



imprimé ze dne 5. května 2000

Editorial	2
Pozvánky na letošní sezónu	4
Byli jsme při tom (Silverstone 1999)	6
The Italian Job – Kšeffík v Itálii	14
The Italian Job – O co jde?	19
Nudný výkon? Článek Keitha Calvera	26
Krátce z domova i zahraničí	28
Klubová inzerce	30

di

↓
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.

Milí přátelé,

tak jsem konečně (opět pozdě) dokončil třetí ročník našeho klubového časopisu. Pořád doufám, že se najde někdo mladší, nadšený, který konečně řekne: „Hele, já bych to možná uměl lépe. Já to zkusím!“ Nikdo takový se zatím nenašel, dokonce ty, kteří mi s tímto „plátkem“ pomáhají, bych spočítal na prstech.

Ještě jednou bych chtěl vřele poděkovat Jurovi Bukovčákovi, Anastázii Rakouské, Libě Dobrovodské, Oldovi Benešovi, a Martinovi Buzkovi, bez jejich pomoci bych v tom lhal úplně sám.

Nadále bude klubový magazín vycházet dvakrát do roka, před sezónou a po ní. Důvodů, které mě k tomu vedou je mnoho, nejzásadnější z nich, proč to skrývat, je ten, že se za celé tři roky nenašel nikdo, kdo by mi zásadním způsobem pomohl. Tři roky jsem se snažil dělat pro vás zajímavý časopis, mám však pocit, že na věc již nestačím. Nejen časově, ale ani nápadů a entuziasmu není tolik, kolik bych potřeboval.

Dalším důvodem je to, že bych se chtěl daleko více věnovat naší internetové stránce a veškeré aktuální věci přenést tam. Chápu, že nemáte všichni k síti přístup, že není ve vašich možnostech se tam několikrát týdně podívat. Jde však podle mého názoru o médium, které má budoucnost a pokud nechceme zaspát dobu, je lépe se připravovat dopředu. Čas a technika neumí couvat.

Abych nevypadal příliš truchlivě, přece jen něco dobrého to přinese. Jednak se můžeme daleko více věnovat rozsáhlejším materiálům (viz článek o Italian Job z tohoto čísla), snad se dočkáte i souborného vydání „historie Mini“, které chystáme s Jirkou Bukovčákem. Dále odpadnou všechny starosti s předplatným atd. Časopis budeme expedovat na dobírku, stačí pokud si to domluvíte s Alenou Drdulovou na telefonu 05/571467 nebo na adrese redakce PO BOX 63; 604 63 Brno nebo na e-mailové adrese secretary@mini.cz

Přeji vám krásný rok a mnoho šťastných mil s vašimi Mini

Jiří Tlach
editor

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

Lidé bděte, sezóna startuje!

V roce 2000 se určitě sejdem vícekrát, nicméně zde je přehled akcí o nichž zatím vím, o nichž dodáváte zprávy na naši adresu a také o těch, které prozatím jen tuším, že budou.

Austin Club pořádá VI. BRITISH CARS OWNERS MEETING a I. Hillman Owners Meeting

Sraz bude v Autokempu v Rožnově pod Radhoštěm, v termínu **27.–28. května 2000**.
adresa:

Camping Rožnov s.r.o.
Horní paseky 940
756 61 Rožnov pod Radhoštěm
tel. +420/651/648001
E mail: camp@applet.cz
Webová stránka: www.roznov.cz

Kapacita ubytování je 260 míst + stany + karavany, ceny nám potvrdili ve stejné výši jako vloni:

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

V ceně jsou veškeré poplatky za pobyt (výjezd, bazén, parkování, odvody na cest. ruch poplatky radnici apod. – to co důvěrně známe z minulých akcí). Další ubytování (cca 1 km) je možné na Kolibě pod horů, telefon 0651/647167 je to spíše lepší ubytování (cca 450,- Kč za lůžko).

Další informace o akci můžete získat na adrese: buzek@agfoods.cz

Finský Mini Fan Club Flying Finns chystá od **8. do 12. června 2000 Mezinárodní Mini Meeting 2000 v Saariselkä** za polárním kruhem – viz. minulé číslo časopisu.

Protože se doposud nikdo na náš „tematický zájezd“ nepřihlásil, nebudeme žádnou takovou akci organizovat. Pokud se najde nějaký odvážlivec, který přesto do Finska vyrazí na vlastní pěst, doufáme, že si bude věst podrobný cestovní deníček a podělí se o své neopakovatelné zážitky s ostatními. Prostor bude mít jak v časopise, tak na našem inter-

netovém serveru. Mimochodem, finové přišli se skvělou novinkou: protože se samozřejmě spousta lidí ptala, jaké že je v Laponsku počasí, nainstalovali nad komunikace několik kamer, které snímají stav po čtyřech hodinách. Včera tam bylo zhruba tak, jako na Českomoravské vysočině v lednu.

VI. Slovenský sraz

Slovenský Mini Club pořádá v Piešťanech již tradiční letní sraz od **9. do 11. června 2000**.

Vzhledem k tomu, že prozatím nevím více (informaci mám jednak z telefonátu Jury Bukovčáka a pak z německého fanzinu), dozvíte se podrobnosti později, možná z pozvánky, kterou Vilda Gážik teď někdy rozesílá.

Dá se očekávat páteční večírek, sobotní „Rallye“ okolím, sobotní večírek a nedělní návštěva „soutěže staré krásy“ piešťanská Zlatá stuha.

V. Mezinárodní Mini Weekend v Maďarsku od 23. do 25. června 2000

Maďarský Mini Club pořádá po páté Mezinárodní sraz spojený letos s **Mr. Bean Rallye** v (nevím jak to správně napsat) Salgótarjánu kousek pod Lučencem, velmi blízko slovenských hranic.

Předběžný program srazu:

pátek 23. 6.

příjezd, registrace, přátelské uvítání atd.

sobota 24. 6.

9:00–15:00 Mr. Bean Rallye (trasa přibližně 160 km)

15:00–17:00 Soutěž krásy včetně „extravagančních“ kousků

19:00 burza dílů

20:00 táborák a dále podle nálady

neděle 25. 6.

od 9:00 rozlůčka a odjezd

Co je asi důležitější jsou „technická“ data: ubytování v sedmi a osmi lůžkových chatkách v mládežnickém táboře nebo pod vlastním stanem. Ceny zatím neznám, nicméně z praxe lze odvodit, že se příliš neliší od našich.

Přihlásit se je třeba na adrese Bereck Zsolt, 1185 Budapest, Sajó u. 4., Maďarsko.

Doufám nicméně, že pokud přijedete neohlášení, nebudete ze srazu vyobcováni. Pro minikáře se vždy místo najde.

II. Czech Cobra Meeting – Valtice, 28.–30. července

Nejsou ani příliš mini, ani příliš anglické, nicméně jsou to nádherné stroje. Vloni jsme s Říšou Bayerem obdivovali na nádvoří Valtického zámku osm těchto krasavců a navázali kontakt s hlavním organizátorem akce, panem Miroslavem Černým z Lanžhota, který nám poslal pozvánku na druhý ročník Czech Cobra Meeting.

Prozatímní program vypadá následovně:

Pátek 28. července 2000

Oficiální začátek srazu v 18:00 hodin, přijďte samozřejmě dříve!

19:00 – oficiální večere Na rychtě

20:30 – neoficiální párty – víno, hudba, tanec... a překvapení!

Sobota 29. července

10:00 – nádvoří valtického zámku – exhibice COBER

11:00 – oběd

13:00–14:00 – jízda okolím

15:00 – módní přehlídka

18:00 – zakončení sobotní exhibice

19:00 – „roštování“ na terase valtického zámku

Neděle 30. července

10:00 – odjezd na Grand Prix BRNO

12:00 – parkoviště G. P. BRNO (TV., sponzoři...)

13:00–18:00 – jízda po závodním okruhu

18:00 – oficiální zakončení srazu..., který může neoficiálně pokračovat

Toť vše



To je I. Czech Cobra Meeting na nádvoří valtického zámku a klubový grafik Říša Bayer v zadumání nad jedním z nejkrásnějších předvedených exemplářů



Tak tohle je ona „proteční“ vstupenka na silverstonský okruh

V minulém čísle jste se podívali na závodní okruh Silverstone očima trochu jinými než jsou ty šmejdivé, minikářské. Na mě je, abych vám popsal jak nejlépe dovedu to, co bylo pro násince nejzajímavější, nejdojemnější, zkrátka nej... z celé slavné Mini 40-th Celebration.

Bohužel nemám srovnání, na takovém podniku jsem byl poprvé v životě. Silverstone 1994 jsem prošvihl a jeho atmosféru a realie znám pouze z vyprávění (nakonec můžete si zalistovat v našem klubovém časopisu jaro/1999 kde je velmi pěkně popsala paní Rakouská a Honza Mráz). Přes to všechno jsem od počátku cítil jakési podivné napětí, jakési svrbící očekávání sice známého, ale neprožitého.

Největším naším překvapením byl bezesporu fakt, že první Mini jsme potkali až na anglické půdě. Po celou cestu jsme je vyhlíželi a hádali se, je-li to, co se proti nám po dálnici mihlo, Mini nebo ne. Po cestě v Německu jsme sice viděli (již se stmívalo) cosi, co Mini připomínalo, ale nemohli jsme shodnout je-li to vskutku Issigonisovo dílo, tak byl tento stroj nakonec veden jako „pravděpodobný“.

Dokonce ani na trajektu, kde ovšem bylo vůbec poskrovnu pasažérů, žádná spřátelená duše, až na parkovišti před Londýnem jsme zastihli při podobné krátké pauze partičku tří Mini z Holandska. Téměř jsme se na ně vrhli, snažili se porozumět jejich kašlavé řeči, vnutili jim „speciální“ číslo časopisu a slíbili si: „že se určitě v Silverstone zase potkáme“. Pak zase nic a nikdo, až za Miltonovými Klíči (Milton Keynes se to jmenuje), odkud je to na Silverstone co by kamenem dohodil, začínal mini-provoz povážlivě houstnout. To jsem si říkal v pátek. Co se pak dělo v sobotu již přesahovalo moji představivost.

