



imprimé ze dne 1. dubna 1999

Editorial	2
Tlachání s Kodlem – rozhovor	4
IV. British Car Meeting (Rožnov pod Radhoštěm) – pozvánka	10
3. Mezinárodní sraz v Maďarsku	12
2. Mezinárodní Mini-jízda v Belgii	13
Sedmý Slovenský Sraz (Varín) – pozvánka	14
Trocha historie nikoho nezabije IV	17
Všude plno olova	25
Doporučené kódy jehel pro karburátory SU a HIF	29
Krátce z domova i zahraničí	30
Inzerce	32

Milí přátelé,

jako obvykle pozdě (ale přece) dostáváte do rukou číslo našeho „fanzinu“ – ZIMA/98. Jako vždy za to mohu já, já, já jenom já, jak zpíval Petr Janda s Olympicem. Zrovna v době, kdy jsem měl finišovat na časopisu, věnoval jsem skoro všechny čas běhání okolo naší internetové stránky. Od prvního března jsme tedy účastníci tohoto celosvětového digitálního dění a nutno vyzvednout zásluhy Lumíra Holase, který pro věc udělal maximum, a navíc se uvolil tuto stránku nadále spravovat ke svému i vašemu obrazu. Kde se tedy nacházíme? Stránka žije v Brně (jak jinak) na adrese: <http://www.mini.cz> a e-mailové spojení na Lumíra je webmaster@mini.cz a pokud by se někdo z vás chtěl pyšnit adresou jmeno@mini.cz, ať se ozve, něco s tím uděláme.

Svoje námítky, návrhy a připomínky pište buď přímo Lumírovi, nebo mě na adresy v tiráži. Doufám, že se provoz na naší stránce časem rozjede natolik, že budeme moci i „fanzin“ aktualizovat častěji než čtyřikrát do roka.

Zima ustupuje chvatným krokem a jaro klepe na mechem utěsněné dveře. Letošní rok nabízí kromě několika „tradičních“ domácích akcí také tu „nejdůležitější“ – výlet do mini-domoviny, na akci oficiálních mini-čtyřicátníků. Panují trochu zmatky, zprávy z ostrovů se různí. Soubor toho, co víme, nebo se dozvíme, přineseme v prvním čísle roku 1999. Snad i se vzpomínkou na minulý výlet na pětatřicetiny Mini v roce 1994.

Co je asi nejzávažnější (a příliš se o tom nemluví), je „potutelná“ informace, která mi přišla z USA. Vše nasvědčuje tomu, že výroba Mini v roce 1999 skončí, že Rover, vlastněný německým BMW nebude mít chuť nadále podporovat ztrátovou výrobu takové fosílie jako je naše Mini. Oficiální čtyřicátniny tedy s velkou pravděpodobností budou posledním takovýmto podnikem.

Máte-li tedy alespoň trochu možnost unést nemalé náklady takového výletu, uvažujte o něm s velkou odpovědností. Je pravděpodobné, že takovou šanci již nikdy nedostaneme. Veškeré aktuální informace budeme přičesat na naši internetovské stránce, pokud by bylo něco důležitosti opravdu zásadní, obešleme vás speciálním dopisem.

pozor vše nové
adresa
faxové číslo
prohlédněte tiráž

Interní občasník pro majitele a příznivce klasických anglických automobilů MINI; obálka – Richard Bayer; typografie, layout, sazba – Těxpřít Brno; editor – Jiří Tlach; adresa redakce – PO Box 63; 604 63 Brno; telefon: (05) 571467; faxová linka: (05) 4521 1469; e-mail: fanzin@mini.cz

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



Alespoň takto a velmi, velmi opožděně mi dovoďte připomenout našeho kamaráda Hanse. Rovněž o něm je zmínka v rozhovoru s naším „chairmanem“ Jardou Kodlem v tomto čísle

Předplatné 1999

Protože jsme se vyhrabali z nejhoršího, ponecháváme předplatné na příští rok v nezměněné výši – tedy 70,- Kč za jedno číslo. Celý ročník vás bude stát 280,- Kč, pokud odebíráte více výtisků, tak za každý další ve stejné poštovní zásilce zaplatíte 220,- Kč.

Plaťte prosím **výhradně složenkou** na adresu:

Mini Fan Club C. O.

Jiří Tlach

Poštovní přihrádka 63
604 63 Brno

nebo mě „odchyťte“ na některé z jarních akcí.

Platební „disciplína“ také není vzorná, proto upozorňuji: rozesílat budeme pouze ty zásilky, které budou *předem* zaplacené. Ostatní si mohou jednotlivá čísla (pokud ještě zbydou) zakoupit na klubových akcích.

Děkují všem sponzorům, bez jejichž pomoci by tento časopis již dávno neexistoval:

**HS Tuning (Josef Švantrner) – Novosedlice,
MiniSprint (Ronald Krausch) – Vídeň,
Termite (Oldřich Beneš) – Hradec Králové**

Příspěvky do „fanzinu“

Neustále žehráám na to, že časopis děláme s Jirkou Bukovčákem v podstatě sami. Asi vám to není blbé, ale mělo by být. Už se konečně vzbudte a *pomozte prosím* nám, sobě, nám všem, k tomu, aby náš časopis byl pestrý, zajímavý a žádaný – jinak nemá smysl se o něj snažit.

Samozřejmě nemáme takou základnu jako v Anglii (to bychom mohli dělat Mini Magazin), ani takovou jako v Německu (vydávali bychom krásný barevný čtvrtletník). Je vás necelá stovka a věfte mi, že není nic zoufalejšího než čtyřikrát do roka se sám sebe tázat jestli **to** má cenu. Zatím si odpovídám, že ano. Nerad utíkám od úkolu, který jsem dobrovolně přijal, ale asi to nevydržím věčně a to, že časopis dostáváte do svých schránek se opravdu neděje samo sebou.

Pro celý rok 1999 bych vás chtěl poprosit: napište, pošlete, cokoliv se týká našeho společenství! Stačí pár řádek, ev. fotka. Pak mohou dělat to, co jsem si původně myslel – tedy *editora* časopisu pro české a slovenské fanoušky „zázraku“ jménem MINI.

Jiří Tlach



Poslední plzeňský sraz jsme zakončili nezávazným „potlacháním“ s Jardou Kodlem.

Chtěl bych v tom pravidelně pokračovat (když už z vás nevyrazím žádný vlastní příspěvek), a tak se budete v dalších číslech setkávat s názory a postřehy lidí, kterým Mini učarovalo, kteří mu obětovali značnou část svého života a kteří mají k fenoménu Mini co říci i v roce 1999 – v roce, kdy slaví čtyřicátku

redakce: Jak se vůbec člověk, žijící v česko-slovenském bolševismu šedesátých let dozví, že existuje něco jako Mini a jakým způsobem se do něho, ve svém relativně pokročilém věku, dokáže zamilovat?

Jarda: To jsem byl ještě mladej, když jsem ho získal. Ale zamiluje se do něj tím, když sleduje motorismus a konkrétně Monte Carlo z šedesátých let, kdy tady přes Plzeň vředly projížděly kolony závodních aut. Jeden dojezd byl, kdysi dávno, v Praze na Strahově. A takový Moskvíč po dvou kolech a takový Mini Cooper s červenou kastlí na čtyřech kolech...

No a pak otázka mládí a Beatles a s tím to mám nějak svázaný. Vředly jsem obdivoval Beatles, a miník patří k Anglii jako oni... a pak ho přivezl Ivan Staněk a začalo to...

r: Jak ses dostal ke svému prvnímu, úplně prvnímu autu, kdy, a zajímavý je za kolik tenkrát?

J: K miníkovi? Byl po Ivanu Staňkovic. Začali jsme shánět, všichni jsme se „zbláznili“. Od

Jardy Ubla jsem ho koupil za třicet, tenkrát. V Plzni se objevil nějaký Cooper – dneska už by to člověk udělal všechno jinak – a tak jsme udělali takovou dvojsměnu.

Toho Coopera si vzal Jarda, byl od nějakýho Pistoriuse tady z Plzně a tohodle pustil, tohodle zelenýho. Původně měl urnovou metalízu, byl nastříkaný barvou na urny a byla to metalíza krásná, matná. Kosmetiku jsem na něm dělal celou věčnost. No, takhle jsme se dostali k miníkům.

Stanislav (Staněk) objížděl coby hudebník celou republiku a všude podchycoval a sháněl. Takhle se dostal na Pepika Leštinu, no a já nevím na koho ještě... Historie všech „základních“ lidí vlastně vychází z týhle doby.

r: To se psal takový šesta, sedma, osmasedmdesátý rok.

J: Ne, to bylo později.

r: Ne Jardo, to muselo být z téhle doby, protože já jsem na podzim 79 rukoval a to už jsme za vámi do Plzně dávno jezdili.



Vzácně původní MK II Jarouška Kodla

J: No, ale to jsme vás ještě neznali v té době, nebo počkej, nebo už jsem měl auto, ale...

r: Ano, musel jsi už mít auto, protože jinak bychom se nenašli.

J: Takže, já ho mám od roku 80, tuším, a nějaký dva roky před tím, jo, to může být tak sedmasedmdesátý.

r: S čím teď jezdíš a kolikáté je to tvoje auto?

J: Jako miníci myslíš? To je pořád to stejné auto. Čistá MK II, má přidaný blatníčky, má hliníkový kola. To je asi tak všechno proti originálnímu, dá se uvést do úplně původního stavu. Hlavně má tu dřevěnou přístrojovku, kvůli které jsem ho vlastně kupoval. Tenkrát už byl i trošku výběr a já jsem chtěl tuhle dřevěnou přístrojovou desku koupit.

r: Takže jsi jeden z mála, kdo do auta, vzhledem k tomu, že najedeš dvacet kilometrů za rok...

J: Ne, ne, to víc.

r: No, dobře, vloni jsi najel třiadvacet. Ale, vzhledem k tomu, že se ve tvém autě nikdo nešfoural, tak se dá říct, že tvoje auto je jedno z mála v republice na původních papírech a v původním stavu. A to druhé – „projekt letitý“?

J: Projekt letitý, je MK I, koupená vlastně v krabicích, ale taky vzácně původní, spíš co do zachovalosti, no a tak nějak od šroubků se dělá celá. Už tři roky vlastně stojím díky financím, času a tak podobně. Ale letos bych to chtěl dát dohromady.

r: A tam je taky, kromě agregátu, všechno původní?

J: Ten agregát, ten k tomu také byl, ale protože jsem jeden měl, tak jsem ho někomu poskytl. Takže byl k tomu, ale už není. Právě proto, že jsem chtěl dát tento do toho zelenýho a ten tam. Zkrátka prohodit.

r: Oba dva jsou to litry, že jo?

J: Osmšespatadesátka má být tamhle to bílý. Morris, Morris 850.

r: Já jsem nostalgicky zavzpomínal, když jsem letos přivezl na sraz Řiháčka, že vlastně nejsem vůbec schopen zrekonstruovat, jak jsme se v Plzni ocitli poprvé?

J: Asi přes Standu zase.

r: A kde jsme přišli ke Standovi?

