



imprimé ze dne 18. prosince 1999 16. března 2001

Editorial	2
Plzeňský sraz – Ostende 27.–29. srpna	3
Ecce Homo Historic – Šternberk	4
NarozeMini na Kněhyni	8
Byli jsme při tom II	10
Silverstone 99 – pohled NE-miníkáře	11
Cestovní deník ředitelky stravovací komise	14
Historie Mini na Olomoucku	16
Výkon dle Keitha Calvera	24
International Mini Meeting 2000	32
Krátce z domova i zahraničí	34
Klubová inzerce	35

Milí přátelé,

Silverstone za námi, sezóna za námi, téměř všichni jsme uloženi k zimnímu spánku a očekáváme konec roku, nesmělé pobublávání potůčků, první zelená stébka na mezi a první paprsky zubatého sluníčka abychom znovu vyjeli na naše klubové míle.

K zimnímu počtení vám chceme nabídnout dvě čísla shrnující to, co se letos událo. V tomto najdete první postřehy ze Silverstonu od přímých účastníků tohoto velkolepého Mini-svátku, celkový pohled na „40 Celebration Party“ připravím do příštího čísla.

Budu pokračovat v rozmluvách s těmi z vás, kteří stáli na počátku českého „klubování“. Rozhovor o „Mini na olomoucku“, ke kterému dodal spoustu dokumentačního materiálu Pavel Nejedly, najdete v tomto čísle (původně jsem jej chtěl rozdělit na dvě pokračování, ale ztratil by „šfávu“). Pak se s rozhovory na chvíli odmlčím – na srazu v Plzni jsem přišel o reportážní magnetofon. Nejde ani tak o těch osm set marek, co mě stál...

Jako téměř vždy se musím omlouvat. Toto číslo jste měli mít ve svých schránkách jako vánoční nadílku. Prostě jsem to nestihl. Netuším, jak zapojit do tvorby našeho časopisu více lidí. Doufal jsem, že se příspěvky jen pohnou, ale opak je pravdou – nakonec nic nového, takto lamentuji již třetím rokem. Vzhledem k tomu, že se doposud nenašel žádný nástupce, dodělám poslední číslo ročníku 1999 a budu velmi vážit, zda si takové nasazení nadále mohu dovolit.

Editorial dopisují 3. ledna roku 2000, všechny chmurné předpovědi o konci světa a totálním kolapsu jsou odsunuty do říše pohádek, jen můj domácí počítač jsem musel chvíli přesvědčovat, že není rok 1980, což si původně myslel. Vlastně se nic příliš zajímavého nestalo. Voda teče, plyn neskomírá, elektřina svítí, síť sítí (web) také přežil všechny hrůzné prognózy. Spousta z vás se mi ozvala s vánočním a novoročním přáním. Děkuji vám všem za pěkná slova. S dvojkou na začátku letopočtu doufám, že za nimi budou následovat činy.

Jiří Tlach
editor

pozor vše nové
adresa
faxové číslo
prohlédněte tiráž

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



Nemaje z rozpršené Plzně žádnou fotku, berte zavděk plzeňským Jarou Trmotou, respektive Cooperem po Hanzovi

Týden po slavnostní narozeninové párty na závodním okruhu Silverstone se přece jen konal náš tuzemský Mini meeting – jako již tradičně v západočeské Plzni. O jeho uspořádání se na poslední chvíli zasadila parta nadšenců okolo firmy HS-Tuning. Zkrátka jim přišlo líto všech těch, kteří se do Anglie z nejrůznějších důvodů nedostali.

V termínu 27.–29. srpna opět ožil starý známý kemp Ostende u Boleveckého rybníka miniky ze všech koutů republiky. Účast nebyla tak závratná jako v minulých letech, nakonec ani nebyla očekávaná – spousta našich německých kamarádů zůstávala na britských ostrovech na dalších akcích spojených s Mini, trvalí tam snad donekonečna. I přes „národní“ charakter srazu a jeho propagaci vskutku na poslední chvíli, přijelo přes čtyřicet aut.

Někteří (například naše „anglická“ delegace) spojili oba podniky v jeden kontinuální výlet s mezipřestávkou v Hnačově, kde se připravovala západočeská Agropa Rallye Pačejov. Díky tomu se posádka Kavan / Kavan stala nejvzdálenějším účastníkem srazu, s ujetou vzdáleností přes tři a půl tisíce kilometrů. Leč zpět k akci samotné.

Kdo by očekával nějaké novinky mohl být zklamán, kdo naopak konzervativní setkání starých kamarádů, odjížděl uspokojen. Zcela v duchu letité tradice se chovalo i počasí (ani ryba ani rak), personál restaurantu (protivný jako vždy) i doprovodné akce (slalom mezi kužely a „mladíky“ vyprovokovaný sprint na bratru 400 metrů).

Příznám se, že mě už nebaví snažit se nějak vzletně popsat to, co již podvědomě všichni od plzeňského srazu čekáme – tedy každoroční přátelské poklábosení s letitými kamarády, „zkolaudování“ novinek na svých vozech, lehce bouřlivý večírek a nostalgický odjezd: „Tak za rok znovu“.

Je to málo, nebo to stačí? Asi jak komu. Zde je podle mého názoru hlavní rozpor mezi „mladominikáři“ a „starominikáři“ – tady je onen pes zakopán. Pokud nechce tradiční letní mezinárodní setkání Mini ustrnout, nezbyvá, než se začít snažit náplň srazu zpestřit něčím zajímavějším. Dobrou cestou byly klubové soutěže loňského setkání, možností je, domnívám se, víc než dost. Nechce to jen nápad, důležitější je asi to, kdo vše zařídí a zorganizuje. Nebo, jako obvykle, nejsou lidé?

-jit-



Málo kde viděný Mini Marcos rakušana Christiana Widerhofera

Krásné počasí a téměř dvě stovky závodníků i „závodních“ strojů přitáhly do Šternberka velkou spoustu diváků. Kromě celkem šesti klasických Mini (tři „ostré“ a tři v jízdě pravidelnosti) jsme mohli mimo jiné obdivovat málo kde vídaný Mini Marcos rakušana Christiana Widerhofera, výborně připravený Ford Escort BDA Franze Sahla a proklatě rychlý Cooper S Gregora Frötschera (někteří si jej vybaví z jarní ceny na brněnském okruhu).

Tohoto mladého jezdce, který nadělal téměř domácímu Pavlu Nejedlému na identickém voze v druhé jízdě přes 8 vteřin na mokru, pronásledovala smůla. Napřed „ukroutil“ poloosu (s Pavlem opravovali do noci) a nakonec se nedokázal vejít do váhového limitu dle homologačního listu (ač byl předem varován, že se ve Šternberku váží!). Podle výsledkové listiny závodu byl klasifikován, nejsem si však jist, že tato listina odpovídá skutečnosti. Na „bedně“ rozhodně nestál.

Absolutně nejrychlejší čas zajel Friedrich Huber s Lolou T450/328 SV, druhý Alfred Stoitzner (Lotus 41 F2) a třetí Roman Six – všichni rakušané. Pro našince je přece jen takovéto nářadí příliš drahé. Čtvrtý náš Zdeněk Von-

drák s plackou MTX a na pátém místě již zmíněný Stahl s Escortem.

Ti, kteří se přijeli jen tak „sklouznout“ v jízdě pravidelnosti samozřejmě početně převažovali. V podstatě jsme se dělili na dva (mnohdy nesmiřitelné) tábory. Ti, kteří jízdu pravidelnosti brali vážně, se nemohli smířit s tím, že my „závodníci“ si z toho v podstatě děláme psinu a na horním parkovišti málem padaly rány. Jeden z nejrozčilenějších byl jistý Aerovkář, kterého jsme téměř současně „brali“ s Bobem, jedem zleva a druhý zprava. Reputaci zachraňoval většinou Bob, který je přece jen ve vyšší váhové kategorii než většina nás ostatních. O co vlastně jde? Musíte zajet pokud možno úplně stejný čas ve dvou jízďách (v sobotu i v neděli). Ti, kteří trať znají, to umí velmi dobře odhadnout, potíže však způsobuje např. to, že se letos v neděli ješlo na lehce zmkle trati. Pak jdou všechna dobrá předsevzetí do háje.

V nedělní jízdě jsme dokázali proniknout na čelo závodního pole, takže se nemuselo na trati tolik předjíždět, nic se před námi nemotalo. Nicméně „hodinařský“ výlet, který



Nejrychlejší Cooper S 1275 – Gregor Frötscher



Christian Widerhofer – Mini Marcos 1275



Riša Vojík – Cooper S 970



Téměř domácí Pavel Nejedlý – Cooper S 1275



Dolů míří Wohlkönig a Frötscher



Konkurencí mohl být Walter Pauli – Alpina A 110



Do kopce se žene Jarda Trmota



Toto vše velmi pozorně sledoval Tomáš Vondra



Jeden z nejkrásnějších pohledů na letošním šternberském kopci. Nahoru se za ohlušujícího řevu řítí Ford Escort BDA s Franzem Stahlem za volantem

jsem předvedl v Solkové zatáčce přihlízející kamarády velmi rozesmál (olomoucký spolek jej má zdokumentován na videu).

Za Mini Fan Club jsme startovali celkem tři: Jarda Trmota s Cooperem po Hansovi, Josef „Bob“ Hrmel s Vanem Tomáše Vondry a Jiří Tlach s GT, sledovala a povzbuzovala nás početná skupina příznivců, převážně klubových fandů. „Nejpříznivější“ byl asi Tomáš, který půjčil svůj Mini-Van Bobovi a zřejmě proto se příliš nevzdaloval od občerstvovacích stánků.

Pro případné zájemce o takové svezení dodávám několik podstatných informací: přihlášky podávejte přímo organizátorům do Šternberka co nejdříve (letos byla uzávěrka kolem 10. srpna). Počítejte se startovním (letos 600,- korun) a hlavně si dejte do pořádku všechny doklady k autu včetně povinného ručení! Za rok tedy nashledanou na nejklaasičtější kopci v České republice – Ecce Homo ve Šternberku.

Jiří Tlach



Bobovo cílové zátíší

Termiti, spol. s r.o.

V lipkách 869

500 02 Hradec Králové

tel. + fax: +420/49/398377
cellular: +420/602/116026
záznamník: +420/601/244821
e-mail: termiti@unipart.cz
web: <http://www.unipart.cz>

dodavatel
náhradních dílů
pro všechny typy
automobilů Rover
včetně MINI
a LAND ROVER

výhradní
dovozce
italských
litých kol
BWA

zastoupení
světového výrobce
náhradních dílů

UNIPART

IČO: 60935936
DIČ: 228-60935936

ČSOB Hradec Králové
číslo účtu: 8010-0408170783/0300



Společné foto z neděle, těsně před rozjezdem účastníků

Poslední víkend v září (24.–26.) jsme uspořádali v autokempu Kněhyně na prostřední Bečvě druhý ročník klubové akce „Narozemini“ jako tuzemskou oslavu Mini-čtyřicátin.

Po loňské, domnívám se úspěšné, premiéře ve Fulneku, jsme změnili místo srazu a nabídli účastníkům jiný pohled na valašské kopce na moravsko-slovenském pomezí.

Kemp na Prostřední Bečvě jsme objevili v zimě při výletu do Beskyd. Pro pořádání naší akce se nám zdál naprosto ideální – velká zděná budova, hospoda, chatky, místo na stany, vše v jednom místě. Také personál se o nás staral celkem vzorně, jak tehdy, tak při akci samotné.

Příprava trati „Mezinárodní valašské rallye“ zabrala dva víkendy a týden zpracování itineráře. Mezinárodní proto, že se jelo z České do České republiky; přes Bumbálku na „území nikoho“ a Velké Karlovice zpět.

Naostro začaly Narozemini již ve středu, kdy jsme přijeli zkontrolovat trať a vše připravit na příjezd „soutěžních“ posádek. Jako první se objevili již ve středu karlístejnější Vlasta Žatecký s Jiřinkou. Ve čtvrtek jsme museli drobně upravit itinerář (zesoukromnili nám jednu cestu) a objednat vše potřebné pro sobotní besídku.

V pátek pak, s velkou nervozitou, očekáváme kolik minikářů bude ochotno věnovat našemu srazu víkend. Kupodivu ti nehalasněji slibující nakonec nedorazili, nicméně zúčastnilo se devatenácti posádek. Netradiční a příjemné bylo to, že se potkaly až tři generace fandů a majitelů, i když ti nejmladší o tom snad ještě ani nevědí. Od Holasů byli zastoupeni všichni, kterým Mini učarovalo, také Kavani přivítali na Kněhy-

ni své rodiče. Poslední dorazila nad ránem mostecko-teplická výprava pod vedením neutuchajícího „blázna“ Jozzyho Jahelky.

V sobotu ráno nachystal „traťový komisař“ Riša Bayer rychlostní zkoušky a mohlo se odstartovat. První etapa vedla na Grůň, kde byla krátká přestávka. Pak, přes hraniční přechod Bumbálka a Velké Karlovice, zpět na Hutisko, prostřední Bečvu a cíl s poslední RZ na Soláni.



