



JÄSENLEHTI

N:O 2, 112, 2009



PIRKANMAA

02.02.2009

MINI CLUB FLYING FINNS RY

Puheenjohtaja:

KERHON HALLITUS

Sihtööri:



Tero Grönfors
Lähdemäentie 5 as. 4

puheenjohtaja@mcff.net



Päivi Heinonen

sihteeri@mcff.net

Varapuheenjohtaja:

Rahastonhoitaja:



Markku Lönnqvist

varapuheenjohtaja@mcff.net



Tiina Jantunen

MUUT TOIMIHENKILÖT

Kotisivujen ylläpito:



Sebastian Kulkula

webmaster@mcff.net



Jäsenrekisteri ja
Osoitteenmuutokset:

Nils Pettersson

jasenrekisteri@mcff.net

Uudet jäsenet:



Jukka Pöri

uudetjasenet@mcff.net

Kerhotavarat:



Erkki ja Torsti Mättö

Jäsenlehden toimittajat:



Virpi ja Harri Koski

kerhomateriaali@mcff.net

2 lehti@mcff.net

PAIKALLISKOKOONTUMISET

Helsinki Team

Talvikokousointumispaikkaa etsitään.

Toukokuussa, **keskiviikkona** 6.5.2009 ajokausi avataan Espoon automuseolla klo18. Siitä eteenpäin joka kuun ensimmäinen **keskiviikko** tavataan Espoossa **Bembölen kahvituvalla** klo 18. Ajokausi päätetään taas Espoon automuseolla syyskuun ensimmäisenä keskiviikkona klo 18.

Lisätietoja saa Saku Lovén,

Pirkanmaan Team

Tampereen seudun Ministit kokoontuvat joka kuukauden ensimmäinen **Maanantai** klo18.00 - Vehoniemen Automuseo, Kangasala.

Lisätietoja voi kysellä Tiina Jantuselta,

Saa poiketa

kauempaakin !

Turku Team

Kokoontuu joka kuun ensimmäinen **torstai** klo 18.00 **SGN BIKES** tiloissa, Hämeentie 133, Hämeentien Nesteen ja Hilan kiinteistön välissä. Lisätietoja voi kysellä Hemmo Lehtoselta,

Lahti Team

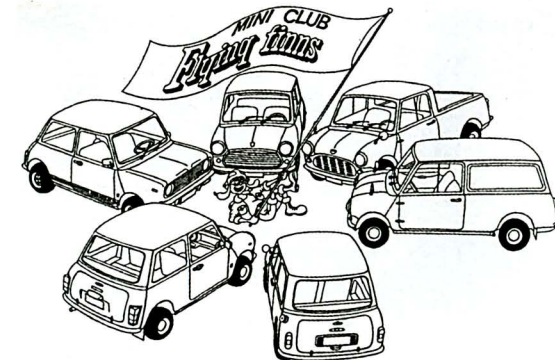
Kokoontuu joka kuun ensimmäinen **keskiviikko** Shell Majakkaan alkaen klo 19.00. Lisätietoja voi kysellä Jarkko Lehtoselta,

Keski-Suomi Team

Kokoontuu joka kuun viimeisenä **tiistaina** klo 19.00 alkaen Esso Kyläseppä, Petäjävesi. Lisätietoja voi kysellä Tapio Oksaselta,

Etelä-Karjalan Ministit

Kokoontuu ABC-Viipurin Porttissa kuun joku **Maanantai klo 18.30 eteenpäin**. Lisätietoja kannattaa kysellä Torsten "Topi" Mätöltä, Porukkaa kaivataan!





PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Vuoden ensimmäisessä lehdessä kirjoittelin, että Minin 50-vuotis synttärät tulevat näkemään pitkin vuotta.

Nyt kun tulevan kauden tapahtumat rupeavat käytännössä hahmottumaan, näyttää tulevasta vuodesta tulevan hyvinkin Mini painoitteinen.

Vai mitä sanotte kun tapahtumakalenteri on jo "omista" tapahtumista kertaallisen täynnä: Lahden Classic Motorshow,

Mobilia,

kesäkokous,

IMM,

Britit kohtaavat,

ratapäivät,

syyskokous,

rata- ja rallikilpailut jne.

Ei ainakaan kerhoa voi syyttää, ettei olisi järjestetty mahdollisuuksia harrastaa.

Loppu on jokaisen omasta aktiivisuudesta kiinni. Ei jatkossakaan kukaan tule kotiovelta hakemaan. Ainakaan yleensä.

Kevätterveisin,

Tero G.

huomio!!

Classic Motor Show, 2.-3.5. Lahti

Tero ottaa vastaan vapaaehtoisia esittelijöitä osastolle ja koordinoi tarpeen mukaan, siten että osastolla on sopivasti väkeä.

Rekvisiittaa kaivataan yhä.

Lisätietoa saa Tero Grönfors



Seuraavat tekstikatkelmat ovat otettu Classic Motor Shown tiedotteesta 12.3.2009.

CLASSIC MOTORSHOW

LAHDEN MESSUKESKUS 2.-3. TOUKOKUUTA 2009

www.classicmotorshow.fi

Muistojen ajoneuvot entisaikojen loistossa

Messukeskuksen täydeltä upeita klassikoita ja arkipäivän nostalgiaa. Alan asiantuntijoita, merkkikerhoja, kauppiaita, kunnostajia ym.

Yli 25v. ajoneuvoille 400 ilmaista pysäköintipaikkaa messukeskuksen pihassa.

autoja
moottoripyöriä
mopoja
skoottereita
moottorikelkkoja
traktoreita
pienoismalleja
näytösajoja ja
muuta oheisohjelmaa

Väitä
jonotusta,
hanki liput
ennakkoon: 0400 10 800 (Lahden messut)
0400 10 820 (Loppuohjelma)

Avoinna: la-su 10-17
LIPUT: 15€
Alle 12 v. ilm. aikuisen seurassa

60-luvun
rallitähtien
näytösajo
sunnuntaina

MOBILISTI

TAPIOLA

ALTO
GLYM

MOBILIA

1952 OLYMPIALAISET JA SUOMEN AUTOISTUMINEN

C-halliin kootaan tänä vuonna teemaosasto, joka esittelee Helsingin Olympialaisten vaikutusta Suomen autoistumiseen. Tuolloin saatiin lisenssijä tuoda maahan ajan mittapuun mukaan laaja ajoneuvovalikoima, jotta Suomi näyttäytyisi edistyksellisenä Olympiavieraiden silmin. Vuodelta 1952 peräisin olevaa ajokalustoa on maassa yhä runsaasti. Teemahalliin rakennettavan näyttelyn halutaan heijastelevan koko vuoden 1952 tunnelmia, keskeisimmässä asemassa ajoneuvot ja Helsinki.

MERKKIPÄIVIÄ JUHLITAAN –

MM. 50-VUOTIAS SA-HK ISOLLA JUHLAOSASTOLLA LAHTI-HALLISSA SA-HK ry:llä on C-halliin varattu suuri tila jolla kaikki seuran alueyhdistykset tulevat esittelemään toimintaansa. SA-HK:n juhlinnan lisäksi useat ajoneuvomerkit viettävät näyttelyssä vuosipäiviään. Tällaisia ovat ainakin seuraavat merkit:

Audi - 100 vuotta
Morgan - 100 vuotta
Citroën - 90 vuotta
Jawa - 80 vuotta
Abarth - 60 vuotta
Mini - 50 vuotta

CLASSIC MOTORSHOW HUIPENTUU 60-LUVUN TÄHTIEN NÄYTÖSAJOON

sunnuntain ajonäytöksiin, joissa nostalgisen 60-luvun maineikkaimmat ralliautot saavat kyytiä samoilta kuljettajilta, jotka aikanaan olivat luomassa niiden mainetta.

Tällä kertaa keskitytään puhtaasti 60-luvun kalustoon ja paikalle saadaan lähes kaikki sen vuosikymmenen kotimaisilla rallipoluilla menestyneet automallit. Skoda Octaviasta ja Volvo PV544:stä alkaen kavalkadi on kattava. Mäkeen kiihdytetään myös mm. Morris Minillä, 2-tahtisella Saab 96:lla, porrasperäisellä VW 1500 ”pahnapuhaltimella”, Ford Cortina Lotuksella, Isuzu Bellet GT:llä, Renault R8 Gordini ”sinisorsalla”, Opel Rallye Kadettilla sekä Volvon myöhemmillä malleilla Amazon ja 142.

Suuri osa samoista autoista nähdään mäessä jo ensimmäisenä näyttelypäivänä, lauantaina, mutta silloin omistajiensa ajamina. Sunnuntaipäiväksi klassikoihin hankitaan käskijäksi joku niillä laakereita niittänyt 60-luvun nimi, joissakin tapauksissa useampikin. Mäkeä sahataan kolminkertaisen Suurajovoittajan Simo Lampisen johdolla ja jo tähän mennessä on pitkälti toistakymmentä 60-luvun kotimaista kärkinimeä lupautunut mukaan.

Perinteinen Minien kesänavausajelu

sunnuntaina 17.5.2009 klo 11.00 alkaen Kangasalla

MOBILIAssa

Ohjelmassa vapaata seurustelua ja Minien ihastelua ja ihmettelyä.

Kaikki Minit ovat tervetulleita paikalle!

Tänäkin vuonna erityisteemana on rakennellut, muutellut/viritellyt Minit: kaikenlaiset Mineistä luodut mielikuvituksen/kädentaidon tuotokset, tekniikka- ja korimuutokset ym,ym. Keskennäisiä projektejakin saa tuoda paikalle.

Kävijät äänestävät päivän hienoimman ja erikoisimman Minin.

Paras ajoneuvo/asu-yhdistelmä palkitaan.

Mahdollisuus romutoriin ja varaosamyyntiin.

Halukkaille tarjolla ulkopelejä ja 10 rastin kävelyretki Mobilian ympäristössä.

Uuteen näyttelyyn ”Koulutiellä” kerholaisille sisäänpääsy puoleen hintaan.

Entisten vuosien tapaan Mini Club tarjoaa jäsenilleen pullakahvit ja liikennepuistoon vapaan ajovuoron 4-12 v. lapsille.


Ruokailumahdollisuus, tiedustelut ja varaukset puh. (03) 3140 4000 tai ravintola@mobilia.fi.

Tervetuloa!


Yhteyshenkilö Timo Virtanen



Viime kevään tunnelmia.



Mama's
CLASSICS
R A L L Y E



Mama's
CLASSICS
TOURNAMENT

23.5 HIISIGOLF

23. - 24.5.2009 VALKEAKOSKI

Hyvä Autoharrastaja !


Järjestämme neljännen kerran Etelä-Pirkanmaalla koko perheen autoilutapahtuman. Tapahtuma on kaksipäiväinen ja järjestetään 23.-24.5.2009.

Luantaina 23.5. järjestetään Mama's Classics Golf tournament Autoharrastajille Lempäälän Hiisi Golf kentällä.

Sunnuntaina 24.5. ajetaan perinteinen Mama's Classics Rallye. Kyseessä on koko perheelle soveltuva autoilutapahtuma, joka ajetaan asfalttipintaisilla teillä Pirkanmaalla. Mama's Classics ei ole nopeuskilpailu vaan paremmuutta mitellään tarkkaavaisuudessa, yhteispelissä ja auton käsittelyssä.

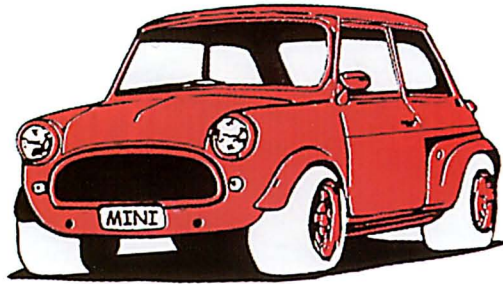
Mama's Classics on tarkoitettu nimenomaan vanhemmille autoille, mutta mukaan pääsee myös autoilla, jotka merkkinsä tai mallinsa puolesta voidaan lukea harvinaisempiin tai erikoisempiin malleihin ikään katsomatta.

