

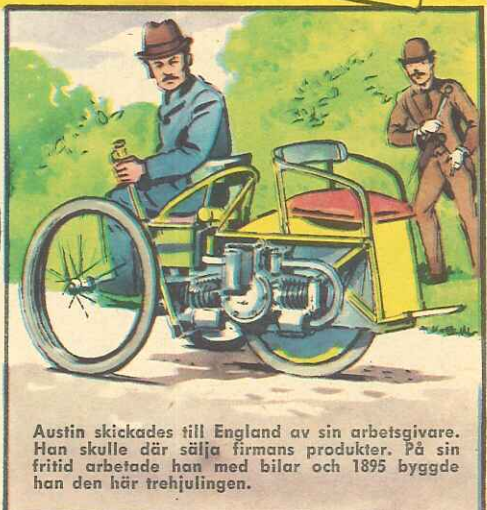
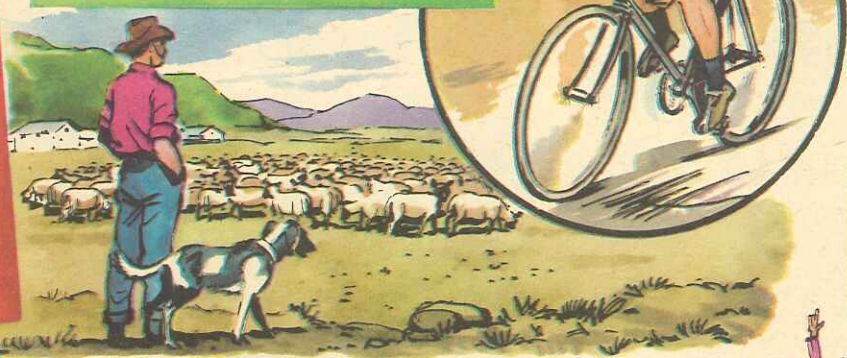
Bilar är någonting som intresserar ungdom i alla åldrar. I den här tidningen får Du läsa en massa intressant om bilar och om en av världens största bilindustrier, British Motor Corporation, som bl. a. tillverkar Austin, Morris, MG, Riley och Wolseley

En tidning för ALLA som gillar BILAR

EN BIL-FABRIKS HISTORIA



Utvecklingen av British Motor Corporation till en av världens ledande bilindustrier hänger intimt samman med två män — Herbert Austin, som började sin karriär inom en maskinindustri i Australien som tillverkade färklippningsmaskiner, och William Morris, tävlingscyklist.



Austin skickades till England av sin arbetsgivare. Han skulle där sälja firmans produkter. På sin fritid arbetade han med bilar och 1895 byggde han den här trehjulingen.



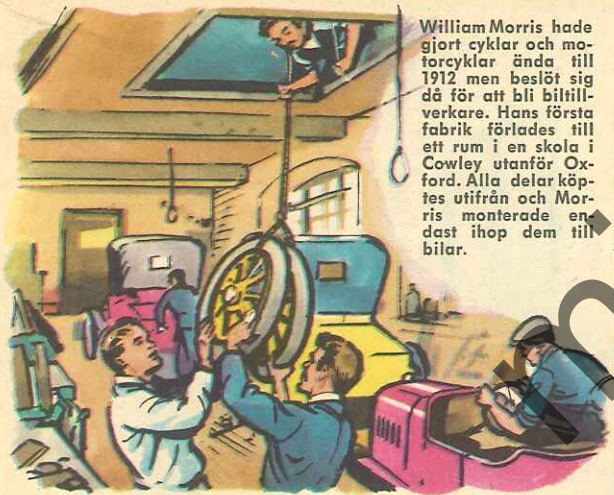
Austin fortsatte oförtruet med sina experiment, bytte jobb, kom till bilindustrin och blev chef hos Wolseley-fabriken 1901. Fyra år senare lämnade han Wolseley och satte upp en egen fabrik i Longbridge utanför Birmingham.



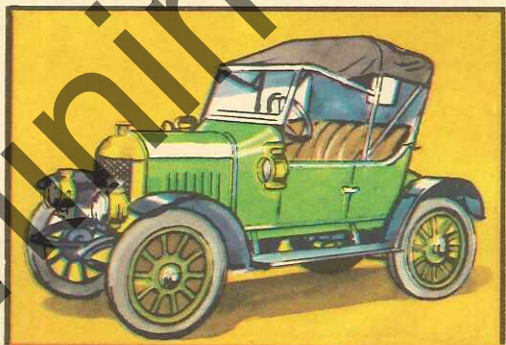
Här tillverkade han den första Austin-bilen och inbjöd sina vänner att se den första demonstrationen, som inte blev särskilt lyckad. Motorn fick för mycket olja och utvecklade avsevärda rökmassor.



Bilintresserat folk strömmade till Austin i Longbridge. Fabriken växte kraftigt. 1908 byggdes tre 100 hk racerbilar, som deltog i Frankrikes Grand Prix. De fullföljde loppet men fick inga topplaceringar.



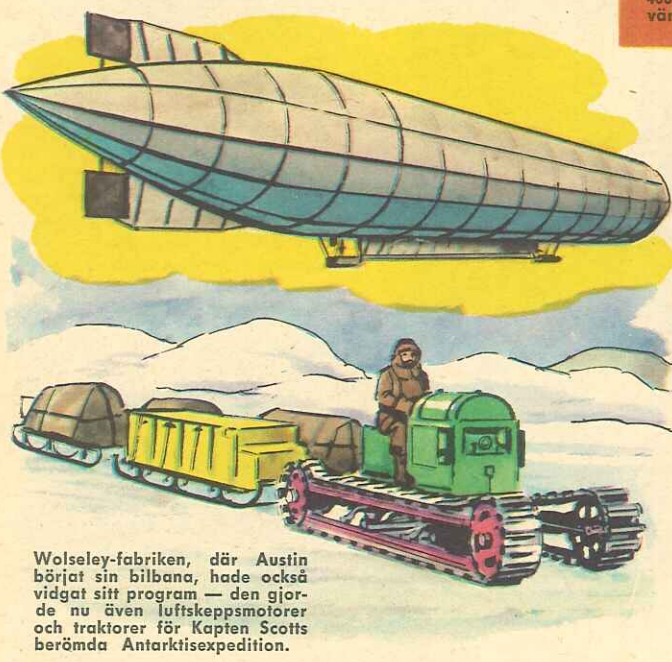
William Morris hade gjort cyklar och motorcyklar ända till 1912 men beslöt sig då för att bli biltillverkare. Hans första fabrik förlades till ett rum i en skola i Cowley utanför Oxford. Alla delar köptes utifrån och Morris monterade endast ihop dem till bilar.



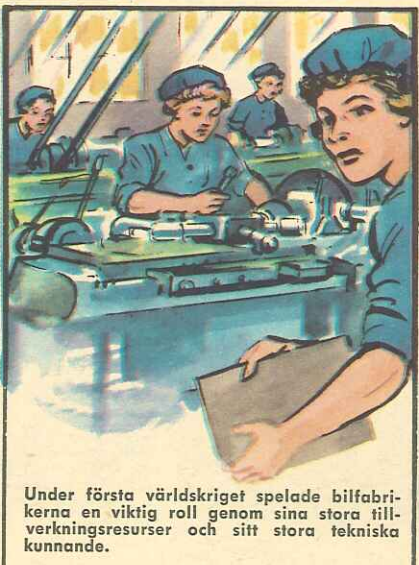
Morris första bil var en modell som hette Oxford, vilken blev så pass populär att han 1914 tillverkade 400 vagnar. Många sådana bilar rullar ännu på världens vägar.



