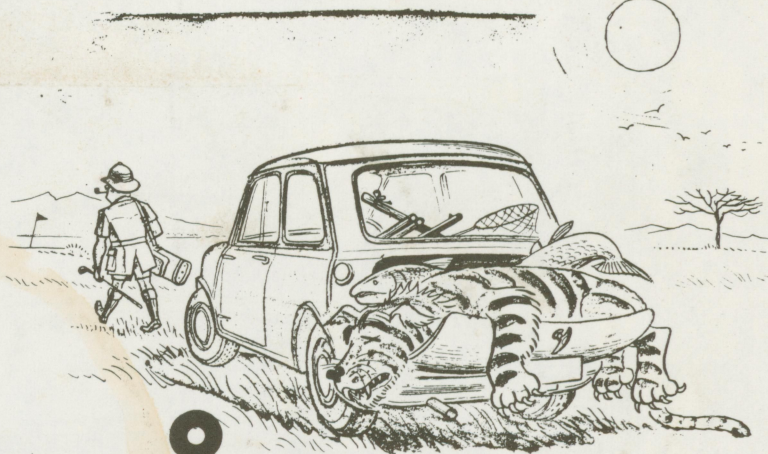
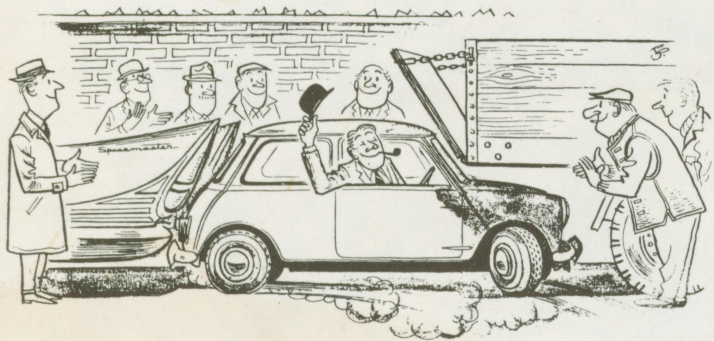




HUNDKOJAN 10 ÅR

— "plagiat högsta formen av smicker"

När den första Hundkojan visades sommaren 1959 skrattade folk. Så fick en bil bara inte se ut. Efter tio år och mer än två miljoner tillverkade Kojor är det ingen som skrattar mer. Hundkojan blev en av de ytterst få verkligt banbrytande konstruktionerna i bilhistorien. Dess tvärställda motor, framhjulsdraft och ett hjul i varje hörn av en fyrkantig kaross har blivit normgivande för sextio och sjuttio talens småbilsbyggande. Hundkojans geniale skapare Sir Alec Issigonis har all anledning att tänka över Oscar Wildes sats: "plagiat är den högsta formen av smicker"...



1970 är den snart elvaåriga Hundkojan lika ung och fräsch. Årets Mini 1000 har förbättrats med vevbara fönster, snyggare inredning och genomventilation. Ändå är den Sveriges billigaste bil.

□ □ Den 18 juni 1969, knappt tio år efter det den första Hundkojan visats upp för en häpen värld, kördes det två miljoner exemplaret av produktionsbandet. Så många bilar av en enda typ hade aldrig tidigare tillverkats i England — och inte på många andra ställen i Europa heller för den delen.

Men som Laurence Pomeroy, en av världens främsta biltekniska författare och personlig vän till Hundkojans skapare Alec Issigonis, brukade säga: "Det märkliga är inte att det tillverkats miljoner Hundkojor utan att bilen över huvud taget kom i produktion."

■ Suezkrisen

Det var i mars 1957 med Suez-kris och bensinransonering i England som Sir Leonard Lord — då chef för BMC — gav chefskonstruktören Alec Issigonis order om att börja arbetet med en helt ny liten ekonomibil som skulle kunna sättas i produktion så snart som möjligt.

Redan 15 månader senare kunde Sir Leonard sätta sig bakom ratten i den första prototypen. Efter en femminutersturn runt Longbridge-fabriken vände han sig mot Issigonis och sade:

— Alec, this is it — jag vill ha den i produktion inom 12 månader!

— Sir Leonard, det här kommer att kosta många miljoner pund, svarade en förvånad Issigonis.

— Bekymra dig inte om det. Jag skriver på checkarna om du ser till att apparaten fungerar.

■ Framsynt

Idag, när Hundkojan är accepterad och en lång rad andra bilar byggs efter samma principer, är det kanske svårt att föreställa sig exakt hur djärvt Leonard Lords beslut var. Den gången var England fortfarande det gamla konservativa England — långt före Carnaby Street och "Swinging London".