Jeden z vozů mini-rodiny Holasových



Předposlední RZ se nejvíce blížila „opravdovým“ závodům. Jako obvykle ji vyhrála posádka Nejedlý/Vondra (vlevo)



Několik drobných problémů měl Jozzy již cestou. Jeho SPZ XXL's se nelíbila již českým policajtům, jejich slovenské kolegy však vyděsila tak, že Jozzyho do „země nikoho“ vůbec nepustili. Všechny posádky však do cíle dojely a po vypracování výsledkové listiny jsme se mohli oddat tomu nejpříjemnějšímu, totiž večeri. Letos jsme nechali připravit uzená vepřová kolena na roštu – podle mlas-koťu si nikdo nestěžoval.

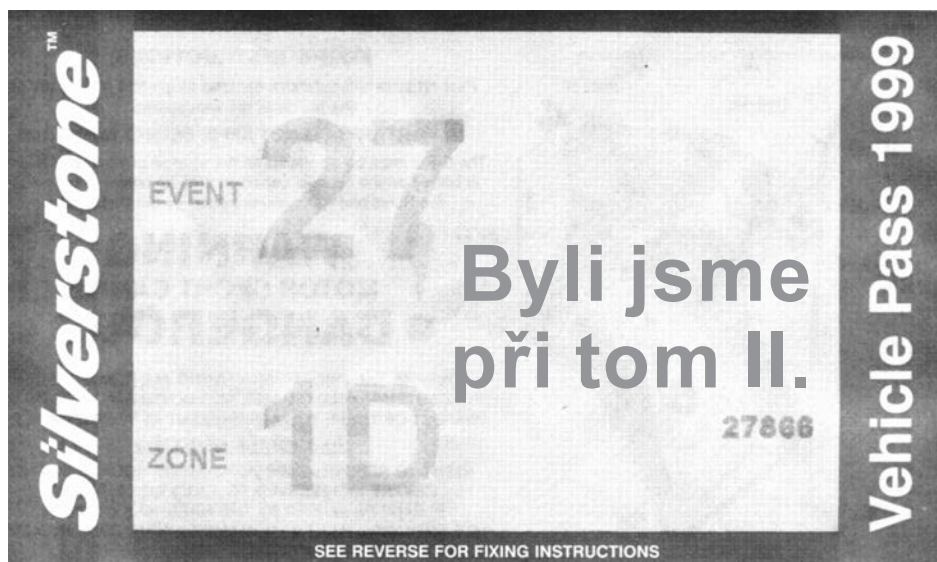
Vítězů ani poražených nebylo (i když posádka Nejedlý/Vondra vyhrála, co mohla), navázali jsme na slovenský systém losování cen. On totiž není ani tak slovenským originálem, jako brněnskou recesi z let dávno minulých. Na cyklistické „Ronson Rallye“ se vítěz tradičně losoval již koncem sedmdesátých let.

Večírek nám zakončila pravá valašská průtrž mračen právě v tom správném okamžiku. V neděli mohli „pozůstalí“ chutně poobědovat v šenku „U pantáty Janoštika“ a v pokoji se rozjet do svých domovů, leč nebyl všem událostem konec.

Na letošní Narozemini by měl Jozzy vzpomínat jako na svoje narozeniny vlastní. Vše již bylo za námi, pomalu jsme se rozjížděli, po výborném obědě domů. Společná cesta vedla až do Olomouce. My se zdrželi u benzínky a když jsme za Rožnovem vyjeli na nevysoký brdek, málem nám zatuhla krev. Pod námi stál celý zbytek kolony miniků, vpředu Pavel s Opelem, vzadu Riša s majákem na střeše a vlevo, nějak nepřírozeně, Jozzyho auto na levé straně silnice.

Událost se seběhla tak, že Jozzymu ulétlo právě přední kolo a skončilo bratru dvěstě metrů v poli. Těžko ovladatelné auto ubrzdl na levé straně silnice jen tak tak. Naštěstí nic nejelo v protisměru, tak jsme mohli, po vydýchání, shodit Pavlova závodníčku z vleku dolů a společnými silami na něj nasunout tříkolové Jozzyho auto.

Do Olomouce jsme se dokodrcali v pořádku a u Nejedlých našli potřebnou technickou pomoc. Nakonec vše dobře dopadlo. Doufáme, že příští Narozemini nebudou mít takový „hororový“ závěr. Jiří Tlach



Toto označení nám (díky Montymu Watkinsovi) umožnilo pohybovat se po celém areálu Silverstone velmi svobodně

Titulek jsem si vypůjčil od Jirky Mráze, z jeho článku o výročním srazu Silverstone 1994

Výlet do „mekky Mini“ – na okruh Silverstone jsme začali připravovat již počátkem letošního roku. Veškeré snahy sehnat na takovou akci sponzora a pokusit se dát mu podobu větší klubové akce, podobně jako se to povedlo v roce 1994, nepřinesly výsledek. Žádání z oslovených firem neměla zájem, většina z nich se ani nenamáhala na dopis odpovědět. Vše zůstalo na „vybrakování“ vlastní peněženky.

Jedinou výjimkou, i když ne „oficiální“, byla velmi vstřícná nabídka od Oldy Beneše (firma Termiti). Když si zajistíme vše na Silverstone a zaplatíme si trajekt, dotáhne tam a zpět naši „Bettynu“ na přívěsu – nabídka více než velkorysá. Po několika telefonických domluvách jsme se ujistili, že nesnime a začali shánět ložní lístek, nakupovat hromady konzerv a pytlíky polévek. Vždyť cenné libry byly určeny na něco úplně jiného.

Silverstonské střípky si tedy můžete poskládat z postřehů a poznámek Aleny Drdulové, Oldy Beneše a mých. Nebyli jsme však v Anglii jediní. Jako nejskalnější „minikáři“ se ukázali bratři Kavanové, kteří bez velkého bubnování, na poslední chvíli, naložili auto a vyrazili zcela napospas osudu. Setkali jsme se s nimi až na místě samém, v pátek 20. srpna. Celou akci pak prožijeme společně, rozdělí nás opět cesta zpět, kdy Kavanové vyráží ještě do jižní Anglie na výlet a naše skupinka po krátké zastávce v Oxfordu míří přímo do Doveru a zpět na kontinent.

V sobotu jsme však zaslechli češtinu ještě u stánků a tak nacházíme další českou „partu“ pánů Dudáka a Strnada. V celém „mumraji“ silverstonského setkání se nám nepodařilo se s nimi dále kontaktovat, snad svoje zážitky dodají později.

Jiří Tlach



Pohled NE-minikáře

Do Oldova článku zamíchám co nejméně Miniků (vynahradím si to v příštím čísle). Takto vypadala hlavní ulice vesničky Pury End (v sousedství Silverstonu), které jsme říkali Konec světa

Ač se necítím být spisovatelem, připouštím, že těch několik málo šťastných, kteří se zúčastnili tak rozsáhlé akce, jako bylo setkání Mini na Silverstone, a přitom dokáží naši mateřštinou netoliko mluvit, ale i psát, mají v podstatě za povinnost rozdělit se s ostatními o zážitky, o zkušenosti takto získané na stránkách klubového čtvrtletníku.

Cesta sama nebyla až tak záživná. Putovali jsme v „nemístném“ pohodlí veliké Alfey Romeo, která vlekla miníka za sebou na transportéru. Dva zpešťující momenty jsme si vlastně připravili sami (navíc oba podobné jako vejce vejci). Při cestě tam jsme zjistili, že na belgických dálnicích neexistují benzínové pumpy a v praxi ověřili platnost jednoho z Murphyho zákonů: Nastane-li prudký liják, průtrž mračen, bude trvat jen několik minut. Těch minut, které jsou nezbytné pro nalití benzínu z kanystru do nádrže.

Při cestě zpět, a na dohled našich hranic, jsme ledabytě přehlédli můj špatný odhad spotřeby soupravy s vlekem. Namyšleným Germánům jsme předvedli, jak rychle umí našinec sjet s miníkem z vleku, zajeť k nedařlé pumpě, s kanystrem zpět, a to vše po

německých dálnicích, prosím pěkně, kanystr vylít do Alfy, zase najet na vlek, připoutat a pokračovat v cestě.

Leč baterka si vzala oddechový čas startér se jen tak tak převálil a vysokotlaké benzínové čerpadlo nedodalo vstříkům potřebný tlak – bylo třeba jen několik metrů potáhnout vůz a vše by se rozběhlo. Jenže to je nad tradici německé povahy. Po krátké době trojjetdiného stopování na německé dálnici jsme ověřili další Murphyho postulát: Je-li třeba na německé silnici asistenční služby, občas někdo zastaví. Zastaví však pouze proto, aby vám sdělil, že od toho vám pomoci je přece jejich skvělá asistenční služba! Zachránilo nás „prohození“ baterky, i když jsem, pravda, nevěřil, že šestatřicítka z Mini Alfou natočí, opak byl pravdou. Raději se budu věnovat výhradně pohledu na bílý Albion a dále na Silverstone jako takový.

Snad jen poznámka na okraj, použitelná zejména našimi méně pracovitými spoluobčany. Ukázalo se, že nejlepší způsob, jak bez problémů a dokonce i bez zadržení překonat jinak vyhlášené, bdělé a ostrážit britské imigrační úředníky je táhnout za sebou



Pokoutný pohled do depa Lotusů před jedním z jejich úvodních závodů

Mini, proslavené i Mr. Beanem. Nakonec je to symbol životního stylu početné části tamního obyvatelstva. Celá, jindy velmi nepříjemná a vleklá, kontrola při vstupu do ostrovní říše se omezila na pobavený úšklebek: „Racing meeting?“ Samozřejmě jsme přitakali, navíc rozšířená náprava a přední spoiler auta na vleku působily opravdu impozantně, a ve sele pokračovali dál do vnitrozemí, vlastně vnitroostrovi.

Na Silverstone jsme dorazili mezi prvními a tak jsme si mohli téměř svobodně rozhodnout na kterém konci které louky, z nichž byla pro tuto příležitost vyhnána stádečka ovcí, se utáboříme a kde strávíme následující tři dny. Nedlouho poté se louka, podobně jako vícero luk v okolí, začala plnit miniky a jejich hrdými majiteli z celého světa.

Hned prvního dne jsme učinili velmi příjemnou, a popravdě i užitečnou, zkušenost s domorodci, přesněji s jednou laskavou domorodkyní, pracovnící řeklo by se „odboru péče o hosty“. Neustále jsme ji obtěžovali požadavkem na sehnání Monty Watkinse z redakce Mini Worldu. Celá věc vznikla proto, že nám Monty zaslal e-mail, v němž nás „očekával“ na tomto Mini meetingu, jako „propustku“ přes emigrační úředníky, pokud by jí bylo třeba. Nezapomínejme, že britská víza byla téměř na spadnutí.

Když viděla zmatenou, dost nechápající, ale neustále „otravující“ a tápající skupinku pro ni nepochybně exotických východoevropanů, zželelo se jí naší úporné snahy a někde opatřila sadu průkazek pro eminentní hosty, která nás opravňovala skoro ke všemu. Pro konečné spojení s Montym (byl neustále v pohybu) nám dokonce přidělila osobní transportér (jak jinak plážový Mini) s osobní řidičkou a průvodkyní abychom v areálu nezbloudili. Z Montyho jsme nakonec „vydyndali“ i jednu extraspeciální nálepku, která umožňovala účast našeho vozu v mini-kavalkádě přímo na závodním okruhu. Mohli jsme prostě být rovnější mezi rovnými.

Ještě jedna, snad zábavná historka: Když jsem po této dívce již potřetí požadoval opakovat jakousi celkem triviální větu, s tím, že jí sorry opět nerozumím, odvětila s milým úsměvem, že o tom ví, leč bohužel má logopedickou vadu a podnikla vše pro to, abychom i my „nedovzdělanci“ pochopili.

Dodnes nevím, odkud pocházela, ta VIP souprava, a vlastně jsme se na to ani moc neptali. Díky ní jsme mohli shlédnout, bez nepříjemných dalších nákladů, prakticky všechno, co jsme dokázali stihnout. Faktem zůstávala toliko skutečnost, že všichni ostatní držitelé takových průkazek se sjížděli ve svých



Nakonec tedy Mini. Skutečnými krasavci byli ti nejstarší, neklasičtější

jaguárech, bavorácích, výjimečně i mercedesech a každý náš vjezd do areálu takto označeným letitým minikem uváděl do euforie strážce pořádku.

Nevím, jak dalece se rozepisovat o atmosféře, kterou kolem sebe vytvoří tak početná skupina miniků, tím spíš, že se obávám, že je stejně nesdělitelná. Ta skupina byla prostě ohromná – cca 75 tisíc platících účastníků s 15. tisíci Mini. Pro představu: jen část z ní (a že po téhle cti byla ohromná poptávka a zdaleka jí nemohli okusit všichni, kdo by bývali chtěli) dokázala naplnit ve čtyřstupe celý okruh v Silverstone, tak, že první vozy se nakonec napojily na poslední a vznikl věnec bez začátku a konce, který krátce kroužil po okruhu. Odhlédnuto od počtu přítomných byla k vidění pozoruhodná paleta ročníků a úprav miniků. Vždyť shlédnout se dal nejen čtyřnápravový pick-up, a třeba i „double-decker“, Mini of-road na mohutných kolech a v jednom případě dokonce i chaloupka, se závěsy v oknech a zařízeným podkrovím. Podotýkám: vše řádně přihlášené na značkách a s platným OTK, zde zvaným MOT.

