



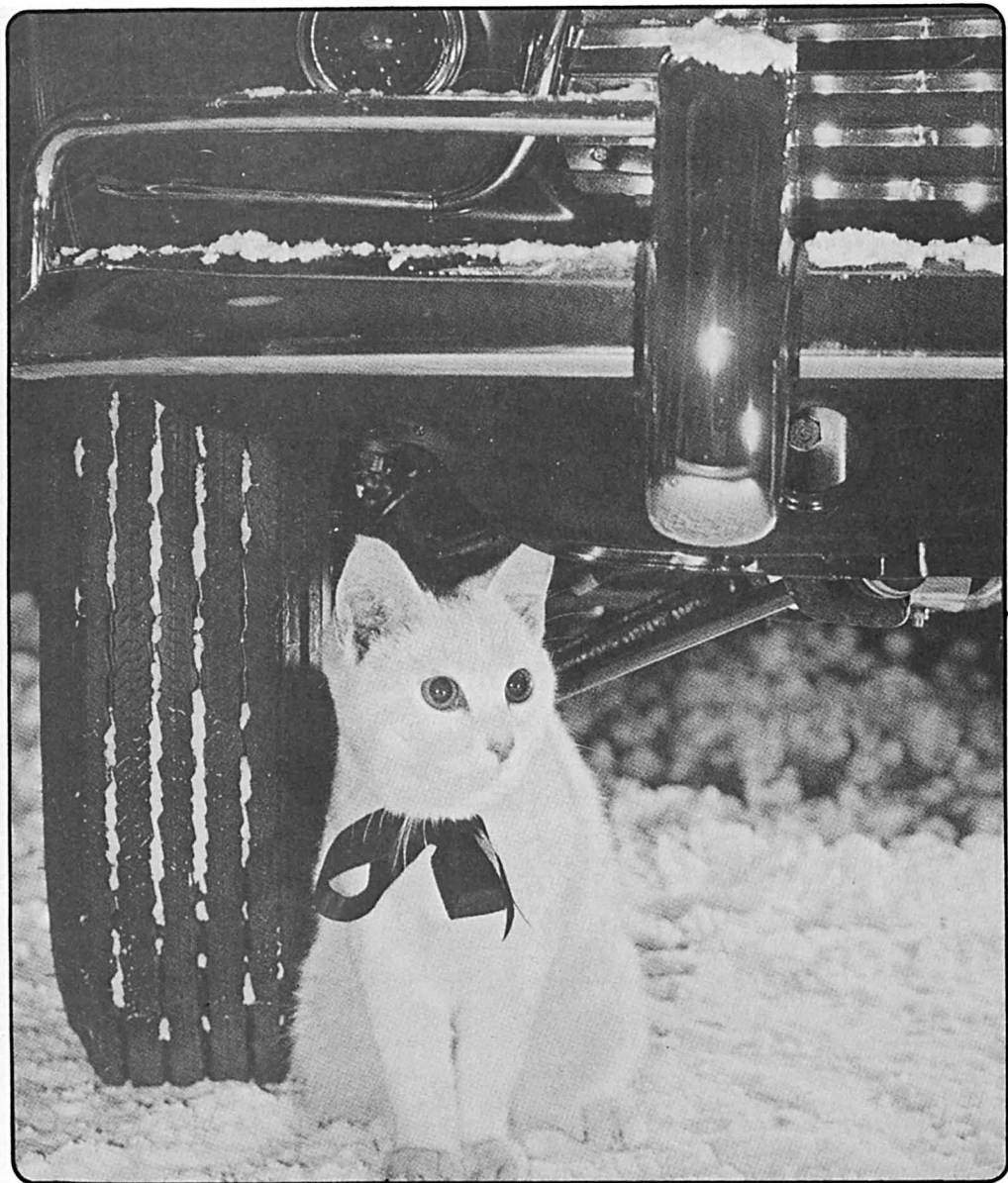
MINI CLUB
Flying tins

JÄSENLEHTI

N:o 1

, 21

1987



SYYSKOKOUS 15.-16.11.1986



Lauantaina 15.11.-86 pidettiin Vammalassa, Hotelli Ellivuoreessa kerhon sääntömääräinen syyskokous ja pikkujoulut. Sateisesta ja varsin syksyisestä säästä huolimatta osanotto kokouksessa oli hyvä ja paikalle saapui noin 50 henkeä.

Hotelliin saapumisen jälkeen siirryttiin välittömästi kokoussaliin sillä kokouksen esityslista oli varsin pitkä ja päätettäviä asioita oli paljon.

Syyskokouksessa päätettiin mm. seuraavista asioista:

Mini Clubin johtokunta vuodelle 1987.

- Aki Savunen valittiin kerhon puheenjohtajaksi.
- Timo Niemi valittiin varapuheenjohtajaksi.
- Hannu Lindstedt jatkaa edelleen sihteerinä.
- Kaija Salminen valittiin edelleen rahastonhoitajan tehtävään.

Tilintarkastajiksi valittiin: Jouko Luhtasaari ja Pekka Poikolainen.
Varatilintarkastajiksi -"- : Jari Järvelä ja Markku Jantunen.

Kerhon uudeksi toimihenkilöksi valittiin Annukka Jalonen, jonka tehtäviin kuuluvat jäsenmaksujen tilitysten valvonta ja jäsenrekisterin pitäminen. Jokioisten Säästöpankin (Tili nro 425810-49622) lisäksi päätettiin avata kerholle toinen tili, Paimion Osuuspankissa (Tili nro 531904-4129695), johon suoritetaan vain jäsenmaksut. Muut kerholle osoitetut maksut voi suorittaa edelleen Jokioisten Sp:n tilille.

Jäsenlehden päätoimittajana ja postittajana jatkaa edelleen Timo Salminen.

Jäsenmaksut vuodelle -87 päätettiin säilyttää entisenä: Vanhat jäsenet 60mk
Uudet jäsenet 80mk.

Kerholehdessä julkaistavat jäsenten osto- ja myynti-ilmoitukset ovat maksuttomia. Mainoksista perittävät maksut ovat: kokosivulta 250mk, puolisivua 200mk ja neljäsosa 150mk.

Mini Clubin talousarvio vuodelle 1987:

Tulot: Jäsenmaksutuloja: Vanhat jäsenet n.320 x 60mk	19200.-
Uudet jäsenet n. 50 x 80mk	4000.-
Kerhomateriaalituloja	2000.-
Vara-osatuloja	2000.-
Mainostuloja	1000.-
Korko ym. tulot	800.-
	<hr/>
yhteensä	<u>29000mk</u> =====

Kulut: Jäsenlehden painatus: 4 x 2500mk	10000.-
Jäsenkirjeiden ym. painatus	1000.-
Postituskuluja: jäsenlehti/muu tiedotus	5000.-
Kokoontumisajot 5 x 1000.-	5000.-
Kerhomateriaalin hankinta	4000.-
Varaosien hankintakuluja	3000.-
Muut kulut: Kerhon toimihenkilöiden ja johtokunnan jäsenten puhelin-, postitus-, ym. kuluihin.	1000.-
	<hr/>
yhteensä	<u>29000mk</u> =====

Vuoden -87 tapahtumakalenteri ja kokoontumisajot näyttävät seuraavalta:

Talvikokous: 8.3. Perinteinen liukkaankelin harjoitusajo ja kevätkokous. Ennakkotiedon mukaan paikka on Kaanaa, lähellä Tamperetta. Jäädän lisäksi pyrimme tutustumaan Vehoniemen Automuseoon. (Tarkemmin kokouspaikasta tässä lehdessä).

23-24.5. Nordisk MiniTräff, Pohjoismaitten yhteinen Mini kerhohen kokoontuminen, Turussa, Ruissalon leirintäalueella.

5.-8.6. Hollannin Mini Treffit.

10.-12.7. Kesäkokous: Espoo, Oittaa.

2.-3.8. Forssan Pick-Nick.

5.-6.9/ta 12.-13.9. Syysralli, Koskenpää (aika on vielä avoin).

Syyskokous:14.-15.11. Vammala, Hotelli Ellivuori.

Seuraavissa kerholehden numeroissa, aina ennen kokoontumisajoa, kerrotaan tarkemmin tapahtumista ja annetaan ajo-ohjeet.

Kokouksen virallisen osan päätyttyä testattiin hotellin sauna, nautittiin yhteinen illallinen virvoittavien nesteiden kera. Kokoussalissa vietettiin yhteiset pikkujoulut, Markku Jantusen hoitaessa taidolla ja rutiinilla joulupukin tehtävät. Kulunutta kesää muisteltiin katselemalla videonauhaa Ruotsin matkalta, Frövin Nordisk Träffiä.

Vuoden -86 päätyttyä voidaan kerhomme menestystä pitää joka suhteessa erittäin hyvänä. Kokouksissa käynneiden jäsenten määrä on jatkuvasti kasvanut. Uusi ennätys saavutettiin kesällä Ähtärissä, jossa Minien määrä oli jo 74. Uusia jäseniä on vuoden 86 aikana tullut noin 115. Taloudellinen tilanne on kerhossa hyvä, mikä mahdollistaa entistä paremmin jäsenlehdessä ja kokousten tason nostamisen. Unohtamatta uusien ja vanhojen jäsenten panosta kerhon toiminnassa, lehden toimittajat toivovat lisää kirjoituksia, jäsenien autoesittelyjä, kuvamateriaalia ym. julkaistavaksi kerholehdessä. - Siis ottakaa yhteyttä.

Kerhomme johtokunnan puolesta esitän Jari Jaloselle parhaimmat kiitokset Mini Clubin vuoden 1986 puheenjohtajuudesta.

Terveisin: HANNU LINDSTEDT

Ensimmäinen viritys Osa I

"Viritys" on nimitys asiasta tai esineestä, jonka toimiminen on epävarmaa vielä silloin kun ko. toimenpidettä ollaan suorittamassa. Minun tekemäni viritys ei ole vielä valmis, joten lopputuloksesta en voi sanoa mitään. Mutta ehkäpä joskus se on kerholehden palstoilta luettavissa.

Kaikki alkoi siitä, että Mini ei kolmannellakaan yrityksellä läpäissyt katsastusviranomaisten tarkkaa syyniä. Takajarrut eivät tyydyttäneet heitä ja sain ainoastaan suullisen ajoluvan julkituomaani korjauspaikkaan. Tällöin elimme kesää -85. Koskapa allekirjoittanut on aktiivinen moottoripyöräilijä, niin ajokausi oli parhaillaan ja olimme emäntäni kanssa juuri lähdössä pienelle tripille Nordkapiin. Panin vaimokkeen Minin rattiin ja kehoitin ajamaan isäni pihaan. Hakisin hänet sieltä ja jatkaisimme matkaamme kohti pohjoista.

Jotta Murphyn laki toteutuisi oikein perusteellisesti, ajoi tyttöystäväni tietenkin kolarin tuon vajaan 20 km:n matkalla. Seurauksena ole 540,- mk:n sakot varomattomuudesta liikenteessä ja katsastamattomalla ajoneuvolla ajamisesta. Poliisisedät veivät tietenkin kilvet katsastuskonttorille. Sillä lailla....

PROJEKTI ALKAA

Kesä kului ja syksyn lähestyessä aloin harkita Minin korjaukseen viemistä kotikuntani ammattikoululle. Olin kuullut, että työ tehdään suhteellisen hyvin ja edullisesti. Keräsin pitkin syksyä ideoita ja tammikuussa -86 auto hinattiin työn alle. Luhtasaaren Autosta ostin uudet lokasuojat ja eräältä tuttavaltani sain erästä peräänajetusta vm -77 Ministä konepellin, maskin, etuhiekka-pellin ja puskurin 250,- mk:lla. Olin päättänyt, että auto laitetaisiin nyt kertakaikkiaan kuntoon, niin peltien kuin maalauksenkin osalta. Uusi alkuperäinen väri oli siis luvassa.