Ubytování jsme podvědomě hledali tam, kde mělo podle vyprávění pamětníků být, tedy přímo na okruhu. Chyba lávky! Tam nás ani nepustili dokud jsme se neprokázali vstupenkou. Celou naši vstupenkovou anabázi popsal velmi věrně Olda Beneš v minulém čísle, nebudu ji opakovat. Azyl jsme nakonec našli na louce za jedním z místních statků. Bůh ví, co to vlastně bylo, protože na odbočce k tomuto areálu byla veliká cedule Rallye School. Jinak ale vypadaly budova, louka a vše okolo stejně jako jiné „kempovací“ pozemky, k nimž vedly odbočky bez taktu



Po dlouhém podrobném zkoumání konstatujeme s Oldou a Romanem, že tato „perníková“ chaloupka je schopná jízdy. Přesvědčila nás ovšem až platná poznávací značka a platná licence MOT

výhružných cedulí. Snad jedinou výhodou to mělo v tom, že ta naše louka byla i v sobotu nepoměrně prázdnější než louky ostatní. Když jsme přijeli (v pátek před polednem) bylo nás na celé ploše asi pět aut. Navzájem jsme se ani pořádně neviděli. „Claim“ jsme si vykolíkovali hned z kraje vedle dvou německých fandů. Jejich každodenní práce byla velmi prozaická. Od rána do noci leštili svého Coopera (ročník tak cca 96), aby jej na noc strčili do vlastního stanu. V mezičase se věnovali likvidaci přinesených lahví, ale byli přátelšití, družní, spokojení se svým údelem.

Páteční odpoledne jsme kromě „otravování“ o lístky věnovali průzkumu kde koho známého najdeme. O bratřech Kavanech již zmínka padla, o maďarské výpravě též (číslo podzim/99), další známou tvář byl Ludvig Mann (musíte jej znát z Plzně – vyznačuje se červeným Mini Moke a bílým teriérem Idefixem). Jeho Moke byl na místě a po otázce, kde že běhá Idefix mu málem ukápla slza. Došlo nám, že jej musel nechat doma, neboť ostrovní předpisy stran dovozu zvířat jsou asi nejkrutější na světě. Pejška si sebou vzít

můžete, ale přes všechna potvrzení a razítka musí na měsíc do povinné karantény! (Ve vztahu k EU se tento relikv změní až v únoru 2000.)

V podvečer jsme konečně „vyhráli“ vstupenky – tedy do centra dění – na slavný okruh Silverstone! Největším zklamáním (nakonec, ať je mám rychle za sebou) byl vskutku poufový charakter akce samotné. Asi jsme vyjžděli s tak velkým očekáváním, že prostě nemohlo být do důsledků naplněno. Veliký vliv na ně měly naše dlouhé přípravy a mnoho rozhovorů s těmi, kteří tuto cestu absolvovali pět let před námi. Pokud stručně shrnu ty nejkřiklavější rozdíly pak to byla naprostá absence klubového dění, přílišná „decentralizace“ účastníků v jednotlivých campech, velmi malá možnost si někde v klidu poklábat s neznámými známými... museli jsme se nechat unášet proudem dění.

Některé velmi zavedené kluby (Londýnský Cooper Register, závodní kluby Mini Miglia a Se7en, Oxfordský, Stanfordský Mini Club...) měly svoje klubové stánky, zaměřené však hlavně komerčně. Nakonec všichni platili ne-



Velmi profesionálně provedený „double-mini“ na podvozku, tuším, Red Hot

malý nájem. Našli jste mnoho propagačních materiálů, ale na nějaké pokecání to moc nebylo, lidí všude nepředstavitelné množství. Večery pak trávil každý v podstatě sám nebo se svým nejbližším okolím. Na rozdíl od pětáctičtí v roce 1994 nebyl centrální kemp uprostřed areálu silverstonského okruhu, ale zhruba pět kempů bylo rozprostřeno na pastvinách kolem něj. Z nich nejbližší, nejcentrálnější, měl navíc tlustou závoru a jakousi „ochranku“, která velmi důsledně oddělovala ty, kteří byli v kempu registrováni od ostatních. Za Strnady a Dudáky nebylo možné jednoduše proniknout.

Naše ubytování bylo v podstatě stejné jako všechna ostatní. Louka byla posečená,

nádoby na odpadky také stejné i dva občerstvovací stánky a toalety se nijak nelišily. Autokempy byly v sobotu dost plné, nikoliv však narvané, toalety a voda bez problémů, o centrálním stravování (další evergreen našich předchůdců) jsme si mohli nechat zdát. Přesto i na obligátní fish & chips nakonec za ty čtyři libry došlo.

Hlavní scéna působila dojmem jako by BMW-Rover objednal okruh, najal místní (tedy Oxfordské) Fox-radio a zbytek nechal na něm. Posloucháte-li Kiss-rádio (v jakémkoliv kraji, je to stejné) máte trochu představu, jak to asi mohlo vypadat. Střídala se spousta těch nejběžnějších atrakcí, včetně módní



Hlavní exponát akce, nový „čtyřicetkový“ Mini Cooper – limited edition, ve stánku John Cooper Garages

přehlídky, pěveckých vystoupení, diskotéky, skákání na gumě atd., vztah toho všeho k Mini byl, mírně řečeno, diskutabilní. I tímto jsem nabyl dojmu, že Mini je zkrátka dnes již nechtěné dítě, jen ti zapálení blázni je pořád chtějí! Předváděly se ovšem také ta nej... auta od prvních, dokonale zrestaurovaných typů až po nejruznější kreace. Ohromující byl ovšem noční ohňostroj, takový nepamatuji ani z oslav Velké Říjnové Soudružské.

Neskutečná byla téměř „invaze“ japonců, kteří pobíhali naprosto všude. Vždy s kamerou v jedné a kalkulačkou v druhé ruce. Jejich nákupy probíhaly většinou takto: Přišel jeden zeptat se, co by stály např. chromované matky na kola. Přišel druhý, co by stálo sto maticek. Přišel znovu první, co by stála celá ta bedýnka matek. Mezitím se někde potutelně domlouvali. Nakonec přišli všichni tři, že je to v pořádku, a bedničku odnesli.

K autům snad jen to, že jsem si nedokázal vzpomenout, které bych postrádal. Od prvního sériového vozu (proslulý 621 AOK), přes spoustu naprosto nejkrásněj-

ších a nejklačičtějších MK I, Riley, Wosley, Countryman, mých zamilovaných Pick-Upů, Mini-Marcos... no snad přece. Nenašel jsem dvoumotorový stroj připravovaný na Targa Florio, ale netvrdím, že nebyl někde zašoupanutý tak, abych jej přehlédl. Na trubkové konstrukci připomínající lešení byly „nastohovány“ úplně nové karoserie MK I (BMH obnovila vloni výrobu), mimo to jsme mohli vidět ty samé karoserie kompletně z laminátu, stejně jako již proslulé přívěsné vozíky z částí Mini.

Příslušenství se nedá popsat. (Zcela přehlížím všechny nálepky, trička, odznaky, nášivky, kalendáře...) Od zaručeně nejpevnějších a nezníčitelných motorových „kostí“, přes zrcátka všech tvarů a velikostí, kola a pneumatiky, koberce a interiéry, blatníčky všech druhů a šířek, masky, přístroje... pokud máte nějaký katalog příslušenství a součástek na Mini, víte o čem je řeč – to byla ta „první liga“, většinou známé a zavedené firmy – Mini Spares, Moss, Mini Sport, Evans A... John Cooper Garages měli samozřejmě pozici v centrálním stanu, kde se co hodinu konala virtuální



Krátkej...

show k miléniu, sudba to novému BMW-Mini, vypnili-li jste celkem stupidní dotazník...

Neodpustím si rýpavou poznámku: neustále mi někdo předhazuje, že již viděl, slyšel, že někdo viděl, atd. nový Mini od bavoráků. Zde, na místě, kde bylo největší soustředění potencionálních kupců, byl vystaven naleštěný model Mini 1999 a pokud se vám povedlo proniknout do „předváděcí síně“ (podobné to bývá v rotundě pavilonu A na brněnském výstavišti), po deseti minutách historizujícího programu vám za oslavných fanfár ukázali virtuální model nového vozu! To vše za osobní účasti Johna Coopera! Nevěřím pohádkám a dokud to auto neuvidím na vlastní oči, budu stále tvrdit, že BMW pouze testuje co to s lidmi udělá... ale zpět.

Specifickou sortu tvořily „speciální“ díly. Stánek samozřejmě měla firma Jack Knight Developments (hlavně převodovky a diferenciály), KAD (čtyř i šestipístkové brzdové třmeny, kotouče na zadní nápravu), Kent (vačkové a rozvodové království)... Pomyslnou druhou prodejní galerii tvořili regionální zástupci etablovaných firem, a pak jinde nevidaný druh antikvářů. Jistě se někde najde padesát či více původních nepoškozených dvou-pojistkových skříněk, nejruznějších elektrických a gumových součástí (až z Austrálie mě dovezli nové přední blinkry na Clubmana), ke koupi byly zachovalé rozdělovače, startéry, ventilová víka... zkrátka zboží sice nenaleštěné, nicméně funkční a se zcela jasným původem a účelem. Za zhruba šestistovku bylo možno pořídit hliníkové (jen velmi lehce zaoleřované) víko ventilů, za dvě stovky sice ohmataný, ale čitelný manuál, za tisícovku použitelné LCB...



...a placatej

Třetí „sorta“ (tak nějak jsem si je dělil), prodávala vše. Na prostěradlo vysypali prapodivnou změť dílů, z nichž některé mohly původně být třeba teploměrem z typu MK II, ale bez lihové kapiláry ten budík nikomu na nic nebude, ani kdyby byl z Hopkirkova auta. Na prostěradlo napsali (podle odvahy či drzosti) *Each GBP 5* nebo *GBP 2, 1* a věnovali se klábosení. Přišel-li zvědavý japonsce, hned se kolem něj udělal hlouček „znalců“, kteří se jej snažili přesvědčit, že toto zrcátko je rozbité jen z toho důvodu, že na Monte 1967 trefil Makinen kámen. Nechci však znevažovat i spoustu prodejců, kteří v té nejlepší víře vymetli kouty garáží a z akce odjeli rovnou na skládku. Zkrátka každý vybíral podle své náтуры a (my zvlášť) podle své peněženky.

Z karosářských kreací si samozřejmě nejvíce obdivu od okukujících diváků zasloužily naleštěné závodní stroje poháry Mini Miglia a Se7en. Věřím, že téměř dvouseťkoňová monstra, obutá do osmipalcových slicků, by dokázala „utéct“ kdejaké současné závodní škodovce. Nakonec několik jízdy jejich poháru bylo součástí hlavního sobotního závodního programu na okruhu samotném. Depa byla po závodech přestěhována do vnitřního prodejního areálu, takže jsme si mohli prohlédnout motory před a po závodě, přihlížet zkoumání ladičů s diagnostickými počítači (proč to jelo nebo nejelo) a domluvit si testování svého stroje nejlepšími odborníky na závodní Mini, ev. se do příštího podniku přihlásit.

