

MINI al Salone internazionale dell'Automobile di Ginevra 2006

Indice.



MINI Concept Geneva

1. MINI Concept Geneva

(Versione riassuntiva) 2

2. MINI Concept Geneva.

Giorni di gloria al Rally Monte Carlo 5

2.1 Design tipico ma ogni pollice è nuovo

MINI Concept Geneva: design esterno 7

2.2 Floating Elements.

MINI Concept Geneva: design interno 14

3. Mini negli anni Sessanta.

L'espressione di un nuovo stile di vita mobile e attivo 18

4. 100° anniversario di nascita di Sir Alec Issigonis

19

5. Mini e il Rally Monte Carlo

20

MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit:

Limitata a 2.000 unità 22

Testi e fotografie della «MINI Concept Geneva» sono scaricabili su Internet
all'indirizzo www.press.bmwgroup.com

1. MINI Concept Geneva (Versione riassuntiva)



Mini: giorni di gloria al Rally Monte Carlo

La Mini dominò il Rally Monte Carlo dal 1964 al 1967 creando le basi per la sua leggendaria vocazione di automobile agile e sportiva. In occasione del 100. anniversario di nascita del padre della Mini, Sir Alec Issigonis nel 2006 e in memoria delle vittorie conquistate dalla marca Mini circa 40 anni fa, MINI Concept Geneva offre un'interpretazione moderna del glorioso piccolo bolide britannico che rinnova il concetto centrale dei modelli Mini Traveller, Mini Countryman e Mini Clubman Estate.

Una statura robusta ed elegante

La MINI Concept Geneva si presenta atletica e liscia; il design ha accentuato una serie di dettagli come i passaruota, la linea di spalla e il powerdome. Il messaggio trasmesso dalla MINI Concept Geneva è chiaro: l'automobile ha personalità, si presenta robusta ed elegante.

Il concetto riflette le soluzioni intelligenti tipiche di una MINI

Un aspetto centrale nello sviluppo della MINI Concept Geneva consisteva nel rendere semplice e lineare l'accesso ed il caricamento della vettura. Proprio per questo motivo le porte di conducente, passeggero e bagagliaio sono dotate di cerniere con cinematica a pantografo che ruotano in parallelo lateralmente e in avanti, offrendo così il massimo accesso all'interno della vettura. I finestrini laterali posteriori scorrevoli si aprono elettricamente.

Cargobox nel bagagliaio

Il piano di carico nella MINI Concept Geneva è corredato di un Cargobox regolabile, con coperchio estendibile verso il posteriore così da venire incontro all'utente che desidera caricare del cargo. Inoltre, sollevandolo, il coperchio trasparente del Cargobox funge anche da divisorio tra i passeggeri ed il compartimento bagagli.

Sports Utility Box come contenitore multifunzionale

Lo Sports Utility Box è un compartimento di carico multifunzionale inserito nell'apertura creata dai finestrini laterali posteriori quando aperti. Lo Sports Utility Box ha delle alette mobili che permettono un comodo caricamento e scaricamento dell'Utility Box sia dall'esterno che dall'interno della vettura, facilitando anche il passaggio di oggetti da una parte all'altra.

Vernice Satellite Silver metallizzata e modanature in neoprene

La MINI Concept Geneva si presenta in una luce argento brillante.

I punti illuminati indirettamente dalla prospettiva della persona che la ammira appaiono in una delicata tonalità di grigio. Degli accenti in rosso conferiscono allo studio un'aria molto dinamica. La modanatura a nastro nero sopra i longheroni e i passaruota è realizzata in neoprene elastico.

«Floating Elements» caratterizzano il design interno.

I sedili girevoli facilitano l'accesso alla zona posteriore

Quando si aprono le portiere, salta immediatamente all'occhio la spaziosità del concetto «Floating Elements». I sedili sembrano «sospesi» sul tunnel centrale, così come la plancia «flottante» con il «Center Speedo» – l'elemento centrale girevole con visualizzazione analogica e digitale. La MINI Concept Geneva è concepita per accogliere comodamente quattro persone; l'accesso ai posti posteriori è facilitato dai sedili anteriori girevoli. Gli schienali dei sedili posteriori, a loro volta, si abbattono separatamente, formando una superficie a filo con il fondo del compartimento bagagli.

I materiali dominanti: pelle, cromo e alluminio

La pelle bianca multistruttura dell'abitacolo accentua l'impressione di modernità, trasmettendo un'atmosfera di spaziosità, di design e ambiente sofisticati. Una struttura in fibra di vetro intrecciata e rivestita in alluminio copre la parte interna dei pannelli delle portiere, mentre un look fibra di carbonio mette in risalto la zona gambe e si armonizza perfettamente con i tappetini di nylon tessuto.

46 anni di Mini Traveller

Questo concetto di automobile MINI fece il suo debutto nel settembre 1960 come Austin Seven Countryman e Morris Mini Traveller. Infatti, il termine «Traveller» da solo dimostrava che questa giardinetta Mini molto speciale era destinata ad una tipologia di clienti con uno stile di vita particolarmente attivo. Tra il 1960 e il 1982, le vendite totali ammontarono ad oltre 400 mila unità, compresa una versione speciale della Mini Clubman lanciata nel 1969.

2006: il centesimo anniversario di nascita dell'inventore della Mini Alec Issigonis

Alexander Arnold Constantine Issigonis nacque il 18 novembre 1906 nell'attuale Turchia come figlio di padre greco e madre tedesca.

Dopo gli studi di ingegneria a Londra diventò uno dei costruttori di automobili inglesi di maggiore successo.

Mini e il Rally Monte Carlo

Nell'inverno del 1964, un piccolo Davide rosso con il tetto bianco aveva lasciato dietro di sé tutti i grandi e potenti Golia, assicurandosi la vittoria finale del Rally Monte Carlo. Da un giorno all'altro, un'utilitaria si era trasformata in una leggenda.

2. MINI Concept Geneva. Giorni di gloria al Rally Monte Carlo



Rally Monte Carlo: la genesi della leggenda Mini come automobile sportiva

La Mini dominò al Rally Monte Carlo dal 1964 al 1967 creando le basi per la sua fama leggendaria di automobile agile e sportiva. In occasione del 100. anniversario di nascita del padre della Mini, Sir Alec Issigonis nel 2006 e in memoria delle vittorie conquistate dalla marca Mini circa 40 anni fa, MINI Concept Geneva offre un'interpretazione moderna del glorioso piccolo bolide britannico.

