



imprimé ze dne 28. listopadu 1998

Editorial	2
II. British Cars Meeting, Rožnov pod Radhoštěm (květen 98)	4
16. Mezinárodní sraz Mini Fan Clubu, Plzeň (srpen 98)	5
III. British Cars Meeting v Moravském krasu (září 1998)	9
Narozemini, FULNEK (září 1998)	10
Trocha historie nikoho nezabije IV – Rallye Monte Carlo a Mini Cooper	13
Issigonisův odkaz – profil konstruktéra	22
Report z brněnského okruhu (květen, červen 1998)	28
Závody do vrchu, Ústí nad Orlicí (srpen 1998)	30
Ecce Homo Šternberk (září 1998)	31
Inzerce	32

Milí kamarádi (mohu-li vás takto oslovit) je po prázdninách, je po sezóně. Měli jsme letos spoustu možností jak se vyžít a kam všude si zajet za poznáním, za svými novými a neznámými kumpány. Možností nadále narůstá a není v silách jedince objet všechny Mini-srazy na kontinentální Evropě, natož pak v zemi domovské – Velké Británii.

Tam bychom se (snad) mohli vypravit v roce příštím, v roce, kdy bude „objekt“ našeho zájmu – geniální Issigonisova konstrukce vozu Austin Mini – slavit významné jubileum. 26. září tomu bude čtyřicet let, co se tento vůz nepřetržitě vyrábí. K tomuto výročí najde-
te jednak pokračování „historického seriálu“ Jirky Bukovčáka a také profil Aleca Issigonise z časopisu Mini Magazin.

Pokuste se na tento nezpochybnitelný mezník v historii automobilismu upozornit své přátele, veškeré potenciální sponzory, zkrátka všechny, o nichž si myslíte, že jim není tento fakt lhostejný. Dodáme jakékoliv propagační materiály našeho klubu, zbylá čísla klubového časopisu, navrhne uspořádání reklamní kampaně...

Bylo by velmi potěšitelné, kdyby se náš potenciální „výlet“ na britské ostrovy mohl spojit s reklamou, stal by se tak přece jen finančně únosnějším. Jakási předběžná kalkulace nám vychází na nějakých čtyřicet tisíc korun na týdenní pobyt jedné osádky, pokud nepočítáme to, co vypijí a snědí – není to zrovna málo.

Poslední zprávy – alespoň dle *Mini Magazinu* – jsou prozatím velmi skoupé. Jasný je předběžný termín: víkend **21.–22. srpna 1999** na okruhu v Goodwoodu. Účast bude pravděpodobně pořadatelé limitována a pozvánky budou distribuovány prostřednictvím jednotlivých klubů. Jakmile bude tato skutečnost oficiálně potvrzena, chceme vás okamžitě informovat a navrhnout nějaký klíč k obsazení míst. Automobilka Rover, která Mini dnes vyrábí, nebude zřejmě nejpružnější v informování veřejnosti. Máte-li nějaké kontakty do Velké Británie (ať již služební nebo soukromé), pokuste se jejich prostřednictvím získat co nejvíce zpráv. Informujte prosím co nejdříve Jardu Kodla (tel. 019/7263072 nebo 019/7733847, fax 019/740923) popřípadě redakci faxem 05/45211469 nebo e-mailem tlach@rip.cz

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) 4521 1469; e-mail: tlach@rip.cz

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



Patrně poslední letošní podnik „Narozemini“ ve Fulneku

Neustále bojujeme s množstvím a kvalitou příspěvků. Jistě mnozí z vás podnikli letos výjizdky za Mini do více či méně vzdálených zemí. Nechce se mi věřit, že je u nás tolik negramotných lidí. Podle mých poznatků umí psát pouze na Moravě Martin Buzek a na Slovensku Jurko Bukovčák. Na tak velký a staroslavný spolek jako je Mini Fan Club CO je to zatraceně málo.

Jelikož žádný z objednaných a vyprošených příspěvků (čestnou výjimkou budiž články Martina Buzka; na některé se nedostalo v minulém čísle; a samozřejmě seriál Jirky Bukovčáka) dodnes, tedy do 13. března, nepřišel, podávám vám raporty z tuzemských akcí, kterých jsem se většinou účastnil (výjimkou byl Rožnov) nebo které jsem spoluorganizoval. Toto číslo je tedy jakýmsi shrnutím letních a podzimních aktivit příznivců Mini z České republiky – není jich zrovna málo. Aktivita brněnského Austin Clubu – populární „Výjezdní zasedání“ pokračují a jestli se nepovede slovenským kamarádům uspořádat Zimní sraz, budete mít možnost oslavit konec roku 98 v Orlických horách. Bližší informace u Martina (0602/770206).

Pokud se někdo z vás uvolí a pošle nějaký příspěvek např. z maďarského, z rakouského nebo belgického srazu, rád jej uveřejním v posledním letošním čísle, které bude trochu netypické, silvestrovské a doputuje k vám během měsíce ledna. Prožijte tedy s tímto číslem příjemné Vánoční svátky, a rozplánujte si zimní práce tak, abychom se na jaře setkali nejen s dalším ročníkem našeho „fanzinu“, ale hlavně osobně v plné síle do jubilejního roku Mini – roku 1999.

Technickou část časopisu obnovím v příštím čísle. František Rakouš, který tuto (podstatnou) kapitolu zajišťoval, ztratil o spolupráci s námi zájem a Olda Beneš, který se uvolil překládat z angličtiny vybrané materiály dostal první várku v říjnu, a tak se snaží co mu síly postačují. Sleduje-li někdo německou Mini-scénu a odebírá-li jejich časopis, nechť je až tak laskavý a udělá alespoň stručný přehled jejich aktivit. Budeme mu za to neskonale vděční.

Jiří Tlach
editor

II. British Cars Meeting



Rožnov pod Radhoštěm

květen 98

Nejkrásnější vůz rožnovského srazu — MGA pana Janoška z Českého Těšína

Ve dnech 22. a 23. května 1998 uspořádal *AUSTIN Club CZ* s laskavou podporou firmy Shell Česká republika sraz majitelů anglických automobilů v Autokempu v Rožnově pod Radhoštěm. Přestože počasí bylo skutečně velmi nepříznivé, zúčastnilo se srazu celkem 34 automobilů značek Austin, Rover, MG a tradičně i londýnský taxík z Brna. Nejvíce byly zastoupeny vozy Allegro a Mini všech modifikací, předmětem neustálého zájmu bylo závodní zelené MGA z Českého Těšína (jehož fotografii najdete na obálce letního Tip Pro OLDTIMER magazínu) a červené MGB cabrio z dílen pana Štrnada z Prahy.

Páteční večer strávila většina účastníků v příjemném prostředí *Koliby Oldy Kutače* ve Frenštátě (dvorní bubeník národního fotbalového mužstva) u sklenky dobrého moku, někteří až do časného rána. V sobotu před polednem, pod dohledem kamer České televize a místní kabelovky, se účastníci přesunuli na protější parkoviště, kde se jel *Pohár zapletených rukou* (tj. slalom na čas). Činy místo řečí se předvedli především Milan Roob, který zvítězil na voze Mini MG Turbo, druhý a třetí skončili Pavel Nejedlý a Rosta Škubník na Austinu Mini. Po obědě se mohl

každý zúčastnit *Poháru spálených pneumatik* – což byl sprint do kopce o délce skoro 400 m. Vítězem se stal Richard Bayer na voze Rover 3500 Vitesse, který si tak odvezl hlavní cenu – plnou náruč olejů Shell – věnovanou firmou *NORDOIL s. r. o.*, zástupcem firmy Shell pro severní Moravu. Na dalších místech dojel Dušan Bratrů na voze ROVER 114 Sti, Rosta Škubník s Mini Cooperem 1.3 i a Milan Roob na Mini MG 1.3 Turbo.

V pozdním odpoledni jsme uskutečnili náročnou vyjíždku na Pustevny (Radhošť). Dole v kempu nastupovali piloti v tričku a šortkách a nahoře (o 1032 metrů výše) již padal sníh. Večer u krbu byly rozděleny věcné ceny za pořadí v soutěžích a byl vyhlášen nejkrásnější vůz srazu – překrásný MGA pana Janoška z Českého Těšína. Jako nejpůvodnější vůz byl zvolen nikoli překvapivě londýnský taxi pana Bielaka z Brna.

Sraz se dle mínění mnoha účastníků velmi líbil, svůj díl na tom měla jistě i nádherná příroda okolo Rožnova a Frenštátu. Pozveme Vás rádi příští rok na jaře – možná znovu do Rožnova.

*AUSTIN Club CZ v AČR
Martin Buzek a David Švihálek*

16. International Mini Meeting



**Plzeň – Ostende
srpen 98**

Milý Jardo Kodle,
Leťošní plzeňský sraz nás natolik nadchl, že jsme se rozhodli Ti takto otevřeně poděkovat.
Líbilo se nám zejména to, že letos se skutečně pořád něco dělo a všechno dohromady klapalo tak, jak má.

Ještě jednou tedy velký dík a uznání pro Tebe i všechny kdo přiložili ruku k dílu.

Všichni fandové MINI z Teplic a okolí.

V pátek osmadvacátého srpna bylo na silnicích v okolí Plzně nezvykle rušno. Všechny osmdesát vozů Mini se nějak muselo dopravit na parkoviště autokempu Ostende, aby opět po roce mohli jejich majitelé a příznivci nostalgicky zavzpomínat, odpozovat co nového jest u „konkurence“, navázat nové kontakty a v neposlední řadě zjistit zda se už konečně nenašel někdo, kdo by se postaral alespoň o nejběžnější náhradní díly těchto dlouhověkých aut.

Počasí, jako již tradičně, bylo „srazové“. To znamená ani ryba, ani rak, chvíli poprchá, chvíli ne. Vidět však pana presidenta u presence ve mě vždy vyvolá ten jímavý pocit čehosi neměnného, a bude tomu tak asi na věky věků – s Jarouškem nikdo nehne, jen mu šedivější fousy pod i nad úsměvem, děšť neděšť.

Pátek byl, jako vždy, klidnější a „ofukávací“. Staří harcovníci se „vykrúcajú“ před mládeží a všichni svorně pak obdivujeme krásné a silné stroje našich německých kamarádů. Inu jejich *marka* není naše *koruna*. Obvykle však najdou svého tuzemského pokořitele většinou v rychlosti a výkonu, letos i v „soutěži krásy“.

Další a další příjždějí do pozdních hodin, hlavní nápor je tradičně očekáván v sobotu ráno. Velmi mě mrzí, že se nezopakovala krásná historka z třináctého srazu, kdy před sobotní půlnocí přijel miník z Portugalska. Jeden „skalní“ příznivec v Německu vdával sestru, na místě se dozvěděl, že někde v Plzni mají čeští fandové sraz, tak vyrazil.

