



korektura ze dne 10. srpna 1998

Editorial	2
16. Mezinárodní sraz Mini Fan Clubu – pozvánka	4
Narozemini 39/1 ve Fulneku – pozvánka	6
Šestý slovenský sraz – referát	8
Trocha historie nikoho nezabije III	12
Pandořina skříňka	18
Krátké zprávičky	25
Inzerce	27

Vážení přátelé Mini. Máme za sebou půlku prázdnin, spoustu výletů, společných setkání a kvapem se blíží **16. Mezinárodní sraz Mini Fan Clubu – Czech Owners**, letos opět v Plzni na Boleveckém rybníku. Organizace se ujmul, jak jinak, nezlomný Jarda Kodl a na něj tedy padnou všechny vaše připomínky, poznámky, veškerá nespokojenost. Těch spokojených se mnoho neozve. Pamatujte, že vše, co je pro vás nachystáno (doutám, že letos toho bude nemálo), je výsledkem přemýšlení, snahy a práce. Nic nevznikne samo od sebe.

Další podzimní akcí bude **III. British Cars Meeting** pořádaný Austin Clubem 4. – 6. září v Jedovnicích u Brna v autokempu Olšovec. Mnozí jste byli na stejném místě na prvním srazu Austin Clubu vloni a „spanilá jízda“ na Macochu rozhodně stála za to.

Jako novinku bych vám všem chtěl nabídnout novou podzimní akci – a sice **Narozemini ve Fulneku**. Můžete ji brát jako výsledek mé dlouhodobé snahy o „moravský“ sraz. Vzhledem k tomu, že se nikdo (až na Austin Club) neměl (a nemá) k organizaci jakéhokoliv setkání (ona je to přece jen práce) pustil jsem se do toho s kamarádkou Alenou sám. Jak se věc povede je ve hvězdách, alespoň snahu nám však přiznejte.

Několikrát jsem zde již psal o tom, že nepokládám za nejšťastnější sjet se na předem určeném místě, tam na sebe chvíli koukat, dát (či nedat) si do nosu, a zase odjet. Letošní Šestý slovenský sraz nás vyprovokoval. Když to dokázali kamarádi na Slovensku, proč bychom to nedokázali také! Prosíme vás snad jen o trochu shovívavosti k této nové akci.

Termín byl nasnadě – narozeniny Mini (26. září 1959) a místo též. Ve Fulneku jsme chtěli (a stále ještě chceme) udělat velký prázdninový mezinárodní sraz. Snad se to povede někdy příště. Místo je zvoleno, myslím dostupně pro všechny z vás, kteří na podobné akce jezdíte a prostředí ve fulneckém autokempu je opravdu skvěle rodinné. Nezarazte se nad vyšším příspěvkem na tento podnik. Zajistí vám téměř vše kromě vlastního noclehu – tedy veškeré poplatky za kemp a sobotní „narozeminový“ raut s pečenými kuřaty, klobásami a hojností jihomoravského vína. Více na vlastní pozvánce.



Dodatečně snímek z „výjezdních zasedání“ v Moravském Karlově na rodinné chalupě Švihálků. Miniků nejede příliš, ale občas se vyskytnou, zvláště ti, kteří to mají „za humny“. Rosta, Martin, Pavel...

Klubového života jste si v letošních vědrech mohli užít požehnaně. Pokud se někdo vypravil na srazy do Švýcarska (Morges 98) 30.–31. května, do Rakouska (Waldviertel) 12.–14. června, do Maďarska (Debrecín) 3.–5. července, dejte prosím vědět. Pozvánky na tyto akce přišly do redakce pozdě, a bohužel jsem nemohl dát všem vědět. Nicméně doufám, že tichá pošta a tamtamy fungují a tak vás, všechny účastníky letních srazů v zahraničí, opět prosím: napište drobnou reportáž, dodejte pár fotografií..., ať máme zprávy co, kde a jak na našem starém dobrém kontinentu funguje. 6. Slovenský sraz v Piešťanech jsme navštívili – viz dále v čísle.

Upozorňuji všechny, kteří „nepospíchají“ s placením předplatného, že toto letní číslo budu rozesílat před plzeňským srazem a dojde pouze těm, kteří předplatné zaplatili (doposud pouze deset z vás). Ostatní si musí počkat až do Plzně, kde samozřejmě budu opět úřadovat, nebo do Fulneku.

Další číslo plánuji během listopadu, v něm pak kromě pokračování „Historie Mini“ shrnutí veškerých prázdninových aktivit. Svoje ev.

příspěvky (viz výše) pošlete prosím nejpozději 10. října na adresu redakce. Moc vás všechny prosím – pište, Pište a PIŠTE. Nevycházím z údivu, že jediným pravidelným příspěvatelem je Jurko Bukovčák, bydlící v Žilině a pracující v Budapešti. Co vy na to?

Byl jsem informován o prvním ročníku **Spálené gumy** v Praze. Pořadatelé, napište prosím alespoň noticku, za rok vám přijede určitě více účastníků.

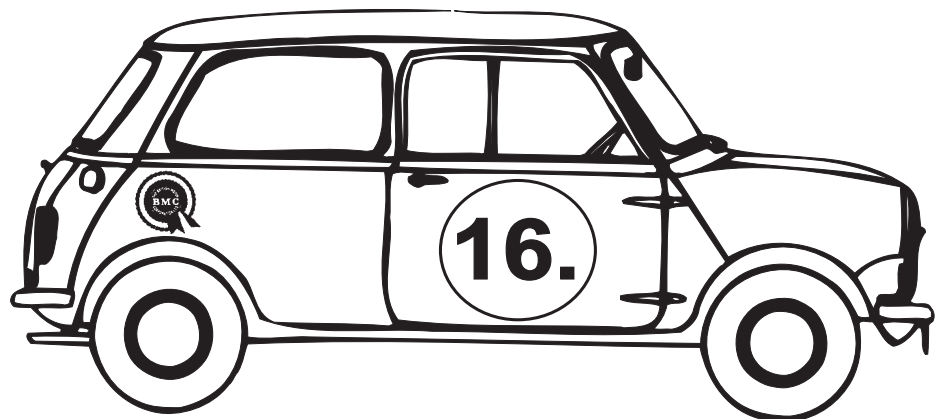
Dále chystám do dalších čísel *identifikační tabulky* výrobních čísel karosérií, motorů atd. za vydatné pomoci Austin Clubu – Martin Buzek a spol. Dále mám nachystaný profil *Alleca Issigonise* (zdržel jsem jej proto aby nekolidoval s příspěvkem Juro Bukovčáka). Doufám, že bude dále pokračovat jeho *historický seriál* a snad se mi povede sehnat nějakého odpovědného a nadšeného překladatele z angličtiny. Materiálů je spousta. Máte-li chuť to vyzkoušet (podobně jako František Rakouš doposud), prosím, ozvěte se urychleně do redakce.

Jiří Tlach
editor

pozor nové
faxové číslo
(05) 4521 1469

Interní občasník pro majitele a příznivce klasických anglických automobilů MINI; obálka – Richard Bayer; typografie, layout, sazba – J. Xprít Brno; editor – Jiří Tlach; adresa redakce – Bosonožské náměstí 73; 642 00 Brno; telefon: (05) 4721 1355; faxová linka: (05) 4521 1469; e-mail: tlach@rip.cz

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



MEZINÁRODNÍ MINI MEETING PLZEŇ – OSTENDE 28.–30. srpna 1998

Program:

Pátek 28. 8. – od 12. hod. *presentace*
 Sobota 29. 8. – do 9. hod. *presentace*
 10–12 hod. *jízda zručnosti*
 12–14 hod. *oběd*
 14–16 hod. *společná jízda okolím*
 16–18 hod. *soutěže zúčastněných klubů*
 18–20 hod. *večeře*
 20 hod. a dále *společenský večer*
 Neděle 30. 8. *pokojný odjezd*

Kontakty, které potřebujete například pro rezervaci chatky, ubytování obecně, atd):

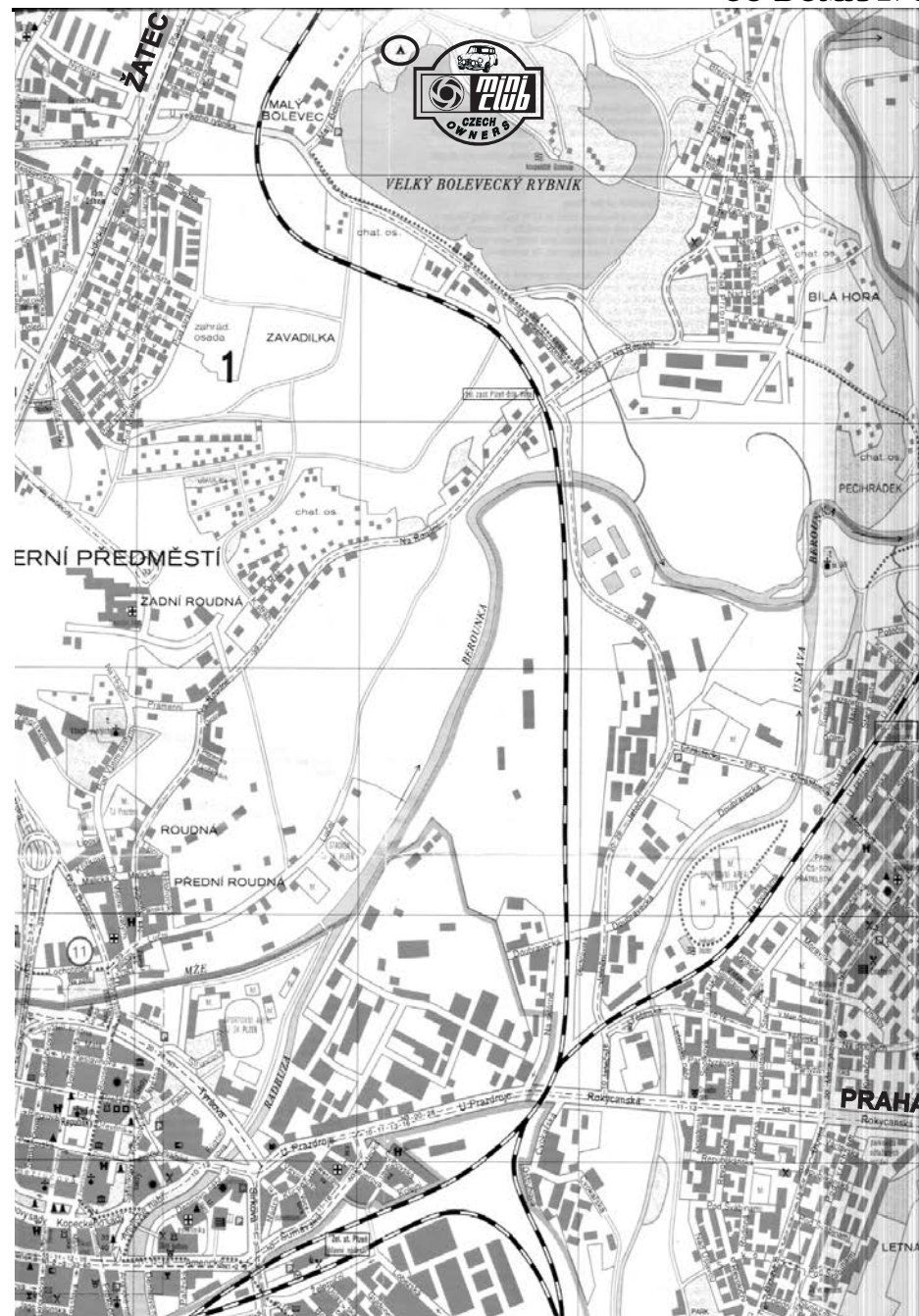
Jarda Kodl tel. domů 019/7263072
 Borová 30 tel. do práce 019/7733847
 312 12 Plzeň fax. 019/7420923

