

MINISTERI

Mini Club Flying Finns jäsenlehti • Nro 1/2021 • Nro 157

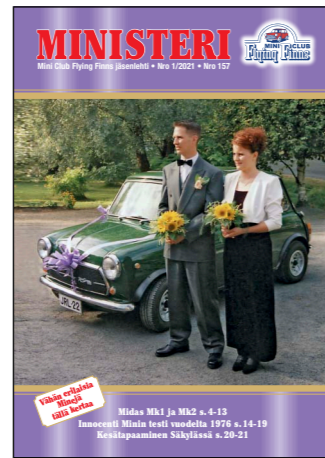


**Vähän erilaisia
Minejä
tällä kertaa**

Midas Mk1 ja Mk2 s.4-13

Innocenti Minin testi vuodelta 1976 s.14-19

Kesätapaaminen Säkylässä s.20-21



Kansikuva: Kati ja Jani Suoranta, vihitty 31.8.2002. Timo Salmisen Innocenti Mini hääautona.

TÄSSÄLEHDESSÄ

Puheenjohtajan palsta	3
Tankkaamassa Virossa	3
Midas	4-13
Vähän erilaisen Minin testii	14-19
Kesätapaaminen 2021	20-21
IMM 2021 Italia	22
Kokouksia paljon ennen koronaa	24-28
Minimarkkinat	28
Mini 1000 Cup	29
Kerhotavarat	30-31
Paikallisia ja tapahtumakalenteri	32

HALLITUS:

Puheenjohtaja
Markku Lönnqvist
Kirmuntintie 153
14820 Tuulos
0500-804 438
puheenjohtaja@mcff.net



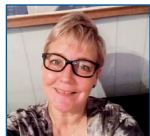
Varapuheenjohtaja
Torsten "Topi" Mättö
Lentäjätie 11 A 1
53600 Lappeenranta
050-539 3078
varapuheenjohtaja@mcff.net



Sihteeri
Sonja Peltonen
Ristiaallokonkatu 4 E 111
02320 Espoo
050-5945161
sihteeri@mcff.net



Rahastonhoitaja
Tuija Pettersson
Sampaanatie 39
20960 Turku
040-530 4312
rahastonhoitaja@mcff.net



Jäsen
Lari Risku
Työnjohtajankatu 10 as25
20320 Turku
050-599 2830
lari@risku.fi



TOIMIHENKILÖT:

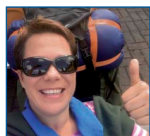
Nettisivut
Timo Purmonen
Lahnaruohontie 4 b 15
00200 Helsinki
040-756 8164
webmaster@mcff.net



Uudet jäsenet ja jäsenrekisteri
Hanna Kinnari ja Jarno Jussila
uudetjaset@mcff.net



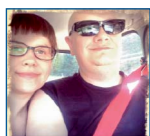
Päätoimittaja
Sari Pettersson
lehti@mcff.net
sari@pettersson.yt



Taittäjä
Göran Jahn
Terästie 12 B, 02750 Espoo
040-546 2303
lehti@mcff.net
goran.jahn@gmail.com



Kerhotavarat
Erkki ja Marja Mättö
Suonionkatu 19-21 d34
53600 Lappeenranta
Erkki: 044-283 4430
Yht.otot klo 17 jälkeen
kerhomateriaali@mcff.net



HUOMIO! HUOMIO!

Mini Club Flying Finns ry:n kevätyleiskokousta ei voida järjestää tänä vuonna koronatilanteen vuoksi.

Terveisin Mini Club Flying Finns ry:n hallitus

Vanhat lehdet

Toimitus on scannannut vanhoja lehtiä nettiin jäsenille luettavaksi. Nyt on scannattuna vuoteen 2017 asti kaikki lehdet. Pikku hiljaa scannataan loputkin.

Lehdet löytyvät netistä osoitteesta:
<https://www.mcff.net/vanhat-lehdet>
Osoite löytyy vain tästä lehdestä!
Terveisin Toimitus

Jos laiskottaa kirjoitella osoitetta, niin tämä QR-koodi vie esim puhelime-la helpolla suoraan oikeaan osoitteeseen.



Tunnistustehtävä

Mihin sijoittaisit Classic Minissä tämän?
Vastauksia voi laittaa vaikka facebookkiin.
Palkintona ainakin maineen karttuminen.



Edellisen tehtävän vastaus:
Konepellin lukkopelti.

Terveisin Ministeristit

Minikerhon uutiset ja ajankohtaiset asiat löydät netistä osoitteesta:
www.mcff.net

MiniFoorumin löydät osoitteesta:
mini2.fi/forum

<https://www.facebook.com/groups/57050839392>

Kerholehden ilmestymisaikataulua

Numero 2/2021 Aineistot toukokuun aikana. Lehti ilmestyy kesäkuussa

Ilmoitushinnat 2021 (nelivärisinä, alv 0 %)

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

MiniClub Flying Finns ry:n jäsenlehti. Ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Lehteen tarkoitettu aineisto voidaan toimittaa sähköpostilla osoitteeseen lehti@mcff.net
Painopaikka: Rauman Painopiste Oy, Painosmäärä 750 kpl.

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Moi kaikki tasapuolisesti.

On taas tämän vuoden ensimmäinen lehti painettu ja asiaa kaikilla sivuilla ja hyvä niin.

Iso kiitos taas koko lehden tekoryhmälle joka jaksaa kasata näin hienon opuksen meille kaikille luettavaksi .

Vuosi alkaa siitä mistä edellinen loppui ja toivotaan ettei sentään koko vuotta poikkeustilanteet ja muut toimenpiteet kestä ja että saataisiin edes jotenkin taltutettua tämäkin virusinfektio.

Harrastamista yksilö ja perhetasolla tämä ei estä mutta kokoontumisista tekee kiellettyjä.

Ja toivotaan ettei maakuntien välistä liikkumista kielletä vaikka sitäkin varmaan jossain kohtaa rajataan jos tilanteet niin vaativat.

Mineihin: On hienoa ollut Some kanavissa huomata kun ihmiset ovat jaksaneet panostaa nyt aikaansa, luoden hienoja Klassikoitamme kuntoon jossa ne olivat aikoinaan ja nyt moni MINI on jopa saanut uutta väriä ja kiiltoa pintaan.

ISO peukku kaikille jotka ovat ahkeroineet talleissa ja vajoissa.

Lumitilanne ei helleitä ja tietty ollaan vasta maaliskuussa joten Ei ehkä vielä olekaan aika miettiä kesärenkaita harrasteauton alle tai edes siihen normaali kulkineeseen.

Harrastetaan turvallisesti ja toivotaan että saadaan nauttia uudesta normaalista kesästä tai muista tulevista ajoista vielä yhdessä kaikessa ja niissä omissa kerhon kokouksissakin.

Hyvää Kevättä Kaikille.
T: Markku, PJ



Tankkaamassa Virossa



Viro oli juuri itsenäistynyt ja vastaan tuli tällainen "huoltoasema", eli tankattiin suoraan rekan säiliöstä bensaa. Viron/Latvian rajalla Virolaiset rajamiehet huuteli Latvian puolelle: "Look out, the english army is coming".

Timo Salminen

Mk 2

Mini itsekantavalla lasikuitukorilla

Kuvat: Markus Jahn ja Göran Jahn
Teksti: Göran Jahn



Midas Mk 2 Bronze. Markus Jahn toi auton Englannista. Osassa kuvista auto vielä Brittiläisissä kilvissään. Auton rekisteröityään Markus ajeli sillä jonkin aikaa ja möi sen sitten Mobilistin toimittajalle Matti Ouiselle. Ouisen omistamana Markus ja Matti tekivät siihen uuden 1380cc koneen, josta tulikin sitten erittäin hyvä. Myöhemmin Matti oli myymässä autoa ja Markus osti auton takaisin itselleen jolta sitten minä auton ostin.



Midas oli muinaisen Fryygian (nykyisen Turkin alueella) toinen kuningas, joka on jäänyt historiaan kreikkalaisen mytologian ansiosta. Midas hallitsi isänsä Gordioksen kuoltua Fryygian valtakuntaa kahdeksannen vuosisadan viimeisillä vuosikymmenillä ennen ajanlaskumme alkua.

Myytit

Tarun mukaan Silenos oli harhautunut pois muiden sileeneiden luota lähdeytään juovuksissa harhaillemaan. Midas otti harharetkeläisen huomaansa, kunnes kymmenen päivän kuluttua palautti tämän Dionysoksen luokse. Tästä kiitollisena Dionysos antoi Midaksen toivoa mitä tahansa. Hän toivoi, että kaikki mihin hän koskee muuttuu kullaksi. Toive toteutui, mutta myös ruoka, juoma, ja Midaksen yrittäessä halata tyttärtään tämäkin muuttui kullaksi. Lopulta kuningas joutui katumaan pyyntöään ja lupomaan lahjastaan.

Aristoteleen mukaan legenda kertoo Midaksen kuolleen nälkään ahneen toivomuksensa seurauksena. Joissakin tarinoissa hän pyysi jumalilta kirousta anteeksi ja se kumottiin. Mammonaa karttava Midas ryhtyi Panin seuraajaksi. Kerran Apollonin ja Panin kilpaillessa soitotaidoissa Midas ilmoitti vuorenjumala Tmolokselle olevansa tyytymätön tämän päätökseen valita Apollon voittajaksi. Tästä rangaistukseksi Apollon kasvatti Midakselle aasin korvat.

(Lainaus suoraan Wikipediasta)

Kuvassa Midas kotipihallani.



Mutta asiaan

Midas on siis lasikuitua ja itsekantavalla korilla, joten ns. runkoa ei ole. Apurunkoina toimivat edessä normaali Minin etummainen yhdellä kiinnityspultilla oleva apurunko.

Takana on erilainen apurunko kuin Minissä ja takapään jousituksen on tavalliset iskunvaimentimet kierrejoussin, sivulla 8 on tarkempi kuvaus takakelkan rakenteesta.

Midas Mk1 ja Mk2 tekniikka perustuu siis enimmäkseen Minin tekniikkaan. Koko etukelkka moottoreineen, jarruineen ym on Ministä. Jäähdyttäjää on Mk1/Mk2 Midaksessa Metrosta/Allegrosta. Luetteloa Midaksessa käytetyistä eri osista sivulla 9.

Midas Mk3 perustuikin sitten jo Metron tekniikkaan.



Auton sisustan lasikuituosat oli maalattu, ei niin nätilä harmaalla, ja paksu kerros väriä peitti melkein näkymättömiin nahkakuvioiden ja nahan neulokset. Eikä harmaa väri muutenkaan kovasti nahalta näyttä, mikä oli selvästi ollut suunnittelijan ideana! Muotit oli nimittäin otettu ilmeisesti aidolla nahalla päällystetyistä "plugeista".

Kun soodapuhalsin maalit lasikuituosista pois ja värjäsin kojetaulun beeshillä vinyylivärillä niin nahkakuviointi tuli jälleen nätti esiin.

Osa katkaisijoista oli rikki eikä Minin alkuperäiset katkaisijat enään tahtoneet pysyä liian isoiksi kuluneissa reijissäänkään. Ja jos piti tehdä vähänkin suurempaa sähköremonttia katkaisijoihin liittyen niin koko kojetaulu oli aina irrotettava! Jotenka katkaisinpaneeli uusiksi, siis katkaisijat korvattiin muutamalla sirommalla keinuvipukatkaisijalla. Samalla tein koko katkaisinpaneelista erikseen irrotettavan.



Midas Mk1 ja Mk2 vierekkäin taustanaan muitakin BMCn tuotteita.



Midas Mk2 pajamme edessä seuranaan Austin Healey Sprite J4 ja uudempi mini.



Lohjan Ministit Brittikokoumisessa elokuussa 2016 Riihimäellä. Meidän autoja näkyy neljä: Vasemmalla Midas, keskellä Marcos, oikealla Austin J4 ja Wolseyleyn keulaa pilkistävä vähäsen keskellä Marcoksen yläpuolella

Mk 1

Kuvat ja teksti: Göran Jahn



Autoon ei ollut penkkejä, joten siihen piti jostakin sellaiset taikoa. Auto kun on sen verran pieni etteivät mitkä vaan penkit helposti sinne mahdukaan ja jos haluaa selkänöjenkin kääntävän riittävästi eteen päästäkseen käsiksi penkin taakse. Mopoautojen romuttamostahan löytyikin sitten aika hyvät ja väreihinkin sopivat penkit.



"Takpenkkikin" autosta löytyy! Ei kovin mukavan näköinen, mutta ehkä siellä lemmikit viihtyisivät? Tavaraa mahtuu ainakin mukaan mukavasti, ja lastaaminen on helppoa aukeavasta takakatosta. En kyllä yrittänytään saada penkkiä luvalliseksi.



Joku entisistä innokkaista saarelaisomistajista on välttämättä halunnut nähdä mitä puskurin sisältä löytyy ja raastanut alaosan puskurin keskeltä kokonaan pois. No polyuretaanivahtoahan sieltä tietty oli löytynyt! :-)



Midas Nissen tallissa Turussa ostettaessa.



Midaksen moottoritila. Konepelti on saranoitu edestä jotenka useimmiten sen joutuu poistamaan päästäkseen käsiksi tärkeisiin paikkoihin kuten virranjakaja ym. Irrutus käy helposti yhdestä jousitetusta lukkotapista vetämällä.



