

MINI 2010

BLOGBÓL KÉPESKÖNYV



Előszó

Ez a „könyv” egy időszak lenyomata. Utak, pillanatok, találkozások és történetek gyűjteménye, amelyek eredetileg egy blogbejegyzés-sorozat keretein belül születtek meg, most pedig egy képeskönyvben találunk új formára. Nem törekedtem teljességre, sem tökéletességre – sokkal inkább őszinteségre. Arra, hogy megmaradjon mindaz, ami ezekben az években történt: a gurulások, a nevetések, a tanulságok és néha a nehezebb pillanatok is.

Ez a „könyv” nem csak autókról szól. Bár a MINI – és általában az autózás – erős kapocs, a valódi történet mindig az emberekről szól. Azokról, akik egy parkolóban, egy túrán, egy műhelyben vagy egy hosszú beszélgetés közben váltak a részeivé ennek az útnak. A képek és sorok mögött közösség van, kapcsolódás, és egy életérzés, amit nehéz pontosan megfogalmazni, de könnyű felismerni, ha az ember benne van.

Ez a képeskönyv egyfajta megálló. Visszanézés. Lehetőség arra, hogy egy pillanatra lassítsunk, és végiglapozzuk, honnan indultunk, és mennyi minden történt azóta.

A kezdet

 11981

 Zsolt

 18 Október 2020

Miután 2012-ben beleszerettem az akkori szériás, R56-os MINIkbe és azóta jó néhányszor volt szerencsém hozzájuk, eldöntöttem, hogy szeretnék én is egyet magamnak. Nagyjából egy évig csak keresgéltem itthon és a nemzetközi piacon is. Több autót megnéztem, megnéztünk, de némelyik elég ramaty állapotban volt, főleg az árához képest. Nem igazán volt olyan, amibe beleszerettem volna. Elég konkrét elképzelésem volt szín és felszereltség tekintetében, ami leszűkítette a lehetőségeimet. MINI Cooper S-t kerestem, fekete vagy szürke színben, tempomattal, panoráma tetővel. Örültem volna, ha van benne gyári telefon kihangosító, ami elég kevés autóban van benne, a multikormányon rajta lévő gombok ellenére is.

Több száz kilométert, hogy MINiket nézegessünk és már szinte feladni készültem az igényeimet, “mindegy, beülök valamilyenbe” alapon, szombat délután felbukkant egy hirdetés a használt autón. Ráadásul a saját városomban. Gyorsan fel is hívtam a hirdetőt, aki egy kedves fiatal hölgy volt és meglepetésére azonnal le is egyeztettem egy találkozót másnap kora délutánra, ugyan arra a helyre, ahol a hirdetéshez használt fotók készültek. Egy nagyon jó barátommal megnéztük az autót, elvittük a műhelyébe, alaposabban átnéztük, hogy átfogó képet kaphassunk az állapotáról. Eközben a hirdető által hozott dokumentumokból, szerviz számlákból és munkalapokból megismertük az autó teljes előéletét. Felfedeztünk néhány apróbb hibát, amik javítási költségeit kikalkulálva megegyeztünk az autó áráról. Az előző gazdáját hazakísértük, hogy otthon a néhány maradék holmiját kipakolja az autóból és ott megírjuk a papírokat. Az előző gazdájának utolsó kérdése, mielőtt elindultam az autóval a teremgarázból az volt, hogy “ugye Te is garázsban tartod majd?”. Szerintem, ez mindent elmond arról, hogy milyen helye volt az autónak előttem is. Aznap este már nálam aludt a Bébi Cápa.



Első út, első fürdetés, első szerviz

👁 12337

👤 Zsolt

📅 30 Október 2020

Megvolt az első közös utunk Orfűre, majd egy kis fürdetés következett. Néhány nappal később, tekintettel arra, hogy nem igazán volt előzetes időpontom a műhelybe, ami elég telített, közvetlenül a vásárlást követően csak egy kis szervizre volt lehetőség. Az alap dolgok lettek lecserélve, mint a motorolaj, olajszűrő, légszűrő, pollenszűrő, fagyálló és a fékfolyadék. Ekkor egyeztettünk egy időpontot a nagyobb szervizre, ahol később orvoslásra kerültek az átvizsgáláskor felfedezett problémák is. Mindeközben megérkezett a nyári kerékszett is, melyet a Schnitzer Car Parts-tól vettem. Magam is meglepődtem a minőségi ügyfélszolgálaton és a gyors szállításon. Pár nappal később még gurultunk egy utolsót a téli álom előtt.





Téli nagyszervizek

🕒 12303

👤 Zsolt

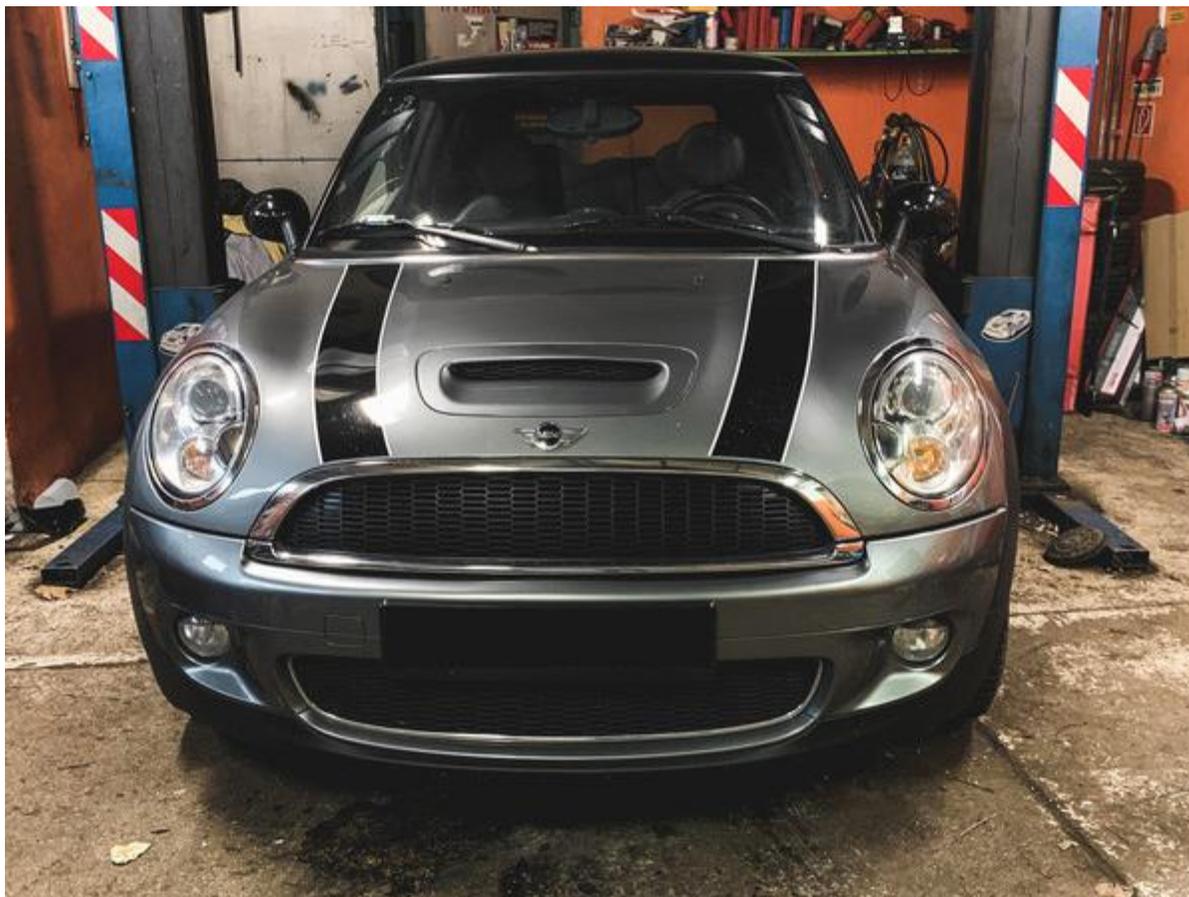
📅 11 Február 2021

Felébresztve téli álmából, érkezett az ideje a vásárláskor feltárt hibák kijavításának. Cserére kerültek a hátsó gátlók, az első komplett lengőkarok és azok hátsó szilentjei. Egy héttel a lengőkar csere után kaptam időpontot futómű állításra. Itt kiderült, hogy a kormányösszekötő már úgy meg van szorulva, hogy nem tudják állítani. Így ez cserére szorult.

Illetve, a decemberi hideg beköszöntével, a műhelybe vezető úton az autó nagyon nehezen vette a fokozatokat. Egy kis ijedtség után gyorsan lecseréltük a váltóolajat, amit az előző gazdája szintén cseréltetett, csak valószínűleg nem a megfelelő minőség került bele. Ez szerencsére megoldotta a problémát. Tekintve, hogy a Cápa közel állt a kerek, 150 ezres futáshoz, így kicseréltük mind a négy gyújtógyertyát is, ami ugye 50 ezer kilométerenként esedékes.

Januárban a kicsit jobb időre való tekintettel megvolt az év első gurulása. Az idő még hideg volt és újra előjött valami. Valami elképesztő kopogás a kerek minden megmozdulására. Egy rázatás (innen is köszönet az Autós Kft.-nek!) és kiderült, hogy stabilizátor szilent. Tehát újra szerviz időpont egyeztetés.

Egy olyan pár ezer forintos apróság miatt, mint egy stabilizátor gumi, a fél autót szét kell szedni. Üdv a MINIK világában! De ha már szétszedtük, pár upgrade: a hátsó gátlók nyomán kicseréltük az elsőket is és új stabilizátor bekötőket is kapott a Cápa. Ezekkel együtt lényegében az első futómű felújításra került. A régi, ütött-kopott antenna helyett kapott új, sport antennát is.





Egyszer csak megjelent egy MINI ...

👁 12289

👤 Zsolt

📅 15 Március 2021

Fontos dátum a 2021-es év március 15. napja. Nah nem csak azért, mert az 1848-as forradalomra emlékeztünk, hanem azért mert ezen a napon tartottuk a Pécsi MINI első eseményét, az 1. Pécsi MINI Talit.

Egy kevés aggodalommal álltam és vártam a találkozó meghirdetett helyszínén, hogy egyáltalán eljön-e valaki. Aztán egyszer csak megjelent egy MINI. Nem is akármilyen. Már távolról is látszott rajta, hogy az ő gazdája is hasonlóan fanatikus, mint én. Aztán jöttek még néhányan. Aztán még néhányan ...

... az a “még néhány” MINI lassacskán egy egész kis konvojt alkotott a gyülekező ponton. Nagyjából 25 autó gyűlt össze a környékről és az ország néhány távolabbi pontjáról is. Együtt legurultunk Orfúre, ezzel megnyitva a szezont. Az akkor megjelent csapat máig a Pécsi MINI közösség kemény magját alkotja.