Talvi kului ja kevät alkoi koittaa. Soittelin autopeltikorjaamon vastaavalle ja kyselin kuulumisia. Peltityöt olisivat kohta tehtynä ja auto siirrettäisiin maalaamon huoleksi. Hienoa. Maalaamon työnopettajalle kerroin, että Mini pitäisi maalata erityistä huolellisuutta noudattaen. Kaveri vastasi, että ykkösluokan auto saisi ykkösmiehet tekijöikseen. Tällöin en vielä ymmärtänyt mitä hän tarkoitti.

Kuvassa erityisesti Miniä varten suunniteltu tarra.



VALMISTA ON - VOI NOUTAA!

Toukokuun lopulla Mini oli saatu maalattua ja minulle ilmoitettiin, että sen voisi noutaa. Kävin eräänä viikonloppuna katsomassa Miniä, sillä se oli siirretty ulos maalaamon parkkipaikalle. Kauempaa auto näyttikin erittäin fiksulta. Jopa lähempääkin tarkasteltuna ei hetimiten ollut huomauttamista. Kun olin kiertänyt auton pari kertaa ympäri alkoi tarkka silmäni havaita ns. "mokauksia". Takaluukku oli kuin juuriharjan hionnan jäljiltä. Pohjatyöt olivat lievästi sanottuna karkeat. Etuikkunan alapuolinen pelti oli myös vähän epämääräisen näköinen. Myös toisen puolen oven yläosassa oli kummallista peilausta. "...tana! - Ne ovat fuskanneet", muistan tuumineeni. Maanantaina soitin maalaamon työnopettajalle ja kyselin piiruttani hänen mielipidettään maalauksen onnistumisesta. Kaveri selvitti aivan totisena, että työ oli onnistunut kotalaisen hyvin, ottaen huomioon, että ensimmäisen vuosikurssin oppilaat olivat olleet asialla. Pidin kaverille pienen luennon viitaten siihen, mistä olimme sopineet talvella. Opettaja pahoitteli kovin kun oli ymmärtänyt väärin tarkoitukseni. Hän oli pitänyt Miniä vain tavallisena "rupupirsinä". Valistin häntä siitä, että Mini alkaa olla jo harvinainen näky maantiellä ja että jokainen itseään kunnioittava Mini-kuski ainakin yrittää pitää autonsa kunnossa. Kovasti pahoitellen kaveri pyyteli anteeksi. Sanoin hänelle, että tässä ei enää anteeksipyytelyt auta. Niinpä hän laski maalauksen hinnan töineen lähinnä muodolliseksi ja pääsi siten eroon minusta. Peltitöineen tuli maksamaan 1260.75 mk. Minun oli tähän tyydyttävä.

Nyt kun asiaa ajattelee tarkemmin ja tutkii autoa lähemmin, ei tuo maksamani hinta tunnu ollenkaan pahalta. Mikäli haluan Minin todella fiksuun kuntoon, ei tarvitse maalauttaa välttämättä muuta kuin takaluukku. Muut virheet ovat tuskin huomattavia.

PITÄIKÖHÄN MOOTTORILLE TEHDÄ JOTAKIN?

Ajatukset risteilivät mielessäni useita viikkoja. Päätin, että odottakoon syksyyn. Kesä -86 kului jälleen moottoripyörämatkailun parissa. Syksy koitti jälleen ja oli aika ottaa asiat uudelleen harkittavaksi.

Asia alkoikin kehittyä vaiivhkaa, kun eräs kaverini kertoi paikallisen viritysosia myyvän liikkeen tarjoavan 40 mm:n Weberiä 700:- mk:illa. Kävin eräänä päivänä kuulostelemassa , mitä ko. kaasari tulisi maksamaan ilmanpuhdistimiseen ym. lisukkeineen. Koskapa hinta tuntui kohtuulliselta ja olin jo aikaisemmin hankkinut pitkän imusarjan eräältä entiseltä "ministiltä" päätin suorittaa ostoksen. Weberi, imusarja, vivusto ja ilmanpuhdistaja tulivat maksamaan yhteensä 1.000 mk.

Seuraava vaihe olikin kannen irrottaminen ja venttiilien kunnan tutkiminen. Auto oli liikenteessä ollessaan tuputtanut kummallisesti, joten oli syytä epäillä venttiilivauriota. Ja kas kummaa! Keskimmäisten sylinterien pakiventtiilit olivat menettäneet reunojaan. Sillä lailla, nyt pääsisinkin kansitöihin.

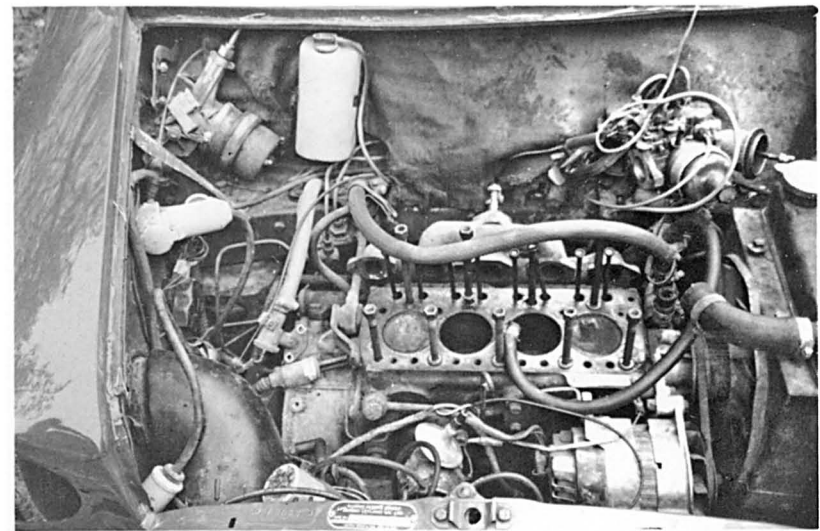
Koskapa David Wizardin eepos "How To Modify Your Mini" on kuulunut ns. vakiolukemistoon jo pitemmän aikaa, niin nyt oli mitä oivallisin aika toteuttaa joskus aikaisemmin tekemiäni suunnitelmia.

Irroitin venttiilit ja panin ne järjestykseen ykkösestä neloseen. Tämän jälkeen puhdistin kannen ja siirsin kaappiin odottamaan käsittelyä.

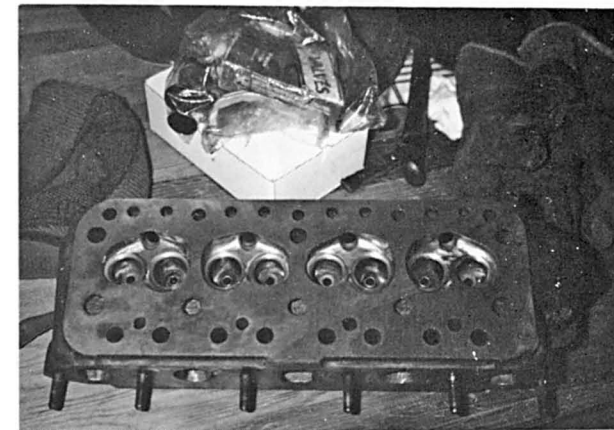
Seuraavana päivänä marssin ystäväni luo työkaluja myyvään liikkeeseen ja ostin pussillisen hiomakaroja ja jyrsinteriä. Pääsin siis kokeilemaan miten palotilan muotoileminen onnistuu. Pari tehokasta iltaa kului työn merkeissä. Avarsin myös imu- ja pakokanavat, vaikka moinen operaatio ei kuulemma polttoainetalouden kannalta olekaan järkevää. Kun kansi oli käsitelty vein sen eräälle kaverille, joka työskentelee päivät kaitaten kansia ja hioen venttilejä. Tietenkin hän ajaa Minillä - kuinkas muuten! Sovimme, että hion venttiilit itse. Kaverin tehtäväksi jäi ainoastaan seetipintojen kairaaminen ja uusien venttiilinohjurien vaihto. Myös kannen tasopinnasta plaanattiin ainetta 1.5 mm.

Parin päivän kuluttua noudin työstetyn sylinterikannen pois ja köyhdyin 200:-mk. Sovimme, että vastaisuudessa hän tekee jotakin puoli-ilmaiseksi. Pidän nimittäin työtä hieman kalliina. (En kuitenkaan rohjennut sitä julkituoda)

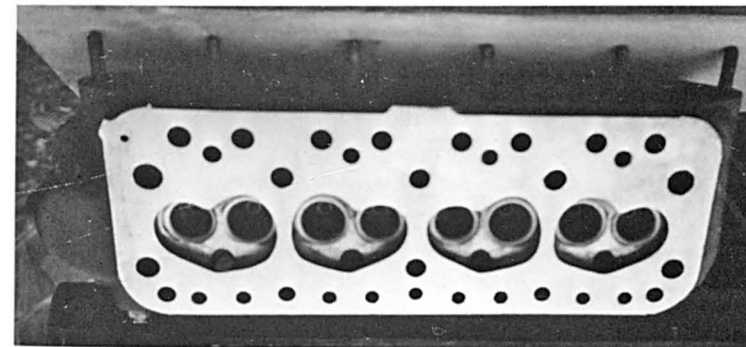
Venttiilit hioin eräänä iltana ja niin minulla oli 998 Cooperin kantta vastaava kansi valmiina asennettavaksi. (Tosin imuventtiilit ovat tonnisen vakiot)



KUVA 1. Kansi on irroitettu, tästä se alkaa.



KUVA 2. Iltapuh-teilla aikaansaatua. KUVA 3. Saa nähdä toimiiko?



PALOTILOJEN MITTAUSTA = KERTA TOISENSA JÄLKEEN

Olin mitannut palotilat jo ennen kannen plaanaamista, mutta tarkistin tilavuuden vielä useampaankin kertaan. Olin ilmeisesti tehnyt laskuvirheen, sillä laskujeni mukaan minun olisi pitänyt päästä vakiomännillä n. 9:1 puristus-suhteeseen. Tarkistuslaskenta kuitenkin osoitti, että puristus-suhteeksi jäisi n. 8,4:1 lukemiin. Se ei tyydyttänyt, sillä vakiokoneen puristus-suhdehan on 8.3:1. Olin siis ottanut hieman liikaa metallia palotilojen reunoilta. Nyt pitäisi harkita seuraavaa siirtoa.

TASAPÄISET VAI PATTIPÄISET MÄNNÄT?

Koneen täysremontti oli käynyt mielessäni jo aiemminkin. Olihan autolla ajettu kaiken kaikkiaan n. 120.000 km. Nyt näyttikin siltä, että edessä ei ollut muuta vaihtoehtoa. Tiedustelin mäntäsarjojen hintaa niin läheltä kuin kaukaakin. Lähtöhinnat olivat varsin "suolaisia". Tarjolla oli Hepoliten Powermaxia ja ^{SAULIN} Cooperin alkuperäisiä ^{YASTALIA} (+60 ylikoko) Mahlen mäntiä ei ollut maassa kuin yksi sarja. Tiedän ne korkealaatuisiksi, mutta ovat pirulauta hinnakkaatkin. Turuh suunnalta sain postia jossa kerrottiin, että ulkomailta apua ainakin löytyisi ja vieläpä ymmärrettävään hintaan. Puntaroin asiaa ja päätin vielä kysellä, josko jostakin kautta saisi vähemmällä vaivalla. Eräs hyvä ystäväni lupasi auttaa miestä mäessä ja käyttää suhteitaan. Tätä kirjoittaessani ei mäntäsarjaa ole vielä hankittu, joten seuraavasta osasta voitte lukea millaiset tulit hankkineeksi.

Pakosarjan melkein jouduin tilaamaan ulkomailta. Luhtasaaren Jouko kuitenkin sai hankittua jostakin Janspeedin sarjan. En saanut LCB:tä, vaikka sellaista kovasti halusinkin. Ostin sen mallin, jossa laitimaiset käyrät yhtyvät n. 25 cm:n päässä lähtöpäästä. Keskimäinen käyrä yhtyy putkeen melkein sarja lopussa. Aika näyttää miten se toimii. Virtasen Maurilta tilasin nokka-akselin. Koskapa kaasarina on Weber, niin nokankin pitää olla suht tiukka. Valitsin suositusten perusteella 731:sen. Se on kuulemma aika äkäinen. Minun on vaikea sanoa vielä mitään, mutta sittenhän tuon näkee. Lähetin aihion Urjalaan ja odotan saavani lähiaikoina paluupostia.

