



Gereifter Revolutionär

ADO 16 - der grosse Mini Austin/Morris 1100/1300

Der Morris 1100 war wohl eines der besten und fortschrittlichsten Autos seiner Zeit. In Erinnerung geblieben ist er aber auch, weil es ihn als ADO 16 unter den verschiedensten Marken gab, darunter neben Austin und Morris auch MG, Riley, Wolseley, Vanden Plas und Innocenti.



Pininfarina gab dem Morris 1100 und seinen Artgenossen die elegante Linienführung.

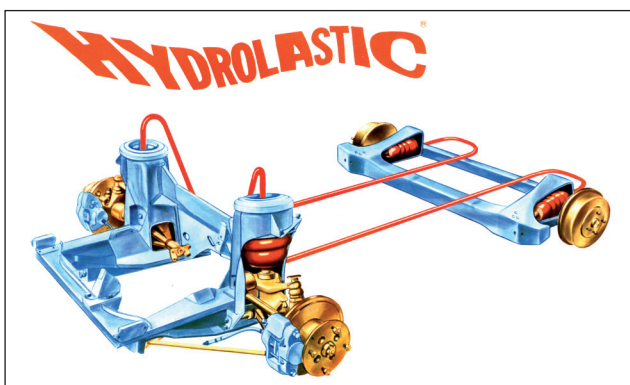
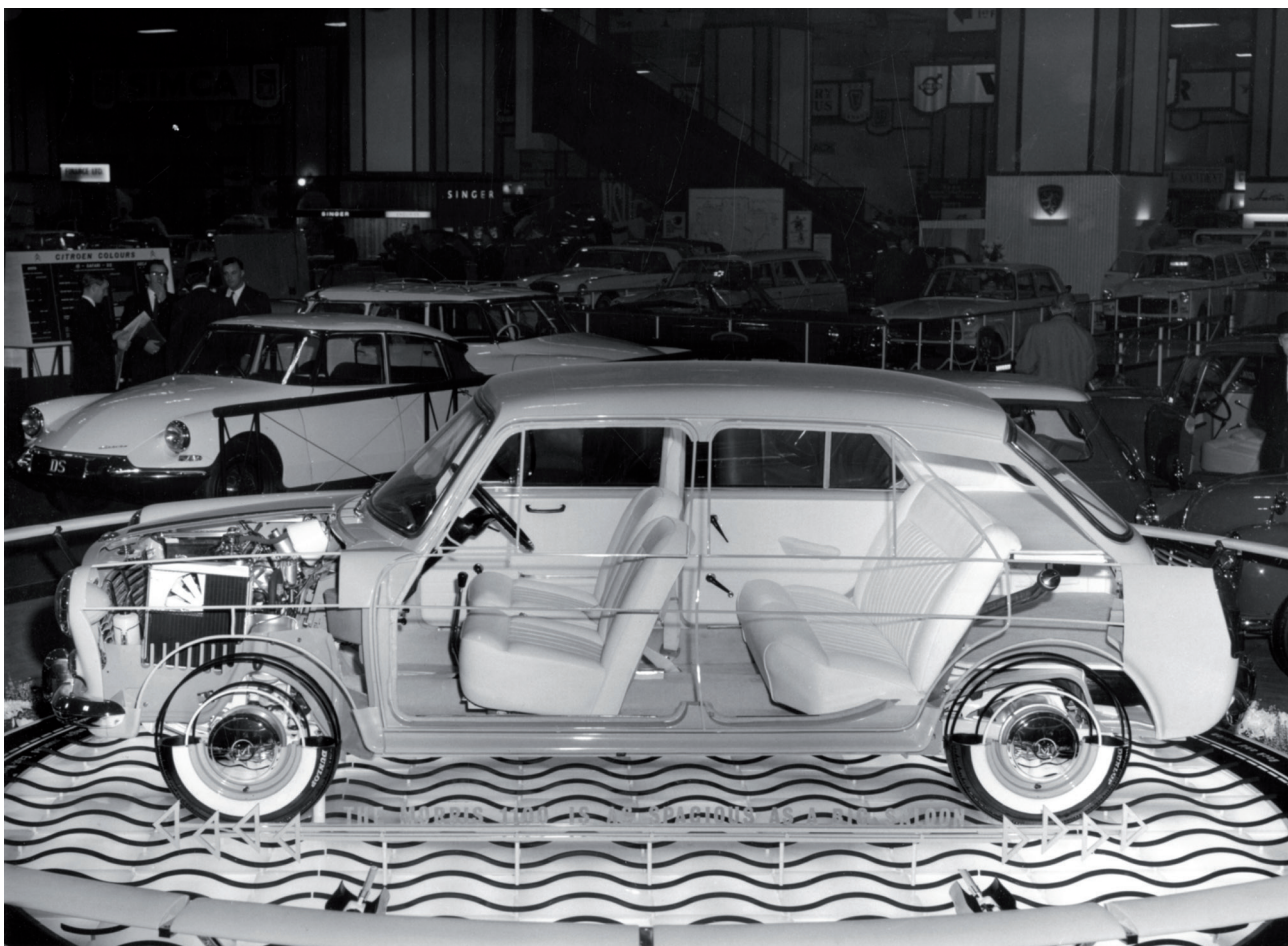
Text: Bruno von Rotz

