



imprimé ze dne 24. dubna 1998

| | |
|---|----|
| Editorial | 2 |
| Příprava na letošní sraz(y) a další „klubování“ | 4 |
| Šiesty slovenský zraz – pozvánka | 6 |
| Trocha historie nikoho nezabije II | 7 |
| Maximálně dolů | 16 |
| Výkon pro veřejnost | 22 |
| Krátké zprávičky | 28 |
| Inzerce | 31 |

Vážení přátelé Mini. Šťastně jsme přestáli první pokusný ročník našeho *fanzinu*. Vaše ohlasy a váš zájem dokazují, že tento nápad pánů Kodla, Škubníka a můj nebyl jen plácnutím do vody, ale že magazínek plní to, co plnití má – totiž informovat vás, dodávat vám optimismu a zprostředkovávat vám kontakty s Mini-světlem jak doma, tak za našimi hranicemi.

Do druhého, tentokrát již doufám řádného, ročníku vstupuji nicméně s předsevzetím, že časopis není jen mým soukromým zájmem, že je nás na to víc. Chci vám poděkovat za vaše dopisy, hlavně za příspěvky do magazínu (není jich nikdy dost, tak prosím pište co nejvíce) a za shovívavost k prvním číslům, která nebyla vždy tak kvalitní, jak byti mohla.

Ono je to nakonec vždy o penězích, ač si to nerad připouštím. Z veškerého mého pláče nad nedostatečným finančním zázemím magazínu se nevyklubalo nic. Nesčetněkrát jsem vás na tomto místě prosil zda neumíte někde sehnat peníze (když už to neumím já sám) – výsledek je *nula*. To je také důvod proč nemáme letos novou, lepší, hezčí barevnou obálku. Naordinoval jsem „balíček opatření“ a domluvil se s Řišou Bayerem na jednobarevné obálce.

Zde je finanční rozbor celého loňského ročníku – aby bylo zřetelné, že každý špás něco stojí (ceny v korunách českých)

| | |
|---------------------------------|--------|
| Obálka 800 kusů | 8.500 |
| 1. číslo (200 kusů xerox) | 2.400 |
| 2. číslo (150 kusů ofset) | 2.300 |
| 3-4. dvojčíslo (120 kusů ofset) | 2.800 |
| Poštovné (15,- Kč na zásilku) | 1.620 |
| Celkem náklady | 17.620 |

Předplatné (36 subskribentů) 5.940

Celkový schodek za rok 1997 11.680

Vzhledem k tomu, že jsem, jak se říká, „od fochu“, vyrábím časopis za naprosto dumpingové ceny (i v tiskárnách máme příznivce) a svoji práci nepočítám. Nakonec dobrovolně jsem se rozhodl, že vám všem časopis budu dělat, což jej dělá. Není však v mých silách dotovat jej nadále tak masivně jako doposud.

Interní občasník pro majitele a příznivce klasických anglických automobilů MINI; obálka – Richard Bayer; typografie, layout, sazba – TeXprint Brno; editor – Jiří Tlach; adresa redakce – Bosonožské náměstí 73; 642 00 Brno; telefon: (05) 4721 1355; faxová linka: (05) 4122 6235; e-mail: tlach@rip.cz

Velmi prosím netelefonovat není-li to nezbytné. Vaše příspěvky pošlete prosím nejlépe e-mailem, nemáte-li přístup tedy faxem nebo poštou.



Tisknout méně kusů (první, co neinformované napadne) přinese minimální úsporu, protože celá tisková příprava se musí udělat stejně jako na jakkoliv vysoký náklad a pak už jde jen o cenu papíru samotného. Zvýšit cenu předplatného na zhruba pětistovku také není nejšťastnější řešení: ubydují lidi a můžeme zvyšovat nadále.

Navrhuji vám proto **předplatné na letošní rok ve výši 280,- Kč** za čtyři letošní čísla (tedy 70,- Kč za jedno). Předplatné je stejné jako vloni (55,- Kč/1 výtisk), pouze poštovné (15,- Kč) si musíte připlatit.

Při současném počtu subskribentů to dělá zhruba 10.000,- Kč. Mám příslibenou reklamu od HS-Tuning (Pepa Švantner) a od pana Krausche (Mini-Sprint Vídeň), snad se ještě někdo najde. Takto bych pokryl náklady na letošní ročník. Pokud se letos nenajdou jiní sponzoři, budeme muset nadále vydržet s jednobarevnou obálkou.

Zachováte-li mi přízeň, zašlete prosím co nejdříve 280,- Kč na adresu redakce. Pokud chce někdo platit bankovním převodem, uvědomte mě prosím o odeslání platbě faxem nebo e-mailem. Číslo konta je 127912111/5100, banka IPB a. s. Chcete-li si nechat zasílat více výtisků (pro přátele, zahraniční známé atd.) za každý další zaplatte o čtyřikrát 15,- Kč méně (220,- Kč). Za dva výtisky v jedné zásilce zaplatte tedy 500,- Kč. Chcete-li přispět jakoukoliv částkou mimo předplatné na vydávání časopisu, budu velmi potěšen.

S reklamními stranami je to takto (ceny v korunách českých):

| | |
|--|--------|
| Černobílá strana uvnitř čísla | |
| jednotlivě | 2.000 |
| do dvou čísel stejná | 3.500 |
| na celý rok | 6.000 |
| Barevná strana obálky vnější (4. strana) | |
| jednotlivě | 8.000 |
| do dvou čísel stejná | 14.000 |
| na celý rok | 25.000 |
| Barevná strana obálky vnitřní (2. a 3. strana) | |
| jednotlivě | 5.000 |
| do dvou čísel stejná | 9.000 |
| na celý rok | 16.000 |

Za část strany (osminu, čtvrtinu, polovinu) bude inzerent platit poměrnou část z ceny za celou stranu. Černobílým reklamám nebrání nic v okamžitém uveřejnění. Barevné reklamy budu tisknout až tehdy, když se celková suma za barevnou reklamu přehoupne přes 10.000,- Kč aby se alespoň zaplatila celá obálka.

Omlouvám se, že vás zatěžuji takovými zbytečnostmi jako jsou peníze, také bych se raději věnoval příjemnějším záležitostem. Nakonec nejde o nic jiného, to se mi aspoň snažil vysvětlit Rosfa Škubník při mé poslední návštěvě v Sádce, než vydržel.

Přeji tedy nám všem po jihomoravsku

Vydržat

Jiří Tlach
editor



Nezbývá mi, než vám povědět poučnou historiku o srazových aktivitách na Moravě.

Před koncem loňského roku jsem se bujare rozhodl obnovit tradici moravských srazů (pamětníci zasílají při vzpomínce na Plumlov). Řečí bylo, že by skály přenesly, výsledkem však žádná pomocná ruka na kterou by bylo spolehnouti. Vyrábět časopis a ještě organizovat sraz není v mých silách. Původně jsem se domníval, že vypomůže brněnský Austin Club – patrně má však vlastních starostí dost a od Silvestra, kdy jsem o to Martina Buzka závazně požádal se dodnes konkrétně nevyjádřil. Nelamentuji, jen musím konstatovat, že nápad neprošel.

Jako již tradičně se vše odpálkovalo na Jardu Kodla, který (logicky) navázal na tradici plzeňských setkání posledních let. V tradičním termínu (28.–30. srpna) se tedy setkáme opět v Plzni, v kempingu „Ostende“ u Boleveckého rybníka. Budu se snažit seč mi síly stačí nejen Jardovi pomoci, ale prosadit alespoň část dobře miněných postřehů z loňského srazu. Konkrétní **programovou nabídku** uveřejním v příštím čísle.

Apelovat bych chtěl zvláště na ty, kteří měli spoustu poznámek ke srazu loňskému. Již dnes můžete kontaktovat Jardu Kodla na adrese Borová 30; 312 12 Plzeň a nabídnou mu pomocnou ruku. Bude jich potřebovat spoustu.

Zpět však k historice. Vybral jsem krásný zastrčený autokemp u Fulneku. Připadá mi

celkem dostupný z celé republiky, slovenští kamarádi by to měli výrazně blíže. Když už jsem si jej našel, nechci ho tak rychle pustit, a vymyslel jsem malou komorní oslavu narozenin Mini. 25. září vás tedy rád přivítám ve Fulneku. Podrobnosti se dovíte v dalším čísle, stejně tak jak dopadl šestý Slovenský sraz.

Austin Club se nicméně rozhodl nenechat věc úplně padnout pod stůl a „svůj“ sraz si pořádá ve dnech 22.–24. května v autokempu u hotelu Eroplán v Rožnově pod Radhoštěm jako **první letošní oficiální sraz majitelů anglických automobilů**.

Poznámka editora: *nebylo té animozity již dost, nebo jde jen a jen o neschopnost komunikace? Je nás opravdu takové množství, že si bude každá partička hrát na vlastním písčku? Nebylo by možné se alespoň na základních společných věcech domluvit?*

Můžete bydlet za 130–185,- Kč za lůžko nebo si přivést stan či přívěs (70,- Kč). K dispozici je vyhříváný bazén atd. Ti, kteří chtějí přijet již v pátek a chtějí bydlet pod střešou si musí pospíšet (na pátek je rezervováno cca 50 míst), na další noc cca 200. Ubytování objednávejte individuálně na telefonu 0651/55442, heslem je *Austin sraz*.

Z návrhu nových stanů Austin Clubu

AUSTIN Club je volné sdružení majitelů anglických automobilů především značek Austin, Morris, Rover, MG a dalších. Na rozdíl od minulého roku upouštíme od registrace

pod AVZO (bývalý Svazarm), klub jako celek a zároveň každý z jeho členů bude v průběhu jara zaregistrován v Autoklubu České Republiky (AČR).

Od tohoto počínání si slibujeme právní subjektivitu – nezbytnou to věc pro další rozvoj činnosti klubu (srazy, klubový časopis atp.). Pokud se mají klubové příspěvky udržet v přijatelné výši, je nutné snažit se o získání sponzorů – k tomu je třeba mimo jiné registrace, IČO, atd.

Jako člen Austin Clubu AČR obdrží každý členskou kartu ABA Bohemian Assistance, která vás opravňuje využití služby pro motoristy v tísni – tzv. žlutých andělů. Máte nárok na 45 minut opravy na místě zdarma, slevu na odťah vozidla atd. Cena karty je již zahrnuta do poplatku za členství.

Dále se budeme snažit za přispění AČR provést všechny nezbytné kroky k tomu, abychom vám umožnili například získat přenosné SPZ (tzv. veteránské číslo) pro vaše vozidlo, které již nelze přihlásit do evidence DI. Jde především o auta bez katalyzátorů (Austin Mini, Morris Mini, Triumph Spitfire, Austin Healey a mnohá další), která jste zakoupili na cestách po Evropě a neměli jste v podstatě šanci je přihlásit a legálně se projet po silnici, či přijet na sraz.

Austin Club je určen pro všechny majitele a příznivce anglických automobilů, a to i novějšího data výroby (Rover 100 či MGF). Jak se stát členem?

1. vyplňte dotazník vložený v tomto čísle magazínu Mini Fan Clubu CO
2. vyplněný dotazník zašlete na adresu Austin Clubu (viz níže)
3. uhradte členský poplatek za rok 1998, který je 200,- Kč včetně karty ABA (člen důchodce zaplatí pouze 150,- Kč včetně ABA karty)
4. zašlete doklad o zaplacení členského poplatku (úštěžek složenky nebo jeho kopii). Platte složenkou na účet Austin Clubu u České spořitelny. Číslo účtu je 850655-628/0800.

