ミニの思い出とサー・アレックとの出会い

ミニに関して、ひそかに誇れることが、ただひとつある。それは、ミニを日本で初めて運転した最初のドライバーだということである。まるで昨日のことのように覚えているが、1960年春3月のことであった。前年8月発表されたミニについては外誌で知るのみで、何とか現物に触れたいものと思っていたとき、その輸入第1号が横浜へはいったという。好機逃すべからずというので、モーリスのディーラー、日英自動車にいる友人の西端日出男君に頼んで、横浜から東京までの陸送を買って出た。後年、中村良夫氏の元でホンダ第一期F1、RA272などの車体を設計した、友人の武田秀夫君は、当時日野自動車にいたが、電話をすると案の定すぐに飛んで来た。とにかく、当時はそれくらいミニは技術的に魅力ある存在だったのである。こうして3人は、日本へ初めてはいってきた小さな赤いモーリス・ミニマイナーのハンドルを、感激に声を弾ませながら、かわるがわる握りしめ、いまよりはずっとすいていた中原街道を東京へ向かったのである。

また、ミニの設計者、アレック・イシゴニスに会う機会を得て、1974年初夏にロングブリッジのオースチン工場に近いフラットに訪れたことがある。思いの外がっしりとした体格の大男で、愛想よく居間に招じ入れ、独特の設計理念を語ってくれた。「わしは6人以上のスタッフとは仕事はしない主義じゃ。大人数の委員会ではロクなクルマはできん」「クルマの設計では技術者がリーダーシップを握らなければいけないのに、いままではスタイリストがそれを持っておった。これは大変な誤りだ」などと一気にまくし立て、わしの言うことがわかるかね、ウーム？と大目玉をむいて相手の顔を覗き込む。よくわかりますよと答えると、よろしいという風に大きく頷いて、まるで学校の老先生の講演を拝聴しているようだったのを思い出す。

ミニの歴史が、1959年の発売から2000年の生産終了までの長い軌跡として、このようにしてまとめられたことは、日本では初めてのことと思う。あらためてその変遷をみると、発売当時のミニの革新性はもちろんのことであるが、収録された数多くのカタログを眺めると、いかに日本で愛されたクルマであるか、ということも再認識した。

「カーグラフィック」初代編集長
小林彰太郎

目　次

■ミニの思い出とサー・アレックとの出会い　小林彰太郎／2

クラシック・ミニの歴史

第1章　ショートストーリー……4
第2章　ミニの変遷……14

カタログでたどる　クラシック・ミニたち

ミニの変遷／26
バン／ピックアップ／103
ミニ・モーク／107
ライレー・エルフ／ウーズレー・ホーネット／110
イノチェンティ／115
ヘリティッジモーターセンターにあるミニのなかまたち／119

■ミニの変遷（年表）／121
■ミニ限定／特別仕様車一覧／123
■歴代ミニの主要諸元／124
■ミニ製造会社の変遷／129
■ミニの生産台数／130
■参考文献／131
■あとがき／132

第1章　ショートストーリー

■戦後の英国自動車事情

第2次世界大戦後いち早く復活を遂げた英国の乗用車産業は、1946年には21万9162台を生産し、米国の約223万台についで世界第2位を誇っていた。そして、外貨獲得のための国策として輸出に力を入れ、1951年には輸出比率は77.5％に達したが、この年をピークとして減少していく。

最大の理由は第2次世界大戦で壊滅的な打撃を受けた、西ドイツやフランスの自動車産業が復活をとげ、フォルクスワーゲン・ビートル、ルノー4CVなど英国車の強力なライバルが登場したことであった。かつて英国車の上得意先であった英連邦諸国も独・仏車に浸食されはじめる。さらに致命的だったのは、伝統を重んじ保守的なお国柄ゆえに革新的で魅力あるクルマが出てこなかったことであろう。

英国車の特徴は伝統ある30以上のメーカーによって120種にも及ぶ個性的なモデルが生産されていたことであろう。これは米国車の約60種、ドイツ車の約50種に比べても突出していた。競争激化に伴って整理統合を図るべきところ、伝統あるブランド名を温存しつつ、グリルが違うだけのクルマが、例えばBMC（British Motor Corporation）の場合、オースチン、モーリス、ウーズレー、ライレー、MGのバッジをつけて販売された。この結果ブランドの個性は失われてゆき、1970から1980年代に伝統ある英国車のブランドが次々と消えていった。

第2次世界大戦後の1950年代の欧州で、まず大衆の足となって普及したのはモーターサイクルであったが、やがて、天候に左右されずに快適に移動できる200～300ccの単気筒か2気筒エンジンを搭載したバブルカー（Bubble-Car）が登場する。当時日本の雑誌ではミニカー〈Mini-Car〉あるいはマイクロカー〈Micro-Car〉と称していた。そのひとつがイセッタ（Isetta）であり、皮肉なことにそれはBMWによって造られていた。戦後の急激な物価の高騰、税金、ガソリンの値上がりなどにより、庶民にとってまともなクルマは高嶺の花であった。そこで価格が安く、駐車スペースも小さく、税金や燃費などの面で経済的なクルマの需要が増え、雨後の竹の子のように現れたのであるが、小さい割には安くなく、弱小メーカーのクルマは淘汰されていった。こうしたバブルカーのほとんどは2～3人乗りのため家族で出かけることには