Na druhé straně vnitřní plocha okruhu fungovala jako astronomický, jednoúčelový bazar. Sice jednoúčelový, ale širší sortimentu a kvality byla neobyčejná, vymykající se jakékoliv fantazii. Na Mini byl možné koupit prakticky cokoli, od nové kompletní karoserie (i typu MK I) po oplzlou nálepku na zadní víko a úroveň sahala od prezentace

Cooper Garage, ozdobené osobní přítomností samotného pana Johna Coopera, po hromádku starých, rezavých a nepoužitelných kousků snad Austina, neznámého původu a určení, jako když třeba Pavel Nejedlý uklidí v montážní jámě.

Podobně široký byl i výběr různých atrakcí, občas pohříchu až poufových, z nichž za poznámku nepochybně stojí ohňostroj, který velkolepostí překonával i pověstné ohňostroje, donedávna oslavující „Velkou říjnovou“.

Na okruhu samém se po oba dny onoho víkendu honila i jiná auta, nejen miniky, a nedá mi nepovzdychnout jednak při vzpomínce na několik závodů poháru vozů Lotus Seven a zejména na jízdy značkového poháru Marcos. Vozy s obsahem přes pět litrů, v Evropě nevídaným, disponující celkem osmi válci, schopnými rozvíbrotit vydávaným zvukem i lavice na okolních tribunách, rozvíbrotí samozřejmě i srdce „bláznů“ o automobilových nadšencích ani nemluvě. Tyto vozy reprezentovaly životní styl zase jiné skupiny stejné populace.

Závěrem snad jen konstatování. Mini je krásné samo osobě, ale čím víc miniků po hromadě, tím lépe. A nevěřte tomu, že v Anglii pořád jen prší! Já, a nejen já, jsem se příkladně z tohoto výletu vracel docela slušně spálený, přestože deštník jsem měl několik. Vztít si krém na opalování mě nenapadlo a tak jsem si kromě krásných vzpomínek odvezl i loupající se nos.

Olda Beneš

Cestovní deník

ředitelky stravovací komise



Takto jsme viděli „Bettynu“ téměř tři tisíce kilometrů naší anglické cesty

Z Brna jsme vyjeli 18. srpna ve 14:30 naložení úplně po střechu. V Bystřici jsme zjistili, že pod tu střechu bylo třeba nacpat, napěchovat, prostě dostat ještě dvě karimatky rozměru metr na dva.

Druhý start 14:52. Po několikerém telefonu nedočkavého „Rybky“ Švece vyrazili jsme k Radotínu pro lodní lístky. Vzhledem k tomu, že jsme se nevešli na cyklistickou stezku a objížděli Radotín ze všech stran, dorazili jsme k cestovní kanceláři v 18:30. To už z Plzně volali asi počtvrté.

Rozlučkový večírek začal asi v 21:00 hodin, dokonce na nás zbyly buřty a dost hodně pít. Po noclehu u Kodlů se dne 19. srpna v 11:35 nalodila Bettyna na přívěsný vozík 11:55, tedy opravdu za pět minut 12. Konečně doopravdy vyjíždíme. Beneš, Tlach, Drdulová, vzadu se veze ta nejpodstatnější, Bettyna.

Ve 12:50 poslední útrata za české „kačky“, cola u Mc Donaldů a 13:15 jsme na hranici. 13:20–13:28 bez problémů průjezd hranicemi a vzhůru k další etapě.

Po 268 km od 16:20–16:50 krátká přestávka, pak vzhůru na Frankfurt. Ten mjíme v 18:05. Před hranicemi (to jsme již uje-

li 496 km) další krátká přestávka 19:20. Asi 170 km do Holandska. Ve 20:00 tankujeme 10 litrů a leje jako z konve. 625 km na tachometru ve 21:00 jsme v Holandsku, a opět doléváme benzin. Už neleje, už padají trakaře. Nicméně Olda odvážně vydrží. Při stavu 686 jsme v Belgii a zde se ztratily benzinové pumpy. Nebo se schovávají. Zoufale hledáme další, a při 760 km nacházíme snad jedinou pumpu v království, čas 22:20. Tankujeme 38,9 litrů a po krátké svačině 22:40 vyrazíme na další trasu. 950 km a jsme ve Francii a je už 00:25 20. srpna 1999.

Přijíždíme do Calais, celkově zdolaných 1.011 kilometrů a aby nebylo jedniček dost tak navíc v 01:00. Přesto, že byl lodní lístek přesně na 1 hodinu, nechali nás nalodit na loď „Silverstone“ přesně v 01:45. Vzhůru na moře, které docela houpe, ale jen tak příjemně, aby bylo možné si dát kafe. Posouváme si náš čas na jejich čas o jednu hodinu a odborně konzultujeme co bude asi na Immigration Station na ostrovech.

02:30 vyjíždíme na ostrovy a nulujeme tachometr. Až příliš hladký průjezd přes celnici – samozřejmě díky Bettyně na vleku. V očekávání příštího cca 04:50 snídáme

na parkovišti, kde potkáváme první tři miniky. Okamžitě si sdělujeme dojmy, dostávají klubový česko-anglický časopis, tankujeme a v 05:00 SEČ odjíždíme. Na 245 km rozbíjíme nocležný tábor a 6:45 na chvíli v autě usínáme. 8:15 budíček, nálada výborná a začínáme hledat a přibližovat se k cíli cesty. Po 304 ujetém kilometru se utrhla Bettyna z vleku, ale vše dobře dopadlo, už je to kousíček do cíle a je 9:20 hodin. Provádíme úpravy na přívěsu, přikrýváme „náklad“ českou vlajkou a slavnostně vyjíždíme do obce Silverstone. Již v 10:00 stavíme stany a ubytováváme se za 20 liber, celá výprava. Jedna cesta celkem 1.320 kilometrů.

Jedeme se podívat na okruh od 10:35 do 11:10 hledáme Montyho Watkinse. Přijde asi o půl páté a sraz je ve Welcome Centre. Jedeme projít okolí a nalézáme bratry Kavany.

Stěhováváme se do jedné „stravovací jednotky“. Jdeme pátrat po dalších „spřízněných duších“ z České republiky. 12:30 první anglické, ale české kafe a buchty, chlapi probírají, co jiného, auta. Olda, doslovně natažen na „prkně“ přívěsu usíná. Má nárok, celý den a noc nás všechny táhl. Jdeme s Júrou na průzkum dalšího okolí. Přibývá nás, ráno prázdné louky začínají prokvetat barvami a značkami miniků. (pozn. zvědavé ženské – ve stravovacích budkách bageta 2 libry, vajíčka 2,50, čaj 1 libra atp.).

V kempu vedle potkáváme staré známé, výprava z Maďarska – byli v červnu ve Varíně. Děkuji jim za poslaná trička, dostávají časopis. Ve 14:00 vyjíždíme na průzkum blízké vesničky, krásný kostel.

Čekáme od 16:30 do 17:15 na Montyho. Vše se v dobré obrací – získáváme vstupenky zdarma, vstupenku na Cavacadu, no prostě bomba. Po večer (pikantní fazole) vyrážíme zpět na okruh. Uskutečňujeme první nákupy – konečně blinky! Tuším, že to zítra bude náročné. Je 20:45 dáme české pivo, řeč a hurá na kutě – strašlivá zima. Ráno vylézám ze stanu jako pneumatika, co jsem v noci ve stanu našla, to navlékám. 21. srpna v 7:30 snídáme a jedeme na okruh. Probíhá velké řazení na Cavalcadu od 8:30. Další program viz propozice...

Od 9:30 cca do 17:00 chodíme po burze, stánky a stánky a stánky, akce, nákupy, svačina, natáčení, focení vše v jednom zátahu. Jíme a čekáme do 18:00 na slavnost-

ní jízdu po okruhu. Navštěvujeme laserovou show – předvedení nového „virtuálního“ Mini. Potkávám pana Coopera, Jura dokonce získává jeho podpis a třese si rukou (dodnes si ji nemyl).

Na své si přišel i Olda, sedící na různých lavičkách okolo trati. Večere – několik gulášů v jednom hrnci a zpět, to už je 21:00, na okruh. Cavalcada – striktní služba si všimla, že nemáme na jednom autě nálepku. Naštěstí vše dokumentuje Jura s kamerou, my ostatní sledujeme minikovsky hada z tribun a okolí. 22:30 seskakují první Rudí dáblové a to je úvod k přímo závratnému ohňostroji, který nám některým vhánil slzy do očí. Po večerní procházce jdeme plní zážitků spát, je 01:30 22. srpna.

Ráno pak snídáme jako obvykle z jednoho kotle několik polévek, kávu, čaj a jedeme opět na burzu shánět poslední nákupy a dárky, abychom potěšili každého.

23. srpna. Nemůžeme se stále rozloučit, odjíždíme mezi posledními 10:30 z kempu. V 18:20 potkáváme na lodi v Doveru Belgičany, vzájemně se fotíme, obhlížíme auta. Po vylodění nastupujeme cestu zpět. Ve 20:30 mjíme Rakouskou výpravu, zoufale se již tři hodiny snažící opravit kolo. Samo nebe jim seslalo Tlacha s ložiskem. Téměř v poledne 12:02 přijíždíme zcela na doraz do Plzně ke Kodlům, kde dostáváme výborný oběd a Olda vyráží domů, my do postele. Jako by toho nebylo málo, navštěvujeme 25. srpna Pavla Nejedlého v Hnačově a už se blíží plzeňský sraz 27. srpna.

Alena Drdulová





Mini na olomoucku

Takto vše začínalo v roce 1980. Zleva: Fiat 500 – Pavel Nejedlý, Zdenek Váňa – Mini za rádio, Tonda Peč – Mini z blázince

Nekompletní automobilová sbírka účastníků sezení a rozhovorů

Bob – Josef Hrmel: Cooper S 1071 ccm, Innocenti 90 (hranatý), Cooper S 1000 MK I (závodní po Sumovi), Innocenti 1000 (žluté po Nejedlém, současný majitel Leština)

PN – Pavel Nejedlý: velmi nekompletní „soubor“ Innocenti Mini Cooper (vyměněný za Autobianchi), MK I Cooper 997 vydolovaný z uhlí v Chomutově, Combi po Krausovi, Morris Mini 1300, Countryman 1400 ccm (později Plešfanský), Innocenti z kravína ve Veroně (později Bob, Leština)

ZV – Zdenek Váňa: Mini 850 MK II, Innocenti 1300, Clubman 1000, MK I 850 (zelený s anglickou vlajkou na střeše, později zdemolovaný o obrubník), MK III 1000 nedodělaný

LB – Luděk Boleslavský: Cooper S bez dokladů (později závodní), MK III 1000

Ke spolku dále patří mimo jiné **Antonín Peč:** MK I z blázince, MK III z Jičina (s předním oknem z plexi), MK II od Ubla, MK IV černá

R – redakce fanzinu: Toto vše spácháno při oslavě narozenin Pavla Nejedlého v Olomouci, v červnu 1999. Jedlo se, pilo se, a s postupujícím soumrakem se myšlenky rozbíhaly mnoha směry. Nkteří z nás se však vraceli k materiálním statkům hlasitými poznámkami – např.: „Poslední čtyři piva!“

PN: V době kdy dělal Kodl první sraz na mlejně, tak Boban už měl minika i prodaného. Na druhým srazu, který se konal v Třeboni, jsem byl já s Ludkem s Autobianchi. Mladej Ubl dělal ksichty, „co tady s tím autem, můj táta tady má Coopera...“, to byl ještě hodně mladej.

Ale přijel tam z Olomouce Tonda Peč s litrovým miníkem z roku 1962, s pravostranným řízením a Honza Kraus ze Zvole (Mohelnice)



Zdenek Váňa a jeho „Mini za rádio“



s kombíkem MK I. Přijel taky Radek Michna s velkým Austinem, tam jsme se s ním setkali poprvé.

R: Jak ty ses dostal ke Kodlovi?

PN: Tu pozvánku myslím tenkrát od něj dostal Tonda, jenže Jarda říká, že za vše může Staněk... „Milo, kolik je to let, kdy vyměnil Váňa miníka za rádio?“ Tak je to asi devatenáct let.

R: Kdo vlastně měl prvního miníka v Olomouci?

ZV: Tak prvního miníka v Olomouci jsem měl já. Vyměnili jsme ho za rádio.

Bob: To bylo ještě trochu jinak. Tady v Olomouci, v roce 1977, nechali miníka rakušáci. Měl ho v té době Hambálek. Byl tmavě červený s černou střechou a bílý čísla na boku. Jezdili jsme s ním asi půl roku a pak jsem v Prostějově objevil nějakého chlapíka, kterému tam stál Mini v garáži, už asi rok.

Tak jsme se tam jeli podívat. Otevřel garáž a ucítil jsi tu krásnou vůni, byl celý v červeném. Zapalování se rozsvítilo, brnklo to a chytil. Tak jsem jej za třináct tisíc dovezl domů. Byl to Cooper S. Psal se rok 1978. Asi za dva týdny jel kamarád s kamiónekem do Německa a tak za čtyřicet marek dovezl homokinetický kloub. Venku za deště jsme ho vyměnili, nastartovali a odjeli. Auto jsem měl dva roky a prodal jsem ho Plášilovi, který na něm ubral hlavu a prodal ho do Plumlova Menšíkovi. Ten ho měl půl roku a prodal ho

do Lučence v devěťasedmdesátým. Odtud šel do Dunajské Stredy.

