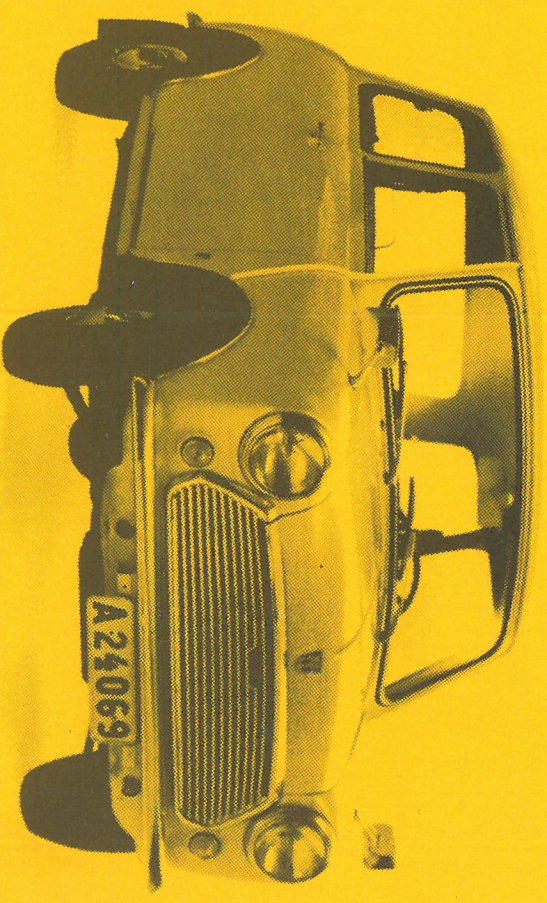


STORRE GARANTII!

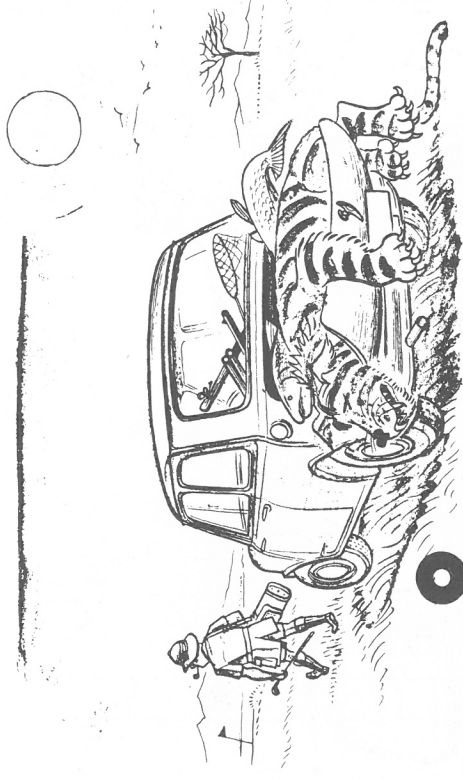
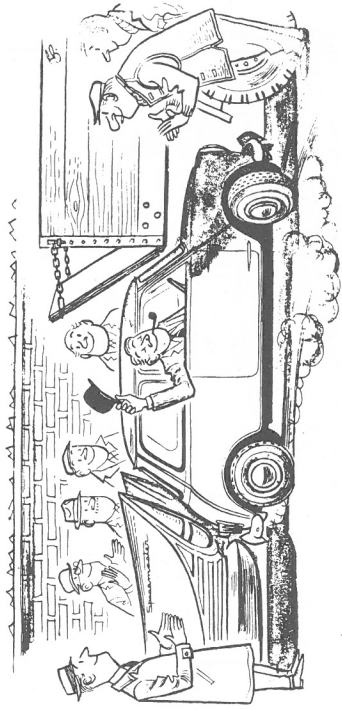
- 5 års Vagnskadegaranti
 - 3 års Motor/växellådsгарanti
 - 5 års Vättskefjädringssgaranti (*Mini Clubman*)
 - 6 mån Inkörningssgaranti
 - 3 års Rostskyddssgaranti
- På nya *Mini Clubman* och nya *Mini 1000*





MINI-MAPPEN

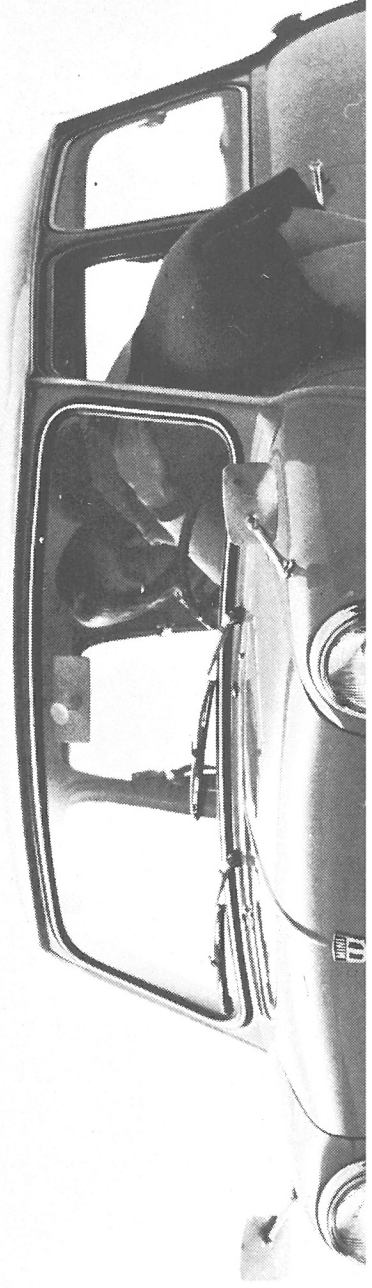




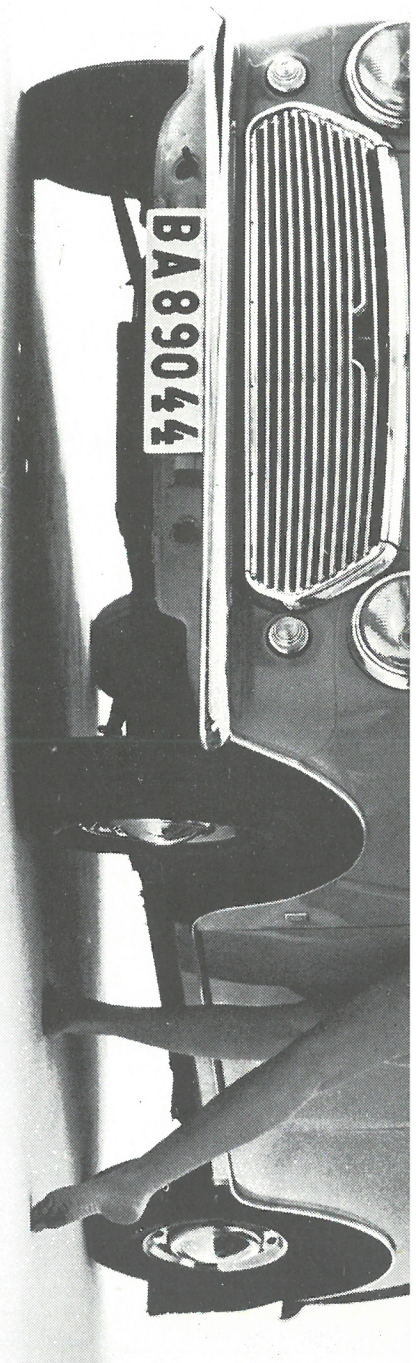
HUNDKOJAN 10 ÅR

– ”plagiät 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.



framhjulsdrift 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 elvåriga Hundkojan lika ung och fräsch. Årets Mini 1000 har förbättrats med vevbara fönster, snyggare inredning och genomventilation. Ända 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 bensinansörning i England som Sir Leonard Lord — då chef för BMC — gav chefskonstruktören Alec Issigonis order om att börja arbeta 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 femmånaders tur 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 byggts 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".

Framhjulsdrivna bilar sågs med största misstro. Och vem hade någon sin 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 allsammans. Men de var samtidigt grundförutsättningen för

hela Hundkojeprincipen. 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 välprovade "A"-motorn, som satt i Morris Minor och Austin A40 — enda felet var att med växelåda var den längre än vad Hundkojan var bred! Issigonis geniala drag att placera växelådan i oljeträget löste det problemet.

■ Gummifjädring

Alec Issigonis hade redan före andra världskriget experimentierat med gummifjädring — bl.a. i en racebil han konstruerade och själv körde. Tillsammans med sin uppfinnarrvän Alex Moulton skapade han de komiska gum-

mfjädrar som fick alla de viktiga egenskaper — litet utrymmesbehov, lätt vikt och progressiv verkan — som var nödvändiga för Hundkojeprincipen. 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 körades dag och natt, ändringar utfördes efter hand som man kom på svagheter.