J: Zřejmě vás někde potkal v Brně. Určitě to muselo být přes něj, protože našel veškerý lidi, který se teď známe a jsou mimo Plzeň. Je to vlastně díky Standovi, že existuje klub. No a potom někde našel také Pavla Nejedlýho a další.

r: Jak rekonstruovat historii našich srazů? Prošil jsem tě o to mockrát. Já jsem zmizel na vojnu a na spoustu let jsem z téhle partie vypadl. Takže, samozřejmě víme jak se začínalo, ale nemáme tu... uprostřed obrovskou díru? Jsou srazy kontinuální, nebo ne?

J: Jsou kontinuální... takhle, jeden nebyl, v roce 94. V tom samém termínu byla Anglie a všichni, i z okolních klubů, jeli na Silverstone. Takže čtyřicetdevadesáté jsme vynechali. Dnes je rok 98, bez 16 je 82, bez toho jednoho... tak v jedenaosmdesátém byl první sraz.

Bylo nás osm aut u Budka na mlejně. A tam přijel Jirka Kafka, kterýho zase Stanislav zkontaktoval, s malou Zuzanou, který byl rok. Takže od ní se dají počítat srazy, léta, teď je jí sedmnáct a tenkrát jí byl rok.

Překvapila mě nová generace fandů, přece jenom těch dvacet let je trošku poznat a jsou tam úplně jiný lidi. Začíná to mít jinej spád a srazy jsou jiný, protože dnes už si Mini koupí kde kdo, už si ho sežene, kdežto kdysi to byla vzácnost hrozná.

r: Ona to byla vzácnost relativně, protože já jsem kupoval první auto za pětadvacet tisíc na papírech. No, ale tenkrát to byl slušný peněz, že.

J: No jasně že jo. A zajímavý je, jak tenkrát říkali lidem: „ježíšmajrá, proč vlastně kupuješ tak starý auto“. Já měl tenkrát zánovního fiata, šestistovku. Prodal jsem ho abych měl na Mini.

Každý říkal, no vždyť máš docela nový auto, proč si pořizuješ starší, vlastně starý! Potom se zase každý těch starých zbavoval a přijel na sraz s nějakým novým. Třeba Míra Sochor z Loun přijel s HLM mimikem. Každý ho ob-

divoval, každý se na to vrhl, protože každý měl doma ty MK I a MK II. Ty pak pomalu vymizely ze světa a lidi si pořizovali nový. Dnes je to zase obráceně.

Dneska si lidi pořizují zase starý, to je celosvětové. A nejsou to jenom minici, jde o všechno, co má nějaký charakter, co je něčím zajímavý.

r: Vybavíš si nejnavštěvenější sraz?

J: Nejnavštěvenější, bylo 102 aut. Na třináctém srazu na Bolevák.

r: Dodatečnou zprávu z Anglie 94 chystáme s paní Rakouskou, pochoduující kronikou. Sám jezdíš někde, nebo bys někde, nebo máš možnost porovnat? Myslím charakter srazů v Německu, v Rakousku, u nás...

J: Jako nalajnovaný. Poslední dva roky, vlastně od té Anglie jsme nikde v cizině nebyli. Předtím jsme byli v Offenburgu, tam byl Evropskej sraz, asi tisíc aut. Když pominu ten velkej Offenburgskej sraz tak je to všude stejný. Prostě se přijede na nějaký stanovený místo, čeká se do večera, na společenské večírek. V neděli následuje nějaká společná jízda a tím vše končí.

Tenkrát, když jsme začali jezdit ven a dělali jsme různý srandy, tak začali používat naše zábavný prvky, aby nestáli celou dobu na volném place jen tak a třeba v dešti. Vymysleli třeba házení podkovy do čtverce, je to na nějakých videích ze srazů v Rakousku apod.

Takže dneska už si s nimi nezádáme, myslím si že je to u nás lepší. I co se týče aut. Někdy exkluzivity, aby to s náma jak se říká praštilo o zem, se tam nevidí.

No, praštit o zem s tebou může už jenom ta Británie, kde uvidíš úplně vše, včetně originálů z Monte. Ale v době, kdy jsme byli zvyklí jen na ty naše srazy a nejbližší okolí a přijel první Moke a Cabrio, tak jsme zírali.

Vpodstatě jezdí pořád ty samý party.

r: No pořád ne, my jsme o tom včera mluvili s Rostou Škubníkem. Jeho děcka mají jiné možnosti, jsou jinak směřované, než třeba je běžné u nás. Fakt je, vlastně už začínají na srazy jezdit naše děcka.

J: To jo, už tam s tím popojíždějí i ten jejich malej... ne Adámek, ten co je mu dvanáct. Takže pro děcka to musí být zase úplně něco jinýho. To technický zázemí je dnes taky úplně něco jiného. Tenkrát jsme vymýšleli ta-



Nejen Mini zasluhuje obdiv...

kový různý náhrady. Třeba z čeho dát kříže na diferenciál, ty gumový, protože jsi je nesehnal. Zjistili jsme, že to pasuje z nějakýho gázu úplně přesně tak jako těsnění vodní pumpy taky z gázu, no nějak to fungovalo. Blinky z trabanta. Nevím jaký vymyšlenosti měl v zásobě Ubl když ojnicí šálky ohýbal z volhy nebo já nevím z čeho. Ta volha se Ublům zřejmě dostala do ruky nějak detailně, takže co šlo, tak dali na minika z volhy. Tenkrát to byly velmi laciný díly, myslím volha.

r: A plánuješ něco ještě zvláštního? Máš takový nesplněný životní sen? Co by sis chtěl ještě třeba postavit nebo získat?

J: Já bych toho chtěl hrozně moc, samozřejmě. To máme každé ty horizonty. Není místo, nejsou peníze. Já budu rád, když dám dohromady tu MK I, ale mít od každého typu nějakýho zástupce, já nevím Moka, Cabrio, dřevěnýho Countrymana... Mít takovou sbírku.

Tady postavil souseď, má obchod s palubkama, halu na palubky, včetně dveří na dálkový ovládání, prostě super hala. A tak to

jsem si říkal, že to bylo místo na miniky úplně ideální. Naskládat jich tam dvě sta a ještě nějaký ven. To by byla věc. Taky by se mi líbil Moke, strašně moc. Tak jsem kontaktoval toho, který letos přijel (ten s knírkem a s tím psem), já si vzpomenu jak se jmenuje... Ludvík Mann. Říkám: „stačí kastle, skoro vrak, porozhlídní se někde v okolí. Samotná kastle před uděláním“.

No a že bych jej dal pomalu dohromady, protože ostatní věci jsou zhruba stejný. Ne, není v tom nejmenší problém. Akorát jde o kastle a ta může být úplně na šrot, protože jsou to v podstatě samý rovný plechy. A Rosta tu kastle má v celku hezkou. On to ale koupil kompletní jenom bez střechy a nějakým způsobem, přišel i o rámy. Čili tohle ho zabrzdlilo až do stádia, kdy to nechal celkem u ledu.

Moke byl inzerovaný v nějakých novinách. Já jsem tam volal a řekl mi, už je pryč, že šel někde do Opavy. Byl úplně do šroubku, prostě kompletně udelat. Jenže jak on je pořád rozlitaný a nemá tu koncentraci, aby na to na dva měsíce nastoupil.... To je celej ten problém.

A kdepak Tomáš Vondra přišel k tomu Vanu? To je taky zajímavý auto. A krásně udělaný.

r: To je dílo Pavla Nejedlého. Já se u Pavla dost často motám, tak jsem viděl skoro celý proces. Ono se dá každé auto udělat na takhle tlustých třináctkách, já nevím s čím, ale Tomáš to chtěl opravdu naprosto čistý. Takže se vozily úplně originální plechy z Vídně a tak...

J: To ho muselo přijít na pěkný balík, včetně laku a tak. Mělo by to být naprosto čistý auto s jedenáctistovkou... Akorát, že tam má MK I předek. To je asi dodělávaný. Takhle se tady dělají minici. Koupí se šrot a dá se to dohromady.

r: Máš představu třeba, jak to se staršíma autama vypadá okolo. Třeba to Německo, Rakousko...?

J: No... Tam je samozřejmě mrak novejších. Já si pamatuju holku, která přijela, dva tři roky zpátky, fungl novým kabrioletem a která říkala, že si splnila svůj dívčí sen a za sedmatřicet tisíc marek si koupila auto, které se jí vždycky líbilo.

V Německu už MK I a MK II taky nejsou. Má je někdo jako raritu, hlavně spíš Rakušáci se tomu věnujou. Němci jsou jiní, koupí si jednoho, pořídí si, já nevím, třeba ze sedmdesátých let něco a dojí tomu kompletně co můžou. Od dřeva, kůže, až po plasty a udělají z toho takovouhle exkluzivní věc. Ale Rakušáci jsou spíš na ty starý. Třeba jako ten Tomáš, něco takovýho vždycky někdo vytvoří. No a když vidíš inzeráty v nějakým tom z německým časopisů, tak těch MK I a MK II už je poskrovnu a za těžkej peníz jsou na prodej. Hledám nebo koupím spoustu věcí na tyhle ty starý.

r: A ještě jedna oblast – klubová. Nevím jestli nemáme kontakty, nebo se snad s námi nechťejí kamarádit, to je například Francie a další NENěmecké země.

J: To je taky zajímavý, mě se ozvala nějaká Dominika Bourg, kontaktovala se. Vyměnili jsme si něco o klubech a tak, já tam posílám pravidelně pozvánky, alespoň o našich akcích, ale nikdo nikdy nepřišel. Ale v Maďarsku taky. Taky si furt píšeme, ale jestli to mají daleko... Jsou z Budapešti, ne? Ale vždyť to není zase taková dálka.

r: Mě to trochu připomíná ten osmdesátý rok u nás, protože oni vlastně začínali v de-

větaosmdesátém. Čili za pár let se rozkoukli okolo a letos jich bylo v Plešanech obrovské množství a já si myslím, že je jen otázka času, kdy se objeví i tady v Plzni. Francouzi, Italové, Švýcaři...

J: No, mě to přijde, že k těm Rakušákům a Němcům máme sice blíž a ne jen těmi auty. Proboha, vždyť ale Evropa nejsou jen Němci a Rakušáci. V Polsku vznikl taky klub, takže tam také píšeme. Jezdil ten... Jezusek, ale asi auto prodal.

No ale Švýcaři, Francouzi, nakonec i ti Belgičani nevím proč letos nepřišli. I ze Švédky tady jednou byli. Ono to asi také záleží hodně na osobních kontaktech, protože když si vezmeš jenom to nejbližší okolí, tak přes prázdniny je každé tejdén sraz, nebo dva, tři, čtyři. Záleží na organizaci, jak to vypadá, jak se to rozkřikne. Možná, že by stálo za to, na nějaké takové vyrazit, třeba do Francie nebo Švýcarska a nějaký kontakty tam navázat.

r: To určitě jo. Ale máš nějakou představu, jak by mohla vypadat ta Británie příští rok?