Pakoputki ikävästi vedetty keskelle vaikka sille olisi syvennyt oikeassa reunassa. Takavalot ja bensakorkki kummassakin Midaksessa samat kuin Triumphin TR7:ssa



Auto on yllättävänkin matala kun sitä katsoo takaapäin takavalojen tasolta. Melkein voisi luulla Pickupiksi! ? Mikä sinänsä voisikin olla aika siisti!?

Tämän Midas Mk1 Minin on tuonut Englannista Suomeen 2013 paikkeilla Nisse Pettersson. Sitten auto seissyt odottelemassa kunnostusta ja rekisteröintiä. Aika kului ja Nisselle tuli tallin vaihto eteen. Nisse joutui siis myymään liikoja tavaroitaan nurkista pois. Kun näin ilmoituksen auton myynnistä niin ensin yritin äkkiä hävittää sen kokonaan mielestäni, mutta päivän mittaan se vaivasi mieltä aina vain enempi ja enempi! Olihan minulla jo Midas Mk2 ja olisihan se hienoa olla Mk1 myös!? Sitten puheltiin niitä näitä Markuksen kanssa ja hän sanoi ohimennen, "kyllähän se meidän talliin oikeastaan kuuluisi, kun on jo noita muitakin lasikuituisia Minejä (Marcos ja Midas Mk2)". No enempään ei siihen tarvittu, lähdettiin Turkuun katsomaan. Ja kaupathan siitä tietty syntyi.

Kävin sitten ensin konttorilla paperien kanssa ja sain vihreää valoa, jotta auto liikennekuntoon ja sitten auton kanssa sinne. Autoa kunnostamaan siis kiireesti rekisteröintiä varten. Jarrujen

kunnostus, pako-putki uusiksi, pyörät autoon, tilapäiset penkit siihen ym ym. Pahin juttu oli että kone savutti rankasti. Siinä sitte aprikoi-tiin eestaas, että uskaltaako mennä noin, vai ei. Päätös oli sitten lopulta että kansi auki ja äkkii. Ja hyvä päätös olikin. Koneeseen oli ilmiselvästi tehty remontti koska reunusta ei sylintereissä ollut pienintäkään ja oli ihmeen puhdaskin sisältä, kansi vain oli jätetty remontoimatta! Ei muuta kuin kannen kanssa prässin ääreen vaihtamaan venttiliohjaimia. Sitten venttiilien hionta ja ohjaimiin uudet kumit. Varaosatkin löyty omasta hyllystä. Kansi kiinni ja savutukset olivat kadonneet tipotiehen.

Sitten vaan maahantuontikatsastukseen ja autoveroilmoitus matkaan. Tuli sitten aika-

naan verottajalta ilmoitus, jotta verot on maksettu ja auton voi rekisteröidä? Kukahen ne on maksanut, ihmettelin ensin? Sitten älysin mennä netistä asiaa tutkimaan ja ilmeni että verot olivat 8,50 €, mutta kun verottaja ei laskuta 10€ pienempiä summia niin tullikin siis vain tuollainen ilmoitus.

Kun tein autoveroilmoitusta niin liitin siihen laajan luettelon ja kuvineen auton vioista jotta saisin pienemmän veropää-töksen. Se olikin kaikki turhaa, koska 25 v vanhemmista autoista ei kuntoa huomioida verotuksessa ensinkään.



Bensatankki on sama kuin Mini Vanissa.

MINISTERI 1/2021



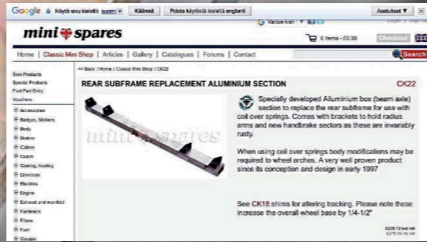
Uuden pakoputkiston rakentelua. Fixukselta löytyivistä valmiista tuumakokoisista putkista, mutkista ja muhveista.

7



Midaksen takakelkka on aivan erilainen kuin tavallisen Classic-Minin. Kelkka on vain tukeva poikittaispalkki lattian pystysuoraan takaseinään useasta kohdasta pultattuna. Palkkiin on hitsattu kiinnikkeet Minin normaaleja tukivarsia varten. Jousitus on siten korvattu normaalilla kierrejousi-iskunvaimennin yhdistelmällä, joka mahtuukin hyvin kun normaalkelkan taakse tulevat jousimekanismit ja kelkan takaosa puuttuu. Eihän sitä Minin takakelkan takaosaa mihinkään muuhun tarvitaakaan kuin joustinkumien paikallaan pitelemiseen!

Tällaista rakennetta on ollut myynnissä myös Classic Miniin. Esimerkiksi Minisparesilla sellainen oli joku aika sitten vielä ainakin myynnissä. Näyttäisi löytyvän myös eri hintaisia versioita osoitteesta Datch.fr



Midas Mk2 Bronzessa käytettyjä Midaksen omia sekä muiden automerkkien osia.

MIDAS BRONZE MECHANICAL KIT

ITEM	QTY	MANUFACTURER/DONOR VEHICLE	PART NUMBER
Gas strut bracket	2	Midas	DHM 1
Bonnet striker	1	Midas	DHM 5
Heater mtg bracket	2	Midas	DHM 9
Radiator top mtg bracket	2	Midas	DHM 13
Engine steady bracket	1	Midas	DHM 14
H/B spacer	1	Midas	DHM 23
lop hose adaptor	1	Midas	DHM 31
Heater hose adaptor	1	Midas	DHM 32
Spare wheel mounting	1	Midas	DHM 33
Heater valve adaptor	1	Midas	DHM 34
Fuel tank swanck	1	Midas	DHM 46
Seat belt spacer	2	Midas	DHM 44
Battery spacer	1	Midas	DHM 47
1+ demister tubing	4ft	Midas	-
2"- eyeball tubing	1ft	Midas	-
3" air trunking	4ft	Midas	-
2" convoluted hose	1ft	Midas	-
~" heater hose	4ft	Midas	-
Main brake pipe	10ft	Midas	-
Main fuel pipe	10ft	Midas	-
Bonnet latch	1	Ford Fiesta	6100813
Bonnet release cable	1	Ford Fiesta	6050783
Battery clamp	1	Reliant Rialto	-
Bonnet stay	1	BL1100/1300	-
Thermostat cover	1	BL Allegro 1.3	12G3535
Plug	1	BL Allegro 1.3	ARA2634
Ring	1	BL Allegro 1.3	IRS 1418
Radiator mtg rubbers	4	BL Metro/Allegro	21A5290
Radiator top hose	1	BL Mini	GRH467
Exhaust strap	1	Harmo	Harmo MB 80

MIDAS BRONZE TRIM KIT

ITEM	QTY	MANUFACTURER/DONOR VEHICLE	PART NUMBER
Eyeball vent	2	BL Mini	CZH 3835
LH sunvisor	1	Fiat 126	4446239
RH sunvisor	1	Fiat 126	4446235
Sunvisor hinge	2	Fiat 126	4146364
Interior light	1	Britax/MiniVan	4050
Courtesy switches	2	Metro glovebox light -	-
Interior mirror	1	Britax	4046
RH door mirror	1	Renault 14	7700636258
Filler cap	1	BL Sherpa/late TR7 YKC 3397	-
Demister duct	2	BL Mini	CZH 624
Gas strut	2	Midas	-
Instrument pack	1	BL Metro HLS	-

Choke Cable	1	BL Sherpa van	KAM 2058
Heater cable	1	BL Sherpa van	KAM 2058
Speedo cable	1	BL Metro 1.3	GSD 374
Glove box retainer	1	Midas	-

MIDAS BRONZE ELECTRICAL KIT

ITEM	QTY	MANUFACTURER/DONOR VEHICLE	PART NUMBER
LH front side/flash	1	BL Metro	HAM 1867
RH front side/flash	1	BL Metro	HAM 1866
LH headlight	1	BL Allegro/Reliant AAU 4710	-
RH headlight	1	BL Allegro/Reliant AAU 4710	-
LH rear light unit	1	BL TR7	TKC 231
RH rear light unit	1	BL TR7	TKC 232
Horn	1	BL Mini	13H 9119
Starter solenoid	1	BL Mini	13H 5952
Foguard lights RH	1	BL Metro	ADU 7078
Foguard lights LH	1	BL Metro	ADU 7075
Rear numberplate light	1	BL Allegro	ADU 3055

Midaksen mittoja

MIDAS BRONZE

Dimensions

Overall Length	134"
Overall Width	62"
Overall Height	45"
Ground Clearance	5 1/2"
Kerbweight with fuel, water and oil	620kg.

Typical Performance Figures

	Max Power bhp	Max Speed m.p.h.	Acceleration 0-60 m.p.h.	Overall Consumption m.p.g.
1.0E	47	94	16.5	48-52
1.3	65	102	11.5	43-48
1.3S	75	110	9.9	40-42

MIDAS GOLD DIMENSIONS

Dimensions

Overall Length	134"
Overall Width	62"
Overall Height	45"
Ground Clearance	5 1/2"
Kerbweight with fuel, water and oil	620kg.

FRONT SEAT HEADROOM: 920mm



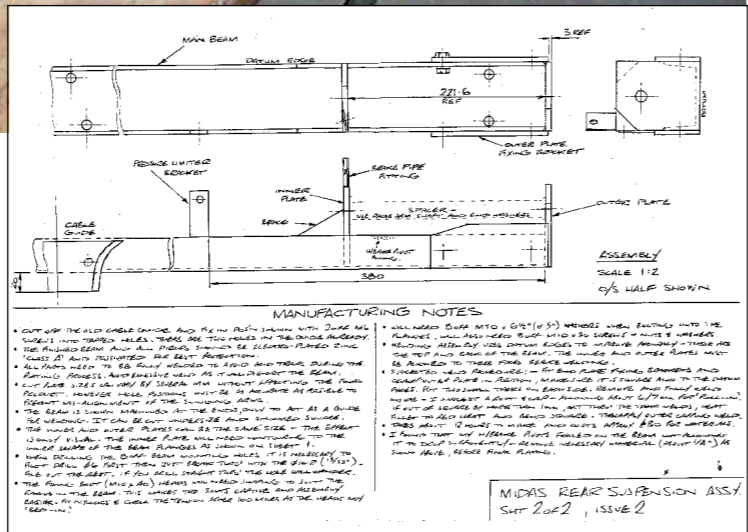
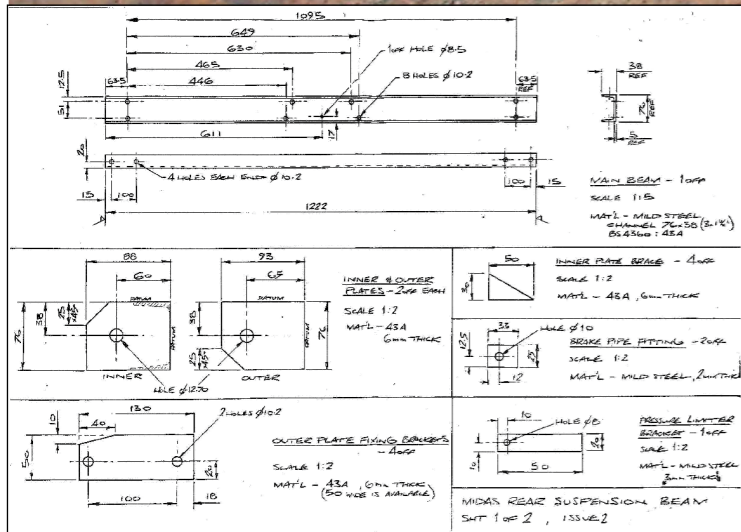
A STATEMENT FROM HAROLD DERMOTT, MANAGING DIRECTOR OF MIDAS CARS LIMITED

At Midas, we are proud of the Gold. Proud that our advanced technology can offer you the chance to break out of the spiral of depreciation to a genuine cost saving, long life car. Proud of our workmanship which gives the Midas a feeling of quality that mass produced cars somehow lack. Proud that through the honesty and straightforwardness of our dealings we are among the longest established companies of our kind. Our owners are proud too. That special pride that comes with owning something very special: something in whose creation they have contributed: something which many envy but few will own. I hope that you will enjoy driving your Midas as much as we did making it.

As a family man, one becomes concerned with one's automotive responsibilities in the context of safety, reliability and design integrity, and the honesty and straightforwardness of one's dealings. I hope that as you have learned more about Midas this message has come through. It also explains why Midas is one of the longest established companies of its kind: why its products meet SMMT standards: why the cars are the only ones to have passed the European barrier test: and why I as a leading member of the SCMGM am so committed to providing you, my customer, with a car that is safe, strong, durable, efficient and quick, not to mention impressive to look at. I hope you enjoy driving your Midas as much as I did making it.

