



Quel fenomeno di MINI compie 50 anni

Il concetto era unico, ma la MINI non è mai stata un tipo solitario

► Come molti lettori sapranno, la famosa Mini della BMC, fu presentata al London Motor Show nell'agosto del 1959. La storia è tornata alla ribalta per questo importante anniversario e ci limiteremo a tracciare a grandi linee, la progettazione e l'evoluzione della specie «Mini», dall'inizio fino al 1964 cioè all'apoteosi di Montecarlo.

► Cinquant'anni, una storia lunghissima per una vettura che, ancora oggi, è diversa dalle altre come filosofia costruttiva e come immagine. Un po' come la Settimana Enigmistica, sempre imitata, ma mai eguagliata. ► Morris e Austin si associarono dopo la crisi di Suez del '56 dando vita alla società BMC. Fu quindi avviato un progetto comune per la messa in produzione di una vettura accessibile a tutti, un po' come è stato per la 600 in Italia, allo scopo di motorizzare il numero maggiore di famiglie inglesi. Doveva essere compatta, avere 4 posti e costare poco. ► La Mini Morris o Austin Mini Seven è nata dalla geniale intuizione di un ingegnere inglese di origini greco-turche, Alec Issigonis, che lavorava nel gruppo Morris Motors, già progettista, tra l'altro, della Minor. ► Quando si vide affidare l'incarico, l'eccentrico e vulcanico Issigonis, aveva già il progetto in testa. Si racconta che avesse abbozzato il primo schizzo, al tavolo di un bar, forse una leggenda, ma attorno a lui, seppe creare un team di tecnici competenti riuscendo a portare avanti lo studio della vetturetta nei tempi

previsti, pur con i molti problemi incontrati durante il progetto. ► Riassumiamo qui, senza voler entrare troppo nel dettaglio, le caratteristiche del progetto no. 15 ADO (Austin Drawing Office). Niente è lasciato al caso e ogni centimetro di spazio è sfruttato al meglio. Metri 3,05 di lunghezza e metri 1,35 di altezza, più o meno come la 500 Fiat, ma le analogie finiscono qui. La Mini ha un motore trasversale derivato dalla vecchia A 35, tanto per non buttare via niente, montato trasversalmente nel piccolissimo vano motore. La distribuzione è a valvole in testa anziché a valvole laterali. La potenza raggiunge i 34 CV per un peso vettura appena superiore ai 600 kg. Il cambio si trova sotto il motore praticamente dentro la coppa dell'olio, il radiatore è laterale e per cambiare i contatti si deve smontare la mascherina. ► Sospensioni indipendenti con elementi in gomma che saranno sostituite solo nel '64 con il tipo Hydrolastic. Le ruotine da kart fanno un po' sorridere gli scettici inglesi, infatti sono da 10 pollici più o meno come la Vespa e la Goggomobil. La Dunlop studierà con successo uno pneumatico completamente nuovo. Dentro, l'abitacolo è spartano che di più non si può. I sedili non sono regolabili e al posto della maniglia, c'è una cordicella coperta da una guaina per aprire la porta. I vetri laterali sono scorrevoli. Il cruscotto ha solo uno strumento centrale e il volante sembra quello del furgoncino del lattaiolo, grande e in posizione quasi orizzontale. Ci vorrà in po', per trovare la posizione di guida

ideale. Le persone alte di statura devono guidare con le gambe aperte per non urtare il volante. Sembra impossibile ma la Mini ha anche un bagagliaio che contiene il serbatoio benzina e la gomma di scorta. Il portellone, un eufemismo chiamarlo così, si può genialmente abbassare verso l'esterno per aumentare il volume di carico.