J: No, zřejmě to bude něco podobného jako ten minulej ve čtyřidevadesátém. Jezdí sem Angličani od Itálie Job, někdy v říjnu. Takže snad přivezou nějaký zprávy. Když tu byli minule, tak nevěděli ještě přesně kde to bude, kdy a tak se to snad dozvíme teď. Taky jsem jim říkal, aby mi poslali o Itálie Job nějaký článek. Víme, že to vyšlo z filmu. Ale teď to má taky nějaký humanitární poslání, sponzory, nějakým způsobem získají peníze, který dávají na dobročinný účely, jako třeba na děti. No, takže v tom se jim taky chci připomenout, aby o tom něco napsali.

Na srazu byli Angličani jenom jednou. Přišli s někým z londýnského Mini Clubu. Ten byl s námi na Dianě, ale to byl jedinej Angličan, který přijel na sraz, byla to výjimka. Taky to nemají takovou dálku. Oni hodně jezdí do severního Německa na srazy. Proč? Asi tam mají osobní kontakty. Ano, je to zas o těch kontaktech a lidech. Takže, myslím si, že bychom měli udělat takovou MINI-misi...

Jsme jeden z nejstarších registrovaných klubů, tak bychom proto mohli sakra taky něco udělat, že jo?

r: Ale mě napadla ještě jedna věc, trochu mimo. Když se nad tím zamyslíš, nejsme nikde registrovaní oficiálně. My jsme fan klub, nejsme výdělečně činní, nepotřebujeme po-



Při svých každoročních milých klubových povinnostech

kladníka, nemusíme mít pravidelný schůze, psát hlášení atd...

J: Jsme čistě zájmová skupina. No, já myslím, že když jsme přežili za bolševika, tak přežijeme i za kapitalisty. Občas nám sraz vycházel na 21. srpna.

r: Kolik aut bylo letos? Tedy Mini?

J: Pětadevadesát jenom miniků. Nepočítal jsem všechny ty, co přijeli s jinými autama. A zase je zajímavý, že přijeli jenom Rakušáci a Němci. Že nepřišli Holanďani nebo nějakéj exot.

r: Kdo byl vůbec největší exot ve srazové historii?

J: Asi ten Portugalec. A Fini. Taky by se mohli někdy objevit. S nimi kontakty máme, ale oni jsou taky... Jednak to mají daleko a budou velcí patrioti. Jsou na starý auta. Žijou z legendy Mäkinena... Švédí teďka taky, co Hans odešel, tak nejjezdí. Je to pro ně kus cesty. A Micke Pettersson už není předsedou, nevím co s ním je a ti dva bráchrův, taky takový exoti, se odmlčeli. Byli právě jednou

na Dianě. Tam byly asi tři nebo čtyři auta ze Švédska.

A mimo Evropu sem samozřejmě chceme někoho lákat. Japonci mají obrovský zájem. Já se chci domluvit s Vildou, kterej tam teď nějak jede aby nějaké kontakty navázal.

r: Jak by se dalo třeba té Anglii pomoci? Je jasné, že situace, která byla před léty se opakovat nebude, protože svět se už na nás dívá úplně jinak.

J: Samozřejmě, že budou Němci organizovat nějakou společnou akci. Jako například když to bylo vloni v Irsku, tak v německém časopise bylo popisovaný kolik co stojí, odkud kam, a protože sem ten časopis chodí, tak z toho můžeme vyjít, udělat si nějaký názor.

Oni mají jak itinerář, tak ceny. Bud se přifařit k nim, tak nějak samostatně, no a nebo jet úplně na vlastní pěst, což se mi nezdá. Oni třeba rezervují trajekty. Takže řekneme, počítejte třeba s deseti posádkami od nás, dáme si sraz tam a tam, a takhle by se to dalo udělat. Ale zatím se o tom vůbec nikde nemluví...
-jit-



Poslední British Car Meeting v deštivých Jedovnicích nechť připomenou alespoň tyto „tri ritě“

„Souřadnice akce“

Brněnský Austin Club pořádá svůj již čtvrtý „meeting“ v Rožnově pod Radhoštěm, ve dnech **7.-9. května 1999**.

Hlavním dnem bude sobota 8. května (pozor je to státní svátek).

Na této adrese najdete informace o campu a můžete si rezervovat ubytování:

Camping Rožnov s.r.o.
Horní paseky 940
756 61 Rožnov pod Radhoštěm
tel. 0651/648001
E-mail: camp@applet.cz

Další informace o campu a regionu získáte na webovské stránce:
<http://www.roznov.cz/camp.htm>

Ceny a další náležitosti:

K dispozici je celkem 260 míst, stany a místa pro karavany.

- bungalovy a pokoje ve zděné budově
- 2. lůžkové 380,- 4 lůžkové 720,-
- chatky 2. lůžkové 310,- 3. lůžkové 465,- 4. lůžkové 620,-

v ceně jsou veškeré poplatky za pobyt (vjezd, bazén, parkování, odvody na cestovní ruch, poplatky radnici apod. – to co důvěrně známe z minulých akcí) další ubytování (cca 1 kilometr) je možné na Kolibě pod horů, tel. 0651/647167 je to spíše lepší ubytování (cca 450,- za lůžko).

Z programu – uvažujeme: sprint, slalom, defilé přes město, výlet na Pustevny
V neděli určitě Museum Tatry v Kopřivnici – nádherné.

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

3. medzinárodný Mini Zraz v Debrecene



Fotografiu láskavo požičili pánovia Zsolt a Berek

Ako obyčajne, aj minulý rok v prvý júlový víkend (4.–5. 7. 98), naši maďarskí priatelia organizovali zraz, tentokrát v meste Debrecin. Zišlo sa okolo sedemdesiat miníkov z Maďarska, štyri zo Slovenska, jeden z Česka, štyri z Rakúska a tri z Nemecka. Dokonca sa prišiel pozrieť, hoci bez miníka, majiteľ z Bukurešti. Ubytovaní sme boli v stanoch v campingu na okraji mesta.

Zraz začal spanilou jazdou v sobotu doobeda ulicami 300 tisícového mesta za doprovodu polície na služobných motorkách značky BMW z campingu na čerpaciu stanicu firmy BP, ktorá bola hlavným sponzorom zrazu. Na čerpacej stanici bol štart aj cieľ rally, ktorá merala asi 40 km a išla sa podľa šípkového itineráru. Najväčšiu pascu si organizátori vymysleli asi 500 metrov za štartom. Na okraji cesty stál GOLF so ženou a malým chlapcom a vyloženou rezervou.

Dáma nešťastne mávala a dožadovala sa pomoci od okoloidúcich aut. Väčšina súťažiacich mala skôr bojovného ducha ako gentlemanského a tak zastavilo iba niekoľko posádok, aby pomohlo tejto organizátormi nastrčenej dáme, čo sa prejavilo na výsledkovej listine. Putovný pohár a 1. miesto napriek tomu išiel na Slovensko zásluhou posádky Vrzguliak/Gážik junior.

Ceny prichystané sponzorom, firmou BP, boli bohaté ako príklad uvediem tombolu, kde hlavnou cenou bol fotoaparát Polaroid.

Počasie nám vyšlo, organizovaná párty pri táboráku s opiekaním slaniny a košтовaním vína v campingu bola výborná. Dúfam, že tohto roku sa stretneme opäť.

Juraj Bukovčák

2. medzinárodná Mini jazda v Belgicku



Taketo počasie panovalo v campingu počas druhej Mini Jazdy v Belgicku

Ako aj predminulý rok, tak aj vlni som sa zúčastnil počas posledného augustového víkendu (29.–30. 8. 98) Mini Jazdy v Belgicku, na ktorú nás pozvali naši priatelia Jo a Valerie z Belgického Mini Klubu. Spolu s Ivetou, vtedy ešte priateľkou, sme sa zbalili a vyrazili na 1500 km dlhú cestu cez Rakúsko, Nemecko a Holandsko.

Rally mala štart v najstaršom belgickom meste Tongeren s historickou katedrálou. Na trať rozdelenú na dve etapy s celkovou dĺžkou 160 km sa vydalo asi deväťdesiat miníkov z Belgicka, Holandska, Nemecka, Británie, Francúzska a samozrejme zo Slovenska. Jazda viedla nádherným belgickým vidiekom po cestách a často aj necestách. Miníky prechádzali doslova cez hruškové sady a malé usadlosti s bielymi chlpatými kravami popri ceste. Jazdilo sa podľa šípkového itineráru a podľa slepej mapy, ktorá bola pomerne komplikovaná.

Pred rally boli veľké horúčavy, ktoré vystriedal dážď, s ktorým usporiadatelia nerátali. A tak na jednom úseku sa zrazu objavil brod plný vody s hĺbkou asi 40 centimetrov. Cez tento brod som si netrúfol prejsť, nakoľko nás čakala ešte cesta 1500 km domov. To sa udialo v sobotu počas prvej etapy. Cieľ prvej etapy bol na futbalovom ihrisku, kde sme si postavili stany. Cez noc začal silný dážď a tak sme časť noci strávili v miníku. Druhá etapa v nedeľu mala štart a cieľ na ihrisku v dočasnom campingu. Na radu priateľa Jo sme sa rozblatenej druhej etapy nezúčastnili. Napriek tomu sme sa kvalifikovali na 58. mieste. Získali sme zvláštnu cenu ako najvzdialenejšia posádka, hoci pohár najvzdialenejšej posádky vyhral fanúšik z Holandských Antíl (bez miníka).

Napriek nepriazni počasia sme zažili skvelý víkend v spoločnosti rovnakých bláznov ako sme my.

Juraj Bukovčák



7. Slovenský Mini Sraz

4.–6. června 1999 Autokempink Varín

Jak už bývá zvykem, počátkem června se uskuteční Slovenský Mini sraz

Protože je letošní rok pro Mini jubilejní, rozhodli jsme se změnit místo setkání. Co se bude dít a za kolik prozatím alespoň heslovitě.

Datum: 4.–6. června 1999

Místo: autocamping VARÍN, asi 15 kilometrů od Žiliny směrem do Vrátné doliny

Program:

Pátek 4. června: odpoledne až do noci – příjezd posádek a ubytování – současně posezení u ohně

Sobota 5. června: 10:00 hod. start jubilejní Mini Rally, délka trati 80 kilometrů včetně jízdy zručnosti s různými jinými soutěžemi, večer vyhlášení výsledků a zábava u ohně

Neděle 6. června: výlet do Vrátné doliny spojený s turistickou procházkou, odpoledne rozjezd, návrat posádek domů

Účastnický poplatek: 300,- Sk za posádku (auto)

Ubytování a stravování: Každý účastník si hradí ubytování a stravování sám (cena není součástí účastnického poplatku). Camping VARÍN je velmi slušně vybavený. K dispozici je stolní tenis, volejbal, půjčovna horských kol a dalšího sportovního nářadí, sauna. Přímě v areálu kempu je restaurace se slušným výběrem (po špatných zkušenostech v Piešťanech).

