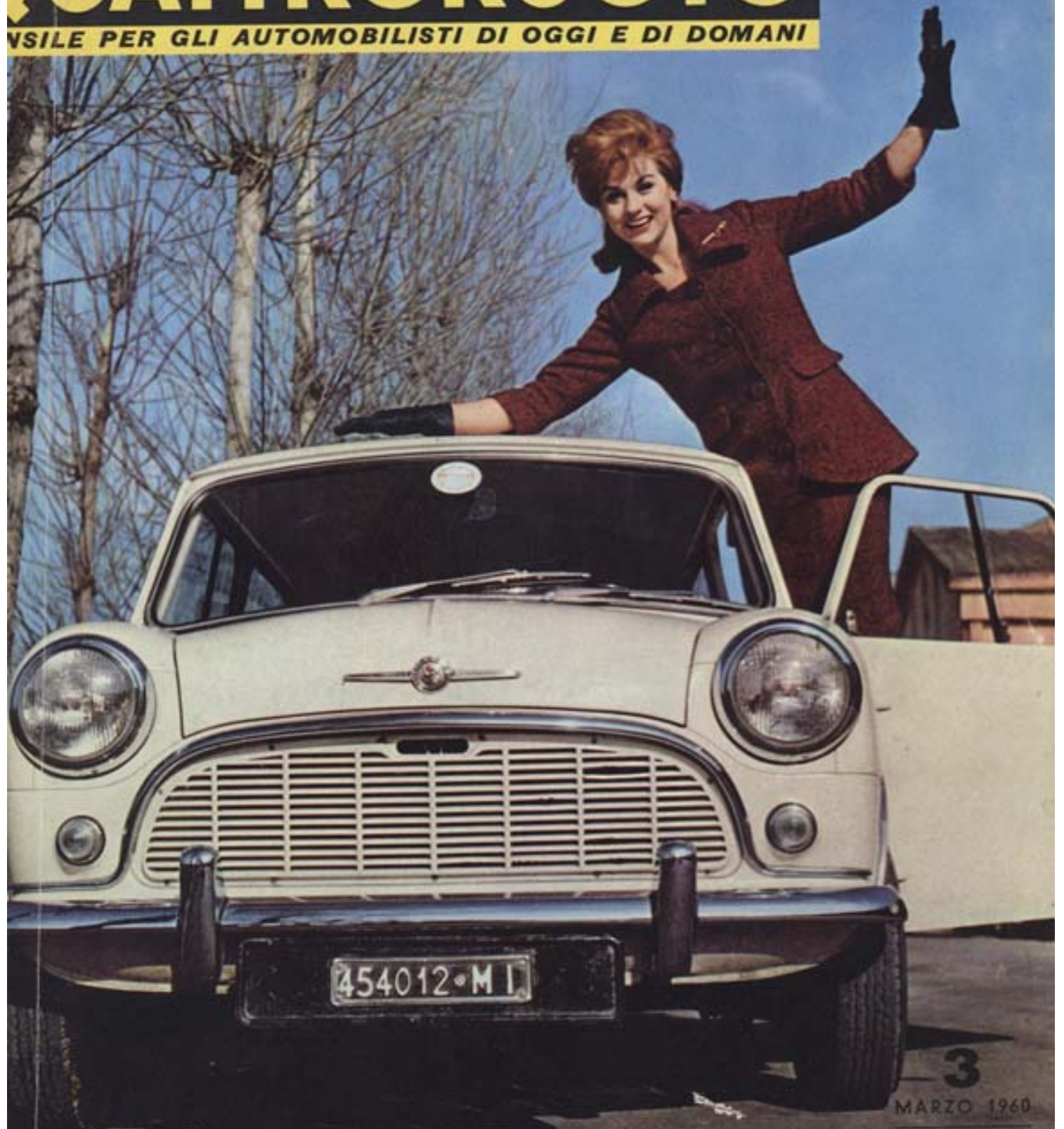


QUATTORRUOTE

CONSULE PER GLI AUTOMOBILISTI DI OGGI E DI DOMANI



3

MARZO 1960

RUOTECLASSICHE

IN EDIZIONE
LA COPIA CON
LA TARGA MICHELIN

MORRIS MINI

"Preserie" 1959



Carabinieri - 112 - Polizia - 112 - Guardia di Finanza - 1155 - Vigili del Fuoco - 119 - Carabinieri - 112 - Polizia - 112 - Guardia di Finanza - 1155 - Vigili del Fuoco - 119