Další informace poskytnete: **Austin Club AČR**; Martin Buzek; Absolonova 79; 624 00 Brno; telefon (05)41223383; fax (05)45241421; mobil (0602)770206

Z dalších domácích akcí, které by vás mohly zajímat vybíráme:

Květen

- 1.–2. Rallye Úslava – Blovice (MČR)
- 15.–17. International Supersport Racing series – GP Brno
- Závody do vrchu – Náměšř nad Oslavou
- 22.–24. Sraz Austin Clubu – Rožnov p. R.
- 29.–31. Otevřené mistrovství FIA na okruhu (F3 a auta) – Most

Červen

- 5.–6. Historic Rallye Vltava (FIA) – Klatovy
- 6. Slovenský sraz priateľov Mini – Piešťany, Slnava
- 6.–7. ECCE HOMO FIA auta ME do vrchu – Šternberk
- 12.–14. FIA Cup auta GP F1 a historické GT – GP Brno
- 20. Veteran Tour Macocha – Blansko a okolí
- 20.–21. FIA Cup auta GP F1 a historické GT – Most ??
- 26.–28. FIA Superturismo a F3 auta – GP Brno

Červenec

- 4.–5. Závody do vrchu Baba – Pezinok
- 25.–26. International ADAC Cup auta – GP Brno
- Závody do vrchu Baba veteráni FIA – Pezinok

Srpen

- 14.–16. Závody do vrchu FIA Challenge a historici – Ústí nad Orlicí
- Mistrovství ČR motorky – GP Brno
- 21.–23. Grand Prix Brno FIM motorky – GP Brno
- 28.–29. Agropa Rallye historic – Pačejov
- 28.–30. 16. mezinárodní sraz Mini Fan Clubu CO – Plzeň

Září

- 11.–13. Závody do vrchu historic a MČR – Zámek Skalí
- 11.–13. Kamiony – Most
- 19.–20. ECCE HOMO Historic – Šternberk
- 18.–20. Závody do vrchu MČR – Lanškroun
- 25.–27. Mini Birthday – Fulnek
- FIA Superturismo a F3 – GP Brno
- Sraz Austin clubu – Jedovnice

Říjen

- 17. Podzimní burza ND – Brno
- 28. Den otevřených dveří Autodromu – GP Brno



6. SLOVENSKÝ ZRAZ PRIATEĽOV MINI PIEŠŤANY, SĽŇAVA 5.6. – 7.6. 1998

V dňoch 5.–7. júla 1998 sa uskutoční ako obyčajne 6. slovenský Mini zraz, ktorého súčasťou je 4. ročník Mini Rally.

Kde? V Piešťanoch v kempingu „Sľňava II“

Kedy? Od piatku 5. 6. 98 až do nedele 7. 6. 98

Ako?

Piatok od 12:00 do soboty 9:00 – príchod Mini a ich osádok.

Sobota 9:30 – briefing pred štartom Rally; 10:00 – štart prvého Mini na trať; 10:00–16:00 – Rally s RZ a jazdou zručnosti; 19:00 – vyhlásenie výsledkov.

Nedela 13:00 – odchod domov

Za koľko? Ceny v kempingu sú nasledovné: stan/príves/auto/1 osoba po 25,- SK za noc; elektrická prípojka 40,- SK za noc. (Tj. za stan, auto s 2 osobami zaplatíte 100,- SK za noc.)

Ubytovanie pod strechou:

v 2-postelových izbách 90,- SK za lôžko a noc;

v 4-postelovej izbe 350,- SK za izbu a noc;
v 2-lôžkovej chatke (pionierka) 130,- SK za chatku a noc;

Štartovné: 70,- SK za Mini

(Ceny by sa meniť nemali, snáď inflácia dovtedy príliš neposkočí.)

Na vysvetlenie a navnadenie: Rally sa ide za bežnej cestnej premávky, po trati budú súťažné úlohy, na konci rýchlostná skúška (nemusíte sa obávať ak váš miláčik má iba 850 ccm a neje žiadny upravený špeciál. V našej RZ sa rozdiely vo výkone zotierajú, a viac závisí od výkonu posádky). Takže prídte. Veď Rally Monte Carlo sa v šesťdesiatych rokoch išla veľmi podobným spôsobom. V tom samom termíne sa v Piešťanoch uskutoční tiež ďalší ročník prehliadky veteránov **Zlatá stuha** na ktorom sa masovo účastníme ako diváci.

Viac informácií u Viliama Gážika na telefónnom čísle (tiež fax) 00421/838/948144; adresa: V. Gážik; Nižná pri Piešťanoch 102; 922 06 Slovenská Republika

Juraj Bukovčák

Pro ty, kteří se rozhodli přijet letos poprvé, dodám k pozvánce jen to, že tato akce je nanejvýš komorní, kamarádká a za sebe mohu účast jen doporučit. Bohužel neuvidíme naše závodící kamarády. Podobně jako vloni kolidoval sraz s Bavorskou Rallye historiků, letos se sešel s klatovskou Rallye Vltava. Pavle, budeme ti držet palce! – jít –



**HISTORIE
MINI**
(pokračování
z minulého čísla)

Starší čitatelia si určite pamätajú na britský televízny seriál o detektívovi – duchovi „Randall a Hopkirk“. Objavoval sa tam aj tento červený AUSTIN MINI s registračným číslom BAP 245B

3. MINI SA ZAČÍNA VYRÁBAŤ

A tak nadišiel deň 26. august 1959, kedy sa MINI, model interne označený ako ADO 15 (AUSTIN DRAWING OFFICE), prvýkrát predstavil verejnosti a začala sa výroba v dvoch továrňach v Cowley neďaleko Oxfordu pod menom MORRIS MINI-MINOR a v Longbridge (Birmingham) pod menom AUSTIN SEVEN. Základná „basic“ verzia a luxusnejšia „de-luxe“, ktorá mala navyše napr. dvojfarebné čalúnený interiér, kúrenie, ostrekovač predného skla, plyšové koberce, obidve predné sedadla posuvné, vnútorné osvetlenie kabíny, ozdobné kryty kolies („puklice“), „slzy“ na nárazníkoch, vnútorné čalúnenie

dverí, sinečnú clonu pred spolujazdcom, chrómovaný uzáver palivovej nádrže a dva osvetlené popolníky po bokoch zadného sedadla. Obe boli identické, líšili sa len odznakom na kapote a mriežkou (grillom). AUSTIN mal chrómovanú „vlnkovitú“ mriežku a MORRIS mal mriežku so siedmi zvislými rebrami a viacerými vodorovnými v rôznych farbách (čierna, biela, farba karosérie alebo chrómovaná) lemovanú chrómovanou obrubou (pozri obrázky). Názvy boli vybrané zo slávnej histórie oboch značiek, Minor sme už spomínali minule a Austin Seven bolo známe ľudové autíčko z dvadsiatych rokov od Sira



Prvý seriový vyrobený MORRIS MINI-MINOR bielej farby s registračným číslom 621 AOK, v súčasnosti majetok Britského automobilového múzea (British Motor Heritage) v meste Gaydon

Herberta Austina, zakladateľa firmy (pre zaujímavosť: starý Austin Seven sa v licencií vyrábala v Nemecku ako BMW DIXI, prvé seriové vyrábané auto touto firmou a v Japonsku ho vyrábala firma DATSUN. Bolo to vôbec prvé seriové vyrábané auto v Japonsku). Niekedy môžete nájsť v literatúre na rozlíšenie starého a nového modelu SEVEN (Sedem) názov AUSTIN SEVEN pre MINI. Čo hovorí reklamný prospekt v originálnej češtine od výrobcu:

„Ušit jako kouzelníkův cylindr.

Je to přímo neuvěřitelné. Tolik zavazadel v tak malém prostoru, tolik přepychu za tak málo peněz.

Vzpomeň na prázdniny a výlety, kdy bylo Tvoje přání dvakrát tolik prostoru. Nyní se Ti to splnilo.

Podívej se jen na rafinované kapsy ve dveřích pro řadu důležitých věcí: mapy, termosky, oranžádu, kabelky, knihy a řadu jiných věcí.

A je radost uspořádat velká zavazadla. Kufry do prostoru vzadu, víko má zavěs dole pro větší prostornost (původně podle britských předpisů mohlo MINI jazdit s otvoreným zadným kufrom a naloženou batožinou, preto bola SPZ s osvetlením výkyvná, aby bola pri otvorenom kufre viditeľná), pak je tu ještě místo pod zadním sedadlem. Není-li všechno umístěno, jsou tu ještě místa na obou koncích zadního sedadla a regál vpředu.

Jak se to dělá? To je právě to kouzlo. Umístění motoru „východo – západně“ uvolňuje značný prostor a přední náhon znamená uvolnění místa kde byly předtím kardanová hřídel a diferenciál a je možno zabalit i tatínkovu udici a synovu modelovou jachtu.“

Na tak revolučnú konštrukciu a krátky čas od zadania projektu až po zahájenie výroby (necelé tri roky) MINI malo málo „detských chorôb“, ktoré neboli vážne (napríklad na rozdiel od súčasného modelu malého Mercedesu triedy A a modelu Smart). Prvou bolo preklzovanie spojky spôsobené prenikaním oleja z karteru motora cez nevhodné gufero. Súčiastka v hodnote niekoľkých pencí. A počas garančných oprav B.M.C. strácala finančne aj morálne. Druhou závadou bolo prenikanie vody počas dažďa do kabíny na

podlahu, čo bolo oficiálne vysvetľované výrobcom, že cestné skúšky sa vykonávali počas suchého počasia! Stovkám nových majiteľov bol známy zatuchnutý zápach v kabíne od vlhkých koberčekov.



MINI PICK-UP na britskom vidieku s traktorom ZETOR v pozadí

podlahu, čo bolo oficiálne vysvetľované výrobcom, že cestné skúšky sa vykonávali počas suchého počasia! Stovkám nových majiteľov bol známy zatuchnutý zápach v kabíne od vlhkých koberčekov.

Cena MINI na trhu v Británii bola tesne nad 500 libier (v tom čase 1 libra bola asi 120 korún ČSSR), predvojnový FORD POPULAR bol iba o niekoľko libier drahší a FIAT 500 stál 525 libier. MORRIS MINOR, AUSTIN A 40, FORD ANGLIA boli v cene od 600 do 665 libier. Je zaujímavé ako sa zvyšovala výroba MINI jeho cena klesala. Roku 1963 klesla na 455 libier a udržala sa pod hranicou 500 libier do roku 1967.

Prvý rok výroby (1959) bol z hľadiska predaja pre B.M.C. rozčarovaním. Od augusta do konca roka sa predalo iba 19.749 kusov MINI! Čiastočne pre hore uvedené poruchy. Dealeri sa báli nového modelu a zákazníci dávali prednosť osvedčeným modelom MINOR a A 40. Taktiež príčinou bolo, že MINI sa objavil na trhu až po letnej sezóne.

Poruchy boli odstránené a nízka cena predurčovali MINI stať sa bestsellerom, čo sa nakoniec aj povedlo. V roku 1960 bolo

predaných 116.677 kusov, o rok neskôr už 157.059 a v roku 1962 sa predaj prehupol cez hranicu 200.000 kusov konkrétne 216.087 kusov a tu udržal až do roku 1978. Počiatočná nedôvera bola prekonaná a ľudia boli viac ochotní kupovať MINI. K doplneniu mnohí bohatí a slávni ľudia brali MINI ako novú hračku a MINI sa stáva módnym hitom.

V septembri 1961 sa objavuje verzia „Super saloon“ s manometrom tlaku mazacieho oleja a teplomerom teploty chladiacej vody spolu s tachometrom v oválnom paneli a štartovaním kľúčikom namiesto tlačidla na podlahe. Názvy oboch MINI sa zmenili v roku 1962 na AUSTIN MINI a MORRIS MINI.