Harold Dermott

MIDAS CARS
Midas Cars Ltd.,
St. Luke's Road,
Corby, Northants NN18 8AJ
0536 60044

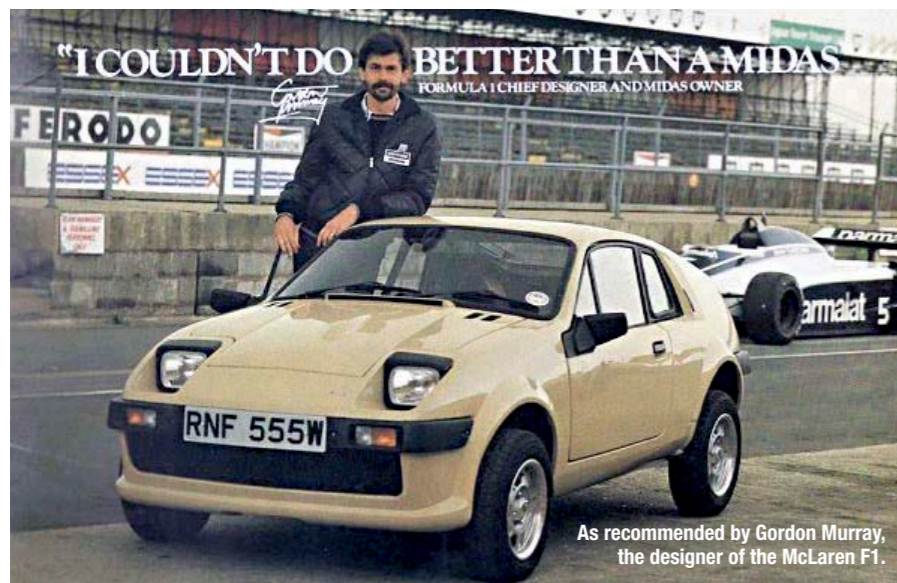


Mobilistissa Midaksesta olleet jutut

- Mobilisti 8-2008 Muovia muoviselle
- Mobilisti 3-2009 Aikuisilta kielletty
- Mobilisti 6-2009 Savu vie eteenpäin
- Mobilisti 8-2009 Laatikkoleikki
- Mobilisti 1-2010 Ensimmäiset savut
- Mobilisti 5-2010 Midasteita

Midascarsforumissa ollut juttu





The cars Midas development story.

Midaksen kehitystarina

Andrew Elphick

What the 1980s needed was a new Mini-Marcos, and Harold Dermott was determined to make that happen. The car he produced, the Midas, was a sensation, and Andrew Elphick tells its story.

Midas Bronze and Gold: Plastic fantastic!



Sometimes it seems that every last success or failure in the British motor industry is linked with British Leyland – and it's no less true with Harold Dermott, the creator of the Midas car. As an ambitious 22-year old with a BSc in Mechanical Engineering from Southampton University, Harold joined the company as a graduate engineer. However, belonging to a conglomerate never ties well with ambition so, after a few years in Jaguar's Research and Development facility, Harold parted company with BL.

However, inspiration arrived from the most unlikely source – the property section of Exchange & Mart. Strangely tucked in the housing section was an advert for the entire Mini Marcos project. Quite why Jem Marsh (or a confused typesetter) had placed the advert there is irrelevant; it was enough for Ha-

rold and co-conspirator Maurice Holt to purchase the project in July 1975, and form D&H Fibreglass Techniques six weeks later.

With a leased workshop in Greenfield, Oldham, (and a friendly Bank Manager authorising a £1000 overdraft) the pair were in the motor manufacturing business. Though skilled, neither had any laminating experience to the tackle the upwards learning curve. After three body shells had been constructed, changes were made that would be instrumental to all future D&H products – strength and colour impregnation. By introducing a roll-cage of glass reinforcement, and using a gel-coat to impregnate a colour into the Mini Marcos' monocoque a further 30 kits were sold within a year.

Harold now had the desire for his own car – all he needed was a hotshoe designer.

Between Nova and Rover

British designer Richard Oakes is quite possibly the only student to have submitted a complete car as an end of year project; that he did owes some credit to journalist called Peter Filby. Filby, champion of the component car, had arranged to interview Harold and invited Oakes along for the ride.

Oakes was a kitcar veteran; having previously styled, designed and moulded the Volkswagen-based Tramp roadster and carrozzeria homage Nova. To quote Oakes, 'I worked at the time for Tony Kit-chener at Stamford Brook Arches, where we were straightening out a smashed up Muira. At lunch times, I used to eat my fish and chips sitting in the driver's seat of this thing, knowing that it felt so right. I had to capture that.'

So, when Harold met Oakes and mentioned his plans, a deal was struck – Harold would supply Oakes with a bodyshell to facelift in the spare seven weeks before Oakes enrolled at the Royal College of Art. Seven weeks, as it transpired, would not be enough. The Mini Marcos was out of true completely, so Oakes informed Harold they would need to start from scratch. Harold agreed and rented a lockup in Islington where Oakes spent his evenings after lectures sculpting the exterior and interior of the Midas.

Come January 1978, a final pattern had been made, the body mould created using ten 8'x4" sheets of marine ply and a ton of glassfibre filler! The first body was released from the mould in February and, by July, a partially completed Midas was presented as part of Oakes' coursework. Whether this impressed his course sponsors, Rover, one can only speculate – with Ford in Dunton picking up the university fees for the final year.

When you can't afford MIRA...

By December 1978, with 27 months' of development completed, it was time for a public unveiling. The venue chose itself – the Performance Car Show at Alexandra Palace. Given the logistical constraints, this was a Herculean effort, considering the Mini Marcos was in continual production alongside sub-contracted work for ERF trucks.

Its debut led Motor magazine to remark, 'Neatly styled, thoroughly practical and beautifully finished both inside and out...' During the show, more than 150 test drives were booked.

Even with five firm orders on the books, Harold still believed that further development testing was required, and that the last person carrying it out should be the customer. Over the following nine months, a rigorous test programme was planned, encompassing much of Europe. Harold's brother, who was working in Belgium at the time, ably assisted.

Testing, testing, one-two-three

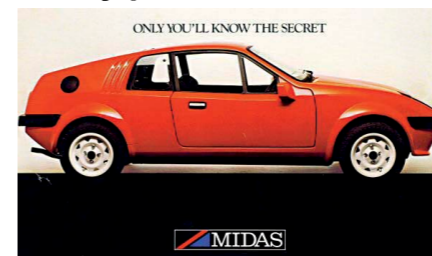
For two weeks, lap after lap of Flemish granite pavé was endured by the first Midas prototype, a red example. And although the dampers boiled themselves the glassfibre monocoque took everything in its stride. For its next round of punishment, Harold took to the track; with his wife and children in tow.

A quick sprint to Spa Francorchamps was all the more pleasurable for finding the famous road circuit complete, having been used for a major national meet just two days previously. After more than enough clipped apices on the legendary road racing circuit, the next stop was the Eifel mountains. What follows is an extract from what must be the greatest press release of all time: 'While the family played I-Spy, Harold Dermot was able to hold a highly illegal speed, hitting each apex just right, balancing the car perfectly on the throttle and gearbox – sheer bliss – and all at better than 40 mpg.' And this was en route to the Nurburgring!

It was at the Nordschleife that the so-far invincible Midas showed its first weakness – due to ambient temperatures on track rising to more than 26 degrees C. A little hot under its collar, Harold modified the Midas adding scoops and ducting before hitting the track once more – to success and a stable temperature gauge. After a long and sodden run home on the German Autobahn, Harold was confident his prototype was ready for the public.

On 25 of August 1979, Mr Smith of Hendon took delivery of the first production Midas, three years after its inception.

Midas launch: a very positive reaction



To begin with, the Midas was supplied as very comprehensive kit of parts – even instructions on a cassette tape to listen along too while you thumbed the build manual! Ultimately, this included everything bar the customer's choice of engine and gearbox. The reasons for the Midas being presented as a kit car were twofold – to remain exempt from the high cost of Type Approval, and to give the customer a choice of tune from his A-Series powerplant.

"My New Cars Set The Standards For Kit Car Design And Value"

HAROLD DERMOTT LAUNCHES THE NEW MIDAS RANGE
"I created the new Midas Gold for people who have a taste for individuality but no time for kit cars."

MIDAS GOLD: 2+2 METRO BASED - FROM £2990 - VAT SEMI BUILT
"Alternatively, there is the revised Midas Bronze which is now, spec for spec, the cheapest Mini based kit on the market: just ideal for the enthusiast kit builder."

MIDAS BRONZE: 2+2 MINI BASED - FROM £1495 - VAT
"As an engineer, I know you'll want the facts: so send £2 for full details and road tests on the new Midas range: then call me personally to arrange a demonstration drive."

MIDAS
The Economy Supercar

Midas Cars Limited
St. Lukes Road
Corby, Northants. NN18 8AJ

Whatever specification the engine, transmission-wise the four gears in the sump was all you could choose. Unusually for a small-scale manufacturer, very few off-the-shelf parts were used; obvious to parts-bin spotters would be the Triumph TR7 tail lamps and filler cap, the svelte Renault 14 rear view mirrors (chosen after Dermott and Oakes went driving round London to spot a mirror design true to the original model). But only a Fiat 126 enthusiast would have picked out the 126's windscreen and wiper linkage.

All the remaining glass (including the Talbot Sunbeam-esque hatch) was bespoke and the glassfibre monocoque unique inside and out. There was a not so obvious raiding of the British Leyland range for switches and instruments. Ironically in view of today's current models, CAR Magazine's Gavin Green remarked, 'Also annoying is that there is no exterior door lock on the passenger side.'

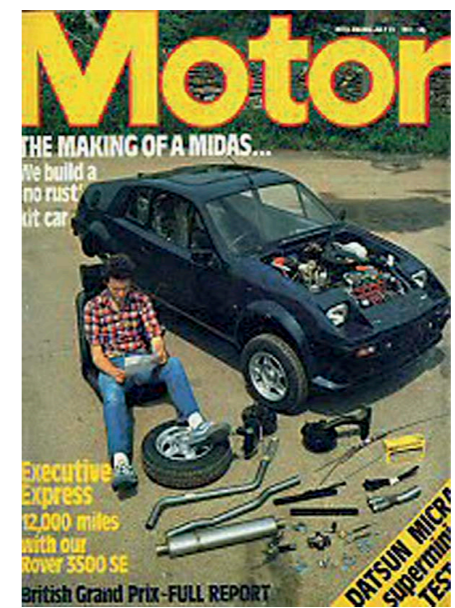
Responsibilities for mould manufacture, laminating and general glassfibre production fell to John Ingram. A specialist in the field (having worked with Oakes on the Nova), his knowledge hel-

ped create a hugely stiff monocoque. At 650kg, the Midas was 25kg lighter than the Mini 1275 GT, but with a torsional rigidity that was 17 times greater than that of the Mini. Remarkably, 115 man-hours and two and a half litres of colour pigment were used in each bodyshell.

The mechanical components were fairly familiar having underpinned the Mini for twenty years. The front subframe was pure Longbridge; the rear had a little more pedigree – a fabricated beam bearing mini trailing arms (based on modsports racing technology). All fabricated by a Norfolk based sub-contractor – who's other line of work involved the manufacture of Team Lotus' suspension for its Formula 1 effort. All metal components (down to every last nut, bolt and washer) were supplied zinc coated to resist corrosion.

To assist in further development work ex-Lotus and Clan employee Arthur Birchall was employed as a development engineer. Arthur had built Grand Prix chassis for Graham Hill, Jim Clark and Mario Andretti along with developing much of the Clan coupe. Customers could proudly say an ex-Lotus Formula 1 mechanic had hand built their car. Indeed, Harold played heavily on this in his sales literature.

Motor racing in its blood



As expected, the specialist press was favourable in its praise, but the old stumbling block of money just wouldn't go away. Priced at £3250 for the Superkit (requiring engine and gearbox), it was a bespoke coupe to rival the Alfa-sud 1.5 Ti at £4025. However, compared to a Mini 1275GT at £3191, it seemed over-priced. But despite that, 57 were built in less than two years – a very healthy figure. For the upcoming Mark 2 Midas, Harold's marketing played heavily on the input of (then) Brabham Formula 1 Chief Designer, Gordon Murray.

In reality, the connection came about in quite an unusual way. Murray had been toying with creating a small efficient coupe, potentially powered by a motorcycle engine. To quote Murray, 'From a size, weight and external sha-

pe point of view, it was virtually what I was going to build anyway.'

With no technical blueprints to work from, Murray borrowed a monocoque from Harold which he then measured up, for development to a mid-engined configuration utilising an Alfa-Romeo flat-four engine (Alfa-Romeo was the engine supplier to the Brabham Formula 1 team at the time). Sadly, however, the mid-mounted boxer-engined Midas remained a unique flight of fancy.

Gordon Murray's improved Midas Mk2

However, Murray came up with the Midas Mk2. Changes above the original car included a lipped front edge of the (broadened) air intake and a matching undertray to smooth airflow under the car. This aerodynamic appendage was developed by Murray in the Brabham wind tunnel during his time as Technical Director – so, the Formula 1 connection was much more than mere marketing spiel that scanned well in the brochure.

A new moulded dashboard (to complement the existing moulded trim) featured the Metro's instrument cluster, along with its heating and ventilation improvements. Many detail changes (such as a bonnet bulge) were implemented into the Mark 2's design – and Dermott wasted no time in heavily marketing the Murray connection. Brochures trumpeted Murray saying, 'I couldn't do better than a Midas'.



Midas Mk 3 brought many welcome changes...

The press loved it, too. Cars & Car Conversions magazine compared it with the Honda CRX and Corolla GT AE86 in a 1984 group test, and it held its own. On the test track it was marginally the fastest, even though it was 25bhp down on the CRX and a whopping 49bhp in arrears to the Toyota. Summing up, the magazine decided, 'The Honda is the more competitive hot hatch; the Midas the better sports car. The Toyota comes an honourable third in such company.'