IN PRIMO PIANO
PORSCHE 959 CABRIOLET
VOLVO 1800 ES
BUGATTI TYPE 57
VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET

PEZZI UNICI
ALFA ROMEO
ALFASUD BIMOTORE
GOODWOOD
FESTIVAL OF SPEED

DOSSIER
ANNI TRENTA
26 PAGINE
DI STORIA ITALIANA



PROTAGONISTE Morris "Mini Minor" 1959

Buona LA PRIMA



Modello di riferimento

La "De Luxe" in Invea Clipper Blue con interni in vinile Grey Fleck-Black è un raro esempio di model year 1959. Esso appartiene a una "preserie" che in alcuni dettagli differisce dalle "Mini" costruite successivamente. Restaurata in Inghilterra, è tutta originale; persino la targa lo è. Il proprietario Massimiliano Terrogni

Ruggine, finiture approssimative... All'epoca accusava qualche problemino. Oggi invece una "preserie" è ambita e costosa. Molti, ma poco visibili, i dettagli che la distinguono dalla produzione successiva

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini



Si ringrazia la modella Silvia Laurino, protagonista del servizio.

PROTAGONISTE Morris "Mini Minor" 1959

Segni di distinzione

A lato, il frontale della "Mini" ha ricevuto negli anni poche modifiche. In pratica, nelle varie evoluzioni, è cambiata solo la mascherina. A destra, solo la scritta sulla coda differenzia la Morris dalla Austin.



E ciò che più sorprese i presenti, quando la "Mini" fu mostrata alla stampa, il 18 agosto 1959, non fu la trazione anteriore, e neppure la disposizione trasversale del motore. Fu l'abitabilità. Prima di salirci, nessuno avrebbe scommesso un penny che lì dentro quattro robusti scozzesi gonfi di birra potessero starci comodi. Peccato, perché la scommessa l'avrebbero vinta: era nata la macchina che avrebbe fatto delle sue grandi dimensioni interne in rapporto a quelle esterne un formidabile argomento di successo. D'accordo, riuscì anche simpatica, ma dopo...

Il lancio commerciale della nuova vettura, che come noto fu progettata, disegnata e realizzata dall'ingegner Alec Issigonis nel giro di due anni soltanto, avvenne otto giorni più tardi, quando il pubblico fu invitato nelle concessionarie Austin e Morris per ammirare dal vero i primi esemplari. La casa costruttrice BMC (British Motor Corporation) aveva infatti deciso di produrre la vettura con due marchi differenti, secondo un'usanza tipicamente inglese, e anche con due nomi differenti: "Seven" per l'Austin, "Mini Minor" per la Morris, entrambe in due allestimenti ("Standard" e "De Luxe") e tre tinte specifiche: Farina Grey, Tartan Red e Speedwell Blue, per l'Austin; Old English White, Cherry Red e Clipper Blue, per la Morris. Il primo esemplare della Morris, numero di telaio 101, allestimento "Standard", colore Old English White e targa 621AOK, è esposto all'Heritage Motor Centre di Gaydon (Inghilterra). La produzione prese avvio a rilento il 3 aprile a Longbrid-

ge, con le prime due Austin, e l'8 maggio a Cowley con le prime dieci Morris. Nel corso del 1959 furono allestite, con i due marchi, circa 20.000 vetture, che possono essere considerate di preserie per via di alcune soluzioni costruttive che le distinguono dalle "Mini" prodotte in seguito. Nel 1960, quando gli esemplari costruiti furono più di 115.000, la produzione era stata ormai stabilizzata, e proseguì negli anni successivi con modifiche minime. È per questo che i cultori della "Mini" riservano al model year 1959 un'attenzione particolare.