Under tiden överflyttade Austin sitt intresse även till stationära motorer och marinmotorer. Den här båten med två Austin V-12-motorer på vardera 380 hk gjorde över 50 knop och var sin tids snabbaste.



Wolseley-fabriken, där Austin börjat sin bilbanan, hade också vidgat sitt program — den gjorde nu även luftskeppsmotorer och traktorer för Kapten Scotts berömda Antarktisexpedition.



Under första världskriget spelade bilfabrikerna en viktig roll genom sina stora tillverkningsresurser och sitt stora tekniska kunnande.



Flygplan, stridsvagnar, kanoner, pansarvagnar och granater började lämna bilfabrikerna i en jämn ström. De effektiva fabriken uppnådde en kapacitet som man tidigare aldrig vågat drömma om.

Så här föddes

EN HELT NY BIL

Av John Cunningham

Jag såg en av de första Austin 850:orna flera månader innan den sattes i serieproduktion och redan första konfrontationen övertygade mig om att detta var en kompakt bil som var »annorlunda».

Visst såg bilen liten ut utifrån. Men när jag steg in och provsatt den utsattes jag för en positiv överraskning: de invändiga utrymmena var så väl tilltagna att man genast fick ta till betydligt större bilar för en jämförelse. Jag skulle tro att utrymmena i en 850-a motsvarar vad man finner i en normal familjebil i 10 000-kronors klassen.

Och sedan kom jag underfund med att 850-an inte bara är överraskningarnas bil när det gäller utrymmena. Man behöver bara ett par minuter bakom ratten för att komma underfund med att denna bil är en ren fartsensation. Det förvånar mig inte alls när jag hör att 850-an har slagit många större bilar på rena farttävlingar. I 12-timmarsloppet i Stockholm 1959 klockades, hör jag, 850-an för en av de snabbaste varvtiderna trots konkurrens från betydligt större sportvagnar. Och på Snetterton-banan i England slog 850-an alla bilar i prisklassen under 15 000 kronor genom att avverka flesta varv runt banan under 24 timmar. 850-an hann med 549 varv med en *medelbastighet* av 99,78 km/t. Kan man ana när man ser en 850-a att den utan vidare kan ta upp kampen med bilar med flera gånger större motorer?

Sparade utrymmen

Den märkliga 850-an började sitt liv på baksidan av ett kuvert. Bilens skapare, Alec Issigonis, gjorde nämligen sitt första utkast just på ett kuvert. Han visste från början hur hans bil skulle se ut: den skulle vara otroligt rymlig, den skulle ha moderata ytterdimensioner så att den var smidig i stadstrafik, den skulle vara billig att köra och den skulle vara snabbare än de flesta andra jämförbara bilar.

Efter Issigonis idéskiss på ett kuvert byggdes ett träskellet



för att konstruktören skulle kunna förvissa sig om vilka mått som måste till för att fyra fullvuxna med en massa bagage skulle få plats. Issigonis hade gott om idéer hur han skulle kunna utöka bilens innermått utan att öka ytterdimensionerna. Han »stal» utrymme från motorn genom att placera denna på tvären. Han monterade växellåda och slutväxel i »sumpen». Och han lät motorn driva framhjulen för att slippa en utrymmeskrävande kardanaxel.

Efter träskellet följde en trämodell i full skala. Sedan hamrade man ut karosseriplåtar genom att använda denna trämodell som form. Karosseriplåtarna sattes sedan samman

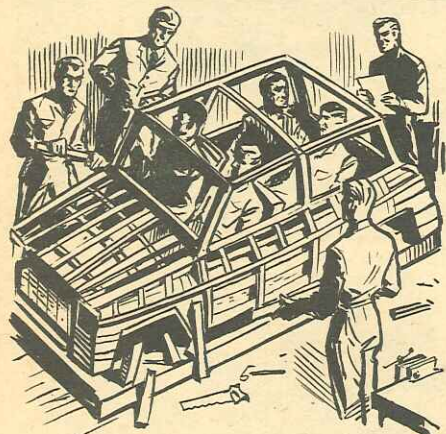
till det första exemplaret av denna Englands mest sensationella bil på lång, lång tid.

Lång rad prov

Innan bilen sattes i händerna på teknikerna på produktionsidan utsattes prototypen — och flera efterföljande prototyper — för en lång rad hårda prov. Bl. a. sändes den på en 160 000 km tur runt Europa vilken bl. a. ledde över Sverige och övre Norrlands värsta vägar. En annan vagn sändes till de spanska alperna för att grundligt testas under svårast tänkbara backförhållanden. Denna testning omfattade bl. a. 6 000 stopp och starter på Europas brantaste alpvägar.

Austin-Morris 850 är utan tvekan en av de märkligaste bilkonstruktioner som sett dagens ljus. Produktionskapaciteten för denna bilmodell ligger vid omkring 8 000 vagnar per vecka. Håller efterfrågan i sig är det troligt att t. o. m. denna höga produktionsstakt måste höjas ytterligare. Särskilt i Kanada har efterfrågan den senaste tiden stigit mycket raskt — kanske inte minst beroende på att Kanadas motorjournalister nyligen valde 850-an till »Årets Bil». I England har denna vagn fått en liknande hedersutmärkelse — Royal Automobile Club belönade Alec Issigonis med den eftertraktade Dewar-trofén, som delas ut till de förnämsta bilkonstruktionerna, för hans insats vid konstruktionen av 850.

Totalt har BMC investerat 150 miljoner kronor innan tillverkningen av 850-an kunde sätta igång. Ledningen har hela tiden oroat sig för att den kanske gjort en felspekulation genom att satsa så mycket på en så okonventionell bil. Men utvecklingen har nu bevisat att man haft rätt i sin förmodan att det nya biltänkande, som 850-an representerar, kommer att slå helt igenom.



Fyra storväxta personer skall sitta bekvämt



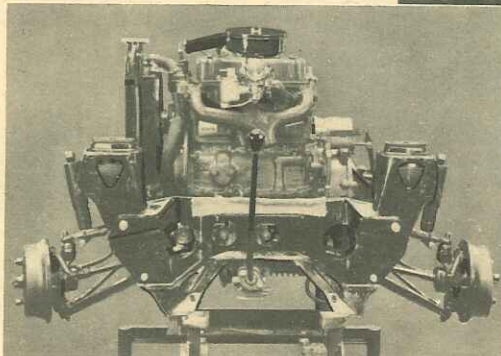
Den första modellen byggs i trä



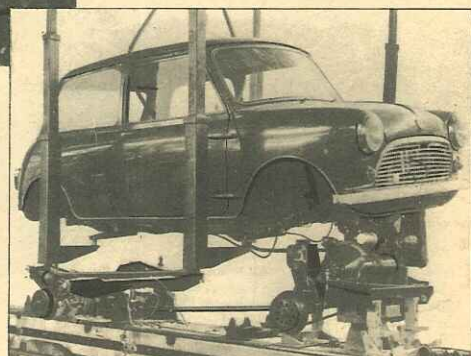
Sedan följer en prototyp i plåt

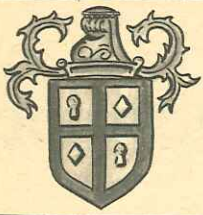


... som får tjäna som underlag för tillverkningsritningar i full skala



T. v. synes den geniala tvärmotorn i 850 som har växellåda och slutväxel i ett block med motorn. Bilden ovan visar 850-an i massproduktion vid BMC:s fabriker i England och bilden t. h. den enkla och ur servicesynpunkt geniala uppbyggnaden av 850-an.





