



MINI CLUB
Flying Minns

JÄSENLEHTI

N:o 1, 43 1992

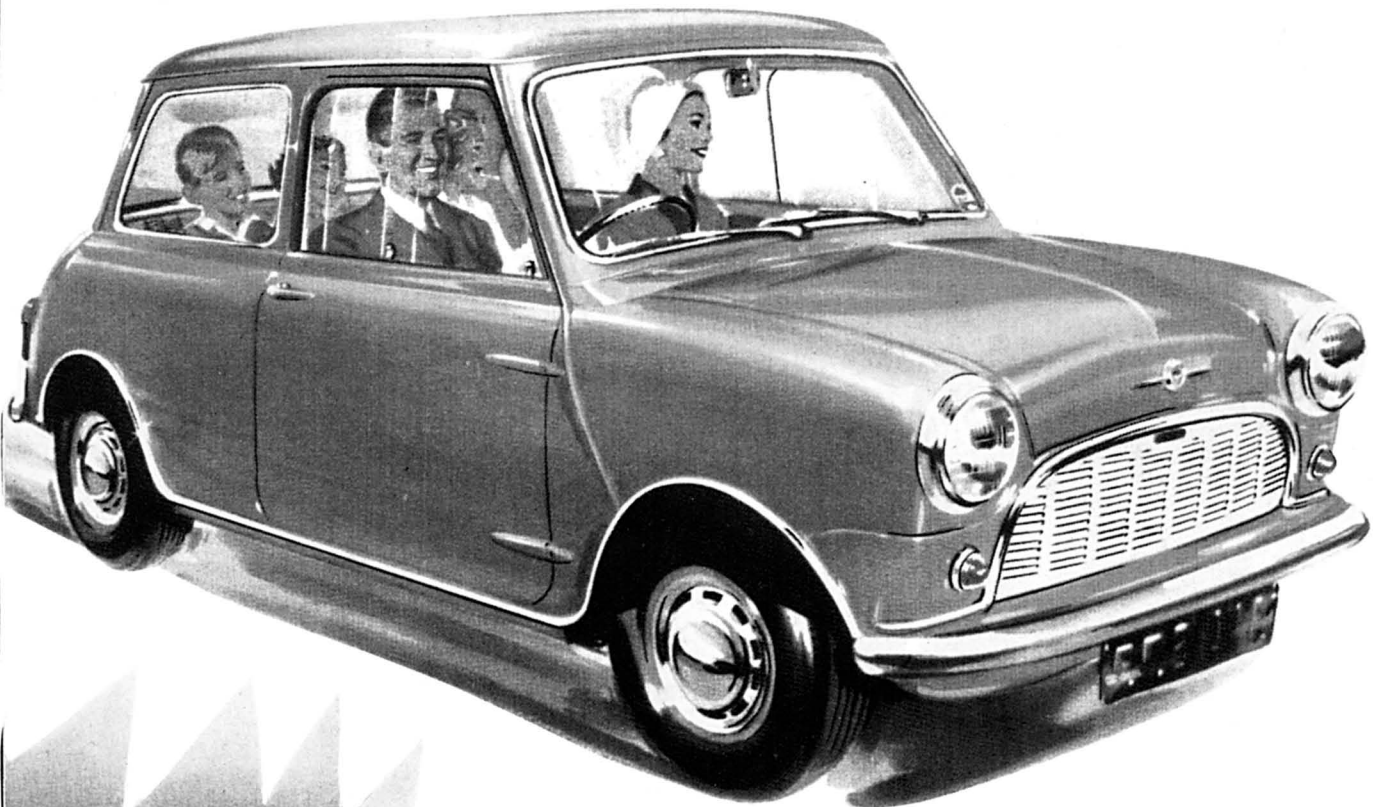
ON WHEELS

**THE
REVOLUTIONARY**

"QUALITY FIRST"

MORRIS

850



PUBLICATION No. E. 6011 (U.S.A.)

GOALMAN'S CORNER

Aluksi muutama sana jäsenlehden myöhästyneestä ilmetymsajasta. Lehden kokoaminen ja toimittaminen Timolle Jokioisiin osui sattumalta samaan ajankohtaan jolloin allekirjoittaneen talviloma alkoi eräässä matkailukohteena vielä harvinaisessa arabiemiirikunnassa. Lehteen sieltä ei saanut yhtään juttua, sillä ainuttakaan Miniä ei siellä näkynyt. Kamelit ja huippuhienot Mersut ja Cadillakit olivat yleisimpiä kuluvälineitä.

Odotin myös tietoja Jyväskylän suunnalta, koska katsoin, että jo tähän numeroon on saatava ilmoitus kesäkokouksesta. Seuraava lehti ilmestyisi vasta touko-kesäkuun vaihteessa.

Kesäkokous on Koskenpään Rantapirtissä 11-12. heinäkuuta ja koska siellä on vain 8 mökkiä ja 3kpl 4 hengen ja 5kpl 2 hengen huoneita, on niiden varaukset tehtävä mahdollisimman aikaisin, jotta kaikki saataisiin kerhon käyttöön. Rantapirtti on avoinna kokouksen aikana myös muille lomailijoille. - Joten tehkää varaukset ajoissa!!!

Kokouksen ohjelmien suunnitteluun tarvitaan vapaaehtoisia voimia. Jyväskylän ja ympäristöalueen jäsenet ottakaa yhteyttä Hannu Pesuun. Apuanne ja ennen kaikkea hyviä ideoita kaivataan.

Kerhon sääntömääräinen kevätkokous pidetään 5.4.-92 klo 12.00 alkaen Forssan Autokeitaan Kesoililla. Kokouksessa käsitellään mm. kerhon tiliasioita, vahvistetaan tilinpäätös ja päätetään v.1991 tili- ja vastuuvapauden myöntämisestä kerhon johtokunnalle.

Ilmoitusasia jäsenille: Kun tilaatte kerholta esimerkiksi vanhoja lehtijä, Kirjoittakaa myös nimenne!!! posti-siirtolomakkeeseen.

Korjaus edell. lehteen: Tampere Team kokoontuu joka kuukauden ensimmäisen tiistai Paasikiventien Kesoililla klo 19.00

t. Hannu

MININ OHJAUSPYÖRÄN TAKANA

1. Nimi, ikä ja asuinpaikka?

Marko Tuomi, 21, Turku.

2. Ammatti?

Autonasentaja

3. Perhesuhteesi?

Naimaton

4. Mitä ominaisuuksia arvostat muissa ihmisissä?

Rehellisyyttä

5. Entä itsessäsi?

että harrastan Mini merkkisiä autoja

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

14 vuotiaana 1984. Klubiin liityin -87.

7. Toimintasi kerhossamme?

Joka vuonna kokoontumisissa mukana.

8. Muut harrastuksesi?

Kilpa-autoilu (Minillä)

9. Nykyinen/nykyiset Minisi?

Austin Mini -67, Morris Mini -65, Austin Cooper -64,

Mini 1300 -73 ja puolikas Farmari.

10. Montako Miniä olet kaikkiaan omistanut?

noin 7 kpl.

11. Mieleenpainunein muisto Mini-harrastuksesi ajalta?

3 vuotta Minin entisöintiä ja noin 2 kuukautta ajoa ja auto täydellisesti romuna rattijuopon toimesta.

12. Mitä asioita haluaisit kehittää kerhotoiminnassamme?

Parempaa ohjelmaa kokouksissa ja kilpailuissa kunnon palkinnot.

13. Mitkä asiat kerhotoiminnassamme harmittavat?

eivät mitkään, tällä hetkellä.

14. Minkälaisena näet kerhomme tulevaisuuden?

Hyvänä.

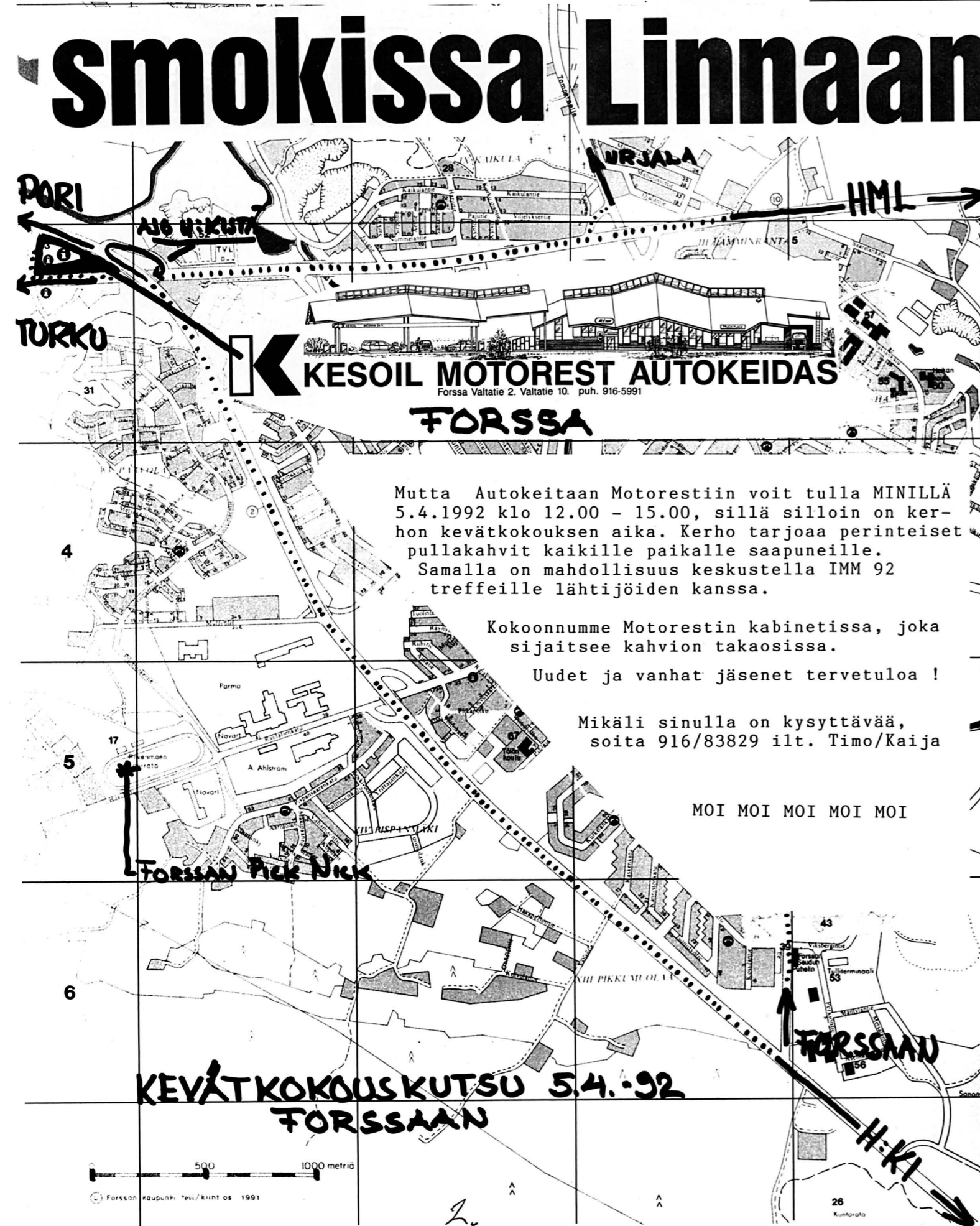
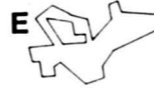
15. Jos et olisi Mini-harrastaja, mitä harrastaisit?

jotain muuta automerkkiä tai vanhoja moottoripyöriä.



Ei minissä tai smokissa Linnaan

D-SF-D



Oheisen kertomuksen henkilöiden nimet, aika ja paikannimet on vaihdettu ja mahdolliset yhteensattumat ovat sinun omaa mielikuvitustasi !!!! !!! !!

"Hei Markku onks sulta jo loppunut toi KN:n suodattimen öljy, nääs se mitä sä toit viimeks Saksasta?" No joo, mitäs si? Mä vaan ajattelin, että jos käytäs hakemassa lisää. Saksasta? Niin, tietty onhan se paljon halvempaa. Kuule mä soitan sulle Timppa huomenna, jos käy. Tuleeks muita? Mä ajattelin tota toista Timppaa, jos se saisi kans lomaa, soitellaan huomenna.

Seuraavana päivänä. Molemmat soittivat, että vihreää valoa on näytetty, eli matkaan ja hyvä päivä oli lähellä 1.1.92 klo 20.00 Siljan terminaalissa. Andreaxselle oli soiteltu "tarvittavista" osista etukäteen ja tilattu tuttu motellihuone kaikille.

Aamulla klo 7.00 Tukholmassa, 14,30 Tanskassa, kulutus kohtuulliset 4purkkia olutta/600 km. Noin 17.30 Saksan lautalle, onneksi lunta ei ole näkynyt (alla kesärenkaat) ja viimein klo 20.30 Oldenburgissa Andreaxsen myymälän lähellä. Muutoin loppua kohden oluen kulutus laski vielä pienemmäksi.

Aamulla ilmestyy pienen odotuksen jälkeen pari kaveria oven taakse tuoden pakettia. Negatiiviset alatukivarret, kahdet kärjettömät syytyslaitteet, taakse säädettävät trumpetit, samoin eteen, taakse säädettävätaurauskulmapalat, jarrupalat 12" levyjarruihin, samoin laakerisarjat niihin, "S":n syyliä jne muuta pientä. Samalla tutustuttiin Andreaxsen UUTEEN HALLIIN. Jaa, että mitä siellä oli, helpompi sanoa mitä siellä ei ollut.

Puolen päivän huiteilla matka jatkuu Hannoveriin Gerdille. Täältä oli tilattu 12" levyjarrut+vetoakselit, kun vielä tiukattiin onko muuta myynnissä, niin Markulle löytyi 10" Cosmicin uudet al-vanteet (tehtaan pakkaus) hintaan, no ei kerrota ettei tule itku. Timpalle löytyi yllättäen tupla Dellortot+imusarjat+ilmanputsarit kiskurihintaa xxx DM, ja aivan sattumalta minäkin löysin vielä 175/50 x 13 P7 + 5,5x13 ATS nakkirengas-sarjan uskottomaan xxx DM, tässä vaiheessa huomasimme lompakossa käyneen pyörremyrskyn ja hillitsimme itsemme vaikka tarjolla oli 82 Van kolme kappaletta, sekä 3 m3 muuta tavaraa. Varauksen jätimme sisälle (Kuka saisi rekan halvalla Saksaan??). Ostoskadulta löysimme vielä Mini-kirjoja ja vähän janojuomaa matkalle sekä paistipannun..

Illalla oli pakko käydä kreikkalaisessa ravintolassa syömässä, mutta emme syöneet paljoa, kun se oli niin kallista. Ajattele nyt 2 isoa olutta, 1 ouzo ja pesuvadina kokoinen lautasellinen erilaisia liharuokia maksoi melkein 50,- Suomen devalvaatiomarkkaa. Kyllä me ihmeteltiin kuinka ne tulee toimeen siellä Saksassa, ja lupasimme lähettää edelleen Gerdille hapankorppuja jouluksi, poikaparka.

Kahden yön jälkeen olimme pakoitettuja lähtemään (liput tilattu Finjettiin). Satamassa vaihdoimme sikolättipaikat A-luokan hyttiin kuten Markku sen niin sattuvasti sanoi ja lähdimme klo 17.00 syömään Lubeckiin (Laivahan lähti vasta 20.00). Pienen etsinnän jälkeen löytyi olut-tupa josta sai safkaa. Timppahan oli ollut Lubeckissä ja tunsin sen kuin omat taskunsa. Taas sfka oli kallista ja lähdimme Travemundeen, koska ennen laivan lähtöä piti vielä ostaa vähän elektroniikkaa. Markulle langaton, että saa maata kesällä aurinkotuolilla ja Timpalle puhelinvastaaja. Ai niin Markku osti vielä sen taskuradion kaverille; joo kyllä me vielä ehdittiin laivaankin...

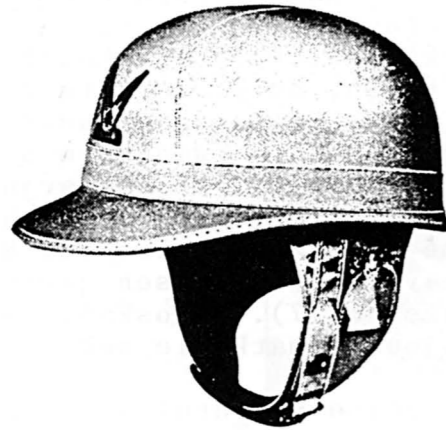
No se A-luokan hytti oli ihan jees; näkymät etukannelle, jääkaappi, yms. Laivalla kulutus kasvoi huomattavasti siitä mitä se oli Ruotsin läpi ajettaessa. Ja olihan Finjetissä isompi konekin. Sitä en osaa sanoa, mitä vaikutti eräs tunnettu vahvahko rommi jota ei saa tuoda maahan eikä mainostaa. Eikä sitä enää Suomen aluevesillä ollutkaan.