Gli esemplari sopravvissuti di questa "avanguardia" sono davvero pochi, iscritti quasi tutti al sodalizio 1959 Mini Register (www.1959miniregister.com), che nel mondo conta soltanto 132 vetture censite. Una di queste ce l'avete davanti agli occhi: è la numero di telaio 1713, allestimento "De Luxe", colore Clipper Blue, dotata - cosa davvero apprezzabile - della targa inglese di prima immatricolazione UVJ183. Dopo il restauro eseguito in Inghilterra, è stata acquistata e importata in Italia nel 2010 da Massimiliano Terragni, appassionato di vetture inglesi. Prodotta a Cowley tra il 18 e il 21 settembre 1959, la nostra "Mini" fu spedita alla concessionaria James Fryer Limited di Hereford il 24 settembre e immatricolata il 28 settembre. Fu sottoposta in seguito ai regolari tagliandi, come attesta il "voucher" ancora conservato. Nonostante l'accurato restauro, Terragni ha voluto ugualmente sottoporla a un attento "refreshing". A detta di Bill Bell, presidente del ▶

Effetto grandangolo

Sotto, lo spazio interno è notevole grazie al cruscotto ridotto a una mensola e alle porte prive di pannelli, con semplici cordoni al posto delle maniglie. A destra, il tachimetro specifico Morris, con tre spie e l'indicatore del livello benzina. Si noti il rivestimento del cruscotto coordinato con quello dei sedili.



Il 1959 Mini Register ha censito
132 esemplari. La nostra
è stata prodotta a Cowley appena
un mese dopo il lancio



Ha i baffi, ma poi li taglia
A sinistra. La calandra è di color
ovario, indipendentemente
dalla tinta della carrozzeria.
La gemella Austin "Seven" adottava
invece la calandra cromata.
Il "baffo" che la contorna, present
sia sulla "base" sia sulla "lusso"
impresiasisce l'insieme, ma veni
eliminata negli anni successivi

Stranezze tutte inglesi

A lato. Il rivestimento dei sedili in
vinile è una "finezza" riservata alla
"De Luxe". Nel '59 l'interno si può
avere solo grigio con fasce nere.
Al centro. La levetta delle frecce ha
la spia inserita sul pomello.
A destra. Il pulsante d'avviamento è
sul pavimento, a destra del tunnel.



All'inizio non viene apprezzata: la solita diffidenza degli inglesi per le novità. Mesi più tardi, il pubblico scopre che è "very nice", e le vendite decollano



Montata su cerniere

La targa, grazie a una cerniera, rimane sempre verticale. Ciò consente di viaggiare con il bagagliaio aperto quando si trasportano colli voluminosi.

1959 Mini Register, si tratta di uno degli esemplari più belli e originali che lui abbia mai visto: da prendere a modello per altri eventuali restauri.

Sono tipici delle Morris "Mini Minor" preserie, prodotte tra la primavera 1959 e l'autunno 1960, i seguenti particolari: mascherina a maglie rettangolari verniciata avorio come i cerchi ruota; cerniere delle portiere in ottone; grondaia del tetto priva dei fori di drenaggio e dei "tegolini" sui finestrini posteriori; padiglione senza incavi per le guarnizioni del parabrezza e del lunotto; paraurti lunghi e avvolgenti; brancardi privi delle grembialature di protezione; cerchi ruota con disco rivettato al canale; copriruota cromati (nella "De Luxe") con fori di ventilazione rettangolari e diametro inferiore a quello del cerchio.

All'interno, i rivestimenti dei sedili sono in tessuto grigio puntinato ("Standard") e in vinile grigio screziato/nero ("De Luxe"). Le maniglie di apertura dei finestrini scorrevoli sono fissate con un solo fo-



ro e, sotto sforzo, ruotando possono rigare il vetro. I compassi dei finestrini posteriori hanno braccetti sottili, il blocco del riscaldamento non ha il deflettore per convogliare l'aria al pavimento o al parabrezza, la leva del cambio è dritta, l'avviamento è a pulsante sul pavimento.

Non è tutto. Nel vano motore il tappo di riempimento dell'olio è in metallo, le pipette delle candele sono di marca Champion, il filtro dell'aria ha il tubo di aspirazione rivolto verso il radiatore, la ventola è rossa e a quattro pale e il recipiente del liquido lavacrystalli è una bottiglietta di vetro; nel vano bagagli, il tappetino in gomma copre malamente il fondo e la parte interna del coperchio. Alcune di