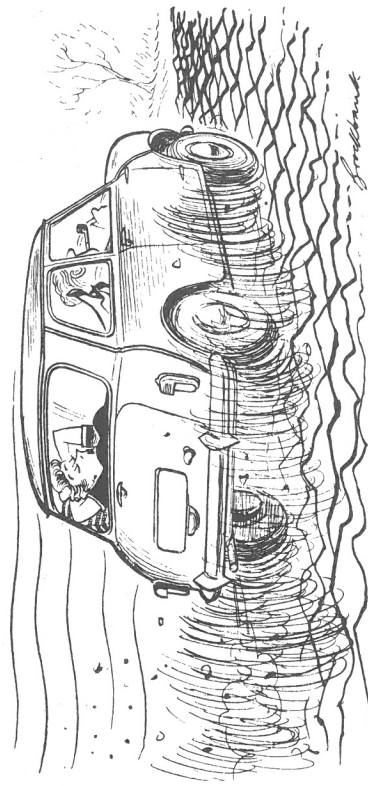
Vid ett tillfälle hade man problem med oljeläckeage från drivaxlarna. Testproceduren, tills man kom på lösningen i form av gummidamasker, var ef-

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

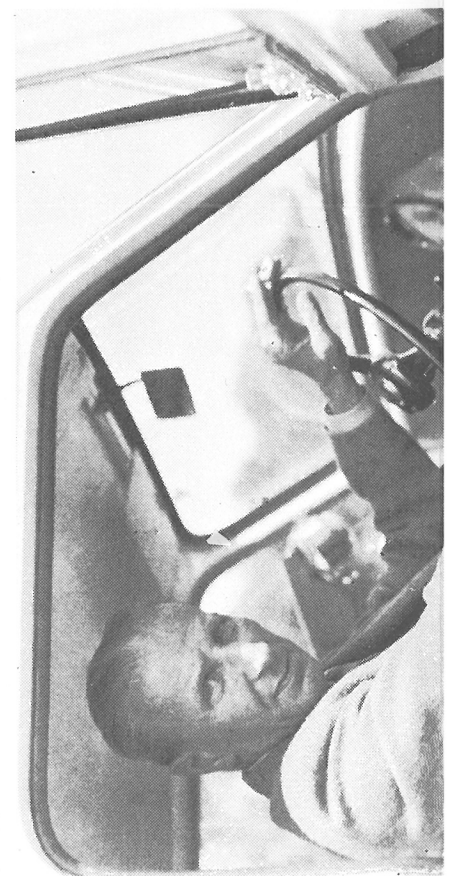
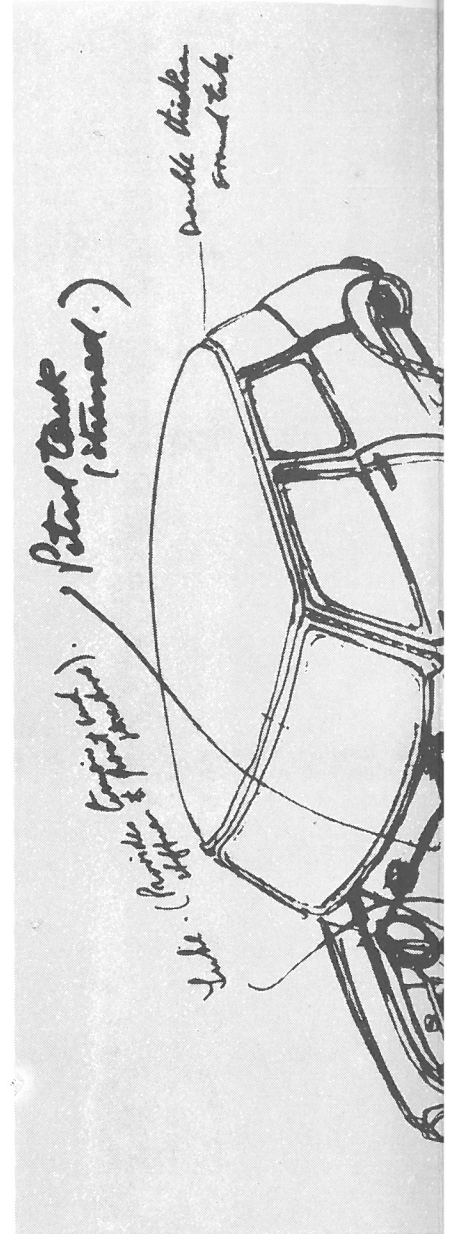
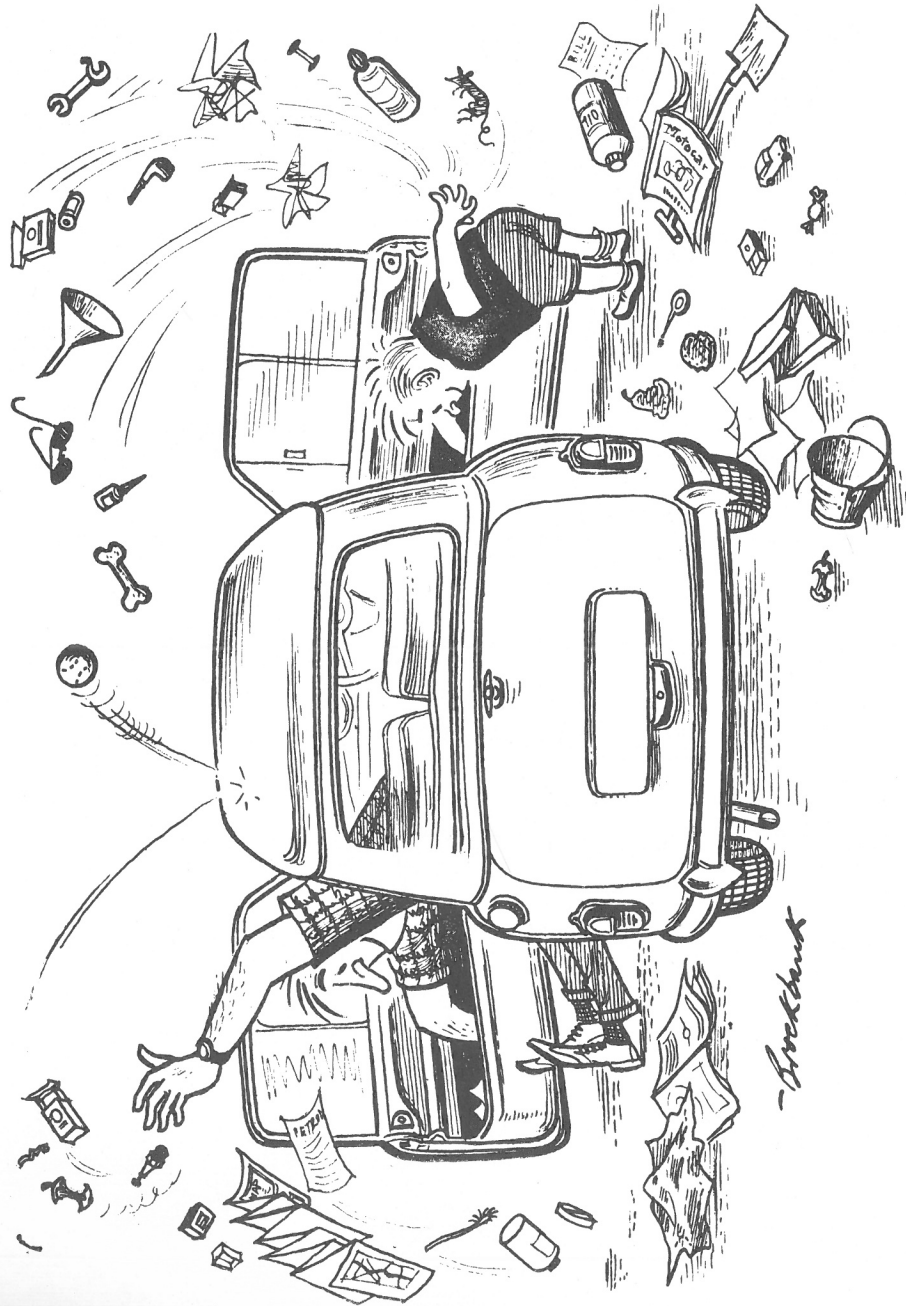
En radikal ändring gjordes på ett tidigt stadium. Man vände motorn helt om för att få förgasaren bakom motorn. Samtidigt fick man införa ytterligare tre kugghjul i transmissionen — för att inte få fyra backväxlar och en framåt! Men det löste problemet med isbildning i förgasaren och man fick samtidigt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

"A"-motorns 948 kben minskades till 848 — man lyckte 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 ensidande konstruktörstalang.

