

Nro:4



2010

MINISTERI

Mini Club Flying Finns Jäsenlehti



RATAPÄIVÄ

MOKE - Epäonnistunut kokeilu, vai unohtumaton Classikko ?

Ralli ja Rata: Kausi 2010 pakettiin...

Syyskokous

HALITUS Puheenjohtaja: Markku Lönqvist	
puheenjohtaja@mcff.net	
Varapuheenjohtaja: Topi Mättö	
varapuheenjohtaja@mcff.net	
Sihteeri: Päivi Heinonen	
sihteeri@mcff.net	
Rahastonhoitaja: Tuija Pettersson	
TOIMIHENKILÖT Kirjanpitäjä: Virpi Koski	
Nettisivut: Toni Viemerö	
webmaster@mcff.net	
Jäsenrekisteri: Nils Pettersson	
jasenrekisteri@mcff.net	
Jäsenlehden toimitus & Uudet jäsenet Sami Nyssönen	
lehti@mcff.net	
Kerhotavarat: Erkki & Topi Mättö	
Yht.otot klo 17 jälkeen kerhomateriaali@mcff.net	

Kannen kuva:
Syysratapäivät
Sebi Kulkula

Pioneerihenkeä tarjolla ?

Terveiset Ministerin "toimituksesta". Tämä kerholehti ilmestyy taas kerran täysin väreissä ja kiiltävälle paperille painettuna. Jutut siihen on tehty istuen mukavasti keittiön pöydän äärellä ja kerätty materiaali taipuu lehden muotoon mukavasti hiiren nappuloita naksauttelemalla. Vaikka työ on aikaa vievää ja vaatii vähän vaivannäköä, niin pioneerihenkiseksi en voi urakkaa luonnehtia.

Nyt syyskokoukseen Salmisen Timo (kerhon ent. puheenjohtaja ja lehdentekijä) toimitti minulle laatikoittain alkuperäistä lehtimateriaalia kerhon perustamishetkestä alkaen. Ja nyt olen iltaisin istunut herkeämättä työpöydän ääressä ja käynyt materiaalia läpi, tutustuen tapahtumiin kerhon alkua ajoilta samalla ihastellen kerholehden silloista 'leikkaa/liimaa' toteutusta. Lukiessani vanhoja papereita kerhon alkuvaiheilta, täytyy sanoa että pioneerihenkeä on tarvittu kovasti jotta ollaan siinä missä nyt ollaan. Kerhon jäsenmäärä on lähes 700, ja kerhon aktiviteetit kesäleireineen ja messuosastoinen ovat jo sillä tasolla että voimme lukea itsemme Suomen merkkikerhojen eliittiin. Pioneerihenkeä on kuitenkin häviävä luonnonvara, ja ilman sitä kaikki vapaaehtoinen toiminta kuuhtuu pois. Itse aion tehdä kaikenni että minusta se ei ainaakaan ole kiinni. Saisiko muitakin talkoihin mukaan ?

Sami

Kerholehden ilmestymispäivät 2011

Numero	Aineiston viim. jättöpäivä	Lehti ilmestyy
1/2011	31.01.2011	vko 7
2/2011	30.04.2011	vko 17

Ilmoitushinnat 2010 Neliväri ilmoitukset (ALV 0%)

Aukeama	200€	1/2 sivua	50€
Koko sivu	100€	1/4 sivua	25€

MiniClub Flying Finns ry. jäsenlehti - Painopaikka Klingendahl Paino Oy, Tampere, Painosmäärä 750 kpl. Ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Lehteen tarkoitettu aineisto voidaan toimittaa sähköpostilla osoitteella lehti@mcff.net



Kerholehti tehdään nykyään luonnollisesti täysin tietokoneella ja painotaloon marssitaan muistitikun kanssa, ja lopputulosta voidaan vielä parannella ennen painokoneen käynnistymistä.



Toista se oli ennen. Kuvassa kerholehden alkuperäinen "vedos" vuodelta 1984. Lehtien sivut koottiin kirjoituskoneella kirjoitettujen liuskojen, lehtileikkeiden ja paperivalokuvien kasasta toimivaksi kerholehdeksi. Paksun materiaalikansion mukana painotaloon lähti tarkat kuvaukset miten kukin sivu tulisi näkyä valmiissa lehdessä.



Puheenjohtajan Palsta

Kiitos ja kumarrus !

Vuosi 2010 on kohta lopuillaan ja rauhoitumme joulun viettoon. Minut nukkuvat tallissa talviuntaan ja perheemme kerää voimia uuteen minikauteen. Enää en taivu talviautoilemaan Minillä vaan annan toisen Brittikaunottaren viedä. Tekeekö se minusta mukavuudenhaluisen vai järkevän... mene ja tiedä.

Tapahtumia vuodessa on riittänyt lähes jokaiselle kuukaudelle. Kesäkokoukseen on aina vuoden kohokohta kotomaan kamaralla, IMM ulkomailla. Omat ensi vuoden IMM-suunnitelmat ovat vielä tekemättä, katsotaan kuka, miten ja milloin matkustaa.

Syyskokous toi mukanaan uudet tuulet: hallituksessa vaihtui jäseniä, ihka uusiakin toimijoita saimme. Hallituksesta Kirsi- ystävämmme pakkasi omaisuutensa ja lähti kokeilemaan Mini-elämää meren tuolle puolen. Meillä on siis ikioma reportterimme Manner-Euroopassa. Jännityksellä odotamme ensimmäistä raporttia!

Markusta leivottiin yhdistyksemme uusi puheenjohtaja, onnea tehtäviin Make!

Omasta puheenjohtajakaudestani jäi mieleen erityisesti uusittu kerholehti Ministeri. Mitä mainioin luku- ja innostuspaketti, jonka saapumista odotan aina yhtä malttamattomana.

Mainiota uutta vuotta 2011 Ministereille!

Terveisin,
Mari



Arkistojen kätköistä kaivettua...

WOLSELEY 1000



Miniä on ajan saatossa valmistettu useammassakin maassa. Yleensä valmistuslisenssi on perustunut vakio-osiin ja mallisto on ollut lähes identtinen isäntämaan mallistoihin. Poikkeuksiakin on. Aikakirjoista kaivamalla löytyy erikoisiakin Minejä kuten täysin lasikuidusta valmistetut Minut, joita tehtiin mm Chilessä vuosina 1971 ja 1974 välisenä aikana. Pohjat erikoisuudessa vie kuitenkin Etelä-Afrikan lisenssi valmistaa Wolseley 1000 nimen alla autoa jossa on Minin kori yhdistettynä Wolseley Hornetin kaulaan. Samalta tehtaalta tuli ulos myös tätäkin epäonnistuneempi kokeilu, jossa Minin keulaan istutettiin Hornetin perä. Muunmuassa esteettisiin syihin päättyi tämänkin harha-aseleen matka vuonna 1971. Ehkä Ministeri palaa aiheeseen tulevissa numeroissa.

