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／1

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／ 127
ミニ・モーク／ 131
ライレー・エルフ／ウーズレー・ホーネット／ 134
イノチェンティ／ 139
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／ 143

■ミニの変遷（年表）／ 145
■ミニ限定／特別仕様車一覧 ／ 147
■歴代ミニの主要諸元 ／ 148
■ミニ製造会社の変遷 ／ 153
■ミニの生産台数 ／ 154
■参考文献 ／ 155
■あとがき／ 156

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

1967年にMkⅡに進化したオースチン・ミニ・カントリーマンMkⅡ。モーリス版はミニ・トラベラーMkⅡとなった。

オースチン・ミニ・カントリーマンとモーリス・ミニ・トラベラーに代わって1969年に登場したミニ・クラブマン・エステート。

1mm短く2139mm、全長は101mm長い3400mmであった。1975年10月には998ccエンジンはAT専用となり、MT車には1098cc、45ps/5250rpmエンジンが設定された。ミニクラブマン・エステートは、1980年8月に生産を終了したが、998ccATモデルはその後2年ほどミニ1000HLエステートの名前で販売された。ミニクラブマン・エステートの生産台数は、ミニ1000HLエステートを含め約19万7600台であった。

■ミニ・バン/ピックアップ

ミニ・サルーンの発売から5ヵ月後の1960年1月、オースチン・セブン・バン（1962年1月、オースチン・ミニバンに変更）とモーリス・ミニバンが発売され、1年後の1961年1月にはオースチン・セブン・ピックアップ（1962年1月、オースチン・ミニ・ピックアップに変更）とモーリス・ミニ・ピックアップが発売された。サルーンに比べてホイールベースは110mm長い2140mm、全長は250mm長い3300mm（ピックアップは3320mm）で、848cc、34ps/5500rpm（1974年5月以降33ps/5300rpm）＋4速MTを積む。

1967年10月にはオプションで998cc、38ps/5250rpm（1974年5月以降39ps/4750rpm）エンジンが追加設定された。

1969年10月、オースチンおよびモーリスの名前が削除され、ミニ・バンおよびミニ・ピックアップに呼称が変更された。

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設定であり、標準で装備されるのはドライバーシートのみであった。発売当初BMCから£15（約1.5万円）で販売された、後ろ向きに取り付けるリアシートで4人乗りに改造するコンバージョン・キットは、安く4人乗りのクルマを入手できるので、個人ユーザーに人気があったという。パネルバンは商用車に分類され、購買税が安く、サルーンが£497（約50.6万円）のときバンは£360（約36.7万円）で買えた。アフターマーケットでもいろいろなキットが販売されていた。ただし、商用車の最高速度は40mph（64.4km/h）なので、購入時はこの点を考慮に入れる必要があった。

1980年11月、848ccのピックアップが生産を中止し、1983年5月にすべてのバンおよびピックアップの生産を終了した。生産台数はバンが52万1494台、ピックアップは5万8179台であった。

1961年に発売されたミニベースのバン。これはモーリス・ミニ・バンでオースチン版も同時に発売された。

バン発売の1年後の1961年に発売されたピックアップ。テールゲートを下ろすとライセンスプレートも後方から視認できるようスイングダウンする（人物のひざの前に注目）。

1961年10月に登場したライレー・エルフはライレー伝統のフロントグリルを持つ。フロントフェンダー後部のシームとバンパーのオーバーライダーが無かった。

登場から6ヵ月後にはフロントフェンダー後部のシームとバンパーのオーバーライダーが付いた。これはライレー・エルフ。

■ライレー・エルフ/ウーズレー・ホーネット

1961年10月、ミニに新しい兄弟が加わった。やや高級なミニをねらったライレー・エルフ（Riley Elf）とウーズレー・ホーネット（Wolseley Hornet）である。ミニとの違いは、それぞれ伝統的なフロントグリルを付け、テールを伸ばしてノッチバック・スタイルとして、上部ヒンジのトランクリッドが追加された。全長はミニ・サルーンより220mm長い3270mmとなった。エンジンは848cc、34ps/5500rpm、6.1kg-m/2900rpmを積む。内装も豪華な仕様となり、ウーズレーより若干車格が上のライレーには、当時のミニ・シリーズで唯一立派なフェイシア（インストゥルメントパネル）が装着された。

発売から半年の間、1962年3月までのモデルは、フロントフェンダーとボディーを結合する外側のシームが無く、前後バンパーのオーバーライダーも無かった。1962年4月からミニの特徴であるシーム付きに戻り、オーバーライダーが追加され、全長が40mm長い3310mmとなった。

重量がサルーンの626kgに対し632kgと重量が増えて、力不足であったので1963年1月には998cc、38ps/5250rpm、7.2kg-m/2700rpmエンジンに換装し、ブレーキも強化したMkⅡに進化している。1964年9月にはハイドロラスティック・サスペンションが採用された。1966年10月にはミニ・サルーンより3年早くMkⅢとなり、コンシールド・ドアヒンジ、巻き上げ式ドアウインドーが採用された。そして、1967年10月には4速ATがオプション設定されている。