Nu siter Sir Alec, adlad för tre året för sina framstående konstruktörsgärningar, i en källare under Longbridge-fabriken och där upp ritingarna för åttio-talens bilar — det är bäddat för nya spännande konstruktioner från British Leyland. □

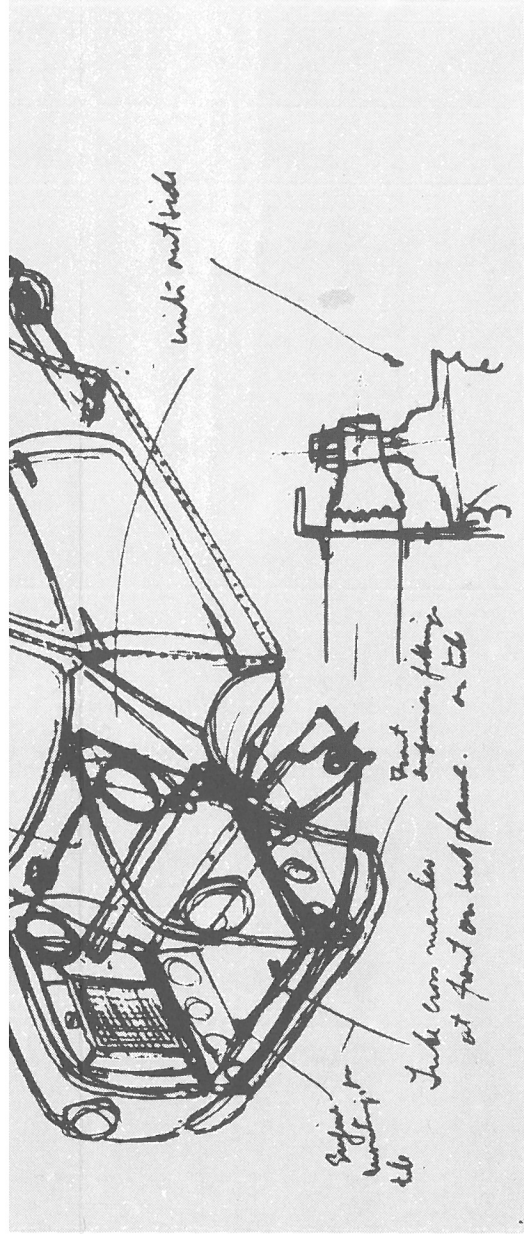


Hundkojans festliga utseende har alltid lockat skämttecknare. Här är det den världsberömda engelske humoristen Robert Brockbank som lekt med ritpennan.





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

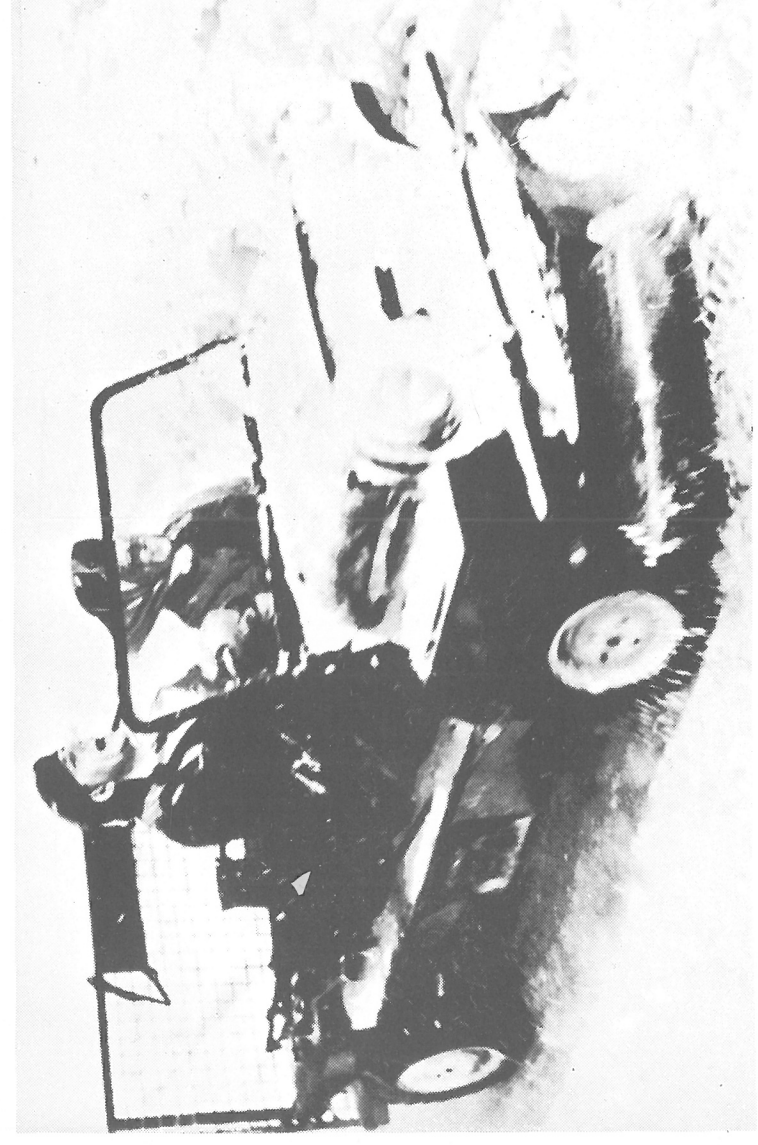


Så här såg en av Alec Issigonis första egenhändigt ritade skisser till Hundkojan ut.

Bilens okonventionella utseende var bestämt redan då — styling-avdelningen 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 vänder helt om under utvecklingsarbetet — det höll på att ge fyra backväxlar och en framåt!

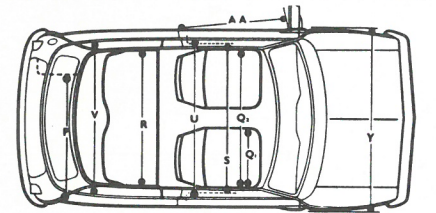
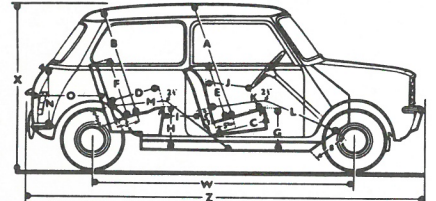
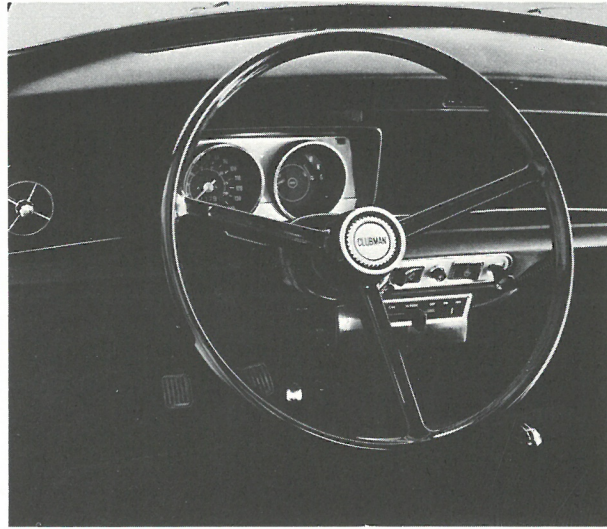
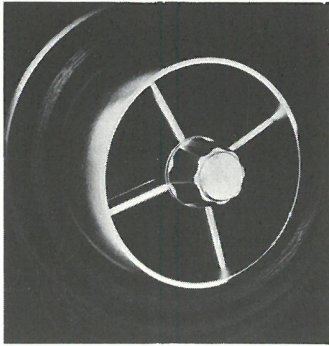


Hundkojan var avsedd som en "anti-statusbil" men paradoxalt blev den en av vår tids största "inne-bilar" med ett statusvärde långt över det vanliga. Lyxversioner, som denna, med bl.a. elektriska fönsterhissar har byggts i otaliga exemplar.

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!

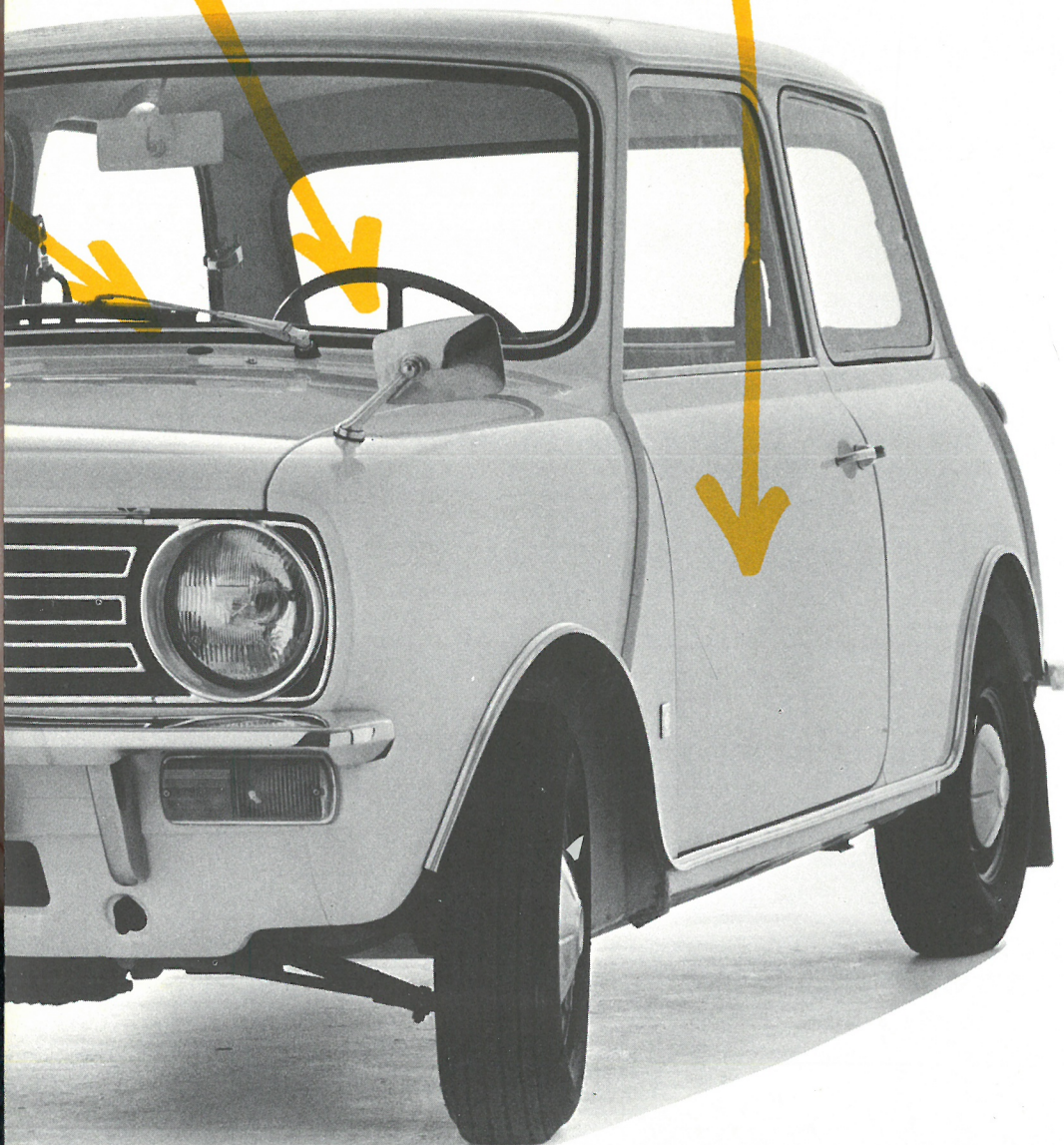
Hundkojan har byggts i en lång rad specialversioner. En av de populäraste är denna "Mini-Moke" — en miniatyrjeep lika användbar för allvariga jobb som för festliga utflykter i naturen.