Autoiluterveisin



Juha Kivimäki
kilpailujen johtaja
0400 403 242
juha.kivimaki@mamas.fi

Lisätietoa on kotisivuillamme
www.mamasclassics.fi



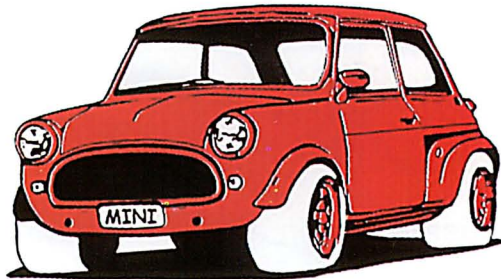
Hei Pohojalaanenin ministi tai muuten vaan hullu!
Räknätähänkö nuppiluku ja pannahan nokat vastakkain?

Toivottavasti säki pääset tulemaan!

Sunnuntai 24.5.2009 14.00 ABC Seinäjoki

Mennähän vaan, isoolla vaihteella ja alamäet vapaalla!

Mari & Sakke



Kutsu

Hyvä brittiauton omistaja!

Terveisiä 60's FOREVER ry:stä. Olemme järjestämässä 60-luvun tapahtumaa Porvoon Taidetehtaalle (Fiskarsiin). Ohjelmantäyteinen päivä on lauantai 4.7.2009.

Jotta saavuttaisimme Aidensfield -tunnelman ("Sydämen asialla"), toivoisimme että osallistuisit 60-lukuisella autollasi sisääntulon eteen järjestettävään paraatiin. Tarjoamme mukavan iltapäivän ajan hengessä, ruokailun ja pari olutta tai muuta virvoketta.

Ystävällisin terveisin,
60's FOREVER ry.

Pikaiset yhteydenotot:

PJ Tuomo Lilja
tuomo.lilja@pp.inet.fi / 040 543 1615

Kai Berglöf
kai.berglof@keracomp.fi / 0400 310 633



Yllä työn alla oleva lentolehtinen.

Varsinainen tiedottaminen aloitetaan, kun kaikki ohjelman osat ovat paikallaan - helmikuun aikana.

Toistaiseksi varmistuneita esiintyjä ovat mm.

The Swinging blue Jeans, Jiri Nikkinen Trio ja Jake Nyman (juontaja) sekä paikalliset 60's-suosikkiyhtyeet.

Tiedotus tapahtuu median, julisteiden, lentolehtisten ja yhdistyksen verkkosivujen kautta.

www.60sporvoo.fi

Suomen suurin ja kaunein Minitapahtuma

Kesäkokous 17.-19.7.2009
Etelä-Pohjanmaalla Kurikassa!

Tervetuloa Kurikan Pitkämönrantaan pitämään hauskaa ja tapaamaan muita Ministejä perinteisen kesäkokouksen merkeissä! Sadettakaan ei tarvitse pelätä, saamme paikalle juhlateltan johon mahtuu isompikin porukka.

Aloitetaan kisailu perjantaina iltapäivällä ja jatketaan sunnuntaihin saakka. Aikaisemmissa kokouksissa laulu on raikunut, joten nyt saa laulaa luvan kanssa!

Lauantaina ajellaan Mineillä taitoa, näppäryyttä ja hoksottimia vaativissa tehtävissä.

Lapsillekin järjestetään omaa kivaa.

Illalla pannaan jalalla koreasti paikallisen tanssiorkesterin tahdissa pikkutunneille saakka.

Lisätietoja:

www.pitkamonnranta.com varaukset 0400 833977 Maire Lamminen

www.kurikka.fi

www.shakewell.org

Paikalliset harrastajat ja muut vapaaehtoiset, ottakaa rohkeasti yhteyttä, laitetaan homma toimimaan!

Vastaamme mielellämme tapahtumaa koskeviin kysymyksiin ja otamme ideoita vastaan.

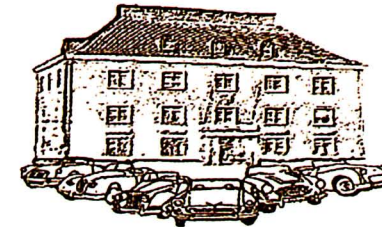
Ystävällisin terveisin,

Mari Lovén
Saku Lovén

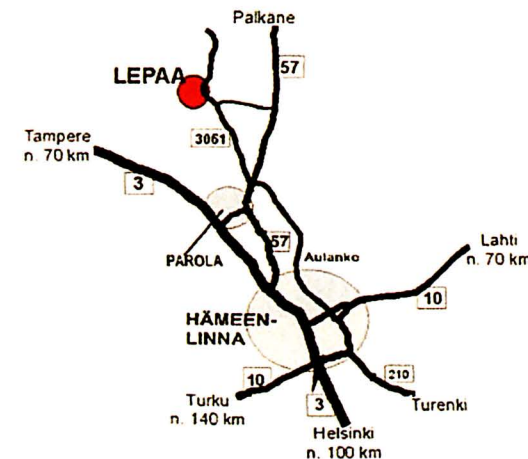
12



Britit kohtaavat



sunnuntaina 9.8.2009 klo 10 – 15
Lepaan puutarhaoppilaitoksessa Hattulassa



Lepaan puutarhaoppilaitokset sijaitsevat Hattulan kunnassa Vanajaveden itä-rannalla 17 km Hämeenlinnasta pohjoiseen ihan-teellisen ajomatkan päässä Helsingistä, Lahdesta, Tampereelta ja Turusta.

Lepaalla on kuuluisa viinitila, puutarhat, taimisto ja golfkentät. Hopealinjan vesibussit kulkevat Lepaanvirran kautta. Tutustu Lepaan palveluihin Internetissä: www.lepaa.hamk.fi

Triumph Cars Club of Finland ry

Lisätietoja: Jorma Kölhi

E-mail: info@triumphcar.fi

Puh. 040-760 2430

OLISIKO SINUSTA KERHON TOIMIHENKILÖKSI?

KERHON TOIMINTAAN KAIVATAAN UUSIA TUULIA JA UUSIA IHMISIÄ, PITÄMÄÄN HUOLI ETTÄ KERHO-TOIMINTA JATKUU JA KEHITTYY.

JOS OLET VÄHÄÄKÄÄN INNOSTUNUT TOIMIMAAN JOSSAKIN KERHON TOIMIHENKILÖN TEHTÄVISSÄ, OTA REILUSTI YHTEYTTÄ NYKYISIIN TOIMIHENKILÖIHIN.

JOKAISEEN TOIMEEN OPASTETAAN JA AUTETAAN ETTEI KENELLÄKÄÄN OLISI SUURTA KYNNYSTÄ ALOITTA TOIMIHENKILÖNÄ.



Join us to celebrate 50 years of the mini.

**INTERNATIONAL
MINI MEETING 2009**

Further info:

www.birminghammoc.com
www.imm2009.co.uk

Tel: 01902 630467
Mob: 07887 504049
Email: miniworld@talk21.com

THE ORIGINAL AND HIGHEST QUALITY FOR THE NAME
MiniWorld



mini spares

7. 8. 9. AUGUST 2009



COFTON PARK, LONGBRIDGE, BIRMINGHAM 7. 8. 9. August 2009

IMM 2009, LONGBRIDGE, BIRMINGHAM, 7-10.8.2009

On jälleen tullut aika suunnata katseet jo tulevaan kesään ja Englantiin. Tänä vuonna päätettiin, että IMM-ilmoittautuminen tehdään kerhon kautta.

Ilmoittautumismaksu on **62** euroa aikuiselta (kurssiheilahtelu otettu huomioon) ja **25** euroa 6-12 vuotiailta. Alle 6-vuotiaat ilmaiseksi.

Otan vastaan ilmoittautumisia **1.5** asti, jonka jälkeen jokainen voi hoitaa ilmoittautumisensa itse!!!

Tilinumero, jolle maksu suoritetaan on

Ilmoittautumisen yhteydessä minun tarvitsee saada alla olevat tiedot:

Auton merkki ja malli sekä vuosimalli

Rekisterinumero

Kuljettajan etu- ja sukunimi

Kuljettajan syntymäaika

Osoite

Kuljettajan sähköpostiosoite

Matkustajan nimi/nimet

Aikuisten määrä

Lasten määrä

T-paidan koko s,m,l,xl,xxl

Tavallinen- vai kasvisruokavalio

Normaali- vai perheleirintä

Lisäksi tieto myös mahdollisesta trailerista tai asuntovaunusta

Pyytäisin tarkkuutta ja täsmällisyyttä ilmoitusten suhteen, jotta asia hoituisi mutkattomasti :o)

Innolla Immiä odotellen,

Kirsi Grönfors

Tarkempaa tietoa tapahtumasta sivulta www.imm2009.co.uk

RATAPIINA

20.9.2009



KLO 12 ALKAEN BOTNIARINGILLA

- MUTKARADALLA AJOA
- VARIKKORJUSUN VALINTA
- OVAALIRADALLA AJOA
- MAHDOLLISUUS ROMPETORIIN

Saukkolan EK 7.3.2009. Loppi



Paikalle saapui omin avuin ainakin 4 Miniä!!



P. Paarala ulkoilutti Austin Healey Spriteä. Traileri kuomun alla ei ole turhia tiloja.



Halukkaita radalle rattia vääntään tai oikeammin ek:lle oli Minejä ja yksi Austin Healey Sprite.



Kello lähetys joka tasa minuutti.
Kuin oikean rallin lähtö, odottaen omaa vuoroa.



P. Pihlajaveden omistama **Austin Mini Cooper 997 1961**.
Kävi myös näytillä. Auto on myynnissä.



Mini Club Flying Finns huolto rinki

YHTEYSHENKILÖT:

Helsinki / Uusimaa

Saku Lovén

Turku / ympäristö

Nils Pettersson

Hämeenlinna / ympäristö

Markku Lönnqvist



Tampere / Nurmo
/Seinäjoki

Sebastian Kulkula

Itä-Suomi / Lappeenranta

Torsti "Topi" Mättö

Keuruu / Jyväskylän seutu

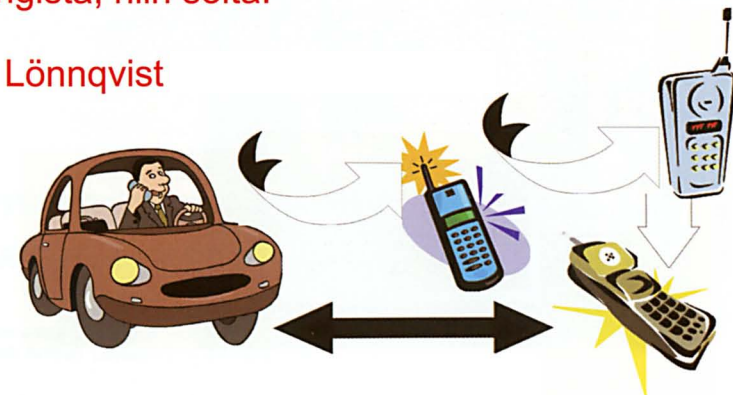
Tapio Oksanen

Kemi / ympäristö

Erkki Virolainen

Jos huomaat nimesi puuttuvan listalta tai haluat lisätietoa
huoltoringistä, niin soita.

Markku Lönnqvist



Mini taas mestari. Tietysti.

Rata-ajon SM-kilpailu, luokka alle 1300 cm³. Mestari tänäkin vuonna Olav Westman ja Mini Cooper S. Toinen Algot Keittunen myöskin Mini Cooper S. Kaksoisvoitto kovassa luokassa kertoo Minin tekniikasta, laadusta ja ajo-ominaisuuksista.

Mini — sama tekniikka perheautossa kuin kilpakoneessa. Ehdottomat ajo-ominaisuudet ja kestävyys. Suorittakaa koeajo.

OYSUOMEN AUTOTEOLLISUUS AB
voimavaunu

British Leyland-myyjät kautta maan.



Lehtileikkeet
Vauhdinmaailma 1971 ja 1972

”Myönnettäköön olen Mini-hullu”



Mini menee.
(monet jäävät)



Aja Minillä koekilometrit.
Siitä syntyy kestävä ja lämmin suhde. Mini vaihtoehdot: Mini 850, Mini 1000, Mini Clubman.
Nyt Minit mini-hintaan.

OY SUOMEN AUTOTEOLLISUUS AB
voimavaunu

Lauttasaarentie 52, 00200 Helsinki 20. Puh. 673 283
- sekä British Leyland-myyjät kautta maan.

ETELÄ-SAIMAAN VIikonvaihe 23.1.2009

Odotettavissa: pieniä autoja

Hummerilla ei saa naisia

NINA ROSSO -KOIVISTO
APULAIKKAUPUNJOHTAJA
Korvakoski polo. Mies tarusti hämmästyttävää joko synty, kun hän ryhtyi valittuun aikien etsiskelymään työsuhteutokeen katunasturi.

