

The History

di Paolo Arbizzani

Negli anni 60' già seguivano le gare automobilistiche e soprattutto le mini inglesi, che per le vittorie al rally di Montecarlo avevano avuto un certo rilievo sulla stampa; di conseguenza la mia vettura ideale non poteva che essere una Cooper, e il Mk1 Innocenti, da poco in commercio, somigliava molto alle inglesi. Quindi la mia prima auto a 18 anni fu una Innocenti Mini Cooper mk1, bianca con tetto e interni neri. Mi ricordo ancora che mio padre, pace all'anima sua, finalmente mi consegnò un milione e rotti di lire in contanti, che misi in una scatola di latta e, con la scorta di almeno 5 o 6 amici convocati per vegliare sulla scatola stessa durante il tragitto (sic!), andai a ritirare la macchina alla concessionaria. Che meraviglia! E poi era già equipaggiata con gli accessori after market che avevo previsto nel contratto di acquisto credo al posto dello sconto: contagiri Veglia e marmitta centrale non ricordo quale.

Qualche giorno dopo era già presso l'officina San Michele di Bologna, officina autorizzata Innocenti, per una preparazione la più cattiva possibile per i mezzi di allora. Risultato: dopo innumerevoli volate di giorno e di notte (allora si poteva), il motore cominciò a fumare azzurro e a surriscaldare e tornò in officina.....

Le Austin e Morris Cooper e Cooper S a Bologna, al contrario di Milano e Roma soprattutto, non se ne erano quasi mai viste né la locale concessionaria Innocenti ne spingeva la vendita. Secondo le mie ricerche anni dopo posso affermare che in città era stato venduto un paio di 998 e, forse, un 1071 e comunque si trattava di qualche unità venduta al massimo.

Nel frattempo (siamo a fine 1967) vengo a sapere che un ricco signore di Bologna ha comprato nel 1966 un Morris Cooper S 1275 rosso e l'ha usato pochissimo. Mi esalto e provo subito a contattarlo; ottimo risultato: il giocattolo non gli interessa più, è scomodo, ecc. ecc. ed è disposto a disfarsene.

La macchina costava allora da nuova a fine 67' la bellezza di 1.855.000 lire contro ad esempio i 1.150.000 della Cooper Innocenti o i 1.595.000 di una GT junior. Non ricordo più che prezzo spuntai ma l'11 dicembre 1967 si firma il passaggio con intestazione a mio padre essendo io minorenne. La Innocenti fu rifatta alla bene e meglio, come si faceva allora per venderla ed in pochissimo tempo riuscii a cederla a Modena ad un amico di un amico. Ricordo che mesi dopo lo incontrai al mare ed ero terrorizzato dall'idea che, giustamente, si incazzasse con me per il bidone e invece si complimentò perché la macchina andava benissimo, fortissimo e non consumava un grammo d'olio.....Morale: i motori fatti da schifo non è detto che vadano meglio di quelli che hai amorevolmente curato. Purtroppo non ho più traccia della targa e foto per poter risalire al proprietario perché oggi sinceramente la ricomprerei.

Ma veniamo all'S: quel d..... del proprietario aveva verniciato il tetto di bianco da due lati lasciando una riga centrale ovviamente nera e, ahimè aveva fatto una riga nera sui cofani, in sostanza la macchina era percorsa per tutta la lunghezza da una riga nera: la prima operazione fu togliere la riga, ma non mi intesi con il carrozziere che mi fece il tetto tutto bianco. Pazienza la volevo con il tetto nero originale ma alla fine la tenni così.

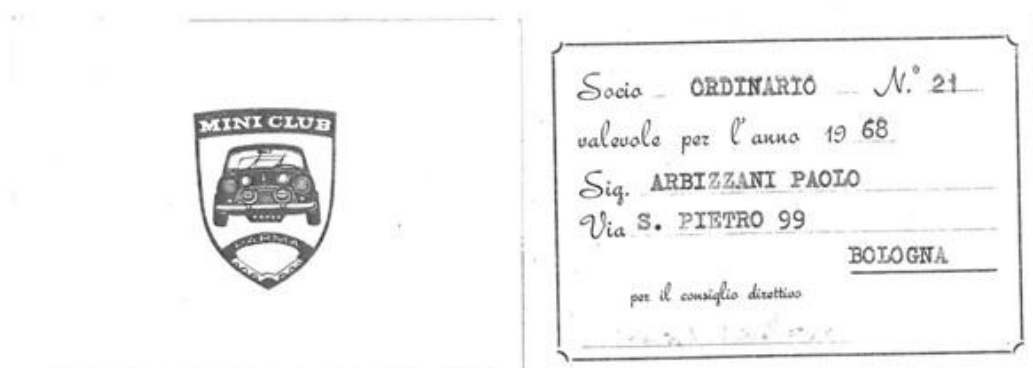
A Bologna in quel tempo c'era un gran fermento per le corse ed io non mi potevo certo sottrarre, ma con due potenziali ostacoli per me: la minore età (maggiorescienze si era a 21 anni) e i denari.....Mio padre che era molto comprensivo, dopo interminabili discussioni con mia madre, acconsentì e davanti al notaio firmò l'agognato permesso per poter prendere la licenza CSAI. Per i denari feci quel che potevo. Nel 1968 il roll bar in Gruppo 2, era solo consigliato