PN: Tam jsem ho vyčuchal já. A říkám, Bobovo bývalý esko! Ale byl vykuchaný, a tak jsem hned na místě koupil ten eskovej motor a tachometr, ten mám dodnes a nedám ho z ruky. To byl ten do 200 a konec. Ostatní jsou již do 210. Karburátory to nemělo, říkali, že se utavily a konec. Kromě tohoto eska tam bylo nabouraný Innocenti Cooper, zezadu střelený. To bylo auto Michala Průchy z Jihlavy jezdil s ním závody do vrchu. A ještě tam měli kombíka.

Pamatuju si toho kominíka tady v Olomouci, u člověka, který koupil auto po Váňovi. Udělal si šablonu a na auto nastříkal bílou barvou „Koper“. To byl ten vyměněný za rádio.

R: Pavle tys měl první Mini kdy?

PN: Jinak. Dořešili jsme Boba, ten to prodal a tím věc skončila. Sice se za pár let nadšení vrátilo... Bobe, tys říkal, že prvního měl Hambálek. A kdo byl prvním majitelem toho, co jsme se Zdenkem koupili? Na Kosmonautů, to bylo auto po Hlaváčkově. Olin ho měl od Hambálka. První měli 850 Morris. Před Hambálkem byl rakušák, od kterého to vzali za pár šupů a zjistili že vadou bylo koleno výfuku a ten kardanový kříž jak do toho mlátil. Takže přidrátovali výfuk a jezdili.

Bob: Koupili na závody trabanta a tak Mini prodali Olinovi. A v tu dobu už jsem měl miníka.



Mini Cooper 997 ccm, rok výroby 1963 z uhlí v Chomutově (Pavel Nejedlý)



PN: Tady to olomoucké auto jsme objevili my, na Blanické, bez zátky nádrže, v hrozném stavu. Byla to 850 z roku 1968, disky 4,5 palce. Z Kosmonautů jej přetáhli na Blanickou a já kolem denně chodil do práce....

ZV: Ale to by byly druhý papíry Cooper S v republice.

PN: Ale v té době se vůbec nerozlišovalo Cooper a S. A nikdo to v papírech napsaný neměl. Všichni si na to jenom hráli. Jediný Boban to měl opravdu v papírech napsaný.

Bob: Já mám ještě doma někde okousanou fotku jak vypadalo, než jsem ho šplíchl červeně.

PN: Jo, to je Holubovo závodní auto po Jirátkovi. Ale Jirátka když to koupil z Dunajské Středý, tak „upravil“ techničák. A Tomáš tam koupil toho kombíka. Byli jsme tam s Avíí. Já jsem koupil Innocenti, Cooper S tam zůstal, ale bez motoru a tachometru. V té době už jsem závodil a Jirátka chtěl taky. Tak mu říkám, „V Dunajské Středě je esko za deset tisíc korun na kolech, s papírama“. Nemůžeme se však domluvit na roce výroby.

Bob: Na sto procent 1964. Po roce, co jsme přijeli, zapnuli zapalování a na první drc to chytlo, vytáhl jsem sytič, brnk, zacvakaly pumpy a jelo to. Pak už jsem si užil. Nestačila mi šestsetřináctka. Bylo to nejrychlejší auto v Olomouci. Lidi nechápali, do Mohelníčku jsem vytrestal každého.

A nezapomeň na tu vůni! Pavel dovezl nedávno auto, jenom co jsem otevřel a čuchl,

tak jsem si řekl, to je ono! Po těch letech... to je přes dvacet let. Bylo tam ještě všechno jak se patří, ty filcový spodky, sedačky, prostě za ty roky to nevyčuchlo.

PN: Tak ten Miník na Blanické. Mršina, bez motoru. Našli jsme majitele a začali smlouvat. Nakonec jsme auto s papírama vyměnili za rádio. Takže doopravdy jsme začali na jaře před devatenácti lety, jo. V roce 1980, jsme se s tím autem začali seznamovat a neměli jsme k tomu vůbec nic.

Moje máti byla šéfová ekonomka v Prefě, tak nám domluvila, že si to tam můžeme spravovat. Měli všechno potřebné, auto-gen... Převrátili jsme auto na záda a dělali plechařinu. Ale auto jsme nerozdělávali, protože všechny ty trubky zepředu a zezadu byly pro nás španělská vesnice. Auto nakonec zase stálo rovně. Pak jsme sehnali z Tatrovky, z Kopřivnice, černou barvu na 613 a nalakovali jsme je, jenže nám to nikdy nezaschlo. Co s tím ten lakýrník udělal nevím, ale pořád tam byly vidět brzdné dráhy od much...

Než jsme je nastrojili, byla to katastrofa. Pak jsme je přetáhli k našim na Novosady. Tam už za náma jezdil Bob s tím popelářským bobrem. Tam jsme udělali elektriku a mezi tím za mnou přijel brácha kamaráda a říká: „Vy sháníte miníka“? „No jistě!“ „Stojí ve Štemberku v blázinci.“ Já na to, dělej si blázny z někoho jiného. On, né, přísahám, stojí v blázinci.

V neděli s Tondou a s moskvičem jedeme do blázince. V neděli jsou tam návštěvní dny, já se tam vyznám... tak jsme přijeli. Prošli jsme vrátnicí, nikdo si nás nevsímal a až nahoru. Nahoře rodinej domek a vedle něj miník. Pravostranný řízení, no šok! Pan Vítám vás nás



První návštěva šternberského blázince, v pozadí moskvič, vpředu Tonda Peč



uvítal a řekl, „já jsme to auto dostal, protože jsem lítal ve druhý světový válce v Anglii“.

Rok výroby 62, pravostranný řízení. Dodrbaná kastle. Byl tam první model spojky, s vnutřím pružinama, ale s guferem na mezikole. To už neuvidíš, já ji mám dodnes schovanou. Gufero v setrvačniku, za spojkovou lamelou. No a jim pořád nevypínala spojka a nemohli se v tom vyznat. Za dvanáct tisíc korun, auto s litrovým motorem, ještě s jedním motorem a konečně manuál! Tlustá kniha a hromada náhradních dílů. Hned jsme jeli k tomu našemu černému a začali vymýšlet. Ten motor co jsme dostali jsem strčil do černého auta, ale nebylo spojkový ložisko. Z grafitu jsme vysoustružili „ložisko“, a prostě je nějak seskládali. Až to Zdeňka přestalo bavit tak jsme s tím vyjeli. Na ruských pneumatikách z kombajnu, který jsme někde ukradli v JZD. Jenže auto nefungovalo a vyjela po loosa z homokinefáku... Ale všechno bylo na číslech...

ZV: Kecáš, na číslech?

Poslední čtyři pival

PN: O tom se vůbec nebav, všechno mělo tenkrát čísla. Já mám ten techničák s uštěřeným rohem dodnes. Ale chci říct ještě perličku: to auto jsme, nově nalakovaný, malý volant to mělo, natlačili za našima na smetišti čumákem ke stromu. Půjčili jsme si kladkostroj, oddělali přední kapotu, že tam spustíme motor. Jdeme pro nářadí a vracíme se a ...podíváme se a kolem miníka plno lidí. Letíme tam a už měli vymontovaný volant, už měli pásy, my řveme, „co tu děláte“? „Vole, chceš pučit klíče? Je to tady vyhozený“!

Málem jsme se porvali. Několikrát za ten den, několikrát jsme lidi odháněli od auta, to bylo nepochopitelné, ale celé jsme to dodělali.

R: A konečně tvoje první auto?

PN: Já jsem přišel k prvnímu auto později. Už všichni měli Mini jen já ne. Tondův miník, Zdenkův miník. Ten ho potom vyměnil za Simču, tedy Simcu, aby se to nepletlo s naším psem. Miník zmizel. Ale dojdeme zase k němu, a Šavel. Šavel, že chce miníka taky. Nevím jak, jestli na inzerát, nebo jak, „je v Praze na prodej, pojed se mnou“. Mini po panu Štýblovi, který je známá figura a jezdil s tím miníkem závody do vrchu. Auto stálo v garáži, ošuntělý, trochu pohnilý, osmašedesátý rok výroby, 850 ccm, hydrolastik, za osm tisíc korun. Sedli jsme do něho a po ose na tři válce jsme jeli domů. V Poděbradech nám řachl výfuk, tak dál bez výfuku. U Litovle nám prasklo kolo, neměli jsme rezervu. Auto tam zůstalo stát. Druhý den jsme půjčili kolo od Tondy a jeli pro ně.



Innocenti Mini Cooper, v pozadí Ludkův první Cooper S MK II



Ludkuv Cooper S z Prahy (vlevo), Mini 1275 GT, Řídký Brno, Šavel Olomouc, pak Brůha Liptovský Mikuláš



Začali jsme ho dávat dohromady v Brodsku u Přerova. Raritou bylo to, že pan Stýblo měl pražský číslo a 0-0. To už něco znamenalo. Od Stáni (Říhářka) Šavel vyžebrel ty široké desítky gumy z šestikolky tyrela. Nechal odlít hliníkový kola Dunlop, obul je na to a bylo hotový. Osmsetpadesátka, a jezdila jak o dušu.

Nějak jsme se seznámili s Mirkem Bruhou z Liptovského Mikuláše a v Brně jsme vyúčtovali Řídkého, který koupil přímo z výstaviště v roce 1974 GT 1275. To auto, jako druhý auto, koupil Šavel, všechno bylo na šrot, ale ten pán mu k tomu dal spoustu plechů. Byl jsem u toho, ale nevzpomenu si na cenu. Dvanáctipalcový kola, kotouče... Nastříkal je červenou alegráckou a 850 prodal do Liptovského Mikuláše.

Při cestách do Liptovského Mikuláše mi v Ružomberoku najednou pravý oko zašlhalo do sídliště a tam stál miník... Já hned pravej, na ruční brzdu a šup tam. „Čí to je auto?“ „Tatiana Bruskoloti.“ „Co to je?“ Slovenka, která si vzala Itala. Byl to Innocenti Mini Cooper. Kotouče, karburátory, cooper motor, krásná italská palubovka tachometr... Paní že s tím má problémy: hydraulik lehlej na stranu. Šavel říká: „není problém, máme originál kapalinu“. Byl to lih, se zeleným potravinářským barvivem, aby to mělo správnou barvu.

Zase jsme jeli do Ružomberoku, volného času tehdy byla fůra. Já v té době měl první Autobianchi a prodal jsem ho. Druhý bylo nastříkaný stříbrnou metalízou. A tak říkám paní: „Máte starou šunku budete s tím mít moc problémů, nechcete nový?“ A ona, že jo. S paní jsem udělal výměnu a odjel jsem Innocenti Mini Cooper 1971 a dostal jsem do-

platek dvacet tisíc korun československých. To bylo moje první mini, dvoukarburátorový, s posilovačem, s eskovým kotoučem. Šup a už jsem byl doma. Ale ještě Luděk – ten byl v té době na vojně.

R: Jak to bylo s tvým prvním autem?

LB: Pavel mě do toho zbláznil, že v Praze je volný Mini za pětadvacet tisíc, no tak jsme tam jeli. Byl to miník, který dřív jezdil kopce. Ale po kom byl to nevím, to bude vědět Pavel... no raritou bylo to, že z auta stál v garáži jen skelet a motor byl v paneláku asi v pátém patře. Ptáme se, co mu je? Oni že nic nic, že to normálně nastartovali v obyváku. To byla první třináctka.

PN: To bylo tak. Tys byl na vojně a jel jsi se mnou na sraz do Třeboně. A tam ses zbláznil do miníků. My jsme ho z Prahy přivezli, Tondovi padla brada a říká: „Ty vole, nejmladší a má nejlepší auto“. V Praze to bylo od nějakých bráchů... Byl to tím pádem druhý Cooper S, ale neměl papíry, ty byly jiné. Jen tak mimochodem: v roce 88 jsme s ním vyhráli Rallye Praha, absolutně. Tam nám chlap říká, hoši nemělo to tyrkysovou barvu? Mělo. To byl nejrychlejší cooper v republice...

To auto byla kastle, na kolech, byl motor, byla klikovka a tak... ale taky plná Avie náhradních dílů. Papíry byly rok výroby 61. Mezi tím jsme se poznali s Václavem Stuchlíkem z Pardubic, ten má papíry a auto rok výroby 59. V republice je miník z roku 1959!

Takže byl Šavel, byl Tonda, Luděk, Zdenek a já jsem měl Coopera. Ludkovo auto bylo v servisu na lak a mělo šišatý volant. Policajti



První moravský sraz – Plumlov 1984

byli na mrtvici, že auto s šišatým volantem v Olomouci jezdit nebude. Lak po reklamaci byl za 1200,- Kčs. Dále jsme potkali Honzu Ždárského z Mikulova, ten dělal v Rakousku. Měl miníka s třináctkou motorem. K němu jsme jezdili na rady a já jsem k němu odvezl ten Ludkuv motor. On říkal, hoši to není dobrý... on nám vlastně poradil, že hlavní šálky pasují ze žigula. Ostatní jsme stáčeli na menší. A toto auto skončilo v roce 92 na Vltavě. Papíry jsou stále 66-22. Takže jsme začali jezdit závody a Luděk dal k dispozici auto. První závod byl Rallye Tatry 87. To bylo Mistrovství Evropy a my jsme dojeli čtvrtí absolutně a první ve třídě. Pořád s Ludkovým hnědým autem a další a další závody. Říkal jsem si: co s Ludou, nemůžu jezdit pořád na jeho autě. Tak se v Praze od Strnady koupila kastle a z Dunajské Středky jsem dovezl to Innocenti, a Ludkovi jsme postavili MK III se stahovačkama. A původní se stalo jenom závodním.