Mutta alkää nyt Karja mollaako. Hän on viime vuonna liittänyt Lappeenranta ja joutsesta yhtiön sen verran hiki haatussa, ettei ole siinä tinnilyksessä ehtinyt seurata trendejä.

Muuten mies olisi huomannut, että katunasturi on nykyisin outu, jopa oloaisten passi.

Ilmastomuutos ja taloustaantumana ovat antaneet poikaa sille, että liikenteenvalioissa kaanittava katunasturi saa osakseen yhä hyväksyviä mulkaisuja kuin minnikkuruuki 90-luvulla.

ESSIN TRENDINEN on havainnut, että kaikkien isokokoisten, bensaa ahmivien falloksentekijän aika on ohi, ja trendivisittin on kääntynyt aivan päinvastaiseen suuntaan. Eli sitä kovempi jalki, mitä pienempi auto.

Pienistä autoista on tulossa status-symboli. Terveystiä ja hoikkuu-

ta ihannoivaan kulttuurin auton pieni koko sopii erinomaisesti, jos olet perusajantit, jolla on vahva kajuhanata ja jäykät jäsenet, yrittäjä tunkea itsestä pikkuurikkiseen autoon. Sen sijaan hoikat maratoonarit ja menestyvät loikkaavat autoon muita mukittia.

KUN AEMMIN firman parkkipaikoilla pomojen ruudussa oli Mercedes ja Audia toisensa perään, pian dfrikkojen työsuhteentot erotan siitä, ettei ne näpöittäväi perusdunareiden farmiautojen rinnalla pieninä ja sievinä.

On Smartia, Toyota Yarisia ja junkkia vielä stromppia malleja, jolla autonvalmistajat suolaavat markkinoille.

Ja jos naisen jalki haluaa saada auton avulla veteläsi, ei todella-kaan kannata kutsuilla kyllä Hummerilla, Lamborghiniilla tai Ferrarilla.

Sen sijaan vaikutuksen tekee todennäköisemmin Mini tai vanha räpittäkka.

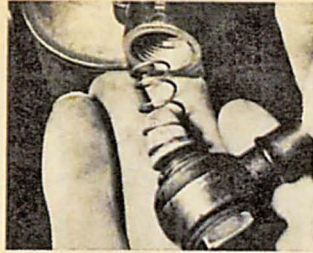
Myös valtuusterailiilla nähtävät autosatutet tulevat jatkossa näytettämään hyvin erilaisista. Eihän kukaan katu-uskottavai poli-



FUTUREMAGEBANK

VANHAAT Minit kannattaa kalvaa nättäläisistä, sillä tulovärsuudessa pieni auto on status-symboli.

tikko enää suostu astumaan isoon, autosatutet joka tapauksessa etenevät hitaasti, tarkoitukseseen saroidut moponautot.



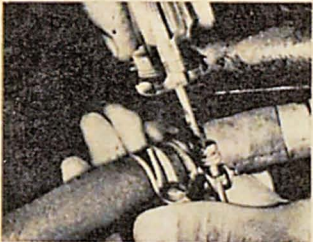
Suodattimesta huolimatta saattaa pieni lika-hiukkanen päästä tukkimaan kaasuttimen suuttimen. Suutin voidaan puhdistaa voimakkaalla puhalluksella.



Jos poltoneste ei pääse kaasuttimeen asti, on ensimmäiseksi tarkastettava, onko poltonestepumpun suodatin puhdas.



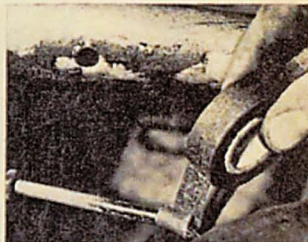
Jos moottori kuumenee liikaa, ei pidä jättää huomioinnottomaksi todennäköisintä vikaa. Tarkastettaessa kuuman moottorin jäädytysveden määrä on syytä avata jäädyttimen tulppa varovasti, ettei kiehuva vesi lentäisi silmille.



Jäädytysvesiletkujen ja letkunkiristimien kunnon tarkastaminen unohdetaan usein, vaikka pienikin vuoto lekustossa saattaa aiheuttaa moottorin liiallisen kuumenemisen.

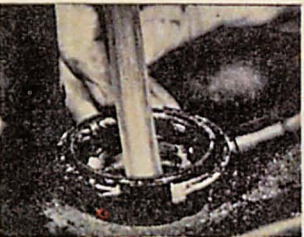


Sinappijauhe tai vaikkapa hyvin hieno savi voi korjata sylinteriryhmän keernatulpan pienen vuodon, mutta jos koko keernatulppa irtoaa, reikä on yritettävä tukkia millä tahansa saatavissa olevalla esineellä, esimerkiksi puutulppalla.

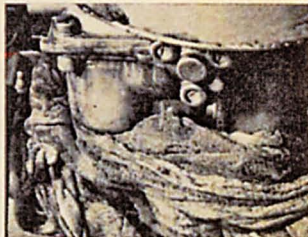


Metallisen poltonesteputken voi pakata tunkemalla reikään salppua ja kiertämällä sen päälle teippiä tai eristysnauhaa.

Konsteilla eteenpäin



Kun muoviletkusta on leikattu katkennut, rosainen pää pois, voidaan letkun päästä nostakista upottamalla se kuumaan jäädytysveeteen, jotta sen saisi työnnettyä liittimen päälle.



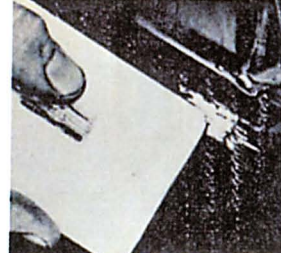
Nopeammin kuin istumalla ja odottamalla moottorin jäähtymistä voidaan kuumuuden aiheuttama höyrylukkokaasuttimesta poistaa kylmään veteen kastetun rievun avulla kietomalla se kaasuttimen ja imuputkiston ympärille.

Auto tuskin katsoo kelloa ja valitsee omistajalleen sopivan ajan mennessään rikki maantiellä. Autoon yllättäen tulleet viat voivat olla hyvinkin kiusallisia, jos autoilijalla esimerkiksi on kova kiire tai jos rikkoutuminen tapahtuu yöaikaan kaukana asutuksesta. Tästä syystä on hyvä osata tehdä itse pieniä korjauksia ja on hyvä tuntea muutamia »kikkoja», joilla auton voi kunnostaa väliaikaisesti päästäkseen lähimmälle korjaamolle.

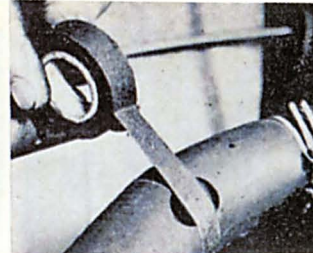
Kun autoon tulee vika maantiellä, on ensimmäiseksi vain istuttava ja ajateltava. Kuljettajan on yritettävä palauttaa mieleensä kaikki oireet, jotka hän huomasi juuri ennen auton pysähtymistä.

Olettaakamme esimerkiksi, että moottori oli muutamia kertoja sammumaisillaan ja sammui lopuksi kokonaan. Nuo oireet viit-

taavat siihen, että moottori ei saa kunnolla poltonestettä. Jos taas moottori jättää silloin tällöin jonkun kerran syyttämättä ja sammuu lopuksi kokonaan, on vika todennäköisesti syytysjärjestelmässä. Normaalia korkeampi jäädytysveden lämpömittarin lukema, vilkkuva latauksen merkivalo tai latauksen puuttuminen kokonaan ovat oireita, jotka ta-



Jäädyttimen kennoston vuoto voidaan korjata väliaikaisesti tunkemalla runsaasti salppua vuoto-kohtaan ja näin saatetaan päästä ajamaan kotiin saakka.



Vesiletkussa oleva pieni vuoto voidaan korjata asettamalla sisärenkaan paikka reihin päälle ja kiertämällä sen päälle teippiä.



Katkennut jarruputki voidaan sulkea kiertämällä ruuvi putken päähän. Tällä tavalla saadaan säilytettyksi jarrut kolmessa pyörässä.

vallisimmin viittaavat vialliseen tai katkenneseen tuulettimeen hihnaan.

Poltonestepumpun vialt

Jos oireiden perusteella voidaan päätellä, että moottori ei saa poltonestettä — vaikka tankki ei olekaan tyhjä — tulee ensimmäiseksi irrottaa poltonesteputki kaasuttimesta ja katsoa, pääseekö poltoneste kaasuttimeen asti ja tuleeko sitä riittävästi.

Jos näin ei tapahdu ja on kysymyksessä sähköllä toimiva poltonestepumppu, on vika tavallisimmin johtojen viallisessa yhdistämisessä, likaisissa johtojen kiinnityspisteissä tai tukkuneessa suodattimessa. Suodatin on tarkastettava ensimmäiseksi myös mekaanisessa pumpussa. Yksi vikamahdollisuus on myös siinä, että pumpun kalvo on murtunut. Tämä vika on korjattavissa väliaikaisesti vaikkapa tavalisella sisärenkaan paikalla.

Mikäli pumpua ei onnistuta korjaamaan, voidaan hätätilanteessa rakentaa uusi poltonesteen-syöttöjärjestelmä. Puhdas pullo tai purkki täytetään bensiinillä ja asennetaan siten, että se on korkeammalla kuin kaasutin, ja sitten se yhdistetään kaasuttimen poltonesteputken paikalle letkun avulla.

Onko vikaa kaasuttimessa?

Voidaan olla varmoja, että vika on kaasuttimessa, jos bensiini pääsee vapaasti sinne asti. Jos on hyvä onni, voidaan huomata, että vika on vain tukkunut suutin tai suodatin. Nämä voi puhdistaa puhaltamalla. Milloinkaan ei saa käyttää metallilankaa.

Toinen kaasuttimen vika, joka todennäköisesti aiheuttaa moottorin täydellisen sammumisen, on

kiinnijuttunut uimurin neula-venttiili. Tämä vika on korjattavissa voimakkaalla puhalluksella.

Aina kaasuttimen kimpussa työskennellessä on varmistauduttava siitä, ettei imuputkistoon pääse roskia. On myös syytä tarkistaa, että uimuri on ehjä, poltonesteputken liittimet ovat kunnollisia ja että kaasuttimen laipan kiinnityspultit ovat tarpeeksi kireillä.

Kuuma aurinko ja vielä kuumempi moottori voivat johtaa auton moottorin sammumiseen, oikulliseen käyntiin tai käynnistämättömyyteen polttoaineen höyrystymisen takia. Yksi »korjauskeino» on vain istua ja odottaa, kunnes moottori on jäähtynyt. Nopeampi keino on kuitenkin kääriä kylmään veteen kastettu räsy monikerroksista kaasuttimen uimurikammion ja poltonesteputkiston ympärille.

Vika voi olla myös poltonesteputkistossa

Jos kunnossa oleva pumppu syöttää poltonestettä epätasaisesti tai ei syötä sitä ollenkaan, on putkessa tukkeutuma joko pumpun ja säiliön tai pumpun ja kaasuttimen välissä. Voimakas puhaltaminen putken läpi auttaa määrittelemään tukkeutuman tarkemman sijainnin ja voi jopa poistaa sen aiheuttajan.

Vika voi olla myös vuotava putki. Tämä saadaan korjattuksi tunkemalla reikään salppua ja kiertämällä sen päälle muutamia kierroksia teippiä tai eristysnauhaa.

Tuulettimeen hihna

Yleisin moottorin ylikuumentumisen aiheuttaja on kulunut tuulettimeen hihna. Hihna tulee todennäköisesti katkeamaan pian, ja ainoa kunnollinen korjauskei-

no on vaihtaa uusi hihna, joka kaukonäköisellä autoilijalla on aina mukanaan.

Paljon pienempi mahdollisuus on se, että hihna luistaa. Hihnaa painamalla voi todeta, onko se liian löysä.

Jäädyttimen vuodot

Vuotava jäädytin on helppo korjata hetkessä uhramalla palan saippuaa tai vaikkapa purukumia, joka tungetaan tiukasti vuoto-kohtaan. Jos saippuaa tai purukumia ei ole saatavissa, voi korrallinen sinappijauhetta tai maissijauhetta jäädyttimessä korjata vuodon.