4. VAN, COUNTRYMAN, TRAVELLER, PICK-UP

V januári 1960 sa objavuje na trhu prvá mutácia MINI a tou je VAN. Model mal rovnaké mechanické súčasti ako MINI, len rázvor bol zväčšený o 4 palce (10 centimetrov). MINI VAN bol dvojmiestny a stal sa veľmi populárnym, hoci mal zmenšený výhľad dozadu a na bok a bol veľmi hlučný a ľahko prekročil maximálnu rýchlosť určenú pre kategóriu dvojmiestnych vozidiel



AUSTIN MINI COUNTRYMAN – verzia bez drevených častí, ideálny rodinný automobil

pre komerčné (podnikateľské) účely, 40 míľ za hodinu. Jeho výhodou bolo, že vďaka tejto kategórii platila pre neho nižšia cestná daň. B.M.C. skoro prišiel na trh so sadou pre domácich majstrov so sklápacou zadnou lavicou pre dve osoby a pevnými zadnými bočnými sklami, ktorá sa dala namontovať a z VAN-u sa tak rýchlo stalo štvormiestne vozidlo a keď ste potrebovali odvieť náklad, lavica sa jednoducho sklopila. Odtiaľ bol už len krôčik ku plno hodnotnému kombi.

V marci 1960 sa začala výroba AUSTIN MINI COUNTRYMAN, čo bolo kombi postavené na báze VANu. Rezervné koleso bolo umiestnené na mieste palivovej nádrže VANu a palivovú nádrž prevzal do sedanu (t.j. vzadu na ľavej strane), tá znižovala úložný priestor za zadnými sedadlami. *(Pre zaujímavosť: výraz sedan pre pomenovanie typu karosérie pochádza z americkej angličtiny, britská angličtina má výraz saloon, preto sa vyskytuje aj v tomto článku jeden aj druhý výraz).* Neskôr bola nádrž premiestnená na spôsob VANu, s plniacim hrdlom umiest-

neným na pravej strane auta, rezerva bola na dne úložného priestoru pod preglejkovou doskou a akumulátor pod zadnými sedadlami. Na spôsob väčšieho MORRIS MINOR TRAVELLER mal COUNTRYMAN drevene súčiastky v zadnej časti karosérie. Na rozdiel od MINORA tu neboli súčasťou karosérie, boli priamo nalepené na karosérii a mali iba dekoratívny charakter. Bolo to veľmi efektívne a pekné, ale na druhej strane veľmi drahé. Cena tohto modelu po uvedení na trh bola 623 libier, kvôli čomu vlastne vznikla aj verzia bez drevených ozdôb. Rovnaký MORRIS MINI TRAVELLER sa objavil na trhu v septembri toho istého roku. Verzia bez drevených častí oboch týchto modelov sa objavila zároveň s „drevenými“ (v angličtine familiárne nazývané „WOODIE“ alebo „WOODY“) ale iba na export, v Británii sa „nedrevená“ verzia predávala až od októbra 1962.

V januári 1961 bol predstavený PICK-UP. Spolu s VAN-om sa stal neodmysliteľnou súčasťou vterajších britských ciest, hlavne vo veľkých mestských aglomeráciách. Nebolo



RILEY ELF – „Najmenšie luxusné auto na svete“ – aspoň tak tvrdí reklamný leták zo šesťdesiatych rokov

snáď firmy v celej Británii, od Kráľovskej pošty až po políciu, ktorá by nevlastnila VAN alebo PICK-UP. PICK-UP bol tiež veľmi obľúbený aj na vidieku, každý farmár vlastnil okrem traktora aj PICK-UP. Autá slúžili dlhé roky až do konca osemdesiatych rokov, viacerí tvrdia, že od čias MINI nebolo v Británii vyrobené lepšie komerčné (podnikateľské) vozidlo ako MINI VAN / PICK-UP.

V krátkosti ku všetkým typom PICK-UP, VAN, COUNTRYMAN a TRAVELLER možno dodať, že od roku 1967 ich bolo možné kúpiť s jednodoburátorovým 998 cm motorom, od 1969 niesli na kapote odznak MINI namiesto značkových odznakov MORRIS alebo AUSTIN a prestali sa vyrábať verzie COUNTRYMAN / TRAVELLER, ktoré nahradila verzia CLUBMAN ESTATE. V decembri 1982 sa výroba VAN / PICK-UP skončila. Celkovo bolo vyrobených 202.000 kusov COUNTRYMAN / TRAVELLER, 521.500 kusov VAN a 58.200 kusov PICK-UP.

5. WOLSELEY HORNET a RILEY ELF

V októbri 1961 sa predstavilo nové MINI duo nazvané WOLSELEY HORNET a RILEY ELF, líšiace sa navzájom len odznakmi a drobnými odchýlkami v interiéri (RILEY ELF bol trošku luxusnejší). Predné masky boli upravené v tradičnom štýle oboch značiek a zadná časť auta bola zväčšená s pomerne veľkým batožinovým priestorom. Obe vozidlá oslovovali bohatšiu klientelu a preto boli luxusnejšie ako MINI saloon: drevené obloženie prístrojovej dosky (ELF mal obloženú drevom celú prístrojovú dosku a HORNET len oválny panel okolo „budíkov“), kožené čalúnenie interiéru a dvojfarebná schéma laku karosérie (strecha odlišná ako zvyšok). V zapätí v novembri 1962 je táto verzia nahradená verziou HORNET a ELF Mk II., ktorá mala jednodoburátorový 998 ccm motor, ktorý bol vyvinutý pre väčšiu karosériu oboch typov a dvojpiesťkové predné bubnové brzdy. V roku 1964 pribúda odpruženie systémom HYDROLASTIC. V roku 1966 verzia Mk III. (nahrádza Mk. II)



Trio CLUBMAN – zľava MINI CLUBMAN, CLUBMAN ESTATE a MINI 1275 GT

sa líši najmä prednými dverami, ktoré mali vnútorné pánty, spúšťacie skla a otváranie zvonku pomocou tlačidla. V prístrojovej doske pribudli na bokoch otvory na prívod čerstvého vzduchu pre vodiča a spolujazdca (všetky tieto novinky neskôr preberie MINI saloon). V auguste 1969 výroba oboch modelov končí produkciou 59.000 kusov. *Pre zaujímavosť: bol vyrobený jeden kus vozidla s prednou maskou ELF / HORNET a zadnou časťou z MINI saloon, ktorý sa mal vyrábať ako MG-M, ale projekt bol zrušený.*

6. CLUBMAN a 1275 GT

Na MINI CLUBMAN, predstaveného prvýkrát v máji 1969, sa názory líšia. Mnohí ho zatracujú, považujú za škaredého brata MINI, iní sa ho zastávajú. Keďže editor časopisu vlastní jedného, nechám rozhodnutie o kráse „square nose Mini“ (volne preložené ako „hranatonosé Mini“) na každom z Vás. Zostáva pravdou, že B.M.C. sa od druhej polovice šesťdesiatych rokov snažilo nahradiť MINI. V Longbridge bolo vypracovaných mnoho sľubných štúdií (napr. celohliníkový motor s rozvodom OHC), ale pre nedostatok finan-

cií a nepružnosť vedenia (módne povedané vrcholového managementu) sa žiadny projekt do výroby nedostal. Preto B.M.C. improvizovala a výsledkom bol CLUBMAN celkovo o 11,5 cm dlhší a s väčším priestorom pod prednou kapotou ako MINI od projektanta ROYA HAYNEŠA. Pôvodne bola prepracovaná aj zadná časť s väčším zadným kufrom, ale do výroby sa dostala len zmenená predná časť. Pre vysoký odznak na prednej mriežke CLUBMAN prezývali „Pinocchio“, pri pohľade spredu maska pripomína túto rozprávkovú postavičku. CLUBMAN sa vyrábal s jednokarburátorovým 998 ccm motorom, od októbra 1975 s 1098 ccm. CLUBMAN sa vyrábal aj vo verzii kombi ako CLUBMAN ESTATE.

O niečo neskôr, presnejšie v októbri 1969, sa objavil MINI 1275 GT. Ako názov hovorí, tento typ CLUBMANa mal motor 1275 ccm z MINI COOPER S s jedným karburátorom a štandardným odlievaným sacím a výfukovým potrubím, čím bol výkon znížený zo 76 konských síl na 59. Tento typ nahrádzal vo výrobnom programe MINI COOPER S Mk III. (ktorého výroba skončila v júli 1971),



INNOCENTI MINI 1001

ale nikdy nedosiahol popularitu svojho predchodcu. Táto verzia však načrtla ďalší vývoj MINI. Bola to prístrojová doska s „budíkmi“ pred vodičom. 1275 GT mal vo výbave otáčkomer (čo nikdy žiadna verzia COOPER nemala), od roku 1974 samonavijacie bezpečnostné pásy na predných sedadlách a 12-palcové kolesá (od roku 1974 za príplatok a od roku 1977 štandardne).

Výroba CLUBMANa, 1275 GT a CLUBMAN ESTATE skončila v roku 1980 počtom 413.154 kusov. CLUBMAN bol predchodcom úspešného modelu METRO / ROVER 100, ktorý sa vyrába od roku 1981 do dnešných dní.

7. INNOCENTI

Továrňou na výrobu skútrov INNOCENTI v Miláne mala vo výrobnom programe aj licenčnú výrobu automobilov. Od roku 1961 sa tu vyrábaly licenčné Austiny a od roku 1965 aj MINI saloon všetkých typov (aj verzia COOPER), keď bola kúpená licencia na dobu 10 rokov. Najznámejšie boli typy s 998 ccm motorom nazývané MINI 1000, 1000 MATIC (s automatickou prevodovkou) a luxusnejší MINI 1001. Na európskom kontinente sa stal začiatkom

sedemdesiatych rokov najpopulárnejší typ INNOCENTI MINI COOPER 1300 / EXPORT (dodatok EXPORT mala verzia vyrábaná v Belgicku v meste Seneffe od roku 1972 najmä pre nemecký trh), na ktorom talianski designeri prvýkrát použili väčšie zadné združené svetlá so spiatočkou a prídavné plastové blatníčky (neskôr ich preberie ako štandard aj MINI). Na tomto type si fanovia najviac cenili prístrojovú dosku s mnohými „budíkmi“ – dvoma veľkými (otáčkomer, tachometer do 200 km/hod!) a štyrmi malými



INNOCENTI MINI 90 / 120



MINI VAN

(ampérmeter, teplomer teploty chladiacej vody a manometer tlaku mazacieho oleja a palivomer). O popularitu tohto typu sa „postaral“ sám LEYLAND nakoľko MINI COOPER S Mk III. sa v Británii prestal vyrábať v júli 1971 a INNOCENTI MINI COOPER 1300 / EXPORT sa vyrábala do roku 1974.

Po smrti majiteľa FERDINANDA INNOCENTILHO v roku 1972 továrňou preberá firma LEYLAND. LEYLAND v roku 1974 začal výrobu typov MINI 90 a MINI 120. Prvý s motorom 998 ccm a druhý s 1275 ccm. Karoséria pochádzala od designera NUCCIO BERTONÉHO a na svoju dobu to bol moderný trojdvierový hatchback s predným a zadným rámom prevzatým z MINI. Hoci sa karosárske diely vyrábali v Británii, tento typ tam nikdy neuzeľ svetlo dna, auta sa kompletovali v Miláne! Čo malo aj za následok vysoké výrobné náklady a tak LEYLAND po znarodení v roku 1975 továrňou predal firme DE TOMASO (a tá ešte neskôr FIATU), ktorá v roku 1982 nahradila motor A-SERIE trojvalcovým motorom DAIHATSU, ale to už je iná história...

8. MOKE

Najpodivnejšou verziou MINI je bez pochyb MOKE (Osol), ktorú vyprojektovalo B.M.C. s ideou využitia pre armádu. Otvorené vozidlo – predchodca MOKE dostal kódové označenie AUSTIN ANT (zo žartu rozširované ako Alec's New Toy – Alecova nová hračka) a bolo ich vyrobených okolo 40 kusov. Toto otvorene vozidlo malo otvorenú kabínu, motor 1098 ccm, stály predný náhon a náhon zadných kolies cez uzávierku s možnosťou rôznych nastavení v zadnej časti vozidla (niečo na spôsob viacúčelového LAND-ROVERA).