CONTINUE.... next number!

Terv. Pekka Niemelin OULU



IMM'87
INTERNATIONAL MINI MEETING '87 TERWOLDE 6.7.8 JUNE
CAMPING "DE SCHERPENHOF"
TERWOLDE HOLLAND
ORGANISATION:
MINI SEVEN CLUB NEDERLAND
INFORMATION: 01858-12017
INFORMATION: V. KIJFHOEKSTRAAT 3, 3341 SK H.I. AMBACHT



MINI SEVEN CLUB NEDERLAND

VOOR SPORT EN GENOEGEN VAN BERIJDELS VAN MINI'S

GIRO 346800 - t.n.v.

Penningmeester Mini Seven Club Nederland
Nieuwegein

SECRETARIAAT

van Kijfhoekstraat 3
3341 SK Hendrik Ido Ambacht

9. Mini treffit

Dear Mini-Lovers,

Mini Seven Club on kutsunut meidät seuraavalla kirjeellä 9. Kansainvälisiin Mini Treffeille 6 - 8.6.1987 Hollantiin.

Viralliset avajaiset ovat lauantaina, mutta jo perjantaina klo 12.00 jälkeen voi saapua. Ennenkin saa tulla, mutta yöpymisen joutuu itse maksamaan.

Lauantai-iltana ovat ensimmäiset ruokailut järjestäjien toimesta, leirikeskuksesta saa kyllä jo tätä ennen ostettua ruokaa yms.

Treffien sijaintipaikka on leirikeskus DE SCHERPENHOF Terwolden kylän ulkopuolella IJseljoen rannalla.

Itse ohjelma on seuraavanlainen:

Lauantai 12.00 avajaiset
18.00 illallinen
21.00 kerhojen tervetulojuhlat

Sunnuntai 8.00 aamiainen
10.00 taitoajojen yms muiden kilpailujen alku
13.00 lounas
14.00 kilpailut jatkuvat
18.00 palkintojen jako
21.00 illallinen ja juhla

Maanantai 8.00 aamiainen
12.00 treffit loppuvat

Virallisen ohjelman lisäksi on mahdollisuus harrastaa mm surfausta, mini-golfia, uida, ottaa aurinkoa, keilata, ja lapsille leikkipuisto.

Osallistumisvaihtoehtoja on kaksi:

1. sis. kaikki yöpymiset ja osallistumiset kilpailuihin
2. kaikki kohta 1, sekä ruoat.

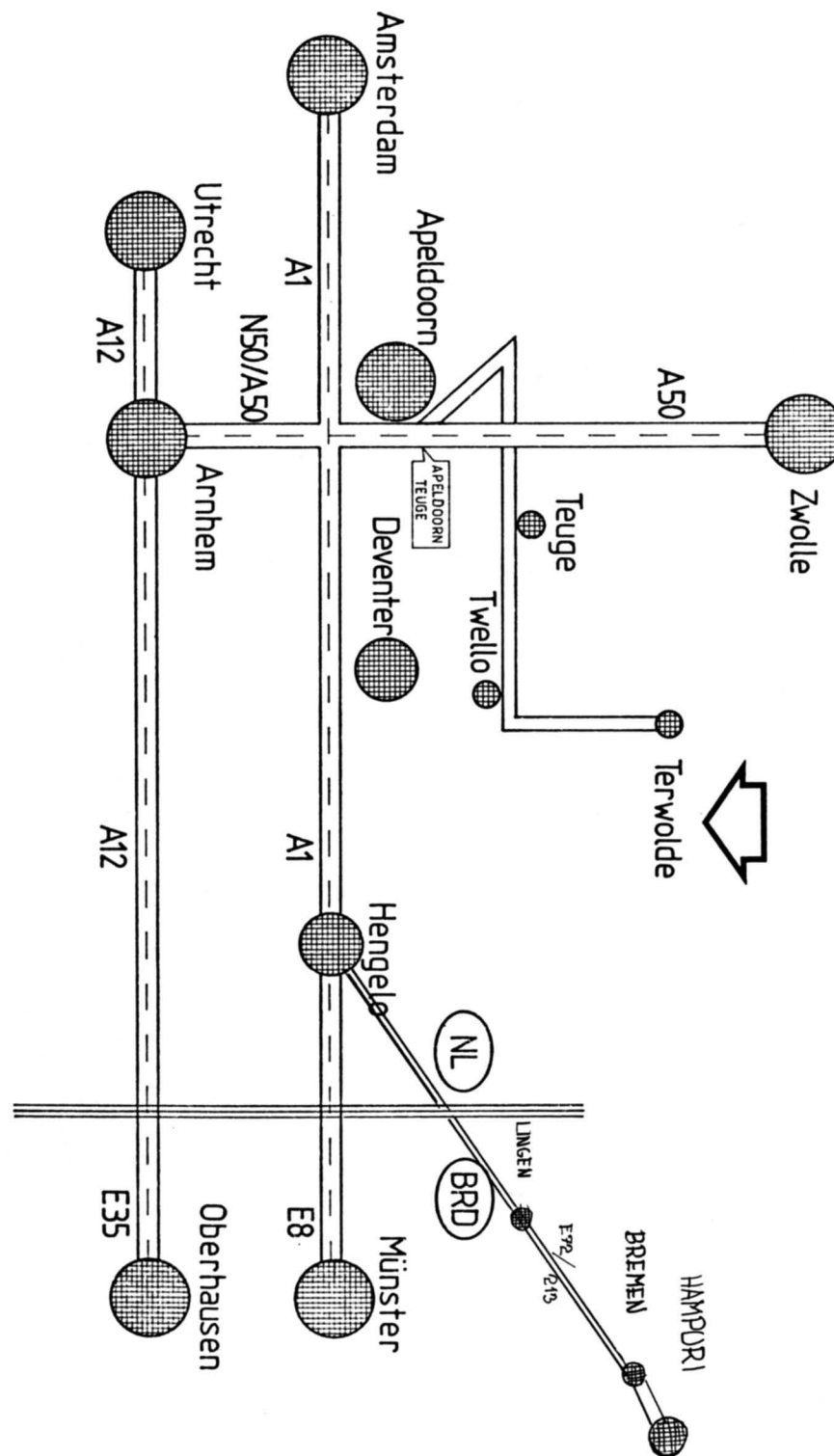
1 hinta on 57,- floriinia ja 2 hinta on 87,- fl.
alle 12 vuotiaat ilmaiseksi
12 - 16 " 1 on 15,fl ja 2 on 25,fl

Ruoka on tuoretta ja sitä saa santata, sekä aamiaisella, että lounaalla hintaan sis maito, tee tai kahvi.

Hollannin kerho pyytää ilmoittamaan jo 1.3.87 mennessä henkilömäärän, minkälaisen vaihtoehdon otat, Minin rekisterinumeron ja tyyppin.
ILMOITUKSET 916/83829 TIMO KIIRE KIIRE .

Maksut voitaneet suorittaa paikan päällä Hollannissa, tosin kirjeessä taataan ruokailut vain ne etukäteen maksaneille !

TIMO SALMINEN



Minillä SYP-RALLISSA 22. 11. 1986

Kilpailupäivä valkeni melko selkeänä parinviikon sadekauden jälkeen. Ohjelmassa seurasi kiireinen aamupäivä pakatessa Mini ja kaikki kilpailumatkalla tarvittava mukaan ja matkaan.

Kisapaikalla Loimaalla katsastus meni murheitta ja alkoi lähtöhetken odotus. Lähtölippu heilahti numerolle 150. J. Jalonen - A. Härrri Morris Mini klo 16,31.

Kuljettajan mielessä kummitteli vielä kesäinen ulosajo Somero-rallissa ja päässä pyöri vain ajatus maaliin pääsystä. Ajakoon nopeammat pätkällä ohi sitten vaikka mummon vanhalla hetekalla.

Erikoiskoe 1 (EK 1) 7,2 km meni totutella kilpailemiseen lähes neljän kuukauden tauon jälkeen.

EK 2 oli lyhyt 3,7 km:n pikkutie. Luottamus tiellä pysymiseen alkoi pikkuhiljaa palata.

EK 3 oli myös lyhyt 3,7 km:n nykäys vähän isompaa tietä. Minin nopeus ei raskaalla kelillä ja karkeilla renkailla vain tainnut järin hirveäksi nousta. Meno tuntui vielä jotenkin väkinäiseltä.

EK 4:llä kuljettajalla jo tukka "kostui", sillä pätkä oli mutkaista pikkutietä 10,3 km. Tähän asti tiukasti tietä pitkin ilman kommelluksia ja edessä viimeinen erikoiskoe. OLI LOPPUKIRIN AIKA!

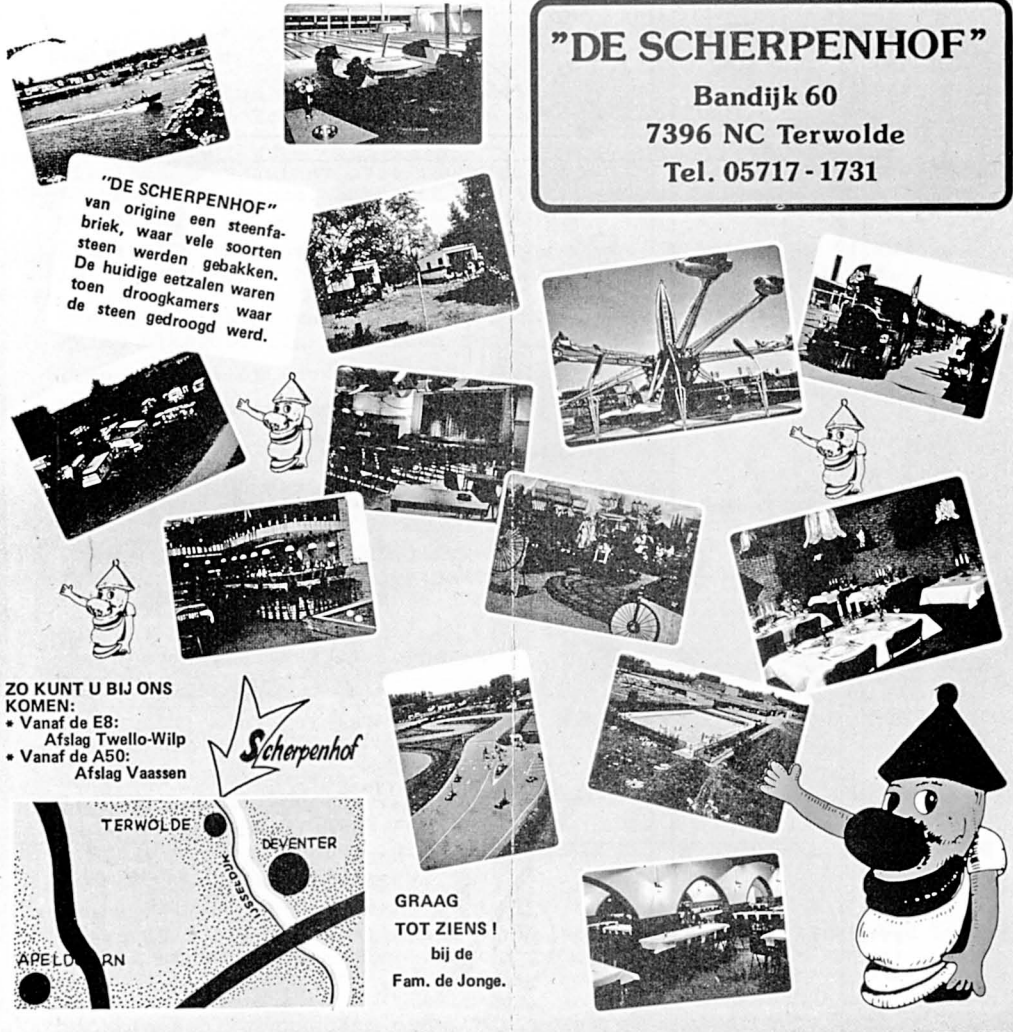
EK 5:lla oli pituutta 12 km ja tie pääosin pientä "syheröä". Minille sopiva erikoiskoe.

