1959–2009.
50 años MINI.
Índice.

1. Más joven que nunca.
La gama de modelos MINI en el transcurso del tiempo. 2

2. Retrospectiva y perspectivas.
MINI 50 Mayfair y MINI 50 Camden. 10

3. De los circuitos directamente a la calle.
John Cooper Works y la exitosa historia de MINI en
la competición automovilística. 16

4. Típico MINI: siempre diferente.
Personalización específica para crear ejemplares únicos. 23

5. Valores tradicionales y variedad moderna.
El concepto y la tecnología de los coches. 30

6. Del original al original.
Diseño MINI y concept-cars. 42

7. El revolucionario con sus esbozos sobre papel.
Sir Alec Issigonis, el padre del classic Mini. 51

8. Made in England, antes y ahora.
La fabricación del MINI, entre la tradición y el futuro. 55

9. Individualistas entre sí.
MINI United: el punto de encuentro de la comunidad mundial del MINI. 59

**10. Un automóvil para todas las clases sociales,
con cualidades de coche estrella.**
MINI, presente en la alta sociedad. 63

11. Coche pequeño, coche grande.
El marketing del MINI. 67

12. Carácter inspirador.
MINI Lifestyle y ediciones especiales. 72

13. Una cuestión de estilo.
La colección MINI. 75

1. Más joven que nunca.
La gama de modelos MINI en el transcurso del tiempo.

El concepto siempre fue único, pero el MINI nunca fue un modelo solitario. El 26 de agosto de 1959, casi exactamente hace 50 años, la British Motor Corporation (BMC) desveló el resultado de su trabajo de desarrollo: un automóvil pequeño y revolucionario. En esa fecha, presentaron al público dos modelos: el Morris Mini-Minor y el Austin Seven. El doble estreno de estos modelos casi idénticos de cuatro asientos significó sumar dos automóviles más a la amplia gama que en aquella época tenía BMC, pero también tuvo un significado simbólico.

Alec Issigonis, el creador del Mini, había aplicado los criterios que habían sido definidos por la dirección del consorcio: desarrollar un coche lo más pequeño posible, aunque con espacio suficiente para cuatro personas, excelentes cualidades de conducción, bajo consumo de gasolina y precio favorable. Las brillantes ideas que Issigonis tuvo cuando concibió este coche de cuatro puertas y apropiado para familias tuvieron un amplio alcance, por lo que no se plasmaron únicamente en un solo modelo, sino que fueron suficientes para diseñar diversas variantes. Concretamente, durante el primer año de fabricación del classic Mini, se sumaron los modelos Mini Van y Mini Estate. Cuando resurgió la marca con el MINI en el año 2001, se confirmó la validez de la solución presentada hace 50 años: un buen concepto es convincente y puede expresarse de múltiples maneras. Tanto el MINI como el MINI Clubman y el MINI Cabrio cuentan con ventajas propias y un carácter único, aunque en el fondo son lo mismo: un MINI.

En los primeros prospectos del Mini-Minor ya se elogió su proyección hacia el futuro. En aquellas esas fechas nadie pudo intuir siquiera cuán cierto sería el pronóstico expresado en torno a este nuevo coche pequeño. Pero, transcurridos 50 años, no cabe duda de que sólo unos pocos conceptos automovilísticos han perdurado tanto tiempo, y también son pocos los que han alcanzado una popularidad comparable. Además, de ninguno se han fabricado tantas variantes como del Mini. Este éxito también se debe a que el Mini satisfizo desde un principio las exigencias más importantes de su época y a que, además, ofreció numerosas cualidades complementarias. Con su longitud total de 3,05 metros y su precio básico de 496 libras esterlinas, fue el coche ideal para plazas de aparcamiento pequeñas y para presupuestos familiares también pequeños. A la vez, su agilidad y el encantador carácter de sus proporciones,

también lo hicieron interesante para aquellos conductores que, además de apreciar sus pequeñas dimensiones y su economía, apreciaron su carácter deportivo en carreteras sinuosas y su naturaleza individualista.

Esta combinación de diversas propiedades sigue vigente, y el concepto es ahora más joven que nunca. Por ello, el MINI actual es un coche más moderno y, a la vez, más fascinante que cualquiera de sus competidores. Su insuperable eficiencia, su máxima versatilidad y su excelente maniobrabilidad, imbatida en el tráfico urbano actual, se combina con una deportividad sin parangón y un diseño muy expresivo y, a la vez, inconfundible.

Más largo, potente, noble y versátil: las primeras variantes del classic Mini.

Alec Issigonis cumplió su cometido con el lanzamiento al mercado del classic Mini. El Morris Mini-Minor y el Austin Seven, que únicamente se diferenciaban en la parrilla, los tapacubos y los colores de la carrocería, tenían un motor de cuatro cilindros, montado transversalmente en la parte delantera del coche. Este propulsor de 848 cc tenía una potencia de 34 CV. Sus prestaciones eran exactamente iguales y ambos disponían de un maletero con capacidad para 195 litros. Todos aplaudieron la amplitud del habitáculo, la economía y potencia de los motores, la adherencia del coche al asfalto y la confortable amortiguación del nuevo coche pequeño. Pero Issigonis tenía más planes y contó con el apoyo necesario para implementarlos.

Pocos años después, en 1960, BMC sumó al classic Mini el Mini Van. Y sobre la base de esta furgoneta sin ventanas en la parte posterior, se desarrolló otro modelo familiar con superficies acristaladas, que disponía de dos puertas para acceder al maletero, igual que el Mini Van. Tal como ya se había hecho en el caso de las berlinas, también esta variante fue presentada en dos versiones idénticas: el Morris Mini-Traveller y el Austin Seven Countryman. Y ya en el año 1961 se pudo intuir todo lo que podía hacerse con el classic Mini. A principios de ese año se presentó la camioneta más pequeña del mercado, el Mini Pick-up. Poco más de seis meses después le siguieron dos versiones de carácter más noble: el Wolseley Hornet y el Riley Elf. De esta manera, dos marcas más de BMC se beneficiaron del concepto automovilístico que representó el classic Mini. Los dos modelos contaron con un diseño muy propio, gracias a la prominente parrilla en posición señorialmente vertical, al maletero alargado y a la redondez de los guardabarros posteriores.

En la segunda mitad de ese año apareció la variante que lograría acuñar, más que ninguna otra, la leyenda del classic Mini: el Mini Cooper. John Cooper, fabricante de coches deportivos e íntimo amigo de Alec Issigonis, ya había detectado el potencial deportivo de este nuevo coche de pequeño tamaño cuando vio los primeros prototipos. Contando con la aprobación de la dirección del consorcio, desarrolló una pequeña serie de 1.000 Mini Cooper, equipados con un motor modificado de 1.000 cc y 55 CV.

El público reaccionó eufórico cuando este coche se lanzó al mercado en septiembre de 1961. Los clientes únicamente expresaron el deseo de un cambio: más potencia. Issigonis y Cooper ampliaron la cilindrada del motor a 1.071 cc, lo que permitió obtener una potencia de 70 CV. De esta manera, el Mini Cooper S resultó ser un coche excepcional, no solamente en las carreteras públicas. El primer puesto que ocupó el finlandés Rauno Aaltonen en su categoría en rallye Monte Carlo de 1963 no fue más que el inicio de una sorprendente serie de éxitos en la competición automovilística, que fueron coronados con las tres victorias en la clasificación general del rallye Monte Carlo en los años 1964, 1965 y 1967.

Variedad extrema: desde el Mini Moke hasta el Mini Clubman.
BMC presentó en agosto de 1964 una variante más del classic Mini, originalmente concebida para uso militar. El Mini Moke fue un vehículo abierto de cuatro asientos, que se mantuvo en la lista de precios durante cuatro años. Su carrocería estuvo constituida básicamente de una plataforma interior con umbrales elevados rectangulares, más la tapa del capó y un parabrisas. Una capota elemental era el único elemento que protegía contra la lluvia. El Mini Moke tenía el conjunto propulsor del Mini y tuvo éxito principalmente en las regiones soleadas de los EE.UU. y Australia.

En el año 1967 llegó la hora de una remodelación profunda del classic Mini. Entre otros cambios, fue dotado de un motor más potente, de 998 cc y 38 CV. Dos años después se sumó el Mini Clubman, que fue una variante ligeramente más grande y con la parte frontal modificada. Este modelo era once centímetros más largo que el original. La versión familiar, llamada «Estate», que sustituyó los modelos Morris Mini-Traveller y Austin Seven Countryman, tenía exactamente 3,4 metros de largo. Sin embargo, se mantuvieron la anchura, la altura y la distancia entre ejes. Al mismo tiempo, se dejó de ofrecer el Mini Cooper, que fue sustituido por el modelo tope de gama de la serie Clubman, que se llamó Mini 1275 GT, con motor de 1.300 cc y 59 CV. Además, en el año 1969 también se cambiaron diversos otros detalles: las ventanas laterales delanteras corredizas, que había tenido el classic Mini desde un principio, fueron sustituidas en

todos los modelos por ventanas con movimiento vertical; además, las bisagras exteriores de las puertas fueron cambiadas por otras interiores y en el capó apareció el símbolo propio de la marca Mini.

