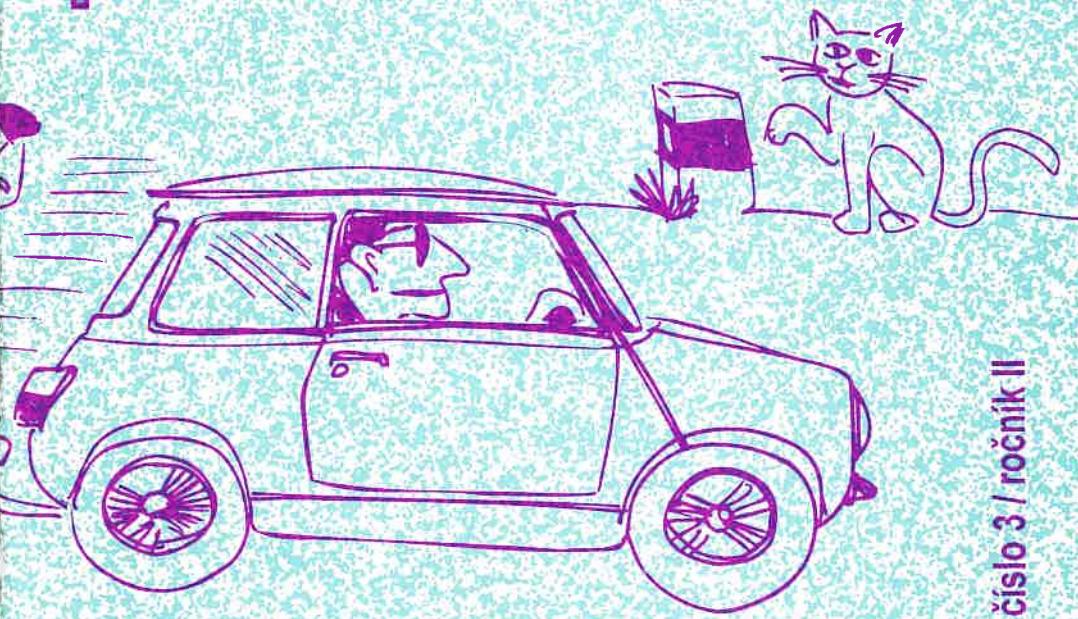




Časopis  
pro nadšence,  
příznivce,  
fanoušky a majitele  
klasických anglických  
automobilů MINI

podzim '98



číslo 3 / ročník II

R.



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



**pozor nové  
faxové číslo  
(05) 4521 1469**

Interní občasník pro majitele a příznivce klasických anglických automobilů MINI; obálka – Richard Bayer; typografie, layout, sazba – T-Exprit Brno; editor – Jiří Tlach; adresa redakce – Bosonožské náměstí 73; 642 00 Brno; telefon: (05) 4721 1355; faxová linka: (05) 4521 1469; e-mail: [tlach@rip.cz](mailto:tlach@rip.cz)

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

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

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

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

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

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



Patrně poslední letošní podnik „Narozemini“ ve Fulneku

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

Jelikož žádný z objednaných a vyprošených příspěvků (čestnou výjimkou budí články Martina Buzka; na některé se nedostalo v minulém čísle; a samozřejmě seriál Jirky Bukovčáka) dodnes, tedy do 26. listopadu, nepřišel, podávám vám raporty z tuzemských akcí, kterých jsem se většinou účastnil (vyjímkou byl Rožnov) nebo které jsem spolupořádal. Toto číslo je tedy jakýmsi shrnutím letních a podzimních aktivit příznivců Mini z České republiky – není jich zrovna málo. Aktivity brněnského Austin Clubu – populární „Výjezdní zasedání“ pokračují a jestli se ne povede slovenským kamarádům uspořádat Zimní sraz, budeťte mít možnost oslavit konec roku 98 v Orlických horách. Blížší informace u Martina (0602/770206).