Syysratapäivä - Botniaring



Vuoden viimeinen yhteinen kokoontuminen ajettiin perinteiseen tapaan Jurvan Botniaringillä 19.9.2010. Paikalle oli saapunut kohtuulliset 11 Miniä joiden voimin rataa kierrettiin päivän aikana koko rahan edestä. Uutta tämän vuoden ratapäivässä oli se että periaatteessa kyseessä oli kaksipäiväinen tapahtuma, kun edellisenä iltana oli mahdollisuus kokoontua radan läheisyydessä sijaitsevan ratsutilalla illanvieton merkeissä.



Edellisenä iltana saapui viisi autokuntaa ympäri Suomen maata viettämään iltaa aivan Jurvan moottoriradan läheisyyteen Lintuharjun Ratsutilalle. Tutun kaavan mukaan pisimmältä paikalle saapunut oli pohjoisen vahvistus Erkki Virolainen Kemistä, jolle Ministerin toimitus suosittelee oman palkintokaapin hankkimista "kauimpaa tullut" palkinnoilleen. Illanvietto sujui rauhallisissa merkeissä seuraavan päivän tapahtumaan valmistautuen. Tapahtuman kaksipäiväisyys otettiin paikalle vaivautuneiden puolesta tyytyväisenä vastaan, sillä se tarjosi mahdollisuuden sekä yhdessäoloon, kaluston toimintakuntoon virittämisen (uhraamatta siihen ajoaikaa) kuin myös sen että paikalle saapui myös kauempaakin Ministejä, sillä matka Jurvalle ei ollut pois itse tapahtumaan varatusta ajasta. Ensi vuonna periaate lienee sama, ja edellisenä iltana paikalle saapuu enemmänkin autokuntia.

Varsinainen ajopäivä valkeni pilvipoutaisena ja pikkuhiljaa varikkoalueelle alkoi saapumaan loputkin autokunnat. Rataa kierrettiin päivän aikana urakalla, sillä käytössä oli sekä yksinkertainen "ovaalirata" että mutkarata. Ahkerimmat autokunnat kiersivät rataa päivän aikana lähemmäs 50 kierrosta. Ruuhkaa radalla ei näkynyt, joten kaikki osallistuneet saivat päivälle täytettyä niin paljon kuin halusivat. Vaikka sää oli lähes koko päivän poutainen, löytyi vielä juuri ennen ajojen päättymistä radan ylle pieni sadekuurokin. Ensi vuoden syysrata tapahtuman ajankohtaa ei ole vielä löytö lukkoon, mutta tapahtuma säilytettiin MCFF:n tapahtumakalenterissa. Paikkana todennäköisesti Kemoran moottorirata. Tarkemmat tiedot kevään kerholehdissä.



Radalla nähtiin niin vakio kuin rakennettuaikin kalustoa, ja vielä useammaltakin vuosikymmeneltä. Ajojen välillä oli aikaa kahvitella ja tutustua kalustoon.



Varsinkin uusia BMW minejä toivotaan näkyvän paljon nykyistä enemmän MCFF:n kokoontumisissa.



Omia ajolinjoja sai haeskella rauhassa, sillä isolla radalla 11 miniä ei vielä mahdollista ruuhkaa. Enemmänkin olisi autoja radalle mahtunut.

Kauneimman ajopelin äänestyksen voitti Kari Havinen kuvankauniilla ajopelillään. Vuoden 1980 Mini varustettuna 1300cc Suzuki Swiftin koneella.



MCFF Syyskokous 2010 - Lautsia, Hauho

Mini Club Flying Finns ry:n syyskokous järjestettiin Brittiväiltä tutuissa maisemissa Hauholla, Lautsian lomakeskuksessa. Keskeinen sijainti ja kohtuullinen ajokeli houkutti paikalle 41 kerholaista, joista kuitenkin vain kuusi oli paikalla vanhalla Minillä ja pari BMW Minillä. Syyskokouksen ohessa järjestettiin myös kerhon pikkujoulut.



Lautsian lomakeskus tarjosi hyvät puitteet kokouksen ja pikkujoulun järjestämiseen. Illallinen oli hyvä, sauna lämmin ja tanssilattialla sopivasti perunajauhoja.



Taas yksi vuosi Mini Club Flying Finns'in historiassa saatettiin päätökseen kerhon sääntömääräisen syyskokouksen merkeissä. Lautsian lomakeskus tarjosi hyvät puitteet vuoden viralliselle päätökselle, sillä (Etelä-Suomalaisittain) keskeinen sijainti, hyvät kokous-, majoitus- sekä ruokailutilat mahdollistivat tiiviin tunnelman josta koko 41 päinen kokousväki pääsi nauttimaan sekä kokouksen että pikkujoulujen merkeissä. Kokouksen pääasia oli kerhon hallituksen ja toimihenkilöiden valinta. Vuoden ajan pääjohtajan positiota kunnialla täyttänyt Mari Loven luovutti puheenjohtajan paikkansa auki, ja viime vuoden varapuheenjohtaja Markku Lönnqvist astui nyt puheenjohtajan saappaisiin. Topi Mättö hyväksyi puolestaan hänelle ehdotetun pestin varapuheenjohtajan roolista, jatkaen kuitenkin vanhaa pestiään kerhotavaroiden hoitajana yhdessä Erkin kanssa. Sebastian Kulkula luovutti nettisivujen päivitysvastuut, ja uutena jäsenenä MCFFn päällystöön liittyi Toni Viemerö, joka tunnetaan myös Mini foorumin ylläpitäjänä. Tämän lisäksi yksi kerhon aktiivijäsenistä Kirsi Grönfors luovutti maastamuuton johdosta kerhon uusista jäsenistä huolehtimisen, ja jatkossa kerholehden tekijä postittelee liittymispaketteja uusille jäsenille.

Toinen tärkeä asia mikä kokouksessa päätettiin, oli kesätapaamispaikasta päättäminen. Hyvän ennakkotyön tehneenä, team Lappeenranta sai yksimielisen hyväksynnän kesäkokouksen järjestämiselle Lappeenrantaan.

Pikkujoulu sujui tyylikkään joulupukin, hyvän illallisen, saunomisen ja hyvän seuran merkeissä.

Kokouksen päätteeksi ja ennen vapaamuotoista saunottelua ja illanviettoa oli Virpi Koski järjestänyt muutaman ohjelmanumeron.



Tuore varapuheenjohtaja otti tehtävänsä vastaan asian vaativalla omistautumisella, eikä Lautsian tanssilattialla sen jälkeen yhtä sujuvasti liikkunutta parkettien partaveistä enää näkynytäkään!