El imparable classic Mini y el retorno del Mini Cooper.
A partir de mediados de la década de los setenta se lanzaron al mercado numerosos modelos especiales del classic Mini, concediéndole prioridad a diversos criterios. Esos modelos tenían un carácter deportivo o estaban equipados de acuerdo con los gustos y las modas de la época, algunos fueron de corte noble y distinguido, mientras que otros fueron juveniles y atrevidos. Sin embargo, entre los años 1980 y 1983 se optó por reducir la gama, dejándose de fabricar el Clubman, el Estate y el Van. Sólo quedó el classic Mini con motor de 1.000 cc y, en aquel entonces, 40 CV. La clientela se mantuvo fiel al pequeño coche: en el año 1986 salió de la fábrica de Longbridge el classic Mini número cinco millones.

Los amantes de la marca aplaudieron entusiasmados el retorno del Mini Cooper en el año 1990, esta vez equipado con un motor de 1.300 cc. La fabricación del motor de 1.000 cc del Mini concluyó en 1992 debido a los criterios cada vez más estrictos en relación con las emisiones de escape. A partir de ese año, únicamente se utilizó el propulsor de 1.275 cc, que se montó en todos los modelos de la marca.

En el año 1991 apareció por última vez una nueva variante del classic Mini. Sin embargo, su origen no fue Inglaterra, sino Alemania. Un entusiasta concesionario de la región alemana de Baden decidió cortar el techo del classic Mini (como antes ya lo habían hecho otros preparadores de coches), convirtiéndolo en un descapotable muy atractivo. A diferencia de las propuestas anteriores, este descapotable era de muy buena calidad. Tanto así que el Rover Group, entonces responsable de la fabricación del classic Mini, decidió adquirir el diseño y encargarse de su fabricación. De este modelo descapotable fabricado en serie se vendieron 1.000 unidades entre el año 1993 y 1996.

En el año 2000 llegó a su fin la producción del classic Mini. Hasta ese año, se habían producido en varias plantas más de 5 millones 300 mil unidades de diversas variantes de este exitoso coche de pequeño tamaño, 600.000 de ellas en la planta de Oxford entre los años 1959 y 1968. Pero la historia de este exitoso coche distó mucho de terminar tras 41 años de fabricación. Tras una pausa de poco menos de un año, se abrió un nuevo capítulo de la historia de la marca inglesa en el año 2001.

Reinicio en 2001, desde el principio incluyendo al MINI Cooper.
Cuando BMW decidió adquirir el Rover Group a principios del año 1994, también se abrieron nuevas perspectivas para la marca Mini. En el salón internacional del automóvil de Fráncfort (IAA) se expuso un concept-car del MINI Cooper, anticipando lo que posiblemente sería la nueva versión de este extraordinario y pequeño coche británico. Siendo una interpretación moderna del tradicional concepto automovilístico, este estudio de un posible modelo combinó las virtudes tradicionales del modelo clásico con las exigencias que se planteaban por aquellas fechas frente a un automóvil moderno, a punto de iniciarse el siglo XXI.

La primera aparición del MINI Cooper que se fabricaría en serie, se produjo en noviembre de 2000 en el salón del automóvil de Berlín. Tan sólo un año después, la nueva versión del original MINI Cooper, provista de tecnología orientada hacia el futuro, estuvo presente en las salas de exposición de los concesionarios. El MINI Cooper tenía un motor de 85 kW/115 CV y el MINI One, que se ofreció a la vez, tenía un propulsor de 66 kW/90 CV. Los nuevos MINI respetaron los criterios elementales del classic Mini: tracción delantera, motores de cuatro cilindros montados transversalmente en la parte delantera del coche, voladizos muy pequeños y suficiente espacio para cuatro personas. Aunque aumentaron las dimensiones exteriores, considerando las exigencias modernas en relación con la amplitud del habitáculo, el diseño sí mantuvo las proporciones típicas de la marca y los elementos característicos en el frente, en la zaga y en los lados, resultando evidente que provenía directamente del classic Mini, su antecesor. Además, este nuevo MINI, fabricado en la planta británica de Oxford, fue el primer coche selecto del segmento de los coches pequeños. Este estatus quedó plasmado en un nivel de seguridad sin parangón en el segmento y en una calidad ejemplar, en concordancia con los estrictos criterios aplicados en todo la organización de BMW Group. El MINI también pudo establecer un nuevo listón de referencia gracias a su extraordinaria estabilidad. De inmediato logró despertar un gran entusiasmo por la diversión que deparaba al volante. De esta manera, siguió fielmente las huellas que había dejado el classic Mini, aunque brillando con un temperamento perceptiblemente superior, gracias a la moderna tecnología de su propulsor y su chasis.

Éxito en todo el mundo: a partir del año 2004, también con la versión MINI Cabrio.
La reedición del clásico entre los coches pequeños logró tener un éxito rotundo en muy poco tiempo, y ese éxito perdura hasta el día de hoy. Las ventas experimentaron un impulso importante gracias a la introducción de diversas variantes de motores. El MINI Cooper S, de carácter especialmente exclusivo y deportivo, se lanzó al mercado en junio de 2002, provisto de un motor con compresor

de 120 kW/163 CV. Al año siguiente, el MINI One D fue el primer modelo con motor diésel en toda la historia de la marca, estableciendo una nueva referencia en materia de economía.

La demanda de un MINI descapotable se satisfizo mucho más rápidamente que en la era del classic Mini. En la primavera de 2004 debutó el MINI Cabrio. Durante los cuatro años siguientes se fabricaron en la planta de Oxford 164.000 ejemplares de los modelos MINI Cooper S Cabrio, MINI Cooper Cabrio y MINI One Cabrio, provistos de una capota textil de accionamiento electrohidráulico.

Del original al original: la segunda generación del MINI.
El éxito del MINI superó las expectativas más optimistas. Fue motivo para el desarrollo consecuente de este concepto automovilístico y para el aprovechamiento de mayores potenciales que ofrecía el mercado. En noviembre de 2006 se lanzó al mercado la segunda generación del MINI, con un diseño evolucionado y con importantes cambios tecnológicos. Aplicando el lema «del original al original», se modificaron numerosos detalles del diseño que tanta simpatía había despertado, consiguiéndose acentuar especialmente las cualidades deportivas de este ágil coche, rey de las curvas. De esta manera, se logró que la imagen que da el MINI se confirme de inmediato al conducirlo por primera vez.

Los nuevos motores, más potentes y a la vez considerablemente más eficientes, combinados con la tecnología optimizada del chasis, redundaron en la redefinición del placer que significa estar a los mandos de un MINI. Los primeros modelos que se ofrecieron, es decir, el MINI Cooper S con 128 kW/175 CV y el MINI Cooper con 88 kW/120 CV, entusiasmaron desde el primer momento por sus mayores prestaciones y, al mismo tiempo, por sus menores valores de consumo y emisiones.

Diversidad moderna: el MINI Clubman y el nuevo MINI Cabrio.
Casi exactamente después de un año tras la presentación de la nueva generación de modelos, se amplió la gama MINI en otoño de 2007, agregando un concepto automovilístico de carácter francamente innovador. El MINI Clubman permite disfrutar de la típica conducción de un MINI de una manera desconocida hasta la fecha, gracias a su distancia entre ejes ocho centímetros mayor. La versatilidad de este modelo, que reinterpreta el concepto tradicional de los modelos shooting-brake de zaga alargada con una fluida línea del techo y parte posterior vertical, consigue acentuar tanto la deportividad como la funcionalidad del coche. En comparación con el MINI, el MINI Clubman tiene una carrocería 24 centímetros más larga. La mayor distancia entre ejes beneficia íntegramente a los ocupantes de los asientos posteriores.

En el MINI Clubman, a la puerta del conductor y la de su acompañante se suma una tercera puerta en el lado derecho. Además, el coche está provisto de la puerta Splitdoor en la zaga, una puerta de dos hojas que se abren lateralmente para acceder al maletero. La puerta adicional en el lado derecho, llamada Clubdoor, se abre en sentido contrario y permite acceder cómodamente a los asientos posteriores. La puerta doble del maletero supone retomar un detalle auténtico de sus clásicos antecesores (el Morris Mini-Traveller y el Austin Mini Countryman) de la década de los años sesenta. El voluminoso maletero del MINI Clubman (capacidad entre 260 y 930 litros) puede ampliarse de diversas maneras y, además, la puerta doble posterior permite introducir objetos de forma muy cómoda.