Pääsimme lähtemään EK:lle isomman luokan 1300 Escortin jälkeen (1 min). Ajo tuntui sujuvan ensikertaa kilpailun aikana vapautuneesti. Vaan mikä se siellä? Välähtikö edellä Escortin takavalot. Kyllä! SILLOIN SYTYTTI! Kiinni vaan ja ohi. Verenmaku suussa kuljettaja alkoi tosissaan kiusata Miniä ja kierroslukumittarin neula keikkui uusilla lukemilla. KIINNI! Mitä, eikö ne meinaa päästää ohi. No lopultakin ja tietysti se piti vaihtaa kaukovaloille heti takana. Vaan eipä tähän jäädä päivää paistattelemaan, samaa menoa vaan maaliin asti, että rytmi säilyy. Ja se onnistui ilman ainuttakaan "vähältäpiti" tilannetta ja ero maalissa n. 20s.

Lopputulos osaltamme luokkasijoitus 6:s ja 8s. kolmanneksi sijoittunutta jäljessä. Palkintojenjaossa pääsimme "pokkaamaan" sijoitukseen nähden komeat pokaalit kotiin.

"DE SCHERPENHOF"

Bandijk 60
7396 NC Terwolde
Tel. 05717-1731



"DE SCHERPENHOF" van origine een steenfabriek, waar vele soorten steen werden gebakken. De huidige eetzalen waren toen droogkamers waar de steen gedroogd werd.

ZO KUNT U BIJ ONS KOMEN:
• Vanaf de EB:
Afslag Twello-Wilp
• Vanaf de A50:
Afslag Vaassen

Scherpenhof

TERWOLDE DEVENTER
APELDORP

GRAAG
TOT ZIENS!
bij de
Fam. de Jonge.

Mini (vm. -69) kesti koettelemukset hienosti, ei edes nesteitä tarvinnut lisätä. Vain pienet kakistelut alakierroksilla hieman häiritsivät.

Kiitokset kilpailukaudesta 1986

Antti Härrri ja Jussi Nurmi

(kartturit/huolto)

H. Lindstedt

(moottori ja vaihdel.)

Luhtasaaren Auto Ky

Raatalan Autohuolto Ky

PS: Somero-rallissa sija II luokassa alle 1000 cm³.
Hanko-rallissa sija 11 luokassa alle 1300 cm³.

Menestyksellistä Uutta Vuotta

Toivottaa: Jari Jalonen



Kuuskasi 850 herää henkiin

Palailimme keittäjäni kanssa eräältä viikonloppuajelulta ja päätimme käydä erään tuttavamme luona kahvilla ja katsoomassa vieläkö hänen vanha Mininsä on tallessa. Olimme käyneet jo vuotta aiemmin "nuuskimassa" tuota vm 1968 850 cm³ mehumaijaa. Kaveri oli ajanut sen paria vuotta aiemmin talliin, koska kutsu Golanille YK-joukkoihin oli käynyt. Auto oli jäänyt talliin. Olin saanut tietooni että koneelle oli tehty remontti vajaa vuosi sitten, ennen talliin ajoa. Siksiäpä autovanhus alkoikin kiinnostaa minua.
Kaupanhierontaa vaivihkaa

Istuimme ja joimme kahvia ja juttelimme kuulumisia. Kään- sin puheen jossakin vaiheessa autoihin ja kysyin miksi tuttavamme ei ollut ottanut Miniä liikenteeseen. Olikohan kone kunnossa - vai oliko? Kyllä moottori toimii, olen aina lomalla ollessa tiputtanut öljyä sylinteriryhmiin ja pyörittänyt konetta, kertoi tuttavamme. Missä kunnossa kori on, joko se on puhkiuostunut, kyselin uteliaana. Velipoika hitsasi uudet helmapellit vähän ennen lähtöäni, ne ainakin on hyvät, tiesi omistaja kertoa. Hmm - tuumiskelin itskseni. Rohkenisiko- han kysyä olisiko auto mahdollisesti myytävänä - halvalla.

Juttelimme kuitenkin kaikkea muuta Minin hyvistä ja huonoista puolista. Jossakin vaiheessa tulin maininneeksi, että voisin yrittää autovanhuksen henkiinherättämistä, jos vain hinta olisi tarpeeksi alhainen. Kaveri tuumasi, että ei kai noin vanhasta autosta paljon saakkaan. No ei, muistan vastanneeni.

Tarkempaa syynäystä

Menimme ahtaaseen talliin, tai paremminkin ulkovajaan. Mini oli surullisen näköinen, sillä joka renkaasta oli ilmakarannut jo aikoja sitten.



Paksu pölykerros koristi auton ikuisia piirteitä. Kaiken kaikkiaan se näytti vanhalta ja väsyneeltä. Tarkka silmäni tutki kuitenkin niitä ruostepesiä ja havaitsin ilokseni, että auto oli itse asiassa "kopsakassa" kunnossa. Mutisin kuitenkin itsekseni kaikkea muuta ja toivoin omistajan olevan samaa mieltä. Seuraavat asiat saivat minut tuolloin tekemään ostopäätöksen, jos hinta vain olisi kohtuullinen.

Ensinnäkin: Hydrolastik jousituksessa oli kaikki paineet päällä. Molemmat puolet autosta olivat samalla korkeudella. Etulokasuojat ja kolmiopellit olivat terveet. Vain pieniä ruostepilkkuja oli siellä täällä. Etulattia oli ruosteessa, mutta rapsutettuani sitä huomasin ruosteen alta pilkottavan terveen pellin. Takakelkka oli uusittu jossakin vaiheessa, sillä hauraita paikkoja ei näkynyt olevan. Takaluukku oli myös terve, samoin akkukotelo.

Sisältä auto oli pölyinen, mutta muutoin fiksu. Kaikki muu oli alkuperäisessä kunnossa, paitsi itsetehty kojelauta. Alkuperäinenkin näkyi olevan itsetehdyn takana. Vanhoissa 850 oli vain yksi mittari. Omatekoinen oli asennettu oman mittarin ympärille lisämittareineen. Olikin siis syytä alkaa hintaneuvottelut. Päätin, että tämä auto ei jää enää samaan talliin.



Vuorokausi miettimisaikaa

Totesin omistajalle, että saattaisin ottaa Minin, jos hinta liikkuu muutamassa satasessa. Sanoin myös, että kaikki varaosat ja renkaat vanteineen täytyy saada mukaan. Sovimme niin ja asia jätettiin "hautumaan" yön yli. Tuttavamme lupasi soittaa seuraavana päivänä minulle ja kertoa hintapyyntönsä. Näine tietoineni lähdin palaamaan kotiin.

Sopuhintaan

seuraavana päivänä omistaja soitti ja esitti hintapyyntönsä. Kuultuani sen oli minun vaikea pidättää innostustani. Totesin kuitenkin, että olin ajatellut paria sataa halvempaa hintaa. Saat tyhjentää tallin niin uusista kuin vanhoistakin osista. Saat myös toisen rengaskerran ja neljä kulunutta, kertoi kaveri, ja kaikki ovat sitä paitsi vanteilla, han vielä jatkoi. Loppujen lopuksi nostin tarjoustani satasella ja sain uuden vuoden vanhan akun kaiken romun lisäksi. Sovimme kaupat ja minusta tuli onnellinen kolmannen Minin omistaja.

Seuraavassa osassa kerron mitä autolle tehtiin, että se saatiin liikenteeseen...

"MINISTERI,"



OLETKO KUULLUT
KOSKAAN MINIBUSSISTA?
TASSA TOIMITAJAMME
ENSIVAIKUTELMIA KOE-
AJOSTA VUODENVAIhteESSA
ENGLANNISTA...

LONTOO/TS



MINIHALLUCINATION

Olemme jo aiemminkin aavistelleet, että Miniä ei olisi vielä kehitelty aivan loppuun ja toden totta vuoden 86/87 saimme kutsun Englantiin. Entinen BMC:n (nykyisin Austin Rover Group) kehitysosastolla oli todella mielenkiintoinen uutuus ns tila-autojen sarjaan. Auto tosin joutuu painimaan kovassa sarjassa Renault Espace, Toyota jne kanssa, mutta nyt jo itse asiaan:

Perustaltaan se on super de luxe Saloon, kuten muutkin Minit. Longbridgen insinööreihin lienee vaikuttanut kaikkien muistissa olevat kaksimoottoriset Mokit, sekä Cooper S kahdella koneella. Näiden kaikkien huono puoli oli henkilö ja matkatavara-tilan puute. Tähän on nyt löytynyt lääke.

Mini on ainoa, joka kykenee kulkemaan maagiset 100m.p.h (160 km/h) ja kuljettamaan parhaimmillaan jopa 30 henkeä... Osina on käytetty vakio Mineistä löytyvää tavaraa. Moottorina on neljä poikittain asennettua Cooper S:n konetta, jotka kehittävät 280 b.h.p 6000 kier/min. Moottorien tilavuus on yhteensä 4,3 l 16 sylinteriä (70mm x 68,26mm), kahdeksan HS2 kaasutinta ja puristussuhde 9:1. Tämä hirvuinen voima välittyy maantien neljän etupyörän välityksellä, jolloin tarpeetonta etupyörien sutimista on voitu hillitä.

Vakiovälitys on 3,444:1 eli noin 26km/h 1000 k/min, tämä varmistaa melkoisen loppunopeuden ja kiihtyvyyden kasvaneesta etupinnasta huolimatta. Pituus on nyt 5750 mm, korkeus 2150 mm ja leveys on entinen eli 1450 mm. Tehosuhteeksi muodostuu noin 180 hv/1000 kg, jolloin kiihtyvyys (vain kuljettaja mukana) saimme 0-50 km/h 3,0s, 0-100 km/h 8,0s, 0-130 km/h 11,4s, ja 0-145 km/h 25,5s ja neljännesmailiin kului vain 16,1 s. Näillä lukemilla et varmaan jää jalkoihin.

Täysin lastattuna huippunopeus putosi mittauksiemme mukaan noin 140-150 km/h, tuulesta riippuen, kuitenkin vielä 100km/h saakka esim vierelle sattunut Cooper S ei pystynyt saamaan pesäeroa, tosin tästä eteenpäin emme pystyneet vastaamaan. Täyden kuorman kiihtyvyyksisarvoiksi saimme (kuormana mm K Salonen, T Mäkinen, Hopkirk, Ytterbring jne) 0-50 km/h 5,0s, 0-100 km/h 12,0s, ja 400m noin 20s. 0-130 ja 0-145 km/h kiihtyvyyksisarvot jäivät ottamatta, koska Englannin syksyinen sää muuttui sateiseksi ja melkoiseksi myrskyksi.

Jousitus on ns kumikartiosysteemi, huomioituna kasvaneella kuormituksella. Akseliväli on kasvanut 4950mm, tosin siitä huolimatta ajo-ominaisuudet muuttuivat melkoisesti riippuen kuorman suuruudesta. Tätä tosin voitiin helpottaa muuttamalla rengaspaineita. Sikäli "bussi" on kuin Mini, sillä voit ladata mutkaisella tiellä kurviin kuin S:llä konsanaan. Tämän sain todeta itse..

kun kuskiksi vaihdettiin Mäkinen ja alla oli kapea tyyppillinen Englannin maaseututie. Onneksi Austin Rover oli sulkenut muun liikenteen kyseiseltä tieltä. Vieläkin polvet tuntuvat spagetilla, kun muistelen sitä menoa. Jousituksesta puheentollen nyt täytyy muistaa Minin maavara 10 cm ja pidentynyt akseliväli. Esim Maisansalon tyyppisissä silloissa saa olla tarkkana, että ei jää mahastaan kiinni. Tämäkin pystytään välttämään huolellisella suunnittelulla. Näköalat Milliminibussin yläkerrasta ovat tosi hyvät, puhumatakaan sen huomiotaherättävyydestä, tämän saimme todeta monesti ja Brititkin ovat nähneet sentään monenmoista. Austin Roverin insinöörit kertoivat sankalle lehemiesjoukolla valmistuksen alkavan huhtikuun 1 pv:nä 1987, joten siihen saakka joudumme odottelemaan...