Bilder: Daniel Reinhard, Automobil Revue Archiv,
Archiv Christian Rutishauser

Heute kaum mehr vorstellbar, aber anfangs der Sechzigerjahre gehörte die britische Autoindustrie und mit ihr die British Motor Company noch zu den Pionieren und zu den Technologieführern. Mit dem Mini hatten die Engländer einen Kleinwagen auf die Räder gestellt, der bezüglich Platzausnutzung und Agilität seinesgleichen suchte. Mit der Plattform ADO 16 wurde das bewährte Konzept als Austin/Morris 1100 auch zum Spitzenreiter der unteren Mittelklasse.

Ausbau einer bewährten Plattform ...

Die Bauweise, die von Alec Issigonis bei den erfolgreichen Austin Seven 850 und Morris 850 (heute als Mini bekannt) anwandte, taugte auch für ein deutlich grösseres Automobil. Und auch hier wollte Issigonis den Wagen von innen nach aussen bauen, um der Besatzung die maximale Menge Platz zu sichern.



Die Technik des ADO 16 war fortschrittlich und wurde auch gerne vorgezeigt, wie 1962 beim Durchsichtmodell an der London Motor Show in Earls Court. Die Hydrolastic-Aufhängung bewährte sich auch im Weitsprung, wie ein MG 1100 1965 in den USA mit 13 Metern bewies

Auf einer Grundfläche mit 3,73 Meter Länge und 1,53 Metern Breite wurde ein Auto konzipiert, das es bezüglich Platzverhältnisse mit deutlich größeren Fahrzeugen aufnehmen konnte und trotzdem nur 855 kg schwer war und dabei auch noch einen Kofferraum von 270 Litern Volumen bot.

Der Antriebsstrang konnte weitgehend vom Mini übernommen werden, der Motor erhielt aber durch Vergrößerung von Bohrung und Hub neu 1098 cm³. Damit stieg die Leistung bei einer Verdichtung von 8,5:1 auf 50 SAE-PS bei 5100 Umdrehungen.

Man überlegte sich bei BMC damals übrigens, den Motor mit Luft anstatt Wasser zu kühlen. Doch eine luftgekühlte Variante wäre nur 38 kg leichter geworden, die Geräuschdämpfung wäre aber schlechter gewesen und die Leistung geringer. Es blieb also bei der Wasserkühlung. Ein zusätzlicher Schwingungsdämpfer und eine steifere Kurbelwelle bereiteten den nun 167 kg schweren Vierzylinder für seine Arbeit im grösseren Auto vor. Ein geschlossenes Kühlsystem und eine gute Zugänglichkeit der Aggregate stellten vernünftige Wartungskosten sicher.



Die sportlichen MG-Varianten, hier ein MG 1300 von 1971, wurden gerne zweitürig gekauft.



ADO-16-Versionen von MG (gelb), Austin (orange), Morris (weiss) und Authi (blau).

... und trotzdem eine echte Innovationsleistung ...

Natürlich war es nicht damit getan, einfach den Radstand des Minis ein wenig zu verlängern. Der Morris 1100, der im August 1962 der Presse als Viertürer vorgestellt wurde, erhielt grössere 12-Zoll-Räder und eine breitere Spur. Vor allem aber kam zum ersten Mal die von BMC weltweit patentierte Verbundfederung «Hydrolastic» zum Einsatz. Die Automobil Revue beschrieb die innovative Lösung anlässlich der Vorstellung ausführlich: «Das Hauptelement der Einzelradaufhängung bzw. der Federung besteht – ähnlich wie beim Typ Morris 850 – aus einem nach oben konisch