El modelo más reciente que se ha sumado a la gama es el MINI Cabrio de segunda generación. Con su diseño aun más deportivo, su seguridad activa y pasiva optimizada, su funcionalidad más amplia y con los motores de última generación, el único descapotable de carácter selecto del segmento correspondiente al MINI ha logrado marcar un nuevo hito en el mercado. El nuevo MINI Cabrio impresiona por su utilidad diaria y, al mismo tiempo, invita en todo momento a conducir con la capota abierta. La capota textil se abre o cierra completamente en tan sólo 15 segundos. El sistema de accionamiento electrohidráulico de la capota se puede activar a velocidades de hasta 30 km/h. La función de techo corredizo del nuevo MINI Cabrio, única por su configuración, se activa eléctricamente: el segmento delantero de la capota textil puede desplazarse hasta 40 centímetros hacia atrás. La mejor visibilidad que se disfruta con el techo cerrado se debe al tamaño ligeramente mayor de las ventanas laterales posteriores y, además, al nuevo diseño de la barra antivuelco. Esta barra escamoteada, que se activa en caso necesario, es de una sola pieza y se encuentra detrás de los asientos traseros y se ubica ligeramente por debajo de los apoyacabezas. De esta manera, no interfiere en la visibilidad cuando el conductor mira hacia atrás. Además, esta barra antivuelco de una sola pieza ha permitido incluir un paso de mayores dimensiones entre el maletero y el habitáculo. De esta manera, el nuevo MINI Cabrio resulta más versátil. La capacidad máxima del compartimiento de carga es de 660 litros.

La actual gama de motores es más amplia que nunca. El MINI puede estar equipado con cualquiera de los cuatro motores de gasolina o con un motor diésel, mientras que para el Clubman se puede elegir entre tres motores de gasolina o un motor diésel. Para el MINI Cabrio puede elegirse uno de los dos motores de gasolina que se ofrecen para este modelo. Además, es la primera vez que la marca John Cooper Works ofrece tres versiones propias. Los modelos

especialmente deportivos MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman y MINI John Cooper Works Cabrio, con motor de 155 kW/211 CV proveniente de la competición automovilística, representan de modo especialmente logrado el carácter de altas prestaciones del MINI.

Estos tres coches muy deportivos están incluidos en la gama de los coches MINI de serie y se fabrican en la planta de MINI en Oxford, junto con las demás variantes de modelos de MINI. Estos coches tienen que superar el reto que significa la conducción en circuitos y, al mismo tiempo, deben cumplir todos los criterios que se plantean frente a un coche de uso diario en el tráfico público normal. De esta manera, MINI subraya el carácter selecto de sus coches, válido también desde siempre en el caso de los modelos de la marca John Cooper Works. Gracias al trabajo de desarrollo compartido, estos deportivos coches cuentan con propiedades que armonizan perfectamente con las cualidades de todos los MINI. Los estrictos controles de calidad, de acuerdo con los criterios de BMW Group, garantizan la plena fiabilidad de la mecánica, la gran calidad de los acabados y el diseño genuino.

2. Retrospectiva y perspectivas. MINI 50 Mayfair y MINI 50 Camden.

La comunidad mundial del MINI festejará el 50 aniversario de la marca en el MINI United Festival que se llevará a cabo en el legendario circuito de Silverstone entre el 22 y el 24 de mayo de 2009. En Silverstone también estarán presentes el MINI 50 Mayfair y el MINI 50 Camden. Con ellos, la alegría del festejo se convertirá en un auténtico placer al volante. Gracias a su característico diseño y su exclusivo equipamiento, los dos modelos reflejan fielmente la tradición y, a la vez, la fuerza visionaria de la marca MINI. Los modelos MINI 50 Mayfair y el MINI 50 Camden, que se lanzarán al mercado en septiembre de 2009, pueden estar equipados con dos motores de gasolina o un motor diésel. La producción del MINI 50 Mayfair y del MINI 50 Camden empieza justo 50 años después de la presentación del classic Mini. La fabricación de los dos modelos estará limitada a un año.

Con la moderna tecnología del conjunto propulsor y del chasis del MINI, también los dos modelos del aniversario son fascinantemente ágiles y, a la vez, son muy económicos y respetuosos con el medio ambiente. El MINI Cooper S 50 Mayfair y el MINI Cooper S 50 Camdem son especialmente temperamentales, gracias al motor Twin-Scroll-Turbo de cuatro cilindros y de inyección directa de gasolina de 128 kW/185 CV. Las cualidades deportivas se combinan con un consumo promedio según ciclo de pruebas UE de apenas 6,2 litros a los 100 kilómetros y un valor de CO_2 de tan sólo 142 gramos a los 100 kilómetros.

El propulsor con sistema de control plenamente variable de las válvulas y con 88 kW/120 CV de potencia, también consigue que tanto el MINI Cooper 50 Mayfair como el MINI Cooper 50 Camden dispongan de cualidades muy dinámicas. El motor de estos modelos establece un listón de referencia en materia de eficiencia, ya que apenas consume 5,4 litros a los 100 kilómetros según el ciclo de pruebas UE y porque su valor de CO_2 es de unos modestos 129 gramos por kilómetro.

El motor diésel de cuatro cilindros y 80 kW/110 CV del MINI Cooper 50 D Mayfair y del MINI Cooper D 50 Camden brilla por su bajo consumo y su gran capacidad de recuperación. Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 3,9 litros a los 100 kilómetros y el valor CO_2 es de 104 gramos por kilómetro, valores que consiguen que los modelos equipados con este motor diésel sean los líderes absolutos en el segmento de los coches de carácter selecto.

El aniversario de MINI: motivo para hacer una retrospectiva y pensar en el futuro.

En el año que MINI festeja su aniversario, la generación más reciente del MINI, lanzada al mercado en el año 2006, ofrece por primera vez la posibilidad de disfrutar la conducción de una manera especialmente exclusiva. De esta manera, el MINI 50 Mayfair y el MINI 50 Camden continúan con la tradición que inició el classic Mini, que consistió en acentuar de manera especial determinados rasgos específicos del exitoso modelo británico. El aniversario es una buena ocasión para recordar el pasado y pensar en el futuro del innovador MINI.

Y estos dos enfoques también se manifiestan a través de los nombres de los modelos. Al igual que en épocas pasadas, los nombres de los dos modelos se refieren a lugares específicos de Londres, ampliamente conocidos más allá de los límites de la metrópolis británica. Mayfair es un lugar conocido por su exclusividad histórica, mientras que Camden es sinónimo de modernidad y diversidad de cultura urbana. Considerando sus características específicas, los dos modelos representan los valores que la marca MINI ha acumulado en el transcurso de cincuenta años y, además, expresan el potencial de desarrollo que sigue teniendo.

Diseño característico, equipamiento exclusivo.

El MINI 50 Mayfair y el MINI 50 Camden se diferencian claramente de los demás modelos actuales de serie de MINI por su diseño y por su equipamiento. Muchos detalles que logran que estos dos modelos sean únicos, han sido exclusivamente concebidos para las unidades fabricadas con motivo del aniversario. Los colores específicos de la carrocería, las llantas de aleación ligera que van de acuerdo con el estilo de los dos modelos, los materiales y las superficies especiales en el habitáculo y la combinación de colores exclusiva del MINI 50 Mayfair y del MINI 50 Camden, subrayan el carácter selecto de los dos modelos, que únicamente se ofrecerán durante un tiempo limitado. Uno de los detalles que se refiere claramente a la tradición de cincuenta años de la marca, es la placa montada sobre el radiador, enmarcada en cromo y que muestra el número 50 de típico diseño MINI, sobre un fondo que lleva los colores de la bandera británica Union Jack, es decir, blanco, rojo y azul.

Además del amplio equipamiento de serie, determinado por los motores que llevan los dos modelos, el MINI 50 Mayfair y el MINI 50 Camden no solamente tienen colores de alta calidad y tapicería y molduras decorativas de carácter selecto, sino que además cuentan de serie con una serie de equipos de confort. Entre ellos climatizador automático, asientos calefactables y regulables en

altura, kit de luces interiores, ordenador de a bordo, conjunto de vanos portaobjetos, enchufe de 12 voltios en el maletero y asientos posteriores con respaldo de inclinación regulable.

MINI 50 Mayfair: dedicado al lujo.
El classic Mini del año 1982 estrenó el nombre Mayfair, y fue un coche especialmente confortable y de estética lujosa. El MINI 50 Mayfair de hoy, es una nueva expresión que distingue a un automóvil sofisticado de carácter muy moderno. Los selectos materiales, los detalles de buen estilo y la composición cromática de clásica elegancia, determinan la imagen exterior e interior de este modelo.

Por primera vez y únicamente los modelos del aniversario, un MINI con portón llevará el color Hot Chocolate metalizado, hasta ahora exclusivo del MINI Cabrio, combinado con el techo de color blanco. También se puede optar por el color Pepper White o Midnight Black, en vez del color marrón de alta calidad de la carrocería. El MINI 50 Mayfair lleva llantas de 17 pulgadas de 12 radios de color blanco de estilo Infinity Stream Spoke, especialmente concebidas para este modelo. La estética de estas llantas se inspira en el diseño clásico de las llantas de radios múltiples. Los radios son ligeramente cóncavos, por lo que las ruedas adquieren una imagen de mayor aplomo. El color blanco hace juego con el color blanco del techo.

