolella tapahtui oikeastaan vain yksi yllätys. Pirjo Pynnän putoaminen viiden parhaan joukosta on nimittäin yllättävä tapaus. Pirjo sortui virheelliseen ajoon. Aika sellaisenaan olisi riittänyt jatkoon.

Miehistä loppukilpailuun pääsijöistä olivat 5 prosentin hyvitystä nauttivalla Toyota Corolla FX:llä ajanut Pekka Heinonen ja Juha Laakso. Heitä on pidettävä vielä lähes tulokkaina tässä lajissa, jon-

ka kärkinimet ovat olleet mukana vuosikymmenen.

Isolla autolla ajavia oli 15 joukossa 5. Neljä 5 prosentin autoa (3xCorolla FX, 2xOpel Corsa) ja kaksi 10 prosentin autoa (BMW 3181 ja Opel Manta). Opellia ajanut Jukka Westerback joutui kuitenkin luopumaan jatkosta työkiireiden vuoksi, harmi. Iso voimakas auto olisi antanut kisaan väriä.

**Finaali**

Sunnuntaina ajettiin kolmen tehtävän kierros kaksi kertaa läpi. Ensimmäisen kierroksen jälkeen havaittiin Teuvo Peltomaan olevan keullilla kahden sekunnin turvin en-

nen 6-kertaista mestaria, Kouvolan Seppo Oraa. Ora oli ajanut 8 sekuntia nopeammin Jazzilla, mutta yksi kepin kosketus kasvatti pistetilää 10 pinnalla.

Toisen kierroksen kärkikaksikko selvitettiin virheitä. Ennen viimeistä tehtävää oli miesten eroa 2,5 sekuntia. Seppo Ora ajoi virheetömästi pohjat Hondallaan ja kasvatti Peltomaan paineet äärimmilleen.

Teuvon pinna piti ja tummansininen Mini kiersi tehtävän vielä 0,4 sekuntia Oraa nopeammin. Peli oli selvä. Mestaruus matkasi tänä vuonna Lapjoelle, Rauman lähelle.

Taitoajo on vuosien mittaan kehittyneen siinä kuin muutkin asiat.



Parhaat potretissa. Vasemmalla Teuvo Peltomaa, oikealla Nuori Taitava Autoilija 1985, Ari Partanen, Sonkajärveltä ja naisten sarjan voittaja, Asta Sarvela.



Pelkätään pieniä autoja suosivasta runsaasti suunnanvaihtoja sisältävästä kisasta on siirretty enemmän juohesasti eteneviin tehtäviin. Samalla on otettu kalusteroja tasoitava hyvityskerron, joka kasvaa auton pituuden mukaan.

Ylellä tänä vuonna mestaruudet voitti Minilla. Varsinkin naisten sarjassa tuo hiljalleen hohdokaiden muistojen joukkoon painuva auto oli suorastaan hallitseva. Säntöjä kehittämällä on saavutettu tällä kaudella 50 sekunnin eroa edellisvuonna. Tärkeintä on kuitenkin se, että kilpailu on mielenkiintoisempaa.

**Tukijat**

Oy Elisabeth Arden Ab, Oy Arwid-

son & Co Ab, Autonome Oy, Pöytä Oy, CRC Chemicals Finland Oy, Finnoil Oy, Kesol Oy, Koivunen Oy, Oy Konola Ab, Oy Maan Auto Ab, Oy Medica Ab, Oy Mobil Oil Ab, Neste Oy, Oy Nokia Ab, Kumitehdas, Osuuspankkien Keskuspankki Oy OKO, Oy Philips Ab, Pierre Robert Oy, Rauta ja Konetarve Oy, Saniral Oy, Oy Scan Ab, Oy Shell Ab, Osakeyhtiö S & N, Oy Sigma Ab, Kustannus Oy Tammi, Tarvikeyhtymä Oy, Oy Teboil Ab, Oy Telko Ab, Oy Trans-Meri Ab, Oy Valitut Palat - Reader's Digest Ab, Oy Veho Ab, Werner Söderström Osakeyhtiö, Wihuri Oy Autola, Wirbeco Henry Kjällman Ky, Keskin-yhtiö Yrittäjäinvaikutus-Fennia.

**Taitoajo SM tulokset**

**Naiset:** 1) Asta Sarvela Mini 1000 Kauhajoki 268,9, 2) Helena Palmunen Mini 1000 Kuopio 317,8, 3) Pekka Heinonen Toyota Corolla Solveig Bergman Mini 1000 Porvoo 323,5, 4) Eija Ruotsalainen Toyota Starlet Kouvola 329,5, 5) Pipsa Peltomaa Mini 1300 Lapjoki 331,7.

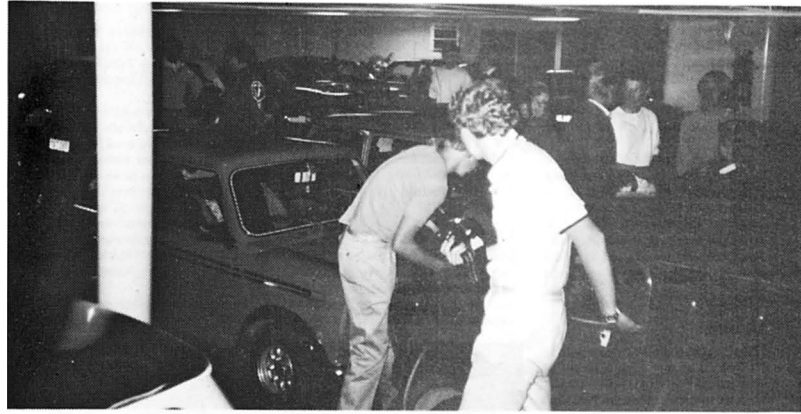
**Miehet:** 1) Teuvo Peltomaa Mini 1300 Lapjoki 261,7, 2) Seppo Ora Honda Jazz Valkeala 263,8, 3) Juha Laakso Toyota Corolla Tampere 269,3, 4) Martti Lahti Daihatsu Charade Espoo 287,1, 5) Anders Smeds Opel Corsa Espoo 287,5, 6) Timo Elo BMW 3281 Turku 287,8, 7) Into Isännäinen Opel Corsa Jyväskylä 288,1, 8) Jouko Kauppinen Ford Fiesta Jyväskylä 297,5, 9)

**Rauno Ikonen Mini 1300 Tolosenmäki 299,0, 10) Taisto Lantta Nissan Micra Mikkeli 304,0, 11) Petri Viitala Fiat Uno Jämsä 315,3, 12) Pekka Heinonen Toyota Corolla Eura 317,1, 13) Jouni Lounas Toyota Corolla Huittinen 327,1, 14) Raimo Pelltari Honda Jazz Kouvola 327,9, 15) Ari Partanen Honda Jazz Sonkajärvi 346,0, 16) Esa Haltunen Mini 1300 Kitee 408,8.**

**Nuoret:** 1) Ari Partanen Honda Ja Sonkajärvi 229,4, 2) Corrado Collocci Honda Jazz Helsinki 264,6, 3) Petri Hämäläinen Ford Fiesta Pukkila 346,7, 4) Pekka Ahman Opel Corsa Helsinki 421,9, 5) Marko Häkkinen Datval 100 Korja 509,4, 6) Ossi Latsula Fiat Uno Lappeenranta 653,6.