Suomea lähestyttäessä lumisade vain lisääntyi ja satamassa oli 10-15 cm lunta (ne kesärenkaat). Rehellisinä pääsimme tullista läpi vaivatta ja aloitimme paluun kotiin niin väsyneinä, mutta onnellisina. Mutta p-na se KN:n suodatinöljy unohtui! Markku meinasi, että antaa nyt olla ainakin pari viikkoa väliä ennenkuin mennään uudestaan.

Mitä tämä reissu sitten maksoi? 950 mk henki sisältäen hyttit+ kaikki lauttapaikat+ autopaikat, lisäksi tulivat kalliit syötävät vähäiset juomat ja aivan pikkasen minipaketteihin!!!

Kaikkea se mielikuvitus tuottaa vai mitä Markku ja Timppa, vaikuttu melkein kuin se olisi voinut sittenkin olla totta.

Timo



COMPTON-KYPÄRÄ

Ylivoimaisesti suosituin rallikypärä, joka on valmistettu erittäin lujasta korkista ja siksi myös kevyt. Nahkainen niskasuojus.

Hinta: 55,— E



AUTOILIJAN KYPÄRÄ FLORIDA

Kevyt naisille sekä miehille sopiva Tweed-päällinen.

Hinta: 53,— E 3

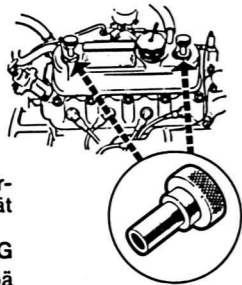
PIKAIRROITUS-PULTIT

Venttiilikotelon pikairoituspultit, jotka eivät vaadi työkaluja.

Hinta: 12,50 G

Jäähdyttimen säleikköä varten.

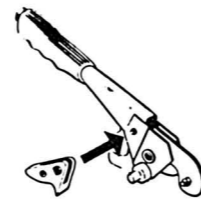
Hinta: 9,80 G



KÄSIJARRUKAHVAN MUUTOSMEKANISMI

Sen avulla kahvasta tulee ns. "fly-off" -mallinen; ts. se lukittuu vain nappia painettaessa.

Hinta: 14,— G



KIEVARI RANTAPIIRTTI

Timo Niinimäki

42440 Koskenpää

Puh.: 942-7115 ja 7116

*huoneitten ja mökkeien
varaust numerot*



Kiitokset tarjouspyynnöstänne!

Tarjoamme Kievari Rantapiirttiä ja sen aluetta kerhollenne sovittuna ajankohtana seuraavin ehdoin:

Huonemajoitus: 110,-/hlö/yö

Huoneita on yht. 3x 4h huone sekä 5x 2h huone

4-h huoneissa on oma suihku ja wc.

2-h huoneissa suihku ja wc käytävillä.

Huonehintaan sisältyy aamiainen.

MÖKKIMAJOITUS:	MÖKKI	Hengetä	yht.	Hinta
	MÖKKI 1	4 hengelle	yht.	180,-/vrk
	MÖKKI 2	2 "	"	80,-/vrk
	MÖKKI 3	3 "	"	120,-/vrk
	MÖKKI 4	9 "	"	320,-/vrk
	MÖKKI 5	2 " (parivuode)		120,-/vrk
	MÖKKI 6	6 "	"	300,-/vrk
	MÖKKI 7	3 "	"	180,-/vrk
	MÖKKI 8	2 "	"	100,-/vrk

Mökeissä ei ole juoksevaa vettä. Mökeissä 4 ja 6 sähkö-wc.

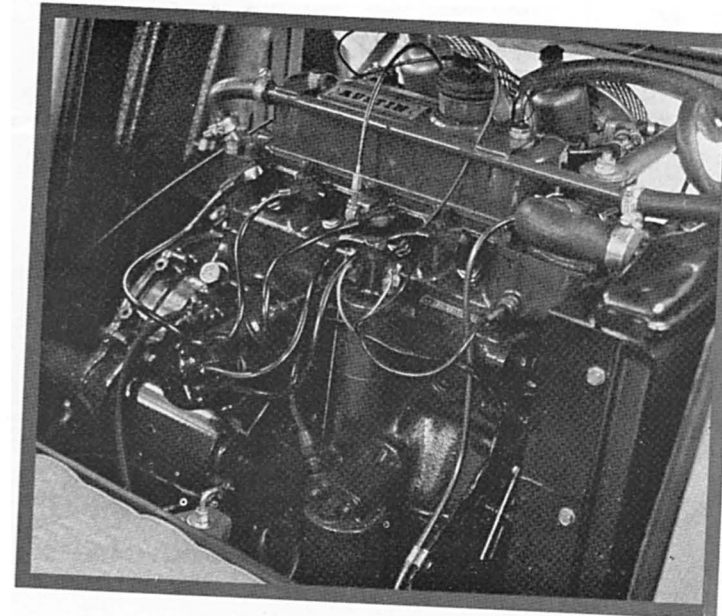
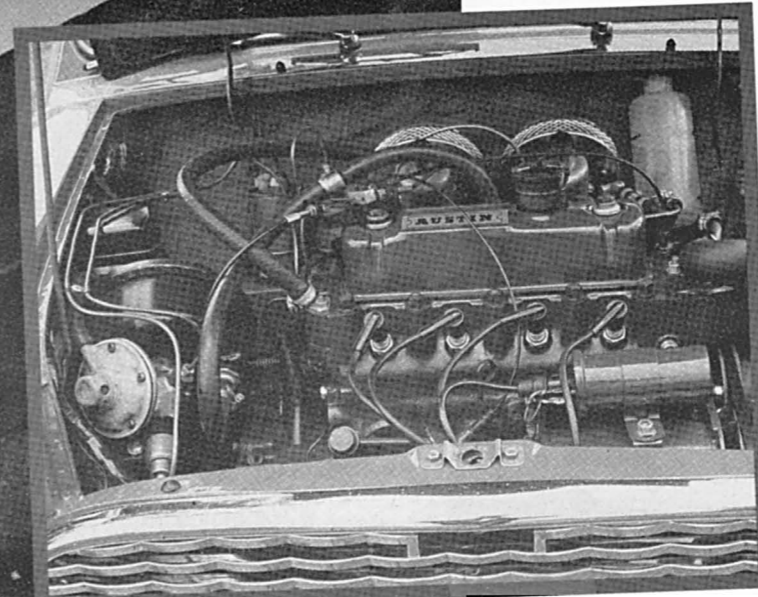
Mökkihintaan ei sisälly aamiaista, mutta voimme toki tarjota aamiaista koko joukolle. Hinta: 20,-/hlö lapset 0-3 vuotta ilmainen aamiainen, 4-12 vu 1/2 hintaan

It Takes Two



Richard Mansfield's Mini has 4wd, Twin Cams, 16-valves and 140bhp. It also has two gearboxes, two clutches and two. . . Steve Bennett meets a man and his very special Mini

PHOTOGRAPHY: PAUL KEARNEY



TWINI MINI

Marraskuussa 1991 pidettiin Englannissa Castrolin Converted Car of the Year näyttely, jossa oli esillä eräitä automaailman ihmeellisimpiä kulkuvälineitä ja kaiken lisäksi vielä hyväksytyt rekisteriin.

Eräs yleisön suosikeista ja myös ehdolla koko näyttelyn pääpalkintoon oli Richard Mansfieldin Twini Mini eli kaksimoottorinen Austin Mini, jossa on 4-veto, kaksi nokka-akselia, 16 venttiiliä, moottorien tilavuus 2,6 litraa, 140hv ja vielä lisäksi kaksi vaihde-laatikkoa, kaksi kytkintä jne.

Richard oli jo aikaisemmin entisöinyt pari Cooperia näyttelyjä varten, joten pelkkä entisöinti ei enää riittänyt. Ajatus Twini Minin rakentamisesta syntyi siitä kun Richard näki erään vanhan Mini Cooper Owners Clubin lehden, jossa oli juttu John Cooperin Cooper's Twini Ministä.

Vuonna 1963 John Cooper rakensi ensimmäisen kaksimoottorisen Minin. Projekti perustui Englannin armeijan käyttämään kaksimoottoriseen ja nelivetoiseen Mini Mokeen. Neliveto Mokessa oli hyvät maastominäisyydet, vaikeissakin olosuhteissa ja jos toinen moottori hajosi, jatkettiin matkaa yhdellä koneella.

John Cooperin tarkoitus oli ennenkaikkea käyttää Twini Cooperia kilpailuissa. Säännöt eivät sitä vielä kieltäneet. Väitetään myös, että John Cooper oli ensimmäinen, joka asensi Formula kilpa-autoihin moottorin kuljettajan taakse; Joten miksi ei myös Minissä voisi olla moottori myös takana.

Kun Cooper mallit olivat tulleet tuotantoon 60-luvun alussa, rakensi John Cooper ns. Cooper's Twini Minin. Moottoreina käytettiin aluksi pikku Cooperin yliportattuja moottoreita. Koneen tilavuus oli 1212cc ja moottorit kehittivät kumpikin n.89 hevosvoimaa eli yhteensä 178hv!!! Sanottiin, että Twini Cooperin teho/painosuhte oli sama kuin Ferrari Berlinettan - eli noin 4,2kg/per 1hv.

Cooper Twini Mini osallistui mm. Targa Florian prototyyppi luokan pitkään kisaan. Kisa meni erittäin hyvin siihen asti kunnes takimmainen moottori "kusi" vedet alle ja kone alkoi punastella tempujaan. Twini Mini oli kuitenkin viides lopputuloksissa.

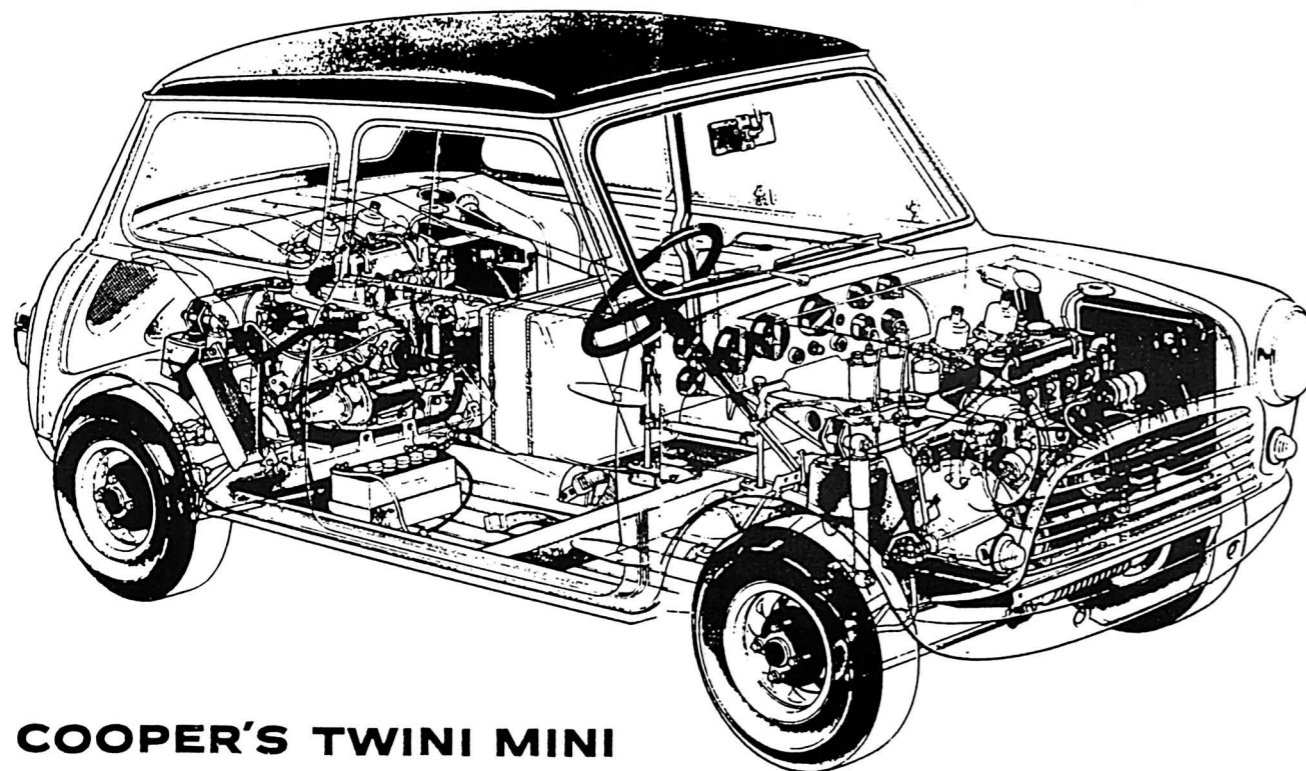
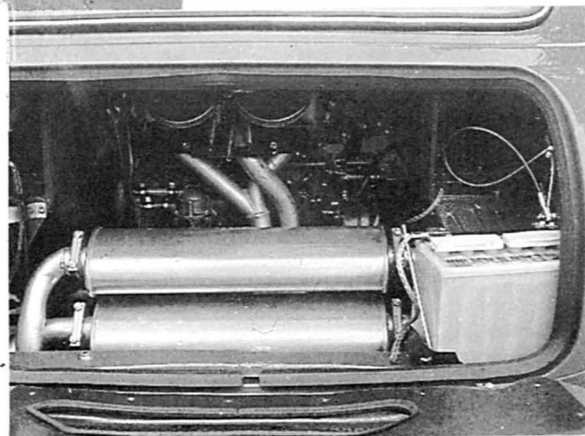


Richard Mansfield took both his engines to the CCC Converted Car of the Year extravaganza and we were impressed

Richardin 2-moottorisen Minin kokonaisbudjetti oli n. £3.000 (puntaa) eli 25.000 markkaa, johon sisältyi koko auton entisöinti huippuhienoksi. Korin maalaus Almond vihreäksi ja valkoinen katto.

Vakio moottorit löytyivät puretuista autoista. Ne olivat melkein uusia. Autossa on tupla mittaristo eli kaikkia on kaksi kappaletta. Auto on lisäksi erittäin nopea, onhan tehoa jopa 140hv ja huippunopeus on n. 105 mailia eli n.168 km/t.

Kuten usein aikaisemminkin on tapahtunut, myös tämä erikoinen ja harvinainen Mini myytiin Japaniin!!!



COOPER'S TWINI MINI



Twini Minissä ei ole kääntyviä takapyöriä vaan pyörän navoissa olevat ohjausvarret lukitaan tankolla siten että pyörät ovat aina suorassa.

Richardin autossa on vain yksi kaasupoljin, josta lähtee vaijerit molempiin kaasuttajiin. Yksi kytkinpoljin ja vain yksi alkuperäinen työsylinteri hoitaa molempien moottorien kytkintä, joten myös vaihteet toimivat yhtäaikaan. Etu- ja takamoottoriin ei saa päälle eri vaihteita yhtäaikaan.

