

# Mini-Cooper "S": l'indimenticata principessa monegasca



**L'incredibile, leggendaria epopea della Mini, come spesso accade nelle imprese di successo, è d'accostare allo smisurato talento di un uomo cui, per una serie di circostanze favorevoli, fu concesso di dar seguito alla lungimiranza delle proprie idee. La figura chiave, in questo caso, fu quella d'Alexandre Arnold Constantine Issigonis, nato nel 1906 a Smyrne, in Turchia, dove suo padre s'occupava di cantieri navali.**

Dopo gli studi in ingegneria a Londra e qualche esperienza presso entità industriali minori, approdò alla Morris nel 1936. Già nell'immediato periodo post bellico, si distinse per la "Minor", macchina innovativa, ma sulla quale non furono applicate tutte le soluzioni che lui avrebbe auspicato. Si concesse quindi una breve parentesi alla Alvis di Coventry, ma fu ben presto richiamato da Leonard Lord, patron della BMC (British Motor Corporation, la quale riuniva Nuffield, detentrica del marchio Morris, e Austin Motor Company) per commissionargli lo studio di un berlina classica. Tuttavia, gli eventi storici serbarono per i nostri protagonisti un copione del tutto inaspettato.

**Nascita d'un mito** ► Il conflitto che, nel 1956, vide l'occupazione militare del canale di Suez da parte di Francia, Regno Unito e Israele, determinò per l'Europa una certa scarsità di carburante, con un relativo incremento dei prezzi. Questa crisi ebbe un effetto catalizzante sulla vendita delle famose "bubble car", delle quali l'Isetta, firmata BMW, fu esponente di particolare successo. Per rivaleggiare con la concorrenza, all'ora presidente BMC George Harriman affidò a Issigonis il compito di progettare una micro-auto due volumi, quattro posti e quattro ruote, dotata dell'unità già utilizzata sull'Austin A35. Fu l'origine del progetto codificato come "ADO 15", «una piccola vettura costruita come una grande». Seppur le soluzioni adottate non furono completamente innovative, la genialità del progettista fu d'organizzare inusualmente tutti gli elementi in modo che la meccanica occupasse meno d'un quarto del volume complessivo e tutto il resto fosse dedicato ai passeggeri. Partito da un telaio monoscocca di dimensioni ridotte (soltanto 303 cm di lunghezza), e basandosi su una morfologia con trazione all'avantreno, Issigonis collocò il motore in una singolare posizione anteriore-trasver-

sale. Il carter, nella sezione inferiore, conteneva pure il cambio (con coppa dell'olio unificata). Altri dettagli peculiari, erano le sospensioni a ruote indipendenti con elementi elastici in gomma al posto delle molle, le ruote da 10 pollici (meno invasive per l'abitacolo) e lo sportello del vano bagagli - nel quale era inserito il serbatoio - ribaltabile verso il basso per trasportare colli ingombranti. Quando la Mini fu presentata alla stampa e al pubblico britannico, sia con i marchi Austin sia Morris, il 20 agosto del 1959, rievocò fantasmi del passato e ilari parallelismi con l'Austin 7 del 1922: tuttavia, allo scetticismo iniziale, per quelle che erano ritenute poco più che scatole di fiammiferi, si sostituì una carriera d'inappuntabile successo. Col tempo, la pulce si fece maestosa dando sfoggio delle sue migliori prerogative, come l'agilità e la tenuta di strada. Criticabile nei lunghi viaggi, era superlativa negli spostamenti in città, permettendo ai conducenti più abili peripezie funamboliche.

**Tecnica** ► Il propulsore, alimentato a carburatori, era un A-Series da 848 cm<sup>3</sup> e 34 CV, dotato d'albero a camme laterale. Per farlo entrare nella sua piccola



sede, Issigonis aveva dovuto spostarne il radiatore sul lato sinistro.

**L'evoluzione** ► Per la MK1 - così fu denominata quella prima serie che visse tra il '59 e il '69 - gli anni Sessanta rappresentarono una fucina d'idee e variazioni sul tema; si partì con la famigliare, disponibile presso Austin come Seven Countryman e presso Morris come Mini Minor Traveller. Soprattutto però, vi fu nel 1961 il lancio della Mini-Cooper, ovvero la traduzione sportiva della 850, elaborata da un'entusiasta John Cooper (titolare dell'omonimo team di Formula 1) che l'aveva proposta a George Harriman dopo qualche scorribanda effettuata in prima persona. Oltre alla rivisitazione dell'assetto, ne furono aumentate le prestazioni: la cilindrata passò da 848 a 997 cm<sup>3</sup>, si optò per 2 carburatori tipo SU da 1.25 e s'accrebbe il rapporto di compressione. I suoi 55 CV (non molti in assoluto) erano tuttavia sufficienti, abbinati alle ottime doti stradali, per garantire buone performance. All'anteriore si scelsero freni a disco da 7". Harriman fu talmente compiaciuto dal risultato ingegneristico che ne commissionò un migliaio d'esemplari. Ciò che avvenne in seguito, ossia la vendita d'oltre 125mila unità complessive, dimostrò che ne aveva comunque sottostimato le potenzialità di mercato.