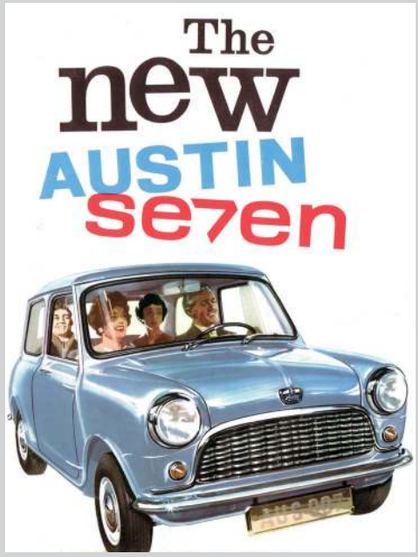
1968年にBLMC再建のため、レイランド・モーター社の社長であったストークス卿がBLMCの社長に就任して、真っ先に切り捨てられたのがライレー・エルフとウーズレー・ホーネットであった。ライレー版3万912台、ウーズレー版2万8455台が生産され、1969年8月に打ち切られた。

ライレー・エルフと同時に登場したウーズレー・ホーネット。こちらはウーズレー伝統のグリルを付けている。

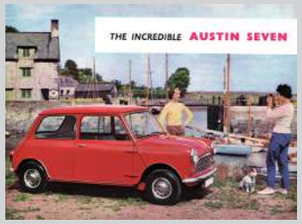
■ミニ・モーク

ミニの開発と並行して、イシゴニスはミニをベースとした軍用車両の開発を行ない、1959年には948ccエンジンを搭載したランニングプロトタイプを完成していた。パラシュート降下、ヘリコプターによる釣り下げや、クルマを積み重ねることも可能なモデルで、まず陸軍に提案し、さらに海兵隊、空軍にも提案したが採用に至らなかった。車輪が小さく、最低地上高が低いため不整地走行に向かないというのが最大の理由であった。唯一海軍が興味を示したので、1962年にホイールベースを7.5in（190mm）縮めて72.5in（1842mm）にして、サスペンションにスペーサーを加えてロードクリアランスを大きくし、エンジンの下にはガードプレートを追加して提案したが、結局採用されなかった。この時「ミニ・モーク（Mini Moke）」（モークとは荷役用ろばのこと）と命名された。

同じころ、四輪駆動モークの開発も進められ、848ccエンジンを前後に積んだツイニー・モーク（Twini-Moke）を完成、米国陸軍に1100ccエンジンを2基搭載したモデ



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。

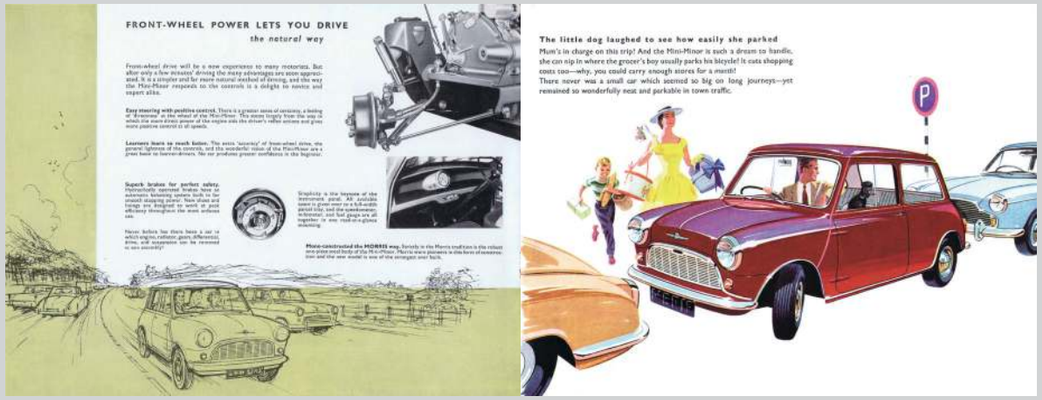
1959年12月に発行された「魔法のクルマ！　革命的なモーリス・ミニ・マイナー」のカタログ。4人家族とクルマの後部に置かれた多量の荷物をすべて収容できるスペースも持ち合わせていることを表現していた。グレード、価格はオースチン・セブンと同じであった。

「エンジンを東西（横置き）に積んだ、世界で最も刺激的なクルマ」とうたい、全長3.05m、全幅1.4mのわずかなスペースで広い車室を得たパッケージングの素晴らしさを訴求している。

エンジンとトランスミッション、ディファレンシャルを一体化して横置きに配置するという革新的なレイアウトにより、足元にトランスミッションが無い広い室内スペースを確保している。右の絵は、朝寝坊してもミニなら都会の混雑も縫うように走れるので、彼女たちはミニの中でトーストも食べ、学校にも遅刻しないと訴求しているが、英国でも毎朝子供たちを学校へ送り出すのは大変だ、という様子が伝わってくる。

「ミニ・マイナーにとって並みのスプリングは過去のもの。あなたは完全にゴムによって支えられる」とうたって、ラバーコーン・サスペンションを紹介。フロントグリルは白のペイント塗装であった。

「ミニ・マイナーは細部にわたってモーリス品質を保ち、あなたに大型車のドライビングを提供するために造られた」のコピーで、荷物の十分な収容能力、典型的なモーリスの仕様と仕上げ、十分な動力性能、17.7km/ℓの経済性を強調している。



当時はまだ少なかったFF車の特徴を説き、右頁には全長3m＋αのミニは女性でも簡単に縦列駐車できるのを見て、「子犬も笑っちゃう」と書いてある。

COOPER S · CONVERSIONS · ACCESSORIES · PERSONAL ACCESSORIES

Alloy & Stainless

Stainless Steel Dash Kit
MCC 94
Engine-turned stainless steel dash as original Cooper racing dashboards. *(Sold as exchange unit for standard Cooper dashboard but may be ordered outright, ask for details.)*

Stainless Steel Door Cappings
MCC 590
Set of four door cappings inserted with engine turned stainless steel to match dash.