AUSTIN CLUBMAN



stång. Vändcirkeldiameter 8.54 m.

KAROSSERI 4-sitsig, 2-dörrars saloon med självbärande karosseri. Rutor som kan vevas ner. Värme.



MÅTT

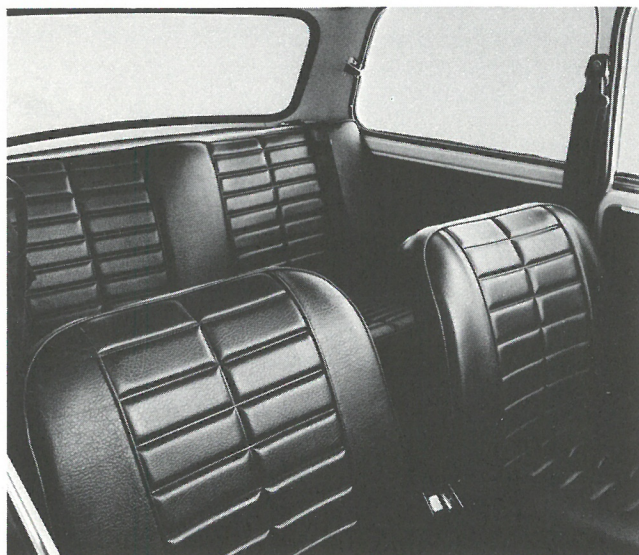
		m
A	Framsätets sittdyna till tak	0.93
B	Baksätets sittdyna till tak	0.85
C	Framsätets sittdyna, längd	0.42
D	Baksätets sittdyna, längd	0.41
E	Främre ryggsätets höjd	0.45
F	Bakre ryggsätets höjd	0.51
G	Framsätets höjd	0.34
H	Baksätets höjd	0.34
I max	Bakkant på främre ryggsätet	0.29
I min	till framkant på bakre sittdyna	0.19
J max	Ratt till framsätets ryggsätö	0.42
J min		0.32
K	Ratt till sittdyna	0.17
L max	Benutrymme fram	1.12
L min		1.04
M max	Benutrymme bak	1.13
M min		0.98
N max	Bagagerumshöjd	0.41
O max	Bagagerumsdjup	0.49
P max	Bagagerumsbredd	0.95
Q 1	Framsätets bredd	0.51
Q 2	Framsätenas totala bredd	1.13
R	Baksätets bredd	1.04
S	Max. bredd i framsäte	1.19
U	Framsätets bredd i axelhöjd	1.17
V	Baksätets bredd i axelhöjd	1.13
W	Axelavstånd	2.04
X	Total höjd	1.35
Y	Total bredd	1.41
Z	Total längd	3.17
AA	Dörröppning	0.72
	Tjänstevikt	740 kg
	Markfrigång	0.15



AUSTIN MINI

BRITISH LEYLAND SWEDEN AB

NYA HUNDKOJAN



Nyaste, mysiga, festliga, pigga Hundkojan! Som nu finns i två varianter — här är den ena. Mini Clubman, 12 cm längre än den vanliga Mini 1000.

Här finns massor av nya detaljer. Men i det stora hela är dom två Hundkojorna samma bil. Och hur man än väljer: Hundkojan är en av de absolut billigaste bilar man kan köpa och köra idag. Och dessutom en beprövad bil — Hundkojan har ju över tio år på nacken nu! En pigg liten kompis! Titta bara!

STYRNING Kug...

INSTRUMENT Hastighetsmätare. Bränslemätare. Temperaturmätare för kylvatten. Varningslampor för blinkers, helljus, oljetryck och laddning.

VÄXELLÅDA 4-växlad, helsynkroniserad. Totala utväxlingsförhållanden 1-4 växeln: 12.126, 7.63, 4.93, 3.44, backväxeln 12.19, slutväxeln 3.44:1.

KOPPLING Diafragmafjäder 0.18 diameter, hydraulisk.

MOTOR 4 cylindrar, tvärställd med koppling, växellåda och slutväxel som en enhet. Cylinderdiameter 64.58 mm; slaglängd 68.26 mm. Cylindervolym 998 cm³, förgasare S.U. typ HS4, 36 hk vid 4600 rpm, max vridmoment 7.2 kpm vid 2500 rpm, kompressionsförhållande 8.3:1.

ELEKTRISKT 12 volt elsystem. Batteri 36 ah. Negativ jord. Med enspak på rattstängens manövreras signal, ljusstuta, avbländning och automatiskt återgående blinkers. Växelströmgenerator.

SLUTVÄXEL Framhjulsdraft med permanentmorda leder på öppna axlar. Utväxlingsförhållande 3.44:1.

BROMSAR Hydrauliska trumbromsar. Diameter 18 cm runt om. Svept yta, totalt 478.9 cm².

FJÄDRING Individuellt fjädrande hjul med vätske-gummifjädring (Hydrolastic).

HJUL Pressade stålfälgar med 5.20 S — 10 slanglösa diagonaldäck.



VI BILÄGARE

villa • stuga • fritid

Nr 9 1-15 maj 1970



Hundkojan är en
sina minimala yt-
kortaste bilen på
ända acceptabel p

Våra
beg
bilar

BEGAGNAD KOJA

År för år

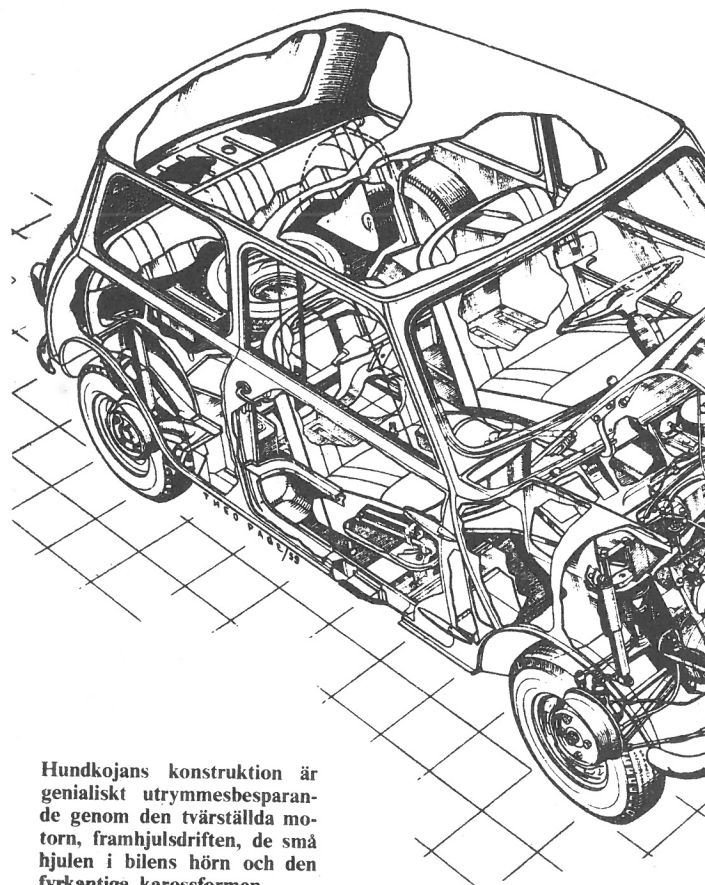
KAROSS



	1965	1966	1967	1968	1969	1970
YTTERMÅTT	Axelavstånd 203 cm 310x142x133 cm					
INNERMÅTT	Kupellängd 154 cm Armbågsrum 132 cm Bagagerum 80 liter					
TJÄNSTEVIKT	850: 700 kg - Cooper: 730 kg		850: 700 kg 1000: 720 kg Cooper: 730 kg		1000: 710 kg Cooper: 730 kg	
MOTOR	850: 4 cyl. 848 kbcm Stötstänger Kompr. 8,3:1 31 DIN-hk Cooper: 4 cyl. 998 kbcm Stötstänger Kompr. 9,1:1 54 DIN-hk			1000: 4 cyl. 998 kbcm Kompr. 8,3:1 36 DIN-hk		
VÄXELLÄDA	4 växlar golvspak					
BROMSAR	850/1000 Trumbromsar Cooper: Skivbromsar fram					
DÄCK	850/1000: 5.20 - 10 diagonal Cooper: 145 SR 10 radial					
PRESTANDA	850: 34 sek 117 kmh 0,7 liter/mil Cooper: 19 sek 141 kmh 0,8 liter/mil			1000: 24 sek 124 kmh 0,7 liter/mil		
FÖRSÄKRING	850/1000: 1-14 Cooper: 2-14					
SKATT	165,-					
CA-PRIS N.V.	850: 8 400,- Cooper: 10 700,-	9 400,- 12 000,-	10 600,- 12 800,-	10 700,- 12 700,-	11 500,- 13 100,-	11 000,-



De snååba Cooper-modellerna har vunnit många tävlingar men som begagnade bilar bör man se upp med dem. Många är, enligt Bilprovningen, i dåligt skick.



