



**PROVE SU
STRADA**

INNOCENTI "MINI MINOR MK2"

Indubbiamente la «Mini» è stata in Inghilterra quello che in Francia fu la «2 CV» Citroën: cioè una automobile talmente diffusa da divenire quasi parte integrante del paesaggio inglese.

In Italia, dopo i successi ottenuti con le «Mini» importate, si è assistito a un progressivo aumento delle vendite di queste vetture da quando la Innocenti iniziò il montaggio su licenza.

In occasione del Salone di Torino dell'anno scorso la Innocenti presentò una versione «MK 2» della «Mini» («MK 2» sta per serie due) con vari aggiornamenti sia all'esterno che all'interno, e soprattutto alla parte meccanica. Nonostante il prezzo di listino un po' elevato, la «Mini» ha retto e regge bene il mercato, e ciò anche grazie alla sua linea intelligente, e all'ottimo sfruttamento dello spazio all'interno.

Presentiamo ora l'aggiornamento della prova della «Mini», indicando le differenze principali rispetto alla versione da noi precedentemente provata (vedi Quattro ruote di luglio 1966).

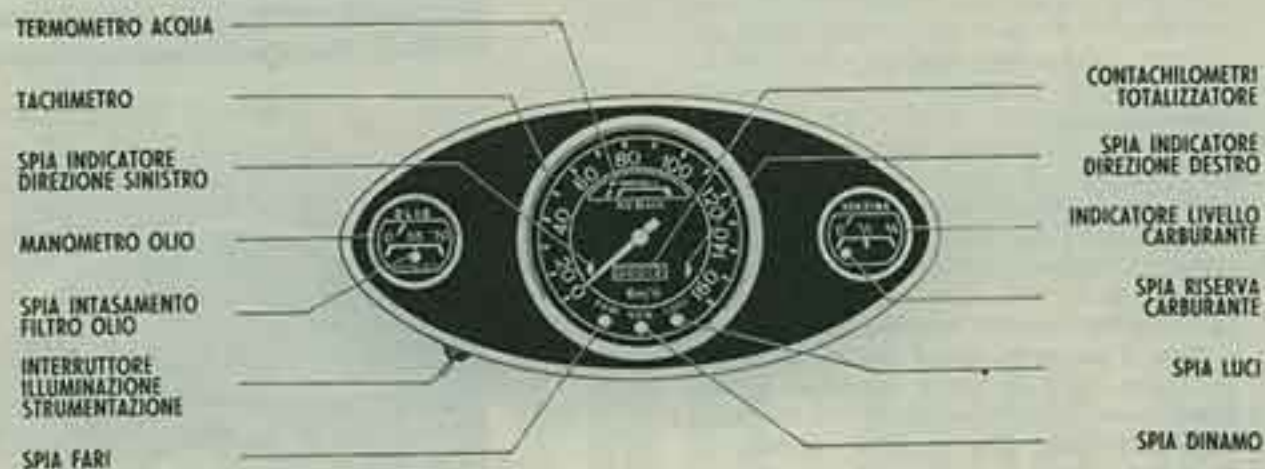
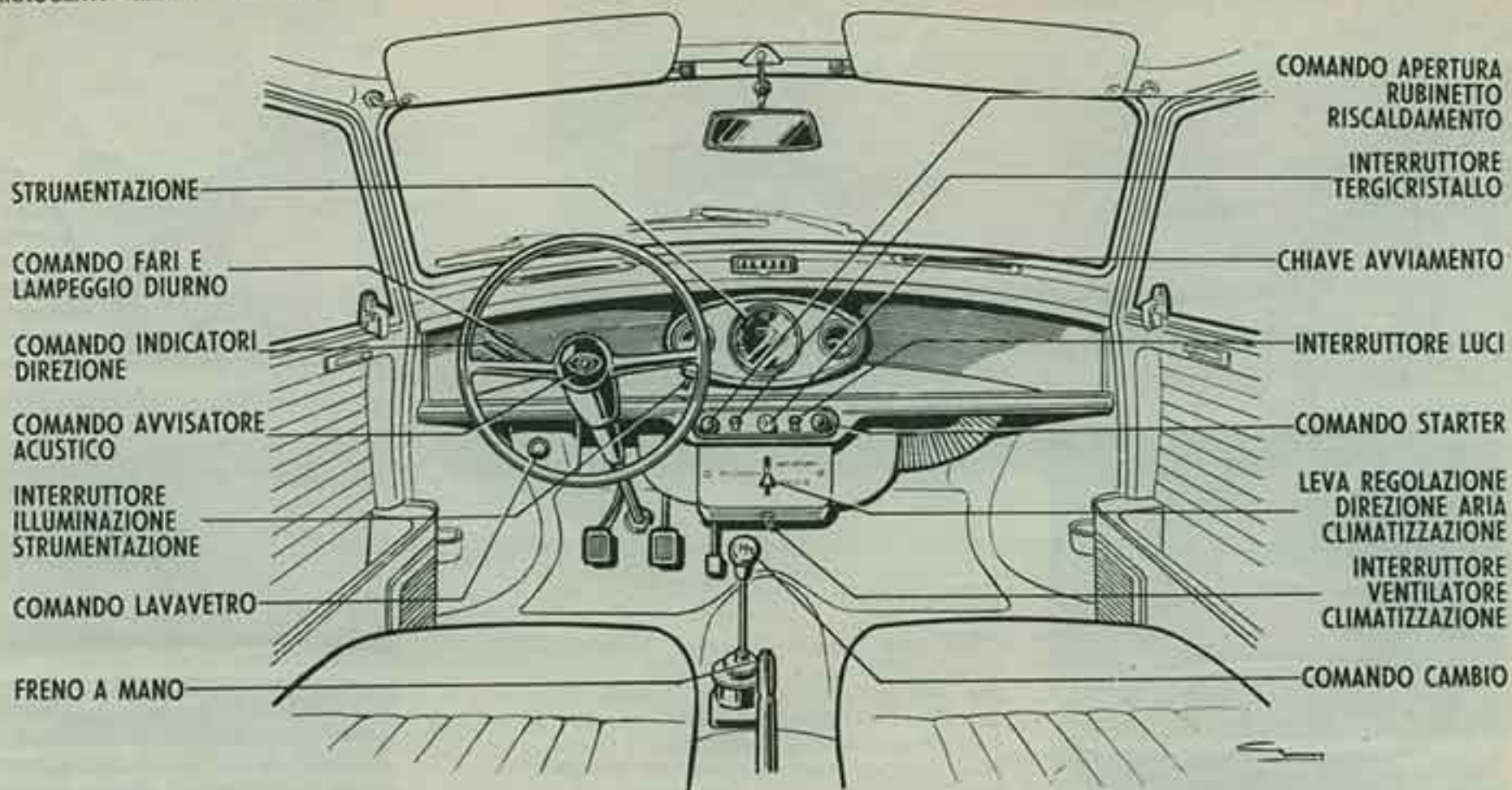
| | |
|---------------------------------------|---|
| CASA COSTRUTTRICE: | Innocenti - Milano. |
| PREZZO DI LISTINO: | 870.000 lire. |
| PREZZO SU STRADA: | 935.000 lire. |
| TERMINE DI CONSEGNA: | 15-30 giorni. |
| FORME DI GARANZIA: | Per 1 anno o 15.000 km. comprendente i materiali e la mano d'opera. Esecuzione gratuita ai primi 1500 e 4000 km. di due operazioni di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (carburante e lubrificanti). Da 8000 a 24.000 km. tagliandi a prezzo fisso. |
| POTENZA FISCALE: | 11 CV. |
| TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE: | 15.315 lire. |
| GAMMA COLORI: | Verde medio, sabbia, rosso, giallo ocra, blu scuro, grigio perla, amaro. |