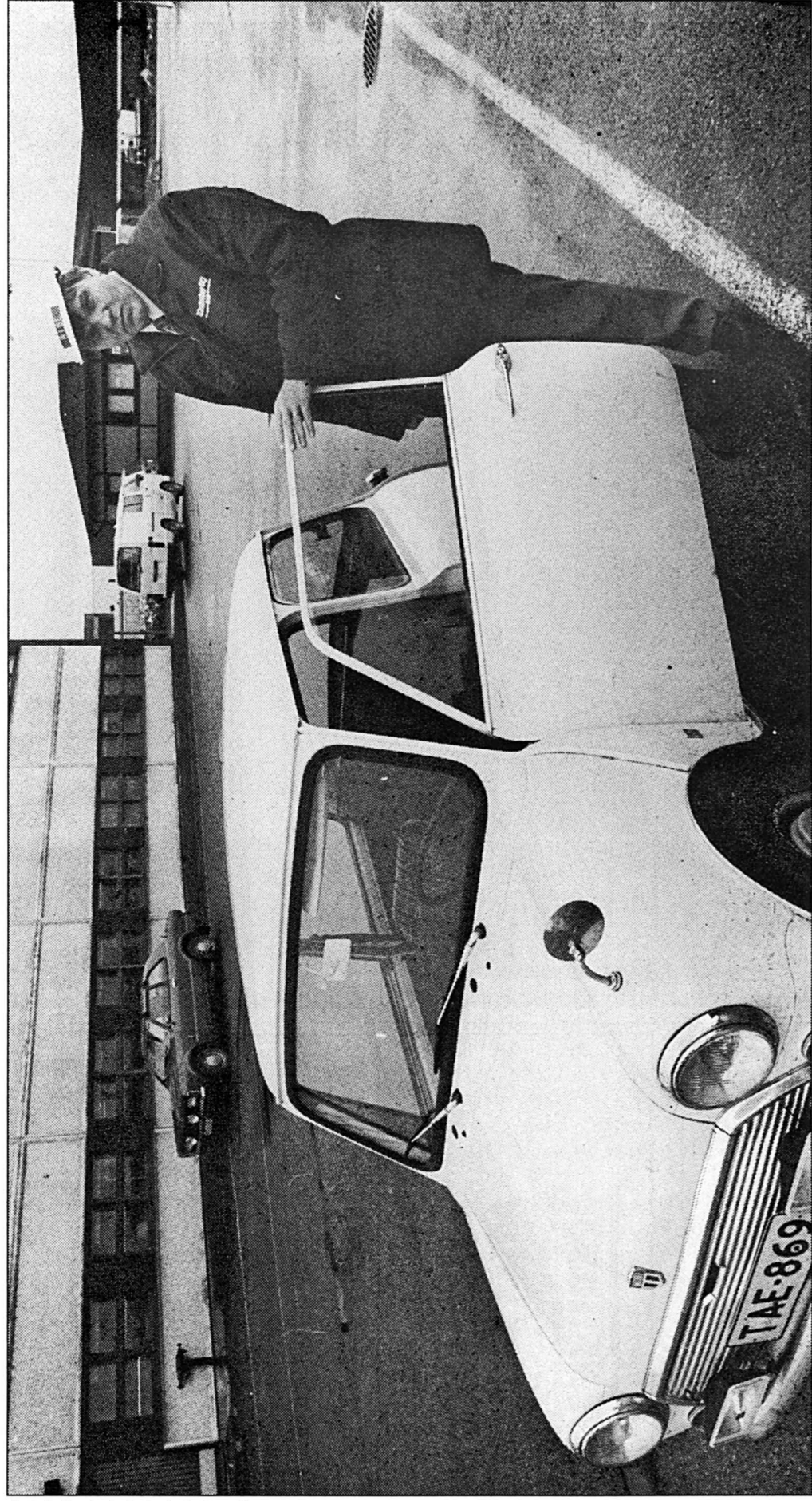
John Cooperin Twini Cooperissa oli kaksi vaihdekeppiä peräkkäin. Toinen vakio paikalla ja toinen noin käsijarrukahvan kohdalla. Keppien välissä oli irroitettava välisalpa, joten toisesta keppistä vaihdettaessa liikkui myös toinen vaihdekeppi samaan suuntaan. Samat vaihteet kytkeytyivät molemmissa moottoreissa. Jos toinen moottoreista sattui poksautamaan, voitiin välisalpa ottaa nopeasti pois ja vauhtia jatkettiin ehjällä moottorilla. --Mm. Eräs kuuluisa englantilainen Mini kuski Sir John Withmore kertoi, että häneltä räjähti kerran Twini Cooperin etumoottori ns. silmille ja hän jatkoi kilpailua kuten oli neuvottu; välisalpa irti vaihdekeppistä ja seuraaviin mutkiin mentiin takavetoisella Minillä, mutta helvetti, joku vain oli unohtanut kertoa hänelle, että ajo-ominaisuudet muuttuvat täysin takavetoisessa Minissä. Siitä tuli erittäin yli-ohjautuva. Sir John huomasi sen vasta pyöriessään Minillään ulos radalta.



Cooper Twini Ministä on sanottu myös, että se oli ensimmäinen ns. B ryhmän ralli-auto jo yli 20 vuotta sitten. 60-luvulla Twini Minillä ajettiin vain klubiluokan kilpailuissa, koska säännöt kielsivät käyttämästä sitä muissa luokissa mm. rallikrossissa.

Richardin Twini Ministä tuskin huomaa päältäpäin, että siinä on kaksi moottoria. Ainoastaan käynnistettäessä voi ihmetellä outoja ääniä. Ensin käynnistyy toinen ja sitten perään toinen. Koneet ovat 1300cc vakio moottoreita ja kehittävät yhteensä n.140hv. Autossa on kaksi etukelkkaa ja takimmainen moottori on samansuuntainen kuin etumainen. Kelkkaa varten on auton taka-osasta poistettu tavaratilan pohja, takapenkin pystyseinämä ja pohja. Kelkan tukemiseksi tarvitaan muutama tukipalkki.

"Kun laivoja tehdään 3-4 kappaletta vuodessa, siitä ei saa trendejä tai prognooseja. Pidemmän tähtykseen päättökset joudutaan tekemään olettamusten ja muuttu-ilmidiiden perusteella," sanoo Risto Salo.



Hollming Oy:n telakanjohtaja Risto Salo, 40, on kolmannen polven laivanrakentaja, jonka elämä kietoutuu meren ympärille.

Jos hän ei ole telakalla, hän on kalassa, purjehdusseuran kokouksessa tai Meripartiopukunta Myrskyläpoikien riennossa.

"Minä olen aina ollut merel, pikkupojast lähtie. Siel o jotenki rauhass itness kanss. Kukka ei kysele mitää, näkkee kauas ja o hyvä olla", Salo tiilittää syntyperäisen raumalaisen murteella. Hollmingin laivanrakentajasuvun vesalle mililään muulla tavalla tuskin olisi voinut käydäkään.

Merihenkien elämä ja ura alkoiivat jo poikavuosina kesämökillä, joka sijaitti telakkaa vastapäätä. "Monta kertaa naurattaa, kun tietää ja muistaa telakan asioita 1950-luvulta ja 1960-luvulta, jolloin on itse ollut nassikka ja katsellut tuosta lahdens yli, mitä telakalla tahdään. Se on sama, jos maamiehen poika on pelollala. Kyllä hän tietää, milloin vilja maahan laitetaan. Ei sitä kukaan opeta".

Klassisen kaavan mukaan Salo on käynyt läpi kaikki tehtävät telakalla. Kouluaikoina hän oli kesä perunan-kuortijana, ruosteoharjina ja levysepän apulaisena.

"Kyllähän tässä pääpiirteittäin tietää, mitä telakalla tapahtuu, mutta enhän minä mitään osaa. Tunnen kuitenkin suurimman osan ihmisistä ja kaikki tuntevat minut."

Omistajan katsotava pitemmälle

Tietoista päätöstä ammatinvalinnasta Salo ei myönnä koskaan tehneensä. Polille hän sanoo menneensä, koska se oli noihin aikoihin ai-

noita paikkoja Suomessa, johon pääsi huonoillakin ylläoppiaspapereilla.

"Veri veti, ei siinä mitään", hän kuitenkin tunnustaa, sillä hän alkoi opiskella laivanrakennusta, laivan teorian ja lujusoppia.

Valmistumisensa jälkeen Salo on pysynyt Hollmingin letivissä, vuodesta 1988 lähtien telakanjohtajana.

Hollming-yhtymä on perheyryitys, jonka omistus jakautui alun perin tasaisesti neljälle suvulle. Salon edust-

maan sen, minkä Mannonen myy", Salo toteaa.

Omistajuuden positiivisena puolena Salo pitää sitä, että mitään asioita ei voi katsoa yhden tai kahden vuoden tähtäyksellä, vaan ajatuksissa on aina säilytettävä pitempi perspektiivi.

Hollmingin leipälaji tekniikka

Vielä 1970-luvun puolivälissä kakkosluokan pajaksi luokiteltu Hollming on ai-

noa suomalainen telakka, joka on kasvanut koko sodanjälkeisen ajan ilman suuria muuttokertoja.

"Wärtsilää pidettiin ja Wärtsilä piti itseään silloin maailman parhaana. Nyt me olemme vieneet vanhalta Wärtsilältä sen tuotteen", Salo huomauttaa monitoimimurtaa koskevaan sopimukseen viitaten. Hollmingin ja Rauma Yardsin vahva asema Merenkulkuhallituksen sopimuksesta kilpailtaessa kirjoitti alkusyksystä Kvaerner Masa-Yardsin vetäjän Martin Saarinkaan suusta kommentteja, jotka hän joutui myöhemmin perumaan julkisella anteeksipyyntöllä. Salo uskoo, että episodipuhdisti ilmaa molemmin puolin.

"Monta kertaa naurattaa, kun muistaa telakan asioita 50-luvulta, jolloin on itse ollut nassikka ja katsellut tuosta lahdens yli, mitä telakalla tehdään."

Hänen mielestään suomalaisilla telakoilla on omat paikkansa, ja sen pohjalta telakoiden tulisi kunnioittaa toisiaan.

Hollmingin leipälajina Salo pitää nimenomaan tekniikkaa. Yritys on insinööri-toimisto-tyyppinen toimittaja, joka on erikoistunut monimutkaisiin ja kohtalaisen pieniin laivoihin.

Tuotekehitys opetti filosofoimaan

Salo pohdiskelee mielellään nykyaikaiseen elämäntapaan liittyviä asioita, asettaa itseltään selvyyskysymyksiä kyseenalaiseksi ja elää niin kuin saarna-

naa. Salon ja hänen proviisorivaimonsa kolmilapsisessa perheessä ei esimerkiksi ole televisiota, koska heidän mielestään televisio vähentää vanhempien ja lasten kanssakäymistä.

Poikkeavasta ajattelustaan huolimatta Salo ei väkisin tuputa näkemystään muille. Hän näkee ongelmaksi lähinnä sen, että ihmiset eivät mieti, miten asioitaan priorisoivat.

Omaa taipumustaan kriittiseen pohdiskeluun Salo selittää sillä, että hän on toiminut kauan tuotekehittäjänä, eikä ole voinut jättää koskaan paikoilleen.

"Siinä työssä pitää koko ajan katsoa, voiko laivaa joutenkin muuttaa ja onko se pakko tehdä samalla tavalla kuin ennen. Ympäristö yleensä sanoo, että on pakko, mutta kun sitä lähtee oikein miettimään, niin ei ole pakko", hän toteaa.

H jos ei telakalla niin kalassa

"Pitäisi maltaa luopua kaikesta mitä ei käytä"

◆ Isestään tärkeiden jupien aikakaudella Risto Salo vaikuttaa lähes epä-todellisen vaatimattomalta. Hänen ajatuksensa ja olemuksensa ovat täydellisen vastakohta monille linen vastakohta monille ikätoverille, joista bisnes on kasvatannut kämmkällä kukkoilivia turbomiehiä. Salolla ei ole edes työ-suhdeautoa, vaan hän ajaa vanhalla Morris Minillä. Herää jopa epäily, että Salo briljeeraa boheemisuudella, mutta hän torjuu ajatuksen remahtamalla nauruun.

"Ei, ei, on minulla kunnon autokin, käytetty Datsun, mutta se on vaimolla. Kun sain poikana ajokortin, isä ei suostunut ostamaan Miniä, mutta nyt hän ei voinut estää, kun tuo Mini tuli vastaan." Vesillä telakanjohtaja Salo liikkuu nelimetrisellä Busterillaan, jonka hän on myöskin hankkinut käytettyinä. Hän puhuu veneensä käytännöllisyydestä ja eksyy kuin huomautta filosofoimaan.

Hän sai 8-vuotiaana ensimmäisen veneensä, keskilaitamootorilla varustetun kalastajaveneen, eikä vesillä liikkuminen ole sen koommin ollut hänelle status-asia. "Mikä on sen hienompaa, kun mennä auringon noustessa keväiselle merelle, jossa ryskää tuhatpäin haahkaparvi." "Vesi on tyyntä, eikä ketään ole missään. Se on tavallisen rauhoittavaa hommaa."

Tiedämme itse, mihin mini sopii!



"Mini olisi
liian
huomiota-
herättävä"



Aira Samulin kiukustui:
Tiedän
itse
mihin
mini
sopii!



Sivu B9



MINI = CLUB

Pertin kuulumiset...

Eräs kateellinen kerran haukkui Miniäni vanhanaikaiseksi, joten luetteloin hänelle pitkän listan hienouksia mitä löytyy vasta nykyautoista. Hän ei uskonut niinpä löimme hyvän vedon ja näin sen todistin.

- kahdessa osassa jakautuva takapenkki — selkänoja jää paikoilleen ja istuimen saa mukaan.
- luistonesto järjestelmä — teho ei riitä ruovitukseen.
- yksiavainjärjestelmä — lukot niin kuluneita että virta-avain käy niihin.
- matalaprofiilirenkaat — kun tarpeeksi vuotaa niin ovat pian matalia.
- huomiovalot eli ajovalojen pienennetty jännite — tasavirtalaturin teho on aina automaattisesti "pienennetty".
- tuulilasinyyhkiöiden tihkukytkin — käyvät milloin muistavat.
- oikea ergonomia — kun selkänoja on tarpeeksi pysty niin yitää joka paikkaan.
- 12-valve — jos lasketaan pyöräventtiilit mukaan.
- ohjaustehostin — toimii vain päinvastoin kuten Englannin liikenne, heittäpä kädet ratista tiukassa kurvissa niin ajolinja muuttuu yllättäen suoraksi tosi tehokkaasti.
- takaniskatuet — koko takalasi toimii niskatukena kun on niin lähellä.
- turvakori — mitä vähemmän korissa peltiä niin sen vaikeampi osua.
- Lisäksi hienouksia mitä ei muissa autoissa vieläkään ole:
- pitkä öljynvaihtoväli — kun kulutus on suuri niin lisätä täytyy usein mutta vaihtaa harvoin.
- automaattinen ilmoitus kun tuhannet kilometrit täyttyvät — silloin mittari raksuttaa äänekkäästi.
- auton anastus estetty tehokkaasti — ellei älyä napauttaa bensapumppua hereille niin ei käynnisty.
- pienessä autossa suuren ominaisuudet — paljon ikkunapinta-alaa, suuri kulutus kuten kääntösädekin.

BMW on muka automaailmanesikuva. Se esitteli b50 mallin vasta 1990. MORRIS MINI TEKI SEN JO 1959.

Ikävä kyllä minulta jäi saamatta tankillinen bensaa, toisaalta myös kaverilta sillä huumorintajuttomana tyyppinä hän kaasutti paikalta autolla jonka takaluukussa seisoj vain; 315.

Näinäpäivinä tuntuu olevan muotia niin TV:ssä kuten ehkä maan hallituksessakin leikki nyhjäise tyhjästä. Aforismi sanoille Mini ja ruoste? Jos välität Ministäsi niin se ei koskaan ruostu.

Tällä hetkellä pienen poikavauvan isänä mieleeni hiipii keskustelu joka käytäneen tulevaisuudessa.

-Isi millä autolla minä ajan kun olen 18 vuotias?

-Tuskin sinä ajat millään autolla.

-Häh, mitä sä ukko meinaat kai minäkin johonkin pystyn???

-Niin, en minä sitä pystymistä koskaan ole epäillytkään, kunnon poikahan sinä aina olet ollut.

-No, en mä kyllä ymmärrä vieläkään?

-Kohta ymmärrät. Se johtuu vain siitä kun maailma muuttuu.

-Siis mitenkä maailma muuttuu?

-Katsos poikani. Silloin kun minä synnyin niin mummosi yksin minut teki, ukkisi ei siihen tilaisuuteen osallistunut, hän ajeli uudella Minillä eikä mummollasi ollut edes ajokorttia. Silloin elettiin vuotta 1959.

-Kun sinä synnyit niin olin mukana tapahtumassa ja siihen aikaan äitisi autoilla enemmän kuin minä sillä minun oli päästävä töihin pyörällä.

-Maailma muuttuu jälleen niin paljon, kun sinun vuorosi olisi autoilla että, vaimosi ajaakin aina ja sinä yksin tulet synnyttämään lapsesi!

Iloista kevättä ja valoispaa tulevaisuutta toivottaen:
Pertsa Kekäläinen & Poika.

MORRIS MINI-VAN

koeajo ratkaisee valintanne!

MORRIS MINI-VAN on huokea ostaa ja huipputaloudellinen ajaa!



Hinta vain n. mk 475.000:—

Hintaluokassaan nopein, voimakkain ja ajo-ominaisuuksiltaan parhain.

- Suurin pituus 3,30 m ● Leveys 1,41 m ● Kääntöympyrä 9,9 m ● Tavaratila 1,33 m³ + 0,34 m³ kuljettajan vieressä matkustajan istuin poistettuna
- Tavaratilan pituus 1,40 m, leveys 1,16 m ja korkeus 0,95 m ● Paino 600 kg ● Kokonaispaino 900 kg ● Kantavuus 300 kg ● Moottori: 37 hv, 848 cm³ ● Polttoaineen kulutus noin 5,5 l/100 km — lähes 20 km litralta!

Voidaan varustaa sivukunoilla ja takaistuimella.



Annamme mielihyvin tarjouksia ja esittelemme muitakin Morris-automalleja. Maksuehdoista neuvottelemme.

Maahantuojat:

o.y. Voimavaunu a.b.

Helsinki, Fredrikinkatu 65, puh. 14 044 (vaihe)

Asiantunteva huolto- ja piiriedustajaverkosto kaikkialla Suomessa

12 kk:n Morris-takuu ajokilometreistä riippumatta.

HISTORIC RACE MEETING OLI MENESTYS

Ensimmäinen kaikenlaisten harrasteautojen ystäville tarkoitettu ratapäivä keräsi toistasataa autokuntaa Alastaroon viime syyskuussa. Kauniissa syyssäässä vietettyä tapahtumaa isännöi Historic Race Finland, joka esikoisyrittäjänsä rohkaistuneena suunnittelee ensi elokuuksi kaksipäiväistä suur tapahtumaa niin ikään Alastaron radalle.

Historic Race Meetingissä pitkin kesää ensiaskeleitaan ottanut harrasteautojen kilpailutoiminta sai huipenuksensa, kun kahdeksan vaadittavien turvalaitteiden varustettua autoa kävivät tiukan 10 kierroksen pituisen kilpailun. Viivalla oli monenlaisia harrasteautoja: muutama puhdasverinen historic-kilpuri, jokunen alkuperäiskuntoinen urheiluauto ja erilaisia muutettuja harrasteautoja.