Sobotní ráno je pro některé krušné, rychle se však dají všichni dopořádku, příjždějí ty



Německy vyšlechtěný VAN



Nejkrásnější Mini srazu — replika MK I z Teplic

pravé skvosty a srazový štáb pomalu chystá první organizovanou zábavu – vyjíždku do okolí kempu. Letos neskočila slavně.

Největším „smolařem“ letošního srazu byl Bohuš Bukovčák ze Žiliny (též Anička a Axa), dále pražský Honza Mráz s nově zrepasovaným autem, kteří doplatili na trestuhodnou bezohlednost jednoho z německých fanoušků.

Věc se seběhla takto: sobotní „kolonová“ vyjížďka nás prováděla okolím Plzně a byla klidnou, procházkovou „spanilou“ jízdou. Někteří účastníci pravděpodobně nepochopili, že opravdu nejde o pálení pneumatik. Ke konci kolony Bohuš Bukovčák, který navíc vůbec nechtěl na vyjížďku jet, že je to pro mladší, za ním Honza Mráz (prototyp klidného člověka) s čerstvě restaurovaným May-Fairem, za nimi jeden z „bláznů“. Odjeli necelý kilometr, když celá kolona na okamžik zastavila. Bukovčák s Mrázem způsobilé čekali až se opět dá do pohybu. Blázen, snad zakoukaný do okolí nebo konverzující se spolujezdcem, podržel plyn do zatáčky a vzal obě auta před ním bez jakékoli sebezáchovné reakce;

a pokračovala poté následovně: německý „zavinítel“ – zrušený předek, Honza Mráz – zrušen z obou stran a Bohuš Bukovčák – zrušen zezadu. Celková bilance třech rozbitých aut a německo-česko-slovenský „mezinárodní“ problém. Přivolaní policejní pracovníci dorazili za „necelé“ čtyři hodiny, ale postižení přátelé budou muset řešit téměř neřešitelné. Vždyť žilinský Bukovčák musí žádat náhradu škody po pražském Mrázovi, který k jejich připočítá škodu svou a soubornou náhradu musí uhradit německý viník.

Přimlouvám se (pro příště) za toto řešení: mnoho „bláznů“ potřebuje představit svoji rychlost, svůj výkon a udělá pro to vše. Není síly, která by je udržela na uzdě. Pojďme pořádat „spanilé“ jízdy až po „silových disciplínách“. Napřed slalomy, sprinty..., poté vkladu projíždku okolím. Budeme všichni klidnější.

Do poslední pravé osm se vřítí zelená třínáctistovka a pak se asi půl hodiny nic neděje. (Předloni se dělo – Tomáš musel opravovat bránu kempu.) Tak dopadá již tradičně dojezd „tajného závodu“. Ani letos nenašel Tomáš Ubl pokořitele. Kromě všemožného laborování s anglickými motory dělá Tomáš též „profesora“ veřejného klání *Spálená guma*.

Skvěle připravenou akcí byl slalom na přílehlém parkovišti. Budíž veřejně oceněna tato práce brněnského Austin Clubu, party kolem Martina Buzka, Davida Švihálka a Říši Bayera. Snad již ustoupí animozita mezi „zasloužilými“ a „méně zasloužilými“. Pěkně připravená trať a spousta legrace okolo horů za vše.

Soutěžení však bylo povícero. Pod podivným programovým názvem *Klubové soutěže* se skrývala kombinace překážkového běhu s kolečkem, chůze na chůdách, plavání, veslování a koulení. Jako jediná disciplína mi přinesla ocenění za „umělecký výkon“. S Řiháčkem jsme vyhráli celkem osm výborných utopenců do firmy Zeman & Zeman. Tato firma dodala většinu cen, které nebyly až tak symbolické, jakými se obvykle „oceňujeme“. Následovala podobné zábavná soutěž pro děti, kterou jsem téměř celou prošívl, protože jsem se sušil zevně i vnitřně.

Milovníkům „ubývajících pneumatik“ by-



„Ozdoba“ srazu — Řiháček



I takto lze startovat do jízdy zručnosti

lo všeho málo a vyhlásili odpoledne krátký sprint na nepoužívané silnici k místní továrně. Organizační improvizaci jsme, doufám, zvládli bez větších problémů, pokoreni „nadupaných“ německých čtrnáctistovek bylo sice dokonalé, ale snad si šetřili auta na cestu domů. Přece jen jedou z Plzně trochu dál a chtějí dojet v pořádku.

Obligátní vystoupení šermířských dobrodruhů bych si odpustil, jiní ne. Z mého pohledu bez komentáře, mládež se asi bavila.

Sobotní večer v místní restauraci byl „tradičně taneční“, letos v duchu diskotéky pro pamětníky. Také tato parketa není moje. Alespoň v tom, že není možné promluvit se sousedem, nelze se u stolu normálně bavit, a nakonec nás, stejně jako každý rok, bez rozpaků vyhodí, když konzumace poklesne pod požadavky personálu. Někomu však tento druh zábavy vyhovuje – proti gustu...

Hned na začátku této diskotéky vyhlásil prezident Jaroušek výsledky všeho co se zde událo (čtete dále), pak poděkování sponzorům a veselice může začít. Mezi jinými hezkými těly dominují Rosta Škubník a Řiháček.

Pepu Švantnera venku před hospodou ještě nutím zvědět jak dopadl Pavel Nejedlý v Pačejově. Po velkém „mobilování“ je jasné, že byl první v litrové třídě a absolutní výsledek zanikne v kosmickém šumu.

Nedělní dopolední burza byla takovým neoficiálním zakočením celého srazu. Kromě německých kolegů, snažících se prodat „parádníčky“ (nic proti tomu), postavil novosedlický HS tuning zcela seriózní nabídku právě těch základních věcí. Sady těsnění, gu-

mičky, guffera, zkrátka běžný sortiment dílů, které jsou nejvíce potřeba. Z mého pohledu jeden z nejzásadnějších počinů letošního srazu. Kdo chce vědět více ať se podívá na zadní stranu obálky časopisu.

Při korzování kolem prodejců nejruznějších „nezbytností“ – skvěle byly slipy *Mini Power* – jsme mohli v celé kráse obdivovat shromážděné Mini-skvosty. Kromě jiných, rodu Van, Moke, Cooper... (letos chyběl pouze zástupce Pick-Upů), jsme si mohli na vlastní oči prohlédnout „funglovku“. Rover Mini model 1998 pana Davida Kiky. Po zábavných peripetiích s českým zastoupením nejmenované automobilky volil tu nejnedůležitější cestu k novému autu: objednal si jej v Německu, tedy plus oněch cca 11 % dovozního cla.

Faktem budíž zjištění, že nový model se zevnitř podobá spíše „japanezovaným“ roverovským předchůdcům (tedy stovkovým modelům). Pod kapotou je málo na svém místě, spleť hadic je nekonečná, rozdělovač, či co z něj zbylo, trůní na prapodivném místě. Zkrátka naše doba je pryč. Není proto divu, že automobilka Rover (dnes vlastněná německým BMW) se bude snažit tohoto modelu co nejdříve zbavit, i když mnoho „cvoků“ z celého světa Mini pořád kupuje. Nejsme však, přiznejme si to, ti praví na řešení obchodní politiky automobilového průmyslu. V této souvislosti nemohu nevzpomenout slova svého nedávno zesnulého otce, celoživotního automobilového a hlavně motocyklového fandy. Když jsem si po létech pořídil opět Mini, s nadšením prohlásil, že je to: „poslední auto, které stvořil konstruktér. Od té doby auta konstruuji maketingová oddělení“.

Jiří Tlach

Pro statistiky:

Celkem Mini	98 vozů
Česká republika	65 vozů
Německo	26 vozů
Rakousko	4 vozy
Slovenská republika	3 vozy

Ocenění všech NEJ...:

NEJmladší	Eva Švantnerová (20. 6. 97)
NEJstarší	Anastázie Rakouská
NEJvzdálenější	Bohumil Bukovčák (532 km)
NEJhezčí	Pepa Švantner (MK I replika)

Jízda zručnosti:

1. Klaus Lang	Linec
2. Paul Dannhäuser	Ansbach
3. Martin Voráč	Praha

Sprint 400 m (1.300 ccm):

1. Tomáš Ubl	13,84
2. Martin Ondruš	14,34
3. Tomáš Ubl (s jiným autem)	14,41
4. Pepa Švantner	14,60

Sprint 400 m (1.000 ccm):

1. Peter Grosmann	15,32
2. Jiří Pešek	15,87
3. Tomáš Velkoborský	15,95

Klubové soutěže:

1. místo posádka Trmota/Vrba
2. místo posádka Joachyma Maiera
Kategorie žen posádka Libalová
Cena za „umělecký dojem“ posádka Stáňa/Tlach

Cena fair play:

pro Antona Husara. Mohl by být zvolen „maskotem“ a dobrým duchem plzeňských srazů. Nechybí na žádném a nepokazí žádnou legraci.

Cena klubového časopisu:

Troufám si alespoň dodatečně ocenit „kolektiv“ Austin Clubu za pečlivou přípravu slalomové trati.

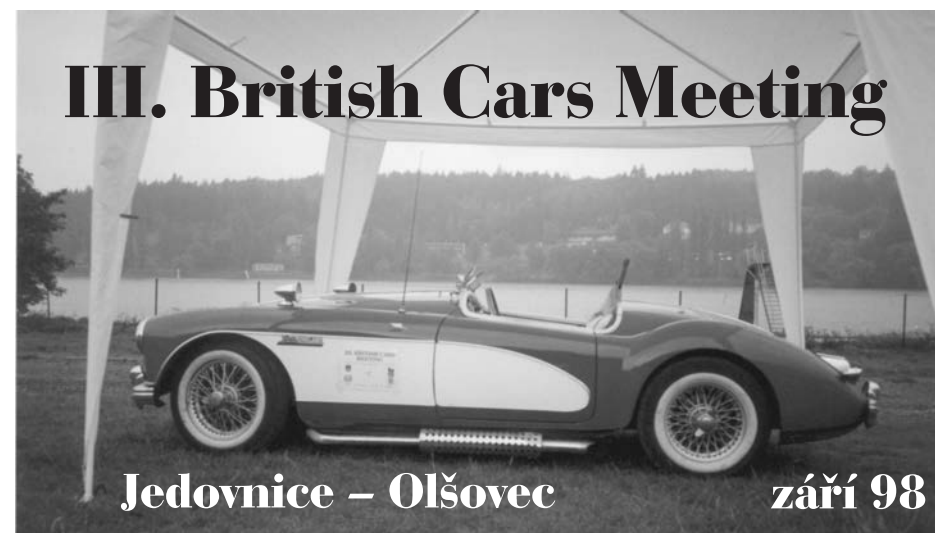


Pravidelně nás navštěvuje tento citlivě repasovaný MOKE



Jeden z nejceněnějších oceněných — alespoň pro členy našeho klubu

III. British Cars Meeting



Jedovnice – Olšovec

září 98

Na tento skvost se nemohu vynadávat a omlouvám se, že vám jej „vnucuji“ ještě jednou. Takto se zařídí gentleman když začne přest

Týden po minikářském srazu v Plzni (4. a 5. září) uspořádal AUSTIN Club CZ třetí sraz majitelů anglických automobilů v Autokempu Olšovec v Jedovnicích na březích stejnojmenného rybníka, kde se každoročně konají závody motorových člunů. Již v pátek dorazili vzdálenější účastníci, např. p. Janošek s MGA Le Mans, p. Blažej s přáteli přivezli Triumph TR 4 a MG Midget, Martin Bollo a Richard Bollo z Bratislavy dovrčeli se svými zajímavými stroji, a další. Večer jsme si užili ve stylové restauraci na náměstí, kde jsme hodovali až hrdla neráčila (Martin Bollo udolal asi kilo pečeného masa s množstvím příloh) a historka střídala historku, anekdotu o tchyni a mercedesu nepočítaje.

