

## LUNGA VITA ALLA REGINA

Rivoluzionaria sotto tutti i punti di vista, la piccola inglese è nata nel 1959 e senza particolari stravolgimenti è stata costruita fino al 2000 in oltre 5 milioni di esemplari – La nascita e il suo sviluppo – Un fenomeno di costume

di Luca Gastaldi

Da che parte iniziare a raccontare la storia di un'auto come la Mini? E in quale chiave interpretarla? Industriale, tecnica, stilistica, sociale, di costume... Esiste un'altra vettura che, come la originale Morris Mini Minor, o Austin Seven, coniughi in sé una quantità così elevata di valori e significati di portata praticamente universale? Forse no. O almeno, dopo averci a lungo pensato, non si trovano alternative.

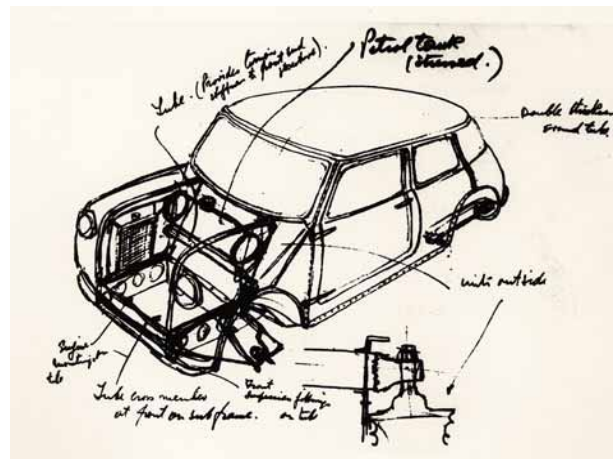
E allora proseguiamo con domande più semplici. Perché parlare della Mini? Innanzitutto, perché la piccola vettura inglese è stata presentata ufficialmente il 26 agosto 1959: esattamente 50 anni fa. Da quel giorno, poi, non ha smesso di esistere: la sua produzione, infatti, è proseguita ininterrottamente fino al 2000 mantenendo intatte le sue principali caratteristiche. In seguito, neanche un anno dopo, la Mini è rinata con il modello attualmente in produzione. Molto diversa dalla prima ma, come dicono alla BMW (il Gruppo proprietario del marchio Mini) il concetto segue il motto "dall'originale all'originale". Il filo rosso non si è spezzato.

Le infinite versioni prodotte in 50 anni di onorata carriera le lasciamo descrivere agli altrettanti libri in commercio che riescono a svelare tutti quei dettagli che in poche pagine La Manovella non potrebbe condensare esaurientemente. Ma ci sono tanti altri fatti storici che sono altrettanto interessanti da sottolineare, tante piccole spigolature e coincidenze che si possono focalizzare solo "col senno di poi".

### LA GENESI

Tanto spazio interno e minime dimensioni esterne; ospitalità per quattro persone; impeccabili doti di guida, consumi ridotti e, dulcis in fundo, prezzo di acquisto molto basso. Queste le precise indicazioni che la British Motor Corporation (nata nel 1952 a Longbridge dalla fusione di Morris Motors e Austin Motor) indirizza al tecnico Alec Issigonis per costruire una nuova vettura. Leonard Lord, all'epoca capo della BMC, dà carta bianca ad "Arrogonis" (così viene soprannominato in azienda il genio Issigonis, ma non certo per sminuire le sue capacità professionali) con due "personali" indicazioni: annientare le odiose "bubble car" e utilizzare un motore BMC già in produzione.

Deve essere un progetto assolutamente segreto, quello



nato sul finire del 1956 per contrastare la crisi del Canale di Suez che ha fatto impennare il prezzo del petrolio. Il suo nome ufficiale è ADO15 (da Austin Drawing Office, progetto 15) ma presto viene ribattezzato Sputnik: la Russia ha appena lanciato il suo Sputnik nello spazio, la BMC ha risposto con la sua vettura che nella notte si aggira per i primi test drive sull'aeroporto di Chalgrove.