The final incarnation of the Mk2 Midas was the Bronze. It featured restyled front and rear panels designed by Steve Pearce. Pearce had come to Harold's attention through a magazine competition. In the May 1986 edition of Kitcar & Specials magazine, a reader competition was set to design a convertible or four seater version of the Midas. From more than 1200 entries, Steve's design for a targa-topped convertible was the overall winner, beating designs by second placed Tadeusz Jelec (now a Jaguar stylist) and joint third place men Haith and Sampson. Though Steve's design never made production, by 1988 another from his portfolio would...

Stuttgart, Maranello or Corby?



In the workshop: how most Midas cars began life with their enthusiast owners...

In the workshop: how most Midas cars began life with their enthusiast owners...

A brave strap line indeed – but it was proudly printed on Midas brochure. Indeed, to quote, 'An imaginative concept for imaginative people. You can get something like it from Stuttgart, or Maranello, or even Newport Pagnell. But the best concepts come from Corby.'

Launched at the 1985 Earls Court Motorfair, the new Midas Gold won many plaudits and admiration. Touted as all new (bar the original Midas' doors) and featuring Metro running gear, the new Gold had a purposeful stance reminiscent of the Audi Sport quattro.

Once again, Oakes penned the design at his Anglo Automotive Design London premises. Responsibility for visual design was Oakes' remit; all mechanical and underbody design came from Corby (including the removable under trays). Even with this time-saving outsourcing, it took £60,000 and three years' development to get the new Midas into production.

From Bronze to Gold...

Apart from the obvious styling changes, and the increase track gained by using the Metro subframe and running gear, there was a raft of smaller modifications that went unnoticed. For instance, by utilising a broader B-pillar on the monocoque, the seat belts could be mounted in a more user friendly position. The scuttle became structurally stiffer, and hidden behind the front bumper was energy absorbing foam.

Servo assisted brakes and Metro four-pot callipers, made it stop as well as it went – and the ride was surprisingly supple thanks to a Hydragas set-up. The bespoke rear suspension was carried over from the original Midas. Squat 13-inch alloys from the Metro Turbo, wrapped in Goodyear NCT 165/60 tyres gave the new car a purposeful stance – but it was for go as well as show.

Use of the Metro's instrument cluster, ventilation equipment and switchgear along with soft-feel interior panels enhanced the production car feel of the Midas. Added to that were leather seats, and a matching of natural and synthetic materials inside – making this a convincing effort. Just like the Rover SD1, the fascia could be utilised in right- or left-hand drive by swapping the instrument

cluster between the two moulded recesses. It's no surprise that Harold frequently thanked Austin-Rover ('At all levels from the Directors downwards the company is interested and couldn't do more to help us'), for being extremely co-operative with technical assistance and parts supply to Midas.

Midas: leading the way in (Aero) dynamics

In the early 1980s, it was de-rigueur for a sporting model to have aggressive scoops, skirts, spoilers – it's what defined the breed. The Midas Gold on the other hand was far more subtle than that – it was smooth and sculptured above and below its bodysell. Harold's theory was that as it was impossible to isolate under body airflow, why not create a non-turbulent air stream by using a smooth uncluttered flat floor, and assist it further with matching under trays front and rear.

In fact, the flat floor gave an additional 2-inch drop internally, but without any ground clearance issues. This coupled to a narrow central tunnel for the exhaust down pipe. The transversely rear mounted exhaust silencer was then cooled by ducting in the rear under tray with hot air expelled through vents in the rear bumper. Towards the front another similar under tray (punctured only by the sump) was fitted, skillfully angled so as to avoid causing lift.

Curved sills vice flat sided ones aided the reduction in turbulence too. By building on Murray's input a very sophisticated sports car emerged. Of course it's not quite as simple as that... however for those unfamiliar with the Midas Gold, check out 1992's Porsche 968 for a very similar interpretation indeed...

The crunch: the toughest test for Midas



Midas Gold flew through its crash test

Enthusiasts were not the only ones impressed by the Gold. So were Detroit's big three. Chrysler, Ford and General Motors each purchased a Gold – intrigued and somewhat baffled by the monocoque's strength. At MIRA the Gold had passed the stringent ECE 12 30mph solid barrier test (costing £6000), its key requirement being displacement of the steering wheel should not exceed 127mm upon contact with a hundred tonne block of concrete. The Midas displacement was 15mm at its peak.

One of the big three American manufacturers also subjected the Gold to offset and roof crush tests. These results were never disclosed for liability reasons, but it is believed the Gold performed quite well. Enough for Harold to mention it...

As part of acceptance to the SMMT's

specialist car manufacturer's group, a two-day 91-point test was carried out by the German TUV national testing authority resulting in the Gold (002/85/1175) and its seatbelt mountings (GB12AJJ/1P) receiving a certificate of conformity. Total bare weight for the monocoque was 100kg, assembled from two main moulds and forty seven smaller ones. All taking 120 hours of assembly labour time with an additional 10 hours of polishing time for the impregnated colour gel-coat.

Despite having approval for turn-key sales in both Germany and Japan, the one stumbling block Harold could not overcome was gaining UK Type Approval. In 1985, low-volume Type Approval (which would be used to good effect by Chris Smith of Westfield fame) or the Single vehicle approval (SVA) testing were merely in embryonic status. If you wanted to sell a turn key car in the UK, legislation forced you to undertake full Type Approval – at an estimated cost of £60,000. Something Harold could neither justify nor afford. With the DeLorean scandal (then) current news, private investors shied away.

In comparison, German type approval cost £5000.

Driving impressions



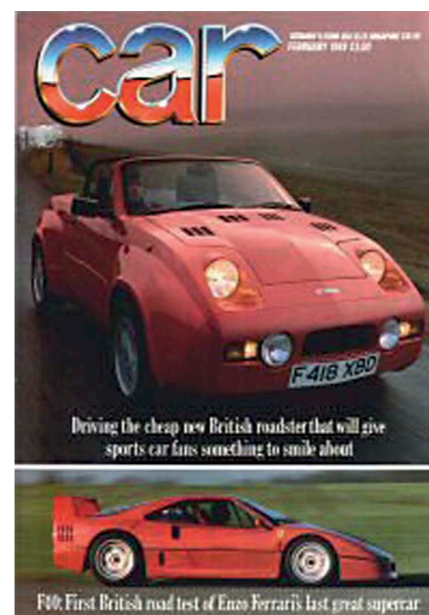
'But what's the Midas like to drive, you ask? Great fun, is the answer'. So said Autocar magazine in 1987. In fact, most of the mainstream car magazines piled on the praise with articles fondly written, championing British ingenuity. Motor magazine reported that: 'This car is far from photogenic, but in the flesh, it looks hewn from a solid block of material. Shutlines are crisp, each body component fits perfectly. The design is integrated, the result assertive.' The Midas was appraised to same parameters that road testers would judge a new Mercedes-Benz.

Kit Car magazine's Pen Roberts summed up: 'My overall impression of the car is excellence.'

Roadster refreshed



If you made the cover of CAR Magazine during the 1980s, one of two things had happened – your car was a scandalous disaster, or something quite special. So, when the Midas roadster became February 1989's cover star, and for the latter reason, Harold Dermott was sincerely flattered.



Launched at the 1988 British Motor Show, the new model came from development work carried out Steve Pearce. Two years prior Pearce's design for a targa topped Midas had been the overall winner in a magazine competition. However, the production version of the open-topped Midas featured a flat rear deck, a stout steel roll-over bar; and fashioned (it's rumoured) by taking a chainsaw to a coupe Midas!

Oakes, too, tendered designs for the new roadster. The sketches were very similar, but had a more pronounced raised rear deck (similar in looks to a Walter Treser Audi quattro roadster). A new fascia was also introduced, featuring the Rover 200's instruments, a glovebox, and air vents from the Ford Escort. The entourage combined to aspire to a BMW-esque angled command centre.

CAR Magazine's road test of the prototype roadster likened it as a spiritual successor to the Austin-Healey Frogeye Sprite. Apart from the obvious circular headlamps, the lack of hood and A-Series power plant were common to both. Ex-British Leyland employee and CAR staffer Richard Bremner summed up: 'No, you couldn't call it a pretty car. But the proportions are about right, and the detailing is good. Most of all, it looks cheeky, appealing and fun. Indeed, it has ample reserves of all three qualities, and others besides.'

In the days before Clarkson-style prose became commonplace, Bremner's descriptive slant on the way the roadster sliced across the barren Northumberland A-roads was simply: 'The Midas hangs on like a gibbon in a hurricane'. Quite. Complementing the fact that neither the current Escort nor Astra convertibles felt quite as stiff, and arguing that the roadster had a superior damping control and ride to a Honda CRX was quite an achievement, even if realistically it was no MR2 beater.'

Concluding, he added: 'Kit-car origins or not, this car competes.'



The bare minimum: the essentials were there, and the Midas roadster was a great steer according to CAR's Richard Bremner...

The reverse Midas touch

In March 1989, 14-years of determination took a hefty blow. A fire raged through the main production building of D&H Fiberglass Techniques, Parent company of Midas cars. During the blaze Harold's office was destroyed as well. Throughout the fire Harold was kept back by the fire guards, but he squeezed in the building via the back door and was able to save only one thing from the fire: a cherished photo album. Harold is a fanatical non-smoker. No Midas has ever had an ashtray for that reason.

At least £150,000 worth of damage was caused, and production was halted due to the stores being engulfed in the blaze too. Struggling to recover, in an interview with Autocar magazine, Harold confided: 'The next thing was a break-in at the factory and then our convertible demonstrator was written off in an accident, we were running faster and faster to stand still, so just before Christmas I pulled the plug. We had reached the point where it was the only honourable thing.' The Official Receivers were called in to liquidate the company.

Tellingly, the article teased Midas fans – the company had undertaken development work on a Metro K-Series powered version that used the five-speed PSA R65 gearbox. The addition of a fifth ratio, and the 16v lightweight all-alloy engine (with 108bhp out of the box) would have given the Mideas giant-killing potential.

In early 1990, Pastiche Cars of Rotherham bought the rights to the Midas coupe and roadster. Although orders were taken, it's believed that just one coupe kit was produced. In early 1991, history repeated itself – the Midas project was in the hands of the Receivers again.

Third time lucky



(Photos: Adam Wilkins, Complete Kit Car magazine)

Paddy Fitch and Peter Beck, proprietors of GTM cars were the third owners of the Midas. No stranger to kit cars, their own coupe and Rossa were established rivals for the Midas; prior to 1989's unfortunate events, the two manufacturers were seen as the pinnacle of the kit car industry. Keeping the roadster moulds, the coupe was sold to the East German development agency. German press cuttings from 1994 stated the car would be constructed as part of Berlin's Youth Project, with an estimated cost of 30,000DM (about €15,000). What happened to the project nearly remained a mystery...

In April 1995, GTM cars announced the debut of the all new Midas 2+2.

This time, though, it really was new – an angular interpretation of the original Midas, designed with assistance from Oakes once again. However, the aim for a more production orientated coupe, meant it became less technically orientated than its predecessor. Using the running gear from the facelifted Rover Metro/100, the 2+2 was a pretty body mounted on the existing floorpan. However, a longer wheelbase and the option of the VVC MGF engine were positive steps.

Surprisingly, a custom laminated windscreen was developed for the boot coupe.



Like the Olympic torch, six years later, Mark Bailey, from Redditch, took on the reigns of the Midas project. He purchased the production rights from GTM. As a standalone company once more, the 2+2 and a new convertible were launched as near turn-key cars. The convertible featured concealed weather equipment beneath a flush moulded cover, as per current production convertibles. The coupe later became renamed the Cortez, the convertible the Excelsior, until a little over two years later, in May 2003, when the inevitable happened once more.

Back to the present

Current custodians of Midas, Alternative Cars Limited, came into the fray in early 2004. The new-era Midas was unveiled in May 2004 at National Kit Car Show, restarting production of the Cortez and Excelsior. Late in 2006, the A-Series-based roadster was re-launched once more and, one year later, an interesting development in the Midas saga occurred...

...after 13 years the (presumed lost) Midas coupe moulds reappeared! Hiding in deepest Germany, the Midas Club (in conjunction with Alternative Cars) secured both the moulds and a bare left-hand drive bodysell. Production was a distinct possibility as the car was engineered to pass the IVA test to allow it to be sold on a limited-production basis.

However, the Global Financial Crisis of 2008 claimed another victim, and production plans were shelved. Alternative Cars again concentrated on rebuilding the older cars and supplying parts for all the Midas models. The company can still supply brand new bodysells for the Gold Coupe, Gold Convertible, Cortez and Excelsior from its base at Enstone Airfield in North Oxfordshire.

Thanks to Hans Effe

Alternative Cars Limited's Midas Cars website

■ ■ AUTOBIANCHI A 112 ja Innocenti Mini 90 ovat hyvin toistensa kaltaisia pikkuautoja puhuttiinpa sitten tilankäytöstä, rakenteesta tai ajo-ominaisuuksista. Kumpikin on etuvetoinen poikittaisella moottorilla varustettu laatikko, johon on sijoitettu ulkomittoihin nähden hyvät tilat (Mini on Italiassa jopa rekisteröity viidelle) sekä farmarimaisesti muunneltavalla takaluukulla varustettu tavaratila.