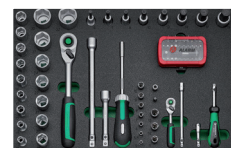
verlaufenden Gummifederring, welcher von einem zylinderförmigen Stahlblechgehäuse umschlossen wird. Unterhalb dieses Gummifederrings befindet sich ausserdem ein ebenfalls konisch ausgebildetes Stahlblechelement, welches ein aus Gummi bestehendes Zweiweg-Dämpfungsventil enthält. Abgeschlossen wird das äussere zylinderförmige Gehäuse durch einen unterhalb des Ventils liegenden und mit einer elastischen Membrane in Verbindung stehenden Kolben, der mit dem betreffenden Radführungselement gekoppelt ist. Damit verfügt jede Zylindereinheit über zwei mit der Verbindungsflüssigkeit angefüllte Kammern.



Bei kaum einem anderen Modell war die Markenvielfalt so bunt: Austin, Morris, MG, Wolsley, Vanden Plas und Innocenti (ein Riley fehlt hier).



Die Varianten des ADO 16 in der Verlaufsliatur von damals.



STAHLWILLE
Werkstattwagen
93/148 BR 148-teilig

CHF **1290.00**
statt vorher CHF 2906.85



Preis: inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten,
gültig vom 15.09.2021 - 15.10.2021

toolster.ch
Heute bestellen, morgen kann's losgehen.





Besonders praktisch waren die Kombi-Varianten des ADO 16, hier der Morris Traveller.

Wird nun ein Rad nach Überfahren einer Bodenunebenheit angehoben, so verdrängt der am Radführungsarm angelenkte Kolben nach Betätigung des Klappenventils die Verbindungsflüssigkeit von der unteren in die obere Kammer und übt auf den Gummifederring einen Druck aus. Nimmt das betreffende Rad wieder seine normale Lage ein, so wird das Gummifederkissen entlastet und die Verbindungsflüssigkeit kehrt nach Durchlaufen des Klappenventils in die untere Kammer zurück. Auf Grund der progressiven Federkennung erfährt der Federungskomfort keine wesentliche Veränderung, gleichgültig ob sich nun der Fahrer allein oder weitere Passagiere im Wagen befinden.»

Für die Entwicklung hatte sich Issigonis Alex Moulton als Berater zur Seite gestellt. Bereits 1958 waren die ersten Prototypen unterwegs. Gebremst wurde mit Scheiben vorne und Trommeln hinten, gelenkt über Zahnstange.

... in modernem Gewand

Für die Gestaltung der Aussenhaut wandte man sich an den italienischen Stylisten Pininfarina, der bereits anderen BMC-Modellen (z.B. Austin A40) eine gefällige Linienführung verpasst hatte. Bereits im Januar 1959 lieferten die Italiener



Sechs Marken-Varianten und drei grundsätzliche Baumuster – viertürig, zweitürig, Kombi – des ADO 16 im Vergleich.

Populäre und rare Carrosserievarianten

Die zwei- und viertürigen Limousinen machten das Gros der rund 2,1 Millionen gebauten ADO-16-Varianten aus. Die Kombiversion namens Austin Countryman oder Morris Traveller kam nur auf etwa fünf Prozent der Gesamtproduktion. In Australien wurde eine populäre viertürige Kombilimousinen-Version namens Morris Nomad hergestellt. Crayford in baute in England einige Viertürer zu Kombilimousinen mit zweiteiliger Heckklappe um. Diese wurden «Estate» genannt und der Umbau dauerte nur acht Tage.

Daneben aber gab es noch deutlich seltenere Versionen. In Südafrika wurde von 1971 bis 1978 der Austin Apache gebaut, im Prinzip ein



Morris Traveller und Austin Countryman (von Authi Spanien).

ADO 16 mit Stufenheckcarrosserie und Rechtscheinwerfern. Es entstanden knapp über 21'600 Exemplare.

Aus Spanien stammte der Authi (Austin) Victoria, der optisch an den Triumph Dolomite erinnert, aber eigentlich auf einem Design von Michelotti für Leyland basierte, das in Grossbritannien nicht in Produktion ging. Der Victoria wurde von 1972 bis 1976 in zwei Versionen gebaut.

Auf noch kleinere Stückzahlen kamen Spezialcarrosserien und Umbauten auf ADO-16-Basis. So entstanden bei Jensen und Crayford Cabriolet-Version und ein Händler namens Gerald Fry von Creech Motors kombinierte den Viertürer mit einem MGB-GT-Heck und verkaufte den Umbau zur Kombilimousine für £ 145. Diese Autos wurden «Mystique» genannt.