dalla CSAI per cui si poteva correre senza, che voleva dire una spesa in meno; il sedile fu un meraviglioso Fusina, il volante un Les Leston in pelle nera, contagiri Smith procurati non so come; allora avere le parti speciali inglesi era difficile, c'erano alti costi di dogana e riuscii a rimediare alcune parti speciali per il motore (molle valvole e qualche cosa d'altro che non ricordo) con un viaggetto in giornata in Svizzera. Rientro in Italia complicato alla dogana di Chiasso: ricordo bene che il doganiere, cui già avevo spiegato che i ricambi che avevo nel baule non erano nuovi (avevo ovviamente buttato le scatole) e mi servivano se restavo a piedi....., non si capacitava che la macchina avesse un sedile di guida così diverso e chiamò il capo che, sospettoso, voleva aprirlo (sic !!) per cercare chissà quali cose; non ricordo come risolsi la questione ma sia io che il mio sedile riuscimmo a passare poi indenni la dogana di Chiasso.

Giorgio Lolli dell'officina San Michele fece un gran bel lavoro sulla meccanica, facendo a mano tutti gli alleggerimenti di bielle, volano, ecc., pistoni fatti fare a testa piatta, e i carburatori? Gli SU H4 erano merce rara per cui, siccome l'allegato J dell'epoca permetteva di montare altri carburatori diversi purchè si mantenesse il collettore di aspirazione originale, optammo per 2 Dellorto di pari diametro. Collettore di scarico fatto a mano come da fiche, ecc.ecc. Autobloccante? I soldi erano finiti e facemmo senza. Cerchi Minilite? Stessa cosa. Gomme Dunlop Racing 5.00-10? Stessa cosa. Il regolamento del tempo prevedeva l'obbligo dei codolini perché la ruota sporge leggermente dal profilo della carrozzeria; codolini inglesi neanche a parlarne finché trovò a Torino un produttore Cigala e Bertinetti, credo, che li fa in vetroresina: sono i miei!! Conversione delle sospensioni da wet a dry? Troppo costoso. Morale: la macchina aveva un gran bel motore che girava a 8000 g/m, ma l'assetto evidentemente non c'era anche se Giorgio fece il possibile lavorando sulle Hydro e aggiungendo 2 ammortizzatori all'anteriore.

In quegli anni ben pochi possedevano una macchina stradale e in più quella da competizione, per cui ricordo che la usavo il minimo indispensabile cercando di evitare il traffico, che allora comunque non era quello di adesso. Curiosità: grazie anche alla Mini che faceva il suo bell'effetto, riuscii a combinare un sabato pomeriggio una uscita con una super bella del tempo, a Bologna molto conosciuta; ricordo che costei voleva a tutti i costi andare in centro città, acconsentii a denti stretti ma nel traffico la temperatura l'acqua andò alle stelle, la apostrofai in malo modo e la mandai a casa a piedi. Risultato: bellona non conquistata ma la meccanica della Mini fu salvata.

Tornando alle corse, un amico mi convince ad iscrivermi alla Parma Corse, anziché alla Scuderia Nettuno di Bologna, perché la Parma Corse aveva al suo interno un Mini Club, di cui ho ancora la tessera, antesignano del Mini Cooper Club Italia fondato tanti anni dopo da Bortesi, Percossi, Lips, Giuliani, ecc. e il sottoscritto .



Prima gara: 26 maggio 1968 Castell'Arquato-Vernasca; partenza mattina prestissimo con Giorgio, attrezzi e olio nel baule, 150 km su strada altro che carrello! Alle verifiche pre gara ci respingono perché Giorgio ha tagliato la mascherina per mettere più esterno il radiatore dell'olio. Alla disperata ricerca di una mascherina troviamo in loco un carrozziere che ci vende una mascherina Innocenti e riusciamo a passare le verifiche.

Conservo ancora oggi la tuta Fusina di cotone trattato antifiama (dicevano) azzurra e i guanti, purtroppo non ho più il casco, non esistevano le scarpe Sparco e si usavano i mocassini.

Discreto tempo in prova nella classe 1600 (non c'era la classe 1300 e ci avevano accorpato alla 1600) con ben 28 partenti, un gran numero di GTA, HF 1300, Giulia Super e un Cortina.

In gara diluvia e in una delle prime curve dopo il lunghissimo rettilineo iniziale che caratterizzava la Vernasca esco di strada nel fango, veloce retromarcia e sono di nuovo in gara e con un tempo nemmeno disprezzabile.

Altre gare e discreti piazzamenti, e comunque la macchina resta carente di assetto e soprattutto nel 1968 non è competitiva rispetto agli HF1300 che corrono in Turismo preparato (poi saranno passate in GT negli anni successivi) e i GTJ Autodelta.

