

PERIODICO (ESCE QUANDO CI GIRA) DI KONTRONFORMAZIONE  
E KONTROKULTURA ULTRAS AUTOGESTITO DAGLI  
S.S. CHIETI FANS ?!?!?

# byron's FRIENDS



*non official fansine of your side*

CHIETI-Lanciano 17/02/2002

**MASSIMO  
IMPEGNO...  
ACCANITO  
SOSTEGNO!**



DI NUOVO MINI !

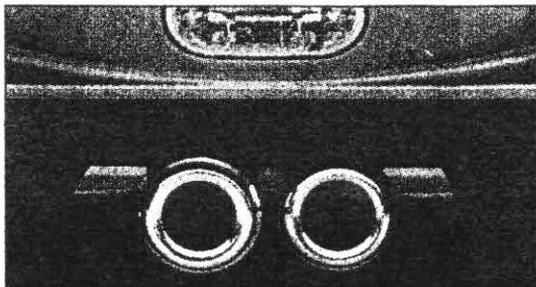


Ripartiamo con la rubrica sul modernismo, trattando la nuova mini (in uscita tra breve, e con mille e più prenotazioni...) accolta con scetticismo da tanti mods. Comunque ci sembra doveroso trattarla, perché anche se un rifacimento come tante altre auto (vedi maggiolone, 600, etc.) ha comunque segnato un'epoca, che piaccia o no!

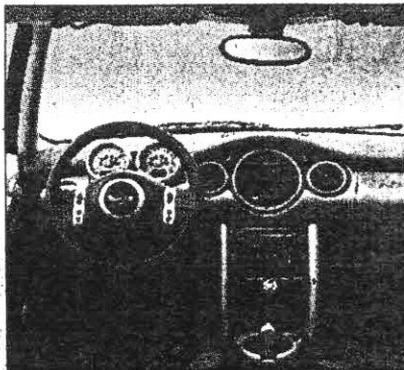
Arriva la S: un motore con 163 cavalli di puro desiderio

# Mini Cooper la storia continua

PICCOLA IDEA, GRANDE SUCCESSO



Cui sopra il terminale a doppio scarico cromato che caratterizza la nuova Mini Cooper S. A destra un particolare degli interni con al centro l'enorme contachilometri circolare



**LISBONA** - Le prime mille destinate all'Italia sono già state tutte vendute, in fretta e sulla parola, perché ufficialmente la nuova Mini Cooper S sarà sul mercato a partire da metà giugno e chi la prepotrà allora dovrà armarsi di santa pazienza. Del resto, la più impertinente fra le piccole snob di casa BMW è riservata ad una parte limitata dei circa 100 mila clienti che la casa di Monaco, oggi proprietaria del mitico marchio inglese, vuole conquistare a livello mondiale nel 2002, dando sostanza all'operazione di marketing più lunga nella storia dell'auto. La S, infatti, rappresenta la ciliegina sulla torta della gamma di una vettura che ha fatto dell'arteria una delle sue armi vincenti, svelata a poco a poco e poi finalmente offerta sull'onda di una campagna promozionale senza precedenti.

Ridare vita ad un modello che ha segnato un'epoca, d'altra parte, non era certo facile e la scelta elitaria, imposta dall'immagine della marca tedesca, ha portato a realizzare un prodotto evocativo ma assai lontano nei contenuti dalla simpatica utilitaria britannica frutto del genio di sir Alec Issigonis. E anche la più recente delle Cooper ha ben poco a che vedere con le fanfanelle macchinette, preparate da un mago dei motori dominatore perfino in Formula 1, che seppero unificare le Porsche al Rally di Monte Carlo e vincere centinaia di gare, su strada e su pista, nei gloriosi anni Sessanta.

La sportiva di oggi è un sofisticato giocattolo che, in appena 3,65 metri, concentra una tecnologia quasi da GT, senza rinunciare ad allestimenti degni delle cugine bavaresi. Una robusta cura anabolizzante, a base di compressore volumetrico, ha dunque dato corpo alla personalità, altrimenti non troppo coinvolgente, del quattro cilindri 1.600 progettato con Chrysler e montato sulle Mini One e Cooper normali, portando la potenza dai 90-110 Cv iniziali a ben 163, valore del gusto decisamente agonistico. L'assetto della vettura, inoltre, è stato sapientemente adattato, sfruttando il raffinato schema già noto (le sospensioni posteriori multi-

# Mercato, crisi e superstar

di MARCO DE MARTINO

**LA COSA BELLA** è che si parla tanto di mercato in crisi e poi non fai in tempo a lanciare una nuova macchina che è già finita. Cioè esaurita. Il caso della Mini Cooper S è abbagliante: tutto prenotato da qui alla fine del 2002 e fila dei clienti fuori dai saloni dei concessionari a guardare ammirati l'erede della scatola di Issigonis come se fosse l'astronave hecchiane di Spielberg.