Pak jste mohli pokračovat naprosto libovolným směrem, všude bylo něco zajímavého. Od vkusného, přes legračního, až po projekty pro nás málo přijatelné. Ty, s obrovskými



Trocha adrenalinu ze stáje Flying Finns

laminátovými blatníky, křídly z F 1 atd. atp. Vyšperkovali se finové s okruhovým Coopem, s osmikanálovou hlavou. Prohlédněte si jeho téměř futuristickou sací soustavu. Nejsm však přesvědčen, že tato sestava dvěma dvojitým Weberům příliš pomůže.

Ve kdekákém koutě jsme si mohli prohlédnout téměř všechny skvosty, které prošly pár let zpátky obálkami Mini Wordu a Mini Magazinu, většinou s podrobným profilem jak auta, tak majitele. Můj zamilovaný tmavomodře perleťový Clubman 1275 GT s dvěma širokými bílými pruhy (Mini Magazin, červen 1997) tam byl samozřejmě také. Na minimum snížený pomerančový Mini (Mini Magazin duben 1999) také, kromě něj byla tato „odrudá“ zastoupena poměrně často stejně jako nejruznější „krafasi“ jak se střechou, tak bez. Zajímavé je to, že většina majitelů těchto miniatur Mini bývá povážlivě nadprůměrného vzrůstu.

Pak celá galerie Mini Moke, hodně z nich z Austrálie. Jinak samozřejmě převažovali angličané, němci a holanďané, z typů pak klasické MK IV a novější. Sobotní odpoledne a večer již začaly všechny vjemy splývat

a mnohdy jsem si nebyl jistý, jestli jsem to které konkrétní auto již viděl nebo ne.

V neděli po poledni začínali již někteří prodejci své stánky pomalu balit, okruh se začal pomalu vracet ke svému normálnímu provozu. Poslední nákupy jsme nechali na poslední chvíli, kdy někteří stánkaři začali slevovat. Celkem v poklidu jsme vyjednali ještě jeden nocleh s „paní domu i kempu“ (slevila nám na polovinu), a hektický rozjezd těch, kteří museli v pondělí do práce sledovali se škodolibým úsměvem. V pondělí ráno jsme si zajeli do Oxfordu, ale přiznám se, že z tohoto bezesporu krásného starého univerzitního města nemám žádný zajímavý zážitek. Podobně jako po celou zpáteční cestu jsem měl před očima jen a jen ten silverstonský kolorit a nemohl vnímat nic jiného.

První telefonát od plzeňáků nás zastihl ještě před naloděním v Doveru, a pak již jen úmorná cesta po německých dálnicích domů. Jediným zpestřením byla již popsaná „benzínová kalvárie“ asi třicet kilometrů od Rozvadova. Kodlovi nám nachystali skvělé



Řazení na kavaládě po silverstonském okruhu. Objeli jsme si jej čtyřikrát dokola jako had v tanečních

přivítání s obědem, my poté do vany, Olda Beneš ještě těch 250 kilometrů domů. Krásné mini-dobrodružství skončilo. Bude ještě nějaké? Těžko říci. Pokud BMW za pět let neztratí zájem úplně, snad se dalšího mezinárodního

srazu dočkáme. Pokud ne, tak jej bezpochyby, možná v menším a komornějším provedení, zorganizují angličtí fanoušci. Tam je Mini doma a pokud takoví blázní jako jsme my žijí, bude žít i Mini!
Jura Tlach

Jistě jste zaregistrovali „zmatky“ kolem prodeje Roveru. Troufnu si trochu zavěštit: pokud vůbec BMW vypustí nové Mini do sériové výroby, zařadí se někde mezi spousty podobných... matizů, cors, káček, punt... proč ne. Legendu se z něj neudělá koupená značka, k tomu chybí někdo jako sir Alec a správná doba – ani jedno se ovšem nevrátí...



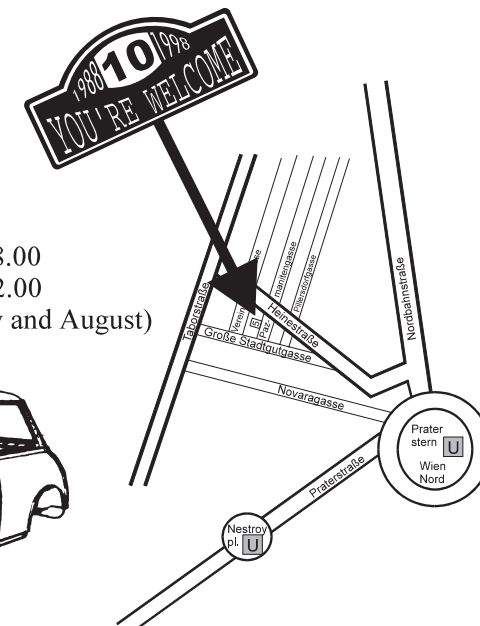
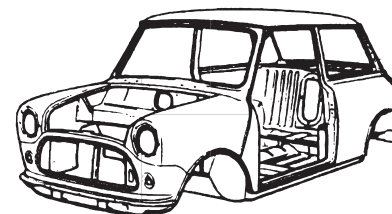
- Spare parts, new, used, budget or genuine
- Accessories and competition parts
- New and used Minis
- Performance tuning
- Full workshop facilities
- John Cooper Depot
- Mini Spares Centre stockist

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



Již alespoň dva roky přemlouvám Jardu Kodla aby napsal nějaké povídání o akci, kterou sice máme všichni v povědomí, nikdo z nás se jí však nezúčastnil. Protože má prosba stále nenacházela slyšení, pomohl jsem si prezentací Italian Job „jak se sami vidí“. Podrobnější informace naleznete na adrese <http://www.italianjob.com>.

Začal bych asi reportáží, kterou pro nedělní vydání The Independent napsal jeden z účastníků toho podniku z roku 1996.

Ve dvanáctiletém Mini City nezažijete mnoho poetických chvil, ale myslím, že toto jedná byla. Po celých sedm hodin od okamžiku, co jsme se po slavnostní snídani v hlavním stanu BMW v Mnichově vydali na sever, jsme ve své ošumělé plechovce na suchary dávali všanc své životy ve wagnerovském lijáku a větru na německé dálnici. Jak jsme klouzali po vodě mezi obrovskými kamiony a vyhýbali se hrozivým korpulentním Mercedesům, abychom jim uvolnili cestu, přílivové vlny, vyvolané německým průmyslem na kolech, zaplavily elektriku auta a mé boty – třikrát jsme byli nuceni zastavit na odpočívadle u silnice a vylévat vodu. Byl jsem promrzlý, unavený a nervózní.

Pak, jakoby náraz, se obloha před námi vyjasnila. Když jsme přejížděli Rýn, oceánický liják se zmírnil a vnitřek auta zaplavilo slabé světlo. Z rádia se ozývaly útržky trylků Davida Bowieho: „Neboť taáády... jsem. Sedím ve své plechovce ...“ a v dálce jsem viděl, jak tryskáč začal téměř vertikálně stoupat vzhůru a pak udělal oblouk a zmizel za obzorem jako kometa.

Osm dní jsem hledal odpověď na to, proč víc než 200 lidí, někteří až z Arizony a Japonska, ujelo přes 2000 mil napříč Evropou ve staříčkových miniaturních autech, které jsou jenom o málo výkonnější než sekačka na trávu. Nyní jsem na to přišel: naprostě, tvrdohlavě šílenství.

Událostí, o níž mluvím, byl The Italian Job, charitativní akce k získání peněz: cesta napříč Evropou z Brightonu až do kraje Trentino v severní Itálii a nazpátek. Každý rok se akce účastní přes 100 Mini, ačkoliv může přijet jakékoliv auto z uvedeného filmu. Job, jak se akci říká, byl v roce 1990 vymyšlen jako alternativa k jízdě Beaujolais vedoucím pracovníkem mediální agentury Frederickem St. Georgem (kterému všichni říkají Freddie), dvojníkem Bena Eltona z Brightonu, a jeho drobnou italskou matkou Giulii, která si zapaluje jednu cigaretu od druhé. Jako fanouškům jak filmu, tak Mini jim připadalo přirozené použít film s Michaellem Cainem z roku 1969 o loupeži zlata (v němž Mini Cooperů způsobí v ulicích Turína neřešitelnou dopravní zácpu, a umožní tak zlodějům únik) jako východisko pro akci. Za sedm let tato akce zaznamenala pohádkový úspěch a pomohla získat více než půl milionu liber

pro dětské dobročinné fondy, zejména NSP-CC a SOS dětské vesničky po celé Evropě.

(Rýpalové tady namítnou, že ve filmu Michael Caine a Benny Hill a další nejedou do Trentina, ale právě proto nejsou rýpalové nikde vítáni).

Jednoho bouřlivého večera připomínajícího Halloween se s námi v brightonském přístavu rozloučil John Cooper, muž, který jako první v roce 1961 začal s Mini závodit. John Cooper podporuje Job od jeho zrození a než jsme odpluli do Newhavenu, položil jsem mu neodpuštělně nudnou otázku, kterou předtím jistě slyšel už tisíckrát: „Co je na Mini tak přitažlivé?“ „Je to jenom taková hříčka, fantastický design. Jsou praktické, ale ovládají se jako sportovní auto. Jen taková zábava,“ zálhl, očividně stále vzrušený úspěchy auta.

Freddie zařídil, abych jel s oficiálním fotografem akce Keithem Ballardem, který se, se svým spolehlivým Mini City, zúčastnil všech ročníků od roku 1990 (pokaždé s jiným spolujezdcem). Keithovi, (40 let) bylo jasné, že on a já máme málo společného (což je skutečnost, která se projevovala po celou cestu dlouhou 2000 mil), kromě jedné neobvyklé shody, totiž že Keith bydlel kousek ode mne, v ulici Burgess Hill.

Samotná soutěž The Italian Job začíná na předepsané trati až tehdy, když se auta dostanou do Trenta, které leží mezi jezerem Garda a Dolomity. Takže jakmile jsme dosáhli prvního kruhového objezdu, tucty Mini spěchaly do normandské noci, takže připomínaly jiskry rozlétaající se z prskavky. V pátek jsme jeli dobrých šestnáct hodin (naděje na pohodlí jsem se vzdal brzy po zahájení cesty, když jsem se zeptal, jak si mám nastavit sedadlo. „To nejde“, řekl na to Keith se sadistickým úšklebkem), a dojeli jsme do jeskyňovitého penzionu blízko Strabourgu.