Austin Apache.



Authi Victoria



TOURING GARAGE

KLASSISCHE FAHRZEUGE | SPORTWAGEN



Aston Martin CHF 159'007.-
V8 Saloon Coupé

1978, V8/5340 ccm, 66'000 km, äusserst exklusives Fahrzeug, weltweit nur knapp 1'000 Exemplare gebaut, Schweizer Auslieferung, aus 1. Hand, Verkauf frisch ab MFK Veteran.



Ferrari CHF 75'500.-
F550 Maranello Coupé

1999, 12-Zyl./5474 ccm, 73'000 km, sehr schönes, gepflegtes und originales CH-Fahrzeug, lückenlose Servicegeschichte, MFK 3.2018 oder MFK neu gegen Verrechnung.



Jaguar CHF 85'500.-
E-Type 4.2 Cabriolet

1970, 6-Zyl./4235 ccm, Jaguar E Serie 2, mech. in gutem Zustand, Lackierung nicht perfekt (deshalb kein Veteran), matching numbers, kompl. History bekannt, ab MFK 9.2021.



Jaguar CHF 92'500.-
XK120 OTS SE Cabriolet

1953, 6-Zyl./3442 ccm, äusserst schönes und gepflegtes Fahrzeug, über 20 Jahre in gleichem Besitz, seltene SE-Version, matching numbers, MFK 6.2021 Veteran.



Peugeot CHF 12'900.-
504 GL Limousine

1978, 4-Zyl./1971 ccm, garant. 88'500 km, äusserst originales Schweizer Fahrzeug aus 1. Hand, Automat im 2017 revidiert wie auch der Zylinderkopf, MFK 6.2018 Veteran.



Porsche CHF 92'911.-
911 Carrera Targa

1988, 6-Zyl./3163 ccm, garant. 121'000 km, Jubi88-Modell, limitiert auf 875 Exemplare, 2. Hand, lückenlose Servicegeschichte, MFK 5.2018 Veteran.



Porsche CHF 21'800.-
944 Turbo Coupé

1987, 4-Zyl./2477 ccm, 294'000 km, sehr schönes und extrem gut gepflegtes CH-Fahrzeug, 2. Hand, AMAG-Auslieferung, Service lückenlos (jährlich bei Porsche), MFK 12.2018.



VW CHF 18'900.-
Käfer 1300 Limousine

1971, 4-Zyl./1285 ccm, garant. 48'500 km, äusserst originales Fahrzeug aus 2. Hand, AMAG-Auslieferung, alle original Dokumente vorhanden, frisch ab MFK 10.2021 Veteran.

Touring Garage AG – klassische Fahrzeuge | Sportwagen

Wehntalerstrasse 25, CH-8165 Oberweningen, info@oldtimers.ch, Telefon +41 44 856 11 11

oldtimers.ch



ADO 16 auf italienisch: Innocenti individualisierte den Wagen besonders stark.

Die italienischen Cousins

Ferdinando Innocenti hatte es schon lange vor dem Zweiten Weltkrieg mit Stahlbau und darauf mit Kriegsmaterialien zum Erfolg gebracht. 1947 brachte er mit seiner Firma Innocenti den Zweitakt-Roller Lambretta auf den Markt, welcher sich gut verkaufen liess. Der vorausdenkende Firmenchef wollte in die Automobilherstellung einsteigen und vereinbarte mit der British Motor Corporation ein Lizenzabkommen, das ihm aber gewisse Freiheiten bei der Ausgestaltung der Produkte liess, um die Autos dem italienischen Geschmack anzupassen. Das erste gemeinsame Auto war ab 1960 der Innocenti Austin A40. Es folgte der Innocenti 950 Spider, der zwar die Technik vom Austin-Healey Sprite übernahm, carrosserieseitig aber von Ghia/Tom Tjaarda ein komplett neues und äusserst elegantes Kleid erhalten hatte. Später folgte auch noch eine Coupéversion. Die Hubraumvergrösserung auf 1,1 Liter nahm der Innocenti Sportwagen ebenfalls mit.