Ubytování přímo v kempu (ceny pro české a slovenské občany):

Stan: 35,- Sk / osoba za noc; 20,- Sk / dítě do 15. let za noc; 45,- Sk / stan za noc

Bungalov: 2 samostatné dvoulůžkové ložnice, obývací pokoj s možností přistýlky, kuchyňka s ledničkou, WC, sprchový kout s teplou vodou

600,- Sk / 4 osoby za noc; 120,- Sk / přistýlka pro 1 osobu za noc

Srubb: 4 postele, kuchyňský koutek
400,- Sk / 4 osoby za noc

Další: K tomu všemu poplatek 30,- Sk za auto

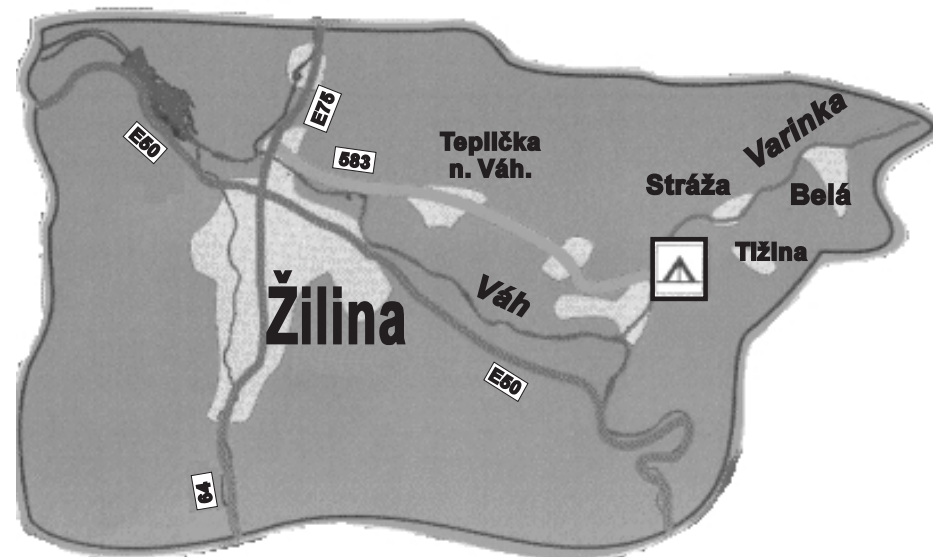
Protože bungalovů a srubů je omezený počet (možno ubytovat asi sto lidí), žádáme zájemce o takové ubytování aby si rezervovali sruby nebo bungalovy závaznými přihláškami do 28. dubna 1999 na adrese:

Juraj Bukovčák
Škultétyho 34
010 01 Žilina
Slovensko

Nebo na faxovém čísle +421/89/624544 (Dušan Berník) anebo na e-mailové adrese: tbt@za.net.sk

I zde platí kdo dříve napíše, ten bude pod cizí střechou. Pro vlastní stany je místa dost a není nutné se předem přihlašovat. Stačí v pátek hodit do auta stan a odpoledne vyrazit.

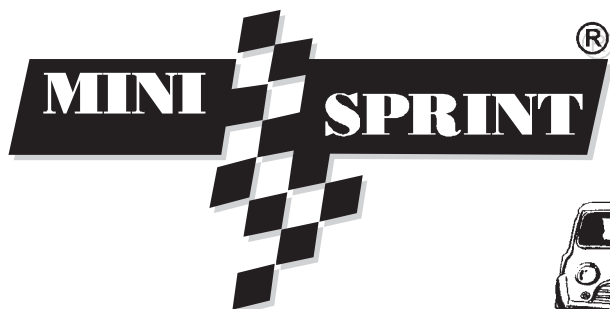
MINI ZDAR A DOVIDENIA VO VARÍNE!



Doufám, že takto do Varína musí trefit každý.

Fotografie dole je dodána těsně před odevzdáním časopisu do tiskárny, a to od Dušana Berníka e-mailem. Omluvte prosím její kvalitu, ale říkal jsem si lepší něco, jak nic.





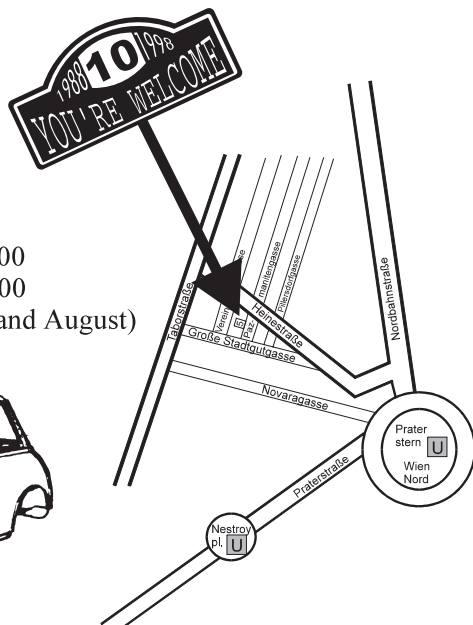
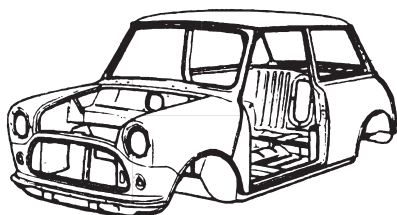
- Spare parts, new, used, budget or genuine
- Accessories and competition parts
- New and used Minis
- Performance tuning
- Full workshop facilities
- John Cooper Depot
- Mini Spares Centre stockist

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

historie Mini

(pokračování
z minulého čísla)



Alec Poole na Austin Mini Cooper S 970 týmu Equipe Arden (rok 1969)

V našich zemepisných šírkach sa MINI preslávilo a do podvedomia verejnosti dostalo hlavne zásluhou víťazstiev v automobilových súťažiach a to najmä na Rally Monte Carlo, ako sme opísali v predchádzajúcej kapitole. Ale MINI bolo v šesťdesiatych a začiatkom sedemdesiatych rokov úspešné aj na okruhovými pretekoch. V Británii to bol populárny seriál *British Racing Saloon Car Championship* – voľne preložené ako Britské majstrovstvá v pretekoch cestných automobilov – čo boli preteky medzi bežne vyrábanými a predávanými automobilmi v Británii a taktiež v seriáli Európskych majstrovstiev cestných automobilov.

Nakoľko MINI bolo relatívne lacné a ľahko dostupné, rozšírilo sa aj do okruhových pretekov. Tu sa MINI dočkalo úprav v rukách rôznych známych ladičov. Svoje „učňovské“ roky v motoristickom športe si na MINI odkrútili na príklad aj také hviezdy pretekov Formule 1 ako JAMES HUNT a NIKI LAUDA. Posledne menovanému MINI kúpila z našetrených peňazí babička.

Prvé úspechy na okruhoch dosiahla stajňa samotného tvorca upraveného MINI – COOPER CAR COMPANY s podporou B. M. C., ktorá medzi iným zaviedla od roku 1962 svoje tímové farby, v súčasnosti veľmi obľúbené, British Racing Green (britská pretekárska zeleň) s bielou strechou a dvoma bielymi pruhmi na prednej kapote. Bol to juhoafríčan JOHN LOVE, ktorý sa v tom istom roku (1962) na Cooperi 997 stal majstrom Britských majstrovstiev cestných automobilov.

O rok neskôr sa objavuje na trhu športový plnokrvník Cooper S a stáva sa súčasťou týchto majstrovstiev. Na štarte sa objavujú Coopere od COOPER CAR COMPANY a Coopere od iných ladičov. RALPH BROAD zo stajne BROADSPEED (tímové farby – tmavobordová so striebornou strechou) upravil Cooper S 1071 a pilot JOHN FITZPATRICK vyhral v Britských majstrovstvách 1963 triedu do 1300 ccm. V tom istom roku Cooper upravený stajňou DOWNTON/BRITAX (tímové farby – žltá s čiernou strechou) s ROBOM SLOTEMAKERom vyhral triedu do 1300 ccm



Záber z depa pred štartom jedného z pretekov seriálu Mini SE7EN



Legendárny „Dymiaci“ John Rhoades na okruhu Brands Hatch v roku 1966

v Európskych majstrovstvách cestných automobilov.

V Európskych majstrovstvách pre COOPER CAR COMPANY tím, zložený z dvoch aut, viedol KEN TYRREL. Pilot WARWICK BANKS vyhral na Coopere S 970 Európske majstrovstva v roku 1964 (triedu do 1000 ccm a absolútne). Na domácej pôde BANKS bojoval v roku 1965, keď vyhral osem z 10 pretekov Britských majstrovstiev. Stal sa tak majstrom v triede do 1000 ccm a titul absolútneho majstra mu ušiel kvôli technickým protestom konkurencie.

Konkurenčný BROADSPEED žal úspechy na kontinente a preto sa vedenie B. M. C. rozhodlo, že podpíše kontrakt na Európske majstrovstva na rok 1965 s ním a nie s COOPER/TYRRELom. Kvôli finančným problémom, keď tím vynechal niekoľko pretekov seriálu, sezóna skončila bezúspešne. B. M. C. zrušila svoje vystupovanie v Európskych majstrovstvách. Doma v Británii v Britských majstrovstvách zatiaľ Coopere od BROADSPEED často porážali Coopere od COOPER CAR COMPANY. A tak v roku 1965 BANKS na Coopere S 970 opäť vyhral triedu do 1000 ccm (absolútne na 2. mieste) z COOPER CAR COMPANY a JOHN RHODES na Coopere S 1275 triedu do 1300 ccm (absolútne na 3. mieste) z toho istého tímu.

V roku 1966 sa BROADSPEED preorientoval na FORD a úpravám motorov sa venovala už len DOWNTON/BRITAX. RHODES na Cooperi S 1275 opäť vyhral v Britských majstrovstvách triedu do 1300 ccm.

Legendárny „Dymiaci“ JOHN RHODES v roku 1967 vyhral triedu do 1300 ccm a celko-

vé víťazstvo mu uniklo do slova iba o vlásoč. Prezývku „Dymiaci“ RHODES dostal za spôsob jazdy – rýchly vjazd do zákruty, trhnutie volantom smerom k vnútornému oblúku zákruty, čo malo za následok, že zadná časť auta sa odľahčila a začala sa pohybovať von zo zákruty a tak vo výslednom šmyku išiel, až kým nedosiahol vrchol zákruty, kde mohol vyrovnať. Pri takom šmyku sa pneumatiky silne prehrievali (raz technici firmy DUNLOP namerali teplotu na boku plášťa vyše 900 stupňov) a samozrejme že sa z nich dymilo. Ako priznáva sám RHODES, na túto techniku prišiel, keď prvýkrát riadil MINI a neuvedomil si, že brzdy nie sú veľmi účinné a keď už raz vletel do zákruty, snažil sa udržať na ceste.

V roku 1968 RHODES zopakoval minuloročný úspech – vyhral triedu do 1300 ccm a celkovo víťazstvo mu opäť tesne ušlo, celkovo štyrikrát po sebe vyhral triedu do 1300 ccm vo farbách COOPER CAR COMPANY. V tom istom roku B. M. C. začalo opäť aktivity na európskych súťažiach, podporujúc tím BRITISH VITA a tu v triede do 1000 ccm vyhral na Coopere S 970 pilot HANDLEY Majstrovstva Európy v cestovných automobiloch Divízia 1 (do 1000 ccm).

Vznikom BRITISH LEYLAND, ako už vieme, MINI opúšťa svet rally. Na okruhoch MINI zostáva. COOPER CAR COMPANY sa spojila s DOWNTON/BRITAX, aby prežila. Ďalší tím, ktorý napriek tomu, že MINI za desať rokov existencie zostarol, mu zostava verný je EQUIPE ARDEN. Ich pilot SPICE vyhral triedu do 1000 ccm na Coopere S 970 Britských majstrovstiev 1968.