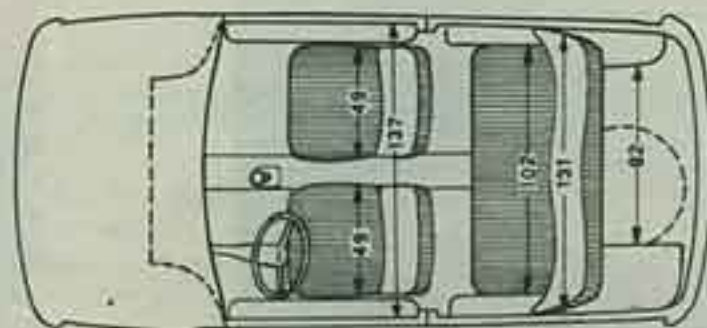
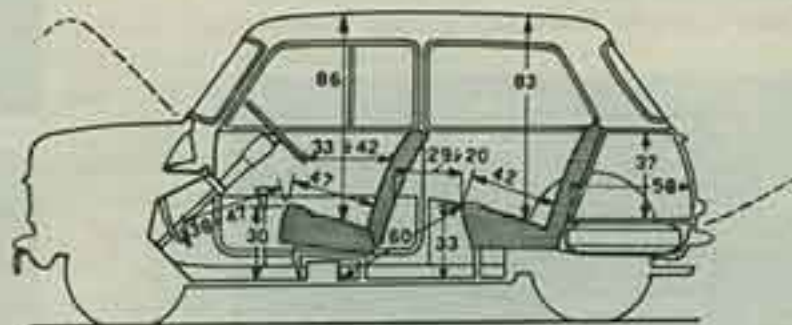
ESTERNO

Pur con l'assolutamente inalterato schema estetico, a cui va riconosciuta una indiscutibile validità, la « Mini Minor MK 2 » si distingue dalla serie precedente per alcuni particolari: la presa aria anteriore, con la calandra caratterizzata da un profilo più squadrato e « pesante », per il lunotto più ampio (più largo e alto) e per le luci posteriori, di dimensioni notevolmente superiori e di disegno squadrato; altra differenza è data dalla scritta « Mini Minor MK 2 », sulla destra del coperchio bagagliaio. Nonostante queste modifiche la « Mini » ha mantenute inalterate le originali proporzioni: così indovinate da farne, a distanza di quasi dieci anni, uno degli esempi più validi di vettura utilitaria. A questa validità s'accompagna però qualche neo: per esempio il tappo carburante, ancora esterno e senza serratura; i paraurti senza rostri, le luci di coda che, proprio per le maggiori dimensioni, sono più vulnerabili nei posteggi, data la ridotta altezza della vettura; comunque, anche rispetto alla precedente versione, poco o nulla di diverso da segnalare, oltre a quanto già detto, e alle ruote, che non hanno più le vistose borchie cromate della precedente versione.





Misure di abitabilità della Innocenti - Mini Minor MK 2 - espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore cm. 9; capacità vano portabagagli circa 150 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e del coperchio vano motore e bagagliaio.



IL COSTO DEI RICAMBI

Per meglio inquadrare l'aspetto economico della vettura provata, indichiamo i costi di alcuni suoi pezzi di ricambio, ricavati dai listini ufficiali della Casa. Abbiamo scelto sette elementi relativi alla carrozzeria, e sette relativi alla meccanica. Tali costi sono, in genere, proporzionati alla qualità.

CARROZZERIA

| | |
|-----------------------------|----------|
| Paraurti anteriore completo | L. 4.000 |
| Portiera | • 15.000 |
| Parabrezza | • 17.700 |
| Proiettore | • 6.000 |
| Coperchio vano motore | • 8.600 |
| Gruppo ottico posteriore | • 4.200 |
| Ruota | • 10.000 |

MECCANICA

| | |
|---|-----------|
| Albero a gomito con cuscinetti | L. 39.000 |
| Cartuccia filtro olio | • 500 |
| Pistone completo di segmenti e spinotto | • 4.900 |
| Albero a camme | • 13.000 |
| Valvola aspirazione | • 950 |
| Valvola scarico | • 2.560 |
| Guarnizione testata | • 770 |

INTERNO

Poco o nulla abbiamo da aggiungere a quanto avevamo detto nel corso della precedente prova su strada del luglio 1966: le misure di abitabilità sono rimaste assolutamente le stesse, le variazioni fatte, e che si erano già in parte viste sulla versione intermedia tra quella del 1966 e quella del 1968, sono di minima entità, cosicché rimane immutata la possibilità di sfruttamento dello spazio per 4 persone. Tra le novità segnaliamo: il diverso rivestimento della plancia portastrumenti, in nero opaco, e la strumentazione eguale a quella della « Mini Cooper » precedente versione, la diversa copertura dell'apparecchiatura di riscaldamento, le maniglie apertura portiera, avanzate e incassate nel bordo sotto al finestrino; il nuovo portacenere anteriore, il migliore rivestimento dei sedili e, per quanto riguarda i comandi, l'arretramento e la posizione verticale della leva del cambio (identica a quella della « Mini Cooper ») e lo spostamento del lavavetro dalla plancia, a sinistra della pedaliera.

Come si vede pochi cambiamenti, quindi praticamente invariate le critiche che possiamo muovere a questa vettura: mancano le maniglie appiglio per i passeggeri, i cristalli posteriori hanno ancora una apertura un po' ridotta; non vi è possibilità di avere, neppure a richiesta, lo schienale regolabile per il sedile di guida; il grado di finitura complessivo sia all'esterno che all'interno è migliorabile; le imbottiture dei sedili sono mediocri, soprattutto quelle allo schienale del sedile posteriore. Nel bagagliaio invece del tappeto di gomma, adottato nella versione precedente, avremmo preferito un ripiano rigido.



Minime condizioni di peso in esercizio: vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e solo guidatore: kg. 725 dei quali kg. 434 (59,9%) all'avantreno e kg. 291 (40,1%) al retrotreno.



