

BMC 1100/1300

ali ADO 16

50 let

Avtor: Miha Vrhunec

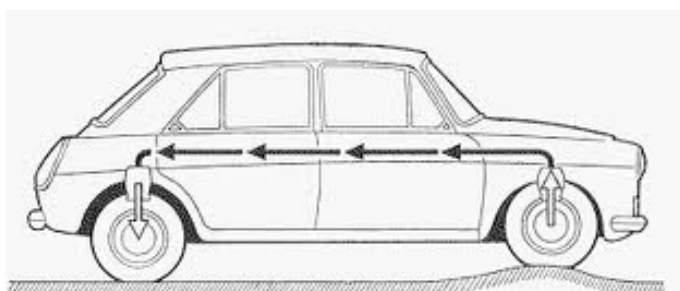
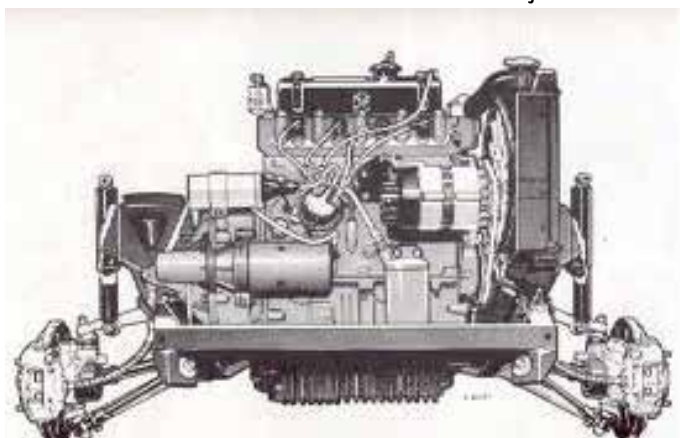


Po uspešnem in s Cooperjevo pomočjo navdušenem sprejetju Minija na svetovnih trgih, so se v BMC lotili načrtovanja novega avtomobila.

Če je bil Mini zasnovan kot mestno ali družinsko drugo vozilo, s katerim naj bi gospodinje obiskovale tržnico in vozile otroke v vrtce in šole, so za izhodišče novega vozila 1100/1300 določili tip manjše limuzine za srednji cenovni razred. Združili so limuzino z vsemi tradicionalnimi britanskimi lastnostmi takega tipa avta in postavljeno na uspešno tehnično zasnovo Minija. V Abingdonu so postavili novo razvojno središče: Abingdon Developing Office. Od tod tudi uradni naziv projekta ADO 16. Vozilo so prvič predstavili leta 1962 na jesenskem Londonskem mednarodnem avtomobilskem sejmu.

Pogonski sklop – motor, menjalnik in diferencial – je izveden v enem kosu, ki je vgrajen spredaj v pomožnem okvirju, ki ojačuje samonosno karoserijo. Enako kot pri Miniju. Motor je uporabljen že preizkušeni BMC tip A štirivaljni vrstni motor s po dvema ventiloma na vsak valj, s stransko odmično gredjo. Za to vozilo so izbrali prostornino 1098 ccm in od leta 1969 dalje so ponujali tudi motor s 1275 ccm. Pod motorjem, ki je nameščen prečno, se nahaja menjalnik, ki je bil preizkušen v starejših tipih vozil BMC. Po letu 1969 so sinhronizirali tudi prvo prestavo in izboljšali mehkost prestavljanja. Pogon je na prednji kolesih, kjer sta serijsko vgrajeni diskasti zavori, za tiste čase izredno učinkoviti. O tem se je prepričal vsak takratni voznik tega vozila, ker so pri malo močnejšem zaviranju za njim trobili, češ, zakaj pa tako premočno zavira, ali ne vidi, da spravlja v nevarnost verižnega trčenja.

Zadnji posamični obes s prečnim stabilizatorjem sta vgrajeni v zadnji pomožni okvir, ki tudi varno obdaja posodo za gorivo. Vse skupaj pa leži pod dnom prtljažnika. Zadnji kolesi imata bobnaste zavore. Za preprečevanje blokiranja zadnjih koles skrbi razmernik moči na hidravlični instalaciji.





Vzmetenje je sedaj že skoraj pozabljeni hidrolastic, ki ga je že za Minija zasnoval premalo znani Alex Moulton, tesen sodelavec Aleca Issigonisa že pri snovanju Minija. To vzmetenje, prednji pogon in odlične zavore zagotavljajo več kot odlične vozne lastnosti. Hidrostatično vzmetenje določa značilno obnašanje karoserije na neravninah ali zavojih. Giblje se le navzgor in navzdol, se pa ne nagiba bočno. Samo kolesa izravnajo cestne neravnine tako, da sta prednje in zadnje kolo na eni isti strani vozila med seboj povezana s hidravlično cevjo, ki dovoljuje pretakanje tekočine iz prednjega v zadnji boben, ki vsak za sebe krmilita višino posameznega kolesa. Prostor za potnike želi ustvariti vzdušje limuzine. Neobičajno pokončna volanska os daje traktorski občutek na volanu. Kmalu se ga navadiš, pravi ljubitelj teh vozil pa postane navdušen. Če zamenjate volan z manjšim športnim, npr. legendarnim Moto-Lite, postane vožnja po zavitih cestah užitek. Dodatni instrumenti in njih lega izražajo okus lastnika.