Sivumennen sanoen, kannattaa silloin tällöin tarkistaa, ettei jäädyttimen säleikköön tai kennostoon ole kerääntynyt lehtiä, kuolleita hyönteisiä tai muita roskia, jotka saattavat tukkia ilman virtauksen.

Letkut

Teippi on loistava apuväline letkujen korjauksessa. Jos letkunkiristimen säätövara ei ole riittävä tarpeeksi suuren puristuksen aikaansaamiseen, on asia autettu kiertämällä muutama kierros teippiä letkun ja kiristimen väliin. Muutaman teippikerroksen avulla voidaan korjata myös vuotava letku, ja mikäli autossa on renkaanpaikkausvälineet, on teipin alle hyvä sijoittaa yksi sisärenkaan paikka.

Termostaattikaan ei ole ikluinen

Kiinniasentoon juuttunut termostaatti ei ole mikään tuntematon vika. Mikäli tällainen vika sattuu, on parasta poistaa termostaatti kokonaan. Termostaattikotelon laipan tiiviste rikkoutuu melko varmasti kotelo irrotet-

taessa, ja sen uusiminen on välttämätöntä. Uuden tiivisteen voi itsekin valmistaa siten, että asetetaan palan ruskeata paperia tiivisteeseen paikalle ja naputtelee kotelon ulkoreunoja vasaralla tai jalkoavaimella. Paperiin syntyy näin tiivisteiden kuva, jonka voi leikata irti kynsisaksilla tai linkkuveitsellä, ja tiiviste on valmis.

Viallinen kampiakselin laakeri

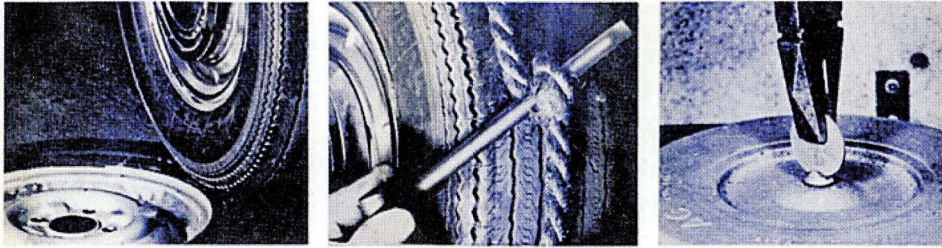
Jos oletetaan, että moottorista kuuluvan nakutuksen aiheuttaa on viallinen kampiakselin laakeri, on moottorin annettava käydä ja irrotettava jokaisen syytystulpan johto vuorolleen, jotta vika voitaisiin paikallistaa. Jos nakutus pieneene jonkun määrätyn tulpan johdon ollessa irrotettuna, on kyseisen sylinterin tulppa poistettava. Tämä toimenpide vähentää viallisen laakerin kuormitusta, ja autolla voidaan ajaa kotiin tai lähimpään korjaamoon.

Hätäratkaisu käynnistykseen

Vaikka olisitte yksin keskellä erämaata ja autonne akku olisi tyhjä tai käynnistysmoottori ei toimisi (eikä käynnistyskampea ole), olisi teillä kuitenkin yksi keino saada autonne käyntiin. Nostakaa ensin toinen vetävä pyörä irti maasta ja kytkekää sopiva vaihde ja virta. Kiertäkää pyörää kunnes puristus kasvaa ja kun nyt tempaisette pyörää voimakkaasti sen normaaliin pyörimissuuntaan, pitäisi moottorin käynnistyä.

Katkennut jarruputki

Jarruputkessa oleva vuoto voi joutua vaikkapa siitä, että putki on haurastunut vanhetessaan, tai siitä, että se on hangannut jonhonkin. Jos vika huomataan niin



Vanteeseen juuttunut rengas voidaan irrottaa asettamalla pyörä maahan ja laskemalla auto sen päälle.

Sisärenkaaton rengas saadaan tällä tavoin puristetuksi vanetta vasten narun avulla, kunnes renkaaseen saadaan pumputuksi painetta.

Pihdeistä ja kolikosta saa hätätilanteessa melko tehokkaan ruuvitalan.

aikaisin, että osa jarrutustehosta on vielä tallella eikä kaikki jarruneste ole vielä valunut maahan, on se mahdollista korjata väliaikaisesti. Putken katkenneeseen päähän kierretään tiukasti ruuvi tai pultti, joten nestettä ei pääse enää valumaan hukkaan. Näin menetellessä on kuitenkin muistettava, että jarrut eivät tämän jälkeen ole yhtä hyvät kuin normaalisti, ja ajettava sen mukaisesti. Näin korjatut jarrut ovat vian jompaankumpaan suuntaan.

Renkaan irrottaminen

Joskus sattuu, että sisärenkaas joudutaan paikkaamaan tiellä, ja ukorengas on itsepäisesti kiinni vanteessa. Tällöin voidaan käyttää auton painoa avuksi nostamalla auto ylös ja laskemalla se irrotettavan renkaan päälle. Tämän pitäisi irrottaa pahastikin vanteeseen juuttunut rengas. Auton nosturin oppoaminen pehmeään maahan voidaan estää liitteen kiven tai laudanpätän avulla.

Väliaikaisia työkaluja

Joskus voi autoilla olla pulassa vain sen takia, että hänellä ei ole mukanaan ruuvitaltaa tai että hänen ruuvitaltansa on liian pieni kiinnijuttuneen ruuvien tai pultin irrottamiseen. Tilapä-

sesti voi ruuvitaltan sijaisena käyttää vaikkapa kolikkoa, jota pidetään pihien leukojen välissä. Kolikkoa voi käyttää myös, jos ei ole sopivan kokoista mutteriavainta. Kolikko tungetaan mutteriin ja lähinnä sitä suuremman kiintoavaimen leuan väliin. Näitä «työkaluja» tulisi kuitenkin käyttää vasta hätätilanteissa.

Kaasuvivuston palautusjousi

Rikki mennyt kaasuvivuston palautusjousi voidaan korvata käyttämällä järkevästi hyväksi muutamaa kuminahaa — tai vaikkapa sopivalla painolla (esim. kivi tai kiintoavain), joka ripustetaan kaasuläpän varten.

Polttonestesäiliön vuotoa

Purukumiin mieltyneet voivat huomata tapansa hyödylliseksi, sillä myös polttonestesäiliössä tai kaasuttimesta olevan vuodon voi tilapäisesti paikata purukumilla. Peltiruuvi on myös hyvä polttonestesäiliön paikkausväline.

Öljyputkikin voi katketa

Katkennut öljyputki — joka johtaa esimerkiksi öljynpaineittariin tai venttiilivivustoon — tyhjentää nopeasti koko öljyputkan. Tämän välttämiseksi voidaan putken pää liittää ja taittaa kaksinkerroin. Kotiin tai lähimpään korjaamoon päästyä pi-

tää kuitenkin tarkastaa kunnolla se osa, jonka voiteluaineen kuljetuksesta kyseinen putki aikaisemmin huolehti.

Sähkölaitteiden varaosat

Tärkeimpiä sähkölaitteiden varaosia kannattaa aina kuljettavana mukana autossa. Katkojan kärjet, induktiokela, kondensaattori, virranjakajan kansi, virranjakajan pyörä ja sytytystulpat ovat tavallisimmin tarvittavia varaosia.

Tarpeellisia ovat myös eripituiset johtimet, joiden molemmissa päissä on hauenneutu. Tällaiset johtimet ovat tärkeitä, koska niitä voidaan käyttää hyväksi sähkölaitteissa olevan vian paikallistamisessa ja niillä voidaan kiertää viallinen kohta.

Ensivirtapiirin vianetsintä

Jos sytytysjärjestelmässä on vikaa (ei kipinää), on ensivirtapiiri tarkastettava ensin.

Ensimmäiseksi tarkastetaan virranjakajan katkojan kärjet. Avatkaa virranjakajan kansi ja käytäkää pientä ruuvitaltaa kärkien avaamiseen ja sulkemiseen. Kärkien välissä pitäisi näkyä pieni kipinä. Jos kipinää ei näy, voi kärjet puhdistaa kynsihiivillä tai jollain muulla hioimisvälineellä ja yrittää uudelleen.

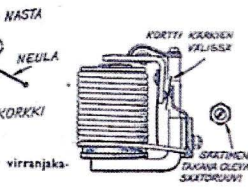
Katkojan kärjen katkennut jousi

Koskaan ei pidä antaa myöskään katkojassa olevalle vialle. Jopa

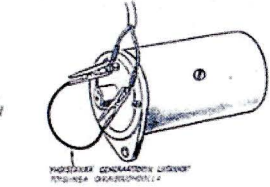
Eikö vielääkään kipinää? Nyt voidaan käyttää hauenneuville varustettuja «oikaisujohtoja». Yksi johto akun plusnavasta induktiokelan SW-liitäntään ja toinen johto induktiokelan CB-liitäntään virranjakajan pienjännitejohtimen liitoskohtaan. Jos tässä virtapiirissä oleva vika on syynä moottorin lakkoiluun, astuvat nämä johdot matkaan välittömästi. Jos näin ei tapahdu, täytyy vian etsimistä jatkaa toisovirtapiiristä.

Toisovirtapiirin vianetsintä

Toisovirtapiiriin käsittely aloitetaan vaihtamalla virranjakajan pyörä. Vioittunut pyörä voi nimittäin johtaa suurjännitevirran maahan. Sitten tarkastetaan, ettei virranjakajan kannessa ole «vuotoja» (pieniä harmaita «salamanjälkiä», jotka lähtevät navoista). Vaihtakaa kansi, jos se on tarpeellista. Seuraavaksi tarkastetaan sytytystulppien johdot ja kiinnityskohdat. Lopuksi asennetaan uusi kondensaattori ja induktiokela, jos sellaiset ovat saatavissa. Nämä kaksi ovat tavallisesti ensimmäiset, jotka vaihdetaan, vaikka niiden pitäisi olla viimeiset.



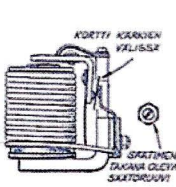
Ensivirtapiiriin tarkastaminen.



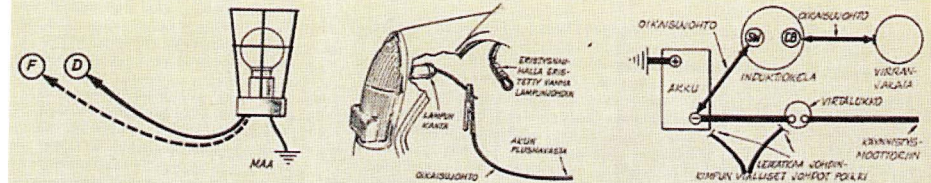
Generaattorin toiminta voidaan tutkia tällä tavalla.



Korkista tehty virranjakajan pyörä.



Näin sijoitetaan ohut kortti latauksen säätimen kärkien väliin.



Käyttäkää koetuslampun virran voimakkuuden määrittelyyn.

Katkenneen johdon korvaaminen «oikaisu- johdolla».

Ensivirtapiiriin väliaikainen korjaaminen.

katkennut kärjen jousi voidaan väliaikaisesti korjata sullomalla kuminapalaneli liikkuvan kärjen (vasaran) ja pohjalevyssä olevan sopivan ulkoneman väliin.

itsensä rikki» kolmen, neljän vuoden aikana. Sen epäpuhtaus jousi johtuu yleensä hiiliharjojen kuluneisuudesta ja sitä pahentaa ankkurin virtapiiriin suuri vastus, joka aiheuttaa kuluneesta kommutaattorista.

Virranjakajan pyörä

Viallinen pyörä on mahdollista korvata sopivan kokoisella korkilla, joka tungetaan virranjakajan akselille. Korkeisiin työnnettään sivulta päin neula, joka toimii pyörän nokkana, ja ylänäältä päin nasta. Neulan ja nastan tulee koskea toisiinsa korkin sisällä. On myös katsottava, että neula on samanpituisen kuin alkuperäinen pyörän nokka. Nasta ottaa virran jakajan keskina- vasta ja neula johtaa sen jakajan kannen sivuilla oleviin napoihin.

Latausjärjestelmän vianetsintä

Kesäaikaan, kun valoja ei tarvitse käyttää, voi akun varauksella ajaa viikon tai enemmänkin, joten vian etsimisessä latauspuolelta on sentään armonaika.

