

1959 – 2009. 50 anni MINI. Indice.



1. Più giovane che mai.	
La gamma MINI e la sua evoluzione.	2
2. Retrospettiva e anteprima.	
MINI 50 Mayfair e MINI 50 Camden.	9
3. Dalla pista alla strada.	
John Cooper Works e la storia dei successi MINI nelle competizioni.	15
4. Tipico per la MINI: sempre diversa.	
Un esemplare unico grazie alla ricca offerta di personalizzazioni.	22
5. Valori tradizionali e varietà moderna.	
Concetto e tecnica dell'automobile.	28
6. Dall'originale all'originale.	
MINI design e Concept cars.	39
7. Il rivoluzionario con il blocco da disegno.	
Sir Alec Issigonis, il padre della Mini classica.	47
8. Made in England, oggi come allora.	
La produzione MINI tra la tradizione e la modernità.	50
9. Gli individualisti si ritrovano.	
MINI United, l'incontro della Community MINI mondiale.	54
10. L'automobile trasversale con qualità da star.	
MINI nella High Society.	57
11. Un'auto piccola, ma di grande effetto.	
Il MINI Marketing.	60
12. Un carattere che ispira.	
MINI Lifestyle e le edizioni speciali.	64
13. Una questione di stile.	
La MINI Collection.	67

1. **Più giovane che mai.**

La gamma MINI e la sua evoluzione.



Sin dall'inizio il concetto era unico, ma la MINI non è mai stata un tipo solitario. 50 anni fa, esattamente il 26 agosto 1959, la British Motor Company (BMC) svelò il risultato del lavoro di sviluppo di una rivoluzionaria vettura compatta. Al pubblico vennero presentati due modelli: la Morris Mini-Minor e la Austin Seven. La doppia anteprima di queste quattro posti quasi identiche era principalmente una conseguenza dell'ampia gamma di marche della BMC, ma aveva anche un valore simbolico.

Interni spaziosi e dimensioni esterne ridotte, spazio per quattro occupanti, qualità di guida impeccabili, bassi consumi di benzina e un prezzo conveniente: questi erano i criteri che il creatore della Mini, l'ingegnere Alec Issigonis, aveva soddisfatto. Le idee brillanti che realizzò nel disegno della piccola berlina due porte erano adatte per costruire più di un solo modello e perfettamente applicabili ad diverse varianti. Così, già nel primo anno di produzione della Mini classica nacquero i modelli Mini Van e Mini Estate. Dal rilancio della marca nel 2001, con il debutto della nuova MINI, è stata confermata nuovamente la validità del principio apprezzato da più di 50 anni: un concetto convincente è applicabile in numerose varianti di modello. Sia la MINI che la MINI Clubman e la MINI Cabrio si distinguono per caratteristiche individuali, ma restano sempre e comunque delle vere MINI.

Già nelle prime brochure di vendita della Morris Mini-Minor veniva sottolineato il carattere fortemente futuristico della nuova vettura compatta. Ma all'epoca nessuno avrebbe osato immaginare come si sarebbero avverate le previsioni. 50 anni dopo è chiaro: solo pochi concetti automobilistici sono sopravvissuti per periodi così lunghi o hanno conquistato un livello di popolarità così alto e, soprattutto, nessuno è stato costruito in un numero di varianti così elevato come la Mini. Questo successo è dovuto anche al fatto che la Mini soddisfaceva perfettamente le esigenze dell'epoca e offriva inoltre una serie di qualità innovative. Con una lunghezza totale di 3,05 metri e un prezzo di base di 496 sterline britanniche era fatta su misura per parcheggi stretti e bilanci modesti. Le sue agili qualità di guida ed il carattere affascinante delle sue proporzioni la rendevano interessante anche per automobilisti che apprezzavano sia lo scarso ingombro, sia l'agilità nei percorsi misti ricchi di curve, sia lo stile personalizzato.

Anche oggi questo abbinamento di qualità molto differenti è più attuale che mai, il concetto resta giovane. L'attuale MINI si presenta moderna e contemporaneamente più affascinante di qualsiasi concorrente. Un'efficienza insuperata, il più alto valore dell'usato e una maneggevolezza unica nei centri urbani si sposano con una sportività senza pari e un design espressivo e inconfondibile.

**Più lunghe, più potenti, più nobili, più versatili:
le prime varianti della Mini classica.**

Con il lancio della Mini classica, Alec Issigonis aveva soddisfatto l'incarico che gli era stato affidato. La Morris Mini-Minor e la Austin Seven che si distinguevano una dall'altra solo per la griglia del radiatore, i mozzi delle ruote e i colori della carrozzeria, venivano alimentate da un motore a quattro cilindri montato trasversalmente di 848 centimetri cubi di cilindrata e con una potenza di 34 CV. Le prestazioni di guida erano identiche, analogamente al volume del bagagliaio di 195 litri. La generosa offerta di spazio, i motori economici ma potenti, l'ottima tenuta di strada e le sospensioni confortevoli della nuova vettura compatta conquistarono il pubblico. Ma Issigonis aveva in mente ancora qualcosa, e non era l'unico.

Già nel 1960 la BMC offrì come variante della Mini classica, una Mini Van. Inoltre, venne lanciata una giardiniera dalle ampie superfici vetrate, basata su un furgoncino, che disponeva, analogamente alla Van, di due porte posteriori. Esattamente come le berline, anche questa variante di carrozzeria venne commercializzata con due denominazioni differenti, come Morris Mini-Traveller e Austin Seven Countryman, seppur tecnicamente identiche. Entro il 1961 emerse tutto il potenziale offerto dalla Mini classica: all'inizio dell'anno si partì con il piccolo «animale da soma», la Mini Pick-up. Sei mesi dopo seguirono due modelli più nobili: la Wolseley Hornet e la Riley Elf. Così, nacquero altre due marche del Gruppo BMC basate sul concetto della Mini classica. Entrambi i modelli si conquistarono la loro indipendenza stilistica attraverso le imponenti griglie del radiatore, un cofano del bagagliaio allungato e parafanghi a coda di rondine.

Nella seconda metà dell'anno fu lanciata una variante che avrebbe fatto della Mini classica una leggenda: la Mini Cooper. Già alla presentazione dei primi prototipi il costruttore di automobili sportive John Cooper, legato ad Alec Issigonis da una stretta amicizia, aveva riconosciuto il potenziale offerto da questa piccola vettura. Con l'approvazione della direzione del Gruppo BMC sviluppò un piccola serie di 1000 Cooper dalla cilindrata incrementata a 1,0 litri ed una potenza massima di 55 CV.

Questa vettura debuttò nel settembre del 1961 e le reazioni furono euforiche e portarono alla richiesta di una sola modifica: aumentare nuovamente la potenza. Issigonis e Cooper maggiorarono la cilindrata a 1071 centimetri cubi, così da ottenere una potenza massima di 70 CV. La Mini Cooper si trasformò in un fenomeno straordinario, non solo sulle strade di tutti i giorni. La vittoria di categoria del finlandese Rauno Aaltonen al Rally di Monte Carlo del 1963 costituì la base per una serie di successi agonistici senza precedenti che culminarono in tre vittorie assolute al Rally di Monte Carlo negli anni 1964, 1965 e 1967.

Una straordinaria varietà: dalla Mini Moke alla Mini Clubman.

Nell'agosto del 1964 la BMC presentò un'ulteriore variante della Mini classica, disegnata originariamente per uso militare: la Mini Moke, una vettura a quattro posti completamente aperta che restò nei listini per quattro anni. La sua scocca era composta praticamente da un elemento di fondo con dei longheroni larghi e squadrati, da un cofano motore e da un parabrezza. La protezione dalle intemperie era costituita da una capote pieghevole. La Mini Moke adottava i propulsori della Mini e fu un notevole successo commerciale, soprattutto nelle regioni soleggiate degli USA e in Australia.

Nel 1967 la Mini classica fu oggetto di un profondo restyling: venne equipaggiata con un motore di 998 centimetri cubi di cilindrata con una potenza massima elevata a 38 CV. Due anni dopo la Mini classica venne completata dalla Mini Clubman, una variante leggermente più grande dal modulo frontale modificato. La sorella era cresciuta di 11 centimetri in lunghezza rispetto alla Mini «originale»: la versione giardiniera, definita «Estate», che sostituiva la Morris Mini-Traveller e la Austin Seven Countryman, misurava esattamente 3,4 metri. L'altezza, la larghezza e il passo restarono invariati. Contemporaneamente, la Mini Cooper uscì di produzione e venne sostituita dal nuovo modello top di gamma della serie, la Clubman, dotata di un motore di 1,3 litri da 59 CV definita Mini 1275 GT. Nel 1969 vennero modificati altri dettagli: i finestrini anteriori a scorrimento, di cui era dotata la Mini classica sin dall'inizio, vennero sostituiti in tutti i modelli da cristalli azionati da una manovella, inoltre le cerniere esterne delle porte vennero montate all'interno e un logo Mini abbelli il cofano motore.

La Mini classica non tramonta mai – il ritorno della Mini Cooper.

A partire dagli anni '70 vennero offerte numerose edizioni speciali della Mini classica, con accenti molto diversi, da sportivo a moderno, da nobile e sofisticato a giovane e accattivante. Tra il 1980 e il 1983 la gamma venne ridimensionata: Clubman, Estate e Van non vennero più prodotte. Restò solo la Mini classica con un motore di un litro da 40 CV di potenza. I clienti restarono

fedeli: nel 1986 venne prodotta la 5 milionesima Mini classica nello stabilimento di Longbridge.

Nel 1990 numerosi fan si rallegrarono del ritorno della Mini Cooper nella gamma Mini. Sotto il suo cofano pulsava un motore di 1,3 litri. La produzione del propulsore da un litro per la Mini terminò nel 1992 per via dell'entrata in vigore di norme sulle emissioni di gas di scarico sempre più severe. A partire dal 1992 tutti i modelli vennero equipaggiati con il motore di 1275 centimetri cubi.

Nel 1991 venne presentata per l'ultima volta una nuova variante della Mini classica. Fu l'unica variante della Mini a non avere le proprie origini in Inghilterra, ma in Germania. Un concessionario appassionato di Baden aveva tagliato il tetto alla Mini classica, come facevano molti preparatori di vetture, trasformandola in una bella cabriolet. A differenza dei numerosi tentativi del passato, il risultato si distingueva per una qualità così elevata che il Rover Group, nel frattempo responsabile per la Mini classica, decise di acquistare i diritti di progettazione e di fabbricazione. Tra il 1993 e il 1996 il modello di serie venne venduto in circa 1000 esemplari.

Nel 2000 terminò la produzione della Mini classica. Più di 5,3 milioni di unità della compatta dal successo mondiale avevano lasciato la fabbrica in numerose versioni differenti, tra le quali circa 600.000 vetture costruite tra il 1959 e il 1968 nello stabilimento di Oxford. Ma anche dopo 41 anni non era giunta ancora la fine. Dopo una pausa di circa un anno, nel 2001 venne inaugurato un nuovo capitolo della storia della marca inglese.

Un nuovo inizio nel 2001, subito con la nuova MINI Cooper.

L'acquisizione del Rover Group da parte di BMW all'inizio del 1994 aprì anche nuove prospettive per la marca Mini. Al Salone internazionale dell'automobile di Francoforte (IAA) del 1997 venne presentato uno studio della MINI Cooper che offriva un'anteprima della nuova edizione dell'automobile compatta britannica. Nella sua veste d'interpretazione moderna di un concetto automobilistico tradizionale, la Concept car combinava per la prima volta i valori classici con le caratteristiche di una vettura moderna alla soglia del XXI secolo.

L'esordio pubblico del modello di serie MINI Cooper avvenne nel novembre del 2000 al Salone dell'automobile di Berlino. Solo un anno dopo l'avveniristica nuova edizione della MINI era negli showroom dei concessionari: la MINI Cooper con un motore di 85 kW/115 CV e la MINI One da 66 kW/90 CV. Dotati di trazione anteriore e motori a quattro cilindri montati trasversalmente, contraddistinti da sbalzi corti e quattro posti, i nuovi modelli erano dotati

nuovamente degli stilemi della Mini classica. Mentre le dimensioni esterne erano aumentate, anche per soddisfare le moderne esigenze di spaziosità degli interni, il design restò fedele alle proporzioni tipiche della marca e agli elementi caratteristici del frontale, della coda e delle fiancate, creando un legame facilmente riconoscibile tra la MINI e le sue antenate classiche. Inoltre, la MINI costruita ad Oxford in Gran Bretagna si presentò come la prima vettura premium nel segmento delle automobili compatte, uno status che si rifletteva anche nell'impareggiabile livello di sicurezza nel segmento di appartenenza, così come nei severissimi standard di qualità del BMW Group. Infine, la nuova MINI definì nuovi parametri di riferimento grazie alla straordinaria agilità e maneggevolezza, rappresentando immediatamente il massimo divertimento di guida e seguendo così la tradizione della Mini classica; ovviamente, la modernissima tecnica di propulsione e di assetto ne aveva elevato notevolmente l'indole sportiva.

**Sulla scia del successo in tutto il mondo,
a partire dal 2004 arriva anche la MINI Cabrio.**

In brevissimo tempo la nuova edizione di questa automobile compatta si trasformò in una storia di successo in tutto il mondo, che dura fino ad oggi. L'introduzione di nuove varianti di motori fornirono uno straordinario impulso. Nel giugno del 2002 debuttò l'esclusiva MINI Cooper S con un motore da 120 kW/163 CV dotato di compressore volumetrico, nel 2003 la MINI One D – il primo modello diesel nella storia della marca – definì nuovi benchmark in termini di economia di esercizio.

In più, la nuova MINI esaudì il desiderio di divertimento di guida a cielo aperto in tempi molto più brevi dell'antenata classica. Nella primavera del 2004 esordì la MINI Cabrio. Negli anni successivi circa 164.000 esemplari di questa variante di modello, dotata di una capote di stoffa ad azionamento elettroidraulico, uscirono dallo stabilimento di Oxford come MINI Cooper S Cabrio, MINI Cooper Cabrio e MINI One Cabrio.

Dall'originale all'originale: la seconda generazione MINI.

Il successo della MINI superò anche le più rosee previsioni e fu il catalizzatore per lo sviluppo coerente di questo concetto automobilistico e la conquista di nuovi potenziali clienti. A novembre del 2006 venne presentata la seconda generazione della MINI, contraddistinta da uno sviluppo evolutivo del design e da un rinnovamento tecnico radicale. Fedele al motto «dall'originale all'originale», l'immagine estetica della MINI, caratterizzata da un volto estremamente simpatico, venne perfezionata e, in particolare, vennero curate ed accentuate le doti sportive della vettura compatta. Il look della MINI anticipava ciò che la prima esperienza di guida avrebbe confermato.

Motori modernissimi, più potenti e allo stesso tempo molto più efficienti, insieme ad un assetto ottimizzato, consentivano di definire ex novo il tipico divertimento di guida offerto da una MINI. I modelli disponibili al momento del lancio, la MINI Cooper S da 128 kW/175 CV e la MINI Cooper da 88 kW/120 CV, affascinarono immediatamente perché offrivano prestazioni di guida più elevate e consumi di carburante ed emissioni ridotti.

Una varietà moderna: la MINI Clubman e la nuova MINI Cabrio.

Nell'autunno del 2007, esattamente un anno dopo il lancio della nuova generazione di MINI, la gamma è stata arricchita da un altro innovativo concetto automobilistico. Grazie al passo allungato di 8 centimetri, la MINI Clubman offre possibilità completamente nuove di godersi il tipico divertimento di guida del marchio. La sua versatilità interpreta i classici concetti di Shooting-Brake in combinazione con una linea del tetto slanciata ed una coda verticale che accentuano sia la sportività che la funzionalità. Nel confronto diretto con la MINI, la MINI Clubman offre una scocca cresciuta di 24 centimetri. L'allungamento del passo è andato tutto a vantaggio dello spazio per le gambe dei passeggeri posteriori.

Nella MINI Clubman, la porta del guidatore e del passeggero sono state completate da una porta supplementare inserita sul lato destro della vettura e dal portellone posteriore sdoppiato Splitdoor. La porta supplementare sulla fiancata destra, definita Clubdoor, si apre contro il senso di marcia e consente ai passeggeri della zona posteriore della MINI Clubman di accedere comodamente al divanetto posteriore. Il portellone posteriore sdoppiato riprende un dettaglio autentico delle antenate classiche, della Morris Mini-Traveller e della Austin Mini Countryman degli anni Sessanta, interpretandolo in chiave moderna. Il generoso bagagliaio della MINI Clubman (capacità: 260-930 litri) è ampliabile e facilmente accessibile attraverso le due porte posteriori.

L'ultimogenita della gamma MINI è la MINI Cabrio di seconda generazione. Caratterizzata da un design ancora più sportivo, sicurezza attiva e passiva ottimizzate, funzionalità estese e motori dell'ultima generazione, l'unica Cabrio premium del segmento MINI eleva nuovamente il parametro di riferimento per il divertimento di guida di alta classe. La nuova MINI Cabrio affascina per le sue qualità nella guida giornaliera e invita costantemente al divertimento a cielo aperto. L'apertura e la chiusura completa della capote di stoffa a comando elettroidraulico avvengono in solo 15 secondi, anche in marcia fino alla velocità di 30 km/h. Anche la funzione «tetto apribile» della capote della nuova MINI Cabrio è a comando elettrico. La sezione anteriore del softtop è apribile fino a 40 centimetri. A capote chiusa la visibilità è migliorata in tutte le direzioni grazie all'adozione di cristalli laterali posteriori leggermente più grandi e di un

nuovo sistema di roll-bar. La staffa di protezione realizzata in un pezzo unico che fuoriesce in una frazione di secondo è montata dietro i sedili posteriori ad un'altezza leggermente inferiore rispetto ai poggiatesta, così da non disturbare il campo visivo diretto del guidatore quando guarda indietro. Inoltre, la staffa monolitica ha consentito di integrare un'ampia apertura di carico passante tra l'abitacolo e il bagagliaio. In questo modo aumenta ulteriormente la versatilità della nuova MINI Cabrio; il volume massimo di carico è di 660 litri.

Ma non è tutto: anche l'attuale gamma motori è più ricca che mai. Per la MINI sono disponibili adesso quattro motorizzazioni a benzina ed una diesel, per la MINI Clubman tre motori a benzina e un diesel e per la MINI Cabrio vengono offerti due propulsori a benzina. Inoltre, per la prima volta, sono disponibili tre modelli indipendenti della marca John Cooper Works. I modelli top di gamma MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman e MINI John Cooper Works Cabrio, con il loro motore quattro cilindri da 155 kW/211 CV derivato dalle competizioni, sottolineano il DNA sportivo della MINI.

Le tre sportive fanno parte della gamma MINI prodotta in serie e vengono costruite nello stabilimento di Oxford insieme alle altre varianti di modello. Anch'esse devono soddisfare in ogni dettaglio sia i requisiti estremi della pista sia le esigenze della guida giornaliera. MINI sottolinea così la propria qualità premium, valida da sempre anche per i prodotti marchiati John Cooper Works. Il lavoro di sviluppo integrato consente di ottenere caratteristiche di prodotto su misura per la MINI, mentre i severissimi criteri di qualità del BMW Group garantiscono un elevato livello di lavorazione e l'autenticità del design.

2. Retrospettiva e anteprima.

MINI 50 Mayfair e MINI 50 Camden.



Dal 22 al 24 maggio 2009 la Community mondiale MINI festeggerà al MINI United Festival sul leggendario circuito di Silverstone il 50° anniversario della marca. Sulla linea di partenza di Silverstone vi saranno anche la MINI 50 Mayfair e la MINI 50 Camden che trasformeranno l'euforia del party, organizzato in occasione dell'anniversario della MINI, in un divertimento di guida su strada. Grazie al loro design caratteristico e agli equipaggiamenti di lusso, i due modelli simboleggiano sia il rispetto della tradizione sia il potere innovatore della marca MINI. Per la MINI 50 Mayfair e la MINI 50 Camden sono disponibili due motori a benzina e un propulsore diesel. Il loro lancio è previsto a settembre del 2009. La produzione della MINI Mayfair e della MINI Camden ha inizio esattamente 50 anni dopo la presentazione ufficiale della Mini classica ed è limitata ad un anno.

La moderna tecnica di propulsione e di assetto della MINI conferisce anche alle due edizioni dell'anniversario un'agilità affascinante abbinata a consumi di carburante ed emissioni esemplari. Soprattutto il motore quattro cilindri da 128 kW/175 CV con turbocompressore Twin-Scroll e iniezione diretta di benzina che alimenta la MINI Cooper S 50 Mayfair e la MINI Cooper S 50 Camden evidenzia un carattere particolarmente vivace. Lo spirito sportivo viene sì sposa con consumi medi di carburante di 6,2 litri per 100 chilometri ed emissioni di CO₂ di appena 149 grammi per chilometro.

Grazie alla distribuzione a fasatura variabile e ad una potenza di 88 kW/120 CV, anche il propulsore della MINI Cooper 50 Mayfair e della MINI Cooper 50 Camden offre le premesse ottimali per uno stile di guida sportivo. Con un consumo medio di carburante di 5,4 litri per 100 chilometri nel ciclo misto ed emissioni di CO₂ pari a 129 grammi per chilometro, vengono definiti nuovi standard in termini di divertimento di guida efficiente.

Il massimo livello di economia di esercizio ed un'impressionante elasticità sono i pregi offerti dal potente motore quattro cilindri diesel da 80 kW/110 CV che pulsa nella MINI Cooper D 50 Mayfair e nella MINI Cooper D 50 Camden. Il consumo medio di carburante di 3,9 litri per 100 chilometri e le emissioni di CO₂ pari a 104 grammi per chilometro rappresentano valori di assoluto rilievo nel segmento premium.