BMCのレナード社長にミニの開発を決断させたと言われるバブルカーの代表選手、BMWイセッタ300。「ヨーロッパのヒットカーがやってきた」とうたって米国にも上陸した。

不向きで、やがて戦後いち早く復活したフォルクスワーゲン・タイプ1（ビートル）、1946年に発売されたルノー4CV、1948年から健闘を続けるシトロエン2CV に加え、BMW700、NSUプリンツ、フィアット600/500などのコンパクトカーが庶民の目指すクルマとなってゆく。英国ではオースチンA30セブン、スタンダード・エイト、フォード・ポピュラーなどがあったが、時代遅れで魅力に欠けていた。

この間、1956年7月、エジプトのナセル大統領がスエズ運河の国有化を宣言、スエズ運河会社の大株主である英・仏は反発し、第2次中東戦争に発展した。その後、国連の介入により、1957年4月、エジプトはスエズ運河の全面開放を発表した。しかし、英・仏はスエズ運河を失うとともに経済的ダメージも大きかった。この間、石油の補給路を断たれた英国ではガソリンの配給制が実施され、1ヵ月10

もうひとつのバブルカー代表選手、メッサーシュミットKR200。

ガロン（約45.5ℓ）に制限されたことが、後述するように燃費の良いクルマが望まれる要因となった。

英国の乗用車生産台数は1957年に約86万台で約104万台のドイツに抜かれ、1961年には約100万台で約106万台のフランスにも抜かれ、そして1968年には約182万台だったが、驚異的な急成長を遂げて約206万台生産した日本にも抜かれてしまう。この年、日本はフランス（約183万台）も追い越し、米国、ドイツに次いで世界第3位に躍進し、3年後の1971年には約372万台に達し、ドイツ（約370万台）をも抜いて世界第2位に達している。1946年には年産わずか110台であった日本の乗用車生産台数は、1949年に1070台、1954年は1万4472台と1万台を超え、1960年には10万台を超えて16万5094台、そして1967年に初めて100万台を超えて137万5755台へと急成長したのである。

■サー・アレック・イシゴニスのこと

クラシック・ミニは一人の天才的な自動車設計者/製作者によって生を受けた。その人物の名前はアレック・イシゴニス（Alexander Arnold Constantine Issigonis）。彼は1906年11月18日、オスマン帝国（現・トルコ）のエーゲ海に面する都市スミルナ（Smyrna）現在のイズミル（Izmir）で生まれた。彼は、マリーンエンジンの会社を経営していた父親の影響を受け、テクノロジーや機械に対する強い興味を持っていた。

1922年に一家は第1次世界大戦後の騒乱を逃れてマルタ共和国に引っ越したが、そこで父親を亡くす。母親に連れられて英国に渡るが、1925年には彼の最初のクルマ、ウエイマンボディーのシンガーを運転して母親とヨーロッパへ就職活動を兼ねて旅行するが、その旅は挫折の連続であったと、後にイシゴニスは語っている。しかし、まさにこの忘れられない経験が彼を勉強させる気にさせ、すぐさま英国に戻ると、ロンドンのバターシー高等専門学校（Battersea Polytechnic）で3年間の機械技術コースを受講した。イシゴニスの技術的なアイデアとそれを絵にするセンスはすばらしかったが、数学が苦手であったためバターシー大学への進学資格は得られなかった。このころから数学を「すべての創造的な人間の敵」とみなしたという。そこで彼は就職の道を選び、ロンドンの自動車技術関連の設計事務所で製図工とセールスマンとして働いた。そして、最初の給料でオースチン・セブンを購入すると、それをレーシング仕様に改造し、1929年3月にはレースに参加している。

その後、彼は自身のモノポスト（1人乗り）レーシング

新しいアイデアを練るアレック・イシゴニス。

カーを設計・製作した。有名なライトウエイト・スペシャルで、それは小さく、軽く、そして技術的には革新的なマシーンであった。

1934年にはコベントリーにあるハンバー社（Humber Ltd.）の設計・製造チームに移籍、独立懸架装置の開発を行なった。わずか2年後には、彼の仕事の素晴らしさを知ったモーリス・モーターズ（Morris Motors）社に、サスペンション開発のために引き抜かれている。

1941年にモーリスは、「モスキート プロジェクト（Mosquito Project）」をスタートした。戦後に発売する予定のコンパクト4シーターであり、戦時中という大変な状況の中で、イシゴニスと彼のチームは総力を挙げて、3年以内に最初のロードゴーイング・プロトタイプを完成させている。これが1948年に発表されたモーリス・マイナーであり、同社のクルマで最も成功したモデルとなった。

4年後の1952年、モーリス（ナッフィールドグループ）とオースチンが合併してBMC（British Motor Corporation）となると、イシゴニスはここでは自身の創造性を活かす機会はないと判断し、V8エンジン搭載のスポーツサルーン開発のためアルビス社（Alvis Limited）に移った。しかし、資金的な問題のためプロジェクトは中止となってしまった。1956年にBMCの招きでロングブリッジのオースチン工場のデピュティ・テクニカルディレクター（技術担当役員代理）に就任し、中型車の開発を行なっていた。