R: Kdy jste se rozhodli udělat sraz na Moravě?

PN: První byl ve čtyřiaosmdesátém v autokempu Žralok na Plumlově, když měla Eliška dva měsíce. Přijelo asi patnáct aut a Ubl vlakem.

To vidím jak dnes, přijel Brůha ze Slovenska s Šavlovým bývalým autem, Stuchlík... vlastně ne, Brůha měl auto od Tondy s tím pravostanným řízením. Březina, Jirka z Bojkovic, měl krásný Innocenti, pak bylo koupený do Olomouce, dále Honza Ždárský z Mikulova, já, Tonda Peč a Šavel. No dvanáct nás tam bylo určitě, vlastně ještě ostraváci, bratři Červínkové.

Ještě se vrátíme k Vánočnímu autu, na který se Luděk nakonec díval z kasáren v Hodoníně. Tak jsme jeli do Hodonína a stavili jsme se v Bojkovicích pro Jirku Březinu. Ten ale dřív než měl Innocenti, tak měl Mini 1962, po nějakém farářovi z Veselí. Kastli jsem pak koupil já. Po letech jsem ji vyměnil s Honzou Krausem za kombíka MK I (je u Škubníka), zase po letech jsem ji od Krause koupil a zase po letech jsem ji prodal Váňovi. Papíry jsem koupil za šílenou cenu – dvoje povinné ručení, 280 korun celkem a měl jsem je.



Slovenský sraz Piešťany (zleva) – hrášková MK I (Tomáš Vondra), Countryman 1400 (Pavel Nejedlý), zelená MK I (Zdenek Váňa), Závodní Cooper S 970 (Pavel Nejedlý), Innocenti z Kravína ve Veroně (Pavel Nejedlý)

Všechno v Hodoníně fungovalo, od majitelů to kominík koupil, vyžebrel nějaký drát zdrátoval co se dalo a byl zpátky v Olomouci. Auto chvíli jelo, chvíli nejelo a tak to chtěl prodat. Pak to koupili Červinkové, ale mezi tím už měli od dr. Raka z Nového Jičína zelený Mini. S koupeným přijeli do Plumlova. Pořád jsme přemýšleli proč to jede, nejede... bylo to v nádrži – byla v ní kostra žáby. Ovšem ten člověk se pobláznil, že všechno přijde vyhodit, „dám tam budíky z letadel...”

Bob: 1992 byl plumlovské sraz, to přijelo patnáct aut z Rakouska, Hvezda a Ruhe Frau, byl to velicej sraz. Vilda, Ublové, Pavel Kohutka, Kohout z Hradce Králové (jeho Clubmana má Tlach), Kodl – ovšem s někým se svezl. Z Pardubic přijeli s Mini nějakí řezníci, dovezli nám dvě štangle salámu („řeznické“ Mini má dnes Bukovčák senior), že je dají kolovat, ale snědli je, spíš než je dali dokola.

R: Tak a teď přibyl Tomáš.

PN: Tak Tondovo auto od pana Vítámváse z blázince koupil nějaký Miro Bruha v Liptovském Mikuláši. Po pár letech koupil dalšího – celkom dobrý klabmen, tomu říkal – za

pětatřicet tisíc z Komárna. To byla rarita – rok výroby 1971, měl hydraulastic a měl všechny pístní čepy vyjeté na obě dvě strany a měl spotřebu 1:1 benzín s olejem, něco jako trabant.

Tehdy jsme jeli nějaký tajný závod z Olomouce někam na chatu a on přijel. A protože měl „celkom dobrého klabmena“ tak přestal jezdit s tím klasickým kulatým MK I minikem po Tondovi. Jenže jel od děvčice z Žiliny do Liptovského Mikuláše a po cestě trefil billboard a urval střechu. Ale protože v té chvíli spal na volantě, tak mu to neurvalo hlavu, ale auto bylo odrovnané. My jsme se Šavlem sedli do furgona a jeli jsme do Liptovského Mikuláše. Toho nabouraného „celkem dobrého klabmena“ koupil Šavel a Tomáš koupil tu MK I původně Tondovu. Stáhli jsme to zpátky do Olomouce a Brůha skončil s minikama... vlastně neskončil, protože Šavel mu prodal toho po panu Řídkým, 1275 GT.

Ještě mezi tím byl tady v Olomouci nějaký pan Filipovič, který se nezúčastňoval srazů, ale měl dva miniky. Spravil je, jednoho koupil z Jablonce nad Nisou ale takovým způsobem jako pan důležitý, měl na to peníze. Toho druhého koupil tak, že majitel chtěl deset



Jindřich Kalvoda a jeho Mini (vlevo – s Bobem), Závodní Mini s Ludkem Boleslavským a částí Pavlovy smečky

tisíc a on na to, zrušte ty papíry, takže on je zrušil a Filipovič minika MK I koupil za pět tisíc.

Tomáš to auto ze Slovenska spravoval minimálně pět let. Nebýt toho, že jsme tam tehdy přijeli, tak je dělá dodnes. Už měl všechno hotový a pořád: Ještě je třeba do toho dát motor... a to bude hokny a pořád kdesi cosí, měl z toho nervy. My s Ludkem jsme jeli okolo, rup, za půl hodiny měl motor v autě, za hodinu to auto jezdilo po Toveři a Tomáš stál a nechápal. A my na to, jak nechápeš? Za čtrnáct dní je sraz, tak dělej! A tak to auto vyjelo. Tomáš s ním jezdil dost let.

Hráškově zelená – to měl Tom. Na srazu na Bolevák, býval hroznej výměnnej obchod: například kardanový kříž za čtyři kuřata a tak. No a kdysi jsem na Bolevák něco dovezl, už nevím co. A to se hrozně líbilo nějakýmu němci s Pick-Upem. Ten s tím hliníkovým deklem na valníku. On to po mě chtěl, tu věc, otevřel dekl a měl tam čtyři nádherný Ateesky. Víš co, já to s tebou vyměním za ty ATS. Dal jsem mu tu věc a já měl kola. Přišel ke mně Dudák. Říká, já to jsou pěkný kola, ty bych moc chtěl. Tak já zase no a co za ně nabídněš. A Dudák, že má kombíka. Přijel Tomáš a chtěl toho kombíka. Říká, dobře Dudáku, vem si ATS-ky a usekni si z kombíka čumák, přijedeme pro něj.

Tomáš s Bobem dovezli k MK I, kterou Tomáš měl, ještě tohle shnilý auto. Bez motoru, bez rámu. Pak bylo rok u mě. Dělalí jsme mu kulatý předek, nový podlahy, rok jsme na tom dřeli. Jenže Tomáš chtěl Mini-Van, takže si nechal vyrobit boční plechy, zaplechoval si to a dal to na papíry MK II. Tak přišel k vanu. No a tu MK I od něho vzal Jirka z Jihlavy. Za zadní blinkry na kombíka. Jo, tak to celé bylo...



Na Vana se vezly taky nějaké plechy z Vídně. On tam chtěl i to okýnko do střechy, ale nakonec k tomu nedošlo, protože Hvezda je neměl. A tak je to do dneška. Mezi tím proběhlo Olomoucí asi patnáct miniků, nějaký Innocenti... To bychom se museli ještě vrátit k Sumovému autu atd. No ještě tu byl Karel Jirátko. Za komunistů dovezl dvě auta ze San Marína, To jsme čučeli. Ale vraťme se do Olomouce. Takže první velkej sraz – vlastně, Bobův návrat k minikům, je rok 1990.

Bob: Nějak jsme se potkali s Pavlem a já jsem zjistil o co jsem přišel. Bez toho se nedá žít, a protože auto jsem tenkrát prodal, tak jsem si říkal (jezdil jsem hodně do Německa) musím dovážet do Innocenti, které jsem viděl někde stát za 400 marek...

Jsou tady poslední čtyři piva!

PN: Když prodal Váňa Clubmana, přijel na sraz a znovu se zamiloval, podobně jako Bob. Stříbrné Innocenti 1,3 z Jablunkova, a hned ho koupil...

Zdenek pak prodal stříbrné Innocenti tomu druhému Michnovi z Frýdku Místku. Ale to není ten dnešní Radek Michna. Váňa chtěl za každou cenu MK I, tak jsem mu prodal kastli. S Ludkem jsme vyměnili všechny plechy a Zdenek si nechal nastříkat kastli tou správnou zelenou a na střechu anglickou vlnku. Po nějakých čtyřech letech auto zdemoloval o dvacet centimetrů vysoký obrubník a od Tondy koupil další kastli, že postaví nové auto, ale nedodělaný je prodal „Dlouhánovi“ do Prahy.

Pivo není!

Takže to je tak zhruba historie Mini na Olomoucku.



Malý krútiaci moment?

Nasledujúci článok pojednáva o ladení motorov s malým vŕtaním t. j. motory série A a A+ so zdvihovým objemom 848, 998 a 1098 ccm (inak je ich drivo najviac), ktorý bol uverejnený v Mini Magazine v májovom čísle v roku 1998. Mierne som ho upravil a doplnil. Časť o polomotore (blok, piesty, ojnice, klukový hriadeľ, zotrvačník, náhon vačkového hriadeľa), vačkovom hriadeľi a čiastočne aj o sacom a výfukovom potrubí je platná aj pre motory s veľkým vŕtaním. V ďalších článkoch sa pozrieme na motory s veľkým vŕtaním t. j. motory z Coopera S so zdvihovým objemom 1275, 1071 a 970 ccm. Taktiež si niečo povieme o výkone a so všetkým čo s tým súvisí, lebo často počujeme na zrazoch „odborne“ hovoriť o iks konských silách v motore

MALÝ KRÚTIACI MOMENT

Motory s veľkým vŕtaním nie sú jedinou cestou k vyššiemu výkonu. Keith Calver bližšie vysvetlí ako získať vyšší výkon z motorov s malým vŕtaním a dokáže, že nie vždy väčšie musí byť aj lepšie.

Časopisy sú plné vychválených výtvorov MINI všetkých možných foriem. Hoci všetky zvonku majú rôzne tvary, veľká časť z nich má jednu vec spoločnú – sú poháňané motorom, ktorý má pôvod vo verzii 1275 ccm.

Mnoho rokov ovocie úspechu znú motory s veľkým vŕtaním. Následkom čoho väčšina ladičských firiem, článkov a „ladičských biblií“ sa sústreďuje na uvedený motor. Na druhej strane nie každý chce alebo si môže dovoliť motor s veľkým vŕtaním. Na začiatok musíte zaplatiť viac, nakoľko prestárly motor s malým vŕtaním vám na výmenu nezoberú a tak platíte niečo medzi 75 až 145 libier (5000 až 10.000 korún). Aj šrotoviská sa značne „umúdrili“ a v poslednom čase sú aj tam ceny vysoké.

Prihladnuc na hore uvedené a na moje skúsenosti zo seriálu Mini Miglia, kde som

niekoľko sezón jazdil, myslím, že je na čase urobiť to, čo nebolo urobené už po mnoho rokov – pozrieť sa čo sa dá urobiť s väčšinou motorov namontovaných do našich škatúl na mydlo. Väčšina z ďalej uvedeného môže byť aplikovaná od motora 850 ccm až po 1100 ccm. Výsledok bude menej citelný na 850-ke a pri 1100-ke bude jazda príjemnejšia s mierne zvýšeným krútiacim momentom.

POHLAD DOZADU

Krátky pohľad dozadu do histórie nám odhalí potenciál malého motoru. V úplných začiatkoch prvé jednodobý motorové 998 ccm motory dávali výkon 38 konských síl a 52 libier na stopu krútiaceho momentu. Toto sa menilo počas rokov veľmi málo, aj keď bol uvedený motor A+, parametre sa zmenili na 40 konských síl/50 lb. ft. – nie zlé, ale trochu astmatické. Uvedením typu Cooper s motorom 998 ccm parametre vyrástli na 55 konských síl/57 lb. ft. Celkom slušné zvýšenie, ktoré bolo dosiahnuté malou zmenou časovania ventilov, montážou dvoch 1.25 SU karburátorov a hlavy s väčšími ventilmi a kanálmi.

SORTIMENT PIESTOV

Katalógové číslo	Kompresný pomer	Počet piestných krúžkov	Objem misky v hlave piesta	Typ piestneho čapu	Poznámky
20770	8,3	4	6 ccm	plávajúci	Základný typ piestu s miskou, vhodný do 6000 otáčok za minútu
20754	9,6	4	plochý	plávajúci	Výborný cestný piest. Pri výbruse valcov umožňuje ľahké zvýšenie kompresného pomeru
20950	9,6	3	plochý	plávajúci	Najlepší piest s plávajúcim piestným čapom. Vydrtí do 8000 otáčok
22462	10,3	3	plochý	nalisovaný	Silný piest s dobrými krúžkami, vhodný do 7500 otáčok
22464	8,3	3	6 ccm	nalisovaný	Ako predchádzajúci

Uvedené sú piesty od firmy Hepolite. Piesty od firmy Rover boli vylúčené kvôli svojej cene a faktu, že sa predávajú len v štandardnej veľkosti a v nadrozmere +0,020 palca

Tak tu ležia korene na zvýšenie výkonu, ktoré boli ďalej rozvinuté Johnom Cooperom, keď značka Cooper bola vzkriesená v roku 1990 v podobe špeciálnej edície Cooper 998. Údaje o výkone vyrástli pomocou ešte menších modifikácií na 64 konských síl! Aby sme boli v obraze, neskoršia verzia 1275 ccm Coopera s jedným karburátorom mala nasledovné parametre: 61 konských síl/61 lb. ft – trocha krok nazad?