L'anniversario della MINI: un'occasione per una retrospettiva e per uno sguardo al futuro.

Per la prima volta dal suo lancio nel 2006, l'ultima generazione della MINI offre nell'anno del suo anniversario la possibilità di godersi l'emozionante divertimento di guida in un ambiente particolarmente esclusivo. La MINI 50 Mayfair e la MINI 50 Camden seguono così la tradizione introdotta già con la Mini classica di accentuare singole sfaccettature del carattere del famoso modello britannico. In occasione del compleanno della marca lo sguardo si rivolge indietro e contempla l'affascinante tradizione, ma anche in avanti verso l'orientamento futuristico della MINI.

Entrambe le prospettive si manifestano anche nel nome. Come vuole la tradizione, la fonte d'ispirazione per i due modelli che celebrano l'anniversario sono stati alcuni quartieri di Londra, celebri anche al di fuori della metropoli britannica. Mayfair è noto per un'esclusività dalle radici storiche, mentre uno stile urbano, trendy e di varietà culturale contraddistingue Camden. Entrambi i modelli rappresentano, ognuno con accenti differenti, i valori della MINI raccolti in cinque decenni di onorata carriera ed il potenziale di sviluppo delle sue specificità.

Design caratteristico, dotazioni esclusive.

La MINI 50 Mayfair e la MINI 50 Camden si distinguono nettamente dagli attuali modelli prodotti in serie sia a livello di design che di dotazioni. Numerosi dettagli che contribuiscono al loro look inconfondibile sono disponibili esclusivamente per le edizioni dell'anniversario. Vernici speciali per la scocca, cerchi in lega specifici per ciascun modello, materiali e superfici speciali negli interni ed una composizione cromatica adattata appositamente all'immagine della MINI 50 Mayfair e della MINI 50 Camden sottolineano l'esclusività di questi modelli in serie limitata. Un simbolo della cinquantennale tradizione della marca che sicuramente non passerà inosservato è la targhetta dell'anniversario con cornice cromata, montata sulla griglia del radiatore, che rappresenta il numero 50 nel tipico design MINI e nei colori dell'Union Jack britannico, bianco, rosso e blu.

In aggiunta al ricco equipaggiamento di serie di tutte le varianti di motore, ogni MINI 50 Mayfair e ogni MINI 50 Camden esce dallo stabilimento con numerosi dettagli che ne aumentano il comfort. Questi comprendono, oltre all'impianto di climatizzazione, ai sedili regolabili in altezza e riscaldabili e al pacchetto luci, anche il computer di bordo e il pacchetto portaoggetti, una presa da 12 Volt nel bagagliaio e la regolazione dell'inclinazione degli schienali dei sedili posteriori.

MINI 50 Mayfair: la tradizione è un impegno a rispettare uno stile stravagante.

Già nella Mini classica del 1982 la denominazione Mayfair era sinonimo di massimo comfort e di un'immagine stravagante. L'attuale MINI 50 Mayfair interpreta questa forma del più elegante understatement in uno stile moderno. Materiali pregiati, dettagli realizzati con raffinatezza e una composizione cromatica caratterizzata da un'eleganza classica dettano anche l'immagine esterna ed interna di questo modello.

Per la prima volta – e solo nel modello dell'anniversario – la scocca di una MINI berlina sarà verniciata nella tinta Hot Chocolate metallizzato, riservata alla MINI Clubman e alla MINI Cabrio, abbinata al tetto bianco. A richiesta, in alternativa alla sofisticata tonalità di marrone, la scocca può essere verniciata anche in Pepper White o in Midnight Black. Per la MINI 50 Mayfair sono stati disegnati appositamente dei cerchi in lega da 17 pollici laccati in bianco con 12 raggi nel design Infinity Stream Spoke. Il design dei cerchi riprende il classico design a raggi multipli. I rinforzi dei cerchi sono estremamente bombati e conferiscono alle ruote un'immagine di robustezza. La vernice bianca fa pendant con il colore del tetto.

Un'altra novità sono le stripes del cofano motore nella tinta marrone chiaro Toffy con un bordo bianco Pinstripe che trasmettono un'impressione di tridimensionalità. I fari supplementari montati davanti alla griglia del radiatore, le calotte dei retrovisori esterni verniciati nel colore marrone sfumato al nero verso l'alto e un raffinato logo «Mayfair» nelle placchette laterali che incorniciano gli indicatori di direzione completano il design esterno dell'edizione dell'anniversario.

La combinazione della tinta Toffy con i vari tocchi di bianco viene ripresa anche nella configurazione esclusiva degli interni della MINI 50 Mayfair. Anche i sedili, in pelle Lounge nel design Pipe, il colore Toffy e i bordini bianchi in pelle sottolineano lo stile indipendente. Le doppie cuciture a vista dei sedili in un moderno verde/turchese d'ispirazione tecnica, ripreso anche nel bordo del logo «Mayfair» applicato anche sugli schienali dei sedili anteriori conferiscono un look raffinato. Anche il pomello del cambio manuale presenta una doppia cucitura a vista verde/turchese che crea un collegamento stilistico con i sedili. Inoltre, il colore degli interni Carbon Black è stato abbinato a una modanatura della plancia le cui tinte marrone e nero riprendono il look dei retrovisori esterni. La zona inferiore della modanatura è color Toffy che si trasforma gradualmente in nero nella parte superiore, così da integrarsi alla perfezione nella plancia nera. La Colour Line della sezione inferiore della plancia e i braccioli dei pannelli interni delle porte, così come il pomello del cambio, sono di color Toffy, mentre

le modanature dei pannelli interni delle porte sono color nero lucido. La composizione viene completata da un intarsio marrone Toffy nella metà inferiore della corona del volante, da tappetini con il bordino bianco, dal pacchetto Chrome disponibile anche per gli altri modelli MINI e da battitacco abbelliti dalla scritta «MINI 50» e «Mayfair».

MINI 50 Camden: sportiva e progressista.

Grazie alla preponderanza dei colori argento, bianco e nero, la MINI 50 Camden svela già a prima vista lo stile sobrio e tecnologico e l'indole sportiva del proprio carattere. La vernice della scocca White Silver metallizzato viene abbinata al tetto bianco. A richiesta, la MINI 50 Camden è anche fornibile con le verniciature metallizzate Midnight Black e Horizon Blue. I cerchi in lega da 17 pollici disegnati appositamente per questo modello si distinguono per il contrasto tra le superfici interne color argento e i bordi del canale del cerchione lucidati opachi e il lato esterno dei raggi che sottolinea l'immagine futuristica del modello.

Una decorazione sportiva con stripes color argento dal look tridimensionale lungo le sezioni di spalla del cofano motore, insieme alla linee che sfociano nei primi montanti, svela l'orientamento sportivo e dinamico della MINI 50 Camden. Analogamente alla MINI 50 Mayfair, anche nella MINI 50 Camden le calotte dei retrovisori esterni sono realizzate con un motivo bicolore a strisce con un passaggio fluido dall'argento al bianco puro. In combinazione con le luci allo xeno, di serie nella MINI Cooper S 50 Camden, le coperture nere dei proiettori della MINI 50 Camden conferiscono un look particolarmente futuristico che crea inoltre un contrasto con la colorazione esterna chiara. Nella cornice degli indicatori di direzione laterali sono stati inseriti l'Union Jack in bianco e nero e la scritta «Camden» che formano il logo dell'edizione speciale che, assieme alla scritta «MINI 50», abbellisce anche i battitacco.

I contrasti cromatici contraddistinguono anche gli interni della MINI 50 Camden. Il colore degli interni Carbon Black è stato abbinato ad una superficie della plancia color bianco/argento simile a quello delle calotte dei retrovisori esterni. Le modanature dei pannelli interni delle porte sono in Fluid Silver. L'abbinamento stoffa/pelle Ray dei sedili sportivi, le superfici in pelle, la sezione inferiore della plancia e i braccioli dei pannelli interni delle porte sono in tinta Tech White. Le fasce centrali nere in stoffa sono impreziosite da un'elegante fantasia di linee bianche tratteggiate; i lati dei cuscini di seduta interni presentano una doppia cucitura a vista, nera sul lato esterno e verde/turchese internamente, che collega le sezioni in pelle dei sedili a quelle in stoffa. Cuciture bianche e verdi donano degli accenti cromatici supplementari ai soffietti neri della leva del freno a mano e del cambio, così come al pomello del cambio. Una

cucitura bianca orna la corona del volante in pelle. Gli accenti cromatici in verde/turchese e il design delle linee nelle calotte dei retrovisori esterni sono stilemi comuni alla MINI 50 Mayfair ed alla MINI 50 Camden e costituiscono un elemento di congiunzione tra le due edizioni speciali dell'anniversario.

Esclusivo e di serie: sistema HiFi e Mission Control.

In aggiunta alla ricca dotazione di serie dei modelli dell'anniversario, la MINI 50 Camden è dotata anche di un sistema audio di alta classe. Il nuovo impianto HiFi dello specialista di car-audio Harman Kardon offrono il massimo piacere di ascolto in una MINI. Il potente amplificatore digitale e gli altoparlanti sono stati adattati alla perfezione per l'impiego su una MINI. Come optional è disponibile anche una porta USB per integrare fonti audio esterne ed un'interfaccia per l'iPod della Apple. Per gli attuali modelli di smartphone, come ad esempio l'iPhone, è disponibile un'interfaccia per il comando integrato delle funzioni audio e telefoniche.

Inoltre, il debutto della MINI 50 Camden coincide con l'anteprima di una nuova generazione di sistemi di in-car-entertainment. Il sistema definito Mission Control valuta una serie di segnali provenienti dalla vettura riferiti allo stato di guida e all'ambiente circostante fornendo al guidatore informazioni sulla situazione istantanea, in stile MINI. Il Mission Control sottolinea lo forte personalità della MINI, intensificando il rapporto di interazione diretta tra guidatore e vettura. I segnali provenienti dalla vettura vengono utilizzati per creare continuamente nuove opportunità di dialogo basate sulla situazione istantanea. A questo scopo vengono valutate e combinate le informazioni relative alle impostazioni di sicurezza e di comfort, come l'invito ad allacciarsi la cintura di sicurezza, il comando dell'impianto di climatizzazione, analogamente a informazioni attuali sullo stato di guida o della vettura, ad esempio sulla temperatura esterna o il livello di carburante nel serbatoio. Inoltre, il sistema completa l'aspetto di entertainment con una componente funzionale che si integra nei sistemi già disponibili e supporta il guidatore a interpretare correttamente le diverse informazioni per prendere le giuste decisioni. Il Mission Control della MINI 50 Camden rappresenta il primo passo verso il mondo del car-entertainment interattivo, offrendo un'esperienza di guida ineguagliata.

MINI 50 Mayfair e MINI 50 Camden: le ambasciatrici del carattere della marca.

50 anni MINI: l'anniversario offre l'occasione per identificare le principali sfaccettature della marca sia attraverso una retrospettiva sia gettando uno sguardo verso il futuro. Vengono subito alla mente l'origine britannica e lo stile sempre moderno e inconfondibile, come anche la sofisticata e innovativa tecnica e il potenziale sportivo della vettura compatta premium. La

MINI 50 Mayfair e la MINI 50 Camden esprimono queste qualità con uno stile impeccabile attraverso i loro concetti di design e le dotazioni elaborate su misura per il loro carattere.

Inoltre, anche l'armonia della configurazione dei due modelli dell'anniversario lascia ampio spazio alla personalizzazione. Analogamente a tutte le altre MINI, anche le MINI 50 Mayfair e MINI 50 Camden vengono prodotte secondo i desideri del cliente, incluse le richieste supplementari di comfort personale, comprendendo ad esempio il sistema di navigazione MINI, il climatizzatore automatico, il pacchetto visibilità ottimizzata, composto dal parabrezza riscaldabile, dal sensore pioggia, dal retrovisore interno autoanabbagliante, dal controllo automatico delle luci anabbaglianti e dal Comfort Access. Ulteriori optional sono i fari fendinebbia, il Park Distance Control e il tetto apribile in vetro.

In alternativa al cambio manuale a sei rapporti è disponibile anche un cambio automatico a sei rapporti con bilancieri al volante. Il tasto Sport, disponibile come optional, che modifica la mappatura del pedale dell'acceleratore e dello sterzo e, ove presente, anche del cambio automatico, assicura un divertimento di guida ancora più intenso.

3. Dalla pista alla strada. John Cooper Works e la storia dei successi MINI nelle competizioni.



In effetti, è parte del suo DNA ed era evidente sin dalla nascita: il talento sportivo della Mini classica. Quando nel 1956 Alec Issigonis accettò l'incarico della British Motor Corporation (BMC) di sviluppare un'automobile compatta a quattro posti possibilmente economica ma assolutamente adatta alla guida giornaliera, era chiaro che sarebbe nata una vettura completamente nuova. Trazione anteriore, sbalzi estremamente corti, carreggiata larga, baricentro basso, sfruttamento ottimale dello spazio e peso leggero: questi erano i criteri fondamentali che doveva soddisfare il modello nuovo. Esaminando le prime bozze del suo partner di affari e amico Issigonis, il costruttore di macchine sportive John Cooper notò anche qualcos'altro: identificò nel concetto geniale di una vettura compatta ed economica anche la base per una promettente automobile sportiva ed iniziò il lavoro di tuning sulla Mini ancor prima del suo lancio sul mercato.

Questo fu l'inizio di una storia irripetibile di successi agonistici. Tutt'oggi il nome John Cooper è strettamente legato al mito sportivo della MINI. Le vittorie al Rally Monte Carlo sono parte di questa storia, analogamente alle vetture di serie di grande successo che portano il nome Cooper. La marca John Cooper Works è stato integrato sotto il tetto MINI ed è oggi il sinonimo di divertimento di guida altamente sportivo, basato su un profondo know-how delle competizioni agonistiche e su un rapporto di collaborazione che dura già da diversi decenni. Il logo della marca – simbolo di un'elevata sportività – non impreziosisce solo diversi componenti del motore, dell'assetto, dell'aerodinamica e del design, disponibili come optional, ma adesso anche tre modelli MINI: la MINI John Cooper Works, la MINI John Cooper Works Clubman e la MINI John Cooper Works Cabrio.

Fu John Cooper, il pilota pioniere, a portare la Mini alla vittoria.

John Cooper, nato nel 1923 a Surrey in Inghilterra, fu una delle personalità più importanti del circus agonistico, inizialmente come pilota, ma soprattutto come costruttore di automobili. Nel 1946 fondò insieme al padre Charles la Cooper Car Company. I due iniziarono a costruire automobili da corsa per la Formula 3 e successivamente anche per la Formula 1. Con il loro concetto di automobile sportiva a motore centrale, Charles e John Cooper introdussero nel 1955 una novità assoluta nel settore. Nel 1959 e 1960 le automobili da corsa della Cooper vinsero il titolo costruttori e piloti di Formula 1 per la prima volta nella storia delle corse con monoposto a motore centrale. Il principio si diffuse

sempre di più e alcuni anni più tardi fu adottato anche dalle altre case automobilistiche. Poco tempo dopo tutte le monoposto di Formula 1 vennero costruite secondo questo concetto.

L'amicizia tra Cooper e Issigonis nacque durante le gare automobilistiche nelle quali i due si affrontavano in pista. Inoltre, vi era un contatto sul piano professionale, perché la Cooper Car Company acquistava i motori dalla BMC. Le ambizioni sportive dei due ingegneri nei confronti della Mini erano molto diverse. Issigonis voleva realizzare soprattutto un'automobile adatta alla guida di tutti i giorni, mentre Cooper era affascinato dal potenziale sportivo offerto da questa vettura compatta. Già nel 1959, nel primo anno di vita della Mini, inviò il suo pilota Roy Salvadori a Monza con la prima Mini Cooper, un esemplare unico. Le qualità della nuova macchina da corsa si manifestarono già durante il viaggio per il quale Salvadori impiegò un'ora in meno del collega Reg Parnell su Aston Martin DB4.

Incentivato dalle prime attenzioni che si conquistò al Rally Monte Carlo questa piccola vettura, Cooper propose già nel 1960 di costruire un modello GT sulla base della Mini. Issigonis era inizialmente molto scettico nei confronti del piano, ma con l'approvazione del capo della BMC, George Harriman, venne prodotta una piccola serie di 1.000 Mini Cooper con potenza incrementata di 21 CV a 55 CV. La Mini Cooper raggiungeva una velocità massima di circa 130 km/h. La rapportatura del cambio venne adattata al potenziale sportivo; inoltre, i freni a disco montati sulle ruote anteriori assicuravano la decelerazione necessaria.

Il risultato di questi interventi affascinò anche Issigonis. Iniziò immediatamente a sviluppare con John Cooper il secondo step di maggiorazione della potenza. Per la Mini Cooper S l'alesaggio venne aumentato fino al limite del fattibile. La cilindrata di 1.071 centimetri cubi restò entro il limite di 1.100 centimetri cubi, necessario per rientrare nella categoria agonistica, ma il regime del motore era veramente impressionante. Il nuovo motore erogava 70 CV a 6.200 giri/min., il regime massimo era di 7.200 giri/min. Anche questa versione venne equipaggiata con nuovi freni; la forza frenante venne supportata da un servomeccanismo.

Dal 1964 al 1967: anni d'oro al Rally Monte Carlo.

Così si crearono le basi per i sensazionali successi agonistici.

La Mini Cooper attirò l'attenzione del pubblico per la prima volta nel 1962 a Monte Carlo. Pilotata dal finlandese Rauno Aaltonen, l'agile automobile compatta dimostrò di essere un Davide capace di lasciare indietro numerosi Golia molto più potenti. Tre chilometri prima dell'arrivo, Aaltonen che si trovava al primo posto, sbagliò una curva e concluse la gara con un capottamento. Ma

già l'anno successivo riuscì a riparare l'errore: al volante di una Mini Cooper S, Aaltonen si assicurò la vittoria nella sua categoria e il terzo posto in classifica generale.

Ma questo non era tutto: nell'inverno 1963/1964 la Mini Cooper S aveva aumentato sensibilmente la propria potenza rispetto al modello precedente. In una gara spettacolare del famoso Rally Monte Carlo, Paddy Hopkirk conquistò il primo posto nella classifica assoluta. La piccola sprinter si era trasformata improvvisamente in una leggenda dello sport automobilistico. L'anno successivo il finlandese Timo Mäkinen rinnovò con il proprio copilota Paul Ester il trionfo al Rally di Monte Carlo. Fu l'unico pilota a coprire migliaia di chilometri senza subire nemmeno una penalità, e questo nonostante le condizioni meteorologiche più che avverse. Delle 237 automobili che si erano presentate alla partenza, solo 35 raggiunsero l'arrivo, tra le quali tre Mini Cooper S.

L'anno successivo sarebbe arrivata la tripletta. Le quattro squadre Cooper lasciarono indietro tutte le concorrenti e i piloti Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen e Paddy Hopkirk realizzarono l'incredibile: i tre conquistarono il primo, il secondo e il terzo posto. Ma seguì un'amara delusione. Ai primi tre arrivati vennero annullati i loro successi perché i commissari del rally giunsero alla conclusione che il dispositivo anabbagliante delle luci principali non era completamente conforme alle norme di omologazione. Ma questa decisione non influenzò molto la popolarità dei tre piloti Mini presso il pubblico. Hopkirk, Aaltonen e Mäkinen entrarono negli annali del Rally Monte Carlo con il soprannome «i tre moschettieri». L'anno successivo, Rauno Aaltonen celebrò con ancora più entusiasmo la terza vittoria della Mini Cooper S al Rally di Monte Carlo. Questa volta la vettura era perfetta.

Carriere leggendarie di piloti iniziarono al volante della Mini.

Ma la Mini non faceva furore solo nei rally. Negli anni Sessanta conquistò numerose vittorie anche su strada. Grazie al suo bilancio sportivo, la Mini divenne la macchina da corsa più famosa del decennio. Inoltre, una serie di straordinarie carriere di piloti iniziarono su una Mini. Nell'aprile del 1968 l'austriaco Nikolaus Andreas Lauda partecipò al volante di una Mini classica alla sua prima gara in salita nelle vicinanze di Linz, che concluse assicurandosi il secondo posto. Solo due settimane più tardi diede prova del proprio talento conquistando la prima vittoria della sua carriera che gli avrebbe regalato successivamente tre titoli iridati di Formula 1. Analogamente a Niki Lauda, numerosi altri campioni di Formula 1 raccolsero i loro primi risultati agonistici su una Mini classica, come Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt e James Hunt.

Negli anni dal 1961 al 1971, parallelamente alla carriera sportiva anche la vendita della Mini Cooper nella forma sviluppata da John Cooper visse una straordinaria storia di successo. In questo periodo il nome Cooper divenne sinonimo di divertimento e di passione di guida con la Mini. Il fatto che questa automobile compatta abbia ispirato il duplice campione del mondo di Formula 1 a costruire automobili sportive eccezionali era una prova più che convincente delle qualità della Mini. La straordinaria esperienza di guida offerta dalla Mini che tanto affascinò John Cooper e lo indusse a portarne avanti lo sviluppo fino alla perfezione, entusiasmava all'epoca tutti gli amanti di auto sportive.

Competizione sportiva e lifestyle: il MINI CHALLENGE.