Nella nuova variante di modello, il concetto di base dei modelli Mini Traveller, Mini Countryman e Mini Clubman Estate è stato interpretato in una chiave innovativa.

Un motore dalle prestazioni sportive e un ambiente interno sportivo sono stati abbinati a un concetto di spazio intelligente, così che oltre al direttore tecnico del team e al meccanico l'automobile può accogliere comodamente tutta l'attrezzatura per una sfida sportiva impegnativa.

Il modello è la Mini degli anni Sessanta

Diversa, agile e audace – sin dal primo giorno la Mini fu l'accompagnatore ideale per i trendsetter. All'inizio degli anni Sessanta, uno stile di vita alla moda includeva anche attività sportive all'aperto, gite in macchina con gli amici e una bella giornata al mare. La Mini Traveller, Mini Countryman e, successivamente, la Mini Clubman Estate – tutte a passo lungo, con linea del tetto leggermente rialzata e pratici portelloni posteriori – erano le accompagnatrici perfette di questo stile di vita. Infatti, esse offrivano lo chic esclusivo della Mini con una generosa offerta di spazio così che in viaggio con la Mini Traveller si faceva sempre una bella figura. Il 2006 marca il centesimo anniversario di nascita di Sir Alec Issigonis. In questa occasione MINI presenta al Salone dell'automobile di Ginevra uno studio di design che interpreta in chiave moderna all'inizio del 21. secolo il concetto centrale di un'automobile concepita per gli inglesi che amavano viaggiare.

Molte caratteristiche sono familiari ma tutto è nuovo

L'aspetto unico della vettura – sia davanti che di profilo – nonché i numerosi dettagli di design che sono diventati col tempo vere icone, sono tipici della MINI. Tipica per la MINI è anche l'interpretazione in una chiave ricca di innovazioni come le ampie aperture delle portiere con cinematiche intelligenti

a pantografo o la nuova verniciatura color argento metallizzato abbinata ai pregiati materiali per gli interni. Dopotutto, la MINI Concept Geneva ricorda la sua antenata anche attraverso il design elegante, la simmetricità della doppia portiera posteriore e i finestrini laterali posteriori composti da due vetri.

Forse la caratteristica più interessante della MINI Concept Geneva è che tutte le funzioni della vettura servono ad uno scopo definito, nella stessa maniera in cui tutti i particolari di design sono stati studiati fino all'ultimo dettaglio. Infatti, il nome ha di per sé un significato importante. «MINI» è radicata nel mondo urbano e ogni edizione del «MINI International Magazine» viene dedicata ad una città affascinante. MINI Concept Geneva è inoltre un omaggio agli ospiti e alla città del Salone internazionale dell'automobile.

Sempre in giro con uno stile personale. Nuovi materiali e superfici per la MINI Concept Geneva

Il colore Satellite Silver che caratterizza la cangiante veniciatura esterna in argento e grigio multistrato, la pelle bianca e rossa con strutture e impressioni tattili differenti, il tessuto innovativo in fibra di vetro all'interno dei pannelli delle portiere, il vano gambe dal look in fibra di carbonio metallizzato: tutto segnala lo stile personale e sportivo della MINI all'inizio del 21° secolo.

Un ambiente esclusivo e un utilizzo ingegnoso dello spazio, presentati da MINI in modo originale nella MINI Concept Geneva. La MINI Concept Geneva è progettata per accogliere quattro passeggeri che desiderano godersi sport e tempo libero in un ambiente generoso e di lusso, grazie a nuovi concetti di spaziosità, al «Cargobox» nel bagagliaio e ai sedili sospesi di guidatore e passeggero.

2.1 Design tipico ma ogni pollice è nuovo. MINI Concept Geneva: design esterno

Inconfondibile: la MINI che tutti amano

È sufficiente uno sguardo: anche la MINI Concept Geneva è «più piccola possibile e grande quanto serve». Era proprio questa la sfida che doveva affrontare il team di design MINI. La MINI Concept Geneva è un modello autonomo, con una caratteristica griglia ad esagoni e funzionali portiere posteriori realizzate come «split door».

Allo stesso tempo, la MINI Concept Geneva orgogliosamente presenta caratteristiche che hanno fatto del design MINI una genuina icona nel corso dei decenni. Queste comprendono le linee rette di spalla e del tetto, con la linea di spalla che si rialza leggermente verso la parte posteriore, creando così l'originale profilo a cuneo di una vera MINI, accentuato ulteriormente dalla maggiore lunghezza della vettura. Le ruote, spostate alle estremità della vettura, le portiere del conducente e del passeggero anteriore molto ampie in relazione alla lunghezza totale della vettura (più di 160 cm), nonché i listelli caratteristici intorno agli indicatori di direzione laterali – tutto testimonia il linguaggio di design della MINI Concept Geneva. La giunzione diagonale tra gli indicatori laterali di direzione e le porte laterali rappresenta un'icona affermata negli anni, ma che risale originariamente alla protezione della saldatura della Mini originale. Il tetto, a sua volta, che appare flottare nello spazio, grazie alla finestratura senza soluzione di continuità e alle maniglie delle portiere tipiche della MINI – una degli stilemi inconfondibili della concept car.

Solida, sportiva, muscolosa

Molte caratteristiche sembrano familiari, ma in realtà tutto è diverso. L'aspetto complessivo della MINI Concept Geneva è liscio e atletico, con particolari come le arcate dei passaruota, la linea di spalla e il powerdome che sono stati particolarmente accentuati. La MINI Concept Geneva esprime quindi un messaggio chiaro: è un'auto di classe e di carattere, una vettura atletica ed elegante. Tutto ciò viene ulteriormente accentuato dai proiettori fortemente inclinati, protetti da un coperchio trasparente – e dalla griglia esagonale realizzata in un unico pezzo. Chiaramente, queste caratteristiche conferiscono alla MINI Concept Geneva un carattere particolarmente sveglio e prestazionale, ma allo stesso tempo simpatico e affascinante.

