



imprimé ze dne 31. května 1999

Editorial	2
IV. British Cars Owners Meeting, Rožnov p. Radhoštěm – květen '99	4
Pozvánka na nejbližší akce v nejbližším okolí	6
Jak jsme byli při tom	8
Trocha historie nikoho nezabije V – nové typy a limitované série	14
Kdo koho doplňuje?	22
Krátce z domova i zahraničí	26
Inzerce	28

Milí přátelé,

tak nám, před několika měsíci, začal rok 1999. Rok pro nás významný nejen proto, že se láme letopočet a že můžeme po 400 letech vidět úplné zatmění slunce, ale hlavně proto, že náš milovaný „Miník“ slaví čtyřicetku. Jako předzvěst našich společných narozenin nám všem sepsali Anastázie Rakouská a Honza Mráz svoje vzpomínky *Jaké to bylo být přitom...*, na Silverstone 1994.

Věřím, že i ve vašich duších dříme touha sednout po neobvyklém astronomickém úkazu (11. srpna) do svého auta a vyrazit na dlouhou cestu – cíl Silverstone. Ne všem se to podaří, ne všichni na to budou, z nejrozumnějších důvodů mít. Nebude se opakovat čtyřadevadesátý, kdy našim německým a holandským kamarádům stálo za to podpořit cestu nadšenců z „rozvojové“ země na britské ostrovy, ta doba je pryč.

Redakce oslovila asi padesát „potencionálních“ sponzorů, ale více než čtyřicet ani nestálo za to odepsat. Kde nic není... Musíme si pomoci sami.

Veškeré nápady, byť zdánlivě nesmyslné, adresujte do redakce, pokud znáte někoho, komu by taková „propagační jízda“ nebyla proti mysli a uvolnil na ni třeba jen málo, budeme mu bezesporu vděční. Věřím, že jsme schopni uspořádat třeba „show“ na Václavském náměstí...

Dříme-li v komkoli z vás touha nenechat si tuto vzácnou příležitost ujít (pravděpodobně bude poslední), ozvěte se do redakce. Třeba něco společně vymyslíme, nebo vás alespoň můžeme operativněji informovat o nejnovějších záměrech konglomerátu BMW/Rover. Prozatím je ticho po pěšině, oficiální internetová stránka Roverů dělá „mrtvého brouka“.

Pokud má někdo z vás možnost být v Anglii již o týden dříve a chtěl by navštívit prohlídku *Mini in the Park*, máme kompletní propozice a přihlášky – více v krátkých zprávách.

Nicméně doufám, že se někteří z nás opět sjedou na trajektu v Calais a prožijí nezapomenutelný týden na staroslavném okruhu v Silverstone s podobně „praštěnými“ bláznů z celého světa. Mini nám za to stojí...

Jiří Tlach
editor

Interní občasník pro majitele a příznivce klasických anglických automobilů MINI; obálka – Richard Bayer; typografie, layout, sazba – TeXprint 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.

**Silverstone
Advertiser**

GO!

**Mini 35th Birthday
Weekend Special**

MINI MAGIC



THE marvellous Mini is 35 years old this week.

And to mark the occasion thousands of people from all over the world are converging on Silverstone to pay homage to the little car that

has earned a big place in their hearts. A German Mini club has hired an entire P&O Ferry to bring 500 cars to the event.

And one of the oldest participants is expected to be 90-year-old Anastazie Rakouská from Prague in her

Mini Mayfair.

After club days on Thursday, Friday and Saturday, there will be an enormous family event on Sunday with activities spread over 100 acres.

The star of the show will of course be the Mini and there will be every-

thing for enthusiasts of the car on hand. Entrance on Sunday is £5 per person with under-16s admitted free. Visitors arriving in a Mini will get a 25% discount on a range of Mini merchandise. The gates open at 10am.

MINI 35: PROGRAMME FOR SUNDAY

MAIN ARENA: Trackside competitions, parachutists, rocket monster truck display, Russ Swift – Mini Stunts, giant Sumo Wrestlers, Hercules – Mini pull, Mr Bean, Fashion Show, Cavalcade, Man in the Iron Mask, Fireworks, caricaturist.

AREA 2: Catering, trade stands, rollerdomes, Mini World, funfair, AA, City Tappers, facepainters, clowns, Mini spares and auction, Motaball, Trade Village.

AREA 3 – Rover Village: Merchandising, John Cooper Garages, Ben Benevolent, Unipart, Rover Concert Band, heritage display.

AREA 4: Control point, hot air balloon, Italian Job, Radio Chiltern, zip wire and climbing wall.

AREA 5: Club and Mini display stands.

AREA 6: Club stands and cavalcade cars.

AREA 7: Cavalcade cars.

AREA 8: Autojumble, market, Rover Race Centre.

AREA 9: Mini Beat Kiddies Roadshow featuring Alan Price, children's entertainment, driving skills competition.

AREA 10: Showground arena: Rocket Monster Truck, Wellingborough Marching Band, the Mini Coming and Going Car, aerobatics display.

AREA 11: Carnival Arena: Mini Cooper Register arrivals point, entertainers, trade stands, exhibitors, catering and merchandising.

AREA 12: It's a Knockout.

AREA 13: Jimmy Brown Press Suite.

AREA 14: Brooklands VIP Suite.

AREA 15: BRDC VIP Suite.

AREA 16: Rover Race Centre.

AREA 17: Cavalcade – entertainers, comedy cars and the Morton Model Agency.

„Úvodem“ ke krásnému článku posádka Rakouská/Mráz z cesty na Mini-pětatřicetiny budí tento oficiální program akce na okruhu Silverstone



**IV. British Cars
Owners Meeting
Rožnov pod Radhoštěm
5. – 7. května 1999**

Skvělé počasí, nádherná příroda a spousta nadšenců utvořili rámec srazu, jak má být. Již v pátek někteří udolali na Kolibě pečená kuřata a pár kalíšků. V sobotu pak modrá obloha a dobrá nálada vítaly příznivce anglických automobilů ze všech koutů republiky, čtyři vozy byly ze Slovenska. Tradiční dopolední přehlídka vozů a „coffee break“ začala po desáté hodině.

Letos přijely do Rožnova čtyři desítky angličáků – po tuctu Mini a Allegro, nějaká Metra, MG Maestro a pochopitelně zelené MG A pana Janoška, které nesmí chybět nikde. Dále flotila sedmi Roverů, především SD 1 Vitesse, dále hlasitý Triumph TR 8, pěkný bílý Triumph Spitfire, dva Hillmani a zcela původní Morris Oxford. Krátce po jedenácté jsme se přesunuli na protější parkoviště zúčastnit se *Poháru zapletených rukou* – slalomu na čas. S minimálním časovým odstupem před Škubníkem zde zvítězil Bayer s pětmetrovým Roverem SD 1, což bylo minikářů hodnoceno jako ostuda.

Po obědě a důkladně rozebraném slalomu pokračoval program *Pohárem spálených pneumatik*, rozděleným tentokrát do dvou objemových divizí. V silnější divizi bo-

jovali dva Rover SD 1 2600, dva SD 1 3500 Vitesse a Triumph TR 8 s identickým motorem V8 3500. Přes všechny papírové šance TR 8 obsadil až druhé místo a první urval opět jako loni Bayer. Ve „slabší“ divizi s přehledem vyhrál Bratrů s Roverem 114 Si před Spitfirem 1.5 pana Pátika.

Nastalo rozdělení cen, kdy Bayer obdržel od sponzorů páku uzamykání volantu, pět litrů oleje Eurol a voucher od Davidova brněnského Austin servisu na bezplatné opravy. Dušan Bratrů za I. divizi pak batoh s lékárníčkou, trojúhelníkem a lanem. Všichni na druhém a třetím místě dostali Autoatlas ČR. V anketě o nej původnější vůz byl zvolen Triumph Spitfire, soutěž o nejkrásnější vůz tentokrát vyhrál p. Mazal ze Zlína se svým Austinem Mini.

Poté jsme opustili kemp a vydali se na výjíždku na Pustevny, kde tentokrát nesněžilo a bylo vidět do daleka. Večer jsme, jak jinak, ukončili v klubovně u krbu s lahví dobrého, zaručeně skotského moku. V neděli jsme se někteří cestou domů stavili v museu TATRA v Kopřivnici. Sraz se povedl a mnozí slibili, že přijedou zas. Přijďte i vy, příště. Nesníme Vás.

Martin Buzek – Austin Club

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



Austria Mini Meeting Pettenbach (25.–27. červen 1999) + 4. Mezinárodní Mini víkend Kapošvár (2.–4. srpen 1999) + NarozeMini 2/40 (24.–26. září 1999)

Rakouský MiniClub zve všechny fanoušky a majitele na 4. Mezinárodní sraz Mini

Datum: 25.–27. červen 1999

Místo: Autocamping Almtal, Pettenbach. Od nejbližších sjezdů z dálnic A1 (Linz–Salzburg) a A9 bude cesta značena ukazateli

Pro účastníky je připraveno:

- komfortní kemp s bazénem
- očekávaná účast 300 vozů Mini
- „Jokerally“ o ceny
- Mini slalom
- burza náhradních dílů a doplňků
- bohatá tombola (1. cena je cesta do Anglie!)
- mnoho her s Mini
- hlídání dětí, nafukovací hrad
- grilování na ohni
- večerní zábava s muzikou a tancem

Program:

Pátek 25. června

12:00–20:00 příjezd posádek, ubytování, volný večer

Sobota 26. června

8:00–10:00 příjezd posádek, ubytování
10:00–16:00 start „Jokerally“
18:00 večeře
20:00 oficiální část
21:00 večerní zábava s muzikou a tancem

Neděle 27. června

8:00 snídaně
10:00 start Mini – Slalomu
13:00 vyhlášení výsledků, předání cen vítězným posádkám, návrat domů

Ubytování a poplatky: Kemp Almtal v Pettenbachu je komfortně vybaven, k dispozici je plavecký bazén

Ceny za osobu v ATS:

Kemp	430,- ATS
Pokoj se sprchou, WC	550,- ATS
Apartmá pro 4 osoby	530,- ATS
Apartmá pro 6 osob	490,- ATS
Děti do 12. let bez vlastního lůžka	200,- ATS

Kontakt na organizátory:

Mini Club Oberösterreich
Humer Bernhard
Moserbachstr. 31
A-4614 Marchtrenk
tel.: +43/7243/510010, fax: +43/7243/510014
e-mail: bmc@aon.at

Maďarský Mini Club vás zve na 4. Mezinárodní sraz

Datum: 2.–4. srpen 1999

Místo: Kapošvár (cca 50 kilometrů jižně od Balatonu)

Registrace: od 2. srpna 14:00 hodin na parkovišti obchodního domu TESCO v Kapošváru

Program: Začíná se 3. srpna od 9:00 hodin (Minirallye a další zábavné kousky)

Ubytování: na kolejkách ve městě ve dvoulůžkových pokojích (porozuměl-li jsem dobře maďarsko-německému textu pozvánky)

Cena: za 700,- HUF na hlavu a noc, děti 400- HUF

(Zájemci o tento výlet, podívejte se po slovenském srazu na internetovou stránku MFC (<http://www.mini.cz>), kde najdete další podrobnosti, nebo se spojte přímo s organizátory přes jejich domovskou stránku nebo přímo e-mailem.)