Kilpailun voitti Westfield Sevenillä hurjaa kyytiä pitänyt Jarmo Salminen ja toiseksi ehti Sami Wirtanen kauniilla Opel GT:llä. Sijoista 3 - 5 käytiin todellista taistelua. Ratkaisu jäi maalisuoralle, kun Juha Liukkonen Sunbeam Tigeristä petti hammastanko ja auto kääntyi savuten perä menosuuntaan. Takapuskurissa roikkuneet Kim Tallberg kasikoneisella MGB:llä ja Hannu Makkonen Alfa GT:llä pääsivät kuitaamaan ja Liukkonen linkutteli viidentenä ruutulipulle. Ryhmän takaa tulivat vielä Ismo Karmakainen modifioidulla Toyotalla ja Pekka Jutila rallissakin nähdyllä MGB:llä. Patrick Kollin joutui kävelymieheksi muutamaa kierrosta ennen maalia. "Raaka-Paten" Cortinasta pamahti kone.

Meetingissä ajettiin myös toinen "kesympi" lähtö, johon pääsi kaarettomalla autolla ja ilman rataleimatutkintoa. Rataa pääsivät kiertämään omaa vauhtiaan kaikki halukkaat, ja päivän mittaan Alastaron mutkissa vingutti renkaita yli puolensataa autoa. Heti aamulla Kari Kaksonen oli pitänyt luennon rata-ajon perusasioista. Karin ohjeita noudattamalla ajaminen oli nautintoa ja auto säästyi turhalta rasitukselta. Yhtään peltivauriota ei sunnuntain aikana tapahtunut.

Kun meetingiin ensi kesänä lisätään monenlaista oheisohjelmaa ja autokuntia saadaan liikkeelle tuhatmäärin, on Alastarossa luvassa ikimuistoinen viikonloppu koko perheelle. Suur tapahtuman tarkka ajankohta on 15.-16. elokuuta.

Jorma Välimaa

HARRASTEAUTOJEN JA -MOOTTORIPYÖRIEN SUURTAPAHTUMA ALASTARON MOOTTORI- RADALLA 15.-16.8.1992

Historic Race Finland järjestää ensi elokuun 15.-16. päivänä Alastaron moottoriradalla harrasteautojen ja -moottoripyörien suur tapahtuman.

Tilaisuus on mitoitettu tuhansille ihmisille, joten toivomme, että mahdollisimman moni merkkikerho merkitsisi sen tapahtumakalenteriinsa jo tässä vaiheessa. Harrasteajoneuvoilla on tilaisuuteen vapaa pääsy ja ennakkoon ilmoittautuneille merkkikerhoille varataan omat pysäköintialueet. Muilta peritään pieni pysäköintimaksu.

Viikonlopun aikana on ohjelmassa mm. kaksipäiväinen rompetori, jossa on omat alueet autonosille, mp-osille ja antiikille (myyntipaikkoja voi varata Mika Kaskiselta puh. 90-607182), off road autojen ja crossipyörien esityksiä, ajokoulutusta ja mahdollisuus rataharjoitteluun omalla ajokilla, historic- ja harrasteautojen sekä veteraanimoottoripyörien kilpailuja ja paljon muuta ohjelmaa. Alastarossa on erilaisia majoitusmahdollisuuksia ja rata-alueelle järjestetään useita ruoka- ja juomapisteitä.

Ohessa on lyhyt tarina tämänvuotisesta Alastaro meetingistä. Sen voi vapaasti julkaista kerholehdissä tai -tiedotteissa. Toivomme, että mahdollisimman moni kerho ilmoittaisi etukäteen osallistumisestaan elokuun tapahtumaan. Tätä varten olemme laatineen erillisen kaavakkeen.

Tilaisuudesta antaa lisätietoja Juha Liukkonen (90-502 2562), Hannu Makkonen (90-259 593) ja Mika Kaskinen (90-607 182).

PS. Alastaron rata sijaitsee Satakunnassa. Sinne on matkaa Helsingistä n. 180 km, Tampereelta n. 80 km ja Turusta n. 80 km.

LIIKE- JA YHDISTYSJÄSENET

Historic Race Finland ry ottaa myös liike- ja yhdistysjäseniä. Jäsenyys maksaa 350 mk/yhdistys/vuosi. Kaikki jäsenyhdistysten jäsenet voivat osallistua mm. kaikkiin HRF:n järjestämiin ratatapahtumiin ilman eri maksua. Ratatapahtumia järjestetään kesäkaudella vähintään kolme. Jäseneksi voi liittyä maksamalla 350 mk kerhon tilille PSP 855899. Postisiirtoon merkittävä selvästi yhdistyksen tarkka nimi ja osoite. Lisätietoja antaa Mika Kaskinen em. puhelinnumerossa.

HISTORIC RACE FINLAND RY



MINI CLUB DENMARK

SØREN CARLSEN
Guldregnsvej 9, 9380 Vestbjerg
Tlf. 98296738

YOUR REF.:

OUR REF.:

DATE: 18.01.92

DEAR MINI-FRIENDS!

MY GOOD WISHES FOR A
HAPPY NEW MINI-YEAR TO ALL
OUR MINI-FRIENDS IN FINLAND.

I WOULD VERY MUCH LIKE
TO HAVE THE DATE FOR YOUR
SUMMER-MEETING.

WE TAKE OUR SUMMER-
MEETINGS THE 19th-21st OF JUNE,
AND THE 21st-23rd OF AUGUST. I
SHALL SEND YOU SOME INVITA-
TIONS LATER.

BEST WISHES

Søren

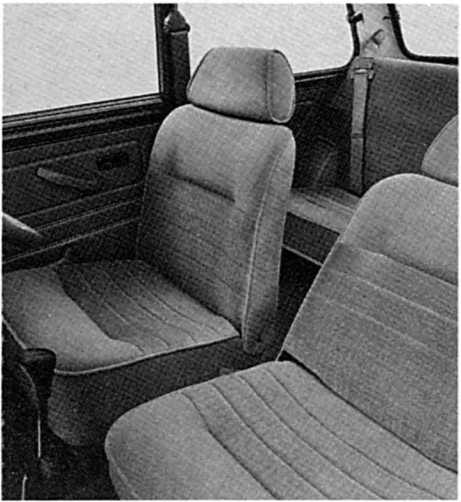
Meetings
1.
2.

Neon, by M

There's simply nothing to match that style. Striking, yet sophisticated. In shimmering Nordic Blue, set off by gleaming chrome. Dressed to take you anywhere, from the boutique to the nightclub. With the dash and agility to outsmart the queues and snap up that last parking space. And a thirst so small it'll leave you with pounds to spare.



That cool elegance continues inside. With seats trimmed in soft velour. A tastefully colour-keyed interior. And a high quality digital radio and twin speakers to keep you entertained. Whilst detail touches such as that distinctive steering wheel logo remind you that there's nothing like the Neon by Mini. And nothing to equal your sense of style. Isn't it time you got together?



NEON
by Mini
★
★

NEON

by Mini



★
NEON
by Mini
★
★



Iso mies, pieni auto. Miniä ei suotta kutsuttu 1960-luvulla koirankopiksi.

Timo Mäkinen:

”Autolamput ovat kehittyneet huimasti 20 vuodessa”

Timo Mäkinen jätti 1980-luvun alussa, kahdenkymmenen ammattilaisvuoden jälkeen ralli-autoilijan uransa ja siirtyi ensin valmennustehtäviin SVUL:ään ja myöhemmin markkinointipäälliköksi vakuutusyhtiö Pohjolaan. Nykyisin Mäkinen vetää omaa yritystään, joka järjestää talvisin liukkaankelin ajo-opetusta ja kesäisin yrityksille risteilyjä ylellisellä moottoriveneellään.

Työkiireistä huolimatta mikään ei ole onnistunut kirkkaimaan kilpailuviettiin mestarin verestä, niinpä hän osallistuukin vuosittain joihinkin off-shore -venekilpailuihin ja ralleihin.

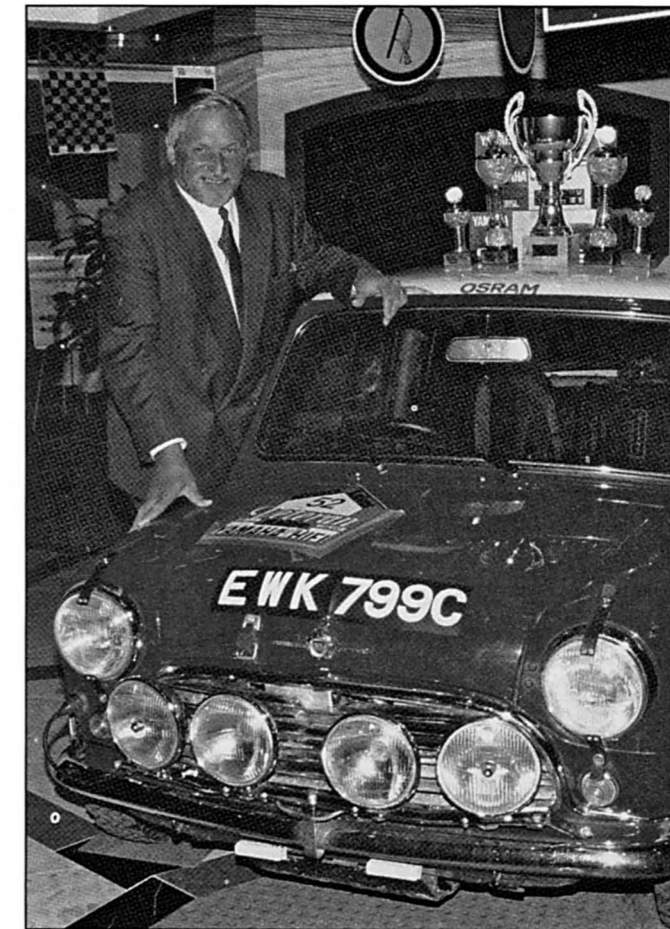
Tänä vuonna Osram sponsoroi Mäkistä tämän kilpaillessa Jyväskylän suur-

ajojen yhteydessä järjestettävässä 1000 Lakes Veteran Rallye:ssä. Kilpailu oli tarkoitettu poikaiden ohittaneille Jyväskylän kävijöille. Mukana oli mm. sellaisia kuuluisuuksia kuin Simo Lampinen, Osmo Kalpala, kolmekymmenet suurajat ajanut Onni Vilkas sekä Ove Erikson.

Mäkinen ajoi kisan alkuperäisellä, tehtaan valmistamalla BMC Mini Cooperilla, samanlaisella jolla hän saavutti yhteensä neljästä suurajot-voitostaan kolme vuosina 1965, -66 ja -67. Timon

vakioajovaloissa monia sellaisia ominaisuuksia, joita ei tuolloin saavutettu edes erikoisvaloilla.

Lampunvalmistajat ovat vuosien mittaan olleet näkyvästi mukana rallitoimin-



1000 Lakes Veteran Rallyen voitto toi pari pyttyä lisää Timo Mäkisen palkintokaappiin.

kilpailunumero oli 52, sama jolla hän voitti ensimmäisenä suomalaisena Monte Carlo-rallin vuonna 1965. Mäkinen veresti vanhoja muistoja viemällä 1000 Lakes Veteran Rallyen voiton kotiin.

Nopeaa kehitystä

Vanhoja Minejä, PV Volvoja, E-typin Jaguareja ja Austin Healeyjä katsellessa ei voinut kuin ihmetellä sitä teknistä kehitystä, jota 25 vuodessa on tapahtunut. Ite autot ovat luonnollisesti muuttuneet, mutta ehkä merkittävin kehitys on tapahtunut renkaissa ja valoissa. Vaikka ralliauton valot olivat jo tuolloin välttämättömyyden sanelemina parhaat mahdolliset, on nykyisten henkilöautojen

nassa, sillä se on tarjonnut niiden tuotteille erinomaisen koekentän.

Halogeenivalot johtivat diskaukseen

Valorintaman voimakas kehitys käynnistyi juuri Timon aloittaessa uransa 1950-luvun lopulla. Halogeenilamput yleistyivät 1960-luvun kuluessa. Timolla on niistä elävät muistot:

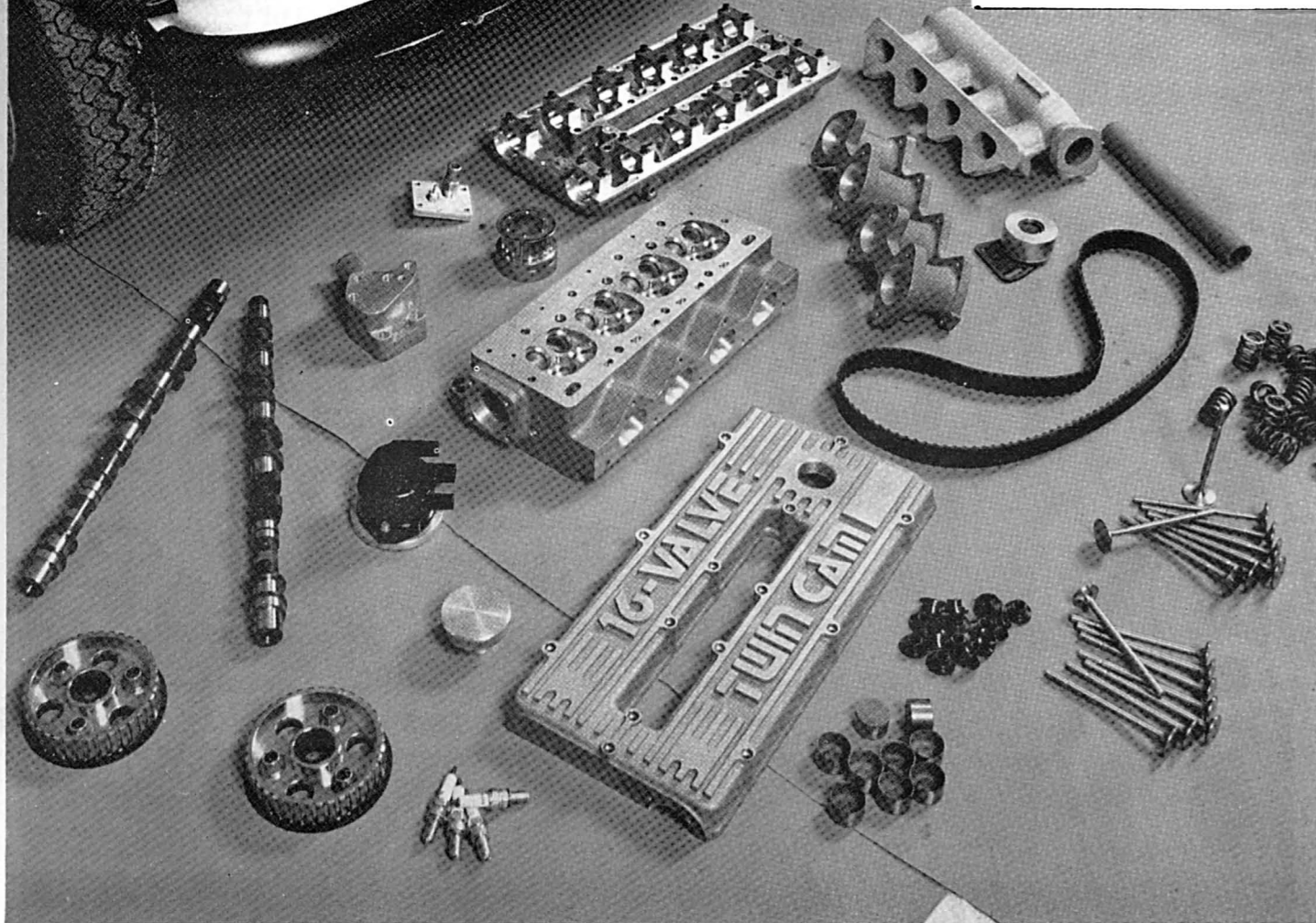
”Rallien valomääräykset muuttuivat vuosittain. Esimerkiksi vuonna 1965 meillä oli 7 lyhtyä keulalla. Vuotta myöhemmin ei määrävysten mukaan saanut olla kuin sumuvalot. Ongelmana oli, että halogeenivaloja ei tuolloin voinut käyttää lähivaloina. Ratkaisuksi kehitettiin eri-

tyinen yliheittäjämekanismi, jonka ansiosta lähivalot saatiin sumuvalojen heijastimesta. Useimmissa muissa ralleissa sääntöjä tulkittiin niin, että tämä oli sallittua, mutta jostakin syystä Monte Carlossa meitä vastaan nostettu protesti hyväksyttiin ja menetimme voiton. Ei kestänyt kuin pari vuotta, niin lampunvalmistajat toivat markkinoille halogeenilampun, joka soveltui sekä lähi- että kaukovaloksi!”