Další den nešlo všechno tak docela podle plánu a po několika hodinách ve stagnujícím provozu kolem jezera Como jsme se ubytovali v Brescii. Keith ztratil (oprávněně) veškerou důvěru v mé schopnosti orientovat se v mapě. „No jo, tato cesta je pravděpodobně stejně dobrá, jako každá jiná“, mumlal, prsty křečovitě svíraje volant. Mezitím jsem zjišťoval, co je to nepohodlí. I když Autocar zvolil Mini autem století, jsem přesvědčen, že i améba by si zde určitě stěžovala na nedostatek prostoru. Mé levé koleno bylo právě



Oficiální zastávka u BMW v Mnichově, ale peloton míří do kraje Trentino v severní Itálii...

v té správné výši, aby naráželo do klíčky na stahování okénka při každém odskoku nápravy (což je design, jak jsem usoudil, od Zebedeje z Magického kolotoče), zatímco do pravého kolena mě Keith praštil pokaždé, když řadil. S pochmurnou závisí jsem pohlížel na ostatní, ortopedicky přátelštější auta.

Keithova trasa nás vedla průsmykem Splügen, kde jsme museli projet nejméně sto vlásenek, které připomínaly klíčky střev. Keith celou cestu průsmykem řídil s úsměvem od ucha k uchu (v jednom okamžiku si uprostřed zatáčky sundal brýle, bez čehož bych se byl obešel), zatímco já jsem se celou dobu tetelil strachem a můj obličej byl ztuhlý v jakési grimase, kterou uděláte v okamžiku, kdy cííte, že dostanete facku. Na vrcholu naší náladu na chvilku zmrazil úžas švýcarské pohraniční stráže „To celou tu cestu do Itálie jedete v tomto maličkém autíčku?“, ale jak jsme svištěli dolů po druhé straně Alp, jejížž sněhem pokryté a jako břitva ostré vrcholky připomínaly řadu žraločích zubů, náš optimis-



...a o tohle se „bojuje“ – kvalitní víno

mus rosti. Dokonce jsme cestou dolů poprvé předjížděli – elektrický invalidní vozík.

Později nás předjelo Ferrari F50, bujně závodní auto upravené pro silnici, které kolem nás jen profrčelo. Keith vykřikl vzrušením, jako kdyby měl explodovat, a já musím přiznat, že mě to také vzrušilo. Enzo Ferrari miloval Coopery a několik jich vlastnil. Jeho hlavní designér, Aurelio Lampredi, je také určitým způsobem obdivoval: „Kdyby nebylo tak ošklivé, zastřelil bych se“, řekl poté, co se projel v prototypu.

Dojeli jsme do hotelu Grand v Trentu. Venku na parkovišti bylo rušno kolem stovky Mini, jak se jejich majitelé (někteří oblečení v kompletních závodních kombinézách!) snažili vyčistit špínu tisíce mil z rozšklebených, drzých mřížek masky.

Stuart Cassidy, veterán akce The Italian Job ze Stranraeru, měl cestou problémy. „Trochu nám hořely brzdy“, řekl mně nonšalantně. „Jak rychle jste jeli?“ „To ani nechťějte vědět. Sjížděli jsme z kopce. Měli jsme *intermittentní* závalu: levý brzdíč tam byl, pak nebyl. Když jsme jeli dolů, tak tam zrovna nebyl. Museli jsme zastavit a nalít na to vodu. To se dalo čekat.“

Ichiro a Kenji, japonský tým, přijeli v buclatém červenočerném Cooperu S, zřejmě nejvyhledávanějším Mini. Ichiro velice dobře zapadal do svého národního stereotypu a neustále pozoroval své okolí okem kamery, ale jejich neustálá dobrá nálada zajišťovala této dvojici všeobecnou popularitu.

Turbínou přepřítvaný čtrnáctisetkubikový (1400 ccm!) démon řídil dvaadvacetiletý Darren Stewart z Middlesborough. Samé třípytí se ozdučky, snížený podvozek..., křiklavý nátěr, auto schopné „udělat“ přes 125 mil za hodinu. „Když to pořádně osolíš“, říkal Darren se širokým úsměvem. (Mohu to dosvědčit, protože jsem mnohokrát viděl mizet jeho zadní světla v dálce před námi, zatímco my jsme supěli vpřed Keithem stanovenou nejvyšší rychlostí 60 mil za hodinu). Bůh ví, co by to udělalo, kdyby Darren dostal injekci rajskeho plynu, ale jeho auto neudělalo žádný dojem na „originality police“ – komisaře bdící nad původností typů. „Ta žena šla kolem a řekla: No podívejte! Vpředu má stejný odznak jako naše auto“, říkal, dosud ohromen, „a příběhla k autu a vykřikovala: To není pravý Cooper S. Ta poznávací značka je špatná, ta kola jsou špatná, je příliš ní-



Jedna ze společných fotografií účastníků z roku 1998

ký. Kdyby se mě někdo zeptal, nikdy bych neřekla, že to někdy byl Cooper S. Jako by si někdo mohl myslet, že moje auto je originál!”

Následující dva dny v Trentu probíhala vlastní soutěž pravidelnosti – směs orientačního závodu a rekreační formy motoristického sportu, při níž jsme měli najet průměrnou rychlostí 18 mil za hodinu několik stovek mil. Cestou jsme navštívili dvanáct vinic a cantinas, abychom získali jako „kořist“ lahve vína. Není snad třeba říkat, že když jsem řídil já (po našem bloudění u jezera Como převzal Keith mapu a četl z ní úkoly), brzy jsme na žebříčku spadli dolů. Přes noc jsme se umístili na 45. místě. „Doufal jsem, že budeme výš“, řekl Keith sklíčeně. Mně se to nezdálo tak špatné. Poté, co jsem byl minulou noc nucen zůstat v baru, jsem se cítil hrozně.

Stále mně dělaly starosti brzdy, protože buďto vůbec nefungovaly, nebo divoce zabíraly a pak zase nefungovaly vůbec. Keith mě ujišťoval, že je to normální. Druhý den soutěže pravidelnosti nás najednou obklopil dusivý kouř. Zastavili jsme, otevřeli kapotu a koukali jako vyjevení na olej řinoucí se z motoru. Keith myslel, že bude nejlepší předstírat, že jsme si ničeho nevšimli, a ploužit se dál – a kouř zmizel. Větším zdrojem napětí

však byla hudba, která se hrála v autě. Náš vkus se neshodoval ani v nejmenším a já jsem byl těsně před Švýcarskem nucen schovat jeho pásku s Garry Moorem. Nepochybuji, že můj výběr a má vytrvalost mu také šly na nervy. Navíc při jakékoliv rychlosti nad 30 mil za hodinu zněl Suede na jeho zvukovém systému jako řev mrouskajících se kocourů.

Trento je velice klidné město. Rozprostírá se na západním okraji Dolomit a je božsky půvabné. Jeho hlavní náměstí Piazza Duomo je pravděpodobně jedno z nejkrásnějších v Itálii – je obklopeno středověkými budovami zdobenými vybledlými renesančními freskami. V této roční době je trentinská horská scenérie oděna do šátku z odstínů hnědé, zlaté a žluté, jak se mění barva listů vinné révy, střídající se se zelenými borovicemi na horských úbočích, což tvoří pestrý podzimní obraz. Nechci ani pomyslet na to, jak na úpravě a poněkud stranou se držící místní obyvatelé musela působit naše horda křiklavých a barvami hýřících autíček připomínajících hračky.

Každé ráno jsme se shromáždili na Piazza Dante vedle hotelu, s troubícími (v našem případě – pipajícími) klaksony a planoucími světly. Jednou jsme měli dokonce drsný policejní doprovod. (Mám podezření, že

policejní doprovod, stejně jako kovbojské vysoké boty, jsou jednou z věcí, které jsou ve skutečnosti mnohem skvělejší, než se jeví neúčastněným pozorovatelům, ale pro „jobbery“ (účastníky akce) jsou tyto divoké konvoje tím, o čem celá tato událost je. Je – no ano, ani mě – nikdy neunaví troubení, blikání a mávání jeden na druhého.)

Druhý den, když začalo přšet, jsem se zastavil u jednoho ze tří čistě ženských týmů, abych jeho členkám položil několik svých obvyklých otázek. „No jasně, jsou to šovinis-té“, řekla mi Maggie z Whitstable, „ale to mi vůbec nevadí, je to velká legrace. Ani jedna z nás toho o autech moc neví, ale obě máme krátké sukni!“ Maggie se poprvé zúčastnila The Italian Job před dvěma léty se svým (nyní ex-) manželem. „Chci se pobavit a potěšit se ve společnosti mnoha různých lidí – vždyť jsou tu lidé z celého světa, od šestnácti do důchodového věku.“

Ráno po přepychovém banketu v hotelu jsme se vydali na Mnichov, směrem k jedné SOS vesničce u Innsbrucku. Tam Freddie předal šek a soutěžící mohli dychtivým dětem předvést svá auta. V Mnichově jsme bydleli v hrozném hotelu, takže následující noc, když jsme byli v luxusnějším hotelu Dorint blízko slavného závodního okruhu Nürburgring u Bonnu, jsem byl rád ně zmožen. Rychle jsem zhltl bonbony, které ležely jako pozornost podniku na mém polštáři, a vydal jsem se do baru. Ukázalo se, že sladkosti účinkovaly jako sedativum, a po několika pivech mi klesla hlava. Tím pádem jsem zmeškal tradiční a hlučné hodnocení The Italian Job, stejně tak jako zasnoubení dvou účastníků závodu, Lindsay Haynes a Sharon Taylor, kteří soutěžili ve fantastické čtrnáctikolové Mini-limuzíně.

Následující ráno jsem se vydal na projíždku po čtrnáctimilovém okruhu s Kingsley a Tomem z Newbury.

Závody Grand Prix skončily na tomto okruhu v roce 1976, krátce po téměř osudné nehodě Nikiho Laudy, ale za šestnáct marek si zde každý může objet okruh jakýmkoliv vozidlem a jakoukoliv rychlostí. Kingsleymu proudí v žilách Castrol, takže jsem v jeho Cooperu byl dost klidný, dokud záměrně nevjel přes obrubník tratě na trávník „jenom abych mohl říct, že jsem na Nürburgringu vyjel z tratě“, vykřikoval.