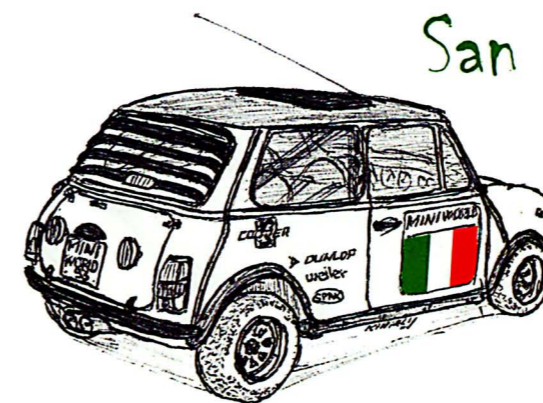
Sen verran ensiluokkaiset kemut oli että paikalle yllättäen saapunut Joulupukkinikin oli pukeutunut Armanin pukuun, eikä aerodynaamisesti muotoutuneet viiksetkään menoa hidastanut.

Mini Club Flying Finns ry:n syyskokous

PÖYTÄKIRJA

Aika: 30.10.2010 Klo 13.00 alkaen
Paikka: Lautsian lomakeskus, Hauho

San Remoon rallia ajamaan ?



Huhtikuussa 2011 ajettavaan San Remo Historic ralliin
kaivataan toista rallitiimiä mukaan reissuun. Edestakainen
rekkakyyti kustantaa noin 1500 Euroa (tai jopa vähemmän).
Nyt joukolla San Remoon rallia ajamaan.

Lisätiedot Ari Saxberg 040-4123458
ari.saxberg@saxspeed.fi

Historic Rallivuosi 2010



Historic rallisprint



Kuva: Reijo Jumppanen



Kuva: Raine Lepoaho



Kuva: Kaj Holmström (MCFF kuva-arkisto)



Kuva: Rallikuvat.net



Tero Grönfors

HRT vuosi 2010 ei ollut niin loistokas kuin edellinen kausi joka päättyi Trophy voittomajan nostoon. Kartturina jatkoi tuttu Nils Pettersson, jonka kanssa Tero on sarjaa kiertänyt jo vuodesta 2005 alkaen. Kausi alkoi talvisella Safarirallilla sillä Iisalmen rallin tiet oli niin huonot että ensimmäinen EK oli liian raskas peräti 40 autolle. Tyyllillä, taidolla ja tuurilla Mini kesti maaliin saakka ja tuloksena luokkavoitto.

Töysän ralli päättyi gloriaan ja kunniaan sillä teknisen murheen vuoksi vasta 10 minuuttia ennen lähtöaikaa kuntoon tullut kilpuri pystyi takomaan pohja-ajat jokaiselle EK:lle, tuoden autokunnalle ylivoimaisen luokkavoiton.

Paluu maan pinnalle (ja tyyllillä) tuli seuraavassa kisassa kun Lopen ralli päättyi tiukan takaa-ajon päätteeksi komeaan kolmois shalkoviini kierteellä, ja seurauksena keskeytys ja aimo määrä peltitöitä. Ja kun kori oli saatu kuntoon, olikin jo aika siirtyä muihin tekniikkamurheisiin.

Teijo-talo ralli toukokuun lopulla päättyi ennen kui se ehti kunnolla alkaakaan. Vaihteiston rikkoutuminen pysäytti kaksikon matkan toiselle EK:lle.

Vaihteisto aiheutti pelonsekaisia hetkiä myös AutoGlym rallissa, mutta onneksi vika oli pelkästään meteliä aiheuttavaa tyyppiä, eikä se estänyt kauden kolmannen luokkavoiton saavuttamista.

Hyvin alkanut Seinäjoen kilpailu päättyi moottorin täydelliseen räjähtämiseen, ja edessä on koko moottorin uudelleen rakentaminen HRT kautta 2011 varten, jolloin muuten Grönfors/Pettersson kaksikko aikoo palata takaisin Trophyn voittajaksi...

Esa Laine

Laineen autokunnalla oli mukiinmenevä kausi vaikka muutamia ongelmia kauden mittaan kohdalle sattui. Lähtöviivalle kilpuri saatiin seitsemässä kilpailussa joista neljässä auto pääsi maaliin. Iisalmen kovat taipaleet auto olisi muuten kestänyt mutta kansipahvi antoi periksi jo ensimmäisellä erikoiskokeella. Seuraava kisa Lopella sujui paljon paremmin; luokan neljäs sija ja viimeisen ek:n pohjat pyyhki avauskisan pettymyksen mielestä. Mutta Iisalmen kohtalo toistui Teijo-Talo rallissa, ja jälleen ensimmäisellä pätkällä. Kauteen kuului mm Lahden EM Historic ralli (luokan 3. sija) sekä Jyväskylän Suurajojen juhla-kisa. Jyskälässä kello ei käynyt, ja tempauksella haettiin vaan näyttävyyttä kansalle ja testiä seuraaviin kisoihin. Tampereen seudulla ajatun Auto-Glym kisan jälkeen palkintokaappiin kannettiin pytty ikäkauden 4. sijan myötä, kun taas Defa rallisprintistä kotiin tuliaisena oli luokkavoitto. Kaiken kaikkiaan muutamaa vaikeaa kisa lukuunottamatta rahan ja vaivan arvoinen kausi. Trophyn lopputuloksissa Laineen autokunnan nimi keikkuu sijalla 9.

Raine Lepoaho

R.Lepoahon alkukausi oli talven pimeinä iltoina rakennetun 1275 S Replican sisäänajamista ja lapsenvikojen löytämisestä. Kauden aloitus osui Lopen ralliin Helmikuun lopussa ja ensimmäinen kisa-ponnistus oli auton moottorin kannelle liikaa, ja niimpä yksi venttiilien seesteistä sai tarpeekseen ja poistui lyhintä tietä pitkin ulos moottorista. Kauden ensimmäinen puolisko sujui erinäisten ongelmien kanssa painiessa, ja useampikin kilpailu jäi väliin. Loppukaudesta auton lapsenviat alkoivat olemaan korjatut ja tuloksetkin alkoivat paranemaan loppua kohden. Tampereen seudulla ajatusta AutoGlym rallista tuomisina oli luokan viides tila alle 1300 kuutioisissa. Tämän jälkeen vauhti parani entisestään ja kun autonkaan kanssa ei ollut enää suurempia teknisiä murheita, oli seuraavassa kisassa Seinäjoelle saavutuksena luokan kolmas sija. Tämä kausi on nyt harjoiteltu auton kanssa, ja ajettu varman päälle, rikkomatta autoa. Ensi kaudella olisi tarkoitus ajaa sarja läpi täysillä ja tosisaan. Leikit on nyt leikitty!

