

LE PRIME FOTO DELLA NUOVA FIAT 124

TUTTOMOTORI

MENSILE DI AUTOMOBILISMO, AVIAZIONE E MOTONAUTICA DIRETTO DA RAFFAELLO GUZMAN

ANNO IV - N. 3 - MARZO 1966 - L. 200 - SPEDIZ. IN ABB. POST. GRUPPO III



GEORGIA MOLL

I nostri
pareri
sulle
auto
moderne

LA TRE
GIORNI
DELLA

MINI 850 MINOR

« Nel marzo 1957 si decise di non procedere sia con il XC9001 sia con la versione più piccola che era stata progettata alla fine del 1956 e denominata tipo XC9002. Preoccupato dalla crisi di Suez, Sir Leonard disse che ciò che voleva era una nuova piccola automobile che potesse entrare in produzione molto presto ». Con queste parole inizia il IV capitolo del libro « The Mini story » intitolato AD015, la sigla che nella produzione della B.M.C. sta ad indicare appunto la « Mini Minor ». Fu così che il celebre progettista del potente gruppo inglese, Alec Issigonis « indirizzò tutte le sue energie ed esperienze per concepire una vettura che fosse più piccola di qualsiasi altra 4 posti, ma avesse internamente spazio sufficiente per i passeggeri; che fosse veloce mantenendo un accettabile standard di economicità; che avesse sospensioni confortevoli anche su strade dissestate e nello stesso tempo uno standard di stabilità e tenuta di strada com'era stato nel caso della Morris Minor presentata dieci anni prima... ». Come si vede il problema non si presentava certo semplice, ma l'abilità e l'esperienza di Issigonis, senza dubbio uno dei migliori progettisti della nostra epoca, ebbero rapidamente ragione di ogni difficoltà (e non furono poche) e solo due anni dopo, nell'agosto del '59, « molto presto » come aveva chiesto Sir Leonard, veniva presentata e messa in produzione la « Mini Minor 850 », Austin e Morris. Le accolse un immediato successo e nel settembre '61 fu presentata la versione « Countryman » e la sportiva « Cooper » alla quale si aggiunse la « Cooper S » nell'aprile '63; il 12 ottobre '61 apparvero le versioni « lusso » « Wolseley Hornet » e « Riley Elf » divenute, nel marzo '63, « Mk II » con motore di 998 cmc.; nel settembre 1964 furono aggiunte le sospensioni Hydrolastic. Il 25 ottobre 1965 infine, fu presentata la versione della Innocenti.



Il frontale della Innocenti « Mini Minor 850 » si presenta molto semplice e gradevole. La mascherina del radiatore è stata cambiata rispetto alla versione originale inglese.

Di Mini si vive, ovvero: la bomba che impassa il ferro del vecchio ». Così, in gergo dei giovani « bene » milanesi iniziava il comunicato preparato dall'ufficio stampa della Innocenti in occasione della presentazione ai giornalisti, il 25 ottobre scorso, della « 850 Mini Minor ». Con questa vettura, le cui consegne cominciarono poco dopo la presentazione, la Casa milanese conta ben cinque modelli in produzione, frutto del ben noto accordo col grande complesso automobilistico inglese B.M.C. che ebbe inizio con la costruzione, da parte della Innocenti, della « A 40 » seguita dallo spider 950, divenuto in seguito 1100, quindi dalla « IM 3 », dalla « I 4 » ed infine dalla « Mini ».

E' superfluo sottolineare qui la importanza che ha assunto tale accordo nel giro di pochi anni, nel quadro di attività della grande industria metalmeccanica, la cui fama negli altri settori aveva già raggiunto un livello elevatissimo. Ma anche per una industria della importanza della Innocenti non era cosa di completa semplicità cominciare a costruire automobili, sia pure sulla base dei gruppi meccanici originali.