# KUVAKERTOMUS FRÅN ÅLAND

7. JULI BERITTELSE AVVENNANMÅLTA



LAIVA OLI  
TÄYNNÄ  
"MINEJÄ"  
(18 KPL)



ROOTSALAISET



TULEVAT



SVENSKARNA KOMMER...  
(MED 9 MINIS...)

JA 2 ÅLANDILAISTA ...

JA MINIKUORMITAIN SUOMESTA

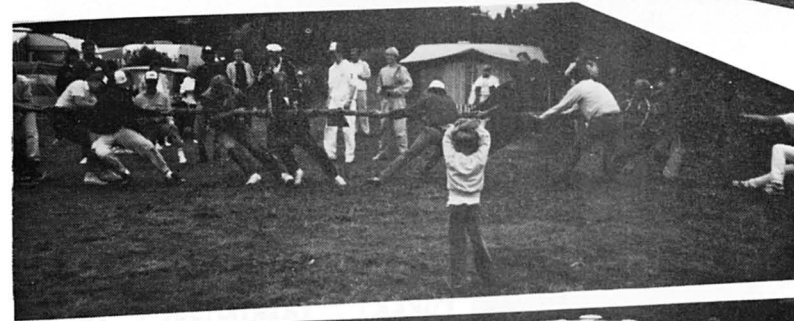
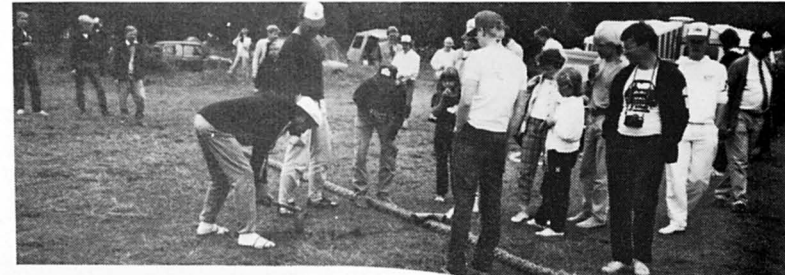
YHT. 30 MINIA



VALMISTAUTUMINEN  
KISAAN ALKAA...

PÄÄTUOMARI MERKITSEE  
LÄHTÖ (OJAA)  
MUIDEN SEURATESSA

TÄSSÄ ON JO  
VETO PÄÄLLÄ  
JA NOIN 2M  
HÄVIÖLLÄ,  
MUTTA ...



HUOMAA  
ANKKURIN  
ADIDAKSEN  
(350 SKR)  
LIFEÄMINEN  
JA



VOITTO  
SUOMEEN!

LÄHTÖLINJA ↗



VIESTIKISA  
OLI SEURAAVANA  
SYÖ 3 KEKSIÄ  
PUHALLA ILMA-  
PALLO, ISTU SE  
RIKKI JA  
TAKAISIN.

NIIN HYVÄÄ ET-  
TEI SANOTUKSI  
6AA ...

SMAKKAR SE BRA ...



HCU-508  
VALITTIIN  
ENGLANNIS-  
SA PARHAI-  
TEN RAKEN-  
NETUKSI  
MINIKSI JA  
NÄTTI OLI!

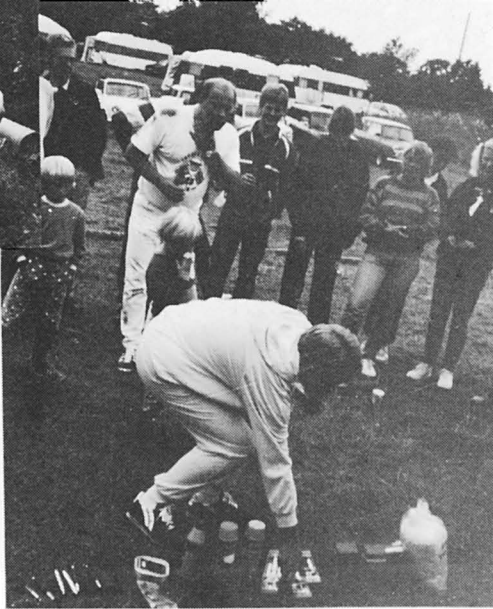
MINI CABRIOLET  
PÄ SVENSKA  
ELI  
YLÄOSATON MINI.  
VIRALLISESTI REKIS-  
TERÖITY  
EGNAREN  
OMISTAJA



TA DEN BURKEN! OSTA SE  
PURKKI, PALKINTOJEN JAKO



PÄÄTUOMARIN 1 MINI (OLI 3:LLA)



SAATTAJAT



SAATETTAVAT



NÄSTÄ SOMMAREN SES VI IGEN! HEJ PÄ DIG

❁ KIITOKSET: VIKING LINE, MATKAT.  
❁ LEIRINTÄALUEELLE, EKERO. ❁  
JS

PICK NICK, FORSSÅ  
40 MINIA PAIKALLA



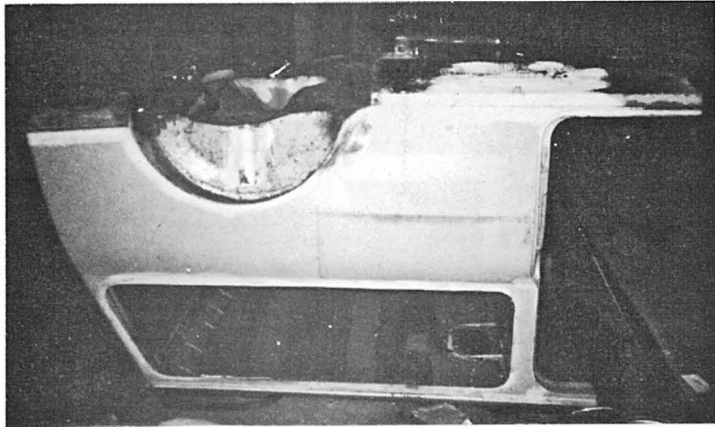
# Van TASTIKEN IDEA ????

Jos sinulle soittaisi kaveri ja sanoisi, että jos haet Vanin pois huomenna, niin saat sen 100,- : Mitä tekisit ??  
 No meikälainen soitti (taas) kaverille ja kysyi lainaksi peräkärriä ja haki Vanin pois. Bensat maksoi muuten 100,-.



Siinä vaiheessa ei vielä ollut oikein selvillä mitä vanista tulisi. 62 mallinen tallissa osoittautui paljon parempikuntoiseksi kuin tämä vastahankittu, josta oli nokka kasassa, pohja puhki, moottori rikki jne jne. Osittain tästä syystä Mini jäi seisomaan vuodeksi paikoilleen.