**La "S"** ► Sull'onda della popolarità e sulla base del propulsore originario, alcuni ingegneri di fama, tra cui Daniel Richmond della Downtown Engineering, svilupparono un blocco da 1'071cm<sup>3</sup> e 68 CV. Una configurazione talmente interessante da spingere i vertici BMC a installarlo in una versione "S" a partire dal 1963. Per niente paghi, ne sortirono altre due declinazioni, ampliando così le possibilità d'iscrizione alle categorie agonistiche: una, a corsa corta, da 970 cm<sup>3</sup>

e una a corsa lunga da 1'275 per correre, rispettivamente, nelle classi 1000 e 1300. Se la prima fu realizzata soltanto in un numero esiguo (900) a fini d'omologazione, la seconda conobbe un'enorme affermazione sia sportiva sia commerciale, fin dalla sua presentazione nel 1964.

**Una vita sul filo dei secondi** ► Non si può parlare della Mini-Cooper, viste anche le peculiarità dell'esemplare oggetto

di quest'articolo, senza citarne le imprese rallistiche, in particolare quelle compiute tra le asperità dell'appuntamento più famoso e impegnativo al mondo: il Monte-Carlo. Come abbiamo visto, la piccola inglese venne svelata nel 1959 ma già l'anno successivo ben sei "850" furono schierate al via nel Principato (quattro delle quali giunsero al traguardo e il miglior piazzamento fu quello del britannico Peter Riley, 23° assoluto). Tra il 1963 e il 1968, la Mini conquistò, non senza stupore, tre vittorie e due terzi posti. Il primo "bronzo" arrivò nel '63 grazie ad un ottimo Aaltonen, ma si dovette attendere l'anno successivo per il trionfo di Paddy Hopkirk su una 1'071. Nel '65 iniziò l'epoca d'oro delle 1'275, con il finnico Timo Mäkinen a dettar legge su tutti e il compatriota Rauno Aaltonen, navigato da Tony Ambrose, a dominare la classifica del Campionato Europeo Rally (il mondiale comparve solo nei Settanta). L'edizione 1966 del Monte-Carlo fu invece contraddistinta dalle polemiche; le Mini monopolizzarono il podio ma, a seguito di una sentenza piuttosto controversa, furono squalificate per i farnali giudicati irregolari. Nel 1967 vi fu un pronto riscatto con l'affermazione di Aaltonen: l'ultimo di sempre per un'auto britannica. Il Rally di Monte Carlo del 1968 segnò l'acuto conclusivo per la piccola inglese, con Aaltonen che terminò terzo grazie soprattutto all'uso di pneumatici da gara che gli consentirono d'ottenere prestazioni incredibili nei tratti asfaltati.

## LA NOSTRA VETTURA

Si tratta d'una favolosa Morris Mini-Cooper "S" Mark 1 (1'275 cm<sup>3</sup>) del 1965, nata per correre i rally in Svezia, come testimonia il rollbar ancora presente, e oggi favolosamente allestita secondo tutti i criteri d'origine da Ferruccio e Carlo Nessi per affrontare le discipline legate alla regolarità. Infatti, accanto al "passaporto" FIVA B3, possiede anche un foglio FIA d'omologazione per le vetture da competizione. «Come spesso accade, trovammo la macchina online, a margine d'un'asta che non era andata a buon fine. Ci accordammo sul prezzo con il precedente proprietario e la comprammo d'impulso, a scatola chiusa. Non sappiamo, onestamente, se fu un buon affare, ma desideravamo un esemplare, proprio di quel modello, che vantasse un'importante passato agonistico. Quindi, cedemmo all'azzardo. Ricordiamo bene quando arrivò; era il 2015: tutte le cicatrici inferte da 40 o 50 anni di sterrati, sul filo dei secondi, erano esplicitate su ogni sua parte. Eppoi, era inguidabile perché tarata a misura di pianure svedesi. In assenza di salite, sfoggiava prestazioni troppo importanti ma poi, al primo rilievo degno di nota, s'accasciava vittima di quella coppia che s'esprimeva a regimi troppo elevati». I Nessi si rivolsero a ditte specializzate per un restauro, sia meccanico sia estetico, maniacalmente fedele al pedigree e alle modifiche degli albori. Decisero, tuttavia, di mantenere praticamente invariato l'assetto per sostenere il loro primo Monte-Carlo dedicato alla regolarità: «Fu una pessima idea perché quella competizione è davvero impegnativa: prima dei 3mila giri non riuscivamo nemmeno a partire sulle asperità. Con la neve e le ruote da 10 pollici, poi, fu la catastrofe. Imparammo però molto da quell'esperienza e decidemmo d'intervenire rendendola più affine alle no-