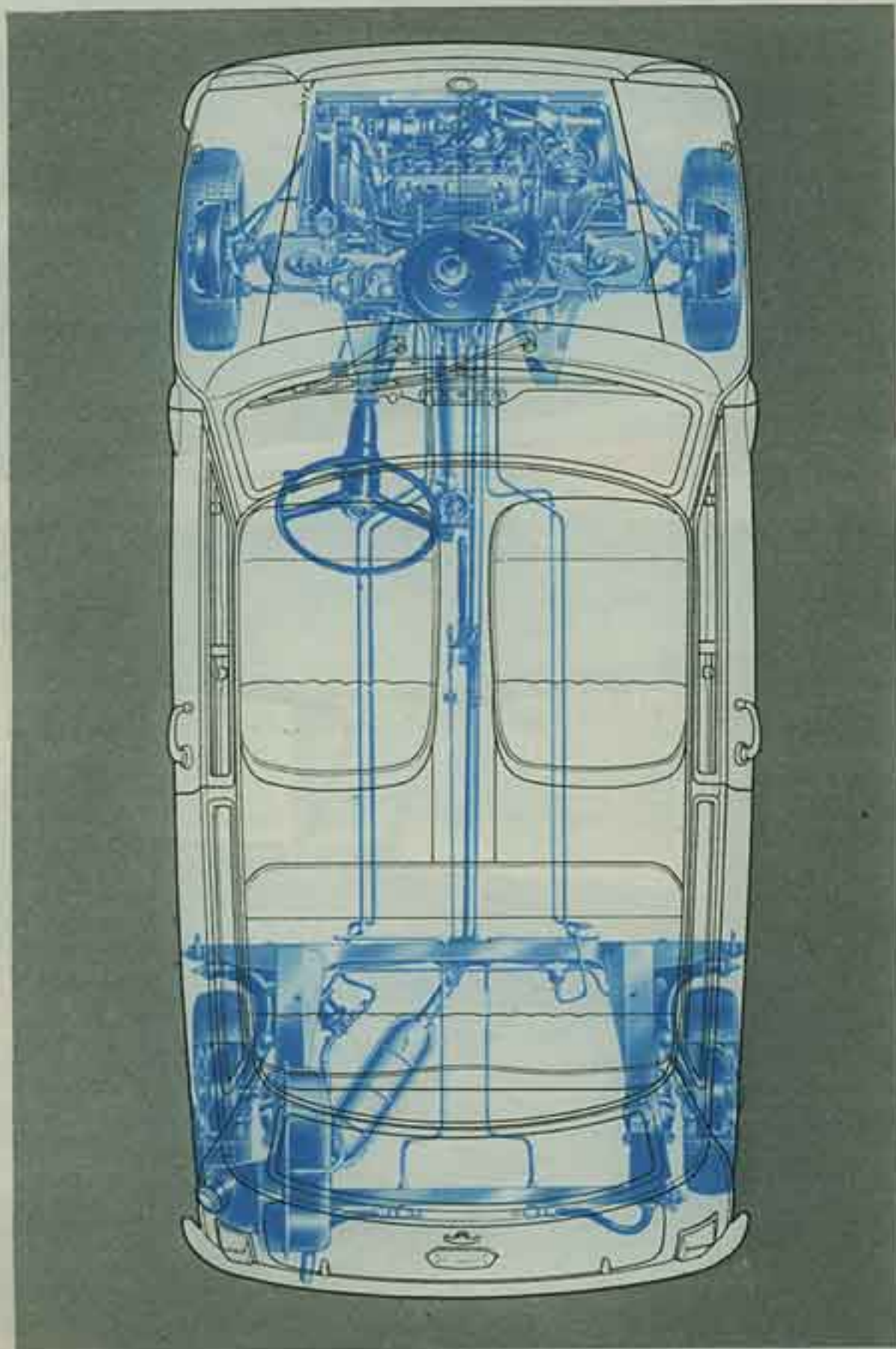
Massime condizioni di peso in esercizio: vettura completamente rifornita, quattro persone a bordo e kg. 40 bagaglio: kg. 965 dei quali kg. 477 (49,5%) all'avantreno e kg. 488 (50,5%) al retrotreno.



LA TECNICA

Pur mantenendo inalterate le caratteristiche fondamentali delle precedenti versioni, caratteristiche cui in seguito si sono ispirati molti altri costruttori, la nuova serie delle « Mini » si distingue per una maggiore potenza, dovuta al montaggio di un carburatore di maggiori dimensioni e ad alcune modifiche alla testata. La potenza è salita a 48 CV (SAE) a 5800 giri/minuto (prima versione 41,5 CV a 5500 giri/minuto); la coppia è passata a 6,6 mkg. a 3000 giri/minuto (prima 6,5 mkg. a 2600 giri/minuto). Modificata la testata, che è simile

a quella della « Cooper », con valvole di aspirazione maggiorate; il diametro passa da 27,8 a 30,9 mm.; e il cambio di velocità ha rapporti tutti sincronizzati con sincronizzatori di nuova costruzione. Lo schema per il resto è quello precedente: gruppo motore-cambio trasversale anteriore, sospensioni a quattro ruote indipendenti, carrozzeria a struttura portante con due telaietti separati, supportanti il complesso motore e le sospensioni posteriori, e le sospensioni anteriori.



PRINCIPALI CARATTERISTICHE DENUNCIATE DAL COSTRUTTORE

Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 62,94 mm - Corsa 68,26 mm - Cilindrata 848 cc - Rapporto di compressione 9:1 - Potenza max. 48 CV (SAE) a 5800 giri/min. - Coppia max. 6,6 mkg (SAE) a 3000 giri/min. - Potenza specifica 56,6 CV/litro (SAE) - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme laterale (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 4,5 litri - Un carburatore semi-invertito SU HS 4 - Filtro aria a secco - Pompa carburante elettrica - Candele Champion N 5 - Impianto elettrico 12 V, dinamo 250 W, batteria 40 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 3,5 litri.

Trasmissione: Motore anteriore trasversale, trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a quattro velocità tutte sincronizzate - Rapporto di trasmissione I) 3,63:1, II) 2,172:1, III) 1,412:1, IV) 1:1, RM) 3,63:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica elicoidale - Rapporto al ponte 3,765:1 (17/64) - Pneumatici 145 SR 10.

Corpo vettura: Berlina 4 posti, 2 porte - Carrozzeria portante - Avantreno: a ruote indipendenti, trapezi, elementi elastici e ammortizzanti in gomma e a liquido - Retrotreno: a ruote indipendenti, bracci oscillanti longitudinali, elementi elastici e ammortizzanti in gomma e a liquido, con valvole e tubi di interconnessione fra le ruote anteriori e posteriori - Freni idraulici a pedale - Superficie totale frenante 480 cmq. - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 25 litri.

Dimensioni e pesi: Passo 2,03 m - Carreggiata anteriore 1,20 m - Carreggiata posteriore 1,16 m - Lunghezza 3,05 m - Larghezza 1,41 m - Altezza 1,34 m - Altezza minima da terra 12 cm - Diametro di sterzata 8,6 m - Peso in ordine di marcia 645 kg.

DATI CARATTERISTICI FONDAMENTALI

Rapporto corsa/alesaggio **1,085**

Essendo questo rapporto superiore a 1 definiremo questo motore a corsa lunga.

Cilindrata unitaria **212 cc.**

Velocità media stantuffo (5800) g/m **13,20 m/sec.**

La velocità media dello stantuffo serve soprattutto a dare un'idea delle sollecitazioni meccaniche sull'insieme pistone-biella-albero a gomiti.