ところが1956年7月に勃発したスエズ危機で石油供給が途絶えた。燃費の良い快適な小型車の開発が最優先され、1959年にデビューしたのがオースチン・セブンとモーリス・ミニ・マイナーである。後回しにされた中型の4ドアモデルであるモーリス1100の登場は3年後の1962年、そしてさらに大きなオースチン1800の登場は1964年であった。

ミニの成功に伴い、ミニの生みの親として、彼の名声は

004-024.indd 4-5
12/07/25 17:43

1948年に発売されたイシゴニスの作品モーリスマイナー。これは1961年モデルでミニのプロトタイプにも積まれたAシリーズ948cc、37psエンジンを積むモーリスマイナー1000。

1961年モデルのモーリスマイナー1000トラベラー。ほかにしゃれたコンバーティブルもあった。

世界中に広まった。1961年にはテクニカルディレクター（技術担当役員）としてオースチンモーター社（The Austin Motor Co. Ltd.）の役員に昇格し、さらに2年後にはBMCの役員に就任した。

1967年には英国で最も権威のある科学学会である王立協会（The Royal Society）のメンバーとなり、2年後にはナイトに叙任された。サー・アレック・イシゴニスは1971年にリタイアしたが、1987年までアドバイザーとして活躍している。翌年、82歳の誕生日直前の1988年10月2日に輝かしい生涯を終えた。

■ミニの開発

イシゴニスがロングブリッジのオースチン工場の技術次長であった1957年3月、BMCのレナード・ロード（Leonard Percy Lord）会長に革新的な小型車の開発を大至急進めるよう依頼された。それは、まさに彼が造りたかったクルマそのものであった。なぜなら、既に彼はスポーツカーや大型車の開発で成功を収めてきたが、彼が本当にやりたかったのは、構造がシンプルで機能的で手ごろな小型車であった。

新しいクルマに求められたのは、いままでにBMCが造ったどのクルマより小さく、とは言っても乗員4人とその荷物が積める十分なスペースが確保されなければならない、そしてエンジンは既存のものを流用して必要なパワーを確保する一方、運動性能と経済性は改良されなければならない、というものであった。開発コードはADO15。ADO15はAustin Drawing Officeの15番目のプロジェクトを意味するが、モーリスの人たちの中にはAmalgamated（合併した）Drawing Officeだと主張する人もいたという。

この構想と要求を満足させるには革新的なデザインが不可欠であり、まさにイシゴニスと彼のチームに打ってつけの仕事であり、やがて革新的な新型車のイメージが出来上がった。前輪駆動、短いオーバーハング、ワイドトラック、最適なスペースの活用、そして軽量化などは新型車の最重要要素に位置付けられた。

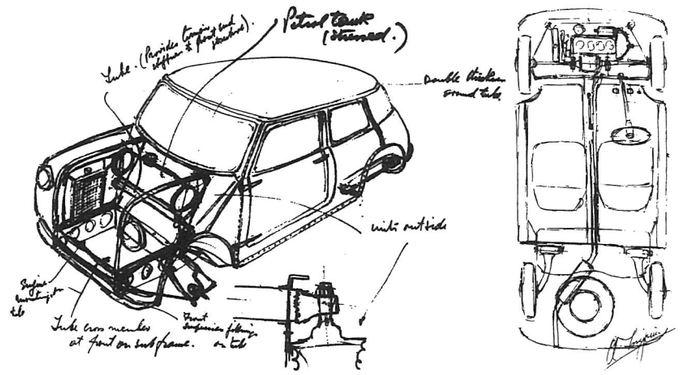
イシゴニスはそれらのプランと構成の説明を文章ではなく、かなりの部分を多数の図面とスケッチで行なった。彼のスケッチはどんな詳細な技術説明より説得力があったという。

彼はしばしば紙のテーブルクロスやメニューカードに絵を描いたと言われるが、ミニに関する伝説的な話として、ホテルのレストランのペーパーナプキンに描かれたデザインスケッチが、イシゴニスの事務所のドローイングボードに最初のオフィシャルドラフトとして貼りつけられていたと言われる。こういう遊び心がチームの雰囲気を連想させてくれる。

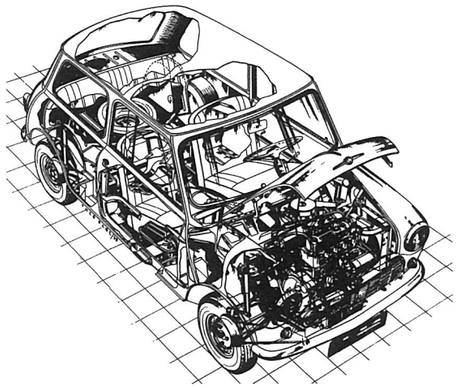
クラシック・ミニの技術的な完成度は非常に高い。第一に、イシゴニスはエンジンを横置きにしたフロントホイールドライブ方式を採用したこと。この方式はいまではコンパクトカーにごく当たり前のように使われており、無論ミニが最初ではなかったが、ミニ以前に楽しく運転でき、これほどスペースを有効に使ったクルマはなかった。