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

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

Jiří Tlach  
editor

# II. British Cars Meeting



**Rožnov pod Radhoštěm**

**květen 98**

Nejkrásnější vůz rožnovského srazu — MGA pana Janoška z Českého Těšína

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

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

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

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

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

AUSTIN Club CZ v AČR  
Martin Buzek a David Švihálek

# 16. International Mini Meeting



**Plzeň - Ostende  
srpen 98**

Milý Jardo Kodle,

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

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

Všichni fandové MINI z Teplic a okolí.

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

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

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

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

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



Německy vyšlechléný VAN



Nejkrásnější Mini srazu — replika MK I z Teplic

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

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

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

a pokračovala poté následovně: měmecký „zavítnitel“ – zrušený předeček, Honza Mráz – zrušen z obou stran a Bohuš Bukovčák – zrušen ze zadu. Celková bilance třech rozbitých aut a německo-česko-slovenský „mezinárodní“ problém. Přivolání policejní pracovníci dorazili za „necelé“ čtyři hodiny, ale postižení přátelé budou muset řešit témař neřešitelné. Vždyť žilinskí Bukovčáci musí žádat náhradu škody po pražském Mrázovi, který k jejich připočítá škodu svou a souborou náhradu musí uhradit německý viník.

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

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

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

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

Milovníkům „ubývajících pneumatik“ by-



„Ozdoba“ srazu — Řiháček



I takto lze startovat do jízdy zručnosti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jiří Tlach

## Pro statistiky:

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

## Ocenění všech NEJ...:

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

## Jízda zručnosti:

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

## Sprint 400 m (1.300 ccm):

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

## Sprint 400 m (1.000 ccm):

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

## Klubové soutěže:

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

## Cena fair play:

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

## Cena klubového časopisu:

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



Pravidelně nás navštěvuje tento citlivě repasovaný MOKE



Jeden z nejcenějších oceněných — alespoň pro členy našeho klubu

# III. British Cars Meeting



Jedovnice - Olšovec

**září 98**

Na tento skvost se nemohu vynadívat a omlouvám se, že vám jej „vnucují“ ještě jednou. Tako se zařídí gentleman když začne přesť

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

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

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

V poledne jsme se vydali spořádaně nahoru na Macochu. Uplatil jsem místního výběrčího klubovým hrnečkem s motivy Leylandu, Roveru a Coopera (několik jich ještě máme) a zabrali polovinu ohromného parkoviště. Opět se našli tací, kteří ještě neviděli Macochu! Riša Bayer postavil slalomovou dráhu a po nezbytném tréninku jel každý dvě ostré jízdy, vítěze ale nebylo. První dva měli shodné časy a tak jsme postavili novou trať, kde se přeče Jen rozhodlo o vítězi – „Bob“ Hrmel z Olomouce obdržel jako výhru cenu nesmírné hodnoty (byť pro něj nevyužitelné) – novou olejovou pumpu na motor Allegro. Jistě si ji namontuje do svého příštího vozu. Zároveň byli vyhlášeni vítězové hlasování – cenu za nejpůvodnější vůz převzal p. Blažej (Triumph TR4) a za nejkrásnější vůz p. Janošek (MGA). Závod ve sprintu jsme odložili kvůli možné účasti 3.5 litrového Rovera Richarda Bayera (přesvědčivého vítěze rožnovského sprintu na 400 m) a jeho neochotě odpojit kabely alespoň dvou válců. Odpolední káva u fotek a vyprávění o mezinárodním srazu vozů SAAV v Británii p. Bielaka (majitele londýnského taxiku) byla hezkou tečkou za krásným dnem.

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

Martin Buzek



**Fulnek  
září 98**

# Narozemini

Dokonale připravena přijeta posádka Worry & Jozzy. Přijeli též s tímto „narodeninovým“ dortem

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

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

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

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

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



Na RZ 1 bylo celkem veselo...



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

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

Pozdne odpoledne mnozí využili ke slalomu na parkovišti u rybníka. Jelo se rychle a na „gumy“, nikdo nespadl ze stránek a všechni v cíli zabrzdili. Jak bylo posléze zjištěno, stánek občerstvení stojící přímo za cílem nebyl pojistěn!