Cofano motore con cerniera anteriore

Il look sportivo è ulteriormente valorizzato dal cofano motore incernierato davanti, tanto più che il paraurti e la griglia del radiatore formano un componente omogeneo privo di saldature o giunti con il cofano stesso. Come su una sportiva classica, tutto l'insieme si sposta in avanti ed in alto quando viene aperto, mentre i fari rimangono al loro posto. L'accesso al vano motore è quindi perfetto e consente di ammirare il sofisticato design e i materiali di alta qualità all'interno. Le arcate delle ruote e l'intera area intorno al motore sono verniciate in Satellite Silver, con il propulsore presentato come se fosse in una vetrina.

Propulsore sportivo, accenti sportivi

Per assicurare che la macchina sia sempre pronta a partire, la MINI Concept Geneva è dotata del motore della MINI Cooper S ed essa segnala la sua voglia di muoversi attraverso una presa d'aria aggiuntiva sul cofano motore e i doppi terminali di scarico. Al centro sopra la presa d'aria vi è un emblema che ricorda il simbolo classico del «Monte». Ovviamente, tutto ciò offre al conducente le premesse ideali per il gokart-feeling così tipico della MINI – con il suo passo allungato, ampia carreggiata e sbalzi corti.

La griglia del radiatore è nera, un attributo irrinunciabile delle sportive, analogamente ai proiettori supplementari con cornice in cromo. Nel 2006, il logo sulla griglia del radiatore della MINI Concept Geneva ricorda il centesimo anniversario di nascita dell'inventore della Mini, Sir Alec Issigonis.

Tutte le porte sono equipaggiate di cinematica a pantografo

Uno spazio maggiore all'interno richiede ovviamente un migliore accesso dall'esterno. Per questo motivo, un'esigenza importante della progettazione della MINI Concept Geneva era di rendere il processo di entrata e di carico più facile e comodo. Proprio per questa ragione la MINI Concept Geneva introduce un'idea che migliora significativamente il processo di accesso, nonché di caricamento e scaricamento in spazi ridotti. Tutte e quattro le porte sono fornite di ammortizzatori intelligenti con cinematica a pantografo: le porte ruotano solo leggermente di lato, ma il più possibile in avanti, in un singolo movimento. Questo minimizza lo spazio necessario intorno alla vettura per l'apertura delle portiere, dando comunque all'utente un ampio accesso verso l'interno.

Design da coupé per un accesso ottimale. Lunghe portiere laterali, finestrini laterali posteriori composti da due cristalli

La cinematica a pantografo trasforma perciò quelli che una volta erano gli angoli di apertura angusti delle grandi porte delle coupé in un vantaggio assicurato dal concetto stesso, soprattutto perché le portiere laterali della concept car sono lunghe più di 160 centimetri. Va ricordato che i finestrini laterali, come su tutte le MINI, non hanno cornice.

Questo atleta cosmopolita possiede altre caratteristiche che appartengono ad una coupé a due porte, sempre per facilitare l'accesso ed il caricamento.

I due finestrini laterali nella parte posteriore, a loro volta, sono realizzati in due sezioni che si accostano senza soluzione di continuità ai vetri delle portiere anteriori. Per aprire i finestrini laterali posteriori la sezione anteriore viene fatta scorrere elettricamente sotto la sezione posteriore. Questo principio di azionamento è stato ripreso dalla classica Traveller ed è stato re-interpretato nella MINI Concept Geneva.

Il passo allungato per maggiore spazio interno

La MINI Concept Geneva offre spazio sufficiente per accompagnare una squadra sportiva e la relativa attrezzatura in ogni situazione immaginabile.

Il passo allungato aiuta ad aumentare lo spazio posteriore disponibile.

Un importante fattore che contribuisce alle caratteristiche di guida tipiche della MINI è costituito dalla posizione delle ruote poste agli angoli della vettura.

Per mantenere questa particolare filosofia MINI, la MINI Concept Geneva presenta gli stessi sbalzi corti di tutte le altre MINI. Le cerniere delle due porte posteriori consentono un facile e comodo accesso al vano bagagli.

Cargobox – il maggiordomo nel bagagliaio

All'interno delle porte posteriori, la MINI Concept Geneva offre molto spazio di carico su due livelli, grazie al Cargobox inserito nel pianale della vettura che si occupa del grande e piccolo bagaglio come un diligente maggiordomo.

La copertura del Cargobox scorre verso l'esterno al livello del piano di carico – così che è sufficiente posarvi le valigette porta-attrezzi e farle scivolare elegantemente all'interno della macchina. Inoltre, la copertura del Cargobox può essere ribaltata e servire come divisorio tra l'abitacolo ed il bagagliaio.

Infine, l'intero Cargobox può essere sollevato così da fungere da paratia tra bagagliaio e abitacolo. Il Cargobox può essere sollevato facilmente con una mano verso il fondo nell'apertura delle porte posteriori per depositare pezzi di ricambio e altro materiale.

I finestrini a scomparsa delle porte posteriori, anche questi senza cornice, non consentono soltanto l'entrata di aria fresca, ma assicurano anche un facile accesso al compartimento anche a porte chiuse.

Lo Sports Utility Box: portare con sé ciò che si vuole

Attrezzi o pezzi di ricambio: una vettura di accompagnamento è un membro valido del team solo se offre l'equipaggiamento giusto. Per la MINI Concept Geneva non vi è nulla di più facile: basta appendere lo Sports Utility Box giusto al finestrino laterale posteriore quando questo è aperto e la MINI è pronta per affrontare la prossima sfida.

Lo Sports Utility Box è un compartimento multifunzionale ed intercambiabile realizzato in materiale sintetico stampato. La sua lunghezza ed altezza lo rendono perfetto per inserirlo nel finestrino posteriore laterale quando aperto. Per montare lo Sports Utility Box in posizione, tutto ciò che si deve fare è aprire il finestrino diviso verticalmente (con la sezione anteriore che si ritrae elettricamente) ed agganciare la sezione inferiore dell' Utility Box nell'apertura. Alette da entrambe le parti dello Sports Utility Box assicurano un semplice e pratico carico/scarico, sia dall'esterno che dall'abitacolo, così da facilitare il passaggio di oggetti di ogni genere. La sezione piatta del contenitore si estende posteriormente fuori dell'automobile fino al montante posteriore.

La MINI Concept Geneva prevede l'utilizzo contemporaneo di diversi Sports Utility Box, montati ed impiegati separatamente, a seconda delle esigenze dell'utente, così da aumentare il volume di carico solo da un lato – come nell'esempio – o da entrambi i lati.