Eseménydús tavasz

👁 12262

👤 Zsolt

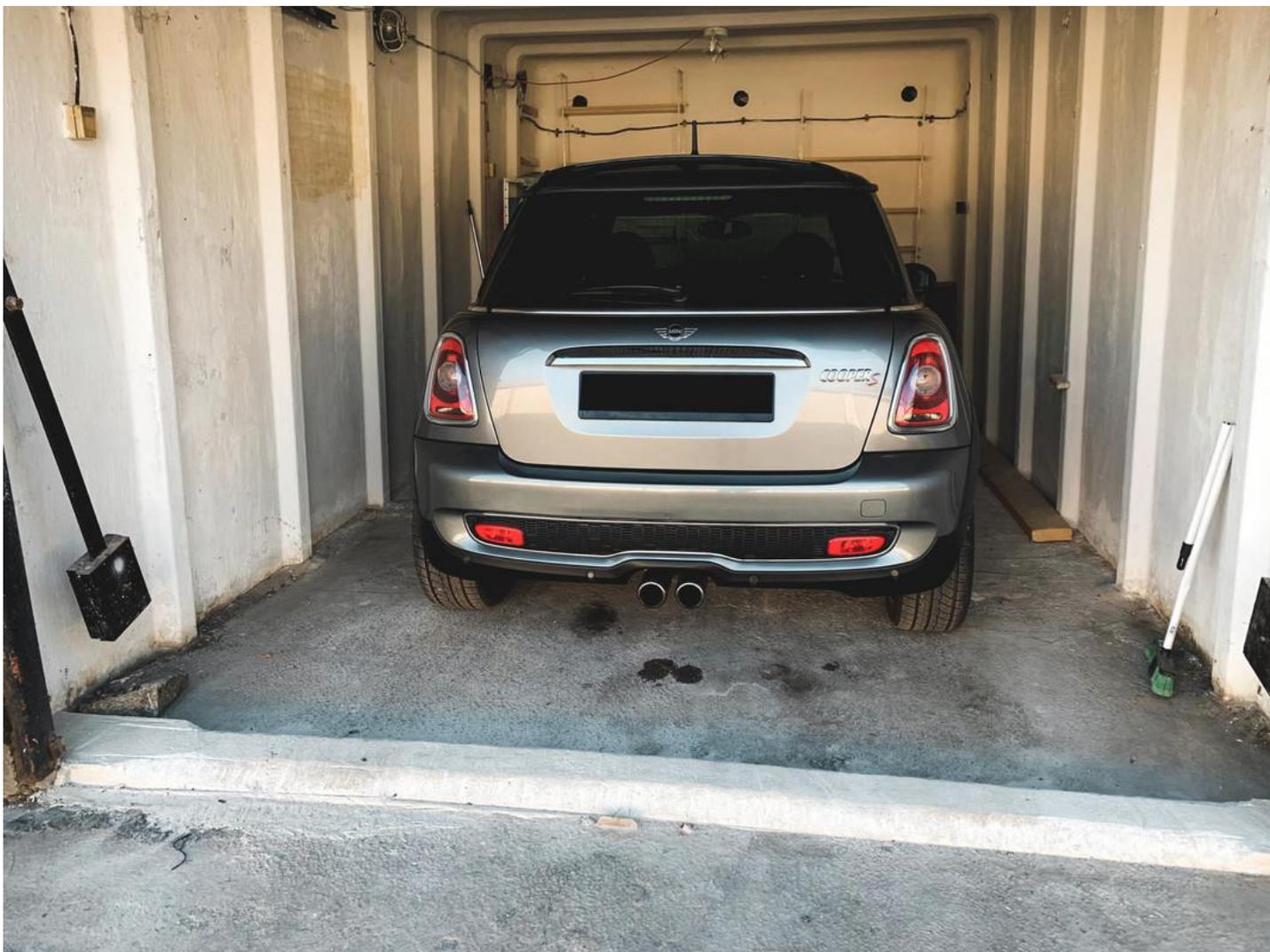
📅 29 Április 2021

Röviden összefoglalva a 2021-es tavasz eseményeit, a márciust azzal kezdtük, hogy történt egy garázs váltás, így a Bébi Cáva új otthonot kapott. Mindeközben visszaérték a korábban vásárolt nyári felnik a felújításból és festésből, emellett sikerült megszerezni egy eredeti MINI baseball sapkát.

Ahogy megjött a jó idő és egyre többet autóztam a MINI-vel, ismét adódott egy szituáció. Próbáltam elérni egy zöldtet és hirtelen szögletes lett a benzin. Kecske szökdelésben ugyan átértem, de a kereszteződés túloldalára már meg is jelent a rettegett csekken-dzsin. Motorhiba lámpa, valami nem stimmel. Azzal a lendülettel irány a műhely. Kiolvasás, 3. henger égéskimaradás, trafó hiba. Egy gyors trafó csere és a probléma megoldva. De a gond mindig csőstül jön, tiszta olaj a motor oldala, a főtengely szimering kiveri.

Robi barátom mind a négy könyökének segítségével szétszedte a Cávát, hogy kicserélje. Ugye ha már a hosszbordásszív lent van, miért is ne cseréljünk ki mindent IS. Tehát hosszbordás szív, szíjfeszítő kar, főtengely szíjtárcsa, vízpumpa kerék és a nap levezetéseként egy hátsó ablaktörlő kar.

Ha már technikailag felkészültünk a szezonra, ideje volt egy kis esztétikai felkészülésnek is. Tomi és a Decor Racing Team Kft. munkájának köszönhetően cserére kerültek a motorháztetőn lévő csíkok és felkerült a szélvédőre egy sötétítő csík is.





Fotózás

👁 12262

👤 Zsolt

📅 29 Április 2021

Közvetlenül az esztétikai felkészülés utáni nap egy MINI-s barátommal elmentünk fotózni a Bébi Cápát. Készült néhány igazán jó, profi kép az autóról. Szerintem, többet nem is kell hozzáfűznöm. Jöjjenek a képek (egy része):









Hungarian MINI Challenge 2021

📍 12240

👤 Zsolt

📅 22 Május 2021

Az Alba Cooper Car Tours szervezésében megrendezésre került az 1. Hungarian MINI Challenge, ami az első nagyobb MINIs rendezvény volt a covid korlátozások után. Természetesen, mi is részt vettünk rajta. Rengeteg új embert ismertünk meg itt is. Ráadásul itt szerettem bele a képen szereplő, Miami Blue színű John Cooper Works-be, a “Kék Autó”-ba.















Karbantartás és váratlan hibák

👁 12281

👤 Zsolt

📅 13 Augusztus 2021

[2021.06.07.] Megérkeztek az új nyári gumik a MINI-re. Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3.

[2021.06.24.] A nyár beköszöntével ideje volt egy újabb kis esztétikai beavatkozásnak. Így, a szokott helyen a Decor Racing Trio Kft.-nél felkerült egy hővédő és sötétítő fólia a hátsó ablakokra.

[2021.07.02.] Tekintve, hogy az autó folyamatosan dobált egy termosztát hiba kódot, kicserélésre került az egység. Majd kétszer a motor mögötti átvezető cső is. Ha jól akarsz, vedd meg a gyárit! Ha már ott voltunk, kapott a Cápa egy pár új hátsó fékbetétet is és az üzemanyagszűrő is kicserélésre került. Undorítóan nézett ki. Cseréltesd ki! Minél sűrűbben!

[2021.07.03.] “Ha nem lennél a trélerre várva is ennyire menő ...” 🧑 Megállt a MINI. Szerviz utáni másnap. Egy saroknyira jutottam a garázsomtól, addig a kereszteződésig, ahol korábban a benzin vált szögletesé a trafó hiba kapcsán. Jött a sárga angyal, csak ez piros-fehér volt. Gyors helyzetfelmérés után kiderült, nem kap üzemanyagot – megállt az üzemanyag pumpa. Kedves autóm így hálálta meg, hogy friss, tiszta, új szűrőt kapott előző nap. Az alacsony nyomású üzemanyag pumpa leverte a biztosítékot. Egy gyors vontatással irány a műhely, biztosíték csere, az újat is leverte. Túlmelegedik a pumpa. Megbontás után látszott, hogy valaki már mókolt vele. Az előző tulaj említette, hogy volt már csinálva – de ugye Kókány Kapitány csinálta neki, akinek nem teljesen sikerült szakszerűen megoldani a problémát. Nem baj, hétfőre lett új pumpa. A Cápa száguldhatt tovább.

[2021.07.26-31.] Csippan az UltraGauge – igen, mert van ilyen benne – hogy valami gond van. Mi van megint?! Túltölt a generátor, közel 16V. Valószínűleg meghalt a fesz-szabályzó. Természetesen nincs idő a szervizben, de azért nekiállnak, mert én kérem 😊 Ráadásul hétvégén túra van. Röviden összefoglalva: új generátor egy hét múlva szintén elkezdett túltölteni. Egy angol MINIs barátom segített a probléma felkutatásában. Az előző gazdájánál volt akksi cserélve, amit szintén a korábban említett Kókány Kapitány kivitelezett. Ez még sikerült is neki, ám ő nem tudta, hogy a Start/Stop rendszerrel ellátott MINIkbe bele is kell programozni az új akksit. Így azt nem úgy tölti, mintha egy 100 éves darabot próbálna életben tartani.

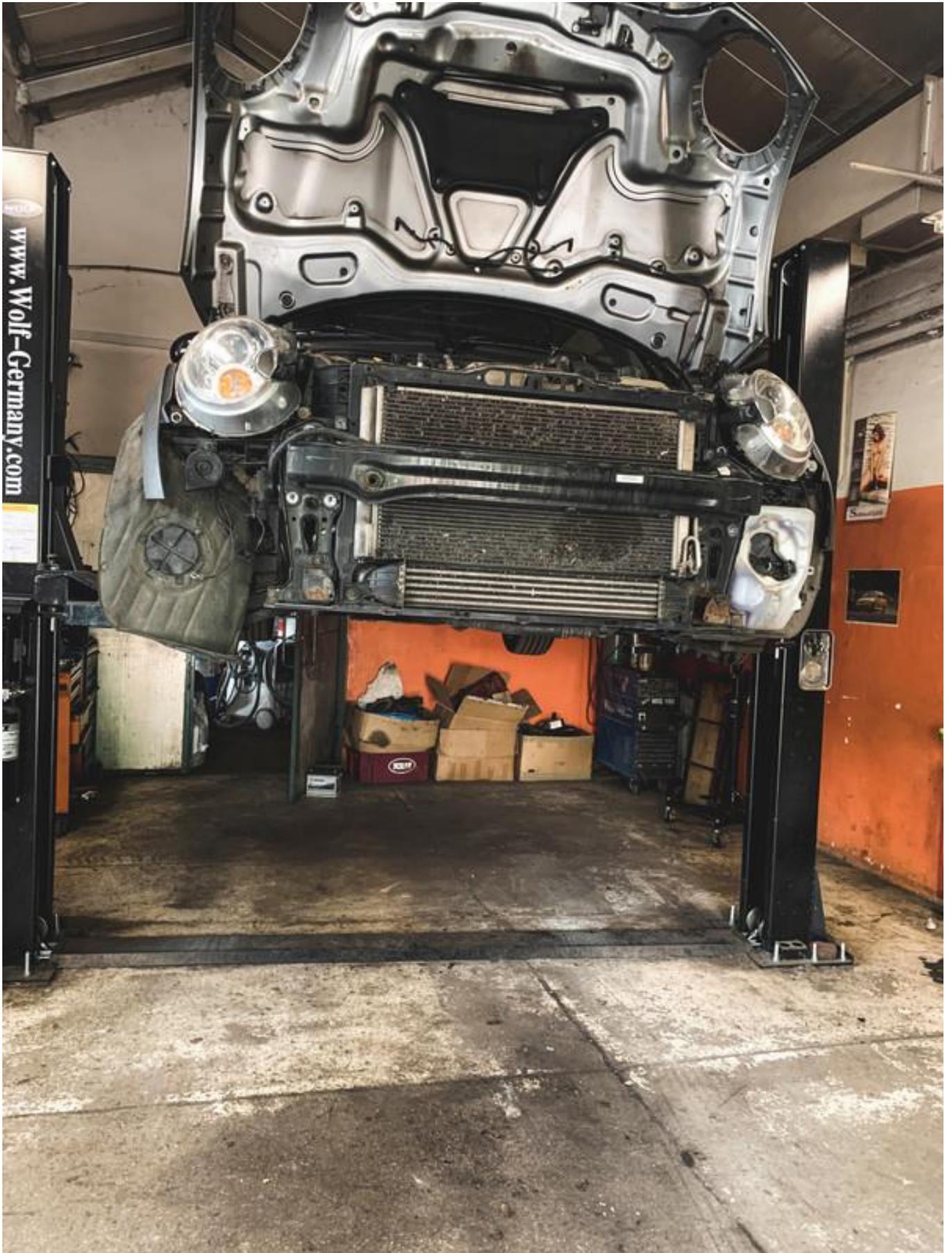
Tanulság: ne hagyd bárkinek, hogy szerelje a MINIdet csak azért, mert látott már autót!

[2021.08.13.] 154 ezer kilométernél elfogyasztotta a Cápa a második magasnyomású pumpáját is. Még jó, hogy lehet kapni újat egy kisebb vagyonért. 🍀

— Ha te is szeretnél az autódba UltraGauge-et, azt [innen](#) tudod megrendelni magadnak!







A 2021-es szezon

👁 12322

👤 Zsolt

📅 09 Október 2021

Természetesen a karbantartások között jártunk eseményekre is a szezonban.