Když jsme se v Dieppe nalodili na trajekt, byl jsem nadpován proti mořské nemoci víc než Janis Joplin, ale stejně mně bylo špatně, když jsme přistávali. (A to měl být ještě v Brightonu oběd s udlílením cen.) Byl jsem trochu zklamán. Měl zde čekat alespoň Norris McWhirter, aby přivítal tuto vyčerpanou tlupu statečných dobrodruhů.

Ptal jsem se řidiče italského týmu, jestli si dovede představit, že by se majitelé Fiatu Punto 100 vydali z Říma do Londýna. „No to snad ne“, smál se, „nejdou to takoví blázni!“ Tím zabodoval. Akce typu The Italian Job může být pouze britská. Tato šilená kombinace ztřeštěné vytrvalosti, srandovních autíček (sorry, jestli jsem někoho urazil) a získávání peněz na charitativní účely je, pokud vím, možná pouze na těchto ostrovech.

Uprostřed jedné úplně vlasové vlásenky jsem pronesl faustovský slib, že do Mini už nikdy nesednu. Ale když píšu o pár dnů později tyto řádky, začínám uvažovat jinak. Už rozumím tomu, proč se sem lidé rok co rok vracejí kvůli kamarádství, dobrodružství, impozantním scénériím a samozřejmě vínu te-koucímu proudem. Téměř každý bez výjimky řekl, že příští podzim pojede zase. Všichni, kromě Keitha. Keith říká, že to byla jeho úplně poslední sezóna s The Italian Job. Ale to on říká každý rok.

Michael Booth, neděle, 8. prosince 1996
český překlad Liba Dobrovodská



Záběr z filmu The Italian Job z roku 1969, někteří jej máte na videokazetě, někteří jsme měli možnost jej vidět v rakouské televizi. V našich kinech ani TV nebyl nikdy promítán

Všechny konkrétní údaje se vztahují k **The Italian Job ročníku 1999**. To základní však nedoznává velkých obměn, a tak termíny, částky a další se mění jen velmi málo – to pro ty, kteří by o takovémto „kšeftíku“ uvažovali. Pokud se někdy odhodláte, nezapomeňte se o zážitky podělit se čtenáři našeho magazínu.

O co jde?

Je to moderní ekvivalent klasického filmu s Michaela Cainem z roku 1969, který propůjčil své jméno a základní zápletku dobrodružství skupiny nadšenců, řidičů a majitelů Mini Cooperů, kteří si říkájí „jobbers“ (kšeftaři) a kteří se při této akci snaží získat finance. Původní film vyprávěl příběh M. Caina a skupiny kriminálních, kteří provedli jednu z nejobdivnějších loupeží zlatých cihel v srdci italského automobilového průmyslu – Turíně a neopakovatelným způsobem unikli pomocí tří Mini Cooperů. Náš „kšeft“ vyžaduje stejnou odvahu a odhodlání, protože účastníci akce *The Italian Job Touring* se snaží připravit italský kraj Emilia Romagna o co nejvíce zlata v tekuté podobě – vína.

Je to džob vyžadující velkou dávku nadšení a odhodlání, protože úkolem nové „Společnosti pro sebezáchovu“ (Self Preservation Society) je získat co nejvíce peněz pro NSPCC (National Society for the Prevention of Cruelty to Children – Národní společnost pro prevenci násilí na dětech), dobročinnou nadaci věnující se prevenci násilí na dětech, a pro „Společnost hvězd“, což je nadace slavných osob pro děti a dospělé postižené mozkovou obrnou.

Od kdy? 12. listopadu 1990

V roce 1990 byla tato akce – která nebyla nikdy zamýšlena jako každoročně se opakující událost – naplánována tak, aby se

kryla se svátkem Guy Fawkes (5. listopadu) a seznámila Itálie s touto tak britskou tradicí a posílila tak jejich přesvědčení o pravdivosti úsluví „vzteklí angličtí psi“ (pouze Angličani totiž dokážou ujet přes 2000 mil v miniatuře, aby ukradli – i když legálně – místní produkty a plody vinic, které dávají ráz tomuto italskému regionu. Další ročníky byly plánovány tak, aby objevení skrytých pokladů italského kraje Emilia Romagna obsahovalo navigační hvězdicovou jízdu, cestování po odlehlých místních silničkách atd.

Kdy? Od 20. do 30. října 1999

Příprava na ročník 1999 je v plném proudu – v tomto roce se slaví několik výročí: 40 let výroby Mini, 30 let filmu Italian Job a 10 let akce samotné. Po desátý, po sobě následující rok najedou „kšeftaři“ mezi 20. a 30. říjnem 1999 přes 2000 mil po Evropě a cestou budou pyšně předvádět loga svých sponzorů a hesla namalovaná na svých autech.

Proč to všechno?

Aby získali peníze na charitativní účely. Každý, kdo se zúčastní The Italian Job, má za úkol získat co nejvíce peněz pro dva dětské dobročinné fondy. Získání peněz je ve skutečnosti „podmínkou účasti“. Nyní mají týmy po celé Velké Británii plné ruce práce se sháněním peněz. Jako nejúspěšnější metoda získání peněz se osvědčilo firemní sponzo-



Film dal vzniknout nejen akci The Italian Job, ale spouště nejruznějších suvenýrů...

rování – firma poskytne dohodnutou částku výměnou za plochu na autech Mini týmu... tak se získají peníze a auta jsou nakonec celá polepená barevnými nápisy. Snahy získat peníze pro týmy účastníků se akce The Italian Job v roce 1999 a v následujících letech dále podpoří loterie The Italian Job, kde bude první cenou nový Mini Cooper.

Kde?

Mini z celé Velké Británie, Evropy, Japonska a USA se sjedou v Imole, městě umění a sportu, ležícím mezi zelenými kopci Apenin. Během čtyřdenního pobytu ve vynikajícím hotelu Molino Rosso se uskuteční bezpečnostní jízda, autotest a jízda zručnosti. Itinerář ročníku 1999 obsahuje také návštěvu nejmenší republiky – San Marina – odpolední čaj v Rimini na jadranském pobřeží a čestné kolo na slavném závodním okruhu Ferrari. Itinerář ročníku 1999 bude potvrzen až po dubnu 1999, ale určitě bude obsahovat i návštěvu u velkého příznivce této akce, firmy BMW v Mnichově.



...včetně limitované série Mini z roku 1992. 1000 kusů pro britské fanoušky, 750 kusů do Itálie

Účastníci

V citovaném filmu vystupovalo sto klasických Mini. Všechna auta, která ve filmu hrála, se však mohou akce zúčastnit. Proto jsme pyšní na to, že jsme dosud viděli Lamborghini Miura, Aston Martin DB4, Jaguar E-typ, Dornobile a Alfa Giulia. Registrace začíná každý rok v lednu. Chtějí-li zájemci – řidiči – zaslat informace o účasti (věková hranice je 21 let pro řidiče a 19 let pro spolujezdce), musí poslat velkou ořádkovanou obálku s adresou na adresu: The Italian Job, 93 Hangleton Road, Hove, East Sussex, BN3 7GH, UK.

Získávání peněz pro NSPCC a Society of Stars je podmínkou účasti a týmy se musí snažit dosáhnout cílové částky sponzorského daru 1500 anglických liber. Je také organizována řada jednodenních akcí pro příznivce Mini – na pomoc podporovaným dobročinným organizacím. Od roku 1990 získali Jobbers téměř 700 000 liber – a s pomocí všech nadšených vlastníků Mini se snaží do milénia dosáhnout celého milionu.

Jak pomohou získané peníze dětem

Náš hlavní představitel, MIKE HASZKO z NSPCC, připravil zprávu, kde je podrobně uvedeno, jak NSPCC využívá darované peníze v boji proti násilí na dětech. Převzali jsme několik údajů a čísel a uvádíme je, aby bylo zřejmé, na co jsou dary použity.

- 3,95 libry stojí průměrný (třináctiminutový) doporučující hovor přicházející na linku pomoci na ochranu dítěte NSPCC.
- 12,66 liber pokrývá personální náklady na jednoho pracovníka poradenské služby na jednu hodinu na lince pomoci (helpline).
- 2000 liber stojí roční nájemné za linku 0800 pro telefonování zdarma.
- 3274 liber jsou náklady na jeden den provozu služeb na současné úrovni. V roce 1997 se na Lince ochrany dítěte NSPCC uskutečnilo 172 895 telefonátů. Z nich bylo 71 905 žádostí o pomoc.
- 24 liber jsou náklady na každou hodinu, kdy pracovník Ochrany dítěte NSPCC poskytuje dítěti poradenskou službu.
- 77 liber zajistí dětem a jejich rodinám rodinného pečovatele na jeden den.
- 950 liber potřebuje typický tým na ochranu dítěte na den.

- 2400 liber v průměru tvoří náklady potřebné na to, aby NSPCC pomohl jednomu dítěti zotavit se ze zneužívání.

Ve Velké Británii existuje asi 120 týmů NSPCC, středisek pro rodinu a projektů, které svou prací pomáhají chránit děti před nebezpečím. V roce 1996/97 dostala NSPCC 6599 žádostí o přímou práci s dětmi.

- 1207 liber jsou náklady na to, aby NSPCC mohla podporovat dítě prostřednictvím svědectví u soudu při procesu.
- 300 000 liber stojí vedení vzdělávací kampaně zaměřené na změnu postojů ke způsobu, jak jednáme s dětmi. Probíhající kampaň NSPCC Justice for Children (Spravedlnost pro děti) již pomohla zavést významné změny, které dětem usnadní výpověď u soudu, aby mohly říci, co se jim stalo. To je jenom jedna z kampaní, které NSPCC pořádá.

Ve finančním roce, který končil v březnu 1997, dostala NSPCC 46,3 mil. liber, z toho tvořily dobrovolné dary 84%. Na začátku roku bylo zajištěno pouze 15% těchto příjmů. Pokud by NSPCC přestala dostávat peníze, stačila by finanční rezerva pro provozování této služby pouze na 6 měsíců.

Asi 85 pencí z každé libry, kterou NSPCC použije na ochranu dětí a na poskytování svých služeb, je z dobrovolných darů.

Sto dvacet týmů a projektů NSPCC po celé Velké Británii zajišťuje následující funkce a aktivity:

Provádějí vyšetřování při obvinění ze zneužívání dětí. Poskytují hodnocení, poradenskou činnost a terapii, aby se napravily škody způsobené zneužíváním dětí. Nabízejí konzultace a rady profesionálům a organizacím. Poskytují vzdělávací a poradenské služby.

NSPCC potřebuje zoufale každou penci, kterou dostane, jestliže má být dosaženo cíle – budoucnost bez zneužívání dětí.

