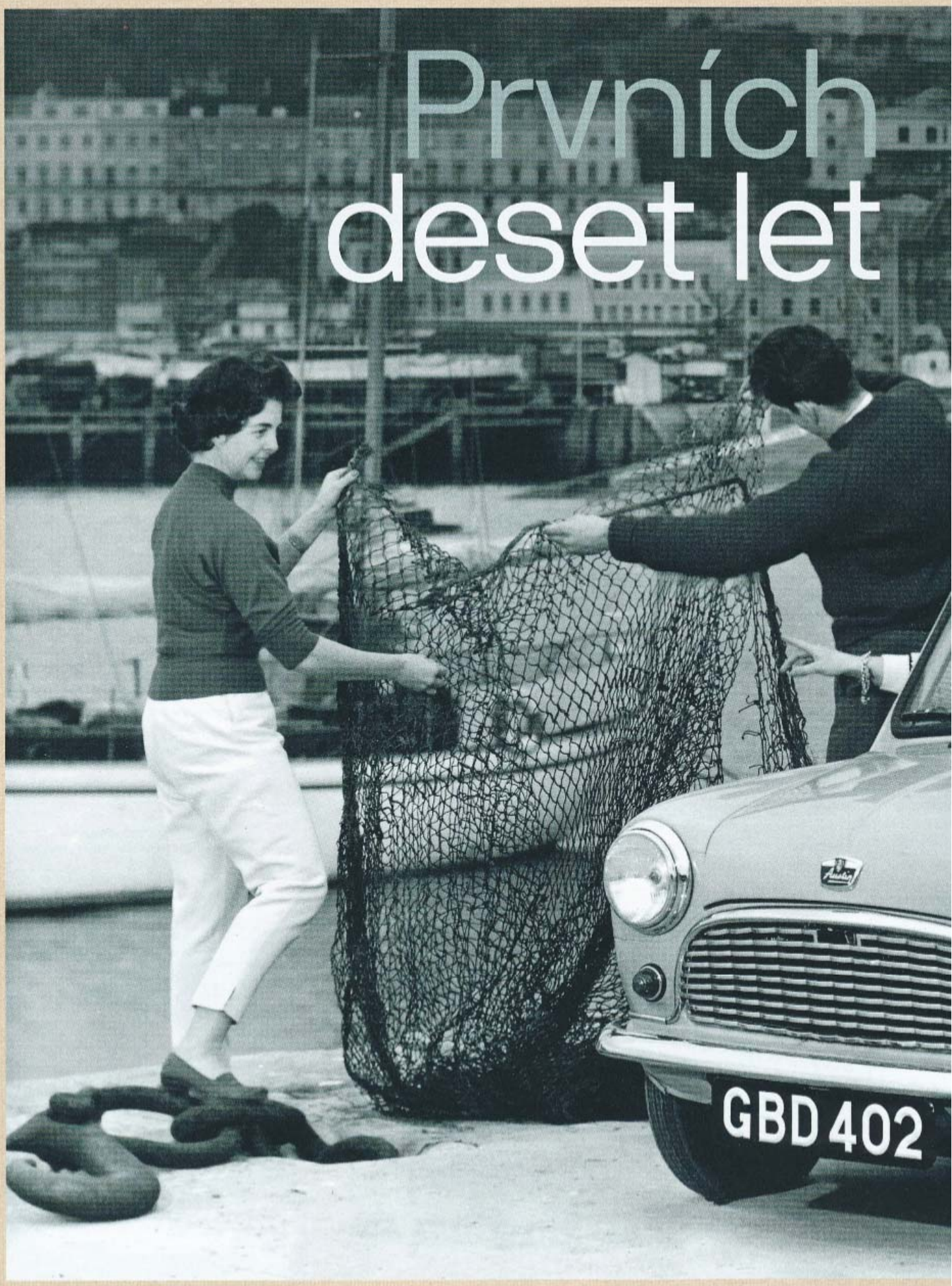
Prvních deset let



Koncem srpna 1959 debutoval revoluční vůz třímetrové délky s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol, britský Mini první generace. Připomeňme si první desetiletí kariéry této automobilové legendy. ▸

SIR ALEC ISSIGONIS (1906–1988), TVŮRCE MALÝCH AUTOMOBILŮ MINOR A MINI

MINI V PRVNÍM PROVEDENÍ Z ROKU 1959, ZDE S OZNAČENÍM AUSTIN SEVEN

AUSTIN SEVEN COUNTRYMAN – KOMBI S PRODLOUŽENÝM ROZVOREM (1960)