Kontakt na organizátory:

Mini Club Hungary
Fülöp Zsuzsanna
Baross u. 3
H-1039 Budapest
e-mail: zsuzsanna@bigfoot.com
web-site: <http://sultan.kma.bme.hu/~power/index1.html>

Mini Fan Club – Czech Owners a Slovenský Mini Club vás zvou na druhý ročník narozeninové party – NarozeMini 2/40

Datum: 24.–26. září 1999

Místo: bude upřesněno dalším diplomatickým jednáním obou zúčastněných stran na 7. Slovenském srazu

Registrace: na místě (viz. bod *Místo*) od pátku 12:00 hodin

Program: Obě strany vyšlou do zřízené Programové komise po dvou delegátech s přímým mandátem, počet delegátů s mandátem nepřímým bude určen na prvním zasedání komise dne 4. července 1999 ve večerních hodinách. Předseda komise bude zvolen na prvním zasedání, tajným hlasováním všech delegátů. Při rovnosti hlasů bude předseda vylosován z klobouku – losuje nejstarší člen přípravného výboru, a to levou rukou.

Ubytování: Jak si kdo ustele, tak si lehne

Cena: Přiměřená

Kontakt na organizátory:

Mini Fan Club – Czech Owners
PO Box 63
604 63 Brno
Czech Republic
e-mail: narozemini@mini.cz
web-site: <http://www.mini.cz>

Doufám, že jste pochopili, že NarozeMini budou i letos takovou „bojovou hrou“, jako byly ty první ve Fulneku.

V pořádání akce bychom se měli se slovenským klubem po roce střídát – tak bylo slavnostně domluveno s Vildou Gážikem v neděli ve Fulneku, v hotelu na náměstí.

Největším „tahák“ by měly být čerstvé zážitky našich „angličanů“ z velkého mezinárodního srazu na Silversonu, kteří tak tak dorazí zpět z britských ostrovů.

Jinak čekejte podobnou „rallye“ jako minulý rok, navíc možná zpestřenou Hvězdovou jízdou z bodu A do bodu B po vzoru legendární Rallye Monte Carlo.



Vjezd na okruh Silverstone

Jako majitel vozu MINI jsem se také rozhodl, že přispěji určitým dílem do našeho časopisu přátel vozu MINI. Nechci se vracet daleko do minulosti i když svým věkem bych mohl být jeden ze starších členů klubu. Přesto velice krátce, jak jsem se k vozu dostal...

Mini jsem obdivoval již velmi dlouho před tím, než jsem uvažoval o jeho získání. Získáním míním jeho „nabytí“ i když tenkrát jsem nevěděl, kde sehnat tolik peněz. Shodou okolností se nějaké peníze náhodně sehnaly a tudíž vše bylo docela reálné. V té době probíhala novinářská loterie MON, kde hlavními cenami byly dva vozy MINI 850 jeden červený a druhý bílý.

Nakoupil jsem spousty losů, ale žádný bohužel neměl přímou výhru a postupoval tedy do dalšího slosování. Onen velký den však byl velkým zklamáním. Všechny mé losy se proměnily v bezcenné papírky a jejich hodnotu jsem si přepočítal pouze na některé hmotné statky. Až jednoho dne jsem si přečetl inzerát – podám MINI 850 – nevyužitá výhra.

Šťastlivcem byl zvěrolékař z Nymburku, který za účelem svého povolání vlastnil Moskvíče, který plně vyhovoval jeho poslání. A tak jsem se stal majitelem bílého MINI 850 MK II

a začala éra absolutní spokojenosti a radosti s tímto realizovaným snem. Několik cest do Maďarska a Bulharska bylo vyvrcholením představ hvězdicových jízd do Monte Carla. Až do narození mého syna to byly nejkrásnější chvíle které nebyly pokaženy ani problémovým sháněním náhradních dílů, pneumatik, oprav apod. I později se synem jsme absolvovali cesty po republice, do NDR, na naši chalupu, kam byly cesty nejčastější.

Po několika letech bylo možno vyměnit MINI 850 za MINI 1000 s kterým bylo rovněž krásné užívat všechny radosti. Po příchodu dcery a odjezdu na dlouhodobý pobyt do zahraničí jsem se musel, s těžkým srdcem, s autíčkem rozloučit. Nadále však láska k tomuto vozu přetrvávala a záměr koupit další MINI zrál v mé hlavě čím dál neodbytněji. Speciálně po každém náhodném shlednutí MINI na srazích ve Višňové, Ejpovicích a nebo jen tak na ulici. Zde jsem navázal přátelství s několika majiteli vozů MINI, zejména pak s paní Rakouskou, která mne svými zážitky s autem stále přesvědčovala, že jej musím opět mít.

Zvláště nezapomenutelným momentem byla informace o pořádání velkolepých oslav pětatřicátých narozenin Mini v Anglii na



Před „naloděním“



Nájezd na trajekt v Calais

slavném okruhu v Silverstone. Nyní se dostávám k tomu, proč a o čem bych se chtěl podělit s těmi co neměli možnost toto velkolepé setkání shlédnout. Současně i realizovat přání našeho předsedy klubu – „napíšme, dokud si ještě něco pamatujeme“.

Radost z možnosti být při tom byla obrovská, zvláště, když mne paní Rakouská sdělila jak věc realizovat. Účast na oslavách je vzhledem k určitému celkovému počtu (podání přihlášky k danému termínu) omezena i počtem možných účastníků z jednotlivých zemí.

Účast našich posádek byla částečně klubovými kolegy z Německa a Holandska sponzorována a paní Anastázie mi nabídla místo spolujezdce. Vzhledem k tomu, že jsem dosud neměl vlastní vůz, byla tato zpráva o možné účasti přímo šokující. Snažil jsem se jakýmkoliv způsobem napomáhat při organizaci naší účasti a tak jsem překládal zprávy, které předcházely od organizátorů, napomáhal v korespondenci, vyplňoval celkové přihlášky atd. Datum odjezdu se přibližovalo a já stále nemohl věřit tomu, že sen se stává skutečností. I mne postihly takové myšlenky, co zabalit, co bude potřeba, neboť týden pod stanem přece jenom obnáší určitou potřebu věcí, navíc několik dnů na cestě a k tomu cestovat s minikem, plně naloženým.

Po několika konzultacích s paní Rakouskou (vzít některé věci společně), kdo co má, sestávala nejnultnější výbava z jedné tašky, stanu a spacího pytle. Konkrétní den odjezdu byl stanoven tak, abychom byli na česko-německých hranicích společně s dalšími posádkami z Bratislavy, Olomouce

a Plzně. Podstatným termínem bylo naložení v Calais, kde se nalodoval celý zbytek „kontinentu“ a tudíž nebylo možno termín zmeškat, neboť vše bylo rezervováno. Neznám vlastní přípravy paní Rakouské, ale když v brzkých ranních hodinách se jediné auto objevilo v blízkosti našeho domu, nepochyboval jsem o tom, že je to ona.

Po zastavení a nahlédnutí do vozu jsem si nedovedl představit, že se do auta naloží moje taška, stan a spací pytel a má osoba s výškou 193 centimetrů. A když jsem si uvědomil, že do tohoto auta se naskládá třináct lidí, považoval jsem to za poměrně snadný úkol. Nakonec se do auta všechno po určitých úpravách vešlo a vyrazili jsme šťastni za vytčeným cílem. Představa, že s takto naloženým vozem je nutno ujet několik tisíc kilometrů, někdy v něm i nouzově přespát, byla obtížná, ale že budeme oba přítomni na oslavách MINI v Silverstonu nás poháněla vpřed. Cesta na hraniční přechod proběhla celkem bez problémů, možno říci, že i příjemně. Paní Rakouská pamatovala na vše, co dlouhou cestu zpříjemňovalo, horkou kávu, čerstvou bábovku, umyté ovoce i hudbu. Všechno navíc bylo servírováno jako v prvotřídním „rotelu“. Na hraničním přechodu jsme se setkali s dalšími posádkami – Kodlovi, Rakoušovi, Hrmelovi a další, které jsem zatím neznal.

I Dušan Guoth z Bratislavy dorazil, ale pro určité problémy s motorem se rozhodl cestovat zpět a že se opět uvidíme při nalodění v Calais. Situace v ten moment pro něj přímo zoufalá, ale touha být při tom hrála rovněž své. Většina z nás tedy pokračovala dále do Německa a Dušan zpět domů. I naše



Zastávka u slavného Verdunu

parta se trochu rozdělila. My s Bobem jsme pokračovali s další posádkou ze Slovenska do Heppenheimu, kde jsme plánovali první přenocování u Sigi a Ralfa Lorenzových. Ti jsou vydavateli jednoho z nejčtenějších a nejznámějších časopisů o MINI v Německu. Zde jsme si měli rovněž vyzvednout naše akreditace do Anglie. Sigi a Ralf jsou opravdu stoprocentními „minikáři“. Auta nás obklopovala doslova všude jako suvenýry, hračky, modely a vše co připomínalo Mini. I v garážích bylo několik skvostů, včetně „MOKeA“. První přespání proběhlo v „luxusním“ mini, které nebylo naloženo žádnými věcmi.

Následující den jsme všichni vyrazili, společně s dalšími posádkami z Německa, ke společnému cíli v Calais. Cestou jsme se alespoň na chvíli stavěli u Verdunu a vzpomněli na slavnou bitvu u tohoto města. Během cesty jsme si několikrát pochvalovali kvalitní pohostinské služby paní Rakouské. Na odpočívadlech jsme vychutnávali společných dobrot a zaregistrovali jsme, že v tuto dobu všechny cesty nevedou do Říma, ale do

Calais. Cestou jsme potkávali různé posádky Miniků z celé Evropy a za hlasitého troubení a nadšení jsme se všichni sunuli k místu určení. Do Calais jsme dorazili k večeru, tak, abychom druhý den v předepsanou hodinu byli u seřazovacích míst v přístavu.

