



Comunicato Stampa N. M014/13

San Donato Milanese, 8 marzo 2013

### **Stabilimento MINI di Oxford – un secolo di produzione di auto**

Lo Stabilimento MINI di Oxford festeggia 100 anni di produzione. La sua prima vettura, una Bullnose Morris Oxford, fu prodotta il 28 marzo 1913 a pochi metri dall'attuale sede - La produzione totale ammonta a 11.655.000 unità e continua ad aumentare - Oltre 2.250.000 MINI costruite finora, a parte le 602.187 Mini classiche prodotte nello Stabilimento di Oxford - Lo Stabilimento di Oxford è la fabbrica di auto realizzate in serie più vecchia del Regno Unito e il terzo più vecchio del mondo, in quanto la produzione continua dal 1913 - In questo stabilimento, nel corso di 100 anni sono state prodotte automobili di 13 marchi diversi

**Oxford.** Lo stabilimento MINI di Oxford festeggia questo marzo i 100 anni di produzione e vanta una storia in crescita, sia per quanto riguarda la produzione stessa, sia per gli investimenti, sia per la continua espansione. Oggi, lo Stabilimento Oxford impiega 3.700 dipendenti che realizzano fino a 900 auto MINI al giorno ed ha contribuito per oltre 2,25 milioni di MINI al numero complessivo di più di 11,65 milioni di auto prodotte fin dal 1913.

La prima auto costruita in questo luogo, una Bullnose Morris Oxford, è uscita il 28 marzo 1913, ed è stata seguita da un'ampia gamma di auto di famosi marchi britannici, nonché di uno giapponese – comprese MG, Wolseley, Riley, Austin, Austin Healey, Mini, Vanden Plas, Princess, Triumph, Rover, Sterling e Honda – oltre ai marchi Morris e MINI. La sussidiaria Pressed Steel Company, che occupa lo stesso complesso di Cowley, ha anche costruito scocche per la Rolls-Royce, per la Bentley, per la Jaguar, per l'MG, per la Standard-Triumph, per la Ford e per la Hillman, nonché stampi per l'Alfa Romeo. Lo stabilimento vanta una storia lunga ed impressionante di spedizioni di auto all'estero, con più di 1,7 milioni di MINI destinate ai clienti d'oltremare.

Lo stabilimento ha prodotto una serie di auto famose, comprese la Bullnose Morris, la Morris Minor, la Mini, l'Hindustan Ambassador indiana e la MINI di oggi. Ha prodotto anche Honda per un breve periodo negli anni Ottanta, nonché alcuni modelli particolari comprese la prima Riley Pathfinder, la molto discussa Morris Marina, l'incredibile “'70s wedge” che era la Princess e, con la Austin Maestro, una delle prime “talking cars” del mondo, la Austin Maestro.

Negli ultimi cento anni vi sono stati otto responsabili dello Stabilimento di Oxford, a partire dal fondatore William Morris, che fu titolare sia direttamente sia mediante la Morris Motors fino al 1952, quando la Morris si fondò con l'acerrima rivale Austin per creare la British Motor Corporation. Lo stesso Morris, ormai conosciuto come Lord Nuffield, ne fu il presidente per sei mesi prima di andare in pensione. Durante i primi anni Sessanta, lo stabilimento contava fino a 28.000 dipendenti e produceva una grandissima varietà di modelli.

# MINI

## Comunicazione e P.R.

Nel 1967, BMC divenne British Motor Holdings dopo la fusione con Jaguar e, l'anno seguente, quel gruppo si fuse con Leyland Truck Company (che comprendeva anche Triumph e Rover) per formare la British Leyland Motor Corporation. Seguì nel 1974 la nazionalizzazione ed il nome del gruppo fu soggetto a diversi cambiamenti fino a diventare nel 1986 Rover Group. Graham Day fu incaricato dal governo Thatcher di privatizzare l'azienda. Questa operazione fu completata nel 1988 con la vendita alla British Aerospace, che, a sua volta, avrebbe venduto il gruppo, che comprendeva Land Rover, a BMW nel 1994.