V deštivém ránu se nám ven moc nechťelo, ale příjždějící přitáhli lepší počasí a dobrou náladu. Sjelo se nás letos v Jedovnicích takřka 50 nadšenců, anglických aut 27, což nebylo málo.

Polemika ohledně vhodnosti termínu jako vždy..., nicméně BCM nemá být srazem výhradně minikářů, ale jak oni říkají „velkých aut“ anglické provenience. K tomu lze připomenout jen to, že jsme nechťeli srážku jednak s termínem 1. Narozemini ve Fulneku, ani s Ecce Homo historic ve Šternberku a poslední termín připadající v úvahu byly v Jedovnicích závody motorových člunů.

V poledne jsme se vydali spořádaně nahoru na Macochu. Uplatil jsem místního výběřčího klubovým hrnečkem s motivy Leylandu, Roveru a Coopera (několik jich ještě máme) a zabrali polovinu ohromného parkoviště. Opět se našli tací, kteří ještě neviděli Macochu! Říša Bayer postavil slalomovou dráhu a po nezbytném tréninku jel každý dvě ostré jízdy, vítěze ale nebylo. První dva měli shodné časy a tak jsme postavili novou trať, kde se přece jen rozhodlo o vítězi – „Bob“ Hrmel z Olomouce obdržel jako výhru cenu nesmírné hodnoty (byť pro něj nevyužitelné) – novou olejovou pumpu na motor Allegro. Jistě si ji namontuje do svého příštího vozu. Zároveň byli vyhlášeni vítězové hlasování – cenu za nejpůvodnější vůz převzal p. Blažej (Triumph TR4) a za nejkrásnější vůz p. Janošek (MGA). Závod ve sprintu jsme odložili kvůli možné účasti 3,5 litrového Rovera Richarda Bayera (přesvědčivého vítěze rožnovského sprintu na 400 m) a jeho neochotě odpojit kabely alespoň dvou válců. Odpolední káva u fotek a vyprávění o mezinárodním srazu vozů SAAB v Británii p. Bielaka (majitele londýnského taxiku) byla hezkou tečkou za pěkným dnem.

Děkuji všem zúčastněným za účast, Monice, Říšovi a dalším za pomoc při organizaci a nashledanou příště!

Martin Buzek



**Fulnek
září 98**

Narozemini

Dokonalé připravena přijela posádka Worry & Jozzy. Přijeli též s tímto „narozeninovým“ dortem

Celou věčnost – 39 let je ve výrobě Mini všech možných podob a provedení. Na oslavu tohoto neuvěřitelného počtu let připravil s velkou pilí a pečlivostí Jirka Tlach akci, které dal jméno NarozeMINI (lví podíl na organizaci patří Aleně Drdulové – pozn. J. T.). Již od pátku se sjížděli skalní příznivci z celého bývalého Československa.

Jelikož jsme se již celé tři týdny, resp. někteří dva, neviděli, bylo co vyprávět a ukazovat. Nechyběl také narozeninový dort, jehož provedení bylo vsutku originální. V noci pak proběhla zábavná soutěž „Jak stavět stan“ a jiné grotesky.

V sobotu, po ranní kávě, se startovní pole 10 miniků, po jednom Hillmanovi, Allegru, Roveru SD a dvou Roverech 100 (a, pravda, i dvě škodovky) vydalo na projíždku okolím a „centrem“ Fulneku. (K velkému potěšení jsme zjistili, že zdejší pumpař má také anglické auto, a to méně obvyklé – Rovera SD 2600. Nicméně do naší rallye se bohužel nezapojil.)

Krátce před polednem vyjely na trať první soutěžící vyzbrojení poměrně přehledným a precizním manuálem, kterému se dala vytknout jen „ujíždějící kilometr“. Tripmaster byl pak pánům Kavanům k ničemu, alespoň se jelo více „na oko“. Soutěžní úloha spočívající v proběhnutí potoka pod mostem zaskočila některé tak, že tam skočili i po hlavě. Hořce lituji, že jsem u těchto scének nebyl a nemohu tak podat svědectví úplné a pravdivé. (Budiž. K nejvýraznějším momentům patřil zoufalý výkřik Říši Bayera: „K..., tady je voda!“ – pozn. J. T.)

Krajina ubíhala a úkoly také, byť některé byly velmi zapeklité. Kdy odjíždí dnes první autobus z této zastávky byl úkol nad síly mnohých, možná díky čilému autobusovému provozu. Rychlostní vložka byla jako vždy v rukou Bayerova osmiválce, tak jako nejistý osud lipového lesíka za cílem rychlostní (v jeho případě letecké) zkoušky. Celou dobu soutěže jsme se velmi dobře bavili chytrými a vtipnými soutěžními úlohami, které mnohým startujícím zcela zamotaly hlavu.



Na RZ 1 bylo celkem veselo...



Nejkritičtější místo RZ 1, podbíhání mostku. Zde v obdivuhodné kondici nejstarší účastník

Nejhorší ovšem bylo nakonec – v cíli byla poslední disciplína, hod šípkami na terč, což pohřbilo mnohé favority.

Pozdní odpoledne mnozí využili ke slalomu na parkovišti u rybníka. Jelo se rychle a na „gumy“, nikdo nespádl ze stráně a všichni v cíli zabrzdlili. Jak bylo posléze zjištěno, stánek občerstvení stojící přímo za cílem nebyl pojištěn!

V podvečer proběhlo slavnostní udílení cen všeho druhu a vyhlášení vítězů všech disciplín.

Dopadl jsem dle očekávání mého na zcela posledním místě a tak budu muset příští rok pořídit digitální tripmaster či zvolit jiný postup „od lesa“.

Grilovaná kuřata ve čtyřstupech, hromada klobás a spousty vína byly konzumovány do pozdního večera spolu s veselými i vážnými historkami. Nejzávažnější historkou večera bylo Pepinovo vzpomínání na téma jak se zabít na padáku a co potom. S tím, že člověk také může dostat padáka se to nedá srovnat. Také byla k dispozici celovečerní videoprojekce vlastních záznamů o Mini, RAC rallye, Meeting v Anglii 1994 atp.

V neděli jsme se pak královsky naobědvali v restauraci U jelena, kde měli skutečně výborné jelení na smetaně. Sytí a plní dojmy jsme se rozjeli domů a tak zas někdy!

Martin Buzek

Doplňující údaje od pořadatelů:

Pro statistiky:

Celkem	21 vozů
Mini	14 vozů
Rover	2 vozy
Škoda	2 vozy
Allegro	1 vůz
Hillman	1 vůz
Wartburg	1 vůz
Česká republika	16 vozů
Slovenská republika	5 vozů

Výsledky Rallye

Posádka	RZ 1	RZ 2
Velička	0.39	20.8
Bernik	0.45	25.0
Bayer	0.54	17.8

Jízda zručnosti

1. Petr Šimela	19.50 vteřiny
2. Juraj Zelina	21.20 vteřiny
3. Jiří Pešek	22.10 vteřiny

Další ocenění

NEJmladší	Šimelová ?? ročník 1997
NEJstarší	Bohuš Bukovčák
NEJzdálenější	Pavel Švec (440 km)

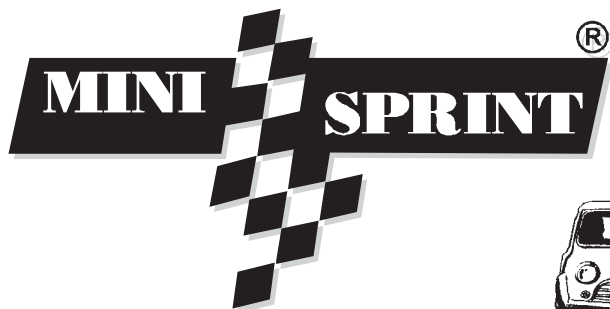
Golfový turnaj

Margita Gážíková	39 bodů
Pavel Švec	68 bodů
Richard Bayer	71 bodů

Poděkování všem sponzorům akce:

Pivovar Radegast Nošovice, Optimit Odry, Group 4 Securitas Kroměříž, Agroinform Brno, IMP Leas Brno, Autokempink Fulnek – pan Ladislav Frysz

Za příjemnou spolupráci děkují pořadatelé



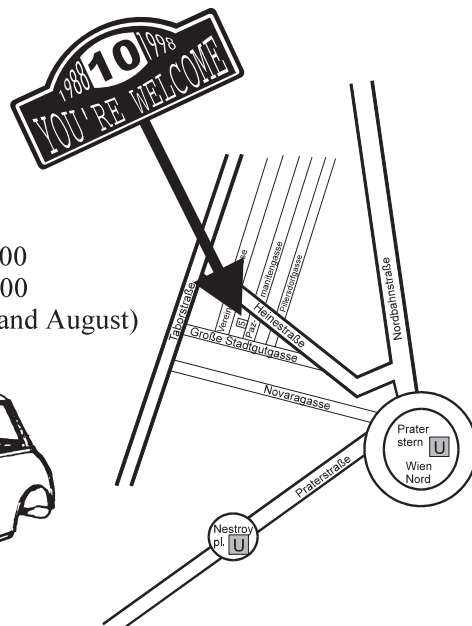
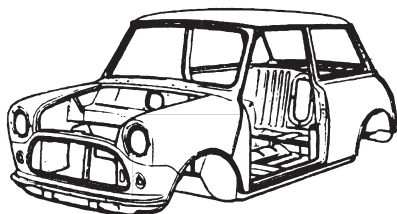
- ⊙ Spare parts, new, used, budget or genuine
- ⊙ Accessories and competition parts
- ⊙ New and used Minis
- ⊙ Performance tuning
- ⊙ Full workshop facilities
- ⊙ John Cooper Depot
- ⊙ Mini Spares Centre stockist

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



Vítěz Monte 1964 (originál) v expozici British Motor Heritage

V tých časoch najslávnejšie preteky na svete, Rally Monte Carlo, sa veľmi lišili od toho ako ich poznáme dnes. Bola to hviezdicová jazda, keď auta štartovali z rôznych kútov Európy, aby sa stretli vo Francúzsku a odtiaľ spoločne cez *rýchlostné skúšky* dorazili do Monaka, aby na koniec víťazi prevzali ceny z rúk monackého kniežaťa pred kniežacím palácom v časti nazývanej Monte Carlo.