Mini Fan Club – Czech Owners se těší, že poctíte letošní sraz svojí účastí a že se vám na něm bude líbit. Nezapomeňte si sebou vzít díly na burzu, i věci a materiály na výměnu. Hlavně však nezapomeňte doma dobrou náladu.

Za organizátory Jarda Kodl

Novou krev mezi organizátory srazu představuje Pavel Švec, který jistě vnese trošku vzruchu do našeho spolku. Já jsem byl požádán o dodání „cvičených lachtanů“ jak jsem vyhrožoval v zminěném dvojčísle. Přiznám se, že to nebude lehké, nicméně se o to alespoň pokusím, když už jsem byl vzat za slovo...

jít



Doufáme, že treffe na staré známé místo do autokempinku „OSTENDE“ u Boleveckého rybníka



Ve dnech 25.–27. září se uskuteční v Autokempinku ve Fulneku první ročník oslavy narozenin Mini – NAROZEMINI 39.



I tato „černá kuchyně“ čeká na ty z vás, kteří do Fulneku dorazí

Program akce

Pátek 25. 9.
od 14. hod. *presentace*

Sobota 26. 9.
do 10. hod. *presentace*
10 hod. *propagační jízda okolím Fulneku*
11 hod. *start prvního vozidla do „naroze-
minové“ soutěže*
15 hod. *předpokládaný příjezd prvního
vozidla do cíle*
16 hod. *Zakončení soutěžních úloh*
18 hod. *vyhlášení výsledků „naroze-
min“*
19 hod. a dále *společná oslava „naroze-
min“*

Neděle 30. 8.
po probuzení minigolfový turnaj,
kdykoliv poté *pokojný odjezd*

Narozeminová soutěž bude, podobně jako piešťanská Mini Rally a podobné podniky něco na způsob soutěží BOAS. Pojedete podle šipkového itineráře a po trati budete plnit nejrůznější RZ (zde se bude jednat

o „rychlostní zkoušky“). Většinou budou zaměřené nikoliv na výkon motorů, ale na výkon posádek.

Účastnický poplatek činí 300,- Kč za osádku vozu. Zahrnuje **vstupní poplatky** v kempu, parkování, pobytovou taxu pro místní magistrát atd. a **společný raut** sestávající z rožněných kuřat a buřtů, dále z libovolného množství kvalitního jihomoravského vína dvou barev – červeného i bílého. Vlastní ubytování v chatách bude v ceně 100,- Kč za lůžko, bude-li někdo pod stanem, bude platit 20,- Kč. K dispozici budete mít obvyklé kempové vybavení – toalety, sprchy, společnou kuchyňku...

Uvítáme nejen majitele těch správných miniků, přijet můžete samozřejmě s jakýmkoliv, nejen anglickým, autem, přivezte děti (vyřadí se na kempovém hřišti s houpačkami a prolézačkami), a psům je do tohoto kempu vždy vstup povolen.

Další informace získáte nejlépe e-mailem tlach@rip.cz nebo na brněnském telefonu 05/571467.



Předloni vše vypadalo tak, že si moravští přátelé Mini udělali sraz v Piešťanech. Letos by se dalo téměř říci, že v Piešťanech měli setkání maďarští fanoušci.

Celkem 38 posádek (z nich 32 Mini) se registrovalo na **Šestém slovenském srazu přátel Mini**. Ze zbytku vozového parku sem tam Allegro, občas ještě něco jiného ale hlavně pěkně zrestaurovaný Morris Minor maďarské posádky Varga/Schmidt.

Jedna lahůdka však po dlouhém ohlášování dorazila. Martin Bollo představil Mini Brunos s motorem Allegro 1.500 ccm. V konkurenci z Anglie známých speciálů by patrně příliš pozdvižení nevyvolal, v tuzemských poměrech jde o ojedinělou snahu o zásadní přestavbu Mini. Až se mu povede vyléčit dětské choroby, mohl by tento stroj, obdařený skvělým kroutícím momentem a pětistupňovou převodovkou, vyhrávat většinu klubových sprintů.

Čtvrtým ročníkem pokračovala piešťanská Mini Rally, za jejíž organizaci zaslouží slovenští kamarádi pořádnou sprchu superlativů. Již několik let se snaží vnést do českých setkání trošku sportovního ducha a vzruchu – snad se to letos v Plzni alespoň náznakem povede. Nebo máme smůlu a vše je v „jižnějším“ temperamentu našich slovenských kamarádů?

Moje cesta začala již ve čtvrtek, kdy se ohlásil plzeňský Pavel Švec (kandidát na post

nejvzdálenějšího účastníka) na „předsrázovou“ návštěvu do Brna. Popili jsme pilsérského, snědli pečené koleno a v pátek ráno vyrazili na poznávací túru přes Myjavu do Piešťan.

Jeden z celních policistů projevil (po udivené prohlídce dvou miníků) přání vlastnit také takový pěkný malý desetipalcový disk na jakési zemědělské hrabadlo. Přání jsme cestou zpět splnili. Díky laskavosti Vildy Gážika, který starší disk věnoval, má onen pán „obuté“ hrabadlo, a my (alespoň doufám) protekci na myjavské celnici.

Piešťanský kemp Slňava dělal čest svému jménu již od pátečního poledne a celý víkend jsme propotili nejen vinou náročného programu. Zajímavým zjištěním bylo, že „piešťančania“ celkem ignorují rozlehlý a teplý Váh (odzkoušeno na vlastní kůži) a hromadně se tlačí na místním koupališku jen několik metrů od osvěžující řeky. No, jiný kraj, jiný mrav.

Po předloňské zkušenosti jsme se bohatě zásobili alko, i nealkoholickými nápoji a domácí stravou, letos však bufety v kempu a okolí fungovaly ke všeobecné spokojenosti až do sobotního večera. Co se potom s těmi lidmi stalo, to netuším. Ale o tom později. Mini začalo odpoledně přibývat a jako hlavní voj přivezl kolem páté hodiny Juraj Bukovčák početnou skupinu maďarských fanoušků.

Páteční „seznamovací besídka“ bývá vždy velmi zajímavá. Letos kraloval Vilda Gážik, Pavel Švec mu zdatně sekundoval – křtil své



Monty Watkins (druhý zprava) si listuje našim „fanzinem“. Snad se konkurence nezalekne.

auto šampaňským. Velikou atrakcí byl rovněž příjezd hosta z nejvzácnějších – Monty Watkinse. Redaktor Mini Worldu přiletěl do Vídně, zapůjčil si tam (snad kvůli své impozantní tělesné konstrukci) dodávkovou fordku a jako sedmadvacátý se v kempu registroval. Poté předvedl dokonalou divadelní etudu „stavění rozměrného stanu“. Zda v něm skutečně spal, není mi známo, ráno byl spatřen dřímající za volantem.

V sobotu odstartovala Mini Rally s drobným zpožděním, ale trať i organizace – zvláště v první, dopolední etapě – zaslouží absolutní jedničku. Trasa po myjavských kopcích za slunného dopoledne je oku lahodícím zážitkem a po splnění nejrůznějších SU (súťažné úlohy) nás přivítal impozantní Čachtický hrad, odkud po pauze startovala druhá, odpolední etapa zpět do piešťanského kempu. Nedovedu si dost dobře představit, jak působilo toto sídlo proslulé Čachtické paní ve své kompletní mohutnosti, i jeho trosky jsou fascinující, stejně jako pohledy do okolních údolí.

Zahájení druhé etapy střeleckou soutěží bylo jediným organizačně nezvládnutým momentem celého podniku. Na jednu vzduchovku a svých pět broků čekaly posádky neúměrně dlouho a ostrý start do druhé etapy se protáhl. Do cíle však doputovali všichni vlastními silami, pouze jediná dámská posádka (Fülöp Zsuzsanna/Csala Renáta) si trošku pobloudila.

Naše oblíbené parkoviště před vjezdem do kempu, kde se konávaly seřazovací, zručnostní i stíhací jízdy je již zkomercializované. Jízda zručnosti mezi plastovými kužely se tedy musela přestěhovat dále od kempu. Proběhla bez zdravotních následků na autech i posádkách, zdržovacím manévrem bylo, že spolejzdec třímal v rukou vodou naplněnou nádobu a snažil se co nejméně vyliť. Dosahované časy však vypadaly jako by toho ani nebylo.