Továrenskí piloti BRITISH LEYLAND boli pre rok 1969 RHODES a HANDLEY. Ich MINI získali novinku: 12 palcové kolesá. V triede do 1300 ccm tím LEYLAND tvrdo bojoval s Coopermi od COOPER/DOWNTON/BRITAX a Fordami od BROADSPEED, často s mnohými víťazstvami, ale bez celkového víťazstva, a vedenie LEYLANDu nemalo náladu na čakanie úspechu a svoje pôsobenie na okruhoch ukončilo. V triede do 1000 ccm bol opäť úspešný tím EQUIPE ARDEN s pilotom POOLom na Cooperi S 970.

Posledným fandum do MINI bol RICHARD LONGMAN, ktorý vyhral jedny preteky v seriáli na Coopere v roku 1969. Keď sa obnovili preteky cestovných automobilov v roku 1972 – triedu do 1300 ccm vyhral BUNCOMBE na Coopere od LONGMANa. Po uplynutí homologizácie na Cooper LONGMAN sa začal venovať MINI 1275 GT a v roku 1977 sa mu podarilo obnoviť slávu MINI aspoň na ostrovoch v národných majstrovstvách, keď 1275 GT skončilo v triede do 1300 ccm na 2. a 3. miestach. Na vrchole sa MINI objavilo v rokoch 1978 a 1979, keď 1275 GT od LONGMANa vyhralo triedu do 1300 ccm. Potom boli preteky cestovných automobilov v Británii zrušené v tejto podobe a zmenili sa na dnešný tvar.

Ako zhruba vyzeral taký okruhový špeciál v šesťdesiatych rokoch? Zvonku mal navyše prídavné plastové blatníčky, ktoré kryli široké 10 palcové kolesá. Pod kapotou dvojicu SU karburátorov vystriedala dvojica karburátorov WEBER, objem motora bol zväčšený na 1293 ccm prevrtaním bloku na prvý nadrozmer t. j. o 0,02 palca a potom každá ladičská kuchyňa používala svoje vlastné vačky a najmä upravenú hlavu valcov. Výkon takého motora bol vyše 100 konských síl na zotrvačníku. Od roku 1966 pravidla povoľovali dokonca vstrekovanie paliva do sacieho potrubia. Zníženie upravením pérovania a ochranný rám vnútri kabíny boli ďalšou samozrejmosťou.

Ak sledujete ponuky v časopisoch MINI WORLD alebo MINI MAGAZINE všetky spomínané firmy stále ponúkajú svoje úpravy pred tridsiatimi rokmi, čiže ak nemáte rozpočtové problémy v rodine, môžete si dať upraviť svojho miláčika do BROADSPEED, DOWNTON alebo EQUIPE ARDEN.

Inak MINI na okruhoch preteká stále. V Británii sa jazdí seriál MINI MIGLIA (miniky do 1300 ccm) a MINI SE7EN (miniky do 1000 ccm), ak máte doma televízny kanál Eurosport, občas neskoro v noci v relácii Motors ukazujú záznamy z oboch seriálov.

MINI Mk I

Konečne sa vraciame v našom seriáli ku štandardnému MINI, ktorých bolo výrobných drvivo najviac. MINI sme opustili v roku 1962, keď boli názvy zmenené na AUSTIN MINI a MORRIS MINI a objavila sa verzia Super De Luxe, ktorá nahradila verziu De Luxe.

Najväčšiu zmenu verzia Mk I dostala v septembri roku 1964, kedy bolo pruženie gumenými silentblokami nahradené systémom HYDROLASTIC a predné bubnové brzdy s jedným valčekom boli nahradené bubnovými brzdami s dvoma valčekom. V novembri 1964 na sedadle vodiča pribudlo polohovanie v troch pozíciách. V interiéri sa interiérové svetlo zapínalo automaticky pri otvorených dverách, pribudla kontrolka nízkeho tlaku mazacieho oleja. Prevodovka bola zrevidovaná: teleso prevodovky bolo prevzaté z typu Cooper, valčekové ložiská nahradili bronzové puzdrá, ozubené kolesá boli širšie a vidličky ovládania rýchlostných stupňov boli zmenené, aby bolo zabezpečené rýchlejšie radenie.

Od októbra 1965 si bolo možné za príplatok objednať automatickú prevodovku. Tu musíme pripomenúť ďalší svetový primát MINI, lebo táto prevodovka bola prvá na svete určená pre motor menší ako 1000 ccm. V januári 1966 pribudli ochranné náliatky pod prednou hranou vonkajších kľučiek na dverách, nakoľko bol prípad poranenia (doslova napichnutia) chlapca na chodníku okolo idúcim minikom.

Tu musíme pripomenúť, že sedan Mk I sa vyrábala len s motorom 848 ccm, väčšie motory mali len verzie ELF/HORNET a COOPER. Motor mal vŕtanie 62,94 mm a zdvih 68,26 mm, výkon 34 konských síl pri 5.500 otáčkach za minútu. Maximálna rýchlosť bola 121 km/hod a zrýchlenia z 0 na 100 km/hod za 29,7 sekundy.

Celkovo bolo vyrobených 435.500 kusov sedanov Mk I Austin a 510.000 kusov Morris.



Austin Mini 1000 Mk. II (rok 1969)

MINI Mk II

V októbri 1967 sa začal vyrábať omladený MINI Mk II. Na prvý pohľad sa od typu Mk I líšil novou šesťuholníkovou mriežkou (grilom), Austin mal jedenásť vodorovných rebier (ako moderné Mini), Morris mal trinásť vodorovných a sedem zvislých rebier (ako Mk I). Vzadu mal Mk II väčšie zadné okno a väčšie hranaté zadné svetlá. Prevodovka bola ovládaná diaľkovo ako u typu Cooper a najväčšou zmenou v jazdných vlastnostiach bolo zmenšenie otáčacieho priemeru z 32 stôp (10 metrov) na 28 stôp (9 metrov) úpravou riadenia. A konečne sa štandardný sedan dočkal aj 1000 ccm motora.

V interiéri sa najviac zmien dostalo ovládacím prvkom: prepínač diaľkových/stretávacích svetiel sa presťahoval z podlahy na ovládač blinkrov na stĺpiku riadenia, kde bolo umiestnené aj ovládanie húkačky (Mk I v strede volantu). Indikátor blinkrov sa premiestnil z ovládacej páčky do tachometra. Na koniec aj stierače sa naučili po vypnutí zaparkovať v dolnej časti okna.

Model s 848 ccm motorom označovaný ako MINI 850 sa vyrábal vo verzii Basic (čier-na gumenná výplň „kedru“ okolo predného

a zadného okna, zadné bočné okna pevne vsadené v karosérii, slnečná clona len pred vodičom, jednoduchý tachometer, bez kúrenia – len za príplatok!, ozdobné kryty kolies prekrývali len stred kolesa) a De Luxe (chrómová výplň „kedru“ okolo predného a zadného okna, vyklápacie zadné bočné okna, slnečná clona aj pred spolujazdcom, kúrenie, tachometer s teplomerom teploty chladiacej kvapaliny a manometrom tlaku mazacieho oleja, ozdobne kryty kolies prekrývali celý disk) a model s 998 ccm motorom, MINI 1000, len vo verzii De Luxe.

V júli 1968 otváranie dverí zvnútra lankom bolo nahradené páčkou (ako u typu Cooper).

Od septembra 1968 všetky typy (aj Cooper S 1275) mali plne synchronizovanú prevodovku (do vtedy 1. rýchlostný stupeň nebol synchronizovaný).

Typ Mk II sa vyrábal len niečo vyššie roka, v októbri končí výroba MINI 850 Mk II (MINI 1000 Mk II o rok neskôr – v októbri 1969). Vyrobenej bolo 360.000 kusov MINI 850/1000 Mk II.



Mini 850 Mk. III Basic (rok 1970)

Parametre 848 ccm motora boli rovnaké ako pri Mk I a 998 ccm motor mal vrtanie 64,6 mm a zdvih 76,2 mm, výkon 38 konských síl pri 5.250 otáčkach za minútu, maximálnu rýchlosť 121 km/h a zrýchlenie z 0 na 100 km/h za 22 sekúnd.

MINI Mk III – IV

Ako sme už spomínali, v roku 1969 výrobca nákladných automobilov LEYLAND zjednotil takmer všetkých britských výrobcov automobilov (Austin, Morris, MG, Jaguar, Rover a Triumph) a vznikol BRITISH LEYLAND MOTOR CORPORATION (BLMC). Leyland v rámci úsporných opatrení zastavil výrobu vo fabrike v Cowley a začal racionalizáciu výroby. Jednou z filozofií bolo, že image nie je potrebný, ľudia kupujú autá len kvôli jazdným vlastnostiam, cene a praktičnosti (koncom sedemdesiatych rokov Leyland za túto filozofiu ťažko zaplatil). Vo vývojových dielňach v Longbridge bol pripravený model ADO 20 (Austin Design Office). Vychádzal z Mini, zvonku sa len nepatrne líšil od predchodcu Mini Mk II, hoci všetky karosárske diely boli úplne prepracované a zmenené. Vedenie Leylandu sa rozhodlo, že tento model nazve jednoducho MINI a tak svetlo sveta uzrel typ MINI Mk III.

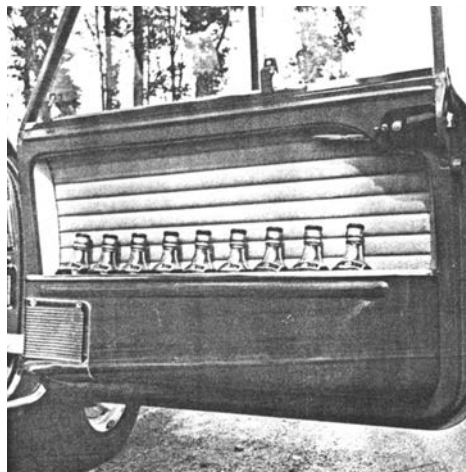
V Longbridge sa od októbra 1968 začal vyrábať nový Mini spočiatku ako MINI 850 Mk III vo verzii Basic a De Luxe a výmena bola ukončená o rok neskôr, keď sa začala výroba aj MINI 1000 Mk III vo verzii De Luxe.

Ako sme spomenuli, karoséria bola úplne prepracovaná. Najviac zmien prekonalí dvere. Tie mali vnútorné pánty a spúšťacie okna prevzaté z typu ELF/HORNET. To v skutočnosti zmenšilo šírku interiéru o 127 mm a taktiež zmizli praktické vrecká v dverách aké mali Mk I a Mk II. Zadné registračné číslo už nebolo výkyvné, ale pevne uchytené k zadnej kapote. Odznak na prednej kapote mal nápis MINI a pod nim boli dva modely a jeden biely vertikálny pásik. Na zadnej kapote bol obdĺžnikový odznak s nápisom MINI 850/1000.