Tetto con ruota di scorta integrata

La MINI Concept Geneva sfrutta il principio costruttivo del tetto per guadagnare spazio di stivaggio all'interno dell'automobile. Nella sezione posteriore il tetto presenta una conca in cui è alloggiata la ruota di scorta. La costruzione offre un rivestimento della ruota di scorta aerodinamicamente ottimizzato in direzione di guida; inoltre, sempre per motivi di aerodinamica, il listello della maniglia sopra le porte posteriori è realizzato come spoiler.

Questo spoiler consente anche di fare scorrere indietro una parte del tetto e di abbassarlo, così da prelevare comodamente la ruota attraverso due maniglie a staffa fissate nei punti di avitamento dei cerchioni.

A destra e sinistra sopra i primi montanti sono fissati sul tetto dei proiettori orientabili tondi.

Cerchioni multifunzionali Twin-Colour

Una ruota con molte sfaccettature: i cerchioni multifunzionali della MINI Concept Geneva consentono al conducente di personalizzare il design e l'aspetto della vettura senza dover cambiare in maniera complicata tutte le ruote. Al Salone internazionale dell'automobile 2006 la concept car si presenta con delle ruote realizzate in una delicata tonalità di grigio che ricorda dei pregiati cerchi fucinati. All'interno dei cerchi sono stati inseriti dieci raggi bianchi che riprendono il disegno degli attuali cerchi della MINI Cooper S. Una copertura sul coprimozzo con il logo MINI e un accento in rosso completano il design delle ruote della MINI Concept Geneva.

Estetica purista con effetto camaleonte. Le superfici della MINI Concept Geneva

La MINI Concept Geneva segue un nuovo approccio non soltanto in termini tecnici e di funzione, ma anche per quanto riguarda la finitura delle superfici della vettura. Il team di design MINI ha dato ampio sfogo alla sua fantasia: l'abbinamento esclusivo di superfici nei colori bianco e argento esaltano l'eleganza moderna, mentre il rosso in contrasto trasmette un'immagine attiva e sportiva. Infatti, anche qui la MINI si concentra sulla sua filosofia di base: mai esagerare.

Questa estetica minimalista viene accentuata in due aspetti: il primo, con l'eccezionale qualità e le caratteristiche innovative dei materiali usati; il secondo, con il colore esterno che cambia continuamente in funzione dell'angolo di visuale dell'osservatore e che allo stesso tempo riflette l'ambiente intorno alla vettura. Così, come risultato, la MINI Concept Geneva è quasi un camaleonte, con la vettura che è parte e, contemporaneamente, punto focale dell'attività che generalmente si svolge intorno ad una MINI.

La vernice esterna: Satellite Silver

La vernice esterna della MINI Concept Car rappresenta un'interpretazione nuovissima di estetica, un avvincente dualismo di vernice metallizzata e pastello. La vernice Satellite Silver offre una tonalità argentata luccicante, mentre tutte le parti non direttamente illuminate dalla prospettiva dell'osservatore risultano in un delicato colore grigio. La MINI ottiene questo effetto mediante l'applicazione della finitura a doppio strato in argento metallizzato, con una leggera variazione di tonalità tra gli strati.

Accenti cromatici in Racing Red e White

MINI Concept Geneva sottolinea la propria performance sportiva con dei colori contrasto e riprende così un'altro stilema delle MINI: la varietà di allestimenti che consente al cliente di personalizzare la sua automobile.

Ovviamente, i due accenti cromatici Racing Red e White hanno una relazione diretta con le automobili Mini Cooper versione Rally degli anni Sessanta: salvo alcune rarissime eccezioni, il colore di tutte le Mini che parteciparono ai rally era «Tartan Red».

Nella MINI Concept Geneva i coperchi degli Sports Utility Box creano ai lati il contrasto in Racing Red. In aggiunta, è stato inserito il logo «Monte», applicato anche sul cofano motore.

La linea diagonale tra i lampeggiatori laterali e la porta è un'icona che risale alla linea di saldatura della Mini classica. Questo stilema in alluminio lucidato è stato completato da inserti rossi. Anche la conca della ruota di scorta nel tetto e i coperchi centrali dei cerchi multifunzione sono realizzati in Racing Red.

Anche se le automobili Mini da corsa si presentavano sempre in un rosso aggressivo, il tetto era sempre bianco. Questo dettaglio ha caratterizzato anche la produzione di serie delle sportive Mini Cooper e della Mini Cooper S ed è anche oggi – insieme ai gusci portaspecchietti dei retrovisori esterni – un elemento di design tipico delle MINI. Conseguentemente, nella MINI Concept Geneva il tetto, la conca della ruota di scorta e i gusci portaspecchietti dei retrovisori esterni sono tenuti in bianco.

Profili in neoprene nero

Generalmente sono i surfisti e i marinai ad indossare tute di neoprene per proteggersi dalle basse temperature. La MINI Concept Geneva, a sua volta, utilizza il neoprene per dare all'esterno un effetto tattile nuovo.

Grazie alle sue caratteristiche speciali, il neoprene offre effetti notevoli sotto diversi punti di vista. La superficie setosa e opaca contrasta con il lucido Satellite Silver della carrozzeria, distinguendo le superfici dure delle portiere e delle arcate dei passaruota e la struttura morbida dei profili in neoprene. Dopo essere stati toccati, gli elementi di neoprene riprendono automaticamente la forma originale, offrendo così un'impressione tattile mai sperimentata prima nel mondo dell'automobile. Infatti, nel presentare questo materiale chiaramente destinato agli sport outdoor, la MINI Concept Geneva enfatizza il suo appeal sportivo.

Alluminio per un tocco di leggerezza e di stile sofisticato

Elementi in alluminio lucido e opaco accentuano l'aspetto esterno della MINI Concept Geneva, aggiungendo un ulteriore messaggio nei punti in cui la vettura orgogliosamente sfoggia caratteristiche di design derivanti dalla classica Traveller. La vista posteriore dei terzi montanti realizzati con l'alluminio, per esempio, enfatizza questo forte retaggio. Inoltre, la griglia del radiatore, le cornici dei proiettori anteriori, nonché i terminali di scarico sono anch'essi realizzati in alluminio, trasmettendo un insieme di high performance e lusso.