Alloy Door Handles
MCC 522
Detailed and styled with great attention these handles are a classic piece of design. Sold as a pair engraved with *John Cooper* signature.

Alloy Window Winders
MCC 507
Engineered for ease of operation and with enamelled Cooper badge. Sold as a pair engraved with *John Cooper* signature.

Alloy Door Pulls
MCC 524
As fitted to many of today's Mini racers, ready to fit to your car. Sold as a pair engraved with *John Cooper* signature.

Alloy Door Lock Covers
MCC 523
Lightweight and polished to a mirror finish these are a perfect replacement for original standard covers. Sold as a pair.

Steering Lowerer
MCC 504
To improve driving position, complete with new shear bolt.
(Not suitable for air bag models '97 →)

Seat Adjuster Brackets
MCC 21
Manufactured by John Cooper Garages from strong, lightweight material, engraved with *John Cooper* signature.

For that racing look, John Cooper alloy fittings, many bearing the famous ***John Cooper*** signature, are a real must for every Mini Cooper enthusiast. Our range is all manufactured to exacting standards from strong lightweight materials.

Stainless Steel Dashboard and Door Cappings
Our new, hand-made S Works stainless steel dashboards and door cappings are now available as a special order. Styled around the original racing Cooper dashboard, they offer the racing alternative to the luxury walnut interior. Additionally, paint finishes for the instrument pod on dash and door cappings may be specified. Please enquire for details.

Alloy Locking Fuel-cap
MCC 527
Fashioned from lightweight alloy with a beautifully polished finish, this fuel-cap epitomises the early Le Mans racers. A quick release flap reveals the security lock. Complete with two sets of keys.

Alloy Gear Knob
MCC 526
Complete with enamelled Cooper badge with a highly polished finish.

Oil Dip-stick
MCC 542
Stainless steel dip-stick with anodised alloy knob with inset Cooper badge.

Alloy Brake, Clutch, Throttle Pedals
MCC 544
Made from lightweight alloy material, shaped for perfect control, engineered through race car experience, complete set brake, clutch and throttle pedal, all with *John Cooper* signature. *(For all Mini models pre '97.)*

MCC 626
As MCC 544 but not including throttle pedal. *(Suitable for all Mini Cooper models '97 →).*

Door Sill Edgings
MCC 525
A finishing touch, makes a classy entrance to your car. Made from stainless steel and etched with John Cooper name. Sold as a pair.

Cooper Valve Caps
MCC 488
Set of five stainless valve caps with Cooper centre logo, a finishing touch.

Cooper Wheel Badges
MCC 511
As used on original Cooper racing cars. Supplied as a set of four, ready to fit.

FOURTEEN　FIFTEEN

アルミやステンレスを使った部品の紹介。

COOPER S · CONVERSIONS · ACCESSORIES · PERSONAL ACCESSORIES

Walnut Interiors

Walnut Cappings
MCC 194B
Complete set of four walnut front and rear cappings. *(Available for all Mini and Cooper models.)*

Walnut Gear Knob
MCC 196
Comes with MK IV Mini Cooper logo. *(Available for all models.)*

Walnut Dashboards
Fit pre '97 models only
MCC 194A (LHD MCC 256)
Walnut dash for cars with three instrument pod.
MCC 255 (LHD MCC 256B)
As above but with two instrument pod.
(Not shown).
MCC 194G (LHD MCC 256C)
As MCC 194A dash with three instrument pod but with chrome bezels. *(Not shown).*
MCC 537 (LHD MCC 537L)
Walnut dashboard with three instrument pod with chrome bezels. Supplied with *John Cooper* signed ivory coloured auxiliary gauges, oil pressure, voltmeter and clock to match.

Walnut Handbrake Sleeve
MCC 194F
A touch of class, easy to fit.

Walnut Door Pulls
MCC 194C
Superbly styled, matches existing Cooper dashboard and our walnut cappings.

Walnut Door Openers
MCC 594D
If the alloy door fittings are not your style then these walnut door openers are a superb match for your walnut interiors.

Walnut Window Winders
MCC 594E
Complements all the other walnut products.

John Cooper Auxiliary Gauges
Designed to our specification, with the *John Cooper* signature, these match the ivory coloured instruments fitted to Mini Coopers. *(John Cooper gauges may also be fitted to models '97 → by special request.)*

The John Cooper range of beautifully-styled wood dashboards and fittings are crafted using distinctive walnut veneers and finished with a superb heavy clear lacquer. Such quality is normally reserved for the most prestigious of cars. We can supply any combination of dashboard and gauges, enquiries are welcome. All our dashboards come complete with opening glove-box aperture and a radio slot sited for ease of use whilst driving.

(Not suitable for models 1997 onwards unless by special request)

Voltmeter
MCC 305D

Oil Pressure Gauge
MCC 306D

Analogue Clock
MCC 304D

Car Accessories

Auxiliary Spotlamp Kit
MCC 235
Fitted as standard to the latest Mini Coopers. Complete auxiliary spotlamp kit. Includes all necessary fitting instructions. *(Not shown).*

Additional Fog Lamp Kit
MCC 535
This additional fog lamp kit was designed for our limited edition 'Grand Prix' Mini Cooper and fitted to S Sport S '97 →, these are now available for fitting with existing spotlamps.