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, trasversale 4 cilindri in linea Alésaggio 63 mm Corsa 68,26 mm Cilindrata 848 cm ³ Rapporto di compressione 8,3:1 Potenza 34 CV DIN a 5500 giri/min Coppia 6,1 kgm DIN a 2900 giri/min Un albero a camme laterale Un carburatore SU "HS 2" Lubrificazione forzata Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 34 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 4 marce (1 ^a non sincronizzata) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto di riduzioni 3,78:1 Pneumatici 5,20-10.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 4 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti Sospensioni post. a ruote indipendenti Freni a tamburo Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 25 litri.
Dimensioni e peso	Peso 2030 mm Carreggiata ant./post. 1200/1160 mm Lunghezza 3050 mm Larghezza 1400 mm Peso a vuoto 605 kg.
Prestazioni	Velocità 115 km/h Consumo medio 5,7 litri/100 km.

queste caratteristiche saranno modificate nel corso del primo anno per ovviare a difetti o ridurre i costi; altre lo saranno nel 1960 o negli anni successivi. La tempistica delle modifiche non è comunque facile da stabilire, perché molte di esse furono approntate gradualmente.

Con un'estetica originale e un'impostazione meccanica che farà scuola, la "Mini" inizialmente non fu capita dal pubblico, che ne criticò la finitura, non all'altezza del prezzo. Il nostro esemplare mostra bene le ondulazioni dei rivestimenti interni, i pannelli in cartone sul cruscotto e sulle porte... E stiamo parlando di una "De Luxe". Ma oggi sono questi i "difetti" che qualificano una "preserie". ■



Originali anche i difetti

Il tappetino in gomma del vano bagagli si direbbe pasticcio, invece è conforme all'originale. **Sopra.** Il vano motore, con la bottiglietta in vetro del liquido lavacrystal, le pipette delle candele originali Champion e la scatola filtro con il tubo d'aspirazione sul lato destro della vettura (introdotta a partire dal settembre 1959). **Foto grande.** Le calotte cromate della "De Luxe" primo tipo sono di piccolo diametro e lasciano scoperta la balconata del cerchio.



MINI RISERVA MILLESIMATA

Se ne cercate una così mettetevi in coda, perché non se ne trovano. Per il restauro occorre essere esperti: molti dettagli, infatti, mutavano da un mese all'altro. Alcuni ricambi sono quasi introvabili, altri hanno un prezzo non proprio popolare

**Difficile riconoscerla**

La "De Luxe" si distingue dalla "Standard" per alcuni particolari, come il profilo in metallo lucido sui passaruota e sulla parte inferiore delle fiancate. Ben visibile, a porta aperta, il cordino che sostituisce la maniglia interna di chiusura.

FATTA APPOSTA PER ATTIRARE LA RUGGINE

Il progetto punta sulla semplicità. Per questo, all'inizio, sulla grondaia del tetto non ci sono fori di drenaggio, che ne avrebbero complicato la forma. I brancardi, realizzati piegando il pianale, sono saldati di costa alle fiancate: l'aspetto è impeccabile, ma non vi è garanzia di tenuta allo sporco e all'umidità. Nella piovosa Inghilterra queste "trascuratezze" si pagavano con la ruggine. Nel 1960 la Casa correrà ai ripari, con fori di drenaggio e tegolini laterali sulla grondaia, una saldatura con sovrapposizione tra brancardi e fiancate e l'aggiunta di una fascia sottoportata di protezione. La ruggine non è il solo problema che affligge le vetture del '59; molto difficile è trovare la stoffa per i sedili "Standard", la bottiglietta di vetro del liquido lavacrystal, i paraurti "lunghi", la pompa benzina e le pipette delle candele, la cui rarità si paga cara.



RICAMBI MOD. '59, POCHI E CARI

Stoffa sedili 1959 (al metro)	€ 225
Pompa benzina 1959 (usata)	170
Parafango anteriore (replica)	90
Bottiglia liquido lavavetri 1959 (usata)	560
Pneumatico 5.20-10 (marca Carnac)	55
Tappetino in gomma vano bagagli 1959 (usato)	135

IL FASCINO DELLA DIVERSITÀ

Fascino	*****	Da lontano sembra la solita "Mini", ma non è così. Vuoi mettere la soddisfazione?
Prezzo	**	Qualche esemplare si trova solo in Inghilterra e, anche se da restaurare, a prezzi alti.
Costo di gestione	***	La manutenzione non è sempre economica. Se si rompe il pezzo introvabile poi...
Uso quotidiano	****	L'assetto di guida è scomodo, il divertimento è quello di sempre, le prestazioni modeste.
Affidabilità	****	La meccanica e l'impianto elettrico non riservano le cattive sorprese di altre inglesi.
Reperibilità ricambi	***	Difficile trovare alcuni componenti specifici del modello '59. Per il resto nessun problema.
Attività del club	*****	I club dedicati alle "Mini" sono moltissimi. In Inghilterra c'è un registro per il modello '59.
Restauro	***	La carrozzeria può dare qualche problema: la meccanica è ben conosciuta anche in Italia.