2.2 Floating Elements. **MINI Concept Geneva: design interno**

MINI in ogni momento e per ogni idea. Floating Elements per un design interno ricercato

Analizzare le soluzioni convenzionali e trovare risposte non convenzionali, lavorare ad un alto livello concettuale ed emotivo – la MINI Concept Geneva soddisfa alla perfezione questa aspettativa. Ciò vale anche per il design interno della vettura: una sensazione completamente nuova di spazio che si unisce perfettamente ad ingegnose soluzioni e nuove idee per raggiungere un piacere totale nella vita quotidiana con la MINI. Il concetto di colori e materiali trasporta il messaggio del design esterno anche all'interno, concentrandosi sempre sulla funzione, sull'utilizzo pratico degli spazi e sul valore autentico. Tutto questo crea la MINI, il piccolo lusso di ogni giornata, offrendo qualcosa di speciale anche quando si visita un concerto di musica classica.

Nonostante le numerose innovazioni a livello di funzionalità, materiali e forme, nella MINI Concept Geneva si ritrovano anche numerosi elementi delle attuali vetture MINI di serie, dallo sviluppo «evolutivo» del grande strumento centrale agli interruttori a leva tipici della MINI, fino ai caratteristici pannelli dalla forma ellittica delle ampie porte conducente e passeggero. Nel design della concept car è stato dedicato molto amore al dettaglio così che c'è sempre qualcosa da scoprire.

Sedili anteriori di conducente e passeggero «sospesi» nello spazio. Supporti sedili e sistema di cinture integrato

Quando si aprono le portiere del conducente e del passeggero, si ammira immediatamente l'eleganza e la spaziosità della MINI Concept Geneva. I sedili anteriori sembrano «flottare» nello spazio, essendo montati sul lato interno direttamente alla console centrale anteriore mediante speciali bracci. Questa soluzione vantaggiosa non solo offre ai passeggeri posteriori maggiore spazio per le gambe, ma aggiunge anche una sensazione di libertà di movimento sul pianale della vettura.

Questa impressione viene ulteriormente accentuata dalla struttura snella dei sedili, ridotti a due elementi a guscio che ricordano una conchiglia aperta. Per dare ai passeggeri posteriori un accesso comodo ai loro posti, i sedili anteriori sono dotati di un sistema particolare «Easy Entry»: il sedile scorre elettricamente in avanti e, allo stesso tempo, la superficie di seduta ruota verso l'esterno.

Questo movimento fa ruotare gli schienali dei sedili di guidatore e passeggero (invece che piegarli in avanti) ed assicura un comodo accesso ai sedili posteriori. I sedili tornano automaticamente alla loro posizione originale. Infine, i sedili anteriori sono dotati di un sistema integrato di fissaggio per tenere le cinture sempre a portata di mano, evitando qualsiasi ostacolo per i passeggeri che accedono ai sedili posteriori.

Spazio per viaggiare e per il bagaglio sui sedili posteriori

Nella seconda fila di sedili, il passo lungo della vettura offre spazio adeguato per due passeggeri – o per un ricco equipaggiamento sportivo. Gli schienali dei sedili si abbattono in avanti separatamente, formando una superficie a filo con il piano di carico del bagagliaio. Questo facilita le condizioni di carico da ogni lato, sia attraverso le porte posteriori sia attraverso quelle laterali, permettendo al conducente ed ai passeggeri di riporre l'equipaggiamento sportivo o i pezzi di ricambio nella posizione ritenuta più idonea. La superficie di carico particolarmente ampia e piana è anche perfetta per oggetti grandi e carichi voluminosi; il bracciolo centrale, posizionato orizzontalmente tra i due sedili, è integrato nel piano di carico e offre un ulteriore vano portaoggetti.

Grazie all'ampia angolazione di apertura, le due porte posteriori permettono di accedere comodamente dal bordo di carico particolarmente basso alla completa larghezza del bagagliaio. Di conseguenza, i passeggeri traggono beneficio dal volume di carico del tutto accettabile per una vettura di queste dimensioni, anche con entrambi gli schienali posteriori in posizione verticale.

Portabevande: tutto a portata di mano e alla giusta temperatura

Due cose contrasterebbero ovviamente il motto «Team Mini Classic»: una coca-cola tiepida come rinfresco e del the tiepido dopo la tappa in montagna d'inverno nel Rally Monte Carlo. La MINI Concept Geneva offre uno speciale servizio di bordo per risolvere anche questo problema. Gli anelli cromati intorno alle uscite dell'aria laterali si ripiegano per formare portabevande nel posto giusto della vettura. In primo luogo, questa soluzione tiene le bibite sempre a portata di mano e, in più, la coca-cola rimane fresca nelle giornate calde, grazie all'aria fresca proveniente dal climatizzatore. Nelle giornate fredde, invece, l'aria calda non solo sbrina i finestrini laterali, ma conserva anche il the alla giusta temperatura.

Center Speedo girevole con display digitale e strumentazione sportiva tradizionale

Il grande strumento centrale sul cruscotto della MINI è riconosciuto come elemento di culto dell'automobile inglese dagli appassionati di icone di design. È per questo che il tachimetro centrale girevole della MINI Concept Geneva si presenta al centro dell'azione, come «Center Speedo» girevole con indicazioni su entrambi i lati. Il lato digitale presenta il Cruise Mate completo di un display informativo per il sistema di navigazione e di un sintonizzatore facilmente concepibile in futuro come strumento centrale per controllare numerose funzioni dell'auto.

Fatto girare verticalmente di 180°, il Center Speedo presenta sul retro le informazioni tradizionali di ogni automobile sportiva, cioè temperatura dell'acqua e dell'olio e la pressione olio motore. Il Center Speedo viene girato attraverso un comando incassato nel tunnel centrale. Nella zona gambe davanti al Center Speedo è montato un estintore.

Nella MINI Concept Geneva il volante multifunzione include una funzionalità nuova: una terza razza del volante nella posizione «ore sei» serve come alloggiamento per un cronometro o un trip master a visualizzazione analogica.

Gli interni – soltanto il meglio: dominano la pelle, il cromo e l'alluminio

All'interno della vettura, la pelle bianca esalta lo stile moderno, la spaziosità e l'esclusività della MINI Concept Geneva. Il colore bianco accentua le linee pulite di tutto l'interno della MINI Concept Geneva; analogamente, all'esterno, anche nell'abitacolo gli accenti cromatici sono tenuti in rosso.