Datum konání:

Obvykle poslední týden v říjnu a začátek listopadu.

Poplatky:

50 liber záloha na auto, za které dostanete pro svůj vůz číslo a informační materiály.



To není fotomontáž z filmu, ale zamyšlená reklama na nový drink firmy Martini. Reálie nicméně „téměř“ odpovídají. Znalci si však bezpochyby všimnou, že žádné z těchto aut není klasický typ MK I

Bilance na auto a dvě osoby je 400 GBP. 50% je nutno zaplatit do 30. dubna 1999 a 50% nejpozději do konce srpna. Poplatek za další osobu je 200 GBP.

Stanovy

1. Akce

- 1.1. Akce The Italian Job je organizována a provozována na pomoc charitativním organizacím. Každý tým se zaváže, že dosáhne cílové částky 1500 liber nebo tolik peněz, kolik může získat. Získávání peněz pro charitu je podmínkou účasti.
- 1.2. Název a logo akce nesmí být reprodukováno bez souhlasu organizátorů.
- 1.3. Vozy a řidiči se musí zapsat při registraci, při kontrolách na trati a v cíli, přičemž musí dodržet data, dobu a místa určená v konečném itineráři.

2. Účast

- 2.1. Oznámení o přijetí k účasti bude odesláno 21 dní po obdržení vyplněné a podepsané přihlášky, k níž bude přiloženo zápisné v plné výši nebo záloha 50 liber na auto.
- 2.2. Registrace bude ukončena 30. června nebo tehdy, jakmile bude dosaženo maximálního počtu 100 účastníků.
- 2.3. Organizátoři si vyhrazují právo zamítnout přihlášku k účasti.
- 2.4. Zápisné zahrnuje následující položky:
 - Zpáteční lístek na trajekt pro auta a pasažéry
 - Všechny návštěvy uvedené v konečném programu
 - Ochutnávání vín, občerstvení, svačiny, dva obědy a jednu gala večeři
 - Vstup týmu na sportovní akci v Itálii, včetně povolení, itineráře, kontrol, instrukci, klasifikace a cen

- Oficiální nálepky a čísla pro účastníky
- Suvenýry
- Baseballovou čepičku jobberů a závěrečné ceny
- „Legálně“ ukradenou kořist
- Pomoc servisního vozu a dvou mechaniků a organizačního týmu
- Informační materiály s radami, jak získat peníze na dobročinné účely
- Servisní poplatek a místní cla
- Pomoc organizační kanceláře po celou dobu konání akce

3. Řidiči a vozidla

- 3.1. Minimální věk řidiče je 21 let a spolujezdce 19 let. Mladší osoby se mohou zúčastnit pouze tehdy, budou-li doprovázeny rodiči nebo zákonným zástupcem, a nebudou se mozná moci zúčastnit sportovní akce.
- 3.2. Všechny zúčastněné vozy musí být auta na základě Mini (nejrůznější úpravy jsou povoleny) nebo auta, která hrála v původním filmu s Michaellem Cainem.
- 3.3. Řidiči a spolujezdci musí při přijímce předložit platný řidičský průkaz, zelenou kartu a potvrzení o pojištění vozidla, platné osvědčení o technickém stavu (MOT), kde je to nutné, s minimální platností 6 měsíců. Pokud nebudou tyto požadavky splněny, nebudou posádky přijaty ke sportovní akci. Rozhodnutí komisařů akce je konečné.
- 3.4. Všichni řidiči musí mít uzavřenou nějakou formu evropského havarijního pojištění. Je nutné předložit doklad o tomto pojištění.
- 3.5. Řidiči a spolujezdci musí dokonale ovládat mezinárodní dopravní předpisy, rychlostní omezení apod.
- 3.6. Všechna auta musí před přijetím na sportovní akci projít kontrolou.
- 3.7. Organizátoři nemohou převzít žádnou zodpovědnost za škody vzniklé v případě, že řidiči nebo spolujezdci nesplní body 3.1 až 3.6., ani vyhovět žádosti o jakoukoliv kompenzaci nebo refundaci takto vzniklých škod.

4. Sponzorství

- 4.1. Všechny získané peníze musí být co nejdříve odeslány na konto The Italian Job.
- 4.2. Peníze, které budou účastníkům poskytnuty na úhradu výdajů, jsou soukromou záležitostí, pokud s tím dárce plně souhlasí.

5. Platby a sorno poplatky

- 5.1. Zápisné, platby za hotel, dary a sponzorské dary musí být splatné na konto The Italian Job a musí být zaslány na adresu: The Italian Job, 93 Hangleton Road, East Sussex, BN3 7GH, UK
- 5.2. Zrušení účasti musí být učiněno pouze písemně a bude spojeno s následujícími poplatky:
 - do 30. dubna včetně – 59 GBP
 - 1. 5. – 31. 8. – 30% zápisného
 - 1. 9. – 30. 9. – 40% zápisného
 Zrušení účasti 1. října a později může být považováno za neúčast. Všem účastníkům se doporučuje, aby uzavřeli cestovní pojištění.

6. Zodpovědnost / závazky

- 6.1. Organizátoři nemohou převzít zodpovědnost za jakoukoliv škodu na vozidle nebo osobní ztrátu, škodu nebo nehodu, ať vzniknou jakýmkoliv způsobem. Podmínkou účasti je plné všeobecné pojištění/Evropská havarijní pojistka.
- 6.2. Organizátoři nemohou převzít zodpovědnost za jakékoliv dodatečné náklady, které vzniknou účastníkům v důsledku nepříznivého počasí, uzavření přístavů, průmyslových akcí apod. Pokud k takové události dojde, organizátoři se budou snažit jednat v nejlepším zájmu všech účastníků.
- 6.3. Organizátoři si vyhrazují právo upravit itinerář a/nebo umístění služeb, jak budou považovat za nutné podle vlastního uvážení.
- 6.4. Podpis na přihlášce znamená, že všichni účastníci uvedení na formuláři berou na vědomí všechna výše uvedená pravidla a předpisy a budou se jimi řídit.



Dva představitelé z filmu, Michael Caine (vpravo) a Camp Freddie, odpočívají po natáčení

Víte, že...

- Pokud by sponzorské dary byly vyplaceny v jednolibrových mincích, jejich váha by se rovnala váze sedmi Mini Cooperů?
- Jobbeři najeli přes 1 086 000 mil a spotřebovali na to 164 566 litrů benzínu?
- K výrobě 7917 litrů vína, které bylo v 10 556 lahvích, které legálně ukradli jobbeři, bylo zapotřebí více než 22 642 liber hroznů?
- Vlákna látky, která byla použita na výrobu 1 125 čepic jobberů, by bylo možné natáhnout na 162 mil silnice mezi Brightonem a Norwichem?
- Kanál, v němž Mini Coopery závodí, je ve skutečnosti hlavní stoka v Birminghamu-Coventry, která se v té době stavěla.
- Ačkoliv všechny Coopery použité ve filmu havarovaly, jak Jaguár, tak Aston-Martin byly opraveny a dosud existují. Jaguár Typ E má zvlášť zajímavou historii, protože to původně byl dvanáctý vyrobený Jaguár Typu E a byl původně registrován jako 2 BBC. Byl to vůbec první E-typ, který závodil v Motorsportu (na jízdě do vrchu Shelsley Walsh v srpnu

1961) a pak byl registrován jako 848 CRY. Má dokonce svou stránku na Internetu! Pokud jde o Miuru, pokud se podíváte pozorně na vrak, jak se kutálí dolů po horském svahu, všimněte si, že uvnitř není žádné vybavení. Byla to pouze karoserie na podvozku. (Určitě jste si nemysleli, že nechali havarovat skutečnou Miuru, že ne?!)
 ► Turinské středisko pro řízení dopravy je ve skutečnosti hlavní budova Thorn EMI v Borehamwoodu, Hertfordshire.
 ► Michael Caine se zapsal výrokem, že BMC odmítá pomoci s produkcí. Avšak několik lidí, kteří v té době pracovali u BMC, tvrdí, že minimálně jedno Mini bylo speciálně připraveno pro film – bylo vybaveno motorem BMC 1800 ccm série B a převodovkou z BMC 1800 „Landcrab“, protože Coopery neměly dostatečný krouticí moment, aby mohly vyjet schody (což bylo potřeba pro sekvenci v podzemní dráze). (Poznámka: Neposílejte mi prosím žádné e-maily, že to není možné. Je a bylo to možné, ale byl to pouze fušer-

ský kousek a pouze filmová rekvizita, takže nemusela dlouho vydržet!)

► Jeden z herců, kteří hráli zloděje, Robert Powell, se stal populární, když přijal titulní roli ve filmu Lew Gradea Ježíš Nazaretský. Lord Lew byl zodpovědný za svatbu Powella s jeho přítelkyní, protože nadhodil, že není dobré, aby herec, který hraje Ježíše, žil ve hříchu. Powel je dnes známější jako jeden z „Detektivů“ (The Detectives) – v tomto filmu hraje Powell s komikem Jasperem Carrotem dvojici nešikovných, packalských londýnských policistů.

► Julian the Tailor – „Co jste to proboha... udělali?!” – je známější jako moderátor diskusního pořadu, diskjockey a osobnost 60. let Simon Dee.

► Kostelní schody, z nichž Mini klouzají dolů, jsou před Weir. To je vidět docela jasně v černobílém filmu, na který se dívá pan Bridger. Coopery však nemohly přijet zpoza kostela jako ve filmu, protože je zde slepá ulice.

► U prvních modelů Lamborghini Miura bylo použito stejné uspořádání převodovky a motoru jako u Mini Cooperů, ovšem s motorem V12 sedícím na vršku převodovky a dělícím se s ní o olej. Kvůli nedostatku dostatečně vysokovýkonného oleje byla později konstrukce změněna, aby používal oddělený olej.

► Miura byla první výpravou firmy Lamborghini do světa superaut. Do té doby byli známější jako výrobci traktorů – což není ojedinelé, protože Aston-Martin DB5 byl zkonstruován, když Aston-Martin vlastnila firma David Brown Tarctors! Inicialy DB skutečně znamenají David Brown, který koupil Lagonda a Aston-Martin a spojil je.

► V průběhu filmování bylo použito asi 16 Mini Cooperů. Auta svržená z kopce dolů byla koupena ve Švýcarsku a upravena, aby vypadala jako Coopery. Auta-kaskadéři nebyla moc upravována (kromě výše zmíněného speciálu série B) a jediná větší změna bylo přidání spodního chrániče motorové vany (jak se používá u aut jezdicích rally), který byl prodloužen, aby auta mohla klouzat dolů ze schodů.