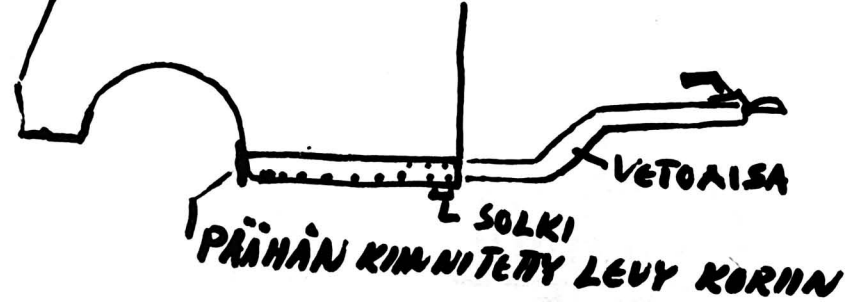
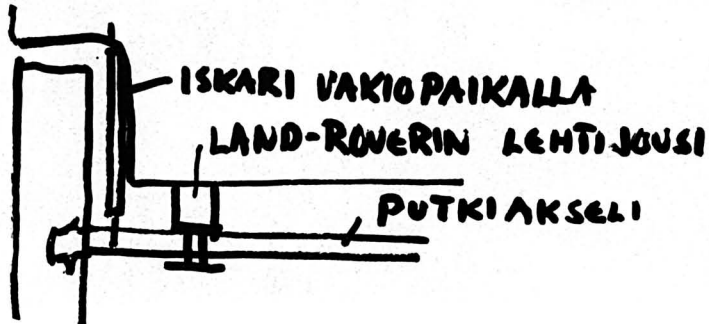
Seuraavana keväänä alkoi vaimon taholta kuulumaan ääniä "romuista, jotka seisoo nurkissa". Okei, rälläkä käteen ja auto poikki. Tätä ennen olin tehnyt piirustukset ja esittänyt ne katsastusmiehelle, joka hyväksyi luonnokset.



Tällaiselta Van nätti lyhennyksen jälkeen.

Autosta poistettiin mm polttoainetankki, takakelkka, varapyöräkotelo ja kaikki sisustukset.

Taka-akselina toimii suora putki, jonka päihin on hitsattu minin takanavat, jouset on peräisin Land- Roverista (tosin vain 1 lehti)



Alkuperin oli tarkoitus tehdä peräkärriä niin pitkä, että siellä olisi mahtunut nukkumaan suorana, mutta taka-akseli voi olla vain 10 cm kärryn keskikohtaan takapuolella, joten ajatus sammui vähäksi aikaa siihen.

Mutta jos eteen laittaisikin luukun, jonka voi kääntää alas nukkumisen ajaksi. Minäin myös tehtiin ja tätä kirjoitettaessa on kärriä jo nukkunut 2 henkeä yön (kyvin)

Van on peräkärriä hieman parempi kuin h-auto, koska van on 15 cm pitempi ja siinä on takana ne ihanat pariövet.

Vindoin koitti se päivä, jolloin vein kärriä katsastukseen, tiettenkin vetoautona oli MINI. I kerralla oli valoissa jostaan vikaa, mutta seuraavana päivänä asia oli okei. Vieläkään ei kärri ole täysin kunnossa, mutta verhot on, ruokatavarahylly on, kokolattiamatot (tiettenkin englantilaiset). Kaasukeitin on hankittu, akku on, matkatv jne...

## MINI IS THE BEST. FUCK THE REST!



by  
 I MINI



## HOW TO LODIFY YOUR MINI VAN ?

Viime kesänä Saksassa käydessäni tapasin tyylikkään Mini Vanin, siinä mielessä mitä sinne oli sisälle rakennettu

Vasemmalla seinustalla oli tiskiallas, jonne sähköpumppu toi juoksevan veden 20l säiliöstä ja tietenkin vesi myös poistui ulos altaasta. Ks kuva vieressä.

Taaenpana näkyvä ruokatavara-kaappi ja vaatekaappi. Kaappien ovet saa auki siten, että niistä muodostuu ruokapöytä.

Oikellapuolella on kaksilevyinen kaasuhella. Alhaalla on raittiin ilman otto ja katossa samalla kohtaa avattava poistoluukku.

Katolla on iso matkailuvaunun kattoikkuna tuuletusta varten. Etupenkin alla on 5 cm styrox-kotelo ruoan kylmäsäilytystä varten.

Nukkumista varten etupenkin istuinosa siirtyy noin 30 cm eteenpäin ja selkänoja kääntyy taakse jolloin muodostuu tasainen ja riittävän pitkä tila nukkumista varten.

Kyseisen Vanin omistaja oli kesällä 85 kiertänyt Ranskaa noin kuukauden ajan ja nukkunut joka yö Vanissa.

Utkoapain Van on aivan tavallisen näköinen, ainoastaan moottori on 1100 cm<sup>3</sup> ja kuuleman mukaan Van on aerodynamiikaltaan sen verran tavallista Miniä parempi, että vastaavalla koneella ei kannata tulla kokeilemaan. On kuulemma niin moni koittanut, turhaan!

*Timo Salminen*



SYYSKUU 85

TERVE TAAS,

SYKSYN MYÖTÄ JATKUVAT MINI CLUBIN KESKI SUOMEN ALUEEN KUUKAUSI-KOKOUKSET.

TAPAAMME KUNKIN KUUKAUDEN VIIMEISENÄ TIISTAINA KLO 19.00 JYVÄSKYLÄSSÄ, RAVINTOLA KIERTEESSÄ, JOSSA KÄYTÖSSÄMME ON KABINETTI.

KOKOUKSISSA PUHUTAAN MINI ASIAA, SUUNNITELLAAN KERHON TOIMINTAA, JNE. PYRIN MYÖS PITÄMÄÄN MUKANA KERHON MYYNTIARTIKKELEITA, KÄRKIÄ SUODATTIMIA, MERKKEJÄ, YMS.

TERVETULOA MUKAAN VANHAT JA UUDET JÄSENET.

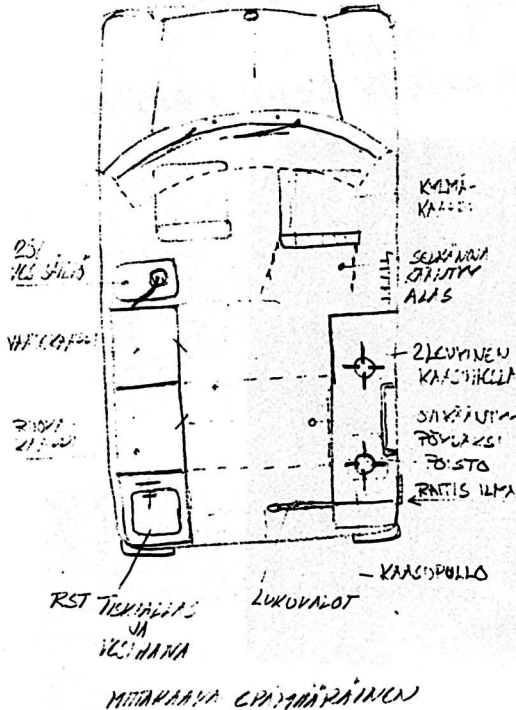
TERVEISIN *Timo Heimonen* PUH. 941/613831

PS. MUISTATHAN KERHON SYYSKOKOUKSEN 19. LOKAKUUTA, SE PIDETÄÄN HOTELLI ELLIVUORESSA, TAMPEREEN LOUNAISPUOLELLA ALKAEN KLO 14.00. HUONEVARAUKSET ON SYYTÄ TEHDÄ VIIMEISTÄÄN 5.10. MAINITSE VARAUSTA TEHDESSÄSI OLEVASI MINI CLUBISTA.

PPS. 20-22 SYYSKUUTA ON TANSKAN ENSIMMÄISET MINITREFFIT, NIISTÄ TIEDOTE OHEISENA. FORSSAN ALUEEN MINISTIT KOKOONTUVAT JOKA KUUN VIIMEINEN SUNNUNTAI KLO 15.00 PUMPPUBAARISSA (autokeitaan baarin vieressä). Timo Salminen 916/83829

HESAN MINISTIT KOKOONTUVAT JOKA KUUN VIIMEINEN KESKIVIikko BEMBÖLEN KAHVITUVALLA ALK. 19.00

J A H E I, H E I, H E I O L K Ä Ä V A R O V A I S I A !



