

1959-2009

Mentre il marchio anglo-tedesco presenta al Salone di Francoforte l'anteprima della Coupé Concept e della Roadster Concept, esattamente mezzo secolo fa nasceva il primo modello di un'auto destinata a diventare un simbolo con quasi 7 milioni di esemplari venduti

**L'INVENTORE**

Dalle locomotive alla Mini Sir Alexander Arnold Constantine Issigonis (18 novembre 1906) è il celebre inventore della Mini "classica". Anzi, per dirla con le sue parole: «I did not invent the Mini, I designed it». Ereditò dal padre, inglese di origine greca, l'interesse per la meccanica e per la tecnica pura, occupandosi inizialmente di locomotive e macchine a vapore. Pare che il suo ingresso nel mondo automobilistico avvenne proprio dopo le esperienze dei continui guasti meccanici della sua prima automobile, una Singer carrozzata Vweymann, con la quale girò con la madre l'Europa.



Sir Alec Issigonis con la Mini numero 1 che vide la luce il 26 agosto 1959. Nella foto a sinistra, le nuove Coupé e Roadster Concept.

DI GIAN PIERO PIAZZA

La Mini che verrà è presente al Salone internazionale dell'Automobile di Francoforte nelle vesti di due esemplari unici che, c'è da scommetterci, usciranno molto presto dal restrittivo limbo del prototipo da esposizione per ampliare la gamma di una vettura entrata mezzo secolo fa con il ruolo da protagonista nella storia a quattro ruote. Due posti secchi, un generoso vano di carico e un look coerente con l'inconfondibile stile Mini, ma con tutte le appendici aerodinamiche necessarie a collocarla nella categoria delle sportive, la Mini Coupé Concept è la più accattivante interpretazione di un concetto studiato per garantire uno spettacolare divertimento di guida. Più sofisticata, elegante e con un tocco avveniristico aggiunto, la gemella Mini Roadster Concept incarna l'evoluzione della tipologia di vettura aperta biposto, un affascinante connubio fra l'identità della marca Mini e il potere innovativo che il suo personalissimo design sa trasmettere al primo sguardo. Ma Francoforte è anche la vetrina del cinquantenario Mini, celebrato con la presentazione per la prima volta al pubblico dei due modelli "anniversario", la Mini 50 Mayfair e la Mini 50 Camden, due versioni speciali in cui l'esclusività viene sottolineata sia a livello di design che di equipaggiamenti. Simbolo del più alto livello di comfort e di un'immagine stravagante, la denominazione Mayfair applicata alla Mini classica del 1982 diventa con l'attuale versione la massima interpretazione dell'eleganza in un look dallo stile ultramoderno. Sportiva e con un abito dalle connotazioni futuriste, la Mini 50 Camden rivela al primo impatto visivo la tecnologica sobrietà della sua indole grazie all'armonioso accostamento dei colori argento, bianco e nero. La sfilata delle Mini di più recente produzione si esaurisce con l'anteprima mondiale della Mini One D, il modello che completa la gamma della serie a costi contenuti, come le Mini Ray, Abbey Road e Trigger D. Lo stand del padiglione 11 del Salone di Francoforte offre inoltre l'opportunità di compiere un viaggio nel tempo che inizia con l'esordio della

Mini, 50 anni tra mito e rivoluzione

Mini classica nel 1959 e si conclude, al momento, con il ritorno al futuro dell'attuale gamma di versioni Mini e tanto di sinistra aperta sulle affascinanti prospettive che la marca Mini riserva nelle prossime tappe del suo inesauribile cammino. Avveniristica fin dalla nascita, la Mini classica è il frutto della geniale intuizione di Alec Issigonis, all'anagrafe Alexander Arnold Constantine Issigonis, nato il 18 novembre 1906 nella città turca di Smirne. Figlio di un cittadino britannico di origine greca e di madre bavarese, il futuro padre della piccola automobile che gli regalerà il titolo di baronetto nel 1969 e un meritato angolo di eternità, si trasferisce negli anni Venti in

Inghilterra dove frequenta un corso di ingegneria meccanica al Politecnico di Londra e inizia la carriera professionale come disegnatore tecnico in uno studio di progettazione. La sua vera passione, quella di diventare costruttore di automobili, trova il suo sbocco negli anni Cinquanta con la fusione tra la Morris e la Austin Motor Company. Assunto nel 1955 dalla nuova società, la British Motor Corporation, con la qualifica di vicedirettore tecnico dello stabilimento Austin di Longbridge, Issigonis ha l'incarico di progettare una vettura di dimensioni compatte. Il 26 agosto 1959 nasce la prima Mini, un'automobile a due porte lunga appena 3,05 metri, con un motore