Nel frattempo, la MINI si è conquistata un posto in pista. Il MINI CHALLENGE organizzato per la prima volta nel 2004 si è trasformato in una delle serie monomarca di maggiore successo al mondo. Quest'anno il campionato si svolgerà in quattro Paesi (Spagna, Australia, Nuova Zelanda e Germania), facendone l'edizione più internazionale. Con 39 vetture iscritte, il MINI CHALLENGE 2009 registra una partecipazione record. Anche il numero delle gare è più alto che mai: in otto fine settimana di gara si terranno 16 competizioni. Come sempre, le corse avranno luogo nell'ambito di eventi sportivi di alta classe in Germania e nei Paesi limitrofi. Ad esempio, il MINI CHALLENGE 2009 sarà ospite della Formula 1 (GP di Germania, Nürburgring) e del Campionato del mondo turismo WTCC (Oschersleben).

Un altro evento saliente della stagione avrà luogo in Gran Bretagna: puntualmente in occasione del 50° anniversario della MINI la serie tedesca sarà ospite della marca MINI. Il leggendario circuito di Silverstone costituirà l'evento centrale del festival MINI United.

Il MINI CHALLENGE deve la propria incredibile popolarità a un concetto innovativo: la combinazione di competizione sportiva e lifestyle, un mix che viene recepito molto positivamente sia dai piloti che dagli appassionati. L'atmosfera unica del MINI CHALLENGE è inoltre il risultato della composizione delle squadre. Oltre ai piloti esperti e ai giovani talenti dell'automobilismo, partecipano anche personalità del mondo dello spettacolo e dello sport. La caratteristica sportiva del MINI CHALLENGE è la parità delle chance: tutti i piloti partono con automobili tecnicamente identiche. La straordinaria maneggevolezza della MINI e il sofisticato equipaggiamento di sicurezza delle macchine da corsa rendono il MINI CHALLENGE particolarmente interessante per giovani talenti e piloti amatoriali ambiziosi.

Ready to race: la MINI John Cooper Works CHALLENGE.

L'unica vettura da corsa ufficiale del MINI CHALLENGE è la MINI John Cooper Works CHALLENGE. Il modello si basa sulla versione da corsa della Mini Cooper S ed è stato tarato da ingegneri sportivi in modo da soddisfare gli elevati criteri delle competizioni agonistiche professionistiche. La MINI John Cooper Works CHALLENGE è in pista dal 2008 e sin dal suo esordio ha affascinato i piloti: oltre al tipico «go-kart-feeling» MINI la vettura offre un'intensa esperienza di guida ad alto livello sportivo. Ma non solo i partecipanti del MINI CHALLENGE possono godersi questa macchina da corsa: la MINI John Cooper Works CHALLENGE può essere acquistata anche da piloti sportivi ambiziosi.

Grazie a un intervento accurato di incremento della potenza, il motore sportivo di serie della MINI Cooper S è stato trasformato in un vero propulsore ad alte prestazioni per l'impiego nelle competizioni. Il pacchetto di potenza che pulsa sotto il cofano della MINI John Cooper Works CHALLENGE è un motore quattro cilindri di 1,6 litri equipaggiato con turbocompressore Twin-Sscroll e iniezione diretta di benzina. La potenza massima è di 155 kW/211 CV e viene raggiunta a un regime motore di 6.000 giri/min. Al fine di generare una performance sportiva perfetta, le caratteristiche del motore sono state ulteriormente ottimizzate: ad esempio, la coppia massima di 260 Newtonmetri è disponibile costantemente tra i 1.850 e i 5.700 giri/min. Tramite overboost il valore è potenziabile addirittura a 280 Newtonmetri dai 2.000 ai 5.000 giri/min. Il turbocompressore manifesta il suo effetto già ad un regime di 1.400 giri/min., rendendo di fatto impercettibile il turbo-lag.

Performance da atleta.

Ogni cavallo della MINI John Cooper Works CHALLENGE presenta un rapporto peso/potenza di 5,09 kg/CV, un valore simile alle auto supersportive. Impressionanti sono anche le prestazioni: la MINI John Cooper Works CHALLENGE accelera da 0 a 100 km/h in solo 6,1 secondi. Bastano soltanto 3,1 secondi e 31 metri per frenare da 100 km/h. La velocità massima è di 240 km/h. Inoltre, il pilota può raggiungere straordinarie velocità di percorrenza in curva. Il differenziale autobloccante facilita il mantenimento della traiettoria ideale anche all'uscita da una curva veloce, di accelerare immediatamente e di raggiungere così la velocità ottimale sul rettilineo.

Anche in condizioni estremamente impegnative, la MINI John Cooper Works CHALLENGE dona al pilota la certezza di viaggiare sicuro in pista. Questo è frutto di un autotelaio dotato di sospensioni regolabili sviluppate appositamente per le competizioni. L'altezza da terra, la pressione degli ammortizzatori (sia in compressione che in estensione) e la rapidità di risposta sono adattabili alle

peculiarità dei differenti circuiti. La trasmissione di potenza alle ruote anteriori avviene attraverso il cambio manuale a sei rapporti. La

MINI John Cooper Works CHALLENGE è dotata di cerchi in lega da 17 pollici MINI CHALLENGE design e di pneumatici speciali da corsa. Il peso minimo ammesso al via (vettura e pilota) è di 1.170 chilogrammi.

La nuova MINI John Cooper Works CHALLENGE deve la propria straordinaria maneggevolezza anche al pacchetto aerodinamico John Cooper che comprende uno spoiler anteriore da corsa, un diffusore ed un alettone regolabile posteriori. Quest'insieme assicura l'eliminazione della portanza, aumentando la deportanza al crescere della velocità. Gli interventi di aerodinamica sono stati concepiti in modo tale da compensare alla perfezione la deportanza tra asse anteriore e posteriore.

Un concetto di sicurezza senza pari: tipico per il MINI CHALLENGE.

Combinare l'agonismo con la sicurezza è stato sempre uno dei principali obiettivi del MINI CHALLENGE. Conseguentemente, anche il livello di sicurezza realizzato nella MINI John Cooper Works CHALLENGE è molto alto. La MINI John Cooper Works CHALLENGE è equipaggiata con una gabbia di sicurezza saldata alla carrozzeria. L'allestimento standard prevede il sedile sportivo dalla forma anatomica combinato con una cintura di sicurezza a sei punti e il sistema HANS (Head And Neck Support), già adottato in Formula 1 e inedito in un campionato monomarca, che assicura una protezione efficace nella zona cervicale. Il sistema antibloccaggio dell'impianto frenante (ABS) è stato modificato per soddisfare i criteri delle competizioni, ma resta pienamente operativo.

La velocità e la sicurezza della MINI John Cooper Works CHALLENGE sono incrementate da un dispositivo di sollevamento integrato in dotazione a tutte le vetture, composto da quattro pistoncini idraulici ad aria compressa integrati nel pianale della vettura che vengono attivati al box per sollevare la macchina. Questo sistema consente di cambiare i pneumatici in tempi brevissimi.

John Cooper Works: il simbolo del divertimento di guida estremo nella MINI.

Il nome John Cooper Works è garanzia di straordinarie performance non solo sul circuito ma anche su strada. Già negli anni Settanta i kit di tuning elaborati dalla John Cooper Works per la Mini erano molto ambìti, perché consentivano di accentuare l'indole sportiva della Mini classica sia a livello estetico che tecnico. Lo stesso vale per i kit offerti dopo il rilancio della marca sotto il nome John Cooper Works per la MINI Cooper S e la MINI Cooper. L'attuale tuning-kit della MINI Cooper S è composto da un filtro aria sportivo, un terminale di

scarico sportivo e un'elettronica del motore modificata che consente, senza ricorrere ad interventi troppo complicati, di elevare la potenza a 141 kW/192 CV e di mettere in mostra la propria esclusività anche a livello estetico.

Inoltre, il carattere prestazionale della marca si manifesta in tre modelli MINI altamente sportivi. Dopo la MINI John Cooper Works e la MINI John Cooper Works Clubman, nell'anno dell'anniversario debutta anche la MINI John Cooper Works Cabrio. Il principale elemento comune ai tre modelli è la tecnica di propulsione e delle sospensioni derivata dalla macchina da corsa del MINI CHALLENGE che comprende un motore da 155 kW/211 CV e una serie di componenti che assicurano che l'enorme potenza venga scaricata in modo sicuro sulla strada. Oltre ai cerchi in lega da 17 pollici ripresi dalla MINI CHALLENGE e ai grandi e robusti dischi freni su tutte e quattro le ruote, sono stati montati di serie a bordo anche il Controllo dinamico di stabilità (DSC), incluso il Controllo dinamico di trazione (DTC) e una funzione di bloccaggio del differenziale anteriore a controllo elettronico.

4. Tipico per la MINI: sempre diversa. Un esemplare unico grazie alla ricca offerta di personalizzazioni.



Guidare una MINI non significa solo spostarsi dal punto A al punto B ma rappresenta sempre anche un'espressione dello stile personale. L'ampia gamma di accessori della MINI offre molte possibilità di personalizzazione. MINI mette a disposizione dei propri clienti una libertà di scelta che nessun'altra casa automobilistica può offrire. La ricca selezione di vernici esterne, di colori per l'allestimento interno, di rivestimenti dei sedili e di modanature forma la base per una configurazione su misura.

Inoltre, sia la MINI che la MINI Clubman sono fornibili ex fabbrica con numerosi affascinanti ed eleganti optional che ne aumentano ulteriormente il comfort. Un altro complemento è costituito dal programma di accessori originali MINI che comprende numerose soluzioni tecniche sportive, come i componenti della John Cooper Works, oltre ad una serie di dettagli che incrementano il comfort a bordo, come l'interfaccia iPod, un portabagagli per il tetto in resistente profilato di alluminio o luci supplementari, soluzioni utili nella guida di tutti i giorni ed elementi che attirano l'attenzione, come le decorazioni speciali per il tetto.

Da una vettura speciale a un esemplare unico: personalizzazione ex fabbrica.

La straordinaria varietà di equipaggiamenti opzionali e di accessori originali riflette il gusto del cliente che seleziona una vettura compatta premium. Con la sua scelta di una MINI l'acquirente esprime il proprio amore per le scelte ricercate e si identifica con un concetto automobilistico che combina come nessun altro dei valori emozionali con qualità moderne. Il design caratteristico e lo stile inconfondibile della marca, il divertimento di guida insuperato, la qualità premium e una moderna ed efficientissima tecnica di propulsione formano una combinazione unica in questo segmento automobilistico. Questa posizione del tutto eccezionale si esprime ancora meglio quando le singola vettura si distingue dalle altre automobili per la propria eleganza e ricercatezza. Una tipica MINI non è dunque solo una vettura straordinaria, ma quasi sempre anche un esemplare unico.

Le ricche possibilità di personalizzazione si riflettono anche nel processo produttivo. Ogni MINI viene costruita nello stabilimento britannico di Oxford in base alle richieste specifiche del cliente. Ogni cliente è libero di configurare la sua MINI in base alle preferenze personali. Tutti i processi produttivi e logistici sono impostati in modo di assicurare questa elevata flessibilità. In conseguenza

ai numerosi optional ed alle quasi illimitate possibilità di personalizzazione, è molto improbabile che in un anno di produzione escano dallo stabilimento di Oxford due MINI identiche.

Personalizzazioni della Mini classica: produzioni speciali per clienti VIP, maggiore potenza ex fabbrica per tutti.

All'epoca della Mini classica, possibilità di personalizzazione comparabili venivano offerte ex fabbrica solo a clienti particolarmente famosi oppure con grosse possibilità finanziarie. Ovviamente, la rivoluzionaria automobile compatta stimolò fin da subito la fantasia degli amanti delle vetture che seguivano la moda. Attori, stilisti, musicisti e membri delle famiglie reali ordinavano regolarmente delle Mini prodotte su misura. Le richieste principali erano delle vernici speciali e degli optional di allestimento particolarmente nobili. Negli anni Settanta, l'attore britannico Peter Sellers ordinò diversi esemplari di stravaganti Mini prodotte secondo le sue richieste. Anche un membro della casa reale del Brunei ricevette nel 1988 una Mini preparata e ornata secondo le sue richieste in un design «flower-power».

Nell'anno di nascita della Mini classica i clienti potevano scegliere tra la Austin Seven e la Morris Mini-Minor, che si distinguevano solo per la griglia del radiatore, nei colori della carrozzeria e nei coperchi dei cerchi ruota. Già nel 1961 vennero lanciate sul mercato la Riley Elf e la Wolseley Hornet, due varianti della nuova vettura compatta leggermente modificate negli esterni e dagli equipaggiamenti particolarmente nobili. Eleganti tappetini ed una plancia in vero legno creavano un ambiente con un tocco di lusso. Poco tempo dopo seguirono altre varianti di carrozzeria: dal van al pick-up. Anche il desiderio di una maggiore potenza venne esaudito rapidamente. Questo fu soprattutto merito del produttore di vetture sportive John Cooper che intratteneva stretti contatti con il creatore della Mini, Alec Issigonis, già nella fase di sviluppo della Mini. La prima Mini Cooper con 55 CV e non 34 CV debuttò nel 1961, due anni dopo seguì la Mini Cooper S con 70 CV. Già nel 1965 venne offerto un cambio automatico, permettendo alla Mini di conquistare una posizione di punta anche a livello di comfort. In passato, questo optional era stato appannaggio delle vetture di categorie superiori.

Altamente sportiva, molto giovane oppure straordinariamente nobile: a metà degli anni Novanta i fan Mini ebbero per la prima volta la possibilità di accentuare singole caratteristiche della Mini classica attraverso edizioni configurette con particolare cura dei dettagli. Il primo modello speciale fu la Limited Edition 1000 del 1975 dal design fortemente progressivo. Seguirono altre varianti che portarono avanti il trend di personalizzazione mirata, battezzate con i nomi di famosi quartieri o di strade di Londra, come Piccadilly, Chelsea,

Knightsbridge o Park Lane. Nel 1982 la Mini Mayfair conquistò le strade come modello top di gamma dagli equipaggiamenti esclusivi. Anche dopo il rilancio della marca nel 2001 delle edizioni speciali della vettura compatta hanno sempre attirato l'attenzione del pubblico. La MINI Seven ricordava la denominazione classica della prima Mini mentre la MINI Checkmate accentuava soprattutto le caratteristiche sportive dell'agile vettura amante delle curve.

**Verniciatura, decorazione del tetto, materiali degli interni:
la massima diversità nel tipico stile MINI.**

Nell'attuale MINI, già la diversità dei modelli e la ricca gamma di offerte per gli equipaggiamenti di serie e opzionali consente di raggiungere un grado di personalizzazione che definisce dei parametri di riferimento anche nel mondo automobilistico moderno. Oltre alle differenti motorizzazioni, sono la ricca selezione di vernici della scocca, di varianti di decorazioni del tetto e della capote, dei cerchi e dei rivestimenti dei sedili, dei materiali degli interni e delle modanature a creare le premesse ideali per trasformare una MINI, una MINI Clubman e una MINI Cabrio in un esemplare unico e personale. La sola MINI offre circa 300 varianti di design degli esterni e più di 370 combinazioni per gli interni.

Nel model year 2009 la gamma di modelli della marca comprende cinque motorizzazioni differenti per la MINI e quattro per la MINI Clubman, così come due per la MINI Cabrio. A queste si aggiungono i tre modelli altamente sportivi MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman e MINI John Cooper Works Cabrio. A seconda del modello sono disponibili vernici, decorazioni del tetto e dei cerchi in lega esclusivi. Ad esempio, per la MINI Cooper vengono offerti 11 colori esterni e 8 varianti di cerchi montabili ex fabbrica. Ma questo non è tutto: bonnet stripes bianche o nere, così come calotte dei retrovisori bianche, nere o cromate, indicatori di direzione bianchi e la Chrome Line per gli esterni offrono ulteriori possibilità di personalizzazione.

L'offerta viene completata dagli accessori originali, composto da calotte dei retrovisori esterni, cornici degli indicatori di direzione, coprimozzo e maniglie delle porte nel disegno Union Jack o Checkered Flag, un tappo del serbatoio cromato, sport-stripes, bonnet-stripes e adesivi MINI per l'applicazione sulle porte. Anche la gamma di cerchi in lega disponibili per la MINI viene ulteriormente ampliata dalle proposte della gamma di accessori originali.

MINI ha attribuito sempre una particolare importanza al colore del tetto. Per la MINI Cabrio sono disponibili tre varianti di capote. Ancora più ampie sono le possibilità di personalizzazione della MINI e della MINI Clubman. Ex fabbrica si

può scegliere una verniciatura del tetto e della carrozzeria dettata dall'armonia o dal contrasto dei colori. Ad esempio, per la MINI Cooper la vernice del tetto può essere scelta in bianco o in nero. Anche la MINI Clubman può essere ordinata, secondo le preferenze personali, in un colore unico oppure con una vernice del tetto e una cornice posteriore in nero o argento. In più, ogni cliente può selezionare da una ricca gamma di decorazioni del tetto, dal design Checkered Flag, alla scritta MINI, all'Union Jack o ad altre bandiere nazionali, fino all'ottica Heliport oppure può creare il proprio motivo preferito. Grazie a un configuratore del tetto online, ciascuno può definire il proprio design in base ad elementi grafici, simboli e motivi fotografici.

Gli equipaggiamenti e il look degli interni della MINI sono adattabili allo stile personale attraverso differenti varianti dei sedili, dei rivestimenti dei sedili, delle superfici interne e delle modanature. Gli optional disponibili ex fabbrica comprendono nuovi sedili sportivi e un volante sportivo in pelle, così come sedili in stoffa/pelle oppure in pelle in diverse tinte e lavorazioni. A seconda del modello sono disponibili diversi colori per l'allestimento interno. Per conferire all'ambiente un tocco di raffinatezza, viene offerta una Colour Line in diverse tonalità, la quale viene applicata ai braccioli anteriori delle porte e nella zona posteriore, nella sezione inferiore della plancia e nei sedili. L'immagine personalizzata viene completata dalle modanature in legno nobile oppure in una elegante lavorazione metallica che si estende nella zona centrale della plancia, avvolge i pannelli laterali formando una cornice ellissoidale, le maniglie di apertura delle porte e, a seconda della variante di modello e di equipaggiamento, composta da 14 o 16 anelli decorativi.

Hightech e qualità premium: sofisticati impianti audio e di navigazione.

Unica come la gamma di colori e di materiali è anche la varietà degli optional disponibili per la MINI, la MINI Clubman e la MINI Cabrio. L'illuminazione degli interni in vari colori, inclusa nel pacchetto luci, conferisce un tocco di esclusività. Come raffinata «illuminazione a cascata» che scende dall'alto e luce indiretta della consolle centrale, dei pannelli interni delle porte, degli incavi delle maglie e dei rivestimenti laterali della zona posteriore, conferisce agli interni un'atmosfera del tutto particolare. Un tasto a bilico consente di variare il colore della luce da un caldo arancione a un blu sportivo, a seconda dell'umore del conducente.

Inoltre, per tutti i modelli MINI sono disponibili sofisticati sistemi di entertainment e di navigazione. I comandi dell'impianto audio e lo schermo a colori TFT da 6,5 pollici del sistema di navigazione, disponibile come optional, sono stati integrati nello strumento centrale tondo. Il sistema audio di serie

comprende un lettore CD. Quando la MINI Cabrio viene dotata di un sistema di navigazione, lo schermo è incastonato nello strumento centrale. Per selezionare una delle funzioni visualizzate sullo schermo, si usa il comando Joystick montato sulla consolle centrale.

Come optional è disponibile inoltre un interfaccia per l'integrazione di un Apple iPod. In questo caso, la selezione dei file musicali può avvenire attraverso i comandi dell'impianto audio. Inoltre, la comunicazione ottimale e sicura in viaggio è assicurata dalla predisposizione per il telefono cellulare e da un impianto vivavoce integrato, completi di interfaccia Bluetooth e connettore USB. Il sistema consente di utilizzare numerosi modelli di telefoni cellulari, apparecchi audio esterni e memorie con connettore USB. In più, è disponibile un interfaccia speciale per l'Apple iPhone che riunisce i comandi delle funzioni audio e del telefono.

Performance premium: accessori John Cooper Works.

Negli accessori prestazionali della John Cooper Works, adattati su misura alle caratteristiche della MINI, si riflette mezzo secolo di storia di competizioni automobilistiche. Indubbiamente, i componenti più affascinanti del programma di accessori della John Cooper Works sono il pacchetto aerodinamico e l'assetto Sport con le molle laccate in rosso della MINI John Cooper Works, così come i dischi dei freni forati e gli spoiler posteriori, disponibili per entrambe le versioni di modello. Inoltre, vengono offerte la barra duomi e le calotte dei retrovisori esterni in Carbon e le sedi degli indicatori di direzione dalla struttura sportiva a griglia. L'abitacolo può essere impreziosito da modanature, dalla leva del freno di stazionamento e dalla leva del cambio Sport con modanatura Carbon, così da creare un ambiente ancora più sportivo.

Un'offerta complementare particolarmente affascinante è costituita dalla strumentazione John Cooper Works, disponibile adesso per la MINI e la MINI Clubman. Gli strumenti supplementari nello stile cockpit di una vettura sportiva si distinguono per un tipico design MINI e si integrano alla perfezione negli interni dell'automobile. Le lancette color antracite sottolineano inoltre il carattere sportivo del cockpit. La gamma comprende tre differenti strumenti analogici; a destra e a sinistra del contagiri sono integrabili al massimo due strumenti che vengono montati nel diretto campo visivo del guidatore. L'indicatore della temperatura dell'acqua fornisce al guidatore indicazioni precise sullo stato di esercizio del motore. L'indicatore della coppia relativa informa costantemente il pilota sullo stato di carico del motore. L'unità visualizza la coppia all'albero motore in relazione al massimo valore nominale. Questo dato facilita la selezione della marcia ideale per ottimizzare le accelerazioni. Nei modelli MINI Cooper S, MINI John Cooper Works,

MINI Cooper S Clubman, MINI John Cooper Works Clubman, MINI Cooper S Cabrio e MINI John Cooper Works Cabrio il guidatore viene informato anche sull'attivazione della funzione di overboost del turbocompressore. Inoltre, per tutti i modelli MINI e MINI Clubman equipaggiati con il Controllo dinamico di stabilità (DSC), è disponibile un'indicazione dell'accelerazione trasversale che visualizza le forze centrifughe che si formano durante la guida in curva.