Do výroby sa dostal MOKE s otvorenou karosériou a so skladacou plátenou strechou s identickým predným a zadným rámom z MINI v auguste 1964. V Británii sa vyrábalo do októbra 1968. Bolo vyrobených 14.518 kusov, z čoho iba 1.467 kusov sa dostalo na trh v Británii. Zvyšok išiel na export hlavne do bývalých britských kolónií, kde sa ako malý „jeep“ stal obľúbeným. V austrálskom meste Sydney sa vyrábalo v rokoch 1966–1982, neskôr sa vyrábalo v Portugalsku v rokoch



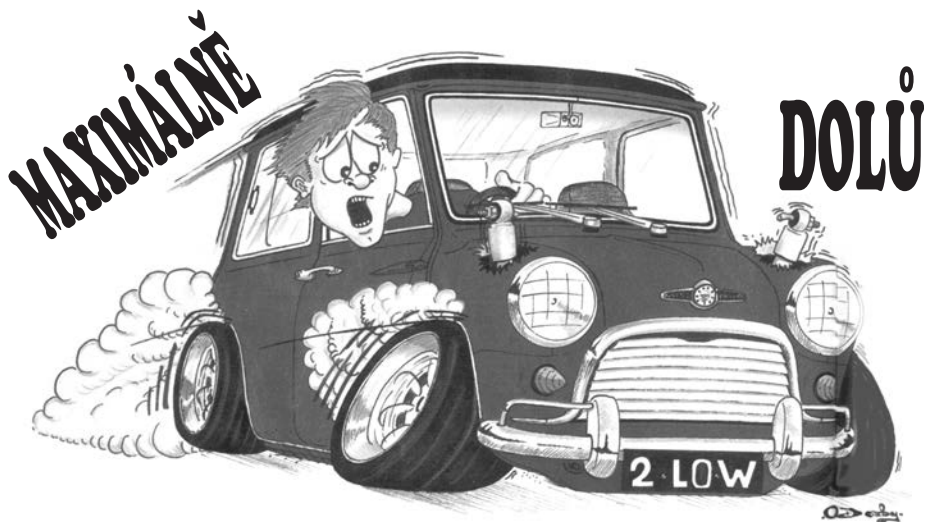
AUSTIN MOKE

1983–1993 a nakoniec celú výrobnú technológiu prevzala motocyklová firma CAGIVA v Taliansku, ktorá veľmi malé množstvo MOKE vyrába do dnešných dní.

Určite sa teraz pýtate a kde je MINI COOPER? Sľubujem, že v budúcom čísle podrobne opíšeme štandardný COOPER 997 / 998 a COOPER S (Special) 1071 / 970 & 1275 a taktiež si niečo povieme o tvorcovi – JOHNovi COOPERovi, o slávnych víťazstvách na Rally Monte Carlo v šesťdesiatych rokoch a ako to bolo vlastne s diskvalifikáciou na Monte v roku 1966. Taktiež sa vrátim ku klasickému MINI, ktoré sme opustili v roku 1962 t.j. kedy sa objavili modely Mk. II, Mk. III, MINI 1000, modely CITY, MAYFAIR, SPRITE a limitovane serie ako napr. DESIGNER, CHELSEA, RITZ, ADVANTAGE atď. až do súčasnosti. Trochu som sa venoval iným verziám MINI, ktoré síce nie sú také slávne a legendárne, ale zato o mnoho početnejšie. Je nutné si uvedomiť, že originálnych štandardných COOPER 997 / 998 bolo vyrobených okolo 81.000 kusov a „špeciálov“ COOPER S

970 ccm len 963 kusov, 1071 ccm 4.031 kusov a 1275 ccm 40.153 (Mk. I až Mk. III) čo je dohromady 45.147 kusov „špeciálov“! Odznak AUSTIN MINI COOPER alebo MORRIS MINI COOPER malo na kapotách teda iba niečo vyše 126.000 minikov (nie sú tu zahrnuté Coopery od Innocenti a od Rovera, ktoré sa objavili po roku 1990). Keď sme už pri tých číslach, celkovo bolo vyrobených v Británii do dnešných dní okolo 5.300.000 kusov MINI všetkých druhov (číslo stále rastie!). V továrni MORRIS v COWLEY sa vyrábali len sedany väčšinou s odznakom MORRIS, ale aj malé percento s odznakom AUSTIN. Výroba tu skončila v roku 1969. V LONGBRIDGE sa vyrábali len AUSTINy sedan a všetky ostatné mutácie MINI (výroba MINI tu pokračuje spolu s malými typmi Roverov 100 / 200 / 400).

Dúfam, že tieto články sa Vám, čitateľom Mini magazínu páčia. Sú v podstate kompiláciou z rôznych prameňov (knihy, časopisy). Ak nájdete nejakú chybu alebo odlišnosť z nejakého iného zdroja budem rád, keď napíšete do redakcie. *Juraj Bukovčák*



Máte problémy s výškou vašeho MINI? Keith Calver vám pomůže odstranit všechny „nejnižší“ problémy

Všichni jsme to viděli. Znáte to – Mini, které je tak snížené, že se plazí „břichem“ po silnici, kola tak obrovská, že se může kvalifikovat na závody v Indianopolis, blatníčky tak široké, že se pod nimi vyspíte. Celkový dojem: vypadá agresivněji a tvrději než zakázkově upravený Harley, ale když se zeptáte majitele jak se to řídí, podívá se na vás ovčím pohledem a řekne, že vám po tom nic není. Faktem zůstane, že sice budete esteticky na výši, ale takováto úprava nemá na silnici opodstatnění.

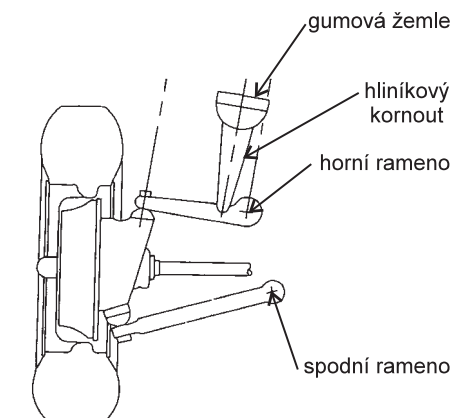
Situaci nepomáhá ani množství omylů, nepřesností a špatné žonglování s technickými termíny (názy) ohledně zavěšení náprav použitého u Mini. Se znalostmi, které získáte v tomto materiálu, můžete vyprodukovat Mini, které nejen dobře vypadá, ale též se dá uřídit.

Základy

Zavěšení nápravy u Mini je zcela unikátní použitím gumových pérovacích elementů (žemlí). Většina současných vozů používá vnutých pružin nebo torzních tyčí. Alex Moulton, expert na technologii zpracování gumy, přišel s touto teorií gumového pérování u Mini – byla to skutečná revoluce. Guma je považována za perfektní pérovací médium.

Může být vyrobena velmi kompaktní, při určitých tvarech je velmi dobře kontrolovatelná a je relativně lehká.

Když vozidlo najede na nerovnost, kolo se zvedne na rameni zavěšení (horní rameno), zatlačí hliníkovým kuželem (má tvar kornoutu na zmrzlinu) na gumovou žemli, která absorbuje náraz kola na nerovnost. Svým nejmenším průměrem sedí žemle na nejširší části kuželu a jeho druhý konec má jako ložisko ocelovou kuličku v nylonovém pouzdře (kloboučku), které je vloženo v otvoru horního ramene. Jak se kolo pohybuje nahoru a dolů přes nerovnosti, gumová žemle se stlačuje a narovnává.



Mini Cooper v plném letu. I standardní zavěšení, je-li dobře seřízeno, je velmi efektivní. Může ze to Moultonův gumový patent

boučku), které je vloženo v otvoru horního ramene. Jak se kolo pohybuje nahoru a dolů přes nerovnosti, gumová žemle se stlačuje a narovnává.

Všechny pružící prvky (a gumová žemle není výjimkou) mají tendenci kmitat. Pokud tomuto nezamezíme, pasažéři dostanou mořskou nemoc. Zatlumit kmitání odpružení má za úkol tlumič. Tlumiče, které zatlumí pružící prvek velmi rychle produkují velmi tvrdou jízdu, jak můžeme vidět na závodních autech se seřizovatelnými tlumiči. Tvrdé seřízení je dobré pro okruhy a pro kulečnickový stůl, pro auta na silnici se však nehodí.

Zde jedna poznámka: čím měkčí pérování a nastavení tlumičů, tím méně je takové auto vhodné pro ostrou jízdu. Na druhé straně moc tvrdé pérování a tvrdě nastavené tlumiče způsobí to, že kola odskakují z nerovnosti na nerovnost a nejsou příliš často v kontaktu s vozovkou. Nejvhodnější je použít právě tak tvrdé tlumiče aby dobře kontrolovaly kmitání kola, ale tak měkké aby dostatečně

absorbovaly nárazy. Je nutno navíc vysvětlit rozšířený mýtus; a sice, že tlumiče vymezují vzdálenost spodku vozu od vozovky (posaz vozu). Tato vzdálenost je závislá jen a pouze na délce hliníkového kužele od malého průměru gumové pružící žemle po ocelovou kuličku sedící si ve svém pouzděrku v horním rameni nápravy.

Snížení Mini proto dosáhnete buď výměnou standardních hliníkových kuželů za seřizovatelné kužely (Hi-Lo nebo Adjustaride jsou nejpoblárnější výrobky) nebo zkrácením oněch standardních hliníkových. Ale pozor, jen o kousek, těžko se nastavují. Veškeré úpravy světlé výšky vozu však mají další souvislosti – o nich dále.

Dále je nutné upozornit na to, že pokud vám Mini naráz znatelně klekne na jedné straně je pravděpodobně příčina v tom, že nylonový klobouček do kterého se opírá hliníkový kužel přes ocelovou kuličku nevydržel, praskl, či se opotřebením prošoupal a kulička sedí v zápichu horního ramene (bez mazání).



Tento okruhový Mini je extrémně nízko a má seřizovatelná spodní ramena pro nastavení negativního odklonu přední nápravy. Je to skvělé pro rovné, hladké okruhy, ale odskok při zatáčení je velmi silný. Citlivé řízení tohoto auta je pro normální silniční provoz nepoužitelné

Okamžitě je nutno komplet kulička + klobouček vyměnit.

Jak to pracuje

Vysvětlili jsme si základní pojmy a než půjdeme dál, vrátíme se do školy a naučíme se o zavěšení Mini trochu více. Přední kola jsou spojena s vozem přes horní a spodní přední ramena. Na koncích ramen visí na kulových (normálně svislých) čepích těhlice, v ní ložiska kola, v nich homokinetický kloub přenáší sílu motoru na kola. Na druhé straně jsou ramena kotvena do předního pomocného rámu. Horní přes jehlová ložiska a ocelovou osu, spodní přes gumové silentbloky – pěkné, funkční a jednoduché.

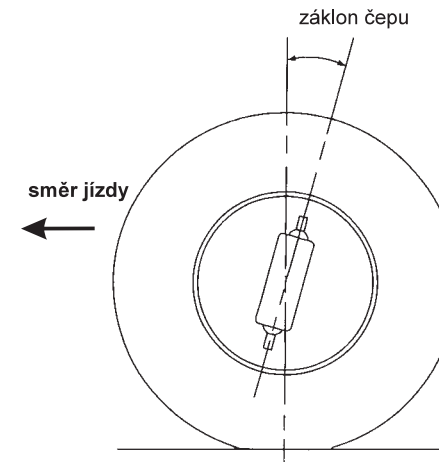
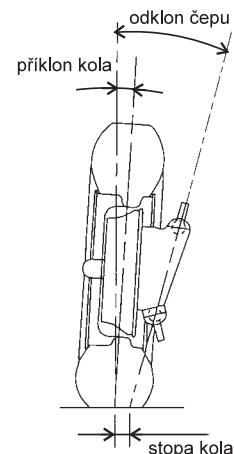
Tato ramena kontrolují statický úhel kola (odklon, příklon) – tzv. úhel svislého čepu a úhly které kolo vychylují při pohybu vzhůru a dolů. K zamezení pohybu kola vpřed a vzad (při brzdění a akceleraci) je použita vzpěra (tie-rod), která vede od vnějšího konce spodního ramene vpřed do pomocného rámu. Vychylyky do stran kontroluje řízení,

spojené s těhlicí kulovým kloubem a řídicí pákou. Zadní zavěšení je daleko jednodušší. Vše, co je jeho úkolem je to, že zadek auta nebude courat po zemi. Zjednoduší, vím, ale nejsem daleko od pravdy. Kolo jízdy na místě veliký odlietek – zadní kyvné rameno. Kývá se na hřídeli přišroubované na zadní pomocný rám přes jehlové a kluzné ložisko. Kývá se na konstantním poloměru.