MED MOTORN PÅ TVÄREN



DET SER LIT SOM OM VI SKULLE BLI TVUNGNA ATT KONSTRUERA EN MINIATYRMOTOR FÖR ATT PASSA I DET LILLA UTRYMME SOM NI LÄMNAT FÖR MOTORN.

JAG HAR TÄNKT PÅ DET STÄLV MEN EN LITEN MOTOR GER INTE DEN EFFEKT SOM VI BEHÖVER. VI SKALL ANVÄNDA DEN HÄR MOTORN.



DE STORA INVÄNDIGA UTRYMMENA I AUSTIN-MORRIS 850 STÄLLE KONSTRUKTÖREN ALEC ISSIGONIS INFÖR SVÅRA PROBLEM, INTE MINST NÄR DET GÄLLE MOTORTYP OCH-PLACERING.

MEN DET ÄR JU VÅR A-MOTOR, SAMMA SOM VI ANVÄNDER I MORRIS 1000 DEN KOMMER ALDRIG ATT PASSA.

VARFÖR INTE? OM VI KAN PLACERA VÄXELLÅDAN I VEVHuset OCH MOTORN PÅ TVÄREN SÅ SPARAR VI EN MASSA UTRYMME



VARFÖR KAN VI INTE LÄGGA MOTORN BAK I BILEN OCH ANVÄNDA UTRYMME FRAM TILL BAGAGE?

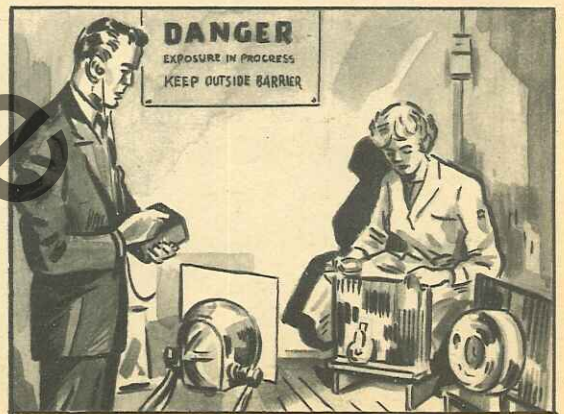


NEJ! JAG TYCKER INTE OM DEN LÖSNINGEN. DE HÄR SKISSERNA VISAR HUR EN BIL MED MOTORN BAK BETER SIG I EN KURVA.

OCH DET FINNS ETT SKÅL TILL VARFÖR JAG VILL ANVÄNDA A-MOTORN. DET FINNS REDAN SERVICE OCH RESERVDELAR TILL DEN ÖVER HELA VÄRLDEN.

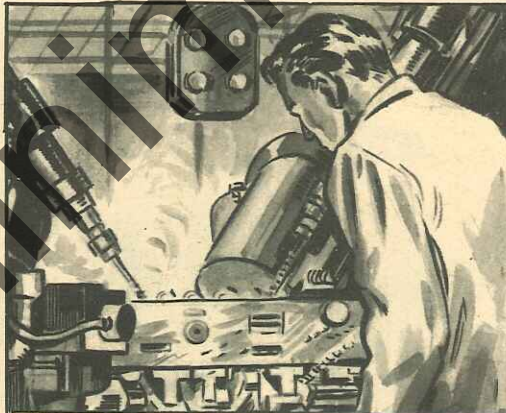


DEN HÄR TOPPLOCKSPACKNINGEN FÖR MORRIS 1000 PASSAR TILL 850:A, BWANA.

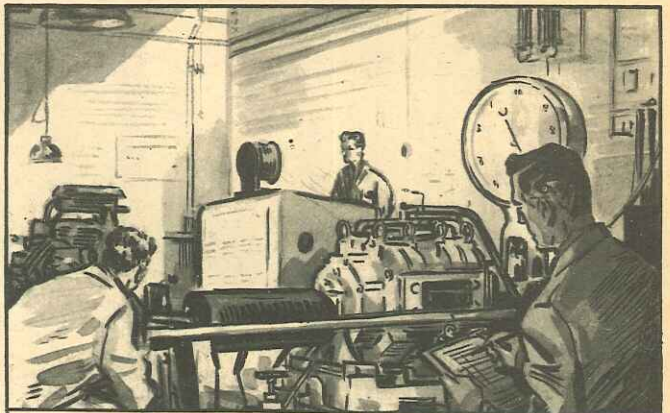


OCH SÅ BÖRjade MAN BYGGA OM A-MOTORN FÖR DEN NYA BILEN. FÖRSTA STEGET VAR EN DJUPTESTNING AV METALLEN. GAMMASTRÅLAR AVSLÖJADE OBARMHÄRTIGT ALLA SVAGHETER- PRECIS SOM RÖNTGENFOTOGRAFERING.

DET VERKLIGA ELDPROVET. GJUTDELARNA PLACERADES I DENNA UGN I VÅL VALDA TEMPERATURER OCH TIDSPERIODER.



HÄR BORRAR EN MAN OLJEKANALER I VEVAXELN. ETT ENDA MISSTAG BETYDER ATT VIKTIGA DELAR FÅR FÖR LITE OLJA OCH TOLERERAS DÄRFÖR INTE.



PROVEXEMPLET AV DEN NYA MOTORN BROMSBÄNKSPROVAS. DEN KOPPLAS TILL EN S.K. DYNAMOMETER OCH KÖRS FLERA DAGAR I STRÄCK VARVID ALLA VÄRDEN NOTERAS.

OCH TILL SIST DEN HAR HUR ÄR KLARAT ALLA PROV MED GLANS, MR. ISSIGONIS. VI ÄR REDO ATT MONTERA DEN I BILEN.



SÅ MONTERADES PROVMO-TORN I EN PROVBIL, EN PROTOTYP.



NÄR PROVEN VAR LYCKLIGT KLARA OCH VISSA ÄNDRINGAR GJORDA SATTES BILEN MED TVÄRMOTORN I MASSPRODUKTION.

JÖSSES! MR ISSIGONIS TOG KURVAN MED 100 KNUTAR.



850-AN HAR VISAT SIG KUNNA KLARA ALLT VAD ISSIGONIS VÄNTADE SIG OCH MER DÄRTILL. INDIVIDUELLFYRHJULSFJÄDRING MED GUMMIELEMENT OCH FRAMHJULSDRIFT GÖR DEN SLIVERÄN PÅ ALLA TYPER AV VÄGAR- OCH I ALLA VÄGLAG.

Pinin Farina — mannen som skapar och



Samlade utanför BMC:s huvudkontor i Longbridge vid introduktionen av Farina-ritade Austin A 40 Futura ses här fr. v.: Sir Leonard Lord, styrelseordförande i BMC, Pinin Farina, George Harriman, verkst. dir. i BMC och Farinas son, Sergio.

För fyra år sedan kom Pinin Farina till England för att delta i en konferens anordnad av Royal Society of Arts. Det besöket kom att på ett avgörande sätt ändra hela hans liv. Innan den berömda italienske formgivaren återvände till sitt hemland hade han nämligen sammanträffat med Sir Leonard Lord, styrelseordförande i British Motor Corporation. Och det sammanträffandet resulterade i ett av de mest givande samarbeten som etablerats inom bilindustrin på många år.

Pinin Farina har på de få år han arbetat för BMC lyckats åstadkomma åtskilligt. Han började genast efter sammanträdet med Sir Leonard med att sätta ny stil på koncernens bilmodeller och redan efter två år fick allmänheten se det första provet på det nyetablerade samarbetet: Austin A 40 Futura. Denna modell representerade en helt ny bilstil: en kombination av elegant personbil och praktisk stationsvagn.

