

Το έχουμε ξαναγράψει και γίνεται δεκτό αξιωματικά. Το παρόν του καθένα μας ορίζεται από το παρελθόν του. Αυτό ισχύει για όλα. Κι επειδή ακούγεται ολίγον αταίριαστο ας ξεκινήσουμε την αφήγηση.



Περασμένα μεσάνυχτα οδηγούσα το νέο Cooper στο κλεινόν άστυ. Στο οπτικό μου πεδίο ένα head up display (πώς άραγε να το αποδώσω στα ελληνικά σε έναν σημερινό 70άρη που νέος οδηγούσε Mini);, με ενδείξεις για το όριο ταχύτητας στη Σταδίου, όπου βρισκόμουν και δίπλα την ταχύτητα με την οποία κινείται το αυτοκίνητο. Στο κέντρο η μεγάλη στρογγυλή οθόνη της οποίας η περίμετρος ολοένα άλλαζε χρώματα, από πράσινα, σε γαλάζια, σε πορτοκαλιά, σε λευκά και τανάπαλιν. Κι άλλα φώτα στο εσωτερικό, διακριτικά και ζεστά, πληθώρα πληροφοριών, εξαιρετικός ήχος από το στερεοφωνικό, αρκετοί διακόπτες και μια ήρεμη διάθεση.

Χαμηλά από μπροστά έφευγε ένας ασυνήθιστος, με το σήμερα, ήχος γενόμενος αντιληπτός κυρίως στις υψηλές στροφές, όταν η τρικύλινδρη καρδιά του δεν μπορούσε να κρυφτεί. Όταν τοποθετούσαν τρικύλινδρα μοτέρ μικρού κυβισμού σε οικονομικά ταπεινά οχήματα (Ciove π.χ.) υπήρχε έτσι μια ειρωνική διάθεση και η περιγραφή ως «ραπτομηχανή». Όταν αργότερα οι συνθήκες άρχισαν να σφιγγουν, ήρθε ο ecoboost, ήρθε και η ύφεση από δίπλα και αρχίσαμε να κάνουμε εμβριθείς αναλύσεις για το turbo, τον άμεσο ψεκασμό καυσίμου και το διπλό μεταβλητό χρονισμό εκκεντροφόρου, που προσφέρει πιο αποτελεσματική λειτουργία. Δεν το βρίσκαμε απλώς χρήσιμο αλλά άρχιζε να μας αρέσει κιόλας.

Επιτρέψτε μου να πιστεύω ότι η διαδικασία ήταν ανάγκης και όχι επιθυμίας. Με το λίτρο καυσίμου να αγγίζει το 1,7 €, σκάρτα έξι κατοστάρικα δραχμούλες για όσους θυμούνται ότι

υπήρχε οικονομία και εθνικό νόμισμα και πριν από τον Φεβρουάριο του '02, ο χώρος για άγρια βενζινοβόρα οχήματα στενεύει και η ανάγκη φορά το ένδυμα της φιλοτιμίας.

Μιλώ ντας για παρελθόν λοιπόν,

θυμήθηκα τι σήμαινε Cooper πριν από κάποια χρόνια, κρατώντας για κάποιες άλλες περιπτώσεις, μερικές πολύ προσωπικές καταγραφές. Για την ώρα θα καταθέσω τη χαρά του φίλου Ανδρέα που τότε, σαράντα χρόνια νωρίτερα, ή σπούδαζε στην Ιταλία ή υπηρετούσε (τρόπος του λέγειν) στην Αεροπορία τη θητεία του. Κάτοχος λοιπόν mini με πληθώρα μετατροπών, με πήρε να με πάει λίγο πιο κάτω και όταν έκανε την πρώτη αλλαγή ξεπήδησε μια μικρή φλόγα μέσα στην καμπίνα. Είχε αλλάξει τα SU με Weber μεγαλύτερης διαμέτρου, είχε ξηλώσει τα όργανα και οι ανάσες των 1300 κυβ. εκατοστών περνούσαν ελεύθερες, ενίοτε φλογοβόλες στο εσωτερικό που δεν θα μπορούσε να είναι πιο λιτό.

Μπορώ επίσης να θυμηθώ ότι οι πρώτες, ανάμεσα στις πολλές, μετατροπές που έκαναν οι πιο ανήσυχoi ιδιοκτήτες, ήταν προεκτάσεις στο τιμόνι, που κατέβαζαν την κολόνα του τιμονιού σε πιο κατακόρυφη θέση, καθώς στην αρχική του γωνία όντως έφερνε λίγο σε τρόλεϊ. Ακολουθώς τοποθετούσαν αποστάτες στις βάσεις του καθίσματος, ώστε να έρθει πιο πίσω, προκειμένου να προσφέρει καλύτερη θέση οδήγησης. Καθώς όμως όλα πήγαν πιο πίσω, ο χειριστής δεν έφθανε τους διακόπτες στο κέντρο του ταμπλό όταν ήταν σφιχτά δεμένος. Να λοιπόν και οι προεκτάσεις των διακοπών με μαλακό μαύρο πλαστικό.



Who said the Mini's gone as far as it can go?

There are more than 11 million of our Minis round the world already.

But never one like this.

BMC chief designer Alec Issigonis has breathed 18% more power into it. Power that surges from a new 998cc engine (regular 848cc unit still available) for a smoother high cruising speed and more life right through the speed range.

Improved brakes control it all.

You'll find new deep-comfort seats.

Bigger back window for even easier parking.

Extra safety padding on the dash.

The foot dipswitch has moved up to an all-in-

one dipper (flasher/indicator/horn control on the steering column).

There's a zippy new radiator grille and new better-to-see-you-with rear light clusters.

There are only two things we've been a bit mean with in the new Mini. Its turning circle; we've cut four feet off that. And fuel consumption; a gallon still goes a long way.

Call on your Austin or Morris dealer.

If you think you've seen everything the Mini's got to show, you'll be surprised.

Austin or Morris Mini Mk II







