

automobily století

BMC Mini



Jeden z prvních exemplářů Mini, Austin Seven ročníku 1959.

Třímetrová revoluce

JAN TUČEK

Koncem srpna 1959 představil britský koncern BMC revoluční malý vůz s motorem vpředu napříč a předním pohonem. Dostal jméno Mini a během následujících jednačtyřiceti let jeho produkce dosáhla 5,38 milionů kusů.

Suezská krize v roce 1956 a s ní související, byť jen dočasný přidělový systém pohonných hmot, byl jedním z důvodů vzniku tohoto malého, ale zcela dospělého automobilu. Podnět k němu dal Leonard Lord (1896 - 1967), tehdejší šéf koncernu British Motor Corporation (BMC), a otcem projektu s kódovým označením ADO 15 se stal Alec Issigonis (1906 - 1988). Rodák z tureckého Izmiru, žijící od svých šestnácti let ve Velké Británii, pracoval od roku 1934 v automobilce Morris. Tam během války navrhl kompaktní vůz klasické koncepce Minor, jehož výroba v letech 1948 až 1971 překročila hranici 1,6 milionu vozů. V období 1952 až 1955 působil Issigonis u firmy Alvis, jeho ambiciózní projekt vozu s motorem V8 a hydraulickým odpružením se však do výroby nedostal. V roce 1955 Issigonise přetáhl šéf koncernu BMC k automobilce Austin do Longbridge, počátkem roku 1957 mu pak zadal úlohu vytvořit velmi malý a hospodárny automobil.

Issigonis vycházel z půdorysu dlouhého deset a širokého čtyři stopy (tedy asi 3,0 x 1,2 m), maličká desetipalcová kola s nezávislým zavěšením umístil do čtyř

rohů karoserie a motor uložil vpředu napříč. Kapalínou chlazený řadový čtyřválec byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou umístěnou ve společné skříni s motorem, dole pod klikovým hřídelem. Kompaktní poháněcí ústrojí tak zabíralo méně než dvě stopy (0,6 m) délky vozu, zbývajících 80 % patřilo cestujícím a úplně vzadu i skromnému prostoru pro zavazadla. Dvoudveřová samonosná karoserie zaoblených tvarů se vyznačovala mimo jiné vystupujícími závěsy dveří, posuvnými skly v oknech a sklopným víkem zavazadelníku, které v případě nouze posloužilo i jako nosič zavazadel.

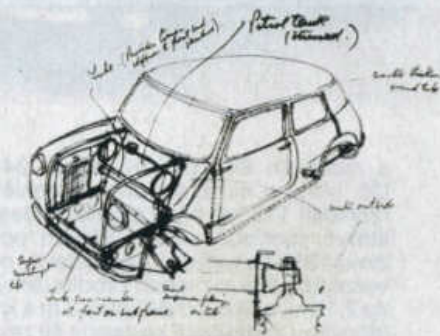
První prototypy vyjely na silnici na jaře 1958, o rok později (v květnu 1959) se už začala rozbíhat výroba a 26. srpna 1959 byly nové automobily uvedeny na trh. Debutovaly pod dvěma značkami koncernu BMC jako Austin Seven a Morris Mini Minor. Nešlo ovšem jen o pojmenování - až do léta 1969 se vozy Mini souběžně vyráběly v továrně Austin v Longbridge u Birminghamu a v závodě Morris v Cowley u Oxfordu, přičemž poháněcí ústrojí pro všechny vozy se dodávala z Longbridge. Později se označení sjednotilo (Austin Mini). Od podzimu 1969 se z Mini stala samostatná značka a celá produkce se

Paddy Hopkirk a Henry Liddon na Mini Cooperu vyhráli Rallye Monte Carlo 1964.

Od podzimu 1960 se vyráběla kombi s dřevěnými prvky karoserie, toto je Austin Countryman.



Sir Alec Issigonis, tvůrce revolučního malého vozu, byl jmenován roku 1969 do šlechtického stavu.



Issigonisův předběžný náčrtek samonosné karoserie vozu Mini.

soustředila v Longbridge. Odtud také 4. října 2000 vyjel poslední klasický Mini s pořadovým číslem 5 387 862. Nejúspěšnější období Mini prožil v letech 1962 až 1977, kdy se produkce pohybovala stále nad hranicí 200 tisíc vozů ročně. Absolutní rekord přinesly sezony 1971 a 1972, během nichž vzniklo 318 a 307 tisíc těchto sympatických autíček.

Jen 3,03 m dlouhý dvoudveřový Mini s rozvorem 2,03 m a hmotností necelých 640 kg debutoval v roce 1959





Luxusní verze Mini: prototyp Riley Elf z roku 1960.



První sportovní Morris Cooper ročníku 1961 s litrovým motorem.