Austin A 40 Futura var emellertid bara en början. Sedan dess introduktion har åtskilliga Farina-ritade BMC-modeller sett dagens ljus, och faktum är att samtliga den jättelika bilkoncernens modeller med ett enda undantag i dag är signerade Farina.

Den italienska linjen

Den italienska linjen innebär emellertid inte bara ökad skönhet. BMC tecknade kontrakt med Farina inte endast därför att man

genom vackrare formgivning ville göra sina bilar ännu populärare. Lika väsentlig var Farinas förmåga att se funktionalistiskt på sina konstruktioner. Pinin Farina är nämligen inte bara estet utan också en praktisk tekniker. För honom är skönheten inte självändamål — den måste kombineras med bättre aerodynamisk form med lägsta tänkbara luftmotstånd, goda utrymmen och praktisk utformning överhuvud.

Pinin Farina är i dag 66 år gammal. Vid den åldern har han uppnått en ställning som världens erkänt främste bilformgivare med samma auktoritet på detta område som på sin tid Dior inom dammodets värld. Hur har han lyckats uppnå denna ställning?

Bilfrälst från början

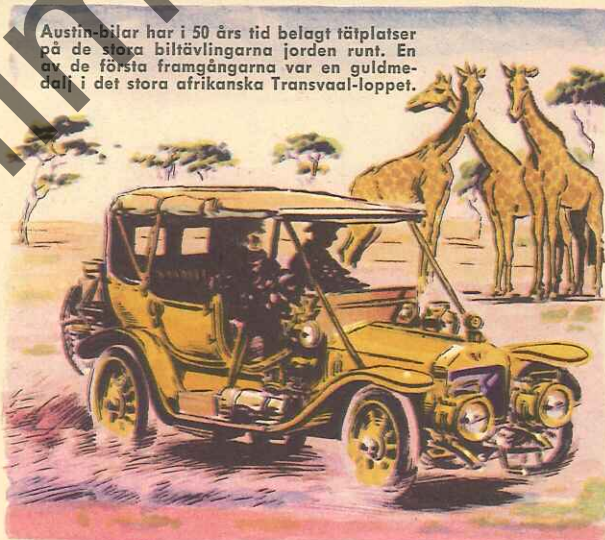
Pinin Farina var det yngsta av tio barn. Vid 11 års ålder lämnade han skolan och började arbeta i sin fars möbelverkstad. Unge Pinin kunde dock aldrig lägga ner sin själ i detta arbete — hans hjåg stod till bilar. Bilar var på den tiden en ovanlig syn i Pinins hemstad Turin, men när den unge snickarlärningen fick syn på en, så skyndade han sig fram för att undersöka den närmare. Man skulle kunna säga att Pinin Farina växte upp med bilismen.

Eftersom Turin rätt snart blev säte för en betydande bilindustri och eftersom trä spelade en stor roll i den tidens bilkarosser drojde det inte länge innan pappa

ALLTID I TOPPEN

BMC-bilar har alltid
hållit sig i främsta ledet
när det gäller
motortävlingar och
fartrekord

Austin-bilar har i 50 års tid belagt tätplatser på de stora biltävlingarna jorden runt. En av de första framgångarna var en guldmedalj i det stora afrikanska Transvaal-loppet.



Från första början tillvann sig Morris-bilarna ett anseende tillförlitlighet. Trots att Morris började tillverkas först 1914 märket en storseger 1914 då sex Morris vann guldmedaljen i loppet London—Edinburgh.



På racerbanan var bakhjulen allt konkurrenterna såg av Austin Seven. På Donnington Coronation-loppet 1937 t. ex. tog denna märkliga vagn hem rubb och stubb i pristalsten.



En av de mest spännande upplevelserna under det stora långdistansloppet Kapstaden—London 1939 var när en Walseley 18/85 störtade nio meter ner i en flod fylld med krokodiler. Den drogs upp och fullföljde den 16 000 km långa resan på 31 dagar och 22 timmar.



dikterar bilmodet

Farinas snickeriverkstad fick många uppdrag från både Fiat- och Lancia-fabrikerna.

Faderns något konservativa uppfattning om affärer i allmänhet och bilar i synnerhet passade Pinin dåligt. Han ville skapa nya, revolutionerande linjer och former. 1928 gjorde han allvar av sina hotelser att lämna familjeföretaget. Lancia visade då stort förtroende för honom och hjälpte honom sätta upp en helt egen verkstad.

Profet i eget land

Bilar med nya, mjuka linjer började snart nog rulla ut från Pinins verkstad. Hans skapelser inte endast ökade bilarnas skönhet utan förbättrade även deras prestanda. Det dröjde inte länge innan Farina var ett accepterat begrepp inte bara i Turin utan över hela Italien. Det sägs att ingen blir profet i sitt eget land — i Pinin Farinas fall stämmer detta talesätt inte.

Trots att Pinin Farina i dag är världens obestridd främste bilformgivare har han behållit den anspråkslösa inställning till livet och sitt arbete som han hade redan under den tid han drev sin lilla verkstad. Farina är i dag lika blygsam och tillbakadragen som när han började sin verksamhet för drygt 30 år sedan. Av de många utmärkelser han hedrats med är han kanske stoltast över att ha blivit kallad till medlem av engelska akademien — han är f. ö. den ende italienske med-

lemmen av denna förnämliga sammanslutning.

Goda relationer mellan formgivare, konstruktörer och tekniker är av den största betydelse inom bilindustrin. Konstruktionen av en bilmodell är ett lagarbete där alla parter spelar en lika viktig roll i skapandet av den slutgiltiga produkten. Om någon av dem misslyckas får detta katastrofala följder. Av denna anledning noterar man gärna och ofta inom BMC:s högsta ledning att man knappast kan tänka sig ett mera harmoniskt samarbete än det som existerar mellan Pinin Farina och fabriken egna tekniker och ingenjörer. Samarbetet Farina-BMC är ett exempel på praktisk internationalism.

Samarbetet mellan den italienske formgivaren och den engelska storindustrin innebär inte endast att Farina ofta besöker England. Lika ofta reser tekniker från England ner till Farinas stora ateljé och verkstad i Turin. När en ny BMC-modell skall skapas görs ofta grundarbetet i Turin. Farina är framförallt karosserimakare och därför faller det ofta på hans lott att bygga prototyper. Och han vet tillräckligt mycket om modern massproduktion för att göra sina karosser sådana att de kan tillverkas ekonomiskt i stora serier.

Fria händer

När det gäller att skapa en ny BMC-modell får Farina oftast helt fria händer. Han får uppgif-

ter om innermått och utvändiga dimensioner samt viktuppgifter och motordata från BMC. Farina gör sedan sina utkast och erfarenheten har visat att dessa är så fullkomliga att de oftast kan användas med mycket små modifieringar. När Farina skapade Austin A 40 fick han mycket kortfattade instruktioner från Sir Leonard Lord. Sedan skissade Farina snabbt upp sitt utkast till den nya, funktionella bilstilen som anses ha framtiden för sig i så hög grad. Skisserna godkändes, och Farina fick i uppdrag att gå vidare efter de uppdragna linjerna. Sedan dröjde det inte länge innan de första prototyperna stod klara...

Samarbetet Farina-BMC är som sagt ett gott exempel på praktisk internationalism. Det representerar emellertid bara det första steget i ett intimt brittisk-italienskt samarbete. Det kommer nämligen att följas av en samverkan mellan BMC och det jättelika italienska Innocentiföretaget, som redan om några år kommer att masstillverka BMC:s mindre modeller på licens i Italien. En Italienritad bil av brittisk konstruktion licenstillverkad av en av Italiens största industrier — det är väl om något ett bra exempel på hur vår värld håller på att krympa?