Il BMW Group investì moltissimo in Rover, ritenendo che il rimpiazzo di Mini doveva essere una priorità. Ma diverse situazioni avverse e uno sfavorevole tasso di cambio portarono BMW a cedere Rover al Phoenix Consortium nel 2000 e Land Rover alla Ford nello stesso anno. Il marchio MINI fu mantenuto insieme allo Stabilimento di Oxford, come era stato rinominato Cowley, insieme alla fabbrica di stampaggio di Swindon e al nuovo impianto motori di Hams Hall a Birmingham che era in allestimento per la produzione.

Oggi, lo Stabilimento di Oxford è in piena attività con la produzione di MINI Hatchback, Cabrio, Clubman, Clubvan, Roadster e Coupé. Un importante investimento ha portato all'installazione di 1.000 nuovi robot per un nuovo reparto di carrozzeria e per gli impianti esistenti. Ciò rappresenta la parte del leone di un programma di investimenti di 750 milioni di sterline, annunciato lo scorso anno, che vede anche un rinnovamento significativo e l'installazione di nuovi impianti presso lo stabilimento motori di Hams Hall e presso l'impianto di stampaggio carrozzeria di Swindon.

Lo Stabilimento di Oxford ha generato considerevoli benefici per il Paese e per molti altri stati in tutto il mondo durante i suoi 100 anni di attività, offrendo impiego a centinaia di migliaia di dipendenti e a decine di migliaia di posti di lavoro nell'indotto. Lo stabilimento vanta una lunga storia di successi nelle esportazioni, con i prodotti Morris che incidevano per quasi il 30 per cento delle esportazioni totali della nazione a metà degli anni Trenta. Nel 1950, lo stabilimento produsse il suo centomillesimo modello destinato all'estero, una Morris Minor. Entro il 1962 BMC spediva 320.000 unità della sua produzione annuale pari a 850.000 veicoli in oltre 170 paesi e lo stabilimento di Oxford ha fornito un grande contributo alla produzione totale. BMC era il più grande esportatore britannico nei primi anni Sessanta, proprio come la Morris lo era stata negli anni Trenta.

Lo Stabilimento di Oxford ha contribuito anche alle attività industriali di un numero sorprendente di paesi lontani, producendo decine di migliaia di auto per l'esportazione in forma CKD (Completely Knocked Down) per l'assemblaggio in fabbriche d'oltremare. I paesi che hanno costruito automobili in forma CKD comprendono Argentina, Australia, Belgio, Cuba, Africa Orientale, Ghana, Olanda, Hong Kong, India, Indonesia, Iran, Irlanda, Italia, Nuova Zelanda, Malaysia, Messico, la Nigeria, Spagna, Sri Lanka, Tanzania, Trinidad, Turchia, Uganda, Uruguay e molti altri. Per il 1967, le auto in kit rappresentavano il 40 per cento delle esportazioni di BMC e venivano assemblate in 21 stabilimenti in tutto il mondo. Modelli Morris Oxford, Minor, MGA, Mini, Morris 1100 e veicoli commerciali facevano parte dei molti esemplari costruiti in queste lontane fabbriche. L'elenco delle esportazioni dello Stabilimento di Oxford è impressionante: non meno di 1,7 milioni di MINI sono state esportate dal 2001 in oltre 100 paesi.

Oggi, lo Stabilimento di Oxford rappresenta l'elemento centrale della rete di produzione del BMW Group nel Regno Unito, rete che comprende lo stabilimento

# MINI

## Comunicazione e P.R.

motori di Hams Hall a Birmingham e quello di stampaggio di Swindon, che una volta faceva parte della Pressed Steel. La rete può contare su un brillante futuro quando la prossima generazione della famiglia MINI entrerà in produzione negli anni a venire, grazie ad una tendenza di esportazioni e vendite in aumento.

### **Le auto**

Molte auto famose sono state costruite presso lo Stabilimento di Oxford, alcune di esse rivoluzionarie. Ecco alcune vetture che hanno fatto la storia:

#### **‘Bullnose’ Morris Oxford 1913-26**

La prima auto di William Morris, nominata ufficialmente Morris Oxford, ma conosciuta come “Bullnose” per la vistosa cornice arrotondata del radiatore realizzata in ottone. Una coraggiosa serie di tagli dei prezzi vede la Morris diventare il marchio più venduto nel Regno Unito nel 1924.