# MINI MINI

Muut Suomen ministit kalvetkoon, sitkeistä epäilyistä huolimatta Hesän paikalliskokoon tuminen on vihdoin totta, tai oikeastaan Espoon, sillä espoolaisia oltiin suurin osa 12:sta autokunnasta.

Saavuimme klo 19.00 Bembölen kahvituvalla eikä ketään muuta ollut paikalla, suunnaton pettymys hiipi mieleemme.

Autosta kömmittyämme toivuimme hieman järkytyksestä sillä tuttuja naimoja näkyi kuitenkin yläparkkipaikalla ja olihan siellä sittenkin jo seitsemän Minttua (hidas kaupunkijärkeni ei viidessä vuodessa ole tiedostanut moista aluetta Kahvituvan laidalla).

Pian alkoikin tieltä kantautua tuttua pörinää mutta sama ongelma; eivät nähneet tieltäkään piilopaikkaamme, kunnes porukan nestori hra Pesonen kirmaisi kadehtittavan spurtin tulijoita vastaan eikä ilmiömaisestä huitomisesta huolimatta noussut lentoon, eikä saanut peloiteltua viimeisinä saapuvia vaan opastettua paikalle kuten ilmeisesti tarkoitus olikin. Niinpä pyörähti sittenkin tapahtuma käyntiin, jota pari Miniä ei suostunut puolestaan tekemään.

Perhepotrettia varten kokoonnuttiin sen erään punaisen "mäki-auton" ympärillä jota illan mittaan työnnettiin veikkolalaisien suosiollisella avustuksella muutaman kerran käyntiin, kiitoksia vaan sinne Veikkolaan.

Seuraavaksi pyrähdimme Oittaa leirintäalueelle Bodomajärven rannalle. Tietenkin jonoomme: änkesi joku onneton "jenkki-lahna" joka ei sitten millään taipunut niihin neulansilmiin jota sillä tiellä kyllä riittää. Voi niitä surkeita ilmeitä kun huomasivat jäävänsä etummaisille Mineille, vaikka sehän on nyt aivan luonnollinen juttu. Hatunnosto silti niille toisinajattelijoille; ajaahan sillä viivasuoraa tietä ihan kivasti.

Oittaella istahdimme hetkeksi kahville joka kylläkin loppui heti kättelyssä. Kahvion tytöt luulivatkin linja-auton kaartaneen paikalle kun oli kerrankin tupa täynnä.

Ohjelmaa löytyi viereiseltä mini-golf radalta jossa kehittyikin henkiset kilpailut tuota pikaa.

Emme kylläkään tunteneet oloamme kovin kean kaupunkilaiseksi sillä otteluamme seurasi aito lehmä, hevonen ja kaksi tunnistamattonta otusta, ilmeisesti vuohia sillä niillä oli parta, sarvet ja häntä vai lie olleet sitten peräti piruja.

Ratoja oli n.10 erilaisista, vaikeusasteena huimat 6,5 jonka sain omille lyönneilleni keskiarvoksi, maksimin ollessa 7 lyöntiä radalla joka olikin jo hylätty suoritus. Kisan jumbosijoille

jääneille sanottakoon lohdutuksena ettei hätää kun huonommin ei enää voi mennä joten ainoa suunta on ylöspäin.

Ankarimmassakin koitoksessa aina yksi nousee yli muiden tänään 1.palkinto kunniskirjoiin meni Soukkaan, siis kolme parasta:

1. Jari Laaksonen 49p.
2. Rauli Blom 51p.
3. Riku Litja 56p.
- Juha Halttunen 56p.

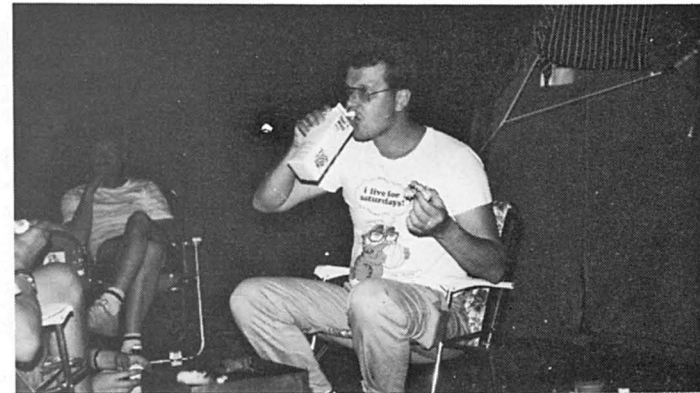
Ennen kotiutumista sovittiin tapaamisiksi joka kuun viimeinen keskiviikko Bembölen Kahvituvalla klo 19.00.

Tuntui muuten ihmeelliseltä paluumatka kun aikaa ei mennyt kuin 12min. ~~siis~~ sillä yleensä sit on tärveäntynyt 6h + 12min. palatessa kokoonumisista, joten se oli Minille Cooper-testi. Jatkossa voidaan kisata siitä oikein virallisesti mikäli haastaja löytyy ja kertoo allekirjoittaneelle tutkapaikat.

Vai mitenkä olisi "Cannon Ball" ralli halki Suomen, sen ajoin itse elokuussa Helsingistä Nuorgamiin tosin aikaa meni useampi päivä sillä ajoaika oli suoraan verrannollinen korjausaikaan. Muistakaa ministit että Nevalaisen Paavo on sitten viimeinen apu jos menette Ivaloe pohjoisemmaksi, sillä mitä ei Paavon tallista löydy niin sitä ei ole Miniin tehtykään. Enpä tätäkään viellä naputtelisi ellen Hänen talliaan olisi löytänyt mutta siitä reissusta tuonnenpane joka olikin hilpeyttä herättänyt matka.

terv. Pertti Kekäläinen

ZÜRICH  
1985



MILK ♥ ARE BETTER  
DRINKERS LOVERS

# Myös Eurorod on mielenkiintoinen

Hot-Rod autoharrastuksen ei välttämättä tarvitse olla vain amerikkalaisperäisten autojen uudelleen rakentamista. Sitä olkoon esimerkkinä tänä sunnuntaina NuRin n. järjestämässä autonäytelyssä mukana ollut tarkka kopio Timo Mäkinen aikoinaan ralli- ja ratakilpailuissa käyttämästä Mini Cooper S:stä. Auton on koonojespoolainen Eero Petonen vieressä näkyy myös Mari Pesosen omistama Opel GT. Mukana näytelystä oli muutonkin lisäksi a määrä ns. eurorodjeja.

Valitettavasti kuva oli niin huono, että sitä ei voinut laittaa tähän, mutta lohdutuksena kuvia Hesari-ministikokouksesta.



AA = ALPO AUTO,  
MJ = MATTI JANSSON,  
JJ = JUSSI JUURIKKALA,  
PJ = PEKKA JÄRVENPÄÄ,  
MK = MATTI KORJULA,  
EP = ERKKI PAASIKANGAS,  
JP = JUSSI POTERI ja  
MS = MAURI SALO

TM 1968

Englannin autoteollisuus järjesti suomalaisille ja ruotsalaisille moottoristadionilla suuren tyylin testipäivän, jossa lähes 50 eri merkistä ja mallista koevaunua oli vapaasti ajettavana. TM osallistui tilaisuuteen mieslukuksasti. Ohjeksi jokainen sai puhe- ja vaikutelmansa paperille. Eri autojen arvostelut eivät siksi ole keskenään vertailukelpoisia, mutta antavat silti kuvan siitä, millaisia englantilaiset autot radalla todella ovat.



