

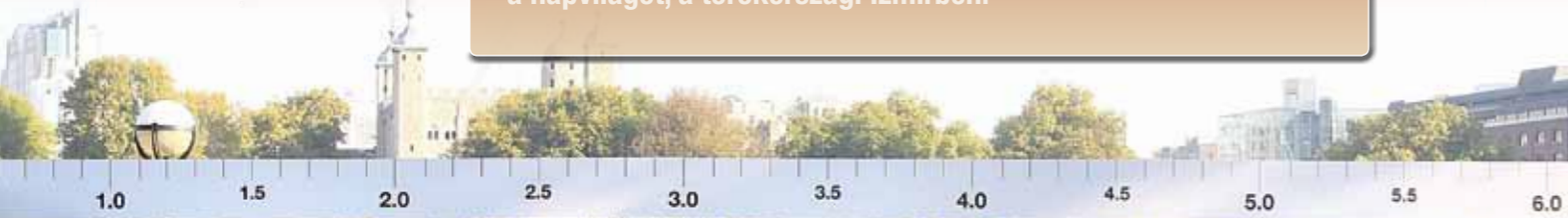


## A MINI NAGY SIKERE

# Az olcsó kisautóból drága kiskocsi lett



Létezik egy több mint félévszázados, szeretetre méltó, úttörő technikai megoldásokkal készült kisautó, ami kedvelt közlekedési eszköze az átlagembernek és számos világsztárnak. A felkorbácsolt érzelmeket mutatja a rajongói tábor. A gyár által szervezett éves találkozóra általában 25 ezer körüli Mini fan vándorol el, van, aki háromezer kilométert is autózik a néhány napos szórakozásért. Mindez egy görög származású mérnöknek köszönhető, aki 1906. november 18-án látta meg a napvilágot, a törökországi Izmirben.



Az Alexander Arnold Constantine Issigonis néven anyakönyvezett férfinak az apja, nagyapja is mérnök volt, és a nagyszülő által alapított gépgyár biztosította számukra a megélhetést. Az 1919–22 között zajló görög-török háború miatt az Egyesült Királyságba távozott a család, ahol azután az iskolák elvégzését követően mérnöki pályára lépett, és a Humber versenycsapatnál kezdett el alkotni.

Később, az igen kalandos múltú angol autóipar egyik hajdani gyöngyszeméhez, a számos tulajdonos és névváltoztatáson átesett British Motor Corporation-höz (BMC) igazolt át.

A Mini megalkotásának mozgató rugója az 1956-os szuezi válság volt, ami a takarékos, kis fogyasztású autók kifejlesztését „ösztönözte”. Issigonis teljesen más utakon indult el a tervezésnél, az eredmény: a korát megelőző technika. A cél négy fő és kevés csomag szállítása kiskocsiban, aminek a hossza 3,05 m. Ez az akkori módszerekkel nem ment, mert a legtöbb személyautó – még az 1970-es, 1980-as években is – elől, hosszában elhelyezett motorral és hátsó meghajtású kerékkel rendelkezett. Ez az elrendezés hosszú motorházat kívánt és az utastérből sok helyet elvett. A munkatársai által csak görög istennek hívott szakember azt találta ki, hogy a motort keresztben helyezi el, egybeépíti vele a sebességváltót, és az első kerekeket hajtja meg. Hogy a hely még „nagyobb” legyen a fülkében, a kerekeket kitolta a kocsi négy sarkába. Rugózás terén is forradalmat alkotott Issigonis és csapata, helytakarékos rugó-

A Mini közösségi élete itthon is teremődik, Király Ferenc az örökös elnöke a Mini Club Hungary-nak.

Az 1989 óta működő társaság összefogja a hazai minis társadalmat, de leginkább a régi miniseket. A rendszeres márkatalálkozók csúcspontja 2012. május 26. volt, mikor is Balatonfüreden megrendezték a Mini Világtalálkozót!