Standardní výšku auta navrhli konstruktéři k práci s vhodnými úhly postavení kol a toto nastavení zajišťuje vůz kontrolovatelný a bezpečný! Pokud auto snížíme, nastavení a funkčnost se změní, což mnoho nadšenců opomíjí. Mírné snížení zlepšit jízdní vlastnosti a ovládání, ale velké má velmi vážné vedlejší účinky. Je to jako řídit prase. Nejraději byste vrazili klíčky tomu prvnímu, co by si je od vás vzal.

Terminologie

Než se pustíme do montování, vysvětlíme si terminologii, popíšeme jednotlivé prvky a zjistíme, jaký mají vliv na chování auta.



Napřed příklon/odklon svislého čepu. Prohlédněte si pozorně obrázek. Je to úhel, který svírá osa mezi horním a spodním kulovým čepem ke svislici. V této rovině jsou prvky nastaveny tak, aby vzdálenost průtoku země od vzdálenosti středu kola byla co nejmenší – z důvodů lehkého řízení a redukce zpětných rázů na kolo (tzv. stopa kola). Při snížení vozu se tyto hodnoty změní jen velmi málo, protože obě ramena se pohybují současně zhruba o stejnou vzdálenost na stejném poloměru – není to velký problém.

Záklon

Z bočního pohledu je horní čep za spodním (od středu osy kola). Úhel mezi spojnici čepů a svislicí se nazývá záklon čepu. Dovoluje srovnání a udržení kol v přímém směru při jízdě a též rovná kola při výjezdu ze zatáček. Zvětšení tohoto úhlu (trošku) zlepšit kontakt pneumatiky s vozovkou při ostrém zatáčení. Záklon kontroluje tzv. tie-rod (vzpěra). Zkrácením se záklon zvětšuje, prodloužením zmenšuje. Standardní nastavení je mezi 1–3 stupně pozitivní. Snížením vozu se prodlouží vzpěra, zmenší se úhel, a to není moc dobré.

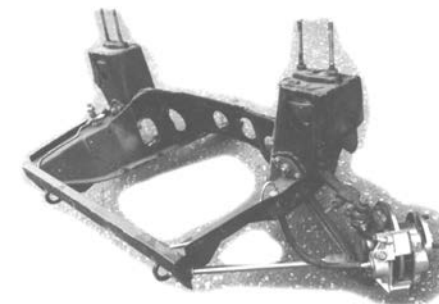
Odklon

Je úhel středu kola (svislice) ke spojnici obou čepů – pohled zepředu (prohlédněte si obrázek). Velikost úhlu ovlivňuje okamžitou reakci vozu při natáčení kol. Pozitivní odklon reakci zpomaluje, negativní urychluje. Tento

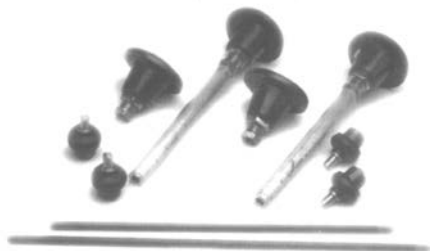
úhel je kontrolován délkou spodního ramene. Sériové Mini má pozitivní odklon mezi 1–2 stupni. Snížením získáme negativní odklon – to je žádoucí.

Sbíhavost

Základně jde o rozdíl mezi vzdálenostmi náběžné a úběžné hrany páru kol – vpředu a vzadu. Sbíhavost (rozbíhavost) ovlivňuje jak chování vozu při zatáčení, tak při jízdě přes nerovnosti a ve svých extrémních hodnotách též při klidné jízdě po rovné silnici (v neposlední řadě pocítíte chybné nastavení ve své peněženice v podobě rychlé



Přední rám s vyobrazením horního a spodního ramene a přední vzpěry. Ramena kontrolují odklon kola a svislého čepu. Spodní rameno je zde prodlouženo, cílem je získat negativní odklon kola. Přední vzpěra (tie-rod) od spodního ramene dopředu do rámu kontroluje záklon svislého čepu, má podstatný vliv na rovnání kol při výjezdu ze zatáčky



Hi-Lo pérování (seřizovatelné) je právě jeden ze způsobů, jak změnit světlou výšku auta. Mírné snížení vozu se příznivě projeví na řízení, protože zvětšuje odklon kola, ale musíte mít v pořádku geometrii



Tyto úchyty vám dovolí seřízení odklonu u zadní nápravy. Nejsou však nepostradatelné

ojetých pneumatik). Mini má větší vzdálenost mezi přední (náběžnou) hranou přední pneumatiky – auto je rozbíhavé vpředu, a menší u zadní pneumatiky – auto je sbíhavé vzadu. Jednoduše řečeno: Pokud jdou kola od sebe (ve směru jízdy) jde o nápravu rozbíhavou, pokud k sobě, jde o nápravu sbíhavou. Jsou-li kola přesně paralelně vedle sebe, jde o seřízení nulové.

Podívejme se nejprve na přední nápravu. Příliš velká rozbíhavost je příčinou nestability vozu na nerovném povrchu, výrazně se opotřebovávají vnitřní strany pneumatik. Velmi malá rozbíhavost, nulové nastavení nebo dokonce sbíhavá náprava vede k nestabilitě vozu při rovné jízdě, až stranovému pohybu (cukání) v řízení a vede k rychlému opotřebování vnějších stran běhounu pneumatik.

Naopak rozbíhavá zadní náprava vede k „ujždění“ zadní části vozu, hlavně v zatáčkách, auto jede rychle „do smyku“. Sbíhavost je zde nutná ke stabilitě vozu.

Standardní nastavení je vpředu 1/16 až 1/8 palce rozbíhavost, vzadu stejná hodnota sbíhavost. Tyto hodnoty doporučuji přesně dodržet. Snížením auta přední rozbíhavost zvětšíme, a to není to pravé. Na zadní nápra-



Seřizovatelné tlumiče vám dovolí změnit tuhost nápravy, omezit odskoky a kmitání gumových pružicích žemlí, ale netřeba to přehánět. Vyrobité tím jen jankovitou poskakující kozu

vu nemá snížení auta vliv. Nesprávné seřízení náprav zvyšuje též vliv ostatní geometrie na nápravu a je možnou příčinou dalšího negativního jevu – odskoku natočeného kola.

Odskok – zatáčení

Hodně majitelů hledá pro tento jev vysvětlení v montáži velmi širokých kol, přesahu středů kol ven z vozu (oproti std. kolům). Jde však pouze o podobný efekt. Ve skutečnosti je odskok (změna natočení kola) zapříčiněn přechodem ze sbíhavé do rozbíhavé (a naopak) nápravy jak se pohybují ramena nápravy a řídicí tyče při jízdě po nerovnostech. Rozdily v délkách, poloměrech pohybu a pracovními úhly mezi relativně krátkými rameny zavěšení a relativně dlouhými prvky



Stejně jako lepší řízení, zvyšuje snížení vozu také „estetiku“. S pneumatikami, které vyplní blatníčky je Sedan (vpravo dole) „agresivnější“ než tento Van

řízení, jsou značné. Zde je nutno hledat příčiny toho, že auto samovolně zatáčí vpravo či vlevo, jak se zrovna (přes nerovnosti) proti sobě pohybují všechny prvky zavěšení a řízení. A tak co s tím? Asi nic jiného než překontrolovat geometrii nápravy a mít na paměti, že výrazným snížením vozu tento efekt jen násobíme.

Jak moc dolů

Snížení Mini o rozumnou míru – tak 1 až 1,5 palce – je možné. Já dávám přednost té menší hodnotě. Řekli jsme si, že všechna pro mají své proti, a už také rozumíte terminologii a víte co který prvek dělá a jaký má vliv

na ostatní prvky i na celek. Velmi důležité je, abyste měli veškerou geometrii změřenou, a to jak u standardního auta, tak po snížení. Jděte do dobrého servisu a vezměte sebou veškeré dostupné údaje o zavěšení. Příště si povíme o tom které díly lze upravit, o kolik možno změnit nastavení náprav a hlavně co nedělat. Není zde nic o Hydro-Mini – výklad tohoto pérování je na samostatný článek – nicméně terminologie a funkce zavěšení náprav jsou shodné.

Mini Magazine (leden 1997) – český překlad F.S.R. Legia – František Rakouš





Výkon pro veřejnost

Váš motor je nyní hotov, ale jak z něj dostanete optimální výkon? Bill Richards má další nápady, které pomohou, ale nezruinují vás

Mnoho majitelů Mini rozumí tomu, že výkonnost je klíč k tomu aby jejich motor měl více síly. Teorie je zde jednoduchá: čím více paliva a vzduchu lze v motoru spálit, tím rychleji pojedete. Proto je důležité aby motor nasával správné množství správně bohaté směsi, aby ji zapálil v ten správný moment. Není-li jeden z těchto předpokladů splněn, ztratíte nejen výkon ale i peníze protože se znatelně zvýší spotřeba.

Pro motory série A doporučuji vždy bohatší směs. Pomáhá odstranit detonační spalování a chladí povrch pístů, bloky válců a motorovou hlavu – nepřímo tak prodlužuje životnost motoru.

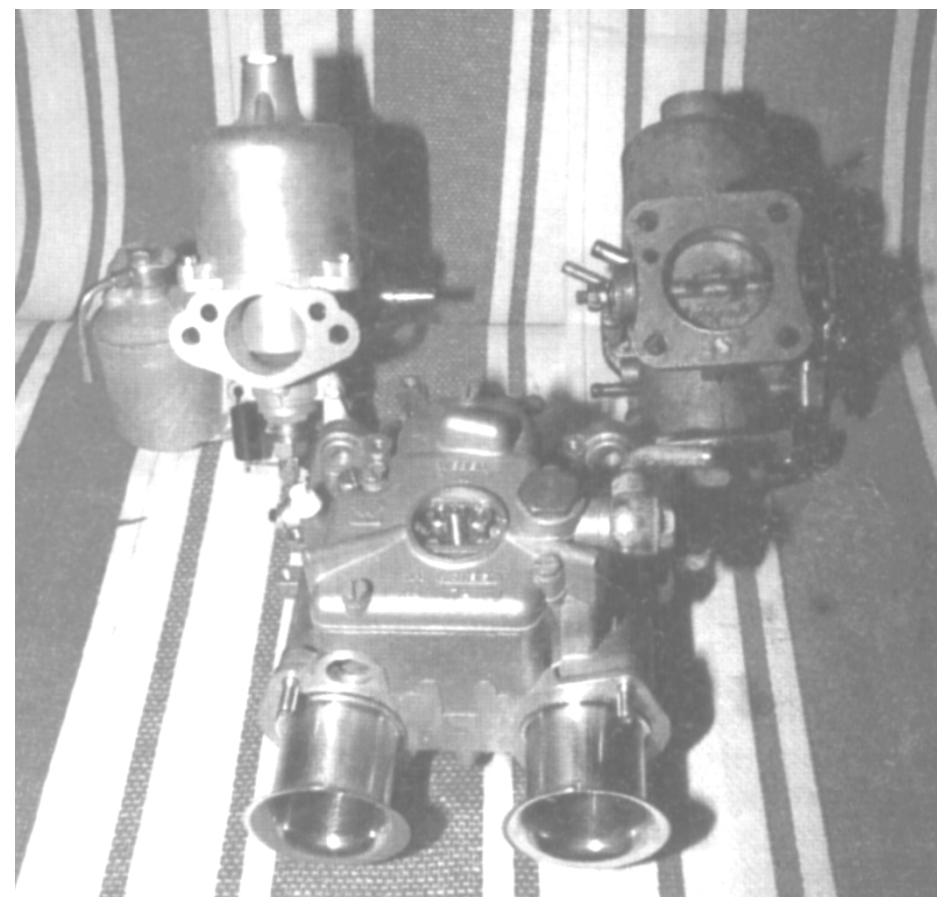
Jaký karburátor

Pro ideální dávkování paliva potřebujete vědět jaký použít karburátor. Zde je můj názor.