Rear Wash/Wipe Kit
MCC 509
Complete kit for injection models available only as supply and fit direct from *John Cooper Garages*. *(Also available for carburettor models pre '92 MCC 505).*

Electric Aerial Kit
MCC 275
Excellent kit for convenience and security, easy to fit in conjunction with your sound system. *(Not suitable on models '97 →).*

John Cooper Sump Guard
MCC 589
Made from strong durable material. Easy to fit, with the added bonus that removal is not required when changing engine oil.

Cooper Carpet Mats
MCC 68 (All models pre '97)
MCC 629 (RHD models '97 →)
MCC 68L (LHD models '97 →)
Set of four carpet mats strong and durable, with Cooper logo embroidered into both front carpets.

White Bonnet Stripes
MCC 230
White stripes with black *John Cooper* signature. Come as a pair.

Black Bonnet Stripes
MCC 231
Black stripes with white *John Cooper* signature. Come as a pair.

White Signature
MCC 232
Sold singly.

Black Signature
MCC 233
Sold singly.

As with our conversions and other performance parts, our accessories maintain our tradition of high-quality together with reliability. All our accessories come ready to fit and are sold as complete kits.

Cooper Sun Roof
MCC 227
The John Cooper electric fabric sun roof is the ultimate in open-driving for your Mini Cooper. It is constructed of high quality materials, almost full roof length and operated by the touch of a button. It can be fitted by us or supplied as a kit for other professional fitting.

John Cooper Number Plates
MCC 266
Front and rear reflective number plates with John Cooper logo *(Not shown).*

Halogen Headlamps
MCC 514
For a brighter outlook. *(Standard equipment on models '97 → Not shown).*

Cooper Car Care Products
Easy to use and give a professional finish. (Supplied in 500ml containers.)

Premium Wax
MCC 570
A premium body polish, removes light traffic film. Fast to apply, it will leave your car with a deep shine.

Leather Care
MCC 571
Leather cleaner and restorer, for use with John Cooper leather interiors.

Wash-n-Wax
MCC 572
A quality wash and wax with ultra high cleaning power. Will maintain your car in showroom condition.

Fabri-Clean
MCC 573
Upholstery and interior fabric cleaner. Deep cleansing action on all fabric trim.

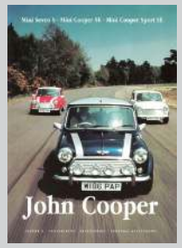
Grime-Buster
MCC 574
A multi-purpose cleaner, especially effective for cleaning alloy wheels and heavily soiled areas.

Glass Clean
MCC 575
Spray-on window cleaner with excellent cleaning power. Easy to use and leaves a pleasant fragrance in your car.

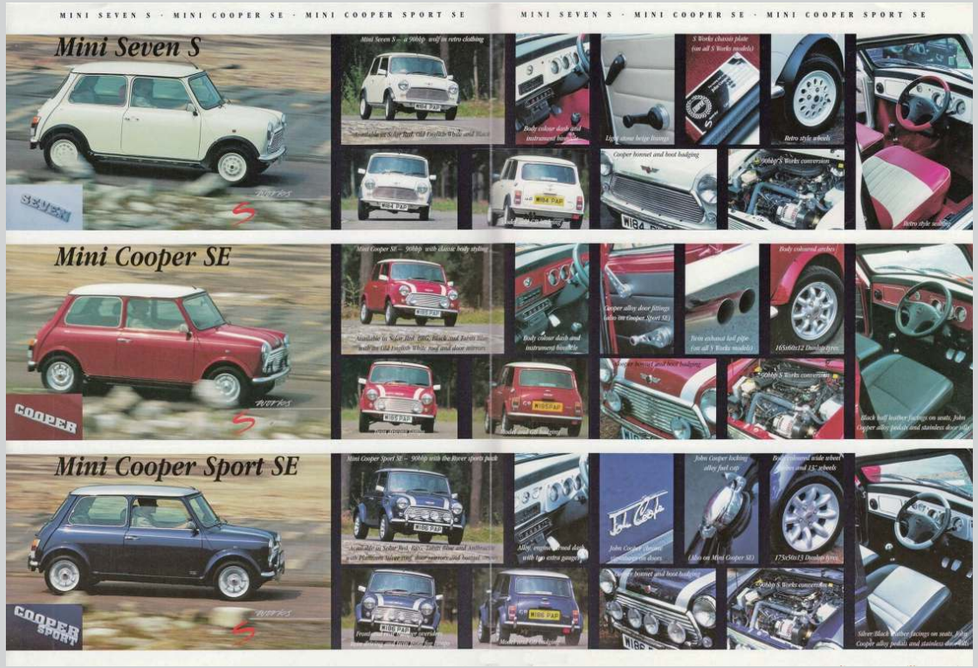
SIXTEEN　SEVENTEEN

ウォールナットを使った内装部品、その他のアクセサリー部品の紹介。

1999年8月、ジョン・クーパーのコンペティション分野での輝かしい功績を称えるために登場したミニ・クーパーLE（Limited Edition）1275cc、63psエンジン＋4速MTを積む。ブルックランズグリーンの車体に赤いレザーの内装。175/50 R13タイヤとアロイホイール、ドライビングランプ、アルミのフェイシア、フェイシア中央の3連メーターなどのスポーツパックが装着されており、価格は£1万995（約212万円）。ローバーグループ（BMW）最後のファクトリー特別限定車で300台生産された。



2000年にジョン・クーパー・ガレージの保証付きで発売された、ミニ・セブンS、ミニ・クーパーSEおよびミニ・クーパー・スポーツSE。すべてのモデルに90psの「S ワークス」コンバージョンエンジンが搭載される。トランスミッションの記載はないが、4速MTまたはJack Knight製5速MTが選択可能であろう。