Otra novedad son las franjas de apariencia tridimensional de color marrón claro metalizado Toffy con bordes blancos, que se encuentran en el capó. El diseño exterior de este modelo de aniversario se completa con faros adicionales delante de la parrilla, carcasas de los espejos retrovisores de color marrón en su parte inferior y que se va oscureciendo hasta llegar a ser de color negro en la parte superior, y con un logotipo «Mayfair» por encima de los marcos de los intermitentes laterales.

La combinación del color Toffy y color blanco también se puede apreciar en el habitáculo de diseño específico del MINI 50 Mayfair. Los asientos adquieren un estilo muy propio gracias a su tapicería de piel Lounge Pipa de color Toffy con burletes de color blanco. Además, se realza la estética de los asientos mediante costuras dobles. Estas costuras son de color verde turquesa, técnico y moderno, que también se usa en el marco del logotipo «Mayfair». Este logotipo se encuentra junto a los intermitentes laterales y también, de modo muy logrado y moderado, en los flancos interiores de los respaldos de los asientos delanteros. También el pomo de la palanca de cambios de la caja manual tiene una costura doble de color verde turquesa, estableciéndose así una conexión óptica con los asientos. El color Carbon Black del habitáculo se combina con una

superficie decorativa de color marrón y negro, semejante al de las carcasas de los retrovisores exteriores. Esta superficie decorativa es de color marrón Toffy en su parte inferior, que se va convirtiendo en un color más oscuro hasta llegar a ser negra en la parte superior, donde empieza el salpicadero de color negro. El acabado Colour Line en la parte inferior del tablero de instrumentos, en los apoyabrazos de las puertas y en el pomo de la palanca de cambios también es de color Toffy, mientras que las superficies decorativas de las puertas es de color negro Piano Black. Además hay incrustaciones de color marrón Toffy en la mitad inferior del aro del volante y en las alfombrillas, que están provistas de burletes de color blanco. El equipamiento incluye adicionalmente el kit de cromo, también disponible para otros modelos MINI, así como molduras en los umbrales de las puertas con las siglas «MINI 50» y «Mayfair».

MINI 50 Camden: deportivo y progresista.
En el MINI 50 Camden predominan los colores plateado, blanco y negro, por lo que a primera vista resulta evidente su carácter técnico, moderno y deportivo. La carrocería de color White Silver metalizado se combina con un techo de color blanco. El MINI 50 Camden también se puede adquirir opcionalmente de color Midnight Black o Horizon Blue, ambos metalizados. Las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, también exclusivas de este modelo, tienen superficies interiores de color plateado, que contrastan con las líneas brillantes y pulidas en su superficie y en los extremos exteriores de los radios, que subrayan el carácter futurista de este modelo.

Las franjas embellecedoras deportivas y de apariencia tridimensional en los laterales del capó y que se prolongan hasta los montantes A, logran acentuar las cualidades dinámicas del MINI 50 Camden. Las carcasas de los espejos retrovisores exteriores tienen una estética similar a las del MINI 50 Mayfair, aunque en este caso la combinación de colores es plateado y blanco, siendo plateada la parte inferior, que se va transformando en color blanco en la parte superior. Los faros de xenón de serie del MINI Cooper S 50 Camden, así como los faros del MINI 50 Camden están combinados con cubiertas de color oscuro, por lo que tienen un aspecto especialmente progresista, que contrasta con los colores claros del resto de la carrocería. Encima de los marcos de los intermitentes laterales se encuentra una decoración que lleva los colores de la bandera Union-Jack y la leyenda «Camden», que forman el logotipo del modelo de aniversario. Este logotipo también se encuentra en las molduras de los umbrales de las puertas, junto con la denominación «MINI 50».

El habitáculo del MINI 50 Camden también se distingue por los contrastes de colores. El color del habitáculo Carbon Black se combina con una superficie decorativa en el tablero de instrumentos de color similar al de las carcasas de los espejos retrovisores, es decir, blanco y plateado. Las superficies decorativas de los revestimientos de las puertas son de acabado Fluid Silver. Los asientos deportivos, de combinación de tejido y piel Ray, son de color Tech White, también utilizado en la parte inferior del tablero de instrumentos y en los apoyabrazos de las puertas. Las franjas centrales de los asientos tienen un diseño moderado con franjas blancas. Los flancos interiores de los respaldos llevan el logotipo «Camden». Las superficies de tejido y de piel de los asientos están unidas mediante una costura doble que es de color negro en el exterior y de color verde turquesa en el interior. Las costuras de color verde y blanco también se encuentran en los fuelles de color negro del freno de mano y de la palanca de cambios, así como en el pomo de la palanca. El volante se adorna con una costura de color blanco. El color verde turquesa y el diseño de color escalonado de las carcasas de los espejos retrovisores y de otras superficies decorativas se utilizan tanto en el MINI 50 Mayfair como en el MINI 50 Camden, por lo que representan un elemento decorativo que establece una unión entre los dos modelos de aniversario.

Exclusividad de serie: sistema de alta fidelidad y Mission Control.
El MINI 50 Camden está equipado con un sistema de audio de muy alta calidad, que se suma al equipamiento de serie muy completo que llevan ambos modelos de aniversario. El equipo de alta fidelidad, del especialista en equipos para automóviles Harman Kardon, es toda una referencia por su buen sonido. El amplificador digital de alto rendimiento y los altavoces han sido concebidos especialmente para rendir al máximo en el habitáculo del MINI. Opcionalmente se puede encargar también un puerto USB para el uso de fuentes de audio externas, y una conexión especial para el iPod de Apple. Además también se ofrece una interfaz para teléfonos móviles inteligentes, con el fin de combinar el uso del sistema de audio del coche con las funciones del teléfono.

La fecha del lanzamiento al mercado del MINI 50 Camden coincide con el estreno de la nueva generación de sistemas de entretenimiento para automóviles. El sistema que lleva el nombre de Mission Control, es capaz de evaluar numerosos estados del coche, de la conducción y del entorno, para ofrecer al conductor informaciones y sugerencias de acuerdo con las circunstancias, aunque siempre al típico estilo de MINI. Mission Control realza el status del MINI como un coche con marcada personalidad propia, e intensifica la sensación de estar a los mandos de un coche interactivo. Las señales que ofrece el coche se aprovechan para generar diálogos siempre nuevos, según la situación en cada caso. Para ello se recurre a una combinación de informaciones

de seguridad y de confort (invitación a ponerse el cinturón de seguridad, sugerencia de utilizar el climatizador) y se ofrecen informaciones de actualidad sobre el estado del coche y de la conducción (por ejemplo, indicación de la temperatura exterior, nivel del depósito de combustible). Además de las funciones de entretenimiento, el sistema también cumple funciones técnicas, en la medida en que ayuda al conductor ofreciéndole diversas informaciones de fácil interpretación, para que reaccione de manera apropiada. El sistema Mission Control representa un primer paso hacia un mundo completamente nuevo del entretenimiento interactivo dentro de un coche, acentuando así la intensidad de las vivencias que se experimentan al volante.

MINI 50 Mayfair y MINI 50 Camden: embajadores del carácter de la marca.

MINI cumple 50 años. Motivo más que suficiente para hacer una retrospectiva, pero también para prever el futuro, identificando los rasgos esenciales de la marca. Se imponen el origen británico y el estilo intemporal e inconfundible, así como la moderna tecnología orientada hacia el futuro y el potencial deportivo de este pequeño y selecto coche. El MINI 50 Mayfair y el MINI 50 Camden expresan de modo concentrado esas cualidades, gracias a su diseño y a sus equipamientos específicos.

Pero también la lograda configuración de los dos modelos de aniversario deja suficiente margen para la personalización. Tal como es usual en MINI, cada MINI 50 Mayfair y cada MINI 50 Camden se produce exactamente de acuerdo con las preferencias expresadas por su propietario. Si se desea un mayor nivel de confort, se puede optar por el navegador de MINI, un climatizador, un kit destinado a una mejor visibilidad compuesto por parabrisas calefactable, sensor de lluvia, espejo retrovisor interior con función de oscurecimiento automática, control automático del alcance de la luz de los faros y sistema de acceso de confort a los asientos posteriores. El cliente también puede adquirir, entre otros, faros antiniebla, el sistema Park Distance Control y el techo practicable de cristal.

En vez de la caja de cambios manual de seis marchas, se puede pedir una caja de cambios automática de seis marchas y con levas al volante. Con la tecla Sport opcional puede disfrutarse más de la conducción. Pulsando esta tecla, se modifican las programaciones del acelerador, de la dirección y, en su caso, de la velocidad de los cambios de marcha de la caja automática.

3. De los circuitos directamente a la calle.
John Cooper Works y la exitosa historia de MINI en la competición automovilística.