Tuini Salminen

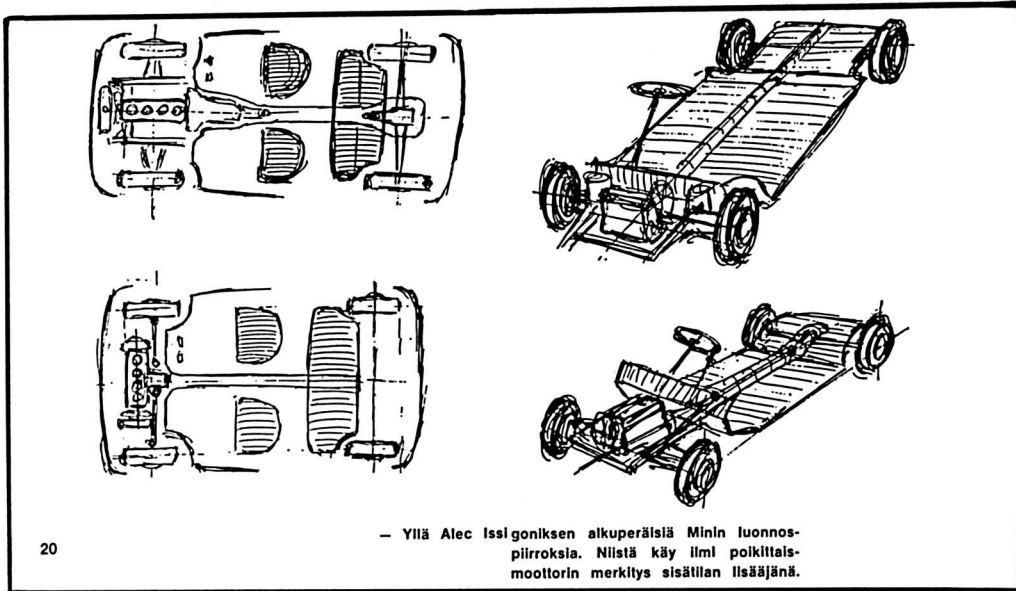
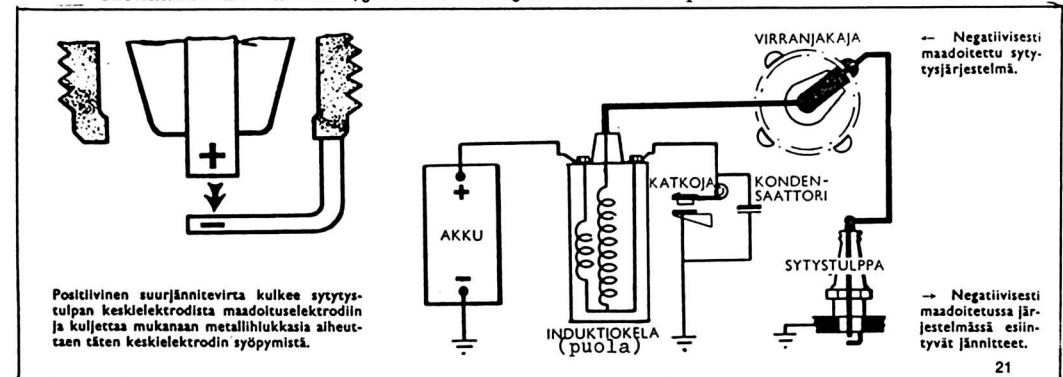
PS. Olemme juuri saaneet tiedon, koskien Milliminibussin maahantuontia. Käydyt neuvottelut ovat toistaiseksi olleet aivan epävirallisia, mutta varmalta taholta saamamme tiedon mukaan melko hedelmällisiä ja tuloksellisia. Pientä epävarmuutta on aiheuttanut Austin Roverin uumoilut Suomen markan revalvaatiosta tulevana vuodenvaihteena. Tämähän on tosin varmentunut siinä vaiheessa, kun lehti on sinulla luettavana. Eli jos Suomen markkaa ei revalvoida 1.1.1987 voimme olla melko varmoja maahantuonnista. Ja lopuksi tosi yllätyspaukku: maahantuja tässä tapauksessa EI ole Autorep, vaan meille kerholaisille tutumpi Luhtasaaren Auto ja nimenomaan siellä Jouko Luhtasaari. Autot toimitetaan tilausjärjestyksessä ja todennäköisesti ei ensimmäisessä erässä ole kuin kymmenkunta ajoneuvoa, joten jos olet kiinnostunut ota yhteys:

LUHTASAAREN AUTO
Pl 56
63301 Alavus
Puh: 965/11858 Jouko Luhtasaari

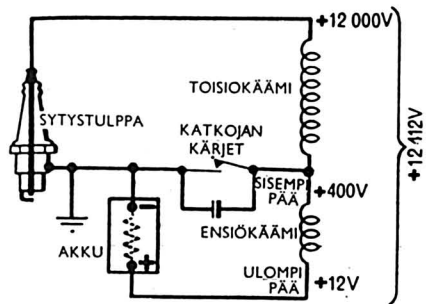


PLUSSA + VAI MIINUS - MAAHAN?

Nykyään on lähes kaikissa autoissa, joitakin englantilaisia lukuunottamatta, sähköjärjestelmän negatiivinen napa maadoitettu. Nykyaikaisen tekniikan ja parempien raaka-aineiden ansiosta tämä on yksinomaan "standartisoimiskysymys"! Kumpikaan maadoitusjärjestelmä ei ole toistaan parempi. Aikaisemmin maadoituskysymys on ollut merkittävä tekijä auton sähköjärjestelmän suunnittelussa. Tämä johtui kahdesta seikasta: - Akun napojen syöpmisestä ja suurjännitekipinän suunnasta sytytystulpan kärkien välissä. Maadoituksen yhdenmukaistaminen on entistään tärkeämpää sen vuoksi, että käyttöön on otettu transistorit ym. puolijohdelaitteet, jotka turmeltuvat kokonaan, mikäli maadoitus kytketään väärin päin. Kun auton alustaa, moottoria ja koria käytetään maadoitusjohtimena, joka täydellistää sähkövirtapiirin, tuntuu luonnolliselta kytkeä akun negatiivinen napa maadoitukseen. - 30-luvulla suoritetuissa tutkimuksissa todettiin positiivisen maadoituksen olevan edullisemmän ja mm. englantilainen tutkimuslaitos Institution of Automobile Engineers kehoitti brittiläisiä autonvalmistajia ottamaan käyttöön positiivisen maadoituksen kahdesta syystä: Koska sytytyskipinä kulkisi sivuelektrodista keskielektrodiin eikä päinvastoin, kuluisi sytytystulpan keskielektrodi vähemmän ja kipinän iskemiseen samalla kärkivälillä riittäisi pienempi jännite. Toiseksi akun napojen syöpyminen vähentysi. Mm. Minien sähköjärjestelmä perustui positiiviseen maadoitukseen ja vasta lokakuussa 1968 siirryttiin negatiiviseen maadoitukseen. Aikaisemmin käytettiin myös kuparisia maadoituskaapelien kenkiä, jotka kiinnitettiin akun lyijynapoihin. Syöpyminen alkoi heti, mikäli navan ja kengän väliin jäi vähänkin elektrolyyttinä toimivia vieraita aineita. Koska lyijy on luonnollinen anodi kuparille, syntyi galvaaninen virta, joka akun miinusnavassa oli positiivinen maadoitukseen nähden. Toisin sanoen akun miinusnava oli vähemmän negatiivinen kuin järjestelmän negatiivisin kohta eli itse auto. Tästä oli seurauksena syöpyminen ja erittäin huono kosketus navan ja kaapelikengän välillä. - Ainoa ratkaisu oli siis positiivinen maadoitus, jolloin virran suunta olisi päinvastainen eikä syövyttäviä virtoja pääsisi syntyämään. Kehittyneen tekniikan ja parempien raaka-aineiden ansiosta eivät negatiivisen maadoituksen ongelmat - positiivinen suurjännitevirta ja akun napojen syöpyminen - enää aiheuta vaikeuksia. Nykyaikaisten induktiokelojen (puolan) eristeet kestävät ensiökämin ulomassa päässä vallitsevan muutaman sadan voltin jännitteen, joten samaa kelaa voidaan käyttää yhtä hyvin negatiivisessä kuin positiivisestikin maadoitetussa järjestelmässä, vaihtamalla ensiökämin liitännät (jolloin suurjännitevirran polariteetti ei muutu).

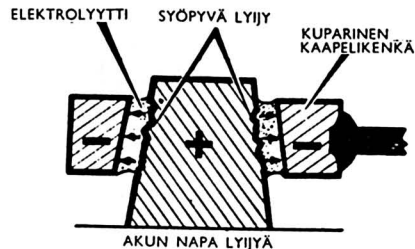
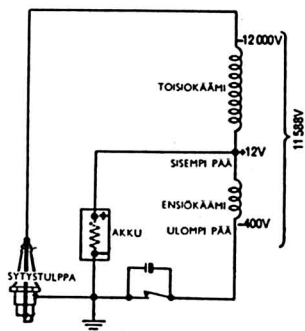


- Yllä Alec Issigonksen alkuperäisiä Minin luonnospilirroksia. Niistä käy ilmi poikittaismoottorin merkitys sisätilan lisääjänä.

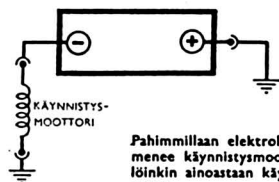
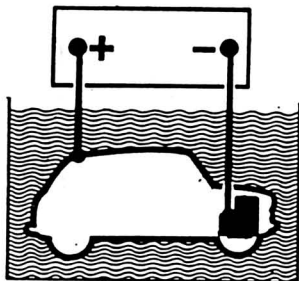


→ Induktiokelan ensiökäämin liitännöiden vaihtamisen vaikutus negatiivisesti maadoitettussa järjestelmässä.

↘ Negatiivisesti maadoitetun akun navan elektrolyytin syöpyminen. Akun negatiivinen napa on elektrolyysin vaikutuksesta positiivinen maadoitukseen nähden.



Tämä on alnoa tilanne, jossa maadoituksen napaisuudella voisi olla merkitystä auton korin syöpmisen kannalta: koko auto on upotettu elektrolyyttiin.



Pahimmillaan elektrolyytin syöpyminen ilmenee käynnistysmoottoria käytettäessä, tällöinkin ainoastaan käynnistysvirtapiirin liitännössä.

Akun napapulttien syöpyminen on saatu vähenemään käyttämällä lyijykaapelikenkiä. Myös muita metalleja käytettäessä on syöpyminen vähäisempää, koska nykyisissä akuissa eivät hapettavat höyryt pääse vaikuttamaan yhtä pahasti kuin aikaisemmin.

Joskus on myös luultu, että maadoituksen polariteetti voisi vaikuttaa koko auton, ennen kaikkea korin ruostumiseen. Tällaisen elektrolyytin korroosion edellytyksenä olisi se, että akun toinen napa yhdistettäisiin koriin ja toinen napa moottoriin ja sen jälkeen koko auto upotettaisiin elektrolyyttiin. Vaikka kostea ilma saattaisikin muodostaa jonkinlaisen elektrolyytin, ei käytännössä kuitenkaan tässä synny virtapiiriä.

Tietyissä auton osissa tapahtuu kuitenkin jatkuva korroosio. Pahimmin korroosio vaikuttaa käynnistysmoottoria käytettäessä, sillä silloin sähkövirta on järjestelmässä suurimmillaan. Virta kulkee akusta käynnistysmoottorin kämmien kautta takaisin maadoitukseen, ja kohdat joissa syöpmistä ilmenee, ovat tämän virtapiirin liitännät, joissa kosteus ja liika toimivat elektrolyytteinä.

Korroosio, jota esiintyy auton peltiosien saumoissa ei ole akun jännitteestä aiheutuva.