Visste Du

... att Austin, Morris, MG, Riley och Wolseley, som alla tillverkas av BMC, har Sveriges längsta bilgaranti?

... att alla modeller av dessa bilmärken går igenom en s. k. roto dip-behandling, som ger dem ett perfekt rostskydd under hela bilarnas livslängd. En BMC-vagn rostas inte även om den får stå ute i ur och skur år ut och år in.



En Farina-ritad bil som blev världssuccé: Austin A 40 Futura. Denna modell har tillverkats i åtskilliga hundratusen exemplar hos BMC i England och görs nu på licens i stor skala även i Farinas hemland, Italien.

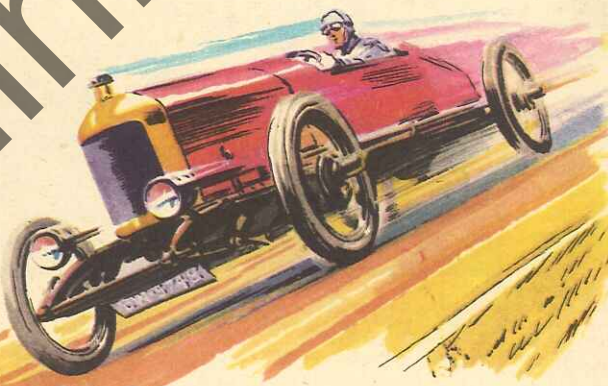


Mellanklassvagnen Austin A 55 är liksom systervagnarna Morris Oxford, MG Magnette och Wolseley 15/60 Farina-ritad. Austin A 55 är inte bara vacker utan också en väl genomtänkt bilkonstruktion.



1920 tillryggalade en Morris Oxford en 15 000 km resa genom Europa och Afrika utan att ha speciellt förberetts för resans strapasser. Bilen hade dessförinnan gått över 30 000 km.

MG:s långa segertrad började redan 1922 med den här modellen. Den uppnådde en hastighet av 150 km/t — en hög fart på den tiden.



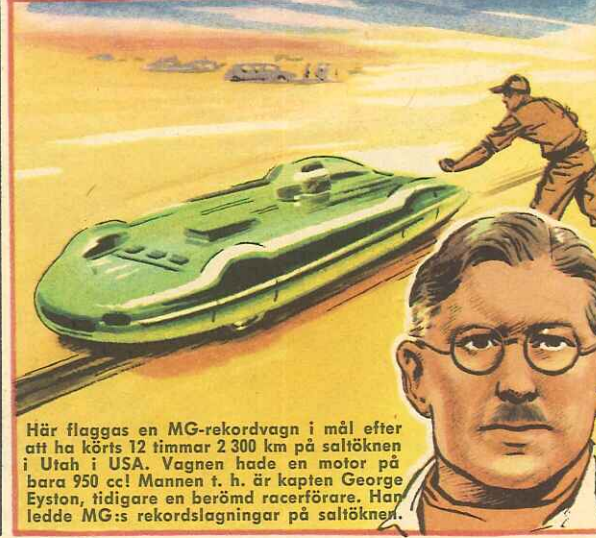
1928 bevisade lilla Austin Seven vilken »stor» bil den var. Den klarade då Ben Nevis, Englands högsta berg, på sju timmar och 23 minuter. Alla var förbluffade — utom Herbert Austin.



Efter kriget, 1949 för att vara exakt, kördes en Austin A 90 med 113 km/t medelhastighet under sju dygn på Indianapolis-banan i USA. Den tillryggalade över 17 000 km — sträckan Stockholm — Australien.



Ett annat kraftprov utfördes 1953 av en Austin A 40 som kördes ända från Polcirkeln ner till Ekvatorn på bara 11½ dag!

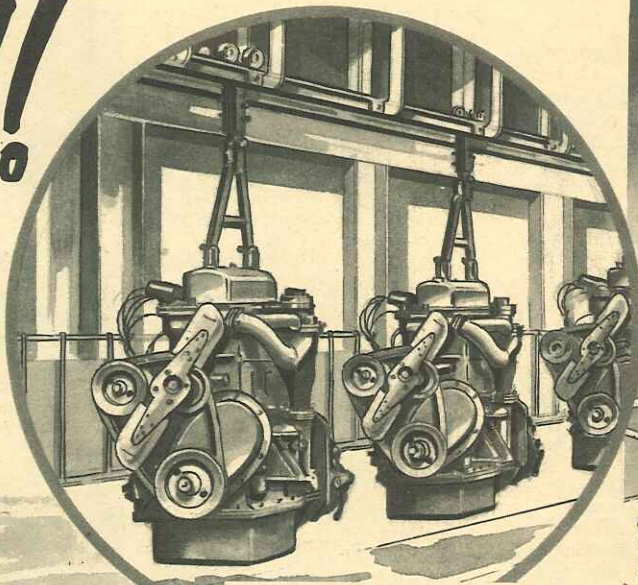


Här flaggas en MG-rekordvagn i mål efter att ha kört 12 timmar 2 300 km på saltöknen i Utah i USA. Vagnen hade en motor på bara 950 cc! Mannen t. h. är kapten George Eyston, tidigare en berömd racerförare. Han ledde MG:s rekordslagningar på saltöknen.

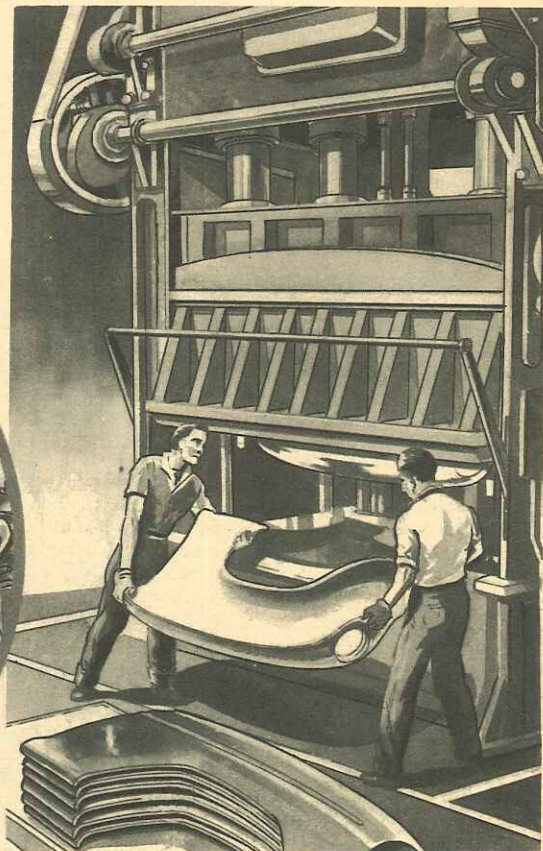
5 BILAR i MINUTEN!

Fem bilar varje minut under hela arbetsdagen — det är vad man hinner tillverka på BMC:s jättefabriker. Det fordras dyrbar utrustning för att kunna klara en sådan massproduktion. Bara verktyg och maskiner för en ny bilmodell kostar omkring 15 miljoner. Genom god planering, långt driven automation och stora tillverkningsserier kan emellertid bilpriserna hållas nere på en förhållandevis låg nivå.

