

(dokončení)

Mini

- mezník v historii automobilů

Přelomový vůz, který nastoluje nová měřítka ve využití prostoru, bezpečnosti (především aktivní) a v jízdních vlastnostech osobních automobilů. Výjimečný úspěch v malém balení hýřící originalitou ... Takový byl verdikt britského časopisu AUTOCAR v jednom z nejdůležitějších silničních testů dvacátého století ze srpna roku 1959. Mini byl vyráběn s menšími modernizacemi více jak čtyřicet roků, zařadil se mezi kultovní vozy a jeho celková produkce dosáhla téměř 5,5 milionu kusů.

Když byl Mini – projekt ADO 15 představen, značkové verze Austin a Morris se odlišovaly prakticky jen přední maskou, nápisy i znaky, a to jen proto, aby bylo vyhověno klientele obou těchto tradičních značek. Vývoj



Vyhlašování vítězů před knížecím palácem v Monacu – Mini zvítězily v letech 1964, 1965 a 1967.

vozu, zkoušení a příprava jeho výroby si vyžádala téměř osm roků. Na konstrukci podvozku a především na způsobu odpružení se také významně podílel specialista na pryž dr. Alex Moulton. Ten je autorem speciálních pryžových bloků - pružin, které jsou stlačovány pákovým mechanismem a které mají výraznou progresivní charakteristiku. Karoserie vozu je samonosná s tuhými pomocnými rámy vpředu i vzadu pro uložení náprav. Vnější tvary karosérie byly podřízeny požadavku účelnosti a jednoduché výroby. Tím, že nebyly ovlivněny dočasnými módními vlivy, mohly zůstat rekordně dlouhou dobu téměř beze změn. S krátkým opožděním pak přibýly ke standardnímu provedení tudor varianty jako je kombi (Countryman), dále užitkové (Van,

Pick-Up) a dokonce i terénní ve stylu jeepu (Mini Moke).

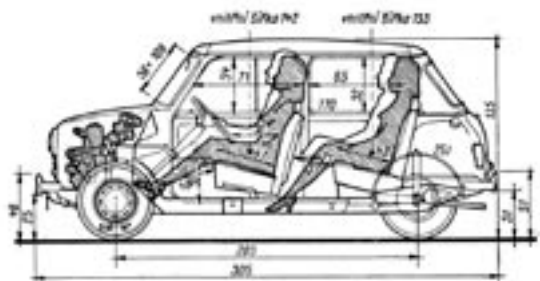
S výjimkou motoru byly všechny použité konstrukční prvky a díly zcela nové. Jen pro hnací jednotkou zůstal starý osvědčený motor (montovaný do několika jiných typů Austinů), a to jistě i z důvodu existujícího výrobního zařízení. Revoluční Mini tak převzaly motory BMC typu A, s litinovým blokem i hlavou válců, ale se sníženým objemem na 847 ccm (vyšší objem byl tehdy údajně považován za nadbytečný). V průběhu výroby byl však tento objem opět zvyšován na 1000 ccm a pro sportovní i soutěžní verze dokonce až na 1275 ccm s výkonem 76 k (56 kW). Zájemcům o rychlejší svezení byly výkonnější typy dodávány od roku 1961 a označeny Mini Cooper a Cooper S – na jejich úpravách se podílela firma Johna Coopera, který proslul především jako tvůrce formulových závodních automobilů.

Mini v soutěžní úpravě po několik roků velmi úspěšně startovaly v rallye Monte Carlo a také v Čechách při rallye Vltava roku 1965, kdy zvítězila posádka Aaltonen/Ambrose. Ostrý zvuk jejich vyladěných motorů byl tehdy přirovnáván k trhání plátna, který vynikal zvláště při řazení rychlostí. Mini „zářil“ také na okruzích, a to nejen ve V. Británii, ale i na kontinentálních tratích. Byl relativně laciný, především však dobře použitelný pro sportovní nasazení a oprávněně se mu říkalo karosovaná motokára. Svá uřednická léta si s Mini „odkroutili“ mno-

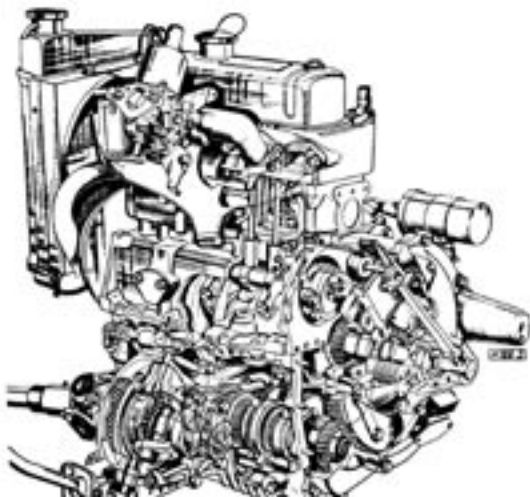
AUSTIN



Užitkové kombíky byly u Austinu označeny Countryman a u Morrisu Traveller.