HBITÝ SPORTOVEC: AUSTIN SEVEN COOPER ROČNÍKU 1961 S MOTOREM 997 cm³

MINI V ARISTOKRATICKÉM PŘEVLEKU: PROTOTYP VOZU RILEY ELF Z ROKU 1960

Tři metry pokroku

Počátkem roku 1957 dal šéf koncernu British Motor Corporation (BMC) Leonard Lord pokyn k urychlenému vývoji malého hospodárného automobilu. Realizací projektu s kódovým označením ADO 15 byl pověřen šéfkonstruktér automobilky Austin Alec Issigonis (1906–1988).

Ten už během druhé světové války navrhl klasicky stavěný malý Morris Minor, jehož se v letech 1948 až 1971 vyrobilo 1,6 milionu kusů. Tentokrát bylo zadání ještě náročnější, budoucí čtyřmístný vůz měl vystačit s půdorysem dlouhým 3,05 m a širokým 1,45 m.

Issigonis zvolil revoluční řešení: kapalinou chlazený čtyřválcový motor uložil vpředu napříč, do společné skříně se čtyřstupňovou převodovkou, jež byla dole, pod klikovým hřídelem. Maličká desetipalcová kola rozmístil do rohů karoserie, chladič nebyl před motorem, ale nalevo od něj, podélně ke směru jízdy.

Řadový čtyřválec OHV dával z objemu 848 cm³ výkon 34 k (25 kW), poměrně dlouhá řadicí páka převodovky byla na podlaze.

Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na příčných lichoběžníkových polonápravách, zadní na vlečených klikových závěsech, odpružení obstarávaly pryžové jednotky doplněné teleskopickými tlumiči. Hřebenové řízení mělo volant v poněkud neobvyklé poloze připomínající autobus.

Kompaktní ústrojí poháněnými přední kola zabíralo i s pomocným rámem jen pětinu délky vozu, zbývající čtyři pětiny byly k dispozici cestujícím a nevelkému množství (160 l) zavazadel. Víko zavazadelníku se sklápělo dolů do vodorovné polohy a v případě potřeby posloužilo jako nosič zavazadel, která bylo ovšem nutné připásat.

Dvoudveřová samonosná karoserie oblých tvarů se vyznačovala vystouplými závěsy dveří, jež umožňovaly větší úhel otevření, a posuvnými skly oken ve dveřích. Náhradní kolo bylo ve vodorovné poloze dole v zádi, palivová nádrž o objemu 25 l měla své místo u levého zadního podběhu.

Místo palubní desky byla přes celou šířku vozu odkládací police, v jejímž středu byl oválný panel s velkým kruhovým rychloměrem s vestavěným ukazatelem stavu paliva. Dražší verze měly po stranách rychloměru dva malé kruhové přístroje, teploměr vody a tlakoměr mazání.

Automobil s rozvorem náprav 2,03 m byl dlouhý 3,05 m, široký 1,40 m a vysoký 1,35 m, v základním provedení vážil 626 kg, dosahoval největší rychlosti 115 km/h a spotřeboval 6 až 7 l benzinu na 100 km.

KOMBI MORRIS MINI TRAVELLER S DŘEVĚNÝMI PRVKY ZADNÍ PARTIE KAROSERIE

SKŘÍŇOVÁ DODÁVKA MORRIS MINI VAN MOHLA PŘEPRAVOVAT 250 KG NÁKLADU

MORRIS MINI PICK-UP S LOŽNOU PLOCHOU DLOUHOU 1,39 M A ŠIROKOU 1,37 M

Konstrukce, vývoj a zkoušky nových vozů proběhly v neuvěřitelné krátké době, první prototypy vyjely na silnice na jaře 1958, v dubnu a květnu 1959 už startovala výroba. Souběžně na dvou místech, v továrně Austin v Longbridge a v závodě Morris v Cowley, přičemž všechna poháněcí ústrojí vznikala v Longbridge.

Novinka byla představena veřejnosti 26. srpna 1959 pod dvojím označením: Austin Seven a Morris Mini Minor. Výroba a prodej se rozbíhaly pomalu, do konce roku vzniklo necelých 20 tisíc vozů. V roce 1960 se už prodalo přes 116 tisíc automobilů Mini obou značek a odbyt dále stoupal.