Il primo prototipo viene completato all'inizio del 1958 e, agli occhi dei pochi fortunati che possono vederlo, appare come una piccola, strana automobile con le ruote grandi come dei bottoni. Ma Issigonis fa salire Lord per portarlo a fare un veloce giro all'interno della fabbrica e, una volta sceso dalla vettura, il capo dice al tecnico: "Alec, la voglio pronta entro un anno".

Il progetto di Issigonis parte dal concetto della "tutto avanti" per sfruttare al massimo lo spazio interno dell'auto. Motore e trazione anteriori, ma con il propulsore montato in posizione trasversale per non "invadere" l'abitacolo. Un concetto che oggi è quasi la norma, ma all'epoca non era ancora così radicato e apprezzato. Alcune misure, poi, aiutano a capire quanto fosse importante per Issigonis l'idea dello spazio interno. Le ruote sono incredibilmente piccole (da 10 pollici, con le gomme costruite appositamente dalla Dunlop) e posizionate quasi agli angoli estremi della vettura. Questa è lunga 3,05 metri, ma ha un passo di ben 2,03 metri. È alta 1,41 e larga 1,35 metri. Il risultato è che l'80% dello spazio occupato dalla vettura (inteso come la sua "impronta" sulla strada) è a disposizione dei passeggeri e del loro bagaglio. Anche l'ampia superficie vetrata offre una piacevole sensazione di dimensioni generose.

Il motore è l'ultima versione della serie "A" che equipaggia la Morris Minor. Quattro cilindri in linea da 948 cm<sup>3</sup> e 37 CV con valvole in testa. Montato sul primo prototipo della futura Mini, che pesava 600 kg, il propulsore lancia la vettura a 150 km orari. Troppi per Issigonis, che decide di ridurre la capacità a 848 cm<sup>3</sup> e tagliare la potenza a 34 CV a 5.500 giri/minuto. Un'altra innovazione è quella del cambio a 4 rapporti montato sotto al motore (con il quale condivide il circuito dell'olio) e direttamente fra le ruote. Questa sistemazione lascia anche spazio al radiatore posizionato a lato del motore e non "fronte marcia". Il celebre effetto go-kart nella guida della Mini nasce dall'utilizzo di giunti omocinetiche sull'assale anteriore. Questo, insieme a sterzo e sospensioni, è montato su un telaio ausiliario. Stessa cosa per le sospensioni posteriori che sono, in più, a ruote indipendenti. Al posto delle molle, due coni separati da uno strato di gomma completano il sistema delle sospensioni insieme a piccoli ammortizzatori. Il cono superiore è fissato ad un telaio ausiliario, quello inferiore alla ruota. Solo nel 1964, la Mini adotterà il sistema Hydrolastic che Alex Moulton non aveva fatto in tempo ad approntare per il primo lancio della vettura. Questo è una sorta di sospensione idraulica "auto



livellante”.

Il 26 agosto 1959 ecco che la nuova vettura si presenta al pubblico. Anzi, sono due le automobili che fanno il loro debutto in società. Sono la Morris Mini Minor e l’Austin Seven (spesso scritto “Se7en”, con il 7 al posto della V): due marchi dello stesso gruppo (BMC) che costruiscono lo stesso prodotto, riconoscibile da pochi dettagli estetici. Ha fatto più il volte il giro del mondo l’immagine della Morris Mini targata 621AOK insieme al sorridente Alec Issigonis: quell’esemplare è il primo uscito dalla linea di montaggio ed è oggi visibile al museo Heritage Motor Centre di Gaydon.



#### LO SVILUPPO

Nel 1960 la BMC introduce la versione commerciale Van la quale, con l’aggiunta dei finestrini laterali e posteriori, diventa una sorta di station wagon con i nomi Countryman per l’Austin e Traveller per la Morris. Un anno dopo arriva poi la versione pick-up con cassone aperto. Nel 1961 la Mini si “allunga” con le eleganti rivisitazioni Wolseley Hornet e Riley Elf e si “spoglia” con la rustica Moke. Nello stesso anno vede la luce la variante di John Cooper, della quale si parla più avanti. Nel 1962 anche la Austin Seven adotta ufficialmente il nome Mini, ormai assunto a garanzia di successo.