Tuto noc jsem se rozhodl přenocovat vedle vozu na rovné zemi, neboť přece jenom záda po ravoúhlém a celodenním sezení si říkala o své. Poměrně chladný a silný vítr však vykonal své a včas před prudkým deštěm mne opět zahnal do „luxusního hotelu“ paní Rakouské, kde jsme přečkali poslední noc. Druhý den ráno jsme vyjeli do přístavu, kde jsme byli dle přidělených rezervací nasměrováni do dlouhých řad Miniků z kontinentu. Zde k velké radosti všech jsme našli i Dušana se synem, který odjel z Rozvadova zpět do Bratislavy a s novým motorem stihl naložení v Calais. Radost byla opravdu upřímná, neboť nikdo si nedovedl představit, že by toto setkání mohl vidět znovu za dalších pět let, při příležitosti čtyřicátých narozenin v tomto roce.



Nově připravený rallye speciál



Jedna z kreací na téma Pick-Up

Za velkého troubení nastal ten dlouho očekávaný posun na trajekt. Vozy se dle pokynů začaly sunout do nenasytného břicha trajektu, který měl převážet několik set Miniků. Po opuštění nákladních prostorů se všechny posádky rozmístily na lodi. Jedni se kochali pohledy na pomalu se vzdalující kontinent, druzí okupovali celou řadu restaurací a barů, někteří využívali nákupů ve free shopu a další jen posedávali a bavili se o domech minulých nebo již připravovali cestu po „ostrově“.

Jediným extra váženým cestujícím (a kapitánem trajektu vyhledávaným) byla paní Rakouská. Věkem sice „nejstarší“, ale duchem mladá jako všichni ti, kteří vlastní tento vůz, byla pozvána na kapitánský můstek a měla právo kormidlovat loď. Společně se Sigi rozkrájela veliký dort a byl jí předán model věčného MINI od firmy Solido v „solidní velikosti“. Po necelé hodině se konečně objevily bílé útesy doverské a pomalu začal ten mumraj znovu. Všichni do vozů a po otevření čela lodí se celý konvoj opět za velkého troubení valil ven.

I příslušně přísná imigration police přimhouřila oči a když viděla ty rozzářené obličeje všech účastníků srazu, nemohla nikoho podezřívat z jiných úmyslů, než pouze *být přítom!* V přístavu to ještě šlo, ale ouvej, když jsme vyjeli ven, museli jsme zaregistrovat, že se jezdí vlevo. Na četných kruhových objezdech, na místo křižovatek, jsme se museli naučit hledět na druhou stranu než je to u nás. Na dálnicích se rovněž někdy odbočovalo až na poslední chvíli, neboť se tu prostě jezdí jinak. Anglie nám neukazovala zrovna tu nejhezčí tvář, pokud se týká počasí. Silný déšť,

ale po chvíli uvítalo slunce všechny účastníky srazu. Je to však zcela normální počasí, jinak by zde nebylo tolik zeleně a na ní spousty bílých ovcí.

Kolona všech účastníků uhaněla po dálnici směr Londýn, a tak nebylo nutné hledat směr, ale pouze se držet nějakého jiného minika, neboť všichni směřují do Silverstonu. Poněkud horší to již bylo na okresních silnicích, kde byl provoz rovněž hustý a na úzkých silnicích je to horší s předjížděním. Bylo vždy nutné vystrčit spolujezdce nejdříve do protisměru a hlásit – OK jedeme.

Kruhové objezdy dělaly trochu problémy s rozhlédnutím na kterou stranu a následným řazením. Jak jsme se později dozvěděli, měli zde nehodu naši kolegové z Německa. Jejich tmavě zelený Cooper s dvěma jízdními koly na střeše byl právě na kruhovém objezdu zničen nákladním autem z druhé strany, než my suchozemci obvykle očekáváme. A tak měla posádka na srazu trochu jiné starosti, než se jen radovat – jak dopravit zcela nepojízdný vůz domů, nebo prodat na místě. Osádka sama však přestála bez větších následků, pouze šok a fixační krční oblady. A tak jsme po troše bloudění opět narazili na další vozy, kterých jsme se drželi a dojeli až na slavný Silverstone.

Oddechli jsme si trochu a začali nasávat tu atmosféru narozenin. Byla skvělá, spousty Miniků, krásně vyparáděných na oslavy, hudba, hloučky přátel, kteří se opět po delší době sešli, velké balóny, stany – no prostě MINI slaví 35 let! Každá sláva má tak trochu i druhou stránku. Tou byla nekonečná fronta všech zúčastněných před recepcí kde jsme se museli zaregistrovat, vyzvednout desky



Další z „novějších“ závodních speciálů. Pod kapotou lze vytušit dva dvojitě Webery



Až na drobnou kolizi s poznávací značkou je to Mäkinenův Cooper S z Monte 1966

s organizačními pokyny, programem a stravovacími lístky.

Frontu jsme si ani moc neuvědomovali, neboť bylo stále na co koukat. Po registraci jsme již hledali na obrovské ploše zelené louky vhodné místo na postavení stanu a také, aby naše výprava byla alespoň trochu pohromadě. Tak nastalo vybalování, rozbalování a stavění stanu. Občas někdo obešel české minikáře s něčím dobrým na zahřátí a za úspěšné dosažení cíle. Pak již každý měl soukromý program, neboť každého zajímalo něco jiného – krásné vozy, burzy, stravování ve velkém hangáru, umývárny. Následně jsme si vyměňovali zážitky – kde co je, jak co funguje, kam a jak jet nebo kde stojí ten nejatraktivnější nebo nejpodivnější Miník.

Počasí bylo trochu chladné a větrné i když svítilo slunce, a tak jsme každé ráno obdivovali zejména Švédy a Finy, kteří pochodovali do sprch pouze v šortkách a naboso ve dřevácích. Jídlo bylo vydáváno v obrovském hangáru, kde byla opět fronta, ale nadšením nikdy nic nevadí a ve frontě je vždy o čem se bavit. Jídlo bylo vždy perfektní. Při vzájemných diskusích mezi naší výpravou jsem měl možnost si přečíst zajímavý odstavec ve zvláštním zpravodaji a vesele se usmíval. Paní Rakouská se na mne obrátila s dotazem, proč a čemu se tak usmívám. Přepál jsem se zda mohu text doslovně přeložit a bylo mi potvrzeno: „samozřejmě Honzo“.

And one of the oldest participants is expected to be 90-year-old Anastazie Rakouska from Prague in her

Inkriminovaný detail programu

Po opětovné omluvě jsem začal překládat: „Mezi účastníky oslav je i nejstarší účastnice z kontinentu, a to 90 letá paní Rakouská z Prahy“. Reakce paní Anastázie byla taková, jak jsem předpokládal „cože?“ a já pouze odvětil, že na přání překládám, vše co bylo uveřejněno. Jak je vidno i ve staré dobré Anglii působí tiskařský šotek.

Rovněž byla vyhlášována soutěž o nejvzdálenějšího účastníka a naše výprava byla dlouho na prvních místech, než zástupci ze Slovenska prohlásili: „no moment kamaráti, my to máme dialekt“. Nakonec soutěž vyhráli Američané, kteří rovněž navštívili náš kemp a živě jsme diskutovali při plzeňském a slivovici. I přítomní Japonci se museli spokojit s druhým místem. Bylo namítáno, že oni nejsou s Miniky a tudíž není vyhlašování regulérní.

Nakonec jsme se však shodli, že o to vůbec nejde a hlavně, že tu jsme kvůli našim milovaným autům. Program po celou dobu pěti dnů byl bohatý. Jízda po závodním okruhu, slalom, jízda zručností, výstavky firmy Rover s historií vozu Mini, vývojové etapy jednotlivých modelů, filmová představení, video, kaskadéři, samozřejmě pouze s Mini, bohatý program pro děti, skluzavky, dětská hřiště, setkání s Mr. Johnym Cooperem, Mr. Bean a jeho přátelé, společné foto všech zúčastněných vozů pořízované leteckým záběrem, bohaté burzy všeho, které udivovaly množstvím náhradních dílů originálních i nových, za ceny, kterým bylo těžko uvěřit (laciné i drahé). Vystavované vozy, s kterými slavní jezdci minulých let, vyhrávali významné světové rallye vzbuzovaly respekt a obdiv v jakém technickém i „vizuálním“ stavu se



Spoluautor článku i fotografií u „snu“ většiny z nás – závodního Cooperu S z Rallye Monte Carlo

po tolika letech nachází. Bylo možno srovnat vůz šedesátých let s připravovaným soutěžním speciálem let devadesátých. Byla to prostě přehlídka toho nejkrásnějšího a nejzajímavějšího a tak fotoaparáty cvakaly a kamery běžely, aby vše bylo zdokumentováno a snad i někde archivováno. Vyhlášení výsledků o nejkrásnější MK I, MK II, Cabrio, Mo-kea, Vana, Pick-Up a atd. bylo opravdovým zážitkem, jak dovedeme milovat své miniky.

Doba nadšeného vzrušení, vzájemných diskusí s přáteli z různých mezinárodních mítnků byla rovněž limitovaná a tak po pěti dnech bylo nutno přemýšlet nad zpáteční cestou. Tu se někteří účastníci rozhodli k individuálním výletům spojeným s dalším pobytem v Anglii nebo v Evropě. Všichni účastníci se však shodli na tom, že příští oslavy čtyřicátých narozenin v roce 1999 musí proběhnout

za jejich osobní účasti opět v Silverstonu. Na jednu stranu jsme všichni rádi, že se náš milovaný „Miník“ dožil takového významného jubilea a na druhou stranu je nám smutno, že jsou jeho dny prakticky sečteny.

Nový model, již ve zcela nové podobě, je plánován do výroby na rok 2001 a nás může těšit, že stávající „dědeček“ se prodává jako houska na krámě a zájem o něj neutuchá. Snad právě to dokumentuje jeho nadčasovost, technickou dokonalost, osobitý vzhled a nezaměnitelný tvar nad celou řadou nově vzniklých a již zaniklých vozů. Jen málokterý z automobilů si zachovává tuto identitu a proto je mezi námi tak milován a hýčká, nejen u nás, ale na celém světě.