AUSTIN MINI 1000 AUTOMATIC

## Austin Mini 1000 Automatic

4 syl., 998 cm<sup>3</sup>, 38,5 hv DIN/5250 r/min., vaihteita 1+4, tehtaan ilmoittama huippunopeus 126 km/h. Hinta 11500 mk.

ENNEN kuin uskaltauduin Cooperin kanssa leikkimaan, ajoin pakolliset kolme kierrosta tonnisella Mini Automaticilla vain verratakseni sitä juuri koeajossamme olleeseen normaali vaihteeseen isoon Miniin sekä joskus viime syksynä kokeilemaamme 850-kuutiolliseen automaattiminttuun.

1000 cm<sup>3</sup> koneella varustetuna automaattilaatikokin alkaa päästä hieman paremmin oikeuksiinsa, joskaan AP-tekniikka ei ole vielä saanut eliminoitua automaattikkansa vaihtettavan voimallista nykyistä vaihtamishetkeä.

Kokeilin yhden kierroksen käyttämällä vaihteenvälisintä käsikäyttöisenä — ts. vaihtamalla oman harkintani mukaan — mutta siirsin valitsinvivun sitten täysautomaattiasentoon ja minusta tuntui, että kierrosajat paranivat kun jän pois välistä sähkömäästä.

Pidin kaasupoljinta kaiken aikaa pohjaan painettuna, jarrutin vasemmalla jalalla niihin pariin kohtaan joihin piti hieman hillitä ja jutustelin samaan aikaan mukavia vieressä istuneen mainosmedion kanssa kiinnittämättä itse ajamiseen sen kummempaa huomiota. (Kommentit kuten: "Tästä lisätä vähän rengaspainetta", "Kyllä tällainen de luxe-mallin kojetaulu saisi olla kaikissa malleissa" ja "Tässähän se Brännaren Masa lippasi silloin avajaisissa" kuulivat aivan kuin olisi istuttu varikon kahvilassa eikä lähes 100 km/h tuntivauhdissa Keimolan saunaleikkiä lähestymässä!)

Minin automaattikka on melko hyvä, mutta silti valitsisin mieluummin Daf 55:n, jos minun jostakin syystä pitäisi pieni automaattivaihteinen auto hankkia. Sillä onhan 11.500,— markkaa Ministä vähän turhan paljon.

MS

• **Pidin kaasupoljinta kaiken aikaa pohjaan painettuna, jarrutin vasemmalla jalalla niihin pariin kohtaan joihin piti vähän hillitä ja jutustelin samaan aikaan mukavia vieressä istuneen mainosmedion kanssa kiinnittämättä itse ajamiseen sen kummempaa huomiota**



AUSTIN COOPER S MK II

• **... on varmaan kaikkien mielestä väkkinnyt toive saada kerran ajaa radalla samanlaisella autolla**

## Austin Cooper S Mk II

4 syl., 1275 cm<sup>3</sup>, 77 hv DIN/6000 r/min., vaihteita 4, tehtaan ilmoittama huippunopeus 170 km/h. Hinta 17500 mk.

AINA siitä lähtien kun kolme vuotta sitten Keimolan moottoriradan avajaiskilpailussa nimimie Rauno Aaltonen ja Timo Mäkinen ajavan Mini Cooperilla mahtavan kottoksen, on varmaan kaikkien mielestä väkkinnyt toive saada kerran ajaa radalla samanlaisella autolla.

Tällainen tilaisuus, tosin hieman kevyemmällä versiolla samaa autoa, tarjoutui halukaille lehtimiehille tämän testipäivän yhteydessä. Tietenkin Cooperin "iso ässä" oli eräs halutuimmista autoista ja tietenkkin sitä joutui jonottamaan, mutta kyllä kannattiin.

Kolmen kierroksen ajomatka ei nyt kertakaikkiaan ole riittävä, jotta autosta voisi sanoa paljon mitään — ja siinäkin huolimatta, että erilailla Minillä kyllä on tullut pyöräytyä Keimolassa erinäisiä kymmeniä kierroksia. Mutta ajoin minkä osasin ja uskaloin ja tuon kolmen kierroksen aikana ehdin säikäyttää itseni — ja varmaan matkustajana roikkuneen Drachemännin Lassenkin — useampaan kertaan.

Onhan Minissä mahtavat kaarreominaisuudet ja hieman kovemmat jousitukset Cooperissa vielä mahtavammat, mutta kaikilla autoilla on rajansa. Cooperin rajansa en tosin tavoittanut, mutta opin hyvin nopeasti sen, ettei sillä ajeltaessa sovi leikkiä yhtä huoletonta kuin Minillä, jonka kanssa saa kesken kaarteiden heilittää kaasua vaikkapa vain katsomaan kuinka paljon se muuttuu yliohtautuvaksi. Cooper ei muutu yliohtautuvaksi, vaan se laukeaa yliohtautuvaksi!

Vaihteiden porrastukset eivät olleet myöskään Keimolan kaikkein parhaat, mutta 17.500 markkaa maksavaksi ja 78 hevosvoiman tehoseksi tehdaskuntoiseksi laitteeksi auto kulki Keimolan 3,3 kilometrin kierroksen hiton lujaa. Kierrosaikaa en tosin ottanut (enkä sitä kehtaisi julkaista-kaan), mutta vanha takapuoluntuma sanoo, että vauhtia riitti; kunhan olisi riittänyt taitoa.

MS



Mini liikkuu vielä vauhdikkaasti pohja maata viistäen. Pari Ari Sarjanen-Matti Hartikainen viiletävät harvinaisuudellaan Kesälenkin A-luokassa kakkosjalle.

Näinhän ne ajat vierähtävät. Kohta saa kait hyvitystä, kun ajaa tällaisella museo-ajoneuvolla !

**Jamo::: Jamo::: Jamo::: Jamo::: Jam**



**DRAG RACING  
VM-JAMO STREET RACE,  
HANKO**

**LUOKKA A**  
1. Viitanen Paavo, Suuria VW Desert Dog 1600 cc 14,352/145 km/h, 2. Kinnunen Elias, Espoo Fiat X 1/9 1500 14,603/153, 3. Kopsa Hannu, Tampere Datsun 100 A 1470 14,786/155, 4. Lindqvist Roger, Kauniainen Datsun Cherry 2 D Turbo 1487 14,989/139, 5. Rangel Jukka, Valkkoski Mini 1300 15,020/150, 6. Mynttinen Arto Vantaa Toyota HT Corolla 1580 15,045/148, 7. Heino Seppo.

Toisaalta kyllä Minilläkin vielä ehtii. VM- JAMO DRAG RACE KISASSA oli Jukka Rangel Mini 1360 cm<sup>3</sup> luokassa A alle 1600 cm<sup>3</sup> viides ajallaan 15.02, loppunopeus oli 402 m päässä 150 km/h. Voittajan aika oli 14.352 ja nopeus 145 km/h

Toivottavasti ei kerhon jäsenten aktiivisuus ole vallan kokonaan loppunut sillä vain 1 (yksi) kirje on tullut toimitukseen.

Vielä kerran kaikille, tänne saa lähettää juttuja, valokuvia yms muuta mukavaa lehteen tarkoitettua.