Hinnaltaankin ne ovat miltei pennilleen samat: Suomen markoissa suunnilleen 13 800,-. (Kaksiovinen Fiat 127 on hiukan halvempi),



Tällöin on kyseessä kummankin mallin halvimmat versiot, siis nämä joita tässä vertaamme. Kummastakin on valittavissa tehokkaamat ja kalliimmat vaihtoehdot, Autobianchista aina Abarthia myöten.

Tutumpia kuin luulisi

Kumpikin automerkki on Suomessa jokseenkin vieras, mutta tuttuja piirteitä löytyy vaikka millä mitalla, ainakin serkkuja on Suomessa: Fiat 127 on tekniikaltaan hyvin pitkälle sama kuin Autobianchi, Innocentin tekniikka puolestaan on tuttua Austin-Morris Minien perua. Kummankin auton rakentamisesta pitävät suuret ja tunnetut tehtaat huolen: Autobianchin Milanossa sijaitsevat tuotantolaitokset kuuluvat Fiatin hallintaan Lanciaan osana ja British Leyland taas omistaa Innocentitehtaan, nekin Milanossa.

A 112 on vanhempi auto

kuin Fiat 127. Se näki päivänvalon Torinon autonäyttelyssä -69, siis puolisoista vuotta ennen kuin vastaava Fiat esiteltiin yleisölle. Autobianchin tehtävänä oli siis ilmeisesti toimia eräänlaisena yleisölle myytävänä koe- ja testikenttänä ennen Fiatin myynnin aloittamista.

Innocentin uusi Mini on itseasiassa Bertonen käsialaa oleviin kuoriin kätkeytyvä vanha "Minttu", joka vuosi sitten Torinossa julkisuuteen ilmestyessään vauhditti taas oikein tosissaan huhut englantilaisesta "aidosta" uudesta Ministä, jota on jo odotettu. Lähitulevaisuus sitten näyttäne missä määrin lordit käyttävät vanhaa tekniikkaa ja Bertonen muotoja.

Viiden vuoden ikäero näkyy autojen muodoissa Minin eduksi. Se on selvästi nykyaikaisemman näköinen, valoisampi ja paremmin varusteltu. Sen vaatimaton 312:sta sentin pituus on käytetty erittäin tarkasti hyödyksi. To-

tuuden nimessä on mainittava, ettei Autobianchin paljoa tarvitse hävetä tilankäytön suhteen, vaikka sen kymmenkunta senttiä pitempään kokonaispituuteen sijoitetut tilat ovatkin hiukan ahtaamat.

Muuten Autobianchi tekee Miniin verrattaessa jossain määrin vanhanaikaisemman ja kapean-korkean vaikutelman, vaikkei autojen ulkomittoja tarkasteltaessa näin luulisi.

Ajoltaan autot ovat jokseenkin samanlaiset. Sen minkä Autobianchi varustelussa ja ehkä vanhanaikaisuudessaankin häviää se voittaa suorituskyvyssä ja jousituksen mukavuudessa.

Nämä kaksi autoa kilpailevat taatusti samojen ostajien sielusta luokassa, joka varsinkin meillä Suomessa on Datsuneineen, Fiateineen ja Toyotoineen timantinkova. Eväitä kuitenkin on, jos näitä sitten meillä tullaan näkemään.

Makarooni- maan minejä

PETER GEITEL
ROMAN FEHRMANN
FRANCO ROSSI
(kuvat)

Italia on pienten autojen luvattu maa. Fiatin pikkuiset tunnetaan kaikkialla, Autobianchi ja Innocenti ovat tuntemattomampia. Kiinnostus näitä kahta kohtaan kuitenkin on lisääntymässä, suunnitellaanhan Autobianchi A 112:n tuonnin aloittamista ja Englannista odotellaan uutta Miniä, jonka esimakuna Innocentin vastaavaa pidetään.



Autobianchi A 112



Innocenti Mini 90



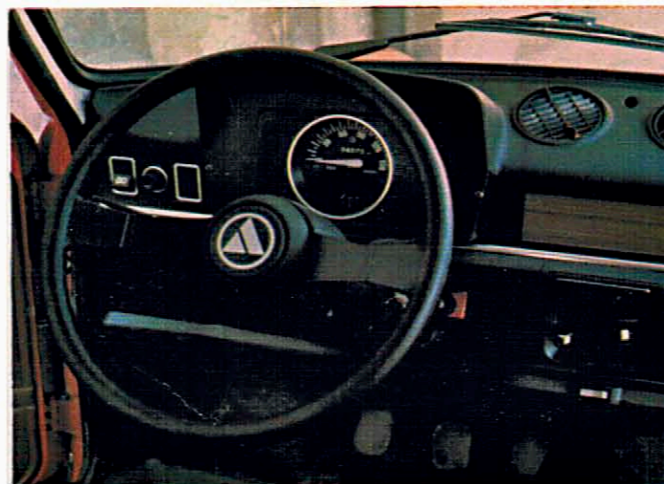
'Maailman pisimmät kolme metriä'



Tuo on oikeastaan Innocetin käyttämä malnoslause, joka kertoo tehokkaasta tilankäytöstä. Sama pätee hiukan lievennettynä myös Autobianchiin. Autot ovat yhteensä 635 cm pitkät, josta Minin osalle tulee 312 cm mikä on 17 cm vähemmän kuin vanhan Minin pituus! Sivukuvasta näkyy selvästi Minin katon takaosan korotettu muotoilu, joka lisää pääntilaa takaistuimella sekä pitää melkoisen pystyn takalasin paremmin puhtaana.

Autobianchi A112

■ BIANCHI ei tarjoa kuljettajalle yhtä hyviä olosuhteita kuin Mini. Mittaristo ja kojelauta ovat paljon vaatimattomammin varustetut. Istuimen säätövara on niukka eikä selkänoja ole säädettävissä. Muovi-verhoillun istuimen kovera selkänoja antaa kuitenkin hyvän sivutuen. Pääntila on edessä hyvä, takana vaatimaton johtuen korkealla sijaitsevasta takaistuimesta. Taakse käynti on luonnollisesti pientä voimistelua. Muutenkin takatilat ovat selvästi Minin vastaavia ahtaammat niin polvitilan kuin istuimen levey-



TAVARATILAT ovat kuin kaksi marjaa. Kummankin til farmarimaisesti muunneltavissa taivuttamalla takaistuin kokoon ahko kynnyksellä tekee autoista paremminkin monikäyttömällä varsinaisen farmarin vaikei korimalli siltä kaukana olekaan.



anchin suurempi kokonaispituus näkyy juuri tavaratilassa, sillä se on jonkin sentin Minin vastaavaa pitempi. Varsinkin takaistuimen ollessa matkustaja-asennossa ero on selvästi havaittava, tosin pienet ovat kummankin tilat siinä tapauksessa.

VARUSTELU ja kojelaudan muotoilu on Autobianchin halvimmassa selvästi Miniä jäljessä. Ohjauspyörä on nahkapäällysteinen mutta ohutkehäinen sekä ilukas. Mittariston muodostaa yksi ainoa mittaritaulu, johon on sijoitettu niukin mahdollinen varustus. Pyyhkijöiden katkaisin on sentään viiksessä.

MININ kojelautaakin leimaa Bertonen modernismi. Ohjauspyörä on pehmustettu ja mukavan pakuskehäinen eikä enää niin minimäisen vaakasennossa kuin ennen. Suurikokoinen keskiöra-kennelma häiritsee hiukan mittareiden lukua. Itse mittaristosta löytyy fiittävästi tavaraa ja sitäpaitsi mukavan erikoislaatuisesti muotoiltuna – ilman että luettavuus kärsii.

denkin suhteen.

Näkyvyyttä kuljettajan paikalta voi pitää riittävän hyvänä, joskin lasipinnat ovat Minin vastaavia pienemmät ja varsinkin taka-sivupilarit jättävät melkoisen "kuolleeseen kulman".

Autossa kulkeville pikkutavaroille on varattu ainoastaan avoin hansikaslokeri kojelaudassa.

Innocenti Mini 90

■ MINI kuljettaja viihtyy paikallaan hyvin. Monipuolista muotoiltua mittaristoa katselee mielellään ja hallinta-



laitteet sopivat mukavasti kätehen. Vaihdenvipu ja vaihteiston toiminta kuitenkin jää Autobianchista jälkeen. Etuistuimien säätövara on runsas ja tilannetta auttaa vielä säädettävä selkänoja. Minin muoviverhoilu istuimien ei tarjoa kunnollista sivutukea, sillä varsinkin istuinosan reunat antavat kaarreaajossa myöten. Pääntila on edessä riittävä ja takanakin katon nousevasta muotoilusta johtuen siedettävä. Takatilat ovat muutenkin joka suhteessa selvästi tilavampia. Mini on Italiassa jopa rekisteröity viidelle, mutta kyllä kolmen tunkemisen takaistuimelle on tuskaista. Näkyvyys valoisasta laatikosta on suorastaan loistelas, lasia on runsaasti ja pilarit kapeat. Kummankin auton pysäköinti on erittäin helppoa. Myös Minissä on kojelaudan avoin lokero ainoa pikkutavaroille varattu tila.

Autobianchi A112

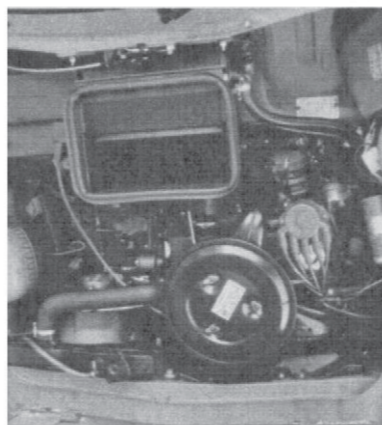
■ AUTOBIANCHI on näistä kahdesta selvästi pirteämpi kulkija ja myös kevyempi ajettava. Sen hallintalaitteet toimivat vähemmällä voimalla: ohjaus on kevyempi, vaihteiston käyttö on sujuvaa eivätkä jarrut tarvitse kovinkaan rajua polkaisua tehokkaaseen hidastuvuuteen.

Ajoasentoa ei voi varsinaisesti ahtaaksi moittia, mutta pitkä kuljettaja toivoisi hiukan enemmän istuimen säätövaraa tai ainakin säädettävän selkänöjan. Hallintalaitteiden ja mittariston sijoittelu on hyvä.

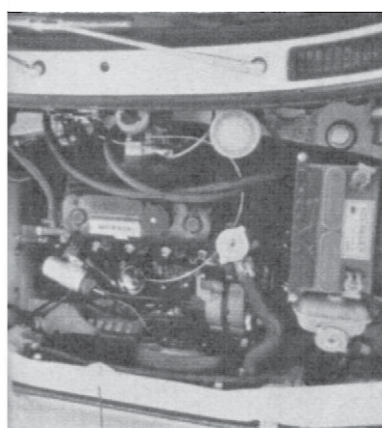
Jousitus on tukevan mukava, takapää saattaa olla runsaalle kuormalle hiukan pehmeä ainakin Suomen olosuhteissa, mutta jousitus ei ole pompottava kuten niin helposti hyvin lyhyen akselivälin omaavassa autossa on.

Kaarreominaisuudet ovat tyypilliset: kaasulla lievästi puskeva, kaasun nostolla peräpää pyrkii ohitse. Näin varsinkin soralla, asfalttipinnalla pieni korjausliike ohjauksella tasapainottaa taipumuksen. Kallistuminen on lähes olematonta. Moottorin melu on melko voimakas, mutta ei se pikkuautoille poikkeuksellisen häiritsevä ole.

Sen minkä Autobianchi häviää Minille varustelussa ja tilankäytössä, sen se ottaa takaisin ajettavuudessa. Polttoaineenkulutuksenkin hiukan pienempi, mutta mitään ratkaisevan suurta eroa ei näiden kahden välillä ole.



AUTOBIANCHIN konehuoneen näkymät ovat jokseenkin tarkkaan samat kuin Fiat 127:ssä – mutta niin on teknikkakin. Varapyörä ei ole moottoritilassa, vaan takana. Itse voimalaitteesta ei paljoa jää näkösalille.



MININ konehuonehan se, mutta joitakin parannuksia sentään on tapahtunut. Ne jotka ovat yrittäneet vaihtaa vanhan Minin tuuletin hihnaa kiittävät varmaankin sähköistä jäähdytyspuhallinta. Onhan siellä vaihtovirtalaturikin.

Innocenti Mini 90

■ MINI jää pirteudessa toiseksi. Tosin se kelaa huippunopeutta tasaveroisesti, mutta kiihtyvyydessä se jää selvästi johtuen sen pitemmiksi välitetyistä vaihteista. Muutenkin ajotapahtuma kokonaisuudessaan vaatii enemmän voimaa, ohjaus on raskaampi, vaihteensiirto jäykkä ja jarrut vaativat melkoisen poljinvoiman. Lisäksi Minin ohjaus palauttaa erittäin voimakkaasti.

Ajoasento on parempi kuin Bianchissa. Kunpa vielä istuin olisi hiukan paremmin muotoiltu niin Minissä istuisi ihan mielikseen. Hallintalaitteet ja mittarit on sijoitettu hyvin.