[2021.05.28.] A Covid utáni első Lurdy – Miután feloldottak minden korlátozást, újra megrendezésre került a [MINI Friends Hungary](#) péntek esti találkozója a Lurdy parkolóban. Nyilván ide is el kell látogatni egyszer. Barátságos fogadtatás, sok MINI, igazi közösségi hangulat. Az egész estét csak tetézte, hogy elgurultunk fotózni a Hősök terére is. Ráadásul egy szegedi MINIs barátom szintén feljött erre az eseményre találkozni.

[2021.06.13.] Megrendezésre került a Pécsi MINI szervezésében a Nyárnyitó Túra. Ez volt a második nagyobb, saját szervezésű rendezvényünk, amelyen körbe gurultuk a Mecsek és Zengő hegységeket. Ezen a rendezvényen is szép számmal részt vettek a márkatársak az ország minden pontjáról.

[2021.07.31.] A Pécsi MINI harmadik nagyobb túrája. Erre az eseményre már a barátok gyűltek össze, néhány új emberrel kiegészülve. Gurultunk Siklós és Villány felé, majd a túra Orfűn végződött, ahol egy kis csoportfotózást csináltunk.

[2021.08.13.] Elkezdődtek a Heti Találkozók, amelynek keretein belül minden héten összefutottunk egy kis beszélgetős, fotózódós estére. A helyi MINIsnek péntek esténként ezzel kezdődött a hétvége.

[2021.08.27.] Egy kis élményautózás a SpaR53tan szervezésében a Kakucs Ringen. Itt mindenkinek lehetősége adódott biztonságos keretek között kipróbálni mit tud a MINI-je, illetve ő maga a volán mögött.

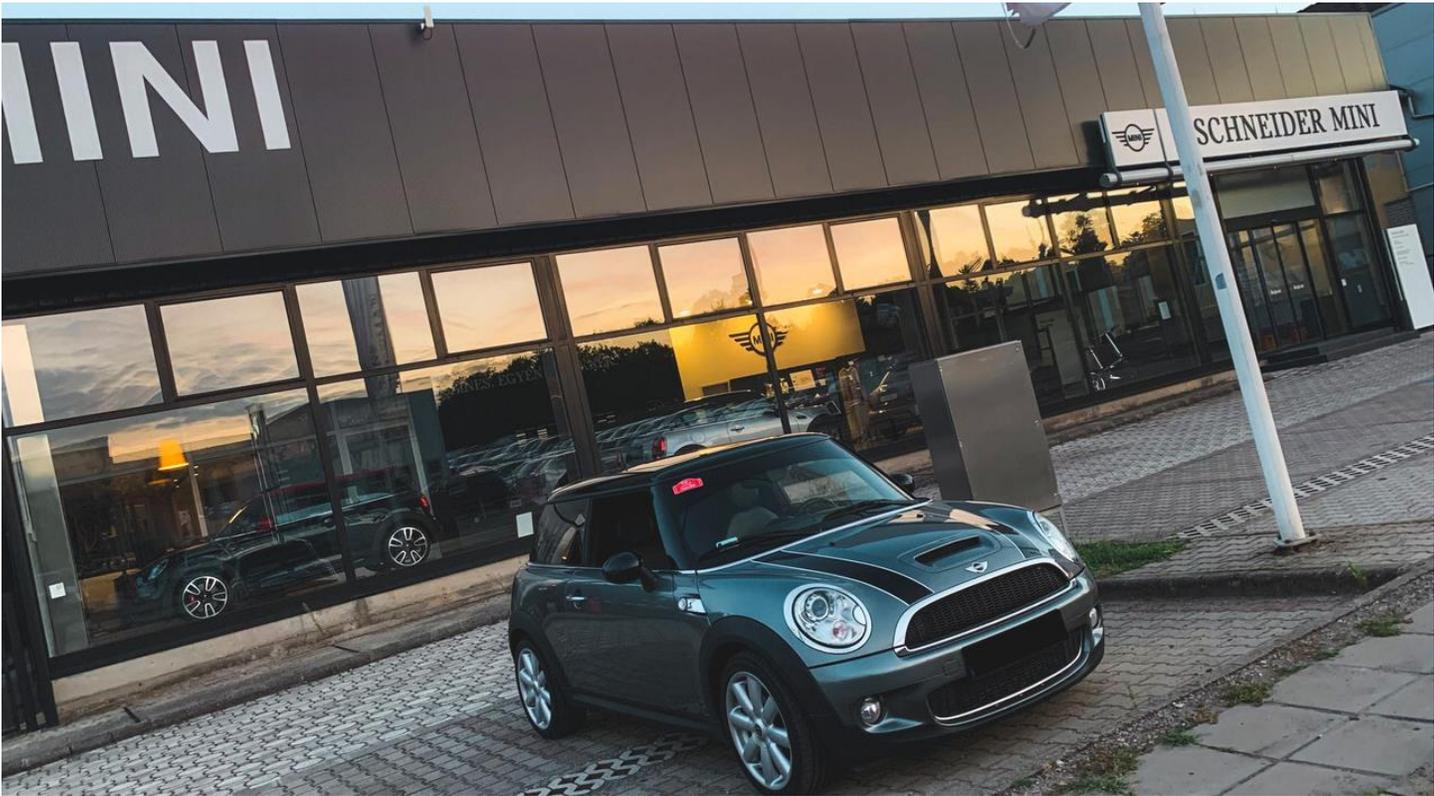
[2021.09.18.] Déli Túra a Pécsi MINI szervezésében, amikor elgurultunk Szegedre halászlézni, majd Kiskőrösre, ahol megnéztük az Old Car Museum and Cafe-t. Ezután a nap lezárásaként Dunaföldváron a Duna partján fotózódunk és sütiztünk egyet a helyi cukrászdában.

[2021.09.25.] Hajnali kelés és indultunk az MFH által rendezett MINI Attackre, Tökölre, ahol a MINIs gyülekezójén kívül lehetőség volt gyorsulási és drift versenyeket is nézni.

[2021.10.09.] A Rába MINI szervezésében megrendezésre került a Mindenki Tali Siófokon esemény, melynek keretein belül körbe kirándultuk a Balatont. Az utolsó megállónál a Minibázis jóvoltából lehetőségünk nyílt elkészíteni ezt a fotót a Kedvesemmel, egy igazán különleges MINIsben.

















A 2022-es szezon

👁 11998

👤 Zsolt

📅 12 November 2022

A 2022-es szezon a kirándulásokról és eseményekről szólt, szerencsére relatív kevés – főként időszakos – karbantartással. Szavak helyett meséljenek inkább a képek a szezonról és az alábbi eseményekről:

- MFH Tour – Balaton Edition
- Pécsi MINI – Szezonnyitó hétvége
- Rába MINI – Ester Tour @ Velem
- PDG – Szezonnyitó találkozó
- Alba Cooper Car Tours – HMC 2022
- Sun City MINI Crew – Szegedi autóstalálkozó
- Pécsi MINI – Éjszakai túra
- Pécsi MINI – Adriatic Tour 2022
- Pécsi MINI – Papuk futam
- és egyéb találkozók és kisebb események ...















D4NC50
PHOTOGRAPHY

















Szomorú vég

👁 12076

👤 Zsolt

📅 05 Március 2023

Eredetileg nem szerettem volna megosztani ezt a fotót, nem akartam, hogy bárki így lássa a Bébi Cápát. De arra jutottam, hogy tanulságos lehet másoknak is. A történet röviden: a téli pihenő után kihoztam az autót a garázból kicsit megjáratni. Sajnos, a szép időre való tekintettel mások is így tettek és elég nagy forgalom volt a Mecseken, haladni nem lehetett. Amikor egy hosszabb egyenes szakaszhoz értünk, kielőztem az előttem kb. 25-30 km/h sebességgel haladó két autót. Az egyiket sikeresen meg is előztem és amikor a második autó mellé értem, az hirtelen, körültekintés nélkül balra bekanyarodott egy kis utcába. Az eredmény a képen látható: gazdasági totálkár – mindkét autó – annak ellenére, hogy nem mentünk gyorsan. Az igazságügyi szakértő megállapítása szerint 54 km/h-val találtam el a bekanyarodó Seat-ot. Az autó megvédett, nagyjából semmi bajom nem lett egy másnapi nyakfájáson kívül. Mind a kiérkező rendőrök és mentősök nagyon türelmesek és segítőkészek voltak, illetve a köztünk és eredetileg mögöttem haladó autók is megálltak segíteni. Innen is köszönet nekik a munkájukért, illetve a tanuknak, hogy megálltak és később az eljárás során segítették a rendőrség munkáját.

Az igazságügyi szakértő megállapítása:

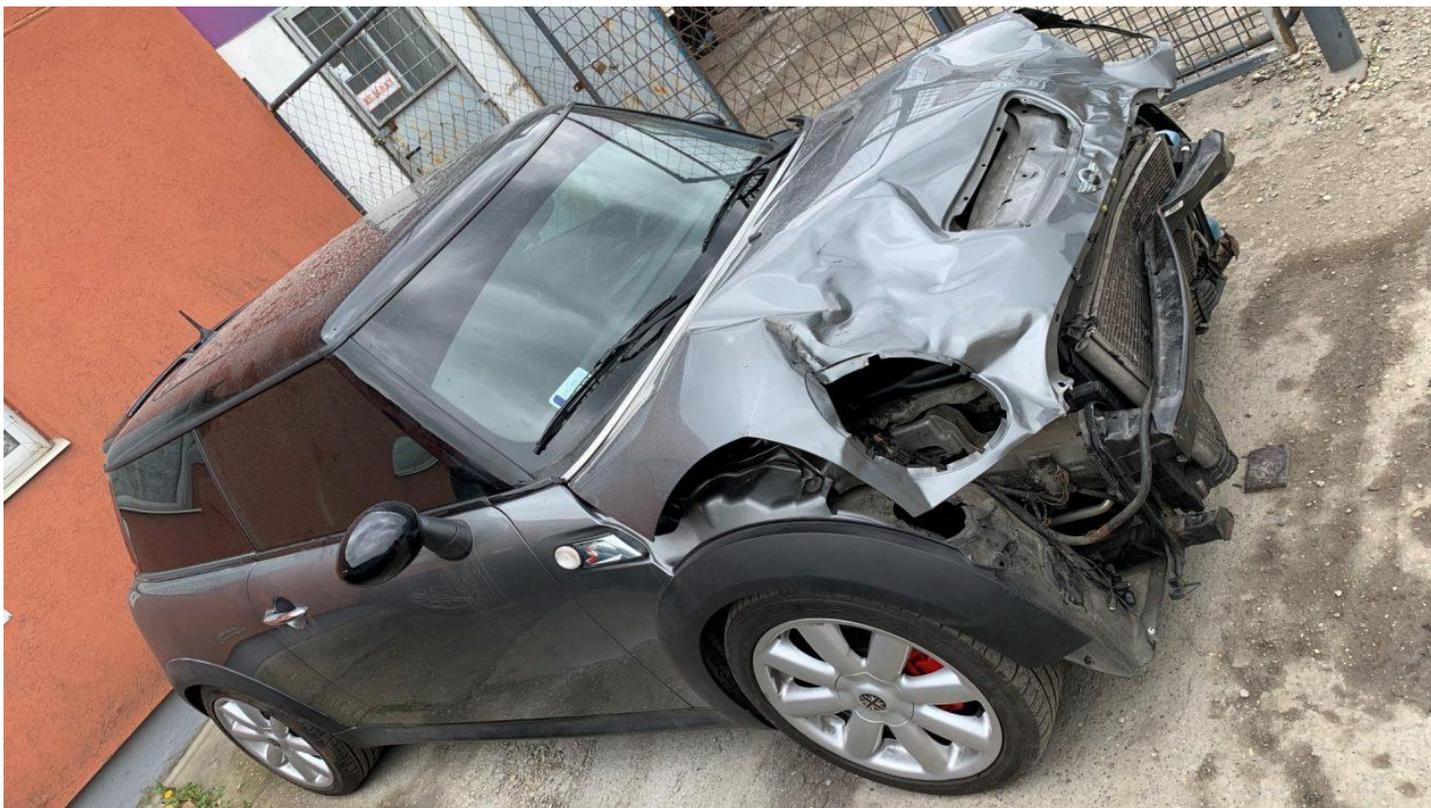
„Amennyiben a balra kanyarodás megkezdése előtt a Seat gépkocsi vezetője megfelelő módon ellenőrzi a menetirány szerinti bal oldali forgalmi sávot, akkor észlelhette volna, hogy a balra kanyarodás nem hajtható végre, mert ott előzésben van a MINI gépkocsi. Ez esetben – a MINI személygépkocsi haladási sebességétől függetlenül – nem következik be az ütközés, amennyiben az előző jármű miatt nem kezdi meg a kanyarodást.”