Ensimmäiseksi tarkastetaan generaattorin käyttöhihna. Jos se on vähingoittumaton ja oikein säädetty, tarkastakaa laitteen toiminta. Tavallisen tyyppisessä generaattorissa tarvitsee vain yhdistää generaattorin kaksi liitäntää toisiinsa lyhyellä «oikaisu- johdolla» tai ruuvitaltan terällä ja käyttää moottoria sellaisella nopeudella, että latauksen pitäisi toimia. Jos latauksen merkivalo nyt sammuu, merkitsee se sitä, että vika on generaattorin ulkopuolella olevassa virtapiirissä tai latauksen säätimessä. Jos merkivalo palaa, on vika todennäköisesti generaattorissa. Generaattori tekee melkein kaiken latausjärjestelmän työn — se «raataa

Generaattorin hiiltien vaihtaminen

Jos generaattori on helposti käsiin päästävissä, voidaan hiilt vaihtaa sitä moottorista irrottamatta edellyttäen, että siinä on irrotettava suoju. Muussa tapauksessa on generaattori otettava irti ja purettava.

Generaattorin irrottaminen on nopea toimenpide, ja kun sen läpi ulottuvat kiinnityspultit on irrotettu, lähtevät päätylevyt irti kuoresta. Hihnapyörää ei tarvitse irrottaa ankkurista. Kootkaa generaattori siten, että hiiltien jousit ovat pystyssä uusien hiiltien vierillä. Hiilt eivät saa olla painettuina kovin syväälle pitiimiin. Kun kommutaattori on osittain hiiltien kohdalla, näpsyttäkää jousit jokaisen hiiltien vierillä. Sulkekaa laite ja kiinnittäkää läpiulottuvat kiinnityspultit.

Generaattorin purkamisen yhteydessä kannattaa myös puhdistaa likainen kommutaattori esimerkiksi hienolla hiomapaperilla. Vaikka kommutaattori oliakin huono, niin uusien hiiltien asentaminen auttaa selvittämään viikon verran etempään.

Kenttäkäynnin virtapiiriin liitokset

Tarkistakaa kenttävirtapiiriin liitokset. Jopa juottamalla tehty rikkoutunut liitoskin voidaan korjata kiertämällä johtimien päät tiukasti yhteen. Tällainen liitos kestää melko kauan.

Vika on latausvirtapiirissä ...

Jos generaattori on kunnossa, voi vika olla latausvirtapiirissä.

Yhdistäkää «oikaisujohto» generaattorin suuremmasta navasta D releen napaan D, ja generaattorin pienemmästä navasta F releen liitäntään F. Johtoja ei saa kytkeä ristiin! Jos lataus toimii nyt, voi johdot jättää paikoilleen.

... tai latauksen säätimessä

Säätimessä oleva vika heikentää usein latausvirtaa, joka menee akkuun, mutta harvoin estää virran kulkemisen kokonaan. Uusimmiten säätimessä oleva vika johtuu likaisista kärjistä. Tämän voi tarkastaa yhdistämällä kärjet ruuvitaltan terän avulla. Jos lataus näin palautuu normaaliin, pitää säätimen kärjet puhdistaa. Vaikka säätimen kärjet onkin helppo poistaa, niin niiden takaisin asentaminen täsmälleen oikeaan paikkaan on käytännössä melkein mahdotonta ilman erikoistyökaluja. Vaikeus on siinä, että välystä ei saada tarkalleen oikeaan kokoiseksi. Jännittäkää ei saada oikeaksi käyttämättä tarkkaa volttimittaria. Jos vain on mahdollista, yrittäkää puhdistaa kärjet liikuttamalla ohutta hiomapaperia kärkien kosketuskohdan välissä silloin, kun liikkuva kärki on alaspainettuna.

Latauksen säätimen kärkien irrottaminen

Jos joudutte irrottamaan säätimen kärjet puhdistusta varten, niin painakaa liikkuvaa kärkää muutaman kerran saadakseen tuntuman sen liikkumisen. Tämä liike pitäisi saavuttaa uudelleen puhdistuksen jälkeen. Koetuslampun avulla saadaan määritellyksi kärkeen virran voimakkuus. Yhdistäkää tarkastuslampun säätimen D-liitoskohtaan ja johonkin maadoitukseen. Asettakaa ohut, kuiva kortti kärkien väliin. Käynnistäkää moottori ja lisät-

kää nopeutta hyvin varovasti tarkkaillen koko ajan lampun kirkkautta. Kun moottori käy nopeudella, jolla generaattori antaa täyden tehon pitäisi lampun hehkuu yhtä kirkkaasti kuin jos se olisi yhdistetty suoraan akkuun. Kokeilkaa tätä kytkemällä lampun vuorotellen säätimen D- ja F-napoihin moottorin käydessä latausnopeudella.

Muuttakaa säätimen takana olevan säätöruuvien asentoa, kunnes saavuttaa lampun oikean kirkkautta. Kääntäkää ruuvia auki vähentäkseen ja kiinni lisääkseen virran voimakkuutta. Muistakaa, että tämä menetelmä antaa vain likimääräisen tuloksen ja säätö on myöhemmin tarkistettava erikoislaitteilla.

Sammuneet lamput

Monissa nykyaikaisissa autoissa ei ole varokkeita valaisinlaitteiden virtapiirissä. Täten valaisinlaitteiden vikojia ei voida korjata yksinkertaisesti vaihtamalla uusi varoke.

Lampujen tarkastamisen jälkeen tulee paikallistaa alue, jolla vika todennäköisesti on. Jos kaikki lamput sammuvat, tarkastakaa katkaisimen toiminta kytkemällä «oikaisujohto» akun plusnavasta johtimeen, joka menee katkaisimesta lampuihin. Varmistautukaa siitä, että oikosulkuja ei ole, kun lampuja oikosulussa olevat johdot voidaan kiertää «oikaisujohtona» avulla. Oikosulussa oleva lampun istukka voidaan väliaikaisesti eristää teipillä ja katkennut johdin voidaan korvata toisella akun plusnavasta lähtevällä johdolla. Kiertäkää joltain kierroksia eristysnauhaa «oikaisujohtona» ja lampun johtimen poikkileikkauksen ympäri.

Minin harmit: pieniä mutta paljon

● Suuria remonteja vaativia tyyppivikoja Minissä ei juuri ole. Sen sijaan Minille ovat ominaisia pikkukiusat. Ne eivät katkaise matkan-
tekoa mutta aiheuttavat sen, että Mini-miehellä on melkein jatku-
vasti peukalot rasvassa. Ja ennen
pitkää Minin omistaja oppii näppä-
räksi tee-se-itse -mieheksi, kun jo-
kaisen pikkuasian takia ei viitsi
viedä koko autoa korjaamolle.

MOOTTORI

Minin moottori on sinänsä ongel-
maton, luotettava ja pitkäikäinen.
Mutta sen tyypillisenä ovat öljy-
vuodot. Tyypillisin vuotokohta on
kampiakselin etupään öljytiiviste
("stefa"), mutta myös kaikista
muista mahdollisista ja mahdotto-
mista raoista pursuaa öljyä.
Öljyvuodot ovat kiusallisia sekä
moottorin tilan sutaantumisen että

öljyn vähenemisen vuoksi. Öljy-
määrän jäätyä niukaksi haukkaa
ölypumpu kaarreoissa herkästi
tyhjä. Koska voitelun katkeami-
nen aiheuttaa ajan mittaan pahoja
vaurioita, on moottorin öljymää-
rää pidettävä tarkka vaari.

Koska öljy tekee pahaa kumille,
aiheuttavat öljyvuodot kahden
muun tyyppivian pahenemisen: Jo
aluperinkin moottorin kiinnitys on
löysä ja vetoakselien sisemmät ni-
velet lyhytikäiset, ja öljyntyminen
ei missään tapauksessa paranna
näiden kumiosien kestävyyttä.

Löysästä moottorin kiinnityksestä
seuraa puolestaan kaksi muuta
vikaa: Kun moottori on yhtä koko-
naisuutta voimansiirtoasennelman
kanssa, pudottaa moottorin heil-
lahtelu herkästi vaihteet pois pääl-
tä. Tämä koskee erityisesti van-
haa, "pitkäkeppistä" vaihdinvus-
toa. Samoin moottorin heilahtelu
vaurioittaa pakoputkiston kartioli-

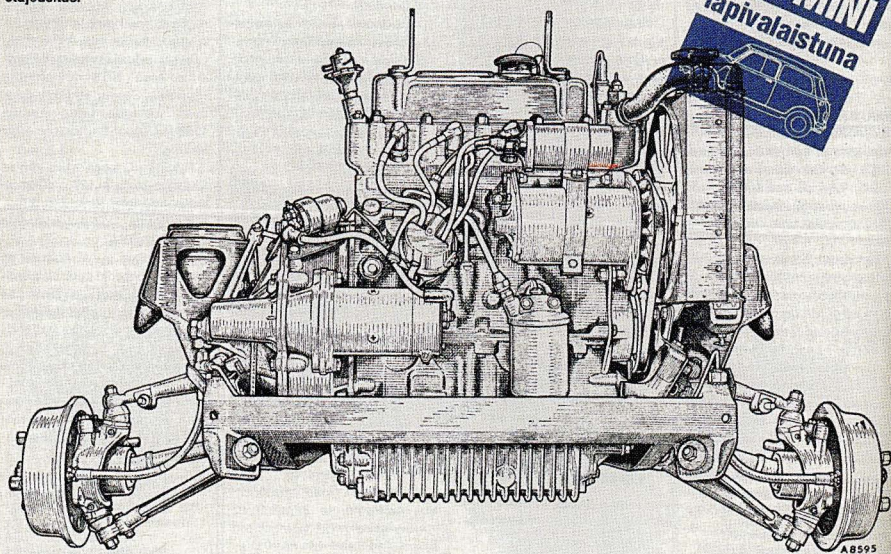
toksen hyvin pian. (Onneksi kartio-
kappale on saatavissa erillisinä,
huokeana varaosana.)

Sekä moottorin kiinnitykseen et-
tä vetoakselin kumirivellin on kul-
tenkin olemassa korjauskeino:

Moottorin tuentaa voidaan pa-
rantaa asentamalla kumikinnik-
keiden sisään teräskartiot. Sellai-
set on saatavissa merkivaraosa-
na. Lisäksi voidaan asentaa moot-
torin toinen yläkinnike, mutta siitä
seuraa herkästi jurnoita koriin.

Vetoakselien sisäpäähän nivelinä
käytetään automaattivaihteistoi-
sissa Mineissä sekä Coopereissa
kokoteräsnivelä, jotka ovat kestä-
vyydeltään aivan toista luokkaa el-
vältä sitäpaitsi pane pahakseen
öljystä. Ongelmaksi jää vain se,
että nivelin vaihto tulee varsin
kalliiksi, kun osat on uusittava ta-
sauspyörästöstä lähtien. Huo-
keampi korjauskeino on asentaa
tarvikeosana myytävä teräksen

Moottori, voimansiirtolaitteet ja
etujousitus.



SÄHKÖLAITTEET

Pikkuviat sähkölaitteissa ovat rie-
sana paitsi Minissä myös useim-
missa muissa englantilaisissa au-
toissa. Selityksenä tälle on se, että
sähkölaitteiden valmistajana Lu-
cas on siellä melkeinä monopoli-
asemassa.

Sekä käynnistysmoottori että
generaattori ovat lyhytikäisiä. Käynnistysmoottorin juuttuminen
on jopa niin yleinen häiriö, että sen
korjausohjeet annetaan käyttöoh-
jekirjassa!

Sähkövarusteiden tasoa kuvaa
hyvin se, että suuntavilkun katkai-
sinvivun päähän sijoitettu vilkun
merkkivalo (vanhemmissa Mineis-
sä) oli vuodesta toiseen jatkuvana
ongelmana. Uusi osa ei tosin mak-
sa monta markkaa, mutta kun
muissa autoissa on totuttu siihen,
että tuollainen osa kuin vilkun
merkkivalo kestävä koko auton iän,
on hämmästyttävää, että Minissä
ei vuosien mittaan saatu vikaa kor-
jatuksi.

Iäkkäämmissä autoissa on ta-
vanomaisena häiriönä vilkkujen
maadoituksen häviäminen. Tämä
ilmenee siten, että valo syttyy mut-
ta ei aia vilkkua. Vika on helposti
korjattava mutta harmillinen.

Kosketushäiriöitä tulee iän mu-
kana usein myös varokkeisiin. Va-
rokkeet ovat ehjät, mutta ne joutu-
taan uusimaan niiden kantojen
syöpmisen takia.