Framhjulsdrevena bilar sågs med största misstro. Och vem hade någonsin kommit på tanken att ställa motorn på tvären? För att inte tala om de löjliga små hjulen — vem skulle våga åka i 120 km/tim på hjul som bara var 30 cm i diameter!

De små hjulen var det mest kontroversiella av alltsammans. Men de var samtidigt grundförutsättningen för

hela Hundkojeprojektet. Bara med hjälp av tiotumshjul kunde man få ner hjulhusens storlek så mycket att den bara tre meter långa bilen rymde fyra fullvuxna.

Hade man under utvecklingsarbetet märkt att de små hjulen inte höll måttet hade hela projektet fått läggas ner.

Med så kort tid på sig var det utslutet att konstruera en helt ny motor. Enda möjligheten var att använda någon av de motorer som redan var i produktion. Issigonis valde den välprövade "A"-motorn, som satt i Morris Minor och Austin A40 — enda felet var att med växellåda var den längre än vad Hundkojan var bred! Issigonis geniala drag att placera växellådan i oljeträget löste det problemet.

■ Gummfjädring

Alec Issigonis hade redan före andra världskriget experimenterat med gummfjädring — bl.a. i en racerbil han konstruerade och själv körde. Tillsammans med sin uppfinnarvän Alex Moulton skapade han de koniska gum-

mifjädrar som fick alla de viktiga egenskaper — litet utrymmesbehov, lätt vikt och progressiv verkan — som var nödvändiga för Hundkojeprojektet. Senare utvecklade Alex Moulton dessa till den raffinerade gummivätskefjädringen.

■ Provkörning runt träd

En ny bil brukar vara resultatet av tusentals medhjälparens ansträngningar. I Hundkojeprojektet var bara nio personer inblandade — Alec Issigonis själv, Jack Daniels, Chris Kingham, fyra ritare och två studenter. De började sitt arbete i mars 1957 och i oktober hade de två körklara bilar färdiga.

Körklara är kanske väl mycket sagt, som alltid med helt nya konstruktioner hade man problem. Men bilarna kördes dag och natt, ändringar utfördes efter hand som man kom på svagheter.