Po ukončení všeho sportování (někteří stále lepší své časy) zasedla k poradě „jury“ soutěže a v podvečer vyhlásila tyto definitivní výsledky čtvrté Mini Rally:



Nejnápadnější je na projektu „Brunos“ nastavená přední kapota a otvor pro těleso HS 6 karburátoru

Vítězové 4. Mini Rally: Brabec Pavel/Brabec Petr

2. místo: Škubník Rostislav/Škubníková Petra

3. místo: Piešťanský Bohumil/Piešťanská Dana

Nejhezčí auto (podle účastníků): Borostyánkői Zolt/Keczer Zsuzsanna

Vítěz jízdy zručnosti: Suchánek Martin/Macháček Mirek

Nejstarší Mini: Zelina Juraj/Lasok Jozef

Nejlepší střelec: Škubník Rostislav

Nejlepší znalci orientace v terénu: Kerényi László/Dr. Fölkl Márta

Nejvzdálenější Mini (1.100 km): Ondrejka Dominik/Vencko Daniel (SNR)

Nejstarší účastník: nepovedlo se mi zaznamenat

Nejmladší účastník: Žofia

Vzpomínková cena na Slovensko: Watkins Monty

Cena za výrobu ceny: Gázik Roman

Cena útěchy pro nepřítomné: Kiraly Ferenc
předseda maďarského klubu

Nejškaredější Mini: Kovács Balázs/Babocsányi Zsuzsi

Nejsilnější Mini: Martin Bollo

Spoustu doplňkových cen jsem nezaznamenal, a nebylo jich málo. Dlužno snad zmínit údajně nejhoršího střelce – Alena Drdulová – z mé posádky. Jen pan Bukovčák a Axa však vědí jak to doopravdy bylo... Ti, na něž vskutku žádná mimořádná cena nezbyla si odváželi alespoň účastnický diplom. Hlavní ceny nebyly zrovna symbolické. Jen na první tři padlo celkem dvanáct litrů oleje a jeden hasicí přístroj. Cenu pro nejhezčí Mini (Borostyánkői Zolt/Keczer Zsuzsanna) předal a osobně přivezl Monty Watkins z Mini Worldu. Sluší se zmínit, že sponzorskou bečku dodal pivovar Bytča. I přes pivo nepříznivé počasí se vypila tak rychle, že někteří ani nestačili zaregistrovat, že existovala.

Cenu za největšího smolaře by patrně dostal Dominik Ondrejka. Již během Rally se z jeho poměrně nového Coopera ozývaly nepřijemné zvuky a dle dodatečných zpráv se vydal domů do Německa až v pátek 12. června po výměně kompletní převodovky a olejového čerpadla.

Závěrečnému večírku vévodil nepochopitelný nezájem personálu místního hostince – v závěru vypověděla poslušnost pípa



Morris Minor posádky Varga / Schmidt vjíždí do autokempu

a nebylo v našich silách přesvědčit obsluhu aby s tím něco udělala. Každý se tedy staral jak uměl, společnost se rozkouskovala. Naši partičky se ujal bufet u koupaliště – budiž mu vřelý dík.

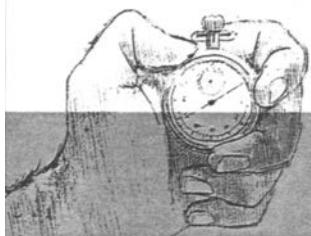
V neděli dopoledne se začali účastníci pomalu rozjíždět k domovům. Ti vytrvalejší absolvovali v úmorném vedru (šestatřicet ve stínu) ještě přehlídku veteránů Zlatá stuha na piešťanské lázeňské kolonádě. Vjeli jsme tam jako vládní delegace, na mostě asistovala policie a na místě samém televizní štáb. K vidění byla sousta těch „skutečných“ historiků – ročníky 1930 a méně. Morris Minor, který se jako jediný z nás aktivně účastnil si odvezl, k velkému nadšení maďarského klubu, věnec za vítězství ve třídě. Nás samozřejmě zajímal především E Jaguar jako

jediný další zástupce britského automobilového průmyslu (víc jsem jich v tom strašném vedru nenapočítal). Dále samozřejmě plejáda Škodovek, Fiatů atd.

Drobně jsme zapózovali slovenské televizi a celou akci zakončili (i s TV štábem) opulentním obědem na Čertovej peci. Dlouho si jej bude pamatovat vítězná posádka jízdy zručnosti Suchánek/Macháček. Poprvé (asi i naposledy) v životě ochutnali pravé slovenské brynzové halušky a netvářili se, že se v budoucnu stanou jejich oblíbeným jídlem.

Takže závěrečné „dovi...“ a před námi opět myjavské kopečky. Za rok určitě znovu...

Jiří Tlach



HISTORIE MINI

Specially developed from the Mini-Cooper, for use in trials, rallies, and competition events for the enthusiast who requires something extra

(pokračování z minulého čísla)

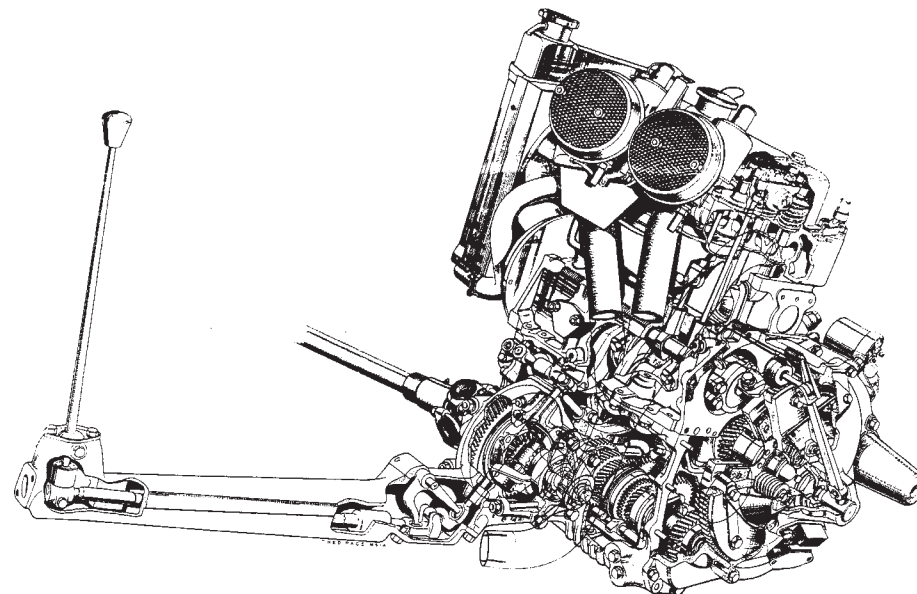
Reklamný leták tvrdí o novom Mini Cooper S 1071: „Špeciálne vyvinutý z Mini Coopera, pre použitie na pretekoch, rally a súťažných podujatiach pre nadšencov, ktorí vyžadujú niečo extra.“

9. MINI COOPER 997/998

Ako býva zvykom, mnoho ľudí nie je spokojných so svojím autom a snažia sa ho zlepšiť a niektorí skúšajú šťastie v pretekoch. Mini nebolo výnimkou. Nadšenci sa pustili do upravovania 848 ccm motora a začali pretekať. Úspechy boli spočiatku skromné, nakoľko základný 848 ccm motor nebol bez problémov: rozvodová refaz pri vyšších otáčkach mala krátku životnosť, takisto ako sme spomínali problémové bolo gufero na kľukovom hriadeľi zo strany spojky a nosné silentbloky sa trhali od zväčšeného krútiaceho momentu motora. Ďalším a nie nepodstatným problémom bolo, že vačkový hriadeľ bol uložený v bloku priamo bez ložísk, čo pri „nadšenom“ spôsobe jazdy viedlo k zadieraniu a zničeniu motora. A tak vyladovanie motora k vyššiemu výkonu kvôli hore uvedeným problémom bolo ohrozené a hlavne sa znižovala životnosť motora. Avšak celková konštrukcia Mini: minimálne previsy karosérie a nízko umiestnené ťažisko sa priam núkali na

použitie silnejšieho motora a tak na športové využitie Mini.

Jeden zo slávnych konštruktérov, ktorý si tiež všimol nevyužitú možnosť MINI bol JOHN COOPER. John Cooper sa narodil 17. 7. 1923 v Kingstone, grófstvo Surrey. Už v mladosti pomáhal v otcovej dielni pre športové vozidlá – COOPER CARS LTD. Po vojne prevzal otcovu firmu, ktorá sa stala veľmi slávnou koncom päťdesiatych rokov napriek tomu, že bola malá, najmä keď v roku 1959 sa majstrom sveta v pretekoch Formule 1 stal JACK BRABHAM a v roku 1960 BRUCE McLAREN. Obidvaja získali titul v monoposte COOPER, charakteristického na tratiach svojou zelenou farbou a dvoma bielymi pruhmi pred kokpitom. Od roku 1960 sa firma COOPER venuje Formulii Junior, z ktorej sa neskôr stala Formula 3. Pri konštrukcii tohto monopostu, ktorý podľa predpisov musel mať sériovo vyrábaný motor so zdvihovým objemom do 1000 ccm, sa John Cooper rozhodol pre



Nákres motora z Mini Coopera 997. Dobré sú viditeľné: dvojica karburátorov s drôtenými vzduchovými filtermi, výfukové potrubie a diaľkové ovládanie prevodovej skrine

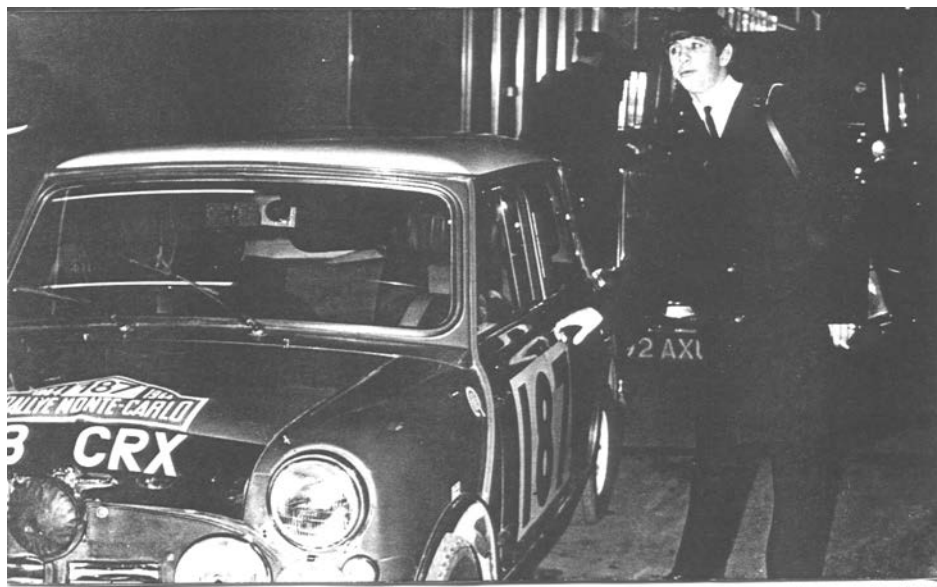
jeden z najrozšírenejších motorov v Británii, pre motor A-SERIE z MORRISA MINOR. Aj tu bol Cooper úspešný, napríklad keď sa stal majstrom sveta v tejto formuly v roku 1964 JACKIE STEWART.