Hundkojans konstruktion är genialiskt utrymmesbesparande genom den tvärställda motorn, framhjulsdriften, de små hjulen i bilens hörn och den fyrkantiga karossformen.

Vi Bilägare kommer en tid framöver att presentera begagnade bilar. Vi startar med BMC:s lilla hundkoja, en attraktiv andrabil. Uppgifterna är hämtade från Jan Ulléns Beg Bil Guide, en omfattande bok om beg-bil-handeln som utkommer på försommaren.

Hundkojan har blivit tongivande för sextio och sjuttioalets småbilskonstruktion. Kombinationen av framhjulsdrift, tvärställd motor och små hjul ger maximala utrymmen i en liten bil och köregenskaperna är långt bättre än hos de svansmotorbilar som dominerar den lilla bilklassen.

Hundkojan introducerades hösten 1959 och har i sina huvuddrag bibehållits oförändrad genom åren. 1965 års modell försågs med gummi/vätskefjädring som dock försvann på 1970 års modell (kvar på den dyrare Clubman). Årsmodell 1968 fick större bakfönster, ny grill och nya bakljus. Helynkroniserad växellåda infördes på 1969 års modell. 1970 ersattes skjutfönstren med vevbara rutor men samtidigt försvann de praktiska förvaringsfacken i dörrarna. Exteriören snyggades upp genom att de utvändiga gångjärnen och svetsfogarna togs bort och invändigt gjordes ändringar på instrumentpanel och klädsel.

Från början var "Kojan" försedd med 850 kbc motor, 1968 kom en större 1000-motor. Under 1968 såldes bägge modellerna i Sverige, 1969 ersattes 850 helt av 1000. 1962 kom en snabbare Cooper-version med 997 kbc motor, 1964 ersattes den av en 998 kbc motor. 1963 kom den första Cooper S med 1071 kbc motor. Den följdes 1964 av en S-modell med 1275 kbc motor och mycket höga fartresurser.

En kombiversion med 10 cm förlängt axelavstånd kom under 1960.

Den fick aldrig gummi/vätskefjädring som de övriga.

■ Körintryck

I en jämförelsetest i Vi Bilägare vintern 1969 blev resultatet att Hundkojan tillsammans med Renault 4 är de bästa bilarna i minsta klassen. Hundkojan är trevligare att köra, Renault 4 mer praktisk med tanke på bagage. Hundkojans baklucka är närmast löjligt liten medan däremot kupéutrymmena är förvånansvärt stora för bilens storlek.

Det bästa med Hundkojan är dock köregenskaperna. Så här skrev jag 1968:

"Mycket hög kurvtagningsförmåga, praktiskt taget frihet från krängning och nickning samt exakt styrning gör bilen praktiskt taget idiotsäker. Bromskraftsregulator för bakhjulen ger inbromsning i rät linje vid panikbromsning. Hundkojan är behändig, lätt och skojig att köra — i Cooper S-utförande kan den praktiskt taget köras i cirklar runt många sportbilar. Den enda av bilarna i (småbilsgruppen) med tillräcklig riktningstabilitet (tämmligen okänslig för sidvind) och, i 1000-utförande, tillräckliga fartresurser för avspänd motorvägskörning.

Vätske/gummifjädringens fördelar märks mest på riktigt dålig väg där bilen "rinner" fram förvånansvärt stadigt. På vanlig väg är den ganska stötig men inte värre än de flesta andra i gruppen."

■ Vanliga fel

De allra tidigaste Hundkojorna led av åtskilliga barnsjukdomar och rostskador är vanliga ända fram till 1965 — 1966 års modeller. Man bör speciellt se upp med bärarmarna för bakhjulsupphängningen. Lösa motorfästen och avgasrör är andra vanliga fel. Gummifjädringen och gummi/vätskefjädringen tycks dock ha fungerat utan problem. En fördel med vätskefjädringen är att den saknar stötdämpare i vanlig mening — en vanlig felkälla eliminerad!

Man måste se upp särskilt noga med Cooper-modellerna som ofta körts mycket hårt och kan vara i miserabelt skick.

Fem års vagnskadegaranti infördes under senare halvåret 1967 — det kan alltså vara värt att försöka få tag på en "sen" sexuosjua som fortfarande har något kvar av garantin.

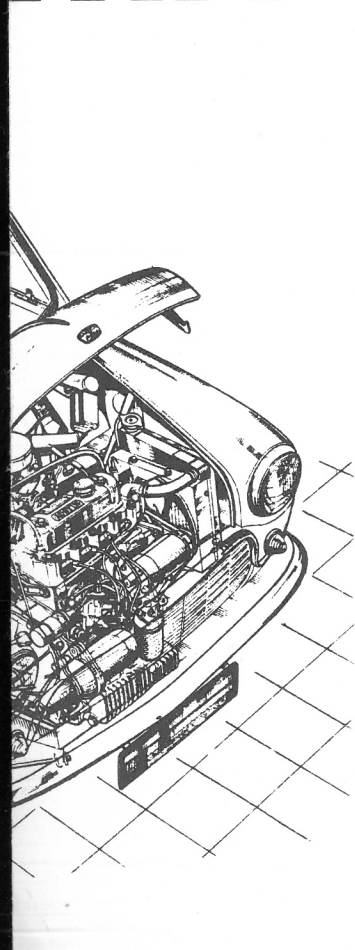
■ Bästa småbilen?

Även om det inte saknats klagomål verkar Hundkojan, liksom de flesta engelska bilar att vara bättre än sitt rykte. Den hör till det smidigaste man kan hitta för stadsrafik och den är långtifrån bortkommen på landsvägen. Priserna ligger betydligt lägre än för t ex VW och Saab. Det är frågan om inte en begagnad Hundkoja i gott skick är det bästa köpet i småbilsklassen.



idealisk stadsbil med
ermätt. Den är den
marknaden men ger
its för fyra personer.

ATTRAKTIV ANDRABIL



Bilprovningens resultat

Parkeringsbromsen har fått många anmärkningar både på 1965 och 66 års modeller. Bromsledningarna är svaga på 65 års modell men genomsnittligt på 66 års. Kraftöverföring och avgassystem har också högre anmärkningsfrekvens på sextiofemman än på medelbilen medan stötdämparna ligger mycket under och styrinrättning samt framvagn ligger under genomsnittet på 65 års modell.

850 har alltså ett rätt hyggligt Bilprovningensresultat men Cooper-modellerna är desto sämre på nästan alla punkter.

Bra och dåliga årgångar

Modeller före 1965 är något suspekta med tanke på rostskador och fr o m 1965 har bilarna gummi/vätskefjädring som inte bara ger bekvämare gång utan också frånvaro av stötdämparbyten. Har man svårt för osynkroniserad etta bör man inte välja en Hundkoja äldre än från 1969. Se upp med vagnskadegaranti på 1967 års modeller — den saknas på de tidigaste.

Tipset

Hundkojan är ett trivsamt val för den som vill ha en smidig stadsbil som även tål landsvägskörning. Priserna på begagnade exemplar är hyggliga. Var dock extra noga med kontroll på äldre modeller, som kan ha svåra rostskador. Varning för Cooper-versioner, som mycket ofta är slutkörda.

Vad kostar Hundkojan?

	1 000	2 000	3 000	4 000	5 000	6 000	7 000
Antal körda mil							
ÅRSMODELL 1964							
BMC 850					2 400	1 900	1 600
BMC Cooper					2 900	2 400	2 000
ÅRSMODELL 1965							
850					2 800	2 500	2 200
Cooper					3 300	2 800	2 500
ÅRSMODELL 1966							
850				3 700	3 200	2 900	
Cooper				4 200	3 700	3 400	
ÅRSMODELL 1967							
850			5 000	4 500	4 100		
Cooper			5 500	5 000	4 600		
ÅRSMODELL 1968							
850				6 600	6 100	5 600	5 100
1000		7 100	6 600	6 100	5 600		
Cooper		7 400	6 900	6 400	5 900		
ÅRSMODELL 1969							
1000		8 400	7 900	7 500	7 100		
Cooper		9 200	8 700	8 300	7 900		

Ska ni sälja bilen kan ni inte räkna med att få de priser som anges här — bilhandlarnas provision är inbakad i priset.