La piccola inglese si fa i muscoli nel 1967, quando il suo motore cresce di cilindrata a 998 cm<sup>3</sup> e di potenza a 38 CV. Si rifà invece il trucco due anni più tardi, quando alla British Leyland Motor Company (succeduta alla BMC) pensano che un restyling possa dare un po’ di brio alle vendite. Nasce la Mini Clubman, con il frontale più lungo e più squadrato. La versione 1275 GT da 59 CV sostituisce – temporaneamente – la fortunata Cooper.



Nella Mini “classica” variano altri particolari: le cerniere delle porte passano dall’esterno all’interno della vettura, i vetri laterali anteriori non sono più scorrevoli ma discendenti e sul cofano anteriore appare il logo “Mini”.

All’inizio degli anni Ottanta le versioni station wagon escono definitivamente di produzione. Rimane la Mini “berlina”, o “hatch” come la chiamano gli inglesi, col motore 1000. Il marchio di fabbrica diventa, nel frattempo, prima Austin Morris e poi Austin Rover Group. Le serie speciali della gloriosa Mini si sprecano (come si può notare scorrendo la lista pubblicata), ma le principali innovazioni riguardano l’adozione dei freni a disco anteriori, le carreggiate allargate, l’utilizzo di ruote da 12 pollici e numerosi dettagli interni che migliorano sicurezza e comfort. Dal 1992 e fino alla definitiva uscita di scena della Mini nel 2000, il motore sale a 1275 cm<sup>3</sup> con iniezione elettronica.

#### IL TOCCO DI JOHN COOPER

John Cooper nasce a Surrey, in Inghilterra, nel 1923 e nel 1946, insieme al padre Charles, fonda la Cooper Car Company per la costruzione di monoposto da corsa Formula 3 e poi Formula 1, fino a vincere il mondiale nel ’59 e ’60. John Cooper e Alec Issigonis diventano amici proprio sui campi di gara ed hanno rapporti professionali perché Cooper acquista i motori della BMC.

La prima Mini rivista e corretta da Cooper nasce già nel 1959. E’ un esemplare unico che il tecnico allestisce per una gara che si corre a Monza e al volante si esibisce il suo pilota Roy Salvadori. Seguirà l’esperienza al Rally di Monte Carlo del 1960, dopo la quale Cooper suggerisce alla BMC la produzione di una piccola GT

su base Mini. La proposta non viene accolta, ma George Harriman – amministratore delegato della BMC – risponde con l'idea di produrre una serie limitata di 1000 esemplari della Mini Cooper con motore da 55 CV, 21 in più di quella normale. Anche Issigonis è entusiasta della nuova sportiva, tanto da lavorare insieme a Cooper per la realizzazione della evoluzione "S" con motore portato a 1071 cm<sup>3</sup> e 70 CV a 6.200 giri/minuto.

La Mini Cooper giunge all'affermazione nell'olimpo dello sport automobilistico nel 1964 - quando Paddy Hopkirk vince il Rally di Montecarlo - e nel 1965. quando le piccole bombe inglesi firmano la tripletta nella stessa corsa con Timo Makinen, Rauno Aaltonen e di nuovo Hopkirk. Non è finita, perché Aaltonen si porta a casa la vittoria nel Principato nell'edizione 1967.

Commercialmente, la Mini Cooper dal 1961 al 1971 – ad esclusione del '69, quando viene sostituita dalla Clubman 1275 GT – ottiene risultati strepitosi.

## LA PRODUZIONE

La prima Mini – quella famosa, targata 621AOK – è stata costruita nello stabilimento di Oxford, lo stesso dove ancora oggi (ed è l'unico impianto nel mondo) vengono assemblate le nuove Mini. Ma la produzione vera e propria inizia sulle linee Austin di Longbridge (vicino a Birmingham) il 4 aprile 1959. Le Morris Mini Minor, invece, avviano le linee di montaggio di Oxford il successivo 8 maggio. Le prime Austin sono disponibili nei colori rosso (Tartan Red), blu (Speedwell Blue) e bianco (Farina Grey); le Morris in Cherry Red, Clipper Blue e Old English White.