Silniční Mini (malá vrtání do a okolo 1.000 ccm) pojedje lépe použijete-li

HIF 38 karburátor z litrového Metra. Pro velká vrtání použijte HIF 6 z Metra 1,3. Pouze pro velmi speciální motory (nad 100 koní) potřebujete Webera, a to vždy vyžaduje modifikaci přepážky za motorem, podobně jako montáž turbíny. My používáme k úpravě bateriový box jako karosářský díl.

Pokud nainstalujete do svého agregátu velmi průtočný karburátor, ztrácíte výkon hlavně v oblasti nízkých otáček. Karburátorové páry, montované v Cooperech a dalších modelech jsou prima. Jejich seřízení bývá stabilnější než se obvykle předpokládá, ale obtížněji se ladí, hlavně amatérsky. A přitom pár SU's vám nedá víc než pár koní oproti dobře seřízenému singlu. Aby karburátor dodával správnou směs je nutná jeho celková renovace (viz první loňské číslo našeho magazínu). Speciální pozornost věnujte hřídelce škrtící klapky. Často potřebuje nalisovat nová ložiska.



Použitelné karburátory. Robustní Weber pro silné motory 100 koní a více. Jinak zůstaňte u SU (vlevo) nebo použijte typ HIF z Metra (vpravo)

Správné jehly

Velmi důležitým prvkem vašeho karburátoru je jehla. Známe pouze jednu správnou cestu – na válcovou zkušebnu. Zapomeňte na publikace, které doporučují jehlu XXL, že je dobrá, NENÍ! Vše, co vám umožní je nastartovat a když se budete ještě trochu snažit motor nezdechne. Potom však musíte nechat motor naladit u odborníků – nic jiného vám nezbyvá. Stavím motory léta a vím přibližně které jehly použít, ale konečnou práci dělám vždy na motorové brzdě! Můj favorit je jehla BBC pro 1,75 SU karburátory. Je ve špičce bohatá a trochu chudá všude jinde. Můžete mně často vidět pilovat BBC

jehlu dole k zajištění správné bohatosti směsi ve všech režimech. Tuto práci musíte dělat s analyzátozem výfukových plynů – a ten má doma málo kdo.

Otevřená klapka difuzéru

Něco, co můžete udělat sami, je utratit nějaké peníze za nové lanko plynu. Viděl jsem mnoho karburátorů, které nedávaly plný výkon proto, že byl zarezlý nebo poškozený bowden. Rovněž dávejte pozor aby v tlumiči pístku v karburátoru byl dostatek oleje, jinak budete mít línou akceleraci. Víím, že samozřejmě používáte ten správný SAE 20 olej, naplněný do výšky



K & N kuželový vzduchový filtr je perfektně účinný a dostatečně průtočný. Použijte trošku vazeliny na utěsnění hlava karburátoru



Napasujte hliníkové Metro sání přesně na těsnění. Odstraňte nerovnosti uvnitř odlitku. Leštít není zapotřebí

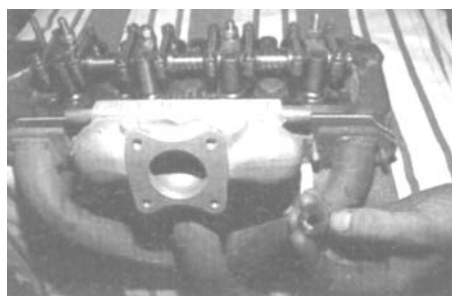
12,5mm od horního okraje, ale já používám obyčejný motorový olej multigrade, naliji celý tlumič a nechám karburátor aby si optimální hladinu našel sám. Přebytek oleje vyteče odvodušňovací dírkou ve víčku (šroubení) tlumiče. Nikdy jsem s touto metodou neměl problémy.

Proudění vzduchu

Tak, a o palivu je to vše. Nyní jdeme na proudění vzduchu. Budete mít pěkně upravenou motorovou hlavu s dobře průtočnými kanály, která dobře „dýchá“ a nyní omezíte plnění motoru standardním vzduchovým filtrem. To není dobré co? Já používám kuželové K & N filtry. Vyrzčí velice dlouho pokud je pravidelně čistíte a olejujete a jsou velmi výkonné pro filtraci vzduchu. Pro utěsnění mezi filtrem a karburátorem použijte trochu vazelíny, zabráníte vniknutí nefiltrovaného prachu do motoru. Viděl jsem spoustu motorů zničených jen pro nesmyslnou ideu, že motor lépe „dýchá“ bez vzduchového filtru. Silniční prach zamezí dokonalemu uzavření ventilu a velmi brzy vniká mezi píst a vrtání. Zde vytváří spolu s palivovou emulzí něco jako brusnou pastu.

Malé odbočení

Dostanete mnoho netovárních sacích potrubí, na které můžete namontovat nejroztodivnější karburátory. Než však využijete toho koně navíc, vezte, že hliníkové



Tam, kde nesedí výfukový sběrač přesně na hlavě (většinou střední trubka), navařte kapku na podložku. Vymeňte tím mezery

sání z Metra je těžko překonatelné. Je nutné jen málo upravit vnitřek a přesně je napasovat na těsnění. Dobře vyrobený trubkový LCB výfukový sběrač s dobrým tlumičem jako je RC 40 zaručuje, že studená spálená směs rychle odchází. Střední část levnějších sběračů mnohdy nejde pořádně upevnit. Pomůže navaření na přírubě nebo podložka.

Palivo pro zdatné

Doprava paliva do karburátoru nebývá v popředí zájmu majitelů, ale když chcete spolehlivý motor poradím vám: vložte mikrofiltr do vedení mezi podávací čerpadlo a karburátor. Zachytí zbytky nečistot z nádrže a zabrání ucpání kanálků karburátoru. Měňte filtr při každé větší údržbě. Používejte pouze hadičky určené



Elektrická benzínová čerpadla (standardní vpravo) musíte použít až do stočňového a silnějšího motoru. Používejte správné hadice a průtokový filtr

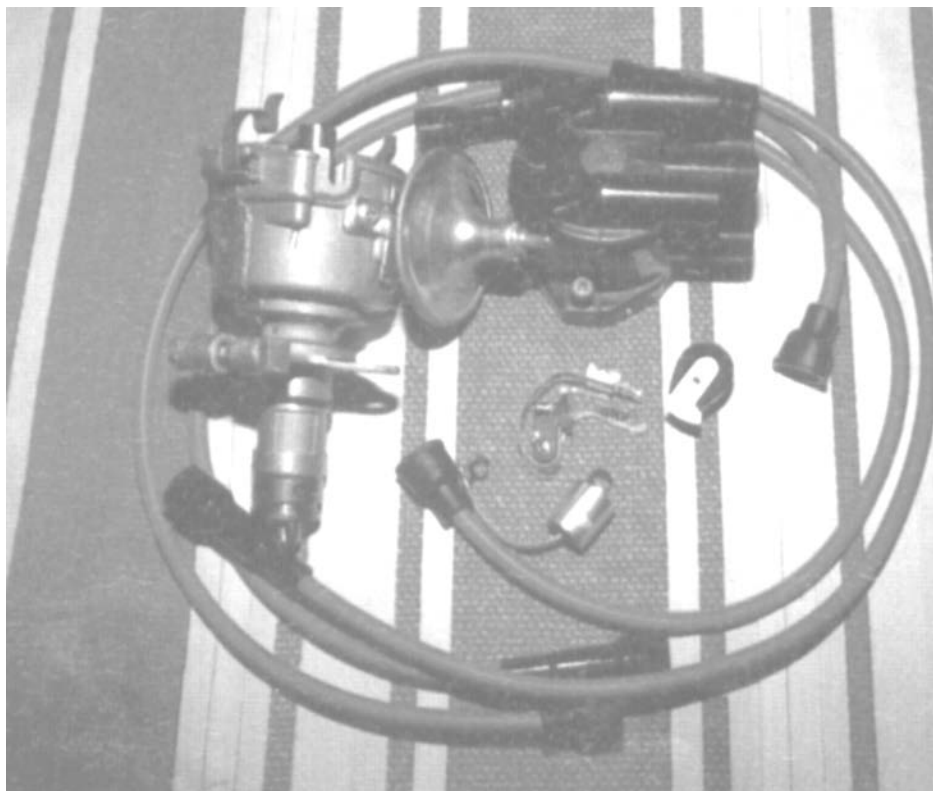
pro dopravu paliva, normální hadice brzy změknu a prosakují! Standardní palivová pumpa dokáže nakrmit až sto koňové motory a spotřebuje velmi málo výkonu. Musíte pouze kontrolovat plastovou mezipodložku pod pumpou, a je-li naprasklá, vyměňte ji. Použijte těsnění z obou stran této vložky! Měníte-li pumpu za elektrickou, použijte dobře známý typ se zabudovaným filtrem a přesvědčte se, že dává správný tlak (3–5 psi). Více tlaku znamená přepřívání karburátoru. Tak se dostane benzín až na pístní kroužky, tedy zředěný olej v nejcitlivějším místě a přidřený motor po pár kilometrech.

Cítíš závrať

Dobrá, probrali jsme palivo, teď se budeme zajímat o zapalování. Potřebujete „tlustou“, bohatou jiskru, která zapálí směs právě v tom správném okamžiku pro běh naprázdno, při akceleraci i pro plný výkon. Tuto práci musí odvést rozdělo-

vač. Sériový plně postačí pro standardní motor, byl pro něj nakonec vyroben. Problém nastane, když motor upravím. Čím více komprese, tím více musím o časování zapalování přemýšlet. Než se však pustíme do úpravy standardního rozdělovače prohlédneme si pár věcí.

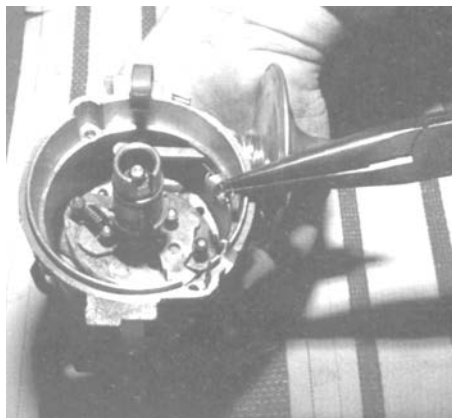
Za prvé: opotřebovaná, ohnutá hřídelka vaček dovolí změnu úhlů otevření kontaktů přerušovače a tím různý předstih zážehu pro jednotlivé válce. Snadno můžete opotřebení změřit. Nastavte vůli kontaktů přerušovače na 0,4 mm a pak změřte vůli kontaktů spárovými měrkami pro každé otevření kontaktů, čtyřikrát na jednu otáčku. Pokud naměříte větší rozdíly než 0,1 mm potřebuje váš rozdělovač repasi. Zkontrolujte závitky, které drží kontakty na destičce. Pokud jsou stržené nebo jinak špatné, najdete lepší destičku. Jinými slovy: nikdy nepoužívejte na tomto místě samořezné šroubky!