Az eset tanulsága, hogy ne rohanjunk, mert nem érdemes sietni. Könnyen megvan a baj. Előzéskor mindig győződjünk meg róla, hogy az biztonságos, ne bízzunk abban, hogy a másik sofőr lát minket és segíti az előzés végrehajtását! Illetve mielőtt bekanyarodunk bármely irányba, nézzünk a visszapillantóba és forduljunk hátra, hogy biztosra mehessünk abban, hogy a manőver biztonságosan végrehajtható!

Vezessetek óvatosan!

-

Innen is szeretném külön megköszönni a TD Autómentés munkáját és segítségét, mind közvetlenül a balesetet követően, mind a biztosítási eljárásban való közreműködésben. Kívánom, hogy senkinek ne legyen rá szüksége, de ha mégis bátran ajánlom őket!



Hogyan tovább?

A rendőrségi ügy lezárult, a kárrendezés folyamatban van. A Bébi Cápát visszaalakítottam eredeti állapotára, lekerültek róla a John Cooper Works darabok. Sikerült a biztosító által ajánlott roncsérték felett értékesítenem, illetve azok az alkatrészek, amik lekerültek róla az eladás előtt, már többségében másik MINIkben teljesítenek szolgálatot szerte az országban. Szomorú véget ért a közös utunk a Bébi Cápával, de mindig boldogan emlékszem vissza azokra a pillanatokra, amiket az együtt töltött idő alatt megéltünk és amiket neki köszönhetek. Főként annak tudatában, hogy az autó nem került messzire tőlem és az új gazdája talpra állítja majd és valaki még később örömet lelheti benne.

Felmerült annak a lehetősége, hogy veszek egy másik háromajtós MINIt, de pillanatnyilag a Clubby kielégíti a tényleges igényeimet. Néha vágyom egy sportos kis benzinesre, de látva azt, hogy az utóbbi időben mennyi N12 és N14 motorral szerelt MINI jut el a motorfelújításhoz, jelenleg nem szeretnék ilyennel foglalkozni. Nem nyilatkozom elhamarkodottan, ha valaki megkeres egy jó ajánlattal, azokra mindig nyitott vagyok.

Te sem mész orvosi vizsgálatra koszosan, mosdatlanul, ugye?

👁 12501

👤 Zsolt

📅 11 Május 2023

Eljött az ideje a kétévente esedékes műszaki vizsgának a Clubby számára. Tekintve, hogy nagyjából fél éve van nálam az autó és eddig nem került sor hasonló nagyobb ellenőrzésre, gondoltam, ideje kicsit rendbe tenni, áttörölni a motorteret.

Miért? A rövid válasz: azért, mert le lesz fényképezve.

Túlzásnak tűnhet, de talán a hosszabb válasz értelmet ad neki. Csak részben igaz az, hogy azért törölöm át a motorteret, mert az le lesz fényképezve és az a fotó feltöltésre kerül egy – nyilvánosan is elérhető – adatbázisba. A másik ok, amiért megpróbáltam legalább a hozzáférhető helyeken rendbe rakni az, hogy a műszaki vizsga alkalmával a vizsgabiztosnak oda bele kell néznie, bele kell nyúlnia, ott kell a munkáját végeznie. Ugye Te sem szeretsz koszban dolgozni? Másfelől Te magad sem mész orvosi vizsgálatra koszosan, mosdatlanul, ugye? Miért kellene az autódnak? Tiszteld meg a szerelődet, vizsgabiztosokat, stb. azzal, hogy ha tervezett karbantartásra vagy ellenőrzésre viszed az autódat, amennyire tudod tiszta állapotban adod át, főként azokon a részeken, ahol tudod, hogy dolgozni fognak.



#HMC2K23

👁 12256

👤 Zsolt

📅 27 Május 2023

Idén már harmadik alkalommal vettünk részt az Alba Cooper Car Tours által szervezett, mostanra már hagyományosnak mondható, szezonnyitó MINI túrán, a Hungarian MINI Challenge-en. A túra érdekessége, hogy az útvonalat csak a rajtban tudják meg a résztvevők, így mindenkinek végig kell navigálnia a megjelölt útpontok között, majd a megadott állomásokon egy-egy fotót kell készíteniük a MINIJükről. A rendezvény “nevezési díja” egy csomag állateledel, melyet a szervező a helyi állatmenhelynek ajánl fel, csakúgy, mint a tombola eladásból befolyt összeget.

Ez egy igazán színvonalas rendezvény, amely évről évre összehozza a magyar MINIs közösség legjavát. Ugyan idén mi nem mentünk végig a teljes útvonalon, csak a rajtból rögtön a célba tartottunk a köztes állomásokot kihagyva, így is nagyon jól éreztük magunkat. Köszönjük a szervezőknek és az esemény támogatóinak! Remélem, jövőre újra találkozunk!















I.MINI Challenge pályanap

👁 12409

👤 Zsolt

📅 18 Június 2023

A tavalyi évhez hasonlóan, idén is megrendezésre került a Magyar MINI Maffia és a Team Reddy által a MINI Challenge pályanap. Idén a Monorierdőn található M-Ring adott otthont az eseménynek, ahol összegyűlt a magyar MINIs szféra színe-java. Azok, akik az életérzésen túl vezetni is szeretik a MINiket. A pályán egyébként egy meglepetés is várt minket, az esemény egyik támogatója a Red Bull volt. Mindazon felül, hogy a pályára hajtáskor – mint ahogy azt igazi nagy sportolók is tehetik – átgurulhattunk a Red Bull “kapuja” alatt, egy híres Red Bull MINIt is megnézhattünk közelről az eseményen. Ismét egy kellemes napot töltöttünk el, családias hangulatban, egy színvonalas rendezvény keretein belül.

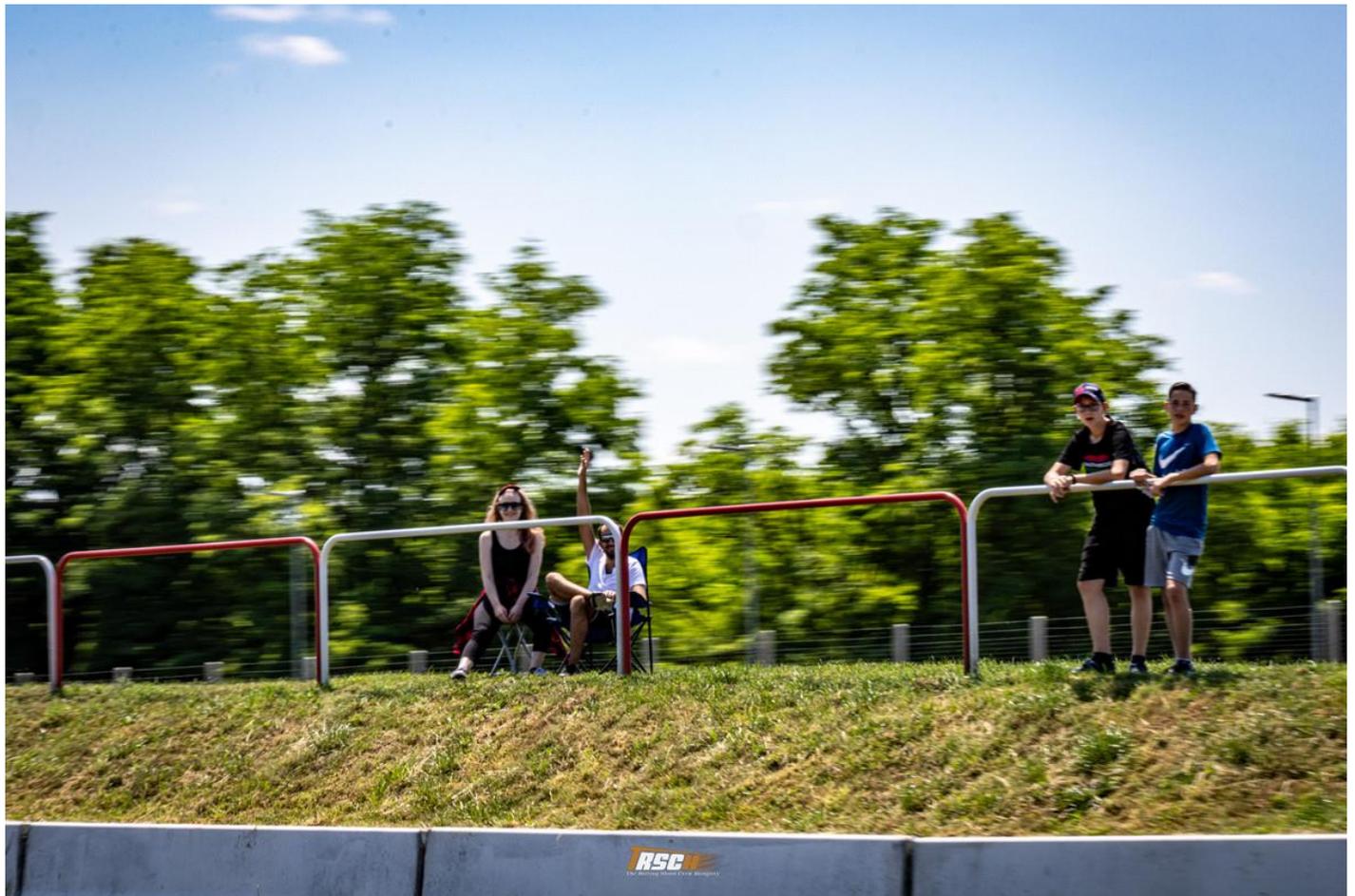
Kellemes ráadás, hogy Tamás és a The RollingShoot Crew Hungary jóvoltából nagyon menő fényképek is készültek rólunk:













Tenkes Túra

📍 11897

👤 Zsolt

📅 30 Július 2023

Idén nyáron megrendezésre került a Pécsi MINI közösség Tenkes Túra eseménye, melynek keretein belül Siklós és Villány környékét jártuk körbe. Két évvel ezelőtt már jártunk erre felé, egy kicsit más útvonalon. Ismét egy jó csapat verődött össze és egy kellemes napot töltöttünk el kirándulással, fagyizással és persze MINIZéssel.











Tanknyílás takarítás

11878

Zsolt

04 Szeptember 2023

Kedves R55-56 'S' és 'JCW' Tulajdonosok!

Felhívnam a figyelmeteket egy fontos tisztítási / karbantartási tényezőre. Mint tudjuk, autóinkon gyárilag a sportosabbik, króm tankfedél van. Ennek van egy műanyag pereme, ami az évek során összegyűjti a tanknyíláshoz bekerülő koszt (lásd lenti kép). Ugyan a műanyag alján van egy kicsi lyuk a víz vagy az esetlegesen tankolásakor kicseppenő üzemanyag kivezetésére, ám ha ez eltömődik, akkor minden megáll benne és csak nedvesedik. Nyilván tudjuk, ez hosszú távon hová vezet...

Ezért fontos, hogy néha szedjétek le ezt a műanyag peremet és tisztítsátok meg alatta a tanknyílást!

A műanyag peremet a zár (a képen jobbra) alatt és felett két kicsi műanyag fül tartja a helyén. Ezeket a tanknyílás közepe felé meghúzva ki tudjátok szedni a műanyag zár felőli részét, majd a túldoldalt könnyedén kiakasztjátok a fedél zsanérja mögül.



THE BIG MINI DAY 2023

📍 11933

👤 Zsolt

📅 16 Szeptember 2023

Idén is részt vettünk a MINI Magyarország és a Magyar MINI Maffia közös szervezésében megrendezett THE BIG MINI DAY-en. Ez volt az év egyik legnagyobb márkatalálkozója, ahol több száz MINIs gyűlt össze. Lehetőségünk adódott kipróbálni az új Balaton Park Circuit versenypályát és egy, a Camelot Restorations által elektromos hajtásúvá átépített, klasszik Minit. Köszönjük a lehetőséget!