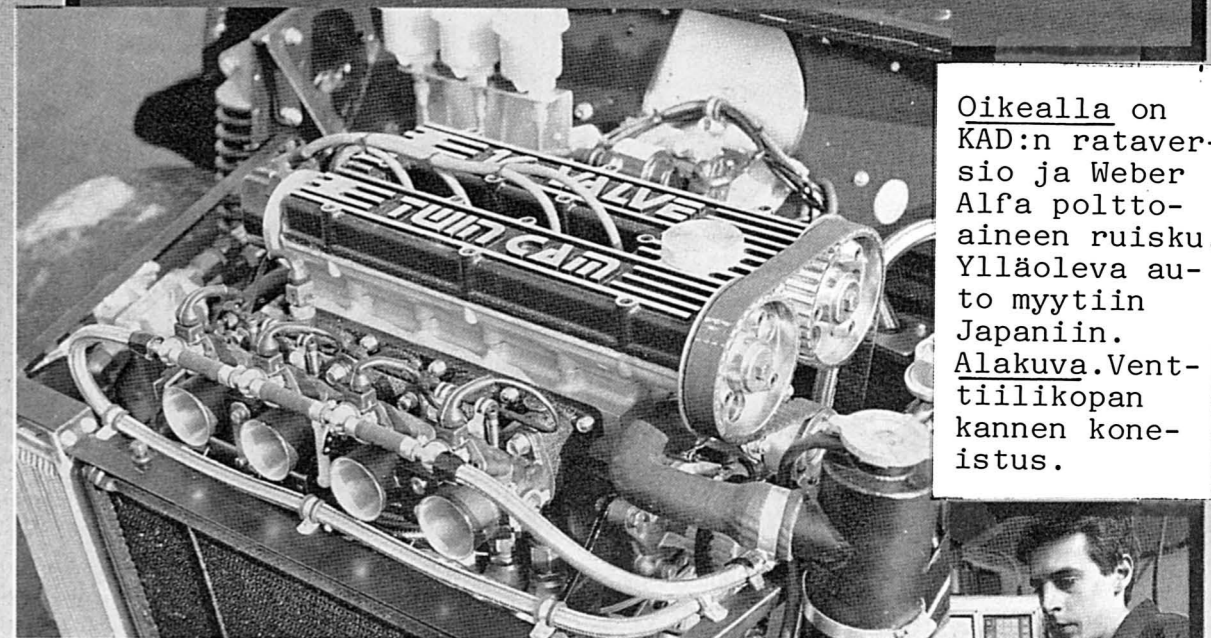
'A' SERIES 16 VALVE D·O·H·C KAD



KAD eli Kent Auto Developments on englantilainen kansivirityspaja, joka on jo usean vuoden ajan suunnitellut tehokkaan A-sarjan moottoreihin. Kehittelytuloksena syntyi uusi 16 venttiilinen alumiinikansi, jossa on kaksinokka-akselia. Ensimmäiset kannet tulivat myyntiin marraskuussa 1990. Tähän päivään mennessä on myyty yli 20 kappaletta, 14 eri maahan mm. Japani. Valmistajan kertoman mukaan kannet ovat toimineet hyvin, eikä vaurioita ole tapahtunut.



WEBER



Oikealla on KAD:n rataversio ja Weber Alfa polttoaineen ruisku. Ylläoleva auto myytiin Japaniin. Alakuva. Venttiilikopan kannen koneistus.

Just when you thought there was nothing new in the field of A-Series tuning . . . along comes KAD. Art Markus examines this exciting new development and drives two new Minis on the road and (see page 102) on the track

PHOTOGRAPHY: NORMAN HODSON



KAD:n kansia on saatavana kahta eri mallia. Kesympi versio katukäyttöön, 1300cc lohkoihin, joissa sylinterin halkaisija on vähintään 70,6mm. Venttiilien koko on: Imu 27,6mm ja pako 23,7mm. Kannessa on myös pinemät kanavat.

Kilpamallissa on isommat venttiilit: Imu 31,5mm ja pako 27mm. Kanavat ovat huomattavasti avarammat, viimeistely on parempi ja kannen palotilat muotoillaan erikseen asiakkaan vaatimusten mukaan.

Kansia myydään valmiina paketteina, jolloin mukana ovat kaikki tarvittavat osat; Itse kansi täydellisenä, nokat, imu- ja pakosarjat, Vernierin jakopään pyörät ja hammashihnat ym.

Imusarjoja on saatavilla useampia eri malleja, erilaisille kaasuttajille: esim. Lyhyt ja pitkä malli Weber DCOE:lle, imusarja yhdelle 1 3/4" SU:lle tai 1 1/2" SU:lle, (tupla SU). Erityisesti kilpakäyttöön on oma imusarja uudelle Weber Alpha ruiskuille.

Nokka-akselit saavat pyörimisvoimansa hammashihnan välityksellä suoraan kampaakselilta. Nokka-akselien toiseen päähän voidaan asentaa virranjakaja, mekaanisen kierrosluvun mittarin anturi tai jopa Formula 1-tyyppinen mini laturi. Jos virranjakaja on lohkoissa, vanhassa paikassa, on lohkoissa myös "vanha" nokka-akseli, joka pyörittää jakajan akselia ja öljypumppua.

Muutama esimerkki moottorien tehoista:

Vakio KAD 16V ja: 2 x Weber 40 DCOE ja 30mm kurkut.

vakio 1275cc kone: 272 asteen nokka-akselit.

9,2:1 puristussuhde.

Teho: 106 hv/7000 kierrosta, Vääntö: 112 lbft/4400 kier.

Kilpa KAD 16V kansi: 2 x Weber 45 DCOE 38mm kurkut.

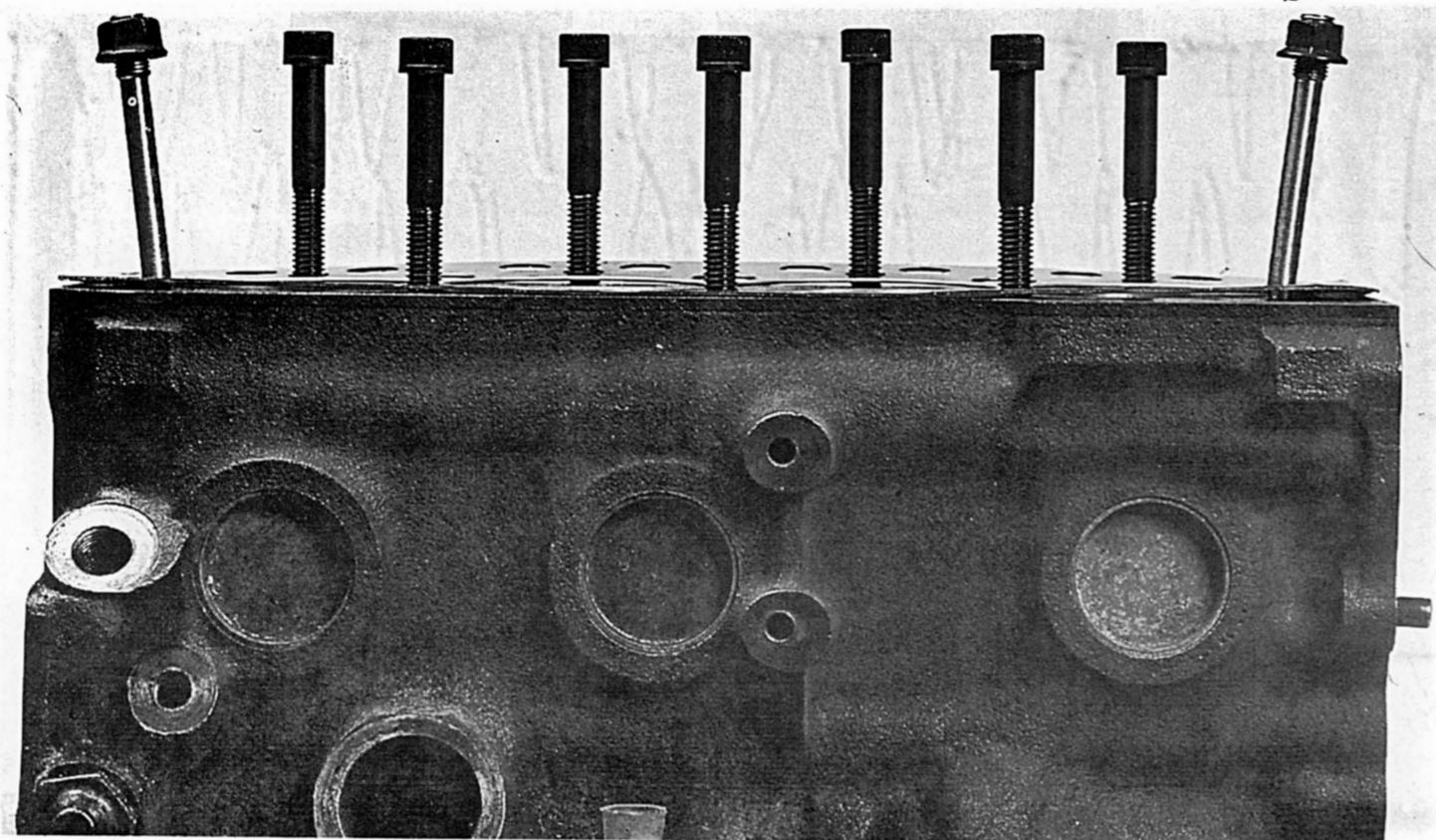
ja viritetty 1293cc: 304 asteen nokka-akselit.

11,6:1 puristussuhde.

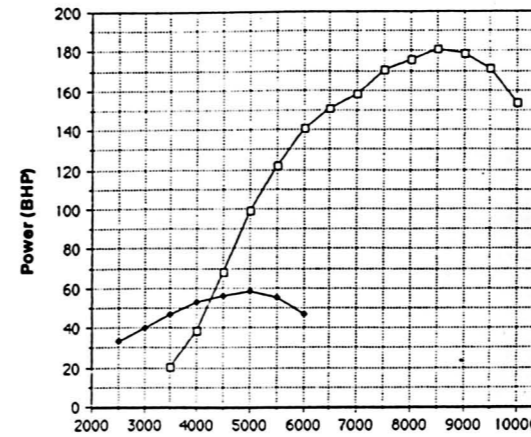
Teho: 181 hv/8500 kierrosta, Vääntö: 122 lbft/6000 kier.

Kuvassa alla: Päämaiset kansipultit on kallistettu ulospäin, isojen palotilojen vuoksi. Näyttää oudolta, mutta toimivat kuulemma hyvin.

tointi: Hannu



1293c.c. Full Race v. 1275 c.c. GT Standard



Engine Speed (rev/min)

—○— Power 16V

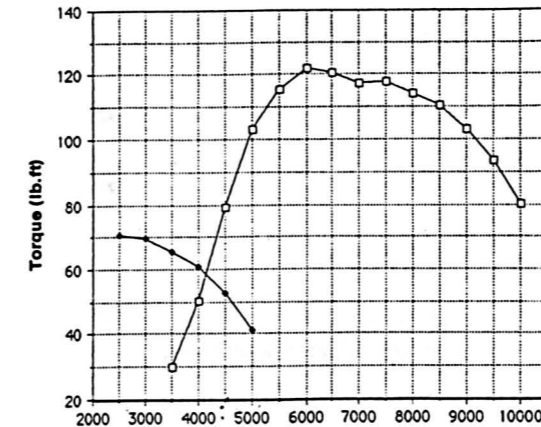
—●— Power 8V STD

Ylhäällä: on vakio 1275cc tehot

□-□-□ on KAD 16Vrace

Alhaalla: on vakio 1275cc vääntö

□-□-□ on KAD 16Vrace

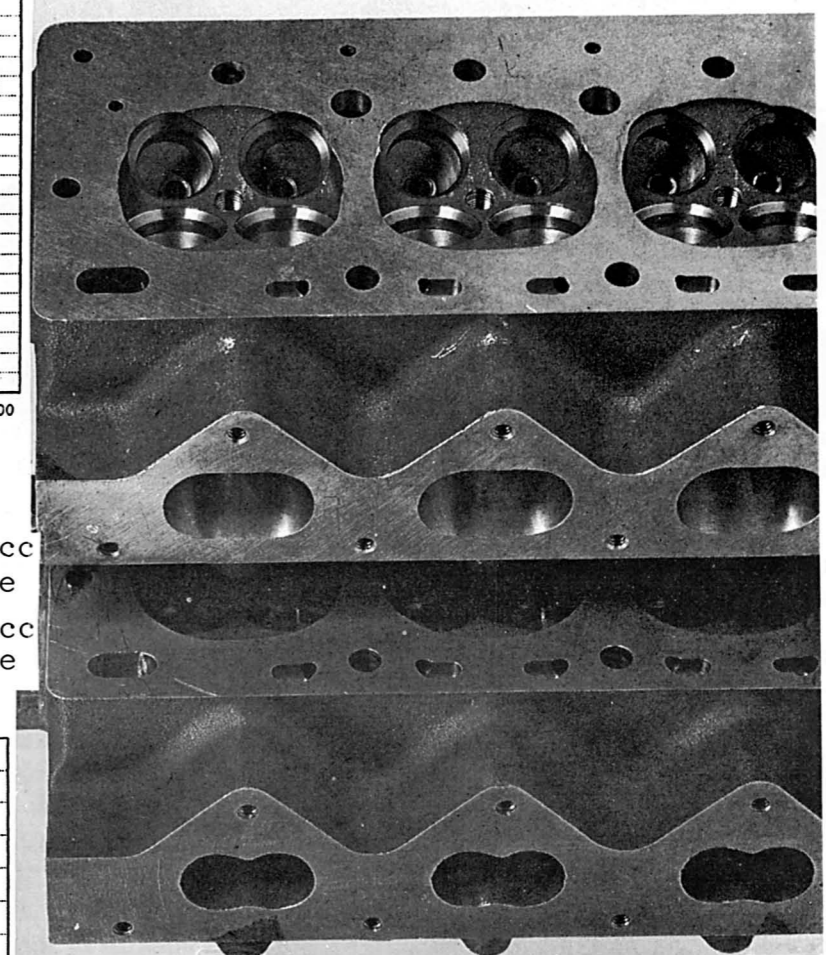


Torque (lb.ft)

—○— Torque 16V

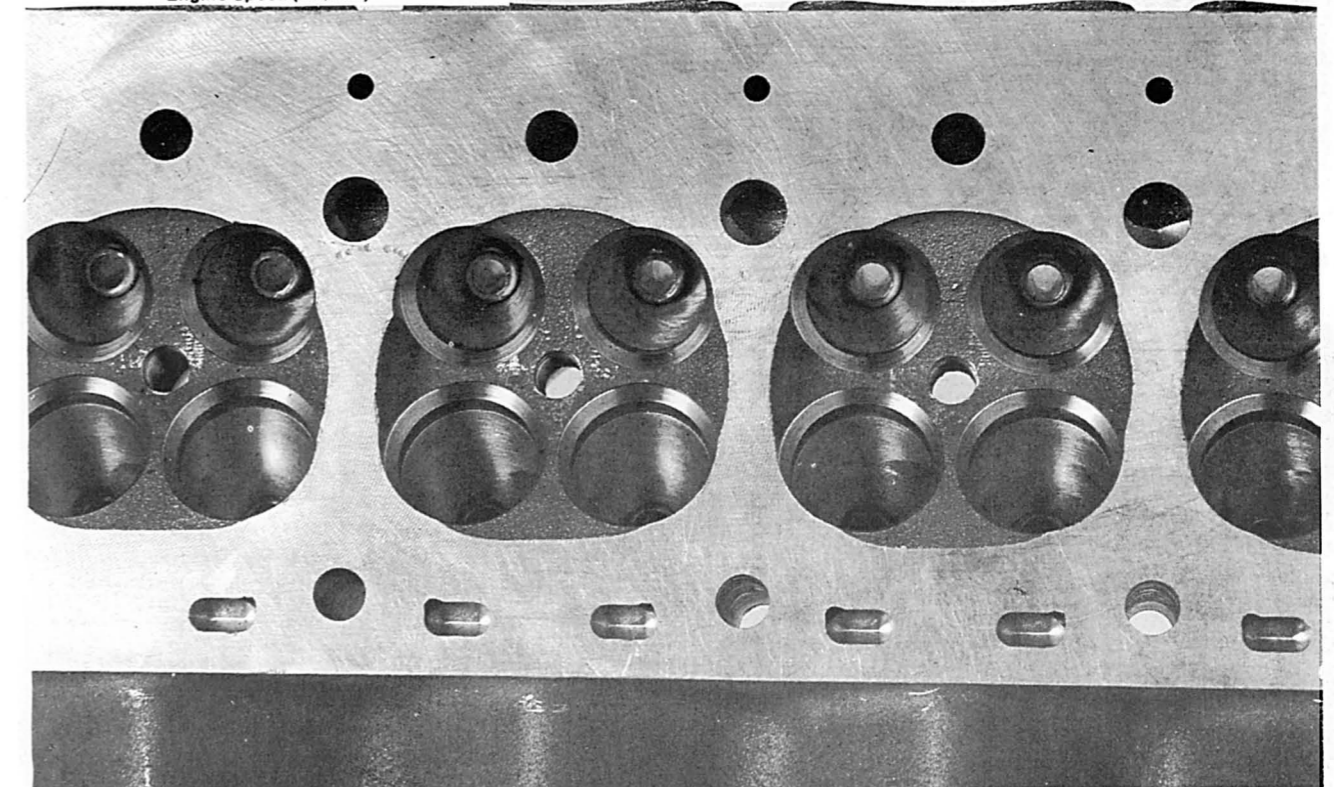
—●— Torque 8V STD

Engine Speed (rev/min)



Kuva ylinnä: Kilpakansi, jossa on huomattavasti isommat imukanavat. Alla vakio kansi. Alemmassa kuvassa: mm. venttiilien istukat on erikoisnickeliä, joten koneessa voidaan käyttää lyijytöntä bensiiniä.