El talento deportivo del classic Mini está en sus genes y parece que resultó evidente desde un principio. Cuando Alec Issigonis recibió el encargo de la British Motor Corporation (BMC) a finales del año 1956 de desarrollar un coche pequeño, apropiado para el tráfico cotidiano y con espacio para cuatro personas, no cupo duda alguna de que tendría que tratarse de un coche completamente nuevo y diferente. Muy pronto se optó por un coche de tracción delantera, de voladizos muy pequeños, de gran distancia entre ejes, con centro de gravedad muy bajo, con óptimo aprovechamiento del espacio disponible y de bajo peso. Estos criterios elementales definieron las propiedades básicas del nuevo modelo. Cuando el constructor de coches deportivos John Cooper le echó un primer vistazo a los esbozos de su socio de negocios y amigo Issigonis, le llamó la atención algo más: desde el primer momento consideró que el genial concepto de este pequeño y económico coche se prestaría para crear un coche deportivo de grandes perspectivas. Por eso empezó entusiasmado con la preparación del coche, incluso antes de que el Mini se pusiera a la venta.

De este modo se marcó el inicio de lo que vendría a ser una de las historias más exitosas del deporte de la competición automovilística. Hasta el día de hoy, el nombre John Cooper está asociado a la fama de los éxitos deportivos de MINI. Las míticas victorias en el rallye Monte Carlo son parte de esa historia que comparten los coches de carreras y los modelos fabricados en serie que llevan el nombre Cooper. En la actualidad, la marca John Cooper Works, integrada en la empresa MINI, es sinónimo de disfrutar al máximo a los mandos de un coche que es producto de la amplia experiencia en el mundo de la competición, ligada durante décadas a la marca MINI. John Cooper Works ofrece accesorios para motores y chasis, componentes aerodinámicos y detalles de diseño y, además, ya son tres modelos MINI que expresan su carácter especialmente deportivo llevando el logotipo de la marca: el MINI John Cooper Works, el MINI John Cooper Works Clubman y el MINI John Cooper Works Cabrio.

De la mano del pionero de la competición automovilística John Cooper, el Mini aprendió a vencer.

John Cooper, nacido en la localidad inglesa Surrey en el año 1923, fue una de las personalidades más destacadas del mundo internacional de la competición automovilística, tanto por sus cualidades de piloto como, especialmente, por su calidad de constructor. Junto con su padre fundó la Cooper Car Company en el año 1946. Ambos empezaron con la construcción de coches de carreras, en un

primer término para la Fórmula 3, y posteriormente, también para la Fórmula 1. Charles y John Cooper apostaron en 1955 por un coche deportivo con motor central, marcando el inicio de una tendencia que se terminó imponiendo. En los años 1959 y 1960, los coches de Cooper ganaron el campeonato mundial de la Fórmula 1 de constructores y de pilotos. Fue la primera vez en la historia de la competición automovilística que esta victoria fue conseguida a los mandos de un coche con motor central. Este concepto se impuso, y muy pronto después todos los constructores de coches de la Fórmula 1 optaron por la misma solución.

La amistad entre Issigonis y Cooper surgió en los circuitos, cuando los dos pilotos competían entre sí. Además, también mantuvieron contactos profesionales, ya que la Cooper Car Company compraba motores de BMC. Sin embargo, en relación con el Mini, ambos constructores tenían metas bastante diferentes. Issigonis concibió el coche especialmente como un vehículo útil para el uso diario, mientras que Cooper quedó fascinado por el potencial deportivo que albergaba este coche. En 1959, el año del estreno del Mini, Cooper envió al circuito de Monza a su piloto Roy Salvadori a los mandos del primer Mini Cooper, un ejemplar único. Las cualidades de este nuevo coche deportivo ya se pusieron de manifiesto durante el viaje a Monza, ya que Salvadori logró cubrir la distancia aventajando en más de una hora a su colega, que viajó al volante de un Aston Martin DB4.

Entusiasmado por los primeros resultados alentadores conseguidos en el Rallye Monte Carlo en el año 1960, Cooper propuso la fabricación de un modelo GT basado en el Mini. A pesar del escepticismo inicial de Issigonis, y con el beneplácito de George Harriman, presidente de BMC, se fabricó una pequeña serie de 1.000 Mini Cooper, provistos de un motor modificado con una potencia de 55 CV, es decir, 21 CV más que el modelo de serie normal. El Mini Cooper alcanzaba una velocidad punta de aproximadamente 130 km/h. la relación de la caja de cambios fue adaptada al carácter deportivo del coche y, además, se montaron frenos de disco en las ruedas delanteras para disponer de una capacidad de frenado apropiada.

El resultado de estos esfuerzos también entusiasmó a Issigonis. De inmediato empezó a trabajar junto con John Cooper en una nueva edición más potente. El diámetro de los cilindros del Mini Cooper S fue ampliado todo lo posible. Así se obtuvo una cilindrada de 1.071 cc, justo por debajo del límite de 1.100 cc establecido para la correspondiente categoría de la competición. Sin embargo, el motor giraba a unas revoluciones impresionantes. La potencia del propulsor

era de 70 CV a 6.200 vueltas y la máxima velocidad de giro era de 7.200 rpm. También esta versión fue equipada con nuevos frenos, esta vez asistidos con un servo.

Desde 1964 hasta 1967: la era dorada en el rallye Monte Carlo.
De esta manera se habían sentado las bases para los sensacionales éxitos que se obtuvieron en los años posteriores en las pistas de carreras. El Mini Cooper S llamó la atención por primera vez en el rallye Monte Carlo del año 1962. El finlandés Rauno Aaltonen condujo este pequeño y ágil automóvil, dejando detrás a coches mucho más potentes. Fue la lucha de David contra numerosos Goliat. Pero a falta de apenas tres kilómetros para la línea de meta, Aaltonen se equivocó en una curva y terminó en la cuneta con el coche volcado. Al año siguiente pudo corregir su error: a los mandos de su Mini Cooper S, Aaltonen ganó en su categoría y cruzó la meta ocupando el tercer lugar de la clasificación general.

Pero en los años siguientes, los resultados fueron aún mejores: en la temporada de invierno de rallyes de 1963/1964, el Mini Cooper S fue más potente que el modelo anterior. En una carrera espectacular, Paddy Hopkirk logró ocupar el primer puesto de la clasificación general del rallye Monte Carlo. De la noche a la mañana, este pequeño y veloz coche se transformó en toda una leyenda en el mundo del motor. Al año siguiente, el finlandés Timo Mäkinen y su copiloto Paue Easter repitieron la victoria en Monte Carlo. Fue el único piloto que en esa edición del rallye logró terminar la carrera sin un solo punto de penalización, a pesar de que las condiciones invernales fueron muy adversas. Tan sólo 35 del total de 237 coches que habían tomado la partida consiguieron cruzar la meta, entre ellos tres Mini Cooper S.

En el año siguiente se consiguió una triple victoria. Los pilotos Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen y Paddy Hopkirk lograron algo que muchos consideraban imposible. Cruzaron la meta ocupando los tres primeros puestos. Pero esa victoria fue seguida de una amarga decepción. Los tres primeros fueron descalificados porque los comisarios de la carrera consideraron que los deflectores de los cuatro faros adicionales, montados delante de la parrilla, no cumplían los requisitos de homologación franceses. Sin embargo, el público siguió entusiasmado con la victoria de los tres pilotos de Mini. Hopkirk, Aaltonen y Mäkinen pasaron a la historia del rallye Monte Carlo como los «tres mosqueteros». Y al año siguiente, Rauno Aaltonen festejó con más entusiasmado la tercera victoria que oficialmente logró un Mini Cooper S en el rallye Monte Carlo. Esa vez, los comisarios nada tuvieron que objetar.

Pilotos legendarios empezaron a los mandos de un Mini.
El Mini no solamente brilló en circuitos de rallye. En la década de los sesenta, igualmente lograron numerosas victorias en circuitos asfaltados. Gracias a sus buenos resultados, fue el coche de carreras más exitoso de toda la década. Además, muchos conocidos pilotos se iniciaron a los mandos de un Mini. En abril del año 1968, el austríaco Nikolaus Andreas Lauda participó en su primera carrera de montaña conduciendo un classic Mini, con el que logró ocupar el segundo puesto. Tan solo dos semanas después demostró su gran talento obteniendo su primera victoria, a la que posteriormente le siguieron tres títulos de campeón de Fórmula 1. Igual que Niki Lauda, también otros campeones de la Fórmula 1 acumularon sus primeras experiencias a los mandos de un classic Mini, entre ellos Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt y James Hunt.

Mientras se cosechaban laureles deportivos, también las ventas del Mini Cooper preparado por John Cooper tuvieron un éxito excepcional entre los años 1961 y 1971. Entre esos años, el nombre Cooper fue sinónimo de pasión automovilística. Y que precisamente ese pequeño coche sirviera de inspiración para que el doble campeón mundial de Fórmula 1 decidiese construir excelentes coches deportivos, fue una prueba más que convincente de las cualidades extraordinarias del Mini. El entusiasmo que sintió desde un principio John Cooper a los mandos de un Mini fue compartido por todos los fanáticos de coches deportivos de la época.