**Optional dedicati alla Cabrio:
dal porta bicicletta posteriore all'Always-Open-Timer.**

Anche per la nuova MINI Cabrio vengono offerti degli optional e accessori originali sviluppati appositamente ed unici nel segmento di appartenenza. La nuova MINI Cabrio è ordinabile ex fabbrica con dei dispositivi di fissaggio nel paraurti posteriore che consentono di montare un porta bicicletta offerto nell'ambito della gamma di accessori originali. Il sistema porta bicicletta in alluminio accoglie un massimo di due biciclette, pesa solo 14 chilogrammi ed è ripiegabile anche quando è carico, ad esempio quando si desidera aprire il baule posteriore.

Le funzionalità del climatizzatore automatico della MINI scoperta, disponibile a richiesta, comprende anche una modalità Cabrio che si attiva automaticamente non appena viene aperta la capote della vettura. Nella modalità Cabrio la temperatura impostata viene mantenuta costante anche sotto l'influsso del vento, della temperatura esterna e della radiazione diretta del sole.

Una novità assoluta nel segmento delle Cabrio è l'Always-Open-Timer, disponibile come optional. Lo strumento supplementare montato a sinistra vicino al contagiri registra al minuto il tempo di guida a cielo aperto. Non appena viene acceso il motore della MINI Cabrio e il softtop è completamente aperto si attiva l'Always-Open-Timer. L'Always-Open-Timer offre così un incentivo supplementare per godersi in ogni occasione il divertimento di guida della MINI a cielo aperto.



5. **Valori tradizionali e varietà moderna. Concetto e tecnica dell'automobile.**

Il futuro apparterrà alle vetture compatte a basso consumo di carburante! Questo motto ha accompagnato lo sviluppo della Mini classica ed è valido oggi come 50 anni fa. Dimensioni esterne contenute ed una generosa offerta di spazio interno, ma anche una guida sia confortevole sia sportiva e motori economici: questi erano i criteri che doveva soddisfare la nuova automobile compatta della British Motor Corporation (BMC). La crisi di Suez del 1956 che determinò un calo massiccio delle importazioni di petrolio diede l'impulso per richiedere al progettista Alec Issigonis un'automobile con queste caratteristiche. Ai nostri tempi la ricerca dell'efficienza ha un posto fisso nella coscienza pubblica. Una vettura compatta proveniente dalla Gran Bretagna fornisce nuovamente la risposta più convincente a questa sfida. Ma né il successo della Mini classica né quello della MINI attuale sono spiegabili esclusivamente in base a criteri economici. In entrambi i casi vanno considerate anche la carica emozionale che deriva dal look caratteristico e dalle affascinanti qualità di handling della vettura. Un'automobile piccola, capace di offrire un grande divertimento di guida: questa è la formula che rende così attraente questa forma di mobilità altamente efficiente.

MINI si distingue per la sua capacità di offrire modernissime motorizzazioni ed un assetto invidiabile. Ciò le permette di essere la prima automobile premium nel segmento delle vetture compatte, ma anche la quintessenza del divertimento di guida. Costanti interventi di riduzione dei consumi di carburante, sviluppati nell'ambito della strategia EfficientDynamics del BMW Group, consentono di ottenere consumi ed emissioni esemplari: la MINI Cooper D da 80 kW/110 CV con un consumo medio di carburante di 3,9 litri per 100 chilometri ed emissioni di CO₂ pari a 104 grammi per chilometro vanta consumi ed emissioni più bassi di numerosi concorrenti dotati di motori nettamente meno potenti.

La Mini classica: un concetto geniale di compattezza, sicurezza di guida e bassi consumi e costi di esercizio.

Già sulla Mini classica, il genio ingegneristico promosse alcune soluzioni originali e tecnicamente innovative. Alec Issigonis optò in favore della trazione anteriore con un motore montato trasversalmente. Questo principio, adottato come soluzione standard per le vetture compatte, era stato applicato all'epoca già da diverse case automobilistiche; nessuno però lo aveva sfruttato con coerenza per migliorare il comportamento di guida e la compattezza come il

padre della Mini. Anche lo spostamento delle ruote con cerchi da 10 pollici all'estremità della scocca promuoveva queste caratteristiche. Il passo misurava 2,03 metri. La lunghezza esterna della Mini era di 3,05 metri, la larghezza di 1,41 metri e l'altezza di 1,35 metri. Il dato più importante: l'80 percento dello spazio occupato dalla vettura compatta era a disposizione dei passeggeri e del bagagliaio.

La scocca della Mini classica pesava 140 chilogrammi. Nonostante ciò, la costruzione in lamiera presentava una rigidità torsionale esemplare per l'epoca, assicurata in direzione longitudinale da due longheroni e da un leggero tunnel centrale nel quale era integrato anche l'impianto di scarico, così come dai passaruota. In direzione trasversale erano state montate la robusta paratia tra il vano motore e l'abitacolo e una traversa sotto i sedili anteriori e la paratia del bagagliaio. Grazie a questa elevata rigidità, era possibile prevedere una scocca con montanti snelli nella zona dell'abitacolo e ampie superfici vetrate che miglioravano sia la visibilità in tutte le direzioni che la sensazione di spaziosità.

La domanda relativa al motore che doveva alimentare la nuova vettura compatta trovò ben presto una risposta. La direzione della BMC aveva previsto una versione rivisitata del motore serie A, utilizzato già nella leggendaria Mini Minor. Il quattro cilindri era dotato di un albero motore supportato su tre supporti di banco. Le valvole in testa venivano gestite da aste comandate da punteria e un albero a camme nel basamento che condividevano lo spazio con i condotti di aspirazione e di scarico. Carburatori a corpo semi-invertito erano deputati alla preparazione della miscela, mentre l'alimentazione era assicurata da una pompa del carburante elettrica.

Nelle camera di combustione della testata cilindri a flusso orizzontale erano state ricavate delle conche a forma di cuore nelle quali erano inserite le aperture delle valvole e la candela. Questa geometria offriva un'ottima turbolenza della miscela e, conseguentemente, una combustione ottimale e un esercizio regolare. Il propulsore di 948 centimetri cubi di cilindrata erogava una potenza di 37 kW che portava il prototipo della nuova vettura compatta – che pesava solo 600 chilogrammi – ad una velocità massima di 150 km/h, decisamente troppo elevata per l'autotelaio e i freni della Mini. Issigonis e il suo team ridussero dunque la cilindrata ad 848 centimetri cubi, limitando così la potenza a 34 CV a 5.500 giri/min. Il regime nominale era considerato estremamente alto, dato che all'epoca solo motori sportivi di alta classe raggiungevano permanentemente regimi così elevati.

Un'altra novità era l'inserimento del cambio a quattro rapporti sotto il motore, direttamente tra le ruote. Il motore e il cambio condividevano il circuito di

lubrificazione, così da lasciare nel cofano motore uno spazio sufficiente per il radiatore laterale, per lo sterzo e i gruppi secondari.

La nascita del go-kart-feeling.

Anche nella trasmissione di potenza si scelse di percorrere nuove strade. Dato che i giunti cardanici tendevano a piegarsi quando si eseguivano grandi movimenti di sterzo, Issigonis decise di utilizzare giunti omocinetici per la prima volta in un'automobile. Questi erano formati da un cuscinetto a sfere avvolto da tre gabbie di cui due erano collegate con l'albero di trasmissione e uno con l'albero condotto. Questa costruzione consentiva angoli di sterzo sufficienti senza generare troppe torsioni; inoltre riduceva sensibilmente l'influsso del motore sullo sterzo. Così nacquero le basi per il leggendario go-kart-feeling della Mini.

Al fine di ridurre il carico sulla leggera e compatta scocca di acciaio autoportante, gli ingegneri alloggiarono l'intera catena cinematica, lo sterzo e le sospensioni, in un telaietto ausiliare. Anche le ruote posteriori indipendenti erano fissate al telaietto ausiliare, così da assicurare alla Mini classica un'eccellente fedeltà di traiettoria. Inoltre, numerosi componenti dell'assetto proponevano numerose soluzioni tecniche geniali. Al posto di molle elicoidali, torsionali e a balestra, Issigonis equipaggiò la Mini con supporti in gomma, composti da due coni separati uno dall'altro da uno strato di gomma. Il cono superiore era avvitato al telaietto ausiliario, quello inferiore al mozzo della ruota. Dato che con l'aumentare della pressione la gomma s'indurisce, la Mini era così dotata di un'ammortizzazione progressiva. Questo sistema di ammortizzazione offriva proprietà talmente buone che furono sufficienti piccoli ammortizzatori telescopici. Al fine di ottenere reazioni precise, erano fissati all'esterno ai due bracci trasversali superiori e ai bracci longitudinali posteriori.

Maggiore comfort: molle idroelastiche e cambio automatico.

Nel 1964 Issigonis tentò di ottimizzare ulteriormente il comfort introducendo nella Mini una prima forma di regolazione del livello. A questo scopo vennero modificate le molle idroelastiche delle berline BMC, in modo da poterle montare nella piccola vettura compatta. Una caratteristica di questo sistema era il cilindro a forma di barattolo d'olio da un litro montato su ogni ruota nel quale trovavano posto sia la molla che l'ammortizzatore; il sistema di ammortizzazione si basava su un'emulsione a base d'acqua che non si ghiacciava. Nel sistema idroestatico, su ogni lato della vettura le camere idrauliche dell'ammortizzatore della ruota anteriore e della ruota posteriore erano collegate tra loro tramite un circuito a pressione. Quando la ruota anteriore passava sopra una cunetta, una parte del liquido idraulico veniva inviato alla rispettiva sospensione dell'asse posteriore e alzava leggermente la carrozzeria. Naturalmente, il sistema funzionava anche al

contrario. Questa soluzione innovativa creò le premesse per mantenere costante il livello della vettura, ma non riuscì a imporsi sul mercato e dopo sette anni venne abbandonata.

Issigonis e il suo team si ispirarono alle vetture di categorie superiori anche in altri ambiti, perseguendo spesso l'obiettivo di migliorarne le caratteristiche nella Mini. Un esempio è il cambio automatico introdotto nella lista degli optional nel 1965. La Mini classica era una delle poche vetture compatte a offrire una dotazione tipica delle vetture di categoria superiore. Inoltre, il cambio automatico – compatto quasi quanto un tradizionale cambio manuale – disponeva di quattro marce. All'epoca anche le automobili di lusso offrivano di norma solo tre marce.

Sei anni dopo il lancio erano state vendute già più di un milione di Mini. In questo periodo, oltre ai modelli originali Mini-Minor e Austin Seven erano disponibili anche un Mini Van, una Mini Pick-up e le giardiniere Morris Mini Traveller e Austin Seven Countryman. Tutti i modelli portarono avanti con coerenza il principio di sfruttamento ottimale dello spazio. La Traveller e la Countryman erano cresciute di soli 25 centimetri rispetto ai relativi modelli di base, ma grazie al loro passo allungato e alle porte posteriori a doppio battente si trasformarono in vetture da trasporto incredibilmente versatili.

Piccolo motore, grande potenziale di sviluppo.

Grazie a John Cooper, costruttore di automobili da corsa che riconobbe fin dall'inizio il potenziale offerto dalla rivoluzionaria vettura compatta, il motore della Mini da 34 CV venne notevolmente potenziato due anni dopo l'esordio. La piccola serie di un modello GT elaborata da Cooper aveva una cilindrata di 997 centimetri cubi. La corsa aumentò da 68,3 e 81,3 millimetri, mentre l'alesaggio venne ridotto da 62,9 a 62,4 millimetri. La compressione incrementò da 8,3 a 9,0; inoltre vennero montate valvole di aspirazione più grandi e un doppio carburatore. Numerose modifiche riguardavano l'ampiezza delle valvole di scarico e il basamento rinforzato per assorbire la maggiore potenza. Inoltre, Cooper modificò la rapportatura delle marce per aumentarne la velocità massima. La prima Mini Cooper erogava una potenza massima di 55 CV che determinava un incremento della velocità massima da 120 a circa 136 km/h. Oviamente, Cooper adattò anche un riduttore e montò sulle ruote anteriori grandi freni a disco Lockheed da 7 pollici.

Il quattro cilindri non aveva però ancora raggiunto i propri limiti di potenza, come dimostrò la Mini Cooper S già nel 1963. La cilindrata venne nuovamente potenziata fino a 1.071 centimetri cubi che fornivano una potenza massima di 70 CV. La maggiore potenza determinava naturalmente anche una velocità di

punta più elevata: 160 km/h. Anche i freni vennero rivisitati da John Cooper: il diametro dei dischi aumentò a 7,5 pollici, il potere frenante della Mini veniva supportato da un servofreno.

Anche la versione di serie della nuova Mini classica venne potenziata. Un incremento della cilindrata a 998 centimetri cubi determinò una crescita della coppia massima del motore da 44 a 52 Newtonmetri ed una potenza maggiorata di 4 CV a 38 CV. Questa versione del motore quattro cilindri fu prevista sin dall'inizio per la sorella della Mini classica, presentata nel 1969. L'ultimogenita dal nome Clubman, la versione giardiniera definita Estate, era 11 centimetri più lunga della Mini classica misurando esattamente 3,40 metri. La larghezza, l'altezza e il passo restarono invece invariati.

Il successore della Mini Cooper fu la Mini 1275 GT, il modello top di gamma della serie Clubman. Sotto il cofano pulsava un motore quattro cilindri di 1,3 litri con 59 CV. Il motore venne montato successivamente anche sulla Mini classica con una potenza di 63 CV. Il propulsore di un litro restò in gamma fino al 1992. Solo successivamente, soprattutto in conseguenza alle norme sempre più severe sui gas di scarico, tutti i modelli vennero equipaggiati con il motore 1,3 litri che già dall'ottobre del 1991 era dotato dell'inniezione di benzina inizialmente sulla Mini Cooper e, a partire dall'agosto del 1994, anche sulla Mini.

Un nuovo inizio con i valori tradizionali.

Sulla carta, la MINI Cooper e la MINI One, che nel 2001 segnarono il rilancio della marca, non presentavano molti elementi in comune con la Mini classica. I motivi sono ovvi. All'inizio del XXI secolo lo sviluppo di una vettura compatta avviene in condizioni completamente differenti rispetto a quelle che caratterizzavano gli anni Cinquanta. Disposizioni di sicurezza molto più severe, una richiesta di comfort nettamente più elevata e possibilità tecniche completamente nuove portano allo sviluppo di soluzioni impensabili all'epoca di Alec Issigonis e del suo team. Nonostante ciò, vi sono degli elementi di parallelismo tra la MINI e il suo predecessore che formano anche la base del concetto di rilancio e si ritrovano nel design caratteristico. Anche lo sviluppo della MINI seguiva il principio di creare una vettura compatta rivoluzionaria. Analogamente alla Mini classica, anche in questo caso vennero sfruttate le innovazioni tecniche per dotare la MINI di caratteristiche inimitabili.

La nuova interpretazione dei valori tradizionali conferì alla MINI il suo carattere inconfondibile e il suo status di automobile trasversale, apprezzata in tutto il mondo. La Mini classica aveva apportato un contributo significativo introducendo il principio della trazione anteriore con motore trasversale montato

davanti come soluzione standard per le vetture compatte. Inoltre, gli sbalzi corti della MINI, il passo lungo e la costruzione secondo il principio «stance-on-the-wheels» («presenza sulle ruote»), così come il baricentro basso assicuravano le premesse ideali per un'estrema agilità, offrendo così una nuova definizione di compattezza e di massimo divertimento di guida in un'automobile compatta.

Un salto in una nuova era tecnologica.

Nella realizzazione del concetto venne applicata la tecnica più moderna. Come successori dei motori della serie A della Mini classica vennero scelti propulsori quattro cilindri di 1,6 litri di cilindrata, 16 valvole e testata in alluminio. Nel 1959 ci si accontentava di 34 CV, la MINI One erogava 66 kW/90 CV e la MINI Cooper 85 kW/115 CV. Mentre nella Mini classica i giunti omocinetici definirono nuovi benchmark in termini di assetto, nella MINI One il nuovo parametro di riferimento fu la geometria McPherson delle sospensioni anteriori con braccetti di lunghezza identica e l'asse posteriore multilink, un'altra soluzione unica nel segmento di appartenenza. Il salto in una nuova era tecnologica si manifestava anche nei freni a disco su tutte e quattro le ruote, nel sistema ABS antibloccaggio dei freni con Cornering Brake Control CBC di serie e ripartitore elettronico di frenata EBD. Come optional venivano offerti per la MINI il controllo di trazione ASC+T e il sistema di controllo della stabilità DSC.

La MINI si conquistò la posizione al vertice del segmento di appartenenza anche in tema di sicurezza passiva. Grazie ad un abitacolo estremamente solido, agli airbag frontali e laterali e agli airbag laterali per la testa, disponibili come optional, la protezione degli occupanti raggiunse un livello eccellente. Inoltre, l'indicatore della pressione degli pneumatici di serie rappresentava una novità inedita nel segmento delle vetture compatte.

In alternativa al cambio manuale a cinque rapporti per la MINI era disponibile un cambio a variazione continua CVT con funzione Steptronic. Grazie a una cinghia di trasmissione in acciaio, la potenza del motore veniva trasmessa alle ruote anteriori attraverso due pulegge con rapporti di demoltiplicazione continuamente variabili. Una centralina comune per il motore e il cambio assicurava il rapporto ideale, sia nella modalità automatica sia Steptronic. Come optional erano anche disponibili le palette del cambio Steptronic al volante che consentivano di cambiare le marce manualmente senza staccare le mani dal volante.

Già a gennaio del 2002 MINI attivò il terzo livello di divertimento di guida. In tempi più brevi della Mini classica e con maggiore intensità del modello precedente da 70 CV, la variante più potente della gamma motori fornì un affascinante incremento di potenza. La MINI Cooper S veniva alimentata da un

motore quattro cilindri da 120 kW/163 CV con compressore volumetrico e disponeva inoltre di serie di un assetto sportivo e di un cambio manuale a sei rapporti. La vettura accelerava da 0 a 100 km/h in solo 7,4 secondi e raggiungeva una velocità di punta di 218 km/h.

In più, l'anno successivo seguì il lancio della prima MINI alimentata da un motore diesel. La MINI One D realizzò il concetto di una quattro posti a basso consumo di carburante, lo stesso che aveva promosso lo sviluppo della Mini classica. Il motore di alluminio quattro cilindri di 1,4 litri di cilindrata con iniezione diretta Common-Rail e turbocompressore dei gas di scarico erogava una potenza di 55 kW/75 CV. Nel ciclo di prova UE venne misurato un consumo medio di carburante di 4,8 litri per 100 chilometri.

La seconda generazione MINI: maggiore efficienza e più divertimento di guida.

Con la seconda generazione MINI, introdotta a novembre del 2006, vennero ulteriormente accentuate tutte le qualità moderne della prima automobile compatta premium del mondo. La MINI attuale combina il carattere tipico della marca e il design inconfondibile con un divertimento di guida ulteriormente incrementato, una sicurezza ottimizzata con coerenza e un'eccellente qualità di lavorazione. La MINI Cooper si è assicurata il massimo punteggio di cinque stelle nella prova di crash Euro NCAP. La protezione esemplare degli occupanti si basa su una struttura della carrozzeria nuovamente ottimizzata e sull'equipaggiamento di serie con sei airbag, cinture di sicurezza a tre punti per tutti i posti, attacchi ISOFIX per i seggiolini dei bambini nel divanetto posteriore e un'elettronica di sicurezza centrale per controllare i sistemi di ritenuta in caso di necessità.

Una delle caratteristiche principali della MINI è la sua elevata affidabilità, confermata ripetutamente dai primi posti ottenuti nelle statistiche di panne dell'Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC). L'alta qualità del prodotto, le eccellenti qualità di handling sportivo e l'appeal della marca formano insieme la base per l'irresistibile fascino della MINI che si riflette sia nel costante successo di mercato in tutto il mondo sia in un notevole valore dell'usato. Nella sua categoria, l'attuale MINI non rappresenta soltanto il simbolo del divertimento di guida e di stile personale, ma anche un ottimo investimento.

Di serie: tecnologie innovative di riduzione dei consumi e delle emissioni.

Il lancio della MINI attuale ha comportato un cambio generazionale sotto il cofano motore. I propulsori sviluppati completamente ex novo hanno contribuito in modo decisivo a migliorare nettamente sia le prestazioni di guida

sia i consumi di carburante e le emissioni di tutte le varianti di modelli MINI. In più, una serie di interventi di abbattimento dei consumi di carburante e delle emissioni sviluppati nell'ambito della strategia di sviluppo EfficientDynamics del BMW Group ne ha incrementato l'efficienza. In ogni modello sono integrati di serie ad esempio il recupero dell'energia in frenata, la funzione Auto Start/Stop, l'indicatore del punto ottimale di cambiata, il servosterzo elettromeccanico, la pompa dell'olio a comando variabile e la pompa dell'acqua disattivabile. Tutte le varianti della MINI sono equipaggiate di serie con un cambio manuale a sei rapporti. A richiesta è fornibile anche un cambio automatico a sei rapporti che consente di cambiare anche manualmente con i bilancieri posti al volante.