Hlavným rozdielom medzi podobným výkonom vyprodukovanými dvoma motormi s rôznou veľkosťou je spôsob ako je výkon produkovaný. Veľké motory vyrábajú výkon „ľahšie“ a tak sú v prevádzke „lenivejšie“. Naopak menší motor musí pracovať „tvrdšie“. Toto nie je problém, nakoľko malé 998 ccm motory takýto spôsob prevádzky priam milujú! To je celá história a vysvetlenie ako sa vyrába výkon, teraz je čas pozrieť sa, ako to všetko funguje.

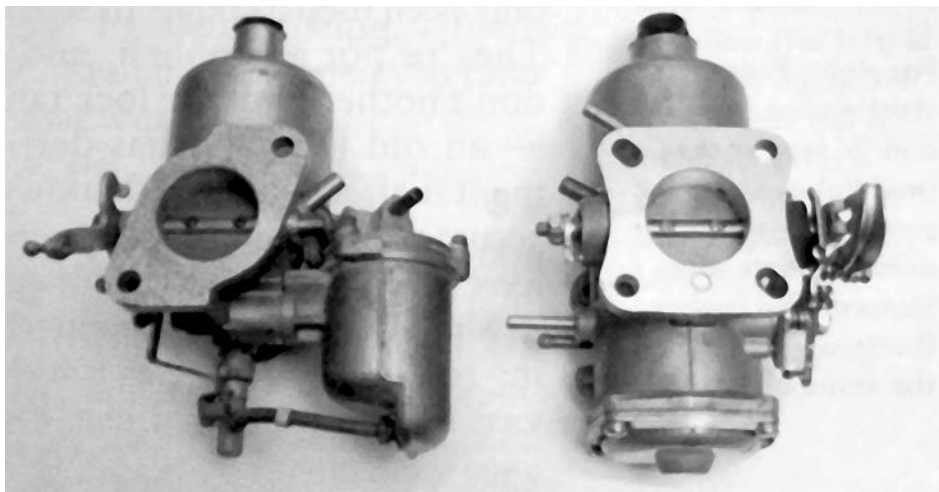
ZDROJ SILY

V zásade máme k dispozícii tri skupiny, ktoré najviac ovplyvňujú výkon motora – hlava valcov, vačkový hriadeľ a „dýchacie cesty“ (výfukový a sací systém). Existujú samozrejme aj ďalšie skupiny, ktoré majú vplyv na charakter motora a nesmú byť ignorované. Ani ich nebudeme, a tak sa na ne pozrieme ako na prvé. To, čo máme na mysli, je od-

ľahčenie pohyblivých komponentov. Vo všeobecnosti neovplyvňujú maximálny výkon, ale podstatne ovplyvňujú ako ho dosiahnuť. Čím ľahšie sú komponenty, tým rýchlejšie budú akcelerovať a následne tým aj celé auto. Bohužiaľ odľahčenie je veľmi drahé.

To o čom tu hovoríme je „polomotor“ – blok, klukový hriadeľ, ojnice, piesty, náhon vačkového hriadeľa a komplet zotrvačníku. Absolútne nič zlého nie je na štandardnom polomotore, jedine fakt, že je značne predimenzovaný. Preložené pre laika to znamená, že je ťažký. Pojednávať tu o motoroch pre použitie na bežných cestách, je potrebné pri rekonštrukcii takého motoru len vhodne prebrúsiť čapy klukového hriadeľa (zabezpečiť to lineárnosť – rovnosť, rovnobežnosť čapov hriadeľa), urobiť výburs valcov a nakoniec vykonať starostlivú montáž. Odľahčenie zotrvačníka pomáha, ale je spojené s veľkými výdavkami pre vašu peňaženku. Zvlášťne vyvažovanie tiež nie je nutné, ak použijete väčšinu komponentov bez úprav, nakoľko tieto sú vybrané a vyvážené v továrni – všetko prijateľné pre 90% času prevádzky motora na bežnej ceste.

Valce musia byť vybrúsené podľa údajov výrobcu piestov, hoci ja obvyčajne pridávam navyše 0,001 palca, čo umožňuje voľnejší pohyb piestov a rýchlejšie „vytáčanie“ motora do vysokých otáčok. Opýtajte sa mlá-



Najlepší je karburátor SU 1,5 palca (vľavo) pre väčšinu cestných verzí motora, typ HIF 44 (1,75 palca) dá lepší výsledok len s upravenou hlavou valcov 3. stupňa

dencov, ktorí budú robiť výbrus, akú brúsku používajú. Ak je to typ, ktorý sa uchycuje na hornú plochu bloku, nech premerajú vzdialenosť od tejto plochy po rámové ložisko na oboch koncoch. V prípade, že vzdialenosti sú rôzne, je potrebné najskôr zbrúsiť hornú plochu bloku. Výber piestov je vcelku limitovaný, ale väčšina má prijateľnú cenu.

Čapy kľukového hriadeľa si nechajte prebrúsiť na „strednú toleranciu (vôľu)“ ako hovoria strojníci. To je priemer čapu medzi najväčším možným priemerom čapu – vôľa je príliš malá, ložisko je tesné (zničí sa panvička ložiska) a najmenším možným priemerom čapu – príliš veľká vôľa zničí čap aj panvičku (opisuje sa, a v skutočnosti je aj počuť, ako rachot ojník).

Pokiaľ sa nechystáte vytvrvať točiv motor nad 6000 otáčok za minútu nie je potrebné kľukový hriadeľ prevíťavať (dutý hriadeľ), ani tepelne spracovávať. Prevíťanie je skutočne potrebné, len keď motor bude dlhodobo prevádzkovaný v oblasti otáčok nad 7000 ot/min. Výmena skrutiek rámových ložísk nie je potrebná, ak boli použité iba dva razy. Sú bezproblémové a neobťažujem sa s použitím poistných podložiek – stará myšlienka, ale má škodlivý účinok na presnosť uťahovacieho momentu. Nepoužívajte žiadny lep na závit, len malú kvapku oleja.

Podobný príbeh o ojniciach. Sú dobré pre prevažné použitie na ceste, ale ich odľahčenie okolo oka ojničného ložiska zníži ich hmotnosť a pomôže pri akcelerácii. Ako samozrejmosť vždy používajte nové skrutky na ojnicné ložiská. veľmi vám doporučujem neskorší typ z motora A+ pri generálke motora (súčiastka s katalógovým číslom CAM6126). O mnoho lepšia skrutka ako pôvodné, staršie typy a nepotrebuje poistné podložky. Opäť žiadny lep na závit, len kvapka oleja. Tak sme rozpitvali polomotor a hor sa na zaujímavé kusy...

HLAVA VALCOV

Čiastočne upravená hlava vždy zlepši výkon, dobrá hlava ešte viac. Všetky testy, ktoré som doteraz vykonával hovoria takto: hlavy „1. stupňa“ za svoju cenu dávajú málo, výraznejší výsledok dostanete z kategórie hláv „2. stupňa“ a hlavy „3. stupňa“ dajú za vloženie peniaze najviac efektu vo výkone. Niektoré firmy ponúkajú hlavy „4. stupňa“ a dokonca „5. stupňa“. Tieto musia mať obrovské ventily – bohužiaľ kanály sa nedajú urobiť dostatočne veľké, aby mohli napájať takéto monštrá, následne veľmi malý prírastok výkonu za extra peniaze.

Bez sporu najlepšia hlava na použitie bez úprav je z typu Cooper 998. Na nešťastie tie-

HLAVY VALCOV

Typ	Priemer sacieho ventilu (palec / milimeter)	Priemer výfukového ventilu (palec / milimeter)	Objem spaľovacieho priestoru (ccm)	Poznámky
2A628	1,0625 / 27,09	1,00 / 25,50	24,5	Štandardné hlavy, prvé dve sú z motora A, tretia z A+. Nič moc čo sa týka výkonu, ale spotreba paliva je najnižšia
12A1456	1,0625 / 27,09	1,00 / 25,50	24,5	
CAM4180	1,0625 / 27,09	1,00 / 25,50	24,0	
1. stupeň	1,0625 / 27,09	1,00 / 25,50	24,0	Upravené kanály pre lepšie prúdenie plynov
2. stupeň	1,218 / 31,06	1,00 / 25,50	24,0	Väčšie sacie ventily, upravené kanály
3. stupeň	1,25 / 31,875	1,04 / 26,52	24,0	Berte ju, najlepší výkon za vaše peniaze
12G202	1,156 / 29,478	1,00 / 25,50	26,1	Štandardná hlava Cooper 997 a 1098 ccm motor Mini Clubman a Mini Special, lepšia ako štandardná hlava z 998 ccm motora
12G206	1,218 / 31,06	1,00 / 25,50	28,3	Cooper 998, bez modifikácií zodpovedá stupňu 2.5. Potrebuje na dosiahnutie správneho kompresného pomeru zbrúsiť o 0,08'' / 2,0 mm
12G295	1,218 / 31,06	1,00 / 25,50	28,3	
2. stupeň	1,25 / 31,875	1,04 / 26,52	28,3	Výborná cestná hlava, potrebuje zbrúsiť o 0,08 palca
3. stupeň	1,25 / 31,875	1,0625 / 27,09	28,3	Najlepšia cestná hlava, tiež potrebuje zbrúsiť

Ak si chcete skontrolovať hlavu vo vašom Mini, stačí ak opatrne, aby ste si nepoškodili korkové tesnenie, demontujete vrchnák na hlave valcov po povolení dvoch skrutiek (vyzerajú tak, aj keď v podstate sú to matice). Handričkou opatrne vyčistíte čierny povlak na hlave v strede a tam nájdete odliate jedno z hore uvedených čísel a vo väčšine prípadov slovo MOWOG – názov firmy, ktorá odlievala hlavu

to sú v súčasnosti veľmi vzácne, dobré použiteľné kusy sú drahé. Ďalšou v poradí je hlava z typu Cooper 997, z Mini Clubman a Mini Special t. j. 1098 ccm motor, je o čosi lepšia ako štandardná hlava z 998 ccm motora. Keď upravíte štandardnú hlavu, môžete odstrániť veľa základných nepresností. Skontrolujte nižšie uvedenú tabuľku.

Taktiež je možné namontovať na malý motor hlavu 12G940 z 1275 ccm motora. Počul som to od mnohých, ktorí sa pova-

žuju za Mini „odborníkov“. Bohužiaľ sa zdá, že pozabudnú upozorniť, aké to má negatívne stránky. Výfukové ventily pri pohľade zhora presahujú mimo valcov a ak majú väčší maximálny zdvih ako je výška spaľovacej komory budú sa dotýkať bloku pri plnom otvorení ventilu a to všetko pri použití prachobyčajného štandardného vačkového hriadeľa. A tak potrebujete vyfrézovať do bloku „vrecká pre výfukové ventily“ – drahá operácia. Taktiež kanály pre chladiacu vodu pozdĺž prednej

OPDORÚČANÝ VÝBER VAČKOVÝCH HRIADELOV

Katalógové číslo	Časovanie d ventilov sací a výfukový		Uhol otvorenia ventilov	Zdvih vačky (palec)	Poznámky
88G229	16 / 56	51 / 21	252	0,250	Originál Cooper 997, výborná do mesta, použiteľný rozsah otáčok motora do 6000 otáčok / minútu
MD256	21 / 53	53 / 21	254	0,256	Moderná verzia hore uvedeného
CAM6648	16 / 56	59 / 29	252 / 268	0,252	MG Metro, dobré výsledky v mierne upravených malých motoroch, použiteľné otáčky do 6500 ot./min
MD266	24 / 56	61 / 29	260 / 270	0,264	Radikálnejšia vačka, ale potrebuje upravenú hlavu 3. stupňa, použiteľné otáčky 1200–6700
KC600	31 / 71	71 / 31	282	0,288	Najlepšia cestná vačka tam, kde potrebujete maximálny cestný výkon, rozsah otáčok 1500–7000
HR270	37 / 71	71 / 37	288	0,288	Ako predchádzajúca, dáva pár konškových síl navyše vďaka väčšiemu uhlu otvorenia ventilov
Pre porovnanie: štandardné vačky					
8G712	5 / 45	40 / 10	230	0,220	850 a 998 ccm motor ako pri hlavách, výkon nič moc, spotreba najnižšia
CAM4717	9 / 41	49 / 11	230 / 240	0,220	998 ccm A+ (roky 1980–1992)
AEA630	5 / 45	51 / 21	230 / 252	0,220	Cooper 998 a 1098 ccm
MD256, MD266 a KC600 sú vačkové hriadele od firmy Kent Cams. Časovanie ventilov znamená nasledovné: pri sacích ventiloch prvý údaj znamená uhol otvorenia sacieho ventilu pred hornou úvratou a druhý údaj uhol zatvorenia sacieho ventilu za dolnou úvratou, pri výfukových ventiloch prvý údaj znamená uhol otvorenia výfukového ventilu pred dolnou úvratou a druhý údaj uhol zatvorenia výfukového ventilu za hornou úvratou					