Bent cylinder head strds (opposite) look odd, but work. Comparison of race (upper) and road (lower) cylinder heads (above). Note size of ports, exceptionally straight flow path. Head (left) uses tiny 10mm spark plugs. Note overall quality of all castings



Price list, April 1991

(£1.00 on noin 7,85mk, lisäksi vielä LVV 22% ym.).

ROAD KIT COMPLETE.....50% deposit, £ 987.50
Total price £ 1,975.00 n.15.504mk

Road kits are supplied with modified radiators, exhaust manifolds and other parts for transverse installation.

RACE KIT COMPLETE.....50% deposit, £ 1,257.00
Total price £ 2,514.00 n.19.735mk

Race kits are supplied with a large bore exhaust manifold enabling transverse installation without cutting bodywork.

Discounts available for fully built power units, quotations on request.

EXTRAS

COSWORTH PISTONS
73.5 mm flat top (set 4)..... £ 190.00 n.1.492mk

WEBER CARBURETTORS 40 DCOE..... £ 142.00
45 DCOE..... £ 149.00 n.1.170mk

WEBER ALPHA FUEL INJECTION SYSTEM £ 1,460.00 n.11.461mk



Markus Tukeva
Tauno Tamminen

tee itse

Minille ei riitä minihuolto

■ Mini tuli markkinoille jo -59 ja niinpä autoja on kertynyt vuosien mittaan Suomeenkin runsaasti. Suurin osa niistä alkaa jo kuitenkin olla melko ikääntyneitä – vaikka aivan viime aikoina on Minin myynti taas ollutkin piristymään päin.

■ Minejä on myös monen mallisia, mutta huollon suhteen pätevät pääosin samat säännöt ja ohjeet. Ja seuraavissa ohjeissa on huomioitu muutamia poikkeusmallejakin.

■ Ministä on monia muunnoksia, jotka eroavat sylinteritilavuuden, jousituksen (Hydrolastic v. -64), käyttötarkoituksen ja siten osin muotoilunkin suhteen. Tavallisimmin on kuitenkin Mini 850, jota tässä esimerkki-autona edustaa vuosimalli -69 Hydrolastic-jousituksella. Vaihtoautona kiertäminen on jo tullut jättää merkinsä, vaikka yleiskunto onkin tyydyttävä.

Minin huolto-ohjelma käsittää C-huollon 5 000 km:n tai 3 kk:n välein, A-huollon 10 000 km:n tai 6 kk:n välein sekä B-huollon 20 000 km:n tai 12 kk:n välein. Kaikki C-huollon työt kuuluvat myös A-huoltoon, joka taas kokonaisuudessaan kuuluu suurimpaan eli B-huoltoon. Tekstissä mainittu ja poikkeuksia lukuunottamatta useimmat työt voi tavallisiin väliin tehdä itse, eikä monttukaan ole aivan välttämätön.

Työkalut ja tarvikkeet

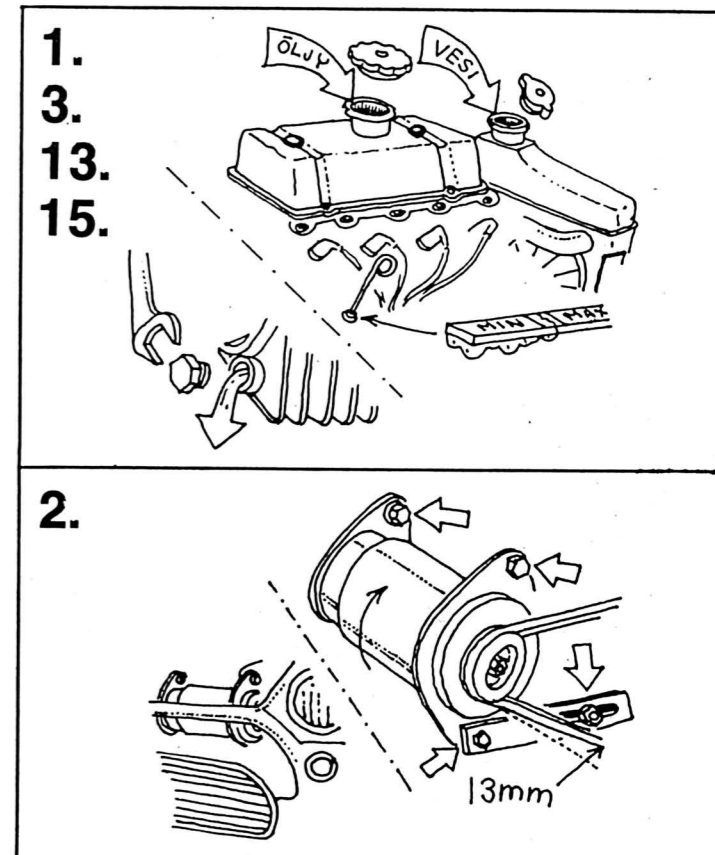
- 4,8 l moottoriöljyä, öljynsuodatin
- jäteöljyastia, pesupetrolia ja -astia
- tarvittaessa jarrunestettä, jäähdytysnestettä, tuulilasin pesunestettä
- areometri + tislattua vettä, akkuharja

- rasvauspuristin, voitelurasvaa
- nokkakannu + öljyä, kosteudenpoistoainetta, lukkorasvaa
- ilmansuodattimen panos
- tulppa-avain, messinkiharja, raketulkki
- kärkiviila, virtakynä, pieni peili
- kiintoavainsarja, lenkkisarja, molemmat mieluummin tuumamitoitettuja
- eri kokoisia ruuvitaltoja, myös ristipäisiä
- momenttiavain
- kierroslukumittari, mikäli mahdollista
- ilmapumppu + painemittari
- nosturi + pyöränmutteriavain
- pari pientä pukkia tai paksua pölkynpätäkää

C-HUOLTO, 5 000 km:n tai 3 kk:n välein

1. Öljymäärän tarkastus

Minissä on moottorilla ja vaihteistolla yhteinen öljytila. Öljyn määrä tarkastetaan mittatikusta auton seisessa vaakasuoralla alustalla. Jos öljyn pinta on lähellä mittatiku alamerkkiä, voidaan öljyä lisätä noin puoli litraa.



2. Tuulettimen hihna

Hihnan painuman pitää olla n. 13 mm generaattorin ja kampiakselin väliltä mitattuna.

Mikäli säätö on tarpeen, poistetaan auton etusäleikkö. Löysätään generaattorin yläpuolelta kaksi kiinnityspulttia sekä generaattorin hihnapyörän alapuolella olevan säätötuen kiinnityspultit. Hihna kiristyy nostamalla generaattoria. Säädön jälkeen kiristetään pultit päinvastaisessa järjestyksessä ja hihnan painuma tarkastetaan vielä.

3. Jäähdytysnest

Nestemäärä tarkastetaan moottorin ollessa jäähtynyt. Tarvittaessa lisätään vedellä puoliksi laimennettua pakkasnestettä täyttöaukon alare-

nassa olevan merkkilevyn korkeudelle.

Jäähdytys- ja lämmitysjärjestelmän tiiviys sekä letkujen, liittosten ja kiristimien kunto tarkastetaan.

4. Pesulaite ja pyyhkimet

Pesulaitteen nestesäiliö täytetään. Kesällä käytetään vettä, johon on lisätty esim. astianpesuainetta. Kylmien säiden tullen nesteen on oltava pakkaskestävää.

Suuttimet suunnataan siten, että suihkeet osuvat lähelle tuulilasin yläreunaa. Suuntaus tehdään neulalla.

Pyyhkimien sulat tarkastetaan.

5. Etupyörien jarrujen säätö

Esimerkki-autossa on edessä ja takana rumpujarrut, eikä järjestel-

mässä ole tehostinta.

Molemmat etupyörät kohotetaan samanaikaisesti. Jarrukilvessä on kaksi nelikulmaista säätötappia, yksi kummallekin jarrukengälle. Jos jarrupolkimen liike on liian suuri tai jarrut laahaavat, säädetään jarrukengät, yksi kerrallaan. Säätötappia kierretään ensin pyörän pyörimissuuntaan, kunnes pyörä lukkiutuu. Sitten tappia kierretään takaisin sen verran, että pyörä pyörii esteettä. Avustajan painellessa välillä jarrupoljinta saadaan jarrukengä keskittymään. Näin sille voidaan etsiä mahdollisimman pieni välitys jarrun silti laaheamatta.

Saman etupyörän toinen jarrukengä säädetään samalla tavalla. Tämän jälkeen säädetään toisen etupyörän jarrukengät. Lopuksi voidaan käsin kokeilla jarrutusvikutuksen tasaisuus avustajan painaessa jarrua vaihtelevalla poljinvoimalla.

6. Takapyörien jarrujen säätö

Tämä tehdään muuten samalla tavalla kuin etupyörienkin, mutta säätötappeja on vain yksi kummasakin pyörässä. Jarrukengien välitys pienenee kiertämällä säätötappia auton keskeltä katsoen myötäpäivään.

7. Jarru- ja kytkinneste sekä putkistot

Tarkastetaan rintapellissä olevien säiliöiden nestemäärä. Säiliöt on pidettävä lähes täynnä jarrunestettä. Selvä vajuus on merkki vuodos-

ta, jolloin putkisto liitoksineen sekä pyöräsylinterit ja kytkimen työsylinteri on tarkastettava ja vuoto viipymättä korjattava.

Jarruneste on vaihdettava viimeistään kahden vuoden väliajoin, koska nesteen vesipitoisuus lisääntyy ja neste muutenkin likaantuu.

8. Käsijarru

Tämä säädetään jalkajarrujen säädön jälkeen.

Auton alla tarkastetaan, että käsijarruvaijerit ja niiden kulmalevyt liikkuvat esteettä. Tarvittaessa ne puhdistetaan ja voidellaan kohdassa 26 esitetyllä tavalla.

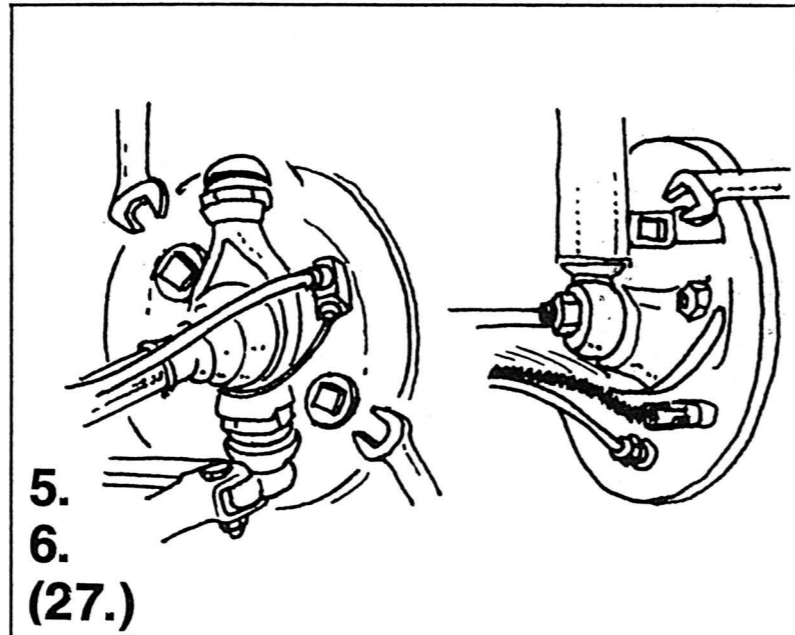
Molemmat takapyörät kohotetaan samanaikaisesti. Vedetään käsijarruvipu kolmanteen pykälään. Kiristetään käsijarrukahvan juures- sa olevia molempien vaijerien säätömuttereita niin paljon, että takapyörät tulevat raskaiksi käsin pyörittä. Vapautetaan käsijarrukahva ja tarkastetaan, että takapyörät pyörivät vapaasti.

9. Pyörät ja renkaat

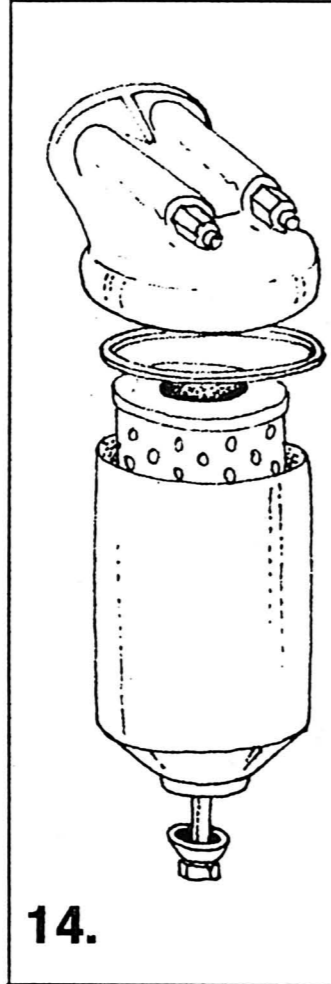
Tarkastetaan renkaiden kunto sekä kulutuspinna, joka pienen rengaskoon takia kuluu tavallista nopeammin loppuun.

Tasaisen kulumisen aikaansaamiseksi pyöriä vaihdetaan keskenään siten, että eteen tulevat renkaat, joissa on paksuin kulutuspinna. Myös vararengas pidetään kierrossa mukana.

Rengaspaineet tarkastetaan viikoittain. Ristikudosrenkaiden oikea paine on edessä 1,7 ja takana



5.
6.
(27.)



14.

1,5 kpc/cm².

Pyöränmutterit kiristetään toisiinsa nähden ristikkäin n. 6 kpr tiukkuuteen.

10. Valot ja muut tarkastukset

Tarkastetaan ajovalopolttimoiden ja heijastimien kunto sekä lähi- ja kaukovalojen toiminta ja valojen suuntaus. Suuntausta varten irroitetään valonheittimen koristekehys. Suuntausruuvi ovat valonheittimen yläreunassa ja sivussa.

Muita tarkastuskohteita C-huollossa ovat vielä istuimien ja turvavöiden kiinnitys ja kunto, mittaristossa olevat varoitusvalot, äänimerkki, peilien kiinnitys, lasinnoistimet, öljyvuodot, jousituksen nestevuodot, polttonesteputkisto, pakoputkiston tiiviys ja kiinnitys sekä ohjausvaihteen ja vetoakselin nivelten kumisuojuukset. Erityisesti viimeksimainitut kohteet on puhdistettava ja tarkastettava huolellisesti jotta rikkinaiset suojuukset voitaisiin viipymättä vaihtaa. Muuten ovat edessä suuret ja kalliit korjaukset.

Lisäys C-huoltoon

Akku

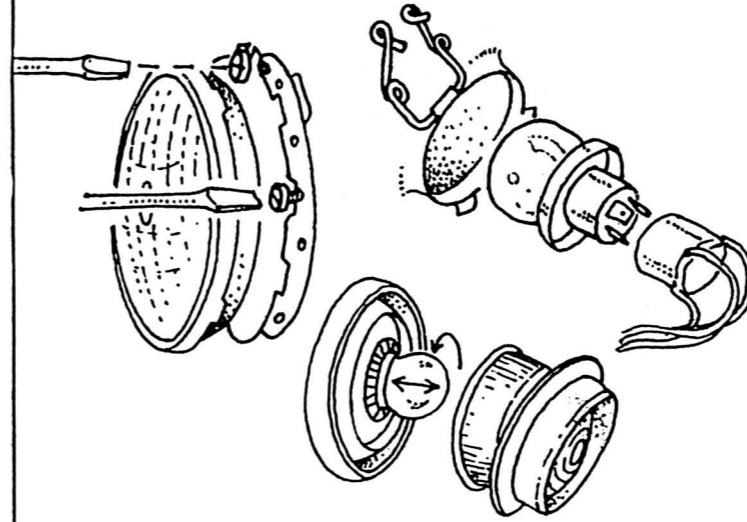
Vanhempien Minien sähköjärjestelmä on +maadoitettu, mutta tällä seikalla ei ole vaikutusta tavallisiin huoltoihin.

Tämänikäisessä autossa on yleensä ole alkuperäinen akku. Uusiin voi olla varustettu nostettavilla tulppalevyillä tai sitten normaaleilla kierretulppilla.

Akun suojus nostetaan pois, kaapelit irroitetään. Koska akku sijaitsee hieman hankalasti tavarasi- liössä, se voidaan poistaa paikaltaan.

Akun päällyys puhdistetaan ja

10.



kuivataan, navat ja kaapelikengät harjataan puhtaiksi. Varaustila mitataan areometrillä, tarvittaessa toimitetaan akku ladattavaksi. Ennen mahdollista latausta ja muu- loinkin, vajauksen ilmetessä lisätään tislattua vettä jokaiseen ken- noon n. 1 cm levyjen yläpuolelle. Kesäaikana ja pitkiä matkoja ajettaessa on akun nestemäärä tarkastettava useamminkin kuin C-huol- lon välein.