La MINI Cooper S, spinta da un motore 1,6 litri quattro cilindri a benzina con turbocompressore Twin-Sscroll e iniezione diretta di benzina, offre il massimo livello di efficienza. La potenza di 128 kW/175 CV e la coppia massima di 240 Newtonmetri, potenziabile temporaneamente a 260 Newtonmetri tramite overboost, consentono di raggiungere straordinarie prestazioni sportive. La straordinaria efficienza dell'aumento di potenza avviene attraverso un turbocompressore Twin-Sscroll. Nel collettore di scarico e nel turbocompressore i condotti di due cilindri sono separati. Questa configurazione promuove la rapidità di risposta del turbocompressore e consente una formazione di potenza particolarmente veloce. La MINI Cooper S accelera da 0 a 100 km/h in 7,1 secondi e raggiunge la velocità massima di 225 km/h. Il quattro cilindri turbo viene alimentato con l'iniezione diretta di benzina in base al principio Common-Rail. Il «flauto comune» a tutti i cilindri realizzato in acciaio viene riempito da una pompa ad alta pressione montata all'estremità posteriore dell'albero a camme lato aspirazione. Gli iniettori, inseriti lateralmente nella testata cilindri, spruzzano il carburante in frazioni di secondo e con la massima precisione direttamente nella camera di scoppio. La MINI Cooper S combina così la propria indole sportiva con un consumo medio di carburante di 6,2 litri per 100 chilometri nel ciclo di prova UE e un valore di CO₂ di soli 149 grammi per chilometro.

Anche il motore aspirato di 1,6 litri della MINI Cooper costituisce un nuovo sviluppo. Raggiunge la propria potenza massima di 88 kW/120 CV a 6.000 giri/min e mette a disposizione una coppia massima di 160 Newtonmetri già ad un regime di 4.250 giri/min. Tra gli innovativi dettagli tecnici del quattro cilindri vanno annoverati la distribuzione variabile basata sull'esclusiva tecnologia VALVETRONIC del BMW Group. Questo sistema di comando delle valvole adatta in frazioni di secondo la corsa e la durata di apertura delle valvole di aspirazione alla richiesta di potenza. Inoltre, la fasatura lato aspirazione e scarico avviene in base al regime. L'alzata valvole variabile e il comando dell'albero a camme in funzione del regime determinano insieme un'ottimizzazione dell'erogazione della coppia e della potenza, del rendimento e

delle emissioni del motore. Per accelerare da 0 a 100 km/h la MINI Cooper impiega 9,1 secondi e raggiunge la velocità massima di 203 km/h. Con un consumo medio di carburante nel ciclo di prova UE di 5,4 litri per 100 chilometri ed emissioni di CO₂ pari a 129 grammi per chilometro la MINI Cooper definisce nuovi punti di riferimento nel divertimento di guida efficiente.

Il motore quattro cilindri di 1,4 litri della MINI One è derivato dal motore aspirato della MINI Cooper e dispone anch'esso di distribuzione variabile. L'innovativa costruzione in alluminio trasforma anche la variante più piccola del motore in un potente peso piuma. Con una potenza di 70 kW/95 CV e una coppia massima di 140 Newtonmetri, il quattro cilindri garantisce prestazioni di guida sportive e valori esemplari di consumo ed emissioni. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in soli 10,9 secondi. La progressione termina alla velocità di punta di 185 km/h. Il consumo medio di carburante misurato nel ciclo di prova UE è di 5,3 litri per 100 chilometri, le emissioni di CO₂ pari a 128 grammi per chilometro.

Un'altra variante del motore 1,4 litri permette alla MINI One 55 kW di risultare l'automobile più sportiva e contemporaneamente la più economica della sua categoria. Il propulsore della nuova variante di base eroga una potenza di 55 kW/75 CV e una coppia massima di 120 Newtonmetri. La MINI One 55 kW accelera da 0 a 100 km/h in 13,2 secondi, la velocità massima è di 175 km/h. Il consumo medio di carburante è di 5,3 litri per 100 chilometri nel ciclo di prova UE e le emissioni medie di CO₂ si attestano sui 128 grammi per chilometro.

La modernissima tecnica diesel assicura anche alla MINI Cooper D una posizione speciale nel segmento di appartenenza. Il suo propulsore 1,6 litri quattro cilindri ad iniezione diretta Common-Rail e turbocompressore a geometria variabile provvede all'ottimale erogazione di potenza a tutti i regimi. Grazie alla costruzione in alluminio, il motore a gasolio è particolarmente leggero; la potenza ammonta a 80 kW/110 CV, la coppia massima di 240 Newtonmetri è disponibile tra i 1.750 e i 2.000 giri/min. Analogamente alla MINI Cooper S, la coppia massima può salire temporaneamente a 260 Newtonmetri attraverso la funzione overboost. Per l'accelerazione da 0 a 100 km/h la MINI Cooper D impiega soltanto 9,9 secondi, la velocità massima è 195 km/h. Ancora più impressionanti sono i consumi e le emissioni della nuova MINI Cooper D. Il consumo medio di carburante misurato nel ciclo di prova UE è di 3,9 litri per 100 chilometri definendo così nuovi parametri di riferimento, analogamente alle emissioni di CO₂ di soli 104 grammi per chilometro. Finora, nessuna MINI aveva offerto consumi ed emissioni così modesti. Inoltre,

nessun'altra vettura assicura un divertimento di guida comparabile con consumi ed emissioni simili.

La John Cooper Works trasferisce sulla strada le performance da competizione.

Tre modelli particolarmente potenti sono offerti con il marchio John Cooper Works. Già negli anni Sessanta il costruttore di vetture sportive John Cooper ottenne successi commerciali ed agonistici con alcune Mini classiche dalla potenza maggiorata. Dunque, nessun nome è più legato alla tradizione sportiva della marca. I modelli MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman e MINI John Cooper Works Cabrio rappresentano i valori di divertimento di guida, qualità premium e personalizzazione in una forma particolarmente concentrata. Il loro sviluppo si è basato sulla macchina da corsa MINI CHALLENGE. Questo vale sia per il motore che per numerosi altri componenti.

Il pacchetto di potenza che pulsa sotto il cofano motore dei tre modelli altamente sportivi si basa sul motore quattro cilindri della MINI Cooper S, è stato ampliamente rivisitato per la vettura da corsa del MINI CHALLENGE e viene montato adesso nei tre modelli di serie con una potenza di 155 kW/211 CV. Il propulsore si distingue per una serie di soluzioni che aumentano la potenza, tengono conto delle risultanti maggiori temperature nella camera di combustione e assicurano così la massima affidabilità. L'aumento di potenza è dovuto essenzialmente all'ottimizzazione dell'aspirazione e dello scarico e ad un adattamento del turbocompressore del tipo Twin-Scroll. Il compressore è dotato di una turbina di un materiale particolarmente resistente. Inoltre, la pressione massima di sovralimentazione è stata maggiorata da 0,9 a 1,3 bar. Già a 1.850 giri/min. è disponibile la coppia massima di 260 Newtonmetri. In fase di accelerazione tra i 1.950 giri/min. e i 5.500 giri/min. la coppia viene elevata temporaneamente a 280 Newtonmetri.

La MINI John Cooper Works accelera da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi, la MINI John Cooper Works Clubman in 6,8 secondi. Entrambe raggiungono una velocità massima di 238 km/h. La MINI John Cooper Works Cabrio accelera da 0 a 100 km/h in 6,9 secondi e raggiunge la velocità massima di 235 km/h. Considerate le rispettive prestazioni, i tre modelli si distinguono per consumi di carburante particolarmente bassi. L'elemento decisivo è il sistema di alimentazione. Per percorrere 100 chilometri la MINI John Cooper Works si accontenta di 6,9 litri di benzina, la MINI John Cooper Works Clubman di 7,0 litri e la MINI John Cooper Works Cabrio di 7,1 litri. I valori di CO₂ sono, rispettivamente, di 165, 167 e 169 grammi per chilometro.

Un cambio manuale appositamente tarato alle caratteristiche del potente propulsore facilita le cambiate veloci nella guida dinamica in curva. L'equipaggiamento di serie comprende cerchi in lega da 17 pollici derivati dalla vettura da corsa MINI CHALLENGE, grandi e potenti freni a disco su tutte e quattro le ruote, Controllo dinamico di stabilità (DSC), incluso il Controllo dinamico della trazione (DTC). Inoltre, nella modalità DSC-Off la funzione di bloccaggio elettronico del differenziale dell'asse anteriore (Electronic Differential Lock Control) assicura una trazione ottimale nella guida dinamica in curva.

6. Dall'originale all'originale. MINI design e Concept cars.



Innovativo, inconfondibile, moderno: una fonte d'ispirazione inesauribile. Analogamente alla Mini classica anche la MINI si presenta con un design che fornisce soluzioni completamente nuove alle sfide della nostra epoca. Nel 1959 con la Mini classica il costruttore Alec Issigonis e il suo team erano riusciti a coniare una nuova definizione di auto compatta. Nello sviluppo della MINI è stata elaborata un'interpretazione nuova del concetto di massimizzazione degli spazi interni e di minimizzazione dell'ingombro esterno. Dopo quasi quattro decenni sono nati così due caratteri automobilistici che presentano le loro qualità al pubblico attraverso uno stile inconfondibile. Oggi come allora, emozionanti caratteristiche di guida ed un design irresistibile formano un tutt'uno divenuto simbolo della marca stessa.

La base del design della Mini classica era una visione che persegua obiettivi molto precisi. Il nuovo modello doveva essere più piccolo di tutte le automobili finora costruite dalla British Motor Corporation, ma offrire contemporaneamente spazio per quattro occupanti e il loro bagaglio. Per questo motivo, Issigonis mise la compattezza al centro del processo di sviluppo. Contemporaneamente, voleva trovare una risposta innovativa alle vetture compatte che venivano offerte sul mercato europeo. Uno dei suoi principi era il seguente: un buon designer non deve mai e poi mai copiare la concorrenza.

Una visione chiara e il concetto giusto: la base della Mini classica.

Per dedicare molto spazio agli occupanti su una superficie possibilmente limitata, nella Mini classica si rese anche necessaria una specifica tecnica di montaggio più compatto. Con un motore installato davanti e la trazione anteriore si era già trovato il concetto ideale. Ma Issigonis non era ancora soddisfatto. È vero che sotto il cofano motore corto vi era spazio per un motore a quattro cilindri, ma solo perché Issigonis aveva montato il motore trasversalmente e aveva inserito il cambio sotto il propulsore. In questo modo soddisfò in modo completamente innovativo il principio «form follows function» (la forma segue la funzione), valido ancora oggi per il design della MINI.

Issigonis non documentò tutte queste idee in lunghi trattati, ma attraverso numerosi schizzi. Già ai tempi dell'università aveva compensato la sua mancanza di ambizione in ambito matematico attraverso eccellenti disegni. Questi schizzi divennero il biglietto da visita del geniale costruttore di

automobili. Con poche linee era in grado di abbozzare interi progetti futuristici, di illustrare complessi problemi tecnici e di convincere i propri interlocutori meglio di qualsiasi oratore. La sua euforia era contagiosa e si esprimeva anche nel fatto che frequentemente disegnava su tovaglioli di carta o menu, perché il suo blocco appunti era già pieno. Una delle leggende della Mini classica è la storia di uno schizzo di design abbozzato sul tovagliolo di carta del ristorante di un albergo che servì successivamente come base per la prima bozza al tecnigrafo nell'ufficio di progettazione di Issigonis.

Nel corso del 1958 sia gli esterni che gli interni della Mini assunsero la loro forma definitiva. Un dettaglio che saltava immediatamente all'occhio, e che sarebbe diventato una caratteristica della Mini, erano le cerniere esterne. Il motivo era di natura economica: le saldature esterne avevano costi di produzione inferiori. Un secondo elemento visivo della produzione orientata alla riduzione dei costi erano le cerniere esterne delle porte. Quando il bagagliaio di 195 litri di capacità non era sufficiente, era possibile lasciare semplicemente aperto il portellone del bagagliaio; dato che era incernierato in basso, poteva supportare oggetti ingombranti e fissarli in modo abbastanza sicuro. E questo non era un segreto, anzi questa versatile capacità di carico veniva pubblicizzata anche in dépliant a colori su carta patinata. Ovviamente, anche gli interni seguivano questa filosofia minimalista: per aprire la porta era previsto un semplice sistema a cavo, davanti al guidatore e al passeggero la plancia era stata realizzata come una piccola mensola. Al centro era stato montata la strumentazione con tachimetro e indicatore del livello del carburante, sotto vi erano due pulsanti per i tergilavavetri e le luci.

Nonostante le numerose modifiche dei dettagli, la forma di base della Mini classica rimase invariata per 41 anni. La rivoluzionaria vettura compatta si trasformò in un classico della storia automobilistica, una vettura sempre moderna, eletta nel 1995 dai lettori della rivista britannica Autocar «L'automobile del secolo». Analogamente al comportamento di guida, anche nell'immagine della Mini classica si rifletteva sempre il suo carattere che rappresentò l'ispirazione per il design della MINI moderna.

Nasce la MINI: completamente nuova ma dalle inconfondibili radici.

Già a metà degli anni Novanta, poco tempo dopo l'acquisizione del Rover Group da parte di BMW, maturarono i piani per una nuova edizione di questa eccezionale vettura compatta. Al Salone internazionale dell'automobile di Francoforte (IAA) del 1997 venne presentato uno studio della MINI Cooper. Già allora si capiva che non sarebbe nata una copia della vettura classica, ma la reinterpretazione moderna di un concetto automobilistico ricco di tradizione. Il

prototipo combinava i valori della Mini classica con i criteri che un'automobile moderna doveva soddisfare alle soglie del XXI Secolo.

Già all'inizio dell'anno era stato presentato, in occasione del Rally di Monte Carlo, uno spettacolare prototipo di un'automobile sportiva. 30 anni dopo l'ultima vittoria della Mini classica al Rally di Monte Carlo lo studio ACV 30 (Anniversary Concept Vehicle) di una vettura due posti, con guida a destra e motore centrale attirò l'attenzione del pubblico, e non solo per le proporzioni fortemente atletiche. Infatti, si riconosceva chiaramente come gli stilemi della Mini classica, ad esempio la calandra del radiatore esagonale e i grandi proiettori tondi, potevano essere introdotti in un concetto automobilistico moderno.

Come si presenterebbe la vettura compatta ideale se i principi del costruttore Issigonis degli anni Cinquanta venissero applicati tenendo conto delle possibilità tecniche e delle richieste dei clienti del XXI Secolo? Elaborare una risposta a questa domanda fu riconosciuto immediatamente come un compito affascinante, anche perché in circa quattro decenni né il concetto di propulsione della Mini classica né la sua immagine avevano perso il loro fascino. Il progetto MINI, inizialmente sotto la guida di Frank Stephenson e successivamente sotto il capo del design MINI Gert Volker Hildebrand, dedicò la massima attenzione a trasferire nell'era automobilistica moderna non solo i dettagli stilistici, ma anche l'idea di base sviluppata nei primi anni della Mini classica. Anche la MINI doveva essere unica, offrire spazio sufficiente per quattro persone ed il loro bagaglio, mettere a disposizione un concetto di propulsione possibilmente economico e affascinare con caratteristiche di guida che non nessun altro modello del segmento di appartenenza era in grado di offrire. Inoltre, i progettisti considerarono nel loro lavoro le moderne esigenze di comfort ed i più elevati standard di sicurezza. Nacque così una nuova e rivoluzionaria vettura compatta, orientata alle esigenze dei tempi moderni, sviluppata e prodotta in base ai criteri di qualità di una marca premium.

Stilemi e icone di design.

La convergenza tra gli obiettivi degli ingegneri e i valori fondamentali del concetto si riflette anche nel design che visualizza in modo autentico le affinità tra il carattere della Mini classica e quello della MINI, basandosi su un linguaggio formale contraddistinto dal gioco di linee e accoppiamenti estetici, così come da cerchi ed elissi. Nonostante l'aumento della lunghezza esterna a 3,63 metri, sono state conservate le proporzioni, inclusi gli sbalzi anteriori e posteriori mantenuti corti, espressione estetica dell'agile maneggevolezza della vettura. Anche la classica forma dell'automobile in un corpo vettura a due volumi, la grafica dei cristalli realizzata come nastro avvolgente senza soluzione

di continuità e un tetto apparentemente sospeso nel vuoto è stata ripresa in una forma moderna. La linea di cintura scende dai gruppi ottici anteriori, attraverso una muscolosa sezione di spalla, fino al montante C dove è più vicina al tetto. Nasce così una grafica dei cristalli laterali che sembra aprirsi verso il modulo anteriore e accentua la voglia di scattare in avanti e l'indole sportiva della vettura.

Inoltre, sono stati reinterpretati alcuni dettagli tipici della marca che avevano reso inconfondibile anche la Mini classica. La versione moderna della calandra del radiatore esagonale e i proiettori tondi che non incorniciano più i parafanghi ma sono integrati nel cofano motore, caratterizzano il volto tipico della MINI. Gli alloggiamenti degli indicatori di direzione – che nella MINI distinguono esteticamente le diverse motorizzazioni – sono divenuti icone di design. Inoltre, questi elementi attirano l'attenzione sul bordo del cofano motore della MINI che presenta lo stesso andamento obliquo delle fiancate della Mini classica. Anche le luci posteriori montate verticalmente assumono nuovamente il ruolo di stilema. Nella MINI sono avvolte da una cornice cromata. Questa è una reminescenza della Mini classica che restò sempre fedele alle cromature, opponendosi all'utilizzo eccessivo della plastica nel design automobilistico degli anni Settanta e Ottanta. Il design dei cerchi, caratterizzato da forme molto concave che trasmettono una forte impressione di tridimensionalità e di robustezza, riprende elementi dello stile della Mini classica, anche se le ruote di oggi sono più grandi, più larghe e dotate di pneumatici runflat.

Uno stile inconfondibile caratterizza anche gli interni della MINI. Con lo strumento centrale definito Center Speedo è stato ripreso un particolare tipico della Mini classica e trasformato in un elemento di design assolutamente unico. Fino al 1968 anche il tachimetro della Mini classica veniva realizzato come strumento centrale. Il suo look fu anche la fonte d'ispirazione per la forma e l'alloggiamento degli elementi di controllo e di comando della MINI. Ulteriori accenti esclusivi di design sono le bocchette dell'aria e gli elementi centrali a forma ellissoidale dei pannelli interni delle porte nei quali si riflettono i «circular elements» tipici della MINI e integrati anche nel linguaggio formale degli esterni.

Mai come nella seconda generazione, introdotta nell'autunno del 2006, sono stati esaltati gli stilemi del design MINI. Seguendo sempre la filosofia «dall'originale all'originale», sono state rivisitate con scrupolo e precisione sia le forme fondamentali che i dettagli inconfondibili delle MINI, rispettando sempre uno sviluppo evolutivo. Il corpo vettura che poggia con robustezza sulle ruote sottolinea ancor di più il carattere sportivo della MINI. Lo strumento centrale di dimensioni maggiori, che offre adesso anche lo spazio per uno schermo, dona agli interni alcuni tocchi stilistici unici e inconfondibili.

Grazie all'armonia del concetto, anche la MINI desta immediatamente simpatia, analogamente alla Mini classica. I codici dell'«Human body archetype» integrati elegantemente nel linguaggio formale rivestono un ruolo importante. Con le sue proporzioni e la sua mimica gentile la MINI desta un istinto di protezione. Le spalle larghe trasmettono sicurezza, mentre la sagoma della carrozzeria presenta linee morbide e fluide.

Nuove possibilità: la MINI Concept.

La filosofia di design MINI assicura lo sviluppo costante delle caratteristiche della marca salvaguardandone il carattere. Su questa base viene realizzato anche il trasferimento del tipico linguaggio stilistico della MINI a concetti automobilistici innovativi e, conseguentemente, all'ampliamento della famiglia di modelli MINI. L'idea di inserire la MINI in un contesto nuovo venne attuata per la prima volta nel 2005 in un'affascinante Concept car. La MINI Concept esordì in anteprima mondiale al Salone internazionale dell'automobile di Francoforte (IAA). Con questo studio MINI preparò la strada per una nuova categoria automobilistica, interpretando in una forma moderna il classico concetto di Shooting-Brake. La MINI Concept riprendeva idee tradizionali di design che erano state messe a punto negli anni Sessanta con i modelli Morris Mini-Traveller e Austin Mini Countryman, li trasferì all'era moderna, illustrando così nuove possibilità di design della carrozzeria e di funzionalità della MINI.

Con il motto «travel the world» venne presentata la MINI Concept in quattro varianti che sottolineavano ognuna una diversa sfaccettatura della marca MINI, creando sempre un riferimento con il luogo della presentazione. A Francoforte il tema centrale era l'eleganza, al Tokyo Motor Show 2005 venne sottolineata l'origine britannica. Al North American International Auto Show 2006 di Detroit venne illustrata la versatilità in base all'esempio degli sport invernali; al Salone internazionale dell'automobile di Ginevra 2006 la MINI Concept ricordava i leggendari successi sportivi della marca. In tutte le sue versioni lo studio affascinò soprattutto per l'innovativo concetto delle porte che rivoluzionava l'utilizzo degli interni della vettura. Al posteriore i designer avevano realizzato un concetto di Splitdoor basato sulla configurazione tradizionale delle porte della Morris Mini-Traveller classica e della Austin Mini Countryman. La porta posteriore a due battenti con le ante incernierate alle estremità e apribili verso l'esterno offriva un accesso particolarmente spazioso al bagagliaio della MINI Concept, un principio che poco tempo dopo venne applicato per la prima volta anche in un modello di serie MINI.