El deporte de la competición automovilística se une a un estilo de vida: la MINI CHALLENGE.
Actualmente, las carreras de los MINI ya tienen un lugar fijo en el calendario de carreras de coches. La MINI CHALLENGE, que se estrenó en el año 2004, se ha transformado en uno de los campeonatos de clubes más exitosos y populares del mundo. Este año, esta serie se disputará en cuatro países (España, Australia, Nueva Zelanda y Alemania), por lo que es más internacional que nunca. Los 39 coches que estarán presentes en la parrilla de salida de la MINI CHALLENGE 2009 de Alemania constituyen un récord. Además, se llevarán a cabo también más carreras que nunca. Concretamente, durante ocho fines de semana se disputarán 16 carreras. Como ya es costumbre, estas carreras se organizan en los fines de semana de eventos de competición automovilística de primer nivel en Alemania y en los países vecinos. Por ejemplo, la MINI CHALLENGE 2009 incluye carreras durante el fin de semana de Fórmula 1 del GP de Alemania en Nürburgring y durante el fin de semana del campeonato mundial de turismos WTCC en Oschersleben.

La guinda de la temporada será la carrera en Gran Bretaña. Con motivo del 50 aniversario de MINI, la competición alemana disputará una carrera en el país de origen de la marca MINI. En el circuito de Silverstone, las carreras serán el punto álgido del festival MINI United.

La MINI CHALLENGE resulta especialmente atractiva gracias a su innovador concepto, ya que combina la competición automovilística con el estilo de vida que expresa la marca. Una mezcla que tiene una buena acogida, tanto por parte de los pilotos como del público. El ambiente especial que se respira en estas carreras se debe a los pilotos que participan. Aparte de expertos pilotos y jóvenes talentos, también se alinean en la parrilla de salida conocidas personalidades del mundo del espectáculo y del deporte. Además la MINI CHALLENGE se caracteriza por ofrecer unas condiciones iguales para todos: todos los pilotos participan con coches idénticos. La agilidad espectacular de los MINI y el sofisticado equipamiento de seguridad de estos coches de carreras logran que la MINI CHALLENGE sea especialmente interesante para quienes se inician en este deporte y para los pilotos amateur ambiciosos.

Listo para correr: el MINI John Cooper Works CHALLENGE.
El MINI John Cooper Works CHALLENGE es el único coche oficial y admitido en la MINI CHALLENGE. El modelo se basa en la versión de serie del MINI Cooper S, debidamente preparado por los ingenieros de carreras para que cumpla los estrictos criterios aplicados en la competición automovilística profesional. El MINI John Cooper Works CHALLENGE se usa en carreras desde el año 2008 y, desde entonces, entusiasma a los pilotos. Además de ofrecer esa sensación tan típica de MINI de estar a los mandos de un kart, el coche permite experimentar vivencias muy intensas en los circuitos. Pero los pilotos de la MINI CHALLENGE no son los únicos que pueden disfrutar de este coche de carreras. También otros clientes, amantes de la conducción deportiva, pueden adquirir el coche de carreras MINI John Cooper Works CHALLENGE.

Gracias a su mayor potencia, el MINI Cooper S de serie, de por sí ya muy deportivo, se ha transformado en un coche de carreras provisto de un motor genuinamente de competición. El potente propulsor de cuatro cilindros del MINI John Cooper Works CHALLENGE tiene 1.600 cc y una potencia máxima de 155 kW/211 CV a 6.000 vueltas. Con el fin de conseguir un rendimiento ideal en los circuitos, se optó por optimizar el comportamiento del motor. Concretamente, el par máximo de 260 Nm está disponible de manera prácticamente constante entre 1.850 y 5.700 rpm. Con la función «overboost», es posible aumentar momentáneamente el par motor hasta 280 Nm entre las 2.000 y las 5.000 vueltas. Dado que el turbo surte efecto a partir de apenas 1.400 revoluciones, no hay retraso en su acción.

El rendimiento de un coche deportivo de altas prestaciones.
A cada caballo de potencia del MINI John Cooper Works CHALLENGE le corresponden 5,09 kilogramos de peso, una relación que coloca a este coche muy cerca de coches deportivos de pura sangre. Por lo tanto, las prestaciones son impresionantes. El MINI John Cooper Works CHALLENGE es capaz de acelerar en tan sólo 6,1 segundos de 0 a 100 km/h y para frenar desde esa velocidad apenas necesita 3,1 segundos, y una distancia de 31 metros. La velocidad punta de este coche de carreras es de 240 km/h. Además, permite trazar las curvas a velocidades fascinantemente altas. Gracias a su diferencial autoblocante, el piloto puede salir acelerando de las curvas a gran velocidad, manteniendo la trazada ideal y, por lo tanto, entrando en la siguiente recta a la máxima velocidad posible.

A los mandos del MINI John Cooper Works CHALLENGE, el conductor siempre tiene la sensación de dominar su coche en los circuitos, incluso en condiciones extremas. Ello es posible gracias a las cualidades del chasis, que incluye amortiguadores regulables, especialmente desarrollados para la competición automovilística. La distancia al suelo, la extensión y compresión de los amortiguadores pueden adaptarse a las peculiaridades de cada circuito. La transmisión de la potencia a las ruedas delanteras está a cargo de la caja manual de seis marchas de serie. El MINI John Cooper Works CHALLENGE tiene llantas de aleación ligera de 17 pulgadas de diseño MINI CHALLENGE, combinadas con neumáticos especiales de carreras. El peso mínimo del coche puesto en la parrilla de salida (coche más piloto) es de 1.170 kilogramos.

La excelente estabilidad del MINI John Cooper Works CHALLENGE también se debe al kit aerodinámico de John Cooper Works. Este kit incluye un deflector delantero de competición, un difusor posterior y un alerón regulable en la zaga. La combinación de estos componentes redunda en la eliminación de las fuerzas aerodinámicas ascendentes y, además, en una mayor presión aerodinámica a medida que aumenta la velocidad. Los elementos aerodinámicos fueron diseñados de tal manera que el equilibrio entre los dos ejes es perfecto.

Excepcional concepto de seguridad, típico en la MINI CHALLENGE.
En la MINI CHALLENGE siempre se ha puesto especial cuidado a que el nivel de seguridad sea óptimo. Por ello, el nivel de seguridad del MINI John Cooper Works CHALLENGE es muy alto. Este coche de carreras cuenta con una jaula firmemente soldada a la carrocería. El equipamiento estándar incluye asientos deportivos envolventes con cinturón de seguridad de seis puntos de anclaje y el sistema HANS (Head And Neck Support), que proviene de la Fórmula 1 y que ofrece una protección muy efectiva al piloto

en la zona de las cervicales. El sistema antibloqueo de los frenos (ABS) es plenamente funcional, aunque debidamente adaptado a las condiciones que se dan en los circuitos.

También las paradas en boxes que, por ejemplo, son necesarias durante las tandas de clasificación, son seguras y rápidas en la MINI John Cooper Works CHALLENGE. Cada coche cuenta con un sistema de elevación integrado. Este sistema está compuesto por cuatro unidades neumáticas montadas en los bajos del coche, que se inflan con aire comprimido para elevarlo rápidamente. De esta manera, el cambio de ruedas se puede realizar en un tiempo mínimo.

John Cooper Works, sinónimo de extremo placer a los mandos de un MINI.

Pero el nombre John Cooper Works no solamente es garantía de altas prestaciones en los circuitos. También lo es para los coches que circulan en el tráfico normal. Ya en la década de los setenta hubo una gran demanda de los kits de preparación que ofrecía John Cooper para el Mini de serie. Con estos kits, era posible acrecentar técnica y ópticamente el carácter deportivo que tenía el classic Mini. Y lo mismo sucede tras el relanzamiento de la marca bajo el nombre John Cooper Works, que ofrece kits de preparación para los modelos MINI Cooper S y MINI Cooper. El kit de preparación que actualmente se ofrece para el MINI Cooper S incluye filtro de aire de mayor flujo, silenciador deportivo y electrónica modificada del motor. Esto significa que con relativamente pocos cambios, se logra aumentar la potencia a 141 kW/192 CV y, además, el automóvil se diferencia tanto ópticamente como por la sonoridad de su motor.

Además, el carácter de altas prestaciones de la marca se expresa a través de tres modelos MINI especialmente deportivos. Tras el MINI John Cooper Works y el MINI John Cooper Works Clubman, se presentará el MINI John Cooper Works Cabrio en el año del aniversario. Estos tres modelos comparten el propulsor y la tecnología del chasis provenientes del MINI CHALLENGE de carreras. Esto significa que además del motor de 155 kW/211 CV, cuentan con una serie de componentes que consiguen transmitir la gran potencia de modo seguro sobre el asfalto. Además, llevan de serie las llantas de aleación ligera del coche de carreras MINI CHALLENGE, los frenos de disco de gran tamaño y muy eficientes en las cuatro ruedas, así como el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC, que incluye el sistema de control dinámico de la tracción DTC, y una función de diferencial autoblocante en el eje delantero, controlada electrónicamente.

4. Típico MINI: siempre diferente.
Personalización específica para crear ejemplares únicos.

Un MINI no solamente se utiliza para trasladarse de un lugar a otro. Un MINI siempre se conduce también para expresar un estilo muy propio de vida. Las numerosas posibilidades de personalizar un MINI ofrecen suficiente margen para conferirle un toque muy personal. Más que cualquier otro fabricante de modelos del segmento de los coches de pequeño tamaño, MINI ofrece a sus clientes la libertad de configurar sus coches de acuerdo con sus preferencias personales. La inusual cantidad de colores exteriores e interiores, de tapicería y variantes de decoración, constituye la base para encontrar siempre una configuración hecha a medida.