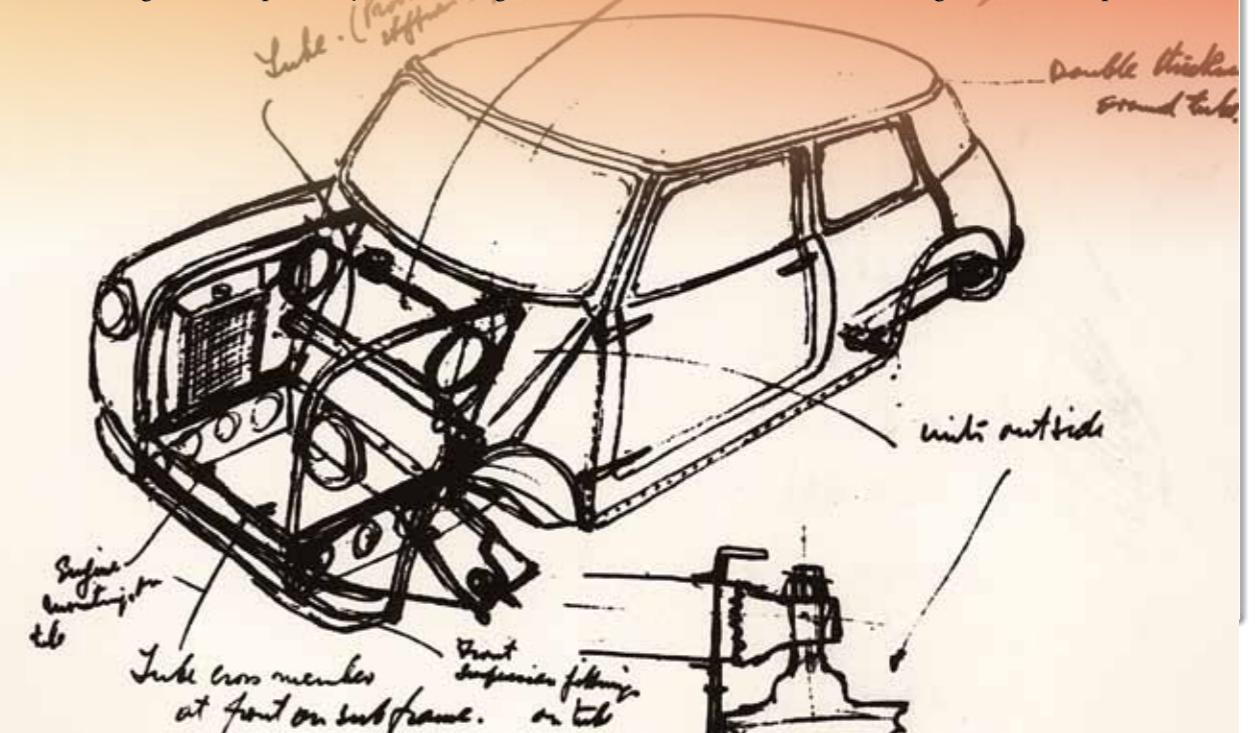


zást alkalmaztak (*hydrolastic*). Az előbb vázoltak eredménye, egy rövid motorház, ami alig vett el helyet az utastérből, és a méretekhez képest hatalmas beltér. Valószínűleg innen ered az a mondas, hogy belül nagyobb, mint kívül. Az első prototípusok 1957 elején születtek.

A dátum pedig azért fontos, hogy kihangsúlyozzuk, a kisautók már jó ideje, elől, kereszt-

ben elhelyezett motorral, a négy sarokba tett kerékkel és elsőkerék-hajtással készülnek... Az, hogy a Mini meghaladta a korát és Issigonis egy zseni volt, egyáltalán nem túlzó kifejezés. A mester Sir Alec Issigonis-ként, 1971-ben vonult vissza a BMC-től, és 1988-ban távozott az égi autótervezők műhelyébe. Az oxfordi gyár körül természetesen utat neveztek el róla, és az autóipar halhatatlanjai közé is beválasztották.

Az 1912-ben alapított Williams Morris alapította gyárból 1959. augusztus 26-án gördült ki az első kiskocsi, ami *Morris Mini Minor* és *Austin Mini* néven futott. A nép autóba ültetése volt a fő szempont, mert az első húszezer darab igen baráti, 496 fontos áron került forgalomba. (Európában drá-





gább volt a Mini, mint a konkurensei.) Issigonis barátjának köszönhetően a picur eljutott a királynőhöz is, akit megautóztatott a görög. Ez lökést adott az elfogadásban, a lényeg, hogy az első generációs gépből több mint 5,3 millió darab került eladásra.