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。

ミニの変遷（年表）

年　月		モデルの変遷／トピック
1959年 （昭和34年）	8月 12月	オースチン・セブン／モーリス・ミニ・マイナー発売 室内トリム改良
1960年 （昭和35年）	1月 4月 9月 10月	オースチン・セブン・バンとモーリス・ミニ・バン発売（848ccエンジン搭載） ドライブシャフトのスプラインを角型からインボリュート（Involute）に変更 ウッディタイプのエステートカー、オースチン・セブン・カントリーマン／モーリス・ミニ・トラベラー発売 ドアパネル、サイドパネル、フェイシアなどにパッド追加
1961年 （昭和36年）	1月 9月 〃 10月	オースチン・セブン・ピックアップとモーリス・ミニ・ピックアップ発売（848ccエンジン搭載） スーパーサルーン発売（フロントグリル変更、油圧計、水温計を追加した楕円計器パネル採用。床のスターターボタンからキースタートに変更。ツートーンカラー採用） オースチン・セブン・クーパー／モーリス・ミニ・クーパー発売（997ccツインキャブエンジン、前輪にディスクブレーキ装備） ライレー・エルフとウーズレー・ホーネット発売（848ccエンジン搭載）
1962年 （昭和37年）	1月 〃 10月 〃 〃 11月	オースチン・セブン⇒オースチン・ミニに車名変更（バン／ピックアップも含む） オースチン・セブン・クーパー⇒オースチン・ミニ・クーパーに車名変更 デラックスとスーパーを廃止⇒スーパーデラックスを新設 木のフレームを付けないオールスチール・エステートカーを追加設定（輸出は1961年4月先行設定） バン／ピックアップにウインドスクリーン・ウォッシャー、室内灯、オーバーライダー標準装備 ライレー・エルフとウーズレー・ホーネット生産一時中止
1963年 （昭和38年）	1月 3月	ライレー・エルフとウーズレー・ホーネットMkⅡ発売（998ccエンジン搭載） オースチン／モーリス・ミニ・クーパー'S'発売（1071ccエンジン搭載）
1964年 （昭和39年）	1月 3月 4月 6月 8月 〃 9月 10月	オースチン／モーリス・ミニ・クーパーのエンジンを997cc⇒998ccに換装 オースチン／モーリス・ミニ・クーパーにダンロップSP41ラジアルタイヤ標準装備 1275ccエンジン搭載のオースチン／モーリス・ミニ・クーパー'S'発売 970ccエンジン搭載のオースチン／モーリス・ミニ・クーパー'S'発売 1071ccエンジン搭載のオースチン／モーリス・ミニ・クーパー'S'終了 ミニ・モーク発売（848ccエンジン搭載） ハイドロラスティック・サスペンション採用（クーパー、クーパー'S'、ライレー、ウーズレーを含むサルーンモデルのみ）。トリム小変更 クーパー・モデルのドライブシャフトのデフ側ユニバーサルジョイントをラバー付⇒ソリッド（ラバーなし）に変更（'S'モデルは1966年4月から）
1965年 （昭和40年）	1月 4月 10月 11月	クーパー・モデルのラジエーター変更（フィン枚数を1インチあたり13⇒16） 970ccエンジン搭載のオースチン／モーリス・ミニ・クーパー'S'終了 4速ATを発表しオプション設定（AT車用エンジンはキャブレターをHS2⇒HS4に変更などで強化） クーパー／クーパー'S'にリクライニング・シートをオプション設定
1966年 （昭和41年）	1月 〃 4月 10月	安全性向上のためドアハンドル形状変更 オースチン／モーリス・ミニ・クーパー'S'にツイン・ガソリンタンクとオイルクーラーを標準装備 オースチン／モーリス・ミニ・クーパー'S'のサスペンション強化 ライレー・エルフとウーズレー・ホーネットMkⅢ発売（巻き上げ式ドアウインドー、コーンシールド・ドアヒンジ採用）
1967年 （昭和42年）	10月 〃 〃 〃 〃 〃 〃	ミニ・サルーン／クーパー／'S' MkⅡモデル発売（フロントグリル、テールランプ変更、リヤウインドー拡大、室内トリムおよびシート改良） 1000スーパーデラックスサルーン追加設定 850エステート廃止し1000エステート新設 クーパー'S'にオールシンクロメッシュMT採用（ただし100%搭載は1968年10月以降） ライレー・エルフとウーズレー・ホーネットMkⅢに4速ATをオプション設定 バン／ピックアップに998ccエンジンをオプション設定
1968年 （昭和43年）	6月 8月 10月	室内側のドア・オープナーをケーブル⇒ハンドル式に変更 オールシンクロメッシュMT採用（850とクーパー・モデルは9月から採用） ミニ・モーク終了（英国での生産は終了したが、その後オーストラリア、ポルトガルなどで1993年まで生産された）
1969年 （昭和44年）	8月 10月 〃 〃 〃 11月	ライレー・エルフとウーズレー・ホーネット終了 MkⅡモデル⇒MkⅢ（ADO20）シリーズに変更（巻き上げ式ドアグラス、コーンシールド・ドアヒンジ採用、サスペンションはハイドロラスティック⇒ラバー・コーンに変更）（クーパー'S'は1970年3月MkⅢに変更） MkⅡエステートカー（カントリーマン／トラベラー）終了⇒クラブマン・エステート発売（998ccエンジン、ラバーコーン・サスペンション装備） ミニ・クラブマン発売（998ccエンジン、ハイドロラスティック・サスペンション装備） ミニ1275GT発売（ハイドロラスティック・サス、前輪はサーボ付ディスクブレーキ装備） ミニ・クーパーMkⅡ終了
1970年 （昭和45年）	3月 12月	ミニ・クーパー'S' MkⅡ⇒MkⅢに変更（コーンシールド・ドアヒンジ、クラブマンの室内トリム採用。ハイドロラスティック・サスを継続） ミニ1275GTファイナルギア比3.65：1⇒3.44：1に変更
1971年 （昭和46年）	6月 〃	ミニ・クラブマン／ミニ1275GTのサスペンションをハイドロラスティック⇒ラバー・コーンに変更 ミニ・クーパー'S' MkⅢ終了
1973年 （昭和48年）	4月	ドライブシャフトのデフ側に等速ジョイント採用（ミニ・クラブマン、ミニ1275GT、バン／ピックアップは6月）
1974年 （昭和49年）	1月 2月 4月 5月 6月 8月	オートマチック・トランスミッションは英本国でのみオプション設定 巻き取り式シートベルトを標準装備（バンのみ1976年5月） ミニ850にヒーター標準装備 MT車のキャブレターもHS2⇒HS4に変更（マニフォールド、エアクリーナー変更） サルーンに熱線入りリヤウインドー標準装備 ミニ1275GTにダンロップ・デノボ（Denovo）ランフラットタイヤをオプション設定