anteriore trasversale di 848 cc da 34 cv e una rivoluzionaria distribuzione dei volumi che le consente di ospitare quattro passeggeri. Ma la carta vincente è il suo concetto costruttivo che si presta allo sviluppo di più varianti. La creatura di Issigonis ha un vano bagagli "Mini", una leva del cambio lunga e ingombrante come quella di un autocarro, eppure, nonostante i detrattori che la paragonano a una "Minicamionetta", la vettura spicca subito il volo nei cieli della gloria. Munita di un sofisticato sistema di sospensioni autolivellanti, la Mini si distingue da tutte le altre auto per l'assetto rigido che le conferisce un tipo di guida a "effetto go-kart". Saldamente incollata al terreno, la vettura rivela il suo potenziale corsaiolo grazie alla collaborazione del costruttore di auto sportive John Cooper. Nel 1961 fa il suo esordio la Mini Cooper 1000 da 70 cv che, ulteriormente potenziata, diventa la protagonista del Rally di Monte Carlo del 1963, collezionando vittorie nelle edizioni del 1964, 1965 e 1967. Già nelle prime brochure di vendita della Mini negli Anni Sessanta veniva sottolineato il carattere fortemente futuristico della nuova vettura compatta. Ma all'epoca nessuno avrebbe osato immaginare che sarebbe diventata una vera icona a quattro ruote. Con 6 milioni e 800 mila esemplari venduti complessivamente, 50 anni dopo è chiaro: solo pochi concetti automobilistici sono sopravvissuti per periodi così lunghi o hanno conquistato un livello di popolarità così alto e, soprattutto, nessuno è stato costruito in un numero di varianti così elevato come la Mini. Nel 2000 esce di produzione per ritornare al futuro l'anno successivo attraverso la nuova serie firmata BMW nelle versioni classica, Cooper, Clubman e Cabrio. Il mito continua.

COM'ERA**TORNA LA TRABANT: DA ICONA COMUNISTA A CONCEPT ELETTRICO**

Dalle ceneri del passato risorge ancora una volta la Trabant, auto simbolo della ex Ddr e dei regimi comunisti. A Francoforte è stato svelato un remake che cancella le austerità (ma anche il fascino purtroppo) della vecchia versione. La nuova ha i fari a led e una linea che tenta di reinterpretare in chiave moderna le forme basiche di mezzo secolo fa, ed è spinta da un motore elettrico che, secondo il costruttore, garantisce 160 km di autonomia. Le batterie sono al litio e impiegano 8 ore per ricaricarsi, mentre la velocità è autolimitata a 130 km/h. Il problema ora sarà quello di trovare qualcuno disposto a produrla in serie.

COME SARÀ

**LE ANTEPRIME
DEL SALONE**

OPEL ASTRA

Allungata e corretta, ma sempre icona

Vera icona del segmento delle vetture compatte, la nuova Opel Astra si presenta con un look moderno, ben 8 motori Euro 5 con potenze che vanno da 95 a 180 cv, e tanta tecnologia, dalla nuova generazione di luci allo bi-xenon al sistema di telecamera frontale Open Front Camera. Più lunga di 17 cm, rispetto alla precedente, ha una linea più arrotondata e un abitacolo completamente rivisto. In vendita da dicembre, 18 mila euro il prezzo indicativo.

**SUBARU OUTBACK**

Era affidabile, ora è pure bella

Una volta andavano bene e basta. Adesso sono anche belle. Le nuove Legacy e Outback testimoniano il salto in alto compiuto da Subaru: attesa in concessionaria all'inizio del 2010, con tanto di aggiornamenti estetici tipicamente "europei", la Outback è in pratica la versione rivisitata della Legacy station wagon: avrà la super collaudata trazione Symmetrical AWD rinnovata nella meccanica, un nuovo cambio e motori aggiornati, boxer diesel compreso.

FORD C-MAX

A 5 e 7 posti, nuova anche nel motore

A Ginevra si chiamava Iosis Max, e c'era il sospetto che sarebbe diventata una bella realtà. A Francoforte infatti nello stand Ford brilla la nuova C-MAX, sviluppo proprio di quella concept car, che esordirà sul mercato italiano (prima nella versione a 7 posti e poi in quella a 5) nella seconda metà del 2010 avvalendosi di nuove tecnologie, tra cui l'innovativo motore a benzina EcoBoost a iniezione diretta da 1.6 litri. Il prezzo? Non sarà lontano dai 20 mila euro.

**KIA VENGA**

Il monovolume coreano all'europea

Punta di diamante della massiccia presenza Kia al Salone di Francoforte è Venga, moderno MPV realizzato solo per il mercato europeo che debutterà in Italia prima della fine dell'anno. A disposizione un'ampia gamma di motori diesel, benzina e bi-fuel, con cilindrata da 1.4 e 1.6 litri anche con il sistema Stop & Start che spegne il motore ai semafori o in coda a conferma del grande impegno che il costruttore coreano ha nei confronti delle problematiche ambientali.