Practical
Motorist.
Hauko

(Left) Metro Cars (Hong Kong) Ltd. supplied this Moke on a courtesy basis for use in connection with the Macau Grand Prix. The Clerk of the Course, Mr. Tom Schofield (at the wheel) used it for various duties around the course



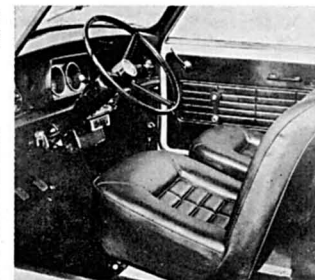
← Ensimmäiset Clubmanit ovat saaneet Minin ukonkään tottuudet räpytelämään silmiään. Kuu- la on pidentynyt ja jäähdytimen säleikkö muutenkin selvästi muut- tunut.

tehokkuus ei vielä nykyisel- läänkään ole Minissä aivan riittävä. Ikkunoilla on tal- pumus höyrystä kostealla säällä.

Sisäkuvaltaan Mini Club- man on varsin soma. Sanol- sime, että se on sellainen kuin omistaja Minissä toi- voisi olevankin.

Istuinten verhoilu on vankkaa ja hiostavaa keino- ainetta, joka varmasti tal- vipakkasilla on yhtä kylmä kuin helteellä kuuma. Etu- istuinten tarjoama tuki ja mukavuus jää alle arvos- nan tyydyttävä. Ajoasento on entuudestaan tuttu ja erikoisuudestaan huolimatta

→ Sisäpuolelta Mini on huomata- vaksi alatiutynyt ja miellyttävä jo silmää mukavasti. Ovissa on täysverhoilu ja kojelautu suunnit- teltu uuteen uskoon.



6/70 MINI CLUBMAN

lukemattomat kerrat rallitel- den kovimmassa mittelöissä. Kymmenvuotiaaksi Mini on ihmeellisen elinvoimain- nen kun ajatellaan, että on kysymys automallista. Tämä Alec Issigonksen neronle- maus vaeltaa edelleen suun- nittelijansa elävänä muisto- merkinä maailman mailla ja mantuja. Eräissä suh- teissa se on jopa yhä säil- lyttänyt kilpailukykynsäkin luokassaan; nimittäin ajeta- vuudessaan ja tilojensa mittavuudessa kokoonsa nähden.

MINI TEETÄTTI kymmen- vuotispäiväkseen uuden pu- vun, antoi sille nimen Club- man ja esittäytyi Lontoon autonäyttelyssä arvovaltai- selle yleisölle.

Oihhan sillä varaa uuteen asuun; Mini on muuan niistä automaailman harvinaisuuksista, joiden tuotan- nassa on päästy yli kahden miljoonan yksikön rajan. Moisesta menestyksestä se ansaitsisi toki jo kultaisen ohjauspyörän siinä kuin levyaulajatkain kultalevyn määrättyistä myyntisaavut-uksista.

Ja onhan Mini suosikki siinä kuin muutkin esiinty- vät tähdet. Minikin esiinty- mielellään ja on tähtien tapaan valloittanut yleisönsä ja suurruutensa päivinä lyö- nän kaikki vastustajansakin

pitemmäksi, säleikkö on saanut uudet ja selvästi vankemmat piirteet. Kasvo- jen ilmeessä on selvä italia- lainen vivahdus.

Myös ovina on suurennettu ja käynti sisään on niin helppo kuin se yleensä tä- män kokoisessa kaksiovises- sa autossa olla saattaa. Ovien ulkopuolella aikai- semmin töröttäneet saranat on kätkeyty, ovien on tullut painonapillukot ja sisäpuo- lelta ne ovat avattavissa kunnan kahvolista entisen narusysteemin sijaan. Etu- ikkunat ovat myös asianmu- kaisesti kamella avatta- vat, mutta se ei ole pelkkä etu: vastapainoksi ovat ovista poissa hyödylliset tava- rataskut. Käsinelokeroa ei Minissä ole, sen korvaa ko- jelaudan alla oleva hyllytila.

Takasiivukunat on sara- noitu, joten ne voidaan avata tuuletuksen tehostami- seksi. Kojelaudan päihin on ilmestynyt raitisilmaventti- lit.

Myös kojelautu on uusittu ja pyöreät mittarit sijoitettu kuljettajan eteen. Mittarista löytyy nopeus-, matka-, polttoaine- ja lämpö- mittarit. Muut asiat hoidellaan varustusvaloin. Mitta- reiden luettavuus on tyydyttävää tasoa.

Ilmanvaihtojärjestelmä

omalla tavallaan viehättävä ja varsinakin kaupunkiliik- kenteen villinässä operoi- seen sopiva.

Ohjauksen Minin parhailta puolia; riittävän nopea ja tarkka.

Voimanlähteenä Club- manissa on nellsylinterinen 998-kuutiolinen kone, joka tuottaa 41 hv/5250 r/min (SAE). Suurin vääntömo- mentti on 7,3 kpm/2700 r/min. Puristusuhde on 8,3:1. Polttoaineteeksi riittää 96-oktaaninen ja sen kulu- tus on tuollaista 7–8 litran luokkaa/100 km. Moottori käynnistyy helposti, mutta kaipaa kesäaamuinakin käsi- käyttöistä rikastinta häm- mästyttävän kauan.

Moottorin teho jättää toi- vomisen varaa Minin ajo- ominaisuuksiin verraten. Auton suorituskyky kaup- pungissa on pirttä ja joutu- sa, mutta siirtyminen maantielle saa aikaan har- maita huiksia. Plenet, kiha- rat soratiet ovat taas läm- mittävä kokemus.

Vaihteisto on Clubmanis- sa entinen. Valitsin on lat- tiassa ja nopeusalueita neljä

A Polkimet ovat pienet, mutta käytännöllisesti samassa tasossa. Pyöreät mittarit on keskitetty omaan tauluunsa. Kojelaudassa on tilava tavarahylly.



eteenpäin. Koeajettavallamme oli takanaan vasta tuhatkunta kilometriä ja vaitsimen liikkeet jäykät kuten aina uudessa Minissä. Sykronointi pelasi rikkeitä muutamia kovimpia kiihdytyskokeita lukuunottamatta. Ykkönen vetää 45 km/t, kakkonen 70 km/t, kolmosella kertyi 100 km/t. Hulpuksi luvataan 125 km/t, mutta siihen pääsemiseksi olisi autolle kaivattu enemmän ajokilometrejä.

Kiihtyvyyssarvot muodostuivat vaatimattomiksi. 0—60 km/t vei 7,8 sekuntia, 0—80 km/t 14,5 sekuntia, 0—100 km/t 25 sekuntia. Ohituksiin 100 km/t vauhdissa ei maantiellä juuri tehnyt mieli lähteä.

Raisumpaa liikkuvuutta kaipaaville on kuitenkin tarjolla Clubman 1275 GT-versio, jonka 1275-kuutiollinen moottori tuottaa 60 hv/5300 r/min (SAE) ja tarjoaa hulpuksi 140 km/t ja kiihtyvyyttäkin huomattavasti enemmän.

Jarrulina ovat rummut edessä ja takana. Jarrujen teho vastaa juuri ja juuri Clubmanin muuta suorituskykyä, GT-versiossa onkin levyt edessä ja jarrujen tehokkuus ilmeisesti parempi. Käsijarrun kahva on sijoitettu etuistuinten väliin.

Jousituksenä on Hydro-elastic-järjestelmä, eikä siitä oikeastaan ole mitään pahaa sanottavana. Clubman mukautuu huonommallekin pohjalle eikä sitä tarvitse paljon jarrutella epätasaisiin kaarteisiin ja tiukkoihin kulmiin tullessa. Ajettavuus on nautittava. Tämä pätee kalkilla keleillä ympäri vuoden, joten tässä suhteessa Clubman on suomalaisen mieleinen.

Morris Clubmanin maahantuoja on Oy Voimavaunu Ab. — M & N

FORSSA: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 15.00
Esso-huolto Kartanonkadulla.

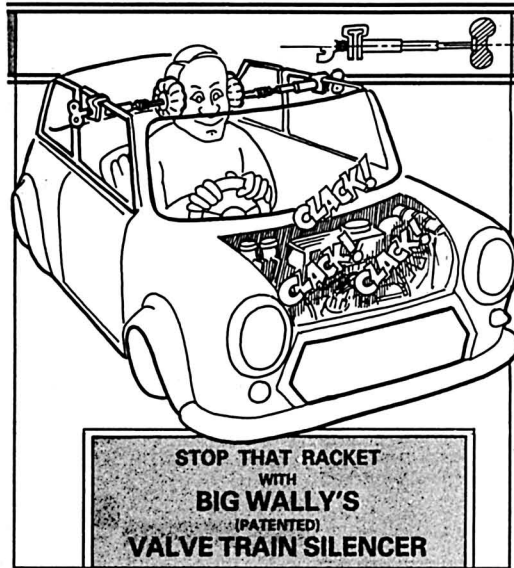
HELSINKI: Joka kuun viimeinen keskiviikko klo 19.00
Karamalmin Kesoil.

JYVÄSKYLÄ: Joka kuun viimeinen tiistai klo 19.00
Ravintola KIERRE.

TURKU: Joka kuun viimeinen sunnuntai klo 16.00
Kaarinan Kivitaskussa.

Jos et ole koskaan ollut vielä paikalla, niin nyt on korkea aika käydä edes katsomassa. Omasta puolestani voin puhtaalla omallatunnolla sanoa, että kaikki ovat päässeet hengissä tilaisuuksista pois!

PATEKTOITU SUOJA — ENÄÄ ZVÄT VENTTIÄIT KIKISE...



Morris Moskovaan

Muuan maineikkaista Morris Coopereista on Voimavaunun myymänä toimitettu Moskovaan. Tämän temperamentikkaan ajokin osti itselleen italialaisen uutistomiston ANSA:n toimittaja. Ennen pitkää matkaa autolle suoritettiin perusteellinen huolto Helsingissä. Junamatkan ajaksi poistettiin kaikki ns. kuuma tavara: ulkopuoliset peilit, tuulilasin pyyhkimet, pölykapselit ja tunnukset.



Lamm

Sportliche Autoausrüstung

für

Mini



- | | | |
|---------|---|----------|
| L 101 N | Frontspoiler passend zur Originalv. | 128,— DM |
| L 105 N | Heckschürze passend zur Originalv. | 128,— DM |
| L 106 N | Heckschürze passend zur Originalv. für 2-Rohr-Auspuffanlage | 128,— DM |

+ 14%



Lamm Sportliche Ausrüstung für Kraftfahrzeuge · Weinstr. 29
7594 Kappelrodeck-Waldulm · Tel. 07842/2136 oder 2551

Lamm

Penta 2	Penta Felge 6Jx13	á 215,-- DM	
LR 175	Reifen 175/50 VR 13	á 225,-- DM	
L 101	Frontspoiler für Zusatzsch.	165,-- DM	
LZ 101/1 N	Nebelscheinwerfer	á 60,-- DM	+14%
LZ 101/1 F	Fernscheinwerfer	á 60,-- DM	
LZ 101/2	Kabelsatz	26,-- DM	
L 102A R v	Kotflügelverbreiterungen	135,-- DM	
L 102A L v	Kotflügelverbreiterungen	135,-- DM	
L 104A R h	Kotflügelverbreiterungen	125,-- DM	
L 104A L h	Kotflügelverbreiterungen	125,-- DM	
L 103 R	Einstieg rechts	130,-- DM	
L 103 L	Einstieg links	130,-- DM	
L 105	Heckschürze für 1-Rohr-Ausp.	148,-- DM	
L 106	Heckschürze für 2-Rohr-Ausp.	148,-- DM	



Reifenmontage u. auswuchten á 15,-- DM
 Verpackung für Komplettsatz 40,-- DM
 Einzelverpackung 7-9,-- DM

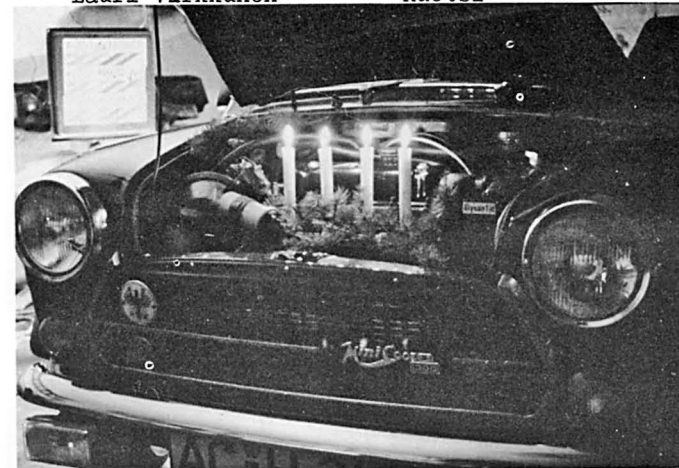


↑ L 102 R v	Kotflügelverbreiterungen	85,-- DM	+14%
L 102 L v	Kotflügelverbreiterungen	85,-- DM	
L 104 R h	Kotflügelverbreiterungen	75,-- DM	
L 104 L h	Kotflügelverbreiterungen	75,-- DM	

Jouluterveisiä

Kerhomme on saanut joulutervehdyksiä seuraavista kerhoista.