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

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

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

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

Martin Buzek

Doplňující údaje od pořadatelů:

#### Pro statistiky:

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

#### Výsledky Rallye

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

#### Jízda zručnosti

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

#### Další ocenění

NEmladší	Šimelová ?? ročník 1997
NEjstarší	Bohuš Bukovčák
NEjvzdálenější	Pavel Švec (440 km)

#### Golfový turnaj

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

#### Poděkování všem sponzorům akce:

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

Za příjemnou spolupráci děkují pořadatelé



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

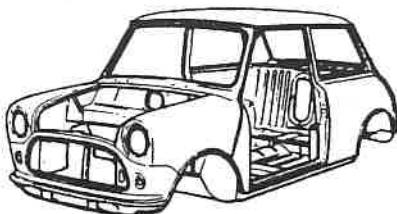
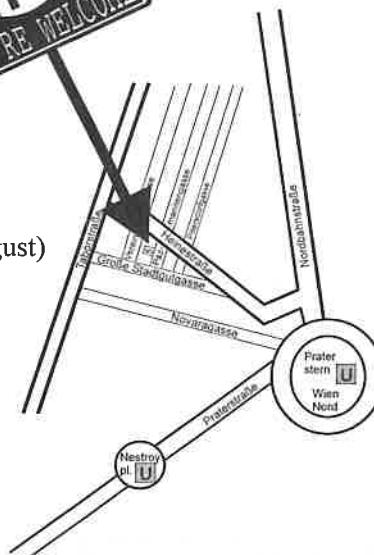


#### OPENING HOURS:

Monday to Friday 09.00 - 18.00

Saturday 09.00 - 12.00

(Closed on Saturdays in July and August)



Tel: ++ 43 1 216 34 65 Fax: ++ 43 1 216 06 63 Email: [minisprint@inode.at](mailto:minisprint@inode.at)

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



## HISTORIE MINI čtvrté pokračování

Vítěz Monte 1964 (originál) v expozici British Motor Heritage

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

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

ských tímov. Postupne sa prestížne rally stali bojiskom len pre veľké továrenske tímy.

Ako všetky preteky aj Monte sa riadilo pravidlami Federation Internationale de l'Automobile (FIA). Auta sa delili na deväť tried podľa obsahu motoru od triedy 1 až po 9. Podmienky, ktoré museli účastníci spĺňať boli obsiahnuté v súbore pravidiel známych ako *Dodatak J Medzinárodného športového kódu*, ktorý nebol pevnne daný, ale menil sa z roka na rok. V roku 1961 FIA zaviedla *Faktor porovnania*, čo bol veľmi komplikovaný vzorec, ktorý mal zrovnapravňovať malé auta s veľkými. Účastníci boli zneprávdení nakoľko sa vzorec neustále menil a bolo ľahké ho pochopiť (výklad nebol jednoznačný).

Ako sme už spomínali, Mini súťažilo od svojich prvých začiatkov. V novembri 1959 sa zúčastnil tým BMC zložený z troch MORRISOV MINI-MINOR britskej RAC Rally, všetky auta preteky nedokončili kvôli prekluzujúcim spojkám. Tie iste auta s ďalšími troma AUSTINmi SEVEN sa zúčastnili v januári 1960 Rally Monte Carlo. Okrem MINI sa za BMC rally zúčastnil aj jeden AUSTIN A40 s dámskou posádkou PAT



Pat Mossová a Ann Wisdomová v zasnežených Alpách



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

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

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

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

vyhlásená za Dámskeho majstra európskych rally.

Bohužiaľ v tom istom roku Pat odchádzala od BMC k tímu FORD, ktorý jej ponúkol päť-krát väčší ročný príjem – 5000 libier.