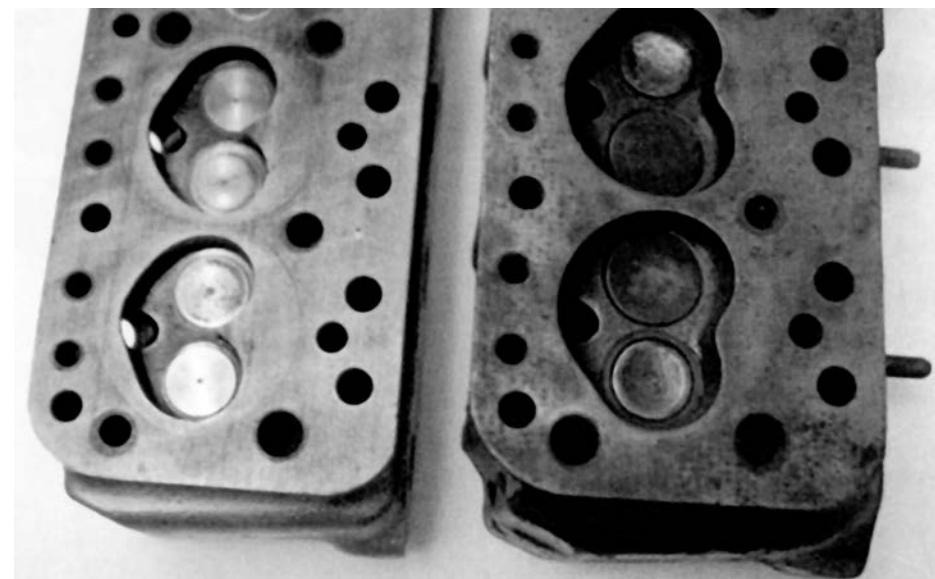
strany nesúhlasia presne s blokom, tieto potrebujete zaslepiť a prevrátiť nanovo. Preto rozmyšľajte dlho a tvrdo predtým ako sa dáte na takúto cestu.

VAČKOVÉ HRIADELE A VAHADLÁ

Existuje hranica maximálneho výkonu pre každý motor bez ohľadu na to ako starostlivo ste ho urobili alebo akú účinnú hlavu máte. Táto hranica je spojená s „dýchacími cestami“ a taktiež s vačkovým hriadeľom. Tajomstvo získania skutočne dobrého využi-

teľného výkonu z motoru 998 ccm je nepodať sa šialenému pokúšaniu z profilov vačiek. Športové vačky vám dajú využiteľný interval otáčok motora o mizernej šírke s hororovými nízkymi otáčkami a so všetkým čo s tým súvisí – zlý voľnobeh, zvýšené emisie CO, NOx a HCM. Starostlivo prihladnite na tieto fakty v uvedenej tabuľke.

Štandardná jednoradová refaz (simplex) náhonu vačkového hriadeľa je dobrá pokiaľ je vybavená napínačom ako majú motory A+, ktorý kompenzuje vyťahovanie (predlžo-



Pre vyšší výkon je upravená hlava valcov (vpravo) o mnoho lepšia ako štandardná (vľavo). Najlepšie výsledky z pohľadu obstarávacej ceny a výkonu dáva upravená hlava 3. stupňa

vane) reťaze. Na druhej strane napínač sa šmýka po reťazi, čím spotrebúva časť výkonu. Výmena za dvojradovú (duplex) je vhodnejšia, ale nie zásadne nutná pokiaľ nebude normou vytáčanie motora nad 6000 otáčok za minútu. Čím ľahšia, tým lepšie. Výborné sú sady s ozubenými remeňmi, ktoré sú na trhu – vysoká cena.

Veľa sa hovorí o vahadlách, ale jediné čo chceme povedať: vyvarujte sa vysokozdvihových typov t. j. pomery 1:1,5 a viac. Vahadlá vyrobené spekaním práškovou metalúgiou (typ A+) sú veľmi presné, poskytujú vhodný zdvih ventilov a vydržia do 6000 otáčok za minútu. Z množstva testov najlepší pomer vyzerá byť 1:1,3. Aby ste ho dostali, použite staré kované vahadlá z motoru 1275 ccm (ťažko ich nájsť a potom určite budú potrebovať generálku – a to nie je lacné) alebo si obstarajte sadu krásnych vahadiel v „S“ štýle od Mini Spares Centre (katalógové číslo 12G1221). Úplne najlepšia je sada vahadiel s valčekom na konci, tieto sú však prekliate drahé!

„DÝCHACIE CESTY“

Aby sme umožnili malému motoru naplniť si „plúca“ a vydýchnuť potrebujeme vhod-



Lisované vahadlo (hore) a kované vahadlo z typu Cooper S (stred) sú pre výkon najlepšie, ale dnes sú bohužiaľ vzácné. Štandardné vahadlo vyrobené spekaním technológiou práškovej metalúrgie (dole) vám urobí tú istú službu



Zberné výfukové potrubie Cooper Freeflow je ako stvorené na zvýšenie výkonu, ale ak cena nie je pre vás problém, kvalitné LCB je neporaziteľné

né sacie/výfukové potrubie. Bez debaty najväčšie zvýšenie výkonu za investovanú libru či korunu poskytuje vhodná „ladiaca sada 1. stupňa“. Sada zvýši výkon o 20% a krútiaci moment o 12% oproti štandardu. Na sady hlásajúce vyššie čísla treba pozeráť s po-dozrením. Sada by mala obsahovať účinné sacie potrubie z ľahkej zliatiny, zberné výfukové potrubie v štýle Cooper Freeflow (voľné tečenie), výfukové potrubie s priemerom 1,75 palca, výmennú vložku K&N do vzduchového filtra, správnu ihlu do karburátora a všetky potrebné tesnenia a fitin-gy. Toto je vždy optimum, sady s inými sú-čiastkami ťažko budú lepšie. Výmena plas-tového telesa vzduchového filtra s vložkou K&N za valcový alebo kuželový K&N filter sotva zvýši výkon, ale výrazne zvýši sací hluk

a môže spôsobiť vážne problémy s boha-tosťou / chudobnosťou zmesi, pokiaľ táto sada nevidela testovanie na stoličnici.

Osobne doporučujem výfukový systém RC 40, ktorý je dostatočne účinný pre kaž-dé Mini určené pre prevádzku na verejných cestách. Vyvarujte sa všetkého, čo má väčší priemer (t. j. 1,75 palca), lebo toto má re-dukčný efekt na výkon. Ak chcete mier-ne „pretekárskejší“ zvuk, siahnite po potrubí s jedným tlmičom hluku. Niektoré výfukové potrubia sú robené viac pre estetiku na úkor účinnosti.

Do zberného výfukového potrubia iného ako typ Cooper Freeflow sa neoplatí investo-vať, výnimkou je perfektné LCB (Long Centre Branch), po našom teda DSV (Dlhá Stredná Vetva) s malým priemerom vetiev, ak máte rally vačkový hriadeľ t. j. s uhlom otvorenia ventilov nad 270 stupňov investujte do LCB so stredným priemerom vetiev.

Pre väčšinu cestných Mini použite karbu-rátor SU 1,5 (t. j. HS 4 alebo HIF 38). Karburátor SU 1,75 (t. j. HS 6, HIF 44) dá lepšie výsledky jedine v spojení s hlavou valcov 3. stupňa a vačkovým hriadeľom, ktorý má uhol otvore-nia ventilov väčšiu ako 270 stupňov. Typ HIF je lepší ako HS, ale aj sa komplikovanejšie nastavuje. Neštrácajte čas a peniaze s kar-burátormi Weber, výhra vo výkone je malá vzhľadom na minulé peniaze a problémy s úpravou priečky medzi motorovým priestorom a kabinou.

ZÁVER

Prachobyčajný motor 998 ccm v dobrom stave má výkon 38 konských síl. Namon-tujte vhodnú „ladiacu sadu 1. stupňa“ a máte 45 konských síl. Kombináciou hlav a vačkových hriadeľov uvidíte použiteľných 55–65 konských síl. Dobré spravený motor s vačkovým hriadeľom KC 600 alebo Pi-per 270, s hlavou valcov 3. stupňa, s kar-burátorom SU HIF 44, s vahadlami 1:1,3 a vhodným sacím/výfukovým potrubím sa do-stane na hranicu 75 konských síl. A pamätaj-te: jednokarburátorový Cooper 1275 má iba 61 konských síl, Cooper 1275 s jednobodo-vým vstrekovaním 63 konských síl a dobrý Cooper S 1275 Mk.I-III. má 76 konských síl!

Juraj Bukovčák



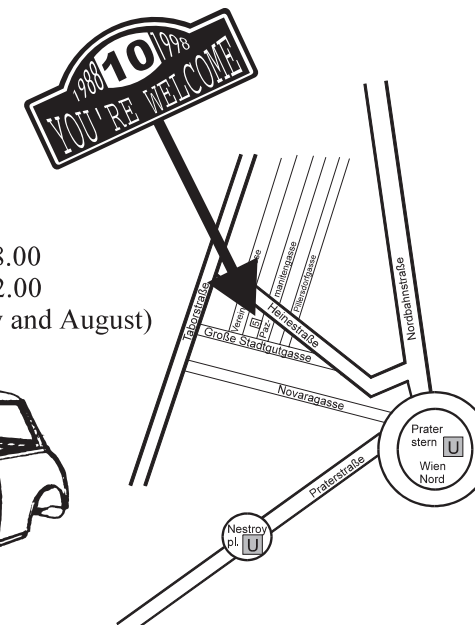
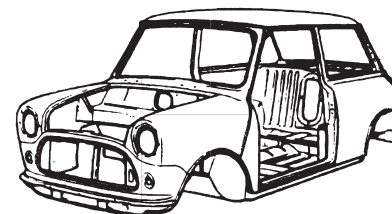
- Spare parts, new, used, budget or genuine
- Accessories and competition parts
- New and used Minis
- Performance tuning
- Full workshop facilities
- John Cooper Depot
- Mini Spares Centre stockist

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



Finský klub Flying Finns pořádá v roce 2000 mezinárodní setkání v Laponsku v termínu 8.–12. června 2000

Jak se dostanete do Saariselkä

Letadlem: 90 minut letu z Helsinek na letiště Ivalo, pak asi 30 minut autobusem

Vlakem: nočním rychlíkem z Helsinek dojedete (spolu s autem) do Rovaniemi. Odtud tři hodiny po ose nebo autobusem do Saariselkä. Vlak má trojlůžková kupé

Vlastním autem: z Helsinek asi 1.200 kilometrů na sever, zhruba dvanáct hodin jízdy

Informace: non-stop info na telefonních číslech

+358/9/7075700 (finské dráhy),

dále +358/9/123577 (Viking Line Helsinky),

+358/203/74552 (Silja Line),

+358/9/818800 (Finnair),

+358/9/18261 (Finland Travel Bureau)

Centrum srazu je v hotelu Tunturi v Saariselkä. Hotel zajišťuje celodenní stravování (Grill-Pizzeria) – velký výběr různých druhů pizzy, hamburgerů, salátů, teplých i studených kuřecích křidel, studené pivo, cider a víno.

Vlastní akce: k největším atrakcím bude patřit motocyklová show. Saariselkä je základem milovníků přírody a nádherných scenérií Laponska. Můžete zde provozovat spoustu exteriérových sportů – lezectví, jumping, slézání do kaňonů... a samozřejmě vše se svými přáteli Mini.

Společenské setkání: salónek pro 30 osob přímo v budově recepce, další salónek v ostatních budovách. Aktivní hosté mají k dispozici cyklistické stezky, horolezecké trasy,

můžete hledat finské poklady rýžováním zlata či zkusit si jak žili severští indiáni.

Hotelová restaurace: je schopna obsloužit až 1.500 hostů, dále budete mít k dispozici taneční vinárnu „Siula“, grill-pizzerii „Pirtti“ a noční klub „Saloon Lutto“ s hernou. Relaxovat můžete 200 metrů od hotelu u squashu, tenisu nebo badmingtonu a volejbalu. Můžete do sauny, bazénu, solária a na masáže.

Hotelový komplex: sestává ze čtyřech samostatných budov pojmenovaných po zvířatech typických pro Laponsko. Mají celkem 104 dvoulůžkových pokojů. Všechny pokoje mají vlastní koupelnu, toaletu, TV a telefon, hoteloví hosté mohou využít non-stop sauny.

Apartmány: pro 2–10 osob, celkem 56 míst. Všechny mají jednu a více ložnic, společenský pokoj, kuchyň, koupelnu, saunu, TV, telefon, balkón. Některé mají vlastní ohniště, k dispozici je též luxusní sauna.