La pelle di alta qualità si presenta in varie strutture, con i poggiapiedi ed i pannelli interni delle portiere laterali e posteriori rivestiti in pelle a grana grossa. Questo tipo di pellame distintivamente strutturato emana una sensazione di qualità durevole e di sportività e crea un netto contrasto con la pelle soffice degli schienali e del volante. Infine, il rivestimento del padiglione è realizzato in una morbidissima Alcantara che, al tatto, sembra quasi seta.

Una caratteristica di particolare interesse in termini visivi e tattili è rappresentata dalla pelle vellutata utilizzata per il cruscotto «sospeso» e nei poggiabraccio delle portiere, particolarmente morbida e pregiata.

Un forte contrasto con il bianco lo costituiscono gli inserti rossi nelle superfici di seduta e negli schienali, nei poggiabraccio rossi e nella zona delle gambe così come gli anelli rossi dei portabevande. Sopra le teste dei passeggeri degli accenti argentei luccicano attraverso il cielo rosso del tetto in Alcantara.

Le morbide superfici naturali in bianco puro sono completate da superfici metalliche dall'aspetto tecnico. Un esempio è costituito dalla struttura in fibra di vetro color alluminio che copre il rivestimento ovale all'interno delle portiere; un altro esempio si trova nei tappetini nello stesso look. Gli inserti rossi nel pianale, a loro volta, sono realizzati in nylon tessuto, un materiale innovativo utilizzato finora soltanto nella produzione di mobili.

Numerosi altri dettagli degli interni sono realizzati in alluminio massiccio come i bracci portanti dei sedili di conducente e passeggero.

Driving tomorrow: utilizzare la chiave come interfaccia multifunzionale uomo/MINI

L'isola della console centrale, tra i due sedili anteriori, forma quella che si potrebbe chiamare la spina dorsale della MINI Concept Geneva. Questa unità centrale sorregge i sedili anteriori e presenta elementi attraenti dall'aspetto porcellanato, per dare anche un tocco speciale in termini visivi. È qui che convergono i vari rami del «sistema nervoso» della vettura. La MINI Concept Geneva potrebbe utilizzare un'unità a chiave Start/Stop con un orologio integrato che servirebbe da interfaccia multifunzionale tra l'utente e la vettura. Quindi non si dovrebbe far altro che poggiare la chiave – che funge da pulsante – sull'unità di controllo nella parte anteriore della consolle centrale. Il team di progettazione della MINI potrebbe facilmente immaginare l'utilizzo di questo piccolo «genio» per ogni genere di funzione, dalla messa in moto/l'arresto del motore a funzioni di regolazione personalizzate (sedili, aria condizionata, sistema audio) fino al controllo del lettore MP3.

3. Mini negli anni Sessanta. L'espressione di un nuovo stile di vita mobile e attivo



Nel settembre del 1960 debuttarono due nuovi modelli Mini dalla denominazione Austin Seven Countryman e Morris Mini Traveller. Con il nome «Traveller», questo modello era destinato chiaramente ad una clientela caratterizzata all'epoca da un nuovo stile di vita attivo. A parte gli elementi tipici del design Mini e le due porte posteriori, un altro elemento di queste versioni speciali della Mini che ricordiamo tutt'oggi era costituito da pannelli di legno che ricoprivano la parte posteriore della vettura a partire dal montante centrale. Dal 1961 in poi, fuori dal mercato britannico la Morris Mini Traveller era disponibile anche senza questa finitura in legno; il mercato interno seguì quest'esempio a partire dal 1962. Nel 1969, la Mini Clubman Estate sostituì la Traveller e la Countryman. Nelle varie versioni, la Mini Estate fu venduta tra il 1960 ed il 1982 in più di 400 mila unità.

In termini tecnici, i due concetti erano basati sulla due posti Mini Van introdotta nel gennaio del 1960. Rispetto alla Mini Saloon (la Mini originale), la lunghezza esterna era cresciuta da 3.050 e 3.300 mm, il passo aumentato da 110 mm a 2.140 mm e l'altezza del tetto rialzata di 10 mm.

Dotata di sospensioni rinforzate e capace di portare carichi più pesanti, la Mini Estate soddisfaceva tutte le richieste poste ad un mezzo di trasporto elegante con caratteristiche di guida da go-kart che rendevano tale mezzo il più agile della categoria di appartenenza. Partendo dalle stesse basi tecniche, una Mini Pick-up fu disponibile dal 1961.

4. 100° anniversario di nascita di Sir Alec Issigonis



47 anni dopo l'anteprima mondiale del primo modello Mini, la sportiva inglese riscuote successo in circa 80 paesi di tutto il mondo. Cosmopolita come la MINI di oggi era anche il suo inventore: Alexander Arnold Constantine Issigonis nacque il 18 novembre 1906 nell'attuale Turchia come figlio di padre greco e madre tedesca. A sedici anni la famiglia si trasferì in Inghilterra dove terminò la formazione scolastica e assolse gli studi di ingegneria prima di diventare uno dei costruttori di automobili inglesi di maggiore successo.

Ma non erano solo le innumerevoli innovazioni tecniche della prima Mini a svelare che qualcuno aveva interpretato il tema della mobilità in una chiave completamente nuova; anche la persona era straordinaria: «La matematica è il nemico della persona veramente creativa», così descrisse Alec Issigonis il suo credo.

La Mini fu sin dall'inizio un'automobile ad elevato contenuto emotivo, elegante e, al contempo, perfetta per percorrere curve e controcurve. Dalle prime bozze al primo prototipo passarono solo pochi mesi, nel 1959 seguì l'anteprima mondiale. Inoltre, il concetto geniale di Issigonis anticipò anche il principio di trazione anteriore con motore trasversale, che negli anni Settanta sarebbe diventata la soluzione standard per le automobili compatte.

Fino al 1965 erano state vendute un milione di Mini; ma il 1965 era anche l'anno in cui la Mini vinse il Rally Monte Carlo e il Rally dei 1.000 Laghi. Nel 1969 la Regina d'Inghilterra nominò Alec Issigonis Cavaliere del Regno Unito. Nel periodo successivo, Sir Alec – come aveva il diritto di chiamarsi – si ritirò progressivamente dalla vita attiva. Sir Alec Issigonis morì nel 1988 all'età di 82 anni – nel frattempo erano state costruite oltre quattro milioni di Mini.