► Závodní dráha, na níž Coopery končí, je ve skutečnosti nahoře na slavné továrně na Fiaty v Turíně, která je považována za triumf výrobní techniky. Celá budova je obří spirálová výrobní linka. Suroviny na výrobu aut jsou dodávány do nejnižšího patra budovy a postupují nahoru až ke dráze v nejvyšším patře, kde jsou hotová auta testována.

► Nechvalně známý skok tří Mini byl také nafilmován v turínských továrně. Tři auta byla vyzdvížena na jednu střechu a Remy Julienne vypočetl, že každé musí jet rychlostí 50 mil za hodinu, aby udělalo ten skok. Ulice dole byla kamufláž. V dokumentu pro Channel 4 Julienne vzpomíná, že všichni zaměstnanci továrny Fiat byli vynikající a všichni se s ním před skokem rozloučili, protože si mysleli, že se zabije.

► Tři Coopery se před italskými policajty schovají na velkém nádvoří garáží tak, že zaparkují vedle několika nových Mini pod velkým štítem s nápisem Innocenti. Innocenti byla italská firma vykoupená BMC, která kompletovala Mini pro evropský kontinent. U Innocenti pak předělali „skořápku“ Mini, takže vypadalo trochu jako Fiat Panda.

► Všechny Coopery použité ve filmu jsou Mini typu MK I, jak je vidět podle jejich neopakovatelné přední mřížky připomínající knír, „šoupacích“ okének, vnějších závěsů dveří, uzávěrů kufru starého typu, zavěšených tabulek se státní poznávací značkou a zahnutých klíček dveří. Tento typ klíček byl vyměněn za nepohyblivý typ po nehodě, kdy se klíčka zahákla dítěti za žebro a zabila je. Všechny Mini měly tříbodové bezpečnostní pásy a měly odstraněny zadní sedadla. Každý, kdo si myslí, že Mini není dost pevné, by se měl podívat, jak se auta, která jsou na konci vyhozena z autobusu, kutálejí z kopce. Jsou až příliš pevná na dnešní „nárazové“ normy a ani se dostatečně nepomačkají.

Zdroj: <http://www.italianjob.com>,

český překlad Liba Dobrovodská



Nudný výkon?

Boring power – slovná hračka v angličtine, ktorá sa ťažko prekladá. V angličtine „the bore“ ako podstatné meno znamená „vŕtanie“ a to isté slovo ako sloveso „to bore“ alebo prídavné meno „boring“ znamená nudí sa alebo nudný

Ďalší článok od Keitha Calvera pojednáva o „populárnom“ zväčšovaní vŕtania t.j. zväčšovaní zdvihového objemu 1275 ccm motora. Článok bol uverejnený v Mini Magazine v marci 1999.

Častou otázkou, ktorú počujem, je: „Skutočne potrebujem 1380 ccm motor na dosiahnutie dostatočného výkonu?“. Odpoveď je nie, nepotrebujete.

Zo štandardného motora 1275 ccm (bez úprav na bloku motora a so štandardným vačkovým hriadelom) dosiahnete solidných 85 konských síl na zotrvačniku – koľko ešte chcete? Motor 1380 ccm vo verzii „rýchla cesta“ bude dávať výkon 100 konských síl, ak je správne urobený so správnymi súčiastkami, pri čom zostane dostatočne „normálny“. 115 konských síl sa dá dosiahnuť, ale motor stratí svoju normálnosť pri chode

na normálnu cestnú rýchlosť. To je kameň úrazu, vyšší výkon je výsledkom vyšších otáčok motora a väčšieho uhlu otvorenia ventilov – ani jedno nie je vhodné pre civilné jazdenie na verejných cestách.

Prebrúsenie bloku na 1380 ccm vyžaduje aspoň 3 chody brúsneho nástroja a štvrtý krát na jemnú konečnú úpravu – vcelku drahá operácia.

Čo teda skutočne potrebujete? Vylúčili sme prebrusovanie valcov na väčší rozmer, poďme ďalej. Nepotrebujete vyšší kompresný pomer, bezolovnatý benzín to jednoduchého nedovoľuje a výber vhodného vačko-

vého hriadela s účinnou hlavou valcov to aj tak nevyžaduje. Pomer 1:9,5 je viac než dostatočný.

Blok motora je tuhší s malými otvormi (výbrusmi pre valce), menší priemer valcov to sú aj menšie piestne krúžky = zmenšujú sa straty zapríčinené znížením kompresie (podfukovaním cez krúžky). Krúžky majú následne väčšiu životnosť, menšie piesty sú o veľa, o veľa lacnejšie. Aj tesnenie pod hlavou valcov plní svoju funkciu spoľahlivejšie.

Nebláznite s vačkovými hriadelmi. Väčšina z nás jazdí väčšinu času pri otáčkach motora medzi 2500 až 5000, možno niektorí entuziasti to vytáčajú do 6000 otáčok za minútu. Vyberte si vačkový hriadel s použiteľným rozsahom otáčok v tejto oblasti a budete sa usmievať častejšie. Je absolútne nezmyselné robiť motor, ktorý je schopný dosiahnuť 7500 otáčok za minútu. Tým odstránite nutnosť dutých čapov (prevrtávanie) klukového hriadela a ich tepelného spracovania. Taktiež nebudete potrebovať špeciálne pretekárske panvičky ložísk. Štandardné panvičky na báze cinových zliatin sú postačujúce a pomalšie sa opotrebovávajú (väčšia životnosť).

Vo väčšine prípadov jednoradová (simplex) reťaz postačuje, pokiaľ nemáte ventily s dvoma pružinami. Skutočné zlepšenie dosiahnete použitím náhonu vačkového hriadela ozubeným remeňom – aspoň značne znižuje šum náhonu a zvyšuje presnosť časovania ventilov a rozdeľovača.

Vyvažovanie? Oproti rozšírenému názoru nemá absolútne nič spoločné s výkonom. Vyváženie urobené v továrni je celkom dostatočujúce pre väčšinu času použitia motora. Medzi iným samotné správne vyváženie je pravdepodobne jednou z najdrahších úprav na motore.

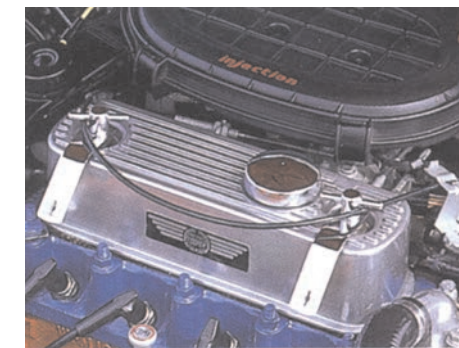
Hlavy valcov. Pokiaľ neplánujete navštevovať pravidelne na dlhší čas červené pole

na otáčkomer, nepotrebujete ventily s pretekárskymi parametrami. Po pravde pretekárske ventily majú dobrý tvar a zlepšujú prúdenie plynov, ale štandardné ventily sa dajú upraviť skoro na tú istú úroveň ako pretekárske. Spomenieme tu aj ventilové vodidlá: keď používate štandardné ventily znamená to použiť štandardné liatinové vodidlá. Ušetrite peknú sumu a taktiež sa pomaly opotrebovávajú.

Štandardné MG Metro ventilové jednotlivé pružiny postačia, pokiaľ zdvih ventilov nie je posunutý za značku 0,400 palca (10 mm). V takom prípade potrebujete vhodné dvojité pružiny.

S vhodnou hlavou valcov a vačkovým hriadelom, relatívne štandardný 1275 ccm motor s použitím vhodného sacieho a výfukového potrubia, kovaných vahadiel s pomerom 1,5 a karburátorom SU HIF 44 (1,75) môže produkovať okolo 90 konských síl s použiteľnou porciou krútiaceho momentu. Viac úsmevov a radosti na prejazdenú míľu. Nechajte sa oklamať v nákupe vecí, ktoré nepotrebujete. Uverte mi.

Keith Calver – Mini Magazine 3/1999
preklad Juraj Bukovčák



Velmi rád přetiskuji pár dopisů, které v poslední době přišly (většinou e-mailem):

Nazdárek Alenko a Juro,

předem se Vám omlouvám, že jsem nenapsal dříve, ale byl jsem teď týden v Anglii a předtím jsem se k internetu nedostal. Smůla. Ale k tvému mailu. Dojeli jsme dobře. Já určitě, Jozzy nevím a ostatní asi taky dobře. K tomu Pavlu Nejedlému – byl opravdu vzorový. Bez řečí vše zařídil, obstaral a tak jsme mohli jet dále. Takhle se pozná vztah minikářů. Super.

Jinak samozřejmě musíme opět poděkovat za krásnou neděli, kterou jsme si opravdu užili. Počasí super, prostředí také a ta organizace – jednička a pět hvězdiček. Opravdu moc a moc děkujeme. Takových setkání jako na Kněhyni více.

K té mé Anglii. Měli jsme krásné počasí (stále tak šestnáct stupňů) a krásný Londýn. Přes celý týden jsme si užívali sluníčka, doubledeckeru i Bigbena. Také na miniky jsem si udělal čas. Ve městě jsem jich viděl tak maximálně padesát, ale kachen tam bylo tak osmdesát. Všichni miníci takový chudý, špinavý, zanedbaný – hanba. Ale zajel jsem si také do obchodu pro nějaké díly a tak jsem si spravil náladu. Dílů mám mraky a tak už se těším, až se zase ukážu. Můj miník je teď úplně rozebraný a tak vše vyspravuju a upravuju. Uvidíme na jaře.

To je asi vše, co jsem měl na srdci a tak se mějte moc pěkně. Pozdravuj Juru a Bettynu?

Ahojky Worry



Jen výtažek z dopisu Jozzyho Jahelky, který nezávisle na mě přišel se stejným nápadem

Takže buď zdráv Juro,

hned na začátek chci poděkovat a pochválit tvou a tak trochu naší www.mini.cz stránku. Po shlédnutí jiných stránek v rámci domény .cz si ta naše nestojí zrovna špatně. Jen malá poznámka k reportáži ze srazu na Kněhyni: Naše kolona byla mostecko-pražská (ne teplická), protože Chochol, Palindros, Roob, Jozzy a baby – Most a Worry – Praha! Jsou to prkotiny, ale snad jsme porofici, ne?...