Od štartu až po bod stretnutia vo Francúzsku sa jazdilo za normálnej premávky podľa šípkového itineráru ako niektorí z vás poznajú zo súťaží BOAS. A hlavne: mohli ste sa zúčastniť pretekov súkromne, s autom, ktoré sa v tom čase bežne predávalo. Žiadne rally špeciály popísané od reklám sponzorov, s pohonom všetkých štyroch kolies, ktoré majú malo spoločného s autami, ktoré sa predávajú v autosalónoch, ako to vidíme dnes. Objavovali sa aj v tej dobe továrenské tímy, ale tie boli v „plienkach“ a súkromní účastníci im mohli konkurovať. Obrat nastal práve úsilím *súťažného oddelenia B. M. C.* v šesťdesiatych rokoch a jeho úspechmi, keď súkromní účastníci neboli schopní držať krok s technikou a finančnou bázou továrenských tímov.

ských tímov. Postupne sa prestížne rally stali bojiiskom len pre veľké továrenské tímy.

Ako všetky pretekajúce aj Monte sa riadilo pravidlami *Federation Internationale de l'Automobile* (FIA). Autá sa delili na deväť tried podľa obsahu motora od triedy 1 až po 9. Podmienky, ktoré museli účastníci spĺňať boli obsiahnuté v súbore pravidiel známych ako *Dodatok K Medzinárodného športového kódu*, ktorý nebol pevné daný, ale menil sa z roka na rok. V roku 1961 FIA zaviedla *Faktor porovnania*, čo bol veľmi komplikovaný vzorec, ktorý mal zrovnoprávňovať malé autá s veľkými. Účastníci boli znepokojení nakoľko sa vzorec neustále menil a bolo ťažké ho pochopiť (výklad nebol jednoznačný).

Ako sme už spomínali, Mini sŕťažilo od svojich prvých začiatkov. V novembri 1959 sa zúčastnil tým BMC zložený z troch MORRISov MINI-MINOR britskej RAC Rally, všetky auta preteký nedokonzili kvôli preklzujúcim spoj-
kám. Tie iste auta s ďalšími tromi AUSTINmi SEVEN sa zúčastnili v januári 1960 Rally Monte Carlo. Okrem MINI sa za BMC rally zúčastnil aj jeden AUSTIN A40 s dámskou posádkou PAT



Pat Mossová a Ann Wisdomová v zasnežených Alpách

MOSSOVÁ a ANN WISDOMOVÁ, ktoré skončili celkovo na 17. mieste a získali Dámsky Pohár. Tri Mini štartovali z Oslo a ďalšie z Paríža, počasie s mnohými snehovými búrkami neprišlo a z 307 účastníkov pretekú skončilo 149 aut medzi nimi štyri Mini. V celkovom poradí bola posádka Riley/Jones na 23. mieste, bratia Morleyovci na 33. a Tommy Wisdom na 55. Prvé medzinárodné víťazstvo pre Mini získali bratia Morleyovci v apríli 1960 na GENEVA Rally, keď skončili celkovo 14. a vyhrali triedu. Tie isté tri MINI-MINORY, ktoré sa zúčastnili RAC Rally 1959 a Monte 1960 sa spolu s tromi A40 zúčastnili aj Rally Monte Carlo 1961, ale všetky vozy BMC pretekú nedokončili.

V roku 1961 sa objavil MINI COOPER 997, čo už bol plnohodnotný športový typ. V tom istom roku sa riaditeľom súťažného oddelenia BMC v Abingdone stal STUART TURNER a pod jeho vedením tím získal fantastické úspechy. Po dohode sa súťažné oddelenie venovalo rally a COOPER CARS LTD. s Johnom Cooperom sa venovalo pretekom na okružoch. BMC tak mala k dispozícii na rally dva výkonné automobily: AUSTIN-HEALEY 3000 a MINI COOPER.

V januári 1962 to boli ženy, ktoré preslávili Cooper prvýkrát na Rally Monte Carlo. Už spomínaná posádka PAT MOSSOVÁ a ANN WISDOMOVÁ na Cooperi s registračným číslom 737 ABL skončili celkovo na 26. mieste, v svojej triede na 7. a získali Dámsky Pohár ako najlepšia ženská posádka. Pat, sestra slávneho pretekára STIRLINGA MOSSA v tom istom roku a v tom istom Cooperi pokračovala vo víťaznom ťažení: v máji vyhrala Rally Tulipánov (prvé medzinárodné víťazstvo pre Cooper) a v septembri vyhrala nemeckú Baden-Baden Rally a tak koncom roka bola



...a o niekoľko hodín v snežnom Monaku na Rally Monte Carlo 1962

vyhlásená za Dámskeho majstra európskych rally.

Bohužiaľ v tom istom roku Pat odchádza od BMC k tímu FORD, ktorý jej ponúkol päťkrát väčší ročný príjem – 5000 libier.

Stuart Turner začal hľadať nových jazdcov pre BMC. Prvý bol Ír PADDY HOPKIRK a neskôr „lietajúci Fíni“ TIMO MAKINEN a RAUNO AALTONEN, ktorý sa stali základom tímu BMC. Najväčšiu publicitu v Británii si získal Hopkirk, nakoľko bol to predsa Brit z ostrovov a nie odniekadiaľ z kontinentu. Na druhej strane Hopkirk nikdy neovládal unikátnu techniku oboch Finov: brzdenie ľavou nohou. Časopis „Autosport“ opisuje techniku jazdy Tima Makinena:

Po zasneženej ceste pri rýchlosti 40 míľ za hodinu, ma pravú nohu stále na plyne a ľavá sa vznáša nad brzdom pedálom. Podobne ľavú ruku necháva na radiacej páke. Pravou rukou drží volant na jeho vrchole, pričom robí fantasticky rýchle korekcie vpravo alebo vľavo ako sa Mini Cooper stáča zo



Ceremonia odovzdávania cien na Monte 1962: Dámsky pohár pre Pat Mossovú a Ann Wisdomovú



Víťazi Monte 1965 Timo Makinen a Paul Easter pred štartom do nočnej rýchlostnej skúšky v Cooperi S 1275 so štartovým číslom 52

strany na stranu. V niekoľkých prípadoch, keď zadok sa kĺže tak až sa celé auto šmyka bokom, bleskovo preradím z tretieho na druhý prevodový stupeň a „ustreľím“ Mini do pôvodnej polohy.

Táto technika mala výhodu že ste mohli rýchlejšie vbehnúť do neznámej zákruty, ale na druhej strane osobne skúšať vám to moc nedoporučujem nakoľko veľmi „trpí“ prevodovka, diferenciál a homokinetické kĺby a bez skúsenosti je to vyslovene nebezpečné.

Budúce hviezdy BMC sa spolu prvýkrát stretli v januári 1963 na Monte. Makinen štartoval na AUSTIN-HEALEY 3000, Aaltonen a Hopkirk na Cooperoch. Celkovým víťazom druhýkrát po sebe sa stal Švéd Erik Carlsson (neskorší manžel Pat Mossovej) na SAA-Be 841, Aaltonen na 3. mieste – prvý v triede, Hopkirk na 6. a Makinen na 13. mieste – prvý vo svojej triede (odvtedy veľký Austin-Healey prestal pretekať a používal sa ako dopravné vozidlo).

V priebehu roka sa objavil na trhu Cooper 1071 S. V niektorých súťažiach toho ro-

ku zažiaril a BMC sa pripravovala na Monte 1964. Tej sa za BMC zúčastnili štyri nové Coopery 1071 S a dva štandardné Coopery 997 (k tomu ešte 30 súkromných Mini). Na štarte v bieloruskom Minsku sa objavil aj červeno-biely Cooper S (červeno-biela kombinácia boli „bojové“ farby BMC, na trhu bola vždy iba červeno-čierna kombinácia, červeno-biela sa objavila až v roku 1989, keď Rover predstavil obmedzenú sériu Mini Flame) so štartovným číslom 37 s posádkou Paddy HOPKIRK / Henry LIDDON, z Paríža štartoval MAKINEN/VANSON a z Oslo AALTONEN/AMBROSE. Najhoršie počasie chytilo Hopkirka na jeho najdlhšej trati, ale svojim výkonom predbehol aj najväčšieho súpera na FORD FALCON. A tak v Monaku bolo poradie Hopkirk na Cooperi S na 1. mieste, nasledovaný dvoma Fordami, na 4. mieste Makinen a na 7. Aaltonen (vo svojej triede skončili na 1., 2. a 3. mieste). Od roku 1956 prvé víťazstvo pre britské auto v tejto najprestížnejšej súťaži tých čias.

BMC, Cooper S a jazdci sa cez noc stali hviezdami v pravom zmysle slova: vystúpenia v televízii v rôznych show vždy s víťazným



(VLEVO): Príprava na Monte 1966 v Súťažnom oddelení v Abingdone, vpredu Hopkirkov Cooper a na rampe Makinenov (VPRAVO): Rok 1966 – hviezdny tím BMC: (zľava doprava) Paul Easter, Simo Lampinen, Mike Wood, Stuart Turner, Rauno Aaltonen, Tony Fall, Paddy Hopkirk, Timo Makinen, Ron Crellin, Henry Liddon

autom v pozadí, autogramiády. Dokonca aj Alec Issigonis privítal víťazstvo a zúčastnil sa viacerých akcií pre verejnosť. Rok 1964 v ostatných rally sa niesol v znamení striedavých úspechov, najväčším sklamaním bola domáca RAC Rally, kde všetky štyri zúčastnené Mini od BMC súťaž nedokončili. Posilnene úspechom na Monte sa súťažné oddelenie pripravovalo na budúci ročník Monte, kde sa predstavil nový Cooper S 1275.

Rally Monte Carlo 1965 sa za tím BMC zúčastnilo šesť Cooperov S 1275 a dva nové Austin 1800, okrem toho bolo prihlásených 32 súkromných Mini. Aaltonen/Ambrose štartovali do rally z Atén, Hopkirk/Liddon a Makinen/Easter zo Štokholmu. Tento ročník Monte bol poznačený extrémne zlým počasím, jeden fakt za všetko: z 237 aut na štarte do cieľa v Monaku došlo iba 35!