Mit dem Morris 1100 bot sich auch für Innocenti die Chance, noch stärker in den Massenmarkt und eine höhere Fahrzeugkategorie einzusteigen. «IM3» hiess der neue Typ, der im April 1963 eingeführt wurde. Die Abkürzung stand für Innocenti Morris und den dritten gemeinsamen Fahrzeugtyp mit BMC. Im Gegensatz zum A40, bei dem man am Produkt nur wenig verändert hatte, passte man die britische Vorgabe ADO 16 deutlich stärker an die italienischen Ansprüche an. Der IM3 sollte der innovativste und eleganteste Wagen in seinem Segment werden, nicht nur in Italien, sondern auch auf Exportmärkten. In Zusammenarbeit mit Pininfarina und dort besonders mit Franco Martinengo wurde die Frontpartie überarbeitet. Scheinwerfer und Blinker wurden unter einer gemeinsamen Streuscheibe untergebracht, der überarbeitete Kühlergrill bestand aus Edelstahl-Lamellen. Oberhalb prangte das Innocenti-Logo mit einem «J» im Oval.



Anders geformte Zierleisten auf der Flanke und eine Tankklappe unterschieden die Innocenti-Version weiter vom Morris 1100. Umfangreich waren auch die Anpassungen im Innern. Statt der einfachen Morris-Instrumentierung gab's nun zwei grosszügig dimensionierte Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl, mit integrierten Tank-, Wassertemperatur- und Öldruckanzeigen. Das Cockpit erinnerte an einen teuren Granturismo-Sportwagen, das ganze Interieur wirkte wertig. Der Wagen war im Export teuer und damit ausserhalb Italiens wenig erfolgreich. Auf den IM3 folgte der IM3 S mit mehr Komfort. Insgesamt entstanden 30'002 Fahrzeuge. Es folgten die Modelle 14, 14S und 15, die deutlich enger an die britischen Vorbilder angelehnt waren.



einen lebensgrossen Prototyp, der im Grundsatz die Form des Morris 1100 vorgab. BMC-Ingenieure in Cowley passten das Design noch an, um die Produktion zu erleichtern. Bereits im Juli sahen die Prototypen weitgehend so aus wie die späteren Serienfahrzeuge. ADO 16 (für «Amalgamated Drawing Office») hiess das Projekt nun, nachdem der Mini als ADO 15 geführt worden war.

Das Ergebnis überzeugte, wirkte modern und bot dank grossen Fensterflächen eine fast perfekte Rundumsicht. Im Jahr 1960 fuhren die ersten produktionsnahen Prototypen auf britischen Strassen, die ersten Serienfahrzeuge verliessen im Januar 1962 das Band in Cowley.

Eine der bemerkenswertesten Konstruktionen

Natürlich warteten Kaufinteressenten gespannt auf die Ergebnisse von Testfahrten der Automobilpresse. Es vergingen einige Monate, bis grössere Berichte erschienen. Diese bestätigten die Vorschusslorbeeren, welche die moderne Konstruktion gerneht hatte. Zwar empfanden die Testfahrer das flache Lenkrad und die aufrechte Sitzhaltung in Verbindung mit einer etwas zur Seite verschobenen, zarten Pedalerie als gewöhnungsbedürftig. Auch die geringen Verstellmöglichkeiten des Fahrersitzes in der Längsrichtung wurden kritisiert. Doch offenbar konnte man sich damit genauso arrangieren wie mit der fehlenden Synchronisierung des ersten Gangs. Praktisch nur Lob erhielt der neuartige Federungskomfort. Er überzeugte umso mehr, je schlechter die Strassen waren. Als «sehr harmloses und einfach zu meisterndes Fahrzeug» bezeichnete die Automobil Revue den 7350 Franken teuren Morris 1100 nach einem Langstreckentest.

Bis etwa 80 km/h überzeugten auch die Fahrleistungen, darüber hätten sich die Testfahrer über etwas mehr Leistung gefreut – ein Wunsch, dem später auch von BMC nachgegeben wurde.

Pininfarinas Blick in die Zukunft

Nach der BMC 1800 Studie, die Pininfarina im Spätherbst 1967 am Turiner Autosalon gezeigt hatte, bereitete das Designhaus eine aerodynamische Variante des ADO 16 für den Turiner Salon vom November 1968 vor. Die BLMC 1100 genannte Stromlinienstudie erinnerte zwar an den grösseren Vorgänger vom Vorjahr, wirkte aber immer noch sehr modern. Neben dem Aspekt der Windschlüpfigkeit wurden auch Sicherheit und Komfort stark gewichtet. British Leyland (im Januar 1968 aus BMC und Leyland Motors Corporation hervorgegangen) zeigte wenig Interesse am Pininfarina-Entwurf. Citroën hingegen liess sich beim Bau des GS deutlich von den italienischen Schöpfungen beeinflussen.



