

MINI MINI I (1969-2000)



Opis generacji:

W listopadzie 1969 ruszyła produkcja zmodernizowanego modelu Mini określanego jako Mk III. W stosunku do poprzedników zmieniono konstrukcję drzwi (ukryto zawiasy i zastosowano opuszczane szyby), powiększono tylną szybę oraz klosze lamp tylnych.

Oferowano samochody z silnikami o pojemności skokowej 0,85 lub 1,0 dm³ oraz usportowioną wersję Cooper S z silnikiem o pojemności 1,3 dm³. Zrezygnowano z zawieszenia kół typu Hydroelastic i powrócono do elementów gumowych.

Równolegle podjęto produkcję nowej wersji o nazwie Clubman. Całkowicie zmieniono przednią część nadwozia oraz wzbogacono wyposażenie. Modele Clubman oferowane były zarówno z nadwoziem typu fast-back, jak i kombi o wydłużonym rozstawie osi. Do ich napędu stosowano silniki o pojemności 1,0 dm³. Produkowano także usportowioną wersję Clubman 1275 GT z silnikiem o pojemności 1,3 dm³. Od 1975 roku stosowano także silniki o pojemności 1,1 dm³.

Kolejną modernizację samochodów rodziny Mini przeprowadzono w 1976 roku (Mk IV). Zmodernizowano mocowanie przedniej i tylnej ramy pomocniczej i zawieszenie kół, a we wnętrzu powiększono wymiary pedałów. W następnym roku w tylnych lampach wprowadzono światło cofania. W 1979 roku wyprodukowano krótką serię Mini 1100 Special, a w 1980 roku zakończono produkcję silników o pojemności 0,85 dm³ oraz modeli Clubman.

W sierpniu 1984 roku ruszyła produkcja serii Mk V, która wyróżniała się kołami jezdnyymi o średnicy zwiększonej do 12¹/₂”, przednimi hamulcami tarczowymi, nakładkami nadkoli wykonanymi z tworzywa sztucznego oraz zmienioną tablicą rozdzielczą.

W 1986 roku koncern British Leyland został przekształcony w Rover Group. W ramach tej grupy działał oddział Austin Rover Group, który przejął markę Mini i od tego czasu na tych pojazdach montowano znak fabryczny Rover.

W 1990 roku pojawiły się modele Mk VI, w których wykonano zmiany w komorze silnika umożliwiające montaż silników o zwiększonych wymiarach. Powrócono także do stosowania nazwy Cooper i w pojazdach tych stosowano silniki o pojemności 1,3 dm³ pochodzące z modelu MG Metro. W następnym roku wycofano z produkcji silniki o pojemności 1,0 dm³. W 1992 roku w silnikach o pojemności 1,3 dm³ zasilanie gaźnikowe zastąpiono wtryskowym.

W latach 1993-96 wyprodukowano niewielką serię pojazdów z otwartymi nadwoziami typu kabriolet, z miękkim składanym dachem.

Ostatnia seria klasycznego Mini nosiła oznaczenie Mk VII i była produkowana w okresie 1996 – 2000. Charakterystyczną cechą tych pojazdów była chłodnica cieczy umieszczona przed silnikiem.

Produkcję samochodów Mini tej generacji zakończono w październiku 2000 roku. Ogółem w okresie 1959 – 2000 wyprodukowano niemal 5,39 mln tych pojazdów w różnych wersjach silnikowych i nadwoziowych.