Atraktivně vybavený model Mini Mayfair z poloviny 80. let.



s motorem 848 cm³ o výkonu 34 k (25 kW), s nímž dosahoval největší rychlosti 115 km/h při průměrné šesti-litrové spotřebě paliva. Během podzimu 1960 se vedle tudoru objevily dvě verze kombi s rozvozem prodlouženým na 2,13 m, celkovou délkou 3,3 m a krabicovitou zadní částí karoserie se zavazadlovým prostorem 0,52 m³ (u základního provedení to bylo jen 0,16 m³). Kombi s dvoukřídlymi dveřmi v zadní stěně a označením Austin Countryman nebo Morris Traveller existovala s běžnou celokovovou karosérií, ale i v typicky britském provedení s dřevěnými prvky. Souběžně se vyráběly i dodávky bez zadních bočních oken a od ledna 1961 i pikapy. Užitékové verze zůstaly ve výrobě do konce roku 1982, celkem vzniklo přes 521 tisíc dodávek Mini Van a 58 tisíc pikapů.

John Cooper, jehož vozy vyhrály v letech 1959 a 1960 mistrovství světa formule 1, byl Issigonisovým přítelem a podílel se na vývoji sportovně laděných vozů Mini Cooper. První z nich, poháněný dvoukarburátorovým motorem 997 cm³ o výkonu 55 k (40 kW), se objevil v létě 1961, na jaře 1963 následoval výkonnější Mini Cooper S s motorem 1071 cm³, na který o rok později navázal nejslavnější Cooper S 1300, poháněný čtyřválcem 1275 cm³ o výkonu 75 k (55 kW), zatímco základní verze dostala nový motor 998 cm³ o výkonu 56 k (41 kW). Tovární vozy BMC Mini Cooper S vybojovaly řadu cenných vavřínů ve světových soutěžích, k jejich nejúspěšnějším krotitelům patřili Finové Tomi Mäkinen a Rauno Aaltonen, ale také Brit Paddy Hopkirk, vítězily i na okruzích (John Handley, Alec Poole a další). Do léta 1971 vzniklo přes 45 tisíc vozů Mini Cooper S, výroba Cooperu s litrovým motorem skončila na podzim 1969 a dosáhla 100 tisíc kusů.

Od října 1961 se v rámci koncernu BMC vyráběly vozy Riley Elf a Wolseley Hornet, luxusní verze Mini s tradičními maskami těchto značek, prodlouženou stupňovitou záďí s 0,23 m³ prostoru pro zavazadla a celkovou délkou 3,3 m. Zpočátku je poháněl standardní čtyřválec 848 cm³, který od listopadu 1962 nahradila jednokarburátorová verze motoru 998 cm³ o výkonu 38 k (28 kW), s níž jezdily až 130 km/h. V září 1964 tyto vozy, stejně jako ostatní modely Mini se standardním rozvozem, dostaly odpružení Hydrolastic s oddělenými hydraulickými okruhy pérování levých a pravých kol, v říjnu 1966 se jako první dočkaly modernizované karoserie se stahovacími okny a skrytými závěsy dveří. Vozy Riley Elf a Wolseley Hornet se vyráběly do léta 1969, celkem jich vzniklo přes 59 tisíc.

V létě 1964 debutoval Mini Moke, sympatický otevřený vůz s jednoduchou karosérií hranatých tvarů. V Británii jich do října 1968 vyrobili jen asi 14 tisíc kusů, Mini Moke se pak přestěhoval do Austrálie a od roku 1985 jej produkoval závod Austin Rover v Portugalsku. Do konce 80. let vyjelo do světa asi 35 tisíc vozů Mini Moke.

Na podzim 1967 se vedle standardního modelu Mini 850 objevil nový Mini 1000 s motorem 998 cm³, za příplatek nabí-

zený s automatickou převodovkou. V letech 1968 a 1969 prošla jeho karoserie (stejně jako u ostatních tudorů této řady) modernizací, zvenku viditelné závěsy dveří zmizely uvnitř karoserie, okna ve dveřích už nebyla posuvná, ale spouštěcí atd. V říjnu 1969 měl premiéru modernizovaný Mini Clubman s lehce prodlouženou hranatější předí a litrovým motorem. Zatímco nový Clubman Estate definitivně nahradil původní kombiky Countryman a Traveller, tudory Mini a Mini Clubman se vyráběly souběžně, přičemž špičku nabídky tvořil nový Mini 1275 GT s hranatou předí. Výroba řady Mini Clubman skončila v létě 1980, z celkového počtu 526 tisíc vozů bylo asi 177 tisíc kombi a 18 tisíc sportovních modelů 1275 GT.

Klasický Mini se ovšem vyráběl dál, od roku 1980 znovu i jako Mini Cooper, od poloviny 80. let jezdil na větších dvanactipalcových kolech a postupně se dočkal mnoha limitovaných sérií se specifickou výbavou. Ještě v roce 1983 dosáhla produkce malého vozu 50 tisíc kusů, v letech následujících se vyrábělo kolem 30 tisíc vozů Mini ročně. Postupný pokles pokračoval na 12 tisíc aut v sezoně 1999 a na 8 tisíc v posledním roce kariéry. Poslední sériovou variantou byl sympatický kabriolet. ■



V letech 1969 až 1980 se vyráběly vozy Mini Clubman s hranatou předí (na snímku kombi Clubman Estate).