Tuttavia gran parte dei problemi sono stati brillantemente risolti, al punto che in un periodo di tempo relativamente breve è stato possibile mettere in linea di montaggio ben cinque tipi di vetture che non hanno incontrato alcuna ostilità da parte del pubblico, com'era naturale date le caratteristiche delle vetture stesse, ma in pochissimo tempo si sono rapidamente affermate. E oggi, l'unica perplessità che

gli automobilisti dimostrano nei confronti delle automobili prodotte dalla Innocenti, riguarda soltanto il servizio di assistenza offerto dalla Casa, che per diversi motivi non può essere considerato perfettamente « a punto ». Tuttavia bisogna considerare che quello dell'assistenza tecnica è uno dei problemi più spinosi connessi al mercato dell'automobile, poiché necessita di personale specializzato e competente la cui preparazione risulta sempre lunga e difficile. E' un problema delicato al quale sono soggette indiscriminatamente tutte le Case automobilistiche e che non è facile risolvere completamente proprio a causa dell'incessante ritmo di produzione di oggi. In altre parole si verifica per l'automobile la stessa difficoltà che si incontra per le persone: tutti conosciamo la precaria situazione, spesso scandalosa, dell'assistenza sanitaria. In rapporto le Case automobilistiche possono considerarsi infinitamente più organizzate. E la Innocenti ha avuto poco tempo per soddisfare le esigenze del suo pubblico divenuto in breve numerosissimo; in fondo è una prova di successo.

Ma, tornando alla « Mini », la vettura presa in esame questo mese, dobbiamo dire, prima di ogni altra cosa, che ci troviamo di fronte ad uno dei maggiori fenomeni verificatisi nell'automobilismo mondiale. Quasi un milione e mezzo di « Mini » nelle diverse versioni circolano oggi in tutto il mondo, e questa cifra già lascia intuire che si tratta di uno dei migliori successi ottenuti dalla industria automobilistica: la piccola « Mini Minor 850 » è una di quelle automobili che figurano nelle prime righe della lista



INNOCENTI

MOTORE: anteriore, trasversale a 4 cilindri in linea; cilindrata 848 cmc. (62,94 x 68,26); compressione 8,3 : 1; valvole in testa verticali comandate da aste e bilancieri; alimentazione con pompa elettrica e 1 carburatore; potenza max. 37 CV (SAE) a 5500 giri/min.; potenza fiscale 11 CV; coppia max. kgm. 5,7 a 2600 giri/min. **RAFFREDDAMENTO:** a circuito d'acqua con pompa centrifuga e ventilatore assiale a 16 pale. **LUBRIFICAZIONE:** a circolazione forzata d'olio, con pompa a rotore eccentrico e valvola limitatrice di pressione. **FRIZIONE:** monodisco a secco. **CAMBIO:** a 4 velocità e retromarcia di cui II - III - IV sincronizzate, comando a leva sul pavimento. **TRASMISSIONE:** sulle ruote anteriori, a mezzo semiasse con giunti omocinetici alle ruote e giunti cardanici su bussole di gomma, lato differenziale. **GUIDA:** a pignone e cremagliera. **FRENI:** a tamburo sulle 4 ruote di cui quelli anteriori a doppia ganaschia avvolgente, valvola limitatrice di pressione per i freni posteriori. **SOSPENSIONI:** a ruote indipendenti; elementi elastici Hydrolastic in gomma. Le sospensioni anteriori e posteriori sono interconnesse a mezzo liquido speciale. **CARROZZERIA:** berlina monoscocca con due sottotelaia separati, uno per il motore e la sospensione anteriore e l'altro per la sospensione posteriore; due porte 4/5 posti; passo mm. 2036, carreggiata ant. mm. 1205, post. mm. 1165; lunghezza max. mm. 3055; larghezza max. mm. 1410; altezza max. mm. 1340; peso in ordine di marcia Kg. 630. **VELOCITÀ:** oltre 125 Km/h. **CONSUMO:** lt. 6 per 100 km. **COLORI:** Sabbia - Verde medio o scuro - Rosso - Blu. **PREZZO:** L. 860.000 f. filiali. **GARANZIA:** 1 anno. (Dati forniti dalla Casa).



La simpatica Giorgia Moll mostra la particolarità del disegno della coda della «Mini» che, senza essere una «giardinetta», ha una superficie perfettamente piatta.

di vetture di importanza internazionale. Tutto questo in sei anni e mezzo: tanti ne sono passati dall'agosto 1959, quando la B.M.C. presentò la prima «Mini» (non molto diversa da quella che è oggi); proprio questo periodo così breve per un tale successo di vendite dimostra come si tratti di una geniale interpretazione dell'automobile.