I fratelli Nessi (a destra) al Rallye Monte-Carlo Historique del 2017. La Mini numero 177 è affiancata da una figura mitica nel Principato, autore di storiche vittorie: il finlandese Rauno Aaltonen (con il copilota Hans Sylvan).

stre esigenze». V'è da sottolineare che le parti originali di ricambio, in questo caso, non mancano mai (difficile soltanto scovare le coperture da 10" termiche), visto che una ditta ha acquistato dalla BMC tutti i macchinari primigeni per forgiarle. Un grosso vantaggio, soprattutto in gara dove ne servono quantità ragguardevoli. Chiediamo: perché proprio una Mini? «In primo luogo, il marchio è sempre stato ben presente e radicato nella nostra famiglia. Poi, gli organizzatori dei trofei di regolarità le riservano normalmente una buona accoglienza (anche perché si tratta di una MK1), al contrario d'altre vetture più diffuse che sottostanno a infinite liste d'attesa. Da ultimo, volevamo affrontare nuove sfide che con la Riley (Ndr. di cui scrivemmo ormai una decina d'anni fa) si rivelavano off limits:

il sogno nel cassetto, anche sul piano simbolico, era il Monte-Carlo». Da allora le soddisfazioni si sono susseguite, con una reiterata partecipazione al trofeo più ambito, quello monegasco, ma anche a importanti appuntamenti internazionali quali il Trophée des Alpes in Francia (ottimo settimo posto per i nostri alfieri) e la Coppa Bettega (magnificamente vinta lo scorso febbraio). Ma com'è la Cooper S da guidare? «È sostanzialmente un agilissimo go-kart motorizzato, molto rumorosa perché c'è solo una sottile lamiera a dividere l'abitacolo dal suo cuore pulsante. E poi è minuscola, tanto che la somma dei due sedili fa praticamente la larghezza complessiva... talmente minuscola che riesci a cavartela in una moltitudine di situazioni, abituali in gara (incidenti, ostacoli, eccetera) nelle quali le

altre rimangono bloccate. Se ben preparata, è pure sorprendentemente affidabile, tranne quegli infimi difetti genetici cui siamo sempre pronti a rimediare portandoci appresso i pezzi sostitutivi (bobine, cavo dell'acceleratore, eccetera)». Chissà che allora, in un idillio di neve tra le Alpi, non vedrete arrancare nervosamente una piccola scatola di fiammiferi rossa, indecisa su quale solco - scavato da elefanti concorrenti già scivolati via nella notte - dirigere le proprie routine per non restare impantanata al centro della via. Se vi capiterà di scorgersela, potrebbe essere la Mini dei fratelli Nessi; la stessa che, al Trophée des Alpes, fu riparata con una moneta. Ma questa è un'altra storia: chissà che non siano loro stessi a raccontarvela all'arrivo.

di Elias Bertini

#### SCHEDA TECNICA

Modello: Morris Mini-Cooper "S" Mark 1  
 Marca: BMC / Anno: 1965  
 Carrozzeria: berlina / Colore: rosso / bianco  
 Cilindrata: 1'293 cm<sup>3</sup> (originale 1'275 cm<sup>3</sup>)  
 Nr. cilindri: 4 in linea  
 Alesaggio: 71.14 mm (dopo la modifica)  
 Corsa: 81.33 mm (dopo la modifica)  
 Alimentazione: 2 carburatori SU H4  
 Potenza massima: 81.4 kW (110 CV)  
 Trasmissione: manuale a 4 marce (più retro)  
 Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo  
 Passo 2'035 mm / Peso a vuoto: 650 kg



#### VALUTAZIONI DI MERCATO

Valutazione di mercato: CHF 90mila