Esim. jutut Minin laitosta yms vinkit ovat ihan hyvää aineistoa. Samoin odotan edelleen henkilöä, joka olisi kiinnostunut Minin kilpailumenestyksen (sien) julkaisemisesta. Osoite ks lehden taakse.

Stop press, stop press, stop press, stop press, stop press, stop

Kerhon säännöt on vihdoin hyväksytty virallisesti ja nyt Mini kerho on virallisesti RY eli rekisteröity yhdistys. Kerhon säännöt julkaistaan tilanpuutteen vuoksi seuraavassa numerossa.

Vielä muistutan kaikkia 304 jäsentä siitä, että mainoksia saa hankkia lehteen. Hintaa on koko sivu 250,- 1/2 sivua 200,- ja 1/4 sivua 150,-. Riittää kun lähettää toimitukseen mainoksen (koko sivu on A4) ja laskutusosoitteen, loput kyllä hoituu. Kaikenlaiset mainokset kelpaavat kyllä lehteen, emme karsinoi niitä mitenkään. Lehden painosmääräksi voi ilmoittaa nykyisin 400 kpl ja levikki kattaa koko Suomen.

**TREFFIT KANKAANPÄÄSSÄ**

Normaali syksyinen ilma saatteli meitä matkalla Kankaanpäähen, ja valitettavasti jatkui koko iltapäivän ts vettä tuli kuin Esterin ... Vasta illemmalla päästiin alkamaan tikkakisa, mutta niidenkin tuloksia minulla ei sattuneesta syystä ole. Muistaakseni Hannu Lindsted voitti miesten sarjan. Autoja oli muuten paikalla 20 kpl ja noin 30 henkeä.

Illalla vielä grillilattiin ja käytiin tiettenkin saunassa ja päälle oli kunnon disko.



Mini kuin Cadillac ! ps siellä on tosiaan vararengas ja se on tehty kokonaan pellistä.

Seuraava päivä näytti jo vähän paremmalat kuin lauantai, joten myös kauempaa tulleet vierast näkivät Suomen taitvaan. Toinen kaukaa tullut vieras oli Münchenistä (Katri Kekäläinen vm 1985 Mini Mayfair Sportillaan mm 12" renkaat yms) sekä Michael Wurtz vm 83 Minillään Mainzista.

Puolenpäivän aikoihin alkoi taitoja jo joka oli suunnilleen samanlainen kuin aiempina vuonakin. Kovan kisan voitti yllättäen Michael Wurtz, muiden jäädessä nuolemaan näppejään. Vielä kun kiihdyteltiin nummella noin 60 metrin matkalla ja ilman mitään vahinkoja oli retki sentään suhteellisen onnistunut. *Tina Salonen*



**Painopiste kuormureihin ja erikoisautoihin  
Sisu luopuu henkilöautoista**

Sisu-Auto luopuu henkilöautojen maahantuonnista ja kaupasta ja keskittyy jatkossa kuorma-autoihin, terminaali- ja sotilasajoneuvoihin, kerrottiin yhtiöstä maanantaina. Yhtiön hallitus on tehnyt tätä koskevan päätöksen, koska henkilöautokauppa ei ole vastannut tuottoaan siihen asetettuja odotuksia.

**SISU**

Sisu on tuonut maahan englantilaisen British Leyland-yhtiön henkilöautoja, joiden kilpailukyky ja menekki on Suomessa heikentynyt jatkuvasti. Maassa oleva autokanta

on yhtiön mukaan suurelta osin iäkästä muutamia arvoautoja lukuunottamatta.

—Maahantuonnin lopettamisen yhteydessä yhtiö tekee parhaansa varaosahuollon jatkuvuuden turvaamiseksi, kerrottiin Sisusta. Henkilöautoliiketoiminnan sitomat varat ja muut resurssit siirretään yhtiön perusliiketoiminnan kehittämiseen.

=====MINI =MARKET=====

Ostetaan: Clubman GT huonokuntoinenkin käy tai levyjarrut yksistään.  
Vesa Kähkönen 986-60677 ilt

Myydään: Mini 1000 vm 1976 ajettu noin 40000 km hyvä kuntoinen Antti Oksa 916-23443 ilt

Myydään: Mini 1000 vm 1975 ajettu noin 84000 km met.hohto sin. leveät renkaat.  
Maanila 922-12206 ilt.

Myydään: Pikku Cooperin levyjarrut  
Tauno Romu 916-11604 ilt.

Ostetaan: Minin 1000 cm<sup>3</sup> kone hyvä, vaihdossa 1300 cm<sup>3</sup> kone, jossa väliratas ja laakeripesät rikki  
Kaarina Mäkinen 921-382620 ilt.

Kiitoksia: Petri Kekäläinen kiittää Paavo Nevalaista Ivalosta lomareissulla annetusta avusta yms muusta hoidosta.

Ostetaan: Morris Mini Vanin sisustusosia (oviverhouksia, kumimatot jne) sekä omistajan käsikirja vm 1962. Kaikista osista (hyvistä) kunnan korvaus tai vaihto esim tupla-SU, +imusarjat ed, Cooperin pakosarjaan yms. kamaan.  
Timo Salminen 916-83829 klo 18.00 jälkeen

Myydään: Morris Mini 850 vm 1961 hyväkuntoinen, seisontavakuutuksessa.

Reijo Yli-Talonen 933/84453 Kihniö  
Myydään : 850 cm<sup>3</sup> moottori ja vaihdelaatikko, kesärenkaat vanhteineen ja takakelkka.  
Martti Pohl 937/44861 ilt.

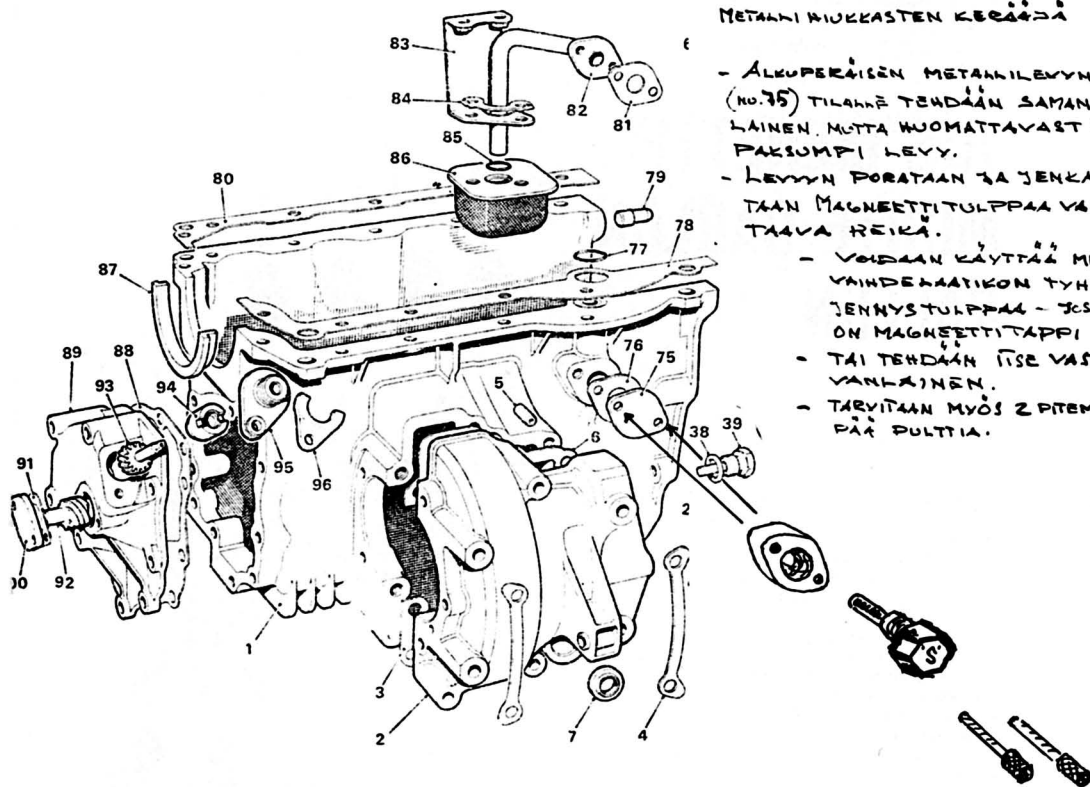
Ostetaan: Minin hyväkuntoiset koristepuskurit(Tarkoittanee De luxe tai Cooperin pystykäpyjä)  
Timo Virtanen 931/172845 ilt