En bil består av tusentals delar som skall tillverkas och sättas samman till en enhet. Eftersom en bil är en både komplicerad och på grund av storleken svårhanterad enhet blir även tillverkningen komplicerad. Så här går det — i stora drag — till att bygga en bil hos BMC: Vid sammansättningsbanden börjar man med chassiet och sedan monteras fjädring, kardanaxel, bromsar etc. på i nämnd ordning.

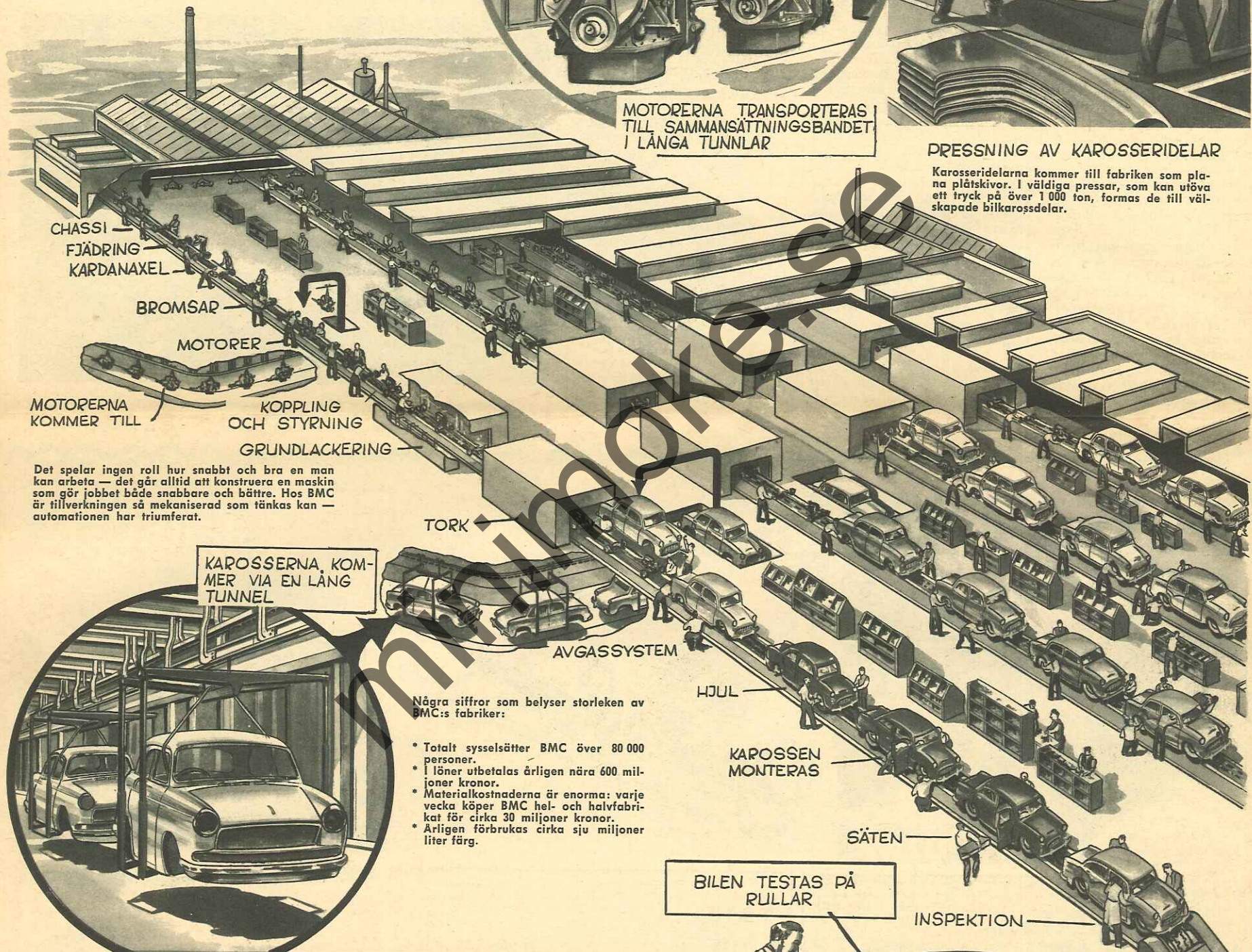


MOTORERNA TRANSPORTERAS TILL SAMMANSÄTTNINGSBANDET I LÅNGA TUNNLAR



PRESSNING AV KAROSSERIDELAR

Karossedelarna kommer till fabriken som plana plåtskivor. I väldiga pressar, som kan utöva ett tryck på över 1 000 ton, formas de till väl-skapade bilkarossdelar.



MOTORERNA KOMMER TILL

GRUNDLACKERING

TORK

AVGASSYSTEM

HJUL

KAROSSEN MONTERAS

SÄTEN

BILEN TESTAS PÅ RULLAR

INSPEKTION

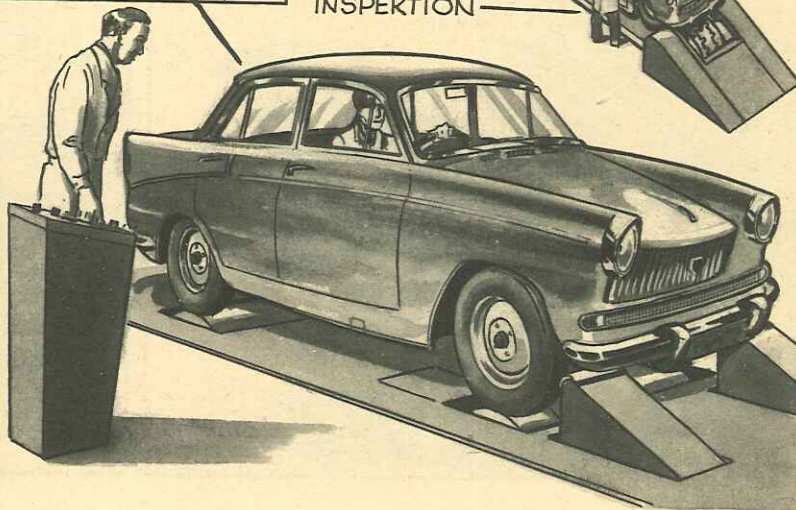
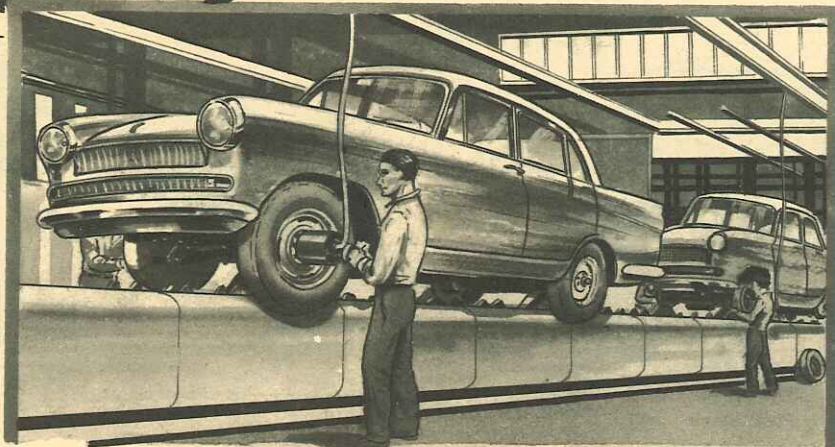
KAROSSERNA KOMMER VIA EN LÅNG TUNNEL

Några siffror som belyser storleken av BMC:s fabriker:

- * Totalt sysselsätter BMC över 80 000 personer.
- * I löner utbetalas årligen nära 600 miljoner kronor.
- * Materialkostnaderna är enorma: varje vecka köper BMC hel- och halvfabrikat för cirka 30 miljoner kronor.
- * Årligen förbrukas cirka sju miljoner liter färg.