Reparationspriser

exkl moms på märkesverkstad i Sthlm

	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Avgasrör med ljuddämpare		136			137	
Stötdämpare fram/bak	172					
Kopplingsrenovering				205		
2 st strålkastarinsatser				60		
Framflygel med lackering				495		
Främre stötfångare				98		

Fr o m 1966 finns inga stötdämpare (gummi/vätskefjädring) Lackering av framflygel inkl även torpedvägg, sidor och överdel samt frontplåt.

Ännanadag Påsk den 30 mars 1970

BIL·BÅT EXPRESSEN

Förvånande resultat 'HUNDKOJAN', i Expressens långtest billigaste bilen att köra

Ska engelska bilar åter kunna hävda sig på den svenska marknaden?

Frågan är aktuell i dessa dagar då engelsmännen satsar hårt på Sverige med motorveckor och informationsresor. De ska till varje pris vinna tillbaka en del av den verkliga guldmarknad de hade i slutet av 1940-talet och början av 1950-talet.

Utan att delta i alla engelska reklamjippon kan Expressen komma med ett glädjebud.

Det verkar som om engelska bilar faktiskt har blivit bättre. Erfarenheterna av våra engelska långtestbilar blir bättre och bättre undan för undan.

Senast är det "Hundkojan", BMC 1 000 av 1969 års modell, som har visat att en engelsk bil i den absolut lägsta prisklassen håller 5 000 mil utan storreparationer. Den har gått så bra och billigt att den vid 5 000 mil är den hittills billigaste bensindrivna bilen i Expressens imponerande rad av långtestbilar.

Förut var det en annan engelsk bil, Ford Escort 1 100/1969, som var billigast. Escorten hade kostat 2,27 kr/mil, medan BMC 1 000 inte dragit större utgifter än 2,21 kr/mil.

Det mest sensationella med denna låga kostnad är kanske att



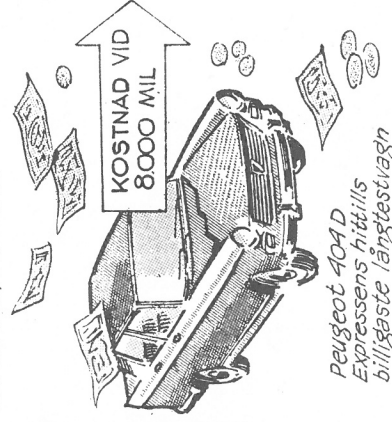
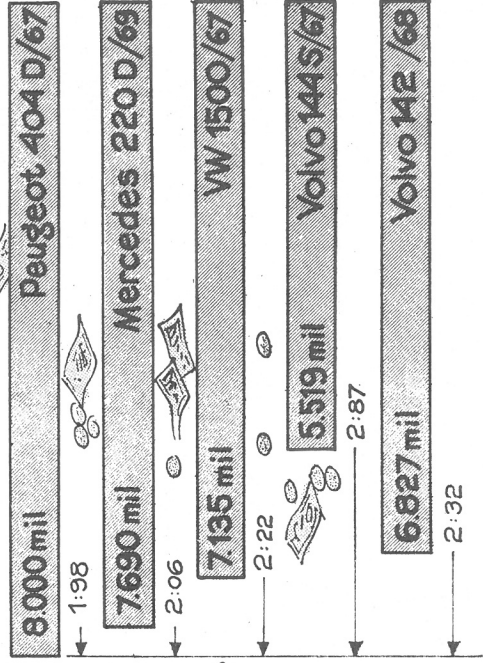
Lennart Öjsten

204 D med inte mindre än 3 500 kr, så höjde Gjestvangs värdet på Mercedes-Benz 220 Diesel med 700 kr.

Peugeot 204 D hade mellan värderingarna körts 1 000 mil. Mercedes-Benz 220 Diesel hade gått inte mindre än 3 000 mil.

När vi är inne på bilaras andrahandsvärden, kan vi nämna, att hos Saab-Ana förklarade man, att

FÖR SAMMA KOSTNAD (15.840 kr) SOM MAN KÖR PEUGEOT 404 D 8.000 MIL, KÖR MAN:



många andra engelska delar ska erfarenhet av Saab 90, fastän vi egentligen inte in. Jag tror nog på Expressen inte råkar ha någon att Saab med engelsk motor och Det finns många som har dålig allvarlig anmärkning mot den.

Testbilarnas totala driftskostnader vid 4 000, 5 000, 8 000 och 10 000 mil

Drivmedels- Service, rep. TOTALKOSTNAD (med drift, rep, skatt, försäkring, skatt, avgifter)

Värdet efter 4 000, 5 000, 8 000 och 10 000 mil

När jämfestvagnarna körts 4 000, 5 000 (från hösten 1969), 8 000 och 10 000 mil värderas de av ledande bilfirmor i Stockholm. I den här tabellen är det Fiat 124 S som värderats efter 4 000 mil. Audi 60, hundkojan BMC 1 000 och Peugeot 204 Diesel, som har värderats efter 5 000 mil. Mercedes-Benz 220 Diesel har hunnit upp till 8 000 mil. Att bilarna numera värderas inte bara efter 4 000 mil, utan även efter körtida 5 000 mil beror på att Bil-Expresen i förtärligheten har 5 000 mil som kortaste teststräcka. För att vi ska kunna göra jämförelser med tidigare vagnar, endast körtida 4 000 mil, måste vi ytterligare ett par år fortsätta värderingarna även vid 4 000 mil. Bilar satta med kursiv stil är fortfarande i bruk eller har just kortas färdigt. Övriga är med som jämförelse.

	Ernst Nilsson Billa/Volvo	Gjefstvang Peugeot	Osterman Ford	Kaiser beg. bil	Bilcentralen Opel-GM	Phillipson Audi M-B	Saab-Ana	VW Stilm	Berggren B.M.C.	Fiat	Inköpspris	
Fiat 124 S/69	4 000 mil	7 000	8 500	9 000	10 200	7 700	8 000	12 500	7 200	—	9 700	15 300
Fiat 125/68	4 000 mil	9 300	—	10 500	9 800	9 500	—	—	10 100	—	10 300	14 350
Audi 60/69	5 000 mil	6 500	8 800	8 000	9 200	7 300	7 300	7 800	7 500	—	—	14 350
4 000 mil	7 000	9 800	8 500	9 800	8 000	9 000	7 800	8 500	8 500	—	—	—
BMC 1000/96	5 000 mil	5 000	5 300	6 000	5 700	5 600	4 500	6 200	5 300	6 700	—	11 500
4 000 mil	5 300	5 800	7 700	6 400	5 800	5 500	6 500	6 900	6 900	7 000	—	—
Peugeot 204D/69	5 000 mil	10 500	14 800	12 500	14 100	10 500	9 500	10 100	9 500	—	—	18 300
4 000 mil	10 800	14 000	13 500	13 300	9 500	13 000	11 000	11 000	14 200	—	—	18 300
Peugeot 404D/67	10 000 mil	10 300	13 500	10 600	13 100	9 000	10 000	11 000	10 500	—	—	20 000
8 000 mil	10 500	14 300	11 500	13 800	10 000	10 500	11 500	11 500	11 500	—	—	20 000
4 000 mil	13 800	15 100	13 700	14 300	14 000	13 500	13 500	13 500	13 000	—	—	20 000
Mercedes 220D/69	8 000 mil	17 500	19 200	16 500	19 500	17 000	18 500	16 200	17 500	—	—	26 000
5 000 mil	17 000	18 500	17 500	18 600	17 000	22 000	19 000	19 000	19 000	—	—	26 000
4 000 mil	18 000	20 000	19 000	20 100	18 500	21 000	18 000	18 000	19 300	—	—	26 000
Saab 99/69	5 000 mil	11 700	13 000	13 300	13 700	12 000	11 500	13 700	13 200	—	—	18 100
4 000 mil	12 500	13 500	12 000	14 200	13 000	12 500	14 100	14 100	14 000	—	—	18 100
Volksvagen 411/69	5 000 mil	8 000	9 000	10 000	9 000	8 500	8 000	9 000	11 300	—	—	18 600
4 000 mil	10 500	9 800	11 500	10 500	12 000	8 500	8 500	11 000	12 000	—	—	18 600

BMC 1 000 — en koja som blivit mycket bättre

Det är tio år sedan den första "Hundkojan" BMC 850 kom, ut-gerät samtidigt som Ford Anglia

med den "felvända" bakrutan. Då skratade många åt "Kojan" och trodde, att den skulle bli kortli-

vad, men Ford Anglia var en för-smak om framidsmodlän.

■ Det är ett bra tag sedan den sista Anglian byggdes, men BMC 850 har utvecklats till BMC 1000

och kommer att leva vidare i minst tio år till. Den har bildat skoia med sin framhjulsdritt och tvärsjällda motor. I dag görs bilar enligt "hundkoje"-modell i Frankrike och Italien och om något år kommer en tysk vagn byggd efter samma princip. Tyskarna brukar ligga väl framme, men med "Hundkojan" var engelsmännen

Utöver att BMC 1000 har gått bra, har den blivit var hitills bil-ligaste bensindrivna långstsvagn vid 5 000 mil. Varje mil har kostat 2,27 kr/mil.