MYYDÄÄN: MINI-CLUB MYY aitoa 60-luvun UUTTA kamaa. Kerho on os-  
tanut kaksi "kasaa" uusia varaosia. Osa tavarasta on myynnissä jo pikkujoulussa. Huom tavaraa ei postiteta  
se on ainoastaan kerhokokouksissa myynnissä  
sekä suoraan hakemalla Timo Salmiselta 916/83829 klo 18  
jälkeen. Hinnat inhimillisiä!

Ostetaan: Miniin sopiva keskikonsoli sekä koje-  
tauluun sopiva levy (mittarien ympärille). Lisäksi muut Minin koriste-  
ym. osat kiinnostaa, mm erikosipenkit.  
Olen myös halukas vaihtamaan leveät  
peltivanteet + Michelinin hyvät kesä-  
kiekot leveisiin aluvanteisiin ja ren-  
kaisiin.  
Soittele, niin jutellaan lisää, puh.  
töihin 90-122 3241/Niemenmaa kotiin  
90-349 6692/Tete.

●THE TRANSMISSION COMPONENTS

(Four-speed synchromesh gearbox with single rod gear-change)●



Dr. HANNU

Ostetaan: Clubmannin sisäverhouksia, takapuskuri ja etuvilkut  
941/274056 Pekka Poikolainen

Myydään: Morris Mini Minor vm 1963  
Esa Kinanen Kekkolantie 16 A 17, 40520 Jyväskylä

Myydään Mini 1000 vm 1972 katsastettu ajokuntoinen, 2 rengas-  
kertaa . Hinta noin 1000 Fim  
90/657579 Gris Hagman Hiki

BMC:n Special Tuning-osasto – Viritysosasto, jos se halutaan kääntää suomeksi – sijaitsee kuuluisan kilpatallin naapurissa Abingdonissa. Se perustettiin, jotta yksityiset autonomistajat voisivat käyttää hyväkseen kuuluisan kilpatallin saavutuksia. Ian Norris kertoo tässä meille, mitä poikkeavaa kilpailuja varten viritetyn auton pellin alla on.

# JOS MENETTE MONTE CARLON RALLIIN

Ensimmäiseksi neljä uutta Hydrolastic-jousta. Ne tekevät matkanteon hiukan epämukavammaksi, mutta auttavat pientä autoa pureutumaan paremmin tien pintaan kiinni.

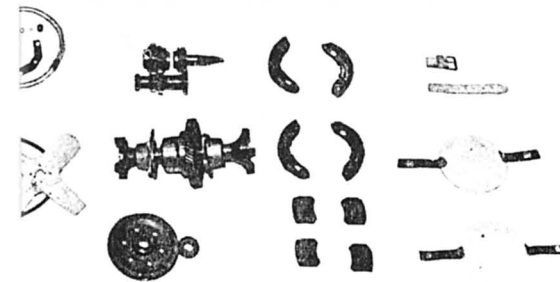
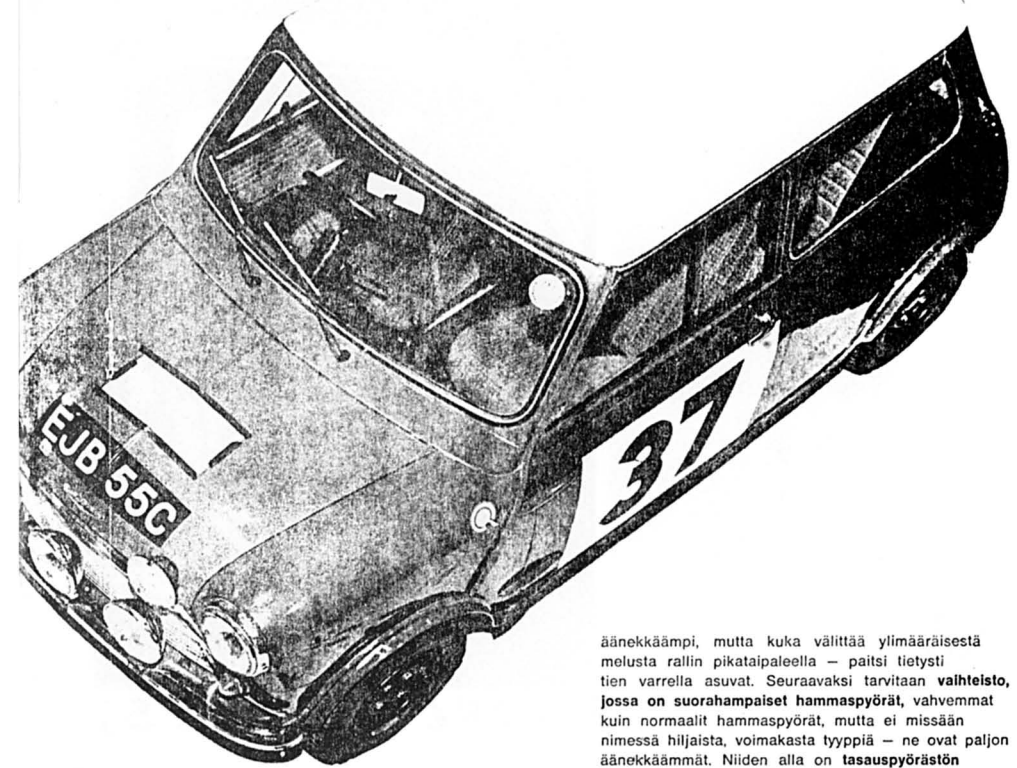
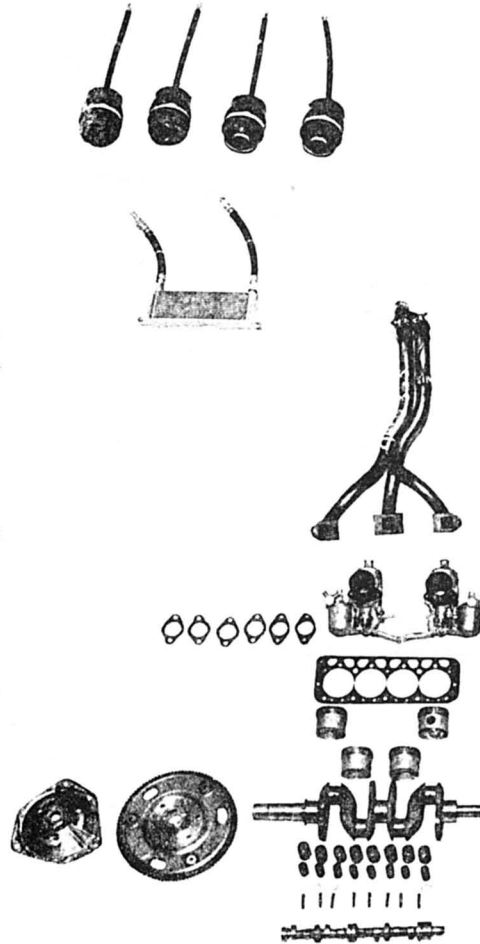
Seuraavaksi tarvitsette öljynlauhduttimen – viritetyn moottorin suuri nopeus merkitsee samalla moottorin korkeampaa lämpötilaa, mikä merkitsee öljynpaineen alenemista, mikä merkitsee epämiellyttäviä ääniä moottorissa, ellei öljynlauhdutinta ole kiinnitetty huolehtimaan öljyn lämpötilan pysymisestä riittävän alhaisena.