Stuart Turner začal hľadať nových jazdcov pre BMC. Prvý bol ír PADDY HOPKIRK a neškôr „letiaci Fini“ TIMO MAKINEN a RAUNO AALTONEN, ktorí sa stali základom tímu BMC. Najväčšiu publicitu v Británii si získal Hopkirk, nakoľko bol to predsa Brit z ostrovov a nie odniekad ďalej z kontinentu. Na druhej strane Hopkirk nikdy neovládal unikátnu techniku oboch Fínov: brzdenie ľavou nohou. Časopis „Autosport“ opisuje techniku jazdy Tima Makinena:

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



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



Víťazi Monte 1965 Timo Mäkinen a Paul Easter pred štartom do nočnej rýchlosnej skúšky v Coopere S 1275 so štartovým číslom 52

strany na stranu. V niekoľkých prípadoch, keď zadok sa kže tak až sa celé auto šmýka bokom, bleskovo preradí z tretieho na druhý prevodovový stupeň a „ustrelí“ Mini do pôvodnej polohy.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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



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

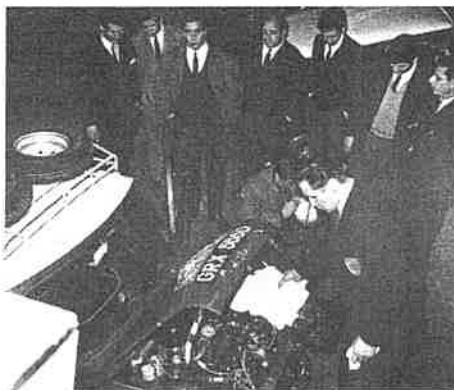
nové predpisy. Najväčšou novinkou bolo, že v Dodatku J sa zrušil komplikovaný vzorec, podľa ktorého sa teoreticky celkovým vŕťazom mohlo staf auto z hodnotnej triedy, a nové pravidlá zvýhodňovali triedu 1 – sériovo vyrábané auta. Novou podmienkou homologácie v triede 1 bolo, že v priebehu roka muselo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

V triede 1 štartovali tri Coopere S s minimálnymi úpravami (oceľové disky 10×3,5, jedna palivová nádrž, jeden pár prídavných hmlových reflektorov a ochranný rám v kabíne) a v triede 2 za BMC štartoval jeden Cooper 998 a jeden MGB. Jednou z novinek, bohužiaľ osudnou, boli jódové jednovláknové žiarovky v hlavných reflektordoch vo všetkých britských autách (okrem BMC, aj tímy Ford a Rootes) od firmy LUCAS. Tu sa prepínanie na tlmené (stretávacie) svetlo uskutočňovalo dvoma spôsobmi: úplným vypnutím, fakt, že prídavné hmlovky slúžili ako tlmené (stretávacie) svetlo alebo, ak hmlovky boli vypnuté, do elektrického obvodu sa zaradil odpor a tak mala žiarovka nižší výkon. Takéto usporiadanie neodporovalo britským technickým predpisom pre cestnú premávku, ale...

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

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

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



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



Neoficiálni víťazi Monte 1966 – Makinen s Easterom

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

Tak vznikol obrovsky škandál prvýkrát v historii automobilového športu! Tým BMC sa v tichosti zobrať domov, ceremonie odovzdávania cien pred kniežacím palácom sa nezúčastnil knieža Rainer ani jeho manželka kráňaná Grace. Francúzska tlač v nacionalistickom duchu obviňovala britské tímy, najmä však BMC, z podfuku obchádzania pravidiel, aby za každú cenu vyhralo BMC, na druhej strane britská tlač v xenofóbli nezaostávala a obviňovala Francúzmi riadenú FIA, že jediným cieľom bolo víťazstvo novinky – CITROENU DS 21. Jedny britské noviny, dokonca tvrdili, že majú fotografiu ako počas pretekov tým Citroen mení žiarovky na svojich autách – ale toto môžeme považovať za novinársku latinu.