■ När vi körde VW 1500/1967 gjorde vi inget boksut vid 5 000 mil, men vid 4 000 mil kostade VW 1500 2,42 kr/mil och vid 8 000 mil 2,22 kr/mil, trots mycket låg avskrivning. BMC 1000 har också visat sig vara en robust vagn. Service- och reparationskostnaden 0,25 kr/mil ligger under genomsnittet. Den

ligger under genomsnittet. Den

ligger under genomsnittet. Den

ligger under genomsnittet. Den

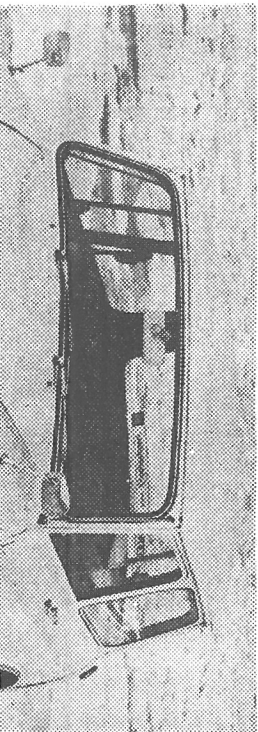
ligger under genomsnittet. Den

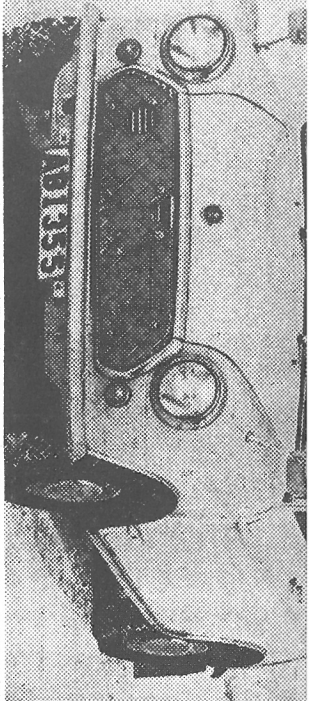
ligger under genomsnittet. Den

ligger under genomsnittet. Den

ligger under genomsnittet. Den

ligger under genomsnittet. Den





samma princip. Tyskarna brukar ligga väl framme, men med "Hundkojan" var engelsmännen mer än ett decennium före. Tyvärr tar det tid för engelsmännen att få stil på sina bilar. De har barnsjukdomar i mängd och även sedan dessa i stort klaras av dyker de då och då upp.






Expressens BMC 1000 har funget fint i 5 000 mil. De som skrattar åt oss, när vi började 5 000-miltestet, ser i dag snopna ut.

vara en robust vagn. Service- och reparationskostnaden 0,25 kr/mil ligger under genomsnittet. Den hade blivit högre om generationen hade "pajat" innan testet avslutades. Nu var kolen slut strax efter 5 000 mil på grund av att verkstaden slarvat med kontrollen.

■ Sedan gånghalt vet vi att "Hundkojan" är en nästan överträffad vägvagn. Värmen är hyggelig, karossens lätthet en bit från tillfredsställelsen, det elektriska systemet kän-

SÅ HÄR MYCKET KOSTAR BILARNA I DRIFT

HÄR REDOVISAS DRIFTSKOSTNADERNA FÖR DE LÅNGTESTBILAR SOM KÖRS NU ELLER SOM JUST FÄRDIGKÖRTS. I KOSTNADERNA INGÅR UTGIFTERNA FÖR DRIVMEDEL, OLA, SERVICE, REPARATIONER OCH DÄCK. DÄREMOT INGÅR INTE SKATT, FÖRSÄKRING OCH VÄRDEMINSKNING. DESSA SENARE UPPGIFTER ÅTERFINNS I EN SÄRSKILD TABELL ÖVER DE TOTALA DRIFTSKOSTNADERNA EFTER KÖRDA 4 000, 5 000, 8 000 OCH 10 000 MIL.

Bilmärke/årsmodell	Körsträcka mil	drivmedel lit/mil	service, rep. däck, olja kr/mil	drifts-kostnad kr/mil	anmärkning
 Audi 60/1969	5.000	1.05	0.30	1.21	regulärbensin
 Audi LS/1969	3.590	1.09	0.41	1.45	premium
 BMC 1000/1969	5.000	0.71	0.25	0.92	premium
Peugeot 204 Diesel/1969	5.070	0.71	0.23	0.69	dieselolja kombivagn
Peugeot 504/1970	1.029	1.07	0.15	1.17	premium
 Fiat 124 S	4.300	0.93	0.25	1.13	premium
 Saab 99/1969	7.072	0.99	0.27	1.21	premium
Mercedes-Benz 220 Diesel/1969*	8.564	0.89	0.25	0.83	dieselolja
Opel Admiral 2800 Electron/1970	878	1.37	0.09	1.39	premium
Volkswagen 1500 Automatic/1970	905	1.08	0.05	0.99	regulär

Volkswagen 1500/1970

Volvo 144 Automatic/70
Citroën ID 19
Specialé/1970

testkörningarna nyligen påbörjade

* I MERCEDES-BENZ 220 DIESEL BYTTES MOTOR EFTER 5 657 MIL. BYTET SKEDDE KOSTNADSFRETT PÅ GARANT. SÅRT OUEKVALE PÅ GRUND AV SPRÅCK I ÖVERVAL MITILL MOTORFÄSTE

STÖTDÄMPARE
Vårddämparens värd och Ditt!

**SNOSKOTER-
SPEKULANTER**

JÄNSON, teleskopskoper till motordrivas. LÄSSJÄA PRIS.
B. N. G. Förlags AB
Gubbålgår, 14, 47 21, 6409099.
Tel. 039/55 10 45

**Bilen gör inte
särskilt bra
på vatten**

**Ta bort
kondansen
i tanken med**

SPRITCENTRALENS
**KARBURATOR
SPRIT**

Finn på alla motorer och dessutom på flera andra modeller.
En välutrustad verkstad för alla typer av bilar. Även i 2- och 3-axlad motorer.

EMOIL
Alla motorer

TEKNIKENS VÄRLD

TEST

NR 18. 1970



VI JÄMFÖR

med Fiat 850 S och Daf 55

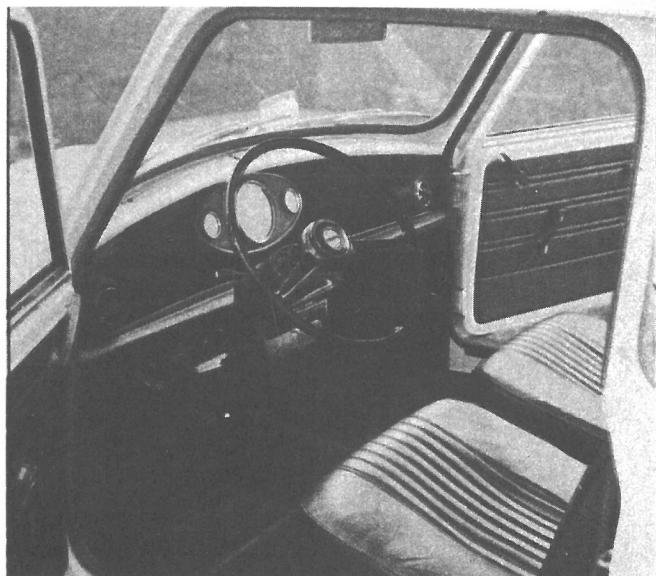
Den lilla bilen är på väg mot en renässans. I höst får vi ännu flera småbilar, som passar våra tunna plånböcker och trånga städer. Här jämför vi tre redan etablerade modeller: BMC 1000 (nya hundkojan), Fiat 850 S och Daf 55.

■■■ Bilindustrin har kört in i en återvändsgränd. Under det senaste decenniet har bilarna inte bara blivit bättre och säkrare. De har också blivit större, lyxigare och dyrare! Idag går det inte att driva den utvecklingen mycket längre. Bi-

larna håller på att växa ur våra plånböcker och bilindustrin har egentligen bara ett alternativ: Att vända tillbaka och börja om med praktiska, funktionella småbilar i 13 000-kronorsklassen. Denna omsvängning har redan börjat så smått.

TEKNIKENS VÄRLD TEST

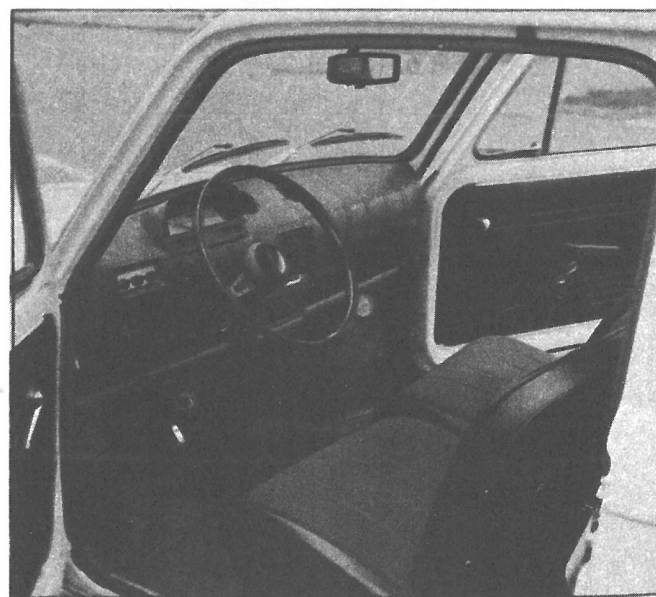
Av FOLKE ORTLIEB
och TEKNIKENS VÄRLDS
TESTLAG.
Foto: PeO ERIKSSON



Nya "Hundkojan" - BMC Mini 100 - har en tilltalande interiör. Tyvärr sitter instrumenten kvar mitt på panelen.