Najhoršia bola snehová búrka na úseku Chamerby (tu sa trasy všetkých účastníkov spojili) – Monako. Bez tretných bodov za meškanie do Monaka došiel iba Makinen, keď tri z 5. rýchlostných skúšok vyhral. Pred štartom do poslednej etapy – 400 míľový horský okruh so štartom a cieľom v Monaku, mal Makinen osem minútový náskok. Na tomto okruhu opäť päť zo šiesti rýchlostných skúšok vyhral Makinen. Celkovým víťazom sa stal Makinen, Hopkirk skončil na 26. mieste, bratia Morleyovci na 27., Aaltonen pre poruchu na elektrike nedokončil. BMC s Cooperom S potvrdila minuloročné víťazstvo na Monte a z Mini sa stal symbol britskej národnej hr-

dosti, napr. pri prezentácii na budúcoročné Monte v Paríži sa zúčastnila nemenej slávna skupina BEATLES.

Výkonný riaditeľ BMC George Harriman priznal, že úspech s Cooperom pomohol v náraste predaja Mini, hoci predtým bol mierne povedané skeptikom. Rok 1965 bol úspešný aj na iných súťažiach rally. Z 12 pretekov seriálu Európskych majstrovstiev rally osemkrát vyhral COOPER S, z toho päťkrát Aaltonen medzi iným v júli Rally Vltava (tu vznikla česká prezývka pre Mini – „Knedlík“, inde vo svete mal prezývku „Soap box“ – škatuľa na mydlo), Makinen vyhral Rally 1000 jazier, Hopkirk Okruh Írskom a konečne Cooper (Aaltonen) sa presadil na domácej RAC Rally. Rok 1965 bol aj rokom, kedy vzniklo Special Tuning Department (oddelenie ladenia), ktoré vyrábalo a distribuovalo špeciálne časti používané na súťažných automobiloch BMC pre všetkých fanúšikov (aj dnes sa môžete so skratkou ST na niektorých špeciálnych súčiastkach stretnúť, nakoľko Rover oddelenie ladenia začiatkom deväťdesiatych rokov oživil), tak aby súťažné oddelenie a jeho ľudia mali voľné ruky pri príprave súťažných aut.

Pre rok 1966 v už spomínanom Dodatku J pravidiel FIA opäť, ako každý rok, vznikli zmeny, niektoré z nich mali nejednoznačný výklad. Napríklad kvôli neochote dohodnúť sa s FIA zo sveta rally v tom roku odišiel úspešný tím SAAB. V lete 1965 Stuart Turner osobne odišiel do Paríža do sídla FIA pre



Hopkirk v plnej rýchlosti sledovaný jedným zo súkromných Cooperov na Monte 1966



Makinen dokazuje, že je ozajstným kráľom zasnežených vozoviek na Monte 1966

nové predpisy. Najväčšou novinkou bolo, že v Dodatku J sa zrušil komplikovaný vzorec, podľa ktorého sa teoreticky celkovým víťazom mohlo stať auto z hociktovej triedy, a nové pravidlá zvýhodňovali triedu 1 – sériovo vyrábané auta. Novou podmienkou homologácie v triede 1 bolo, že v priebehu roka muselo byť vyrobených 5000 kusov toho typu a boli povolené minimálne úpravy. BMC zvýšilo výrobu COOPER S 1275 a počítalo od 7. 12. 1964 tak, aby 3. 12. 1965 zahlásilo 5047 vyrobených kusov (hoci neskoršie záznamy ukazujú číslo 4987 kusov).

V triede 1 štartovali tri Coopere S s minimálnymi úpravami (oceľové disky 10x3,5, jedna palivová nádrž, jeden pár prídavných hmlových reflektorov a ochranný rám v kabíne) a v triede 2 za BMC štartoval jeden Cooper 998 a jeden MGB. Jednou z novinek, bohužiaľ osudnou, boli jódové jednovláknové žiarovky v hlavných reflektoroch vo všetkých britských autách (okrem BMC, aj tímy Ford a Rootes) od firmy LUCAS. Tu sa prepínanie na tlmené (stretávacie) svetlo uskutočňovalo dvoma spôsobmi: úplným vypnutím, tak, že prídavné hmlovky slúžili ako tlmené (stretávacie) svetlo alebo, ak hmlovky boli vypnuté, do elektrického obvodu sa zaradil odpor a tak mala žiarovka nižší výkon. Takéto usporiadanie neodporovalo britským technickým predpisom pre cestnú premávku, ale...

Makinen/Easter štartovali z Lisabonu, Aaltonen/Ambrose z Atén a Hopkirk/Liddon z Varšavy, kde sa komisármi FIA uskutočnili prvé technické prehliadky vozidiel. Prvé etapy prebehli bez problémov. Pred poslednou

etapou, čo bol 900 míľ dlhý horský okruh so šiestimi rýchlostnými skúškami, na prejazd ktorého bolo určených 24 hodín, komisári FIA opäť uskutočnili technickú prehliadku aut. Tu boli diskvalifikovaní prví súkromní britskí účastníci za nepovolený počet prídavných reflektorov (niektorí až sedem kusov). Tí sa bránili, že v predpisoch o počte reflektorov nič nie je. Makinen štartoval do poslednej etapy na druhom mieste za Fordom Lotus Cortina nasledovaný Aaltonenom a Hopkirkom na piatom mieste. Čoskoro sa do vedenia dostal Makinen, za ním Aaltonen a Hopkirk sledovaný Rogerom Clarkom na Lotuse Cortina.

V tomto poradí vchádzali do nočnej, 11 hodín trvajúcej časti dlhej 380 míľ. Po prízjazde do Monaka bolo poradie nezmenené – to znamená hattrick – trojitý víťazstvo! V cieľi ešte v noci nasledovala ďalšia technická prehliadka. Víťazné Coopere boli doslova rozobraté do poslednej skrutky, len aby sa našla nejaká odlišnosť od sériovo vyrobeného auta. Komisári vážili jednotlivé časti na kuchynskej váhe narýchlo kúpenej, počítali počet zubov na ozubených kolesách v prevodovke a diferenciáli, merali rozchody a ostatné vonkajšie rozmery. Napríklad na Hopkirkovom Cooperi namerali o 3,5 mm väčší rozchod na prednej náprave ako bolo udávané v špecifikácii. Technikom BMC dlho trvalo, kým komisárov FIA presvedčili, že pri spôsobe jazdy na rally si systém pruženia HYDROLASTIC „sadne“ v rámci tolerancie. Aké bolo prekvapenie ráno na druhý deň, keď na výsledkovej listine bol na prvom mieste uvedený Toivonen na CITROENE DS 21, ktorý skončil pôvodne na piatom mieste za



Komisári FIA kontrolujú Makinenov Cooper S na Monte 1966, zatiaľ asi nič nevhodného nenašli



Neoficiálny víťaz Monte 1966 – Makinen s Easterom

Cooperami a Cortinou. Pri všetkých britských účastníkoch bolo slovíčko „abandoned“ (vy-lúčený). FIA svoje rozhodnutie opierala o tvrdenie, že použitie žiaroviek v predných reflektoroch britských účastníkov nezodpovedá predpisu na kontinente (konkrétne vo Francúzsku), ktorý určuje, že lúč tlmených (stretávacích) svetiel musí byť sklonený pod určitým uhlom k vozovke (ako to v podstate platí dodnes).

Tak vznikol obrovský škandál prvýkrát v histórii automobilového športu! Tým BMC sa v ti-chosti zbral domov, ceremónie odovzdávania cien pred kniežacím palácom sa nezúčastnil knieža Rainer ani jeho manželka kňažná Grace. Francúzska tlač v nacionalistickom duchu obviňovala britské tímy, najmä však BMC, z podfuku obchádzania pravidiel, aby za každú cenu vyhralo BMC, na druhej strane britská tlač v xenofóbii nezaostávala a obviňovala Francúzmi riadenú FIA, že jediným cieľom bolo víťazstvo novin-ky – CITROENU DS 21. Jedny britské noviny, dokonca tvrdili, že majú fotografiu ako počas pretekov tím Citroen mení žiarovky na svojich autách – ale toto môžeme považovať za novinársku latinu.

BMC sa rozhodla pre demonstráciu: Makinen a francúzsky motoristický novinár Alain Bertaut z uznávaného časopisu „L'Action Automobile“ urobili skúšku. Vzali od miestneho dileru BMC v Nice nový Cooper S a porovnávali ho so súťažným Makinenovým autom. Čuduj sa svete, sériový Co-

per bol rýchlejší ako neoficiálny víťaz Monte (čo sa vysvetľovalo nižšou hmotnosťou sériového Coopera – prídavné reflektory, chránič olejovej vane, ochranný rám v kabíne – to mal navyše súťažný Cooper). Aby sme rozsúdili obe rozhárané strany z časového nadhľadu, povedzme, že Angličania si mali poriadne preštudovať európske predpisy a Francúzi mali vylúčiť auta hneď na začiatku a nie až po skončení súťaže (tri technické prehliadky: štart, v priebehu rally, cieľ). Táto „antireklama“ mala však opačný efekt ako sa očakávalo: pomohla stať sa Mini ešte populárnejším aj vo Francúzsku, dodalo mu legendárnosti a pomohlo stať sa „nesmrteľným“ v dejinách automobilizmu. Inak rok 1966 bol pre tím BMC úspešný. Rad víťazstiev napr. Aaltonen opäť vyhral v júli Rally Vltava. BMC sa pripravovalo na odplatu na Monte 1967.

Na tento rok FIA vymyslela triedu pre vozidlá, ktoré mohli použiť počas celého preteku len osem pneumatík, ktoré museli byť umiestnené v alebo na vozidle. Táto trieda mala handicap pred triedami s neobmedzeným množstvom pneumatík. Kvôli tomu, aby hmotnosť prepravovaných kolies bola čo najnižšia, boli homologované známe disky z ľahkej zliatiny „MINILITE“, s tým že dve kolesa boli umiestnené v zadnom kufri a dve na strešnom nosiči, „záhradke“. BMC sa starostlivo pripravovala, aby sa vyhla nepríjemnostiam z predchádzajúceho roku. Na poslednú chvíľu vyvolala paniku podmien-



(VLEVO:) Makinen si skúša sedadlo pred Monte 1967. (VPRAVO:) Tak vyzeral Makinenov Cooper po zrážke s padajúcim kameňom na Monte 1967



(VLEVO:) Aaltonen s Liddonom oslavujú víťazstvo (snáď aj pomstu za predchádzajúci rok). (VPRAVO:) Ceremonia odovzdávania cien pred kniežacím palácom: víťazi Monte 1967 Aaltonen s Liddonom



ka, že štítok so štartovým číslom musí byť umiestnený vo zvislej polohe. Preto niektoré autá mali predný štítok na streche nad predným sklom alebo na prednej hrane kapoty. BMC vyslalo na Monte 1967 päť Cooperov S, okrem toho sa zúčastnilo 27 súkromných Mini. Makinen/Easter štartovali z Lisabonu, Aaltonen/Liddon z Monaka a Hopkirk/Crellin z Atén. Priebeh súťaže ukazoval, že nastupuje nová generácia výkonnejších aut ako napr. PORSCHE 911. Bolo rýchlejšie hlavne na suchých cestách, ktoré dominovali v tomto ročníku súťaže.