Kaj Holmström

Draaman kaarta kun noudattaa niin juoneen mahtuu niin noususuhdanteita, suvantoja kuin loppuhuipennuskin. Tätä juurikin oli mukana kun Holmströmin kautta niputetaan pakettin. Avauskisassa Iisalmessa liika yrittäminen pitkällä ja huonolla tiellä johti keskeytykseen ulosajon seurauksena kauden ensimmäisellä EK:lla. Seuraavaan kisa lähdeittäessä maltti oli ensimmäisellä EK:lla kohdallaan mutta vetoakseli ei, joten reitin varrelle piti pysähtyä toisessa kisassa peräkkäin. Lopen kilpailu sujui kohtuullisen hyvin, ja vaikka luokka onkin koventunut mm Ford Escortien myötä, Autokunta pokkasi 4.sijan. Teijo-Talo ralli meni niin ajon kuin tekniikan suhteen nappiin ja saaliina oli luokan 2. sija. Kakkos podium tuli tutuksi myös Auto-Glym kuin Walttikarallinkin myötä. Mutta juonen mukaiseksi loppuhuipennukseksi osottautui uran 100:s Historic Rally Trophy kilpailu Seinäjoella. Juhlakisaa ei voi juhliä kuin tulos tai ulos periaatteella, ja niimpä kaunis kilpuri pyörítettinkin kunnolla ulos, kattokeroon.



10

Kuva: Marko Salvinen

Ilkka Lindstedt ajoi kauden aikana yhden HRT osakilpailun, saaliina Lopella 10. sija.

Ari Saxberg ajoi kaksi osakilpailua, sijoittuen Iisalmessa toiseksi mutta Töysässä kohtalona oli keskeytys kannentiivisteen peitettyä.



Kuva: Ari Saxberg - www.saxspeed.fi



11

Historic Ratavuosi 2010 & Mini Jonni



Historic Race Cup 2010

Historic ratasarja ajettiin tänä vuonna periaatteessa 20 vuotis juhlahautena, sillä sarja on pyörinyt erilaisin olomuodoin aina vuodesta 1990 alkaen, jolloin siis sarjan mahdollistava Historic Race Finland ry. perustettiin. Tänä vuonna kisaviikonloppuja oli neljä (Kemora, Botniaring, Ahvenisto ja Alastaro) joissa yhteensä ajettiin kauden seitsemän virallista kisaa. Sarjassa ajetaan useassa luokassa ikäkaudesta ja moottorin koosta riippuen. Minejä löytyy luokista F/D ja G/D.

Luokassa F/D, eli alle 1300 kuutioisissa parasta vauhtia piti **Kari Erkontalo** jonka pistesarake näytti seitsemän lähdön jälkeen maksimia, voitto jokaisessa lähdössä. Yhtä selvä oli kakkonen, **Ilkka Ojala**, yhtä monella kakkossijalla, kuten myös **Sakari Salenius** yhtä monella kolmossijallaan.

Luokassa G/D **Ilkka Lindsted** teki tasaisen varmaa sarjaa päätyen kokonaispisteissä toiseksi. **Jani Mäkilä** vieraili gridillä kaksi kertaa, ja yhtä monta kertaa ruutulippu liehui hänelle voiton merkinä. Mini 1000 luokan tulokset alla:



Kuva Jari Tabell - Historic Race Finland ry.

Mini 1000				Osakilpailut														Kokonaispisteet	Loppupisteet	
				1		2		3		4		5		6		7				
Sij.	Nro.	Nimi	Auto	Os.km.	Pisteet	Os.km.	Pisteet	Os.km.	Pisteet	Os.km.	Pisteet	Os.km.	Pisteet	Os.km.	Pisteet	Os.km.	Pisteet			
1	16	Teemu Hartus	Mini 1000 '77	3	8	2	9	1	11	2	9	1	11	1	11			59	59	
2	8	Sami Hyske	Mini 1000	2	9	1	11	2	9	3	8		DNF	0	2	9		46	46	
3	21	Kimmo Tunkkari	Mini 1000	5	6	3	8	6	5	5	6	2	9	3	8	3	8		50	45
4	22	Anton Hedberg	Mini 1000	4	7	4	7	DNF	0	6	5	3	8	5	6	DNF	0	33	33	
5	33	Markku Nurmi	Mini 1000 '72	7	4	6	5	5	6	7	4	4	7	7	4	5	6	36	32	
6	6	Jeremi Mattsson	Morris Mini 1000					4	7	4	7	DNF	0	4	7	4	7	28	28	
7	12	Jani Hotakainen	Austin Mini '73	DNF	0	DNS		3	8	1	11							19	19	
8	1	Sami Inkiläinen	Morris Mini '75	1	11	5	6								DNF	0	17	17	17	
9	49	Vesa Uuspelto	Morris Mini 1000							DNF	0	DNS		1	11	11	11	11	11	
10	26	Petri Armivesi	Austin Mini '89	6	5	DNF	0			DNF	0	6	5	DNF			10	10	10	
11	2	Jouni Lempinen	Rover Mini '85							DNF	0	2	9				9	9	9	
12	48	Niko Hirvonen	Mini 1000				DNF	0	DNS						DNF		0	0	0	
18		Kim Mattsson	Austin Mini '89														0	0	0	
44		Lauri Riekkola	Mini 1000														0	0	0	

Mini tonni Cup

Mini tonni cupin vei tänä vuonna Lempäälän urheiluautoilijoita edustava Teemu Hartus jonka pistesaldo riitti siihen että viimeinen kisa nautittiin katsomon puolelta. Ongelmitta sujuneen kauden päätteeksi Teemu kruunattiin sekä minitonni cupin että Gulf Historic Race Cupin Mini 1000 luokan voittajaksi. Ainoastaan Seinäjoen Vauhtiajoissa oli lieviä ongelmia jarrunesteiden lämpöjen kanssa ja kisa meni jarruja varoessa.

Cupin tulokset 2010:

Teemu Hartus:	LemUA	322
Sami Hyske	EspUA	293
Kimmo Tunkkari	VetUA	217
Mikko Luomanperä	EPUA	206
Ari-Pekka Sillanpää	VetUA	191

Tarkemmat tulokset www.minitonni.fi



Kuva: Teemu Hartus

Ministeri testaa: Mini vs. Hummer



DAAVID JA GOLJAT

Nämä kaksi autoa kääntää päätä siellä missä ikinä sattuvat kulloinkin liikkumaan. Toinen peli vaatii ison stetsonin ja toinen aimo annoksen tervettä itsetuntoa... vai vaatiiko? Miten nämä kaksi täysin erilaista autoa toimivat normaalissa elämässä. Sitä Ministeri lähti selvittämään eräänä elokuisena Lauantaina.