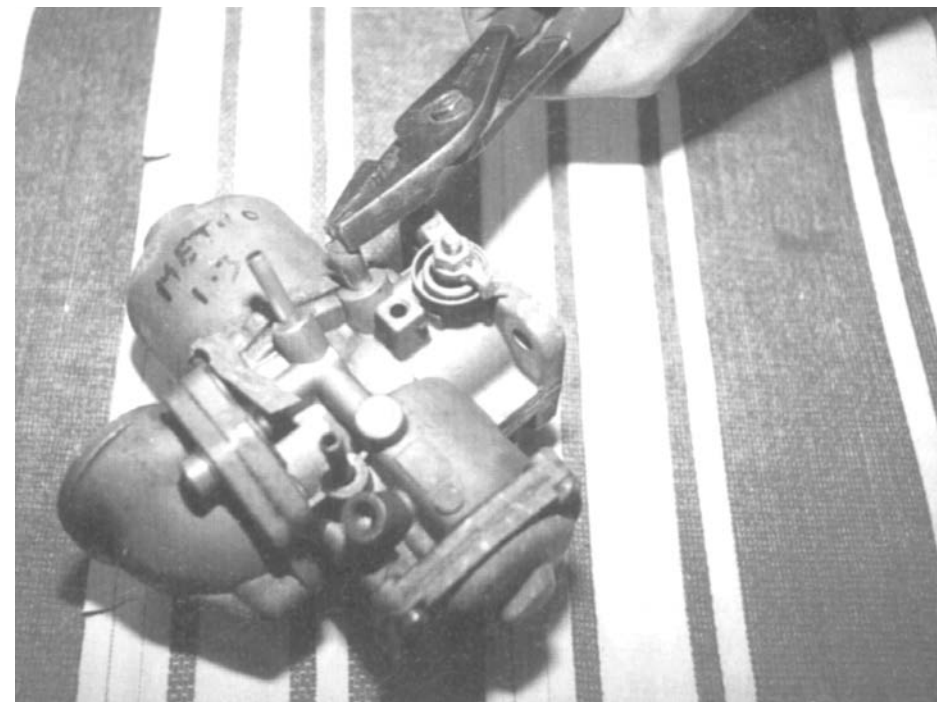
Příslušenství rozdělovače i se svíčkami by mělo být vyměněno při každém větším servisu. Používejte kvalitní nalisované koncovky



Používejte rozdělovač s asymetrickou vačkou a kontrolujte její opotřebenění na všech čtyřech vrcholech vačky



Poměr rozevírání (regulace) je upraven silnějšími pružinkami (k dostání u specialistů)



Odpojte přívod podtlaku z karburátoru a zasuňte mosaznou přívodní trubku kleštěmi. To samé udělejte na rozdělovači

Jiná věc je typ a výrobce rozdělovače. Já používám Lucas, s Ducelierem nepracuji. Upřednostňuji Lucas s asymetrickou vačkou na hřídelce otevírání kontaktů. Podíváte-li se na hrany vaček a uvidíte lehké zaoblení plochy je to ten pravý typ. Zabrání totiž odskoku kontaktů až do 6.500 ot/min, což na silnici bohatě stačí.

Záloha, výhoda

Teď vás čeká pečlivé, jemné ladění rozdělovače. Na odstředivý regulátor instalují tvrdší pružinky na závažička a seřídím odstředivý regulátor modifikací destičky pod závažičky. Navařím na špičku malou kapku. Přidáním nebo odebráním materiálu v tomto bodě mohou řídit maximální rozchod závažiček. Celková regulace při 4.000 ot/min by měla být 28° u motorů s velkým vrtáním. Potřebuji dobrý stroboskop, nic víc. Pokud odečtu jinou hodnotu rozeberu znovu rozdělovač a odeberu nebo přidám materiál. Při takto modifikované odstředivé regulaci je

podtlaková zbytečná, ale nedemontujte ji! Odpojte podtlak a pomocí kleští zasuňte vývodovou trubičku. To samé udělejte na straně karburátoru. Máte-li mosaznou trubičku, pomocí pásky ji připevněte ústím směrem k zemi.

Fond budoucnosti

Doporučuji výměnu dílů rozdělovače při každém servisu! Nová kladívka, palec, kondenzátor, víčko, svíčky a měděné kabely. Není to až tak moc drahé a prevence je lepší (a levnější) než oprava. Pokud chcete točit více než 6.500 ot/min., tak potřebujete elektronický zapalovací systém. Použijte ověřený jako je Lumenition, Lucas, Piranha, ale vždy používejte měděné kabely ke svíčkám. Zjistil jsem, že vysoké napětí poškozují drahé silikonové kabely.

Nejlepší nemusí být nejdražší.

Mini Magazine (leden 1997) – český překlad F.S.R. Legia – František Rakouš

Soutěž Soutěž Soutěž Soutěž

Pokoušel jsem se umluvit Jardu Kodla k sepsání historie Mini-hnutí v Českých zemích za všechny ty roky. Dopadl jsem neslavně – tvrdí, že si již mnoho nepamatuje. (Asi bude třeba důraznějšího přesvědčování.)

Vyhlašuji proto **soutěž o nejzábavnější historky z minulých srazů**. Pokud máte nějakou v zásobě, podělte se o ni s ostatními. Zašlete (pokud máte) i fotografie – bezpečně je vrátím.

Všechny vaše zábavné příběhy uveřejním a nejkouzelnější z nich bude redakce každého čtvrt roku odměňovat cenou, která nebude jen symbolická.

Upozorňuji na článek o loňském třeboňském srazu v březnovém čísle časopisu Auto Tip (5/8. ročník). Zaslala mi jej paní Rakouská (díky!). Nutno konstatovat, že redakorská práce se lepší, již o nás nepišou úplné nesmysly. Napasován, jak jinak, na Mr. Beana, artikuluje článek podepsaný -mk- odposlouchané názory, ale aspoň si nevymýšlí. Snad se i v dalších našich motoristických časopisech začne o Mini psát alespoň trochu zasvěceně.

Doporučuji několik dalších internetových adres. Kromě základní www.mini.co.uk, což je oficiální ROVER-ovská stránka z níž můžete např. poslat pěknou pohlednici svým známým, doporučuji novou stránku AVONBARu www.racecar.co.uk/avonbar, neustále se lepší www.minimania.com a její zrcadla. Pokud budete trpěliví, dostanete k dispozici on-line katalog dílů včetně sportovních speciálů (vše s ceníkem v US dolarech) a vřele doporučuji linky na ostatní „minimaniacké“ stránky.

Minimagazín otevřel nedávno svoji domovskou stránku – www.minimag.co.uk. „Jede“ zde FAQ, což je konference o technických problémech, najdete zde adresář klubů s kontakty a další zábavné věcičky. Z Mini Magazínu samotného se toho moc nedovíte, natož aby bylo možné některé číslo „stáhnout“. Vždyť stojí alespoň dvě libry!

O technice, dokumentaci, přehled výrobních (WIN) čísel aut v jednotlivých obdobích atd. se asi nejvíce dovíte ve Švédsku. Základní adresa je <http://ziemann.tsl.uu.se/petterss/minihome.html>.

Z klubových WEB-ovských stránek mě zatím nejvíce zaujaly dvě: www.yellowperil.demon.co.uk a holandská www.minisevenclub.nl a již zmíněná Petterssova švédská pro svoji skvělou technickou erudici. Problém, jako všude u naděnců, je chabá aktuálnost.

Náhradní a jiné speciální díly si můžete objednat na adresách: www.moss-europe.co.uk, dále ourworld.compuserve.com/homepages/midland_mini_centre a www.minispares.com, speciální oleje pro závodní a sportovní vozy „historic“ pořídíte na <http://dialspace.dial.pipex.com/pdpr/penrite.html>. Počítejte však s cenou tak pět liber za litr.

Ze zahraniční nabídky na letní akce vybírám jen namátkou některé zajímavé. Větší na se totiž děje za kanálem, a málokdo si tam od nás zajede. Kalendář akcí našich německých kamarádů mi bohužel nikdo nezasiílá a na internetu jsem také nic nenašel. Pokud máte informace o akcích (jakýchkoli) spojených s Mini, dejte mi prosím co nejdříve vědět, ať je stihnu otisknout v příštím čísle.

Rakouský klub pořádá **letní sraz ve Weld-viertelu** ve dnech 13.–14. června. Pojedete ze Znojma (nebo od Třeboně) na Horn. Dále se musíte orientovat sami, neboť podrobnějších informací nemám.

Festival **Mini v parku** (letos druhý ročník) se koná v neděli 16. srpna v Cornbury parku šest mil od Oxfordshire. Vstupné 5 liber, děti do šestnácti let zdarma. Bude tam spousta aktivit – namátkou: soutěž elegance sponzorovaná AUTO GLYMem, soutěžní vložka, létání helikoptérou, bungee jumping, autobazar, bazar ND, klubové stránky s upomínkovými předměty... Na organizaci se podílí Mini Magazin. Informační linka 01452/307181.

Mini Festival je od 6. do 7. června ve Finlake Holiday Parku (Chudleigh, Devon, několik minut po A38 jižně od Exeteru). Pořádá West Of England Mini Club. Kontakt 01626/368828, rezervace ubytování na 0126/853833

Mini Magazin participuje též na akci **The Swiss Roll** – velkém to zážitku pro všechny Mini-maniaky (nenechte si ujít!). Startuje se ve čtvrtek 28. května v jedenáct hodin na trajektu z Doveru, končí tamtéž 2. června. Můžete strávit úžasný Mini-týden za pouhých 149 liber (necelých devět tisíc korun). Uvítají všechny Mini nadšence z celého světa, ubytují vás v hotelu s pevninskou snídaní „continental breakfast“, zadarmo dostanete čísla a samolepky a dále šest butelek vína od Calais Wine & Beer Compánie. Dobré co? Hned telefonujte na dispečink do Doveru (01304/380244, 375581 nebo faxujte na 01304/375581) a sdělte jim číslo své kreditní karty. O nic jiného se asi nemusíte starat.

V Himley Hall '98 na „jižním středozemí“ se koná britský Mini-den **British Mini Day** dne 24. května od 10. hodin. Mimo jiné zde můžete zaparkovat na vyhrazeném parkovišti, dostanete ty nejlepší a nejnovější díly, též „ojeté díly“, můžete se zúčastnit konkursu na „nejlepší Mini“, jako klub můžete vystavit více jak šest aut (včetně volného průjezdu) za sto liber, můžete vyhrát Mini za pouhou libru a „divoce“ se projet. Ihned volejte 01384/440060.

Za účasti šesti zahraničních klubů proběhne bristolský den Mini **Bristol Mini Day** 10. května ve Saint Brendans Ground ve Filtonu. Jižně po A38, míli od křižovatky s M5. Když zabloudíte, ptejte se na čísle 0117/9559559.