10インチのタイヤが車体の四隅にあり、そして、運転の楽しさとスペースの有効活用がされている。ホイールベース2030mm、全長3050mm、全幅1410mm、そして全高は1350mmであった。そして最も重要な点は、クルマのスペースの80％が乗員と荷物のためにあるということ。ミニのホワイトボディーの重量はわずか140kgだが、2本のサイドシルと排気管を納めるための中央のトンネルによって、並はずれたねじり剛性を確保している。左右に渡したがっしりしたバルクヘッド、フロントシート下のクロスバー、およびリヤバルクヘッドもこのねじり剛性に役立っている。安定性と剛性の高さが、細いルーフピラーと広いガラス面積を可能として、視野の広さと解放感を高めることを可能にしている。

（左）イシゴニスによる初期のレンダリング。燃料タンクがフロントに、ラジエーターは右側に描かれている。
（右）イシゴニスのサイン入りのスケッチ。既にラジエーターは左側にある。

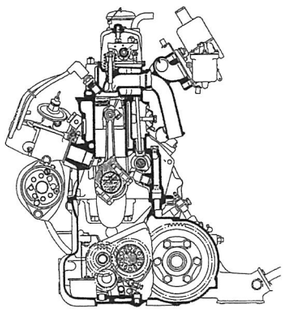


ミニの断面図。コンパクトなパワートレインと広い居住空間をもつ素晴らしいパッケージング。



モーリス・ミニ・マイナーの透視図。

そして、エンジンはモーリス・マイナーで実績のあるAシリーズユニットに手を加えて採用した。4気筒エンジンのクランクシャフトは3ベアリングで支えられ、OHV（オーバーヘッドバルブ）のカムシャフトは吸・排気マニフォールドと同じ側の下部に位置する。セミ・ダウンドラフト



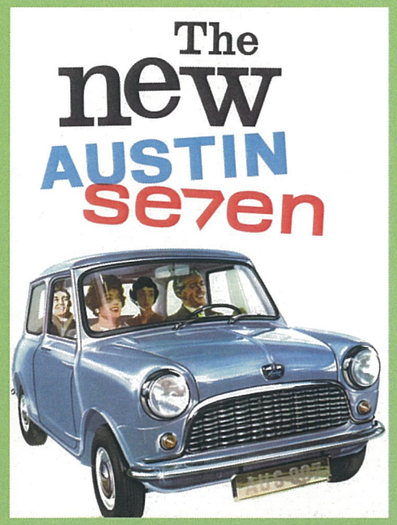
エンジンのクランクシャフトの下にトランスミッションを一体化して、エンジンオイルで潤滑する斬新なパワートレイン。

キャブレターへの燃料供給は電気式燃料ポンプで行なわれた。

プロトタイプでは948cc、37psエンジンを搭載し、車両重量600kg、最高速度150km/hであったが、イシゴニス率いる開発チームは、ミニのサスペンションとブレーキでは明らかにオーバースペックだと判断し、エンジンを848cc、34ps/5500rpmに落とし、最高速度120km/hとした。1950年代終わりにこのクラスのクルマの性能としては素晴らしいものであった。

そのほか新しく採用されたのは、4速MTをエンジンの

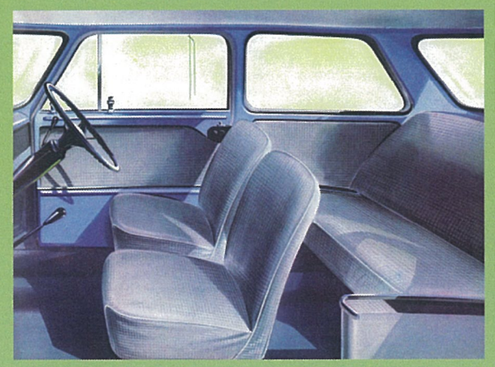
004-024.indd 6-7 12/07/25 17:43

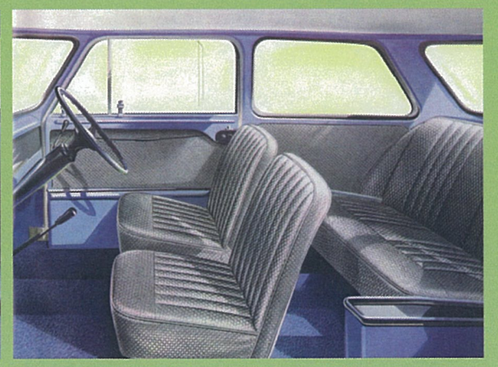


1959年8月に発売されたオースチン・セブン最初のカタログ。しばしば「Se7en」と表記されていた。セブンのモデル名は、1922年に発売されて英国初の量販小型車として成功を収めた初代セブンにちなんで命名された。£497（当時のレートで約51万円）のベーシックモデルと£537（約55万円）のデラックスが存在した。フェイシア（インストルメント・パネル）全面が荷物棚になっており、中央にスピードメーター、燃料計のほかに、油圧低下、充電不足のワーニングランプ、ヘッドランプのハイビーム・ポジションを示すランプを備えたシンプルなメーターナセルが付く。ドアポケットの上にレインフォース状のバーが見えるが、このカタログ以外には存在しない。