Auton astuminen on kaksi erilaista toimenpidettä: Hummeriin nouseaan ja Miniin laskedeutaan. Hummerin komentosilta vaatii opettelua, ja ajoasento on samanlainen kuin Star Trekin Enterprisesin kapteenin paikalla. Minissä ajoasento on maanläheisempi, ja kaikki neljä kojelaudan kytkintä on helposti käden ulottuvilla, lukuunottamatta Minejä joissa on kiinteät turvavyöt. Pisteet ajoasennosta ja hallintalaitteista menevät Hummerille. Konttoriin tutustuttuamme aloitamme varsinaisen koeajon. Hiekkatiellä ajtaessa molemmat autot antavat kuskille erittäin hyvän ajotuntuman, tosin Hummerin lähes 40 tuumaiset renkaat ottavat kuopat vastaan aavistuksen pehmeämmin mitä Minin 10 tuuman vanteilla varustetut kumitassut. Mutta tästä syystä yksikään mökkkien kivi ei jää huomaamatta, eikä hetkeksikään tule tunnetta etteikö auto olisi täysin kuskin hallinnassa. Tästä syystä pisteet Minille.

Koeajo jatkuu ja moottoritielle kiihdytettiin napakasti, eikä Minin 34 hevosvoimaa tuottanut ongelmia liikennevirtaan liittymisessä, tosin Hummerin 380 hevosvoimaa tekee saman aavistuksen herkemällä pintakaasulla. Hymyä moottoritiellä ohitettava Mini aiheutti huomattavasti enemmän kuin ohittava Hummer, joten pisteet tästä kokemuksesta selkeästi Minille. Sen sijaan moottoritienopeudessa kuuluva

infernaalinen meteli verrattuna pehmeän nahkasohvan sinfoniaaliseen harmoniaan, vie matkustusmukavuudesta pisteet kyllä enemmän Hummerin suuntaan. Moottoritietä poistutaan ja kurvataan huoltoaseman pihaan tankkaamaan. Minin tankkaus on nopea ja halpa toimenpide, ja kun Minin kuljettaja poistuu kahviosta pyyhkien sokerimunkin sokeria suupielistään, lopettelee vasta Hummerin omistaja tankkaamistaan. Munkkikahveista huolimatta, Minin kuljettaja poistuu huoltoasemalta vähemmän rahaa menettäneenä kuin Hummerin omistaja. Tosin Hummerin 20-30 litraa/sadalla kuluksella polttoainetankin tulekin olla isompi kuin Minin 25 litran vetoinen taskumatti. Neljän tuhannen kilon painoisen luksusveneen + trailerin vetoa emme pystyneet järjestämään, sillä koeajomme Minissä ei ollut peräkoukkua. Mutta veikkaamme että tässä lajissa Hummerilla homma olisi sujunut vähemmällä vaivalla.

Koeajopäivän päätteeksi, pisteiden ollessa suurinpiirtein tasoissa, päätettiin koeajopäivä kahvitteiluun kylän torilla. Kahvikupposen kera tarinaa autoista tuli kyläläisten keskuudessa enemmänkin, ja kaksi erilaista autoa herätti paljon mielipiteitä. Lopuksi suoritettiin se äärimmäinen paremmuuskoee, kun koehenkilöksi haettiin nätti mansikanmyyjä ja hänelle esitettiin kaksi kysymystä:

1. Jos unelmien poikamies hakisi sinut treffeille niin kumpaan autoon lähtisit mieluummin mukaan, ja
2. Kumpi auto olisi se auto jonka haluaisit itsellesi. Ministerin lukijoille varmaan ei ollut epäselvyyttä että urhea pikku Mini vei isoa Hummeria tässä kisassa 2-0.

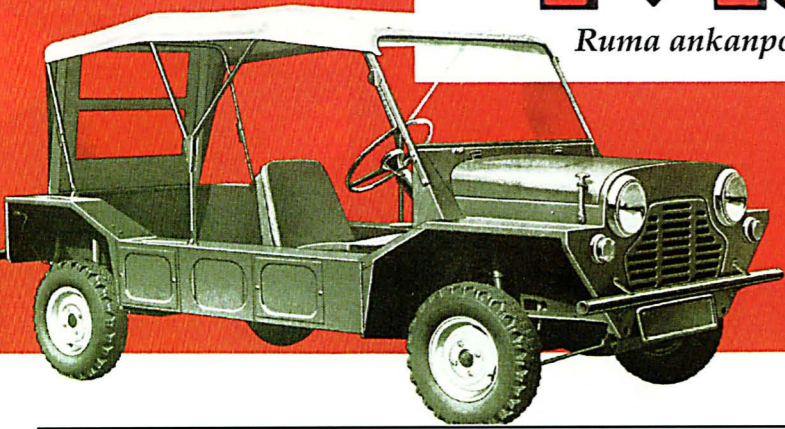
Koeajo paljasti molemmille kuskeille sen että kummassakin autossa on hyvät sekä huonot puolet. Kilpailu paremmuudesta on epäreilu toista autoa kohtaan, vaikka vertailtavat asiat pyrittiinkin valitsemaan mahdollisimman tasapuolisesti. Mutta minkäs sille voi, vanhasta iästä huolimatta Mini kertaikkiaan vaan on parasta mitä neljän pyörän päällä voi olla.

Teksti ja kuvat: Sami N



MOKE

Ruma ankanpoikanen josta kasvoi Rivieran rantojen suosikki



Samoihin aikoihin kuin Minin prototyypit oli nähty päivänvalon, marssivat Hänen Kuninkaallisen Armeijan kenraalit Sir Alec Issigonis'in toimistoon esittelemään toiveen halvasta maastoajoneuvosta armeijan käyttöön. Idea perustui Minin komponenttien käyttämiseen sillä moottori, etu- ja taka-apurungot olivat suoraan Minin tuotantolinjalta. Tarkoitus oli tehdä Brittiläinen versio toimivasta Jeep maastoajoneuvosta.

Vaatimuksia oli oikeastaan kolme: Auton tulisi olla halpa ja luotettava, sen tulisi olla tarpeeksi kestävä että sen voisi pudottaa laskuvarjolla taistelukentälle, ja lisäksi auton tulisi olla suunniteltu niin että niitä pystyisi pinoamaan päällekkäin kuin rakennuspalkkoja. Amerikkalaisten Jeep maastoauto oli toisessa maailmansodassa todistanut toimivuutensa ja luotettavuutensa, ja Britannian asevoimat haaveilivat samanlaisesta menestystuotteesta joka olisi yhtä muunneltava kuin amerikkalainen serkkunsa. Harmillista tosin että kukaan ei ollut asettanut vaatimuksia auton maastokelpoisuudesta. Toisin kuin Jeep, Mokessa oli Minin 10 tuuman renkaat ja maavara joka tuskin täytti esimerkiksi aavikko- tai viidakkotaisteluiden asettamat vaatimukset.