19.–23. června se můžete zúčastnit **Ceny Alp**. 1.600 kilometrů tratě vám nadiktují na telefonu 01865/715551

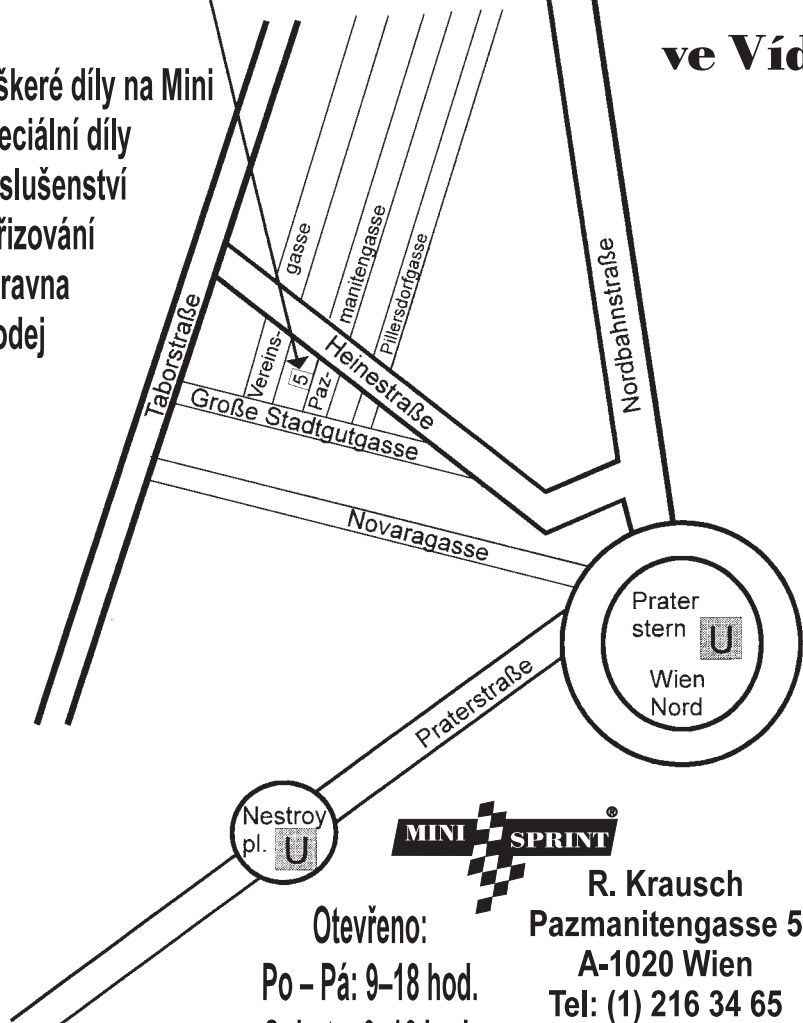
Mini Magazin samozřejmě distribuuje také spoustu literatury pro nadšence. Poštovně vychází na šest liber za dvě knížky a dvě libry za každou další. Můžete si objednat např.: *Essential Mini Cooper*; *Mini & Mini Cooper*; *The Colour Family Album*; *More About Mini*; *Road Test Collections* (obsahuje *Gold Portfolio 1959–69*, *1969–80*, *1981–97*, *High Performance 1960–73*, *Cooper 1961–71*, *Moke 1964–94*); *Tuning BL's A-Series Engine* (od Vizarda – doporučuji); *Mighty Minis*; *Original Cooper and Cooper S*; *Purchase & Restoration Guide*; *How To Modify Your Mini* (též Vizard); *Restoration, Preparation, Maintenance*; *Tuning The Classic Mini* (Clive Trickey); *The Complete Mini*; *Mini & Mini Cooper Step by Step Service Guide*; *Mini Owner's Survival Manual*; *Works Minis: The Illustrated History*; *The Big Mini Book*; *The Sportinf Minis: a Collector's Guide*; *Mini: 35 Years On*; *Mini: a Celebration*; *Monte Carlo: The Mini Legend*; *Works Rally Mechanic*; *Mini Official Workshop Manual 1959–1976* (lze koupit variantu s australskými mutacemi – doporučuji všem, kteří jezdí do zahraničí pro náhradní díly); *Mini Troubleshooter*; *Official Owner's Handbook* a spoustu dalších.

Objednávejte na adrese Mini Magazínu: Mini Magazine (Dept BS); Messenger House; 35 St Michael's Square; Gloucester GL1 1HX; UK. Platit se dá spolehlivě poštovním šekem, jako cokoliv jiného do ciziny. Knížky samotné stojí mezi deseti a dvaceti librami a přijdou vám jako obchodní zásilka. Pak musíte přesvědčit celníky, že v Británii je na knihy nulové DPH.



Specialista pro Vaše MINI ve Vídni

Veškeré díly na Mini
Speciální díly
Příslušenství
Seřizování
Opravná
Prodej



R. Krausch
Pazmanitengasse 5
A-1020 Wien
Tel: (1) 216 34 65
Fax: (1) 216 06 63

Otevřeno:
Po - Pá: 9-18 hod.
Sobota: 9-12 hod.

Prodám

Nové primární mezipřevody (rovné zuby převodový poměr 1:1) pro motory A i A+ sada 3 kusy 4.850,- Kč
 Sedmidílná speciální sada převodů (8 převodových poměrů) + dvě vložená kola, v dřevěné krabici . 16.500,- + 1.980,- Kč
 Hi/Lo seřizování světlé výšky auta, čtyřdílná sada, zadní tyče ocelové, velmi robustní, bez kluzných kuliček 2.500,- Kč
 Dobré použité hlavy motoru - orig. Cooper 998 ccm - 12G295 4.080,- Kč
 Použitá hlava 12G202 - Cooper 997 ccm a 1.098 ccm 4.000,- Kč
 Raritní orig. volant Mk. 1 (2 kusy) . 1.100,- Kč
 Čalounění stropu Mk. 1 1.000,- Kč
 Originální blok motoru Cooper 997, rarita (i výměna) 2.950,- Kč
 Ojnice, různé typy motorů (848, 998, 997, Cooper a pod.) vyvážené, vylehčené vyleštěné sada 4.000,- Kč
 Ojnice 1.300 ccm typ (vyvážené, leštěné, lehčené) sada 4.800,- Kč
 Originální soutěžní karburátor Reece Fish, polovstřík 1,5 palce, seřizovatelný, s potrubím (velká rarita) 8.272,- Kč
 Tlumič torzních kmitů, dobrý, GT typ 880,- Kč
 Různé bloky (848, 998, 1.098) . od 1.000,- Kč
 Různé klíky (848, 998, 1.098) . od 1.000,- Kč
 Rozvodové zvedací tyčky, leštěné, pro malá vrtání 800,- Kč
 Dobré topení 720,- Kč
 Stranové kryty topení na Mk. 1, originál, rarita, pár 600,- Kč
 Mk. 1 přepínač blinkrů, originál, bez signálního světla 600,- Kč
 Mk. 1 střední plast přístrojové desky, uchyacení tachometru, rarita 580,- Kč
 Lucas dynamo, orig. 700,- Kč
 Velká řemenice vodní pumpy . . . 500,- Kč
 Motor Mk. 1, rarita + plastový obal na čerstvý vzduch 1.150,- Kč
 Polotovary sání na 40,45 Weber . . 445,- Kč
 Speciální bronzová ventilová vodítka (sada 8 kusů) 920,- Kč
 Mk V přední šrouby, silentbloky a podložky uchyacení rámu 450,- Kč
 Zimní dečky (zateplení) na přední mřížku - tři různé typy od 900,- Kč
 Kola Metro Turbo - ocelová - 315 mm, 12,5", 5 kusů 1.550,- Kč
 Hydrolastic - zadní hřídele 550,- Kč
 Rozvody - simplex 250,- Kč

Kompletní i nekompletní motory, originál A typ 848 ccm a 998 ccm, blok 1275 ccm převrtaný na 74 mm nabídněte
 Motorek a převod střechačů Mk. 1 . 950,- Kč
 Lehčený setrvačnick + přitlačák . 1.150,- Kč
 Dveře pravé Mk. 3 900,- Kč
 Přední rám Mk. 5 1.850,- Kč
 Přední sedačka červená Mk. 1/2 . 650,- Kč
 Zad. sedák a opěr. červ. Mk. 1/2 . 850,- Kč
 Karburátory 1,5 SU, 1,25 SU, dvojité 1,25 SU s originálním sacím košem, sací koše na samostatné 1,25 SU nabídněte
 Vačka 648/649 - 300°/300° 1.500,- Kč
 Vačka 544 1.250,- Kč
 Standardní vačky od 600,- Kč
 Plechové víko ventilů 450,- Kč
 Víko rozvodů - A typ 380,- Kč
 Ocel. štit prsou rozvodu 300,- Kč
 Vahadla rozvodů 848, 998, 1.098 A typ, stojiny, hřídele sada 800,- Kč
 Mk. 1 a 2 - olejový filtr (nádobka, horní víko, šroub) 550,- Kč
 Zadní víka bloku pár 150,- Kč
 Sací a výfuková potrubí 1,25", 1,5", 1,75" a standardní nabídněte
 Metro Turbo - přední svodová roura výfuku s kloubem nabídněte
 Plastové blatníčky široké pár 250,- Kč
 Starší brzdové hadičky př. i zad. . od 60,- Kč
 Unašeče na poloosy - Mk. 1 (na velké gumové kříže) po 450,- Kč
 Unašeče do diferenciálu - Mk. 1 (na velké gumové kříže) po 400,- Kč
 Nabízím nanášení keramických a molybdenových vrstev a disperzantů na díly motorů. Jde o tepelné bariéry a kluzné vrstvy, USA patent, špičkové materiály a technologie původně pro kosmický program. Těž speciální povlaky na výfukové svody. Vyšší tepelná účinnost, plnicí účinnost a výkon. Nižší teplota nasávané směsi a lepší spalování. Prodloužení životnosti dílů až desetinašobně. Na vyžádání ceník a bližší informace.
 Další drobné věci! Možná je i výměna. Hlavně za originální drobnosti „BMC“ v originálních obalech, krabičkách s „Rosettou“, dále uvítám literaturu - pouze originální „Period“ věci. Dále připravuji vysokopevnostní převody pro tři i čtyřsynchronní převodovky, také pěti a šestisynchronní typy! Dále kola diferenciálů s přímými zuby, převodové poměry 2,9:1, 3,1:1,

3,44:1, 3,9:1, 4,2:1. Možnosti výroby záleží na množství objednávek. Sháním pojistkové skříňky 7FJ a 6FJ a 6RA relátka + 4TR regulátory! **F.S.R. Legia**. Kontaktujte: František Rakouš, Mezipolní 1092/6, 141 00 Praha 4 Michle, telefon: (02) 4294864, mobil (02) 90043005

Prodám Mini Clubman (1.100 ccm), originální stav, velmi zachovalý . . . 55.000,- Kč Jaroslav Forejt, Borová 1, 312 12 Plzeň

Mini 1342 ccm zelený, 92 PS, 3,1 diferenciál, Janspeed výfuk, pneu Yokohama; dále 4 ks Al disky 5J 10.

Tomáš Ubl, telefon: 0311/686367

Austin A 50 „Kembridž“, r. v. 1955, pojízdný, levostranné řízení. Nutno dokončit repasi – lak, čalounění dveří. Mnoho náhradních dílů včetně autokolébky. Cena dohodou.

Zdeněk Veleba, Strmá 37, 616 00 Brno, telefon: 05/758630

Austin 1100 s motorem 1275, r. v. 1963, č. karoserie A-AS10L-131A. Neodhlášené, OTP do 6/97, SPZ Praha, pojízdné a v dobrém stavu. Koupeno v roce 1969, třetí majitel. Má chladič oleje. K vozidlu asi 1000 kg náhradních dílů, především podvozkové a motorové, ale i rám v dobrém stavu a mnoho dalších.

Karel Šedivý; Irkutská 2a; 110 00 Praha 10; telefon domů (02)7819458, do práce (02)7075237

Austin Metro, cena dohodou, nutno vidět. Trávníček (0506)94424

Austin Allegro 1.5 ve stavu 1A, druhý majitel, barva písková Shandglow, nerezavé, v roce 1997 výměna všech hydrogasů, nová náplň HSF. Vozidlo k vidění u Milana Rooba, Vysoká Pec, okr. Chomutov, tel. (0602)473935 kdykoliv. Cena do 35.000,- Kč. Spěchá

Austin Allegro 1.5, zelený, plyn BRC v roce 1997, zcela zachovalý, garážovaný, udržovaný. Jen do dobrých rukou – pouze členovi klubu. Pevná cena 28.000,- Kč.

Brožková; 664 06 Viničné Šumice 247; okr. Brno-venkov

Austin Allegro 1.5 Supersport, litá kola, muzika, generálkovaný motor jezdí skvěle. Cena cca 15.000,- Kč.

Richard Bayer (0603)503528, (05)43254003

Motor Austin Princess 1.8 OHV a jiné díly. Martin (0602)770206

Koupím

Boční okna do dveří na Mini MK III, jen dobrá nepoškrábaná.

David (05)791175 večer

Hydragas na Allegro přední.

Vladan (0603)470427

Výroba

Redakce zajistí povrchové tvrzení motorových klikových hřídelů, vaček, rozvodových kol a dalších namáhaných dílů metodou nízkoteplotní nitridace. Znatelné prodloužení životnosti dílů, příznivá cena. Kliková hřídel cca 700,- Kč, vačka cca 500,- Kč