V roku 1946 sa John Cooper zoznámil s Alecom Issigonisom počas známych pretekov Brighton Speed Trials, ktorých sa Issigonis zúčastňoval už so spomínaným monopostom LIGHTWEIGHT SPECIAL a Cooper s monopostom 500 SPECIAL. Neskôr, po uvedení MINI do výroby, Cooper navrhol Issigonisovi, že upraví Mini na vyšší výkon, ale Issigonis bol kategoricky proti. Issigonis považoval Mini za ľudové auto prístupné pre každého a odmietal akékoľvek úpravy. Zaujímavé je, že tento svoj postoj nezmenil (aspoň verejne) do konca svojho života, hoci ho vidíme na fotografiách usmievať sa, keď bolo Mini na vrchole svojej športovej slávy v druhej polovici šesťdesiatych rokov. Na naliehanie Issigonis zariadil pre Coopera návštevu u výkonného riaditeľa B. M. C. GEORGEA HARRIMANA.

Výkonný riaditeľ GEORGE HARRIMAN po dlhom presvedčovaní a hlavne po jazde

v upravenom Mini nakoniec opatrne súhlasil so skúšobnou sériou 1000 kusov s tým, že sa uvidí ako pôjde na odbyť. V tých časoch, keď bolo viac nadšenia ako komercie, Cooper získal províziu dve libry za každé predané auto, z čoho časť prenechával súťažnému oddeleniu v meste Abingdon, ktoré bolo súčasťou B. M. C. a vzniklo v roku 1955 na báze podobného oddelenia firmy MG. Toto oddelenie úzko spolupracovalo s Johnom Cooperom a prispelo k tomu, že v septembri 1961 sa na trhu objavil MINI COOPER 997.

Konštrukcia MINI COOPER ťažila zo skúseností Formule Junior a súťažného oddelenia B. M. C., ktoré pripravovalo na preteky nie len Mini ale aj iné vozidlá B. M. C. ako Austin-Healey, MG atď. Výkon motora A-SERIE s objemom 1000 ccm vo Formule Junior bol okolo 90 konských síl, takže 55 konských síl v Mini Cooper sa zdá malo, ale musíme si uvedomiť, že to bolo zvýšenie o 50 % oproti štandardnému MINI 848 (34 konských síl)! Zvýšenie výkonu sa dosiahlo zväčšením zdvihu na 81.28 mm (vŕtanie bolo na poslednú chvíľu znížené zo 62.94 na 62.43 mm,



Po Monte 1965 – na letisku v Paríži-Bourget je známy Mini Cooper S, ale kto sa to pokúša nastúpiť?

aby bola zachovaná kubatúra do 1000 ccm pre triedu na rally), čím sa dosiahol zdvihový objem 997 ccm. Ako vidno, motor bol vysoko nadštandardný (pomer zdvih/vrtanie) čo bolo v tom čase nevídané, ale v praxi to znamená veľkú pružnosť motora: t. j. už pri 1500 otáčkach za minútu máte k dispozícii krútiaci moment 54.5 libier/stopa – t. j. 87 % maximálneho krútiaceho momentu. Ako vodiči to postrehnete tak, že pri nižších otáčkach motora nie je nutné podradovať na nižší prevodový stupeň napr. pri pomalejšej jazde v meste. Taký veľký zdvih sa pri motoroch A-SERIE znova objavil až pri verzii s obsahom 1275 ccm.

Ďalšími prvkami, ktoré prispievali k zvýšeniu výkonu, boli osvedčené metódy z „kuchyne“ ladičov motorov: upravený vačkový hriadeľ zabezpečujúci zmenené časovanie ventilov a väčší zdvih ventilov, zväčšený priemer sacích ventilov, hlava valcov s upraveným spaľovacím priestorom a väčšími sacími a výfukovými kanálmi z typov AUSTIN-HEALEY SPRITE/MG MIDGET spolu s dvojicou 1.25 palcových SU karburátorov s drôtenými vzduchovými filtrami, ladene výfukové potrubie. K tomu bol zosilnený kľukový hriadeľ, kom-

pozícia olovo-bronz bola použitá v ojnicných a rámových ložiskách a bol spevnený tiež blok motora.

Ťmič torzných kmitov kľukového hriadeľa bol umiestnený v čele hriadeľa (na kladke náhonu klínového remeňa), aby sa predišlo prasknutiu kľukového hriadeľa. Taktiež bolo použité nové diaľkové ovládanie rýchlostnej skrine (v štandardnom Mini dlhá radiaca páka viedla priamo z kabíny do prevodovej skrine). Tu sa prevodová skriňa ovládala systémom ťiahel a pák (neskôr mierne upravený sa tento systém použil aj v štandardnom Mini).

Firma DUNLOP vyvinula nové pneumatiky s nylonovou kostrou pre disky s rozmerom 10×3.5 a firma LOCKHEED vyvinula kotúčové brzdy pre kolesa prednej nápravy s priemerom kotúča 7 palcov. Tieto najmenšie kotúčové brzdy na svete vyzerali ako zlý žart, nakoľko ich účinnosť v porovnaní so štandardnými bubnovými bola veľmi nízka. Bolo celkovo vyrobených 24.860 Cooperov 997 v pomere fifty-fifty Austin/Morris.

Pozorní čitatelia si pamätajú, že v novembri 1962 sa objavil ELF/HORNET s 998 ccm motorom, ktorý bol špeciálne vyvinutý pre



Víťazi Monte 1964 Paddy Hopkirk a Henry Liddon v televíznej show predvádzajú rafinovanosť víťazného Coopera S 1071 so štartovým číslom 37

ťažšie karosérie týchto typov. V rámci unifikačie v B. M. C. sa prestal vyrábať motor 997 ccm a MINI COOPER sa začal vyrábať od januára 1964 s motorom 998 ccm. Motor mal tie isté prvky na zvýšenie výkonu ako 997 ccm, len vrtanie sa zmenilo na 64.58 mm a zdvih na 76.2 mm. Hoci tento motor vyzeral menej „exoticky“ ako 997, výkony boli zachované až mierne zlepšené – max. rýchlosť 88.7 míľ/hod. (85.2) a zrýchlenie z 0 na 60 míľ/hodinu za 14.8 sekúnd (17.2), v zátvorkách sú údaje pre 997 ccm motor.

V septembri toho istého roku pribudlo odpruženie systémom HYDROLASTIC (všetky Mini saloon). Ako sa líšil MINI COOPER zvonka od štandardného MINI? V prvom rade to boli odznaky na prednej aj zadnej kapote AUSTIN COOPER alebo MORRIS COOPER, tvarom mriežky (grillu). Austin Cooper mal 11 tenkých chrómovaných rebier a Morris Cooper mal 7 hrubých chrómovaných líšt (ako okené žalúzie) a dvojfarebnou schémou karosérie. Interiér mal identický s najluxusnejšou verziou Super De Luxe. V októbri 1967 sa MINI

COOPER začal vyrábať s karosériou Mk. II (všetky Mini saloon) – t. j. väčšie zadné okno, väčšie hranaté zadné svetlá a nová šesťholníková mriežka (grill) rovnaká pre Austin aj Morris Cooper so siedmimi hrubými chrómovanými líštami (ako ju poznáte z dnešných Cooperov od Rovera). Výroba skončila v novembri 1969. Na svojom konte mal Cooper 998 Mk. I a Mk. II 39.364 vyrobených kusov.

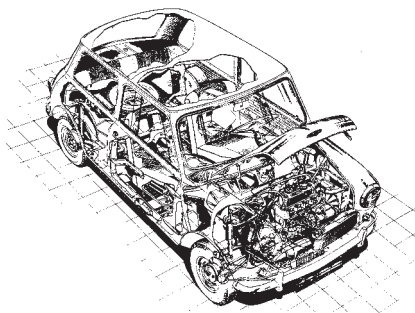
10. MINI COOPER SPECIAL 1071 / 970 / 1275

Hoci MINI COOPER bol úspešný aj v pretekoch, jeho vývoj sa nezastavil. O jeho vývoj sa zaujímali a svojou troškou prispeli aj také mená zo športového odvetvia ako KEN TYRELL a DANIEL RICHMOND z firmy DOWN-TON. Dokonca aj sám Alec Issigonis sa zaujímal o vývoj a prispel k predstaveniu najsilnejšieho MINI COOPER S (SPECIAL). V máji 1963 sa objavil MINI COOPER S s obsahom motora 1071 ccm, ktorý ešte viac ťažil zo skúseností Formule Junior. Pri vrtaní 70.6 mm a zdvihu 68.26 mm dával výkon 70 konských síl. Tento motor bol už podštandardný,

čo v praxi znamená rýchlu zmenu otáčok po zošliapnutí plynového pedálu. Blok motora bol úplne prepracovaný, vonkajšie valce sa posunuli viac na kraj a vnútorné viac do stredu. Pri pohľade zhora na blok sú valce rozmiestnené rovnomerne, zatiaľ čo pri motorech 848/998/1098 sú valce usporiadané na spôsob siamských dvojčiat s väčšou medzerou v strede bloku medzi druhým a tretím valcom. Ostatné konštrukčné prvky na zvýšenie výkonu mal podobné ako MINI COOPER t. j. upravená hlava valcov, ktorá bola uchytaná k bloku motora 11 skrutkami (motory 848/998/1098 majú 9 skrutiek) – čiže dve pribudli: jedna pri termostate a ďalšia pri ventilčeku odberu horúcej vody pre kúrenie, upravený vačkový hriadeľ, dvojica karburátorov, klukový hriadeľ z povrchovo tvrdej ocele podľa britskej normy označovanej EN 40 B a pod. Predné brzdy mali zväčšený priemer kotúča na 7.5 palca, čo spolu s podtlakovým posilňovacom zlepšilo ich účinnosť a oceľové disky s deviatimi kruhovými chladiacimi otvormi rozmeru 10x3.5 (za príplatok širšie 10x4.5) obúvali radiálne pneumatiky 145 R10. Zdvihový objem 1071 ccm bol zvolený tak, aby sa neskôr zdvihový objem mohol zmenšiť pre triedu do 1000 ccm alebo zväčšiť pre triedu do 1300 ccm. Tento typ sa vyrábala len niečo vyššie jedného roka, ale získal si slávu víťazstvom v Rally Monte Carlo v januári 1964, posádka Hopkirk/Liddon. Celkovo bolo vyrobených 4.031 kusov z toho 2.135 Austinov a 1.896 Morrisov.