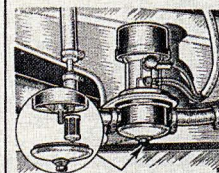
Sähköinen bensinipumppu
saattaa jopa katkaista matkan, jos
ei vaivaudu ryömimään auton alle

ja antamaan muutamia kopautuk-
sia pumpulle. Perusvikana on se,
että Miniin on otettu halpa pump-
pu, jolla ei ole imukykyä, ja siksi
pumppu on sijoitettu bensiinisäl-
lön alapuolelle, auton alle, hyvin
pahaan paikkaan, jossa se on alti-
tiina vedelle ja kuralle.

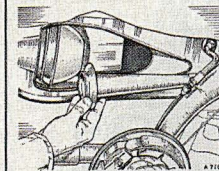
MUUTA PIENTÄ

Yksi kaikkein tavallisimpia kiusoja
on käsijarruvaijerin jumittuminen.
Käsijarrua ei saa tiukatuksi, ja jos
sen hartioivoinin rytkäisee päälle,
se ei enää heittäkään. Ongelman
aiheuttaja on takapyörän luona
olevan vaijerin "kääntölevyn" laa-
keritapin takertuminen. Huolelli-
sella, jatkuvalla voitelulla tämä voi-
daan ehkä pitää kurissa, mutta py-
syväksi korjaukseksi käy tapin hio-
minen ohuemmaksi.

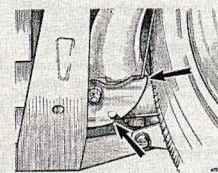
Nirskutus takajousituksessa



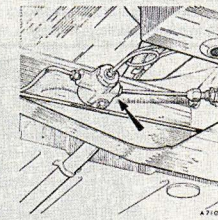
Auton alle asennettu
bensinipumppu on pahasti
sijoitettu ja sen vuoksi arka
häiriöille.



Kumijousituksen yhteydessä
kartiomainen jousivarsi on
irrotettavissa vähällä vaivalla,
mutta Hydrolastic-jousituksesta
on ensin päästettävä paine pois.
Jousivarren etupäässä on
muovikuppi, joka on nopeasti
kuluva osa.



Takapyörän luokse sijoitettu
käsijarruvaijerin kääntölevy
aiheuttaa usein käsijarrun
toimimattomuuden, kun levy
laakeritappi juuttuu kiinni.
Nuolet osoittavat kohtia, joista
vaijeri on puristettu kiinni
levyyn.

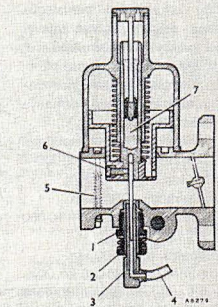


Takajarrujen paineen-
rajoitusventtiili saattaa
vanhemmiten takerrella, jolloin
takajarrut eivät toimi lainkaan.
Venttiili on sijoitettu auton alle.

ten kannattaa siksi vaihtaa taka-
pyörin Cooperissa käytetyt kartio-
rullalaakerit, jotka ovat huomatta-
vasti kestävämmät.

Merkitykseltään vähäinen mut-
tytä kaikki kiusallinen vika on no-
peusmittarin tarkkuuden huono-
tuminen vanhemmiten.

Tähän liittyy myös matkamittarin
toiminnan loppuminen usein jo 6C
—70000 ajokilometrin kohdalla.



SU-kaasuttimen huoltotoimet
kannattaa opetella, jos mieli
säästää korjaamolaskuissa.
Tyyppilinen häiriö on
alipainemännän takertelu, joka
saattaa johtua iäkkäudesta tai
kaasuttimen jäätymisestä.
1. Suuttimen lukkomutteri. 2.
Suuttimen säätömutteri. 3.
Suuttimen pää. 4.
Poltonesteletku. 5.
Männänostotappi. 6. Neulan
kiinnitysruuvi. 7. Männän
vaimentimen öljy.



Osien kestoikä

● Niinsanottujen kulutusosien — sytytystulppien, katkojan kärkien jne. — lisäksi autossa on kuluvia osia, jotka joudutaan uusimaan kerran tai useammin auton normaalin käyttöajan aikana. Näiden osien kuluminen nopeus riippuu sekä auton käsitteytävästä ja huollostesta että kunkin osan suunnittelusta ja raaka-aineista. Käytännön kokemusten perusteella voidaan esittää suuntaa-antavat arvot kunkin osan kestoikästä.

Minissä — kuten kaikissa muissakin autoissa — on sekä normaalia lyhytikäisempiä että normaalia kestävämpiä osia.

● 850-kuutioisen Minin moottorin peruskorjausväli on 100 000—120 000 km.
● Vesipumppu 50 000 km.
● Generaattori 30 000—40 000 km.

● Pakoputki n. 30 000 km.
● Kytin 50 000—60 000 km. Kytikimen kestävyys riippuu suuresti liikkeelläollessa käytävästä käyntinopeudesta. Kytin on arka väärinkäytölle kuten pienten autojen kytikit yleensäkin.

● Jarrupäällysteet 30 000 ja siitä yli ajotavasta riippuen.
● Etuakseliston pallonivelet on säädettävä n. 20 000 ajokilometrin jälkeen ja uusittava 30 000—40 000 km:n välein. Välilevyin säädettävä rakenne säästää korjauskustannuksia! Toisaalta pallonivelen kuluneisuus ei vaikuta Minin ohjattavuuteen yhtä pahasti kuin monissa muissa autoissa.

● Takajousituksen jousivarren muovikupin 10 000—20 000 km.
● Vetoakselien sisemmät murrosnivelet n. 40 000 km. Niiden kestävyteen vaikuttaa ajotapa ratkaisevasti. Moottorin virittäminen lyhentää kestoikää, samoin moottorin öljyvuodot. Vanhemmissa moottoreissa, joissa ei ole suljet-

tua kampikammion tuuletusta, on kuminivelen ikä lyhyempi, koska "huuhotin" puhalttaa öljysumun melkein suoraan oikeanpuoleisen nivelen päälle.

● Vetoakselien ulkopuolelta nivelet sen sijaan ovat hyvin kestävä, jos vain huolehditaan siitä, että niiden kumisuojukset ovat ehjinä. Kestoiäksi voidaan tällöin laskea 120 000 km.

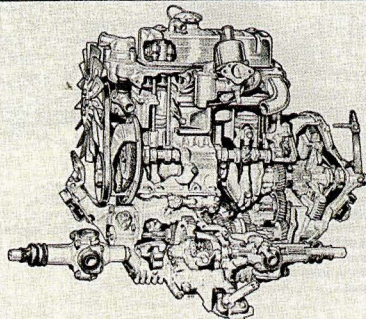
● Ensiasennusrenkaat kuluvat nopeasti, n. 10 000 kilometrissä. Vyörenkaille saadaan 20 000—25 000 km:n kestoikä, jos ne asennetaan alkuperäisille, 3 1/2" vanteille, mutta 4 1/2" vanteilla ne kestävä jopa 30 000—40 000 km.

● Hammastangon huovan ja ohjauspyörän akselin nailonlaakerin kulumisesta seuraa kolinaa jo 10 000—15 000 ajokilometrin jälkeen. Muuta haittaa ääntelyn lisäksi ei tästä kuitenkaan ole.

● Kulutusosien kustannuksia arvioitaessa on otettava huomioon myös se, että Hydrolastic-jousituksen yhteydessä ei ole lainkaan iskuvaimentimia, jotka muissa autoissa on uusittava normaalisti 30 000—40 000 kilometrin välein.

RUOSTEPAIKAT

Minin sileän pohjan ansiosta ruostumiselle erityisen arkoja kohtia ei ole paljon. Arimmat kohdat ovat etulokasuojien takaylänurkat ja helmamapelli takaraiskeläppien tienoilla. Etulokasuojat ruostuvat myös valonheittimien yläpuolella olevasta osasta. Vaarallisin alue ruostumisen kannalta on takakelka. Kynnyskoteloiden sivuilla olevien renkien ympäristö on jossakin määrin ruostumisaltis, ja pitkäikä-



Moottori ja voimansiirtolaitteet osittain aukkileikattuina.

käytön jälkeen tulee lattiapohjan taitteisiin "hiekkapuhalluksen" aiheuttamia vaurioita.

VARAOSAHINTOJA

Moottori ja voimansiirto	
Mäntä (Hepolite)	43,5
Imuventtiili	9,75
Pakoputkili	8,50
Stelliiventtiili	24,—
Vesipumppu	55,—
Öljynjähdytin	353,—
Moottorinkiinnike	12,30
Vetoakselin ulkopuolelta nivel	135,75
Vetoakselin kuminivel	44,35
Kytinlevy	46,30

Alusta

Pakoputki täyd.	52,—
Äänenvaimennin	35,25
Etupyörän laakerit	2 x 20,60
Takapyörän laakerit	2 x 20,60
Kartioreullalaakerit, etupyörät	85,55
takapyörät	96,45
Jarrupäällystesarja, etujarrut	13,40
takajarrut	11,90
Raidetangon pää	15,—
Etuakseliston pallonivelet puolta kohden	38,60
Levyppyörä	30,—
Iskunvaimennin (kaasuvaimennin)	38,—
Jousivarren muovikuppi	6,95

Kori

Tuulilasi	92,—
Konepeitti	195,05
Etulokasuojat	148,—
Ovi	359,55
Puskuri	68,90
Takaluukku	194,65

tee-Mini-itse

● Harrastelijat-asentajalle Mini ei ole helppo kohde. Mutta kuten edellä todettiin, Minin omistajan on parasta silloin tällöin turvautua omaan apuun — ja työ tekijäänsä opettaa.

Erinomainen apuna on lisäksi tässä suhteessa korkeatasoinen käyttöohjekirja. Ja mikä vielä parempaa, maahantuojalta saa Minin korjaamokäsikirjan 35 markan hintaan. Kirja on suomenkielinen ja riittävän selkeä ei-ammattilaisellenkin käyttöön.

Seuraavassa muutamia vihjeitä niille Mini-miehille, jotka eivät pelkää ottaa jokoavainta käteensä.

● Moottorin irrotuksessa on kaksi tietä. Moottori ja voimansiirtosaatama voidaan nostaa pois yläkautta, mutta joissakin tapauksissa voi olla edullista "pudottaa" koko etukeikka alas.

● Moottorin purkamiseen tarvitaan vauhtipyörän ulosvetäjä. Selälaisen voi valmistaa itsekin tukavasta teräslakasta, johon porataan reikä keskiruuvia varten ja kolme reikä vauhtipyörään kiinnitettävien ulosvetoruuvia varten. Vasta vauhtipyörän ja vauhtipyöränkotelon irrottamisen jälkeen saadaan moottori irrotetuksi voimansiirtokotelosta.

● Jos virranjakajan käyttöakseli on ollut irrotettuna, on sen asentamisessa oltava varovainen. Jos akselin alapää ei osu paikalleen, saattaa koko akseli lipsahtaa vaihteiston pohjalle! Asennusta helpottaa sopivan ruuvien kiertäminen akselin yläpäähän — siitä saa paremman otteen ja se pidentää akselin sen verran, ettei akseli pääse kääntymään ja putoamaan.

● Öljypaine on syytä kokeilla (pyrittämällä moottoria ilman sytytystulppia) ennen vastakootun moottorin käynnistämistä. Jos nimittään öljypumppu on kulunut,

saattaa käydä niin, että pumppu ei lähde pumppuamaan ilmaa "siemenöljyä".

● Tuuletimen ohjainpellitä ei saa unohtaa pois, jottei jäähdytysteho huononi.

● Alavesiletkuna kannattaa käyttää alkuperäisosa, joka on riittävästi notkeaa materiaalia. Koska alavesiletku on hyvin hankalassa paikassa, on jäykan tarvikkeiden asentaminen enemmän kuin työstä.

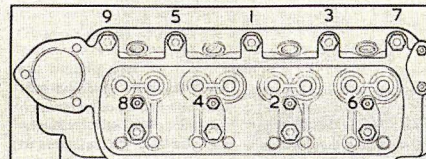
● Kaasutin on syytä puhdistaa säännöllisesti, ettei sen alipainemäntä takertelisi. Tavella on alipainemännän vaimentimessa käytettävä erittäin ohutta öljyä tai jopa jättää se kokonaan ilman öljyä.