Oldtimer Zentrum Ostschweiz



Ihr Fachbetrieb
für Klassiker ab
Baujahr 1950.

Jahresinspektionen
Revisionen
Restaurationen
Servicedokumentation

Abholung Ihres Oldtimers für Service- und Reparaturarbeiten
Bis Dezember 2021: 30% Rabatt auf die Abholung.



HANDEL | RESTAURATION | WERTERHALT

www.goodtimer.ch | info@goodtimer.ch

Austin 1300



Späte Variante des Austin 1300 mit Rundinstrumenten und Holzarmaturenbrett.

Austin 1300 Countryman



In Spanien produzierte Austin-Countryman-Version mit praktischer Heckklappe und Band-Tacho.

Morris 1300 Traveller Mk III



Die Kombivariante des Morris Traveller mit Rundinstrumenten.

MG 1300 MK II



Im MG 1300 ging es besonders dynamisch zu, das zeigen die sportlichen Rundinstrumente und das Sportlenkrad.

«Die Konstruktion des Morris 1100 erweckte bei unseren Testfahrern eindeutige und dauernde Begeisterung», stand im Schlussbericht des über 17'000 km führenden Tests der Automobil Revue, der im April 1964 abgedruckt wurde. «Auf Grund unserer Prüfung bezeichnen wir diesen Wagen als eine der bemerkenswertesten und fortschrittlichsten Konstruktionen der letzten Jahre», lautete das Resümee am Ende des Artikels. Diese Ehre wurde neben dem Morris 1100 nicht vielen britischen Fahrzeugen nach dem zweiten Weltkrieg zuteil.

Markenvielfalt

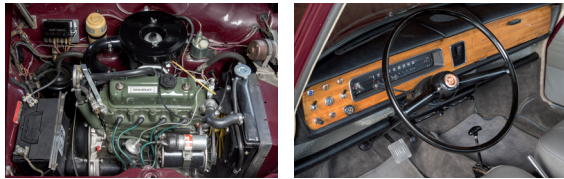
Nach der Vorstellung des Morris 1100 hatte BMC bereits im Oktober den MG 1100 mit Doppelvergaser und etwas mehr Leistung präsentiert. 1963 folgten der Austin 1300 und der Innocenti IM3. Im Jahr 1965 betraten der Wolseley 1100 und der Riley Kestrel die Bühne, gut ein Jahr vorher hatte dies bereits

der Vanden Plas Princess getan. Neben der viertürigen Version war schon früh auch eine zweitürige Carrosserie zu haben. Aber 1966 gab's von Austin und Morris auch eine zweitürige Kombivariante mit Hecktüre, die Traveller oder Countryman genannt wurde. Die Rücksitze liessen sich umklappen, auch ein Doppelbett-Setup war möglich. Die unterschiedlichen Varianten unterschieden sich nicht nur durch ihre Markenzeichen (Stichwort «Badge Engineering»), sondern auch in Designdetails und in der Ausstattung. Während die Silhouette weitgehend identisch blieb, variierten die Designer die Frontgestaltung und das Interieur, um individuelle Markencharakteristiken zu transportieren.

Mehr Leistung dank mehr Hubraum

Die ADO-16-Varianten hatten sich gerade in Grossbritannien einer sehr guten Nachfrage erfreut und standen an der Spitze der Verkaufshitparade.

Wolseley 1300



Als Wolseley sollte der ADO 16 vor allem auch traditionellen Autokäufern gefallen, daher klassischer Kühlergrill und Holz im Innern.

Vanden Plas Princess 1100 MK I



Die Luxusvariante des ADO 16 kam von Vanden Plas, dank Tischen hinten und wertigen Materialien entstand hier fast ein kleiner Rolls-Royce.

Innocenti IM3S



Die IM3S-Version von Innocenti wirkte besonders luxuriös, das Armaturenbrett erinnert an GT-Wagen aus jener Zeit.

Innocenti J5



Auch Innocenti musste dem Spardruck nachgeben, spätere Versionen waren deutlich näher am britischen Original.

Mit dem Ford Cortina allerdings ging BMC diese Position verlustig und musste Gegensteuer geben.

Mit dem «Mk II» wurde ein auf 1275 cm³ vergrößerter Motor vorgestellt, der nun 58,5 DIN-PS und eine 10 Prozent höhere Spitzengeschwindigkeit (ca. 140 anstatt 125 km/h) versprach. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h verbesserte sich sogar um 20 Prozent. Am Preis änderte sich wenig, 7550 Franken kostete die viertürige Version, der Traveller war für 8400 Franken zu haben, ein Automatikgetriebe kostete 950 Franken Aufpreis.