5. Mini e il Rally Monte Carlo



Fu la sensazione della stagione di rally invernale del 1963/64: un piccolo Davide rosso con il tetto bianco aveva lasciato dietro di sé tutti i Golia potenti di cilindrata, assicurandosi la vittoria finale del Rally Monte Carlo. Da un giorno all'altro, un'utilitaria si era trasformata in una leggenda.

Ogni volta che la Mini si posizionava sulla linea di partenza – come versione normale, Cooper o bolide preparato – si poteva contare su una sorpresa. La Mini sconvolse il mondo dei rally, lasciando dietro di sé spietatamente numerosi piloti affermati. Gli anni Sessanta furono il decennio della Mini – non solo nel mondo delle gare.

Già sei mesi dopo il debutto della Mini nel 1959, sei automobili della scuderia Mini parteciparono al Rally Monte Carlo del 1960 e sei nuovi bolidi vi parteciparono con piloti privati. Nel 1962 il finlandese Rauno Aaltonen partecipò per la prima volta al rally con una Mini Cooper ma non concluse la gara in conseguenza a un incidente spettacolare. Nella lista dei partecipanti vi erano altri due nomi che avrebbero scritto la storia della Mini: Timo Mäkinen e Patrick «Paddy» Hopkirk. Nel 1963 le Mini si avvicinarono già ai primi posti ma il grande successo sarebbe arrivato solo un anno dopo.

Il 1964 marcò l'anno in cui Paddy Hopkirk e i suoi due colleghi scandinavi formarono per la prima volta un team. Tappa dopo tappa, Paddy Hopkirk lottò contro la concorrenza – superiore di cavalli e potenza – conquistando una delle prime posizioni; infine, nella famosa Notte dei lunghi coltelli, assicurò il primo posto alla Mini. La Mini scrisse un capitolo di storia delle gare, come anche lo stile di guida eccentrico dei tre piloti più famosi: Paddy Hopkirk, Timo Mäkinen e Rauno Aaltonen.

Nel 1965, il finlandese Timo Mäkinen e il suo copilota Paul Easter portarono avanti la success-story della Mini Cooper vincendo sovranamente il Rally Monte Carlo. Timo Mäkinen fu l'unico pilota a percorrere migliaia di chilometri senza una penalty, a condizioni meteorologiche assai difficili nelle Alpi francesi. Su 237 automobili che erano partite solo 35 raggiunsero la meta – di cui tre erano delle Mini. Mäkinen guidò per la prima volta una Mini Cooper con il nuovo motore da 1.275 centimetri cubi che divenne poi il sinonimo del modello.

Nel 1966 l'Armada Mini tentò la triplice vittoria. I quattro team Mini Cooper erano i favoriti e, ovviamente, al centro dell'interesse del pubblico. E assolsero il loro ruolo sin dall'inizio: Mäkinen, Aaltonen e Hopkirk lasciarono dietro di sé la concorrenza e alla fine conquistarono i primi tre posti. Ma poi seguì una delle decisioni più discusse nella storia del Rally Monte Carlo: alla fine di un controllo tecnico di otto ore i commissari constatarono che i quattro proiettori supplementari montati davanti al radiatore delle Mini Cooper non corrispondevano esattamente alle norme di omologazione francesi e annullarono la vittoria ai primi tre.

Nonostante l'amara delusione, le Mini Cooper tornarono nel 1967 al Rally Monte Carlo. Ai tre moschettieri Aaltonen, Hopkirk e Mäkinen si associarono Simo Lampinen e Tony Fall. Il «finlandese volante» Rauno Aaltonen arrivò primo e anche tutte le altre Mini Cooper raggiunsero la bandiera a scacchi, Hopkirk arrivò sesto, Fall decimo, Lampinen 15° e Mäkinen 41°.

Nel 1968 l'Armada Mini della scuderia ufficiale si presentò per l'ultima volta al Rally Monte Carlo. Aaltonen conquistò con la sua Mini Cooper S il terzo posto, Fall il quarto e Hopkirk il quinto. L'era della Mini era finita – ma resta la leggenda. Anche oggi ogni fan del rally conosce il significato di 33 EJB – la targa della Mini Cooper S di Paddy Hopkirk con la quale aveva vinto il Rally Monte Carlo nel 1964.

I geni Mini al MINI Challenge

Dopo 40 anni nulla è cambiato. Quello che assicurò la vittoria della Mini Cooper alla gara del Principato di Monaco resta uno degli elementi fondamentali della MINI Cooper: dimensioni compatte e una carreggiata larga consentono all'automobile di percorrere curve e controcurve con un'agilità senza pari, manifestando uno stile di guida che esige un comportamento sportivo. La John Cooper Challenge attira come campionato monomarca soprattutto in Inghilterra, la patria della MINI, sempre più piloti amatoriali. Numerosi paesi hanno seguito l'esempio organizzando delle proprie MINI Challenge. E, analogamente a 40 anni fa, dei giovani piloti di talento raccolgono alla MINI Challenge le prime esperienze agonistiche e le prime coppe su una MINI.

MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit: Limitata a 2.000 unità



A volte, meno è meglio. Ad esempio, meno peso in una macchina particolarmente sportiva. La nuova MINI Cooper S con John Cooper Works GP Tuning Kit è stata alleggerita di circa 50 chilogrammi rispetto a una MINI Cooper S con equipaggiamento medio. Al contempo, la potenza motore è aumentata a 160 kW/218 CV e consente di raggiungere una velocità massima di 235 km/h così che l'Edizione speciale a produzione limitata raggiunge delle prestazioni dinamiche nettamente superiori ai valori della MINI più potente fornibile ex fabbrica, la MINI Cooper S con John Cooper Works Tuning Kit. Le due lettere GP nella denominazione di modello sono l'acronimo di «Gran Premio» – un segnale dei geni sportivi di questa straordinaria MINI. La MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit sarà prodotta in esattamente 2.000 unità e disponibile in Europa a partire dal luglio 2006.