「信じられない（ほどすごい）オースチン・セブン」のタイトルが付いた最初の本カタログ。トランクリッドは下ヒンジになっており、開けた状態で荷物を積むことができた。ライセンスプレートは上ヒンジになっており、トランクリッドを開けると回転して、後方から視認できる仕掛けであった。

848cc、34psエンジン＋4速MTとラジエーター、サスペンションをコンパクトにサブフレームに積んだパワーユニットと、サブフレームにまとめられた後輪のサスペンションユニット。4輪ともラバーコーン・スプリングによる独立懸架であった。

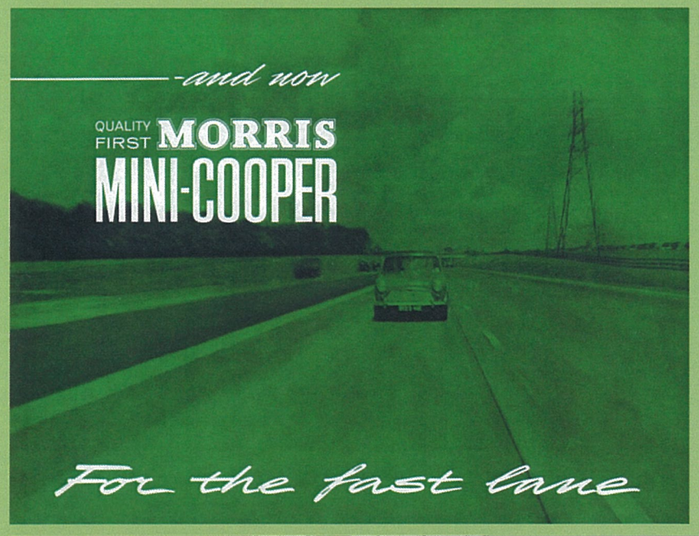




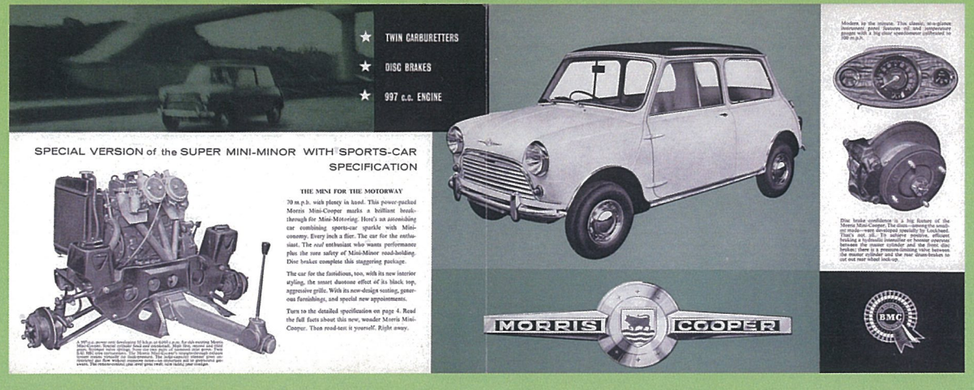
左は1960年1月、右は同年10月に発行されたカタログからとったベーシックモデルの室内の変化。室内からドアを開けるときは、ドアの前後に張られたワイヤーを引いて行なう。デラックスには10月に室内トリムのパッドが追加されている。

026-076_口絵.indd 26-27
12/07/25 17:45

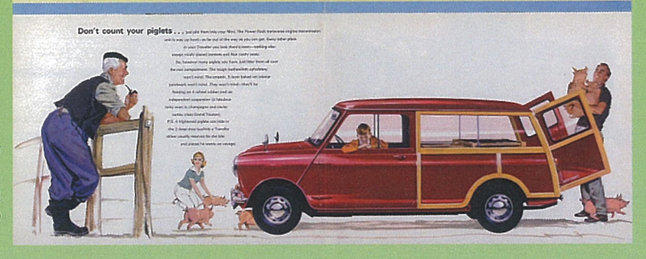
1961年9月、エンスージアストのためのクルマだとうたって発売されたオースチン・セブン・クーパー。997cc、SUツインキャブ55psエンジン＋4速MTを積む。ギアシフトレバーはリモートコントロールのフロア式。前輪にはディスクブレーキが採用された。フェイシアの中央にはスピードメーターの左に水温計、右に油圧計を備えた楕円形の3連メーターナセルが付く。価格は£679（約69万円）。1962年1月にはモデル名がオースチン・ミニ・クーパーに変更された。



1961年9月、オースチン・セブン・クーパーと同時に発売された、モーリス・ミニ・クーパー。オースチンとの違いはフロントグリルとエンブレム。ツートーン塗色が採用されたが、赤いボディーに白いルーフはモータースポーツに参加するワークス・カーのためにリザーブされており、当時は一般の市販車には使われなかった。



オースチン・セブン・オールスチール・カントリーマンの輸出用カタログ。ウッディ調を演出する木のトリムを付けないシンプルなモデル。1961年4月から輸出用として生産を開始した。英国市場での発売は1962年10月であった。輸出仕様ではバンパー・オーバーライダーはオプションであった。