Prototyyppi valmistui mutta sen esittely tilaajille ei ollut järin suuri menestys. Pieni aasinpoikanen (Moke = aasi) pienillä renkailla ja alitehoisella moottorilla ei vakuuttanut armeijan johtoa joka oli asettanut Mokeen suuret odotukset. Projekti oli kuolla siihen paikkaan suureen pettymykseen. Mutta Issigonis palasi piirustuspöydän ääreen ja pian armeijalle esiteltiin nelivetoinen malli jonka tekniset ratkaisut oli jopa hämmästyttävän suoraviivaisia ja yksinkertaisia. Peräkonttiin nimittäin istutettiin toinen moottori, ja erillisiä vaihteistoja hoidettiin kahdella vaihdekepillä. Omat vinkeensä kaksimoottorisuus aiheutti, ja vaikka joissain olosuhteissa auton ajo-ominaisuudet olivatkin ylivoimaiset (koska esimerkiksi takarenkailla pystyttiin siirtämään suurempi vääntömomentti), oli kahden vaihdelaatikon käyttäminen sängen hankalaa. Joka tapauksessa nelivetoinen Moke kulki nyt hieman paremmin, mutta toinen moottori teki autosta nyt raskaan ja kuljetuskapasiteettikin pieneni toisen moottorin myötä. Pikkuhiljaa viimeisetkin yritykset kaupata Mokea sotilaskäyttöön loppuivat ja näytti että Moken tarina päättyi ennen kuin se ehti kunnolla alkaakaan.



Issigonis esittelemässä Mokea lehdistölle 1963.

Sivun kuvat: Austin Memories & BMC UK & British South Africa Police Motor transport (Butch Walker)



Moke Someron kesäkokouksessa 2010

Edistyksellinen päätös

Koska Minin myynti oli alkanut sujua ympäri maailmaa yhä kiihtyvällä vauhdilla, päätettiin Moken kohdalla tehdä jotain mitä maastoautoilla ei oltu vielä toistaiseksi koskaan tehty; Moken markkinointi suunnattiinkin armeijan sijasta siviiliväestölle. Moken ympärille luotiin houkutteleva imago ja markkinointi suunnattiin enemmän varakkaaseen ostajakuntaan, unohtamatta kuitenkaan kansanautomaista hintaa. Koska auto oli yhtä sympaattinen kuin oikea Minikin, oli se helppo myydä tavallisille kansalaisille jotka eivät ennen olleet tienneet tarvitsevansa maastoautoa. Elokuussa 1961 Mokea alettiin myydä 405 punnan hintaan. Kauppa kävi, vaikkei myyntiluvut olleet lähellekkään Minin myyntilukua. Ostajakunta oli kuitenkin ottanut Moken omakseen ja Brittiläinen Moke tuotanto jatkui aina vuoteen 1968 saakka. Tuona aikana tehtaista rullasi ulos kokonaista 14 518 Mokea.

Imago

Kun tavallinen Mini oli tavallinen perheauto, haki Moke jotain muuta. Markkinointi kohdistui väestöön jolla oli tarvetta ja varaa toiseen autoon. Moke nähtiin niin loistohotellien parkkipaikoilla, golf kentällä, rantabulevardeilla kuin kartanon tiluksilla. Moke oli nyt virallisesti ylellisyys tavara, ei hullummin tuotteelta jonka piti olla äärimmäisen halpa ja helposti uhrattava kulkuneuvo armeijan kovaan käyttöön.

Australia ja MK II

Vuonna 1966 Moken tuotantoa käynnistettiin kaukana Minin kotitiluksilta, aina Australiassa asti. Moottorina oli nyt 998 kuutioinen ja tämä pieni konsepti upposi Down-under kansaan helposti. Välimatkat maataloilla oli pitkiä ja Moke sopi Australialaiseen kulttuuriin täydellisesti, ja myyntiluvut alkoivat nousta kohisten. Pian oli aika parantaa auton ominaisuuksia ja laatua ja vuonna 1969 Australian tehtailta rullasi ulos toinen kehitysversio eli MK II. Siinä oli nyt vihdoin 13 tuuman renkaat, suurempi akseliväli ja 1100 kuution moottori. Teknisten yksityiskohtien kehittyessä ja laadun parantuessa Moken valtasivat tilaa muilta ns. ranta-autoilta jotka olivat lyömässä läpi niin Australiassa, Euroopassa kuin Yhdysvalloissakin. Armeijan askeettisuus oli vaihtunut laatuun joka kelpasi Rivieran hotellien vieraille, retkille hotellien lähimaastoon.

Oli aika valloittaa Amerikka...



Kuva: BMC Australia



Kuva: Miniresource.com



California

Päätös lähteä hakemaan menestystä Yhdysvalloista oli rohkea, eikä alkutaival ollut erityisen helppo. Vuonna 1972 lanseerattu Moke California malli oli tuskin saanut jalansijaa valtameren toisella puolella, kun Yhdysvallat asetti tuontiautoille tiukat päästörajoitukset vuonna 1973, ja Moken myynti maahan keskeytyi. Vastikään uudistettu malli sai kuitenkin pitää California nimensä ja mallia myytiin maailmanlaajuisesti ja vihdoinkin ensimmäiset armeijan käyttöön tuotetut Mokset teki kauppansa. Kaupat Israelin armeijan kanssa tosin aiheutti mediassa ehkä enemmän negatiivista kuin positiivista huomiota. Uudistukset toivat tullessaan muun muassa odotetun 1275 kuutioisen moottorin ja paremman varustelutason niin materiaalien kuin lisävarusteiden puolesta. Uusi yritys California mallilla tapahtui 1977 jolloin moottoriksi palautui taas pienempi 998 kuutioinen moottori joka katalysaattorin avulla läpäisi tiukat päästörajat. Mokea ehdittiin tehdä kuitenkin yhteensä vaatimattomat 26142 kappaletta, ennen kuin tuotanto Australiassa virallisesti lakkautettiin loppuvuodesta 1981.

Portugali ja Gagiva

Moken valmistus siirtyi lisenssivalmistukseen Portugaliin British Leyland nimen alle jossa tuotanto käynnistyi yskähdellen. Emoyhtiön avulla tehtaasta viimein lipui ulos ensimmäiset B-L Portugal Mokset. Niiden viimeistely oli huippuluokkaa ja moottoriksi saatiin A+ kone ja alle välimalin renkaat eli 12 tuumaiset. Tehdas työnsi markkinoille paria eri mallia aina vuoteen 1989 saakka jolloin Moke vaihtoi viimeisen kerran kotiosoitetta. Muotit ja koneet siirtyivät nyt Italiaan Gagivan omistukseen. Gagiva tuotantolinjojen kautta Mokea myytiin vielä 1500 kappaletta. Kauppa piti sisällään ainoastaan mallin, koneet ja Moke nimen, muttei Mini nimeä. Tästä syystä viimeiset versiot tästä autosta kantoi pelkästään Moke nimeä.

Yhteensä Mokeja on valmistunut vuosien 1960 ja 1993 välisenä aikana, neljässä eri maassa, noin 50 000 yksilöä.