Jousitus on kovempi ja samalla myös pompottava kevyellä kuormalla. mutta jo kolmen hengen kuormalla ilmiö tasaantuu. Ilmeisesti Mini selviää kuormasta Autobianchia paremmin.

Kaarreominaisuuksiltaan autot ovat kuin kaksi marjaa, mitä sanottiin Autobianchista pätee myös tähän. Ainoa ero oikeastaan on se että Minissä on tarpeen vaatiessa vähemmän voimaa käytettävissä. Samasta syystä sen sisäkaarteiden puoleinen etupyörä ei yhtä helposti pyöri joutavaa. Myös Minissä moottorin melu on pikkuautolle tyypillisen kuuluva ja lisänä on Minille ominainen voimansiirtolaitteiden vihellys varsinkin pienillä vaihteilla ajettaessa.

Minin ajotapahtumaan siis toivoisi pientä keventymistä, vaivattomammin toimivia hallintalaitteita.

Autobianchi on hiukan urheilullisemman luonteen omaava kuljettajan auto, Mini taas siihen verrattuna enemmän perheauto.

TEKNIKKAA

Autobianchi A 112

Innocenti Mini 90

MOOTTORI

poikittainen nelisylinterinen rivimoottori, sylinteritilavuus 903 cm³, sylinterimitat 65×68 mm, puristusuhde 9,0, suurin teho 47 hv/34,6 kW/5 600 r/min DIN, suurin vääntömomentti 6,3 kpm/62 Nm/3 600 r/min DIN, ominaisteho 52 hv/l, oktaanitarve 98, 34 Ah akku, 400 W vaihtovirtalaturi

poikittainen nelisylinterinen rivimoottori, sylinteritilavuus 998 cm³, sylinterimitat 64,58×76,2 mm, puristusuhde 9,0, suurin teho 49 hv/36 kW/5 600 r/min DIN, suurin vääntömomentti 7,0 kpm/69 Nm/2 600 r/min DIN, ominaisteho 49, 1 hv/l, oktaanitarve 98, 40 Ah akku, 470 W vaihtovirtalaturi

VOIMANSIIRTO

etuveto, synkronoitu nelivaihteinen vaihteisto, välityssuhteet I: 3,636 II: 2,055 III: 1,348 IV: 0,963 P: 3,615, vetopyörästön välitys 4,69

etuveto, nelivaihteinen synkronoitu vaihteisto, välityssuhteet I: 3,525 II: 2,217 III: 1,433 IV: 1,00 P: 3,544, vetopyörästön välitys 3,937

ALUSTA

edessä erillisjousitus, McPherson-tyyppiset joustintuet, kierrejouset ja kallistuksenvaimennin. Takana erillisjousitus, kolmiomaiset tukivarret, joustintuet sekä poikittainen kallistuksenvaimentimenä toimiva lehtiousoi. Kaksipiirijarrut, edessä levyt, takana rummut. Hammastanko-ohjaus. Rengaskoko 155 SR 13.

edessä erillisjousitus kumisin joustolementein, poikittaiset tukivarret. Takana erillisjousitus myös kumisin joustolementein, pitkittäiset tukivarret. Kaksipiirijarrut, edessä levyt, takana rummut. Hammastanko-ohjaus. Rengaskoko 145/70 SR 12.

MITAT JA PAINOT

pituus × leveys × korkeus 3 230 × 1 480 × 1 340 mm, akseliväli 2 040 mm, raideleveys 1 250/1 225 mm, maavara 140 mm, kääntöympyrä 8,9 m, polttoainesäiliö 30 l, paino ajokunnossa 675 kg, teho/painosuhte 14,4 kg/hv.

pituus × leveys × korkeus 3 120 × 1 500 × 1 380 mm, akseliväli 2 040 mm, raideleveys 1 255/1 250 mm, maavara 125 mm, kääntöympyrä 8,6 m, polttoainesäiliö 38 l, paino ajokunnossa 720 kg, teho/painosuhte 14,7 kg/hv.

SUORITUSKYKY

huippunopeus 138 km/h, kiihtyvyys 0–100 km/h 14,5 s, 0–1 000 m 36,4 s, keskim. polttoaineenkulutus 7,2 l/100 km

huippunopeus 137 km/h, kiihtyvyys 0–100 km/h 16,4 s, 0–1 000 m 40,0 s, keskim. polttoaineenkulutus 7,5 l/100 km.

Terhakoita torikasseja

■ Eipä kumma että ovat ajoltaan aikalailla samanlaisia nämä kaksi. Ovathan ne niin toistensa kaltaisia rakenteeltaan ja mitoiltaan, mikseivät siis ominaisuuksiltaan. Tyypillisen etuvetoluonteen omaavia pikkuautoja, parhaimmillaan kaupunkiliikenteessä – torikasseina – mutta kyllä niillä matkaakin tekee ainakin kevyellä kuormalla. Vivahde-eroja näissä kahdessa tuki on, mutta kyllä kokonaisuus muodostuu kovasti tasaväkiseksi.

Tuleeko Suomeen?



Oikea vastaus: Saas nähdä.

Tai siteerataksemme Saab-Scanian Mats Lindholmia (joka vastaa Autobianchi-projektista) joka – ilmeisesti tahattomasti – sanoi: "Autobianchia myydään jo Tanskassa; Ruotsissa ja Norjassa myynti alkaa 1976 alussa, mutta Suomessa ei lopullista päätöstä ole vielä tehty, koska heillä on Saabin kanssa tarpeeksi vaikeuksia."

Scan-Auto ei tosin sanoen tätä kirjoitettaessa ollut vielä tehnyt lopullista päätöstä Autobianchin maahan-tuonnista, mutta jos päätös syntyy, tuodaan meille samaa mallia kuin Ruotsiin.

Autobianchi A 112 "Elegant" on tyyppinimenä tälle tavallaan GL-mal-

lille, joka poikkeaa oheisessa vertailussamme olleesta mallista mm. seuraavasti: istuinten muotoilu ja verhoilu sekä varustelutaso on parempi, ohjauspyörä on kolmipuolainen ja paksukehäinen, ovien sisäpinnat on hienommin verhoiltu, puskurit ovat paremmin koljuja kestävästä muovista teräsrungon päälle tehdyt, ajovaloissa on pesulaite ja autot toimitetaan neljällä automaattiturvavyöllä varustettuna.

Värivalikoimat käsittää neljä metallinhohtoväriä.

TM:n tutustuessa nimenomaan tähän Pohjoismaiden malliin, mittasimme sille huippunopeutta reilut 140 km/h, kiihtyvyydejäksi 0–400 m (ISAMin koeradalla) 20,3 s ja lähes 300-kilometrisen testilenkin kulutukseksi 7,2 l/100 km.

Oheiset kuvat esittävät Ruotsiin tuotavaa "Elegant" mallia.

M. Salo



Kesätapaaminen Säkylässä 2021

Uusi bookkaus on siis tehty tälle vuodelle, 2.-4. 7. 2021
Säkylässä Kristalliranta – www.kristalliranta.fi
info@kristalliranta.fi, puh. 045-801 3554



Tervetuloa Säkylässä Kristallirantaan viettämään mukavaa viikonloppua muiden autoharrastajien kanssa. Tapahtuma on tarkoitettu koko perheelle – luvassa hauskaa ohjelmaa kaikille. Klubi maksaa kesätapaamisen osallistujille lauantain lounaan sekä tarjoaa saunan perjantaina ja lauantaina.

Lauantaina luvassa ohjelmallinen illanvietto.

Menneen kesän varjotapaaminen Säkylässä

Tämän vuoden virallinen kesätapaaminen peruuntui koronan vuoksi, mutta joukko innokkaita ministejä päätti tästä huolimatta kokoontua Säkylässä heinäkuun alussa. Viisi mökillistä ja pari asuntoautollista harrastajia uhmasi kesäsadetta ja viihtyi Pyhäjärven rannalla viikonlopun ajan. Varjotapahtuma osoitautui hyväksi harjoitteluksi ensi kesän varsinaista tapaamista varten. Jutun lopussa vinkkejä vuoden 2021 miniklubin kesäkoostumista varten.

Sade varjosti viikonloppua, mutta se ei estänyt meitä saunomasta, uimasta, kokoontumasta illalla yhteen ja tekemästä ajokierrosta lähistöllä. Lauantailla saimme mukaan useamman lähiseudun ministin ja sään vuoksi päätimme tehdä pitemmän ajokierroksen aina Euran Kauttualle asti. Vanha rantatie tarjosi mukavan köröttelyreitit ja paluupaidaksi sovittiin Säkylässä markettialue. Säkylässä varuskunnan sotku oli koronan vuoksi kiinni, joten munkit jäivät tänä kesänä syömättä.

Kesän 2021 tapahtuma kaipaa vielä:

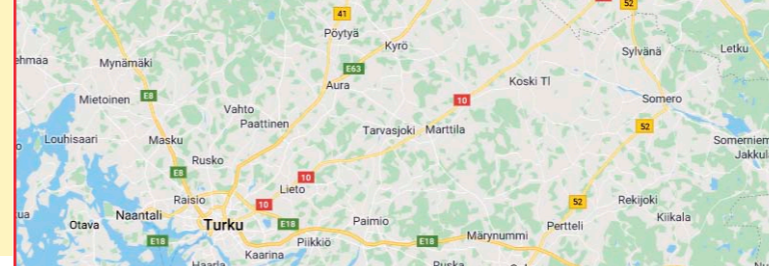
- tapahtuman logo: löytyykö piirtäjää joka haluaisi ikuistaa jälkensä tarraa varten?
- Illan musiikista vastaava bändi: ken haluaisi soittaa meille menevää musaa?

Laita vinkit näistä -> sari@pettersson.yt

Tässä kohtaa jo suuri kiitos järjestelyissä auttaneille ja erityisesti säkylässäiläisille ministeille!

Ensi kesänä toivottavasti nähdään taas Säkylässä

Kesätapaamisen alue on pitkän mallinen leirintä/mökkialue, jossa on aina vakituksia karavaanareita. Keskellä aluetta on ravintola- ja respa-rakennuksena toimiva punainen talo, josta löytyy anniskelu-oikeuksin varustettu ravintola. Ravintolasta saa grilliruokaa iltaisin ja kesätapaamiseen lounas/päivällisruuan sen tilanteille (ruokailua varten tullaan keräämään ruokailijoiden tiedot etukäteen, jotta välttytään hukkaruualta). Ravintolassa on viikonloppuillat karaokea ja joskus tanssit. Ministien kesätapaamista varten alueelle tuodaan juhlatelta ja se sijoitetaan alueen vasempaan reunaan perhemökien taakse. Ota mukaasi retkituolit, koska kalusteita teltassa ei ole. Pyhäjärven rannoille on sovittu hiljaisuus klo 00 alkaen ja tämä koskee myös ministejä. Erä- ja perhemökeissä sekä hirsihuviloissa on omat saunat ja lisäksi alueella on tilaussauna (joka tullaan varaamaan ainakin toiseksi illaksi ministeille). Järven ranta on uimakelpoinen, mutta sinilevtilannetta kannattaa seurata tarkkaan. Säkylässä, reilun 10 kilometrin päästä, löytyy pikaruokapaikkoja, Alko ja isommat ruokakaupat.



PAIKKA: SÄKYLÄN KRISTALLIRANTA

www.kristalliranta.fi

Paikka sijaitsee kauniin Pyhäjärven rannalla, aivan Rantaraitin vieressä.

ILMOITTAUTUMINEN

info@kristalliranta.fi tai puh. 045-8013554

HUOM! Allaolevat hinnat ja aukioloajat voivat muuttua

Majoitus

Omat liinavaatteet voi ottaa mukaan tai vuokrata INFOsta (liinavaatteet 7€/hlö, pyyhe 3€/hlö)

Caravan

Majoitus alueella varattava myös etukäteen, koska paikkoja rajoitetusti. Asuntovaunu sekä -auto maksu sfo-jäsenkortilla 25€/vrk ja ilman jäsenkorttia 27€/vrk. Maksu sisältää valosähkön, käyttösähkö (lämmitys, viilennys, jääkaappi) 5€/vrk. Ei erillisiä henkilömaksuja.

Teltha

Telttamaksu 20€/vrk sisältäen 2hlö. Lisähenkilöt 5€/vrk. Ei sähköpaikka.

Tilaussauna

Tilaussaunan vuokraus 150€/3h. Tilaussauna mahtuu kerrallaan noin. 20 henkilöä. Tilaussauna ei ole anniskelualue, joten omat juomat ovat sallittuja. **HUOM!!** Kaikista mökeistä (ei hirsimajat) löytyy omat saunat.

Lemmikit

Lemmikimaksu 20€/majoitusvuokraus. Motellihuoneisiin eikä hirsihuviloihin emme salli lemmikkejä.

Ruokailut

Aamupalabuffet 10€/hlö.

Lounas klo 11-14 lauantaina (lauantain lounaan tarjoaa miniklubi). Sunnuntaina lounaan voi ostaa hintaan 15€/hlö. Ravintolassa myös grillituotteita myynnissä mm. makkaraperunat yms. Ravintola avoinna: ma-to klo 10-16, pe klo 10-01.30, la klo 10-01.30, su klo 10-16



Welcome to International Mini Meeting 2021 1-4 JULY 2021 – FLORENCE – TUSCANY

Hi everyone and thank you for the trust you gave us for the organization of the future IMM 2021 in Italy.
Given the large number of emails and questions received, asking for a little patience, we will respond to everyone.
Please check the FAQ section which will be published shortly. Thanks again for all the interest you show towards the event that we love infinitely and that we hope will become an example in Europe and in the world.