Potenza specifica **56,6 CV/litro (SAE)**
Indica il grado di sfruttamento complessivo del motore.

Pressione media effettiva **8,78 kg/cmq (SAE)**

Indice di elasticità **2,152 (SAE)**
L'indice di elasticità tiene conto del variare della coppia con il variare del numero dei giri e quindi della possibilità di ripresa della macchina anche a bassa velocità; in genere più è elevato tale indice più il motore è elastico.

Rapporto peso/potenza **13,4 kg/CV (SAE)**

Indica, grosso modo, per le basse e medie velocità la possibilità di ripresa della vettura. Ovviamente l'accelerazione cresce con il diminuire di questo rapporto.



COMPORTAMENTO SU STRADA

Grazie alla accresciuta potenza, la velocità massima è aumentata rispetto a quella della precedente versione, ed è adeguata alla classe della vettura, tanto più che, a parte il valore massimo raggiunto, è aumentata la velocità di crociera. Sia l'accelerazione che la ripresa hanno tratto giovamento dalla « iniezione » di cavalli fatta alla vettura; i tempi sono migliorati adeguando ulteriormente la macchina alle caratteristiche del traffico di oggi, che richiede, oltre a dimensioni contenute, una certa brillantezza di funzionamento; nella marcia in salita il comportamento della vettura è più che buono, anche per effetto della buona tenuta di strada, migliorata anche grazie ai nuovi pneumatici radiali. Il consumo carburante, nonostante l'aumentata potenza, è rimasto entro valori piuttosto contenuti; è un pregio che però è infirmato dallo svantaggio della ridotta capacità del serbatoio carburante; tuttavia l'autonomia della macchina, pur non essendo eccezionale, si mantiene, con un uso equilibrato, attorno ai 250-300 km. La tenuta di strada è indubbiamente una delle caratteristiche più positive di questa automobile in tutte le condizioni di carico e di percorso, e l'aumentata potenza e il montaggio di pneumatici a carcassa radiale hanno accentuato e migliorato queste caratteristiche; l'unico inconveniente, rispetto alla versione precedente, è dato dal fatto che sotto accelerata si avverte un po' di più il movimento di beccheggio, cioè la vettura in accelerata tende ad alzare il muso, e in decelerata ad abbassarlo.

Quindi su certi percorsi il confort di marcia, soprattutto per i passeggeri, può essere precario, anche a causa delle ruote piccole, che se abbassano la vettura a tutto vantaggio della tenuta di strada, assorbono meno le asperità del percorso. Abbiamo tuttavia riscontrato, rispetto al modello precedente provato nel '66, un confort leggermente migliorato grazie ai già citati « radiali ». Il motore, robusto ed elastico, nella erogazione della potenza è più brillante; la rumorosità è contenuta entro valori abbastanza sopportabili, anche se a finestrini aperti si avverte il sibilo della ventola di raffreddamento. Frizione dolce, abbastanza robusta, caratterizzata da uno sforzo al pedale piuttosto contenuto. Cambio di velocità totalmente sincronizzato; manovrabilità migliorata (però è rimasta una certa durezza nell'innesto dei rapporti); comunque è positivo, a tutti gli effetti, l'aver montato un primo rapporto dotato di sincronizzazione; e con ciò si ha un notevole adeguamento alle esigenze dell'utente normale, e soprattutto una notevole comodità per le donne, che apprezzano molto questa auto. Sterzo pronto e diretto; il diametro di sterzata è più ridotto di quello della precedente versione, è molto preciso, ed è assai sensibile e molto ben proporzionato a quelle che sono le caratteristiche di guida della macchina. Freni migliorati, grazie all'adozione di cilindretti di maggiori dimensioni; la resistenza alla fatica è buona. Comunque noi preferiremmo che su questa automobile fossero montati i freni a disco della « Cooper ».



Le prestazioni fondamentali

Rilevazioni effettuate a cura dell'Istituto Sperimentale Auto e Motori - Roma

VELOCITA' MASSIMA

| | |
|-------------|--------------|
| Dichiarata: | Effettiva: |
| 135 km/h | 136,343 km/h |

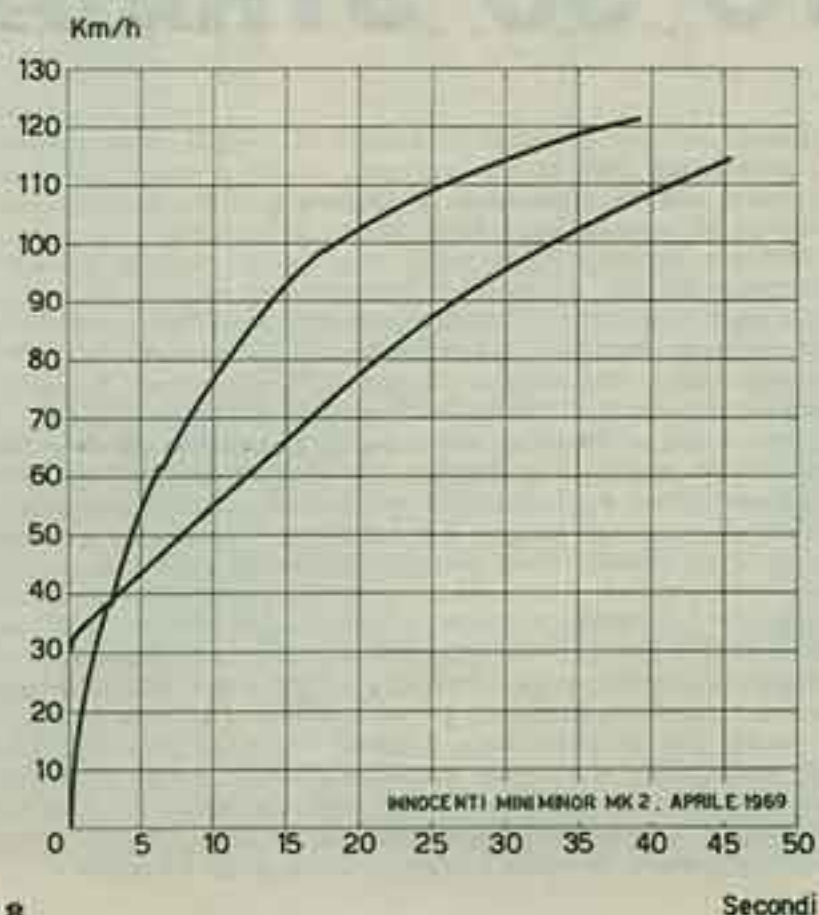
ACCELERAZIONE E RIPRESA

SUL CHILOMETRO:

Accelerazione a minimo carico da fermo con uso del cambio:
sec. 39,250, media 91,720 km/h
(Velocità d'uscita 121,345 km/h)

Ripresa a minimo carico da 30 km/h nel rapporto più alto:
sec. 45,410, media 79,278 km/h, vel. iniziale 31,518 km/h
(Velocità d'uscita 114,540 km/h)

NB. - Questo grafico riporta le possibilità di accelerazione della vettura nella condizione più favorevole (a minimo carico e con uso del cambio) e in quella più sfavorevole (da 30 km/h in quarta). Lo spazio compreso tra le due curve comprende la zona di utilizzazione della vettura.