歴代ミニの主要諸元

■オリジナル・ミニ

モデル	オースチン・セブン（ミニ）、モーリス・ミニ・マイナー		オースチン・セブン（ミニ）・カントリーマン、モーリス・ミニ・トラベラー	オースチン・ミニ Mk II、モーリス・ミニ Mk II 850モデル		オースチン・ミニ Mk II、モーリス・ミニ Mk II 1000モデル		オースチン・ミニ・カントリーマン Mk II、モーリス・ミニ・トラベラー Mk II	ミニ850、ミニ850シティ		ミニ1000	
トランスミッション	4速MT	4速AT	4速MT	4速MT	4速AT	4速MT	4速AT	4速MT	4速MT	4速AT	4速MT	4速AT
販売期間	1959〜67	1965〜67	1960〜67	1967〜69				1967〜69	1969〜80	1969〜71	1969〜80	
全長（mm）	3054		3299	3054				3299	3054			
全幅（mm）	1397			1410					1410			
全高（mm）	1346		1360	1346				1360	1346			
ホイールベース（mm）	2036		2140	2036				2140	2036			
トレッド　前／後（mm）	1205/1165			1204/1166					ー			
車両重量（kg）	626		674	634		636		660	617		625	
エンジン型式	BMC Aシリーズ　水冷直列4気筒OHV											
ボア×ストローク（mm）	62.94 x 68.26					64.59 x 76.2			62.94 x 68.26		64.59 x 76.2	
総排気量（cc）	848					998			848		998	
燃料供給方式	SU HS2型×1	SU HS4型×1	SU HS2型×1	SU HS2型×1	SU HS4型×1	SU HS2型×1	SU HS4型×1	SU HS2型×1	SU HS2型×1	SU HS4型×1	SU HS2型×1	SU HS4型×1
圧縮比	8.3：1	9.1：1	8.3：1	8.3：1	9.1：1	8.3：1	9.1：1	8.3：1		9.0：1	8.3：1	8.9：1
最高出力（ps/rpm）	34/5500					38/5250	ー	38/5250	34/5500	39/5250	38/5250	41/4850
最大トルク（kg-m/rpm）	6.08/2900	6.08/2500	6.08/2900		6.08/2500	7.19/2700	ー	7.19/2700	6.08/2900	6.19/2500	7.19/2700	7.19/2750
TM変速比　1速	3.628	2.690	3.628		2.690	3.628	2.690	3.628	3.525	2.690	3.525	2.690
2速	2.172	1.845	2.172		1.845	2.172	1.845	2.172	2.218	1.845	2.218	1.845
3速	1.412	1.460	1.412		1.460	1.412	1.460	1.412	1.433	1.460	1.433	1.460
4速	1.000											
最終減速比	3.765					3.44			3.76		3.44	
ステアリング	ラック＆ピニオン											
サスペンション　前	ラバーコーン（ウイッシュボーン）			ハイドロラスティック				ラバーコーン				
後	ラバーコーン（トレイリングアーム）			ハイドロラスティック				ラバーコーン				
ブレーキ　前	ドラム（リーディング・トレーリング）			ドラム（ツーリーディング・シュー）								
後	ドラム（リーディング・トレーリング）											
タイヤ	5.20-10（クロスプライ）											
最高速度（km/h）	120	113	110	118	ー	120	ー	120	124	ー	132	ー
生産台数（台）	約43万5500		約16万1000台	約36万台				約4万6000台	約40万7670		ー	
備考	★1964/9〜ハイドロラスティック・サスペンション採用			★1968/9〜フルシンクロMT標準装備		★1968/8〜フルシンクロMT標準装備			★1971/9、850のAT設定廃止 ★1975〜145-10ラジアルタイヤ採用 ★1979/7〜SU HS4型、33ps/5300rpm、5.5kg-m/2500rpmエンジンに換装 ★1979/7、廉価版シティを追加		★1972〜145-10ラジアルタイヤ採用 ★1979/7〜SU HS4型、39ps/4750rpm、7.12kg-m/2000rpmエンジンに換装	

■ミニ・クーパー／クーパー'S'