● Tarkasta vetoakselien ulkopuolelta nivelien kumisuojukset ainakin parin viikon välein. Jos ne ovat vioittuneet, ne on syytä uusia heti — muuten on pian edessä koko nivelen uusinta.

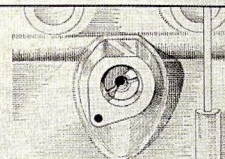
● Vetoakseli saadaan irrotetuksi, kun ensin irrotetaan alatuksivarsi sisäpäästään ja reaktiotanko, niin että olka-asennelma pääsee kääntymään sivuun.

OIKEAT TIUKKUUDET

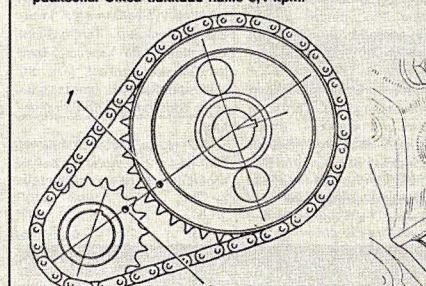
(sekä 850- että 1000-moottorit)	
Sylinterinkansi	5,5 kpm
Runkolaakerit	8,3 kpm
Kampilaakerit	4,8 kpm
Kiertokangen yläpää	3,4 kpm
Kampiakselin	
hihnapyörä	9,6 kpm
Vauhtipyörä	15,2—15,9 kpm
Vauhtipyörän kotelo	2,5 kpm
Imu- ja pakoputkisto	2,1 kpm
Öljypumpun kiinnitys	1,2 kpm
Venttiilikotelo	0,6 kpm
Venttiiliviivukseli	3,4 kpm
Vesipumpun kiinnitys	2,3 kpm
Sylinteriryhmän ja vaihteiston liitos	0,8 kpm
Öljyntyhjennys-tulppa	5,5—6,9 kpm
Pyöränmutterit	5,8 kpm
Olkavivelen pallotapin säätömutteri	9,6 kpm



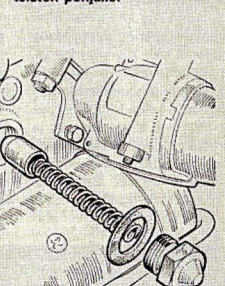
Sylinterinkannen mutterien tiukkausjärjestys. Oikea tiukkuus on 5,5 kpm. Keskimäiset, pienemmät mutterit eivät ole kannen kiristysmuttereitä, ne tiukkaavat ainoastaan venttiiliviivuksella. Oikea tiukkuus näille 3,4 kpm.



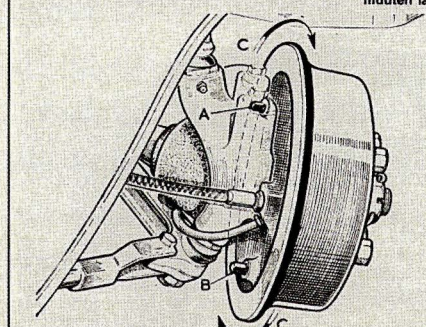
Virranjakajan käyttöakseli oikein paikalleen asennettuna. Varo pudottamasta akselia vaihteiston pohjalle!



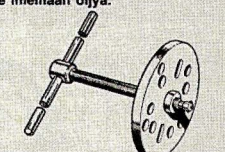
Jakopyörän ketju on asennettava siten, että ketjupyörän ajoitusmerkit tulevat vastakkain.



Öljynpaineen säätöventtiiliin kautta saa öljypumpulle annetuksi "siemenöljyn", jos se ei muuten lähde imemään öljyä.



Uudemmissa, kahdella johtokangella varustetuissa etujarruissa on myös kaksi säätöruuvia (A ja B). Takajarruissa ja vanhemmissa etujarruissa on vain yksi. C = pyörän pyörintasuunta.



Erikoistyökalu vauhtipyörän irrotukseen. Vastaavan työkalun voi valmistaa itsekin. Irrotustyötä helpottaa, jos keskiruuvien päähän mojutellaan lekalla aina ruuvien kiristämisen välillä.



Jarrujen säätöavain.



ajakaa kunnolla...

● Pikkuautot yleensä ovat arkoja kovalle käsittelylle — niin Minikin. Erityismuistutus Minin ajajalle on annettava ainoastaan liikkeellelähdistä, joka on tehtävä kohtuullisen varovasti, ja öljymäärän tarkistuksesta, joka on tehtävä riittävästi usein.

Talviajo. Kunnossa oleva Mini on hyvä käynnistymään pakkasessa voimakkaan käynnistysmoottorin ansiosta. Paras käynnistysmenetelmä on tavanomainen — täydellä ryyppylä potkiminen koskematta.

Liukkaalla keillä Mini ei ole vaikea hallittava, mutta lumessa ja loskassa ajettaessa on oltava tarkkana. Pienenpienet pyörät ohjaavat autoa huonosti. Esimerkiksi tienreunaan kerääntynyt loska saattaa aivan yllättäen "imaista"

auton ojan puolelle, ja siinä eivät juuri mitkään tempuat auta.

Kun Mini jätetään loskassa ajon jälkeen seisomaan, kannattaa potkia loska pois pyöräpesistä. Kun pyöräpesät ovat hyvin ahtaat, ne täytyvät pian lumesta ja loskasta, ja jos tämän päälle tulee pakkanen, pyörät jäävät kiinni. Jo ajon aikana Mini saattaa juuttua "omaan lumeensa".

Koska Minillä on taipumus kärsiä kaasuttimen jääytymisestä, on hyödyllistä rakentaa kunnollinen imuilman esilämmitys. Tähän on useitakin vaihtoehtoja — ilmanpuhdistimen imuputken johtaminen lähemmäs pakoputkiston pintaa tai kaasuttimen lämmittäminen vesi- tai sähkölämmityksellä.

Ongelman muodostaa myös

heikko ilmastointi ja lämmityslaitteen heikohko teho. Ikkunoita on paha saada pysymään huurteettomina. De Luxe -mallissa, jossa on saranoidut takasivukunat, ei ongelma ole yhtä paha.

Rengassuositus. Minin ominaisuudet ovat parhaimmillaan vasta vyörenkaita käytettäessä. Suosittelemme vyörenkaita sekä kesäettä talvirenkaisiksi. Talvirenkaisiksi kannattaa valita kapeaprofiliset, teräväolkaiset renkaat, jotta ohjausmahdollisuuksia lumessa saataisiin edes jonkin verran parannetuksi.

Vyörenkaita varten kannattaa hankkia 4 1/2" levyiset vanteet alkuperäisten 3 1/2-tuumaisten tilalle.

Vaikeasti ulottuvilla olevia katkaisinvipuja on helppo pidentää yksinkertaisesti asentamalla niihin kumijatkeen, jotka maksavat markan kappale. Monimutkaisempi mutta tehokkaampi menetelmä on siirtää katkaisimet lähempänä olevaan paikkaan. Tätä varten voidaan esimerkiksi oven lokeroon rakentaa teline katkaisimia varten.

Tuulilasille mahtuu tuumaa pitemmät pyyhkimen sulat, joiden avulla saadaan vastaavasti näkökenttää laajemmaksi.

Imuilman esilämmitys kaippaa parannusta (tästä lähemmin toisaalla).

Jos autolla joudutaan ajamaan paljon kuoppaisilla pikkuteillä, on pohjajapanssarin hankkiminen tarpeellisuudesta — vaikei mikään ralliajo olisikaan aikomuksena. Minissä kun on pieni maavara ja alimmaisena on öljypohjana toimiva vaihteiston pohja, joka ei ole yhtä halpa osa kuin tavallinen peltilinen öljypohja.

Jotkut voivat pitää tarpeellisenä parannuksena myös ohjauspyörän asennon muuttamista "henkilöau-

mini paremmaksi

● Massatuotantona valmistetussa autossa on aina parantamisen varaa. Parannuksia on kahta lajia: sellaisia, joita on aiheellista tehdä suoraisten puutteiden korjaamiseksi, ja toiseksi sellaisia, joita omistaja voi harrastuksensa mukaan tehdä saadakseen autostaan enemmän irti — enemmän mukavuutta, enemmän suorituskyykyä.

AIHEELLISIA PARANNUKSIA

Kuten jo aikaisemmin todettiin, alkuperäisrenkaiden tilalle kannattaa vaihtaa vyörenkaita ja siirtyä samalla tuumaa leveämpään vannekkoon.

Vaikeasti ulottuvilla olevia katkaisinvipuja on helppo pidentää yksinkertaisesti asentamalla niihin kumijatkeen, jotka maksavat markan kappale.

Monimutkaisempi mutta tehokkaampi menetelmä on siirtää katkaisimet lähempänä olevaan paikkaan. Tätä varten voidaan esimerkiksi oven lokeroon rakentaa teline katkaisimia varten.

Tuulilasille mahtuu tuumaa pitemmät pyyhkimen sulat, joiden avulla saadaan vastaavasti näkökenttää laajemmaksi.

Imuilman esilämmitys kaippaa parannusta (tästä lähemmin toisaalla).

Jos autolla joudutaan ajamaan paljon kuoppaisilla pikkuteillä, on pohjajapanssarin hankkiminen tarpeellisuudesta — vaikei mikään ralliajo olisikaan aikomuksena. Minissä kun on pieni maavara ja alimmaisena on öljypohjana toimiva vaihteiston pohja, joka ei ole yhtä halpa osa kuin tavallinen peltilinen öljypohja.

Jotkut voivat pitää tarpeellisenä parannuksena myös ohjauspyörän asennon muuttamista "henkilöau-

tomaisemmaksi". Tämä on varsin yksinkertainen toimenpide. Ja tarvittava lisäosa, josta käytetään nimitystä "ratin pudottaja", maksaa vain 6,75. Mutta sitten on myös ehdottoman tärkeää käyttää turvavöitä aina.

ENEMMÄN irti

Ohjauspyörän käsittelyä helpottaa paitsi ohjauspyörän akselin laskeaminen myös koko ohjauspyörän vaihtaminen pienempään. Sopiva varuste on 14-tuumainen "nahkaratti" — näinkin pienellä ohjauspyörällä Mini kääntyy vielä kevyesti.

Vaikka Minin ajo-ominaisuuksissa ei sinänsä olekaan moitittavaa, on niitä tuki mahdollisuus parantaa. Yksi mahdollisuus tähän on takajousituksen madaltaminen jousivarsia lyhentämällä (kuten toisaalla on selostettu). Hydrolastic-jousituksen yhteydessä saadaan kohtalainen parannus aikaan asentamalla eteen iskunvaimentimet. Iskunvaimentimien kiinnikkeet tähän tarkoitukseen saa valmiina sarjana. Toinen — huokeampi — mahdollisuus on hakea romutetusta kumijousitus-Ministä kiinnikkeet, jotka sopivat suoraan myös Hydrolasticin yhteyteen.

Vanhempiin malleihin, joissa on jalalla käytettävä valonvaihdin, voidaan asentaa kaukovalviluku verrat yksinkertaisesti. Mittaritaulun takaa löytyy johdin, johon kytketään sopivaan paikkaan sijoitettava painonuppi kaukovalvilukulle.

Usein jää huomaamatta, että



Iskunvaimentimen kiinnityskohdan yläkuvassa on myös Hydrolasticin yhteydessä.

etuistuimien koko säätöaluetta on mahdollisuus siirtää eteen- ja taaksepäin.

Selkänojan kaltevuutta saadaan säädetyksi kahden miehen voimin. Istuimen runko antaa sopivasti periksi — kunhan ei sitten ruveta tuihteilemaan selkänojaa vähän väliä edestakaisin.

Vanhoin "narulla" avattaviin oviin on saatavissa helposti asennettavat tavalliset kahvat sekä alkuperäisosa (De Luxe -mallin vakiovaruste) että tarvikkeosana. Tarvikkeosat ovat alkuperäisiä parempia muotoilultaan.

Erityisesti vanhempiin Mineihin on suositeltavaa hankkia jonkinlaisen varkaudenestolaitte. Mini on pitkään johtanut varustettujen autojen tilastoja.

Kaiken kaikkiaan Miniin on saatavissa poikkeuksellisen runsaasti kaikenlaisia lisävarusteita, mm. sisustukseen, ja siitä voi rakentaa paitsi mukavan myös edustavan kulkuneuvon.