Kontinuierliche Modellpflege

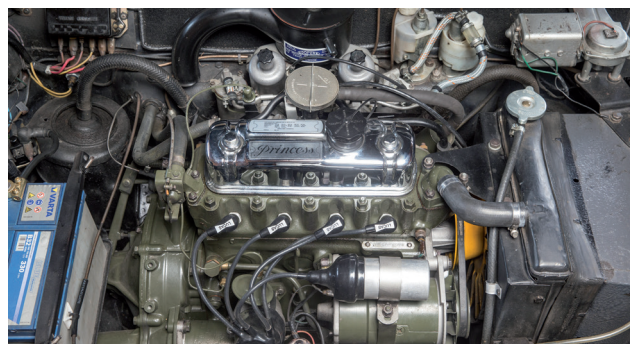
1971 wurde der «Mk III» eingeführt. Wie bereits beim Mk II wurden Stylingdetails überarbeitet und das Interieur umgestaltet. Ab Mk III waren Rundinstrumente angesagt, wie sie schon früher etwa in Riley-Varianten zu finden gewesen waren. Beschriftungen änderten und bis 1974 wurde die

Variantenvielfalt Zug um Zug reduziert. Bereits 1969 hatte man die Marke Riley einschlafen lassen und den Austin 1300 GT als sportliche Version vorgestellt. Er konkurrierte mit demselben 1,3-Liter-Zweivergaser-71-PS-Motor direkt mit dem MG 1300, war aber trotz zwei zusätzlichen Türen etwas günstiger.

Die letzten ADO-16-Versionen mit MG- oder Wolseley-Zeichen erschienen 1972 respektive 1973, bei Innocenti war 1974 Schluss. Die letzten ADO-16 wurden offiziell im Juni 1974 gefertigt.

Insgesamt wurden rund 2,1 Millionen Autos gebaut, etwa fünf Prozent davon als Kombi-Versionen. Die 21'475 Riley, 39'741 Vanden Plas und 44'720 Wolseley repräsentieren zusammen weitere fünf Prozent der Gesamtproduktion.

Überlebt haben dürften keine fünf Prozent, in der Schweiz dürften sich die noch verkehrstüchtigen Bestände pro Typ meist an einer Hand zählen lassen.



Drei Viertürer von Wolseley, Morris und Vanden Plas (oben). Viel Platz im Innenraum, immer quer eingebaute Vierzylindermotoren.

Technische Daten: Morris 1100 (1964)



Carrosserie/Dimensionen

Radstand 237 cm, Spur vorne 129 cm, hinten 130 cm, Bodenfreiheit 15 cm, Wendekreis 10,5 m. Sedan, 4-türig, 5 Sitzplätze, Länge 373 cm, Breite 153 cm, Höhe 134 cm, Leergewicht (DIN) Sedan Standard ca. 830 kg, Sedan de Luxe ca. 855 kg, max. zul. Gesamtgewicht 1180 kg.

Motor

5,58 Steuer-PS, 4 Zyl. in Linie, Bohrung 64,58 mm, Hub 83,72 mm, 1098 cm³, Kompr. 8,5:1, 50 SAE-PS bei 5100 U/min, max. Drehmoment 8,3 mkg bei 2500 U/min, spezifische Leistung 45,6 SAE- PS/L, Oktanbedarf: 94 ROZ.

Motorkonstruktion

Frontmotor, zusammen mit Getriebemotor quer gestellt. Hängende Ventile mit Stossstangen und Kipphebeln, seitliche Nockenwelle (Kette), Ölfilter im Hauptstrom, 1 Halb-Fallstromvergaser SU HS 2, Trockenluftfilter, elektrische Benzinpumpe. Elektrische Anlage 12 V, Dynamo 264 W, Batterie 43 Ah, Wasserkühlung mit geschlossenem Kreislauf, Kühlerinhalt 3,5 Liter, Benzintankinhalt 38 Liter

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung mit hydr. Betätigung, 4-Gang-Getriebe, II., III. und IV. sperrsynchr., Schalthebel in der Mitte, Achsuntersetzung 4,133:1 (15/62). Übersetzung: I. 3,627:1, II. 2,172:1, III. 1,412:1, IV. 1:1, R 3,627:1.