#### **Morris Minor 1928-32**

Una piccola auto alla portata dei più, il cui prezzo viene abbassato da Morris fino a 100 sterline, assicurandole una grande popolarità. Insieme alla piccola Austin Seven, facilita enormemente la diffusione dell’automobile in Gran Bretagna.

#### **Morris Eight 1935-48**

Un grande successo, sia prima che dopo la guerra, questa Morris dalla forma di barile passa attraverso diverse generazioni, rimanendo una presenza costante sulle strade fino agli Anni sessanta.

#### **Morris Minor 1948-71**

Un importante passo in avanti nella maneggevolezza, nello sterzo, nella frenata e nella spaziosità, la Minor disegnata da Alec Issigonis riscuote un enorme successo. La Minor è la prima auto britannica ad essere venduta in oltre un milione di esemplari, una pietra miliare festeggiata con un’edizione limitata di Minor Million verniciate in una particolare tinta lillà. Viene venduta come berlina, come SW Traveller, parzialmente rivestita in legno, come cabrio, come van e come pick-up.

#### **Morris Oxford III 1956-58**

L’Oxford degli anni Cinquanta è una vettura fondamentale della gamma ed è destinata a tutta la famiglia, portando avanti il nome della Morris originale. Una vettura da ricordare soltanto per il fatto che è la base per l’Hindustan Ambassador, auto molto popolare a quei tempi in India. Nel 1957, Morris invia a quell’azienda tutta l’attrezzatura necessaria per la produzione della Oxford III. L’Ambassador o “Amby”, come viene chiamata, resta ancora oggi in produzione anche se in piccola serie.

#### **BMC Mini 1959-69**

La rivoluzionaria Mini è un’altra creazione di Alec Issigonis. Il motore trasversale con trazione anteriore ed lo sfruttamento efficiente dello spazio ridefiniscono il design delle auto piccole. La maneggevolezza da go-kart ispira subito le più sportive Cooper e le loro strepitose prestazioni in gara. Senza preconcetti, alla moda, molto amata e largamente esportata, aggiunge una parola alla lingua inglese e diventa la più famosa e più prodotta auto britannica. Lo Stabilimento di Oxford la costruisce per dieci anni a partire dal 1959, mentre Longbridge, la fabbrica di Birmingham, resta la sede principale di produzione nel Regno Unito fino alla sua dismissione nel 2000.

# **MINI**

## **Comunicazione e P.R.**

### **BMC 1100/1300 1962-74**

Il secondo modello di Issigonis a trazione anteriore, praticamente una Mini allargata con suggerimenti stilistici Pininfarina e sospensioni idroelastiche. La più piccola familiare tecnologicamente avanzata all'epoca viene venduta in numeri superiori rispetto alla Mini, per diventare la best-seller britannica per dieci anni. Lanciata come una Morris, essa viene venduta anche come Austin, MG, Riley, Vanden Plas e Wolseley, e viene offerta in versioni due porte, quattro porte e familiare.

### **Morris Marina 1971-80**

Molto discussa all'epoca, la Marina che supera la Ford Cortina, resta un best seller nella top 5 per anni nonostante la sua meccanica semplice, e costituisce un prodotto base dello stabilimento per tutti gli anni Settanta. Offerta in versione coupé, che costa meno della berlina, è sostituita nel 1980, leggermente ristilizzata, dalla Ital - l'auto destinata ad essere l'ultima Morris. Come la Minor, della quale prende il posto, la Marina fa registrare vendite superiori al milione di esemplari.

### **Triumph Acclaim 1981-84**

Essenzialmente una Honda Civic con una targhetta differente, Acclaim è un modello che serve da espediente temporaneo e che è il prodotto di un accordo insolito firmato nel 1979 tra BL Cars e Honda. L'obiettivo è di dotare BL di un nuovo modello da offrire tra il lancio nel 1980 della Austin miniMetro e quello del 1983 della Austin Maestro. Le linee di produzione della Acclaim, progettate da Honda, suggeriscono anche l'installazione dei primi robot nello stabilimento di Oxford. L'Acclaim è ricordata per essere stata la prima auto giapponese ad essere costruita nel Regno Unito e l'ultima Triumph. La partnership BL-Honda porta il costruttore giapponese ad aprire una sua fabbrica a Swindon nel Regno Unito.