Mini Club Aachen	L-Saksa
" " Berlin	"
" " Köln	"
" " Leverkusen	"
" " München	"
" " " 1980	"
" " Rhein/Nahe	"
1. Bremer Mini Club	"
Hannoverscher Mini Club	"
Osnabrucker Mini Club	"
Mini Register von Deutschland	
Mini Club Basel	Sveitsi
AIM Mini Cooper Club Zurich	Sveitsi
Mini Club Sweden	Ruotsi
Norsk Mini Club	Norja
Martin Bell	Englanti
V 8 Magazin	Suomi
Mini Seven Club	Hollanti
Katri+Klaus+Timo	L-Saksa
Lauri Värkkunen	Ruotsi



*Fröhliche
 Weihnachten
 und
 alles Gute
 im
 neuen Jahr*





Hyvää Joulua
ja
Onnellista Uutta Vuotta

Veekasi Oy



MINIKERHON MOOTTORIAJONEUVOVAKUUTUKSET

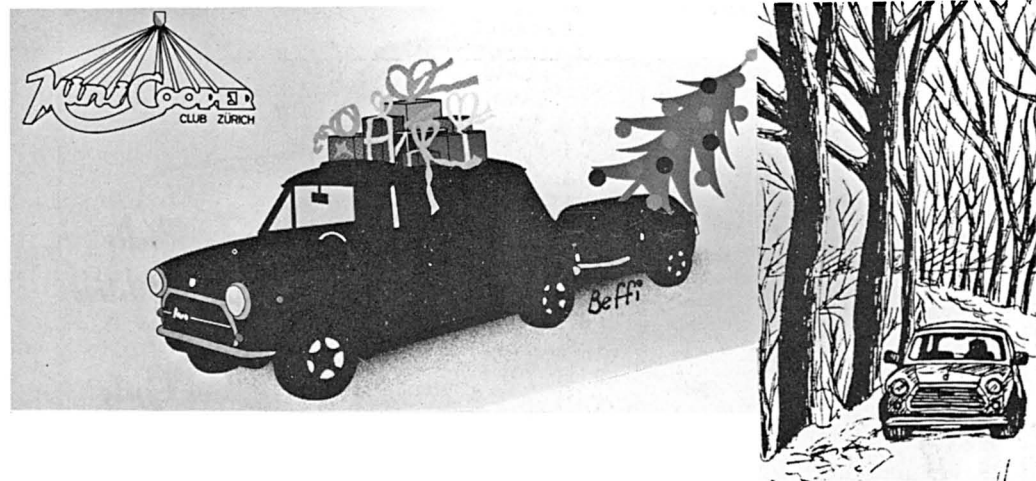
Minikerholaisena sinulla on jo pitkä kokemus moottoriajoneuvojen vakuuttajana, mutta jatkuvasti meille kaikille tulee kysymyksiä, jotka liittyvät liikenne ja autovakuutuksiin. Tästä syystä käännyimme Kansayhtiöiden Forssan toimiston puoleen, josta Riitta Kaakinen ja Ilkka Kask valaisivat meitä seuraavilla asioilla.

Millaisia ovat liikenne- ja autovakuutus?

Liikennevakuutus on oltava jokaisella liikenteeseen käytettävällä moottoriajoneuvolla. Näin ollen jokainen, joka hankkii joko uuden tai käytetyn ajoneuvon, on velvollinen ottamaan liikennevakuutuksen.

Uutta ajoneuvoa ei voida käyttää liikenteessä ennen kuin se on rekisteröity ja sitä varten on saatu vakuutusyhtiöltä liikennevakuutuksen todistekortti. Kun ostetaan käytetty ajoneuvo, on uuden omistajan tai haltijan tehtävä siihen ensi tilassa liikennevakuutus, kuitenkin viimeistään 30 vuorokauden sisällä siitä, kun rekisteriin merkitty omistaja luovutti ajoneuvon.

Muistathan myös, että liikennevakuutuksesta ei koskaan suoriteta korvausta omalle ajoneuvolle sattuneista vahingoista. Niinpä itse aiheuttamasi kolari tai tieltä ulosajo, ilkivalta, varkaus tai palo voi aiheuttaa sinulle yllättäviä taloudellisia menetyksiä, joiden varalta sinulla on mahdollisuus ottaa ajoneuvollesi vapaaehtoinen autovakuutus. Vakuutuksen voit valita kolmesta eri vakuutusyhdistelmästä, joista laajin sisältää vaunuvahinkovakuutuksen.



*The Mini Seven Club Nederland
wishes you happiness
for the Christmas season
and the coming year*



see you in 1987

Autovakuutus juuri sinulle

Autovakuutus on jatkuvasti uudistunut vakuutuksenottajan etujen hyväksi. Jo 1.7.1985 tuli voimaan nk. ikälennus henkilö- ja pakettiautoille yhdistelmän I (vaunuvahinko-, ilkivalta-, palo- ja varkausvakuutus) mukaisista vakuutusmaksuista. 15 prosentin alennus myönnetään vakuutuksista, joiden vakuutuskauden alkamisvuoden ja auton rekisteriin merkityn ensimmäisen käyttöönottovuoden erotus on vähintään viisi vuotta.

Ikälennuksen lisäksi saat vaunuvahinkovakuutuksen sisältävään 500 markan omavastuulliseen autovakuutukseen saman bonuksen kuin liikennevakuutuksessasi, mikäli liikennevakuutuksen bonus on vähintään 20 % ja mikäli sinulla mahdollisesti jo oleva autovakuutus ei ole vahingon vuoksi alemmassa bonusluokassa.

Viime lokakuun alusta lähtien autovakuutukseen yhdistelmiin I ja II lisättiin ilkivaltavakuutus, josta maksettu korvaus ei aiheuta enää bonusmenetystä ja omavastuuosuus on sama kuin varkaus- ja palovahingoissakin.

Keskittämisedun vaikutus

Kansan keskittämisetu tuo kaikkiin kotisi vakuutuksiin lisäalennusta joka liikennevakuutuksen osalta on 5 % ja vapaaehtoisen autovakuutuksen osalta 7 %.

Alennusten ja vakuutusten myöntäminen

Autovakuutuksen myöntämisestä eri ikäisille ajoneuvoille ja siihen liittyvistä ikä-, bonus- ja keskitämisalennuksista saat parhaiten tietoja kääntymällä Kansa-yhtiöiden asiantuntijoiden puoleen. Sinua palvelevat kaikki Kansan asiamiehet, toimistot ja pääkonttorin autovakuutusasiantuntijat.

MINIMARKET

Myydään: 2 lohkoa + kannet (850 cm³), syyläri 500,- takakelkka 300,-
924/51314 ilt 18.00-20.00 ark.

Myydään: Mini 850 vm 1963.
90/7012834 ilt tai 914/44632 Kale Salminen

Myydään: Erittäin hyvä Mini vm 67, toinen omistaja, hyvään kotiin.
918/532232 ilt

Myydään: Kaikenlaisia Minin osia 850,998,1100 ja 1275 koneen osia ei Cooper.
918/621913 ilt tai H Laakso Yliopistonk 9 B 22 Turku.

Ostetaan: Kallistuksenvakaajat Miniin eteen ja taakse.
Puh. katso yllä

Myydään: Mini Van
981/223678 Heikki Kallio (Oulu)

MYTY

Myydään: SAKSA LAISIA MINI-KALENTEREITA HUUTAMA KAPPALE
HINTA NOIN 40 MK, RIIPPEEN TULI MAKSUISTA. 1987
916/83829 ilt Timo Salminen (vain 20 kpl taittu)

Ostetaan: Puinen Minin kojetaulu.
931/681211 Leo Nieminen

Ostetaan: Morris Mini 850 mk I harmaat tikatut etupenkit ehjät, tai pääliset. Ei kuumasaumatut. Vaihtoehtoisesti 2 kpl ehjät selkänöjat ja sivukappaleet.
931/640062 Aki Savunen

Myydään: Mini vm71 metalliväri, levitykset (A1), kaksoiskaasarit, kuppipenkki, huomiovalot. Hinta 3200 mk
941/634878

Myydään: Austin Mini Van 1100 autom. vm 1967 Hinta 15000 mk. 914/765380 K Sarlin

Myydään: ~~1500 cm³ Mailerin koneita vaihdelaatikkoineen 2 kpl~~
1100 cm³ Mailerin kone +laatikko 1 kpl, Mailerin KORI
951/35770 Pekka Toivola

Myydään: MININ 1000 cm³ vm 1969
koneistamalla peruskorjattu moottori.
Puh. ilt. 90-204 835 Jorma Kaipio.

Myydään: Mini Farmari vm 68, ei rek. paperit on
Minin kori vm 65 paperit on, sekä Bedford Hav
90/823759 Martti Kilpinen Vantaa

Ostetaan: Saranat 4 kpl vanhan malliset. Takakelkan kiinnike-
kumit ja korvakkeet, myös käytetyt hyvät käy.
918/25573 tai 334076 Sami Alitalo

Autoteema

PL 40, 23101 MYNÄMÄKI

MYYTÄVÄNÄ: UUSIA NASTOITETTUJA BRIDGESTONE WTO3 TALVIRENKAITA
HINTA 320mk/kpl.



BRIDGESTONE
WTO3

145x10

- AJA MINILLÄSI TURVALLISESTI MYÖS TALVELLA: ---SIIS HANKI NYT
EDULLISET JA TURVALLISET TALVIRENKAAAT.