Due anni fa, nel 1964, è stato addirittura pubblicato in Inghilterra un libro intitolato «The Mini story», «La storia della Mini» scritto da un noto giornalista inglese, Laurence Pomeroy.

In realtà, come avviene per i personaggi celebri della politica o per i divi dello schermo, vale la pena conoscere la storia e le origini di questa brillante vettura che, prima di convincere il pubblico delle altre Nazioni, ha dovuto scuotere la tradizionale flemma degli inglesi, i quali fra l'altro sono sempre stati dei buoni intenditori in fatto di automobili. Orbene, loro per primi hanno capito subito che la «Mini» non era «una delle tante», non perché fosse perfetta, che ancora deve essere concepita quella che lo sarà, ma perché al primo esame ed alla prima prova, pur rilevandone i difetti, si comprende che la «Mini» presenta delle soluzioni veramente originali e soprattutto geniali.

Poco tempo dopo, la «Mini», il cui nome deriva appunto dalle sue limitatissime dimensioni d'ingombro, divenne anche un fatto di costume, e lo è tuttora, in tutto il mondo.

È la macchina snob e antisnob nel contempo, giovanile, ma adatta anche a persone anziane, al punto che i possidenti e capitani d'indu-

stria inglesi la tengono accanto alla Rolls o Bentley che sia, e in Italia accanto alla Ferrari. Niente modifiche per la Rolls, ma tutto quanto è possibile immaginare per la «Mini», che trova nella famosa ditta inglese Radford una vera e propria «maison de haute» per le «revisioni» più bizzarre: ben cinquanta voci prevede la lista della ditta citata, per modifiche e accessori di questa vettura.

Inutile dire che anche in Italia, in tono ed in dimensioni naturalmente diversi, la «Mini» ha raggiunto una facile popolarità creando un entusiasmo che però veniva smorzato, fino a qualche mese fa, dal fattore economico. Importata dall'Inghilterra, infatti, la «Mini» costava un po' troppo sul nostro mercato, e non c'era che una soluzione per risolvere il problema. È nata così la quinta vettura della Innocenti destinata ad ottenere un successo eccezionale: oggi, a soli quattro mesi di distanza dalla presentazione ufficiale, passano almeno due mesi (se tutto va bene) fra l'ordinazione ed il ritiro della Innocenti «Mini», il che ci sembra abbastanza significativo.

Nelle pagine che seguono vi presentiamo secondo le nostre abitudini (salvo le variazioni che annunciamo più avanti) questa interessante vettura. Ci ha aiutato come sempre una bella e simpatica attrice che dopo un lungo periodo di assenza dall'Italia, torneremo presto ad ammirare sugli schermi italiani: Giorgia Moll. Giovane, sportiva ed ottima pilota (lo abbiamo sperimentato personalmente) appare senz'altro in carattere con lo spirito della vettura che vi presenta.

LA 3 GIORNI DELLA MINI

Poiché molti lettori ce lo hanno chiesto, da questo numero apportiamo una leggera modifica a questa nostra abituale rubrica, «La tre giorni della...» pur lasciandone immutato lo schema fondamentale. In queste due pagine, dopo la presentazione e la descrizione della meccanica della vettura in esame, esponiamo un elenco dettagliato, per «voci», di tutti gli elementi della vettura stessa indicandone il nostro giudizio complessivo, risultato dalle nostre consuete prove. Le pagine successive sono invece dedicate al commento sul comportamento della macchina riscontrato durante le tre ideali giornate in città, in montagna ed in autostrada. I lettori avranno così un quadro più organico e particolareggiato della prova. Ci auguriamo di essere riusciti nello scopo e di aver accontentato tutti coloro che ci hanno scritto (e anche quelli che non lo hanno fatto).

CARROZZERIA

ESTETICA decisamente originale e di chiara impostazione britannica nel complesso semplice e gradevole. Il frontale ben proporzionato alle dimensioni della vettura eccezionalmente limitate presenta una mascherina a elementi orizzontali di disegno diverso rispetto alla versione originale, anche il paraurti è stato semplificato con l'eliminazione dei rostri. Vista di fianco la «Mini» appare estremamente semplice e compatta con una linea di cintura piuttosto alta; caratteristiche le due cerniere esterne della portiera che non disturbano l'estetica generale, mentre avremmo preferito il tappo del serbatoio carburante, situato sull'angolo posteriore sinistro (senza chiave), nascosto nella carrozzeria e non esterno com'è. Buona la cromatura «battitacco» che corre per tutta la lunghezza della fiancata. Posteriormente la linea differisce dalla Mini inglese per l'eliminazione dell'impronta portatarga orizzontale sul cofano del baule, per la fanaleria (un solo gruppo ottico da ogni lato) e per la scritta «Innocenti». Il cofano del portabagagli è incernierato in basso per aumentare, eventualmente, il piano di carico. E' il lato meno gradevole della vettura e può essere accettato solo per le particolari caratteristiche della vettura.