Pred záverečnou etapou viedlo Porsche nasledované štyrmi Cooperami. Podľa predpovede počasie na rally, ktorá sľubovala pekné suché počasie, sa rozhodol Aaltonen riskovať a na prvých pneumatikách išiel až na doraz. Nové pneumatiky, na rozdiel od svojich súperov, ktorí už pneumatiky vymenili, nahodil až pred štartom do poslednej

etapy a oplatilo sa to. V cieľi v Monaku bol prvý s náskokom 12 sekúnd pred druhou Lanciou Fulvia a tretím Porsche 911, Hopkirk skončil na 6. mieste, ostatné Coopere od BMC na 10. a 15. mieste. Makinen po zrážke s padajúcim kameňom, ktorý zničil predok auta – rozdeľovač, štartér, chladič oleja a poškodil teleso spojky, došiel na 41. mieste. BMC sa dočkalo odplaty za minulé ročník Monte: trojnásobné po sebe idúce víťazstvo BMC a za každým iným z trojice „hviezdnych“ jazdcov.

Posledný ročník Rally Monte Carlo pre BMC bol v roku 1968. BMC poslalo štyri Coopere S (už nový typ Mk. II) a jedného MORRISa 1800. Coopere súťažili v triede 2 t. j. auta s upravovanými motormi. Tento raz súťažné oddelenie upravilo motor pomocou karburátorov WEBER na výkon 92 konských síl na kolesách podľa vzoru okruhových Cooperov. Začala sa prejavovať kríza v BMC najmä



Posledný ročník Monte pre BMC – 1968, tu celkovo tretí Mäkinen v nočnej rýchlostnej skúške

(ako obyčajne) v nedostatku financií. Jasne vidno napr. na fakte, že auta BMC išli na štart po vlastnej osi, zatiaľ čo iné tímy posielali auta na štart na traileroch. Aaltonen a Mäkinen štartovali z Atén a Hopkirk z Lisabonu. Aténsky Mini sa smola lepila na päty ešte pred štartom: kvôli veľkému množstvu snehu v talianskych Alpách takmer zmeškali trajekt z Brindisi do Grécka. Neskôr počas súťaže im život strpčoval sneh v Južoslávií, a taktiež povstala otázka okolo karburátorov Weber zo strany komisárov FIA.

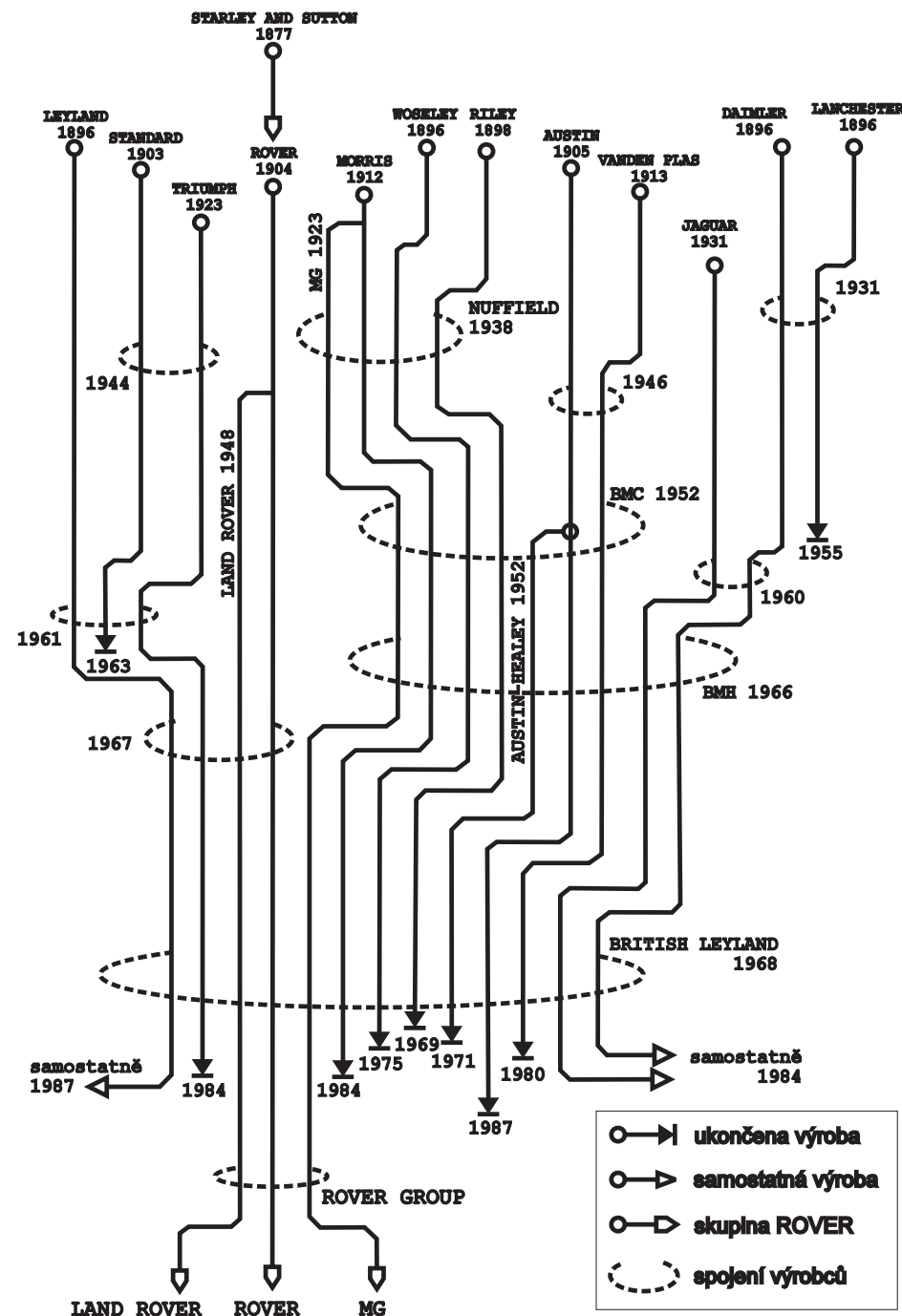
Ti poučení rokom 1966 povolili Mini pokračovať v súťaži. V priebehu poslednej etapy na vedúcom Mäkinenovom Cooperi sa uvoľnila kladka náhonu klínového remeňa a motor sa rýchlo prehrial, čo si vynútilo prestávku na výmenu. Počasie bolo v poslednej etape suché a prišlo silnejším autám. Vyhralo Porsche, Cooperi skončili na 3., 4. a 5. mieste. Z pohľadu tímu výsledok výborný, ale v priebehu roka 1968 BMC nevyhralo žiadnu súťaž rally. V tom istom roku sa BMC pre finančné problémy zlúčilo s LEYLANDom a vznikol BRITISH LEYLAND. Jeho vedenie rozhodlo, že sa súťažné oddelenie už nebude zúčastňovať rally, iba crossu na trávě a okruhov. Súťažné oddelenie zaniklo

v roku 1975 po znárodnení Leylandu. Jedna legenda skončila.

Spomienkou na tieto časy bol štart na Rally Monte Carlo 1994 troch Cooperov pripravených Roverom pri príležitosti 30. výročia prvého víťazstva na Monte. Motor s jednobodovým vstrekovaním bol upravený na výkon 97 konských síl na kolesách. Bohužiaľ ešte pred štartom bolo jedno auto v Monaku ukradnuté. Zvyšné dve autá kvôli problému na elektrickej inštalácii pretek ne-dokončili, napriek tomu boli kvalifikované: Camandona ako celkovo 47. a 3. v triede a starí známi Hopkirk s Crellinom na 52. mieste (4. v triede). Nástupca taktiež so štartovým číslom 37 so zrelým Paddyom Hopkirkom za volantom sa zúčastnil ceremónie odovzdávania cien, keď nasledoval v kolóne prvé tri víťazné autá. Významný úspech Mini dosiahol koncom minulého roka, keď Mini pripravený firmou MINI SPORT vyhral triedu do 1300 ccm na RAC Rally!

Na budúce si v krátkosti pripomenieme športové úspechy Cooperov v šesťdesiatych rokoch na okruhoch a konečne sa vrátíme k štandardnému Mini saloon v roku 1962.

Juraj Bukovčák





Issigonisův odkaz

Issigonis toho dokázal mnohem více než jenom navrhnout Mini. Graham Robson zkoumá životní dílo autokratického inženýra posedlého svou prací

Byl Alec Issigonis génius? Mnoho lidí je o tom přesvědčeno. Byl první Mini nejvýznamnějším dílem poválečného designu? O tom jsme přesvědčeni všichni. Může se ještě někdy objevit úžasnější designér automobilů? Silně o tom pochybuji.

Organizace „British Motor Heritage“ právě (v červenci 1997 – pozn. překl.) zahájila speciální výstavu v Gaydonu, připomínající život tohoto pozoruhodného inženýra. Jejich tvrzení, že byl „jediným britským designérem automobilů, který získal mezinárodní věhlas“, je snad poněkud účelově nadnesené, avšak jeho dílo je pořád všude kolem nás.

Issigonisovi by stačilo ke slávě jen to, že navrhl dva vozy nové generace – Morris Minor v roce 1948 a Mini v roce 1959, jenomže on měl prsty ještě v mnoha dalších nových produktech. Nejvýznamnější ze všech jeho kvalit bylo, že dokázal inspirovat jiné, aby interpretovali jeho myšlenky. Jen velice málo, pokud vůbec něco, z podrobných plánů vozu Mini

bylo provedeno přímo Issigonisovou rukou; koncept byl však jeho a jeho charakter zářil z každé jeho skicy.

Povšimnete si, že říkám „měl prsty v tom a onom“, spíše než abych ho uváděl jako designéra všech takových produktů. Byl především jedním z nejúžasnějších technických kreslířů na světě, člověk, jenž jakoby měl k pravé ruce neustále uvázanou tužku a byl připraven zabavit cokoli (třebas i ubrus, pokud nebylo nic lepšího), aby zaznamenal, co má na mysli.