Őszi nagytakarítás

👁 11837

👤 Zsolt

📅 05 Október 2023

Elkezdődött az őszi nagytakarítás a Clubbyn. Egész szezonban csak befelé dobáltam a cuccokat az autóba “bármikor jól jöhet” alapon, így itt volt az ideje kipakolni és szelektálni, mi az, amire tényleg szükség van. Ez után kikerültek az ülések, hogy mindenhez rendesen hozzá lehessen férni. Porszívózás, szösztelenítés, műanyag ápolás, stb...







Mibe kerül az élmény? I.

👁 12616

👤 Zsolt

📅 21 Október 2023

Ahogy az a márka-csoportokban is látszik, sok ember szeretne MINI-t vezetni. Kétség nem fér hozzá, hogy megvan a maga egyedisége, a tradicionális kinézete és a sportos vezetési élmény, amit ad. De mibe kerül ez az élmény?! Itt egy kis összesítő, hogy mennyibe került a 'Bébi Cápa' a megvételtől egészen addig az állapotig, amilyenben a túrákon – találkozókön láthattátok.

Az alany egy 2009-es MINI Cooper S, amit 149.058 km futásteljesítménnyel vásároltam hétvégi, hobbi használatra. Aki kíváncsi a technikai részletekre: N14B16A motorkód, 128 kW – 174 LE, manuális váltó.

Az előélet

Az autóhoz új kora óta megvolt minden szerviz dokumentum: szervizkönyv, a bejegyzésekhez tartozó számlák és munkalapok. Az első olajcsere, mint ahogy a MINI 2009-ben előírta, 30.838 km-nél történt, majd nem sokkal később, 46.714 km-nél, már cserélni kellett a vezérműlánc feszítőt. Ezzel a szervizzel egy időben rátöltöttek az olajra, mert még ugye nem járt le a második 30 ezres olajcsere periódus. 54 ezer kilométernél – a mostanra már típushibává vált – turbo olajzocsó cseréje volt szükséges, itt még mindig csak rátöltöttek egy liter olajat. A második olajcserét 56.244 km-nél kapta meg az autó, ahol az 50 ezres szerviz kapcsán cserélték a gyújtógyertyákat is. Így vegyél megbízható szerviz múltú autót Németországból! Betartják a gyártó által előírt 30 ezres olajcsere intervallumokat.

Amit még fontos megemlíteni, hogy 102 ezer kilométernél utólagosan felkerült a turbo hővédőpajzsa. Ez egy pici fémdarab, ami – valamilyen szinten – meggátolja, hogy a forró turbo beleégesse az olajat a saját olajzocsóvébe. Az alkatrész gyári visszahívás keretein belül került fel. Ha turbos, benzines, N14-es motorral szerelt MINI-d van, mindenképp ellenőriztesd a márkaszervizzel, hogy a Te autódon megcsinálták-e korábban ezt a módosítást!

Valószínűleg – az előzőekben leírt – turbo olajzocsó többszöri meghibásodása okán 102.981 km-nél cserélték a teljes turbót. Nagyobb javítások, amiket még az autó hozzám kerülése előtt elvégeztek:

- 104.347 km-nél a magasnyomású üzemanyag pumpa cseréje;
- 121.197 km-nél a vezérlés készlet (lánc, feszítők, vezetők és VANOS kerék) cseréje;
- 130.927 km-nél a stabilizátor szilentek cseréje – itt az alkatrész nem nagy tétel, azonban nagy munka

Megvásárlás

Az autót 2.150.000 forintért vásároltam, ehhez hozzájött 83.200 ft vagyonszerzési illeték, 18.500 ft eredetvizsga és 12 ezer forint okmányirodai illeték. Az éves biztosítás – tekintve, hogy nem első számú autó volt – 64.945 forintba került. A megvásárláskor azonnal csináltunk egy kötelező szervizt, mint olaj, olajszűrő, légszűrő és pollenszűrő cseréje, illetve a fagyálló, váltóolaj és a fékfolyadék is cserére került, mert nem találtunk arra utaló dokumentumot, hogy ezeket a közelmúltban cserélték volna.

Ezen felül javítva lettek a vásárláskori átvizsgálás alkalmával feltárt hibák:

- első lengőkar szilent pár – 99.870 ft
- hátsó gátló pár – 69.430 ft
- első lengőkar pár – 50.840 ft

- gyújtógyertya szett – 31.284 ft
- kormányösszekötő pár – 64.720 ft
- ehhez tartozó futómű állítás – 8.000 ft

Ha a vásárlást, annak járulékos költségeit és a rögtön kicserélt, leszervizelt alkatrészeket és folyadékokat összeadjuk, jól látszik, hogy a 2.15 millió forintért vásárolt autó rögtön 2.720.085 forintba került. Ez az összeg még csak néhány kilométeres használatot tükröz, az autó saját magam általi használatával összefüggő karbantartások csak ez után kezdődtek.

Összesen: 2.720.085 forint

Szerviz és karbantartások

Nem sokkal a megvásárlás után, 150 ezer kilométer környékén az alábbi alkatrészek cseréje történt. Ezek többsége preventív jelleggel, bár volt köztük, ami már tényleg elhasználódott volt. Érdeemes tudni, hogy MINI-k esetében célszerű egyszer szerelni. A legtöbb alkatrészhez nehéz hozzáférni, így ha már egyszer bontani kell, akkor érdemes rögtön kicserélni mindent, ami a közeljövőben elhasználódhat.

- első gátló pár – 87.576 ft
- stabilizátor pálca pár – 16.786 ft
- stabilizátor szilent pár – 4.464 ft
- lengéscsillapító porvédő gumik – 6.318 ft
- futómű állítás – 8.000 ft
- gyújtótrafó készlet – 105.140 ft
- hosszbordásszív – 6.421 ft
- szíjfeszítő kar – 23.811 ft
- szíjfeszítő kerék – 37.847 ft
- főtengely szíjtárcsa – 30.989 ft
- főtengely szimering – 6.858 ft
- vízpumpa kerék – 27.459 ft
- hátsó ablaktörlő lapát – 4.125 ft
- xenon égő pár – 63.022 ft
- nyári gumi szett – 197.304 ft

Összesen: 626.120 forint.

A következő kb. 5000 kilométerben a következő alkatrészek lettek cserélve:

- termosztát – 45.618 ft
- termosztát átvezető cső – 28.207 ft
- fagyálló – 15.854 ft
- hátsó fékbetét szett – 20.716 ft
- hátsó fékkopás jelző – 4.434 ft
- fék javító készlet – 6.224 ft
- üzemanyag szűrő – 15.900 ft
- üzemanyag pumpa – 53.064 ft
- magasnyomású pumpa – 356.667 ft
- generátor – 620.391 ft /ebből bontott került beépítésre/

- szelepfedél tömítés – 11.989 ft

Összesen: 567.241 forint

A 160 ezer kilométerkor esedékes szerviz előtt nem sokkal, téli – hideg időben megcsörrent a vezérműlánc, annak ellenére, hogy az korábban már volt cserélve. Így 160.000 km-nél az alábbiak lettek cserélve:

- láncfeszítő patron – 25.705 ft
- vezérműlánc – 38.721 ft
- láncvezető sín – 13.578 ft
- láncvezető sín – 10.067 ft
- felső láncvezető sín – 13.822 ft
- VANOS kerék – 210.090 ft
- lánckerék (kipufogó oldali) – 22.850 ft
- lánckerék (főtengelynél) – 9.290 ft
- láncvezető csavar pár – 13.932 ft
- láncvezető csavar – 5.497 ft
- szelepfedél tömítés – 13.205 ft
- négyszöggyűrű – 4.030 ft
- olajpálca – 2.272 ft
- motorolaj – 25.820 ft
- olajszűrő – 2.722 ft
- légszűrő – 7.353 ft
- pollenszűrő – 6.151 ft
- toronycsapágy pár – 19.752 ft
- hátsó stabilizátor szilent – 2.630 ft

Összesen: 446.487 forint

Mindezekkel a javításokkal az autó típushibái nagyjából ki lettek küszöbölve és 170 ezer kilométernél már csak időszakos karbantartások lettek elvégezve, az alábbiak szerint:

- motorolaj – 25.890 ft
- olajszűrő – 3.899 ft
- légszűrő – 11.472 ft
- pollenszűrő – 6.151 ft
- hátsó féktárcsa pár – 40.394 ft *
- hátsó fékbetét szett – 25.780 ft *
- hátsó féktárcsa csavar – 979 ft
- első féktárcsa – 69.150 ft *
- első fékbetét szett – 22.688 ft *
- első féknyereg – (erről később) *
- első fék beszerelő készlet – 5.022 ft *
- fékfolyadék – 9.700 ft

Összesen: 195.235 forint

Kiegészítők, tartozékok és egy kis upgrade

Természetesen, mindenki szeretné egyedivé varázsolni a saját MINI-jét, így megveszünk hozzá minden hasznos és felesleges vackot. Itt egy lista, a teljesség igénye nélkül, hogy mi az, amit megvettem az autóra – autóhoz, amíg nálam volt. Fentebb a 170 ezres szerviznél megcsillagoztam néhány fékalkatrészt. Ez azért van, mert azok szériában valamivel olcsóbbak, mint az itt megjelölt árak, tekintve, hogy az én autómra felkerült a John Cooper Works fék szett. Tehát a lista:

- gyári 8 cm sport antenna – 11.500 ft
- Eibach ültetőrugó szett – 50.162 ft
- JCW kipufogó dob – 100.000 ft /használt/
- kipufogó kúpos csőcsatlakozó – 9.685 ft
- rezgés csillapító cső – 4.318 ft
- kipufogó cső – 10.500 ft
- katalizátor kiváltó leömlő – 60.000 ft
- kipufogó munkadíj – 10.000 ft /egy barát által/
- JCW első féknyergek – 447.894 ft
- MINI R104 felni szett – 100.000 ft /használt/
- MINI R112 felni szett (festéssel) – 162.000 ft /használt/
- szőnyeg szett – 15.123 ft
- UltraGauge EM Plus – 40.500 ft
- hátsó ablakok fóliázása – 30.000 ft
- tetőablak fóliázása – 15.000 ft
- első ablakok (nem)fóliázása – 18.000 ft
- multi kormány – 8.000 ft /használt/
- kormány újrabőrözése – 30.000 ft
- JCW oldaljelző pár – 45.000 ft
- Union Jack hátsó lámpa pár – 150.980 ft

Összesen: 1.314.162 forint

Tankolások, fogyasztás

Természetesen, mint minden sportos autó, a MINI is a “jobbik” üzemanyaggal megy igazán. Az autó fogyasztását a tényleges tankolások alapján tudom megmondani. Minden tankoláskor a [spritmonitor](#) nevű alkalmazásban vezettem a mennyiségeket, az összegeket és a kilométer óra aktuális állását. Itt az összesítés:

- megtett távolság: 24.786 km
- tankolt mennyiség: 2.080,85 liter
- tankolások összköltsége: 1.225.489 forint
- **átlagfogyasztás: 8,395 liter/100 km**
- átlagos üa. költség: 4.944,32 forint/100 km

Összegzés

A fenti számokból jól látszik, hogy egy MINI-t nem csak meg kell venni, fenn is kell tartani. A teljes igazsághoz hozzátartozik, hogy én mindenből gyárit, vagy gyárihoz közeli minőségű utángyártott alkatrészt szereltettem be az autóba. Ha valaminek egy picit már hangja volt, vagy elhasználódottnak tűnt, már cseréltük is. Itt vannak a nyers számok kb. 25 ezer km alatt:

- megvásárlás és karbantartás: 4.555.168 ft
- kiegészítők, tartozékok és upgrade: 1.314.162 ft
- tankolás: 1.225.489 ft
- **összesen: 7.094.819 ft**

Az autóm szervizelését Robi barátom végezte (Pécsen), akinek az elérhetőségeit megtaláljátok a www.dantesol.hu weboldalon. Ajánlom mindenkinek, aki szereti a megbízható és precíz munkát!

A használt alkatrészeket a Schnitzer Car Parts-tól és a BRG MINI-től szereztem be.

Lábjegyzet:

Miközben ezt a blogbejegyzést írtam, a sors furcsa humora, hogy a 'Baba Cápa nagy műsora' ment mellettem a tv-ben és a futó epizód címe 'Mini, a medveállatka' volt.