Ďalšou zmenou bol návrat k starému prúženiu pomocou gumenných silentblokov, nakoľko systém HYDROLASTIC bol výrobné náročný. V elektrickom systéme bolo zmenou ukostrenie mínusového pólu a pri motore mechanické palivové čerpadlo.

Od apríla 1969 bolo možné za príplatok kúpiť elektrické vyhrievanie zadného okna.

V októbri 1970 bol pred rozdeľovač namontovaný malý plastový štít, ktorý ho chránil pred vlhkom počas jazdy v daždi.



Prístrojová doska typu MK. I Basic (nalavo). Takéto praktické vrecká vo dverách mali verzie MK. I a MK. II (napravo)

V decembri 1972 sa začal montovať alternátor a diaľkové ovládanie prevodovej skrine bolo zmenené (u starého „cooperovského“ typu boli ťahla a páky zakryté v skrini, nový typ má dve ťahla medzi dolnou časťou radiacej páky a prevodovkou viditeľné zospodu auta).

V roku 1974 sa verzia Basic dočkala luxusnejších zmien: samonavíjacie bezpečnostné pásy, slnečná clona pred spolujazdcom, vonkajšie spätné zrkadlo na vodičových dverách a konečne aj kúrenie (od roku 1959 pri verzii Basic len za príplatok!).

V tom istom roku oba typy MINI 850 a 1000 dostali karburátor HS4, väčší filter vzduchu, zmenené sacie a výfukové potrubie s dvoma tlmičmi hluku.

Od októbra 1975 sériovo montovaný termostát 88 stupňov Celzia v systéme chladienia motora.

V roku 1976 sa začala vyrábať verzia označovaná ako Mk IV. Od svojho predchodcu sa líšila uchytením predného pomocného rámu ku karosérii. Prakticky rozdiel zistíte, keď otvoríte prednú kapotu vášho miláčika. Horné uchytenie predného rámu má Mk III pomocou dvoch menších skrutiek a Mk IV má jednu veľkú skrutku (pasuje tam metrický kľúč 34, ak má pamäť neklame). Postupne na karosérii Mk IV boli odstránené úzke lišty

po bokoch strechy a po obvode strechy bola montovaná ozdobná dvojdielna plastová lišta. Ďalšie zmeny sa týkali interiéru. Stredová konzola dostala štyri kolískové vypínače: svetlá, ohrev zadného okna, bezpečnostný blinker a kontrolka brzdového okruhu plus ovládanie kúrenia a sytiča. Pribudli dve ovládacie páčky na stĺpiku riadenia (prepínanie svetiel, svetelná a akustická hůkačka, blinkre – na ľavej strane a na pravej strane – ovládanie stieračov) – presne ten istý systém firmy LUCAS v licencií používala aj Škoda 105/120.

Na stĺpik riadenia sa dostala aj štartovacia spinacia skrinka s uzamykaním riadenia. Väčšie pedále boli prevzaté z typu ALLEGRO. MINI 1000 dostal aj vetranie čerstvým vzduchom na bokoch pri vodičovi a spolujazdcovi a matnú čiernu mriežku (grill). Takýto grill MINI 850 dostal o rok neskôr v roku 1977 – aj vonkajšie spätné zrkadlo na spolujazdcových dverách a rúčku na páku ručnej brzdy z Allegra, MINI 1000 vtedy navyše dostal sedadla s regulovateľným sklonom operadla, vrecká pre mapy v dolnej časti dverí, sklápacie spätné interiérové zrkadlo proti oslneniu a tiež získal väčšie zadné svetlá, kde pribudla spiatkačka, takže bolo vidno či MINI cúva.

V roku 1979 MINI 850 Basic bolo premenované na MINI CITY s tromi linkami v kontrast-



Mini City E (rok 1985)

nej farbe na boku karosérie a nápisom CITY na predných blatníkoch a čiernymi matnými nárazníkmi.

V auguste 1980 výroba MINI 850 skončila – vyrobených bolo 407.600 kusov MINI 850 Mk III – a Mk IV a s ním aj výroba základného motora 848 ccm.

K ďalšiemu vývoju MINI sa trochu vrátime späť – do roku 1975, kedy bol koncern BRITISH LEYLAND zoštatnený. Koncom sedemdesiatych rokov sa britská ekonomika nachádzala v hlbokej depresii – určite sa pamätáte na štrajky baníkov. Táto depresia neobišla ani Leyland, výroba klesala, viazli dodávky subdodávateľov a najväčším výrobcom automobilov na ostrovoch sa stal FORD a aj VAUXHALL predbehol v počte vyrobených aut bývalú jednotku. V roku 1978 sa prezidentom LEYLAND stal juhoafríčan MICHAEL EDWARDES, ktorý prišiel z úspešnej chemickej firmy. Hoci bol na vedúcom poste len štyri roky, podarilo sa mu Leyland konsolidovať. Seriózne prepočty ukázali, že MINI nie je stratové, ale naopak ziskové. Náklady na

vývoj a technológiu sa dávno splatili a MINI prinášal čistý zisk, preto bolo rozhodnuté napriek spusteniu výroby nového malého typu METRO o zachovaní MINI vo výrobe. Ďalším plusom pri zachovaní výroby MINI bol fakt, že náhrady starých typov ALLEGRO a MARINA – MAESTRO a MONTEGO nepriniesli očakávaný úspech a tak vo výrobe bol ponechaný ziskový MINI.

EDWARDESa vystriedal vo funkcii Kanadan GRAHAM DAY, ktorého dosadila priamo premiérka MARGARET THATCHEROVÁ. Ten zaviedol myšlienku zatraktívnenia MINI pomocou rôznych „limitovaných sérií“, ktoré ho robili po rokoch viac atraktívnym pri nízkych nákladoch a taktiež zaviedol rozsiahlu reklamnú kampaň v prospech MINI. V roku 1986 bol Leyland sprivatizovaný a názov DAY zmenil na ROVER GROUP, pričom hlavným akcionárom sa stal BRITISH AEROSPACE. V tom období začal značný dopyt prichádzať z Japonska (až 50% produkcie) a tak sa z MINI stala významná britská exportná komodita.



Posledná 850-ka vo výrobe – Mini City (rok 1979)

V septembri 1980 Leyland zaviedol výrobu MINI 1000 ako menej luxusnú verziu s názvom MINI CITY (názov prevzatý z MINI 850) a luxusnejšiu s názvom MINI 1000 HL (High Line – vysoká úroveň). MINI 1000 HL prevzal interiér z typu CLUBMAN – to znamená zmizol centrálne umiestnený tachometer a mal tiež tónované skla.

Ďalšou zmenou bolo v januári 1981 montáž upraveného motoru SERIE A+ z typu METRO. Motor A SERIE odlišíte od A+ SERIE tak, že A+ ma na oboch bokoch bloku výstupné rebrá, zatiaľ čo A ma hladké boky a ďalším identifikačným znakom je uchytenie rozdelovača – A ma v dolnej časti objímku, A+ ma prítlačnú pátku. Vŕtanie a zdvih sa nezmenili t. j. 64,6 mm×76,2 mm výkon bol 40 konských síl pri 5.000 otáčkach za minútu, motor bol skonštruovaný s ohľadom na spotrebu: výrobca udával slušných 4,7 litra na 100 km pri rýchlosti 90 km/hodinu.

V roku 1982 do módy prišla hospodárnosť a tak oba modely v apríli dostali do názvu dodatok E (Economy) – CITY E a HLE. V praxi to znamenalo montáž „dlhého“ stáleho prevodu v diferenciáli 2,95:1.

V decembri toho istého roku HLE bolo zmenené na MAYFAIR podľa známej štvrť v Londýne blízko Buckinghamského paláca. MINI MAYFAIR mal velúrovňové potahy sedadiel, koberčeky na podlahe, rádio, vonkajšie spätné zrkadlo na spolujazdcových dverách, opierky hláv na predných sedadlách a uzamykateľný uzáver benzínovej nádrže.

V júni 1984 sa MINI dočkalo ďalších významných zmien: 12. palcové kolesa, predne kotúčové brzdy (opäť z dôvodov racionalizácie – načo vyrábať predné bubnové brzdy s dvoma valčekmi, keď možno použiť

brzdy z typu METRO), bubny zadných bŕzd s náliatkom z typu COOPER S/1275 GT a plastové prídavné blatníčky z typu INNOCENTI MINI COOPER S 1275. Niekde sa uvádza až táto zmena ako typ Mk IV, ja osobne sa pridrižavam verzii, že Mk IV je od roku 1976 nakoľko v roku 1984 sa karoséria nemenila a typológia je väčšinou udávaná vzhľadom na karosériu.

V októbri 1985 CITY E dostal do výbavy prístrojovú dosku s dvoma „budíkmi“ namiestnené centrálne umiestneného tachometru, vetranie čerstvým vzduchom a volant v tvare ležatého H (ako mal dovtedy MAYFAIR) a logo CITY sa presťahovalo z blatníkov pod zadné bočné okna. MAYFAIR vtedy dostal volant s tromi ramenami z typu METRO, hlavícu na radiacej páke, rúčku na páke ručnej brzdy tiež z METRO. Obom verziám pribudli na predných blatníkoch nad prednými kolesami blinkre.

V októbri 1988 CITY stratilo v názve prídavok E a dostalo opierky hláv na predných sedadlách, volant s tromi ramenami a vonkajšie spätné zrkadlo na spolujazdcových dverách. MAYFAIR dostal rádio s kazetovým magnetofónom. Obom verziám pribudol podtlakový posilňovač bŕzd podobný tomu aký mal Cooper S 1275.

Od roku 1989 bolo možné objednať obe verzie s neriadeným katalyzátorom výfukových plynov s novým karburátorom HIF 33. MINI kráčalo s dobou a stalo sa „ekologickým“.

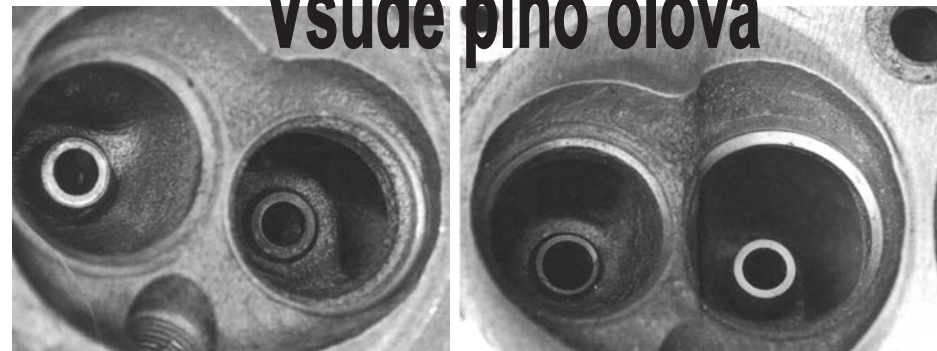
Od roku 1990 do mája 1992 postupne bol motor 998 ccm nahradzovaný motorom 1275 ccm s jednobodovým vstrekovaním. Tak sa objavil na scéne typ Mk V a verzie boli nazvané SPRITE (na miesto CITY) a MAYFAIR (názov nezmenený).

MINI 1000 Mk III a Mk IV ma na konte najväčší počet kusov okolo 2.900.000 drvivá väčšina našich miláčikov má pod kapotou motor 998 ccm A alebo A+ (tu je pomer vyrobených kusov 50/50).