La famiglia di modelli MINI cresce: la MINI Clubman.

Al Salone internazionale dell'automobile (IAA) di Francoforte debuttò in anteprima mondiale la MINI Clubman che da allora arricchisce la famiglia di

modelli della marca. Nel confronto diretto con la MINI, la MINI Clubman offre una carrozzeria allungata di 24 centimetri e un passo cresciuto di 8 centimetri, interamente dedicati allo spazio per le gambe dei passeggeri posteriori. Nella MINI Clubman, la porta del guidatore e del passeggero non sono state completate solo dalla Splitdoor posteriore, ma anche da un accesso supplementare sul lato destro della carrozzeria. Grazie a questa porta supplementare, definita Clubdoor che si apre contro il senso di marcia, la MINI Clubman offre ai passeggeri un confortevole accesso al divanetto posteriore.

Il profilo della MINI Clubman è caratterizzato da una dinamica forma a cuneo, risultante dalla linea di spalla leggermente ascendente verso la coda e la linea orizzontale del tetto. La vettura è identica alla MINI fino al montante A.

L'indipendenza stilistica della MINI Clubman si manifesta nel passo allungato e nella linea del tetto cresciuta che forma una linea retta fino al portellone posteriore. Un'altra particolarità sono le linee del tetto leggermente rialzate, definite Dune Line, che si estendono lungo l'intera lunghezza del tetto, dal montante A al montante C. La Dune Line conferisce al tetto una forma ad onda ricca di tensione, elevando la fiancata della vettura di circa due centimetri. Nella vista laterale, le proporzioni della MINI Clubman si presentano particolarmente armoniose.

Come già nella Mini classica, anche per la MINI la vernice del tetto è ordinabile in una tinta contrastante. Questo stilema diviene particolarmente importante nella MINI Clubman. In aggiunta al tetto, anche il montante C viene verniciato nel colore contrastante desiderato, così da accettuare la Splitdoor posteriore. La vettura ottiene così una conclusione particolarmente compatta e un'immagine distintiva nel traffico.

MINI Cabrio: aperta con coerenza, una tipica MINI.

Anche il modello aperto della marca che si presenta quest'anno al mercato globale nella seconda generazione è una vera MINI, con un carattere indipendente. Nell'ultimo decennio della sua straordinaria carriera, la Mini classica era stata completata da un modello Cabrio. I designer della nuova generazione MINI hanno esaudito questo desiderio dei fan della guida all'aria aperta in tempi molto più brevi. Al Salone dell'automobile di Ginevra del 2004 venne presentata la prima MINI Cabrio, tre anni dopo la MINI chiusa con la quale condivide i principali stilemi di design. Oltre alla capote di tessuto, che combinava le tipiche proporzioni di una MINI con un profilo autonomo quando è chiusa, la quattro posti presentava una serie di particolarità esclusive di una Cabrio. La linea di cintura ascendente veniva accentuata da un listello cromato che avvolgeva la vettura senza soluzione di continuità; caratteristici erano il

parabrezza montato verticalmente ed il roll-bar cromato. Al posteriore si ritrovavano il portellone del bagagliaio apribile verso il basso e le cerniere esterne, dettagli ripresi dal design della Mini classica.

Nella sua prima estate, la nuova edizione della MINI Cabrio parteciperà ai festeggiamenti del 50° anniversario della marca. La sezione frontale della quattro posti aperta è nuovamente identica al volto della MINI attuale; anche il maggiore accento sul carattere sportivo è una caratteristica che condivide con il modello chiuso. La nuova MINI Cabrio si presenta più matura, più preziosa e più sportiva. La visibilità è migliorata in tutte le direzioni grazie alle superfici dei cristalli più ampie; l'innovativo roll-bar monolitico fuoriesce solo in caso di necessità, così da sottolineare le tipiche proporzioni da roadster della nuova MINI. Analogamente alle fiancate anche la coda della nuova MINI Cabrio si presenta più muscolosa. Al fine di promuovere un'immagine uniforme, il portellone del bagagliaio ad apertura verso il basso viene sostenuto adesso da due cerniere interne.

L'inizio della quarta dimensione: la MINI Crossover Concept.

La MINI, la MINI Clubman e la MINI Cabrio non hanno assolutamente esaurito il potenziale della marca. L'entrata in nuovi segmenti automobilistici continua ad essere un'opzione alquanto interessante per i designer. Un esempio affascinante della ricchezza di idee del reparto di design MINI è il prototipo MINI Crossover Concept, esposto per la prima volta al Mondial de l'Automobile 2008 di Parigi.

La MINI Crossover Concept è un tipico rappresentante della filosofia di design MINI e, al contempo, una nuova variante di modello senza origini storiche che guida la marca in una dimensione completamente nuova. Come prima vettura del brand più lunga di quattro metri, equipaggiata con quattro ruote motrici, quattro porte e quattro sedili separati, la MINI Crossover Concept offre una spaziosità, una libertà di movimento nella zona posteriore ed una capacità di trasporto inedite per una MINI. Il concetto viene completato dalla versatilità degli interni che soddisfa tutte le necessità e preferenze individuali. La MINI Crossover Concept è una quattro porte straordinaria. La configurazione tradizionale delle porte è limitata al lato del passeggero. Oltre alla configurazione classica della porta del guidatore, sul lato del guidatore la MINI Crossover Concept è dotata di una porta sollevabile e scorrevole per l'accesso alla zona posteriore e il caricamento laterale della vettura.

Inoltre, la porta posteriore ad apertura laterale completata da un vetro apribile senza cornice contribuisce ad esaltare la versatilità della vettura. Il vano di carico della MINI Crossover Concept è ampliabile abbattendo i sedili posteriori

separatamente che scompaiono nel pavimento grazie a una cinematica a parallelogramma. Un altro elemento innovativo del design della carrozzeria è la capote apribile che copre quasi l'intera lunghezza del tetto ed è apribile sia davanti che dietro. L'aria fresca e i raggi del sole penetrano nella vettura secondo le preferenze degli occupanti.

Nei quattro sedili individuali regolabili longitudinalmente, il guidatore e i passeggeri si godono un'ampia offerta di spazio. Un binario di fissaggio multifunzionale ad utilizzo universale, montato tra i sedili nella consolle centrale della MINI Crossover Concept, che si estende dalla plancia fino al bagagliaio, il cosiddetto MINI Center Rail, mette a disposizione originali soluzioni portaoggetti e crea anche uno stretto legame tra i sedili anteriori e quelli posteriori. Questa unione tra le varie zone degli interni viene sottolineata anche dal disegno dei pannelli interni delle porte che si estende con armonia attraverso le due file di sedili. Un'altra chicca tecnologica degli interni è costituita dall'innovativo strumento centrale realizzato in tre dimensioni, il MINI Center Globe. La prima unità combinata di comando e di visualizzazione sferica del mondo montata in un'automobile definisce nuovi punti di riferimento nel controllo integrato delle funzioni di entertainment, comunicazione, navigazione e guida.

La MINI Crossover Concept arricchisce il caratteristico MINI-feeling di una nuova dimensione, combinando lo stile individuale della marca con spaziosità e capacità di trasporto inedite per una MINI e con una versatilità degli interni che soddisfa le varie necessità della vita giornaliera e del tempo libero attraverso soluzioni innovative. Lo studio simboleggia più che mai il principio MINI di un'automobile trasversale adatta alle più differenti esigenze di mobilità dell'era moderna.

7. Il rivoluzionario con il blocco da disegno. **Sir Alec Issigonis, il padre della Mini classica.**



Aveva ottenuto qualche vittoria su auto sportive costruite da sé ed era stato incaricato di sviluppare grandi berline. Ma Alec Issigonis non fece mai un segreto del suo progetto preferito, la costruzione di una vettura compatta semplice, estremamente funzionale e alla portata di tutti. Quando il vice direttore tecnico dello stabilimento Austin di Longbridge venne incaricato dal presidente della British Motor Corporation (BMC), Leonard Lord, di mettere a punto un'automobile completamente nuova, Issigonis era più che felice. La nuova vettura doveva distinguersi per dimensioni inferiori a tutti i modelli finora costruiti e offrire spazio per quattro occupanti e relativo bagaglio. La propulsione doveva essere assicurata da un quattro cilindri da selezionare nella gamma motori dell'azienda; le caratteristiche di guida e l'economia di esercizio della nuova vettura compatta avrebbero dovuto definire nuovi parametri di riferimento. In base a questo capitolato il compito consisteva nell'elaborare un progetto assolutamente rivoluzionario, l'incarico perfetto per Issigonis e il suo team.

All'epoca Issigonis aveva 51 anni, era un rinomato ingegnere con una insolita carriera alle spalle e metodi di lavoro non convenzionali. I contemporanei lo descrivevano come una persona scrupoloso e preciso nel lavoro e un tecnico appassionato. Issigonis non disegnava necessariamente al tecnigrafo dell'ufficio, preferendo spesso i tovaglioli di carta mentre pranzava con i suoi collaboratori oppure su un blocco notes. A suo avviso, la matematica era «il nemico di tutte le persone creative»; grazie alla sua fantasia, alla sua capacità di entusiasmare e alla sua avversione per i compromessi, stimolava il suo team verso prestazioni straordinarie.

Dopo sette mesi: giro di prova sul prototipo della Mini.

Optando in favore della trazione anteriore e di un motore montato davanti trasversalmente con cambio sottostante, Issigonis aveva creato fin dal principio le premesse ideali per un'eccellente economia di spazio. L'80 percento dello spazio occupato dalla Mini era a disposizione dei passeggeri e del loro bagaglio. La vettura misurava 3,05 metri in lunghezza e forse avrebbe potuto essere anche più corta. Ma Issigonis aveva idee molto chiare che seppe comunicare ai propri collaboratori in modo alquanto inconsueto. Fece tagliare un modello della Mini in due metà e allontanare le due parti centimetro per centimetro. Quando Issigonis disse finalmente «Stop!» la Mini aveva raggiunto la lunghezza ideale.

Solo sette mesi dopo l'avvio ufficiale del progetto due prototipi della nuova vettura compatta erano pronti per la guida. Issigonis invitò il suo capo Lord a fare un giro di prova; ancora anni dopo Issigonis ricordava divertito: «Noi giravamo intorno allo stabilimento e io andavo a una velocità folle. Sono sicuro che moriva dalla paura, ma fu molto impressionato dell'ottima tenuta di strada. Ci fermammo davanti al suo ufficio. Lui scese e disse: «Avanti, vada a costruire questa macchina»».

Da quel momento iniziò la leggenda della Mini. E Issigonis si era conquistato il suo posto nell'olimpo dei costruttori di automobili più geniali e importanti del mondo. Ma il maestro giudicava la storia in modo diverso e ci teneva a precisare: «Io non ho inventato la Mini, l'ho costruita».

Alec Issigonis: l'entusiasmo per la tecnica era di famiglia.

Alexander Arnold Constantine Issigonis nacque il 18 novembre 1906 a Smirna, l'attuale Izmir, figlio di un cittadino britannico di origine greca e di una madre bavarese. Aveva ereditato l'interesse per la tecnica e le macchine dal padre che all'inizio del secolo gestiva un'azienda di motori navali. Durante i disordini che accompagnarono la fondazione dello Stato turco, la famiglia dovette fuggire a Malta. Il padre morì sull'isola e la madre lo portò in Inghilterra dove il giovane Alec due anni dopo ottenne la sua prima automobile: una Singer con carrozzeria Weymann con la quale nel 1925 invitò la madre a un viaggio attraverso l'Europa che si trasformò «in una serie continua di panne», come ricordava più tardi lo stesso Issigonis. Questa fu un'esperienza chiave per Issigonis il quale al suo ritorno si sentì più ispirato che scoraggiato ad iniziare un corso di ingegneria meccanica al Politecnico Battersea di Londra. Già all'epoca il talento per il lavoro manuale e l'entusiasmo per il disegno tecnico venivano completati da un'avversione totale e assoluta per la teoria matematica. Issigonis riuscì a concludere il corso di formazione, ma non fu ammesso al College dello stesso istituto.

Così iniziò la propria carriera professionale come disegnatore tecnico e venditore in uno studio di progettazione automobilistica di Londra. Con il suo primo stipendio acquistò una Austin Seven, la preparò in modo da potere partecipare alle gare e affrontò la sua prima competizione a marzo del 1929. Negli anni successivi sviluppò nel suo tempo libero una monoposto con caratteristiche costruttive che un giorno lo avrebbero reso famoso: la «Lightweight Special» era piccolissima, estremamente leggera, tecnicamente innovativa e di successo.

Nel 1934 Issigonis passò al team di progettazione della casa automobilistica Humber Ltd. a Coventry e collaborò all'introduzione delle sospensioni a ruote

indipendenti. Già due anni dopo la Morris Motors lo assunse per le sue capacità di sviluppo di autotelai. Durante la guerra si occupò obbligatoriamente di varie vetture militari che seppe utilizzare per collaudare novità tecniche. Nel 1941 la Morris avviò il progetto «Mosquito», una quattro posti compatta per il periodo postbellico. Nonostante la situazione estremamente difficile, il team del maniaco del lavoro Issigonis riuscì a mettere su ruote il primo prototipo pronto per la guida in soli tre anni. A partire dal 1948 la Morris Minor divenne il modello della marca di maggior successo del dopoguerra.

Quattro anni dopo vi fu la fusione tra la Morris e la Austin Motor Company che formarono insieme la British Motor Corporation nella quale Issigonis non vedeva però nessuna chance di potere mettere a frutto la propria creatività. Per questo motivo passò alla Alvis per sviluppare una berlina di lusso. Il progetto fallì per motivi finanziari e la BMC riassunse l'ingegnere nel 1955 come vice direttore tecnico dello stabilimento Austin di Longbridge. A Longbridge aveva l'incarico di sviluppare nuove serie costruttive per vetture compatte dei segmenti medi e alti, che avrebbero dovuto assicurare il futuro della principale casa automobilistica europea dell'epoca. In conseguenza alla crisi di Suez la priorità venne data al progetto dell'automobile compatta. Nel 1959 il nuovo modello debuttò come Morris Mini-Minor e Austin Seven. Solo successivamente avrebbe avuto tempo per disegnare modelli più grandi. Tre anni dopo venne lanciata la vettura a quattro porte di classe media Morris 1100, nel 1964 la spaziosa Austin 1800.

Carriera e titolo nobiliare: onorificenze per l'opera di una vita.

Il successo della Mini classica rese famoso in tutto il mondo il suo progenitore. Nel 1961 Alec Issigonis venne promosso da direttore tecnico a membro del consiglio di amministrazione della Austin Motor Company, due anni dopo dell'intera BMC. Nel 1967 divenne membro della Royal Society, l'associazione di ricerca più rinomata della Gran Bretagna, e ancora due anni dopo la Regina nominò il padre della Mini «Cavaliere del Regno Unito». Nel 1971 Sir Alec Issigonis andò in pensione, ma restò legato all'azienda come consulente fino al 1987. Il 2 ottobre 1988 morì, poco prima del suo 82° compleanno.

Il ricordo di questo ingegnere così straordinario è sempre vivo. In onore di Issigonis il lancio della seconda generazione della MINI è avvenuto esattamente il 18 novembre 2006, il giorno del 100° compleanno del padre della Mini classica.

8. Made in England, oggi come allora. La produzione MINI tra la tradizione e la modernità.



La prima Mini fu una Austin Seven prodotta il 4 aprile 1959 nello stabilimento Austin di Longbridge, situato a Birmingham in Gran Bretagna. Cinque settimane dopo era pronta la coppia di gemelle. La prima Morris-Mini Minor uscì l'8 maggio dallo stabilimento della marca ad Oxford. I due modelli vennero presentati insieme al pubblico il 26 agosto del 1959. Nonostante le due diverse origini, le differenze estetiche tra la Austin Seven e la Morris Mini-Minor erano limitate alla griglia del radiatore, ai mozzi delle ruote e ai colori della carrozzeria. La Austin Seven era disponibile nei colori Tartan Red, Speedwell Blue e Farina Grey, per la Mini-Minor venivano offerte le vernici Cherry Red, Clipper Blue e Old English White.

La produzione nei due stabilimenti proseguì per dieci anni. Dal 1962 in poi, la variante prodotta nella fabbrica di Longbridge venne denominata Austin Mini. A Oxford, dove la produzione automobilistica risale al 1913, vennero costruiti in questo periodo esattamente 602.817 esemplari della quattro posti, quasi tutti nella versione di base. Tutte le altre varianti di carrozzeria, dalla Mini Van alla Mini Pick-up e ai modelli Mini-Traveller e Austin Seven Countryman, provenivano dalla fabbrica di Longbridge. Nel 1969 l'intera produzione venne concentrata su questo stabilimento. Contemporaneamente, venne snellita la gamma di modelli e Mini divenne il nome commerciale della rivoluzionaria vettura compatta. Il tempo delle sorelle gemelle era finito.

Un milione di vetture in sei anni: la MINI ripete il successo strepitoso della Mini classica.

Il nuovo posizionamento della marca nel 2001 sotto la regia del BMW Group e l'avvio della produzione della MINI moderna determinarono anche il ritorno a Oxford. Il centro di produzione tradizionale tornò a essere così nuovamente il punto di partenza di una rivoluzione nel mercato delle vetture compatte. Come già la Mini classica, anche la MINI riuscì ad ottenere un successo che superò tutte le aspettative. In solo sei anni vennero prodotte a Oxford oltre un milione di MINI. Anche la Mini classica aveva impiegato sei anni per superare la soglia del milione di esemplari venduti, all'epoca con la produzione in due stabilimenti.

Dopo 41 anni e oltre 5,3 milioni di vetture prodotte, il 4 ottobre del 2000 l'ultima Mini classica uscì dallo stabilimento Mini di Longbridge. Già sei mesi prima era stata presa la decisione di costruire la MINI moderna a Oxford. Mancavano solo nove mesi prima dell'avvio della pre-produzione della nuova

MINI e solo 13 fino all'avvio della produzione in serie. Per i circa 2.500 dipendenti di Oxford e i loro colleghi di Regensburg che accompagnarono il processo di modernizzazione il nuovo inizio significava rispettare un piano dai tempi molto stretti.

La produzione MINI a Oxford secondo i severi criteri di qualità del BMW Group.

Già negli anni 1996/1997 il BMW Group aveva investito circa 280 milioni di sterline britanniche nello stabilimento Rover, modernizzando radicalmente la lastroferratura e l'assemblaggio finale. Inoltre, venne costruito un modernissimo reparto di verniciatura che, per dimensioni, fu all'epoca il secondo progetto edile dell'isola britannica dopo il Millennium Dome di Londra. Seguirono investimenti di 230 milioni di sterline britanniche per la modernizzazione e la ristrutturazione dello stabilimento.

Nacque così a Oxford una delle fabbriche di produzione auto più moderne del mondo, equipaggiata con una tecnica sofisticata e su misura per la produzione della MINI. Per la costruzione della scocca vennero installati 229 robot. Grazie ad un sistema di misurazione laser, la scocca della MINI può essere controllata con la precisione di 0,05 millimetri. Anche l'impianto di verniciatura è configurato per la produzione della MINI e consente di applicare gli strati di vernice con la massima precisione e a basso impatto ambientale; può inoltre verniciare il tetto in colori contrastanti. Per la prima volta in uno stabilimento automobilistico europeo, nell'assemblaggio finale vengono utilizzati esclusivamente utensili elettrici. Inoltre, attraverso il sistema informatico KISS (Kernfertigungs-Integrierendes Steuerungs-System; sistema di controllo per l'integrazione della produzione centrale) è stata completamente automatizzata la comunicazione nel processo di produzione. La produzione completa di ogni singola vettura, dalla scocca all'assemblaggio finale, viene documentata elettronicamente, così da garantire che la MINI soddisfasse gli elevati standard qualitativi del BMW Group.

L'obiettivo originale di 100.000 vetture venne superato già nel primo anno completo di produzione. Nel 2005 a Oxford si costruirono per la prima volta più di 200.000 MINI. L'anno precedente la gamma di modelli era stata estesa alla MINI Cabrio. Il costante successo della MINI richiedeva un ampliamento continuo delle capacità produttive. Nel 2005 il BMW Group investì nuovamente circa 100 milioni di sterline per preparare lo stabilimento alla produzione della MINI della seconda generazione e incrementare la capacità totale a circa 240.000 vetture all'anno.

Produzione flessibile, efficiente e di alta qualità nel MINI Production Triangle.

La maggior parte degli investimenti venne utilizzata per modernizzare e ampliare l'assemblaggio di scocche e costruire un secondo impianto di verniciatura. Per la prima volta venne adottato dal BMW Group un processo definito Integrated Painting Process (IPP) nel quale la protezione anticorrosiva e la mano di fondo non richiedevano più un processo separato, ma venivano applicate insieme al primo strato di vernice. Con l'avvio della produzione nell'autunno del 2006 ebbe luogo anche un'integrazione completa degli stabilimenti produttivi di Oxford (lastroferratura, verniciatura e assemblaggio), di Swindon (presse) e di Hams Hall (costruzione motori) nel MINI Production Triangle.

A Swindon, situata a circa 70 chilometri a ovest di Oxford, la produzione di lamierie di carrozzeria risale al 1954. Attualmente, circa 1.000 dipendenti producono circa il 90 percento dei componenti stampati e l'80 percento dei componenti della scocca preassemblati, come porte e cofani, per la costruzione della scocca della MINI. La produzione dei pezzi stampati avviene in 19 linee di presse con complessivamente 50 presse. A seconda delle dimensioni e del grado di complessità dei componenti, viene utilizzata la pressa adatta.