Évfordulós gurulás

👁️ 12095

👤 Zsolt

📅 29 Október 2023

Ma ünnepeljük első közös évfordulónkat a Clubbyval, így elmentünk gurulni és fotózkodni egy picit. Neked melyik a kedvenc képed?

–

Innen is köszönet mindenkinek, aki az elmúlt egy évben bármilyen formában hozzájárult a Clubby karbantartásához, építéséhez és szépítéséhez! A teljesség igénye nélkül:

- Dante Solution Kft. – Robi (Pécs)
- V. Viktor (Pécs)
- St. Kristóf Garázs – Peti (Pécs)
- Villányi Gumiszerviz – Jani (Villány)
- Schnitzer Car Parts – Szabi (Gyöngyös)
- Q/S Hunters – Peti (Nagytarcsa)
- BRG.MINI – Robi (Debrecen)















Kipufogóvég feketítés

👁 12076

👤 Zsolt

📅 04 November 2023

Már régóta játszottam a gondolattal, hogy milyen lenne a Clubby fekete kipufogó végekkel, de eddig nem szántam rá magam, hogy rendeljek és lecseréljem. Azonban egy holland márkatársunk, Maurice blogján találtam [egy bejegyzést](#), ami szerint Plasti Dip-pel festette feketére a kipufogóvégeket. Ez egy jó alternatívának tűnik számomra is, mivel nem tudom, hogy krómként vagy feketén nézne ki jobban. Maurice utánajárt, hogy a Plasti Dip akár 150°C-os hőmérsékletet is kibír, illetve neki több, mint két évig megmaradt az autóján. Szóval úgy döntöttem, én is kipróbálom. Nem tudom, mennyire lesz tartós, de legalább meg tudom nézni élőben is, hogy néz ki feketén.



Szóval, nekiálltam elmaszkolni az autó hátulját. Aztán eszembe jutott, hogy a gyári 'S' kipufogó végét lehet szedni. H3 bit fej kell hozzá. Így, egy felesleges 20 percnyi maszkolás után, leszedtem a kipufogó végeket, zsírtalanítóval alaposan megtisztítottam őket, majd jöhetett a festés.



A flakon alapos felrázása után vékonyan felvittem az első réteget, hogy egyenletes alapot adjon a többi rétegnek. Az első réteg után 20 percet vártam, majd fél óránként jött rá még egy réteg. Én 6 réteget vittem fel a tökéletes fedés érdekében, tekintettel arra, hogy a festett felület az autó alján, az elemeknek kiszolgáltatva helyezkedik el. Külön festettem a külső és belső felét, a belsőt vékonyabb és kevesebb rétegben.



Itt látható az előtte - utána kép:



Miért akarjuk átb@szni egymást?!

👁 12474

👤 Zsolt

📅 08 November 2023

Az alany egy Clubman Bond Street, ami már megjárta a hold-föld távolságot, közel 4.5 millió pénzért hirdetik az egyik legnagyobb magyar autós piacon a bejegyzés írásának idején, mert “Rendkívül ritka limitált darab 300db!”

A kérdés, ami felmerült bennem: már jelenlegi tulajának is valaki azt hazudta, hogy ebből csak 300 db létezik, vagy a mostani tulaj gondolta úgy, hogy egy utólagos matricával rádob egy – másfél milliót az autó valós értékére? Akárhogy is történt, miért jó, ha átverjük egymást?!

Számomra – és szerintem a MINI vásárlók többségének, aki utána jár picit is, hogy mit vesz – rögtön hiteltelenné válik az egész hirdetés és bármi, amit az eladó állít az autóról az első mondat tükrében.

Természetesen, ha az eladó olvassa ezt és már őt is átverték ezzel a 300 darabbal, így jóhiszemű tévedésből írta ezt a leírásba, javaslom változtassa meg, mert ez az információ nem valós!

A darabra limitált modern MINIKnél minden esetben található az autóban vagy az autón a konkrét sorszám, vagy egy pl. “1 of 1000” plakett. Amely MINIKben ez nem található meg (Hampton, Bond Street, Bayswater, Mayfair, stb.), azok nem darabra voltak limitálva, hanem limitált ideig voltak elérhetőek a MINI kínálatában, korlátlan darabszámban.

Egyébként, ugyan így hirdetnek éppen egy MINI John Cooper Works World Championship Edition-t is, ami piros, annak ellenére, hogy ezek a limitált modellek mind egy különleges zöld fényezést kaptak.

Összegyűjtöttem az R55 – R59 szériákból a limitált kiadásokat:

(a teljesség igénye nélkül – de nagyon igyekeztem)

- MINI 50 Camden
- MINI 50 Mayfair
- MINI Abbey Road
- MINI Avenue
- MINI Baker Street
- MINI Bayswater
- MINI Bond Street
- MINI Brick Lane
- MINI Clubvan
- MINI George Harrison 2009 (1 db)
- MINI Graphite
- MINI Green Park
- MINI Hampton
- MINI Highgate Convertible
- MINI Hyde Park
- MINI Inspired by Goodwood (1000 db)
- MINI JCW GP2 (2000 db)

- MINI JCW World Championship 50 (500 db)
- MINI London 2012 (2012 db)
- MINI Monte Carlo
- MINI Pimlico
- MINI Playboy (60 db)
- MINI Rauno Aaltonen (1000 db)
- MINI Soho
- MINI Trigger
- MINI Yours Soda



Milyen MINId van?

👁 12180

👤 Zsolt

📅 18 Március 2024

Ha nemrég cseppentél a MINIzés világába és nem tudsz kiigazodni a MINI modellek kódnevein, itt egy kis segítség. Így nem leszel elveszve a közösségi csoportokban sem, amikor emlegetik valamelyik modellt és azzal kapcsolatos információkat.



I. Generáció



R50
2001 – 2006
One (D)
Cooper (D)



R52
2005 – 2008
Cooper Cabrio
Cooper S Cabrio



R53
2001 – 2006
Cooper S
John Cooper Works

II. Generáció



R55

2008 – 2014

Clubman One (D)

Clubman Cooper (D)

Clubman Cooper S (D)

Clubman John Cooper Works



R56

2007 – 2013

One (D)

Cooper (D)

Cooper S (D)

John Cooper Works



R57

2008 – 2014

Cabrio Cooper (D)

Cabrio Cooper S (D)

Cabrio John Cooper Works



R58

2012 – 2015

Coupé Cooper (D)

Coupé Cooper S (D)

Coupé John Cooper Works



R59

2012 – 2015

Roadster Cooper (D)

Roadster Cooper S (D)

Roadster John Cooper Works



R60

2010 – 2016

Countryman One (D)

Countryman Cooper (D)

Countryman Cooper S (D)

Countryman John Cooper Works



R61

2013 – 2014

Paceman Cooper (D)

Paceman Cooper S (D)

Paceman John Cooper Works

III. Generáció



F54

2016 – 2023

Clubman One (D)

Clubman Cooper (D)

Clubman Cooper S (D)

Clubman John Cooper Works



F55

2015 – 2023

5-ajtós One (D)

5-ajtós Cooper (D)

5-ajtós Cooper S (D)



F56

2014 – 2023

One (D)

Cooper (D)

Cooper S (D)

John Cooper Works

2019 – 2023

Cooper SE



F57

2016 – 2023

Cabrio One (D)

Cabrio Cooper (D)

Cabrio Cooper S (D)

Cabrio John Cooper Works

2023 – 2023

Cabrio Cooper SE



F60

2017 – 2023

Countryman One (D)

Countryman Cooper (D)

Countryman Cooper S (D)

Countryman John Cooper Works

Countryman Cooper SE

IV. Generáció



F66

2023 –

Cooper C

Cooper S

John Cooper Works



J01

2023 –

Cooper E

Cooper SE



U25

2023 –

Countryman C

Countryman S

Countryman John Cooper Works

Countryman D

Countryman E

Countryman SE

Venni vagy nem venni

👁 12111

👤 Zsolt

📅 26 Március 2024

Hogy is veszek MINIt magamnak? Azt azért a blog alapján már lehet sejteni, hogy ez nekem inkább egy hobbi, mint egy szimpla közlekedési eszköz vagy egy üzleti modell, amiből meggazdagodni próbálok. Ez által, csak olyan autókat veszek meg, amik nagyon tetszenek vagy amikhez nagyon jó áron tudok hozzájutni.

A főoldalon megjelenített MINIken kívül az elmúlt évek alatt volt több is, ami átfutott a kezem – kezünk alatt, de nyilván, amit azzal a céllal veszek meg, hogy kicsit gatyába rázva továbbadjak, az nem feltétlenül jelenik meg itt.

Szóval, a vásárlás pszichológiája nálam...

1. eset, amikor nagyon kell:

Megtetszik egy autó és szeretném. Azonnal, tegnapra, pénz – ékszer nem számít. Ilyenkor van az, hogy Robi barátomat elrángatom magammal, ő átnézi helyettem az autót, amíg én a nyálamat csorgatom és gondolatban már az utakat szelem vele. Ebben az esetben az autó állapota nem befolyásolja a vételi szándék tényét, az autót meg fogom venni, ha meg tudunk egyezni. Robi elmondja, mi az, amire azonnal költeni kell, mi az, ami hamarosan esedékes lesz, és az autó állapota alapján, mi az az ár, amiért meg szabad venni. Ez a szám a plafon a fejemben, e fölé egy forinttal sem megyünk, a számot nagyjából ő dönti el helyettem. Erre azért van szükség, hogy én ne elvakultan vegyek egy autót, amit szeretnék, mindenáron. Nyilván, ha ebben az összegben meg tudunk egyezni, akkor megvesszük, ha nem, akkor nem.

2. eset, amikor nem akarom, de nagyon jó a “deal”:

Nem akarok autót venni. Már többször eldöntöttem, hogy nem kell. Aztán egyszer csak szembe jön velem egy ajánlat. Egy ajánlat, ami kihagyhatatlan. Amilyen valószínűleg nem lesz többet. Ilyenkor Robival egymástól függetlenül átnézzük az autót, nyilván ő ért a műszaki részéhez, én pedig észreveszem a “szépséghibákat”. Az autó állapota alapján van egy szám a fejemben, amiért hajlandó vagyok megvenni, akkor is, ha nem kell. Ez a szám általában nagyon minimálisan rugalmas. Aztán vagy lesz belőle üzlet, vagy nem. Ha elhozom, akkor vagy hozzám nő vagy túlradok rajta némi haszonnal. Ebben az esetben az jár jól, aki tőlem megveszi, mert egy autó csak akkor tud hozzám nőni, ha rendbe van téve. Szóval, aki tőlem megveszi, az egy rendbetett autót vesz meg, minimálisan drágábbért, mint amennyi a bekerülési értéke.

Amiben különbözök egy autókereskedőtől, aki üzletszerűen csinálja a fentieket, hogy én nem alkudozom. Én mindkét esetben eldöntöm (vagy eldöntik helyettem), hogy mi az az összeg, amiért én azt az autót megvenném és azt szégyentelenül bedobom az eladónak. Nem szándékom bárkit megsérteni, de megspórolunk 10 percet mindenki életéből az alkudozás elkerülésével. Ennyi az annyi, ha tetszik lesz deal, ha nem, akkor nem.

Továbbá, próbálok figyelni a “belső hangra”. Sokszor van jó vagy rossz érzésem autóvásárláskor és általában az a tapasztalatom, hogy be is igazolódik. Nyilván nem minden esetben. De tekintve, hogy nekem ez nem – főként – egy üzleti döntés, fontos, hogy jól érezzem magam egy autó megvásárláskor és pozitív érzéseim legyenek az üzlettel kapcsolatosan. Ezen kívül szeretek olyan üzleteket kötni, ahol mindkét fél boldogan ráz kezét. Sajnos, ez a legtöbb esetben nem kölcsönös, mert van, aki a szüleit is eladná 10 forintért, de nekem fontos az, hogy mindenki jó szájizzel távozzon.

Mibe kerül egy MINI találkozó?

👁 11682

👤 Zsolt

📅 17 Június 2024

Már régóta tervezem megírni ezt a bejegyzést, de talán most a legalkalmasabb. Mégpedig azért, mert egyre kevesebben jönnek el egy-egy MINI találkozóra. Ennek számos oka lehet, de sokan azért nem csatlakoznak, mert manapság már minden drága és nem szánják rá a pénzt. Mert bizony, mint minden szórakozás, ez is pénzbe kerül.