HÄR MONTERAS HJUL PÅ REKORDTID

Att montera på ett hjul efter en punktering tar rundlig tid för en bilist. En hjulmontör hos BMC gör det på någon minut med hjälp av en elektrisk maskin som drar åt bultarna blixtnsabbt.





Alec Issigonis

— racerkonstruktören
som inte tror på
racersporten

Av Nils Tengberg

Special var vida överlägsen konkurrenterna speciellt när det gällde acceleration och vägegenskaper. Den blev det årets stora sensation på backtävlingar och sprintlopp, dvs. på den typ av tävlingar den konstruerats för.

Bil i miljonupplaga

Kriget skilde Issigonis från hans hobby — bilar. Men när kriget led mot sitt slut började han arbeta med den konstruktion som blivit hans hittills mest berömda — Morris Minor. Han började med en fyrcylindrig boxermotor på mellan 800 och 1 100 cc och provade en mängd olika konstruktionsalternativ. Till slut fastnade han för den raka fyra med sidventiler som numera ersatts med en toppventilad 950 cc motor på hela 37 hk. Morris Minor kom ut i oktober 1948 och sedan dess har denna populära bilmoddell tillverkats i över en miljon exemplar. Ingen engelsk bil har någonsin tillverkats i så stort antal och vagnen har tjänat många miljoner åt Issigonis arbetsgivare. An i dag belöper sig väntetiden för Morris Minor 1000 till flera månader i England och trots att modellen har över 12 år på nacken finns det inga planer på att lägga ner tillverkningen av den.

Säkerheten främst!

»Säkerheten», säger Issigonis, »betyder mer än komforten.» Här har vi åtminstone ett område där bilkonstruktören, som inte tror på racersportens lärdomar, har gjort en erfarenhet på racerbanan. För att vara säker måste både racervagnen och standardvagnen ligga bra på vägen, ha goda bromsar osv. Issigonis senaste konstruktion, okonventionella Austin-Morris 850 med tvärliggande motor är byggd med säkerheten som främsta ledstjärna. På bilar ligger bättre på vägen, få är lättare att köra och manövrera. Näst efter säkerheten kommer de praktiska aspekterna. Issigonis har ofta ankla-

gats för att vara för praktisk när han konstruerar en bil. Han ser bilen som ett transportmedel och hans mål är att den skall vara så rymlig som möjligt trots moderata ytterdimensioner, lättservervad och bränslesnål. 850-an uppfyller dessa krav på ett utmärkt sätt. Den som kört Austin-Morris 850 eller sett den i aktion på någon biltävling vet att denna bil har åtskilliga egenskaper gemensamma med Lightweight Special: den är utomordentligt snabb och den ligger som klistrad vid vägen.

Teori och praktik

Trots att Issigonis inte anser att standardbilkonstruktören har något att lära av racerbilskollegerna följer han utvecklingen inom racersporten med största intresse. Han beundrar därvid mer den skola inom racersporten som representeras av Cooper än den vetenskapligt exakta. Teori och praktik måste alltid vandra hand i hand, anser Issigonis. De vetenskapliga racerkonstruktörerna har en tendens att drömma sig bort från verkligheten. Hos Cooper gör man tre hål i ramen där man kan fästa ett fjädringselement. Om inte det första hålet ger god geometri så provar man nästa tills man funnit det ideala. »Jag älskar den sortens konstruktionsarbete», säger Issigonis.

Inbiten ungarl

Människan bakom de många geniala bilkonstruktionerna, Issigonis själv, är en blyg och tillbakadragen ungarl med få intressen utanför bilvärlden. Trots att han har stora arbetsuppgifter vid British Motor Corporation omger han sig bara med en liten stab av sex man. Följden blir att han själv måste arbeta hårt och mycket fritid blir det inte. I arbetet är Issigonis »flitig som en ventilfjäder», hårt jäktad och alltid i färd med att kasta sig över nya arbetsuppgifter.

Man skulle kunna vänta sig att en bilkonstruktör, som byggt framgångsrika racervagnar i sin ungdom, helhjärtat skulle bekänna sig till åsikten att standardbilen förbättras genom erfarenheterna på racerbanan.

Men när det gäller kosmopoliten Alec Issigonis, son till en tysk mor och en grekisk far, född i Turkiet men uppväxt i England, som på trettitalet konstruerade bl. a. en så avancerad racervagn som Lightweight Special stämmer detta inte alls.

Standardbilarna leder

Alec Issigonis vägrar inte bara att själv tro på tesen att vi behöver racertävlingar för att kunna bygga bättre standardbilar — han gör allt för att övertyga alla i sin omgivning om att tesen inte håller streck. Issigonis tror tvärtom att racerbilskonstruktörerna har allt att lära av sina kolleger på standardsidan. Om man ställer sig tvivlande och drar fram t. ex. de avancerade tyska racerkonstruktionerna från förkrigstiden blir Issigonis långtifrån svarslös. — Titta bara på Mercedes racerfjädring, säger Issigonis. — Den var ingenting annat än en kopia av Buicks knärfjädring 1933. Tyskarna kopierade den amerikanska fjädringen, men det tog dem flera år att inse att en amerikansk standardbil hade bättre fjädring än deras egna racerfullblod.

Alec Issigonis är bergfast övertygad om att det är racerkonstruktörerna som lär av standardbilskonstruktörerna och inte tvärtom. Han kan dra fram många slående exempel på detta. När Issigonis före kriget tankfullt strövade i depån på Nürburgring slog det honom t. ex. att den tyska principen att bygga racervagnschassin av hopsvetsa-

de lådsektioner endast reflekterade racerkonstruktörernas respekt för biltekniken i Detroit.

Hemmabyggt racerbil

I början av 30-talet, närmare bestämt 1931, vaknade Issigonis intresse för att bygga snabba bilar på allvar. Han började delta i backtävlingar med en hemmabyggt, kompressormatad Austin 750 cc. Han lyckades rätt väl på tävlingsbanan och 1933 beslöt han sig för att påbörja sitt livs kanske största projekt — byggandet av racervagnen Lightweight Special. När denna kompakta racer uppenbarade sig på tävlingsbanorna 1939 var den många år före sin tid trots att som sagt närmare sju år förflutit sedan Issigonis började arbeta med konstruktionen. I en bok med titeln SPECIALS beskrivs Lightweight Special så här av den kände motorjournalisten John Bolster: »Den såg ut som om den var konstruerad utan hänsyn till kostnaderna vid raceravdelningen hos en stor bilindustri. I själva verket var vagnen emellertid allt igenom ett hemarbete som hade utförts i ett litet skjul där dess konstruktör inte hade någon tillgång till vettig utrustning.» Förutom sitt eget arbete var det lilla han kunde avvara av sin veckolön det enda Issigonis kunde satsa på sin racervagn.

Oflyttbar ritning!

Ritningen till Lightweight Special hade unge Alec gjort på en av väggarna i sina föräldrars garage. Långt innan vagnen var färdigbyggd flyttade föräldrarna emellertid — till Alecs förtvivlan eftersom väggritningen naturligtvis inte gick att ta med.

Trots alla vedermödor växte Lightweight Special emellertid fram till en färdig konstruktion.

Vagnen saknade ram och hade individuell fjädring på alla fyra hjulen med svängaxlar kombinerade med gummiband bak och tvärlänkar med komprimerat gummi fram. Vagnens vikt var bara omkring 260 kg. För att hålla nere den ofjädrade vikten konstruerade Issigonis speciella hjul av magnesiumlegering.