VARUSTEHINTOJA

Kojetaulu	59,25
Ovitasku (uusien)	19,05
Kyyntäntuki (uusien)	11,00
Pohjajapanssari	60,—
"Ratin pudottaja"	6,75
Nahkaratti	n. 150,—
Vaihdetangon jatke (vanhempiin malleihin)	5,90
Vipukatkaisimen jatke	1,—
Kevytmetallivanne	n. 120,—
Senteilikkotelon ja jäädyttimen säleikön pikakiinnittimet, sarja	4,50



Kuva esittää hammastangon keskitystappia (vas. nurkassa keskitysreian muovitulppe), mutta siinä näkyy myös oikealla hammastangon U-pultti. Kun U-pulttien muttereita on helitetty, voidaan ohjauspylvään kiinnikkeeseen asentaa välikappale eli "ratin pudottaja".

ministä Cooperiksi



● Tehdas suorittaa Minin viritämiseen seuraavassa esitetyssä järjestystä. Kaikkiin näihin toimenpiteisiin on kuitenkin syytä lisätä jarrutehostimen asentaminen — viidenteen vaiheeseen lisäksi koko jarrujen muuttaminen ja tyyppimuutuskatsastus.

1. Sylinterinkannen muuttaminen. Saatavissa on valmiita virityskansia — valittavasti kalliita. Parannukset voi tehdä itsekin ja yksityiskohtaisia ohjeita on saatavissa. Tärkeintä on muistaa, ettei puristussuhdetta nosteta tarpeettomasti. Oikein tehdyin muutoksin saadaan noin kymppi lisää huippunopeuteen ja kiihtyvyyttäkin tuntuvaasti paremmaksi huonontamatta moottorin käyttöominaisuuksia.

2. Imu- ja pakoputkiston ja kaasuttimien vaihtaminen. Kaasutinmahdollisuuksia on kolme suunnilleen samanarvoista: Kaksi alkuperäistä 1 1/4" SU-kaasutin, yksi puoli-toistuumainen tai yksi kaksikurkkuinen, vaihteittain toimiva kiinteäkurkkuinen (esim. Solex). Kaasuttimen vaihtamisella yksinään ei saavuteta yhtä hyviä tuloksia kuin sylinterinkannen parannuksilla, mutta huokeutensa vuoksi sitä voidaan käyttää myös ensimmäisenä vaiheena.

3. Nokka-akselin vaihtaminen. Useita erilaisia virityksiä sopivia nokka-akseleita on saatavissa verrat huokeina alkuperäisvaraosina. "Siviliikyttöön" sopii esim. 997-kuutioisen Cooperin nokka-akseli.

4. Moottorin tasapainotus virityskeinona tulee mukaan kuvaan vasta tässä vaiheessa. Jos kuitenkin edellä mainittujen viritysten seurauksena moottorin käyntinopeus pyrkii kasvamaan selvästi yli 6000 kierroksen, on moottori tasapainotettava ja värinävoimennin asennettava. Muuten on kampiak-

selin katkeaminen edessä. Kriittinen raja on 6300 r/min.

5. Moottorin vaihtaminen suurempaan. Cooper-versioiden koneilla saadaan Mini jo kokonaan toiseksi autoksi. Siksi tällainen toimenpide vaatii myös tyyppimuutuskatsastuksen. Tätä varten on hankittava maahantuoja-todistus, että auto on liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttävä, kun siihen tehdään tietyt muutokset.

Itse moottorin lisäksi on vaihdettava myös vaihteisto vetopyörästötineen, vetoakselit ja pyörännavat, jarrut (tehostin asennettava), takapyöräin laakerit, jarrurummut ja pyöräpultit sekä yhtä ja toista näihin liittyvää kamaa.

Noin 2500—3000 markalla saa tarvittavat osat, jos itse hakee ne Englannista kesälomareissulla. Suomen varaosahinnoin muutos tulee kannattamattoman kalliiksi.

Sarja jatkuu. Ensimmäisellä kerralla läpivalaistuna Citroen 2 CV.



Keimola 8.5.1976 Rata-ajon SM alle 1300cc.
Mineillä liikenteessä Tarmo Rinne, Harri Lindstedt, Sven Hollming
ja Antti Kytölä.

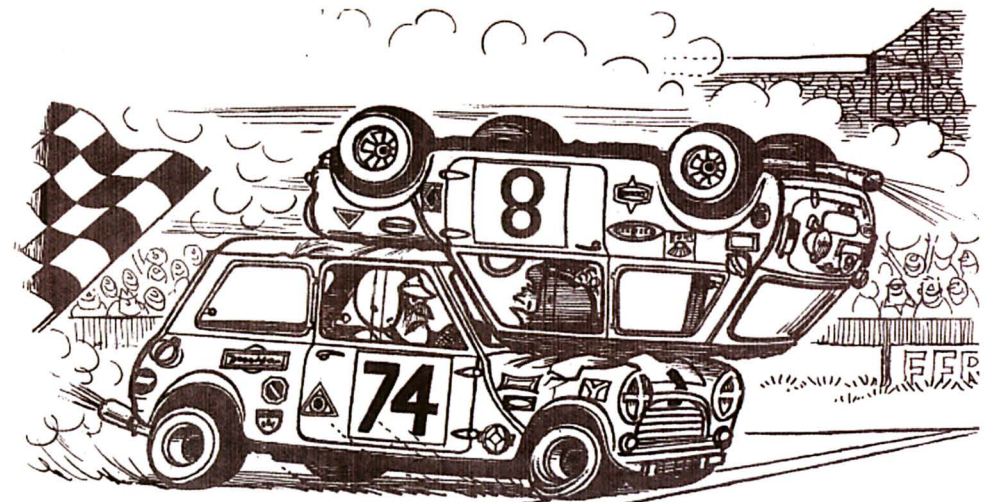


Antti Kytölä johtaa ja Sven Hollming kytää.

Kuvat: Holger Eklund



Rauhaniemen Jäärata Maraton Tampereella 27.3.1966.
Edessä Kristian Eden ja takana Yrjö Vuorio.
Kuva: Holger Eklund



Speed Test.

Älä näytä hapanta naamaa,
tulethan toiseksi.

•Älä näytä hapanta naamaa, tulethan toiseksi•.

Brookbank



Historic Race Finland:n ratasarjan yhteydessä.



6.-7.6. Botniaring, Jurva
 11.-12.7. Kemora, Veteli
 14.-16.8. Historic Grand Race, Ahvenisto
 26.9. Alastaro



Kevään Eläintarha liittyy olennaisena Erkki Kivelän niikuin niin monen muunkin suomalaisen elämään. Kuvassa viimeisissä Eltsun ajoissa 1963 luokkansa voittanut Timo Mäkinen Cooperineen ja hänelle kovimman vastuksen antanut Ruotsin Jan-Eric Andreason.



Tuloksia 2009

K1-Ralli

Luokka enint.1000 cc

Tero Grönfors /
 Nils Pettersson Austin Mini Cooper luokkavoitto

Kari Erkintalo/
 Merja Erkintalo Austin Mini Cooper S luokan 12.

Luokka enint. 1300 cc

Kaj Holmström /
 Aki Tiihonen Morris Cooper S Luokkavoitto.

Ilkka Lindstedt /
 Sauli Laihinén Morris Cooper S luokan 7.

Esa Laine /
 Antti Härkönen Austin Cooper S keskeyttänyt
 vaihdelaatikko

lisalmi-ralli

Luokka enint.1000 cc

Tero Grönfors /
 Nils Pettersson Austin Mini Cooper luokkavoitto

Luokka enint. 1300 cc

Ari Saxberg /
 Joni Mäkelä Morris Cooper S luokan 3.

Kaj Holmström /
 Aki Tiihonen Morris Cooper S luokan 5.



Tuloksia 2009

lisalmi- ralli

Luokka enint. 1300 cc

Esa Laine /
Ville Haarala

Austin Cooper S

keskeytys EK2
tukivarsi

23.5. Teijo-talo ralli
30.5. Lahti Historic Rally
19.9. Mänttä 200-ajo
10.10. Lammi-ralli

HISTORIC RALLISPRINT

8.2. Karikon Autotalo Sprint

Kari Erkintalo

Austin Cooper S

luokan 5.
Yleiskilpailun 14.

22.2. HF-Autotalo Sprint

Kari Erkintalo

Austin Cooper S

luokan 3.
Yleiskilpailun 13.

7.6. Jyväskylän SM-rallisprint
13.6. Lapinlahti Asvalttisprint
19.9. Leppävirta SM-sprint
27.9. Laihian SM rallisprint

MINIMARKKINAT

OSTETAAN



- Mini-projekti.
Puh. 040-7630716 Jari Lahti Lisätty 1.3.2009
- Vm. 1977 Mini 1000:een sähkösarja, mahdollisimman täydellinen.
Puh. 040-5199945 Markku Oksanen Lisätty 26.3.2009

MYYDÄÄN



- - Drivers Handbook, Austin Cooper, vuodelta 1966. Käyttämätön.
Hp. 50 euroa.
- - Drivers Handbook, MGB, vuodelta 1967. Hyväkuntoinen (ei sormen jälkiä). Hp 50 euroa.
Puh. 041-5499490 Aki Savunen Lisätty 1.3.2009
- Minin taka-apurunko kumijousille (uusi). Hp. 230 euroa
Puh. 0500-342033 Risto Harvia Lisätty 26.3.2009

KERHOTUOTTEET

Mini Clubin kerhotuotteita myydään lähes kaikissa kerhon tapaamisissa (Ei paikallistapaamisissa), sekä postitse.

Postitse tilaaminen tapahtuu niin, että tilaaja tilaa haluamansa tavaran E ja M Mätöiltä ja maksaa laskun loppusumman kerhon tilille. Kun maksusta on mennyt tieto Mätöille, he postittaa paketin tilaajalle.



Vihreä, valkoinen,
navy (sininen),
harmaa, punainen
T-paita, 13 euroa.



NAISTEN KOKO



punainen,
harmaa,
Musta

Pitkähihainen T-paita
15 euroa.

Svetari, 30 euroa.



Tavallinen
12 euroa.



Bandana
10 euroa.



Kalastaja
12 euroa.



Retro(urban)
15 euroa.



Lasten
10 euroa.



Kangasmerkki,
4 euroa.



Keulamerkki,
47 euroa.



Sateenvarjo, 18 euroa.



Pinssi, 4 euroa.

Lisäksi saatavilla myös:

- *Tarra, MCFF-logo, hinta 1 euro.
- * Postikortti, 0,80 Euroa ja 3 kpl / 1,70 euroa.
- * Kesäkokoustarra, edellisvuosien, hinta 0,50 euroa / kpl

Kerhotuotteita voi siis kysellä **Erkki tai Torsten Mättö**

INFOA

Jäsenlehden painos on 700 kpl ja se ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Painopaikka on Klingendahlin Paino Oy, Tampere

JÄSENLEHDEN ILMESTYMISAIKATAULU

Numero	Alustava	
	Aineiston viimeinen jättöpäivä	Lehti ilmestyy vko.
3/2009	22.5.2009	25/09
4/2009	10.9.2009	40/09

ILMOITUSHINNAT VUONNA 2008

	Neliväri	Mustavalkoinen
Aukeama	168 euroa	84 euroa
Koko sivu	84 euroa	42 euroa
½ sivua	42 euroa	21 euroa
¼ sivua	21 euroa	10 euroa

Hinnat ALV 0%.

lisätietoja saa Virpi tai Harri Koskelta

INTERNET KOTISIVUT

Ovat osoitteessa <http://www.mcff.net>

Netissä julkaistavaksi haluttavat asiat tulee lähettää kotisivujen ylläpitäjälle Sebastian Kulkulalle. Lisätietoja voi kysellä puhelimitse tai sähköpostilla webmaster@mcff.net



Palautus:
Jukka Pöri

.AZ03

M

TAPAHTUMAKALENTERI VUODELLE 2009

MINI CLUB FLYING FINNS RY

- 17.05. Kesän avajaisajelu, Mobilia, Kangasala
17.-19.07. Kesäkokous, Pitkämönrinta, Kurikka
20.09. Syysratapäivä, Botniaring, Jurva
???? Syyskokous

MUITA TAPAHTUMIA

- 02.-03.05. Classic Motor Show, Lahti
23.-24.05. Mamas Classic Rally, Valkeakoski
04.07. 60's Forever, Porvoon Taidetehtas (Fiskars)
02.08. Forssan Pick-Nick, Forssan ravirata
07.-10.08. International Mini Meeting, Birmingham, Englanti
09.08. Britit kohtaavat, Lepaa, triumph-kerho

ISSN 0784-2597