Még a tavalyi (2023-as) Alba Cooper Car Tours által szervezett Hungarian MINI Challenge-en való részvételemkor összegyűjtöttem minden kiadásomat. A rendezvény ingyenes volt, a “nevezési díj” egy állatotthon számára felajánlott zsák állateledel volt, ezt természetesen nem számolom bele a költségekbe. Egyedül mentem, szóval ez most egy egynapos MINIs esemény – ami hozzám képest az ország egy távolabbi pontjában került megrendezésre – egy főre vetített költsége.

Itt vannak a 2023. májusi számok:

- Autópálya matrica 10 napra – **5.850 ft**
- Szállás a rendezvény előtti éjszakára, 1 főre – **18.356 ft**
- Tankolás (489 km) 31,86 l × 555,90 ft – **17.711 ft**
- Útravaló üdítő, víz, nasi, reggeli – **6.965 ft**
- Parkolódíj az esemény helyszínén – **500 ft**
- Péntek vacsora, szombat ebéd – **7.495 ft**
- Összesen – **56.877 ft**



Jól látszik, hogy egy egynapos program közel hatvanezer forint, ami nem kevés. Ez nyilván, ha két fő vesz részt az eseményen, akkor jobban eloszlik, de ha egy család zsebéből jön ki, akkor végülis mindegy hányan fizetik ki. Persze, lehet ezeken a költségeken faragni, például otthonról hozott étellel, vagy ha valaki bevállalja, hogy egész nap vezet és nem alszik ott az esemény helyszínén. Én inkább kipihenten szeretek érkezni és jól szeretem érezni magam, ha már egyszer elmegyek egy ilyen rendezvényre és nem fáradtan nekifutni az egész napos programnak.

A fenti szám tükrében ott van az a kockázat is, hogy egy MINIs esemény nem az én ízlésemnek megfelelő. És meg is érkeztünk ahhoz az apropóhoz, hogy miért rendezek – “magamnak” – MINIs eseményeket. Azért, mert amit én szervezek, az olyan, amelyet én szeretnék. Ezek az események pont a számomra megfelelő elegye van az autózásnak és az egyhelyben bandázásnak, beszélgetésnek, általam előre végigjárt, jó minőségű utakon gurulunk, előre kipróbált éttermekben eszünk, nem rohanunk, nem hajt a Molnár, élvezzük az együtt töltött időt. Természetesen én is próbálok odafigyelni a tényleges és látens igényekre, de mindenkinek soha nem lehet megfelelni. Aki már járt a mi eseményeink egyikén, az nagyjából tudja, mire számíthat és ez alapján el tudja dönteni, hogy a jövőben csatlakozik-e hozzánk, vagy sem.

Szerencsére az elmúlt években volt alkalmam kipróbálni, megtapasztalni, hogy kinek, milyen jellegűek a rendezvényei és azok mennyire igazodnak az én igényeimhez, így én már könnyebben tudok döntést hozni, hogy csatlakozom-e más szervezők eseményeihez.

Inspirációk

👁️ 11835

👤 Zsolt

📅 19 Június 2024

Korábban még sosem osztottam meg, de vannak olyan személyek a nemzetközi MINIs szférában, akiktől inspirációt gyűjtök. A blog ötlete is egy holland MINItől ered, aki dokumentálta és megosztotta azokat a módosításokat, amiket hosszú évek alatt hajtott végre a MINIjén. Íme, itt a két Clubman, amik a fő inspirációt szolgáltatták – szolgáltatták a sajátom alakítgatásához:



Ezen kívül van egy "INSPO" nevű mappám, amiben a különböző ötleteket és módosításokat gyűjtöm, amiket szeretnék a későbbiekben megcsinálni a saját autóm is, illetve az olyan alkatrészeket is itt tartom számon, amiket szeretnék idővel felszerelni – felszereltetni.

Van olyan MINI, ami inspirálta a sajátod átalakításait?



Amikor nem indult a MINI

👁 11372

👤 Cinti

📅 19 Június 2024

Hú, nem gondoltam volna, hogy eljön ez a nap, amikor a saját kisautómról írok egy blogbejegyzést. Viszont – mivel MINIm van – mindig van valami jó (vagy tanulságos) sztorim, hát most kiélhetem magam.

Egyébként Cinti vagyok, sziasztok! Jöttem garázdálkodni az oldalra.

Egy fáradt, munkába indulós reggelen ismét nagy rohanásban voltam. Szaladtam a MINIhez, “kistallér” be, STARTra kész.. de nem volt gyújtás. A kicsikocsi nem indult. Felmerült akkor bennem, hogy talán csak béna voltam és rosszul pattintottam be a kulcsot, így megpróbáltam újra.. semmi.

Többek között ilyenkor óriási előny, hogy kedves párom rendelkezik egy működőképes autóval és némi háttértudással. Meg is állapította, hogy lemerülhetett az akksi, elvitt dolgozni, ahol aggódhattam tovább a problémán. No, itt jönnek az izgalmak.

A járgányt sikerült még aznap délelőtt bebikáznia, ami jó hír, mert akkor tényleg akksi a probléma. Viszont délután ugyanezt megismételve már nem jártunk sikerrel. Két zsebbikával is próbálkoztunk (pontosabban csak ő, én a támogató háttérrel nyújtottam), de nem hatotta meg a dolog. Ezt már csak azért is furcsállottuk, mert az utastérben lévő kis lámpa világított, akárcsak a parklámpa.

Ekkor jutottunk arra a pontra, hogy a telefonos segítséget kérjük és felhívjuk Robit. Miközben ő próbált távsegítséget nyújtani, kezdtünk gyanakodni arra, hogy talán mégsem az akksival van gond. Ha annyira lemerült, hogy lehetetlen beindítani, akkor hogy világíthat több lámpa is? Azok a funkciók nem működtek, amihez a kulcs kellett.. **AMIBŐL CSAK EGYET ADTAK VÁSÁRLÁSKOR!**

Zsolt addig ügyeskedett, míg sikerült valahogy beindítani a MINIt, így azzal a lendülettel elvittük Robihoz. Az ő közreműködésével és segítségével jutott el az ügy a 999 Aprócikk Kulcsnagykerhez, akik – felmérve a kulcsom állapotát – megállapították, hogy abból bizony már semmit sem lehet kiolvasni, így ki kell szedni a CAS modult, ami a kulcsot összeköti az autó vezérlőegységével. Mondanom sem kell, hogy én itt is a támogató személy voltam a sztoriban, különben is, rossz volt látni, ahogy darabokra szedik a műszerfalamat.

Így a 2 új kulcs (naná, hogy kettő, ezek után?!) már pikkpakk elkészült és beigazolódott, hogy valóban ez volt a gond. No persze az akksit is kicseréltük, ha már így alakult, ártani nem árt.

Hogy mi a tanulság? Ha csak egy kulcsot kaptál az autódhoz, csináltass mielőbb egy másikat, az kevesebb melóval jár, mint kiszedni egy CAS-modult.

Ja, és légy jóban más MINIsekkal, akik kihúznak a csávából!



Mibe kerül az élmény? II.

👁 11163

👤 Zsolt

📅 25 Július 2024

Már korábban megírtam a 'Bébi Cápa' kapcsán egy bejegyzést, hogy mibe kerül a MINIZés élménye valójában. Ezt a bejegyzést, itt megtalálod: [Mibe kerül az élmény? \(I.\)](#) Most, nagyjából másfél együtt töltött év után eljött az ideje, hogy a Clubbyról is írjak egy összefoglalót az eddigi javításokról, karbantartásokról.

Az alany egy 2011-es MINI Clubman Cooper SD, amit 136.880 km futásteljesítménnyel vásároltam – a korábbiakhoz hasonlóan – hétvégi, hobbi használatra. Aki kíváncsi a technikai részletekre: N47C20A motorkód, 105 kW – 143 LE, Aisin GA6F21WA automata váltó.

Az előélet

Az autó eredetileg Franciaorszából származik, ahol egy gazdája volt. Majd élt egy rövid ideig Németország észak-keleti részén, ahol egy lengyel hölgy tulajdonában volt. Tőle vásárolta meg 2019-ben az az úriember, aki behozatta Magyarországra és akitől én vettem. Itt érdemes megjegyezni, hogy amennyiben lekérdezzük az autót a JSZP SZÜF szolgáltatási platformon, ott többszöri magyarországi átírást jelez, ám ez annak köszönhető, hogy itthon cégről magánszemélyre, majd magánszemélyek között a családon belül vándorolt a tulajdonjoga az autónak.

Korábbi, külföldi életéből az autónak fennmaradt néhány szervizdokumentuma az utókornak, de semmi, konzisztensen végigkövethető nem szűrhető le belőlük, ezért erről nem is nyilatkoznék. Megvásárlás után átesett egy megbontás nélküli átvizsgáláson és két szerelő véleménye alapján is "jól karbantartott", "korához képest kiemelkedő" állapotban van az autó.

Nagyobb karbantartások, amiket még az autó hozzám kerülése előtt – igazoltan – elvégeztek:

- 123.500 km-nél a vezérlés cseréje;
- 126.000 km-nél a váltóolaj és szűrő cseréje

Megvásárlás

Az autót 3.125.000 forintért vásároltam, ehhez hozzájött 57.750 ft vagyonszerzési illeték, 18.500 ft eredetvizsga és 12 ezer forint okmányirodai illeték. Az éves biztosítás – tekintve, hogy nem első számú autó volt – 62.400 forintba került.

A megvásárlás előtt nem sokkal, 135 ezer kilométernél történt egy időszakos szerviz az autón, melyet az előző gazdája számlával, munkalappal és fényképekkel is igazolt, így – tőlem nem megszokott módon – ezt nem csináltattam meg azonnal. Korábban még sosem találkoztam eladóval, aki ennyire precízen dokumentálta volna az autónak karbantartását egészen az eladás pillanatáig. Ez számomra egy pozitív meglepetés volt.

Összesen: 3.275.650 forint

Szervizek és karbantartások

Az autót ősszel vásároltam és tekintve, hogy én télen nem vagy csak nagyon ritkán használom a MINIKet, így tavaszig csak kisebb szépészeti beavatkozások történtek:

- 2 db kavicsfelverődés kijavítása a szélvédőn – 16.000 ft
- hátsó ablakok hővédő fóliázása – 30.000 ft
- napfénytető hővédő fóliázása – 14.000 ft
- szélvédő sötétítőcsík fóliázása – 6.000 ft
- első ablakok hővédő (nem)fóliázása – 18.000 ft
- króm díszítő elemekre fekete fólia méretre vágása – 10.000 ft

Összesen: 94.000 forint

Tavasszal aztán megkezdődött az érdemi munka az autón, néhány elhasználódott elem, alkatrész cseréjével, illetve ezzel egy időben egy kis fejlesztésre is sor került:

- jobbos ajtó gumikéder – 45.747 ft
- vízpumpa – 39.823 ft
- fagyálló – 11.625 ft
- antenna talp – 42.659 ft /használt/
- gyári 8 cm sport antenna – 11.500 ft
- jobbos külső kormánygömbfej – 11.767 ft
- futómű állítás – 10.000 ft
- hátsó féktárcsa pár – 40.394 ft *
- hátsó fékbetét szett – 25.780 ft *
- hátsó féktárcsa csavar – 979 ft
- első féktárcsa – 69.150 ft *
- első fékbetét szett – 22.688 ft *
- első féknyereg *



/Fentebb megcsillagoztam néhány fékalkatrészt. Ez azért van, mert azok szériában valamivel olcsóbbak, mint az itt megjelölt árak, tekintve, hogy az én autómra felkerült a John Cooper Works fék szett. A nyereg árát, lentebb, a kiegészítők részénél találod./

- első fék beszerelő készlet – 5.022 ft *
- fékfolyadék – 9.700 ft

Összesen: 346.834 forint

Mindezek után következett egy – karbantartás szempontjából – eseménymentes szezon, amiben a Clubbyval elmentünk a tengerpartra, résztvettünk több hazai MINIs eseményen és szeltük az utakat együtt. A szezon végére, tekintve, hogy az előző 135 ezer kilométernél történt időszakos karbantartáshoz képest az autó megtett 8500 km-t, elérkezett a következő éves szerviz ideje:

- olajszűrő – 14.163 ft
- motorolaj – 37.000 ft
- légszűrő – 8.649 ft
- pollenszűrő – 5.434 ft
- első ablaktörlő lapát – 2.812 ft
- /nem minőségi márka, ez volt polcon, amikor kellett, de azóta bevált/
- klímatisztító hab – 2.673 ft

Összesen: 70.731 forint

Télen az autó ismét pihent, nagyjából 2000 kilométert tett meg azokon a napokon, mikor szép idő volt. Sajnos keletkezett egy olajfolyás, így a tavaszi karbantartásba ennek okának kiderítése és orvoslása is belekerült. Ezen kívül egy kisebb futómű karbantartás is történt tavasszal:

- szelepfedél – 151.989 ft
- vezérműtengely jeladó tömítés – 1.838 ft
- porlasztó tömítések – 2.388 ft
- első toronycsapágya – 45.136 ft
- első stabilizátor szilentek – 5.622 ft
- első lengéscsillapító porvédő készlet – 8.467 ft
- első stabilizátor pálcák – 13.416 ft
- futómű állítás – 10.000 ft

Összesen: 238.856 forint

A futómű karbantartással egyidejűleg bekerült egy Eibach ültetőrugó szett is, de csak 134 km-t volt az autóban egy próba idejére. Akármennyire is jó lett tőle az autó útfekvése és kezelhetősége, annyira alacsony lett tőle, hogy a magyar utakon nem lett volna használható vele, így sajnos azonnal ki is került belőle. Nem mertem megkockáztatni, hogy leszakítsak valamit az autó aljáról egy úthibán.