Así, se ofrecen numerosos y atractivos equipos opcionales de alta calidad desde fábrica, también para el MINI Clubman y el MINI Cabrio, con los que es posible aumentar el placer de conducir, pero también el nivel de confort. Otra posibilidad para personalizar este automóvil consiste en recurrir a la amplia gama de accesorios originales de MINI. Esta gama incluye componentes clásicos de competición, ofrecidos por John Cooper Works, pero también numerosos detalles destinados a aumentar el confort, entre ellos una interface para el iPod, varios componentes útiles para el uso diario, como portaequipajes de sólidos perfiles de aluminio anodizado, así como otros componentes poco comunes, tales como faros adicionales o diseños decorativos y extravagantes para el techo.

Transformar lo especial en algo único: personalización desde fábrica.
La gran variedad de equipos y accesorios opcionales se explica porque los clientes que optan por un coche pequeño pero selecto, desean expresar sus preferencias de acuerdo a su personalidad. Cuando se deciden por la compra de un MINI, indican que les gusta lo especial. Estos clientes se identifican con un concepto automovilístico que, como ninguno, es capaz de combinar emociones con cualidades tecnológicas modernas. El diseño característico y el inconfundible estilo de la marca, el insuperable placer de estar al volante de un MINI, la excelente calidad y los propulsores modernos y ejemplarmente eficientes, constituyen una combinación única en este segmento. La cualidad excepcional de estos coches resulta más evidente si este automóvil, ya único de por sí, logra diferenciarse aún más, recurriendo a elementos de alta calidad y de óptimo diseño. Por ello, un típico MINI no solamente es un coche muy especial, sino que, casi siempre, es un coche único.

Las múltiples posibilidades de personalizar un MINI también se plasman en los procesos de fabricación. Cada MINI se fabrica en la planta de Oxford específicamente de acuerdo con las preferencias de su comprador. Cada cliente puede configurar su MINI de acuerdo con sus preferencias personales. Todos los procesos de producción y de logística son suficientemente versátiles como para permitir esa gran cantidad de variantes. Considerando las numerosas opciones de equipamiento y, por lo tanto, las casi infinitas variantes posibles, es muy poco probable que en el mismo año de fabricación salgan dos MINI idénticos de la planta de Oxford.

Personalización del classic Mini: ejecuciones especiales para clientes VIP, más potencia desde fábrica para todos.
En la época del classic Mini, sólo clientes muy conocidos o pudientes disponían de posibilidades similares para personalizar su coche en fábrica. Es evidente que este revolucionario coche pequeño inspiró desde un principio la fantasía de los amantes conscientes de las tendencias que estaba marcando el Mini. Artistas, modistas, músicos y miembros de familias reales buscaban modelos Mini hechos a medida. Sobre todo, exigían versiones de colores especiales y provistas de equipamientos especialmente nobles. Por ejemplo, el actor británico Peter Sellers pidió varios Mini durante la década de los setenta, todos ellos con colores especiales y extravagantes. Y también un miembro de la casa real de Brunei obtuvo en 1988 un Mini preparado y con pintura de diseño hippie flower-power.

En el año de la aparición del classic Mini, los clientes podían elegir entre el Austin Seven y el Morris Mini-Minor, que únicamente se diferenciaban en la parrilla, los colores de la carrocería y los tapacubos de las ruedas. Pero ya en el año 1961 se ofrecieron el Riley Elf y el Wolseley Hornet, dos modelos de apariencia ligeramente modificada y equipados con elementos de especial calidad. Tenían un toque de lujo, gracias a las alfombrillas de alta calidad y a la madera noble en el salpicadero. Poco después aparecieron más variantes de la carrocería, empezando por el Van y llegando hasta la camioneta Pick-up. Muy pronto también se accedió a la exigencia de los clientes de disponer de motores más potentes. En este caso, intervino el fabricante de coches deportivos John Cooper, que ya había establecido estrechas relaciones con Alec Issigonis en la época en que éste estaba desarrollando el Mini. El primer Mini Cooper, que tenía 55 CV en vez de 34 CV, apareció en el año 1961 y, dos años después, se lanzó al mercado el Mini Cooper S con motor de 70 CV. A partir del año 1965 se ofreció un Mini con caja de cambios automática, por lo que fue un coche precursor del confort en su segmento. Hasta entonces, las cajas automáticas habían sido privilegio de coches de categorías superiores.

A mediados de la década de los setenta, los amantes de la marca Mini tuvieron la oportunidad de acentuar el carácter del classic Mini adquiriendo ediciones especiales cuidadosamente configuradas, ya sea de apariencia especialmente juvenil o de acabado especialmente noble. El primer modelo especial fue el Mini Limited Edition 1000 del año 1976, de diseño muy llamativo y progresista. Otras variantes se sumaron a esta tendencia en favor de una mayor personalización, y estas versiones fueron nombradas con frecuencia según zonas especialmente conocidas de la ciudad de Londres, como, por ejemplo, Piccadilly, Chelsea, Knightsbridge o Park Lane. En 1982, el Mini Mayfair se presentó por primera vez en calidad de modelo tope de gama, provisto de un equipamiento especialmente exclusivo. Y también tras el relanzamiento de la marca en el año 2001, se han ofrecido reiteradamente versiones especiales y llamativas del pequeño coche. El MINI Seven retomó la tradicional denominación del Mini original, mientras que el MINI Checkmate acentuó las propiedades deportivas del rey de las curvas.

Color de la carrocería y del techo, materiales del habitáculo: el estilo típico del MINI en su máxima expresión de variedad.
El actual MINI representa una referencia en el mercado automovilístico moderno en vista de las amplias posibilidades de personalizar cada coche, gracias a la amplia gama de modelos y a las numerosas opciones de equipamiento especial ofrecido desde fábrica o previsto para el montaje a posteriori. Además de las variantes de motores, el cliente puede escoger entre una gran variedad de colores de la carrocería, de colores del techo o de la capota, además de poder elegir entre varios tipos de llantas, tapicería, materiales del habitáculo y numerosos elementos decorativos. Así se cumplen las premisas ideales para que cada MINI, MINI Clubman o MINI Cabrio sea un ejemplar único. Considerando solamente el modelo MINI, existen aproximadamente 300 variantes del diseño exterior, a las que se suman más de 370 combinaciones posibles para el diseño del interior.

En el caso de los modelos del año 2009, el MINI puede equiparse con cinco motores, el MINI Clubman con cuatro y el MINI Cabrio con dos. A estos modelos se suman el deportivo MINI John Cooper Works, el MINI John Cooper Works Clubman y el MINI John Cooper Works Cabrio. Dependiendo del modelo, es posible elegir entre diversos colores de la carrocería, algunos de ellos exclusivos para una determinada variante de modelo, varias decoraciones del techo y diferentes llantas de aleación ligera. Por ejemplo, para el MINI Cooper se ofrecen ni más ni menos que once colores y ocho llantas de diseño diferente, que pueden montarse en fábrica. Pero eso no es todo: también puede optarse por franjas de color blanco o negro en el

capó, carcasas blancas o cromadas de los espejos retrovisores exteriores, intermitentes blancos o por el acabado exterior tipo Chrome Line, lo que aumenta considerablemente el número de posibles variantes.

La gama de accesorios para el montaje a posteriori incluye, entre otros, carcasas para los espejos retrovisores, marcos para los intermitentes, tapas para las válvulas de los neumáticos, manillas de las puertas de diseño Union Jack o Checkered Flag, tapa del depósito cromada, franjas decorativas Sport o Bonnet, además de adhesivos específicos para las puertas. La gama de accesorios también incluye llantas de aleación ligera, con lo que se amplían las opciones aún más.

El diseño del techo siempre ha tenido una importancia especial en la estética de los MINI. La capota del MINI Cabrio puede ser de tres colores diferentes. En el caso del MINI y del MINI Clubman, la variedad es mucho mayor. En estos modelos, se puede optar por combinaciones del color del techo y de la carrocería de carácter armonioso o en contraste. Por ejemplo, el color del techo del MINI Cooper puede ser del mismo color que la carrocería, pero también puede ser de color negro o blanco. El MINI Clubman puede ser de un solo color, pero su techo y el marco del portón del maletero pueden ser de color negro o plateado. Además, el cliente puede elegir entre una gran cantidad de variantes de decoración para el techo, empezando por el diseño de bandera a cuadros Checkered Flag, pasando por las letras de MINI y la bandera Union Jack o banderas de otras naciones, llegando hasta la decoración de helipuerto. Pero el cliente también tiene la posibilidad de optar por el diseño personal que prefiera. Utilizando el configurador del techo online, es posible crear un diseño personalizado, recurriendo a elementos gráficos, símbolos o, también, fotografías de libre elección.