Relativamente giovane è invece la storia dello stabilimento di motori di Hams Hall. Dal 2001 lo stabilimento costruito vicino a Birmingham è il Competence Centre del BMW Group per la fabbricazione di motori quattro cilindri a benzina con una cilindrata massima di 2,0 litri. Per la costruzione dei motori MINI a benzina dal 2005 sono stati investiti nello stabilimento circa 30 milioni di sterline britanniche. Circa 1.000 dipendenti producono dei propulsori dotati delle tecnologie più moderne, come l'innovativa distribuzione VALVETRONIC sviluppata dal BMW Group che viene montata nel quattro cilindri della MINI One, della MINI Cooper e della MINI Cooper Clubman dove assicura l'ottimale erogazione della potenza, oppure la tecnologia Twin-Scroll che garantisce una risposta immediata, senza alcun ritardo, del motore turbo della MINI Cooper S e della MINI Cooper S Clubman. Lo stabilimento fornisce giornalmente fino a 800 propulsori a Oxford, just in time and just in sequence, dunque al momento giusto e nella sequenza giusta richiesti per l'assemblaggio finale.

Una delle innovazioni tecniche dello stabilimento ampliato di Oxford per la produzione di scocche sono le cellule mobili standard, le cosiddette Mobi-Cells, sviluppate dal BMW Group, che consentono un aumento flessibile e veloce della produzione, in base al fabbisogno. In questo settore il numero di

robot di fabbricazione è aumentato a 429. La produzione della MINI moderna segue così le «Linee guida del processo di vendita e produzione orientato al cliente (KOVP)» del BMW Group, caratterizzato da un elevatissimo grado di flessibilità. Eventuali modifiche nella configurazione della vettura sono possibili fino a sei giorni prima dell'assemblaggio di ogni singolo esemplare.

Assemblaggio parallelo della MINI, della MINI Clubman e della MINI Cabrio.

Dal 2007, l'assemblaggio della MINI avviene sulla stessa linea di montaggio della MINI Clubman e, recentemente, anche della MINI Cabrio di seconda generazione. In base all'ordine del cliente e alle sue specifiche richieste, i dipendenti montano fino a 2.000 componenti in ogni singola MINI. Nel processo di assemblaggio sono integrate numerose prove di qualità.

I dipendenti sono equipaggiati con computer portatili wireless che identificano la vettura attraverso uno scan del numero di telaio e definiscono le singole prove da eseguire. Alla fine del montaggio viene definito un dettagliato programma di collaudi che comprende anche una prova di guida sul banco a rulli e numerosi test dell'elettronica.

Attualmente lavorano ad Oxford circa 3.700 dipendenti. La domanda della MINI made in Oxford continua a essere alta. Nel 2008 sono state vendute più di 232.000 MINI su scala mondiale. Il numero delle vetture prodotte dal rilancio della marca è salito all'inizio dell'anno dell'anniversario a oltre 1,4 milioni. Inoltre, nel 2009 oltre alla MINI anche lo stabilimento produttivo di Oxford può celebrare un anniversario. Dagli inizi, segnati dal pioniere della produzione automobilistica William Morris nel 1913, nella città universitaria sono state costruite circa 10 milioni di automobili.

9. Gli individualisti si ritrovano. MINI United, l'incontro della Community MINI mondiale.



La MINI celebra il suo anniversario e i fan vengono da tutto il mondo per festeggiare. Sul circuito di Silverstone, in Gran Bretagna, dal 22 al 24 maggio 2009 si svolgerà il MINI United Festival, un party per celebrare insieme a tutti i fan l'anniversario della marca e dei suoi prodotti. Gli ospiti si godranno un mix affascinante di lifestyle-party, di programmi di spettacoli e di eventi sportivi. La maggior parte dei partecipanti arriverà con la propria vettura, in molti casi percorrendo centinaia di chilometri. I parcheggi intorno all'area del festival si trasformeranno così in un parco esposizioni di automobili personalizzate che offrirà inoltre una panoramica interessante della cinquantennale storia dei vari modelli della Mini classica e della MINI attuale.

L'evento organizzato nella patria della MINI in occasione dell'anniversario è il terzo incontro internazionale dei fan sotto il tetto MINI United. La grande eco degli incontri del passato non è solo il risultato dell'interessante programma del festival, ma anche dell'entusiasmo senza pari dei fan MINI per la loro automobile. I proprietari delle MINI sono individualisti e questo si riconosce anche nella configurazione e nell'allestimento delle loro vetture che si basa sempre sullo stile personale. Contemporaneamente, vi sono però anche molti elementi comuni che si esprimono in un rapporto di comunicazione molto intenso e nell'entusiasmo per la tecnica, lo sport automobilistico, il lifestyle ed il design. Questo si manifesta soprattutto nella vita dei club. In tutte le regioni del mondo gli appassionati della MINI si sono riuniti per svolgere insieme varie attività. La MINI Community internazionale è un fenomeno unico nel mondo automobilistico.

Dal club locale alla online-community: i fan MINI sono collegati su scala mondiale.

Già negli anni Sessanta nacque una comunità di fan molto attiva e diversificata nella patria britannica della Mini classica. Al centro degli interessi comuni vi era lo scambio di informazioni e di esperienze sulla marca Mini. Inoltre, il carattere affascinante della vettura compatta promosse fin da subito un elevato grado di identificazione del proprietario con la sua automobile e anche con la marca. Questo entusiasmo veniva condiviso con altri fan in occasione di gite comuni e in cosiddetti club MINI locali, che allacciarono gradualmente contatti con altri club a livello regionale.

Anche in Germania si formarono alcuni club attivi che ottennero un impulso supplementare dal rilancio della marca e dall'esordio della MINI. Attualmente, in tutta la Germania oltre 6.000 appassionati sono organizzati in più di 100 Communities della Mini classica e in oltre 50 MINI Club. Organizzando numerose attività, i club e le comunità fungono da autentici ambasciatori della marca e da interlocutori competenti per i nuovi fan della Mini classica e della MINI.

La Community divenne internazionale con la diffusione dei mezzi di comunicazione moderni. Con il lancio della MINI nel 2001 la marca ottenne un posizionamento uniforme in tutti i principali mercati automobilistici mondiali. Le possibilità di interazione oltre le frontiere nazionali e a livello intercontinentale vennero ampliate, soprattutto attraverso l'utilizzo di internet. Nella sola Germania la MINI Community conta oltre 10.000 membri in stretto contatto con associazioni simili di tutto il mondo attraverso il world wide web.

Gli appassionati MINI si incontrano: online e sulla strada.

Il sito web MINISPACE.com si è trasformato in un punto d'incontro per guidatori MINI particolarmente creativi. Questa piattaforma online riunisce persone, eventi e progetti di tutto il mondo. Il sito web inaugurato nel 2005 nell'ambito della campagna «Creative Use of Space» è disponibile in diverse lingue, promuove e segue concorsi, eventi e azioni comuni. Il leitmotiv di MINISPACE.com è di sfruttare in modo possibilmente creativo lo spazio limitato e riprende il concetto fondamentale del costruttore Sir Alec Issigonis che creò con la Mini il massimo possibile da un'automobile dall'ingombro minimo. Su MINISPACE.com questa idea viene trasmessa a progetti urbani. Attraverso la creatività e l'interazione, negli spazi pubblici e privati viene realizzato su un'area minima il massimo grado di divertimento, di lifestyle e di spazio per idee nuove. Su MINISPACE.com una comunità mondiale partecipa a questi progetti: ogni membro può arricchirla con il proprio input e raccogliere delle idee per le sue attività. Anche nel layout delle pagine online di MINISPACE.com la Community creativa concentra le proprie idee su uno spazio ben delimitato. Tutti i design, le fotografie e i grafici provengono da utenti della piattaforma che discutono nei blog di MINISPACE.com di creazioni di design e fotografie oppure si scambiano messaggi attraverso il servizio twitter di MINISPACE.com

Gli eventi principali restano sempre i raduni reali che hanno assunto dimensioni impressionanti, anche grazie allo sfruttamento dei numerosi canali di comunicazione e al supporto di MINI. Il primo raduno tedesco degli appassionati della marca organizzato in Germania insieme ai club nazionali di Mini classiche e MINI ebbe luogo nel 2005. All'epoca, in numerosi percorsi che formavano una stella oltre 2.500 partecipanti si incontrarono sulla piattaforma

della Loreley sul Reno dove li attendeva un ricco programma con MINI Driver Training, un workshop di design, un incontro con Mike Cooper e la leggenda dei rally Rauno Aaltonen, così come la presentazione di nuovi modelli MINI. Nel 2008 un secondo raduno nell'area dell'aeroporto di Hildesheim attirò il doppio degli appassionati MINI provenienti da tutta la Germania.

Ancora più spettacolari sono le attività dei club in Gran Bretagna. Nel 1999 l'invito al raduno internazionale a Goodwood per festeggiare il 40° anniversario della marca venne accolto da oltre 50.000 visitatori. Nel 2007, 269 vetture formarono a Blackpool, Gran Bretagna, il convoglio MINI più lungo del mondo. Il corteo entrò nel libro del Guinness dei primati, lasciando indietro il record del club MINI canadese di Vancouver che aveva raggiunto le 195 vetture.

«Friends, Festival, CHALLENGE»: MINI United affascina i visitatori di tutto il mondo.

Dal 2005, le numerose attività dei singoli mercati e Paesi del mondo vengono integrate dal festival internazionale MINI United. Alla sua prima edizione a Misano si riunirono oltre 6.000 partecipanti provenienti da più di 40 nazioni. Nella località del festival, oltre 1.900 Mini classiche e MINI abbellirono le strade intorno al circuito. L'evento centrale fu la finale della serie monomarca MINI CHALLENGE. Tra i partecipanti erano presenti anche 80 fan britannici della marca in viaggio in Italia, che approfittarono per fare tappa al festival MINI United. Il viaggio più lungo lo affrontò un visitatore da Mosca. In cinque tappe giornaliere aveva percorso oltre 3.660 chilometri.

La seconda edizione di MINI United ebbe luogo nel 2007 nella località di villeggiatura olandese Zandvoort, vicino ad Amsterdam, con la partecipazione di 8.000 fan MINI. Anche qui il circuito venne utilizzato per organizzare due gare del MINI CHALLENGE. Inoltre, aumentò nuovamente la densità delle vetture della marca sulle strade vicine al circuito olandese: oltre 3.000 Mini classiche e MINI si erano radunate intorno a Zandvoort.

Due anni dopo due gare del MINI CHALLENGE riceveranno bandiera verde sul leggendario circuito di Silverstone, per party nel tipico stile MINI e per il più grande evento organizzato in occasione dell'anniversario della marca. Concerti e stunt-show creeranno un'atmosfera speciale; per i fan MINI che non hanno ancora la patente verrà allestita una kid's area. Oltre all'attuale vettura da corsa MINI CHALLENGE, alla gara parteciperanno anche macchine da corsa storiche. Il Mini Seven Racing Club invia una flotta di 50 Mini classiche sulla linea di partenza.

10. L'automobile trasversale con qualità da star. **MINI nella High Society.**



Per Alec Issigonis la Mini doveva essere sin dall'inizio un'automobile per tutti ed era intesa come un contributo per risolvere i problemi giornalieri della mobilità individuale. La Mini dal design compatto e dai bassi consumi era la risposta giusta all'aumento del traffico nei centri urbani e alle preoccupazioni derivanti dal calo delle forniture di petrolio durante la crisi di Suez. Ma già poco tempo dopo l'esordio dell'automobile compatta ci si rese conto che la Mini era molto di più. Il suo concetto era così convincente che venne considerata come un trend setter. Le sue qualità sportive la trasformarono in un carattere vincente e il suo design affascinante la elevò a vettore di simpatia. Improvvamente, la Mini era un oggetto di culto. Il suo carattere innovativo e non conformista era perfetto per lo spirito degli anni Sessanta. Idee progressiste, voglia di vivere avventure e un pizzico di irriverenza nei confronti delle convenzioni: questi principi dominavano il pensiero dell'epoca. Un'automobile completamente diversa dalle altre, che offriva di più e garantiva un grande divertimento di guida era la risposta giusta. In poco tempo stilisti di moda, musicisti e altri artisti si lasciarono affascinare dallo stile della Mini. Le star scoprirono i pregi della Mini e il mondo ne riconobbe le qualità da star.

Grazie al proprio carattere unico e alla propria simpatia, anche la MINI lanciata nel 2001 conquistò rapidamente una grande comunità di fan attraverso tutti i ceti sociali. In tutto il mondo numerosi VIP si godevano il divertimento di guida dell'automobile compatta amante delle curve. Già varie volte la MINI ha giocato il ruolo di protagonista in film di Hollywood. Anche nelle flotte private di numerosi attori, musicisti e stilisti di moda, di star dello show-business, della società e dello sport la MINI ha il suo posto fisso.

Partenza supportata dalla Regina d'Inghilterra.

La Mini classica si conquistò fin dagli inizi la fama di automobile trasversale. È vero che Issigonis identificava il target group della Mini soprattutto in persone pratiche e in famiglie che necessitavano una forma di mobilità economica. Ma egli includeva nella sua fascia di potenziali guidatori Mini tutti i ceti sociali. Lord Snowdown che era amico di Alec Issigonis, ha il merito di avere introdotto la Mini classica nei salotti della society londinese. Tra i primi acquirenti della vettura compatta, correva per la capitale britannica, entusiasta delle dimensioni compatte e della straordinaria maneggevolezza della vettura. Nella sua qualità di coniuge della Principessa Margaret, Lord Snowdown sfruttò la propria influenza per offrire a Issigonis la chance di presentare la vettura compatta a sua cognata,

la Regina Elisabetta. Quando si accomodò vicino a Issigonis e fece un giro nel grande parco del castello di Windsor, la Mini classica aveva riscosso veramente un successo reale.

Negli anni successivi la Mini classica divenne una vettura alla moda, soprattutto in Gran Bretagna. La Mini era amata da tutti i ceti sociali, da persone di tutte le fasce di età e di ogni nazionalità. Furono ripetutamente artisti famosi ad accrescere la fama della vettura compatta. Il creatore di moda Paul Smith e Mary Quant scoprirono il loro amore per la Mini, come anche numerose star della musica pop e rock, come i Beatles, Eric Clapton e David Bowie che manifestarono pubblicamente la loro passione per la vettura compatta britannica.

Nella «Swinging London» degli anni Sessanta nacquero i trend che poco tempo dopo avrebbero influenzato dappertutto non solo il mondo della moda, dell'arte e della musica, ma che cambiarono anche le convinzioni politiche e sociali. Paul Smith, con i suoi abbinamenti di tagli classici e tinte moderne e spesso molto vivaci, divenne il più famoso collezionista della Gran Bretagna e decorò alla fine degli anni Novanta un'edizione limitata della Mini. Altrettanto famoso divenne un esemplare unico della Mini che Smith verniciò con le sue tipiche strisce multicolore. Anche Mary Quant, icona stilistica della moda femminile inglese e creatrice della minigonna, si lasciò ispirare dalla Mini classica. Poco tempo dopo aver preso la patente Mary Quant ordinò una Mini nera, successivamente disegnò anche un'edizione speciale, riconoscibile tra l'altro in base ai rivestimenti dei sedili a strisce bianche e nere. Anche lei si sentiva attratta dalla nuova Mini: «È un'automobile moderna, allegra e sorridente.»

«Keep on running!» La Mini e il rock'n'roll.

Negli anni Sessanta oltre alla moda in Gran Bretagna si sviluppò in modo molto intenso anche la musica. I suoi protagonisti ne variavano lo stile decisamente britannico con delle interpretazioni alquanto rivoluzionarie. Dato che la Mini metteva in mostra un carattere forte, le star la amavano. Dei complessi come i Beatles, the Who o il Spencer Davis Group erano gli ambasciatori nel mondo di una nuova cultura britannica e fecero furore come la Mini.

Le leggende e gli aneddoti che raccontano il ruolo della Mini come mezzo di trasporto delle star affascinano ancora oggi. Nel 1964 John Lennon ordinò una Mini anche se non aveva ancora la patente. Il suo compagno dei Beatles George Harrison prestò nel 1967 la sua Mini a Eric Clapton il quale gliela rese solo tre anni dopo. E di Spencer Davis si racconta che ebbe l'ispirazione per il più grande successo del suo complesso durante un viaggio notturno a serbatoio quasi vuoto attraverso le highland scozzesi. Guardando

continuamente l'indicatore del livello del carburante della Mini pensava solo a una cosa: «Keep on running!»

Il film: la Mini classica gira «Italian Job», la MINI fa altrettanto.

Nessuno sa esattamente quante volte la Mini classica venne utilizzata nei film o alla televisione come comparsa. La Mini appare nel famoso film «Blow up» del 1966, come anche nelle comparse cinematografiche e televisive del comico Rowan Atkinson alias Mr. Bean. Inoltre, la vettura compatta britannica è una delle pochissime automobili ad avere ottenuto il ruolo di protagonista come, ad esempio, nel classico lungometraggio con Michael Caine «The Italian Job», girato nel 1969. In fondo, il film aveva solo un tema: l'inseguimento con tre Mini Cooper attraverso Torino. Immediatamente dopo l'anteprima del film la Rover presentò un'edizione speciale di automobili decorate come la star del cinema, che portavano anche il nome del film.

34 anni dopo, „The Italian Job“ tornò sugli schermi cinematografici. In una nuova edizione con la star di Hollywood Charlize Theron e Mark Wahlberg la storia di uno spettacolare furto di oro venne messa in scena in modo ancora più emozionante, con nuovi effetti speciali. Nel «casting» dei protagonisti a quattro ruote la scelta cadde, ovviamente, sulla nuova MINI Cooper S che mise in mostra la propria agilità e sportività nelle strade di Los Angeles.

La MINI Cooper aveva dimostrato già un anno prima di essere la vettura ideale per gli inseguimenti avventurosi, nella commedia sullo spionaggio «Goldmember». Per questo vivace spettacolo cinematografico l'autore del copione e protagonista Mike Myers non aveva ingaggiato solo un gruppo insolito di star di Hollywood, da Steven Spielberg a Tom Cruise, Michael Caine, Robert Wagner, Gwyneth Paltrow, Kevin Spacey e John Travolta fino a Beyoncé Knowles e Ozzy Osborne, ma anche sei MINI Cooper decorate con l'Union Jack.

Nel frattempo, anche la MINI Cabrio è pronta per andare a Hollywood. Nel 2007 conquistò definitivamente i cuori dei cinefili. Nella commedia «Lo spaccacuori» i protagonisti rappresentati da Malin Akerman e Ben Stiller compiono il loro viaggio di nozze a bordo di una MINI Cabrio. La quattro posti aperta diviene lo scenario di dialoghi divertenti e di discussioni comiche tra gli sposini.

11. Un'auto piccola, ma di grande effetto. Il MINI Marketing.



Dove si presenta, la MINI attira l'attenzione. Questo vale anche prima del lancio di un nuovo modello. Attraverso campagne di marketing innovative, simpatiche e sempre sorprendenti, la marca MINI e i rispettivi modelli vengono messi efficacemente in scena. Il Marketing MINI utilizza una varietà inconsueta di canali di comunicazione per entrare in contatto con i propri potenziali target group. Le misure classiche nei giornali, alla radio e in televisione vengono integrate da innovative attività online, tagliate su misura per utenti moderni, trendy e con affinità tecnologiche, per i quali il world wide web è la piattaforma ideale, utilizzando anche le possibilità di comunicazione interattiva con il pubblico.

In questo modo la MINI non soltanto produce impulsi nuovi nel settore automobilistico, ma anche nel mondo del marketing. Un esempio incisivo è la campagna di lancio della nuova MINI Cabrio. Brevi filmati mostrati su internet, estremamente divertenti, spiritosi e autoironici che accentuano il carattere della MINI Cabrio, sempre pronta alla guida a cielo aperto, sono stati accolti molto positivamente dal pubblico e sono stati apprezzati anche dal mondo del cinema e della pubblicità. Inoltre, MINI è la prima casa automobilistica del mondo a realizzare su scala mondiale una campagna stampa interattiva con un modello virtuale in 3D. Grazie all'innovativa tecnologia Augmented Reality, MINI crea un ponte tra il mondo reale e quello digitale, tra la pubblicità stampa bidimensionale e il prodotto tridimensionale. Solo nel momento in cui lo spettatore si collega al sito web www.mini.de/webcam e tiene la pubblicità stampa davanti alla webcam del suo computer, la MINI Cabrio appare come modello virtuale sullo schermo, dal vivo, e in una rappresentazione tridimensionale. Come se si trovasse su un palco, la nuova MINI Cabrio parcheggia sulla pagine degli annunci pubblicitari. I dati dettagliati in 3D della vettura sono collegati con l'immagine dal vivo. Se si muove l'annuncio, anche la MINI Cabrio si muove in tempo reale. Lo spettatore può scegliere liberamente la propria prospettiva e interagire in modo ludico con il modello.

Non convenzionale e inconfondibile: MINI Marketing come happening.

Uno stile inconfondibile ed un elevato valore di riconoscibilità caratterizzano tutte le attività del marketing MINI. A questo va aggiunto un elevato livello artistico, riconoscibile anche nel fatto che rinomati artisti di design e del cinema mettono regolarmente la loro creatività a disposizione di MINI. Per MINI il marketing non convenzionale riveste un ruolo particolarmente importante

nell'ambito delle attività di comunicazione. Per questo motivo, quando vengono lanciati nuovi modelli MINI punta sempre su azioni innovative e sorprendenti per raggiungere i target group per ottenere un forte effetto presso il pubblico e conquistarne la simpatia. Queste azioni assumono spesso il carattere di un happening artistico. Famosi premi confermano regolarmente il carattere innovativo e per la fantasia sui quali si basano le campagne della marca.