...ale ještě jednou ke stránce. Přivedla mě na myšlenku, kterou bych s tebou rád probral. Možná si pamatuješ, jak jsem ti nabízel, že bych v časopise prezentoval jakési vyprávění vytvořené na základě otázek položených postupně vybraným lidem, spolu s fotografiemi prezentujícími jejich tvorbu a zájmy. Hlavně proto aby se všichni okolo miníků měli možnost lépe poznat. Dnes již internet není nadávka, ale věc otevírající svět. Mám doma asi dvě stovky fotek, které jsou jakousi kronikou mých krůčků za čtyři roky ve světě Mini. Vybral jsem jich čtyřicet a poskládal na zem pět krát osm řad. A jak jsem se na ně koukal, napadlo mě, že je to vlastně příběh, který by šel prostřednictvím webových stránek vyprávět, nějak se touto formou představit ostatním, začít jako první a ukázat jim, pokud to půjde, co je vlastně čeká.

Chci se zeptat, jestli je možné na stránce www.mini.cz takové obrázkové vyprávění o lidech z branže vystavit a představit je tímto způsobem ostatním. Pokud by to šlo, rád bych se ujal (zvláště teď, kdy jsem trochu mimo mini-dění) shánění materiálů pro takovou „kroniku“ o jednotlivých lidech okolo Mini. Rád bych věděl, co si o tom myslíš. Jen prosím neodpovídej na videokazetě. Ty z Brna chodí zatraceně dlouho, na jednu čekám asi dva a půl roku, na tu ze Silverstonu pět měsíců.

Svým škrabopisem tě trápil Jozzy

K Jozzyho dopisu snad jediné to, že jde o skvělejší nápad. Zřídit takové „osobní“ stránky je samozřejmě možné a můžeme také pomoci těm, kteří si na takovou prezentaci technicky netroufnou.

Máte-li zájem se „zviditelnit“ prostřednictvím internetu, napište, kam jít, na adresu redakce.

K naší „Silverstonské“ kazetě: Nenašel jsem nikoho, kdo by dokázal smysluplně sestříhat cca čtyřhodinový primární záznam do snesitelného tvaru, rozsahu a kvality. Olda Beneš nabízel někoho z Hradce, dostal „surový“ materiál, ale výsledek jsem ještě neviděl. Další „zpracovatel“ byl plzeňský Pavel Švec, dosud jsme spolu ani nezačali jednat. Jde o to, že jsem kameru držel poprvé v životě a prostě nepustím surový materiál z ruky, musel bych se stydět. Ke střihacímu pultu nemám přístup a neumím to, nicméně jsem ochoten se podílet na komentáři a přípravě.

Dalším nápadem je vydávat „klubová CD“ s fotkami ze srazů. První zahrnuje fotografie z Mini 40 Celebration na okruhu Silverstone (21.–22. srpna 1999), z Ecce Homo Historic ve Šternberku (18.–19. září 1999) a z „Rover vikendu“ v Moravském Karlově (11.–12. prosince 1999).

Všechny obrázky jsou v základním pracovním stavu, nebyly nikterak upravovány. Jde buď holé scany z kinofilmu nebo přímé výstupy z digitální mašinky Olympus.

Dále CD obsahuje běhuschopnou instalaci CD, které vyšlo u příležitosti 40-th Mini Celebration v Anglii a bylo součástí oficiálního magazínu od Roverů. V podstatě jde o videosekvence z pořadu Mini Milenium, který byl na Silverstone prezentován ve stánku John Cooper Garages.

Bohužel v programu je zakomponována chyba, která jej neumožní spustit na české lokalizační systému Windows 95/98. Nedokázali jsme ji odstranit, třeba se to někomu z vás povede. V tom případě dejte vědět na adresu klubu. Na anglických verzích systému a pod Windows NT (i v české verzi) program pracuje normálně. Pod systémem Win 2000 jsme jej netestovali.

Objednat jej lze na dobírku na adrese klubu.

Nemáme jen „nejstaršího“ aktivního minikáře, ale domnívám se, že i nejmladšího. Čtrnáctiletý Jirka Jedlička se ozval z Hradce Králové.

Milý Fan Clube Mini!

Je mi sice teprve čtrnáct let, ale už teď jsem zapálený do Mini. Píši Vám jednak z toho důvodu, že budou svátky a chtěl bych Vám popřát veselé Vánoce a Nový rok, druhý důvod je, že nemám s kým hodit řeč o tématice Mini. V září jsem si objednal časopis, čítají: „pro nadšence, příznivce, fanoušky a majitele klasických anglických automobilů MINI“. Já rozhodně nadšenec jsem, tak jsem si ho koupil. Je fajn!

Škoda, že výroba Mini končí. Asi před půl rokem byl v časopise Auto motor a sport uveřejněn článek Přítel Mr. Beana a u obrázků bylo jméno Jiří Tlach, napadlo mě tedy, zдалipak bych nemohl dostat pár těch obrázků také. Pokud jste si někdo všiml, v Auto Tipu je článek „40 let vozu Mini“, o ten jsem se zasloužil asi já. Psal jsem tam, aby něco takového udělali a ejhle za čtrnáct dní byl v časopise tento článek. Máma mě chce vzít k „hlavařoj“, že prý jsem magor, je to stále samé Mini, Mini, Mini Cooper, Mini a Mini. Tátu stále přemlouvám ke koupi nějakého Mini, ale zatím bezúspěšně...

...S tátou a Mini je to trochu jinak. Nechtěl jsem to psát hned v prvním dopise, aby jste si nemyslel, že se vytahuji nebo si vymýšlím. Můj táta pracuje ve firmě Rekar Classic u pana Pavla Krejčího (v lednovém čísle Světa motorů byl článek o Carrera Panamerica, na kterém jely jejich auta). Když byl mladý, byl v klubu Felicií a tenkrát jel vždy natěšený na každý sraz, takže ví co to je...

Zdraví Jirka Jedla



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
Erbán; 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 107 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 dvěřové s motorem 1500, tj. tři vozy, z toho dva denně pojízdné (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 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@mbox.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: KObluk@Actebis-sro.cz
- Prodám sadu plastových spoilerů na MINI – přední+задní+prahy cena 5000,- Kč
Pavel Hora; tel.: 602/462940;
e-mail: hstuning@mius.cz
- Prodám MORRIS MARINA, obsah 1275, barva modrá, rok výroby 1974, cena dohodou. Vozidlo je 5 let nepoužíváno, garážováno a v dobrém stavu. V případě zájmu volejte mezi 16. až 20. hodinou
tel.: 0603/358163

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

Koupím

- Prodám Austin Mini 1000.
Daniel Netušil; tel.: 0602/216636;
e-mail: daniel.netusil@target.cz
- Prodám AUSTIN MINI MORRIS 1000; r.v. 1972, červený + bílá střecha, super stav, Cena: 65.000,- Kč; Praha
tel.: 0602/379329
- PRODÁM karoserii Rover SD 3500 V8, s šibrem, ustrojenou, zasklenou, podvozek a interier nekompletní. Velmi levně. Nutno odvézt z Dobrušky.
Oldřich Beneš; tel.: 0602-116026; e-mail: benes@unipart.cz
- Prodáme ROVER Mini Cooper 1.3i, r.v. 1998, najeto 13500 km, 63 koní, metalíza British Racing Green, kožený volant, imobilizér, opěrky hlavy, přídavné světlomety, otáčkoměr, Alu-kola, tónovaná skla. Původní cena včetně doplňků 472000,- Prodejní cena 320000,-
David Brázda; tel.: 0602/591107
- Prodám Austin 1.3 Montego, r.v. 86, nepojízdný (nebouraný a s papíry), vhodný na ND, cena 5000,- Kč.
Vít Maryška; Zelená 19, 779 00 Olomouc;
tel.: 068/5419727;
e-mail: vit.maryska@caritas-vos.cz
- Kompletní agregát 1117 ccm po celkové GO. Vačka MG 1.3, hlava 12G202, úprava UBL. Dále různé polomotory na bázi 1.0 a další motorové i nemotorové díly.
Jiří Tlach; tel.: 0603/478784;
e-mail: tlach@mini.cz
- Prodám Morris Cooper 1000, r.v. 1965 se SPZ, vhodný na závody historických automobilů; cena 60000,-; dále prodám motor 1215 ccm, najeto asi 15 tisíc km, cena dohodou; dále jednotlivé pneumatiky Uniroyal 280 145-10, Toyo 300 145-10, Semperit 145-10 všechny zánovní; dále vačka 1.3 A+, vhodná do motoru 1000 A+
Tomáš Ubl; tel.: 0603/826361
- 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 prodá 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 za rozumnou cenu Mini (jen obsah 1275ccm, a pouze s karburátorem, ne stříkačka, nemusí mít sedačky ani volant a může mít poškozený interier), nejlépe rok výroby 1988 a pozdější. Děkuji za vaši přízeň
e-mail: a.borovicka@atlas.cz
- Kotoučové brzdy Mini Cooper S nebo celou přední nápravu Cooper S. Přední spodní negativní ramena; dále koupím karoserii Mini – typ MK I nebo MK II. NEBOURANOU, v jakémkoliv stavu koroze a vybavení.
Jiří Tlach; tel. 0603/478784,
e-mail: tlach@mini.cz
- Darujte plís chudobnému studentovi Miniho. Pomůžete mi splnit sen.
Ivan Šeba; J. Kráta 1109, 02001 Púchov;
e-mail: assa@bb.telecom.sk
- Hledám zachovalý Mini ve vynikajícím technickém stavu (nejsem kutil), za solidní cenu – do 50.000,- Kč.
Jan Mička; tel.: 603866568;
e-mail: honzam@mac.com

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

Ostatní

- Koupím rover mini v dobrém stavu. Nabíd-
něte!
tel.: 0603/238237;
e-mail: khoplicek@volny.cz
- Koupím rover mini / austin mini atd. prostě
mini zachovalé, pojízdné a s platným TP.
Pokud možno levně (jsem student).
Filip Pokorný; tel.: 0606/931361; e-mail: filippo@centrum.cz
- Koupím brzdový zadní váleček na Austina
Allegro 1500 super
Karel Melchert; tel.: 0606/434367;
e-mail: melchert@volny.cz
- Koupím Austin Mini v dobrem stavu od r.v.
1970. I bez SPZ a TP. Cena do 10000,-
e-mail: musela@post.cz
- Koupím doklady na mini 1,0 klidně i katové.
Jiří Chocholoušek;
tel.: 035/6102925, 035/6130713;
e-mail: reklamni.agentura.aa@mail.mus.cz
- 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
- Zajímá vás ladění motorů, chcete znát sku-
tečný výkon vašeho vozu? Změříme vám
jej na kalibrované motorové brzdě v Brně
e-mail: brzda@mini.cz