Teksti: Sami N

Kuva: Timo Purhonen - Tuunattu Moke viime kesän IMM:ssä

Osittain ristiriitaisista lähteistä koostettu artikkeli. Vuosiluvut ja yksityiskohdat voivat vaihdella lähteestä riippuen. Lähteet: Laurence Pomeroy - Mini (1964), Alessandro Sannia - Mini (2006), Austin memories, Moke Owners Club, Moke Club Australia, Wikipedia, MiniResource, Austin & Morris & British Leyland mainosmateriaali.

Lyhyesti...

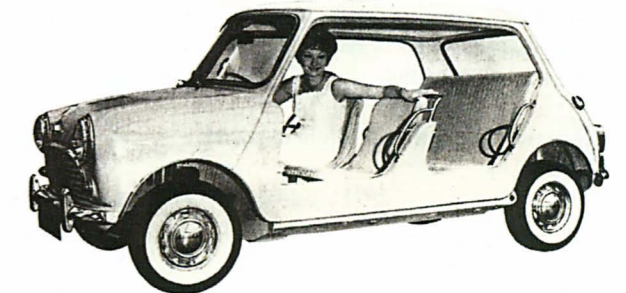
Kun maailmaan syntyy uusi ministi, niin sitä täytyy juhlia asiaan kuuluvalla tyylillä. Mini Club Flying Finns onnittelee Nina ja Olli Peltolaa jotka saivat perheeseensä Heinäkuun 12. päivä kuluvaan vuotaa potran pojan. Tuoreella Ministillä oli painoa 3320g ja pituutta jämpäti puoli metriä. Poika sai kasteessa nimen Atso Anttoni ja luonnollisesti talliin hankittiin heti uusi projekti jota isä ja poika (ja äitikin) pääsee työstämään heti kun tuumakokoiset työkalut pysyvät kädessä. Vuosimallin -69 Austin merkinen PickUp odottelee tallissa nyt siis entisöintiä. Ehkä Ministerin palstoilla päästään seuraamaan projektin etenemistä. Kakku oli komea jonka Mini/Vauva koriste on käsityönä tehty Merjan Marsipaani puodissa, mallina vain pari valokuvaa Mini PickUpista.



Kuvat: BMW Group

Mini ranta-auto

Detroitin perinteisessä autonäyttelyssä esiteltiin Minin konsepti auto "BeachComber" joka kuulemma perustuu Minin Moke versioon maastokäyttöön sopivana avoautona. Ministerin toimitus löysi arkistoistaan ehkäpä paremman viittauksen Minin historiaan. Harvinainen Minin ranta-auto jossa konsepti on lähes identtinen. Tätä kulkuneuvoa valmistettiin 60 luvun alkupuolella erityisesti hienojen hotellien käyttöön. Valitettavasti näitä ei ole jälkipolville säilynyt kuin muutama museoitu yksilö.



Mini WRC - Ei Suomalaisväriä ohjaamossa !

Grönholm, Räikkönen ja muutkin Suomalaiset kuskiehdokkaat on neuvotteluista ulkona. Marcus kommentoi että hänen aikansa WRC auton ratissa on nyt kuitenkin virallisesti ohi eikä Räikkönenkään saanut (tai halunnut) nimeään paperiin. Ensi kaudella puolikkaaseen sarjaan ilmoittautunut talli ajattaa lähtöviivalle kuitenkin osaavat tekijät. Toinen tehdaskuljettaja on britti Kris Meeke ja toinen on viime vuonna Citroenin rattia vääntänyt Dani Sordo. Auton kehitystyössä on apuna häärinyt Virolainen Markko Märtin.



Salosta Englantiin Minin synttäreille

Siellä he ovat...sanoo Mika Venho lempeällä äänellä ja vilkaisee huvimajan ikkunasta pihalleen. Nyt ei ole puhe lemmikkieläimistä eikä lapsista, vaikka niin voisi luulla. Venho tarkoittaa sen sijaan autoja. Eikä mitä tahansa autoja. Kun Venho sanoo Auto, niin se on silloin Mini. Pihalla seisoo ritirinnan Venhon perheen Austin Mini vuosimallia 1968 sekä Jaakko Tulosen ja Berit Ahlqvistin Morris Mini vuosimallia 1974. Mika Venhon puoliso Heli Haavisto myöntää, että Miniharrastajien perheessä auto on kuin perheenjäsen. Saman tunnustaa Berit Ahlqvist.

- Meillä on vitsailtu että Mini olisi varmaan välissämme sängyssä, jos se vaan mahtuisi. Sen verran Mini-hulluja me olemme, hän nauraa. Tänä vuonna Mini täyttää 50 vuotta. Tulonen, Ahlqvist ja Venhon perhe kävivät elokuun alussa omilla Mineillään sen syntymäpäivillä Englannissa, International Mini Meeting- tapahtumassa. Minin synnyinsijoilla Birminghamissa kokoontui tuolloin yhteensä 5600 Miniä, mukana noin 15 suomalaisautoa.

- Sain 50 vuotislahjaksi vaimoltani viidenkymmenen Minini. Olisi ollut hienoa mennä sillä Minin 50- vuotispäiville, mutta en ehtinyt saada sitä kuntoon, Jaakko Tulonen harmittelee. Mutta hyvät oli synttärät siitä huolimatta. Osanottajia oli 46:sta maasta Meksikoa ja Australiasta myöten. International Mini Meeting järjestetään vuosittain, mutta tällä kertaa sitä värittävät 50-vuotisjuhlat. Nähtävillä oli muun muassa kaikkien aikojen ensimmäinen Mini.

Ensimmäisille treffeille Minin kyydissä.

Tulonen ja Ahlqvist ovat harrastaneet Minejä jo vuodesta 1971. Tulonen toteaa, että hänellä on ollut 56 Miniä, mutta sen jälkeen hän on seonnut laskuissa. Tällä hetkellä hänellä on käytössä oleva yksilö ja kolme projektia. Itse asiassa Tulonen ja



Ahlqvist olivat ensimmäisillä treffeillään juuri Minillä toukokuussa 1971. Treffeillä auto hajosi, mutta alkunsa sai pitkä, kestävä parisuhde. Venhon perheessä on harrastettu Minejä runsaat kymmenen vuotta, ja tällä hetkellä heiltä löytyy yksi ajossa oleva Mini sekä neljä projektia. Projekteja tehdään kun ehditään. Venho, Haavisto, Tulonen ja Ahlqvist ovat vanhoja tuttuja, joita autoharrastus vielä yhdistää. Yhdessä on mukava mennä kokoontumisajoihin. Mutta mikä yhdistää Mini-harrastajia yleensä? Millaisia ihmisiä he ovat? -Heillä ei ainakaan ole tarvetta näyttää autolla jotakin, Venho kiteyttää ja saa seurueen hörähtämään nauruun.