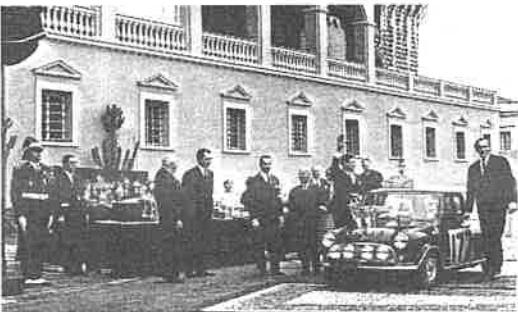
BMC sa rozhodla pre demonštráciu: Makinen a francúzsky motoristický novinár Alain Bertaut z uznávaného časopisu „L'Action Automobile“ urobili skúšku. Vzali od miestneho dílera BMC v Nice nový Cooper S a porovnávali ho so súťažným Makinenovým autom. Čuduj sa svete, sériový Coop-

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

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



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



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

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

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

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

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



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

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

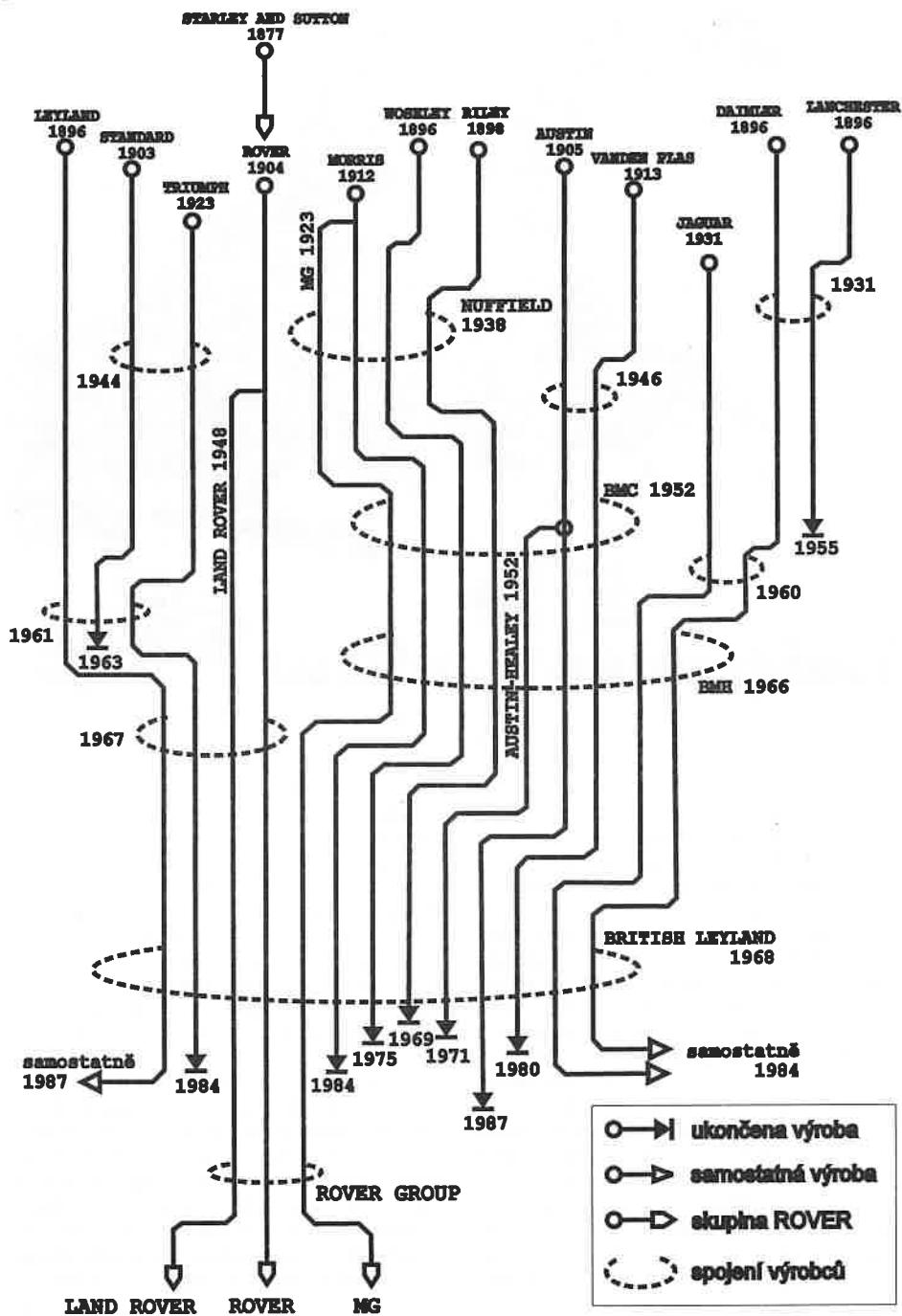
Ti poučení rokom 1966 povolili Mini pokračovať v súťaži. V priebehu poslednej etapy na vedúcom Mäkinenovom Cooperi sa uvoľnila kladka na hranu klínového remeňa a motor sa rýchlo prehrial, čo si vynútilo prestávku na výmenu. Počasie bolo v poslednej etape suché a prialo silnejším autám. Vyhralo Porsche,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