HANNO SCRITTO DI LEI

IN PRIMO PIANO LE PUBBLICAZIONI DOMUS

■ Ruoteclassiche

Gennaio 1988: dossier. Luglio 2009: storia del progetto.

■ Quattroruote

Marzo 1960: prova su strada, ristampata sul n. 3 di "50 Prove su strada" allegato ad aprile 2006 di Ruoteclassiche.

■ Passione Auto

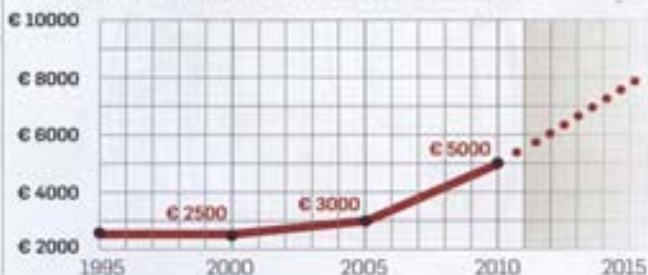
Mini 1959-2005: la storia, i modelli, il mito. Editoriale Domus.

■ Mini Minor. Gribaudo 2006.

di Alessandro Sanna, testo in italiano e inglese. 192 pagine. Prezzo online 10 euro circa.

CRESCITA LENTA MA COSTANTE

Sempre molto valutata nell'usato, la "Mini" ha beneficiato di un incremento di valore costante nel tempo. Le prime serie sono molto rare, specie in Italia, perché all'epoca ne vennero importate poche. Solo dal 1965, quando iniziò la produzione alla Innocenti, questo modello ebbe larga diffusione. Gli esemplari "preserie", se in condizioni da concorso, possono raggiungere i 18.000 euro, più del triplo della nostra quotazione. Preferibile puntare perciò su vetture sempre delle prima serie, ma prodotte dopo il 1960, più affidabili e meglio costruite. In questo caso anche la disponibilità di ricambi è migliore, perché esse montano parti comuni a modelli delle serie successive.



SI STAVA MEGLIO QUANDO SI STAVA PEGGIO

Piccola fuori, grande dentro: questa la ricetta della prima "Mini", che, superato lo stupore iniziale del pubblico per la linea, si traduce ben presto in un successo straordinario. Tanto che oggi Mini è un marchio.

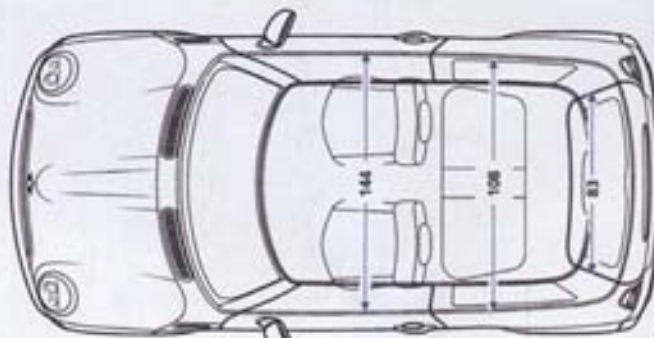
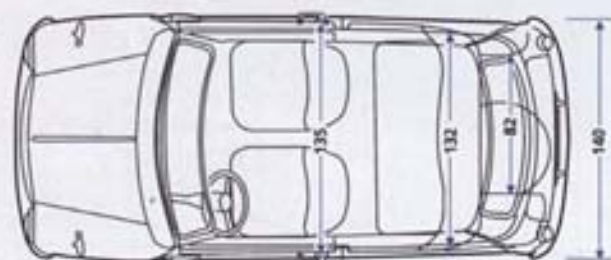
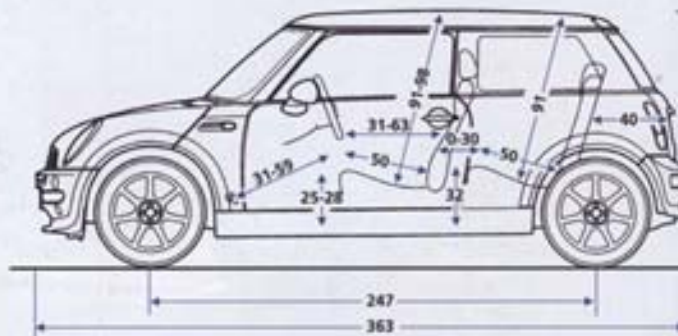
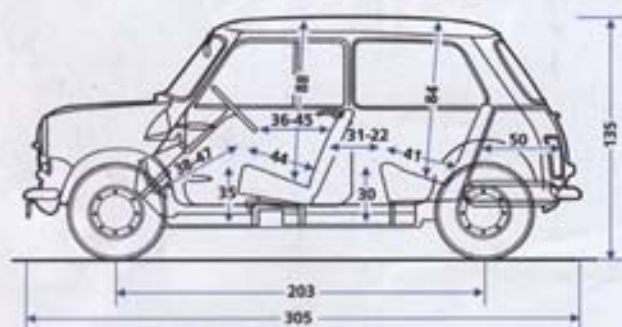
La Mini moderna, lanciata nel 2001 e progettata dai tedeschi della BMW, punta molto sulla continuità con l'antenata in materia di stile e di immagine. Ma l'originaria formula vincente, cioè