Při zahájení již zmiňované výstavy někdo srovnával Issigonisovy schopnosti a sklony s legendárním italským umělcem Leonardem da Vinci. Jejich malířské nadání snad takové srovnání nesnese – vždyť Issigonis nikdy nenamaloval nic, co by se podobalo Sixtinské kapli! – avšak oba měli perfektní schopnost schematicky zachytit stroje. V obou případech se jednalo o nové nápady, jež se zrodily v jejich mozcích, byly



Tento Mini není úplně tím, jak vypadá – jde vlastně o dřevěnou maketu, pocházející z roku 1957, která sloužila při vývoji původního designu

vysloveny jejich prsty a jejichž účel byl zcela zřejmý, jakmile byly nakresleny.

Jak často se vám stalo, že jste se dívali na dokonalé dílo, viděli jste jeho jednoduchost a říkali jste si: „Proč mě to nenapadlo?“ Právě tohle vyvolává v lidech pohled na Mini.

Ačkoli si budeme Aleca Issigonise navždy pamatovat díky vozu Mini, co taková jedenáctistovka, která následovala, vojenské vozy, které se objevily ve čtyřicátých letech, závodní vůz Lightweight Special, projekt 9X, parní stroje a mnoho dalších?

Už je to čtyřicet let, co Issigonis a jeho malý tým navrhli první vůz Mini s jeho jedinečným příčným uspořádáním: motor – přední náhon. Od té doby je tento princip kopírován po celém světě – odhaduje se, že 80% současné produkce automobilů sleduje stejné základní uspořádání.

Všechno to však byla do jisté míry souhra šťastných náhod. Čas Issigonisovi nahrál a doba mu byla inspirací. Kdyby Suezská krize v roce 1956 nebyla uvrhla svět do naftové krize a kdyby předseda BMC Sir Leonard Lord nebyl odhodlán zastavit nápor autíček s „děravou střechou“, které byly v té době populární, k vynálezu Mini by možná nikdy nebylo došlo.

Představte si například, že prvním Issigonisovým zaměstnáním v automobilovém průmyslu byla práce u Humbera, kde byl design naprosto bezvýrazný a firmu řídili zabezděnci. Také jeho druhé zaměstnání ve firmě Cowley pro něho muselo být zpočátku hluboce otravné: Ačkoli navrhl samostatnou přední nápravu pro nový Morris 10 série M, návrh nebyl přijat a musel počkat až do roku 1947, než se objevil na MG typu Y.



Nudný nebo co? Morris 10 z roku 1938 byl první vůz, na němž Alec Issigonis pracoval po svém příchodu k Nuffieldovi v roce 1936. Ačkoli chtěl toto auto vybavit samostatnou přední nápravou, muselo to počkat až na příbuzný MG typu Y, který se objevil roku 1947

Měl také štěstí – úžasné štěstí – že vytvořil nový Morris Minor během druhé světové války, kdy byl Lord Nuffield příliš zaneprázdněn, než aby si ho mohl více všimnout, avšak kdy jeho náměstkem byl Sir Miles Thomas, skutečný automobilový nadšenec. Podle BMH se Nuffield setkal s Issigonisem jen dvakrát, vždycky o něm mluvil jako o tom „lzy... vize... jaksevláštějmenuje“ a jednou, když popisoval Minor, řekl, že vypadá jako „nějaké blbé ztracené vejce“.

Ačkoli Mini nebylo první auto s pohonem předních kol, ani první, které mělo motor napříč, bylo první, které kombinovalo oba prvky v tak maličkém a atraktivním provedení, první, které umožňovalo tak perfektní manipulaci a první, které nabízelo skutečnou kvalitu za málo peněz.

Úplně první osobní vůz s poháněnou přední nápravou, který Issigonis navrhl, byl upravený Morris Minor, přestože úplně první auto, které v BMC navrhl po svém návratu v roce 1955 sice mělo „hydrolastickou“ nápravu, ale byl to stroj s motorem vpředu a pohonem na zadní kola!

Suez a nutnost konkurovat jinému evropskému designérskému géniovi, kterým byl Dante Giacosa ze společnosti Fiat, byly dvě okolnosti, které nejvíce ovlivnily to, co mělo přijít. Ve významném projevu, s nímž vystoupil v Londýně, pěl Giacosa ódy na maličká auta s motorem vzadu. Issigonis však odjakživa nedůvěřoval ovladatelnosti takových aut, a proto se rozhodl jít jinou cestou.



Koncem šedesátých let navrhl Issigonis a jeho tým Mini druhé generace, ještě menší než ten původní a s motorem s vačkovým hřídelem v hlavě (OHC). Byl označen 9X a dosud existuje, ovšem jen jako ústřední exponát Gaydonské výstavy pro rok 1997

Génus tureckého původu se tentokrát nechal inspirovat takovými parametry, jako je řízení, rozložení váhy a trakce, spíše než cenová výhodnost. Auto, které dnes známe pod jménem Mini, se pak dalo dohromady pozoruhodnou rychlostí.

Při práci na Mini se Issigonisova genialita neprojevila jen tak, že otočil motor a dal pohánět přední kola, ale také v tom, že vymyslel tak pozoruhodný vzhled a ovlivnil jeho nadčasový styl. Nejenže se jednalo o jedno z nejmenších aut na světě, ale navíc šlo o auto skutečně čtyřmístné.

Když Issigonis začal pracovat na vzhledu Mini, nemohl kopírovat žádné jiné auto. Vše spočívalo pouze na jeho týmu – Jacku Danielsovi, Chrisu Kinghamovi a tak. Motorový prostor byl pozoruhodně krátký, zadní náprava neuvěřitelně kompaktní, dveřní otvory byly prostorné, a ještě k tomu byl pod zadními sedadly úložný prostor.

Issigonisovi samozřejmě pomohlo, že byl technickým heretikem. Uvažoval takto: pokud má tohle být super-ekonomický vůz, není důvod se obtěžovat jakýmkoliv přepychem nebo měkkým čalouněním. Jednou

řekl, že kdyby udělal sedadla příliš pohodlná, řidič by nezůstal ve střehu – což vysvětluje, proč většinu z nás, co jezdíme ve starších modelech Mini, bolí v zádech, a proč volant měl (a dosud má) tak podivný úhel.

Také jeho představa o Mini a o tom, co se od něj dá čekat, byla velice jasná. Podle něho měl Mini být optimálním, nejefektivnějším, nejlákavějším malým ekonomickým vozem – čtyřmístné auto pro masy. Skutečnost, že měl lepší řízení a byl ovladatelnější než jakékoliv jiné auto na světě, byl bonus navíc.

Udělejte si čas na návštěvu nové výstavy v Gaydonu, kde máte možnost vidět krátký videoprogram připomínající Aleca Issigonise a jeho vozy. Úryvky z interview potvrzují všechny naše domněnky o člověku jako takovém – že promýšlel věci do hloubky, že vždycky, když navrhoval nové auto, se snažil dobrat podstaty, a že neochvějně věřil, že jeho nápady budou nakonec vždy akceptovány.

Především se však zdá, že Issigonis byl utkvěn svými podřízenými. Ne že by ho milovali, ale ctili jeho vizi, jeho schopnosti a způsob, jakým si vždy získal podporu pro své plá-



Slavný muž pózuje s úplně prvním Morrisem Mini-Minor (621 AOK), vyrobeným u Cowleye, a s exemplářem z roku 1965. Vzadu je vidět proslulý „Kremli“ – administrativní budovu BMC v Longbridge

ny. Jako jediný ze všech techniků u BMC fandil jejich dobrým nápadům, podporoval je, zdokonaloval, často je přijímal za své a uplatňoval je ve výrobě vozů.

Jen velmi málo designérů automobilů se mu může rovnat – v Británii by to mohl být ještě tak Harry Webster ze Standard Triumph a Colin Chapman z Lotusu, ale kdo jiný? Podobně jako Issigonis vytvořili několik pěkných aut a něco se jim nepovedlo, ale ani oni, ani jejich produkty nikdy nebyly nudné.

Issigonis se svým orlím nosem měl však ještě něco jiného, co jej činilo výjimečným. Narozdíl od ostatních příslušníků své generace dovedl také vyzařovat veliký šarm. Ne však vždy! Hluboko uvnitř byl Issigonis spíše plachý a skutečně blízký vztah navázal jen s těmi, s nimiž se cítil dobře. S takovými lidmi a s těmi, jichž si vážil, byl výborným společníkem. Novináři byli vítáni, pokud s ním souhlasili. Jiní však byli rozhodně vykázaní.

Nepochybně byl také nadaným analytikem a sám činil veškerá rozhodnutí a závěry týkající se nových vozů. Jak jednou řekl, není k ničemu ptát se majitelů aut, co by si přáli mít na novém modelu, protože by vždycky požadovali jen více toho, co už mají. Jejich představy si za ně vymýšlel sám.

V tomto, podobně jako v mnoha jiných detailech, byl přesvědčen, že má vždycky pravdu. Snad ne tak neochvějně jako papež, ale měl dostatek sebejistoty, aby rozvíjel své představy o Mini až k jedenáctistov-

ce, osmnáctistovce a dále. Reklamní agenti BMC prosazovali jeho nápady tak velementně, že všechno, s čím přicházel, bylo koncem šedesátých let přijato.

Issigonis se stal po právu slavným za své dílo, jež inspirovalo vznik Mini, 1100/1300 a větších vozů BMC s předním pohonem. Stal se nejen technickým ředitelem, ale také členem představenstva. Jakmile byl dokončen design pro Maxi, byl připraven spustit kompletní modernizaci celé řady – včetně zcela nového Mini – jenomže veškeré jeho plány smetlo založení British Leyland.

Od toho dne v květnu 1968, kdy Sir Donald Stokes a jím jmenovaný hlavní inženýr Harry Webster vstoupili do Longbridge, musel Issigonis vědět, že jeho panování skončilo a jeho vliv pominul. Obě strany si do slova a do písmene nerozuměly. Strategický plán, na němž pracoval (viz tabulka), byl odmítnut a nikdy se nerealizoval.

Ačkoli Mini nové generace již byl na světě – projekt 9X – nedostal se nikdy dále než k jedinému prototypu.

Ani jeho jmenování ředitelem vývoje a výzkumu u British Leyland, ani bohatě zasloužené povýšení do šlechtického stavu, obojí v roce 1969, mu nemohly poskytnout zadosťučinění.

Je však třeba zmínit, že když dovršil 65 let, což je u British Leyland oficiální důchodový věk, porušila společnost veškerá svá vlastní pravidla, jmenovala ho odborným kon-



Konstruktor závodních automobilů John Cooper jednou popsal Mini jako „ne větší než telefonní budka, ale s toliko místem uvnitř jako v koncertní síni Royal Albert Hall“. BMC v roce 1959 tvrdilo, že nový Mini pojme všechna tato zavazadla a ještě cestující...

zultantem designu, poskytla mu pracovní a personál v Longbridge a nechala ho pracovat, na čemkoli se mu zlíbí.

