

# LA "MINI 1000" AUTOMATICA



La «Mini» automatica si differenzia dalle «Mini» italiane per lo stemma, la calandra, le borchie copriruota cromate e il diverso profilo lucido ai passaggi ruota. L'edizione «lusso» ha in più i rostri e tubi agli estremi dei paracolpi.

**N**el 1965 al Salone di Londra, quindi verso la fine anno, la BMC presenta le versioni a trasmissione automatica della «Mini» e delle «1100»; questo cambio automatico, prodotto dalla Automotive Products, aveva la prerogativa di permettere una guida «automatica» oppure di impiegare in maniera convenzionale il cambio naturalmente senza «frizionare».

Dal 1966, pressappoco all'epoca del Salone di Torino, la SIDA (emanazione della Innocenti, che importa le vetture del gruppo BMC in Italia dal 1962) offre sul mercato italiano la «Mini automatica».

Un anno dopo, al Salone di Londra, la BMC esce con le «Mini MK II», cioè seconda serie: esternamente queste macchine sono riconoscibili per la diversa calandra, e dietro, per il lunotto ampliato, e i gruppi ottici più grossi e squadri. Meccanicamente in queste «Mini MK II», l'innovazione consiste nella possi-

bilità di montare due motori: il solito «850» (848 cc. - 37 CV-SAE), oppure un «1000» (998 cc. - 41,5 CV-SAE). Naturalmente su entrambe possono venir montate le trasmissioni automatiche.

Oggi in Italia sono acquistabili (sempre importate) dalla SIDA dette «Mini automatiche», sia nella versione «850» (prezzo di listino 1.050.000 lire), che in quella «1000», con due diverse carrozzerie: lusso (1.170.000 lire) e super lusso (1.220.000 lire). A nostro avviso, basandoci sull'esperienza della breve impressione di guida, troviamo consigliabile la «1000» in quanto con un sovrapprezzo di lire 120.000 si ha un motore più potente (poco più del 10%) e soprattutto più elastico. Infatti l'850 cc. ha una coppia motrice massima di 6,1 mkg a 2900 giri/minuto mentre per il 1000 cc. detto valore è superiore (7,1) e più in «basso» a 2700 giri/minuto.



## LA PICCOLA «CLOCHE»

Queste «Mini» equipaggiate con la trazione automatica si riconoscono oltre che per l'ovvia scomparsa del pedale della frizione, per una piccola, elegante cloche, impernata su un settore cromato che porta, allineate, sette posizioni. In alto, la R (per innestarla occorre sollevarla assialmente, per ovvi motivi di sicurezza) che inserisce la retromarcia; sotto è la posizione N, iniziale dell'inglese «neutral» (in italiano corrisponde a «folle»). Questa posizione è importante in quanto è l'unica che permette, e, giustamente, l'avviamento del motore. Seguono le posizioni

1, 2, 3, 4, che corrispondono ai quattro rapporti classici del cambio di velocità, cioè prima, seconda, terza e quarta, e, atti quindi in determinati impieghi specie per marcia in città o in montagna. L'automobilista può così scegliere il rapporto che gli pare più appropriato. Ecco, grosso modo, i cambi dei vari rapporti riferendoci a velocità tachimetriche: 1° da 0 a 45 km/h, 2° da 10 a 50 km/h, 3° da 25 a 85 km/h e 4° da 30 a 125 km/h.

Vi è infine l'ultimo rapporto D (D iniziale di «drive») che permette praticamente il movimento del veicolo da fermo al massimo della velocità scattando automaticamente i vari rapporti.



## AL VOLANTE

Abbiamo provato questa automobile prevalentemente in città, cioè nell'impiego che ci pare più adatto alle caratteristiche tipiche della «Mini»: abbiamo quasi sempre guidato con la cloche in «D», cioè facendo «lavorare» al massimo il cambio.

Avviata la vettura (levetta cambio su «N») e schiacciato l'acceleratore si ha la simpatica sensazione che automaticamente si innestino i vari rapporti; anzi, nei primi chilometri di guida, forse data la nervosità del motore, tali innesti sono fin troppo sensibili, tanto per la rumorosità del motore, quanto per l'inerzia di innesto delle marce.

Chi volesse accelerare gli innesti automatici delle marce deve schiacciare a fondo l'acceleratore (effettuando cioè la manovra che gli anglo-americani definiscono «kick-down»), in tal modo si ha, quasi istantaneamente, l'innesto di un rapporto inferiore, che ovviamente esalta le caratteristiche di ripresa della vettura. A questo punto ci pare doveroso accennare che guidando la «Mini 1000 automatica» abbiamo apprezzato oltre che la comodità tipica del cambio automatico, specie nell'impiego urbano in una grande città, le qualità essenziali della «Mini»: dimensioni compatte, completo sfruttamento dell'abitacolo, buone doti di visibilità e ottima manovrabilità, ulteriormente esaltate dalle migliorate caratteristiche di sterzata.

I consumi da noi riscontrati sono (cambio inserito in «drive» e in guida quasi veloce) 10 km/litro, mentre gli estremi sono variati da 8 a 12

km/litro: questi consumi li consideriamo buoni non tanto in rapporto alla cilindrata del motore, ma alle doti di accelerazione e ripresa, delle quali automaticamente disponevamo districandoci nel traffico cittadino. Facciamo notare che il serbatoio carburante, di soli 25 litri, limita alquanto le autonomie di questa vettura, che oscillano infatti da 200 a 300 chilometri.

Per concludere le nostre impressioni, accenniamo ad una certa rumorosità ai freni anteriori da fermo, il che è fastidioso, perché è ovvio

che si voglia sempre mantenere il cambio in «D».

Altra critica: la pedaliera nonostante la scomparsa della frizione, è rimasta nella disposizione classica e quindi costringe inutilmente a una guida «disassata». Infine l'appunto più importante: data la produzione «Mini» di provenienza Innocenti, riteniamo che la più grave «pecca» di questa vettura risieda nel prezzo, che limita, a nostro avviso, la sua possibilità di mercato nonostante le sue particolari qualità d'impiego.

G. C. M.

Dietro, la «Mini» automatica si differenzia da quella dell'Innocenti per la scritta «automatic», lo stemma, il disegno diverso delle luci posteriori e della targa. Anche i paracolpi posteriori della versione «De Luxe» sono con i rostri.