Qualcosa di mai visto ► Una volta alla guida però ci si rende conto che si tratta di qualcosa di mai visto. Tenuta di strada straordinaria, simbiosi totale tra conducente e vettura, come un kart, facilità di controllo passando dal sovrasterzo al sottosterzo, divertimento in sicurezza proprio per la possibilità di correggere qualche errore di guida. La potenza è scarsa ma nel misto non ce n'è per nessuno. Personalmente sono salito su una Mini la prima volta, a Ginevra nel '62, non avevo ancora la patente, accanto a un amico, il quale, in modo lapidario l'aveva definita: «un cercueuil a roulette» (una bara con le ruote!) Mi sono reso conto di ciò che voleva dire quando ci siamo immessi sulla Rue Lausanne in mezzo a tram, camion e grosse vetture americane. Ma appena giunti nelle campagne tra Versoix e Nyon, ci siamo subito riconciliati con questo giocattolino. Ne acquistai una solo 4 anni dopo e penso di essermi divertito come non mai. Le feci fare una fine ingloriosa, nel tentativo di imparare il «punta-tacco», derapai contro un bordino, piegando la ruota posteriore a 90 gradi, quasi a scom-



▲ La Mini: anche un valore simbolico.



▲ La Mini: un fenomeno di moda.



▲ La Mini: plurivittoriosa.

parsa, come sulla Lotus di James Bond. ► Nelle corse club inglesi, nelle gare in salita nei rally, la Mini cominciò a dilagare e quando il motore fu portato vicino ai 1000 cc3, anche le vetture più grosse prendevano la paga specialmente sulle strade tortuose, facendo incavolare i possessori di vetture ben più potenti. ► Moltissimi piloti hanno iniziato con la Mini. Citeremo per primo, il nostro Clay Regazzoni alla gara in salita di Kandersteg del 1963, oppure Vic Elford, grande rallista e pilota endurance, Sir John Withmore, più tardi acerrimo rivale di Jim Clark con le Cortina Lotus e tanti altri. Una Mini 1000 partecipò perfino alla 12 ore di Sebring nel '63, gara riservata a vetture turismo. ► La stima che legava Alec Issigonis a John Cooper, già famoso per la costruzione di monoposto di Formula uno, diede vita alla produzione di versioni potenziate, chiamate semplicemente Mini Cooper. Bisogna pur dire che Sir Alec non aveva affatto studiato la Mini per un utilizzo corsaiolo e all'inizio non nascose il suo scetticismo. Il successo però fu universale e la Mini Cooper diventò la vettura ideale per ogni genere di competizione. Specialmente nelle gare inglesi, dove si correva con Riley, Singer, Jaguar, Mercedes 300 Berlina, Anglia, Cortina, Ford Galaxy e Falcon, Lancia Flavia e Alfa Romeo Giulia berlina, le Mini riuscivano spesso a primeggiare. ► Ricordo a Monza negli anni successivi, il mitico John Rhodes, con la Cooper S, «mangiarsi» all'Ascari le Porsche 911 e le BMW 2002, che poi si riprendevano la posizione prima della parabolica. Limitiamoci, per ora, alla corsa che ha fatto diventare un mito le Mini Cooper, cioè il rally di Montecarlo, prova che portava alle case automobilistiche, un prestigio enorme e di conseguenza un incremento delle vendite.

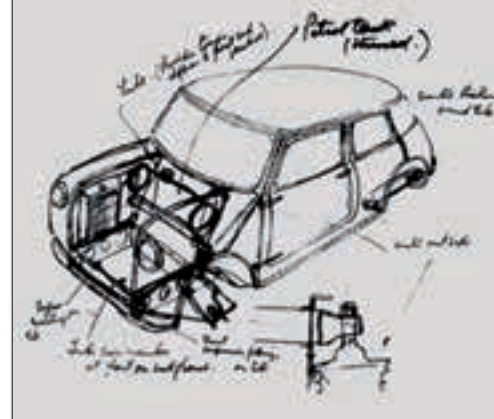
Un sogno per i giovani ► Nel '62, la BMC ha mandato in avanscoperta 3 vetture da 997 cc3 affidate a Pat Moss (sorella del grande Stirling), a Zazada e a Aaltonen, ma nessuno raggiunse un risultato accettabile, mentre nel '63, l'irlandese Paddy Hopkirk entrò nella famiglia, imponendosi in alcune sezioni del percorso. Nel '64, l'exploit è nell'aria. ► Le Cooper disponevano di pneumatici Dunlop SP chiodati