Jan Mráz
Anastázie Rakouská



CHELSEA – január 1986

historie Mini

(pokračovanie
z minulého čísla)

limitované série
Juraj Bukovčák

Holiday Inn

Chelsea

MINI Mk. V

Následkom prísnych emisných predpisov EHK začiatkom deväťdesiatych rokov sa ozývali kúvičie hlasy o zániku MINI. V tomto ohľade ROVER reagoval pružne a zaviedol jednobodové vstrekovanie s riadeným trojcestným katalyzátorom. Kvôli tejto zmene bol motor asi o päť milimetrov posunutý viac dopredu v prednom pomocnom ráme, aby bol dostatok miesta medzi motorom a priečkou pre vstrekovaciu jednotku a upravené dlhšie sacie potrubie. Motory so vstrekovaním vytlačili úplne z výroby karburátorové motory v roku 1992. V období rokov 1990–1992 sa vyrábal MAYFAIR/CITY s motorom 1275 ccm s jedným karburátorom HIF 38 (výkon 50 konských síl) a COOPER s motorom rovnakého zdvihového objemu, ale s jedným karburátorom HIF 44 (výkon 61 konských síl). Motor 1275 ccm s jednobodovým vstrekovaním a elektronicky riadeným zapáľovaním mal výkon pre MAYFAIR 50 a pre COOPER 63 konských síl. Riadiaca jednotka vstrekovania vytlačila nádržku pre ostrekovanie predného skla z priestoru pod prednou kapotou do priestoru pod zadnou kapotou.

Karoséria typu Mk. V sa líšila od svojho predchodcu nepatrne, najväčšou zmenou bola zmena ľavého vnútorného blatníku: Mk. IV mal dve rady obdĺžnikových otvorov na odvod horúceho vzduchu z chladiča a Mk. V mal iba jeden veľký kruhový otvor, do ktorého sa montoval elektrický ventilátor ovládaný automaticky termostatom.

Následník MINI CITY tentoraz MINI SPRITE (Škriatok) mal čiernu matnú mriežku (grill), chrómované nárazníky, čierne matné spätné zrkadlá na dverách, čierne matné kľučky na dverách, zadné bočné okna boli pevne osadené v karosérii a nápis SPRITE pod zadnými bočnými oknami.

Luxusnejší MINI MAYFAIR mal lesklú mriežku (grill), spätné zrkadlá na dverách vo farbe karosérie, chrómované kľučky na dverách, výkyvné zadné bočné okna, prístrojovú dosku s tromi „budíkmi“ (Sprite dva), luxusnejšie čalúnenie. Oba typy mali plastové kryty kolies, pri MAYFAIR za príplatok bolo možné objednať repliky liatych Minilite.

V marci 1993 sa oba typy dočkali zmien, možno v podstate povedať posledných. MAYFAIR (spolu s typom COOPER) dostal drevenú prístrojovú dosku s tromi „budíkmi“,



25 – júl 1984

malými hodinami v strede, rádio s odnímateľným čelným panelom a schránkou na odkladanie drobností pred spolujazdcom. Už roky boli v ponúke od rôznych výrobcov rôzne viac a menej vydarené kusy prístrojových „dosiek“ pre Mini, ale až teraz sa ROVER rozhodol montovať svoju vlastnú. Oba typy získali väčšie predné sedadlá z typu METRO, otváranie prednej kapoty z kabíny, výrobné číslo vypieskované na prednom skle a MAYFAIR navyše imobilizér.

Od júna 1995 SPRITE sa vyrábal s chrómovanými kľúčkami na dverách.

Oba typy sa prestali vyrábať v októbri 1996, kedy ich nahradil typ Mk. VI. Bohužiaľ množstvá vyrobených Mk. V sa mi nepodarilo nikde nájsť (asi okolo 70.000 kusov Sprite/Mayfair).

MINI Mk. VI

Od roku 1997 EHK zaviedla prísnejšie predpisy pre aktívnu bezpečnosť, emisie výfukových plynov a hlučnosť vyrábaných vozidiel. Nový majiteľ koncernu ROVER (od roku 1994 mníchovská automobilka BMW) sa rozhodol do MINI investovať, aby spĺňal nové predpisy, a tak zachovať MINI vo výrobe aspoň do roku 2000, kedy sa plánuje zahájenie výroby nástupcu. Traduje sa, že teraz už bývalý výkonný riaditeľ BMW Bernd Pischetsrieder bol vzdialený príbuzný samotného Aleca Issigonissa a bol veľkým fanúšikom Mini, preto BMW do Mini investovalo.

Od októbra 1996 sa vyrába už iba jeden typ MINI, ktorého predchodcom bol



PARK LANE – január 1986



CABRIOLET

typ COOPER s jednobodovým vstrekováním. Nové predpisy ohľadom emisií výfukových plynov boli splnené montážou nového dvojbodového vstrekovania (ako vieme hlava valcov Mini má dva sacie kanály) riadeného jednotkou MEMS vyvinutú pre športiak MGF a taktiež z toho istého typu prevzatého elektronického zapalovania. Tento systém dáva isku na sviečke dvakrát – prvýkrát na konci kompresie (ako u klasiky) a druhýkrát na konci expanzie, čo zabezpečuje dokonalejšie zhorenie paliva vo valci a tým menší obsah škodlivých emisií vo výfuku. Výkon tohto motoru je 61 konských síl, ale väčší krútiaci moment je dosahovaný pri nižších otáčkach, čo má za následok možnosť montáže nižšieho stáleho prevodu v diferenciáli 2,76:1 a následkom toho v konečnom dôsledku nižšiu hlučnosť pri vyšších rýchlostiach (pri rýchlosti 70 míľ za hodinu (113 km/hod pri zaradenom štvrtom rýchlostnom stupni sú otáčky motora 3330). Automatická prevodovka bola z výroby vyradená.

Nové predpisy EHK podstatne limitujú hlučnosť nových aut. Všetci ste si všimli, že najväčší hluk vo vašom miláčikovi robí ventilátor chladiča. Preto bolo potrebné umiestniť chladič na jeho normálne miesto t. j. za mriežku (grill). Tam ale zavádzal olejový filter, rozdeľovač a alternátor. Preto boli upravené kanálky mazania motora a filter sa nachádza v mieste, kde malo staré Mini spínač kontrolky nízkeho tlaku mazacieho oleja t. j. nad štartérom. Elektronické zapalovanie umožnilo odstrániť rozdeľovač a alternátor poháňaný viacklinovým remeňom sa umiestnil vyššie – na uvoľnení hlavy. Alternátor je výkonnejší 65 ampérový, namiesto 45 ampérového a modernej konštrukcie

bez ventilátora chladenia (opäť jeden zdroj hluku odstránený). Chladič aj s elektrickým ventilátorom sa teda presťahoval za mriežku, na mieste starého chladiča nájdete len expanznú nádrž systému chladenia. Z toho vyplýva aj najväčší rozdiel medzi karosériou Mk. V – Mk. VI nemá v ľavom vnútornom blatníku žiadne otvory. Kvôli hluku bol zmenený zadný tlmič výfuku a kabína so strechou bola odhlučnená množstvom izolačného materiálu – hmotnosť nového karosérie je o 3,5 % vyššia ako u predchodcu.

Bezpečnosť – Mini dostal bezpečnostný vankúš vo volante, pyrotechnické napínače bezpečnostných pásov na predných sedadlách a výstužné tyče vo vnútri dvier chrániace pred bočným nárazom. Spínače na stĺpiku riadenia sú nové a taktiež predné sedadla sa nesklápajú celé pri nastupovaní na zadné sedadla, ale iba operadlá.

Aj keď sa vyrába už iba jeden typ MINI, ROVER ponúka veľké množstvo možností ako si upraviť Mini podľa vlastného vkusu. V podstate každé Mini je teraz vyrábané podľa prání a želaní zákazníka, bohužiaľ za cenu toho, že Mini sa presunulo so skupiny ľudových aut do triedy luxusných. Najlacnejší vás v Británii vyjde 8.000 libier(!) (asi 460.000 korún plus ďalšie prídržky) a čo sa ceny týka v Británii je Mini až na 40. mieste najlacnejších aut. Kvôli tomu z výrobného pásu v Longbridge schádza ročne iba okolo 12.000 kusov Mini Mk. VI ročne.

K dispozícii máte prístrojové dosky z dreva (orech, gaštan, čerešňa), imitácia karbónu, leštený hliník; disky Minilite 12-palcové a 13-palcové strieborné, čierne, biele; interiér kožený alebo velúrový, celá paleta farieb karosérie, doplnky v štýle retro, klasik a šport.



ERA TURBO – 1989

Ako u ROVERa hovoria, klasický Mini zostane vo výrobe minimálne do roku 2000, keď bude nahradený moderným nástupcom. Dobra správa pre nás majiteľov klasiky je to, že ROVER je majiteľom firmy British Motor Heritage, ktorá vyrába a distribuuje náhradné diely pre už nevyrábané typy aut ako je MG Midget, MGB atď. Koncom minulého roka B.M.H. zahájilo výrobu karosérie MINI Mk. IV a v blízkej budúcnosti zahájí výrobu karosérie Mk. I a II, k tomu aj typy Traveller/Countryman. Preto je čiastočne aj na nás, aby náš entuziazmus a záujem o Mini uchoval záujem firiem o výrobu náhradných dielov do budúcnosti a tým uchoval Mini pre ďalšie tisícročie.

LIMITOVANÉ SÉRIE MINI

Aspoň heslovito a telegraficky rýchlo prebehne cez obmedzené série, aby ste pripadne mohli určiť kam zaradiť vášho miláčika – hoci väčšina z nás sa z neho snaží viac, alebo menej úspešne urobí Cooper. Mnohé doplnky u limitovaných sérií sa stali neskôr štandardom.

V literatúre sa neuvádzajú limitované série, ktoré robili importéri do rôznych krajín na príklad Rover Deutschland predával dlho v 90-tých rokoch Mini Special (ešte sparťanskejšiu verziu Sprite) alebo Silver Bullet – Strieborná Strela (Cooper v dreve, so striebornou metalízou a 13-palcovými kolesami) alebo vo Francúzsku sa predával MINI After Eight s identickou farbou a logom ako známa pepermintová čokoláda potravinárskej firmy Nestlé.

Limitovaná séria – január 1976 – 3000 kusov.

Prvá lastovička v limitovaných sériách založená na Mini 1000, farba zelená alebo biela, interiér s oranžovými doplnkami, sedadlá s nastaviteľným sklonom operadla v štýle typu MGB, na bokoch prístrojovej dosky dva prívody čerstvého vzduchu do kabíny (potom štandard u Mini 1000).

1100 Special – august 1979 – 5100 kusov.

Séria vyrobená pri príležitosti 20. výročia začatia výroby Mini. Motor bol z typu Clubman so zdvihovým objemom 1098 ccm a výkonom 45 konských síl, farby červenoružová alebo strieborná metalíza so širokým pásom po bokoch medzi kolesami, strecha bola oblepená čiernym vinylom. Široké odlievane disky obúvali široké pneumatiky 165/70 R10, prídavné čierne plastové blatníčky, interiér z typu 1275 GT (prístrojová doska s tromi „budíkmi“), rádio, hodiny, zapalovač cigariet, červeno – kárané potahy sedadiel, tónované skla. Odznak na zadnej kapote obdĺžnikový čierno-žltý s nápisom Mini Special.