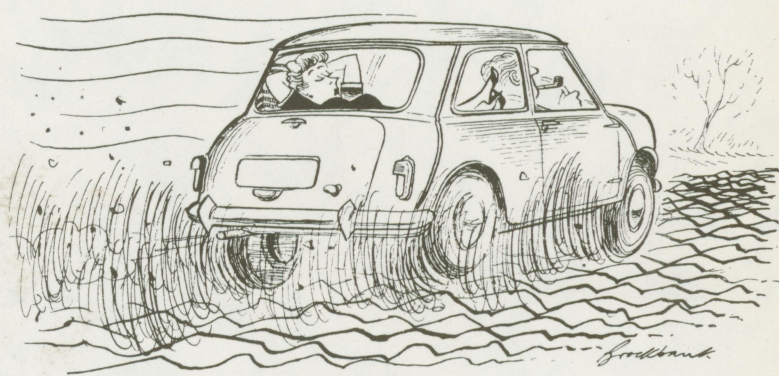
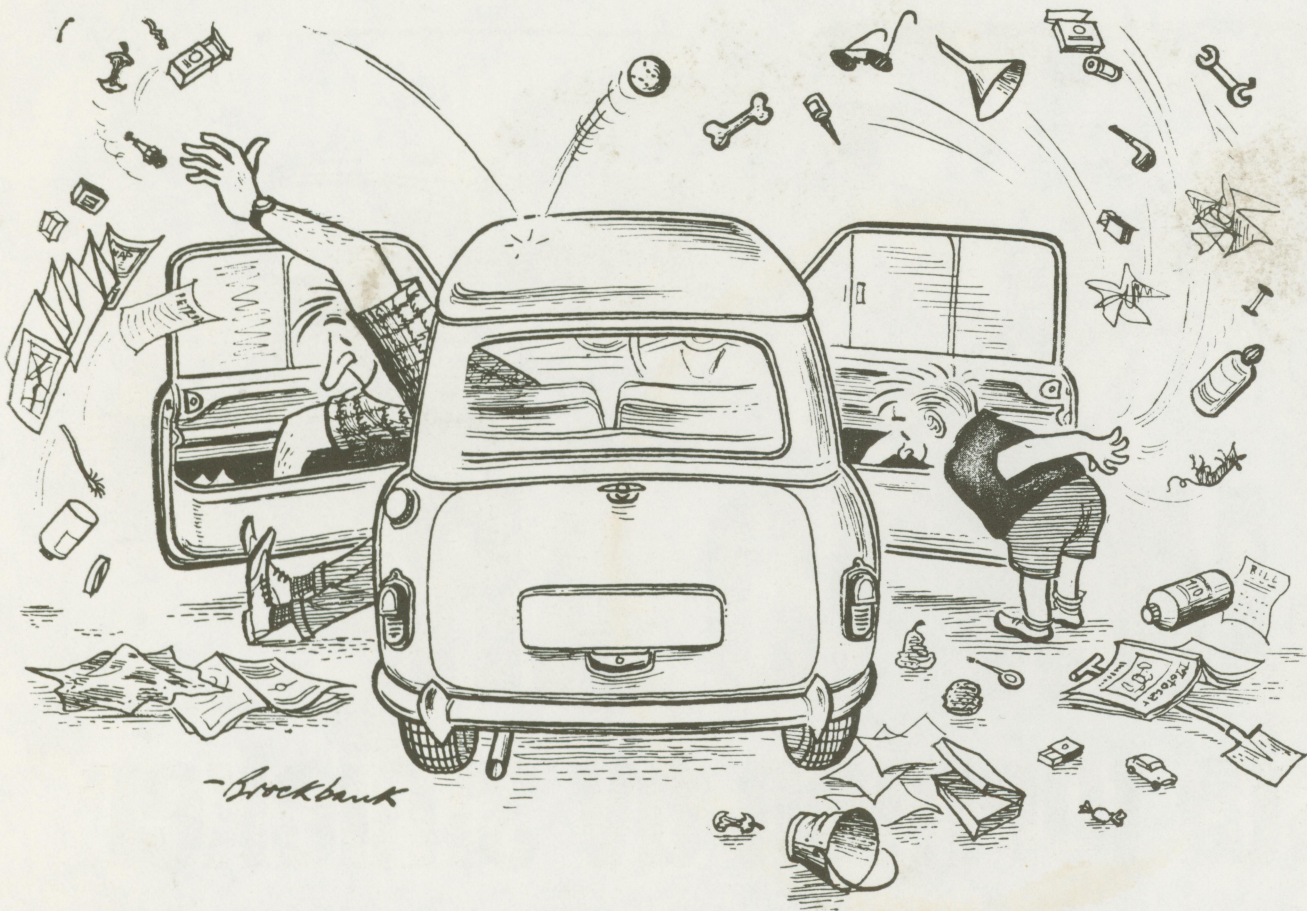
Vid ett tillfälle hade man problem med oljeläckage från drivaxlarna. Testproceduren, tills man kom på lösningen i form av gummidamasker, var ef-

ektiv, enkel och ofta — våldsam. Den bestod i att med högsta fart köra runt ett stort träd tills det började låta "klonk-klonk" om framändan.

En radikal ändring gjordes på ett tidigt stadium. Man vände motorn helt om för att få förgasaren bakom motorn. Samtidigt fick man införa ytterligare tre kugghjul i transmissionen — för att inte få fyra backväxlar och en framåt! Men det löste problemet med isbildning i förgasaren och man fick samtidigt bättre åtkomlighet för tändsystemet.

"A"-motorernas 948 kbcm minskades till 848 — man tyckte bilen blev onödigt snabb. Men det var också de enda större ändringar som behövde göras på Alec Issigonis första ritningar — ett bevis så gott som något på hans enastående konstruktörstalang.