Som motor avsåg Issigonis från början att använda sin gamla Austin Seven från backtävlingstiden. Ryktet om hans avancerade konstruktion hade emellertid vid det laget nått Tom Murray Jamieson, Austin-fabrikens racerkonstruktör. Jamieson övertygade Lord Austin om att Issigonis förtjänade all hjälp och fabriken hjälpte honom därför att bygga om den gamla Ulstermotorn till en sidventilmotor av den typ som Austin med sådan framgång använde på tävlingsbanan. Detta torde ha varit enda gången som Austin lät någon utomstående så mycket som lukta på fabriken fantastiska racermotorer.

Just som Lightweight Special stod färdig att börja tävla om racervärldens lagrar bröt kriget ut. Innan Issigonis måste rulla in den i garaget och täcka över den på obestämd tid hann han emellertid visa vad den gick för. Det visade sig därvid att Lightweight

Här görs nästan 3/4 miljon fordon om året

Titta på kartan över södra England härintill. Den visar var BMC:s anläggningar är belägna. Huvudkontoret och den största fabriken är belägna i Longbridge utanför Birmingham. Där tillverkas bl. a. Austin-bilarna. Stora fabriker finns också inne i Birmingham och i Oxford, där Morris, Riley och Wolseley tillverkas. I Abingdon ligger BMC:s sportvagnsfabrik, som med en produktion av över 50 000 sportbilar per år är världens största sportvagnstillverkare. Den gör bl. a. MG och Austin-Healey. Dessutom håller BMC f. n. på att bygga en ny stor fabrik för lastbilar och traktorer i Skottland, som ingår som ett viktigt led i BMC:s pågående expansionsprogram på tillsammans 750 miljoner kronor. BMC är världens till storleken femte bilindustri och en av världens största bilexportörer. BMC exporterar till 150 länder över hela jordklotet och av en total produktion av f. n. cirka tre kvarts miljon fordon per år exporteras flera hundra tusen till alla delar av världen.



»En bilfabriks historia»

bygger på ett material som sammanställts och utarbetats av den stora engelska dagstidningen Daily Express i London. Den svenska upplagan är utgiven av British Motor Corporation (Sweden) AB, Södertälje 2, dit den som vill veta mer om BMC och BMC:s bilar kan skriva.

En bilfabriks historia

FORTSÄTTNING
FRÅN
FÖRSTA SIDAN

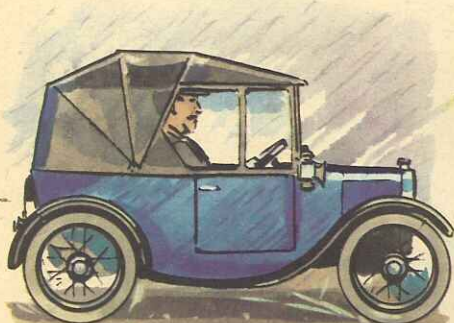
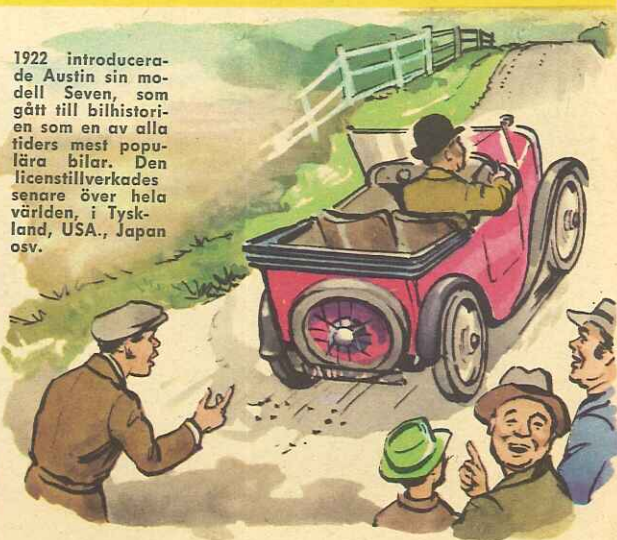


Efter kriget kom svåra tider: ARBETSSTYRKAN FULLTALIG stod det på plakat utanför fabrikena. Tillverkningskapaciteten var långt större än efterfrågan.



Morris lösning på problemet var att sänka sitt pris med ett par tusen kronor till ett pris som låg under det egna självkostnadspriset. Detta blev vändpunkten.

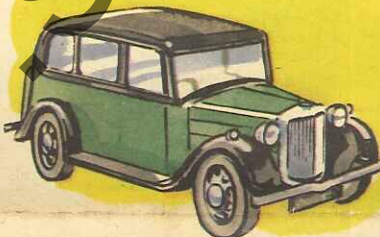
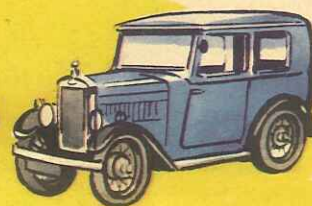
1922 introducerade Austin sin modell Seven, som gått till bilhistorien som en av alla tiders mest populära bilar. Den licensierades senare över hela världen, i Tyskland, USA, Japan osv.



Austin Seven kostade bara omkring 4 000 kronor. Den gjorde det möjligt för folk som tidigare inte haft råd att ha bil att skaffa sig en. Bilar blev en massartikel även i Europa.



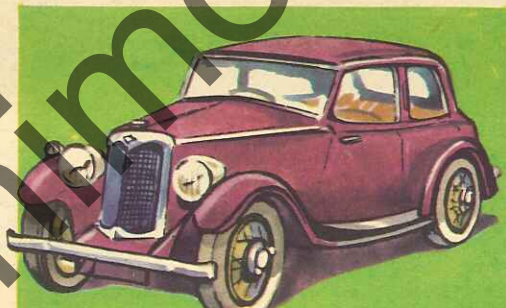
Under tiden hade Morris byggt om en Morris Oxford till en sportvagn som fick namnet MG efter Morris Garage där den tillverkades. 1923 vann MG sin första stora tävlingsframgång — guldmedalj i Land's End-loppet, marschfart 132 km/t.



1927 övertog Morris Wolseley-fabriken. Han behöll både modellerna och namnet och gav på detta sätt sina kunder möjlighet till ett rikare modellurval.



Framgångarna för Austin och Morris respektive företag ledde till att de båda företagsledarna adlades. 1934 blev William Morris Lord Nuffield och 1936 blev Herbert Austin Lord Austin.



Medan de två stora bilföretagen växte sig starka gick det sämre för ett bilmärke som hette Riley. Till slut köptes det upp av Lord Nuffield, vilket inträffade 1937.



1939, inte långt efter det att Nuffield gjort sin miljöte bil, blev det återigen krig. Både Nuffields och Austins fabriker togs helt i anspråk för att tillverka krigsmaterial.



1941 avled Lord Austin. Han fick aldrig uppleva sin fabriks miljöte vagn. Denna var en Austin 16, som tillverkades 1946. Austins efterträdare, Sir Leonard Lord, skrev sin namnteckning på jubileumsvagnen tillsammans med alla dem som arbetat på den.



Efterfrågan på bilar efter kriget var enorm. Austin-bilar exporterades över hela världen och erövrade nya marknader. Särskilt stora var framgångarna i USA och Kanada.



Både Lord Nuffield och Sir Leonard förutsåg att utvecklingen inom bilindustrin skulle komma att gå mot större enheter. 1952 slog de ihop de två företagen till vad som då blev Europas största bilindustri, British Motor Corporation.