Tu je nutne pripomenúť, že Leyland na prelome 70-tých a 80-tých rokov vo svojom závode v belgickom Seneffe na export do Európy vyrábal pomerne dlho Mini Special s karosériou saloon a motorom z Clubmana podobný ako uvedená limitovaná séria.

Sprite – október 1983 – 2500 kusov.

Séria založená na Mini City, jasná žltá alebo červená farba so širokými pásmi po bokoch karosérie prerušené pod zadnými bočnými oknami logom Sprite. Disky so širokými pneumatikami a prídavnými plastovými blatníkmi zo série 1100 Special, interiér šedý, predné sedadlá mali čierne plastové opierky hláv.

25 – júl 1984 – 5000 kusov.

Ako názov napovedá (25) séria bola vyrobená pri príležitosti 25. výročia začatia výroby Mini. Keďže sa jednalo o strieborné výrobie farba bola strieborná s červenou a striebornou linkou po bokoch prerušenou logom MINI 25. Striebornošedá farba sa premiestnila aj na nárazníky, prídavné blatníčky, grill, kľučky a spätné zrkadla. Šedá dominovala aj v interiéri. Jedinou skutočnou novinkou boli 12-palcové kolesa a predne kotúčové brzdy, ktoré sa v zapätí stali štandardom.



DESIGNER (Návrhár) – jún 1988

RITZ – január 1985 – 3725 kusov.

Rover inšpirovaný úspechom série 25 pokračoval v striebornej metalíze doplnenej trojitou červenou linkou po bokoch a logom RITZ na bokoch a zadnej kapote. Šeďa dominovala ako u série 25 pri exteriérových doplnkoch okrem kľučiek, ktoré boli chrómové (aj koncovka výfuku). Poťahy boli šedo-modro-červené, bezpečnostné pásy, koberce, vrecká na dverách a rámik okolo troch „budíkov“ so stĺpikom riadenia boli modré.

CHELSEA – január 1986 – 1500 kusov.

Séria založená na CITY E s inštrumentami a odlievanými kolesami z MAYFAIR. Interiér bol šedý s červenou obrubou, karoséria červená s dvojitou červeno-striebornou linkou po bokoch a logom.

PICCADILLY – maj 1986 – 2500 kusov.

Rover pokračoval v sériách pomenovaných podľa luxusných londýnskych štvrtí.

Tentoraz v exteriéri dominovala zlatá farba, v interiéri tmavé odtiene hnedej a červenej. Nárazníky a kľučky sa vrátili ku chrómu.

PARK LANE – január 1986 – 4000 kusov.

Posledná séria pomenovaná podľa londýnskych štvrtí. Farba čierna s logom umiestneným v spodnej časti dverí, interiér béžovo-čierny, nárazníky a kľučky chrómové.

ADVANTAGE – maj 1987 – 4675 kusov.

Vyrobená séria v predvečer a na počesť slávneho tenisového turnaja. Pôvodne sa mala volať Wimbledon, ale Rover sa nedohodol s klubom usporiadajúcim tento turnaj a zároveň majiteľom práv o použití názvu, a tak jej pomenovali Advantage (Výhoda). Farba bola samozrejme čistá biela s nálepkou predstavujúcou tenisovú sieť po bokoch medzi kolesami. Základ bol CITY E s čiernymi matnými nárazníkmi, grillom a kľučkami, interiér bol šedý alebo zelený.

JET BLACK, RED HOT (v angličtine synonymum pre „Čierny ako smola“, „Rozžeravený“) – január 1988 – 6000 kusov.

Ako názvy napovedajú jeden bol čierny s červenou linkou a druhý naopak. Interiér čierny s červenou obrubou, chrómové kľučky a nárazníky.

DESIGNER (Návrhár) – jún 1988 – 2000 kusov.

Trochu oneskorene, ale predsa sa konečne stretli dve slávne Mini z Británie – auto a objaviteľka minisukne – MARY QUANTOVÁ. Farby biela alebo čierna, exteriérové doplnky (nárazníky, kľučky) šedé, interiér čierno-biely s autogramom Mary Quantovej na predných sedadlách, predný odznak mal logo Mary Quantovej – päť lupeňový kvietok a zvláštnosťou bolo, že zrkadlo v slnečnej clone bolo aj pred vodičom!

RACING, FLAME (Pretekánie, Plameň) – január 1989 – 2000 kusov.

Náznak návratu typu Cooper do výroby, farby zelená s bielou strechou a červená s bielou strechou, bohužiaľ kolesa mali len biele plastové kryty.

ROSE, SKY (Ruža, Obloha) – január 1989 – 1000 kusov.

Jemné doplnenie predchádzajúcej série,



35 – jún 1994

farby biela s pastelovo modrou alebo ružovou strechou, interiér taktiež ružový alebo belasý.

THIRTY (Tridsať) – jún 1989.

Tridsiate narodeniny Mini Rover oslávil peknou sériou založenou na type Mayfair. Farby karosérie boli perleťová červená alebo čierna, unikátny odznak na prednej kapote a loga na bokoch v tvare starého austinovského erbu s dvoma britskými levmi na bokoch a legendou 1959–1989 pod erbom. Interiér čierny čiastočne v koži, návrat ku kompletným chrómovým exteriérovým doplnkom a najväčším plusom boli prvýkrát použité repliky liatych kolies Minilite. Majiteľ dostal dokonca aj knihu o Mini, viazanú v červenej koži.

ERA TURBO – 1989.

Z minulosti bolo známe meno Engineering Research and Application (Strojárske výskum a využitie) a nadšenci z tejto firmy sa podujali vyrobiť najrýchlejšie sériovo vyrábané Mini. Výkon 1275 ccm motora bol zvýšený turbodúchadlom Garrett T3 na 94 konských síl, čo znamená zrýchlenie z 0 na 100 km/hod za 7,8 sekundy a maximálnu rýchlosť 185 km/h. Predná náprava na tento výkon bola upravená, 13-palcové odlievané disky obúvali široké nízkoprofilové pneumatiky, prednej časti auta dominoval hlboký spojler, v interiéri vysoké športové sedadla.



FORTY (Štyridsať) – 1999

RACING GREEN, FLAME RED, CHECK MATE (Pretekárska zelená, Plamenná červená, Šach mat) – február 1990 – 2500 kusov.

Séria ukazovala, že oživenie typu Cooper je otázkou krátkej doby. Prvé dva názvy boli predĺžením názvu starej série. Farby boli zelená, červená a čierna s bielymi strechami, nárazníky chrómové a kolesa Minilite. Jedinou technickou zmenou oproti štandardu bolo zväčšenie stáleho prevodu v diferenciáli ako mal Cooper.

STUDIO 2 – jún 1990 – 2000 kusov.

U Rovera pravdepodobne našli staré nálepky z roku 1987, keď s rovnakým názvom bola prezentovaná limitovaná séria typu METRO. Farby čierna, modrá alebo šedá, séria založená na type CITY.

NEON – február 1991 – 1500 kusov.

Taktiež nie veľmi vydarená séria založená na CITY, farba tmavomodrá metalíza.

BRITISH OPEN CLASSIC – jún 1992 – 1000 kusov.

Prvá séria s motorom 1275 ccm (karburátor). Farba tmavozelená metalíza, bėžový interiér čiastočne v koži, elektricky ovládaná plátaná strecha. V Nemecku sa predával aj typ BALMORAL identický s B.O.C. len interiér bol v „pravom škótskom“ červenom káre s červenými bezpečnostnými pásmi.

**ADVANTAGE** – máj 1987

ITALIAN JOB – október 1992 – 1750 kusov.

Séria na tému rovnomenného úspešného britského filmu z roku 1969, kde hlavnú úlohu zohrali samozrejme tri Coopere. Preto bold séria rozčarovaním, lebo bola založená na type Mayfair a nie Cooper. Farby boli červená, modrá alebo biela ako vo filme, ale väčšina bola vyrobená tmavozelená a mala iba dva prídavné reflektory a nie tri ako vo filme. Kolesa Minilite boli biele (vo filme strieborné) ako aj grill, interiér čierny.

RIO – jún 1993 – 750 kusov.

Založený na type SPRITE, farby perleťová modrá a čierna alebo tyrkysová metalíza.

TAHITI – október 1993 – 500 kusov.

SPRITE v zvláštnej „Tahitskej modrej“ farbe.

COOPER MONTE CARLO – január 1994 – 200 kusov.

Atraktívna séria pri príležitosti 30. výročia prvého víťazstva na Rally Monte Carlo. Farba červená s bielou strechou s veľkými bielymi obdĺžnikmi (pre štartové číslo - kvôli poisteniu v Británii bez čísla) na dverách, štyrmi prídavnými reflektormi a špeciálnymi nálepkami s letopočtami 1964–1994. Interiér v štýle Cooper S – červený so žltým brokátom, kolesá Minilite čierne.

35 – jún 1994 – 300 kusov.

35. narodeniny Mini Rover prepásol a zmo-
hol sa len na Sprite v bielej, perleťovej čer-
vanej a modrej metalíze.

Na export sa výročný model podobal na Open Classic len s tým rozdielom, že bol v čiernej metalíze.

SIDEWALK (Chodník) – maj 1995 – 1000 kusov.

Založený na type Sprite vo farbách: bie-

la, čierna metalíza a perleťová tyrkysová, modro-červeno káravaný interiér s červenými bezpečnostnými pásmi.

EQUINOX (Rovnodennost') – apríl 1996.

Reklamovaný ako Nebeská Mini Rovnodennosť, v logu dominovalo slnko, mesiac a hviezdy. Tieto symboly boli umiestnené aj v interiéri, farby perleťová fialová, strieborná metalíza a čierna metalíza.

COOPER 35. ANNIVERSARY (35. výročie) – október 1996 – 200 kusov.

Séria vyrobená pri príležitosti 35. výročia začatia výroby prvého Coopera 997. Farba mandľová zelená s bielou strechou, čierne kolesá Minilite, svetlozelený kožený interiér, štyri prídavné reflektory, založený na type Cooper.

SPORT – 1997.

Kópia okruhových Cooperov tímu BRITISH VITA z konca 60-tých rokov, tmavozelená karoséria s bielou strechou, 13-palcové strieborné kolesá Minilite, rozeta B.M.C. pod zadnými bočnými oknami.