O type Mk V a Mk VI si povieme na budúce a taktiež aj niečo o „limitovaných sériách“, ktoré som zatiaľ vynechal, aby z toho nevznikol moc veľký guláš.

Juraj Bukovčák

Všude plno olova



Vlevo: Na smontované hlavě je zřetelné opotřebování způsobené nevhodným palivem. Ventilová sedla by měla být hladká a lesklá (zcela vpravo)

Velká debata „s olovem nebo bez něj“ rachotí dál. Technik Keith Calver podává zprávu o svých zkušenostech s náhražkami olova

Situace s palivem vypadá stále hůře, v dnešní době se zhoršuje s hroznou rychlostí a mnoho odborníků zdůvodňuje, co mohou a nebo nemohou dělat a co je nejlepší pro běžící sportovní motor.

Mám za to, že na množství pokusů, které jsem v tomto oboru provedl v uplynulých letech, může být ledacos zajímavého. Ne vždy šlo právě o teoretický výzkum, ale také o testy probíhající na silnici a často při sportovním nasazení. Nikdy jsem příliš nedal na řeči ostatních.

Takže o čem tedy tahle olověná otázka je. Před léty byl *tetraethyl olova* skutečně brán jako představitel oktanového čísla. (Budu proto používat pojem „oktan“ v následujících řádcích.)

Brzy se zjistilo, pochopitelně, že kovové kyslíčníky vznikající při procesu spalování, se usazují na ventilech a jejich sedlech – a svým způsobem je mažou. Tento povlak rovněž brání vzniku mikrotrhlín vlivem vysokého teplotního gradientu panujícího mezi ventilem a jeho sedlem v hlavě.

Zmatek...

Mikrotrhliny způsobují ztrátu materiálu na povrchu sedel v hlavě a následný pokles ventilů do materiálu hlavy. Trosky vznikající při tomto procesu odletí do vzduchového proudu a způsobí předčasně opotřebení ventilových dřívků a vodítek. Ve svém důsledku zničí předčasně i písty, kroužky a vložku válce.

Opotřebení ventilu znamená, že ventil dále nedosedá přesně a tudíž netěsní při kompresním zdvihu. Důsledkem těchto událostí je snížení výstupního výkonu, ztráta rozumné spotřeby paliva a nakonec nutnost výměny hlavy válců.

Repase špatné hlavy je často nemožná, protože sedla jsou natolik poškozená, že není možné je opravit. Někteří levnější „motoráři“ to sice dělají, ale tím pusť ventily tak hluboko do hlavy, že malé zlepšení se brzy vytratí. Jediná skutečná oprava spočívá v instalaci vložek – tedy vytvoření „bezolovnaté“ varianty. Ale my budeme chvíli túrovať motor.

Na počátku osmdesátých let, byly toxické produkty, vznikající z olova ve spalovacích motorech, shledány jako vážně poškozující zdraví a ohrožující udržitelnost života. Po mnoha heslech a slzách „zelených“, bylo množství olova v benzínu radikálně sníženo, k „bezpečné“ hranici. Pojem skutečně hloupý, protože buď je nebezpečné nebo není.

Průměrný obsah olova v benzínu je obecně okolo 3,0 gpg (gramů Pb na galon benzínu – tedy cca 0,66 g/l) a zajišťuje nezbytnou ochranu nutnou pro valnou většinu současných motorů na celém světě.

Ochranáři chtěli, aby bylo olovo odstraněno z paliva úplně, ale ne všechny starší typy motorů byly schopné pracovat bez něj a proto byla určena „bezpečná“ úroveň 0,1 gpg (cca 0,022g/l). Horetní snížení! Ale bu-

de to dost pro zajištění požadované ochrany mechanických dílů?

Všechno toto způsobilo náhlý boom aditiv do benzinů vyráběných ve speciálních provozech se všemi myslitelnými zárukami. Mnoho lidí se nechalo natchytat a koupilo je – mají pocit, že když tak neučiní pácha-jí na svém motoru křivdu. Těch, kteří měli skutečně přehled o problému bylo žalostně málo. Po zajímavých a osvětových diskuzích s petrochemikou, jsem se rozhodl zorganizovat několik zcela praktických testů. Abych nezapomněl, rád bych poděkoval lidem od BP, kteří byli vždy ochotní, trpěliví a brilantně výmluvní v plánování dalších komplexních pokusů.

Zpátky na začátek

Pokud půjdeme zpátky, hranice obsahu olova byla zdrojem starostí. Nebyly dostupné žádné relevantní informace pro veřejnost a „pomocné linky“ byly velmi vzdálené a bylo jich velmi málo. Vydané články byly jen skicovitě, povrchní a neřikaly to podstatné. Je hranice 0,1 gpg opravdu vhodná? Je možné bezpečně provozovat původně „olovnatý“ motor na natural nebo Supernatural?

Stává se zvykem, že mnoho čerpacích stanic plní bezolovnatý benzin do nádrží, do kterých dosud tankovaly olovnatý. Zdálo se zcela legitimní, že oktanové číslo používaného benzínu je důležitější, než naše technická otázka.

Ne mnoho – pokud vůbec nějaká – čerpacích stanic udávalo obsah olova v dodávaných benzinech. Takže mnoho z vás patrně nevědomky provozovalo svůj motor na máloolovnatý benzin a mnoho pístů se zničilo aniž by byly vyjeveny skutečné důvody.

Nejdůležitější změnou v chování automobilů je pokles výkonu a „střílení“ (detonace a drnčivý zvuk zvláště při akceleraci).

Příčina malého počínajícího poškození je spatřována v množství ujetých kilometrů. Tyto závady se však po opravě brzy vrátí. Proto radí někteří „specialisté“, že můžete používat bezolovnatý benzin, pokud se přizpůsobíte jeho vlastnostem. Jiní říkají, že to není problém pokud vrátíte časování svého motoru o nějaký ten stupeň nazpět.

Vskutku hodně velkých dealerů udělal štěstí propagací schopností převodu vašeho

motoru k provozu na bezolovnatý benzin, za malý honorář. Zlodějina byla, že všichni takoví vyměnili svíčky a mírně upravili časování – něco co nebylo potřeba udělat na žádném autě.

Takže, po dlouhém testování speciálními laboratořemi a motorárnami, mám definitivně potvrzeno, že hranice 0,1 gpg je velmi nízká. Ale agenti dodávající informace vládám došli snadno a rychle k závěru, že 0,1 gpg je uspokojující – přesto, kolik olova je zapotřebí určuje celá řada nejrůznějších vlivů.

Nejdůležitější je teplota ventilových sedel. Tato se velmi mění v závislosti na rychlosti (rozuměj úhlové rychlosti pístu – poznámka překladatele), zatížení a, snad nejdůležitější, bohatosti směsi.

Chudá směs snižuje emise u starších vozů a poskytuje úsporný provoz, ale vzniklé výfukové plyny mají teplotu o několik set stupňů Celsia vyšší, než u bohaté směsi. Naopak, bohatá směs nechává sedla za provozu mnohem studenější.

Běh motoru pod částečným zatížením (v malých otáčkách) po mnoho hodin skončil bez výsledku. My jsme náhle věděli, že závady se objeví vždy pod zatížením – t. j. plně nakládané vozy nebo při akceleraci ve stoupání při nejvyšším převodovém stupni.

Cynický obsah 0,5 gpg byl nejnížší možný obsah olova pro nezbytnou ochranu sedel ventilů.

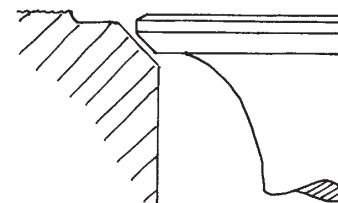
Obrat k náhradám

Výsledek – většina dostupných benzinů je docela podobná. Musel jsem hledat odpověď či palivo je natolik kvalitní abych se mohl pustit do testování svých závodních motorů.

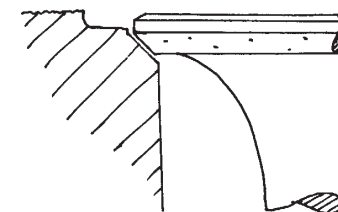
Telefonoval jsem kolem sebe a po mnoha diskuzích s petrochemikou, výhradně nezávislými a „loajálními“, a také s několika střelci z profesionální závodní arény, jsem došel k závěru, že BP a Mobil patří k nejlepším. BP jsem tankoval již dlouho, protože přátelé měli problémy s motory, způsobené používáním nebezpečných paliv od různých jiných čerpacích stanic a výrobců.

Používaná vozidla byla 2.0 EFI Maestro, MG Metro a Cooper 998 – všechna bez toho, že by byla jakkoliv upravována pro provoz na bezolovnatý benzin. Motory byly nastar-ťovány a testovány na běžných silnicích, po několik tisíc mil.

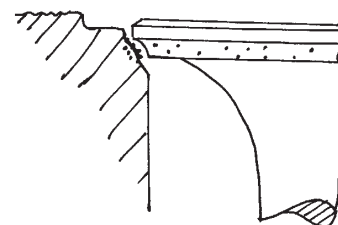
Ventily a ventilová sedla



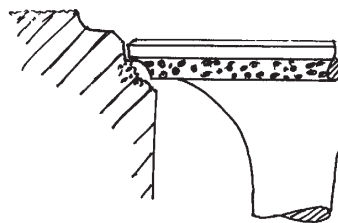
Jako nová – dosedací plochy ventilu a sedla v hlavě válce



Zapadení ventilu způsobené pouze provozem – ujetými kilometry – při použití čtyřhvězdičkového olovnatého paliva. Ventil stále náležitě těsní, přestože ventilové sedlo je mírně zaklepané. Zřetelné jsou i nepatrné mikrotrhliny



Zapadení ventilu způsobené používáním bezolovnatého paliva pro motor, který není na takové palivo uzpůsoben. Po ujetí relativně malého počtu kilometrů jsou patrné časné mikrotrhliny. Způsobí netěsnost ventilu a sníží tak kompresi, výkon i hospodárnost motoru



Nadměrné zapadení ventilu a mikrotrhliny způsobené dlouhodobým používáním bezolovnatého benzínu v motoru, který k tomu není upraven. Po ročním provozu je motorová hlava v podstatě zničena. To je vhodná doba pro přestavbu na bezolovnatý benzin. Novými ventily a vložkami ventilových sedel hlavu „opravíte“.

Po té byly demontovány motorové hlavy, zkontrolována výška ventilových sedel a vše smontováno zpět. Závodní motory prošly podobnou procedurou, jen samozřejmě absolvovaly nějaké jiné horké a bláznivé míle.

Další krok vyžadoval vybrat produkty k testování aditiv. Opět, následovaly rozhovory s přáteli v obchodě, nezávislých dílnách a „vyhlášených“ společnostech. Všechny podrobnosti, které byly dostupné jsem sesbí-

ral, sežvýkal a strávil. Potom jsem vybral čtyři. Neraď bych říkal které, protože vítěz je jenom jeden.

Co dávají společnosti do svých produktů, aby nahradily sledovaný tetraetyl olovo? Některé získané informace se čtou jako „kdo je kdo“ u chemického stolu světa. Jiné jsou mnohem jednodušší.