GRADO DI FINITURA non particolarmente curato per quanto riguarda le sellerie (in finta pelle), anche considerando il prezzo non elevato e le caratteristiche generali della vettura. Ottima la tenuta d'acqua.

CAPACITA' DI TRASPORTO assolutamente eccellente. E' questa una delle caratteristiche più importanti della Mini, anche perché, come abbiamo già detto, essa fu progettata proprio col proposito di ottenere la maggiore capacità di trasporto col minimo ingombro esterno e indubbiamente il problema è stato risolto nel migliore dei modi. In pratica, di tutto il corpo vettura l'unico spazio inutilizzabile per il trasporto è quello occupato dal motore, che per la particolare dispo-

sizione trasversale di esso, è anche limitatissimo. Per il resto è tutto spazio disponibile per i passeggeri e per i bagagli. Quattro persone (ma possono essere anche cinque) trovano veramente comoda sistemazione e le grandi tasche laterali, anteriori e posteriori, possono contenere una miriade di pacchetti e oggetti vari che di solito, durante un viaggio o nell'uso cittadino, non si sa mai dove mettere. Inoltre il particolare disegno della plancia offre ancora un utilissimo piano portaoggetti senza limitare lo spazio per le gambe del pilota e del passeggero anteriore. Sotto questo aspetto la Mini non teme confronti, nella sua categoria, sia per il rapporto dimensioni esterne-abitabilità sia in particolare per la cubatura interna. Meno abbondante, naturalmente, lo spazio disponibile per i bagagli nel baule, che contiene anche, sul fondo, la ruota di scorta e gli attrezzi.

ASSETTO DI GUIDA mediocre e decisamente poco sportivo benché la vettura sia capace, come vedremo, di notevoli prestazioni. Anzitutto la pedaliera è troppo ravvicinata e per di più intralciata dal piantone dello sterzo; in secondo luogo il volante secondo lo stile inglese, è troppo alto ed inclinato, il che non facilita una comoda posizione delle braccia ed infine l'elemento più negativo è costituito dalla leva del cambio. Il tipo di leva ricurva che termina con un pomello a tronco di cono rovesciato e sfugge dalle mani quando si inseriscono la prima e la terza marcia non ci sembra molto indovinato, senza contare la eccessiva escursione della leva che costringe a movimenti incredibili e a cambiare, soprattutto in città, continuamente assetto di guida. Inoltre manca la molla di richiamo, in posizione di «folle» ed anche l'innesto delle singole marce risulta abbastanza «rigido». Una modifica gioverebbe molto. Per quanto riguarda il sedile, invece, a schienale fisso, il pilota trova facilmente una sistemazione sufficientemente comoda.

Gli indicatori di direzione, infine, e i comandi dei fari e di lampeggio sono sotto il volante, del tipo Fiat per intendersi, perfettamente a portata di mano.

STRUMENTAZIONE come il piantone guida ed il volante, di nuovo disegno in questa versione della Mini. Anche la strumentazione (naturalmente di marca italiana) sistemata in un pannello ovale con rivestimento in finto legno, è una nota caratteristica della Mini poiché, contrariamente al solito, è alloggiata al centro della plancia e non a sinistra davanti al pilota, per cui non sempre risulta agevole la lettura degli strumenti. Conseguentemente anche la chiave del contatto (che apre anche la portiera e il cofano posteriore), i pulsanti e le levette di comando (luci di posizione, illuminazione quadro, ventila-



Buona l'accessibilità al motore, ed ai vari organi meccanici, grazie alla disposizione trasversale di esso. Molti modelli della B.M.C. adottano la particolare tecnica dal motore trasversale.