Ostatné špeciály mali také isté vŕtanie ako COOPER S 1071, len sa menil zdvih. Pri type COOPER S 970 bol zdvih 61.91 mm – najmenší zdvih v motore A-SERIE vôbec, výkon dosahoval 65 konských síl. Motor bol vysoko otáčkový a bol určený najmä pre preteky na okruhoch, kde napriek nízkemu počtu vyrobených kusov dosiahol významné úspechy. Tento typ sa vyrábala len desať mesiacov od marca 1964 do januára 1965 a vyrobilo sa iba 963 kusov (skutočná rarita medzi Mini!) z toho 481 Austinov a 482 Morrisov.

Najrozšírenejší medzi špeciálmi bol typ COOPER S 1275, ktorý sa vrátil k veľkému zdvihu aký mal štandardný COOPER 997 t. j. 81.33 mm s výkonom 76 konských síl. Vyrábala sa od marca 1964 až do júla 1971. V septembri 1964 pribudlo ako pri všetkých Mini saloon odpruženie systémom HYDROLASTIC, od ja-



Nákres Austina Mini Cooper 997

nuára 1966 sa vyrábala štandardne s dvoma palivovými nádržami a chladičom oleja, ktoré dovtedy boli len za príplatok.

Zvonku sa Cooper S líšil od štandardného Coopera len malým odznakom – písmenom S na prednej a zadnej kapote, oceľovými diskmi bielej farby s deviatimi kruhovými otvormi na obvode a nárazníky mali výstupky („slzy“) s malými hrazdičkami na koncoch nárazníka. Tachometer u typov 1071 a 970 mal ciachovanie do 120 míľ/hod a 1275 mal ešte navyše čiarku pre optimistických 130 míľ/hod. Od októbra 1967 sa Cooper S 1275 vyrábala s karosériou Mk. II s tými istými zmenami ako pri štandardnom Cooperi a aj odznaky sa zmenili. Písmeno S bolo integrované do odznakov a na nárazníkoch zmizli hrazdičky, zostali len výstupky („slzy“). V marci 1970 sa objavila verzia s karosériou Mk. III (všetky Mini saloon) t. j. spúšťacie okna v predných dverách, vnútorné pánty dverí a interiér so sedadlami z typu Clubman. Tu sa prejavila unifikácia firmy BRITISH LEYLAND najviac, lebo Cooper S sa líšil od štandardného MINI len obdĺžnikovým odznakom na zadnej kapote MINI COOPER S a výstupkami („slzami“) na nárazníkoch, inak všetko bolo rovnaké so štandardným MINI t. j. grill, jednofarebná karoséria(!) a odznak MINI na prednej kapote. Pre Leyland bol MINI COOPER S „nechcené dieťa“ a tak hneď po vypršaní zmluvy s Cooper Cars Ltd. sa prestal vyrábať a bol nahradený typom MINI 1275 GT. Počty vyrobených Cooperov S 1275 sú nasledovné: Mk. I – 6.489 Austinov a 7.824 Morrisov, Mk. II – 2.687 Austinov a 3.642 Morrisov a na koniec 19.511 kusov bez odznakových Mk. III.

11. ROVER MINI COOPER

Napriek zavrhnutiu typu Cooper firmou Leyland, záujem o Cooper neklesal v priebehu sedemdesiatych a najmä osemdesiatych rokov. V osemdesiatych rokoch značný dopyt po Cooperi pochádzal z Japonska, ale Leyland ako aj neskôr po privatizácii v roku 1985 Rover zostávali „hluchí a slepi“. Importér Rovera v Japonsku sa nakoniec obrátil priamo na Johna Coopera (v tom čase – až do dnešných dní predajcu vozidiel Honda a samozrejme Mini v meste Worthing – JOHN COOPER GARAGES LTD.) a jeho dielňa začala dodávať od roku 1988 sadu pre domáчих majstrov (urob si sám), ktorá obsahovala upravenú hlavu valcov, dva karburátory, výfukové potrubie, drôtené vzduchové filtre – všetko pekne zabalené v drevenej debničke. Túto debničku japonský importér MINI pribaloval na zadné sedadlo MINI privážaných do Japonska. Sada dokázala zvýšiť výkon „astmatického“ 1000 ccm motora zo 40 na 64 konských síl! Úspech bol nečakaný a až v roku 1990 sa vedenie Rovera nakoniec odhodlalo na výrobu obmedzenej série 1000 kusov v spolupráci s dielňami Johna Coopera, s osobným podpisom Johna Coopera na pruhoch na prednej kapote. Táto séria bola rozobraná ešte skôr ako vôbec stihla zbehnúť z výrobného pásu. Posmelený úspechom Rover zaradil túto verziu do sériovej výroby. V roku 1990 Rover nahradil v modeli Metro motor A-SERIE novým motorom K-SERIE a premenoval ho na ROVER 100. Vystúpila otázka, z ekonomických dôvodov, ktorý motor A-SERIE nechať vo výrobe: či 998 ccm alebo 1275 ccm. Pri riešení tohto problému asistoval aj John Cooper a na jeho radu vo výrobe zostal len 1275 ccm motor (posledné MINI s 998 ccm motorom bolo vyrobené v máji 1992), ktorý MINI dostalo opäť po desiatich rokoch (posledný typ MINI s 1275 ccm motorom bolo MINI 1275 GT, ktorého výroba skončila v roku 1980). V tom istom roku John Cooper dal súhlas k používaniu svojho mena Roveru a tak od roku 1990 až do dnešných dní skoro polovička Mini schádzajúcich z výrobného pásu nesie na kapotách meno Cooper. Tento proces bol mierne komplikovaný, nakoľko súčasným vlastníkom pôvodného mena COOPER CARS LTD. je sieť známych obchodných domov s odevmi „Mark and Spencer“, keď pre zlú finančnú situáciu

v polovici sedemdesiatych rokov bol nútený John Cooper svoju firmu predať. Ale nikto predsa nemôže zakázať používať Johnovi Cooperovi jeho vlastné meno.

Od roku 1990 do polovice roka 1992 sa MINI COOPER vyrábala s motorom obsahu 1275 ccm s jedným karburátorom SU novšieho typu HIF (na rozdiel od staršieho typu HS má plavákovú komoru zabudovanú v telese karburátora) s výkonom 61 konských síl prevzatého z typu MG METRO. V rokoch 1991 – 1996 bol karburátor zamenený jednobodovým vstrekovaním (výkon 63 konských síl) a od roku 1996 až do dnešných dní pribudlo dvojbodové vstrekovanie s tým istým výkonom. Po motorickej stránke sa Roverove Coopere nie veľmi líšia od štandardných MINI (len v prípade motora s jednobodovým vstrekovaním bol rozdiel – štandardný MINI mal len 50 konských síl – nové motory s dvojbodovým vstrekovaním sú identické), líšia sa najmä exteriérom: dvojfarebná schéma karosérie, odznaky, ktoré sú akýmsi spojením starých odznakov Austin a Morris, luxusnejšie vybavenie interiéru a repliky diskov MINILITE s rozmerom 12x4.5 palca.

Nesmieme zabudnúť spomenúť špeciálne úpravy, ktoré vo veľmi malom množstve John Cooper robí sám vo svojich dielňach na štandardných Cooperoch od Rovera a sú podľa predchodcov nazývané Cooper S. Tieto úpravy či už karburátorové, s jednobodovým alebo dvojbodovým vstrekovaním majú zvýšený výkon a rôzne extra doplnky v interiéri, napríklad najnovší model s dvojbodovým vstrekovaním so štandardným výkonom 63 konských síl je upravený na výkon 82 konských síl a verzia Cooper S 5 ma dokonca aj päť rýchlostnú prevodovku, to všetko za 11.000 libier a vyššie, podľa toho aké doplnky si objednáte. Všetky moderne špeciálne Coopere od Johna Coopera majú štítok s podpisom tvorca a certifikát pravosti.

Na budúce si povieme o „pretekárskych“ úspechoch Cooperov najmä na Rallye Monte Carlo a nazrieme i do zákulisia tohto prestížneho súťažného podujatia – čo sa to vlastné stalo v onom „prekliatom“ roku 1966? Ďalej si pripomenieme športové úspechy Cooperov v šesťdesiatych rokoch na okruhoch a konečne sa vrátíme k štandardnému Mini saloon v roku 1962.

Juraj Bukovčák

PANDOŘINA SKŘÍŇKA



Bill Richards radí jak udržet v kondici vaši převodovku a diferenciál

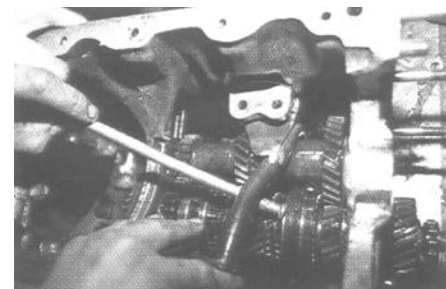
Moje první rada pro vás je celkem jednoduchá: Pokud máte třísynchrónní převodovku, vyhodte ji na nejbližším vrakovišti. Používejte novější čtyřsynchrónní box. Starší čtyřsynchrónní skříně s hliníkovou „rybou“ jsou nyní velmi těžko k sehnání. Vyskytují se dva typy odlitků skříní. Jeden pro bloky s malým vrtáním, druhý pro velkoobsahové bloky. Budete-li trpěliví, můžete spasovat (vybrousit) čtyřsynchrónní skříně (s rybou) za použití správného těsnění jako vzoru.