PAUL SMITH – 1998.

Meno tejto série dal londýnsky módný návrhár Paul Smith. Mini bolo modré, takej farby košely mal Paul Smith pri podpise zmluvy.

FORTY (Štyridsať) – 1999.

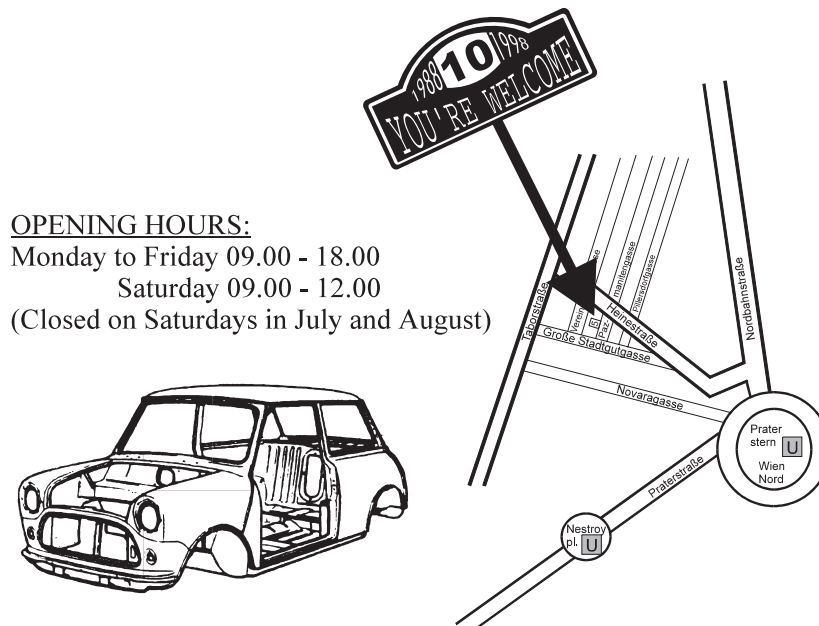
Možno posledná limitovaná séria k narodeninám Mini, ktorú nedávno predstavil Rover. Vela „špeciálnych“ prvkov, farby strieborná metalíza a za príplatok 300 libier ružová metalíza. Cena tohto modelu štartuje od 10 495 libier.

CABRIOLET

Hoci rôzne firmy ponúkali „odstrihnutie“ strechy na Mini už dávno, až v roku 1991 Rover oficiálne doviezol 75 kusov karosérií kabrioletu od nemeckej firmy LAMM a po montáži ich uviedol na trh ako limitovanú sériu. Posmelený týmto úspechom začal sám vyrábať karosérie kabrioletu podobne originálu od LAMMu, rozdiel bol v priečnom výstužnom nosníku. U LAMMu bol privarený zvonku pod podlahou a u Rovera bol privarený k podlahe zvnútra kabíny. Rover vyrábal kabriolet od roku 1993 do 1996. J. B.



- ⊙ 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

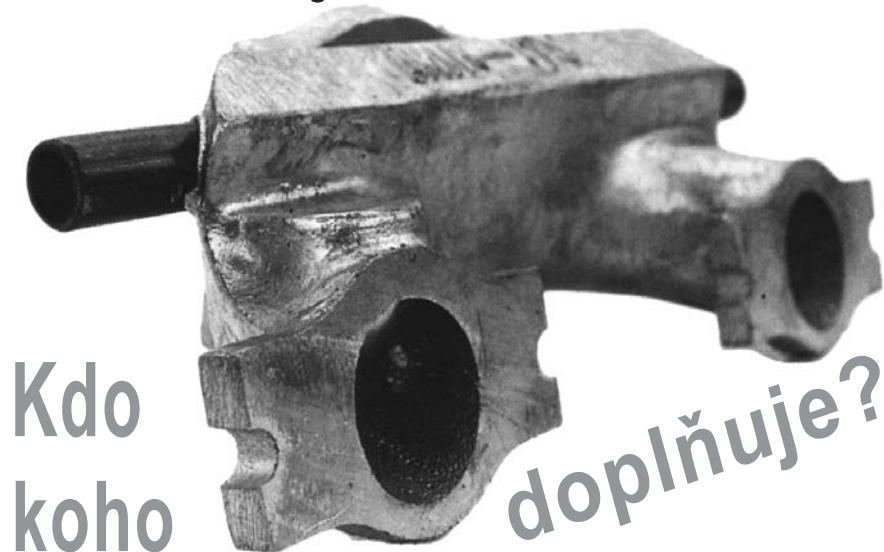


Tel: ++ 43 1 216 34 65 Fax: ++ 43 1 216 06 63 Email: minisprint@inode.at

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

Keith Calver – Mini Magazin červenec 1998

český překlad Oldřich Beneš



V dnešním pokračování se Keith Calver rozhlíží, jak zvýšit výkonnost Vašeho Mini použitím vhodného karburátoru a potrubí

Většina pocitů našeho života je řízena jedinou konkrétní myšlenkou – velké je krásné. Mnoho lidí tvrdí, že karburátor není výjimkou. Je to všechno strašně krásné, ale může to mít drastické důsledky na chování motoru za obvyklými hranicemi jeho použití.

Maximální výkon je pojem, jehož pevný základ spočívá ve způsobu jak vytvořit správnou směs vzduchu a paliva. Tento požadavek můžeme splnit vědrem na dojení mléka, karburátorem nebo vstříkčováním.

Ať už je způsob jakýkoliv, pokud je výsledný poměr vzduchu a paliva správný a jejich smísení rovnoměrné, je to metoda správná.

Nehodlám se pouštět do diskuse, co je lepší pro výkon a co pro ekonomiku provozu, ale budu se zabývat zařízením před kterým většinou stojíme, tedy karburátorem.

Takže, po vybrání přijatelného kousku potřebujeme ještě správné potrubí pro dosažení našeho cíle. Vzhledem k prostoru se omezíme na běžné použití motoru na silnici.

Jak velký ?

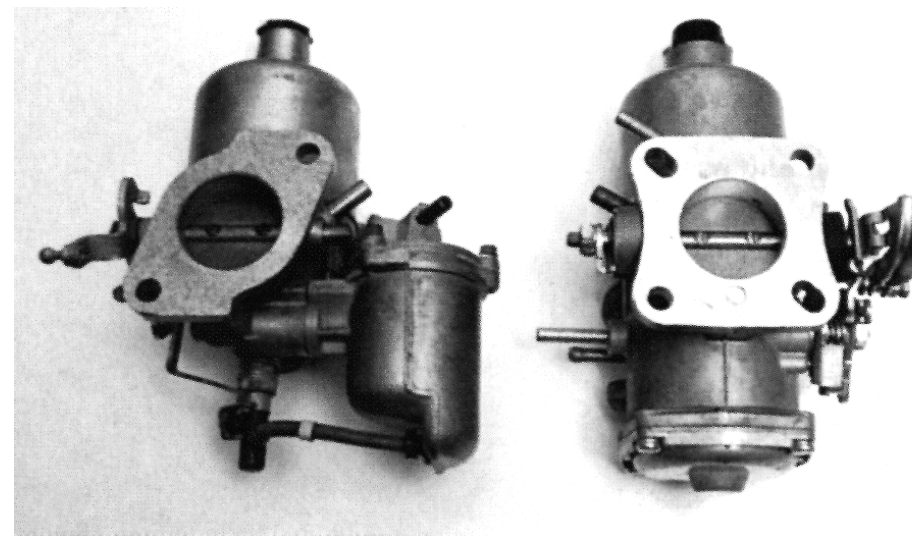
Motor vašeho Mini není o nic horší pro svůj starobylý vzhled a původ než moderní kusy.

Všechny komplikují ten stejný úkol – hořením paliva přeměnit tepelnou energii v mechanickou a prohánět čtyřkolový zážrak ulic. Za tímto účelem musí teplo nějak vzniknout, v našem případě reakcí (sice bouřlivým hořením, ale zase ne explozí) kapaliny a okysličovadla – v našem případě benzínu dodávaného pumpou a kyslíku ze vzduchu.

Ať už je naší prioritou výkon či spotřeba, případně kombinace obojího, tyto dvě složky musí být ve správném poměru. Karburátor je stvořen pro splnění tohoto úkolu v rámci svých mechanických omezení. Tato znalost je podmínkou, pečlivě použitou výrobci automobilů, k zahrnutí velkého partu na jednoduchý nástroj. S jakýmkoliv motorem.

Použijeme modifikovanou hlavu motoru pro zlepšení volumetrické účinnosti. Velkého výkonu může dosáhnout jen při maximální dodávce vzduchu. Karburátor tedy potřebuje být velký a neomezený. Samozřejmě, většina obecných chyb spočívá právě v použití příliš velkého karburátoru.

To co potřebujete je karburátor dimenzovaný pro dodávku vhodného množství vzduchu pro očekávaný výkon, ne pro velikost



Varianty SU na téma 1,5 palce – vlevo sraší HS 4, vpravo novější HIF 38

motoru. Toto stojí na poznatku, že celkem pochopitelně množství vzduchu je zapotřebí pro očekávaný výkon. Pro ilustraci. Spotřeba vzduchu motoru s objemem 998 ccm a výkonem 65 koní je přibližně stejná jako spotřeba stejné výkonného motoru s objemem 1275 ccm, takže karburátor musí být více méně stejný, s nepřílišnými odlišnostmi. Zdůrazňuji – pokud je použit karburátor vhodné velikosti nepřináší zvětšení objemu zvýšení výkonu.

V důsledku toho motoru s velkou kapacitou (ale osazeného doplňky a karburátorem malé velikosti), znemožníte optimální práci a doprava vzduchu (a správný poměr směsi) pak bude velmi obtížná.

To všechno znamená, že objem přináší jen malé zvětšení výkonu, ale ohromnou výhodu pro ekonomiku a točivý moment.

A točivý moment je to, co z 99 % pohybuje vozem při silničním použití, takže jeho zvětšení přináší v civilní praxi větší výhody než honba za maximálním výkonem. Takže háček při použití velkého karburátoru spočívá v tom, že výkonový potenciál není obvykle využíván, ale pružnost motoru je poněkud omezena. Pro představu lze říci, že pro každého koně výkonu je potřeba přibližně 0,02 krychlové stopy (to je cca 270 kubických

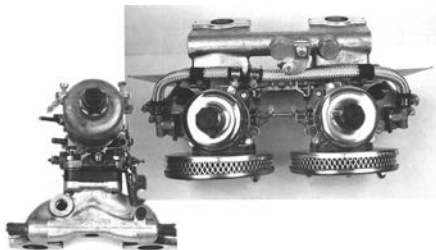
centimetrů) vzduchu. Nárok musí pochopitelně odpovídat velikosti.