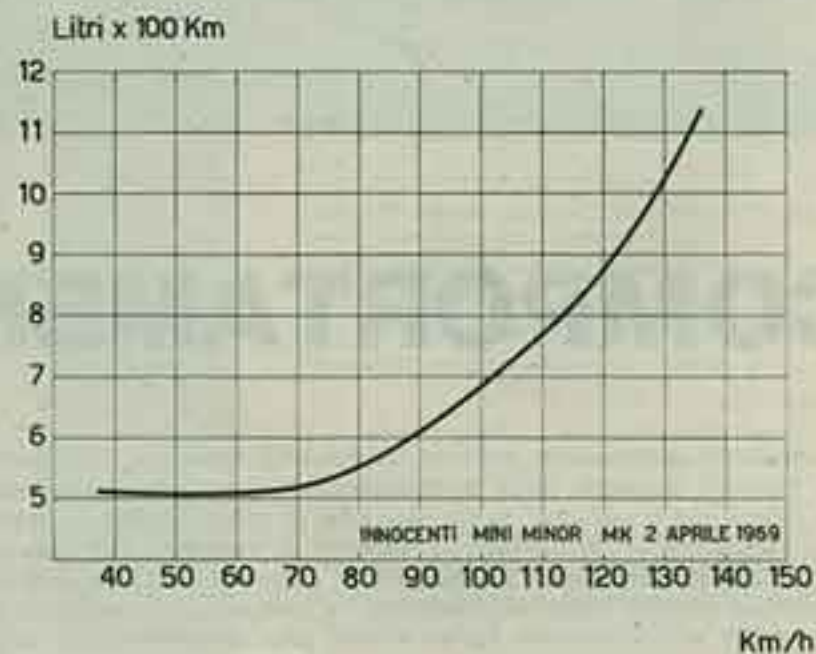


CONSUMI

CARBURANTE
Benzina Super

| | |
|--------------------|--------------------|
| extraurbano: | urbano: |
| min. 5,5 lt/100 km | min. 7,7 lt/100 km |
| max. 10 lt/100 km | max. 9,5 lt/100 km |

CONSUMO OLIO MOTORE 410 gr per 1000 km



Curva di consumo a velocità costante: cambio in IV marcia

STERZATA

Giri volante per sterzata completa: 2 3/4

Diametro volante: 40 cm

Diametro di sterzata:

a sinistra: 8,80 m

a destra: 9,35 m

Dichiarato: 8,60 m

MARCIA IN SALITA

Salita del Tuscolo, in Comune di Grottaferrata nei pressi di Frascati (Roma), lunghezza km 3,2; dislivello totale 170 m Fondo stradale in buone condizioni.

TEMPO E MEDIA:

In 2'50"6/10 (67,526 km/h)

PROVA DI SORPASSO

Si effettuano 10 prove in un senso e 10 in un altro, considerando non valide quelle in cui vengono eventualmente abbattuti i coni.

Si prende la media dei tempi migliori come indice della facilità e rapidità con cui la vettura è in grado di eseguire la manovra.



Tempo minimo medio: 4,891 sec. (92,091 km/h)

Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro.

I CAMBI MARCIA

Rilevazione eseguita con un microinterruttore collegato al pedale della frizione.

passaggio I-II 0,349 sec.

passaggio II-III 0,364 sec.

passaggio III-IV 0,253 sec.

Tempo medio 0,322 sec.

RUMOROSITA'

INTERNO VETTURA

Rilevata all'interno della vettura, al sedile anteriore su strada pianeggiante, rettilinea e con fondo buono. Cambio di velocità in «quarta». Velocità indicate al tachimetro. Rumore di fondo 28 db.

| Velocità km/h | decibel | |
|---------------|---------|-------|
| | ant. | post. |
| 40 | 82 | 82 |
| 60 | 84 | 85 |
| 80 | 94 | 92 |
| 100 | 96 | 92 |
| 120 | 97 | 95 |
| 140 | 97 | 96 |

CLOTOIDE

La clotoide è una linea curva usata per raccordare rettilinei con curve a raggio costante. Serve a determinare la velocità massima a cui la vettura può affrontare situazioni analoghe. Durante la prova non si fa uso del freno per non variare il comportamento della vettura.



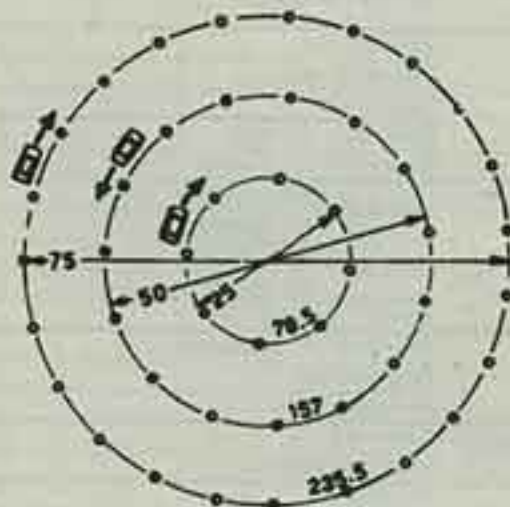
Tempo totale: 4,18 sec.

Velocità entrata: 72,097 km/h

Velocità uscita: 55,543 km/h

« STEERING PAD » o prova dei cerchi

Su terreno piano sono tracciati 3 cerchi concentrici rispettivamente di 25 - 50 - 75 metri di diametro, individuati con coni di gomma. Si prende la media tra il tempo migliore a rotazione destra e quello a rotazione sinistra, tempi rilevati graficamente dal «crinostatigrafo», con l'approssimazione del decimillesimo di secondo.



Tempi minimi medi:

75 m di diametro: 15,230 sec. (55,666 km/h)

50 m di diametro: 12,490 sec. (45,252 km/h)

25 m di diametro: 8,82 sec. (32,041 km/h)

Risultati tra media miglior tempo con rotazione sinistra e destra.

« SLALOM » o prova di maneggevolezza

Si fanno 10 prove in un senso e 10 nell'altro, e si prendono in considerazione i tempi migliori. Se nel corso della prova vengono abbattuti i coni, la prova non è valevole. La media dei due tempi minimi realizzati dà un indice di maneggevolezza della vettura.



Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro
Tempo minimo medio: 11,215 sec. (32,100 km/h).