Különféle korszakokat találni az apróságnál, az első 1959-től 1967-ig tartott, utána három évig futott a következő széria. A sportos Cooper, *Cooper S* karrierje 1961-től indult, és 2000. október 4-én ért véget. Minit a világ számos országában készítettek, melyek közül talán az olasz *Innocenti*

a leghíresebb. Ezzel lezárult az első korszak, ami igen jól megalapozta a következőt. A népszerűség nem véletlen, tettek azért, hogy jól fogyjon a Mini. Gyárilag készítették belőle kisteherautót, hosszabbított tengelytávú modellt, kabriót, áruszállító kivitel és még a hadsereg is rendszerbe állította a Moke elnevezésű, leginkább golf vagy játékautóra hasonlító nyitott masinát. A gyári kivitelek mellett számtalan egyéni ötlettel dobták fel a kiskocsit, készült belőle nyújtott limuzin (stretch limo), emeletes busz, lakóautó, terepgép és lehetne sorolni a vadabbnál-vadabb variációkat. A forma annyira inspiráló volt, hogy Mary Quant divattervező (a miniszoknya megalkotója), csak hogy vezethesse, megszerezte a jogosítványt. A hírességek körében annyira trendi autót

lett, hogy azt lehetne inkább leírni, hogy ki nem járt vele. A Beatles, a Spencer Davis Group, a nagy autó- és motorrajongó Steve McQueen, Clint Eastwood, Brigitte Bardot, Michael Caine és hasonló nevek hajtottak Minit. Az átalakítások egyik nagymestere volt az eredeti Rózsaszín párdúc megformálója, Peter Sellers. A színész az egyik Rolls-Royce átalakítóhoz vitte Minijét és az oldalát vessző fonattal ékesítette. Őt utánozta Rainier, a Monacói uralkodó. Madonna is beállt a sorba, az *American life* albuma (2003) mellé a szerencsés vevők limitált példányszámú Mini modellt kaptak. Az 1969-es Olasz meló című filmben Minik segítették a főhősöket, míg a 2003-ban újra forgatott kivitelben a Los Angeles-i aranyrablásban segített. Az első generáció Mr. Bean ügyetlenkedésénél műkö-

dött közre és ilyen masinával menekült a Bourne rejtélyben Matt Damon.

A rajongás egyik részét a jól kinéző, egyedi festéssel házilag is vadítható aranyos külső adja, a másikat a vezethetőség. A kicsi autó, kicsi kerekeken felállás, gokartokra jellemző közvetlen kormányzást biztosít a Mininek, és a kis motorokat (800–1275 cm<sup>3</sup>) jól ellensúlyozta az alacsony tömeg és a kiváló irányíthatóság. Ezzel lettek elhárítva azok a kritikák, amely a méretekből adódó csekély ütközésvédelmet rótták fel a Mininek. Issigonis szerint a jó irányíthatósággal ki lehet keveredni a veszélyes helyzetekből és a bajok nagy része megelőzhető.

A sporteszközt hamar felfedezték a Miniben, és gyorsan összeállt a gyár által szervezett rali csapat is. Az eredmények pedig hamar jöttek, a legfényesebben az 1964, 1965 és 1967-ben megnyert Monte Carlo rali érmei csillognak, az 1966-os ezért hiányzik, mert a francia rendezők az állítólag nem szabályos kiegészítő lámpák miatt kizárták a győztes Miniket és így a Citroën nyert. Olyan legendák vezették a piros kiskocsikat, mint Rauno Aaltonen, Paddy Hopkirk és Timo Mäkinen. Nemcsak a változatos terepen és időjárás körülmények között zajló ralikon, hanem a pályaversenyeken, márkakupák-

ban is megcsillogtatta erejét a kiskocsi. Szorosan köthető ehhez a sporthoz, a versenyautók építésében is jeleskedő John Cooper. Képességeit a haladó szellemben készült versenyautók és két Formula-1-ben szerzett konstruktóri világbajnoki cím fémjelzi (1959–60). 1961-ben jött ki az első *Austin Mini Cooper*, *Morris Mini Cooper*, ami a nagyobb hengerűrtartalmú, erősebb motorokkal érkeztek, a búcsúzó modellben 1275 cm<sup>3</sup> foglalt helyet.

Közben az 1912-ben alapított Morris számtalan átalakuláson és tulajdonos váltáson ment keresztül az egész angol autóparral együtt.

Kalandos életutat mondhat magáénak a több, angol márkát tulajdonló British Motor Corporation, a Mini anyagcége. 1968-ban váltott British Leylandra, majd 1986-ban jött a Rover csoport, eközben a tulajdonosok is változtak, a stabilitást a BMW hozta el a Mininek.



Az 1990-es évek közepe, vége felé zajlottak a leginkább a nagy gyárvásárlások/eladások. A BMW megszabadult a Rovertól, MG-től, Land Rovertól, a Mini és a Rolls-Royce maradt csak nála, amik azóta is virágoznak. Érdekes, hogy – a BMW akkori vezére – Bernd Pischetsrieder, első unokatestvére Issigonisnak!