Kolik ?

Prostřednictvím více karburátorů na jednom motoru nezískáte ani tu nejmenší změnu, ledaže by byl motor drasticky „podkarburátorován“. I v tom případě ovšem použití jednoho většího karburátoru přinese stejný efekt. Za starých časů bylo ve více karburátorech spatřováno automaticky více výkonu – je to legenda, která nebere konce. Hlavní výsledky pro dosažení ohromného výkonu lze získat prací s potrubím, ne více karburátory.

Moderní technologie dokázala maximalizovat rychlostí proudů vzduchu. Může to dosvědčit srovnání některých hrůzných „samodělných“ potrubí, vyráběných před nějakým rokem pro jednoduché karburátory, ve srovnání s nabídkou profesionální práce na dnešním trhu.

Rozhodující výhody pro běh, více karburátorů a příznivý vítr v našem potrubí byly založeny daleko dříve – menší karburátory vytvářejí lepší promísení. Tedy použití dvojice místo jednoho většího s podobnou kapacitou průchodu vzduchu pro stejný motor a požadovaný výkon má za následek lepší promísení



Výkonové to vyjde na stejno

směsi. Důsledkem jsou však jen vícenáklady, složitější instalace a komplikovanější potrubí. Tedy, v rozporu s všeobecným názorem, s dvojicí karburátorů nepojede žádné auto rychleji než s jedním.

Tolik o více karburátorech typu SU. Mnohem účtvanější Webery jsou ve skutečnosti dva karburátory v jednom – mají dvě komory v jednom tělese. Považují se za producenty velkého výkonu – a to je další blud. Znovu musíme hovořit hlavně o účinnosti vedení a rozhodující velikosti než o fyzickém objemu. Ladění Webera je však snazší protože kalibraci můžeme snáze měnit použitím celých myriád komponentů přičemž podstata je pořád stejná – je to Weber. Ladění SU může být nemotorné, jelikož každý díl, každá jehla vyžaduje dlouhé laborování s celkem.

Rozšířnout obchod kolem Webera může být ohavná záležitost a zásah do dobře postaveného kousku zcela nepotřebný. Jiná věc je, pokud jsme okruhový jezdcí. Získat výhody použitím Webera na Mini je otravné a má to do jednoduchosti daleko.

Jednoduché napřed...

Vybrat karburátor a příslušné potrubí je vůbec to nejdůležitější. Koneckonců, pokud je karburátor vhodný a potrubí nikoliv, výsledkem bude zhráta výkonu. Musíme vyhodnotit množství kritérií – umístit karburátor na správné místo (vhodné pro upevnění), dostupné od filtru a zajistit nerušenou dopravu směsi palivo/vzduch do motoru nekompromisní rychlostí. Poslední podmínka je nejdůležitější pro užitečnost výkonu.

Na trhu je mnoho typů potrubí, většinou z hliníkové slitiny. Hliník vede teplo rychleji než ocel, což přináší dvojí prospěch. Jednak je potrubí chlazeno a chladnější vstupující

směs (má lepší měrnou výhřevnost) je lepší pro maximální výkon. Schopnost hliníku vést teplo způsobí, že teplota při vstupu je o mnoho nižší ve srovnání s ocelovým potrubím.

No a pro ekonomiku provozu je základní rychlejší ohřev – proto Rover představil hliníkové potrubí na MG Metro. Chyba kterou udělali byla v trochu přílišné velikosti vstupních otvorů.

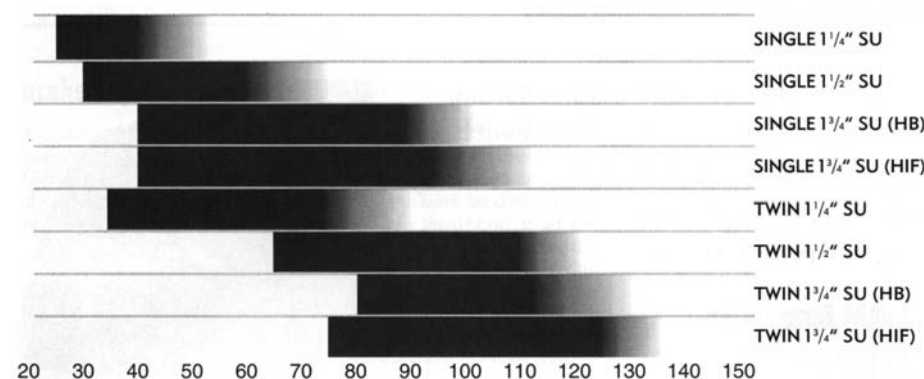
Velikost sacích otvorů musí korespondovat s maximálním množstvím dodaného vzduchu při nekompromisní rychlosti. Tato velikost je u Mini velmi malá! Velké otvory přinášejí snížení rychlosti vzduchu a ve svém důsledku znamenají konec víření směsi.

V šerém dávnověku bylo na trhu jen několik málo alternativních potrubí pro jednoduché SU karburátory. Nejlepší byly většinou vyráběny tak, aby sloužily jednomu konkrétnímu motoru – převážně 1380 ccm s velkým vrtáním. Motory s malým vrtáním byly považovány za chudé příbuzné. Několik málo lepších dílen upravilo pár potrubí pro zlepšení situace, ale stejně vše stálo na velkém vrtání. Velkým problémem zde bylo upevnění – blok s velkým vrtáním byl až 3/8 palce (cca 10 mm) nižší, než ten s malým vrtáním.

Pro zachování maxima výkonu, bylo potrubí umísťováno tak na stranu, jak jen to bylo možné. S tím souvisí, že u motorů s velkým vrtáním bylo potrubí přimknuto těsně k přepážce. Jedna dílna řešila tento problém mnoha ostrými úhly na přírubě karburátoru. Vše pracovalo dle očekávání, ale vyžadovalo to karburátor s mnoha plovovacími díly pro předcházení problémům s dopravou směsi. Málokdo to pochopil a výsledkem byla frustrace ze značně nevyrovnaného chování a nesouvislého průběhu výkonu.

Prakticky všechna potrubí však vyžadují ruční doladění pro zachování souvislého proudění vzduchu, takže nejsou okamžitě po zakoupení k použití.

Nešťastná věc k tomu všemu je, že některá potrubí dodávaná a vyráběná dnes jsou kopiemi těch minulých, a tak s sebou nesou všechny staré problémy. Můžete koupit jen několik skutečně dobrých, skrznskrz promyšlených potrubí pro jednoduché SU karburátory. Takže než se rozhodnete pro který si půjdete, věnujte pozornost spíš ceně než designu. Potrubí by se mělo snadno instalovat, i s použitím původní skříňové vzduchové filtru



Relace mezi velikostí karburátoru a předpokládaným výkonem motoru

a mělo by držet karburátor vysoko, namísto složitých zařízení pro řízení teploty a proudění vzduchu.

Vstupní kanály by se měly zužovat plynule k přírubě karburátoru a měly by mít odpovídající povrchovou úpravu. Mohou těžit z kontaktu s vodním chlazením, při velikosti trubek odpovídajících vodovodnímu potrubí (pro Mini 1/2 palce průměr oproti 5/8 palce u Metra). Velikost otvorů pro silniční použití je u většiny motorů 1,25 palce, a velikost příruby na potrubí je pak odpovídající. Jen u skutečně velkých motorů, to je nad 1400 ccm nebo při 1380 ccm, ale maximální požadavku na výkon, je vhodná velikost 1,4 palce.

Konec potrubí ve styku s hlavou je rovněž místem, kde se hodně ztrácí. Někteří napodobují potrubí MG Metro, kde jsou navíc výběžky a na nich pak upevňovací podložky v jedné rovině s ocelovým výfukovým potrubím. Jiní zkoumají tvar výfuku, ale ten závisí na použitém materiálu. No a použitý materiál závisí na ceně při montáži. Ty lepší ovšem mají podložky použitelné s nejpoužívanějšími a ovšem většinou velmi kvalitními výfukovými potrubími.

...pak dvojité

Takže již známe výhody dvojitých karburátorů a jak se postavít ke skutečnosti, že konstrukce potrubí je odpovědná za výkon motoru. Musíte se nyní podívat, proč karburátory bývají téměř na dostřel od vstupních kanálů. Pracují mnohem účinněji než jejich dřívější jednodušší předchůdci. Kromě fab-

ricky montovaného potrubí na Cooperech a „S-kách“, je několik málo dalších možností. Jejich instalace do Sprite/Midget, MG 1100 a Austin 1300 GT skrývá méně záladností, než jejich použití v Mini.

Hlavním problémem je tvarování – jednoduché a nikoliv skutečně účinné. Nedohánějí kvality jednoduchých karburátorů jednoduše proto, že jejich požadavky jsou menší. Mnoho těch, co používají dvojitě karburátory chtějí, aby vypadaly jako originál nebo, pokud slouží k závodění, musí splňovat homologační předpisy, takže by mohly být konstruovány dle originálu.

Pro maximální výstupní výkon dvojitých karburátorů jsou nejlepší potrubí vyrobená z ocele. Takové vyrábí firma Manifold, ale jejich cena je k nezaplacení!

Na závěr

Odhlédnuto od vzrušujícího zvyku, největší nemusí být nutně nejlepší, rád bych řekl, že pokud se rozhodnete pro změnu karburátoru, je dobrý SU lepší, než jeho HIF varianta. Prostor mi nedovoluje pustit se do vysvětlení proč, zjednodušeně řečeno obsahuje příliš mnoho součástí. Já vím, že stále mlátím do jednoho bubnu, ale ono to skutečně přináší ohromný rozdíl v potěšení z jízdy. Koneckonců je poctivě pochopit, jak vaše auto pracuje a jaký máte styl jízdy než se rozhodnete jak a za co utratíte své peníze.

*Z Minimagazinu – červenec 1998
přeložil Oldřich Beneš*



K akci Mini In The Park 1999 přišly další podrobnosti:

Informační bulletin 2

Vítejte u informačního bulletinu akce Mini In The Park 1999.

Zájem o akci Mini In The Park 1999 stále vzrůstá. Loni touto dobou nebyly na MITP 98 přihlášeny prakticky žádné kluby. Nakonec do Cornbury Parku přijelo více než sedmdesát klubů a nikdo neodjel zklamán. Do dnešního dne svoji letošní účast potvrdilo již 50 klubů a počet klubů každým dnem roste. Jestliže jste se dosud nepřihlásili, přihlaste svůj klub nyní, abyste mohli být při tom.