l'abitabilità, è andata perduta. I disegni che mostriamo in questa pagina mettono in evidenza la notevole differenza delle dimensioni esterne tra le due vetture, cui non corrisponde un'analoga differenza all'interno. La Mini "One" è infatti più lunga di 57,6 cm, più larga di 29 e più alta di 6, il passo cresce di ben 43,7 cm. Tuttavia, le quote di abitabilità non si discostano in modo apprezzabile da quelle della "Mini" del 1959.

La carrozzeria della "One" è infatti più slanciata e tondeggiante; inoltre, per ragioni di sicurezza, è dotata di zone di assorbimento d'urto che creano un certo ingombro intorno all'abitacolo. All'interno, per garantire la sicurezza e la comodità richieste a una vettura moderna, ci sono sedili con strutture più robuste e imbottiture più generose, mentre l'interno delle portiere rivestito con pannelli di notevole spessore. La seduta di guida distesa, poi, fa sì che sulla "One" stia comodi solo davanti, mentre chi sta dietro è più sacrificato che sulla "Mini". Non è tutto, la "One" pesa 1040 kg contro i 605 kg della sua antenata. Di conseguenza, richiede almeno un motore "1600". Un ulteriore spreco nel nome di una modernità che in realtà non è un progresso...

Sbalzi azzerati

La "Mini" di Issigonis monta ruote da 10", come certi scooter o certe microvetture. Collocate agli angoli della scocca, permettono di ottenere la massima abitabilità.





Prestazioni da leader

La prova di Quattroruote, pubblicata nel marzo 1960 (sopra, la copertina), enfatizza le notevoli prestazioni rispetto alle dirette concorrenti, per dimensioni o per cilindrata. Nessun problema sul fondo innevato, grazie ai vantaggi della trazione anteriore.



Stabilità da go kart

La Mini "One", cioè la versione di accesso, è la più paragonabile alla vecchia "Mini Minor". La prova di Quattroruote avviene insieme alla "Cooper": i risultati sono sul numero di settembre 2001. Elevata la tenuta di strada sia per la vecchia sia per la nuova Mini: entrambe sono dei go kart che permettano di divertirsi anche senza disporre di tanti CV.

LE RILEVAZIONI

Pubbligate su Quattroruote di marzo 1960 (Morris "Mini Minor") e settembre 2001 (Mini "One")

Velocità massima km/h	Mini Minor in IV marcia	One in IV marcia
Dichiarata	115	185
Effettiva	118,8	179,5

Accelerazione	Mini Minor	One
Velocità in km/h	tempo in secondi	
0-40	5,8	-
0-60	12,4	4,9
0-80	22,6	7,8
0-100	51,1	11,5

Frenata	Mini Minor	One
Velocità in km/h		metri
40	13,8	9,6
60	17,2	15,4
80	46,4	27,5
100	58,5	42,7

Consumo	Mini Minor	One
Velocità in km/h		km/litro
40	20,4	-
60	19,2	25,2
80	16,3	19,6
100	13,2	16,0