Succede ai più bravi e ai più belli. Raccomandazioni di sottosegretari e alti prelati per strappare un contratto della nuova Ferrari 575 M Maranello; un anno e passa di attesa per la BMW X5 turbodiesel, niente da fare fino a fine 2003 per l'ultima Mercedes SL, almeno sei mesi (ma diventeremo probabilmente otto) per l'Audi A4 Avant; altri sei mesi ad esser buoni per Sua Maestà britannica la nuova Range; eterni trionfi per la Porsche 911 e figuriamoci quando arriverà il nuovo Sport Utility Cayenne. Insomma: un mercato italiano che sembra piuttosto quello di Marte.

Ok, si potrebbe dire: tanto vanno forte solo le dregnarca e le supercar, le macchine dei ricchi. E invece non è vero per niente. Difatti: tutto esaurito per le Ford Focus station wagon o quelle col superdiesel TDCi; grande successo per le Toyota Yaris e Corolla; e provate a prenotare una Volkswagen Lupo o una Passat Variant, ci sarà da mettersi in fila e pedalare parecchio. Di più: c'è tempo d'ate-

sa e grande richiesta persino per le Micropar, quelle scatolete ronzanti che si possono guidare senza patente e che stanno riempiendo le città.

Mercato quantomeno bizzarro, dunque, che piange lacrime amare ma poi soffre di abbondanza sospesa. Al punto che per le macchine che "tirano" i concessionari si rifiutano di ritirare l'usato del cliente, preferendo ovviamente il contante bello fresco. Non sembra quindi un supermarket alla canna del gas, ma piuttosto il solito sito di Marrakech dove si vende tutto, tutti comprano e in fondo tutti guadagnano. Tanto, crisi o non crisi, l'Italia le sue due milioni di automobili nuove, o anche qualcosa di più, le farà anche quest'anno. Forze fresche, non è il caso di preoccuparsi...

## Listino dai 21.500 euro in su, ma la produzione per il 2002 in Italia è già tutta vendita a scatola chiusa

ti-link sono riprese dalla Serie 3 BMW) ma irrigidendo e utilizzando cerchi e gomme più larghe, mentre lo sterzo, servosterzo elettrica-mente, è talmente "diretto" che bastano due giri e mezzo

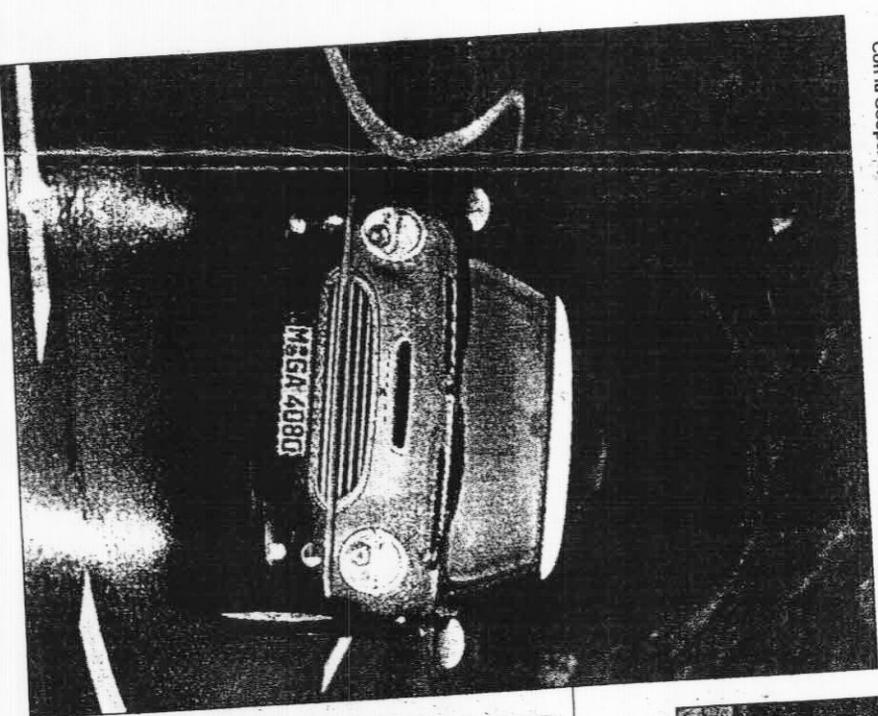
del volante per la sterzata completa. Il cambio Getrag a sei marce, l'ABS, i sistemi di controllo elettronico della trazione (di serie) e della stabilità (a richiesta), nonché gli speciali pneumatici "run-



sgoni ed eliminano la ruota di scorta, completano una pedigree di razza che vuole anche giustificare il prezzo da "amatore" della S. I 21.500 euro da sponsorare per la Cooper più pepata sono comunque in sintonia con il tono generale di una vettura che è ben distante dai caratteri popolari di alcune rivali più economiche, dalla Renault Clio RS alla Fiat Punto Abarth, e anzi si pone come potenziale avversaria di qualche coupé o roadster di prezzo nettamente superiore, tipo l'Audi TT o la stessa