LA PAGELLA

| | | Inadeguato (0-17) | Sufficiente (18-21) | Discreto (22-24) | Buono (25-27) | Ottimo (28-30) | NOTE | |
|-----------------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------------|---------------------|------------------|-------------------|--|--|
| ESTETICA | Linea | | | | ● | | A distanza di vari anni la linea è ancora più che valida. Gamme colori modesta. | |
| | Modernità | | | | ● | | | |
| | Originalità | | | | ● | | | |
| | Gamma colori | | | ● | | | | |
| FINIZIONE | Esterno | materiale | ● | | | | Finitura migliorabile anche se come standard è migliore di quella inglese. | |
| | | esecuzione | | | | | | |
| | Interno | materiale | | ● | | ● | | |
| | | esecuzione | | ● | | | | |
| | Particolari | | ● | | | | | |
| POSTO GUIDA | Posizione guidatore | | | ● | | | E' un po' condizionato dalla posizione piatta del volante. Critiche da muovere: alla visibilità posteriore (il lunotto si sporca facilmente), all'avvisatore acustico scarso e al tergicristallo insufficiente alle alte velocità. | |
| | Posizione comandi fondamentali | | | | ● | | | |
| | Confort | | ● | | | | | |
| | Accesso | | | | ● | | | |
| | Visibilità | | | | | ● | | |
| | Fanaleria | | | | ● | | | |
| | Avvisatore acustico | | ● | | | | | |
| | Tergicristallo | | ● | | | | | |
| | Strumentazione | | | | ● | | | |
| | | | | | | ● | | |
| SEDILE PASSEGGERO ANTERIORE | Accesso | | | | ● | | Il confort non è eccezionale a causa delle ruote piccole. | |
| | Conforto | | ● | | | | | |
| SEDILE POSTERIORE | Accesso | ● | | | | | E' difficile arrivarci (come tutte le 2 porte) ma l'abitabilità è buona. Schienale un po' duro. | |
| | Conforto | | ● | | | | | |
| BAGAGLIAIO | Dimensioni | | ● | | | | Non è molto grande, ma la forma è regolare e ben sfruttabile, poi all'interno ci sono le comode tasche rigide e lo spazio sotto al sedile posteriore. | |
| | Possibilità di carico | | ● | | | | | |
| | Facilità di carico | | | | ● | | | |
| ACCESSORI | Ventilazione | ● | | | | | Dotazione migliorabile: mancano accendino, maniglie appoggio e la vettura d'estate è poco ventilata. | |
| | Riscaldamento | | | | ● | | | |
| | Esecuzione | | ● | | | | | |
| | Dotazione normale | | ● | | | | | |
| | Accessori a richiesta | ● | | | | | | |
| MOTORE | Potenza | basso regime | | | ● | | Il motore è più brillante e potente di quello precedente. | |
| | | alto regime | | | ● | | | |
| | Coppia | basso regime | | | ● | | | |
| | | alto regime | | | ● | | | |
| | Insonorizzazione | | ● | | | | | |
| FRIZIONE | Dolcezza di azionamento | | | | ● | | Dolce e tutto sommato resistente, manca di progressività, però soprattutto a caldo. | |
| | Progressività | | | | ● | | | |
| | Resistenza | | | | ● | | | |
| CAMBIO DI VELOCITA' | Comando | | ● | | | | Duro l'innesto delle marce, ma ottima la sincronizzazione. | |
| | Sincronizzazione | | | | ● | | | |
| STERZO | Prontezza | | | | ● | | Ottimo sotto tutti gli aspetti, l'unico « neo » è costituito dal ritorno violento sotto tiro. | |
| | Dolcezza | | | | ● | | | |
| | Precisione | | | | ● | | | |
| | Ritorno | | | | ● | | | |
| | Diametro di sterzata | | | | ● | | | |
| FRENI | Efficienza | | | | ● | | Onesti e senza peccati sostanziali, però avremmo preferito quelli a disco della « Cooper ». | |
| | Resistenza | | | | ● | | | |
| SOSPENSIONI | Comportamento | ● | | | | | In sé e per sé sarebbero ottime, ma la ruota piccola ne riduce l'efficacia. | |
| TENUTA DI STRADA | Ad elevata velocità in rettilineo | | | | | ● | Tenuta di strada rimarchevole in tutte le condizioni d'uso: a minimo e massimo carico. Anche i pneumatici radiali montati contribuiscono a farne una vettura stabile e sicura. | |
| | Sensibilità al vento laterale | | | | | ● | | |
| | Terreno asciutto e liscio | a bassa velocità | | | | ● | | |
| | | ad alta velocità | | | | ● | | |
| | Terreno asciutto sconnesso | a bassa velocità | | | | ● | | |
| | | ad alta velocità | | | | ● | | |
| | Terreno bagnato e liscio | a bassa velocità | | | | ● | | |
| ad alta velocità | | | | | ● | | | |
| Terreno bagnato sconnesso | a bassa velocità | | | | ● | | | |
| | ad alta velocità | | | | ● | | | |
| VELOCITA' | Massima | | | | | ● | Rimarchevole per la cilindrata. Una delle più veloci berline della sua categoria. Superiore a quella dichiarata. | |
| ACCELERAZIONE | | | | | ● | | Migliore grazie al motore più potente. | |
| RIPRESA | Nel rapporto più alto da 30 km/h | | | | ● | | Il motore è elastico e la ripresa è decisamente migliorata. | |
| CONSUMO | Urbano | | | | ● | | Consumi contenuti e migliorati nelle varie condizioni d'impiego. Vettura « parco » che ha però il difetto di avere un serbatoio troppo piccolo che obbliga a frequenti rifornimenti durante i viaggi. | |
| | Extra urbano | lento | | | ● | | | |
| | | medio | | | ● | | | |
| | | veloce | | | ● | | | |
| | Autonomia | | ● | | | | | |

CONTRO

- Bagagliaio appena sufficiente
- Confort migliorabile
- Autonomia ridotta
- Vettura poco ventilata
- Finitura migliorabile
- Posizione guida migliorabile

PRO


- Ottima tenuta di strada
- Ottime prestazioni
- Spazio ben sfruttato all'interno
- Sterzo molto preciso
- Visibilità ottima
- Consumo contenuto

Innocenti «Mini Minor MK 2»

La rosa delle concorrenti

Ecco le vetture «vicine» e quella provata, come al solito le vetture eccelle appartengono alla stessa classe, con variazioni del 10% (in più o in meno) nel prezzo, oppure, sempre del 10% in più o in meno, nella cilindrata. A fianco della Innocenti «Mini Minor MK 2» vengono così esaminate solo le vetture da turismo con cilindrata compresa fra 763,2 cc. e 932,8 cc. o con prezzi variabili da un minimo di 783.000 a un massimo di 957.000 lire. I dati principali da noi qui riportati sono quelli rilevati dalle nostre prove su strada, e per vetture che, fino a questo momento, non hanno subito modifiche.