Ennen akun takaisinlaittoa puhdistetaan myös sen kotelo ja suojataan ohuella ruosteestoaineella. Vielä tarkastetaan, että kaapelikengät saavat hyvän kosketuksen. Navat ja kaapelikengät rasvataan, akun suojus laitetaan päälle.

A-huolto, 10 000 km:n tai 6 kk:n välein

11. Ohjausakselin alapään kiinnitysruuvi

Ohjausakselin alapäässä oleva kierukkahammaspyörän kiinnitysruuvi kiristetään momenttiavaimella 1-1,2 kpm tiukkuuteen.

12. Rasvaukset

Olkanivelissä on reljä, ylätukivar- sien akselissa kaksi ja takapyörien tukivarissa kaksi rasvanippaa. Viimeksimainitut nipat ovat näky- vissä auton sivuilla, takapyörien edessä. Nippoihin puristetaan jo- tain litiumrasvaa (esim. Retinax A) niin paljon, että sitä tulee ulos voi- telukohteen vastapuolelta. Etupään kohotus ja pyörien poisto helpotta- vat rasvausta.

13. Moottori-vaihteiston öljyn poisto

Öljypohjan oikeassa etukulmassa oleva poistotulppa avataan ja öljy

lasketaan pois moottorin ollessa lämmin. Tulppa puhdistetaan, tarvittaessa uusitaan sen tiiviste. Öljyn valuttua tulppa kierretään paikalleen 3,4 kpm tiukkuuteen.

14. Öljynsuodattimen vaihto

Moottoriöljyn valuessa pois vaih- detaan suodatin, joka voi olla ko- konaan vaihdettava mallia tai vaihtopatruneatyyppinen, kuten tässä tapauksessa, sijaiten aivan edessä alhaalla. Etusäleikön poisto on tarpeen tässä ja eräissä muissa- kin töissä.

Suodatinkotelon alle asetetaan pieni astia, koska keskiöpuol- tista valuu öljyä. Keskiöpuol- tista valuu öljyä. Keskiöpuol- tista valuu öljyä. Keskiöpuol- tista valuu öljyä.

Poistetaan vanha suodatin ja keskiöpuol- tista valuu öljyä. Keskiöpuol- tista valuu öljyä. Keskiöpuol- tista valuu öljyä.

Osat pestään petrolissa ja kuiva- taan. E.m. tiivisteet korvataan tar- vittaessa uusilla.

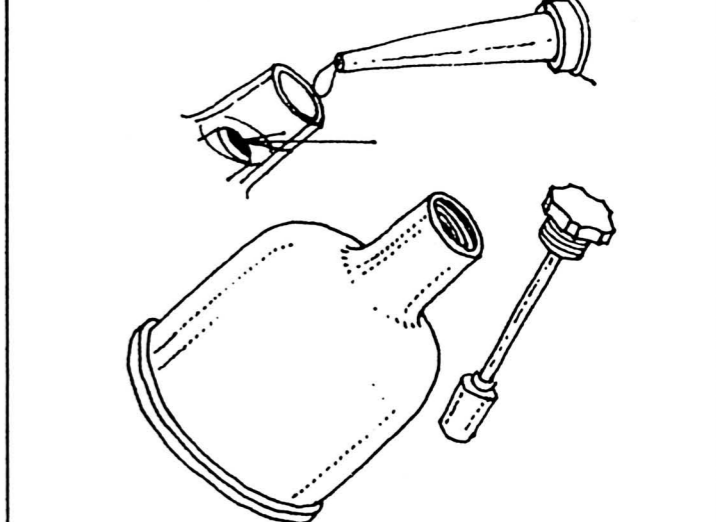
Kotelon kansiosa jää kiinni moottoriin. Kannen reunasta pois- tetaan vanha tiivisterengas rauta- langalla tai terävällä puutikulla kaivaen. Kansi puhdistetaan ja reu- naan laitetaan uusi tiiviste.

Puhdistetut osat ja uusi suoda- tinpanos laitetaan koteloon keskiö- puol- tista valuu öljyä. Keskiöpuol- tista valuu öljyä. Keskiöpuol- tista valuu öljyä.

15. Öljyn täyttö moottoriin

Suodattimen vaihdon jälkeen täy- tetään moottori-vaihteistoon 4,8 l öljyä. Moottori käynnistetään het- keksi, jotta öljynsuodatin täyttyy, ja samalla voidaan tarkkailla mah-

18.



dollisia vuotoja suodatinkotelon tiivisteissä. Kun öljy on laskeutu- nut, sen määrä tarkastetaan mittati- kusta.

16. Käsijarrulaitteiston voitelu

Käsijarruvaijerit kulkevat kahvasta ensin suoraan taaksepäin ohjai- miin, joissa niiden on liu'uttava, kääntymällä samalla 90°. Ohjaimet puhdistetaan ja voidellaan rasvalla.

Takapyörien edessä vaijerit kääntyvät kulmalevyjen kautta jäl- leen 90°. Näissä vaijerit eivät liu'u, vaan kulmalevyt on akseloitu kää- ntyviksi. Akselitapit voidellaan ölj- jyllä.

Jarrukilvissä vaijerit on kiinnitet- ty tapeilla käsijarruvipuihin. Tappi- en sokat tarkastetaan. Tapit sekä palautusjousien kiinnityskorvak- keiden läpivientireiät voidellaan rasvalla. Lopuksi tarkastetaan, että vaijerit pääsevät esteettä kiristy- mään ja palautumaan.

17. Generaattorin laakerin voitelu

Tasavirtageneraattorin takalaake- rissa on pieni "Oil"-merkitty voi- telureikä. Tähän laitetaan muutama tippa öljyä, ei kuitenkaan liikaa.

18. Kaasuttimen öljymäärä

Minin S.U.-kaasutin poikkeaa ra- kenteeltaan ja toiminnaltaan huo- mattavasti tavallisista tyypeistä. Ylimpänä on imukammio, jonka sisällä oleva mäntä nousee ylöspäin lisättäessä moottorin kierroslukua. Männän liikettä vastustaa jousi, joka kierroslukua alennettaessa pa- lauttaa männän alas. Männän jat- keena ylöspäin on ontto pystyakse- li, joka ulottuu imukammion päällä olevaan holkkiin. Holkin kierre- tulppaan on kiinnitetty varsi ja sen alapäähän pieni hidastinmäntä, joka väljäksti sopii pystyakselin onttoon sisätilaan eli hidastinsylin-

teriin. Sylinteri on täytetty öljyllä, joka kaasuttimen männän liikkues- sa joutuu kulkemaan hidastinmän- nän ohi ylös tai alas. Järjestelmä toimii iskunvaimentimen tapaan hidastaen ja tasottaen kaasuttimen männän liikkeitä.

Öljymäärän tarkastusta varten kierretään tulppa auki ja vedetään hidastin pois. Lisätään esim. nok- kakannulla puhdasta moottoriöljyä niin paljon, että pinta on n. 13 mm pystyakselin yläpäähän yläpuolella. Hidastin painetaan takaisin sylin- teriin ja tulppa kierretään kiinni.

19. Sytytystulpat

Tulppien elektrodit sekä keskielek- trodin eristetty ympäröivä tila puhdistetaan messinkiharjalla tai hiekkapuhalluksella. Kärkiväli säädetään 0,65 mm suuruiseksi. Kierteet sekä eristeen ulkopinta pyyhkitään puhtaaksi.

Tulpat kiristetään 2,5 kpm tiuk- kuuteen. Sekä irroituksessa käy- tetään pitkää tulppahylsyä, jonka sisällä oleva kumiholkki suojaa tul- pan eristettä vaurioilta.

Tulpat vaihdetaan viimeistään 20 000 km:n välein.

20. Kytkinvivun välitys

Kytkimen työsylinteri ja kytkinvi- pu sijaitsevat moottorin oikealla puolella, kytkinkotelon päällä. Lämmityslaitteen puhallin ja ta- kimmainen ilmanava poistetaan tieltä.

Kytkinvivua vetää sen palautus- jousi rajoitinruuvia vasten. Tämän ja vivun olakkeen välissä pitää vanhemmissa autoissa, kuten tässä tapauksessa, olla 1,5 mm välitys. Uudemmissa autoissa välitys on vain 0,5 mm.

Mittauksen ja säädön ajaksi ir- roitetaan kytkinvivun palautusjou- si. Mikäli välitys on säädettävä, löy- sätään rajoitinruuvien lukkomutteri ja ruuvia kierretään, kunnes oikea välitys saavutetaan. Lukkomutteri

The Mini Cooper.



It's captured
the imagination
of a new
generation.

MINIMARKET

MYYDÄÄN: Runkolaakerin välilevyjä: Mini 1959-, Austin A35/A40/A50/A55 1954-62, Austin Healey Sprite 1958-62, MG Midget 1961-62, Morris Minor 1000 1957-62. Runkolaakerisarjoja: Mini 1959-, Austin A35/A40 1957-68, Austin Healey Sprite 1958-64, MG 1961-68, Austin Allegro 1100 1974-. Kiertokangen laakerisarjoja: Mini 1959-, Austin A35/A40 1957-68, MG 1961-68, Morris Mailer 1100 1963-69, Leyland 154 1970-, Morris Oxford 1962-74, Riley, Vidal, Vanden Plas, Wolseley, ym.
Tark. tunnistamattomia laakerisarjoja: Austin-Morris, varaosan:o AU 2054/4B (Dualloys) ja B4225LC (Glacier).
Tark. tunnistamattomia venttiilejä: Austin-Morris, varaosan:o 2616 (James) ja 2072 (James). Venttiilin ohjaimia: Mini 1959-, Morris Minor 1000 1957-62.
Kaikki osat ovat uusia.
Puh. 916-41207 (varm. ilt.).

MYYDÄÄN: BMC:n alkuperäisiä maaleja: Maroon, Island Blue, Almond green, Smoke Grey, Cumulus Grey, Tweed Grey ja GB Ford. Maalit ovat ICI:n keinohartsia. 0,95 litran purkeissa. Hinta 50mk/purkki.
Austin A35, A40 osia. Ilt. 958-28200/ Ari.

MYYDÄÄN: Mini 1000 -77. Sininen. Hyväkuntoinen. 2-renkaat. Ajettu 85.000 km. Puh. 916-51822.

OSTETAAN: Puinen kojetaulu, ilman puhallusaukkoja. 1-3 Lucas Fogranger lisävaloja.
Puh. 90-2761490.

MYYDÄÄN: Minin huoltokirja (Tamm. 67) tai vaihdetaan VW-tavaraan.
Puh. 90-2011108 / Pasi Hakala.

M Y Y D Ä Ä N

Osia vm.-70 ja -73 Mini 1000:ista, maskipeittoja, pohjapanssari sekä suom.kiel. korjaamokäsikirja.

O S T E T A A N

Mini VAN tai TRAVELLER. Pelkkä korikin riittää.
Puh. k (937) 49908, työ (937) 751240 Jukka Pöri.

OSTETAAN: Hyväkuntoiset Dunlop SP44 talvirenkaat. Bellin avokypärä, vaalean punainen ja valkoinen lippa n:o 58. Vanhat (tarkk 60-lukua) kypäräpuhelimet esim: Lustrafone. Vanha panssariputkinen karttavalo esim. Avanti.
Puh. 921-390374/Hannu.



OHJAUKSEN PUDOTIN
Sen avulla saadaan Miniin miellyttävämpi ajoasento ja helpompi hallittavuus.
Hinta: 6,75 G



ISTUIMEN SÄÄTÖLEVY
Miniinne istuimiin saadaan aivan uutta säätövaraa helposti kiinnitettävillä levyillä.
Hinta: 8,— G



MINI LISÄPOLTOAINE-SÄILIÖ

Helppo asentaa. Yhdellä täytöllä puolet pitemmälle.
Hinta: 198,— C



MONZA-PIKATÄYTTÖ-KORKKI
Helppo asentaa autoihin, veneisiin. Tyylikäs.
Hinta: 78,— C



KAASUPOLKIMEN LISÄKAPPALE

Kaikkien tunnetuimpien Cooper-ajajien käyttämä kaasupolkimen lisäkappale, jonka avulla mm. "heel-and-toe" ajotapa on valvontaa.
Hinta: 8,— G



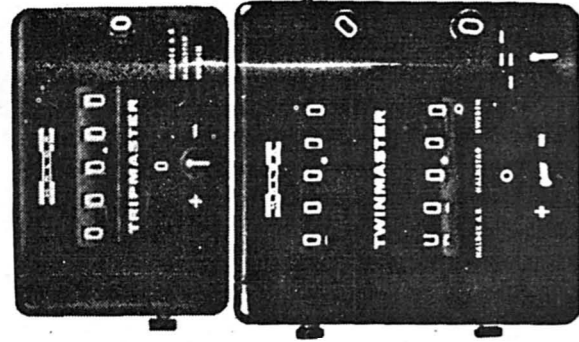
MININ OVENKAHVAT

Tukevarakenteiset ovenkahvat, jotka ovat huomattavasti alku- ja loppuajaksi kätevämpiä. Voi avata vaikkapa kynnäripäällä.
Hinta: 18,80 pari G

ST JA RALLYVARUSTEET

HALDA TRIPMASTER

Yhdellä asteikolla varustettu malli, jonka mittatarkkuus on 10 m. Pikanollauss sekä + ja —
Hinta: 225,—



HALDA TWIN MASTER

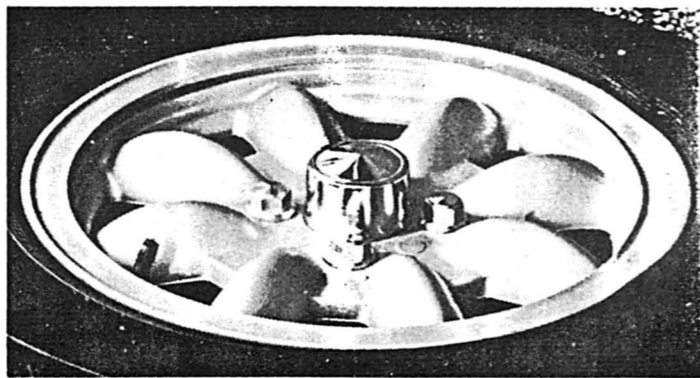
Varustettu kahdella erillisesti toimivalla laskuasteikolla, pikanollauslaitteella sekä + ja —
Hinta: 340,—



HALDA SPEEDPILOT

Ralli- ja st-ajajien yleistyökaluna tunnettu ruotsalaisen Haldan-yrityksen kehittämä välimatka- ja keskinopeusmittari kertoo Teille ajettun matkan lisäksi paljonko olette edellä tai jäljessä annettusta keskinopeudestanne. Malli Sport Special: keskinopeudet 20—150 km/h. Mittariin kuuluu autoonno sopiva T-kappale, väilvaijeri ja mittarin kiinnitysjalja. Muistakaa mainita tilauksessanne autonno merkki!

Hinta: 430,—



VANNE ESITTELY

Alfa Romeo 1300, 1600, 1750	Koko	MK I	MK II
BMC, Mini	5 1/2 X 14"	X	X
Cooper S	4 X 10"	X	X
	4 1/2 X 10"	X	X
	5 X 10"	X	X
	6 X 10"	X	X
	5 X 12"	X	X
1100/1300			
	Koko	MK I	MK II
	4 X 10"	85,—	—
	4 1/2 X 10"	89,—	—
	5 X 10"	—	100,—
	6 X 10"	—	114,—
	5 X 12"	115,—	118,—
	4 1/2 X 13"	114,—	—

HINNAT



COSMIC MK I

Korkealuokkainen alumiinivanne. Kestävämpi, kevyempi, leveämpi, turvallisempi, urheilullinen ulkonäkö. Väri: musta, kirkkailla puolilla.

MINILITE-MAGNESIUM

Suosittu vanne kilpailu- sekä normaali-käyttöön. Tilauksesta.

COSMIC LIIMATTAVA PAINO

alumiinivanteille.

Hinta: 1,25/kpl G



COSMIC MK II

Kilpailuissa testattu, kaksoiskuivilla. Muus- In killirivillä puollin Parantun jarrujen jäähdytystä.



MINI COOPERS 1968

Ex-works model. Reg No. ORX 7F, third overall in 1968 Monte Carlo Rally. Used for Castrol & Dunlop Promotions & 1st in Touring category, ex-Abingdon Cooper S.

Genuine enquiries only please
Tel: 0504 382036 (eves/wkds)

AUSTIN MINI COOPER, 1962, bright red, white roof, rebuilt in last few years, some spare parts, comes with original no 5608 MW, (2000), £4,659.00. Tel: Dixons of Sudbury on (0787) 72321. Ref (036622X12/91)

MINI 1275 COOPER S. Condition A1. Known history. 88,000 miles only. Mechanically original. Body restored. Photographs available. Registered in 1970 **RAB 10H**. Blue with white roof. £9,500. Details tel: (0789) 731458 (Home).