La produzione Mini nell'impianto di Oxford termina nel 1968 dopo 602.817 esemplari: 561 nel 1959, 30.690 nel '60, 45.329 nel '61, 65.175 nel '62, 71.492 nel '63, 71.169 nel '64, 65.845 nel '65, 66.572 nel '66, 94.898 nel '67 e 91.086 nel '68. Sono solo le versioni berlina, perché tutte le altre (sia con marchio Morris, sia Austin) vengono costruite esclusivamente a Longbridge, dove dal 1969 si trasferisce l'intera produzione Mini che terminerà definitivamente il 4 ottobre del 2000 dopo 5,3 milioni di esemplari.

## MINI SPECIALI PER CLIENTI SPECIALI

Alec Issigonis ha già le idee chiare al momento di realizzare la Mini: deve risolvere i problemi quotidiani della mobilità individuale, quindi deve essere un'auto per tutti. Così è: la Mini è l'auto giusta al momento giusto. Non solo tecnicamente o economicamente. Ma è anche l'auto giusta al momento giusto dal punto di vista sociale e di costume. Siamo nei mitici "swinging sixties", i colorati e frenetici anni Sessanta. Tutto sta cambiando, le ragazze scoprono la mini gonna di Mary Quant, in Inghilterra si balla con i Beatles e con lo Spencer Davis Group. C'è addirittura una leggenda che riguarda quest'ultimo. Pare infatti che la canzone "Keep on running" sia stata ispirata da un viaggio di Davis al volante della sua Mini Cooper nel bel mezzo di un temporale infernale. Guardando l'indicatore della benzina, il cantante aveva un solo ed unico pensiero: "Continua a correre! (Keep on running)".

La Mini diventa presto un culto e piace a tutti: uomini e donne, ricchi e poveri. Molto presto anche il mondo artistico la scopre. Dagli stilisti Mary Quant e Paul Smith, ai musicisti Eric Clapton e David Bowie, agli attori Michael Caine (protagonista, insieme alla Mini, del celebre film The Italian Job) e Peter Sellers.

Un reparto dell'attuale Mini Oxford Plant, denominato "T-Building", ospita la collezione degli esemplari storici e speciali, come quello dipinto da George Harrison negli anni Sessanta, quello completamente cromato di David Bowie, quello della modella Kate Moss o, ancora, dell'attrice Natascha Caine.

## "MINICRONOLOGIA"

- 1959 Austin Seven e Morris Mini Minor
- 1960 Austin Seven Van e Morris Mini Van  
Austin Seven Countryman e Morris Mini Traveller  
Austin Seven Pick-up e Morris Mini Pick-up
- 1961 Riley Elf e Wolseley Hornet  
Austin e Morris Mini Cooper  
Austin e Morris Mini Moke
- 1962 Austin Seven cambia nome in Austin Mini
- 1963 Mini Cooper S
- 1967 Mini Mk II
- 1969 Mini Mk III  
Mini Clubman  
Mini Clubman Estate  
Mini Clubman 1275 GT
- 1971 Mini Moke Californian

1974 Mini Moke Utility  
1976 Mini Mk IV  
Mini 1000 Special  
1979 Mini 1100 Special  
Mini City  
1980 Mini Clubman 1000 HL  
1982 Mini Mayfair  
1984 Mini Mk V  
Mini 25  
1985 Mini Ritz  
1986 Mini Chelsea e Piccadilly  
1987 Mini Advantage e Park Lane  
1988 Mini Red Hot, Jet Black e Designer  
1989 Mini Rose, Sky, Flame Red, Racing Green e Mini 30  
1990 Mini Check Mate, Studio 2 e Cooper  
1991 Mini Mk VI  
Mini Neon, Cabriolet  
1992 Mini Sprite, British Open Classic e Italian Job  
1993 Mini Rio e Tahiti  
1994 Mini Cooper Monte Carlo, Mini 35 e Cooper Grand-Prix  
1995 Mini Sidewalk  
1996 Mini Mk VII  
Mini Cooper 35  
1997 Mini Classic, Cooper  
1998 Mini Paul Smith, Cooper Sport  
1999 Mini 40, Mini John Cooper  
2000 Mini Cooper Sport 500  
MINI One