che le avrebbero fatte letteralmente volare sui percorsi innevati, dando la paga alle grosse Ford Falcon alleggerite, equipaggiate con motori derivati dalle Cobra di Le Mans, 4500 cc3, potentissime ma poco efficienti sulla neve. Perfino il grande Graham Hill fu ingaggiato dalla Ford nel tentativo di arginare i mostriciattoli, ma fu presto eliminato da un'uscita di strada ► Sei vetture BMC ufficiali alla partenza. C'erano ancora i lunghissimi trasferimenti di oltre 1000 km così Hopkirk e Baxter dovettero partire nientemeno che da Minsk. Sul mitico percorso attorno al Principato, le Mini, con una cilindrata portata a 1071 cc3, riuscirono a far scattare i cronometri, nelle prove scratch, sugli stessi tempi delle Falcon, delle Saab. Alla fine la vettura di Hopkirk /Liddon vinse con la mitica targa 33.EJB e la Mini sarà poi esposta al museo della marca a Gaydon. Grandi onori a Paddy Hopkirk che poi si rivelerà, in futuro, uno dei migliori piloti da rally al mondo. ► L'eco della vittoria è enorme in tutto il mondo e il successo sarà compensato dalle vendite che subiranno un'impennata incredibile quanto inattesa. Le mini Cooper S poi, erano il sogno di tutti i giovani dell'epoca, anche se il prezzo non era proprio abbordabile. Una gamma incredibile di accessori era disponibile per abbellire il piccolo mostro. Una specie tuning ante litteram. ► Nel Montecarlo del '65, la BMC ci prova gusto e allinea alla partenza ben 6 vetture, motorizzate con i nuovi motori da 1275, alleggerite di 25 kg, 100 cv di potenza con carburatori SU. Quattro vetture sperimentano le nuove sospensioni Hydrolastic. Hopkirk, Makinen, Morley, Baxter, Kallstrom e Altonen sono i piloti ufficiali. Si iscrivono inoltre, altre 56 Mini di scuderie private, una overdose... Dopo i km di avvicinamento a Montecarlo, che penalizzeranno Baxter, si comincia a fare le cose sul serio. Solo 34 vetture su oltre 300 arriveranno al percorso finale e anche le Mini saranno decimate da guasti e uscite di strada. Malgrado un errore del navigatore di Timo Makinen, che ha dimenticato il carnet di navigazione su un tavolino di controllo, la AJB 44 B inizia l'ultima parte, senza penalità alcuna. Gli avversari sono le Porsche 911 e 904, Citroën, Saab. Makinen fa miracoli e i suoi



Il «padre» della Mini

Alexander Arnold Constantine Issigonis, più noto come Alec Issigonis (Turchia), 18 novembre 1906 – 2 ottobre 1988), è stato un ingegnere britannico di origine greca conosciuto come il «padre» della Mini. La Morris Mini, è la più nota tra le auto progettate da Alec Issigonis.



passaggi sul Turini sotto la neve rimarranno nella storia dei rally. Vincerà davanti a una vera vettura da corsa, cioè la Porsche 904 di Bohringer e a Carlsson su Saab. ► Per ragioni di spazio ci fermeremo qui, ma sarebbe interessante poter completare questo servizio con i Rally di Montecarlo seguenti e le gare Turismo dove le Mini hanno sempre dato spettacolo con la loro incredibile duttilità, tale da renderle competitive su quasi tutti i percorsi.

A cura di Eros Pellanda



▲ La Mini: fase di allestimento corse.



▲ La Mini: design espressivo e inconfondibile.



▲ La nuova Mini: il concetto resta giovane.