A – részben – felújított futóművel érdekes dolgok kerültek napvilágra. Tekintve, hogy az egész autó feszebb lett, nem sokkal a szerviz után megjelent egy eléggé idegesítő, kopogó hang, ami nem minden egyes gödörnél jelentkezett, csak néha – néha. Ezzel együtt az autóban keletkezett egy rezgés is, ami érezhető volt a kormányon, és a beltéri műanyagok is hallatták a hangjukat.

Ezen kívül érezni kezdtem, hogy az automata váltó picit darabosabban vált, mint korábban. Nah, nem kell semmi extrémre gondolni, valószínűleg, ha akkor ültem volna be először az autóba, semmi fel sem tűnt volna. Csak azt éreztem, hogy nem annyira finoman dolgozik, mint amikor megvettem az autót. Így egy újabb szerviz következett, ahol kiderítették és orvosolták a kopogás és rezgés forrását, illetve váltóolajat és szűrőt is cseréltek:

- motortartó bak – 59.388 ft
- motor billenésgátló – 19.989 ft
- váltóolaj – 17.500 ft
- váltóolaj szűrő és tömítés készlet – 33.082

Összesen: 129.959 forint

Itt tartunk jelenleg a szervizben és karbantartásokban.

Kiegészítők, tartozékok és egy kis upgrade

Természetesen, ehhez az autóhoz is megvettem minden hasznos és felesleges vackot, hogy egyedivé tegyem és a saját ízlésemre alakítsam. Itt egy lista, a teljesség igénye nélkül, hogy mi az, amit megvettem az autóra – autóhoz:

- 3.5 cm “hangyaf@sz” antenna – 2.810 ft
- JCW első féknyergék – 447.894 ft
/a fentebb említett... egy korábbi autómról raktam át, amin új kora óta 4632 km-t futottak/
- MINI R112 felni szett (festéssel) – 162.000 ft /használt/

- gumiszőnyeg szett – 15.123 ft
- UltraGauge EM Plus – 40.500 ft /korábbi autóból/
- multi kormány – 8.000 ft /használt, korábbi autóból/
- kormány újrabőrözése – 30.000 ft
- JCW oldaljelző pár – 45.000 ft
- LED oldaljelző – 8.388 ft
- MINI R111 felni szett – 60.000 ft /használt/

Összesen: 819.715 forint

Tankolás, fogyasztás

Tekintve, hogy a korábbiakkal ellentétben ez egy dízel MINI, a fogyasztása nagyon kedvező, még dinamikusabb használat mellett is. Az autó fogyasztását a tényleges tankolások alapján tudom megmondani. Minden tankoláskor a [spritmonitor](#) nevű alkalmazásban vezettem a mennyiségeket, az összegeket és a kilométer óra aktuális állását. Itt az összesítés az első kb. 10 ezer kilométerről:

- megtett távolság: 10.198 km
- tankolt mennyiség: 675,92 liter
- tankolások összköltsége: 402.136 forint
- **átlagfogyasztás: 6,6280 liter/100 km**
- átlagos üa. költség: 3.943,28 forint/100 km

Összegzés

Ahogy azt már korábban is írtam, fontos szem előtt tartani, hogy egy MINI-t nem csak meg kell venni, fenn is kell tartani. Illetve vásárláskor a hirdetett autók árait a fentebbi – és ezekhez hasonló – karbantartási költségek tükrében kell összehasonlítani. Egy olcsó autón ezeket valószínűleg nem végezték el, Te fogod.

Az itt feltüntetett számokhoz hozzá tartozik, hogy én mindenből gyárit, vagy gyárihoz közeli minőségű utángyártott alkatrészt szereltettem be az autóba. Ha valaminek egy picit már hangja volt, vagy elhasználódottnak tűnt, már cseréltük is. Az alkatrészek árai a kiskereskedelmi árak, nyilván sokan meg tudják szerezni ezeket olcsóbban, de amennyiben nincsenek ilyen kapcsolataid, ezekkel számolhatsz. Munkadíjakat nem tüntettem fel, tekintve, hogy azok folyamatosan változnak, így nem lenne releváns. Itt vannak a számok az első kb. 10 ezer km alatt:

- megvásárlás és karbantartás: 4.156.030 ft
- kiegészítők, tartozékok és upgrade: 819.715 ft
- tankolás: 402.136 ft
- **Összesen: 5.377.881 ft**

Az autóm szervizelését Robi barátom végezte (Pécsen), akinek az elérhetőségeit megtaláljátok a www.dantesol.hu weboldalon. Ajánlom mindenkinek, aki szereti a megbízható és precíz munkát!

A használt alkatrészeket a Schnitzer Car Parts-tól és a BRG MINI-től szereztem be.

Miért akarjuk átb@szni egymást?! 2.0

👁 9656

👤 Zsolt

📅 19 Március 2025

Néhány hete felbukkant egy autó hirdetése az egyik MINIs adok-veszek csoportban. Első pillantásra ismerős volt a járgány, de a hirdetés képein a rendszám ki volt takarva. Az egyik – motorterről készült – képen a hirdető elfelejtette kitakarni a rendszámot, így rögtön bizonyossá vált, hogy ez az az autó, amelyikre én gondoltam.

Nemcsak, hogy ismerem az autót és annak korábbi gazdáját, de nem sokkal azután, hogy összetörte az autót, személyesen összefutottunk egy eseményen és felajánlotta nekem megvétele azét. Ez 2024 júniusában történt. Az autót azóta valaki 2025.01.08-án átíratta, már ép állapotban.

Szóval, vissza a hirdetéshez. Többen – akik aktívan jelen vagyunk a magyar MINIs szférában – jeleztük a hirdetőnek, hogy a hirdetés leírásában több pontatlanság is szerepel, illetve az autó előéletére vonatkozó információk nem valósak. A hirdetés ez után törlésre került.



Ugorjunk előre mára. Az egyik barátom küldött egy képernyőfotót, ahol a fentebb említett hirdetés feladója küldött neki egy közel sem salonképes üzenetet Messengeren. Ezután megnéztem és a spam mappámban engem is várt egy hasonló hangvételű üzenet. Én szerettem megbeszélni a dolgokat, ezért a hangvétel ellenére válaszoltam rá. Elküldtem neki a képeket az autóról, ahol látszik a korábbi állapota is, illetve a regisztrációs matricán a rendszáma is tisztán kivehető. Ezután mindenféle érdemi reakció nélkül további profán, személyeskedő megnyilvánulásokkal illetett, mind írásos, mind hangüzenet formájában. Miután látta, hogy ezekre nem vagyok hajlandó reagálni, letiltott. Több, MINIs közösségekben aktív személlyel együtt.

Később láttam, hogy a hirdetése újra felkerült a csoportokba, a motorterről készült kép nélkül. Az autó állapotáról az alábbi leírás szerepel:

„Az autóval kapcsolatosan amit lehet tudni kitűnő karbantartott állapotban van belső korához képest gyönyörű szép nem dohányzó. Félből félszövet. belsővel ezen kívül nagyon stabil feszes futóművel nagyon jó élményes vezetést nyújt. az autó. Motorikusan és teljesen rendben van. Az eladás oka.kínöltük az autót”

Az autóról készült képeket az alábbi fotóra kattintva megtaláljátok. Természetesen, nem azokat, amik a hirdetésben szerepelnek, mert nem szeretném rontani senkinek az üzletét. **Feltéve, hogy az tisztességes.** Mindenki döntse el, hogy mit gondol!

Kiegészítés egy észrevétel alapján:

Természetesen, egy baleset után szakszerűen javított autó lehet 100%-os állapotú. A bejegyzés célja, hogy felhívja a figyelmet: aki használt MINI (vagy bármilyen autó) vásárlásra adja a fejét, körültekintően ellenőrizzen minden információt. Ami nincs egyértelműen kinyilatkozva, arra kérdezzen rá, még mielőtt elindul megnézni és átvizsgál(tat)ni egy eladó autót, a csalódások és félreértések elkerülése végett.

Zárszó

Ahogy a „könyv” végére érünk, talán érdemes egy pillanatra megállni. Nem azért, mert elfogytak a történetek, hanem mert jólesik visszanézni arra az útra, ami idáig vezetett. Ezek a lapok nem egy lezárt fejezetet jelentenek, hanem egy időszak emlékét – olyan pillanatokét, amelyek egyszerűek voltak, mégis maradandók.

Sok minden változott azóta: autók jöttek és mentek, utak értek véget, mások pedig új irányba kanyarodtak. Ami viszont állandó maradt, az az élmény. Az a különleges érzés, amikor az ember nem egyedül van az útján, hanem megosztja azt másokkal. Amikor egy technikai probléma, egy hosszú túra vagy akár egy váratlan helyzet végül történetté, majd emlékké szelídül.

Ez a „könyv” nem válaszokat ad, inkább emlékeztet. Arra, hogy miért érdemes útnak indulni. Miért jó közösségben gondolkodni, együtt megélni a pillanatokot, és miért fontos időről időre megőrizni azt, ami egyébként könnyen elveszne a hétköznapi életben.

A történet itt most véget ér – de az út megy tovább. Más formában, más szereplőkkel, más autókkal, ugyanazzal a kíváncsisággal. Ha pedig ezek a képek és sorok egyszer mosolyt csalnak az arcodra, vagy visszahoznak egy közös emléket, akkor már megérte papírra – és képre – menteni mindezt.

Találkozunk az utakon.

Köszönetnyilvánítás

Ez az út soha nem lett volna ugyanaz azok nélkül, akik időt, energiát, tudást vagy kénytelen munkát tettek bele. Köszönettel tartozom mindenkinek, aki bármilyen formában hozzájárult az autók karbantartásához, javításához, építéséhez vagy szépítéséhez – legyen szó egy alapos átvizsgálásról, egy gyors segítségről, egy jó tanácsról vagy éppen arról, hogy akkor is megoldást kerestünk, amikor nem tűnt egyszerűnek.

Köszönöm mindazoknak, akik jelenlétükkel, részvételükkel és elköteleződésükkel életet vittek az eseményekbe. Akik eljöttek egy találkozóra, végiggurultak egy túrát, ott voltak esőben, hőségben, korán reggel vagy késő estig. Egy közösség nem a szervezéstől lesz közösség, hanem azoktól, akik megtöltik tartalommal – Ti pontosan ezt tettétek.

És külön köszönet illeti azokat az embereket, akiket ennek az egésznek köszönhetően ismerhettem meg. Akik ma már nem csak márkatársak, hanem barátok. Teljesen mindegy, milyen embléma van az autó orrán – ami igazán számít, az a közös élmény, a kölcsönös tisztelet és az a természetes összetartozás, ami túlmutat bármilyen autón.

Ez a „könyv” értetek is készült.