Na rozměrovém výkresu je zřejmé vynikající využití celkového prostoru vozu.



Názorný pohled na poháněcí ústrojí odzadu. Chladič je umístěn ve stejné poloze vzhledem k motoru jako při podélném uspořádání.

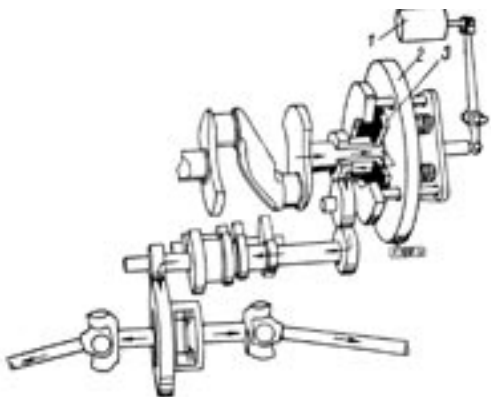


Schéma uspořádání převodového ústrojí: 1 – kapalinový válec ovládnutí spojky, 2 – setrvačnický motor, 3 – lamelová spojka.



Velmi unikátní exponát v Deutsches Museum v Mnichově – přední část automobilu Schwenke s pohonem předních kol z roku 1906 – čtyřdobý čtyřválcový V-motor objemu 2400 ccm, kuželová spojka, dvourychlostní převodovka, náprava typu de Dion.



Největším (v nepochybně racionální typové řadě) se stal Austin Maxi, poskytoval až nadbytek vnitřního prostoru i komfortu, žel postrádal náležitě reprezentativní vzhled.

zí pozdější mistři volantu a světa, jako James Hunt či Niki Lauda. Tehdy dokonce mladému Nikimu koupila Miníka ze svého důchodu jeho babička.

Kompaktní poháněcí ústrojí s motorem vpředu napříč bylo následně uplatněno v rámci koncernu i u větších typů Austin/Morris a MG 1100/1300 (po roce 1973 modernizovaný a přejmenovaný na typ Allegro, který byl v omezeném počtu dovážen do Československa) a dokonce i u nejrozměrnějšího, ale nepřilíš úspěšného typu Austin Maxi s motory objemu 1,8l a 2,2 l.

Po zániku Austinu i Morrisu se Mini stalo samostatnou značkou, která zásluhou BMW existuje dodnes. Současné Mini na svého předchůdce navazuje jen svým tvarem se zdařilými prvky v retrostylu. Výrazně většími koly, větší celkovou délkou i šířkou, silnějším motorem a tím i cenou se tak z někdejšího vozu nižší třídy stala exkluzivní záležitost pro movitější zájemce o stylový automobil.

Závěrem možno ještě připomenout, že nejstarší vozidlo stejné koncepce, tedy s pohonem předních kol a se čtyřválcovým příčně uloženým motorem postavila již v roce 1906 firma Schwenke. Trvalo však celého půl století než bylo toto uspořádání opět použito (pravděpodobně zcela nezávisle) a než bylo propracováno k všeobecnému využití. Pro úplnost nutno doplnit, že již od roku 1931 měly vozy DKW s předním pohonem příčně uložený motor, stejně tak první automobily Jawa 700 (vyráběné v licenci DKW), po roce 1946 první SAABY a východoněmecké P 70. Ve stínu úspěchů Mini zůstává

Trabant, (těch byly vyrobeny celé tři miliony), také ten má obdobnou koncepci s příčně uloženým motorem. Všechny tyto automobily však měly jen maloobjemové dvoudobé dvouválcové motory, převodové ústrojí bylo odlišně uspořádáno a také nevynikaly tolika přednostmi jako Mini. ■

Základní technické údaje automobilu BMC Mini r. v. 1959:

Motor – kapalinou chlazený čtyřválec OHV, zdvihový objem 847 ccm (vrtání 63 x zdvih 68,3 mm), největší výkon 34 k (25 kW) při 5500 ot/min.

Převodové ústrojí – suchá jednokotoučová spojka, čtyřrychlostní převodovka uložená pod klikovou skříň motoru v bloku s rozvodovkou. Společná olejová náplň pro motor i převody (objemu 4,5l).

Karosérie – čtyřsedadlová, samonosná celocelová s pomocnými rámy pro zavěšení polonáprav.

Podvozková část – obě nápravy dělené, odpružení pryžovými bloky. Kapalinové čelistové brzdy. Kola disková, pneumatiky 5,20–10".

Rozměry a hmotnosti – rozvor 2032 mm, délka 3048 mm, šířka 1410 mm. Pohotovostní hmotnost 606 kg. Objem palivové nádrže 25 l.

Provozní vlastnosti – největší rychlost 116 km/h, zrychlení 0 – 80 km/h 17 sec, spotřeba paliva 5,1 až 7l/100 km. Minimální délka potřebná k podélnému parkování (mezi dvěma zabrzděnými vozy) 3,5 m (užitečná délka vozu je tedy 70% jeho parkovací délky).