Pro každého něco

Od podzimu 1960 se vedle základních modelů vyráběla i kombi s rozvorem prodlouženým na 2,14 m, celkovou délkou 3,30 m a krabicovitou zadní partií karoserie v tradičním britském stylu s dřevěnými prvky a dvoukřídlými dveřmi v zadní stěně. Nabízela 520 l prostoru pro zavazadla a měla zadní boční okna s posuvnými skly. Dostala pojmenování Austin Seven Countryman a Morris Mini Traveller. Od října 1962 se vyráběly i celokovové modely kombi, bez dřevěných prvků.

Na podzim 1960 naběhla také výroba skříňové dodávky Mini Van s celokovovou karoserií bez zadních bočních oken, počátkem roku 1961 následoval Mini Pick-up s otevřenou korbou se sklopným zadním čelem. Oba vozy měly rozvor a délku shodné s kombi, kromě řidiče mohly přepravovat až 250 kg nákladu.

V říjnu 1961 měly premiéru dva modely, které upravil proslulý britský ladič a konstruktér závodních vozů John Cooper. Automobily Austin Seven Cooper a Morris Mini Cooper dostaly čtyřválec zvětšený na 997 cm^3, osazený dvěma karburátory a vyladěný na 55 k (40,5 kW), takže uháněly rychlostí až 135 km/h a oprávněně dostaly přední kotoučové brzdy.

Od ledna 1962 byl Austin Seven přejmenován na Austin Mini a týkalo se to i vozů v úpravě Cooper.

Dalším stupněm byl od jara 1963 nabízený Mini Cooper S vybavený motorem 1071 cm^3 o výkonu 67 k (49 kW), který se mohl pochlubit posilovačem brzd a disky kol s větracími otvory, nadále ovšem desetipalcovými s pneumatikami 5,20 – 10. Na nich dosahoval rychlosti 145 km/h.

Od ledna 1964 se do vozů Mini Cooper montoval čtyřválec 998 cm^3 o výkonu 55 k (40,5 kW), od jara téhož roku mohli zájemci o Mini Cooper S volit ze dvou kubatur. Menší čtyřválec 970 cm^3 ▶

KOMBI MORRIS MINI TRAVELLER S CELOKOVOVOU KAROSERIÍ Z ROKU 1962

AUSTIN MINI MOKE ROČNÍKU 1965 V ROLI MÓDNÍHO PLÁŽOVÉHO VOZIDLA

dával 64 k (47 kW) při 6500 1/min, větší motor o objemu 1275 cm³ nabízel 75 k (55 kW) už při 5800 1/min a malému vozu uděloval rychlost až 155 km/h.

Paddy Hopkirk s továrním vozem Mini Cooper S vyhrál v lednu 1964 Rallye Monte Carlo, o rok později v Monaku triumfoval Fin Timo Mäkinen. Jeho krajan Rauno Aaltonen po problematické diskvalifikaci v lednu 1966 zvítězil v Rallye Monte Carlo 1967.

Vozy Mini Cooper S zaznamenaly mnohé další sportovní úspěchy v soutěžích i na okruzích, pouhý jejich výčet by vydal na samostatný článek.

V rámci koncernu BMC se upravený Mini prodával od podzimu 1961 i pod značkami Riley a Wolseley. Zachoval si standardní rozvor 2,03 m, dostal však nově upravenou příď ozdobenou tradiční maskou příslušné značky, nově tvarovanou střechu, velké zadní okno a lehce prodlouženou stupňovitou záď, do níž se vešlo 230 l zavazadel. Víko zavazadelníku se odklápělo vzhůru a mělo práh těsně nad nárazníkem.

Automobily s označením Riley Elf a Wolseley Hornet byly dlouhé 3,27 m a zpočátku měly standardní motor 848 cm³. Koncem roku 1962 jej nahradil větší čtyřválec 998 cm³ o výkonu 38 k (28 kW), s nímž jezdily rychlosti až 130 km/h.

Evoluce

V září 1964 dostaly všechny vozy řady Mini s rozvorem 2,03 m sdružené pérování a tlumení Hydrolastic. Pryžové pružicí jednotky předního a zadního kola byly na každé straně vozu vzájemně hydraulicky propojeny, což umožňovalo jejich interakci při překonávání nerovností a zvyšovalo jízdní komfort.