Kromě návštěvy Paddyho Hopkirka bude tato akce nabízet řadu nových atrakcí a také starých favoritů, jako jsou rychlostní zkoušky. Letos budeme rekonstruovat uspořádání podniku a budete si moci prohlédnout řadu MINI připravených na závod pádicích po rozjezdové dráze. Navíc ještě nové závodní Mini Mini Magazínu bude předvádět ukázkové jízdy po boku Super Mini Birminghamské univerzity.

Velká akce přitahuje velká jména a Mini in the Park 99 není výjimkou. Na Herts Insurance (pojišťovna Herts) tak zapůsobil formát akce v minulých letech, že souhlasila s tím, že bude celou akci sponzorovat. A Autoglym bude opět podporovat soutěž elegance.

Abyste si rezervovali místo na největší každoroční přehlídce Mini ve Velké Británii, vyplňte kupón v letošním dubnovém Mini Magazínu. Vstup stojí 14,50 liber, což zahrnuje dva lístky na akci. Lístky na Mini In The Park jsou také nyní k dispozici v předprodeji za 4,50 liber, zatímco u brány budou stát 6 liber. Podobně vyplňte kupón v dubnovém Mini Magazínu.

Obchodníci se již začínají hlásit, protože nabídky pro obchodníky již byly rozeslány. Pokud jste si dosud nerezervovali obchodní

stánek, pak byste si měli pospíšet – počet míst je omezen.

Pak jsou tu ještě akce následující po show Mini In The Park. Cena za jeden den v závodnické škole Mini Magazínu v Thruxtonu v úterý 17. srpna je stanovena na 49 liber. V tom jsou zahrnuty dvě vstupenky a máte zaručeno dvacet kol výuky vedle plně kvalifikovaného instruktora ve svém Mini.

John Cooper Garages Experience (exkurze do garáží Johna Coopera) ve středu 18. srpna a Issi's Lost File (Issiho ztracený pilník??) v pátek 20. srpna jsou akce zdarma. Abyste si rezervovali účast na některé z těchto dvou akcí, vyplňte rezervovací kupón pro Mini týden, který je v dubnovém čísle Mini Magazínu.

Potvrzené rezervace do dnešního dne:	
Kluby z Velké Británie	47
Kluby ze zahraničí	3
Obchodníci	11
Autojumbler (Autobazary)	3

Informační bulletin 3

Vítejte u informačního bulletinu akce Mini In The Park 1999.

Lepší kempování

Stejně jako se zdokonaluje a rozšiřuje celá akce, je oficiálně vyřešeno i kempování na MITP.

Máme místo pro více než 1000 stanů a tábořiště bylo přesunuto na jiný pozemek Cornbury Parku. Vyšší tlak vody znamená, že zde bude lepší komfort. Navíc odtud bude mít snadný přístup na výstaviště.

A ta nejlepší zpráva? Vše to bude za stejnou cenu jako loňské kempování – 5 liber na hlavu. Pokud máte zájem o spaní pod hvězdičkami, vyplňte kupón v červnovém čísle Mini Magazínu.

Záplava klubových rezervací

Celkem 84 klubů, včetně pěti zahraničních, již potvrdilo svou cestu na Mini In The Park. To je více než počet stánků v loňském roce a očekáváme příjezd více než sta klubů. Pokud se váš klub dosud nepřihlásil, zajistěte, aby se MITP stal prioritou na vaší klubové schůzi – pokud akci zmeškáte, budete toho litovat.

Klub můžete přihlásit telefonicky nebo faxem.

E-mail: minimag@as-mags.demon.co.uk

Obchodníci se na MITP hrou

Polovina plochy k obchodování je již obsazena, obchodníci i prodejci ojetých vozidel si musí pospíšet – zavolejte Stephenu Fosterovi na 01452/307181 nebo faxujte na 01452/384755.

Hojná účast v soutěži

Soutěž sponzorovaná Autoglymem bude také brána velice vážně. Pokud máte ve svém klubu prvotřídní Mini nebo pokud má některý z vašich zákazníků pozoruhodné auto, přesvědčete je, aby vyplnili kupón v tomto čísle Mini Magazínu. Vstup na soutěž stojí 14,50 liber a jsou v tom zahrnuty dva lístky na akci. Je možné, že tak kluby přijdou o vynikající auto na svém stánku, ale cena MITP stojí za to se toho vzdát.

Minitýden: party pokračuje

Ještě jsou volná místa na náš den ve škole závodění v Thruxtonu v úterý 17. srpna. Cena je 49 liber za jednoho řidiče. Podrobnosti hledejte v nejnovějším Mini Magazínu. Exkurze do garáží Johna Coopera ve středu 18. srpna a naše akce v Cotto Parku v pátek 20. srpna jsou zdarma. Místa si můžete rezervovat prostřednictvím kupónu v tomto Mini Magazínu.

Potvrzené rezervace do dnešního dne:	
Kluby z Velké Británie	79
Kluby ze zahraničí	5
Obchodníci	32
Prodejci ojetých vozidel	9

Jeden dopis přímo „klubový“

Mini Magazín, 4. února 1999

Vážení,

po fantastické návštěvě a bezvadném počasí na Mini In The Park 1998 nyní plánujeme tuto akci na rok 1999 a chceme, aby byla ještě větší a lepší.

Bude na stejném místě, Cornbury Park v Oxfordshire, 15. srpna 1999. Doporučujeme vám zaslat přihlášku co nejdříve, protože počet míst pro stánky je omezen a místa budou obsazována postupně, podle pořadí přihlášek.

Čestné vstupenky a propustky pro vozidla

Doufáme, že se budete moci zúčastnit a s potěšením vám zašleme 5 čestných vstupenek a 5 průjezdů vozidel pro auta, která chcete vystavovat na svém stánku. Chtěl bych však zdůraznit, že minimální počet vystavovaných aut jsou tři.

Výzva pro kluby

Je nádherné vidět kluby spojené duchem akce. Doufáme, že v letošním roce, který je 40. výročí Mini, se k nám zase všichni přidáte a budete se spolu s námi snažit, aby tato akce byla nezapomenutelná.

Mnohé kluby měly v minulých letech tematické stánky. V roce 1999 stanovuje Mini Magazín pro stánky téma "Dívej se do budoucnosti" (Look to the future). Jak téma interpretujete, je na vás. A aby to bylo trochu zajímavější, v letošním roce budou ceny pro nejlepší stánek a dva stánky na dalších místech v hotovosti. Dejte hlavy dohromady a uvidíme, s čím přijdete.

Nemyslete si, že jakmile uspořádáte svůj stánek, budete moci jenom v klidu sedět a vychutnávat si show. Vyzýváme všechny kluby – zvedněte hrozenou rukavici a nominujte svého šampióna a přidejte se k závodu Bucking Bronco (kopající kuň). Během dne budou rozjížďky a finále se pojede těsně před předáváním cen v soutěži.

Soutěž krásy

Účast v soutěži krásy bude možná pouze na základě předem podaných přihlášek – nemůžeme přijmout žádné účastníky až v den soutěže. Byli bychom rádi, kdybyste na to upozornili své členy, protože bychom nechtěli, aby pak byli zklamaní. Všechny podrobnosti a formuláře přihlášek k soutěži budou v magazínu od květnového čísla.

Uvědomte si prosím, že volné propustky pro vozidla jsou pro členy klubu a umožní jim parkovat na vašem klubovém stánku. Tyto propustky nebudou umožňovat vstup do areálu soutěže. Vlastníci vozidel, kteří se budou chtít účastnit soutěže, bohužel nebudou moci vystavovat své vozidlo na klubovém stánku. Pohyb po ploše Cornbury Parku bude v průběhu konání akce omezen.

Stanování

V současné době připravujeme lepší kem-

povací prostor pro účastníky MITP 1999, podrobnosti je nutno ještě upřesnit.

Vstup

Bude několik změn ve vstupní proceduře na show 1999, zejména pro účastníky soutěže krásy. Tyto změny nám pomohou dostat lidi do prostoru, kde se bude konat show, co nejrychleji, aby se nevytvořily fronty Mini a jejich frustrovaných vlastníků a neblokovaly okolní silnice.

Show se bude pro veřejnost otvírat v 9 hodin a samozřejmě bychom chtěli, abyste v té době už byli na svém stánku. Chtěl bych zdůraznit nutnost, aby klubové stánky zůstaly nezměněné po celý den. Rádi vám posíláme volné vstupenky a propustky pro vozidla, ale očekáváme, že organizátor klubové účasti na akci zajistí, aby auta zaparkovaná na stánku zůstala na svém místě po celý den a neodjížděla před skončením výstavy.

Pokud máte nějaké dotazy, kontaktujte prosím mě nebo mou kolegyni Louise Locke, koordinátorku klubů na telefonu +44/1452/307181 nebo fax +44/1452/307170 nebo e-mailem na adrese minimag@as-mags.demon.co.uk

S pozdravem

*Gerard Hughes
redaktor Mini Magazínu*

český překlad Liba Dobrovodská



Inzerce

Prodám

Cokoliv na Austin Allegro, Austin Princess 1.8, 2.0. I nové díly
Martin tel. 05/41215330; 0602/770206;
e-mail: buzek@agfoods.cz

Na Austin Allegro litá kola, výroba Československo, šestiřívové model Škoda 130 RS, rozteč 114,3 mm, 5 kusů, slušný stav, matice nemám, cena 2000,- Kč
Erban; Hodkovice u Liberce;
tel. domů 048/5145619;
do práce 048/5214261

Rover MINI '96, najeto 39.tis km, modrá metalíza, bez vady. Cena . . 150.000,- Kč.
Merklová; Rabasová 1459; Slaný 274 01; tel. 0314/521378

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

Austin Allegro 1500 Super
Vladimír Vihňák; Velké Bílovice;
tel. 0627/346164

Koupím

Koupím MINI za rozumnou cenu. I bez TP. Nabídněte.
tel. 05/47211088 (večer);
e-mail: ando@ando.cz

Kotoučové brzdy Mini Cooper S nebo celou přední nápravu Cooper S. Přední spodní negativní ramena.
Jiří Tlach; PO Box 63; 604 63 Brno;
tel.:05/571467; e-mail: tlach@mini.cz

Ostatní

Servis pérování Hydragas vozu Allegro, Metro, Morris 1800, Princess, Mini 850, Rover 100 atd.
David Švihálek; Komárovská 10; 602 00 Brno;
tel.: 05/45233490;
e-mail: buzek@agfoods.cz

Nízkoteplotní nitridace klikových hřídelí, vaček a dalších vysoce namáhaných dílů.
Znatelné zvýšení životnosti.
Kontakt v redakci