THURSDAY 1ST JULY

From 8:00 to 11:00 traders entrance
From 12:00 IMM Opening
From 15:00 to 16:00 Greetings from the authorities
From 16:00 to 17:00 band, flag-wavers, MR Bean sosia show
From 20:00 to 21:00 Fashion Show (party area)
From 22:00 to 24:00 DJset.

SATURDAY 3RD JULY

08:00 – 18:00 PISA (Leaning Tower) and LUCCA (paying tour. Pre- registration required)
11:00 – 16:00 Registro Italiano MINI rocket cover race
11:00 – 11:00 Car hi-fi contest by MINISTI TOSCANI
12:00 – 13:00 tasting Tuscany show
14:00 – 15:00 Registro Mini Italia presidents MINI (meeting area)
15:00 – 16:00 INTERNATIONAL PRESID. MINI Club BID for 2023.
15:00 – 17:00 Rocker cover final race by Registro italiano MINI – View Details
16:00 – 18:00 MINI contest in CLUB AREA (best car, old car, clean car, rusty car, loudest car, hi-fi car, the longest trip car, funny car)
18:00 – 19:00 Mini Film Festival
21:00 Saturday PARTY "Dolce Vita night" Live music concert, theme party 60's 70's 80's, with famous DJ set with MINI life style day, fiirework show
00:00 Dj set till the morning (party area)

FRIDAY 2ND JULY

08:00 – 18:00 Siena and San Gimignano Tour Factory (paying tour. Pre- registration required)
09:00 – 12:00 Gincana e ability game in car test area. By MINI
14:00 – 17:00 Auto Test drive Gincana Area
15:00 – 18:00 Rauno Aaltonen IMM2021 stand MINI
16:00 – 18:00 Rocker Cover Race View Details
19:00 – 20:00 Aperitivo Dj set, and Beer drinking contest in Vela
21:00 – 22:00 Club presentation (party area) MR BEAN official show
22:00 Mini Party (live music concert and Dj set night) Italian style

SUNDAY 4TH JULY

10:00 – 12:00. Sunday Mini Tour in Florence parade in the city.
15:00 – 16:00. Lottery
16:00 – 18:00 Automobile Club Italia car exposition
18:00 Apertivo TIME with DJ SET
18:00 – 19:00 Mini Film Festival
21:00 IMM key handover and price award
22:00 Live Music with Street Clercks band
23:00 – 2:00 Music Night with Dj.



MINITRON

- sieltä niitä Minin osia saa -

Seuraa meitä Facebookissa
ja tartu uusimpiin tarjouksiin!
<http://facebook.com/MinitronAy>

MINITRON, Lapintie 11, 01760 Vantaa
myynti@minitron.fi | <http://minitron.fi>

Ruotsissa yhdistyi kaksi Minikerhoa

f Micke Pettersson · Classic Mini Club Sweden (grupp)
18. huhtikuuta kello 17.42

Sverige har genom sammanslagning av de två stora Miniklubbarna (Mini Club Sweden och Mini Seven Club Sweden) fått en ny stor klubb för den klassiska Minin. Namnet på den nya klubben är Classic Mini Club Sweden! Nära 700 medlemmar. Logga ska slutföras.

Sweden has, through the merger of the two big Mini clubs (Mini Club Sweden and Mini Seven Club Sweden) created a new big club for the classic Mini. The name of the new club is **Classic Mini Club Sweden!** Close to 700 members. Logotype to be finalised.

Ruotsiin syntynyt yksi suuri Miniklubi klassikkomineille kahden ison miniklubin yhdistyttyä (Mini Club Sweden ja Mini Seven Club Sweden). Uuden klubbin nimi on **Classic Mini Club Sweden!** Lähes 700 jäsentä. Logotyppi viimeisteltävänä.

Gardar Larusson Til lykkel!!
Vuurisalo Mikael Grattis!!

Uuden seuran logo ja nettiosoite:
www.classicminiclubsweden.se



jo vuodesta 1989

BRITTIOSA

VARAOSIA JA TARVIKKEITA BRITTLÄISIIN AUTOIHIN.

Varastossamme on yli 50 000 osaa
Austin, Austin-Healey, Bentley, Britti Ford, Daimler, Jaguar, MG, Morris, Rolls-Royce, Rover ja Triumph malleihin.

Toimitamme osia postin ja matkahuollon kautta ympäri maata. Voit myös vieraila myymälässämme Kotkassa. (Soitathan ennen tuloasi varmistaaksesi paikallaolon.)

Kankaantie 117, 48720 KOTKA
P. 0500-606371

www.brittiosa.com

KOKOONTUMISIA
PALJON ENNEN KORONAA



Mini Meeting Hartola 1991

Micke Pettersson, koko tarina facebookissa

Monikohan noistakaan Mineistä enää lienee olemassa? muuten kuin muistoissa..



KOKOONTUMISIA
PALJON ENNEN KORONAA



Viimeisiä Rally Coopereita. MiniManian pihalla Saksassa joskus. Timo Salminen, Jukka Lindström ja Jari Jalonen osienhankintamatkalla Saksassa



HISTORIAN MÖRNÄÄ
Valokuvia vuosien takaa
Timo Salminen arkistosta



Raneko siinä tuulettaa? Ranehan se.

Timo Virtanen, olin mukana



Seppo Kekkonen
Teemun Mini ainakin tallessa ja Hartolassa.



**KOKOONTUMISIA
PALJON ENNEN KORONAA**

Silverstone 1989
Timo Virtanen, koko tarina facebookissa



Vettäkin sato välillä. Oli muuten ainoa päivä koko kahden viikon reissussa kun satoi. Alpo oikealla.

**KOKOONTUMISIA
PALJON ENNEN KORONAA**

Saariselkä IMM 2000
Timo Virtanen, koko tarina facebookissa



Reissuväsymystä

Ministejä saarivaltakunnassa 1989



Spaesin nurkilla parkissa 1989



Lontoon liepeillä leiri 1989. Oikealla Kemlin poikien Mini kärryineen ja pojat ite myös. Vasemman puoleinen herra valitettavasti jo edesmennyt



Vähä jäädytettiin Lontoon liepeillä 1989.

Tuolla reissulla me ajettiin 3 auton porukassa pääosin, minä ja Pöri mun Vanilla ja Aki/Jussi Savusen ja Jouni/Akseli Jounin. Viimeistä edellisenä päivänä Jouni/Akseli eksyi meistä ja sitten tavattiinkin seuraavaksi satamassa. Ei ollut mitään tietoa välillä toisista.

1994 seikkailtiin saarella ja Silverstonessa oli Minin 35v kemu. "Pappa" Cooper oli vielä mukana



Meitin Minissä "sponssi" näkyvästi esillä



Löyty vielä kätköistä tuolla Akselin logolla painettu paita



**KOKOONTUMISIA
PÄIVÄN
ENNEN
KORONAA**

**Vielä historiaa
Someroilta,
Ahvenanmaalta
ja Kuninkaanlähteeltä**

Vielä ekalta talvipäivältä. Ilmoittautuminen ilmeisesti käynnissä.

Someron talvipäivät ja tehtävänä juoda kuuma mehu ja äkkiä.

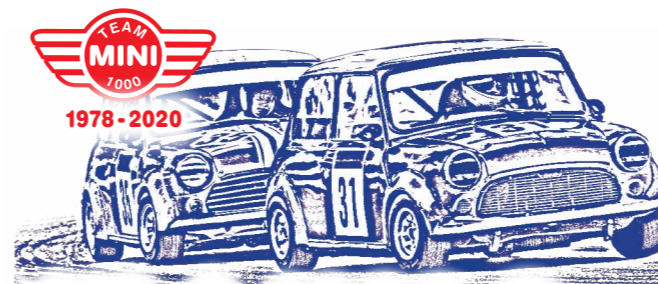
Timo Salminen, facebook

Pientä mini ruuhkaa Ahvenanmaalla.



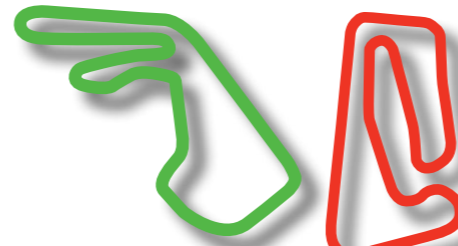
Kuninkaanlähteen leirintäalueella kesäkokous ???

Ahvenanmaalla aamulla varhain.



Mini-1000 Cup

http://www.minitonni.fi



KILPAILUKALENTERI 2020:

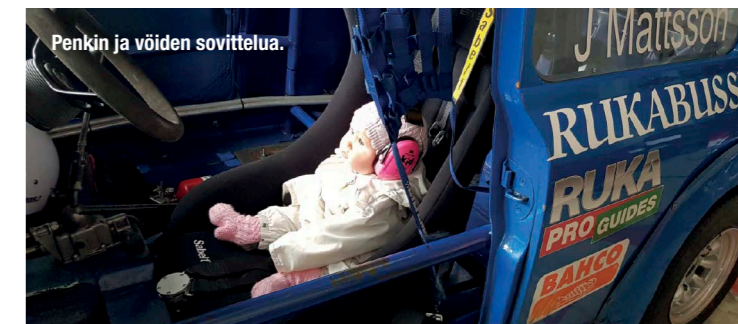
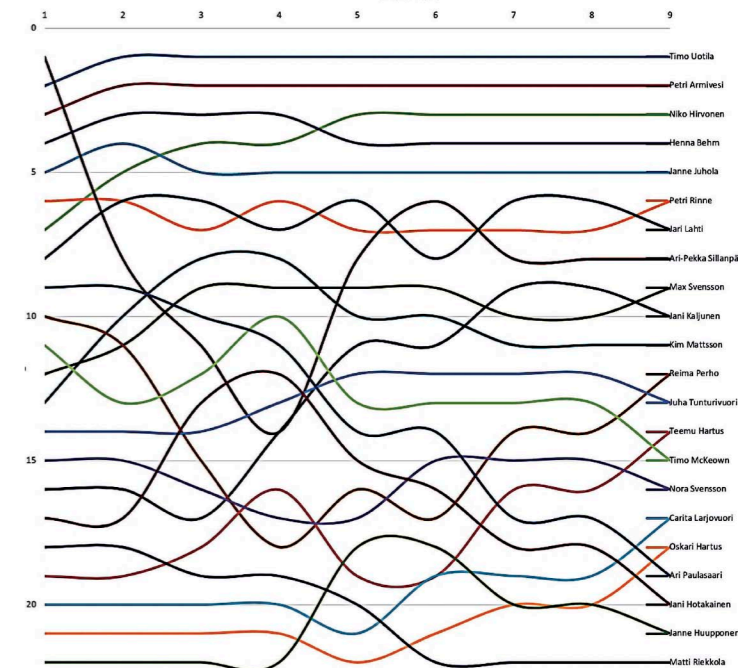
Historic Race Kemora, Veteli, pvm siirtyy
Historc Race Botniaring, Jurva, 4.-5. 7.
Historic Grand Race, Ahvenisto, Hämeenlinna, 14.-16.8.
Historic Race Kymiring, Kausala (Tillola) 5.-6. 9.



MINITONNI LOPULLISET CUP-PISTEET 2020

Vuoden 2021 kilpanumerot	Sijoitus	Auton numero	MiniTonni 2020 CUP										Yhteensä	Loppupisteet -1
			Botniaring 4.7	Botniaring 5.7	Kemora 25.7	Botniaring 26.7	Ahvenisto 15.8	Ahvenisto 16.8	Kymiring 5.9	Kymiring 6.9				
31	1	31	Timo Uotila	45	50	50	50	40	50	50	50	385	345	
2	2	6	Petri Armivesi	40	45	40	45	32	36	40	DNF	278	278	
3	3	2	Niko Hirvonen	26	36	36	40	36	40	45	14	273	259	
4	4	4	Henna Behm	36	40	32	36	24	26	32	40	266	242	
5	5	7	Janne Juhola	32	32	29	32	29	32	26	36	248	222	
6	6	25	Petri Rinne	29	24	16	29	22	24	24	26	194	178	
47	7	47	Jari Lahti	24	29	20	22	26	22	29	DNF	172	172	
8	8	1	Ari-Pekka Sillanpää	50	DNF				50	45	18	DNF	163	163
9	9	58	Max Svensson	16	22	22	18	18	20	10	29	155	145	
10	10	8	Jani Kaljunen			24	26	20	29	36	DNF	135	135	
18	11	18	Kim Mattsson	14	26	26	20	DNF	18	DNF	24	128	128	
19	12	19	Reima Perho	20	18			16	DNF	22	45	121	121	
40	13	40	Juha Tunturivuori	12	16	11	14	14	14	16	22	119	108	
12	14	12	Teemu Hartus			18	24			20	32	94	94	
14	15	14	Timo McKeown	18	14	14	16	DNF	16			78	78	
44	16	44	Nora Svensson	11	11	8	9	10	10	11	16	86	78	
17	17	17	Carita Larjovuori			9	10	12	11	14	18	74	74	
11	18	11	Oskari Hartus			7	8	9	9	12	20	65	65	
28	19	28	Ari Paulasaari	22	20	12	7					61	61	
15	20	15	Jani Hotakainen			45	12					57	57	
21	21	3	Janne Huupponen						45	DNF		45	45	
37	22	37	Matti Riekkola			10	11	11	DNF			32	32	
24	23	24	Mikka Hartus									0	0	

Kauden aikana pistesijoitukset kehittivät seuraavasti:



Penkin ja vöiden sovittelua.