Jako dar k odchodu do důchodu si vyžádal velkou montážní soupravu Meccano 10, kompletní s jednotkou na výrobu páry i elektrickým agregátem, není však téměř žádný doklad o tom, že by si našel dost času, aby s ní pracoval.

V průběhu následujících několika let nejen navrhl zdokonalenou parní jednotku pro auta (náčrtky jsou vystaveny v Gaydonu), ale také velice dokonalý Mini s automatickou převodovkou (který je také zachován v Gaydonu), a bylo toho ještě mnohem více, co se však na veřejnost nikdy nedostalo.

Počátkem osmdesátých let však býval v Longbridge k vidění už jen zřídka, jeho odborná konzultační kancelář byla zrušena a tento význačný a vynikající inženýr odešel do ústraní, aby prožil poněkud osamělé stáří.

Zemřel roku 1988, ale jeho odkaz žije dodnes a je čím dál silnější. Společnost BMH na svou specializovanou výstavu shromáždila nejen auta, náčrtky a artefakty vypoovídající o jeho životě, ale na zahájení také sezvala neuvěřitelně svěží skupinu jeho byvších kolegů, kteří se všichni zdáli být stejně nestárnoucí jako samotný Mini.

Maestro sice odešel, jeho odkaz však žije dál.

Issigonisův strategický plán

Krátce předtím, než odešel od British Leyland, vypracoval Issigonis plán na celkovou inovaci řady BMC s pohonem přední nápra-



John Cooper v roce 1957

vy. Až přistě pojedete do Gaydonu, udělejte si čas na speciální výstavu a najdete tam tento narychlo načrtnutý seznam toho, co měl na mysli jako řadu šesti různých vozů:

Třída	Motor
Sub-Mini	nová série A, 700 ccm / 4 válce
Mini	nová série A, 850 ccm / 4 válce 1100 ccm / 6 válců
1100	nová série B, 1100 ccm / 4 válce
1300	nová série B, 1300 ccm / 6 válců
Maxi	série E, 1500 ccm / 4 válce 2000 ccm / 6 válců (plus varianta Diesel)
1800	série E, 1750 ccm / 4 válce 2250 ccm / 6 válců
2200	série E, 2600 ccm / 5 válců

Nová série A (viz prototyp 9X): Měla mít hlavu s vačkovým hřídelem v hlavě, pohon vačkového hřídele ozubeným řemenem, spalovací komory „Heron“ a hliníkový blok. Měl se vyrábět jako čtyřválec a šestiválec. Tento motor se do výroby nikdy nedostal.

Nová série B: Větší než stará série A, také měla mít hlavu s rozvodem OHC a vyrábět se jako čtyřválec a šestiválec. Tento motor se do výroby nikdy nedostal, ale některé prvky z tohoto návrhu se objevily v sérii O koncem sedmdesátých let.

*Mini Magazin (červenec 1997),
český překlad Katka Tlachová*

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



Alespoň dva záběry z mokré „módní“ přehlídky na brněnském náměstí Svobody



ISRS a Czech Olympia Gripen Trophy v Brně

Dvouapůl hodinový závod otevřených sportovních vozů mezinárodní série ISRS (International Sport Racing Series) pořádaný v Brně týden před rožnovským srazem byl opravdovou lahůdkou a neskutečnou podívanou. Za vše hovoří nový traťový rekord s Ferrari 333 SP jezdců Coolard a Sospiri – 1.48,95 což odpovídá průměrné rychlosti 178,529 km/h.

Serie ISRS má celosvětovou prestiž a jede se na okruzích Paul Ricard, Le Mans (F), Misano (I), Donington (GB), Anderstorp (S), Nürburgring (D), Kyalami (SA) a v Brně.

Vozy pilotovali takoví velcí jako Hans Joachim Stuck, Steve Soper či Vincenzo Sospiri.

Pokud se pojede i napřesrok v Brně nebo v Mostě, vřele doporučuji. Vstupné bylo 50,- Kč.

CZECH OLYMPIA GRIPEN TROPHY

Brno 12.–14. 6. 1998

Po roce do Brna již po čtvrté zavítala série Gripen Trophy vozů F 1, tentokrát z let 1934 – 1959. V závodě vozů Grand Prix dominovaly vozy Cooper, zvítězil John Harper se strojem, který pilotoval v roce 59 Stirling Moss. K vidění byly nádherné stroje a závod

na ostří nože s takto starými vozy u nás ještě nebyl.

V hlavním tříapůl hodinovém závodě sportovních a Grand Turismo vozů vyrobených do roku 1965, který se jel jako vytrvalostní na 400 km se střídáním pilotů, se předvedla padesátka vozů Austin Healey 100, Cooper 2.4, Lotus Le Mans, TVR Grantura, Austin Healey 3000, MGB, Lotus Elite, Jaguar E, Porsche 911 a 904, Ferrari 330 P a Bizarinni 5.3 litre.

Po velmi dramatickém průběhu závodu se nejlépe umístily dva vozy Bizarinni následované Cooperem Monaco, Jagua-rem E, Porsche 911, Lotusem Elite (obsah 1216 ccm!) atd. Celkem dokončilo závod 26 vozů.

V průběhu soboty a neděle se jelo množství závodů – Rakouské mistrovství historických vozů (Mini Cooper, Ford Anglia, Ford Escort GT, BMW 2002 a 3.0 Csi, Austin Healey 3000), Octavia Cup, Škoda Pick Up Free Style atp. celkem 9 závodů a 7 měřených tréninků.

Závěrem lze říci, že jak Gripen Trophy F 1, tak vytrvalostní čtyřstovka předčila naše očekávání skvělých zážitků a kdo jste tam nebyli, přijďte určitě příští rok. *Martin Buzek*

Ústí nad Orlicí – srpen 1998

Vrchy jsou vždy zajímavé, pokud ale jedou soudobá auta s historickými, jsou zajímavé dvojnásob.

Nádherná trať a 130 vozů na startu slibovaly hodně. Dělo se ještě víc. V sobotu se jezdilo od rána až do setmění, havárií bylo nejvíce v historii – přý pětadvacet. A byly dosti hrůzné: urvaných 20 metrů svodidel ve třetí zatáčce lze svést snad jen na nějaký kamión. Sanitky a slovenský „NAREX“ byly na trati příliš často, ještě častěji superSAAB (odtahovka Saab Klubu z Ústí n. Orlicí). V horní části trati (prohlídku doporučuji) do strání okolo se pak někteří závodníci zaryli svými auty tak výrazně, že na mapách snad budou opravovat vrstevnice. Byl to vskutku letecký den.

V neděli pak pan Mičánek předvedl zbytku světa, jak doopravdy to myslí, jel neuvěřitelně rychle a zvítězil přesvědčivě. Bavoráky jely také skvěle a na krev.

Historické auta (30 na startu) nejely nikterak pomalu, bavoráky, Tatra 603, Renault Alpina, Renault 8 Gordini a další předvedli hodně, Vondrák na AH Sprite ještě víc. Jeho „pouze“ litrový motor řval velmi a zdařile utvářel dojem třílitrového osmiválce. Celou sobotu nereagoval na anglickou vlajku nad námi, v neděli při sjezdu si ale konečně všiml a mával tak zuřivě, že málem nezvládl řízení.

Celkový dojem ze závodů je veskrze kladný, přístup na parkoviště závodních strojů byl bez problémů, takže se nemusíte obávat přilet napřesrok.

Martin Buzek



Austin Healey 3000 byl a bude vždy v Čechách i na Moravě středem pozornosti. Foto ze Šternberku



Jel sice na Valvoline, ale nestačilo to

Závody do vrchu historických automobilů a motocyklů je vždy hezká podívaná, Ecce Homo je ale jen jedna. Asi také proto, že 95 motocyklů a skoro 200 aut jen tak neuvídíte. Obzvláště pak fandové anglických automobilů si přišli na své, jelikož „angličáků“ bylo dost – Mini Coopery, MG, Jaguáry, Fordy, Hillman, Austin Healey 3000 a žlutý AH Sprite pánů Vondráků.



Ford Anglia jel jak z praku vystřelený, byť na to nevypadal. V pozadí známá firma – Nejedlého Cooper S 970 ccm

Na náměstí bylo možno shlédnout vozy soutěže pravidelnosti, v depu pak závodáky poháru FIA.

Vlastní závody byly velmi zajímavé včetně bouraček, v Sojkově zatáčce hvízdaly gumy hodně často.

Tať je dlouhá 4800 m a má převýšení 200 m, zatáček má nepočítaně a tak všichni diváci našli bez problémů to své „nejlepší“ místo.

Fandit bylo možno Pavlovi Nejedlému a Bobovi Hrmelovi, dle libosti i jiným. Nejlepším momentem dne bylo prohlášení nejménovaného člena klubu, že pod zatáčkou je nějaký starý hrob neznámého závodníka, což je pochopitelné v zatáčce nesoucí jméno Bruna Sojky ukrutné.

K velké lítosti nepřijel letos Franz Sahl z Rakouska se svým neuvěřitelným Fordem Escortem BDA, který se mnohým nesmazatelně vryl do paměti při loňské Ecce Homo.

Těžko vystihnout atmosféru nádherného víkendu, přijďte se podívat napřesrok.

Martin Buzek

Prodám

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 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.

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, závodní, okruhy i rallye, FIA pas, SPZ české, cena dohodou
Tel. 0049/9941/905255.

Závodní polomotor Cooper S 1071 ccm, rok výroby 1963, vše zachovalé, originál, v původním stavu.
Standa Staněk; tel.: 0602/461981

Závodní Cooper S pro okruhy nebo vrchy, homologace FIA, cena dle osazení motoru (970, 998, 1275 ccm).
Pavel Nejedlý; tel 068/5241005

Austin Allegro 1500 S, r. v. 1976, STK 3/2000, pěkná karoserie, výborný motor, nutná oprava přední nápravy a alternátoru, levně.

Jiří Zapletal; Trojanovice-Lomná 213; 744 01 Frenštát pod Radhoštěm; tel 0656/836317 (6:30–15:00) večer 0656/831968

Litá hliníková kola 10'' celkem 3 sady (2x5 kusů, 1x4 kusy), možno i s pneu.

Sada Minilite 12'', možno i s pneu.

Sada plechových disků Cooper S.

Doklady Mini r. v. 1989 (22 tisíc).

Clubman Estate (2 vozy), špatný stav.

Mini r. v. 1984, 1100 ccm, pojízdný, špatné poloosy, možno i s doklady.

Mini Cooper 1,3, karburátor, r. v. 1991, vše originál, ve dřevě, Minilite 12'', plátěná střecha, 127 tisíc.

Mnoho náhradních dílů i kompletní auta, momentálně 4 kusy. Cena dle aktuálního stavu.

Rostfa Škubník, Sádek 32, 747 75 Opava, tel.: 0653/663330, 0602/527613

Koupím

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.