Sitten viritetty pakosarja. Tämä putkisto takaa, että pakokaasut pääsevät nopeasti pois alta, kun seuraava polttoaineseoksen annos tulee sylinteriin S.U.-merkkisen kaksoiskaasuttimen läpi. Suuremmat kaasuttimet merkitsevät enemmän polttoaineseosta supertehokkaan moottorin pyörittämiseksi – jos haluat ottaa moottorista irti voimaa ja nopeutta, et saa surra polttoainekulutusta! Kaasuttimet tarvitsevat erikoistiviisteet ja asennussarjan – tiiviisteet kaasuttimien vasemmalla puolella ja putket, joustimet ja muut pikkutarvikkeet oikealla.

Erikoistiviiste sylinteriryhmän ja kannen välissä on myös tarpeen. Se kohottaa puristusuhdetta hiukan, mutta pääasiassa puristusuhde suureneminen saadaan aikaan tasapäämännillä. Näitä mäntiä on saatavissa useita kokoja niille, jotka aikovat ottaa kaiken irti ja porata moottorin maksimikokoon eli 1300 kuutiota saakka. Männät voidaan kiinnittää tavallisiin kiertokankiin, mutta niiden pyörittämiseen tarvitaan tasapainoitettu kampiakseli, vauhtipyörä ja kytkin. Tasapainoitus vähentää värinää ja sallii enemmän kierroksia kuin normaali rakenne.

Kaiken tämän nopeuden lisääntymisen takia venttiilit tarvitsevat apua, muuten ne eivät avaudu ja sulkeudu riittävän nopeasti. Tähän tarvitaan kaksinkertaiset venttiilien jouset. Venttiilit, joiden varsia jouset ympäröivät, aukeavat nopeammin, pysyvät auki kauemmin ja yleensäkin työskentelevät kovemmin sivun alalaidassa olevan laitteen ansiosta – se on kilpakäyttöön tarkoitettu nokka-akseli. Se suurentaa venttiilin nostoa ja muita maagisia moottorin toimintoja, joista seuraa enemmän voimaa ja

Kuvassa on voittoisan Mini Cooper S:n ympärille koottu ne osat, jotka tarvitaan "tavallisen" ässän muuttamiseksi "kuumaksi", niin kuin sanonta kuuluu. Aloittakaa vasemmalta ylhäältä ja seuratkaa kuvaa vastapäivään.



Kaasuttimen asennussarjan alapuolella on laturin hihnapyörä ja tuuletin sekä kilalahina. Uusi hihnapyörä tarvitaan sen takia, että kilpakonetta käytetään paljon suuremmilla kierrosluvuilla kuin normaalia autoa ja jotta laturi ei pyörisi ylikierroksilla, hihnapyörän on oltava suurempi oikean välityksen ja laturin nopeuden aikaansaamiseksi. Koska hihnapyörä on normaalia isompi, pitää kilalahinan myöskin olla pitempi. Normaali kuusitoistaipäinen tuuletin korvataan nelisiipisellä tuulettimella. Se on

äännekkäämpi, mutta kuka välittää ylimääräisestä melusta rallin pikataipaleella – paitsi tietysti tien varrella asuvat. Seuraavaksi tarvitaan vaihteisto, jossa on suoraampaiset hammaspyörät, vahvemmat kuin normaalit hammaspyörät, mutta ei missään nimessä hiljaista, voimakasta tyyppiä – ne ovat paljon äännekkäämmät. Niiden alla on tasauspyörästäön lukko eli lukkoperä, joka pysäyttää pyörän tyhjiin pyörimisen kaarteissa ja kiihdytyksissä. Se on oikeastaan enemmän paikallaan ratakilpailuissa kuin ralleissa. Suomessa lukkoperää ei hyväksytäkään kaikissa kilpailuissa.

Alimpana oleva laite, joka näyttää POP-taiteilijan laatimalta äiti ja lapsi-veistokselta, on veto-**pyörästäön iso ja pieni hammaspyörä**. Vetopyörästäön välitys valitaan sen mukaan, halutaanko suuri huippunopeus vaiko kiihtyvyyttä. Kiihtyvyyttä vaatii pienen ison hammaspyörän ja ison pienen hammaspyörän, suuri huippunopeus taas päinvastoin ison ison hammaspyörän ja pienen pienen hammaspyörän. Selvä, eikö vain. Ei tekniikkakaan aina niin kuivaa ole.

Tärkeä osa virityksestä on varmistautuminen siitä, että kun auto on saatu kulkemaan kuin raketti, se myös voidaan nopeasti pysäyttää. Niinpä normaalit jarrukengät ja -rummut eivät kelpaa. Kilpakäyttöön suunnitelluissa jarruissa on erikoiset jarruliinat, joiden ansiosta pedaalia on painettava kovempaa kuin normaalista, mutta jarruja voi painaa jatkuvasti pitkään ja ne jatkuvasti pitävät. Jos tavallisilla jarruliinoilla jarrutetaan yhtä rajusti kuin kilpailukäyttöön suunnitelluilla, seurauksena on vain että ne kuumenevat ja tuoksuvat hassunkurisesti.

Ja lopuksi – kun kaikki tämä tavaramäärä on saatu ahdetuksi sisään, mikä voi joskus tuottaa valkeuksia – pannaan konepelti kiinni varmuuden vuoksi vahvalla hihnalla.

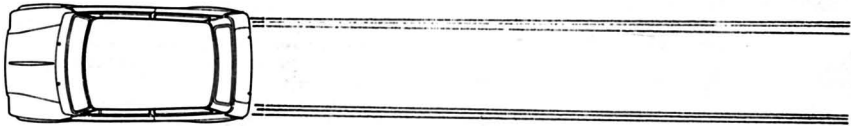
Valonheittimet tarvitsevat myöskin suojukset, jotta ne pysyisivät ehjinä kivisateessa, joka syntyy soratiellä, kun ohitatte muita kilpailijoita.

# 2

Timo Salminen  
Lehmuskuja Kp 3  
31600 Jokioinen



I LOVE COOPERS,  
THEY GO FASTER!



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

Toimitus: Timo Salminen

Puh.joht. Timo Heinonen

Sihteeri: Hannu Lindstedt

Lehti N:o 17 aineisto sisälle vk 4, lehti ilmestyy vk 8 /1986

Ps 16.10.1985 mennessä on 504 maksanutta jäsentä mukana.