Tiedustelut: postitse AUTOTEEMA

PL 40

23101 MYNÄMÄKI

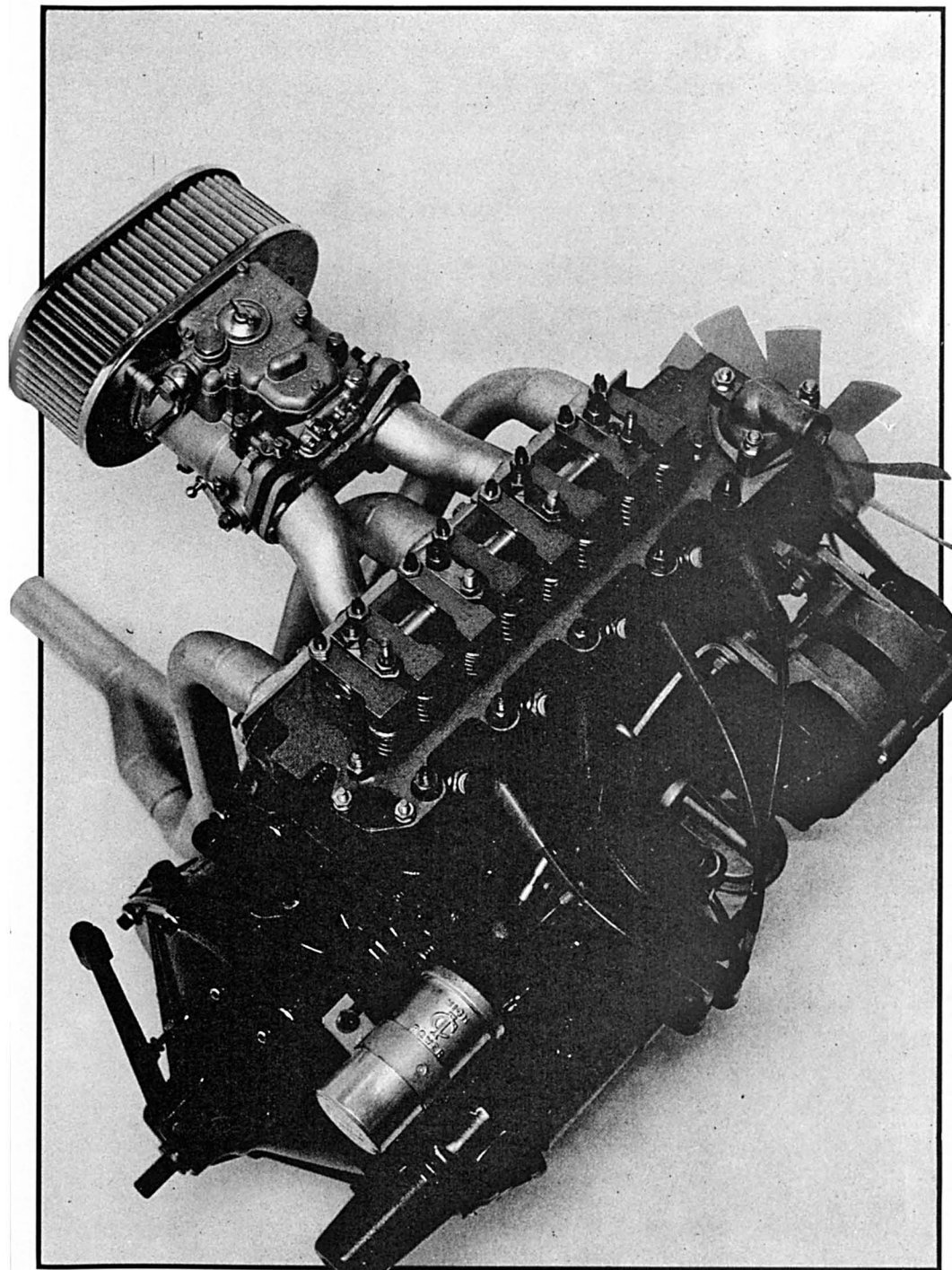
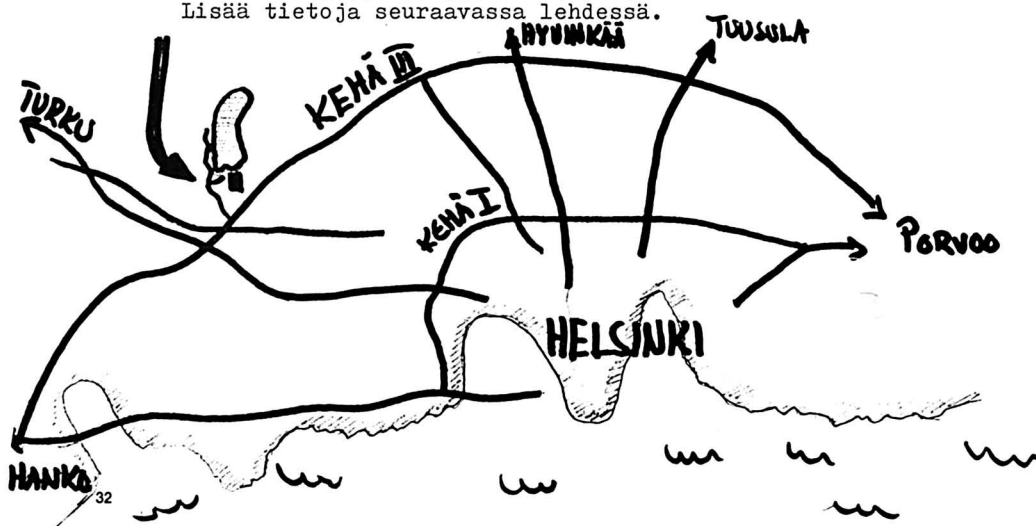
tai puh. 921/711433 (Tuomo Mikkola)

(ma - tor) klo 18.30 jälkeen

Ostetaan: 12"-13" vanteet Miniin, leveys 5"-5,5" 4 kpl.
suorahanpainen laatikko, sekä lukko.
90/497275 Pasi Svärd

Kesäkokous 10.—12. 7. 1987

Kesän 1987 päätapahtuma on tänä vuonna Espoossa Oittaaan Cam-
ping alueella. Alueelta on varattu 10.7.87 klo 16.00 -
12.7.87 klo 15.00 väliseksi ajaksi alue.
Mökkejä on annakkovarauksessa 31.5.87 saakka 15 kpl a 185 mk/
mökki (Varaus 22.5 - 31.5. 90/862585).
Telttamaksu on 40 mk/telttakunta. Aluevaraus ks kartta.
Sauna on 11.7. klo 14.00 - 18.00.
Lisää tietoja seuraavassa lehdessä.



TALVIPÄIVÄT 8. 3. 1987

alk. klo 12.00

Ajotapahtuma järjestetään tänä vuonna 8.3.1987 TAMPEREEN UA:n radalla Näsijärvellä. Ajotapahtuma on tarkoitettu siviiliautoille, siis rekisteröidyille vakioautiolle. Kisa-autoilla emme voi ajaa, sillä siihen olisi tarvittu Tampereen kaupungilta erikoislupa.

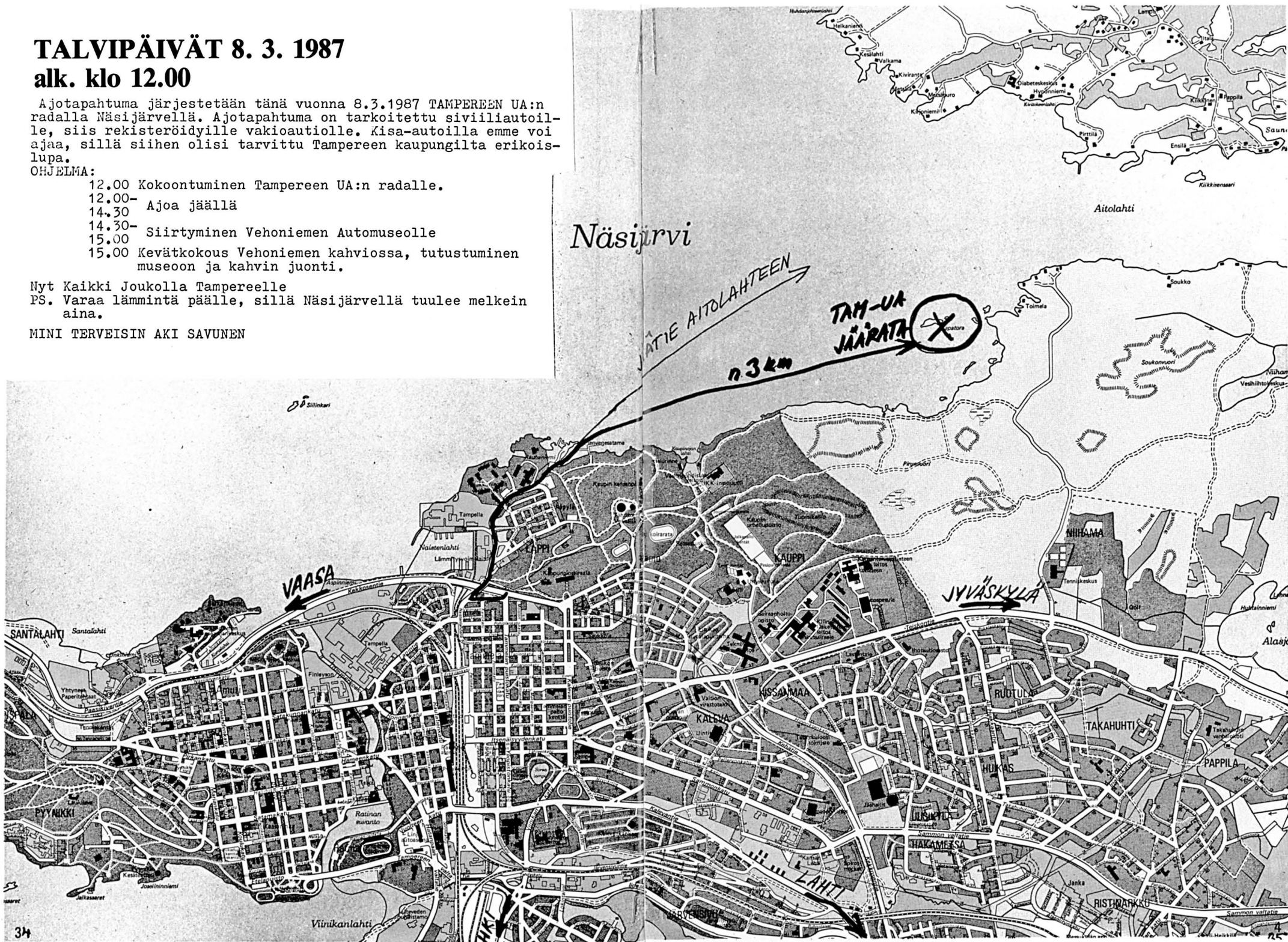
OHJELMA:

- 12.00 Kokoontuminen Tampereen UA:n radalle.
- 12.00- Ajoa jäällä
- 14.30 Siirtyminen Vehoniemen Automuseolle
- 15.00 Kevätkokous Vehoniemen kahviossa, tutustuminen museoon ja kahvin juonti.

Nyt Kaikki Joukolla Tampereelle

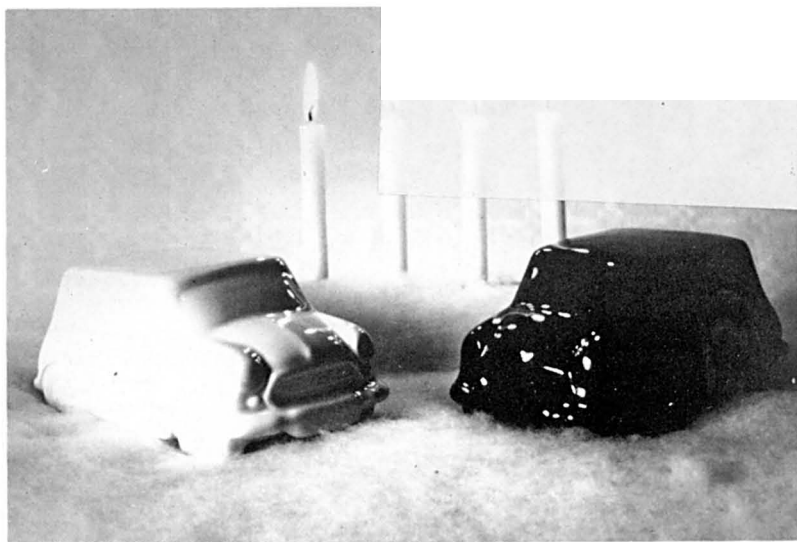
PS. Varaa lämmintä päälle, sillä Näsijärvellä tuulee melkein aina.

MINI TERVEISIN AKI SAVUNEN



Joukkojulkaisu

MASSPUBLIKATION



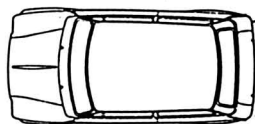
Mikäli vastaanottajaa ei tavata julkaisu pyydetään postittamaan toimitukselle.



nordmanin kirjapaino

Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30

☎ 916-22125



Lehti 21 aineisto sisvk 4 lehti ilm. vk 8

22	"	16	"	20
23	"	31	"	35
24	"	42	"	45
25	"	4	"	8

MINI CLUBIN JÄSENLEHTI. Painosmäärä noin 500 kpl, ilmestyy neljästi vuodessa.

Toimitus: Timo Salminen

Jäsenasiat: Annukka Jalonen

Sihtööri: Hannu Lindstedt

Puh., Joht.: Aki Savunen