「何にでも使えてお得な、モーリス・ミニ・トラベラー」にも、オースチンと同時にオールスチール版が登場している。左右のドアポケットに4匹の子豚を隠すことができると、収容能力の大きいことを強調している。価格はウッディ・モデルより£91（約9万円）安い£532（約54万円）であった。

026-076_口絵.indd 34-35
12/07/25 17:46

1969年10月に戦列に加わったミニ・クラブマンとエステート。ミニ850/1000との違いはフロント部分のデザイン、3スポークのステアリングホイールとドライバー正面に2連のメーターナセルを持ち、ホイールベースは同じだが全長は111mm延長されて3165mmとなっている。998cc、38ps＋4速MTを積み、4速ATはオプション。エステートにはウッディ版は廃止され、木目調にビニールコートされたトリムが付けられた。価格はサルーン£720（約62万円）、エステート£763（約66万円）。

「伝説的な5ミニ」のコピーを付けて1972年3月に発行されたカタログ。右から850、1000、1275GT、クラブマン、クラブマン・エステート。

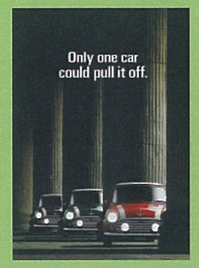
以下、次頁のスペック表まで1975年12月発行のカタログより。これはミニ850とミニ1000。ミニ850のシフトレバーも1972年12月以降リモートコントロール式フロアシフトに変更されている。

1975年10月、ミニ・クラブマンのエンジンは1098cc、45psに強化され4速MTが付く。998cc＋4速ATはオプション設定として存続していた。ナイロンクロスのリクライニングシートが標準設定された。

026-076_口絵.indd 50-51
12/07/25 17:47

1989年8月27日、日曜日、英国のシルバーストーンサーキットで開催された、ミニ生誕30周年記念イベントに集まったミニ、ミニ、ミニ……！　世界中から2万6000台のミニと12万人のファンがやってきたという。サーキットをめざすミニで16kmの大渋滞が発生。5061台が参加して空前の大パレードが行なわれた。

1990年1月に発行された日本語版カタログに登場した、ミニ最初のカタログをほうふつさせるシーン2題を紹介する。外見からは想像もできないほどの収容能力を持つミニの魅力を訴求している。この時点で価格はメイフェアATが168万円、メイフェアMTは154万円、スプライトは134万円に引き下げられていた。



1971年にクーパー'S'の生産を終了したが、1990年7月、19年ぶりにミニ・クーパーが復活した。このモデルは9月の量産開始前に英国向け1000台、日本向けに650台限定生産されたもので、仕様のベースはミニ・サーティだが、エンジンはMGメトロ用1275cc、61psにスケールアップしている。クロームグリル、8スポーク・アルミホイール、白のボンネットストライプにはジョン・クーパーのサインが入り、ボディーと同色のドアミラーとホイールアーチ、ガラスサンルーフ、黒のレザートリム、赤のカーペット、赤の革巻きステアリングホイール、ドライビングランプなどを標準装備した豪華なもの。車体色はブリティッシュ・レーシンググリーン、赤、黒の3色が設定され、いずれもルーフは白であった。価格は£6995（約189万円）。

Specification

ENGINE & TRANSMISSION
- 4 cylinder, transverse, OHV, 1275cc. 61PS @ 5500 RPM. Open loop catalyst.
- 4 speed all synchromesh gearbox.

PERFORMANCE
- 0 — 60 mph in 11.2 seconds.
- 30 — 50 mph in 12.2 seconds.
- Maximum speed 92 mph.

ECONOMY

Imperial mpg		
Urban	56 mph	75 mph
37.4	48.4	38.8
Metric L/100 Km		
Urban	90 km/h	120 km/h
7.6	5.7	7.3

All figures for mpg — (L/100 Km) are from officially approved tests under Pre-Passenger Car Fuel Consumption Order 1985.

SUSPENSION
- All independent, rubber cone springs, telescopic dampers.

STEERING
- Rack and pinion.

BRAKES
- Servo-assisted, dual line hydraulic system, discs front, drums rear.

WHEELS & TYRES
- 12" sports style alloy wheels with 145/70 x 12 low profile radial ply tyres.

ELECTRICAL (12 volt negative earth system).
- Alternator. Two column stalks for indicators, horn, headlamp dip/main beam/flash, 2 speed wipers with flick wipe and electric screen washers. Hazard warning lamps. Halogen headlamps.
- Heated rear window. Side repeater flashers. Rear fog guard lamp. Twin reversing lamps. Auxiliary driving lamps.

IN-CAR ENTERTAINMENT
- Electronic tune 3 band stereo radio/stereo cassette (RDS*) with security code theft deterrent, Autostore and 2 speakers.

INSTRUMENTATION
- Triple-pack binnacle incorporating speedometer, tachometer and fuel level and water temperature gauges.
- Warning lights for direction indicators, main beam, ignition/no charge, low oil pressure, brake circuit failure, heated rear window and rear fog guard lamp.