Fahrwerk

Selbsttragende Carrosserie mit vorderem und hinterem Hilfsrahmen. Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, elastisch gelagerte Längsschubstrebe. Hinten Einzelradaufhängung mit Kurbellänglenkern. Vorn und hinten Verbundfederung «Hydrolastic» mit Gummifederkissen, Dämpfung durch ventilgesteuerte Verbindungsflüssigkeit, Torsionsstäbe für die Stabilisierung um die Längs- und Querachse. Hydraulische Lockheed- Fussbremse, vorn Scheibenbremse, hinten Trommelbremse mit Bremskraftverteiler, mechanische Handbremse auf Hinterräder, Zahnstangenlenkung, Reifen Dunlop 5.50-12, schlauchlos.

Fahrleistungen (gemäss Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit ca. 125 km/h, Leistungsgewicht ca. 16,6 kg/SAE-PS, Geschwindigkeit bei 1000 U/min im IV. Gang 23,8 km/h, Benzinverbrauch (Reiseverbrauch) ca. 7 L/100 km



Für besonders Komfortbedürftige gab's den ADO 16 auch mit Automatik.

Die lange Liebe zum ADO 16

Dem Typ ADO 16 gewidmet hat sich eine Gruppe von Schweizer Enthusiasten, denen der kleine und ungemein praktische Wagen meist schon im Kindesalter Eindruck gemacht hat. Sie haben eine Auswahl ihrer Autos für diesen Artikel zur Verfügung gestellt. Diese Sammler sind so verschieden wie die Varianten des grossen Minis. Der eine hat über ein Dutzend Versionen im Besitz, der andere ein besonders gehätschtes, rares Exemplar. Vereint ist diese Gruppe Begeisterter in ihrer Liebe zum inzwischen seltenen ADO 16, die auch vor aufwändigen Restaurierungen und längeren Reisen zwecks Fahrzeug- oder Ersatzteilbeschaffung nicht Halt macht. Und diese Enthusiasten bringen die farbigen Austin-, Morris- und Co.-Varianten auch wieder unters Volk, ob an Fahrveranstaltungen oder an Oldtimertreffen.

Unterhaltsam zu fahren

Wer sich heute in einen ADO 16 setzt, muss das Autofahren nicht neu erlernen. Die meisten Bedienelemente sind so, wie man sie sich gewohnt ist. Gestartet wird mit Zündschlüssel, geschaltet mit dem Ganghebel zwischen den Sitzen. Die Instrumente unterscheiden sich von Version zu Version, von Marke zu Marke, auch Details in der Innenraumgestaltung sind unterschiedlich. Die Rundumsicht ist grandios, die vergleichsweise generösen Platzverhältnisse auch hinten überraschen, vor allem wenn man zum Vergleich einen Erstgenerations-Golf oder einen modernen Mini, der sogar einige Zentimeter länger ist, heranzieht.

Die Fahrleistungen würde man zwar heute nicht mehr als sehr sportlich bezeichnen, mitschwimmen im Verkehr kann man aber problemlos.

Die Fahrt im Austin 1300 oder Innocenti IM3S macht Freude und man beginnt zu verstehen, warum die Besitzer der Fotomodelle auf diesen Seiten so begeistert sind von ihren Autos.

 Lesen und erfahren Sie online mehr über die ADO 16-Modelle: ado16.zwischengas.com

www.swissclassics.com

Graber
GRABER SPORTGARAGE AG



1994 Ferrari 512 TR

Neuwertiges Ersthandfahrzeug mit garantiert nur 30000km. Servicegepflegt, komplett mit Borddokumentation und -werkzeug. 12 Zylinder, 426 PS, 4941ccm, 5-Gang. Ab MFK **CHF 165'000**



2001 BMW M5 (E39)

Nur 64000km, ausserordentlicher Zustand. 8 Zylinder, 4941ccm, 400 PS, 6-Gang. US-Auslieferung in der Schweiz zugelassen. Ab Service und MFK. **CHF 76'900**



1991 Porsche 928 GT

Topfahrzeug mit nur 39000km. Seltener 5-Gang Handschalter in toller Farbkombination. Frisch ab Service und MFK. Komplett mit Borddokumentation und -werkzeug. 330 PS. **CHF 72'500**



1988 BMW 635 CSi

Sensationeller Sammlerzustand mit nur 50000km. Seltener 5-Gang Handschalter. Servicegepflegt, komplett mit Borddokumentation und -werkzeug. MFK als Veteran, ab Service, 6 Zylinder, 3428ccm, 211 PS. **CHF 59'000**

Graber Sportgarage AG • CH-3110 Münsingen
sales@grabersportgarage.ch
www.grabersportgarage.ch