Kombi a užitkové verze Mini si zachovaly původní pérování s pryžovými jednotkami a teleskopickými tlumiči, bez hydrauliky. Podvozková plošina dodávky posloužila ke stavbě minimalisticky pojatého vozu Mini Moke představeného na podzim 1964.

Otevřený vůz bez dveří se dvěma nebo čtyřmi sedadly a jednoduchou plátěnou střechou koncern BMC původně nabízel britské armádě, zejména pro výsadkové jednotky. Při zkouškách se ukázalo, že vůz na desetipalcových kolech nemá potřebnou světlou výšku. Hbitý Mini Moke s hmotností necelých 540 kg a motorem 848 cm³ o výkonu 34 k (25 kW)

S NOVOU MASKOU
A LITROVÝM MOTOREM:
MORRIS MINI 1000 MK 2 (1968)

MINI COOPER S MK II ROČNÍKU 1968
MĚL VĚTŠÍ ZADNÍ SVĚTLA I ZADNÍ OKNO

OD PODZIMU 1969 MĚLY VOZY MINI MK III DVEŘE SE SKRYTÝMI ZÁVĚSY

MINI 1275 GT (VLEVO), MINI CLUBMAN A MINI CLUBMAN ESTATE (VPRAVO) Z ROKU 1969

se však uplatnil jako módní vozidlo pro volný čas, zejména coby plážový vůz. Na Azurovém pobřeží se těšil oblibě zlaté mládeže i celebrit.

V Anglii se Mini Moke vyráběl jen do roku 1968, jeho odbyt na domácím trhu brzdila mimo jiné vysoká daň. Celkem vzniklo asi 5400 automobilů Mini Moke britské provenience, pak se výroba přestěhovala do Austrálie a později do Portugalska.

V říjnu 1967 byly představeny vozy Mini Mk II s novou maskou, zvětšeným zadním oknem a většími zadními světly. Novinkou byl Mini 1000 vybavený čtyřválcem 998 cm³ o výkonu 38 k (28 kW), který dosahoval rychlosti přes 120 km/h.

V roce 1968 se koncern BMC začlenil do nové skupiny British Leyland Motor Corporation. V červnu 1969 překročila celková výroba vozů Mini hranici dvou milionů a o měsíc později byl Alec Issigonis povýšen do šlechtického stavu. Z Mini se stala samostatná značka, jejíž produkce byla soustředěna do závodu Longbridge.

Výroba modelů Riley Elf a Wolseley Hornet byla v srpnu 1969 zastavena, vzniklo jich přes 59 tisíc. Záhy poté zmizel z nabídky i Mini Cooper s litrovým motorem, jehož produkce dosáhla 100 tisíc kusů. Poslední ze 45 tisíc vozů Mini Cooper S byly expedovány v létě 1971.

V říjnu 1969 byly představeny modernizované modely Mini Mk III (interně ADO 20), jejichž dveře dostaly skryté závěsy a stahovací skla oken místo posuvných. Vedle modelů Mini 850 a Mini 1000 s motory 848 a 998 cm³, které se vrátily k pérování bez hydrauliky, se objevila trojice nových vozů s označením Mini Clubman, Mini Clubman Estate a Mini 1275 GT. Měly mírně prodlouženou příď s obdélníkovou maskou a délku 3,16 resp. 3,40 m (Estate).

Mini Clubman a Mini 1275 GT dostaly odpružení Hydrolastic, kombi Estate se bez něj obešel. Clubman a Clubman Estate poháněl motor 998 cm³ o výkonu 38 k (28 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou, manuální nebo automatickou.

Mini 1275 GT měl pod kapotou čtyřválec 1275 cm³ o výkonu 61 k (45 kW) v kombinaci s manuální převodovkou. Jako jediný se mohl pochlubit předními kotoučovými brzdami a posilovačem. Na radiálních pneumatikách 145 SR 10 dosahoval rychlosti 140 km/h.

Představa, že modely Clubman postupně nahradí klasické vozy Mini, se nenaplnila. Poslední vozy Clubman opustily výrobní linku v srpnu 1980, zatímco výroba třímetrových „knedlíků" Mini pokračovala s mnoha peripetiemi až do 4. října 2000. Celkem jich od roku 1959 vyjelo do světa 5 387 862. ◀