DAF 55 har instrument och reglage väl placerade, flygplansfätöljer, två handskfack och sittvänlig tygklädsel.



Fiat 850 Special har också välplacerade instrument och reglage och tygklädsel men smalare säten.

Det var för övrigt något som Teknikens värld's expertjury förutsåg redan vid valet av ÅRETS BIL i fjol då just det låga priset blev tungan på vågen för Fiat 128.

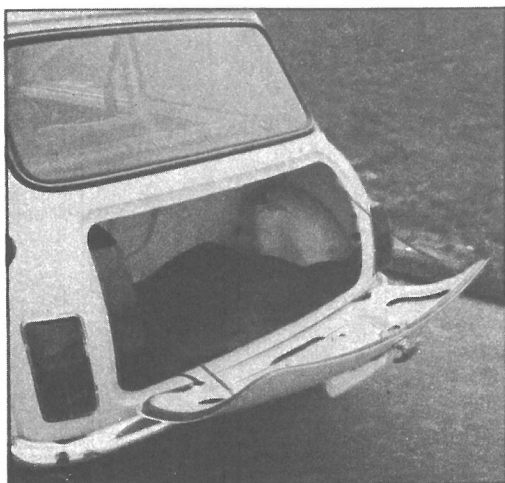
■ BMC 850 - "Hundkojan" - var prototypen för detta biltänkande när den introducerades

för elva år sedan; en prototyp som fått ny aktualitet med den nya "Hundkojan" BMC Mini 1000.

I jämförelse med dagens övriga småbilar - av vilka vi här valt ut DAF 55 och Fiat 850 Special för en jämförelse - står BMC Mini

(Forts på sid 30)

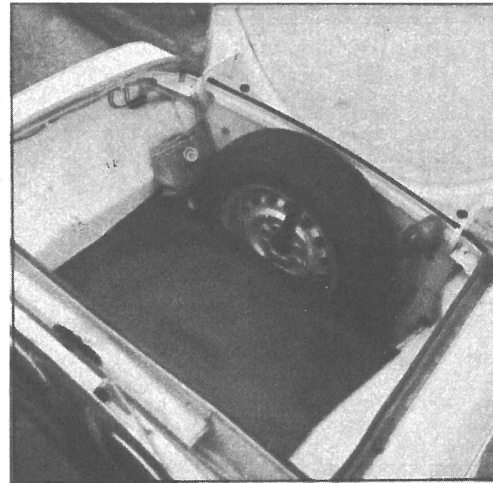
Billig, vägsäker, bensinsnål och -långsam



Bagageutrymmet i BMC är litet men kan utnyttjas till fullo.



DAF har en rejäl "koffert", störst i klassen, och kan därför lätt överlastas.



Fiat's frontkoffert ser liten ut men kan genom sin raka form "svälja" åtskilligt.

forts från sid 27

1000 i särklass framförallt när det gäller diminutiva yttermått men också om man ställer komfort och utrymme i relation till inköpspris.

Det är enkla, orädda penndrag som gett det funktionella resultatet.

Tvärställd motor, framhjulsdrift, ett hjul i varje hörn och enkel, rak kaross utan eftergifter för vare sig vindtunnlar eller ögonfröjd.

"Hundkojan" har konstruerats för att vara just det den är - ett billigt åkdon.

■ BMC Mini 1000 är emellertid inte helt fri från utvecklingssjukan ännu. Inredningen är inte längre så spartansk, snarare lite lyxbetonad; skjutfönstren har ersatts med nedvevbara rutor och panelen har blivit sobrare.

Att bilen blivit trevligare, mera ombonad, är bra. Men tyvärr har man glömt en viktig sak i samband med restaureringen: Centralinstrumentet.

Det sitter fortfarande mitt på in-

strumentpanelen, centrerat till bilens mitt i stället för framför föraren. Den som kör med korrekt körställning kan inte undvika att skymma större delen av instrumenteringen med högerhanden och all avläsning är omöjlig såvida man inte lutar kroppen inåt höger.

I det här fallet ligger DAF 55 och Fiat 850 Special långt före. Båda har instrumenten mitt framför föraren och alla väsentliga reglage placerade så att man inte behöver luta sig från ryggestödet för att nå dem.

■ När det gäller sitt- och körkomfort står DAF 55 (i jämförelse med de två andra) i en klass för sig genom hyggligt stora sittytor och helt fallbara ryggestöd. Men priset är ju också därefter - ca 4 000 kr över BMC och Fiat.

Komforten i BMC:n inbjuder inte direkt till långturer och skinnimitationen, plastklädseln, får ha vilka fördelar den vill när det gäller rengöring och utseende - den är inte skön att sitta på.

Fiat 850 Special och DAF 55 har tygklädda stolar och säten och det är avgjort behagligare.

■ Helhetsintrycket av BMC Mini 1000 är ändå avgjort positivt - tills man startar motorn.

Fiat 850 Special går tyst och vibrationsfritt och har en acceleration som är häpnadsväckande med tanke på den lilla motorn, bara 843 cc.

DAF 55 går mjukt, vibrationsfritt och tämligen tyst trots det "övervarv" som variomaticsystemet kräver under acceleration.

BMC Mini 1000 däremot vibrerar kraftigt, motorbullret är direkt störande och accelerationen är en negativ överraskning.

Motorljud och vibrationer plus en stötig fjädring ger en falsk känsla av kraft och fart. Men hastighetsmätaren (som har en mycket orolig nål) avslöjar sanningen.

Vidare är växellådan tungarbetad; man måste ta i ordentligt och det gör körningen arbetsam.

Fiat-lådan är bättre att manövrera och DAF-systemet är ett av världens enklaste. När man skall

köra framåt för man växelspaken framåt; när man skall backa för man den bakåt. Resten. "arbetet", sköts automatiskt.

■ Vägegenskaperna har alltid varit fina på "Hundkojorna" under årens lopp och BMC Mini 1000 är inget undantag.

DAF 55 är också mycket följsam och behändig i det avseendet, men på testbilen dundrade framvagnen på ett otrevligt sätt vid kurvtagning på ojämnt underlag.

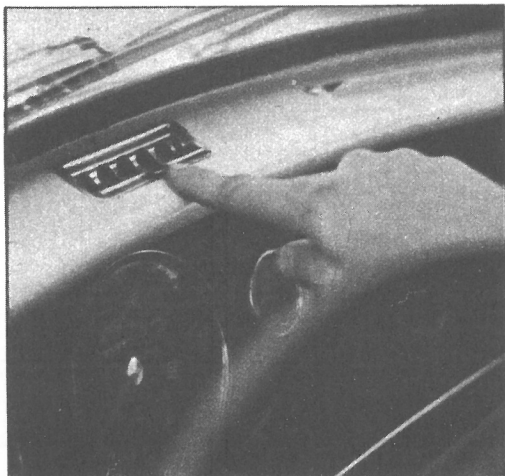
Fiat 850 Special överraskar också med utomordentliga vägegenskaper trots svansmotor och svängaxel.

Slutomdömet blir att BMC Mini 1000 (liksom Fiat 850 Special) väl uppfyller de krav man har rätt att ställa på en bil i klassen under 12 000 kr.

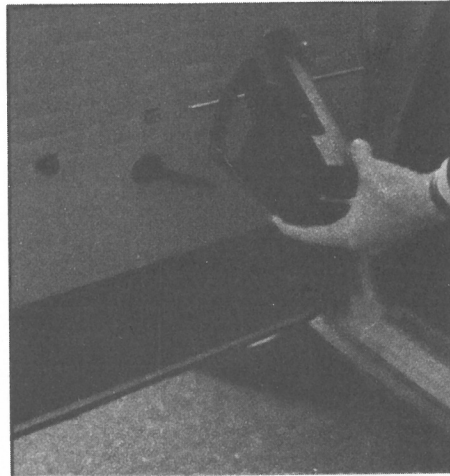
British Leyland borde dock försöka isolera motorrummet bättre och kanske också modifiera motorupphängningen så att inte varje liten vibration nödvändigtvis överförs till karossen.

Det skulle ge detta nya gamla bil-tänkande ändå mer vind i seglen.

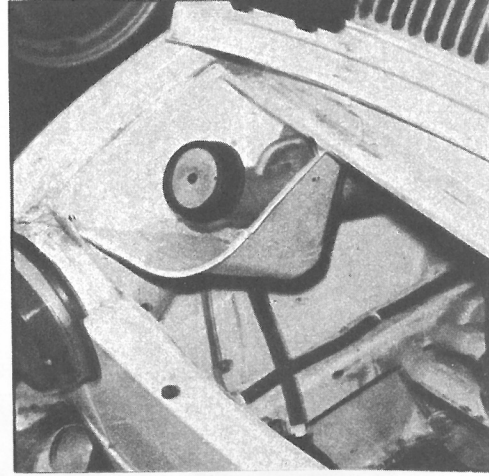
Askkoppen i BMC är inte bara svår att nå, den är oduglig. Askkan blåser ur.



Armstöden på DAF-dörrarna är bräckliga. Det här föll av när en 4-åring tog i.



Bensinpåfyllningen i Fiat är trots närheten till motorn väl skyddad och säker.





BMC Mini 1000



DAF 55



Fiat 850 Special