MINI HATCHBACK SALOON 1960. Exceptional, one of the first 5,000. One owner for nearly 30 years with some 50,000 miles only. Totally original and in remarkable condition. £4,500. Tel: (0789) 731458. Ref (017943X12/91)

MINI 850, automatic, 1967, 73,000 miles, avidly maintained by single owner, FSH, MoT and tax until mid 1992. £1,250.00. Tel: Mr Crony on (081) 979 8643. Ref (037964X12/91)

MINI CABRIOLET LTD EDITION, only 75 built, delivery miles only, alarm, private plate **J111 MYC**, £15,000. Tel: (0795) 537270 anytime. Private sale. Ref (037764X12/91)

MINI CABRIOLET, Rover's stunning new Convertible, only 75 made, EPOA. Tel: (0792) 403025, Swansea. Ref (038039X12/91)

MINI CLUBMAN SALOON, 1973, damask red with matching interior, comish registered and maintained, one lady owner, full history with original purchase invoice. 19,000 miles only, a rare opportunity. £2,500. Tel: Bude (0288) 352037 or (0860) 787810. Ref (035648X12/91)

MINI COOPER 1350 BIOCENITI, rosso red/black, 1974/M reg, in excellent condition inside and out, been stored for 8 years, totally original, RHD, engine just rebuilt, years MoT, £3,500.00. Tel: Richard on (0992) 36787 (home) or (0920) 462161 (work). Ref (037731X12/91)

MINI COOPER BIOCENITI, 1972, RHD, british racing green and white, full bare metal professional re-spray, undergone substantial restoration to class B standard, very good fast engine (1380cc), MoT, £2,500. Tel: (0603) 898071 (office) or (0603) 872056 (home). Private sale. Ref (037556X12/91)

MINI COOPER LTD EDITION, only 1,000 miles, offers over £8,000 invited. Tel: (0795) 83255. Ref (037703X12/91)

MINI COOPER MK II, 1968. 998cc, red/white, good engine, many new parts, extensive work carried out. Needs attention. Reg: **000 409F**. £1,200.00. Tel: Cardiff (0222) 594588 eves. Ref (037733X12/91)



MINIÄ OSTAJALLE: RYMYÄ KOLMIOPELLIN (A) YLÄ- JA ALAREUNA LÄPI. SE KERTOO PALJON. PAUKUTA MYÖS TAKAKELKKEÄ; VAIKKA KORI ONKIN MUUTEN REILASSA, SIELTÄ VOI LÖYTÄÄ YLLÄRI!

KIROTTU KYNNYS! HELMASSA EI ULKOPUOLELLA MITÄÄN VIKAA, MUTTA SISÄPUOLELTA VOI TYÖNTÄÄ JOSKUS TUPAKAN LÄPI! KANNATTAA TSEKATA!

Englantilaisesta auto-lehdestä saksitut ilmoitukset osoittavat, että Cooperista pyydetään mahtavia hintoja. Timon autosta pyydetään noin 194.000mk

TIMO'S MINI COOPER 'S' FOR SALE



1965 AUSTIN MINI COOPER 'S' EWK 799C

ENGINE

1293cc full Group 2 spec includes: Straight cut all synchro gearbox, straight cut drop gears Timkin spec, LSD, Kent 296 camshaft 1 3/4 SU's, ultra light flywheel, steel clutch backplate, paddle clutch, engine built by Cliff Humphries, ex Abingdon Competition Dept., dyno tested with car exhaust system and produced 120bhp at 7750rpm.

BODY AND SUSPENSION & BRAKES

Bodyshell taken back to bare metal. New panels fitted as required, seam welded as necessary, no filler used only lead. Car completely sprayed inside and out to concours standard.

Suspension includes all new components & Koni shock absorbers. Suspension geometry and shock absorbers all set up by Timo.

Brakes are all new throughout, servo rebuilt and tested at AP racing, all pipes routed to avoid stone damage, main pipe runs inside car. DS11 front pads VG95 rear shoes.

ELECTRICS

Full works wiring with relays and fused major circuits all done by John Smith of Lucas racing who wired the works minis at Abingdon in the 60's.

RESULTS

1990 HISTORIC 1000 LAKES	1ST
1991 HISTORIC RAC RALLY	1ST
1991 PIRELLI MARATHON	LEADING UNTIL 3RD DAY
1991 HISTORIC 1000 LAKES	2ND
1991 GLOBEN RALLY SWEDEN	1ST IN CLASS

£24,500

TEL: 0203 404614 FAX 0203 407022
PLEASE CONTACT TOM SEAL

NEWTON COMMERCIAL

MINI COOPER TRIM PRICE LIST 1991

EASTLANDS INDUSTRIAL ESTATE
LEISTON
SUFFOLK
IP16 4LL
TEL. 0728-832880
FAX 0728 832881

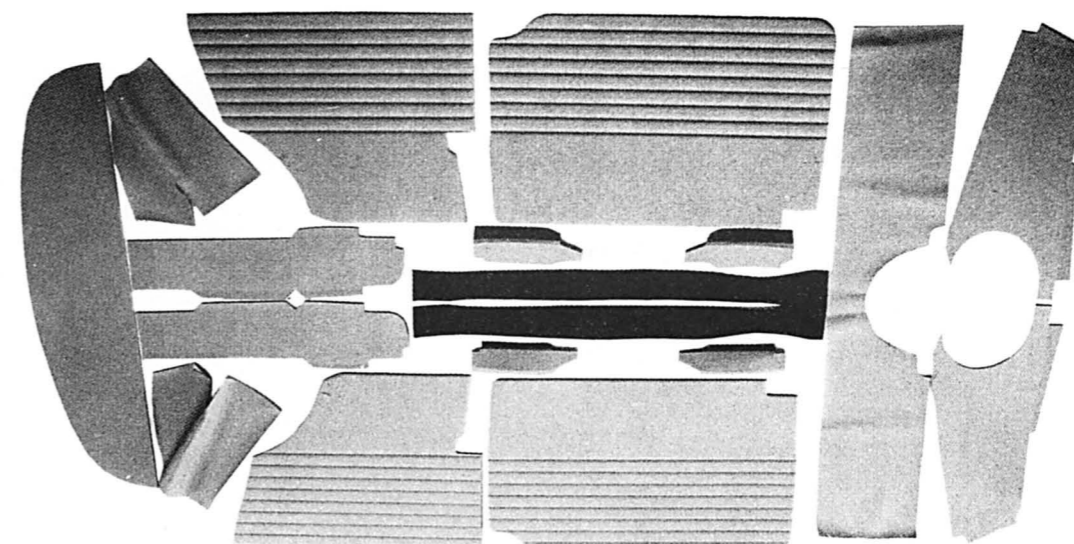
*HOOM: HINNAT f
≈ 7.85 me
+ Lvv*

NUMBER	DESCRIPTION	COLOUR	RETAIL
TK3000GB	COMPLETE INTERIOR PANEL KIT	GOLD BROCADE ON GREY	300.00
TK3001P	COMPLETE INTERIOR PANEL KIT	DOVE GREY	87.00
TK3002SD	COMPLETE INTERIOR PANEL KIT	SILVER BROCADE ON GREY	300.00
SC3010MGB	FRONT & REAR SEAT KIT	TARTAN RED/GOLD BROCADE	300.00
SC3010JP	FRONT & REAR SEAT KIT	PORCELAIN GREEN/GREY	208.00
SC3010PP	FRONT & REAR SEAT KIT	DARK GREY/DOVE GREY	208.00
SC3011MGB	FRONT SEAT BASE COVER	TARTAN RED/GOLD BROCADE	36.00
SC3012MGB	FRONT SEAT SQUAB COVER	TARTAN RED/GOLD BROCADE	43.00
SC3011JP	FRONT SEAT BASE COVER	PORCELAIN GREEN/GREY	21.74
SC3012JP	FRONT SEAT SQUAB COVER	PORCELAIN GREEN/GREY	30.00
SC3011PP	FRONT SEAT BASE COVER	DARK GREY/DOVE GREY	21.74
SC3012PP	FRONT SEAT SQUAB COVER	DARK GREY/DOVE GREY	30.00
SC3014MGB	REAR SEAT COVER ASSEMBLY	TARTAN RED/GOLD BROCADE	150.00
SC3014JP	REAR SEAT COVER ASSEMBLY	PORCELAIN GREEN/GREY	104.00
SC3014PP	REAR SEAT COVER ASSEMBLY	DARK GREY/DOVE GREY	104.00
DT3020GB	DASH PANEL KIT	GOLD BROCADE ON GREY	105.00
DT3020P	DASH PANEL KIT	DOVE GREY	21.00
DT3020SB	DASH PANEL KIT	SILVER BROCADE ON GREY	105.00
DP3020GB	DOOR PANEL KIT	GOLD BROCADE ON GREY	75.00
DP3020P	DOOR PANEL KIT	DOVE GREY	33.00
DP3020SB	DOOR PANEL KIT	SILVER BROCADE ON GREY	75.00
WA3020GB	REAR PANEL KIT	GOLD BROCADE ON GREY	120.00
WA3020P	REAR PANEL KIT	DOVE GREY	38.00
WA3020SB	REAR PANEL KIT	SILVER BROCADE ON GREY	120.00
HL 3000C	HEADLINING KIT. 2 PIECE	CREAM (CRACKLE FINISH)	32.00
CK960P	DELUXE CARPET SET	GREY	90.00
CK960G	DELUXE CARPET SET	GREEN	90.00
CK960M	DELUXE CARPET SET	RED	90.00
CK960A	DELUXE CARPET SET	BLACK	90.00
F655	FRONT SEAT BASE FOAM		4.95
C705	FRONT SEAT BASE DIAPHRAM		7.50
F666	FRONT S/SQUAB PADDING KIT		6.93
C707	PACKET OF SEAT CLIPS		2.16
DC3005M	DOOR CHECK STRAPS-EACH	TARTAN RED	2.75
DC3005J	DOOR CHECK STRAPS-EACH	PORCELAIN GREEN	2.75
DC3005P	DOOR CHECK STRAPS-EACH	DOVE GREY	2.75

THE ABOVE PRICES EXCLUDE BOTH
CARRIAGE & VAT

VAT REG. NO. 299 9958 46

PROPRIETORS R. A. NEWTON V. V. NEWTON



TRIM PANEL KIT

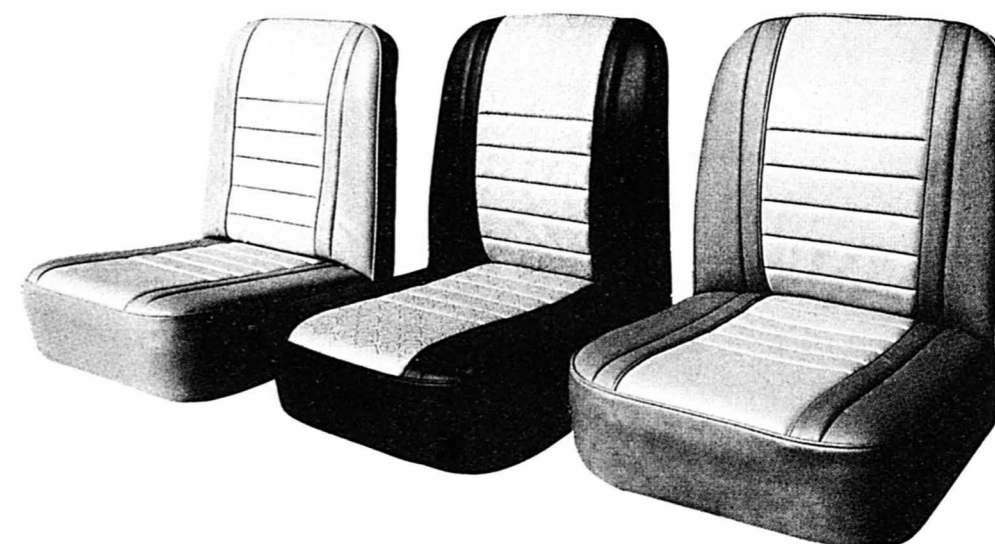
Our panel kits consist of 18 pieces, as can be seen above. All the boards are cut to shape on die cutting machines to exactly the original sizes and thickness. Two options of colour are available, Gold Brocade on Grey, Dove Grey.

CONTENTS OF KIT:

Door panels
Rear parcel shelf
Dashboard surrounds
Wheel arch cover

Quarter panels
Rear qtr pocket liners
Dash tray liner

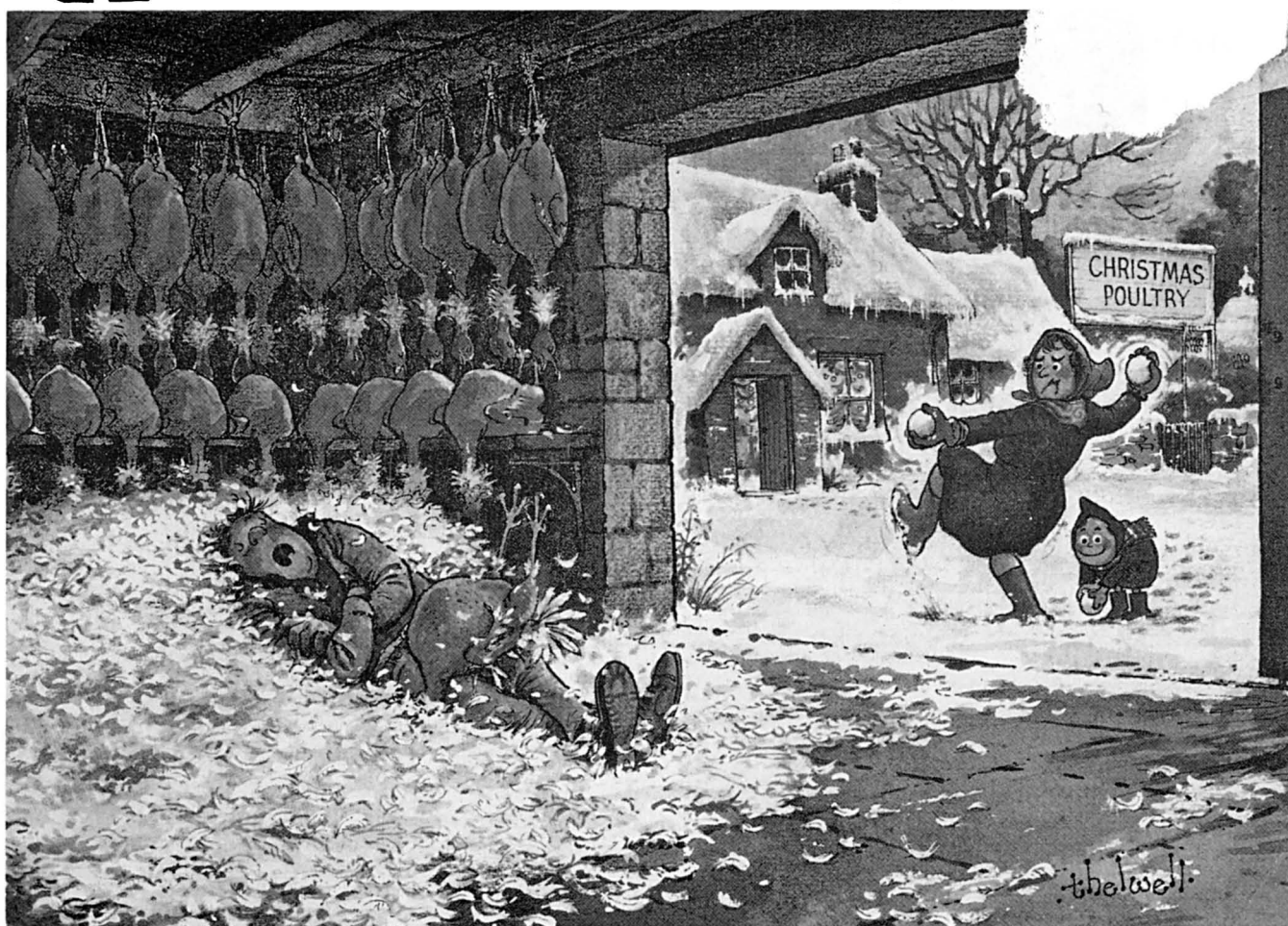
Door pocket liners & inserts
Material for dash top & 'A' posts
Lower dash rail material



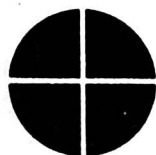
SEAT RECOVERING KIT

We are offering a seat re-covering kit which includes covers for both front seats as well as the rear. Obviously, because we have had all the vinyl materials remade, there will be a slight texture difference to any original items you may already have, so only complete sets are available.

Full fitting instructions are given with each kit. Internal items such as seat diaphragm and foams etc are listed separately in the price list.



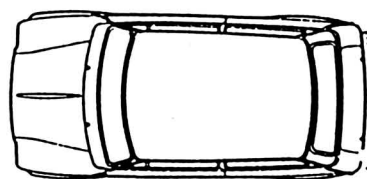
toimittaja talvilomalla



nordmanin kirjapaino

Perkiöntie 8 30300 FORSSA 30

☎ 916-22125



Lehti N:o 2 Aineisto sis vk 18, ilmestyy vk21

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

Puheenjohtaja:
Jarkko Lehtonen

Jäsenasiat:
Tapio Ketonen

Vastaava toimittaja:
Hannu Lindstedt

Sihteeri:
Hannu Lindstedt

Toimitus:
Timo Salminen

ISSN 0784-2597