Velika razdalja med prednjima sedežema in zadnjo klopjo, ki je tudi posrečeno ergonomsko oblikovana, daje občutek, da sedite na kavču. Pravi limuzini seveda pritičejo štiri vrata.

Po tradicionalni britanski navadi se »potuje lahek«. Še v današnjih angleških navodilih za starodobniške transkontinentalne relije svetujejo ta napotek: travel light. Od tod morda tudi odločitev oblikovalcev BMC 1100/1300, da naredijo majhen

prtijažni prostor, ki je popolnoma ločen od potniškega prostora. Pod dvignim lesenim vmesnim dnom se nahaja rezervno kolo z dvigalko. To pa je res tradicionalno!



Za tiste čase je bila karoserija izdelana izredno togo. Oba pomožna okvirja sta togost še povečala. Tudi na naših cestah so se videvale nesreče teh vozil, ki so potrjevale čvrstost avta.



BMC je že v zasnovi predvidel, da bodo ponudili trgu več različic, ki jih bodo izdelovale posamezne firme, ki so sestavljale korporacijo.

Najosnovnejši izvedenki so predali v izdelavo Austinu in Morrisu. Razlikovali sta se po maski in armaturni plošči.



Po letu 1970 so predstavili tudi bolj navito inačico 1300 GT. Motor je bil enak kot v MG-ju, streha je bila prevlečena z vinilom, maska

je bila po izgledu bolj široka, armatura črna iz skaja, ki so jo krasili trije okrogli instrumenti. Športno izvedbo je seveda izdeloval MG. Tradicionalni MG-jev hladilnik je zahteval preoblikovanje motornega pokrova. Spodobni se lesena armaturna plošča. Motor so navili v smeri Cooper S. (55 oziroma 70 KS) Luksuzno izvedbo so ponudile trgu firme Riley, Wolsley in Vanden Place s svojo Princess. Motor so uporabili od MG-ja.



Kot dodatna oprema je bila že na voljo tudi klimatska naprava. Varnostnih pasov še niso vrgajevali serijsko. Bila pa so že pripravljena navojna sidra zanje, tudi za zadnjo klopo. Naredili so okoli 2 milijona teh avtov. Licenčno so jih proizvajali tudi v Italiji, Španiji, Južnoafriški republiki, pa tudi v Novem Mestu, v tovarni IMV. Razen limuzinske izvedbe so izdelovali tudi karavansko različico.



Odlična, v orehovem lesu oblikovana armatura z dvema ali tremi okroglimi instrumenti, pa usnjeni sedeži dajejo avtu žlahtni videz. Na hrbtni strani prednjih sedežev sta vgrajeni lični leseni dvizni mizici (picnic table). Zadnja klopa ima preklopni ročni naslon. Za tiste čase res imenitna ponudba v srednjem cenovnem razredu.



Cenejša izvedba limuzine je imela samo dvojne vrata in poenostavljeno armaturno ploščo. S tem avtom so se pomerili tudi na dirkalnih

stezah. Čeprav je imel enak motor, se zaradi preko 200 kg večje teže ni mogel kosati z Minijem. Več uspeha so poželi na relijih. Mat Moss se je uspešno podala z MG 1100 na relije. Morris 1100 (Westley) je leta 1968 dosegel cilj na transkontinentalnem reliju London – Sidney.



To je bil avto za poznavalce. Do njih se je 1100/1300 vedno obnašal gentelmsko. Avtomobilsko nezainteresiranim voznikom pa je rad pokazal, da mu taki niso všeč. Danes se na starodobniški sceni videva bolj malo teh vozil. Niso »modna«. Morda gre za isti vzrok kot za zaton proizvodnje. Tradicionalna

uporabniška zasnova potniškega prostora in prtljažnika. Premagala jo je petvratna različica. Tudi oblikovno niso vpadljivi ti »Austiniki«. Predvsem pa mora biti ljubitelj BMC 1100/1300 po svoji duši tradicionalist, pa malo nagnjen k angelški kulturi.

V Angliji obstaja »the 1100 club«, ki združuje imentike in ljubitelje teh avtov z vsega sveta. Ker pa so znani tudi različni klubi posameznih znamk, ki so izdelovali tip 1100/1300, se tudi v teh društvih najdejo le-ti, sicer bolj maloštevilni.



IMV je razvil tudi svojo različico Special. V zlati ali srebrni barvi. Sfrizirali so motor po osnovnih načelih, ki so jih že takrat uporabljali povsod. Pridali so dva Strombergova membranska vplinjača, dvojne vzmeti na ventilih, izpušni kolektor po vzoru Cooperja, pa še kaj. Bil je hitrejši in z boljšimi pospeški kot navaden. Vendar je bilo to treba plačati: poraba 14 l/100km.

O novomeškem IMV-ju, vključno z zgodbo o proizvodnji Austinov 1300, je podrobno opisal Marjan Moškon v svoji knjigi »Velikan pod Gorjanci«.

Pri nas je videti na starodobniških srečanjih zelo malo teh vozil, zlasti, če upoštevamo, da so bili kot novodobniki dokaj pogosti na cestah. Morda je k izginotju teh vozil s cest pripomoglo dejstvo, da so bila ta vozila tovarniško slabo zaščitena pred rjavenjem, namreč samo z barvo. Zlasti votli deli karoserije so radi prerjaveli od znotraj navzven. Spet tradicija, tokrat ne v maniri odličnosti.

(<http://www.the1100club.com>)