Hyvän mielen ja metelin tuotaja

Millaisesta autosta siten oikein on kyse? Tulonen tuumii, että Mini on hyvä ajaa, mutta meteli on aika kova. - Perhe-elämä

sujuu hyvin, kun ei tarvitse puhua mitään matkalla, Venho veistelee. -Meilläkin jutellaan vain kahvitauoilla, Haavisto nauraa. Toinen Minin ominaisuus on tilavuus. Kyllä, luit oikein. -Mini on pieni päältä mutta suuri sisältä, Berit Ahlqvist sanoo. -Kun kaksi poikaamme olivat pieniä, teimme hyvin Minillä Lapin-matkan. Silloin meillä ei muuta autoa ollutkaan, Tulonen muistelee. 16 vuotias Jesse Venho todistaa, että Minissä on yhtä tilavaa matkasta kuin missä tahansa muussakin autosta. Kun Minissä matkustaa kolmen hengen seurue, tilaa on suorastaan ruhtinaallisesti. Englannin reissulla Miniin mahtui niin paljon tavaraa, ettei uskoisi. Keikkein suurin syy Minin viehättykseen taitaa kuitenkin löytyä sen ulkonäöstä. Kun Mini on pysähtyneenä liikennevaloisiin, naapurautoistakin näkyy hymyjä. -Mikä muu auto saisi ihmiset niin hyvälle tuulelle? Mika Venho kysyy.

MCFF Fleece nyt myynnissä !!!



Tilausmyyntinä toimitettavissa takeissa on brodeerattu clubin logo samaan paikkaan ja saman kokoisena kuin aiemmin myynnissä olleissa fleecissä, eli noin 8cm leveä logo vasemmalla rintapielessä. Väri on kuvan "Royal blue".

Aikuisten koko **42** Euroa / Lasten koot **39** Euroa + postikulut

Mini Clubilla on valmiina sovitusta varten hankittuja malleja, ja takkeja voi sovitaa clubin kokouksissa ja kokoontumisissa, tai poikkeamalla Lappeenrantaan. Viereiseltä sivulta löytyy mittataulukko jonka mukaan tilauksen voi tehdä.

Ensimmäisessä erässä tilauksia otetaan vastaan kevätkokoukseen asti, ja seuraavaa erää aletaan keräämään heti perään, jos tarpeeksi kysyntää löytyy.

Kerhotavarat

Pitkähihainen T-paita.....	10 €
Lyhythihainen T-paita.....	13 €
Lyhythihainen T-paita (naisten koko).....	13 €
(khaki).....	10 €
Svetari.....	20 €
Kalastaja malli hattu.....	12 €
Bandana malli hattu.....	8 €
Lippalakki.....	12 €
Lippalakki (lasten koko).....	10 €
Sateenvarjo	10 €
Kassi	2 €
MCFF Kangasmerkki.....	4 €
MCFF Pinssi.....	4 €
MCFF tarra.....	1 €
Postikortti (10 kpl).....	1 €

MCFF kerhotuotteita myydään sekä postitse että kerhotapahtumissa lukuunottamatta paikallistapahtumia. Tilatessasi ota yhteyttä kerhotavara vastaaviin joiden yhteystiedot löytyvät sivulta 2.



MCFF Fleece - kokotaulukko

Lasten koot:	104/4	116/6	128/8	140/10	152/12	164/14
Rinnanympäry	64	72	80	88	96	104
Selän pituus	41	46	51	56	61	66
Hihan pituus	52	57	62	67	72	77
Leveys alahelmasta	29	33	37	41	45	49
Kaulan ympäry	15,5	16	16,5	17	17,5	18
Naisten koot:	S	M	L	XL		
Rinnanympäry	92	98	104	110		
Selän pituus	59,5	62	64,5	67		
Hihan pituus	76,5	79	81,5	84		
Leveys alahelmasta	39	42	45	48		
Kaulan ympäry	19,5	20	20,5	21		
Miesten koot:	S	M	L	XL	XXL	XXXL
Rinnanympäry	122	128	134	140	146	152
Selän pituus	66	69	72	75	78	81
Hihan pituus	57	59	61	63	65	67
Leveys alahelmasta	42	45	48	51	54	57
Kaulan ympäry	20	21	22	23	24	25

Mini Markkinat

Myydään: Austin Mini MkII, vm. 1970. Ajettu n. 75 tkm, vihreä. Ollut käytössä vain kesäisin. Käytössä kulunut, lommoja puskureissa, naarmuja, pintaruostetta moottoritalan tulipellissä. Katsastettu 2004. Säilytetty lämmittämättömässä sisätilassa. Yksi omistaja, kuolinpesä myy tarjousten perusteella.

Puh. 050-4633274 Jan Winkler

Morris Mini 850, vm. 1966. Entisöity, mutta ei MR leimattu, kuitenkin vastaavassa kunnossa. Ajettu 98 tkm ja viides omistaja myy. Auton koko historia aukottomasti tiedossa. Punainen, valkoinen katto. Vaihto hyvään Mini 1000 autoon mahdollinen.

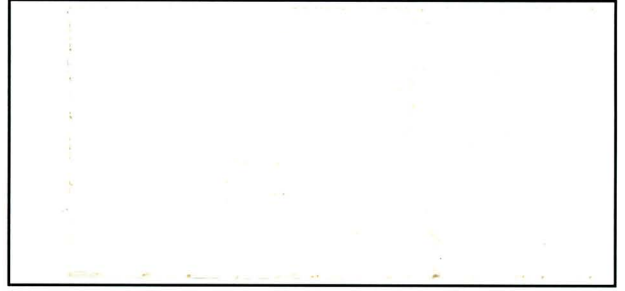
Puh. 0400-151533 Janne Pakarinen



Palautus:
Sami Nyyssönen



.AZ03



Helsinki Team

Helsingin tiimi on saanut uuden vetäjän. Jarno Kärnä lähti toimintaan mukaan ja toimii ensi kesänä pääkaupunkiseudun ministien primus moottorina. Lisätietoja ja vinkkejä ensi kautta ajatellen voi soitella

Forssa Team

Kokoontuu ABC-Huoltamo Forssan Autokeitaalla joka kuun ensimmäinen Sunnuntai klo 15.00. Lisätietoja voi kysellä Timo Salminen,

Pirkanmaan Team

Pirkanmaan seudun Ministit kokoontuvat joka kuukauden ensimmäinen Maanantai klo 18.00 -Pirkanhovi (huoltoasema), Lempäälä (E 12 varrella).

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 Hemmo Lehtoselta,

Keski-Suomi Team

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

Etelä-Karjalan Ministit

Kokoontuu ABC-Viipurinportissa joka kuukauden ensimmäinen Maanantai klo 18 eteenpäin. Lisätietoja Topi Mätöltä Porukkaa kaivataan!



MiniClub Flying Finns on myös Facebookissa.

Jos talven pitkinä kuukausina tulee tarvetta jakaa Mini tunnelmia toisille ministeille, tai vaikkapa haluaisit kysyä jotain kokeneimmilta Ministeiltä... Kirjaudu Facebookiin ja näpyttele vaikka hakukenttään Mini Club Flying Finns ja liity mukaan.