Ale proč se trápit, když můžete použít modernější skříně s tyčovým řazením. Je nakonec levnější a všechny její díly jsou lehce dostupné. Unikání oleje kolem hřídelky řazení (maličké gufero) zamezíte tím, že dáte dvě tato těsnění za sebou nebo použijete distanční vložku s O kroužkem z nejnovějšího typu.

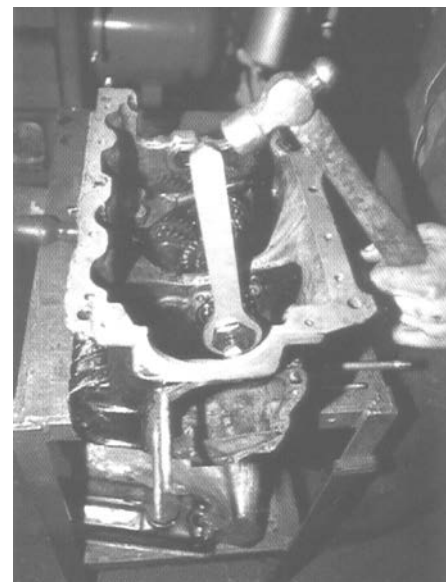
Používejte dobrý stabilizátor(y) motoru, je to pro každý upravený motor podstatná věc. Kupujete-li starší převodovku

s tyčovým řazením, kupte typ A+ s většími ložisky na vloženém kole a pevnější hřídel stroměčku – musíte použít těžší víko na větší ložiska, lehce je rozlišíte. Podívejte se na kolečka převodů; mají-li na sobě malé zářezy je to převodovka A+. Starší, tyčemi řazené skříně (typ A), mají zuby řadicích kol bez zářezů. Nikdy nemíchejte převodová kola z různých převodovek dohromady, viděl jsem pěkné motory díky tomuto odepsané a použijte správný diferenciál, planetová kola. A+ typ pro A+ převodovku

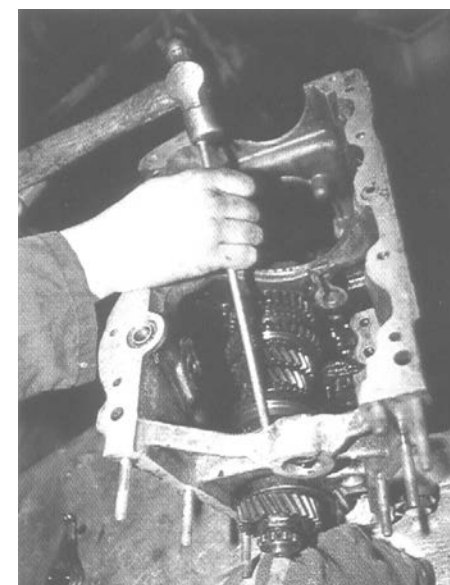
V podstatě máte tři možnosti jaké typy převodů zvolit: standardní šikmé zuby (zabírají pod úhlem a jsou relativně tiché), rovné zuby (hlučnější, ale pevnější) a zubové spojky (též rovné zuby, ale bez synchronizace – pro vysokovýkonné motory). Každý typ má svoje výhody i nevýhody. Standardní šikmé zuby jsou výborné pro motory do 80 koní na kolech (cca 105 koní na setrvačniku). Pro dob-



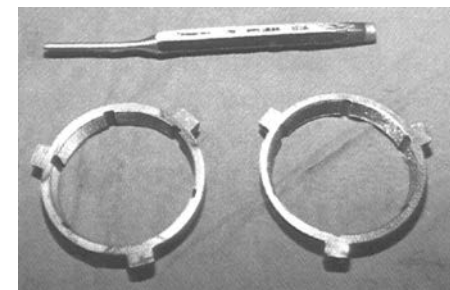
Zařadte dvě rychlosti najednou, když povolujete jakékoliv matky



Použijte vždy správné klíče na povolení. Pokud musíte použít kladivo, pozor na obal převodovky



Dvouřadové vstupní ložisko dostanete ven za použití trochu brutální síly. Zachyťte jej do hadry

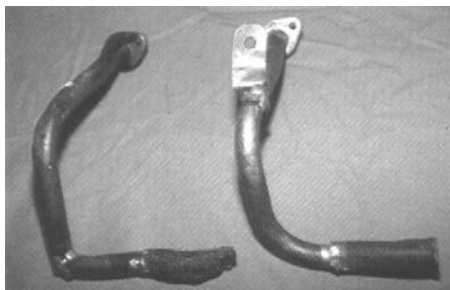


Normální synchron (vlevo) je v pořádku pro motory do sta koní. Silikon/mosaz (vpravo) je pevnější

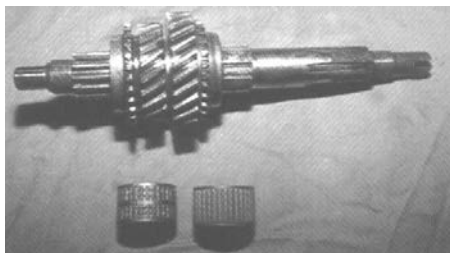
ré výkonné motory jsou hlučnější rovné zuby. Nepoužívejte zubové spojky, pokud na ně nejste zvyklí (pouze pro závodní motory).

Odpovědně tvrdím, že generálka převodovky není tak komplikovaná, jak si většina lidí myslí. Používejte dílenský manuál a vše dobře dopadne; a jestliže se vám něco nezdá, vypadá to podezřele, není to „příjemné do ruky“ – vyměňte to, JE to špatné. Nemusíte mít však VŠECHNO nové. Nová musíte mít (VŽDY) ložiska,

synchrony, gufera a vymezovací plechové planžety. Původní převodová kola můžete s klidem použít, dokud nemají vyštípané zuby a zubové spojky mají vůbec nějaké zuby. Je-li hřídel stroměčku vydržený (hřebenové drážky), kupte nový kvalitnější hřídel (cca 800 korun) od specialistů. Jestliže chcete, aby vaše převodovka vydržela skutečně dlouho, nepoužívejte zkrácenou „rychleřadící“ páku. Tento typ překonává odpor synchronů a to není dobré pro vaše ložiska. Trošku pomohou tvrd-



Amatérsky vyrobená sací trubka na olej (vlevo) může mít trhliny. Kupte originál u specialistů

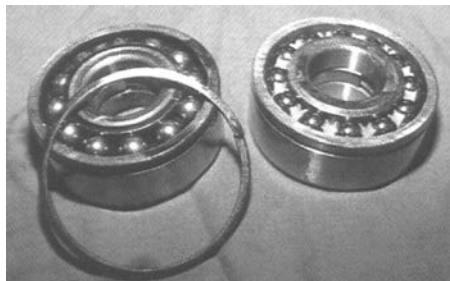


Uvnitř každého kola (první – jednička je největší) najdete jehlové ložisko. Starý typ (vlevo) je nejlepší

ší (silikon/mosazné) synchrony, které velmi doporučuji. Většinou nejdříve zničíte synchrony druhého a třetího převodového stupně (nejčastěji používané), a mnoho z vás má zvyk jezdit s rukou na řadicí páce (synchrony a přesuvné vidličky jsou stále ve styku s ozubenými koly), což také není dobré. Prohlédněte pečlivě vnitřek řadicí vidličky trojky a čtyřky. Pokud jsou vnitřní plochy opotřebované, vyměňte ji. Vložte do vidličky kolečko a změřte axiální vůli. Musí být kolem 0,015", přesuvné kolečko nesmí ve vidličce „vaklat“. Většinou zde budete mít větší vůli. Vidličku nevyhazujte. Pokuste se jemným stiskem kleštěmi vůli seřadit na 0,010–0,015", ale jemně. Při brutálním stisku se vám řadicí ploška ulomí! Na hřídeli jistí vidličku stočená ocelová pojistka. Tento váleček často vypadne. Pojistěte jej kouskem drátu. Na kolečku zpátečky najdete mosazné futro. Podívejte se jak moc je opotřebované. Zkusíte prsty, zda nejde volně vyndat. Pokud je příliš volné, nalisujte nové a nechte je vysuší.

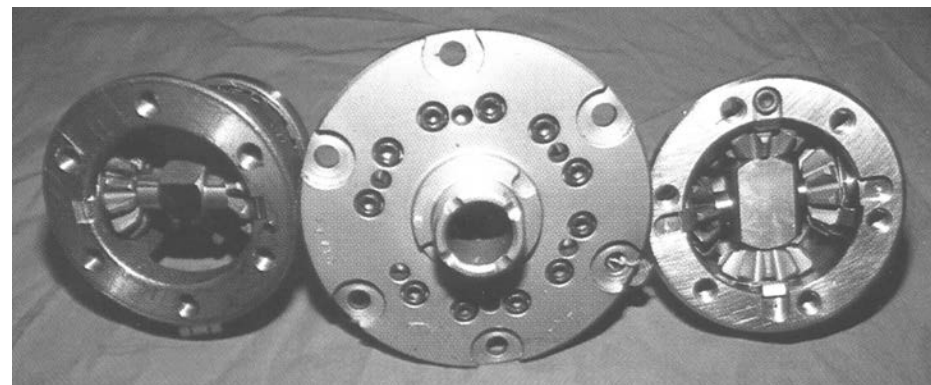


Mosazné futro kolečka zpátečky musíte vyměnit, pokud s ním dokážete prsty pohnout

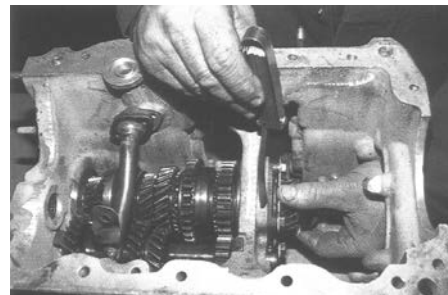


Použijte pojistný kroužek ze starého dvouřádkového ložiska i na nové, jako prevenci proti poškození hlavního hřídele