Rezervace ubytování: přímo v hotelu Tunturi na adrese:

Saariselkä Tunturihotel

Saariselkä

PO BOX 4; FIN-99831

tel.: +358/16/681501

fax: +358/16/668771

e-mail: myyntipalvelu@saariselan-tunturihotelli.fi

web: www.saariselantunturihotel-li.fi



Vlastní program srazu: Od čtvrtka 8. června je možno se v hotelu Tunturi registrovat. V pátek odpoledne klubové akce, večer společná párty. V sobotu klubové dopoledne, odpoledne, večer tradiční „Christmas dinner“, přijde sám Santa Claus, pak Holly party... V neděli v podstatě to samé, pro vytvářce pak ještě v pondělí. Nicméně třeba dodat, že program jistě nabyde konkrétnější podoby, to, co mám k dispozici je jakýsi kompilát z internetu a z propagačního materiálu hotelu, který nám finští kamarádi zaslali.

Ted to nejdůležitější – ceny: registrační platek 295 FIM na osobu (včetně sobotní večeře). Pokoj v hotelu 150 FIM na osobu a den ve dvoulůžkovém pokoji. Děti do 16-ti let platí polovic. Hotelová cena se rozumí včetně snídaně a večerní sauny. Stanování 60 FIM za osobu, nicméně se nedoporučuje. Po konzultaci jsem přišel na to proč. Letní finské večery jsou komářími reji a vydrží je pouze otrlí jedinci. Pro úplnost třeba dodat, že kurs finské marky se motá mezi pěti a šesti českými korunami.

Do 8. června 2000 je relativně hodně daleko, nicméně zima uteče jako voda. Městečko

Saariselkä je za polárním kruhem asi 500 kilometrů na západ od Murmansk, z čehož plyne jedna cesta tak asi 3.500 kilometrů.

Jelikož jde o výlet přece jen trochu náročnější než byl na Silverstone 1999, uvažujeme o tom, že bychom pro ty, kteří se chtějí účastnit, ale nechťejí se škobrtat se svým Mini takovou dálku, zorganizovali něco jako tematický zájezd.

Protože nemá smysl hnát se přes celou Evropu na týden, chtěli bychom zůstat v severském soustátí tři až čtyři týdny, a to takto: první týden na akci v Saariselkä, druhý týden přejet do Norska na Hammerfest, potom severským pobřežím Norska na Lofoty a nakonec západním pobřežím na nějaký trajekt do Dánska, Německa a domů.

Na celý projekt je sice času dost, ale chceme ověřit zájem o takový výlet. Pokud máte chuť se příští rok zúčastnit zájezdu do severních zemí, ozvěte se na adresu e-mail: info@mini.cz nebo písemně na adresu: Mini Club; Jiří Tlach; PO BOX 63; 604 63 Brno. Podle počtu účastníků bychom zvolili dopravní prostředek (autobus, minibus, dodávka...) a také cena bude samozřejmě nižší, čím více zájemců bude.

–jit–

Pokud máte zmatek v číslování srazů brněnského Austin Clubu, vězte, že ten chybějící (pátý) byl v autokempu Borová u Poličky 3.–5. září 1999. Přijeli jsme velmi pozdě v sobotu večer. U ohně pak zbylo jen zdravé brněnské jádro a Pánovi z Bechyně. –jit–

V. BRITISH CARS OWNERS MEETING

Byl to sraz 3.– 5. září 1999 v campingu BOROVÁ mezi Hlinskem a Poličkou. Přijelo asi čtyřicet aut – Allegra (nejvíce), Mini, Rover, Metra, Triumph Spitfire a „Taxík“ jako vždy. Byla ostuda. Polovina lidí zůstala venku a odmítala zaplatit parkovné za vjezd do areálu, kde byl k dispozici mimo jiné krásný bazén, sprchy, WC, ohniště, kuchyň, ledničky... a podobně. Prostě 50.– Kč bylo moc nebo co. Příště určitě udělám sraz na parkovišti u nádraží – a nic neplatit nebudeme.

Ne, vážně. Všichni platí za vstup do kempu tak jako se platí vstup na koupaliště (bylo hezky), které je součástí kempu. Nikdo si nenechá rajtovat trávu, ničit plastové židle a stoly zadarmo, nedá k dispozici dva altány – kdyby přišlo – atd. Prostě chtěl jsem to udělat lépe než ve stoje v Jedovnicích, kde nic kromě WC nebylo.

Ke srazu – v pátek jsme byli v „Šenku nožře Dobrotý“ v Poličce k naší velké spokojenosti. V sobotu dopoledne v kempu, v poledne vyjížďka do Litomyšle. Bylo hezky a památek dost (celé město pod ochranou Unesco), poté zpět do stylové hospody u kempu, později večeře, bazén a večer u velkého ohně. Zábava byla náramná až do rána. Letos to tam uděláme asi zase. Kdo si chcete prohlédnout kemp ať zabrowsí na <http://www.camp.cz/borova>. Autokemp je mimořádně hezký a jezdit tam málo čechů (tušíte co mám na mysli). –M–

Historie Mini

Juraj Bukovčák slíbil, že zveviduje svoji „Historii Mini“, doplní obrázky, tabulky a další důležité údaje a do konce roku snad nachystá celý soubor k vydání. Uvažujeme o jeho „knižní“ podobě včetně nabídky pro širší distribuci. Jinak totiž nemá smysl jej vydávat. Pokud k tomu máte alespoň nějaký názor, prosím pište! Náklad pod dvě stě kusů totiž nemá smysl! –jit–

Naše noviny o Mini

Pro „chodící encyklopedie“ musí být utopením pročitat všechny nesmysly, které se v poslední době ne téma Mini vyrojily. Nebyl snad plátek okresního významu, který by si alespoň neomocil péro o Alexandra Issigonise a jeho nejznámější výtvar. Pravda, úroveň příspěvků byla velmi různá. Ach jak jsem, blázen, pěnil nad článkem v MF Dnes kdysi v březnu či dubnu – opravdu se mi nechce jej hledat, nemá to smysl.

Ještě v létě, před odjezdem na Silverstone jsem se snažil alespoň největší bláby de-mentovat, ale pro novináře je každá zpráva (byť sebenesmyslnější) otištěním vyřízená, a vracet se k ní nikdo nebude (leda by to byla nějaká politická aférka).

Pro ty, kteří sbírají vše, co se o Mini šustne přikládám neúplnou sbírku článků, které se mi povedlo zachytit. Za mnohé exempláře děkuji paní Anastázii – ta ví snad o všem.

Lavinu patrně spustil Pavel Biskup v Mladém světě (27. ledna). V podstatě jde o komentář ke spekulacím o novém Mini.

Adam Maršál spatlal v příloze Lidových novin (7. dubna) to, co vyčetl z reklamních prospektů s nelichotivým hodnocením německého Autoreportu – výsledek žalostný.

Auto moto a sport – jakási česká odnož tradičního německého motoristického časopisu – v čísle 7 (červenec 99) hodnotí Mini z pohledu jeho čtyřicetileté historie. Článek Antonína Šarovce nechť okomentují jiní, na jeho vzniku jsme se dost podstatně podíleli.

Letní produkci jsem nesledoval, nicméně na podzim se roztrhl pytel tam, kde by to člověk nečekal.

25. listopadu se oťel Blesk! To, že se nedokáže pan Biskup (viz MS z ledna!) zorientovat v propletenosti anglických automobilek v šedesátých letech asi nepřekvapí.

Vcelku neurážející je osobní vzpomínka na Mini od Miroslava Gomola v magazínu Oldtimer č. 10 (říjen 1999)

Autotip č. 24 (prosinec 1999) neurazí, Jindřich Lasík je patrně v obraze. Snad jen jeho „Hydroelastic“ vzbudí u zasvěceného úsměv.

Najdete-li další perly, napište!

–jit–

Inzeráty posílejte na adresu redakce nebo na internetovou adresu
e-mail: inzert@mini.cz

Prodám

- Cokoliv na Austin Allegro, Austin Princess 1.8, 2.0. I nové díly.
Martin Buzek; tel. 05/41215330,
e-mail: buzek@agfoods.cz
- Na Austin Allegro litá kola, výroba Československo, šestiřídové 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
- Austin Allegro 1500 Super
Vladimír Vihňák; Velké Bílovice,
tel. 0627/346164
- Rover MINI r. 96 najeto 39. tis km, modrá metalíza, bez vady. Cena 150. tis Kč
Merklová; Rabasová 1459, 274 01 Slaný, tel. 0314/521378
- ROVER 114 GTi, černá barva, najeto necelých 70. tis. km, spojery kolem boků a vpředu, auto je k vidění v obci Hradčany u Poděbrad. R. v. 1992, el. okna, alarm, imobiliser, DO centrální zamykání, litá kola. Cena 10 tis. Kč, nebo přenechám leasing (42000.– + 33 splátek po 2186.– Kč). Servis zajištěn v Austin Rover servisu v Brně
Petr Skopec;
tel. 0603/472563,
e-mail: dobrodruh@ujmail.cz
- Austin Allegro 1500 super + stejný vůz na ND + Austin Allegro coupé 2 dvéřové s motorem 1500, tj. tři vozy, z toho dva denně pojíždě (coupé rarita!), ihned a vše dohromady = cena 15.000.– Kč. Množství dalších ND přidám. Auto přihlášeno v klubu, prodám do dobrých rukou
Kostečka; Ždár nad Sázavou,
tel. 0603/863856
- Od září je k mání Austin MINI 1000 červenobílá barvy, nové tlumiče, litá kola, po GO, nové náplně, filtry. Interiér v červené kůži. STK, emise do července 2001
tel. 0603/93 92 44,
e-mail: max5@umaxe.cz

- AUSTIN MONTEGO 1.6 HL sedan, zachovalý, r. v. 1985, 130 tis. km. slušný tm. červený lak, nové brzdové destičky, nová přední ložiska, cena 25 000 Kč. Auto parkuje v Praze
Kubín; tel. 0602/933290
- Prodám MINI 1.0 r. v. 88 v perfektním stavu. Barva červená, bílá střecha, spoilery
P. Hora; tel. 0602/462940
- Prodám Austin Allegro 1.500 ccm, r. v. 1976, STK a ME do 11/1999, bez zaplaceného povinného ručení pro r. 1999 najeto 150 tis. km, Cena do 10.000.– Kč, nutno vidět, dohoda jistá
Ing. Petr Páral;
tel.: 0602/523583, 05/44229026,
email: klimaservisbrno@telecom.cz
- Prodám Austin Allegro 1500 super, r. v. 1978, barva světlá červená. Najeto 120.000 km, do roku 1995 garážováno, motor perfektní, karoserie velmi zachovalá, otáčkoměr, nové pneumatiky. Nutná oprava levého okruhu pérování – buď propouští měch nebo je v některém místě prasklá spojovací trubička
Ing. Ctirad Miler; Výškovická 152
700 30 Ostrava, tel.: 069/6751948, mobil: 0602/572218,
e-mail: atvega@mbx.vol.cz
- Prodám Rover 827 Vitesse, barva stone grey, plná el. výbava (ABS, palubní počítač, tempomat, střešní okno, el. nastavení sedadel), najeto cca 170.000 km, nové tlumiče, brzdové kotouče, destičky apod. Bouraný na pravý předek: přední narazník, PP blatník, PP světlo a blinkr, jinak OK. Navrhovaná cena k jednání: 60 tis.
Kamil Obluk; tel.: 0603/424322,
e-mail: K0bluk@Actebis-sro.cz

Inzeráty posílejte na adresu redakce nebo
na internetovou adresu
e-mail: inzert@mini.cz

Koupím

- Karoserii typu MK I nebo MK II v jakémkoliv stavu. Pouze nehavarovanou
Jiří Tlach; tel. 0603/478784,
e-mail: tlach@mini.cz
- PZ blatník na Allegro
Martin Buzek; tel. 05/41215330,
e-mail: buzek@agfoods.cz
- Koupím MINI za rozumnou cenu. I bez TP.
Nabídněte
tel. 05-47211088 (večer),
e-mail: martina.sed@post.cz
- Kdo daruje nebo za symbolickou cenu pro-
dá studentovi pojízdný Austin Mini? Děkuji
za pozitivní ohlasy
e-mail: musela@post.cz
- Koupím Mini Morris v dobrém stavu
M. Prošek; Praha 7,
tel. 0602/183331,
02/808666,
e-mail: marttan@iol.cz
- Koupím pojízdný Mini i zkorodovaný bez
OTP
e-mail: alena@idvpz.cz
- Koupím za rozumnou cenu Mini (jen ob-
sah 1275ccm, a pouze s karburátorem, ne
stříkačka, nemusí mít sedačky ani volant
a může mít poškozený interiér), nejlépe
rok výroby 1988 a pozdější. Děkuji za vaši
přízeň
e-mail: a.borovicka@atlas.cz
- Kotoučové brzdy Mini Cooper S nebo ce-
lou přední nápravu Cooper S. Přední spod-
ní negativní ramena
Jiří Tlach; tel. 0603/478784,
e-mail: tlach@mini.cz

Ostatní

- Servis pérování Hydragas vozu Allegro,
Metro, Morris 1800, Princess, Mini 850, Ro-
ver 100 atd.
tel. 05/41215330,
e-mail: buzek@agfoods.cz
- Nízkoteplotní nitridace namáhaných mo-
torových dílů, znatelné zvýšení životnosti
Jiří Tlach; tel. 0603/478784,
e-mail: tlach@mini.cz
- Netovární, neautorizovaný, nicméně fun-
kční servis vozů Rover, samozřejmě včetně
Mini najdete v Brně na adrese Komárov-
ská 10. Telefon 05/45233490
e-mail: servis@mini.cz