Motore a compressore volumetrico 1,6 litri con 160 kW/218 CV

Dal 2004, con la serie di gare monomarca MINI CHALLENGE soffia un vento nuovo sui circuiti da corsa della Germania e di numerosi altri paesi. La fonte di potenza della MINI in versione da corsa è il motore con compressore volumetrico 1,6 litri della MINI Cooper S con John Cooper Works Tuning Kit. Nel modello di serie, disponibile con piena garanzia del produttore presso ogni concessionaria MINI, eroga una potenza impressionante di 154 kW/210 CV. Una serie di interventi sull'intercooler del compressore volumetrico e nella gestione elettronica del motore hanno maggiorato la potenza della MINI Cooper S equipaggiata con John Cooper Works GP Kit a 160 kW/218 CV. Ovviamente, il doppio terminale di scarico sportivo produce un ruggito impressionante – adatto alle prestazioni.

Grazie agli interventi di cui sopra, il brioso propulsore della nuova MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit offre un'agilità ancora più elevata: per lo sprint da 0 a 100 km/h richiede meno di 6,5 secondi. Al fine di scaricare in modo sicuro i cavalli supplementari sulla strada, l'Edizione speciale limitata della MINI è equipaggiata di serie di differenziale autobloccante che previene lo slittamento delle ruote motrici, ottimizzando la trazione su sfondi scivolosi. A richiesta, è disponibile senza sovrapprezzo il Controllo dinamico di stabilità DSC (optional) che aumenta la sicurezza di guida della MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit.

Impianto frenante ad alte prestazioni e assetto sportivo della John Cooper Works

Il John Cooper Work GP Kit comprende un assetto sportivo con componenti adattati all'aumento della potenza motore. Delle molle più rigide e ammortizzatori più robusti promuovono l'agilità estrema in curva della MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit. Un potente impianto frenante con dischi da 16 pollici autoventilati assicura la decelerazione ottimale.

Un accento cromatico lo donano le pinze dei freni verniciate in rosso.

L'equipaggiamento di serie include anche degli pneumatici a sezione ribassata e cerchioni in lega da 18 pollici sviluppati in esclusiva per la MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit. Grazie al loro basso peso, riducono le

masse non sospese promuovendo il comportamento di guida sportiva della MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit.

Pacchetto speciale di aerodinamica e abbinamenti cromatici esclusivi

La MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit è equipaggiata di un esclusivo pacchetto di aerodinamica. I componenti nuovi sono lo spoiler anteriore e posteriore, i longheroni laterali sottoporta ribassati e il rivestimento del sottoscocca. Lo spoiler del tetto a profilo ad ala è simile a quello utilizzato nelle vetture che partecipano alla MINI CHALLENGE. Il pacchetto di aerodinamica migliora nettamente il coefficiente aerodinamico e i valori di deportanza dell'asse anteriore posteriore, così da aumentare la velocità massima e ottimizzare il comportamento ad alte velocità.

La nuova MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit si distingue a prima vista da tutte le altre MINI: la sua vernice esclusiva metallizzata Thunder Blue la rende inconfondibile. Esclusivo è anche l'abbinamento cromatico con il tetto verniciato in Pure Silver. Le cornici delle prese d'aria sul cofano motore e nello spoiler anteriore sono anche in Pure Silver. I lampeggiatori direzionali bianchi sono di serie. Gli specchietti retrovisori esterni sono invece in un colore di contrasto: il vivace Chili Red.

La prima MINI di serie a due posti

L'abitacolo della MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit offre un ambiente purista, da corsa. Ma il soggiorno a bordo non è solo più sportivo ma anche più confortevole. Guidatore e passeggero si accomodano nei sedili sportivi della famosa Recaro che offrono la ritenuta laterale perfetta, un appoggio delle gambe regolabile e un riscaldamento sedile integrato.

I sedili sono rivestiti in pelle della più alta qualità nel colore «Panther Black»; le cuciture rosse gli conferiscono un tocco supplementare di sportività.

Il volante sportivo in pelle a tre razze aumenta il divertimento di guida della MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit. Grazie allo sterzo diretto, la straordinaria MINI percorre con la massima precisione – come un go-kart – ogni curva e la rispettiva controcurva. I pulsanti multifunzione integrati consentono al guidatore di comandare la radio e la velocità senza dovere lasciare il volante. Il design della plancia con il contagiri inserito direttamente dietro al volante e il tachimetro centrale sottolinea il carattere sportivo dell'autovettura. I due strumenti dal classico design tondo sono realizzati in antracite, mentre delle lancette rosse offrono una ottima leggibilità. Nel contagiri è integrato il display del computer di bordo (equipaggiamento di serie).

La massima che a volte «meno è meglio» trova la propria conferma anche nella zona posteriore dell'abitacolo: il divanetto posteriore è stato soppresso per risparmiare del peso. Al suo posto è stato inserito un piano di carico che aumenta il valore utile della MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit. Il pianale di carico è piegabile a Z così da consentire l'accesso a due ulteriori vaschette portaoggetti.

Per alleggerire ulteriormente l'Edizione speciale MINI, gli ingegneri sono intervenuti in numerosi dettagli tecnici. Nell'asse posteriore i componenti di serie sono stati sostituiti da bracci longitudinali di alluminio – un elemento ripreso dal mondo delle gare. Nella carrozzeria sono stati soppressi il climatizzatore (ma disponibile a richiesta senza sovrapprezzo) ed alcuni elementi del materiale isolante, così da ridurre il peso di 50 chilogrammi rispetto a una MINI Cooper S di equipaggiamento medio e ottimizzare il rapporto peso/potenza.

Ricco equipaggiamento di serie

L'equipaggiamento di serie dell'Edizione speciale MINI dallo spirito particolarmente sportivo non lascia inesaudito nessun desiderio. In aggiunta ai componenti del John Cooper Works GP Kit (motore, assetto, pacchetto di aerodinamica), sono inclusi il computer di bordo, il climatizzatore (a richiesta senza sovrapprezzo) e tappetini di velluto. Anche i sedili sportivi in pelle Recaro, una radio con CD-drive (modello Boost), il volante sportivo in pelle con pulsanti multifunzione, un pacchetto d'illuminazione e vetri atermici nei cristalli laterali posteriori fanno parte dell'equipaggiamento di serie. Il programma elettronico di stabilità DSC è disponibile senza sovrapprezzo.

Ovviamente, come in tutte le edizioni limitate da collezionismo, anche la MINI Cooper S con John Cooper Works GP Kit sarà numerata (da 1 a 2.000). Il numero di produzione riportato sul tetto e sulla plancia in nero e argento segnalerà: questa MINI si incontrerà assai raramente.