モデル	ミニHL、ミニ・シティ	ミニHLE（1982/4-9）、ミニ・メイフェア、ミニ・シティE	ミニ・メイフェア、ミニ・シティ（日本名スプライト）（英国仕様）	ミニ・メイフェア、ミニ・シティ（日本名スプライト）（日本仕様）	ミニ・メイフェア'13、ミニ・スプライト1.3	ミニ・メイフェア'13i、ミニ・スプライト1.3i（日本名ミニ1.3/1.3i）	ミニ1.3i（日本名メイフェア／ケンジントン）（英国仕様）	ミニ1.3i（日本名メイフェア／ケンジントン）（日本仕様）	オースチン・セブン（ミニ）／モーリス・ミニ・クーパー	オースチン／モーリス・ミニ・クーパー	オースチン／モーリス・ミニ・クーパーMk II
トランスミッション	4速MT（4速AT）						4速MT	4速MT（4速AT）	4速MT		
販売期間	1980〜82	1982〜88	1988〜92		1992〜94	1994〜96	1996〜2000		1961〜64	1964〜67	1967〜69
全長（mm）	3054			3055	3054			3075	3054		
全幅（mm）	1410			1440	1410			1440	1397		
全高（mm）	1334			1335	1353			1330	1346		
ホイールベース（mm）	2036			2035					2032		
トレッド　前／後（mm）	1213/1181			1235/1200	1240/1210			1235/1200	1213/1166		
車両重量（kg）	625		680		685（MT）、710（AT）		715〜730	720〜740	636		650
エンジン型式	BMC Aシリーズ　水冷直列4気筒OHV										
ボア×ストローク（mm）	64.59 x 76.2				70.64 x 81.33				62.43 x 81.33	64.6 x 76.2	
総排気量（cc）	998				1275				997	998	
燃料供給方式	SU HS4型×1			SU HS2型×1	SU HS4型×1	燃料噴射			SU HS2型×2		
圧縮比	8.3：1	10.3：1		9.6：1	10.5：1	9.4：1	10.5：1	10.1（9.4）	9.0：1	9.1：1（7.8：1）	
最高出力（ps/rpm）	39/4750	40/5000	42/5250		50/5000	53/5000	63/5500	62/5700（53/5000）	55/6000	55/5800	
最大トルク（kg-m/rpm）	7.12/2000	6.91/2500	8.02/2600	6.8/2600	9.13/2600	9.4/2600	9.68/3000	9.6/3900（9.3/2600）	7.53/3600	7.88/3000（7.74/2900）	
TM変速比　1速	3.525（2.69）	3.647（2.69）					3.647	3.647（2.69）	3.200		
2速	2.218（1.845）	2.185（1.845）					2.185	2.185（1.845）	1.916		
3速	1.433（1.46）	1.425（1.46）					1.425	1.425（1.46）	1.357		
4速	1.000（1.000）	1.000（1.000）					1.000	1.000（1.000）	1.000		
最終減速比	3.44	2.95（2.76）	3.105（3.27）	3.015（2.76）	3.11（3.76）		3.11	3.21（3.174）	3.765（3.44オプション）		
ステアリング	ラック＆ピニオン										
サスペンション　前	ラバーコーン									ハイドロラスティック（1964/9〜）	
後	ラバーコーン									ハイドロラスティック（1964/9〜）	
ブレーキ　前	ドラム（ツーリーディング・シュー）		ディスク		ディスク（サーボ付）				ディスク		
後	ドラム（リーディング・トレーリング）										
タイヤ	145SR-10ラジアル		145/70SR-12	145/70SR/R-12		145/70SR-12	145/70R-12	145/70SR-12	5.20-10	145-10 SP41	
最高速度（km/h）	132	129（126）	135	ー	140（132）	142（135）	145	ー	140	145	
生産台数（台）	ー	ー	ー	ー	3万4083		ー	ー	2万4860	3万9364	1万6396
備考		★1984/10〜前輪にディスクブレーキ、145/70 12inタイヤ採用	★1988/10〜ブレーキ・サーボ標準装備	★スプライトはMTのみ ★1988/11〜ブレーキ・サーボ標準装備	★三元触媒装着	★日本市場は1992/7から燃料噴射採用 ★日本市場は1993/6以降ミニ1.3iは中止	★175/50R-13タイヤオプション設定	★ケンジントンはATのみ、1999/3以降中止			

参考文献

『ミニ・ストーリー』 ローレンス・ポメロイ著　小林彰太郎訳　二玄社

『オリジナル・ミニ・クーパー& クーパーS』 ジョン・パーネル著　二玄社

『Love the MINI ミニとその 40 年』 二玄社

『ミニ カタログ コレクション』 サドルシューズ編　ナツメ社

『ミニ 1969 ～ 2001 メンテナンス & リペア・マニュアル』ジョン・S・ミード著

ヴィンテージ・パブリケーションズ

『ミニ・クーパー・ストーリー』 ジョン・ティプラー著　三樹書房

『Complete Classic MINI 1959-2000』 Chris Rees 著　Motor Racing Publications Ltd.

『MINI Thirty Years on 1959-1989』 Rob Golding 著　Osprey Publishing

『MINI ザ・ブック』 BMW AG

『Mini the design icon of a generation』 Virgin Publishing Ltd

『Complete Catalogue of Austin Cars since 1945』 Anders Ditlev Clausager 著

British Motor Industry Heritage Trust

『Morris Minor The First 50 Years』 Ray Newell 著　The Morris Minor Owners Club

『The BMC/BL Competitions Department』 Bill Price 著　Haynes Publishing Group

『The Car of BMC』 Graham Robson 著　Motor Racing Publications Ltd.