### **Rover 800 1986-89 / Honda Legend 1986-88**

Queste importanti automobili sono insolite per essere il frutto di una collaborazione ingegneristica tra Rover e Honda, poiché condividono le parti interne della carrozzeria, le sospensioni ed alcune motorizzazioni, presentando allo stesso tempo carrozzerie e disegni degli interni esclusivi. Lo Stabilimento di Oxford costruisce non soltanto la Rover 800, ma anche, per un breve periodo, la sorella Honda Legend. La Rover 800 fa anche parte di una importante iniziativa di esportazioni verso gli Stati Uniti a metà degli anni Ottanta, con il marchio Sterling. Questa profonda collaborazione porta ad un periodo fruttuoso nel quale le tecniche giapponesi di continuo miglioramento e di puntualità nelle forniture vengono introdotte nello stabilimento con importanti vantaggi nella qualità della costruzione dei veicoli.

### **Rover 75 1999-2000**

Prima ed unica Rover completamente sviluppata sotto l'egida BMW, l'elegante versione 75 vede miglioramenti dal punto di vista qualitativo e degli standard dinamici del marchio. La produzione, trasferita a Longbridge (Birmingham) dopo la vendita della Rover da parte di BMW nel 2000, finisce prematuramente nel 2005, sebbene varianti del modello continuano ad essere prodotte in Cina come Roewe e MG.

### **MINI 2001-2006**

L'inedita MINI riposiziona la vettura come una più grande e più sofisticata piccola premium in un'evoluzione che stabilisce nuovi punti di riferimento per il mercato, proprio come avvenne per il modello originale. Ammirata per lo stile che onora il suo predecessore, con un'eleganza dal grande appeal, viene apprezzata anche per il suo handling, per il design innovativo degli interni e per la qualità costruttiva. MINI introduce livelli di personalizzazione mai visti prima su una vettura compatta,

# **MINI**

## **Comunicazione e P.R.**

lanciando un trend ormai ampiamente imitato. Fin dall'inizio supera tutti i target di vendite, a differenza della Mini classica, e nel 2002 viene affiancata da una versione cabrio.

### **MINI dal 2006 ad oggi**

La prossima generazione della MINI Hatch ridefinisce ulteriormente il concetto del 2001, con più spazio, raffinatezza e con motori più avanzati – costruiti ora principalmente nel Regno Unito – e con più equipaggiamento e maggiore scelta. Tutto ciò viene ampliato considerevolmente con l'introduzione della Clubman nel 2007, della Coupé e della Roadster nel 2012 e della Clubvan nello stesso anno. Una versione rinnovata della popolare Cabrio viene presentata nel 2007.

Per ulteriori informazioni contattare:

Maria Conti

MINI Comunicazione e P.R.

Telefono: 02.51610.710 Fax: 02.51610.416

E-mail: [Maria.Conti@bmw.it](mailto:Maria.Conti@bmw.it)

Media website: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com) (comunicati e foto) e <http://bmw.lulop.com> (filmati)

### **Il BMW Group**

Il BMW Group è tra i produttori di automobili e motocicli di maggior successo al mondo, con i marchi BMW, MINI e Rolls-Royce. Come azienda globale, il BMW Group gestisce 28 stabilimenti di produzione e montaggio in 13 paesi e ha una rete di vendita globale in oltre 140 paesi.

Nel 2012, il BMW Group ha venduto quasi 1,85 milioni di automobili e oltre 117.000 motocicli nel mondo. L'utile al lordo delle imposte per l'esercizio 2011 è stato di 7,38 miliardi di Euro con ricavi pari a 68,82 miliardi di Euro. Al 31 dicembre 2011, il BMW Group contava circa 100.000 dipendenti.

Il successo del BMW Group si fonda da sempre su una visione sul lungo periodo e un'azione responsabile. Perciò, come parte integrante della propria strategia, l'azienda ha istituito la sostenibilità ecologica e sociale in tutta la catena di valore, la responsabilità globale del prodotto e un chiaro impegno a preservare le risorse. Il risultato di questi sforzi è che negli ultimi otto anni il BMW Group figura come leader di settore negli indici di sostenibilità Dow Jones.

[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>