Všechny se pohybují kolem podobných komponentů. Většina z nich neuvádí přesně, čím pomáhají lubrikaci válců, ale teplota při spalovacím procesu je stále příliš vysoká pro práci těchto „olejů“. Pravděpodobně shoří bez valného ochranného efektu.

Jiní umožňují jezdit na benzin s obsahem sníženým na 0,1 gpg i pro sportovní nasazení, přidáním chemikálií, které při spalovací teplotě přecházejí do fosfidů nebo nitridů se zásadním vlivem na pracovní plochu. Je trochu obtížné shrnout oba tyto procesy závislé na teplotě i na časové fázi. Také se používají draslikové směsi poskytující asi stejnou šanci na úspěch.

A pak kde je ten vítěz

Po mnoha tisících mil za kontrolovaných podmínek, po mnoha demontážích, po zevrubné kontrole, zpětné montáži, zůstal jediný jasný vítěz.

Závodní motory byly kontrolovány po nasazení se třemi různými aditivami, krmeny bezolovnatým benzinem. Každý byl blízko toho, nevydržet do finíše!

Vítězem, měřeno počtem mil, se stal „Red Line's Lead Substitute“. Ostatní byli velice vzdáleni, občas jsem nemohl ani nastartovat. Tohle bylo jediné aditivum, které ochránilo sedla ve všech motorech, kde bylo použito. Dokonce i závodní motory zůstaly

v pořádku. A při použití této přísady nenastal žádný úděsný přírůstek materiálu ve spalovacím prostoru. Závodní motory byly provozovány s aditivu na bázi draslikových směsí se smrtí na jazyku. Téměř všechny ventily se částečně zadřely a dva se zadřely úplně.

Stejně výsledky jsem dosáhl s motory Mini i Maestro, přetože mají poněkud menší úhel časování.

Red Line's aditiva používají soeciální sodné látky, které vytvářejí oxidy sodíku v průběhu spalování a tím poskytují stejnou ochranu jako oxidy olova. Pokud se rozhodnete, že chcete používat aditiva místo olovnatého benzínu, je tohle skutečně schůdná cesta, jak používat bezolovnatý benzin tam, kde měl být původně používán olovnatý.

Zelená cesta

Alternativa pro přechod hlavy motoru na provoz na bezolovnatý benzin je tedy velmi jednoduchá. Vsaďte nová sedla ventilů, namontujte nové ventily a dávejte přednost těm s chromovaným dřikem.

Pokud chcete modifikovat hlavu vězte, že výfukové ventily průměru již 30 mm jsou více než se hodí. Pravděpodobná cena takové úpravy je kolem 1000 GBP, plus těsnění pod hlavu. A to je vše co musíte udělat, nebo zaplatit.

Nevěřím, že je potřeba měnit časování, protože bezolovnaté benziny mají podobnou oktanovou hodnotu jako olovnaté. Kdykoliv také můžete jet na leteckou směs, ale její cena je velmi surová a pumpa dodávající toto tekuté zlato neoplývají přesností.

*Mini Magazin červen 98
překlad Oldřich Beneš*



Naladte svoje karburátory alespoň tak jako Pavel Nejedlý v závodním Cooperu 970

Kódy jehel pro karburátory SU

Tučně kódy karburátorových jehel, dále doporučená specifikace motorů

EB – 850 ccm a převrtané, 920 ccm, 1,25 SU, 9:1 kompresní poměr
ADE – 998 ccm, HIF 38, Metro sání, std. filtr, plně průtočný výfuk
ABY – 998 ccm, 12G295 hlava, HIF 38, K&N filtr, LCB, RC 40 výfuk, std. vačka
AAU – 1100 ccm, 1,5 SU, LCB, vyhřívané sání, RC 40 výfuk, K&N filtr
AAA – 1275 ccm, HIF 38, 9,5:1 kompresní poměr, K&N filtr
BFY – 1275 ccm, HIF 44, standardní osazení Rover Cooper
BEJ – 1275 ccm, standardní osazení 1,3 Metro
AAB – 1275 ccm, HIF 44, LCB, hliníkové sání, RC 40 výfuk, K&N filtr
BDK – 1275 ccm, hlava stg 1
BDL – 1275 ccm, HIF 44, 9,75:1 kompresní poměr, MG sání, LCB, RC 40 výfuk, K&N filtr, std. hlava
BDL – 1275 ccm standardní osazení MG Metro
BDL – 1293 ccm, HIF 44, 10:1 kompresní poměr, vyhřívané sání, LCB, K&N filtr

BDL – 1380 ccm, HIF 44, 10:1 kompresní poměr, vyhřívané sání, LCB, K&N filtr, žluté pružiny
BDL+ – 1310 ccm, HIF 44, hlava stg 2, vačka 276, velkopřůměrový výfuk
BDL+ – 1330 ccm, HIF 44, 11:1 kompresní poměr, MG sání, LCB, RC 40 výfuk, K&N filtr, 37 mm sací a 29 mm výfukové ventily, vačka 286
BDR – 1380 ccm, HIF 44, hliníkové sání, LCB, K&N filtr, vačka 285, hlava MG Metro
 '+' znamená, že profil jehly byl ve špičce mírně zpilován, aby se obohatila směs.

Písmena **Axx** a **Bxx** určují základní velikost jehly. **A** pro HIF 38, **B** pro HIF 44. A můžete použít namísto B, ale nikoli obráceně. Zájemcům může redakce zkopírovat program pro výběr a charakteristiku jehel pro karburátory SU. Chodí pod DOSem a vejde se včetně manuálu na jednu disketu 1.4 MB. Program bude ke stažení i z naší internetové stránky

Mini In The Park – Informační bulletin



Do klubové schránky přišel dopis z Mini Magazinu, na který jsme již delší dobu čekali. Jde o první oficiální zprávy z Anglie, a týkají se, jak jinak, **čtyřicátin Mini**. Upozorňuji však, že jde o jakýsi „týden Mini-veselí“, který s oficiálními oslavami, organizovanými BMW-Roverem nemá mnoho společného. Nakonec posuďte sami:

Vítejte. Máte v rukou první informační bulletin akce **Mini In The Park 1999**. Redakce Mini Magazinu jej bude rozepisovat pravidelně, aby kluby i obchodníci měli nejčerstvější informace o této show.

Již přijímáme rezervace klubů na klubová stanoviště. Nejpozoruhodnější je zatím od Mid-America Dierhard Mini Enthusiasts' Network (**MADMEN**) – tedy Švédskoamerická Dierhartova síť mini nadšenců (Šilenci). Přijede pět posádek a připojí se k nim Arizona Mini Owners' Club, kteří si též rezervovali stanoviště.

Hlavní atrakcí bude opět **Paddy Hopkirk** (není možné zapomenout na jeho účast na MITP 97), který bude mít autogramiádu na ploše aby se mohl setkat s co největším množstvím fanoušků. Pokud se nám jej podaří přesvědčit, uvidíte ho i za volantem Mini.

Podrobnosti týkající se prodejních stánků v současné době připravujeme a budou k dispozici druhý únorový týden.

Mini In The Park není konec veškeré leg-race, naopak. V týdnu mezi MITP a oficiálními čtyřicátinami Mini v režii Roveru, má Mini Magazine připravenou řadu akcí, aby vám nevypřchala slavnostní nálada.

Začínáme v úterý 17. srpna závodní školou Mini Magazinu v Thruxtonu. Můžete si vžít své Mini na závodní dráhu a vypilovat své řídičské schopnosti pod dohledem kvalifikovaných závodních instruktorů.

Každému něco říká jméno **John Cooper**, a ve středu 18. srpna zveme čtenáře Mini Magazinu na exkurzi do John Cooper Garages. Můžete se toulat novou výstavní místností, podívat se na techniky od Coopera v akci a také mrknout na „S Works Cooper“, široký sortiment doplňků.

Na závěr týdne – v pátek 20. srpna – odhalíme **Issi's Lost File** (asi Issiho ztracený pilník). V současné době vám o tomto více neprozradím, bude to zaručeně velká psina.

Pokud teprve uvažujete o rezervaci stanoviště pro svůj klub, kontaktujte Louise Locke na telefonu 01452307181 nebo faxem na 01452307170. Pokud máte nějaké dotazy ke stánkům a obchodu, spojte se se Stephenem Fosterem na čísle 01452307168 nebo fax na 01452384755.

Celkem jsme do dnešního dne potvrdili tyto rezervace:

Kluby z UK 29
Kluby ze zahraničí 2

Louise Locke – Mini Magazin



Oficiální „report“ od Mini-BMW-Roverů na sebe nechal čekat celé čtyři měsíce, a kromě toho, že se akce stěhuje opět na Silverstone se mnoho podstatného prozatím nedozvíme – čtěte:

Již několik měsíců usilovně pracujeme na tom, aby Mini 40 byla největší narozeninovou party v tomto tisíciletí. Nyní můžeme konečně uveřejnit podrobnosti, na které čekáte.

Mini 40 se bude konat v Silverstone 21. a 22. srpna jako součást Computacenter SummerFest ve spojení s FOX FM a Lords Taverners.

Jelikož se očekává až 100 000 lidí z celého světa, Mini 40 by mělo být největší setkání Mini fanoušků v historii.

Chcete si rezervovat lístky nebo místo v kempu? Stačí zavolat pokladnu v Silverstone číslo 01327 857 273. Dotazy týkající se komerčních záležitostí a vystavovatelů volejte prosím kancelář akce na čísle 0181 944 1115. Chcete-li se dozvědět více všeobecných informací, volejte prosím č. 07000 646 440 (07000 MINI 40 na většinu telefonů po celé Evropě).

Hlavní body setkání Mini 40 až dosud známé:

- show 40 let Mini*
- přehlídky Mini
- trophy závod Mini 40*
- řídičské výstavy a expozice Mini
- registr Mini & kluby & expozice
- zábavní akce
- Mini kavalkáda*
- speciální parkoviště a kemp Mini 40
- obchodní stánky Mini
- občerstvení
- silniční show FOX FM
- noční seskok ukázkového parašutistického týmu Red Devils (rudí dáblové) & ohňostroj*
- v neděli odpoledne živá hudba & popová party díky FOX FM a Mini 40

* pouze v sobotu

Nashledanou

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 spousta dílů, levně

Richard Bayer (0603)503528, (05)43254003

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

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

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.

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

Koupím

Hydragas na Allegro přední.

Vladan (0603)470427

Červená (Porsche jahoda) a žlutá dvousložková akrylátová barva, ředidlo, tužidlo. Velmi výhodná cena.

Vladan (0603)470427

Cokoliv na Austin Allegro, Austin Princess 1.8, 2.0. I nové díly, PZ blatník na Allegro.

Cokoliv k Austin Princess 1.8 OHV a 2.0 OHC, nabídněte, i literaturu.

Martin; tel. 05/41215330, 0602/770206 e-mail: buzek@agfoods.cz

Výroba

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

Servis pérování Hydragas vozu Allegro, Metro, Morris 1800, Princess, Mini 850, Rover 100 atd.

Martin; tel. 05/41215330, 0602/770206 e-mail: buzek@agfoods.cz