Nem volt könnyű dolga az új tulajnak, mert az egyik legbritebb, legismertebb szigetországi márkát vette meg, ami szíve csücske az angoloknak. Klubok és számtalan újság, közösség tartozott hozzá, amikor átvették a németek. Az új generációs Mini első megjelenésére utaló jelek 1997 szeptemberében történtek, ekkor mutatták be a Frankfurti Autószalonban (IAA) az eredetnél testesebb, gömbölydedebb újdonság prototípusát. A németek használták az előd jó hírnevét és meg lett az igyekezetnek az eredménye. A gyártás 2001-ben indult és 2007-re elérték a bűvös egymilliószámot, 2011-ben pedig James Cameron miniszterelnök vezette le a kétmilliomodik példányt a gyártósorról. A bajor vállalat 2000 óta, 1,5 milliárd fontot ruházott be az angoloknál, így meg tudták duplázni a gyártókapacitást, a 3400 dolgozó és a félezer robot, 4000

ponthegesztéssel illeszti össze a karosszériát. Közben 2006-ban jött a második, második generációs Mini és bővült a modell-választék. Az első újkori Minit tervező Frank Stephenson nincs a cégnél, a McLaren F1-es istálló utcai autóit tervezi. A hajdani egyke autót, mára családdá fejlődött. Ebben semmi különleges nincs, hasonló karriert futott be az első generáció is. Az alapot a közönséges Mini szolgáltatja, ami a karosszériától eltérő színű tetővel és számtalan kiegészítővel specizhető. Ma kapható a nyitott kivitel, a hosszabbított *Clubman*, a négyajtós szabadidő-autó *Countryman*, a kétüléses kupé és ennek nyitott kivitele a roadster. A közeljövőben érkezik a négyajtós kupé *Countryman*, amivel talán tel-

jes lesz a kínálat. Minden modell elérhető a *John Cooper Works* kivitelben, ami a választék legsportosabb darabja.

Itt is változtak a dolgok, mert a BMW találkozóra hívta a John Cooper fiát, hogy az együttműködést átbeszélgék. Üzlet is lett a dologból, a külsős céget megvásárolta a BMW, ezek után már házon belül készülnek a legsportosabb verziók.

A bajor vállalat a nem hétköznapi kiskocsikhoz, nem hétköznapi hirdetési, értékesítési és megjelenési formát adott. A szalonok külső-belső kialakítása igencsak eltér a megszokottól, elég gyakran hoznak ki limitált példányszámú, ebben-abbán különleges modell szériákat. Itt talán a legegységibb, a Rolls-Royce-szal közösen készített, aminek a belsejében hasonló anyagok és kidolgozás található, mint a kékvérű luxusautóban. A hajdani népaútó mára a fogyasztói társadalom mintapéldányává vált, ami kiválóan kihasználja a jó vérvonalát. A vezetési élmény mellett a leginkább nyomott dolog a másoktól való különbözőség, az egyéniesítés. Ehhez a gyártásban is komoly változtatásokat kellett végrehajtani, mert a statisztikák szerint a megrendelt autók 80 százaléka egyéni specifikációjú. Itt a legenyhébb dolog a matricák, és az eltérő színű tető angol vagy szinte bármely tetszőleges zászlóval vagy grafikával való díszítése.

Hogy teljesen illeszkedjen a mai trendekhez a Mini, 2010 nyarán 40 darab elektromos BMW Mini E-t adott át kipróbálásra 108 önkéntes tesztpilótának, akik egy év alatt 415 376 kilométert hajtottak az autókba. Ez is egy új, még kiaknázatlan lehetőség, ami a készülő legújabb generációnál már elérhető lesz.

A sportolást sokáig csak a csúcsmoddellre épülő márkakupá jelentette, 2011 óta a rali világbajnokságon (WRC) küzdenek a Minik. A Countryman típuson alapuló versenyautót, a szakmában az egyik legjobb cég, a Prodrive fejlesztette. Idén nyertek a Dél-Amerikában zajló Dakar-ralin, ami szintén arra szolgál, hogy a márka sportosságát hangsúlyozza. ▀



Az első generációs Mini végét a szigorodó biztonsági, környezetvédelmi előírások, az idős konstrukció és a Rover csoport gazdasági nehézségei okozták.

**Benedek Attila**

*A következő számban a legendás Chevrolet Camarot mutatjuk be, amelynek legfrissebb kiadása hazánkban is kapható.*