v roku 1975 po znárodnení Leylandu. Jedna legenda skončila.

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

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

Juraj Bukovčák





## Issigonisův odkaz

*Issigonis toho dokázal mnohem víc než jenom navrhnut Mini. Graham Robson zkoumá životní dílo autokratického inženýra posedlého svou prací*

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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Maestro sice odešel, jeho odkaz však žije dál.

### Issigonisův strategický plán

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



John Cooper v roce 1957

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

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

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

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

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

# Termite, s.r.o.

V lipkách 869  
Hradec Králové  
e - mail : [oldrich\\_benes@nac.cz](mailto:oldrich_benes@nac.cz)

Náhradní díly  
**ROVER a Mini**  
**LAND ROVER**



Výhradně prodej  
litých kol BWA

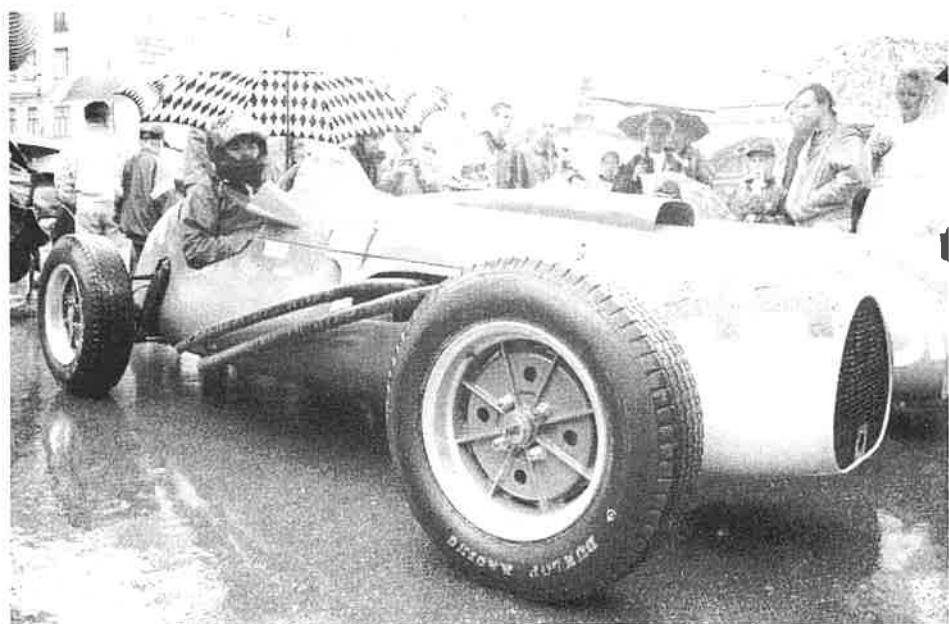
IC0 : 63218097 DIC : 228 - 63218097

tel.: + 420 602 116026 auto : 0601 244821

KB Hradec Králové c.ú. 577090 - 207/0100



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





## ISRS a Czech Olympia Gripen Trophy v Brně

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

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

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

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

### CZECH OLYMPIA GRIPEN TROPHY

**Brno 12.-14. 6. 1998**

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

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

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

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

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

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

## Ústí nad Orlicí – srpen 1998

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

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

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

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

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

Martin Buzek



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



## Šternberk 19.-20. září

Jel sice na Valvoline, ale nestačilo to

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

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

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

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

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

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

Těžko vystihnout atmosféru nádherného víkendu, přijedte se podívat napřesok.