INTERIOR FEATURES
- Full width front parcel shelf with trimmed and padded rails (colour-keyed). Rake-adjusting front seat squabs. Upholstered front seat head restraints. Anti-dazzle rear view mirror. Twin sun visors with passenger's vanity mirror. Fresh air heater/demister with face level air vents. Colour keyed front seat belts. Rear seat belts. 3 spoke leather trimmed steering wheel with Cooper badge. Fascia-mounted ashtray. Rear floor-mounted ashtray. Cut pile carpet.
- Lightning and leather seat facings with sewn in Cooper badge.
- Lightning trimmed door and quarter casings with Claret Mylar strip.
- Tinted glass. Opening rear quarter windows.
- Handbrake grip. 'Goes' lever gaiter.
- Twin door bins.
- Rear companion boxes.

BODY FEATURES
- Comprehensive anti-corrosion treatment with 6 year warranty.
- Laminated windscreen.
- Locking fuel filler cap.
- Body colour twin door mirrors.
- Cooper side and rear decals, Coachline.
- Chrome bumpers, door handles and grille.
- Mini Cooper bonnet badge.
- Body colour wheelarch extensions and sill finisher.
- Sports style tailpipe.
- 'John Cooper' bonnet stripes.
- Glass sunroof.
- Duotone paint schemes:
  Flame Red/White roof.
  British Racing Green/White roof.
  Black/White roof.

INSURANCE GROUP
- Group 3 (as recommended by the Association of British Insurers).

IMPORTANT NOTICE

Rover Cars is constantly seeking ways to improve the specification, design and production of its vehicles and alterations take place continually. Whilst every effort is made to produce up-to-date literature, this brochure should not be regarded as an infallible guide to current specifications, nor does it constitute an offer for the sale of any particular vehicle. Distributors and Dealers are not agents of Rover Cars and have absolutely no authority to bind Rover Cars by any express or implied undertaking or representation.

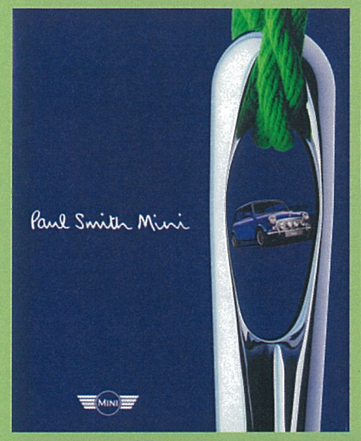
ROVER
Rover Cars
Commercial Division, Canley Road, Canley, Coventry CV SQX. Telephone 0203 870111.

© ROVER GROUP LIMITED 1990

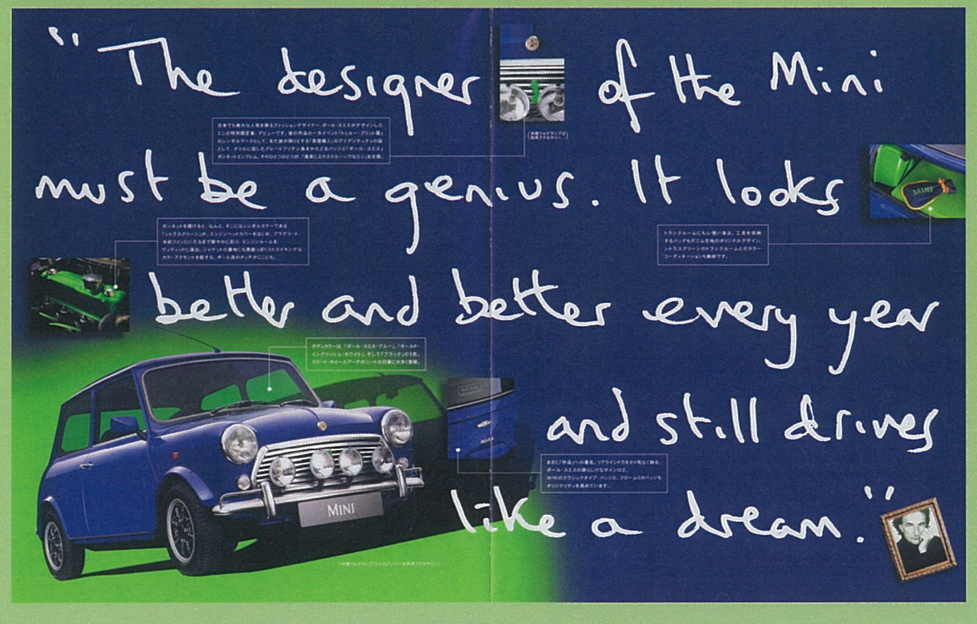
Publication No. 4181.

026-076_口絵.indd 70-71　12/07/25 17:49

1997年の第32回東京モーターショーに出展された、英国の著名なファッションデザイナーである、ポール・スミスがデザインしたワンオフのミニ・アートカー「ストライピー・ミニ（Stripy Mini）」。じつに86色の縞模様でペインティングされていた。



1998年3月に英国で300台が限定発売され、6月には日本で1500台限定発売された特別限定車ポール・スミス　ミニ。専用のエンブレムとバッジが付き、限定色ポール・スミス・ブルーのボディーと同色にペイントされたフェイシアにはスミス製の3連メーターが並び、エンジンヘッドカバー、プラグコード、ファンプレード、トランクルーム、グローブボックス内部など見えない部分もシンボルカラーであるシトラスグリーンで仕上げるなど、ポール・スミスの感性とこだわりを随所に表現したモデルであった。内側のフォグランプとレトロバンパーはオプション。塗色は他に白と黒があったが、ブルーがベストチョイスであろう。価格はMT車209万円、AT車219万円。