『As Old as the Industry - Riley 1898-1969』 David G. Styles 著　Dalton Watson Fine Books

『Heritage Motor Centre Catalogue』 British Motor Industry Heritage Trust

『Kleinstwagen und Kabinenroller 1945-1965』 Schrader Verlag

『The World Guide to Automobile Manufacturers』 Macdonald & Co.（Publishers）Ltd.

「各種カタログ、宣伝用冊子類、広報資料」

あとがき

クラシック・ミニの歴史をまとめるにあたって、一番苦労したのは造った会社が既に存在しないということだった。BMW広報に問い合わせしても、BMWミニのことならいざしらず、クラシック・ミニとなるとご苦労されている様子であった。

1960年代の英国は「スウィンギング・ロンドン」と称して、権威や伝統を重んじる大人社会から、自己主張を始めた若者を中心とした社会へと変貌する華やかな時代であったが、その華やかさとはうらはらに自動車産業は衰退していく。英国は産業革命発祥の地でありながら、工学のような実学や応用研究が軽視され、製造業は見る影もなくなってしまった。

わが国の製造業も巨額の損失を計上している大企業が散見され、そのうえ政治家も官僚も、どうしようもないほど劣化がひどく頼りにならないいま、日本も同じ轍を踏まねばよいが、杞憂であることを祈るばかりである。

高速道路でクルマの流れに乗ったミニはほんとうに小さい。しかし、王侯貴族やアーティストたちに愛された生い立ちから、なにか異質のステータスシンボル的存在感があり、このようなところが日本人の感性にマッチしたのかもしれない。

BMWミニはこの独特の存在感を見事に継承しているのではなかろうか。

本書執筆に当たって、BMW本社広報、BMWグループジャパン広報には貴重な時間をさいていただき、データの提供など快く対応していただいた。トヨタ博物館、ACCJの森匡延会長には貴重なカタログ資料を提供していただいた。ここに深く感謝の意を表したい。

トヨタ博物館は一私企業でありながら、世界の自動車産業史を実車はもとより、関連資料を収集・整理・管理し、それらの資料を活用して・発信まで行なっており、その存在の偉大さに圧倒された。今後も引き続き日本を代表する自動車博物館として、発展されることを切に願うばかりである。

本来なら、1960年代からの自動車の普及、輸出の拡大など自動車産業のわが国経済への貢献度は計り知れないものがあり、並の政治家、官僚なら国立の自動車博物館を設立しようという発想が生まれると思うのだが……。

最後に、三樹書房の小林謙一社長、山田国光氏、木南ゆかり氏には構想の段階から数々のご教示をいただき、編集にあたってはひとかたならずご苦労をおかけした。皆様のご協力により、この本が完成したことにあらためて感謝の意を表したい。

なお、本文の中で、敬称を省略させていただきましたこと、ご了承願います。

当摩 節夫

編集後記

いまから約半世紀前の1959年8月26日、英国のBMC（British Motor Corporation）から画期的なコンパクトカー、オースチン・セブン（Austin Seven）とモーリス・ミニ・マイナー（Morris Mini-Minor）が発表されました。アレック・イシゴニス（のちにナイトに叙任されサーの称号を得る）という天才的な自動車設計者／製作者によって生を受けたこのクルマは、エンジンをクルマの前部に横向きに積み込み、前輪を駆動するという革新的レイアウトを採用、同時に広い室内空間を実現し、後の小型車の「世界標準」をつくり出しました。

一目でミニと識別できる個性的かつ魅力的なミニは世界各国で愛され、2000年に生産を終えるまでの41年間、ほとんど形を変えずに約538万台が生産されました。

最後の10年間は、日本が主要市場であり、日本人に最も愛された外国車の一台、と言っても過言ではないでしょう。

本書では、クラッシック・ミニの歴代モデルの変遷を、可能な限り紹介しました。モデル後半に多く登場する特別仕様車についても、その多くを収録できたと考えています。また、巻頭では、開発者であるイシゴニスの紹介からはじめ、英国以外での展開やモータースポーツ活動にもふれ、モデル変遷だけでなく、クラッシック・ミニの足跡を知る歴史書としてご覧いただけるようにしました。

また、本書の製作にあたっては、以下の方々からの多大なるご協力を賜りました。BMWグループジャパン広報室には、写真や資料のご提供をいただき、トヨタ博物館、ブックガレージ（東京都中野区新井1-36-3）、自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力をいただきました。

今回の増補にあたっては、内容を見直すとともに新たに貴重なカラーカタログを24ページ分追加収録し、資料を充実いたしました。

なお、本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代になどによって現代の表記と異なっている場合があり、編集部の判断により統一させていただきましたので、ご了承下さい。

名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房　編集部

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『プリンス自動車　日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『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』『スバル　「独創の技術」で世界に展開した100年』『スカイライン　R32、R33、R34型を中心として』『ニッサン セドリック／グロリア「技術の日産」を牽引した乗用車』『ダットサン／ニッサン フェアレディ　日本初のスポーツカーの系譜1931～1970』『いすゞ乗用車の歴史』『三菱自動車工業　三菱A型完成から100年』『スズキ ジムニー　日本が世界に誇る 唯一無二のコンパクト4WD』（いずれも三樹書房）がある。

ミニ　1959-2000

英国が生んだ小型車の傑作

著　者　当摩節夫

発行者　小林謙一

発行所　三樹書房

URL　http://www.mikipress.com
〒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　Printed in Japan

※ 本書の一部または全部、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