Giorgia Moll esamina l'assetto di guida. Sopra: la leva del cambio, decisamente scomoda, costituisce forse l'elemento più negativo della «Mini». Sotto, il volante molto inclinato.



re, tergicristallo, ecc.) sistemati in corrispondenza del pannello, restano un po' fuori mano per il pilota. Nel complesso comunque la strumentazione ci sembra più che sufficiente per una « 850 ».

VISIBILITA' veramente ottima da tutti i lati grazie all'ampia superficie vetrata ed alla quasi totale assenza di angoli morti. Tale fattore agevola enormemente la guida in tutte le circostanze e facilita le manovre di parcheggio. E già che siamo in tema di vetri, i finestrini anteriori sono del tipo scorrevole orizzontalmente, a due elementi, il che rende possibile una buona regolazione dell'immissione d'aria. Tale soluzione è dovuta naturalmente alla esigenza di guadagnare spazio anche nelle portiere che non potevano quindi contenere il finestrino e la relativa « macchinetta » alza-vetro. I finestrini posteriori, invece, si aprono a compasso.

ACCESSORI decisamente scarsi. Mancano sia davanti che dietro le maniglie d'appiglio per i passeggeri, i portacenere sono microscopici e senza coperchio, lo specchio retrovisore non ha la posizione anti-abbagliante, le maniglie interne di apertura delle portiere sono scomode e le spazzole tergicristallo (22 battute al minuto) sono un po' misere. Buone, invece, le alette parasole utilizzabili anche lateralmente, l'illuminazione interna, e l'impianto di aerazione e riscaldamento; anche l'accessibilità sia ai posti anteriori che a quelli posteriori è eccellente grazie alle due ampie portiere (controvento) che si aprono con un angolo di quasi 90 gradi.

MECCANICA

MOTORE veramente ottimo in relazione alle notevoli prestazioni che consente, considerando la modesta cilindrata. Pronto e brillante, è anche sufficientemente elastico nella marcia cittadina; a regimi elevati è un po' rumoroso e tende a scaldare.

FRIZIONE abbastanza morbida, ma di tipo vagamente sportivo a innesto secco e resistente anche all'uso più violento.

CAMBIO ottimo per quanto riguarda i rapporti di tutte le marce; soprattutto la terza raggiunge senza sforzo anche alti regimi facilitando così, ad esempio, le manovre di sorpasso.

STERZO piuttosto diretto, il che permette una eccellente manovrabilità della vettura e ben rapportato: diametro minimo di sterzata m. 9,20.

FRENI con valvola limitatrice di pressione posteriore, pronti, efficaci e resistenti all'uso. In velocità tuttavia, la trazione anteriore e le dimensioni della vettura rendono pericolosa la frenata brusca se i tamburi non sono ben equilibrati.

PREZZO interessante considerando le caratteristiche della vettura e la derivazione straniera.



L'ampio angolo d'apertura della portiera ed il completo ribaltamento dei sedili anteriori facilitano l'accesso al divano posteriore, molto accogliente e spazioso per due persone.



Sopra: la scomoda leva d'apertura della portiera e la praticissima tasca portaoggetti. Sotto: si noti l'ampiezza delle superfici vetrate che permettono una perfetta visibilità.



RISULTATI DEI NOSTRI RILEVAMENTI

Prove effettuate sull'Autostrada del Sole, tronco Roma - Napoli, sistema stradale del monte Faito, e sulla pista raccordo dell'aeroporto di Ciampino. Condizioni atmosferiche buone temperatura 8°C, due persone a bordo.

Accelerazione

Con partenza da fermo:
m. 100 in 9" 5/10
m. 500 in 27" 5/10
m. 1000 in 45" 7/10
100 Km/h in 34" 4/10

Velocità max.

Sulla base del Km. con lancio di circa 4 Km.:
1 Km. in 28" pari a 122 Km/h (media dei tempi ottenuti nei due sensi). Miglior tempo: in 26" pari a 124 Km/h.

Consumo

Media su percorsi urbani ed extraurbani: circa lt. 7,6 per 100 Km (13 Km. per litro). Su percorsi extraurbani, al massimo delle prestazioni lt. 8,2 per 100 Km. (12,1 Km. per litro); con prestazioni medie lt. 7,3 per 100 Km (13,6 Km. per litro).

Frenata

A 100 Km/h in metri 46,70 (prove effettuate col cambio in posizione di IV velocità).