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

Martin Buzek

**Prodám**

Prodám Mini Clubman (1.100 ccm), originální stav, velmi zachovalý . . . 55.000,- Kč  
Jaroslav Forejt, Borová 1, 312 12 Plzeň

Mini 1342 ccm zelený, 92 PS, 3,1 diferenciál,  
Janspeed výfuk, pneu Yokohama; dále  
4 ks Al disky 5J 10.

Tomáš Ubl, telefon: 0311/686367

Austin A 50 „Kembridž“, r. v. 1955, pojízdný,  
levostranné řízení. Nutno dokončit repa-  
si – lak, čalounění dveří. Mnoho náhradních  
dílů včetně autokolébky. Cena do-  
hodou.

Zdeněk Veleba, Strmá 37, 616 00 Brno, tele-  
fon: 05/758630

Austin Mini '87 Mayfair, modrá metalíza, elek-  
tronky, shrnovací střecha, 12" kola, na-  
jeto 65.000 km, velmi dobrý stav, cena  
95.000 Kč

p. Waldhans, tel. 05/743624 nebo 522240.

Na Austin Allegro litá kola, a spoustu dílů,  
levně

Richard Bayer (0603)503528, (05)43254003

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

Austin Metro 1.3 MG Turbo, po renovaci; rok  
1987. K vidění u Milana Rooba, Vysoká  
Pec, okr. Chomutov,  
tel. (0602)473935 kdykoliv.

Mini Cooper MK I/III, r. v. 65/71, žlutozelený,  
zavodní, okruhy i rallye, FIA pas, SPZ čes-  
ké, cena dohodou  
Tel. 0049/9941/905255.

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

Závodní Cooper S pro okruhy nebo vrchy,  
homologace FIA, cena dle osazení mo-  
toru (970, 998, 1275 ccm).

Pavel Nejedlý; tel 068/5241005

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

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

Litá hliníková kola 10" celkem 3 sady (2×5 ku-  
sů, 1×4 kusy), možno i s pneu.

Sada Minilite 12", možno i s pneu.

Sada plechových disků Cooper S.

Doklady Mini r. v. 1989 (22 tisíc).

Clubman Estate (2 vozy), špatný stav.

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

Mini Cooper 1.3, karburátor, r. v. 1991, vše  
originál, ve dřevě, Minilite 12", plátěná  
střecha, 127 tisíc.

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

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

**Koupím**

Hydragas na Allegro přední.

Vladan (0603)470427

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

Martin 0602/770206.

**Výroba**

Redakce zajistí povrchové tvrzení motoro-  
vých klikových hřídelů, vaček, rozvodo-  
vých kol a dalších namáhaných dílů  
metodou nízkoteplotní nitridace. Menší  
opotřebení, prodloužení životnosti.

# HS Tuning

## NOVOSEDLICE

# Náhradní díly na MINI

## a další zahraniční vozy

- blatníky
- prahy
- čela
- kapoty
- podlahy
- lemy opravné i plastové
- světla, zadní světla,  
    blikače
- nárazníky
- uložení světel plechové  
    i plastové
- skla
- brzdové části:
  - válce
  - válečky
  - čelisti a destičky
  - brzdové hadičky
  - brzdové trubky
  - kotouče a bubny
- ložiska kol
- klouby kol
- manžety kol i řízení

Díly dodáváme i na dobríku

- opravné sady ramen  
    předních i zadních
- čepy – horní, spodní,  
    hlavice pérování
- lanka ruční brzdy i plynu
- náhony tachometru
- těsnění – jednotlivě  
    i sady
- rozvody
- ventily a pružiny
- víčka, palce, kontakty  
    rozdělovačů
- další náhradní díly

- sportovní doplňky:
  - volanty kožené
  - dřevěné
- klasik (dřevo a chrom)
- hliníkové nástavce  
na pedály

HS Tuning  
Malodrážní 149  
417 31 Novosedlice  
telefon: 0417/47889