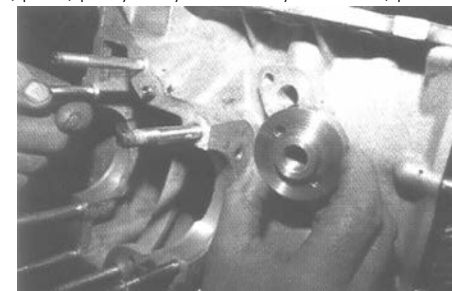
Uvnitř každého kola na hlavním hřídeli najdete prstýnek s jehlovým ložiskem. Starší čtyřsynchronní převodovky mívaly prstýnky plechové, uvnitř půlené na dvojité jehličky. Tyto bývaly vždy dobré a já je používal stále dokola. Nové se nyní velmi těžko shánějí. Novější plastové prstýnky nejsou tak trvanlivé a vydrží tak čtyři, pět let. Velmi důležité je jedno maličké ložisko (tzv. opraváři je většinou nemění) na spoji obou hlavních hřídelů. Pokud se opotřebí, dovoluje vzájemný pohyb hřídelů a pro hladký chod převodovky je stejně nezbytné jako velké dvouřádkové ložisko – vyměňte je. Následky opotřebení v těchto dílech bývají nepěkné. Pokud instalujete ložisko dovnitř, dělejte to jemně, použijte rovný, čistý trn a když uslyšíte změnu tónu při naklepávání, přestaňte. Když budete klepat silně a excentricky, zničíte ložisko. Klepejte trnem na vnější prstenec, pokud montujete ložisko do díry a na vnitřní, kdy ze hřídele. Nikdy nebouchajte přímo do ložiska!



Standardní diferenciál (vlevo) můžete vyměnit za čtyřpinový (vpravo) pro vysokovýkonné motory. Samosvor (uprostřed) najde uplatnění při brutální závodní jízdě



Změřte vůli mezi obalem a pojistným kusem. Podložkami se snažte dosáhnout nuly (+/- 0,001")



Magnetický lapač nečistot v sacím okruhu olejového čerpadla seženete u Mini-specialistů. Chrání vaše ojnicí a klíková ložiska

Speciální pozornost věnujte olejovému sání. Standardní nasávací trubka není to nejlepší. Potřebujete sání s větší plochou. Když jedete naplno pravou zatáčku olej se odlévá na bok skříně, a poslední věc, kterou váš motor potřebuje, je vzduch v olejovém čerpadle. Mnoho ladicích manuálů vám poradí, jak si takovouto modifikovanou trubku vyrobit. Je to v pořádku, pokud umíte kvalitně svařovat. Ke zničení vašeho motoru však postačí malá dírka ve sváru nebo v trubce. Speciální centrální olejové sání koupíte u mini-specialistů kolen 800 korun. Také je dobré použít v olejovém sání magnetického lapače železného prachu, jeho výskytu v oleji nezabráníte.

Při stavbě převodovky budete hojně potřebovat kvalitní spárové měrky, ale míst na měření není mnoho a jsou popsá-

ny v každém dílenském manuálu. Nejdůležitější je vůle mezi obalem převodovky a zajištěním hlavního dvouřádkového ložiska. Zde použijte nové ocelové planžety pro dosažení správné vůle. Dalším místem je axiální vůle na vloženém kole primárního převodu. Ocelové podložky (různých tloušťek) z každé strany můžete získat u specialistů. Nakonec ložiska diferenciálu – také musíte použít ocelové vymezovací planžety.

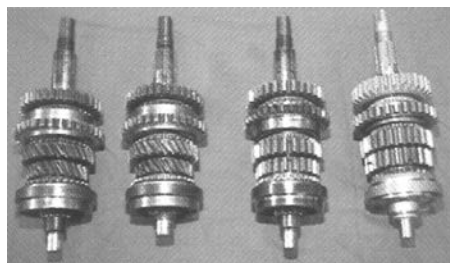
Určitě jste slyšeli o vloženém kole primárního převodu – Achilově patě Mini převodovek. Jeho šikmé ozubení je pod velkým axiálním tlakem. Velký výkon a dlouhodobé působení – a zuby se ustříhnou. Typ A+ převodovky s většími ložisky je vyhovující do výkonu 80 koní na kolech. Starší převodovky můžete upravit, ale kvalitní strojní opracování není zadarmo. Pokud používáte velmi výkonný motor, přejděte na vložené kolo s rovnými zuby.



Diferenciál musíte vypodložit (jak naznačeno) přesně podle dilenského manuálu



Použijte novou pojistnou kuličku řazení, pružinu a váleček jako prevenci před vypadáváním rychlostí u novějších převodovek



Zde vidíte rozdílné ozubení kol. Zleva: starší standardní se šikmými zuby, A+ typ se zápchy v ozubení, rovné (přímé) ozubení a závodní zubové spojky (bez synchronizace)

Můžete je použít s převodovými koly se šikmými zuby, ale je třeba: vložené kolo s rovnými zuby použít se vstupním kolem (též rovné zuby) a to není bez vlivu na hlučnost primárního převodu. Jiná pěkná úprava je toto vložené kolo s vloženým Timken ložiskem. Toto ložisko eliminuje mnoho hluku a poškození (hlavně na přírubě vloženého kola). Nezmiňuji se o centrálním vrtání příruby motoru. Nemyslím, že by tato dost náročná práce byla pro normální použití motoru nezbytná. Čepy příruby však očistěte smirkem, příruba si lépe sedne a zamezíte únikům oleje.

Nemluvím o „krátkých“ nebo pětirychlostních převodovkách. Oboje je skvělé a hodně pomohou při sportovních aktivitách, ale většina majitelů na ně prostě nemá. (Pětirychlostní převodovka stojí přes 1.000 GBP – pozn. překl.). Nepanikařte. Můžete skvěle akcelarovat a mít vysokou konečnou rychlost, pokud si vyberete správný diferenciál a planetová kola. Diferenciál má dvě hlavní funkce. Jednak

redukuje otáčky mezi převodovkou (výstupní hřídelí) a homokinetickými klouby (náhon kol). Poměr snadno spočítáte podělením počtu zubů kol diferenciálu. Má-li malé kolo 18 a velké 62 zubů, je výsledný poměr diferenciálu 3,444. Jinými slovy: kola se točí 1.000 otáček – ale klika 3.444.

Dalším úkolem diferenciálu je umožnit každému z hnacích kol otáčet se různou rychlostí. Potřebujete to při projíždění zatáček, kde vnější kolo musí ujet větší dráhu a musí se tedy otáčet rychleji. Bez diferenciálu by se vám nejen těžko zatáčelo, ale vaše pneumatiky by vám také dlouho nevydržely. Hřídelka diferenciálu drží vše na svém místě a ve standardním provedení vydrží na motorech do 90. koní. Speciální čtyřpinový diferenciál vydrží extrémní výkony, ale není nejlacinější.

Okruhová závodníci vědí, že diferenciál nejen umožňuje kolům točit se různou rychlostí, ale také to, že tímto ztrácí

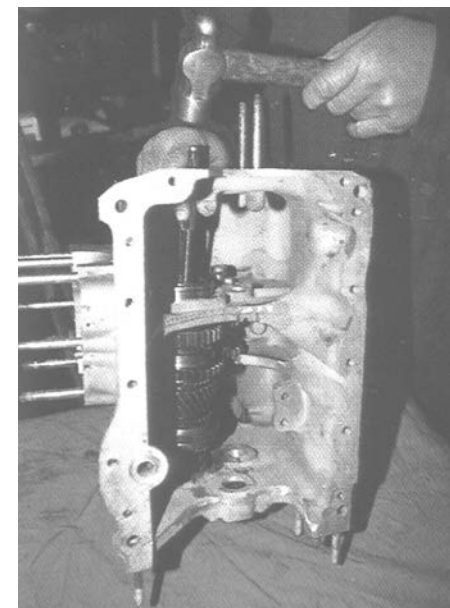


Pokud má řadící vidlička přílišnou vůli, seřídte ji samosvornými kleštěmi

cenné setinky vteřin při prokluzu odlehčeného kola. Mnozí proto používají diferenciály s omezenou svorností (LSD). Dokážete s ním (ovšem na úkor řízení) přenést v zatáčkách větší výkon na kola a na silnici. Za posledních dvacet let se vyvinulo mnoho typů samosvorů, některé umožňují jemnější regulaci svornosti, jiné jsou vyloženy pro okruhové závody, souťže. Já doporučuji typ Quaife. Nezapomeňte ale, že vám nestačí jen samotný diferenciál, musíte vyměnit další díly oproti standardní převodovce.

Převodový poměr diferenciálu u sériového auta je navržen ve výrobě jako kompromis mezi akcelerační schopností a maximální dosažitelnou rychlostí v závislosti na hodnotě a průběhu křivek výkonu a kroutícího momentu.

Dvě věci si musíte uvědomit, pokud chcete tento poměr změnit. Jednak maximální výkon motoru v závislosti na otáčkách (velký vliv má použitá vačka) – tedy v podstatě průběh výkonové křivky vašeho motoru a za druhé zda preferujete akceleraci nebo maximální rychlost. Pro vysvětlení: podívejte se do literatury na normální produkční model s podobným výkonem motoru, jako máte vy. Pak se podívejte na akceleraci (časy na dosažení rychlosti 100 km/hod, ev. 60 mph) a na jeho maximální rychlost. Chcete-li lépe akcelarovat než tento model, jděte o jednu, dvě hodnoty převodového poměru dolů (tj. do vyšších čísel). Například místo sériově montovaného diferenciálu s výsledným převodem (final drive ratio) 3,938 budete mít lepší „odpich“ s nižším poměrem 4,133 nebo 4,267. Naopak, chcete-li



Když instalujete ložisko, poslouchejte zvuk. Při změně přestaňte fukat

jezdit vyšší maximální rychlostí než auto se sériově montovaným diferenciálem 3,765, namontujte si diferenciál s převodem 3,647 nebo 3,444. Obě hodnoty jsou nepřímo úměrné: pokud budete mít lepší „odpich“, pojedete vaše auto výsledně pomaleji a naopak. Pro hrubou orientaci lze říci, že změna o jeden poměr nahoru nebo dolů oproti stávajícímu zvýší nebo sníží vaši teoretickou maximální rychlost o osm kilometrů za hodinu a váš čas na zrychlení na stovku se zvýší, sníží o podobnou hodnotu. Změna velikosti kol a pneumatik vás posune o dvě hodnoty diferenciálu. Vyměníte-li dvanáctipalcová kola za desetipalcová akcelerace se výrazně zlepši na úkor maximální rychlosti a naopak (pokud zůstanete u stejného diferenciálu). Než s tímto začnete laborovat, ujistěte se, že vaše vačka umožňuje motoru dosáhnout požadované otáčky a jeho výkon je takový, že dokáže vysoký převod diferenciálu utáhnout. A nezapomeňte na podložky u diferenciálu.