La Mini classica, «l'automobile più emozionante del mondo».

Innovativa, spiritosa e affascinante: già la Mini classica fu in grado di esprimere il proprio carattere eccezionale non solo sulla strada, ma anche nel dialogo con il pubblico. Nei primi anni si utilizzarono con coerenza le forme classiche del marketing per mettere in mostra le particolarità della rivoluzionaria vettura compatta. Già nei primi dépliant veniva spiegato ironicamente che tutto il mondo aveva atteso «l'incredibile Austin Seven», sostituendo nella parola Seven la V con un 7. La sorella Morris Mini-Minor venne descritta come «l'automobile più emozionante del mondo».

Il Marketing Mini seguì con interesse anche il successo mondiale della televisione e seppe anche sfruttarlo nel modo giusto. Per le diverse regioni del mondo vennero creati differenti spot televisivi, nei quali venivano sottolineate sfaccettature diverse della Mini, tenendo conto del contesto culturale del pubblico a cui erano rivolti. Indipendentemente dal fatto che venisse presentata come la vettura perfetta per muoversi nel traffico intenso di Parigi o come il mezzo di trasporto ideale per recarsi ad una spiaggia australiana, la Mini si presentava sempre come l'automobile giusta al posto giusto. Per la Mini venne disegnato anche un fumetto che illustrava con umorismo la superiorità della vettura.

Un nuovo inizio accompagnato da idee innovative.

Il rilancio della marca nel 2001 era legato anche ad un nuovo inizio del marketing che venne preparato con cura parallelamente allo sviluppo della vettura. La sfida centrale era di posizionare MINI come marca premium nel segmento delle vetture compatte. Il marketing aveva definito un posizionamento univoco su scala mondiale come marca indipendente con il messaggio centrale: «entusiasmo». I principi applicati al momento del lancio della marca sono validi ancora oggi. Nella descrizione del carattere della MINI i ruoli più importanti sono l'alta qualità della sostanza di prodotto e la tecnica innovativa, il design emozionante e l'elevata agilità nel comportamento di guida, così come le possibilità di personalizzazione quasi illimitate. Inoltre, è stato attribuito un ruolo importante al bilancio equilibrato tra la continuità della marca ormai cinquantenaria e il suo potere innovatore.

Con l'esordio della MINI tutti i clienti del mondo ebbero per la prima volta la possibilità di godersi le caratteristiche di un'automobile premium in una vettura compatta. Le caratteristiche fondamentali si ritrovano in ogni modello della marca, ma la MINI si distingue anche chiaramente dalla concorrenza. Lo stesso vale per la presentazione al pubblico della marca. Tutti gli strumenti di marketing sono soggetti a uno stile unico e ricorrente. Gli elementi grafici, i colori, il linguaggio formale e l'immagine trasmessa attraverso testi e fotografie è definita con precisione. MINI è diversa, frizzante. Grazie al suo spirito aperto e alla sua personalità, la marca viene accettata positivamente, la sua immagine desta curiosità e simpatia.

Al fine di attirare l'interesse del target group già prima del lancio, la comunicazione ha imboccato nuove strade sin dall'inizio. La rivista «MINI International» descrive regolarmente le città di tutto il mondo attraverso i loro abitanti più creativi. Oltre alla comunicazione classica sono state adottate anche nuove forme, come il cosiddetto guerilla-marketing. MINI è stata la prima casa automobilistica ad utilizzare internet già nel 2000 non solo come mezzo di informazione, ma anche per il posizionamento della marca.

La tecnica moderna crea nuove possibilità, anche per il marketing.

Il progresso tecnico nel campo della comunicazione ha aperto nuove possibilità per il marketing e MINI le ha immediatamente riconosciute e utilizzate. Nel 2006, componendo un numero di telefono con il cellulare, i pedoni potevano dare vita a un manifesto che rappresentava la MINI Cooper S. Con il motto «Svegliate il toro» era possibile attivare l'emissione di nubi di fumo dalle «narici» della MINI. Inoltre, MINI fu la prima casa automobilistica a sorprendere il pubblico cinematografico con una prova su strada virtuale. Nel 2008, al cinema venne presentato un film che aveva come tema l'agile maneggevolezza della MINI Clubman. Attraverso una sofisticata tecnica di effetti speciali venne creata un'interazione con il pubblico. Con le loro reazioni gli spettatori potevano influenzare il comportamento di guida della MINI del film. Attraverso un sistema di rilevazione ottica con una telecamera ad infrarossi venivano registrati i movimenti degli spettatori, valutati in frazioni di secondo e trasmessi al comportamento di guida della MINI. Così la guida ad alta velocità si trasformava per il pubblico non solo in un'esperienza emozionale, ma anche fisica.

Grazie ad una serie di azioni insolite, la MINI Clubman aveva attirato l'attenzione su di sé già prima dell'esordio mondiale al Salone internazionale dell'automobile di Francoforte (IAA) del 2007. Nella metropoli tedesca sul Meno era praticamente impossibile non vedere il nuovo modello. Una riproduzione della vista posteriore della vettura abbelliva le porte di uscita degli arrivi al terminal dell'aeroporto. In centro, lo stesso motivo era stato applicato

alle porte d'ingresso di diverse boutique di moda. Nelle vicinanze dell'area della fiera un'installazione composta da quattro vetture verticali, seppellite fino al parabrezza nel terreno, attirava l'attenzione del pubblico. Lasciandosi ispirare dal Cadillac Ranch realizzato nel 1974 ad Amarillo, in Texas, si mise in mostra con stile artistico l'originale design del posteriore della MINI Clubman. L'apice fu raggiunto – letteralmente – con la proiezione di un'immagine della vettura ad un'altezza pari a dieci piani, dunque a circa 100 metri, sulla torre della Fiera di Francoforte. Una MINI Clubman trasformata in una discoteca girevole, «The other disco», divenne epicentro di eventi musicali e di moda, non solo a Francoforte, ma anche in altre città del mondo.

Sempre sorprendente: installazioni MINI negli spazi pubblici.

Le MINI utilizzate nelle presentazioni spesso spettacolari negli spazi pubblici non sempre sono adatte alla guida. Dal rilancio della marca nel 2001 sono stati prodotti oltre 170 modelli in fiberglass in scala 1:1 e utilizzati in numerosi Paesi del mondo per le campagne pubblicitarie. Negli USA, già nel 2002 la MINI venne trasportata in tutto il Paese da un grande SUV che l'aveva caricata «a canguro». Un anno dopo, in Canada su una parete pubblicitaria venne montata una catapulta tesa. Creando un riferimento con le capacità di accelerazione della MINI Cooper, il manifesto invitava il pubblico ad allacciarsi le cinture. Nell'inverno 2005/2006 nella località sciistica spagnola La Molina nell'impianto di risalita un posto era riservato alla MINI.

La MINI ha dimostrato di essere il perfetto padrone di casa anche in occasione del Campionato mondiale di calcio in Germania nel 2006. Il MINI Fan Hotel venne trasformato in un alloggio particolarmente esclusivo. Soprattutto i tifosi della Seleção e della Squadra Azzurra trovarono nel «MINI Hotel Brasilien» e nel «MINI Hotel Italien» il ritrovo ideale. Per gli spettatori neutri era stato creato il «MINI Hotel International», highlight della mostra «RADICAL ADVERTISING» al NRW-Forum Kultur und Wirtschaft di Düsseldorf due anni dopo.

Un ottimo ricordo è anche l'azione che garantì alla MINI una presenza particolarmente simpatica alle Olimpiadi estive del 2008 a Pechino. Una MINI speciale venne utilizzata per offrire ai turisti e alla popolazione locale un'esperienza di guida intensa e indimenticabile. Grazie ad un risciò MINI costruito in occasione delle Olimpiadi 2008, un mix tra una bicicletta ed una MINI Clubman, i passeggeri potevano muoversi in modo ideale nel traffico della metropoli asiatica. La sola forza dei muscoli muoveva l'affascinante veicolo attraverso le strade della città olimpica senza produrre emissioni di alcun tipo. Il risciò MINI rifletteva perfettamente la dinamica di Pechino che si muove tra la tradizione e il progresso, abbinata a un pizzico di fantasia, di individualismo e di humour nel tipico stile MINI.

12. Un carattere che ispira. **MINI Lifestyle e le edizioni speciali.**



Dalla vettura particolare a un esemplare speciale: queste sono le edizioni speciali, le edizioni limitate e gli esemplari unici disegnati e prodotti negli ultimi 50 anni sulla base della Mini classica e successivamente della MINI.

L'impareggiabile vettura compatta affascina e ispira artisti di diversi settori.

Stilisti di moda e pittori, ma anche attori e musicisti danno sfogo alla loro creatività nel disegno di MINI straordinarie.

Nessun'altra automobile è stata trasformata con tanta frequenza e varietà in un oggetto d'arte e di moda. Alcune ditte specializzate scoprirono fin dal principio il potenziale offerto dalla Mini classica e completarono la vettura con esclusivi allestimenti interni ed esterni secondo le richieste del cliente. Nacquero così, su commissione di clienti ricchi e famosi, spettacolari vetture speciali che incrementarono ulteriormente lo status di culto della Mini.

Mini in un abito elegante: il «Wickerwork»-look.

Uno dei primi VIP ad entusiasmarsi per la Mini e che voleva esprimere il proprio senso per l'esclusività, è stato l'attore britannico Peter Sellers. Ordinando un allestimento interno particolarmente nobile per la vettura compatta, che originariamente era piuttosto spartana, ed un particolare rivestimento esterno tipo paniere, Peter Sellers diede vita ad un nuovo trend. Anni dopo, questo disegno piacque tanto alla casa reale del Principato di Monaco che ordinò anche una Mini classica nel cosiddetto trimming di «Wickerwork».

Anche le vetture speciali successive furono per molto tempo esemplari unici, realizzati secondo il gusto dei rispettivi proprietari. Solo negli anni Settanta nacque l'idea in Mini di soddisfare il desiderio di esclusività con edizioni speciali ex fabbrica. Il primo modello di questo tipo, la Mini Limited Edition 1000 del 1976, divenne immediatamente un successo. In occasione del 25° anniversario MINI nel 1984 venne presentato per la prima volta un modello commemorativo; altre edizioni speciali seguirono a intervalli quinquennali fino alla fine della produzione della Mini nel 2000.

Argento e oro in occasione del 40° compleanno.

Nei suoi ultimi anni di produzione la Mini classica attirò nuovamente l'attenzione degli artisti. Nel 1997 il designer britannico di moda Paul Smith decorò un'esemplare unico con l'inconfondibile motivo a strisce. L'anno seguente Smith creò un'edizione speciale della Mini che affascinava sia per la vernice blu

lucente della carrozzeria che per l'eleganza sobria degli interni. Numerosi artisti famosi festeggiarono il 40° compleanno della Mini con idee personali di allestimento per questa vettura compatta eternamente giovane. La supermodel Kate Moss che girava già da tempo nel traffico cittadino di Londra su una Mini classica, optò in favore di un motivo a ragnatela. L'icona del pop David Bowie fece produrre una Mini completamente cromata e dotata di specchi. Su strada invece sapeva apprezzare i vantaggi offerti dal modello di serie acquistato poco tempo prima. «La Mini è per il parcheggio quello che un panino è per l'appetito: un classico dal design perfetto», sentenziò il musicista. L'attore Michael Caine impreziosì la sua Mini nera con un disegno a lingotti d'oro: questo era un riferimento divertente al successo del film «The Italian Job» in cui Caine e tre Mini Cooper cariche d'oro parteciparono a uno degli inseguimenti più spettacolari della storia del cinema.

Diventa subito un successo: la nuova MINI ispira i musicisti pop.

Solo poco tempo dopo il rilancio la MINI destò l'interesse di stilisti di moda e di tanti altri artisti. In occasione del debutto sul mercato i musicisti del complesso Jamiroquai composero un brano per la nuova MINI. Jay Kay, il cantante del gruppo e appassionato di automobili, fece applicare alle porte e al cofano motore della vettura il logo del complesso e la scritta «Jamiromini». Per girare un video musicale, la popstar Madonna fece preparare una MINI Cooper per guida fuoristrada. L'automobile dovette sacrificare le porte, ma in compenso ottenne pneumatici fuoristrada e una vernice mimetizzante.

Nel 2004, in occasione dell'inizio delle vendite dalla MINI Cabrio della prima generazione, i designer della marca lifestyle italiana Bisazza ebbero l'idea di vestire la quattro posti aperta con un abito composto da tasselli di mosaico. Tre MINI Cooper S Cabrio e due MINI chiuse vennero realizzate nel look esclusivo, ognuna con un motivo e colori differenti. Per ogni vettura vennero utilizzati più di 30.000 tasselli di vetro.

MINI, moda, charity: impegno sociale al Life Ball.

Insieme a numerosi artisti famosi, MINI partecipata da otto anni al più importante evento di beneficenza d'Europa, il Life Ball che ha luogo annualmente a Vienna e i cui ricavi sono destinati a progetti nazionali ed internazionali di aiuto alla lotta contro l'AIDS. L'evento viene organizzato per supportare progetti che perseguono lo scopo di informare, assistere e curare pazienti affetti dall'HIV. A favore di questi progetti, MINI presenta ogni anno un esemplare unico dell'attuale gamma di modelli, decorato da uno stilista di moda. La serie di vetture realizzate per il Life Ball iniziò già alcuni mesi prima del lancio ufficiale della nuova MINI con una vettura coperta interamente da una stoffa rossa. L'anno seguente fu la volta di una MINI One ornata da numerosi

autografi di personaggi famosi. Dal 2003 numerosi famosi stilisti di moda si dedicano alla decorazione della MINI. Il primo fu Angelo Missoni che abbellì una MINI Cooper con tantissimi motivi floreali. Gianfranco Ferré donò nel 2004 a una MINI Cabrio rossa un affascinante look da coccodrillo. Nel 2005 seguì una MINI Cooper Cabrio decorata da Donatella Versace con un esclusivo motivo a petali floreali. Anche gli interni erano stati allestiti nel tipico stile di Versace: con sedili neri impreziositi da cuciture colore marrone/oro e pietre Swarovski sulla leva del cambio. Nel 2006 sul palcoscenico del Life Ball di Vienna si presentò nuovamente un MINI Cooper Cabrio nel jeans-look della marca Diesel. Nel 2007 fu il fotografo di moda Mario Testino a decorare la MINI Cooper con luccicanti motivi di fuochi artificiali. La MINI del Life Ball 2008 si presentò nel provocante look da pin-up dell'etichetta di abbigliamento intimo Agent Provocateur.

Le vetture offerte da MINI vengono messe all'asta dopo il galà del Lifeball. I ricavi supportano campagne contro l'AIDS. Nel corso di otto edizioni del Life Ball sono stati raccolti più di 300.000 euro per la lotta contro le infezioni da HIV e l'AIDS.

13. Una questione di stile. La MINI Collection.



Il divertimento di guida in una MINI è sempre affascinante. Ma il tipico MINI-feeling è molto di più. Colui che desidera esprimere la sua passione per questo stile inconfondibile anche al di fuori della strada, trova numerose offerte interessanti nella MINI Collection. La collezione comprende articoli di moda, accessori, gioielli e numerosi prodotti lifestyle che permettono di esprimere il proprio gusto personale in stile MINI. Nella selezione dei prodotti, nella scelta dei colori e nel design la MINI Collection segue severamente lo stile del brand. Tecnologia, innovazione, divertimento e qualità sono le caratteristiche che vengono considerate con la massima priorità anche nella composizione della MINI Collection. Analogamente alla gamma di modelli MINI, anche la MINI Collection continua a crescere. La creatività e l'ispirazione aprono costantemente nuove prospettive di uno stile di vita inconfondibile. I nuovi modelli e i nuovi prodotti lifestyle consentono di trasferire il tipico MINI-feeling a un numero crescente di momenti della vita quotidiana.

Lungo il suo cammino verso un bestseller trasversale e internazionale già la Mini classica aveva ispirato ripetutamente il mondo della moda. Famosi stilisti disegnarono esemplari unici con verniciature della carrozzeria e allestimenti interni molto originali. Negli anni Settanta la Mini abbandonò il garage ed entrò nelle case dei suoi fans, come modellino in miniatura per la camera dei bambini o nelle vetrine dei collezionisti. Il lancio della MINI diede il via anche alla MINI Collection. Sin dall'inizio l'offerta era caratterizzata da un look specifico, cosmopolita e simpatico e da dettagli sorprendenti. La MINI Collection riprende i più emozionanti trend attuali e li interpreta nel tipico stile MINI.

Tipicamente MINI: sempre diversa, sempre inconfondibile.

Nelle loro bozze della MINI Collection, gli stilisti utilizzano i trend attuali della moda, ma anche ispirazioni derivanti dal linguaggio formale e dall'andamento delle linee dei modelli MINI. Parallelamente, anche la selezione dei colori e dei materiali si orienta allo stile dell'attuale gamma di modelli. Nasce così un portafoglio di prodotti tipico della marca ma anche molto ricco, completato continuamente da impulsi nuovi, ma pur sempre fedele a sé stesso.

Un esempio affascinante è la collaborazione con la marca Onitsuka Tiger che produce scarpe da ginnastica riprendendo elementi stilistici della MINI Clubman. I patch bianchi di gomma davanti e dietro presentano lo stesso disegno a nido d'ape della griglia del radiatore della MINI Cooper S Clubman, la

suola interna della calzatura ha lo stesso profilo dei sedili in pelle della vettura e sotto la linguetta del calcagno è applicato un logo MINI.

Una novità nell'assortimento di moda: la t-shirt dell'anniversario MINI.

L'attuale MINI Collection crea nuovi accenti nell'ambito della moda con una stella «Drive of Fame» stampata e un ricamo. La selezione della Women Styles Collection varia dalle classiche t-shirt con vari motivi MINI, ad abiti, felpe e giacche fino al Ladies' Biker Jacket con colletto alla coreana e una cintura larga. Il Men's Styles comprende anche numerose t-shirt, felpe e giacche e, come novità, la Men's Bike Jacket e un Men's Tattoo Longsleeve bianco con un motivo interno stampato che traspare verso l'esterno. Per i fans MINI più giovani sono state create t-shirt e giacche in felpa con motivi e forme speciali.

Un altro componente della gamma attuale è la John Cooper Works Collection che comprende prodotti di moda e accessori che riflettono lo spirito sportivo della marca anche fuori dai circuiti. Per l'anniversario della MINI la collezione di modelli da uomo e da donna sarà completata da una esclusiva t-shirt con il logo dell'anniversario stampato sul davanti.

Il MINI-feeling è sempre presente: gli accessori.

Inoltre, la MINI Collection comprende anche una ricca selezione di borse e di valigie che è stata nuovamente ampliata nell'anno dell'anniversario; questi modelli presentano uno stile elegante e moderno e costituiscono un fedele compagno di tutti i giorni e durante i viaggi. Anche nello sviluppo e nella produzione di questi accessori vi è una stretta collaborazione con firme famose per assicurare gli elevati standard di qualità della marca MINI.

L'offerta di accessori comprende occhiali da sole, berretti da baseball, cinture, sciarpe e orologi nell'inconfondibile stile MINI e numerosi articoli capaci di creare momenti speciali nella vita di tutti i giorni, anche quando non si è al volante. Una lavagna magnetica MINI, una borsa per il computer portatile, blocchi notes, agende, anelli portachiavi, borracce, coperte da picnic, un cover per la pioggia, il MINI Baby Racer per i bambini particolarmente sportivi, modelli in miniatura di dimensioni e colori diversi, un kit di pista da corsa e una MINI di peluche assicurano la presenza dello stile personale della marca in ogni momento della giornata.

Un classico di grande successo della MINI Collection è diventato l'orologio a cucù dal design tondo ispirato al cruscotto dell'attuale MINI. L'orologio da parete è disponibile nel frattempo in due versioni: il modello in miniatura della MINI o della MINI Clubman in scala 1:93 percorre in un'ora un giro completo dell'orologio; la particolarità è che, allo scoccare dell'ora, al posto del canto del

cucù si sente il tipico suono di una MINI. Un altro elemento unico della MINI Collection è l'Urban Chill Box da 14 litri che può essere utilizzato sia per raffreddare che per riscaldare il contenuto, offerto in cinque disegni differenti.

La MINI Collection: agli eventi di moda e sugli schermi cinematografici.

Nel frattempo, la MINI Collection si è conquistata un posto nel mondo della moda ed è presente regolarmente ai principali eventi. Ad esempio, la MINI Collection ha sfilato più di una volta alla famosa fiera della moda «BREAD & BUTTER» che si tiene in Spagna a Barcellona. Anche altre manifestazioni simili risultano essere l'ambiente ideale per la presentazione della

marca MINI.

Inoltre, in modo simile alla MINI, anche i prodotti della MINI Collection sono diventati famosi sugli schermi cinematografici. Nella produzione Disney, «La strega Lilli: il drago e il libro magico» anche il Cuckoo Clock e il Baby Racer della MINI giocano un ruolo importante. Nella versione cinematografica del famoso libro per bambini, oltre alla protagonista Alina Freund anche il drago animato si entusiasma per la MINI Collection. Infatti, si innamora del Baby Racer con il quale accelera come un folle.

La vendita dei prodotti della MINI Collection avviene in tutto il mondo attraverso la rete di concessionari MINI. Una panoramica della MINI Collection è disponibile anche online. All'indirizzo www.MINI.com/shop è possibile ammirare e ordinare tutti i prodotti.