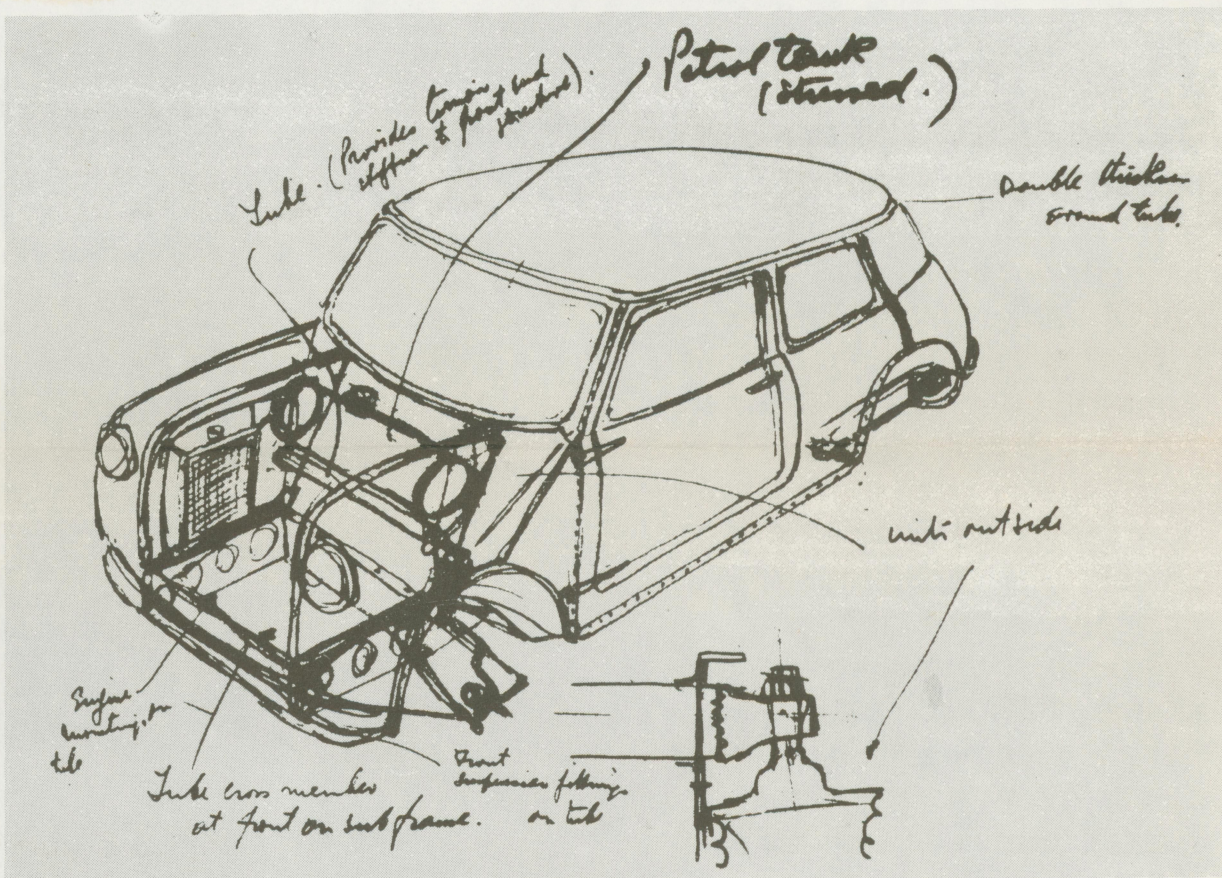
Nu sitter Sir Alec, adlad förra året för sina framstående konstruktörsgärningar, i en kallare under Longbridge-fabriken och drar upp ritningarna för åttiotalets bilar — det är bäddat för nya spännande konstruktioner från British Leyland. □



Hundkojans festliga utseende har alltid lockat skämttecknare. Här är det den världsberömda engelske humoristen Robert Brockbank som lekt med ritpennan.



Sir Alec Issigonis, nyligen adlad för sina framstående konstruktörsgörningar, är mannen bakom den banbrytande Hundkojan. Idag sitter han i en källare under Longbridge-fabriken och drar upp ritningarna för åttiotalets bilar.



Så här såg en av Alec Issigonis första egenhändigt ritade skisser till Hundkojan ut. Bilens okonventionella utseende var bestämt redan då — stylingavdelningen fick ett lätt jobb. Bensintanken där fram var en idé som, lyckligtvis, aldrig kom i produktion. Tittar man noga efter syns det också att kylaren sitter på högersidan — på produktions-exemplaren sitter den till vänster. Det beror på att motorn vändes helt om under utvecklingsarbetet — det höll på att ge fyra backväxlar och en framåt!



Hundkojan har byggts i en lång rad specialversioner. En av de populäraste är denna "Mini-Moke" — en miniatyrjeep lika användbar för allvarliga jobb som för festliga utflykter i naturen.



Hundkojan var avsedd som en "anti-statusbil" men paradoxalt blev den en av vår tids största "inne-bilar" med ett statusvärde långt över det vanliga. Lyxversioner, som denna, med bl.a. elektriska fönsterhissar har byggts i otaliga exemplar. En del rika Hundkojefantaster har byggt om sina bilar helt utan hänsyn till kostnaderna — det finns popstjärnor och finansmagnater som kostat på sina Kojor över 50 000 kronor!