1998年5月に英国でクーパースポーツの名前で100台が限定発売され、日本では8月にクーパーBSCCリミテッドの名前で750台限定発売された特別限定車。1968年のサルーンカー（現・ツーリングカー）レースで総合優勝1回、クラス優勝4回の快挙から30年目を記念して発売されたモデルであることから、BSCC（British Saloon Car Championship）の名を冠している。ボディーサイドにダブル・ストライプ、矢印型のフロントフェンダー・ピットマーカーサイン、BMCのリボンマークを模したエンブレム・デカールなどで、当時のワークス・カーのイメージを再現している。さらにボディー同色のワイドオーバーフェンダー、175/50VR13タイヤと8スポーク・アルミホイール、スポーツセッティングされたKONI製強化型ダンパーなどを装備。内装はレザーシート、本革巻きステアリングホイールを採用し、ドアトリム、フロアカーペットはレーシィなグリーンでコーディネートされている。価格はMT車229万円、AT車239万円。

077-091_口絵.indd 90-91　12/07/25 17:52

オースチンと同時に発売されたモーリス・ミニ・バン／ピックアップのカタログ。オースチンとの違いはエンブレム程度であった。バンのパッセンジャーシートは1970年代初めまでオプション。バンの荷室容量は1.3m³で、パッセンジャーシートが無いとさらに0.34m³プラスされた。バンのルーフにあるのはベンチレーター。

「サービスが信頼できるミニ・バンとピックアップ」のタイトルでAA（Inc. The Automobile Association：英国自動車協会）のロードサービスカーを表紙に使ったカタログ。AAは日本のJAFのような組織で、もっとも有名なミニ・バンのフリートユーザーであった。その他郵便局でも多く使われた。このカタログは1969年10月にオースチンとモーリスのブランド名が外され、ミニ・バン、ミニ・ピックアップに一本化されたもの。なお、1967年10月から998cc、38psエンジンがオプション設定されている。

「信頼できる2台、ミニ・バンとミニ・ピックアップ」と題してAAのサービスカーとポリスカーを取り上げている。警察もミニのお得意様であった。「あなたのミニを選ぶ6つの大きな理由」として「高性能で低維持費」「驚くほど万能」「無比の機動性」「強さとスタミナ」「運転のしやすさ」「積み降ろしのたやすさ」をあげている。

pc83.indb 104-105
12/07/25 17:54

1964年9月、ハイドロラスティック・サスペンションを搭載したライレー・エルフMkⅡ。同時にクラッチにダイヤフラムスプリングが採用され、スターターとイグニッションスイッチが一体化された。ウーズレー・ホーネットも同時に変更されている。

1966年10月発売されたウーズレー・ホーネットMkⅢ。コーンシールド・ドアヒンジ、巻き上げ式ドアガラス、新型ドアハンドル、リモートコントロール式ギアシフトレバーなどが採用された。ATのオプション設定は1967年10月まで待たねばならなかった。ライレー・エルフも同様の変更を受けている。

イノチェンティ

1966年に発売されたイノチェンティ・ミニt。ミニ・エステートに相当するモデルで、848cc、48ps/5800rpm、6.6kg-m/3000rpmエンジン＋4速MTを積む。フェイシアには英国製クーパーと同じ3連メーターの楕円ナセルが付き、既にリモートコントロール式ギアシフトレバーと、タイヤは145×10inラジアルを採用していた。

1968年に発売されたイノチェンティ・ミニ・クーパーMk2。998cc、56psエンジン＋4速MTを積み、最高速度145km/hは英国製と同じ。ハイドロラスティック・サスを備え、フロントグリルは英国製ミニMkⅡと同じものとなった。フェイシアには独自の5連メーターを配し、英国製には無かったタコメーターも既に装備している。

pc83.indb 114-115
12/07/25 17:55

当摩 節夫（とうま・せつお）

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかわる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニック（現カルソニック・カンセイ）の海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。現在はRJC（日本自動車研究者 ジャーナリスト会議）および、米国SAH（The Society of Automotive Historians, Inc.）のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。
「モーターファン別冊すべてシリーズ」（三栄書房）に「スバル・レガシィ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」、「カー・IO」（芸文社）に「高級車史」、「別冊月刊プレイボーイ」（集英社）に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、「スーパーCG」（二玄社）に「クライスラー300・レターシリーズ史」「戦後のパッカード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GMヘリティッジ・センター」など多数寄稿。著書に『プリンス　日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『三菱自動車　航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』『ロータリーエンジン車　マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜』『富士重工業「独創の技術」で世界に展開するメーカー』（いずれも三樹書房）がある。

ミニ1959-2000
世界標準となった英国の小型車

2012年8月25日　初版発行

著　者　当摩節夫
発行者　小林 謙一
発行所　三樹書房
〒101-0051
東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398
FAX 03(3291)4418
印刷・製本　シナノ パブリッシング プレス

©Setsuo Toma/MIKI PRESS 三樹書房 2012
Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版権管理部に許諾を求めて下さい。
落丁・乱丁本は、お取り替え致します