MINIMARKKINAT



Minimarkkinoilla ostetaan, myydään ja vaikka vaihdetaan Minejä, Minin osia tai jopa korjausapua.

Kun haluat ilmoittaa palstalla, ota yhteyttä sähköpostitse lehti@mcf.fi tai puhelimitse 040 546 2303/Göran Jahn. Myös MCF:n Facebook sivuston kautta voit olla yhteydessä Messenger-viestillä (Göran Jahn).

Nyt ylimääräiset osat, tarvikkeet, keräilytavarat, lehdet, oppaat ja opukset, pienoismallit ynnä muut myyntiin tai vaihtoon.



MYYDÄÄN



Lisätiedot nettiauto.com & ASI-488.
Tai puhelimitse 0400 259 256

**KAUDEN 2020
LOPULLINEN PISTETILANNE**

Kim Mattsson

Kauden 2020 MiniTonni Mestari on Timo Uotila, toinen Petri Armivesi ja kolmas Niko Hirvonen. Onnittelut mitalikolmikolle.

Kiitokset myös kaikille muille osanottajille. Kilpailijoita on ollut hyvin kaikkissa kisoissa. Uusia kilpailijoita tälle kaudelle tuli neljä, joista Noora on varmasti koko HRF kilpailujen nuorin koskaan kilpaillut. Lähtöruudukkoihin ajettiin kauden aikana 140 kertaa, joista keskeytyksiä 11. Tällä kaudelle on lisäksi huomioitava että moottoriongelmista johtuvia ongelmia oli erittäin vähän. Tällä kaudella kukaan ei ajannut Nuralin männillä, joka on ollut ongelmien juurisyy.

Noorasta tuli myös Minitonni historian ensimmäinen MiniTonni Junior sarjan mestari, Hopealle Oskari Hartus. Noora on myös kauden 2020 tulokas. Carita Larjovuori jäi täpärästi toiseksi.

Vuosikoukussa ja palkintojenjakogaalassa tavataan.

KUINKA KERHOTUOTTEIDEN MYYNTI TOIMII?

Tilaukset kerhotavaravastaava Erkki Mätölle ensisijaisesti sähköpostitse osoitteeseen kerhomateriaali@mccf.net tai puhelimitse numerosta 044 283 4430. Lisätietoja tuotteista annetaan mielellään! Toimitus tuotteille yleensä postitse tilauksen maksamisen jälkeen. Myös nouto Lappeenrannasta onnistuu. Tuotteita otetaan myyntiin myös kesäkokoontumisiin. Svetareiden kohdalla ilmoita koko ja väri meille ennen kesäkokoontumista niin saat tuotteen varmasti sovitettavaksi, sillä svetareita ei kuljeteta mukana koska ne vievät niin paljon tilaa. Ystävällisin terveisin, Erkki ja Marja Mättö

T-PAITOJEN POISTOMYYNTI!

Kaikki myynnissä olevat t-paidat myydään loppuun 5 euron kappalehintaan!

Osallistu nyt varastontyhjennystalkoisiin sillä varastoa täytetään uudella painomenetelmällä tehdyillä paidoilla!

Uusi painomenetelmä ja uudet paidat tilataan jos ja kun vanha varasto saadaan tyhjäksi.

Kaikista väreistä ei ole saatavilla kaikkia kokoja. Parhaiten selviää kysymällä löytyykö mieleisistä väreistä sopivaa kokoa. Myös lasten kokoja löytyy!

VÄREJÄ LÖYTY SEURAAVASTI:

- Musta
- Valkoinen
- Luonnonvalkoinen (vain lasten kokoja)
- Harmaa
- Turkoosinsininen
- Petroolinsininen
- Tummansininen
- Fuksia (vain lasten kokoja)
- Omenanvihreä (vain lasten kokoja)
- Punainen
- Ns. Lady fit-malli joka kapeampi ja lyhyempi ja v-kaula-aukolla: väreinä vaaleanpunainen, vaaleansininen ja vaaleanruskea
- 35-v juhlapaita sininen paita jossa valkoiset hihansuut ja kaula-aukko



HEJASTIN • REFLECTOR 5 €
PINSSI • BADGE 4 €
KANGASMERKKI • PATCH 4 €



KALENTERI • CALENDAR 3 €



MASKIMERKKI • GRILL BADGE 30 €



TARRAT • STICKERS 1 €



KYLMÄLAUKKU @THERMO BAG 20 €



PITKÄHIHAINEN PAITA
LONG SLEEVE SHIRT
Harmaa, musta, punainen, 10 €



T-paita • T-Shirt 5 €
Musta, valkoinen, luonnonvalkoinen, punainen, harmaa, turkoosinsininen, petroolinsininen, tumman sininen, fuksia, omenanvihreä, punainen



T-paita • T-Shirt Lady-fit
Vaaleanpunainen, vaaleansininen, vaaleanruskea 5 €



SVETARI • SWEATER 10 €



LIPPIS • CAP
PIPO • BEANIE



BANDANA • BANDANA

13 €
15 €

5 €



PARKKIKIEKKO
PARKING DISK

5 €



SAATEENVARJO • UMBRELLA 13,50 €

MUUT TUOTTEET

SADETAKKI (TILAUSTUOTE) • RAIN COAT (AVAILABLE ON ORDER) 25,50 €
• "PERKELE"-SPECIAL EDITION 30€

ENSIAPUPAKKAUS • FIRST AID KIT 5 €

MUUTA HUOMIOITAVAA:

- Fleeceet myydään tilaustavarana ja niiden toimitusaika saattaa venyä. Ilmoita etukäteen kiinnostuksestasi, niin yritetään saada sovituskappaleita mukaan tapahtumiin.
- Pitkähihaisia paitoja ja svetareita ei kuljeteta mukana, mutta niitä voi pyytää otettavaksi mukaan tapahtumiin. Pyyntö ei tarkoita ostopakkoa, vaan kiinnostuneet pääsevät sovittelemaan.
- Joitain tuotteita on rajoitetusti.

Sadetakin hankintaa ei toteuteta!

Valitettavasti tilausmyyntinä suunniteltua sadetakin hankintaa ei toteuteta.

Tilauksia ei tullut tarpeeksi jotta takin hinta olisi ollut se mitä ajateltiin. Clubille olisi myös jäänyt myyntiin liian suuri määrä takkeja.

Asiaan voidaan palata mikäli tarjolle tulee joskus tilausmääriltään parempi vaihtoehto.

Hyviä vaihtoehtoisia voi ehdottaa hallitukselle tai kerhotavaramyyntiin.

Terv. Erkki





MININ VARAOSAT



TARVIKE ja VARAOSA

Peltorinteentie 14, 31760 URJALA
varaosa.myynti@gmail.com

Avoinna
Ark. 9-17
La. 9-13

03-546 6170
044-555 1318



Posti Green

.AZ01

MCFF PAIKALLISJAOSTOT

MINI CLUB FLYING FINNS PAIKALLISJAOSTOT KOKOONTUVAT:



Etelä-Karjalan Ministit

Kokoontuu kerran kuukaudessa. Paikka ja aika sovitaan edellisessä kokoontumisessa. Kun haluat mukaan, ota yhteyttä. Tervetuloa!

Lisätietoja: Torsten "Topi" Mättö, puh. 050 539 3078



Forssa Team

Forssa Teamin "kerhoillat" ovat seuraavasti:

Joka kuukauden ensimmäinen sunnuntai klo 15:00
– Parittomina kuukausina kokoontutaan Tarvike ja Varaosa, Peltorinteentie 14, 31760 Urjala.

– Parillisina kuukausina kokoontutaan ABC-huoltoasema Forssan Autokeitaalla.

Lisätietoja: Timo Salminen, puh. 050 5711 445

Keski-Suomi Team

Keskisuomen ministit ovat nukkuneet viimevuodet! Nyt aloitamme aktiivisemmin toimimaan, kokoontumme Palokan ABC:lle joka kuun viimeinen tiistai alkaen 31.7.2018
Lisätietoja: Tapio Oksanen, puh. 040 736 2416, s-posti: tapio.oksanen@gmail.com
Facebook: www.facebook.com/groups/1574985846100104/?fref=ts



Lahden tienoon Ministit

Lahden ja lähialueen Ministit kokoontuvat joka kuukauden viimeinen keskiviikko Kariston Nesteellä. **Kesäaikana**, toukokuu – syyskuu kokoontutaan Suomen Moottoripörämuseossa, **Ace Corner kahvilassa**, Veistämönkatu 1.

Lisätietoja: Esa Ignatius, puh. 040 515 8405, esa.ignatius@gmail.com
Facebook: www.facebook.com/groups/lahdenseudunministit/

Lakeuren Ministerit

Seinäjoen alueen ministieillä ei ole vielä sovittua tapaamisaikaa ja paikkaa. Ota yhteyttä!
Lisätietoja: Marjo Hanhikoski, puh. 040 5185 480, marjo.hanhikoski@netikka.fi
Jukka Hanhikoski, puh. 044 5654 026, jukka.hanhikoski@netikka.fi
Facebook: www.facebook.com/groups/seinajoenministerit/

Pirkanmaan Team

Pirkanmaan Team kokoontuu talviaikaan Pirkanhoviolla. Tiistaina 1.10. 2019 klo 18:00
Tervetuloa.
Lisätietoja: Tiina Jantunen, puh. 040 519 3657

Rauman tienoon Ministit

Rauman tienoon Ministit kokoontuvat kesäkuun alusta alkaen kuukauden eka keskiviikko klo 19 Merijakkamolla. Kokoontumispaivista lisätietoa myöhemmin.
Lisätietoja: Janne Sallaa, puh.040 354 0770, Harri Pettersson, puh. 040 572 5979



Turku Team

Kokoontuu joka kuukauden ensimmäinen torstai klo 18:00 ABC Auranlaaksossa, Kaarinantie 702, 20540 Turku.
Lisätietoja: Tero Grönfors, puh. 0400 947 655
Facebook: www.facebook.com/MiniClubFlyingFinnsTurkuTeam



Team Uusimaa

Helsinki Team kokoontuu joka kuukauden ensimmäinen tiistai klo 18:00 Koivuhaan Nesteellä (Kehäkessa).
Lisätietoja: Vesku Tenhunen, puh. 0400 503 619
Facebook: Mini Club Flying Finns Team Helsinki
www.facebook.com/groups/1642676705948026/?fref=ts



Team Länsi-Uusimaa

Kokoontumiset jatkuvat joka kuukauden viimeinen torstai, Talviaikaan Minipajan kahvitilassa Lohjalla, Mustalahdentie 77, **kunhan koronatilanne sen jälleen sallii**. Kesäaikaan, 29.4.2021 alkaen, Hiidenpirtillä Turuntien (tie 110) varrella, Hiidenveden äärellä.

Huom! Ilmoitathan muutoksista toimitukselle! lehti@mccff.fi
Jos tiimilläsi on olemassa esimerkiksi omat Facebook-sivut tai oma logo, ota yhteyttä toimitukseen, niin lisätään tieto jaostosi yhteystietoihin.

TAPAHTUMA- KALENTERI

PERUTTU

Maaliskuu 2021 Kevätyleiskokous

Koronatilanteen vuoksi kokousta ei pidetä

1. – 4. 7. 2021 IMM2021 Firenze

2. – 4. 7. 2021 Kesätapaaminen Säkylässä



Historic Race Finland

Kilpailukalenteri 2021

29. - 30. 05. Virtasalmi, Historic Race Motopark

03. – 04. 07 Historic Race Botniaring, Jurva

21. – 22. 08 Historic Grand Race, Ahvenisto Hämeenlinna

04. – 05. 09 Historic Race Kymiring, Kausala (Tillola)

Onko rataleima voimassa?

Ilmoittautuminen rataleimatutkintoon on avattu AKK:n KITI-järjestelmässä. Tutkinto koostuu yhdestä teoriapäivästä ja yhdestä ajopäivästä.

Rataleiman teoriaosuudet (vaihtoehdot)

27.3. klo 10–17 - Hotelli Waltikka, Hakalantie 6, Valkeakoski

10.4. klo 10–17 - Mediwest, Koskenalantie 16, Seinäjoki (mikäli pandemiamääräykset vaativat voi teoriaosuus muuttua pidettäväksi myös etäkoulutuksena).

Rataleiman ajopäivät

16.4.-18.4. Alastaro Circuit

Valitaan itselle sopivin ajopäivä (Huom. alle 18-vuotiaat ajavat kuitenkin kahtena päivänä pe-la)

Britit Kehäkessalla



Britit Kehäkessalla tapahtumat jatkuvat edelleen kuukauden joka kolmas torstai klo 18.30 > (ellei ohjelmassa muuta mainita)

"KEHÄKESSA" on moottoriharrastusta kannattavan yrittäjän, Kimmo Malmgrenin, Neste K & Motorest Kehä III-Kehäkessa. Niitytie 2 01510 Vantaa