Arriviamo alla gara di casa, Bologna- Raticosa, una delle gare in salita più lunghe e prestigiose. La strada la conosco bene e posso far bene. In classe con me c'è la Cooper S verde di Zaniratti di Firenze proprietario della concessionaria Innocenti di Firenze, noto campione. Mi sento proprio dilettante allo sbaraglio: la sua macchina arriva sul camion alle verifiche, Minilite, Dunlop Racing, motore Dowton, meccanici al seguito.....

In prova vado più che posso e non sfiguro, e per la domenica Giorgio mi ricarbura la macchina che gira davvero bene. Sono presenti tutti i miei amici alla partenza e lungo il percorso. Vado come un forsennato e a ¼ di gara il mio intertempo, mi diranno poi i miei amici e i commissari di percorso, è meglio di quello di Zaniratti. Ma.....non guardo la temperatura, imbecille, e la macchina si inchioda in una nuvola di fumo: il radiatore è tutto bucherellato ed è uscita tutta l'acqua: probabilmente la ventola ha preso un sasso o un bullone e l'ha sparato contro le serpentine.

Fine dei giochi e carro attrezzi. Corse finite per il 1968. Giorgio si accinge a ricostruire il motore che in realtà fortunatamente non ha subito grossi danni. In quel tempo vengo sapere che in Italia viene costruito un cambio ravvicinato a 5 marce per la Mini: il mitico Colotti!! Il rappresentante è a Verona e là mi fiondo subito con un po di soldi racimolati non so dove. Pochi giorni dopo, dopo innumerevoli bestemmie di Giorgio, la macchina è pronta con il Colotti e quel meraviglioso imbuto con gli imbocchi per le marce. Scopro poi che il 5 marce non è ammesso dai regolamenti in corsa, pazienza ci penseremo nel 1969; comunque il sound e le prestazioni sono mozzafiato, peccato che i materiali con cui è costruito sono più simili al cartone che al metallo e si mangiano sia i sincronizzatori che le marce, tanto che, dopo vari apri-chiudi il cambio, a fine 1968, disperato, rimonto il 4 marce e vendo la macchina.

Resto fuori dalle corse un paio d'anni poi ricomincio con il 128 Gr 1, ma questa è un'altra storia.

A fine anni 80 mi riesplode la mania dei Cooper e acquisto un Cooper S MkII, poi mi metto alla ricerca del mio S, risalgo dalla targa che si legge dalle foto che ho ancora e scopro che la macchina esiste ancora e non è stata demolita ed è targata RA, ancora con targa nera. Nel frattempo ricostruisco la storia: quello a cui l'ho venduta l'ha usata per gare clandestine, poi

risulta in carico alla filiale Fiat di Bologna, poi ad un altro paio di proprietari. Risalgo al proprietario che mi racconta per telefono che la macchina ce l'ha ancora ed è ferma da anni e si offre addirittura di portarmela in visione a Bologna ed è disposto a disfarsene per 4 soldi.

Il giorno fatidico arriva e me la porta in officina da Giorgio: non ci posso credere!! La macchina è verniciata di nero, ha un piccolo alettone sul tetto, le porte sono state modificate per mettere i vetri discendenti, il cruscotto è stato sostituito con quello del Cooper 1300 Innocenti, ecc. ecc., fortunatamente il motore è ancora il suo, il doppio serbatoio c'è così come i vetri Triplex. Perdo le staffe e lo prendo a male parole per lo scempio. E se ne va.

Qualche giorno dopo ci ripenso: è pur sempre il mio S! Richiamo, chiedo scusa, ma lui offeso non me la vuole più vendere. Ahimè!! Lascio passare qualche mese poi architetto un piano: un mio amico molto bravo a recitare lo chiama, gli dice che ha visto la macchina a Bologna, che ha preso la targa ed è risalito a lui ed è interessato ad acquistarla per la moglie. Il proprietario è sospettoso e dice chiaramente testuali parole riportate dal mio amico "non ci sarà di mezzo quel dottore di Bologna?? Perché a lui non la vendo".

Ma il mio amico è molto bravo, lo convince anche se per un prezzo ben superiore, e va a Ravenna con "sua moglie" che in realtà è mia moglie ed a lei viene intestata la macchina; poco dopo la reintesto a me; mi è costata di più e ho dovuto fare un passaggio di proprietà in più ma la macchina è a casa!!

Fortunatamente in quel periodo disponevo di tanti ricambi inglesi e la carrozza viene ricostruita per bene, con il suo colore rosso e lascio il tetto bianco come allora perché ho voluto che la macchina fosse restaurata e riportata nella esatta configurazione di quando correva. Grande soddisfazione per il motore che aveva ancora la preparazione di allora fatta mano da Giorgio, camme e volano compreso, e aveva solo bisogno di una rinfrescata, segmenti e bronzine e poco altro. Abbiamo solo messo poi un albero a camme più morbido per poterla usare normalmente. Qualche anno fa volevo venderla perché non la usavo mai, ringrazio mia moglie di avermelo impedito. Fa parte della mia lunga storia con le Mini.



La macchina come è oggi = alla configurazione 1968



Figura 1 Bologna Raticosa



Figura 2 Castell'Arquato Vernasca



Figura 3 partenza Bologna Raticosa con Giorgio Lolli