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

Termite, s.r.o.

V lipkách 869
Hradec Králové

e - mail : oldrich_benes@nac.czn.cz

Náhradní díly
ROVER vc Mini
LAND ROVER

Výhradní prodejce
litých kol BWA

ICO : 63218097 DIC : 228 - 63218097
tel.: + 420 602 116026 auto : 0601 244821
KB Hradec Králové c.ú. 577090 - 207/0100

Tento dopis dorazil do redakce již v květnu. Myslím si, že by měl být zveřejněn, což tímto činím

Chcete něco dovézt nebo přivést (do) ze Spojeného království?

Jestliže ano, můžeme Vám jako přepravci specializovaní na automobilový průmysl pomoci.

Jmenuji se Terry Pittaway a dvacet let jsem pracoval v mezinárodním obchodu s automobilovými součástkami a kompletními vozidly. Firma Phoenix se specializuje na díly MINI letecky, lodí a pozemní dopravou ze (do) všech částí Spojeného království a ze (do) všech dalších částí světa.

Dokážeme zařídit každý druh lodní zásilky od porouchaných vozidel na náhradní díly přes letecké a lodní náklady v kontejnerech a stejně tak i služby European Trailer Groupage (přeprava vlečným vozem).

Pohyby projektu, kompletní vozidla, lodní dodávky na shromažďování potřebných dílů multidodavatelem jsou všechny dodávány vstřícným týmem Phoenixu.

Pro rozsáhlejší nebo pravidelnější přesun malých součástí přijímáme podle Vašich požadavků zakázky na naše služby a na přepravu. Naše dopravní služby Vám budou vyhovovat!

V obchodě s díly MINI jsme dobře známi a máme dobrou reputaci, pracujeme na vysoké úrovni abychom si tuto reputaci a dobré jméno udrželi (reference k dispozici).

Přepravujete-li malé součástky a měli byste rádi služby rychlé, vstřícné, odborné a za konkurenční ceny od šetrného a zkušeného přepravce ve Spojeném království...

Proč nezavoláte Phoenix – našich klientů a jejich podnikání si vážíme.

PHOENIX Aircargo
Unit 11
Ashford Industrial Estate
Shield Road, Ashford
Middlesex TW15 1AU

Terry Pittaway (Project & Development)
Direct line +44 (0) 1344 762695
Direct fax +44 (0) 1344 750668
e-mail address: phoenix_lhr@msn.com

Díky paní Rakouské jsem dostal (bohužel též pozdě) **Mini-Terminkalender** německých fanoušků. Tedy jen pro pořádek, poslední akce v letošním roce:

25.-27. září – **Nic není nemožné**. Sraz (patrně narozeninový), více se dozvíte na telefonech 0521/887568 Steve nebo 05241/687137 Stefan

Historici závodí na Nürburgringu 11.-13. září a pak 16.-18. října

V tuzemském kalendáři zbývají – **Rallye Pačejov** (bohužel právě během plzeňského srazu) a poslední závod historiků **Rallye Dukovany** (okolo Třebíče) od 26. do 27. září. Historici se budou šplhat do vrchu ve Šternberku – **Ecce Homo** 19. a 20. září.

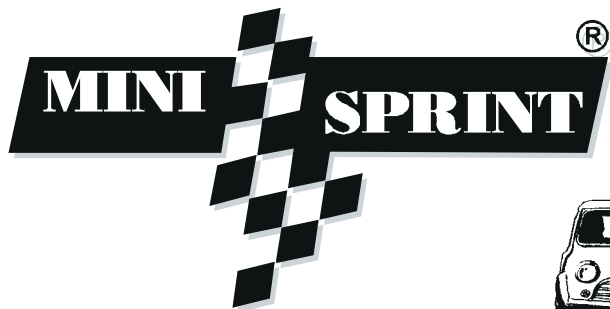
Týden po srazu miniků v Plzni se koná sraz majitelů anglických automobilů v Autokempu Olšovec v Jedovnicích u Brna – **III. British cars meeting (4.-6. září 1998) Jedovnice**. Součástí akce bude pochopitelně spanilá jízda na Macochu a další atrakce.

Pořádá AUSTIN Club CZ. Informace, pozice a přihlášky do klubu na adrese Martin Buzek, AUSTIN Club CZ, Absolonova 79, 624 00 Brno, tel. 05/41223383 večer do 22.00 nebo 0602/770206.

V červencovém **Mini Magazínu** se dovíte mimo jiné jak vypadal a kde vznikl z Mini taxik(!), jak se jela Mini Europe Rally '98 (první díl), jaké je to sedět na „horkém sedadle“ třeba vedle Timo Makinena, co a jak s karburací Mini a hlavně jak vyrobit ze staré hlavy (máte-li dobrou dílnu) hlavu novou a lepší.

Motorovým hlavám, průběhu spalování, použití bezolovnatého benzínu, kvalitnímu mazání a dalším „motorovým“ problémům se budeme nadále věnovat v technické části našeho občasníku.

V Brně jsem zaregistroval **internetovou doménu mini.cz**. Prozatím není využita, čekám na dlouhé zimní večery. Pokud však máte nápady jak prezentovat náš klub na WEBovské stránce dejte vědět. Zároveň nabízím zřízení poštovních schránek pro ty zájemce, kteří jsou k internetu připojeni a chtějí mít „magickou“ adresu jmeno@mini.cz.



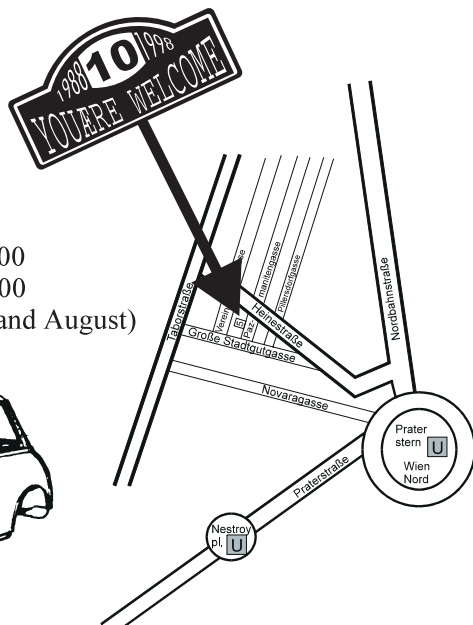
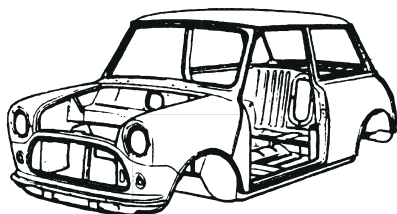
- Spare parts, new, used, budget or genuine
- Accessories and competition parts
- New and used Minis
- Performance tuning
- Full workshop facilities
- John Cooper Depot
- Mini Spares Centre stockist

OPENING HOURS:

Monday to Friday 09.00 - 18.00

Saturday 09.00 - 12.00

(Closed on Saturdays in July and August)



Tel: ++ 43 1 216 34 65 Fax: ++ 43 1 216 06 63 Email: minisprint@inode.at

Minisprint® R. Krausch, A-1020 Wien Pazmanitengasse 5

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 kliky (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, uchycení 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 uchycení 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 sčeračů 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
Viko rozvodů – A typ 380,- Kč
Ocel. štít 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
Nabízíme nanášení keramických a molybdenových vrstev a dispersantů 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 nasávaného směsi a lepší spalování. Prodloužení životnosti dílů až desetinásobně. Na vyžádání ceník a bližší informace.
Další drobné věci! Možná je i výměna. Hlavně za originální drobnosti „BMC“ v originálních obalech, krabičkách s „Roseftou“, 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, Mezípolí 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 Mini '87 Mayfair, modrá metalíza, elektrony, shrnovací střecha, 12'' kola, najeto 65.000 km, velmi dobrý stav, cena 95.000 Kč p. Waldhans, tel. 05/743624 nebo 522240.

Austin Allegro 1.5, zelený, plyn BRC v roce 1997, zcela zachovalý, garážovaný, udržovaný. Jen do dobrých roků – pouze členovi klubu. Pevná cena 28.000,- Kč.
Brožková; 664 06 Viničné Šumice 247; okr. Brno-venkov

Na Austin Allegro litá kola, a spoustu dílů, levně
Richard Bayer (0603)503528, (05)43254003

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

Austin Metro 1.3 MG Turbo, po renovaci; rok 1987. K vidění u Milana Rooba, Vysoká Pec, okr. Chomutov, tel. (0602)473935 kdykoliv.

Mini Cooper MK I/III, r. v. 65/71, žlutozelený, zavodní, okruhy i rallye, FIA pas, SPZ české, cena dohodou Tel. 0049/9941/905255.

Austin MG Maestro s SPZ, levně
Tel. 05/46222087

Austin Allegro 1300 coupé, SPZ, motor 1.5 p. Kostečka tel. 0616/23164

Austin Allegro 1.5, nový lak '97 cena 25.000 Kč. tel. 0603/470427

Nové i použité ND na Allegro 1.5 a Princess 2.0. tel 05/41223383 večer

Koupím

Boční okna do dveří na Mini MK III, jen dobrá nepoškrábaná.
David (05)791175 večer

Hydragas na Allegro přední.
Vladan (0603)470427

Cokoliv k Austin Princess 1.8 OHV a 2.0 OHC, nabídněte. I literaturu.
Martin 0602/770206.

Výroba

Redakce zajistí povrchové tvrzení motorových klikových hřídelů, vaček, rozvodových kol a dalších namáhaných dílů metodou nízkoteplotní nitridace. Menší opotřebení, prodloužení životnosti.