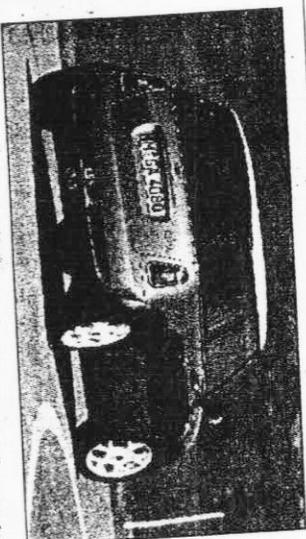
BMW Z3. Dalle forme accattivanti, forse fin troppo ricercate negli interni e qui un po' appesantite all'esterno dalla presenza di una ingombrante presa d'aria sul cofano, la Cooper S può d'altra

La nuova Mini è stata disegnata dall'americano Frank Stephenson. Il vecchio modello era lungo 3 metri e 05, questo ben 60 centimetri di più. Con la Cooper S, in media, si percorrono 8 chilometri con un litro di benzina



parte vantare dotazioni di classe superiore e la disponibilità di una miniera di optional da far invidia (anche per i compresi il navigatore satellitare, i sensori di parcheggio, la pelle per i sedili e uno stereo da discoteca, nonché gadget e accessori a bizzeffe, dalla giacca, all'orologio da polso, allo zainetto per i bambini). Più ristretto lo spazio per i passeggeri, che era invece

di miracolosa abbondanza sulla vecchia Mini di 60 centimetri: più corta, e un po' acrobatico, l'accesso ai posti dietro, mentre nel bagagliaio ci stanno appena un paio di borsoni. Ma il piatto forte sono naturalmente le prestazioni: il vero motivo, in fondo, per il quale si compra una S. Con una maneggevolezza da kart e una sicurezza sorprendente, su una trazione anteriore dalla scuderia così esuberante, questa sportiva è capace di sfiorare i 220 Km/h di velocità e accelerare da 0 a 100 in 7,4 secondi.



Sulla Cooper S è tutto di serie tranne i cerchi da 17, il computer di bordo e i fari allo xeno che sono in vendita col "pacchetto Chilly" a 1.700 euro. In basso due foto della MG TF

### LA SCHEDE

**TUTTO COMINCIA NEL 1963**  
Quattro anni dopo la presentazione ufficiale della Mini da parte del suo illuminato inventore, sir Alec Issigonis, nasce la versione Cooper. Ha un motore a doppio carburatore di 1.275 cc con potenza di 77 cavalli e 160 orari di velocità. Il prezzo è di 2 milioni di lire, uno sproposito per quel tempo. Il modello prende il nome dal preparatore John Cooper.

**IN TRONFO A MONTECARLO**  
E' il 1964 quando la coppia Hopkirk-Liddon vince a sorpresa il rally di Montecarlo, prendendosi dietro addirittura le Porsche 911. Il successo viene ripetuto l'anno seguente con l'equipaggio Makinen-Easser. Nel 1965 le Mini Cooper conquistano l'intero podio ma vengono squalificate per aver montato fari con lampade allo iodio non riportate nel libretto di omologazione. L'anno dopo la beffa viene cancellata dal trionfo di Aaltonen-Liddon.

**I NUMERI DI UNA LEGGENDA**  
Dal 1959 ad oggi sono state vendute cinque milioni e mezzo di Mini nelle varie versioni. L'anno boom fu il 1971 con 320 mila esemplari consegnati in tutto il mondo.



**Davvero buona la nostra presenza nell'ostico campo di Nocera dove siamo circa 150 al seguito, colorati e compatti, pronti a dare l'anima per onorare la nostra presenza in trasferta.**

**Cerchiamo di farci sentire per aiutare la squadra in un momento difficile, facendole sentire tutto il nostro calore, e la cosa ci riesce bene, dato che strappiamo un buon pareggio.**

**Gli ultras locali sono dilaniati dall'ultimo posto in classifica e quindi non cantano più di tanto, anzi contestando vivacemente tutto e tutti, presidente in testa; con loro, nonostante un precedente burrascoso a Chieti, alcuni sfottò di rito e nulla più.**

**Non sembrano essere più quelli di una volta.....**

# L'OPPOSTAZIONE

LANCIANO



La tifoseria frentana verrà oggi in numero sicuramente considerevole visto l'andamento della squadra.

Come troppo spesso accade questa è per noi una partita ostica e rompicoglioni, visto che non la consideriamo certo la nostra partita per antonomasia.

I gruppi sono i soliti (UL, BRN, NG, che fantasia...), fanno ciò che possono, ma non gli resta che scopiazzare materiale, canzoni e chi più ne ha più ne metta.



Chieti-LANCIANO 00/01

# Chieti Clan Soccer Casuals