MODELLO

| MODELLO | MOTORE | TRASMISSIONE | Velocità km/h | Accelerazione da 0-100 sec. | Consumo a 90 km/h km/l | Consumo a 70 km/h km/l | ABITABILITÀ* km. | | | | | | CAPACITÀ* BAGAGLIANO Litri. | |
|---|--|--|---------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|---------|----|---------|----|-----|-----------------------------|---------------------|
| | | | | | | | A | B | C | D | E | F | | |
|  INNOCENTI «MINI MINOR MK 2». E' la vettura più venduta della Casa italiana. Presentata a Torino nel 1965 è stata modificata da noi nel 1968 (motore più potente e miglior estetica). Prezzo di listino 870.000 lire. Tassa annuale di circolazione 15.315 lire. | Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale. Cilindrata 848 cc., 48 CV (SAE). | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 136,343 | 29,3 | 65,4 | 67,528 | 5,1 a 90,9 km/h | 38 → 47 | 81 | 52 → 71 | 81 | 137 | 131 | 150 |
|  LAGUNA 1968. La prima trazione anteriore presentata a Torino nel 1960, realizzata dalla Fiat e costruita dalla Agip. Nel 1962, il cilindro è stato modificato nel motore che è derivato dalla Fiat «124», e la qualità del legno della carrozzeria. Prezzo di listino 850.000 lire. Tassa 37.500 lire. | Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale. Cilindrata 1137 cc., 45 CV (SAE). | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 146,006 | 37,0 | 62,4 | 77,005 | 8,3 a 97,3 km/h | 37 → 52 | 81 | 57 → 77 | 81 | 126 | 127 | 220 → 700 |
|  DAF «44» 1967. Presentata nel 1966 si affianca alla «33». E' un'automobile con interessanti caratteristiche. Attualmente è stata affiancata da una carrozzeria, con stessa caratteristiche. Prezzo di listino 829.000 lire. Tassa annuale di circolazione 3190 lire. | Bicilindrico orizzontale raffreddato ad aria, 844 cc., potenza 40 CV (SAE). Albero a camme laterale. | Cambio automatico V4-ronzoni. Motore anteriore, trazione anteriore. | 117,887 | 44,5 | 62,3** | 62,921 | 6 a 78,6 km/h | 28 → 48 | 90 | 69 → 78 | 85 | 128 | 122 | 140 |
|  FIAT «800 B». E' la vettura che ha stabilito nell'anno, lontano 1956 la «800 C» e che ha «associato» l'automobile in Italia. Ha avuto varie modifiche, fino al 1960 quando la cilindrata aumentò a 787 cc. Prezzo di listino 640.000 lire. Tassa 10.270 lire. | Quattro cilindri in linea, 767 cc., 37 CV (SAE). Albero a camme laterale. | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 107,789 | 48,6* | 51,5* | non effettuata | 5,2 a 71,8 km/h | 29 → 31 | 88 | 59 → 71 | 88 | 114 | 110 | 200 → 700 |
|  FIAT «800 Normal». Presentata nel 1964 è una delle vetture di punta della Casa torinese. Da allora non ha avuto modifiche. Esiste in due versioni. Prezzo di listino 770.000 lire. Tassa 15.315 lire. | Quattro cilindri in linea, 843 cc., 40 CV (SAE). Albero a camme laterale. | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 121,832* | 44,7* | 54,9* | 62,777 | 6,2 a 81,2 km/h | 28 → 50 | 88 | 56 → 70 | 81 | 122 | 122 | 170 → 650 |
|  FIAT «850 Sport». E' come la «850 N», solo che l'auto è supercarburante. Ha una potenza, livramento superiore e prestazioni lievemente migliori. Stesso prezzo della versione normale. | Come la «850 N», ma potenza 42 CV (SAE). | Come la «850 N». | 125,058* | 43,3* | 49,3* | 65,992 | 5,2 a 81,3 km/h | 28 → 50 | 88 | 56 → 70 | 81 | 122 | 122 | 170 → 650 |
|  FIAT «850 Special». E' la versione più potente e veloce della «850 Sport». Monta un motore derivato dalla vecchia coupé che ha una potenza maggiore. Costa di listino 773.000 lire. Tassa come la «850 N». | Come la «850 N», ma potenza 47 CV (DIN). | Come la «850 N». | 126,049 | 38,3 | 64,7 | 83,945 | 7,4 a 90 km/h | 26 → 50 | 88 | 56 → 70 | 81 | 122 | 122 | 170 → 650 |
|  FIAT «1100 N». E' la versione (N) della vettura «1100 D». Presentata nel 1965 ha avuto modifiche. Prezzo di listino 983.000 lire. Tassa annuale di circolazione 21.740 lire. | Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale. Cilindrata 1085 cc., 53 CV (SAE). | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 120,260 | 41,1 | 65,9 | 84,774 | 7,4 a 86,8 km/h | 27 → 53 | 90 | 58 → 74 | 88 | 128 | 128 | 300 |
|  FORD «ESCORT 900 de Luxe». L'economia della Ford inglese viene esportata nella edizione assemblata a Colonia dalla Ford tedesca. Ha sotto tutto il «Anglo» ed è la vettura di punta della Ford. Prezzo di listino 895.000 lire. Tassa annuale di circolazione 18.375 lire. | Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale. Cilindrata 940 cc., 44,5 CV (SAE). | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 119,136 | 44,3 | 50,2 | 61,426 | 6,5 a 79,4 km/h | 29 → 51 | 88 | 59 → 71 | 87 | 128 | 126 | 270 |
|  OPEL «KADITT». La vettura di punta della Casa tedesca. Presentata nel 1965. Non ha avuto modifiche. Prezzo di listino 895.000 lire. Tassa annuale di circolazione 21.740 lire. | Quattro cilindri in linea, albero a camme laterale. Cilindrata 1028 cc., 50 CV (SAE). | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 121,559 | 38,5 | 65,9 | 85,607 | 7,2 a 87,7 km/h | 28 → 51 | 90 | 58 → 84 | 86 | 128 | 128 | 480 |
|  RENAULT «4 Export». E' la vettura di punta della Casa francese. Al Salone di Parigi del 1967 ha avuto alcune modifiche e migliori. Costa di listino 779.000 lire. Tassa 15.315 lire. | Quattro cilindri orizzontali raffreddati ad aria. Albero a camme laterale. Cilindrata 1028 cc., 50 CV (SAE). | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 108,089 | 46,01 | 61,8 | 81,440 | 5,8 a 73,2 km/h | 29 → 47 | 88 | 67 → 79 | 88 | 120 | 126 | 400 → 1400 |
|  VOLKSWAGEN «1300». Presentata nel 1965 fu il primo tentativo di migliorare meccanicamente la vettura tedesca. Prezzo di listino 920.000 lire. Tassa annuale di circolazione 30.155 lire. | Quattro cilindri orizzontali raffreddati ad aria. Albero a camme laterale. Cilindrata 1285 cc., 50 CV (SAE). | Cambio a quattro velocità tutta sincronizzata. Motore anteriore, trazione anteriore. | 118,771 | 41,8 | 50,0 | 86,705 | 7,2 a 79,8 km/h | 27 → 47 | 90 | 61 → 71 | 84 | 120 | 120 | vedi lista post. 68 |

* Abitazioni effettuate a medio carico.
** Trasmissione automatica.
NB. - La lista di massa è l'anno di riferimento alla «Prima» strada di Quattroporte.



Come si guida la "Mini"

La « Mini » è una trazione anteriore: esige quindi, per un migliore sfruttamento delle caratteristiche positive di questo sistema di trazione, un certo affiatamento da parte del guidatore. Come tutte le trazioni anteriori la vettura è sottosterzante: cioè in « tiro » (schiacciando cioè l'acceleratore) tende ad allargare la traiettoria della curva, mentre, lasciando l'acceleratore nella curva, tende a chiuderla, a divenire cioè sovrasterzante. E' chiaro che con simili caratteristiche è possibile guidare la macchina diremmo più con l'acceleratore che con lo sterzo (cioè lasciando l'acceleratore mentre si sta imboccando la curva e accelerando poi per raddrizzare la traiettoria); in questo modo su percorsi molto tormentati un guidatore riesce ad ottenere dalla « Mini » prestazioni notevoli, che danno a chi la guida una sensazione unica di rispondenza del mezzo alle caratteristiche del percorso. A ciò va aggiunto il fatto che le ridotte dimensioni della macchina e la precisione dello sterzo facilitano notevolmente la guida. Nelle curve però bisogna tenere lo sterzo ben saldo e « tirare » la vettura verso l'interno della curva, ricordando che, specialmente sotto accelerazione, il volante ha reazioni e ritorno un po' violenti, che possono quindi sconcertare il guidatore inesperto. L'aumento di potenza del motore, assieme ai pneumatici radiali, ha accentuato le caratteristiche di tenuta della vettura; inoltre la maggiore potenza dà al guidatore un migliore controllo della macchina sotto accelerata. Su terreni bagnati la guida della « Mini » non presenta particolari difficoltà: la sua tenuta è sempre più che buona, ma occorre tenere presente che dove il fondo offre scarsa aderenza è bene anticipare sempre un poco la curva. Sulla neve poi, per impedire che la vettura vada via di « muso », il guidatore deve preme-

re contemporaneamente il pedale del freno e quello dell'acceleratore per far chiudere la curva prima che si allarghi troppo, manovra questa che nella « Mini » si può eseguire con il piede destro posto sui due pedali.

Sulla « Mini » durante la guida bisogna fare molta attenzione nel passaggio dalla seconda alla terza; bisogna evitare di spostare troppo il braccio, facendo questo movimento verso il sedile del passeggero, perché così si può vincere la resistenza della molla innesto della retromarcia e può succedere di trovarsi con il cambio improvvisamente in folle. La migliore regola da seguire ci pare questa: tenendo la mano sopra la leva, passare dalla seconda in folle, e quindi, spingendo in avanti, innestare la terza senza spostare la leva verso destra. I freni sono a tamburo, quindi soggetti più dei freni a disco a riscaldarsi dopo un uso molto intenso; bisogna quindi evitare di strapazzarli troppo, ricordandosi di frenare usando le marce inferiori, soprattutto nelle lunghe discese nei tratti montagnosi.

Per quanto riguarda le modifiche da apportare all'interno, è risaputo che la macchina più « accessoriata » è forse proprio la « Mini »: capita spesso di vederne alcune che della struttura originale hanno ormai ben poco; molte hanno interruttori, volanti di diametro ridotto, sedili speciali, e altre innovazioni. Le modifiche fondamentali, secondo noi, sono: il montaggio di una piastrina sul pedale dell'acceleratore per aumentarne la superficie di appoggio e agevolare quindi la manovra di punta-tacco; prolunghie per i sedili anteriori; pomelli per i comandi principali allungati; specchietto a due posizioni; lieve abbassamento del piantone del volante (ci sono gli accessori adatti per rendere un po' più verticale il volante stesso, con conseguente miglioramento nella posizione di guida). Modifica tuttavia che deve essere eseguita da personale specializzato perché occorre ruotare anche la scatola sterzo. Queste modifiche (a nostro parere essenziali) hanno il vantaggio di consentire un assetto di guida e una posizione più normali, meno da « camionista » (cioè inclinando di più il volante molto orizzontale, che è un po' tipico della « Mini Minor »). Sarebbero poi consigliabili alcuni abbellimenti, come la plancia in radica, il contagiri, le ruote più larghe: si tratta di modifiche estetiche, quindi soggette al gusto e alla sensibilità dell'acquirente, ma le innovazioni veramente utili sono quelle che abbiamo accennate.

M. MINERBI

CONSIDERAZIONI SUL CONSUMO E SULLA VELOCITA' DI CROCIERA

Guidare bene un'automobile non significa solamente saper fare « bene » una curva, ma anche conoscere le caratteristiche di funzionamento del motore in modo da ottenere il massimo rendimento con il minimo consumo; e in modo di sapere quale è il punto, o l'arco di migliore utilizzazione, perché il funzionamento sia sempre omogeneo e costante, e tutto vantaggio della durata e dell'economia d'uso. Nelle tabelle che riportiamo sono indicati i consumi a velocità costante con le relative percorrenze in litri/100 km e in km/litro.

| MINI MK 2 | | |
|-----------|-----------|----------|
| Velocità | lt/100 km | km/litro |
| 40 | 5,10 | 19,6 |
| 60 | 5,10 | 19,6 |
| 80 | 5,5 | 18,2 |
| 100 | 6,82 | 14,7 |
| 120 | 8,75 | 11,4 |
| 130 | 10,20 | 9,8 |

Dalla tabella risulta evidente qual è la velocità migliore per contenere al massimo il consumo di carburante, pur mantenendo velocità apprezzabili, comprese tra gli 80 e i 120 km/h. Quando si aumenta la velocità, si deve tener presente che il motore della « Mini » è di piccola cilindrata, e gira piuttosto « allegro »; quindi il consumo aumenta. Tuttavia dobbiamo dire che nel caso della utilitaria Innocenti anche a velocità piuttosto elevate (120-130 km/h), abbastanza vicine a quella massima, il consumo non raggiunge mai valori eccessivi: rimangono attorno al limite dei 10 litri per 100 km. La « MK 2 » in particolare ha tratto giovamento dall'aumento di potenza del motore e dalla nuova taratura del carburatore SU: a 100 km/h ad esempio il « risparmio » è di quasi un litro (0,88 litri per la precisione) ogni 100 km.

Il regime di coppia massima della « Mini MK 2 » è di circa 3000 giri/min. mentre quello di potenza massima è di 5800 giri/min. L'arco di migliore utilizzazione del motore risulta quindi di

circa 2800 giri/min., il che determina la buona elasticità della « Mini » ai bassi regimi, elasticità che si può riscontrare nella normale marcia su strada. Poiché la velocità a 1000 giri/min. è di 23,52 km/h, è chiaro che la velocità massima si ottiene proprio al regime di potenza massima, e non in « fuori giri ». Siccome il regime di « sfarfallamento » risulta essere per il motore delle « Mini » di 6400 giri circa, in condizioni particolari di percorso (leggere discese, vento in favore, effetto scia, ecc.) si possono raggiungere, sia pur solo per brevi tratti, velocità superiori a quella massima, dell'ordine dei 140 km/h. Per i lunghi viaggi in autostrada una velocità di 110 km/h che corrisponde a circa 4800 giri/min. (mille in meno del regime di potenza massima) è più che tollerata dal motore. A questa velocità, che permette anche di disporre di una buona dose di potenza per i sorpassi, il consumo è di 7,6 litri per 100 km. Infine a 2/3 della velocità massima, circa 90 km/h, il consumo è appena superiore ai 6 litri/100 km.