El equipamiento y la estética del habitáculo del MINI también pueden adaptarse al estilo del cliente, escogiendo las variantes de asientos, tapicerías, superficies y molduras decorativas preferidos. Entre las opciones disponibles desde fábrica están los asientos deportivos, el volante deportivo y, además, combinaciones de tapicería de tejido y piel o únicamente de piel, de diversos colores y acabados. Dependiendo del modelo, el habitáculo puede ser de varios colores. Para crear un ambiente más refinado, se ofrece el acabado Colour Line de diversos colores para los apoyabrazos de las puertas delanteras y de los asientos posteriores, la parte inferior del salpicadero y los asientos. La personalización se completa con superficies decorativas de cálida madera noble o de sobrio metal. Estos acabados abarcan la parte central del salpicadero, el marco en forma de elipse en las superficies laterales, las manillas de las puertas y, dependiendo del modelo y equipamiento, siete, catorce o dieciséis anillos decorativos.

Avanzada tecnología y calidad selecta: sistemas de audio y de navegación.

Igual que no tiene parangón la selección de colores y materiales, también es única la variedad de equipos opcionales previstos para el MINI, el MINI Clubman y el MINI Cabrio. La iluminación ambiental, incluida en el kit opcional de luces, logra crear un entorno de carácter único. Esta opción, que ilumina el habitáculo desde arriba en forma de cascada, incluye luces indirectas para la consola central, los vanos de las puertas y los rebajes que alojan las manillas de las puertas y los revestimientos laterales posteriores, creándose así un ambiente muy especial. El color de la luz puede modificarse mediante un conmutador que se encuentra en la parte delantera del marco del techo, pudiéndose variar entre una iluminación cálida de color naranja y otra de color azul, de carácter más bien deportivo.

Adicionalmente, se ofrecen sistemas de entretenimiento y navegación de alta calidad para todos los modelos MINI. Los elementos de mando del sistema de audio y la pantalla TFT de 6,5 pulgadas del navegador opcional, se encuentran en la unidad central esférica de instrumentos. El sistema de audio incluye una unidad de CD. Si se opta por un sistema de navegación, éste se monta por encima del panel de control extraíble, donde se encuentra la unidad del DVD del navegador. Para seleccionar las funciones que se muestran en la pantalla, se usa un elemento de mando tipo joystick, que se encuentra en la consola central.

Opcionalmente también se puede adquirir una conexión especial para la plena integración de un iPod de Apple. En este caso, la selección de las piezas musicales se hace con los elementos de mando del sistema de audio. El sistema opcional para la conexión de teléfonos móviles y el sistema de manos libres, ambos equipados con transmisión Bluetooth y puerto USB, garantizan una comunicación óptima y fiable. De esta manera es posible integrar numerosos teléfonos móviles modernos y, además, se pueden conectar aparatos de audio externos y unidades de memora USB. La conexión especial para el iPhone de Apple permite el uso tanto de sus capacidades de audio como de teléfono móvil.

Alto nivel de rendimiento: accesorios de John Cooper Works.

Los componentes que John Cooper Works ofrece a modo de accesorios, conjugan a la perfección con las propiedades del MINI y, además, son el resultado de medio siglo de presencia en la competición automovilística. Entre los sistemas que cabe destacar, se encuentran el kit aerodinámico y el chasis deportivo, que incluye muelles de color rojo, discos de freno perforados, barra de refuerzo entre las columnas telescópicas en el vano motor, carcasas de carbono para los espejos retrovisores y marcos de estructura reticulada para los intermitentes laterales. Estos componentes pueden combinarse en el

habitáculo con molduras decorativas, puño del freno de mano y palanca de cambios con decoración tipo carbono, para conseguir un ambiente aun más deportivo.

Los nuevos y atractivos instrumentos complementarios de John Cooper Works para el MINI y el MINI Clubman amplían la gama de accesorios de la marca. Estos instrumentos, de diseño apropiado para un coche de carácter realmente deportivo, han sido concebidos especialmente para entonar con la estética que impera en los MINI, lo que significa que armonizan a la perfección con la decoración del habitáculo. Las esferas de color antracita subrayan aún más el carácter deportivo de los mandos del coche. Puede escogerse entre tres instrumentos analógicos diferentes, de los que pueden montarse como máximo dos, uno a cada lado del cuentarrevoluciones, es decir, en un lugar perfectamente visible para el conductor. El indicador de la temperatura del líquido refrigerante informa sobre el estado de este elemento en el motor. El indicador del par motor relativo muestra permanentemente cuál es el estado de solicitación del motor. Los modelos MINI Cooper S, MINI John Cooper Works, MINI Cooper S Clubman, MINI John Cooper Works Clubman, MINI Cooper S Cabrio y MINI John Cooper Works Cabrio cuentan además con un indicador de la función overboost del turbo. Todos los modelos MINI y MINI Clubman equipados con el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC, llevan adicionalmente un instrumento que muestra la aceleración lateral en las curvas.

Opciones específicas para el Cabrio: desde el portaequipajes posterior hasta el reloj «Always-Open».
También el descapotable MINI Cabrio puede equiparse con equipos y accesorios opcionales, únicos en el segmento. El MINI Cabrio puede ser dotado en fábrica de alojamientos en el paragolpes trasero para el montaje a posteriori de un porta-bicicletas, incluido en la gama de accesorios. Este sistema es apropiado para transportar hasta dos bicicletas. Pesa aproximadamente 14 kilogramos y puede abatirse hacia un lado si se quiere abrir el portón del maletero.

El climatizador automático opcional previsto para el MINI Cabrio incluye la modalidad de funcionamiento específico para cuando se circula con la capota plegada. Esta modalidad Cabrio se activa automáticamente cuando se abre la capota. Estando activa esta función, se mantiene automáticamente la temperatura previamente regulada, a pesar del viento, de la temperatura exterior y la incidencia de los rayos solares.

El reloj «Always-Open» es una novedad en el segmento de los coches descapotables. Este reloj, que se monta a la izquierda del cuentarrevoluciones, memoriza minuto a minuto el tiempo que se ha conducido el coche con la capota abierta. El reloj se activa en el momento en que se pone en funcionamiento el motor del MINI Cabrio, cuando la capota está completamente abierta. De esta manera, este reloj invita a disfrutar intensamente de la conducción con el techo abierto el mayor tiempo posible.

.

5. Valores tradicionales y variedad moderna.
El concepto y la tecnología de los coches.

¡Los coches pequeños y económicos son los más apropiados para el futuro! Partiendo de esta premisa, se desarrolló el classic Mini que hoy es tan moderno como hace 50 años. Dimensiones exteriores muy contenidas, amplio habitáculo, comportamiento confortable y, a la vez, deportivo y con motores de bajo consumo: esas fueron las cualidades incluidas en el pliego de condiciones cuando la British Motor Corporation (BMC) decidió desarrollar un nuevo coche pequeño. La crisis del canal de Suez del año 1956, que originó una drástica reducción de la importación del petróleo, fue la causa por la que se encomendó a Alec Issigonis el desarrollo de un automóvil de esa índole. Actualmente, todos somos conscientes de la necesidad de aplicar estrategias que promuevan la eficiencia. Y nuevamente un coche compacto proveniente de Gran Bretaña ofrece la respuesta apropiada y convincente a este reto. Pero el extraordinario éxito que tuvo el classic Mini y que está experimentando actualmente el nuevo MINI, no se explican únicamente por sus cualidades económicas. En ambos casos se suman valores subjetivos, que se deben a la característica imagen que irradian estos modelos y a su entusiasmante estabilidad. Disfrutar al máximo a los mandos de un coche pequeño: esa es la fórmula que logra que, hoy como ayer, sea tan atractivo conducir un coche especialmente económico.

El MINI, dotado de motores y chasis de avanzada tecnología, no solamente es el primer automóvil de carácter selecto en el segmento de los coches pequeños; también es sinónimo del más puro placer de conducir. Las diversas soluciones que este automóvil lleva de serie con el fin de reducir el consumo de combustible, y que son el resultado de la aplicación de la estrategia EfficientDynamics aplicada por BMW Group, consiguen que el MINI tenga valores de consumo y de emisiones sin parangón en su segmento. Concretamente, el MINI Cooper D, por ejemplo, apenas consume en promedio 3,9 litros a los 100 kilómetros y su valor de CO_2 es de 104 gramos por kilómetro según ciclo de pruebas UE, a pesar de estar dotado de un potente motor de 80 kW/110 CV. Muchos modelos de la competencia tienen cifras menos favorables, a pesar de contar con motores de bastante menos potencia.

El classic Mini: un concepto automovilístico genial, de máximo aprovechamiento del espacio, alto nivel de seguridad y gran economía.
Ya en su época, el classic Mini con sus soluciones poco comunes y su avanzada tecnología, fue producto de una sofisticada labor de ingeniería. Alec Issigonis optó por el sistema de tracción delantera con motor montado transversalmente en la parte delantera del coche. Este principio, hoy considerado estándar en los coches compactos, ya era aplicado por diversos otros fabricantes de aquél tiempo, pero nunca antes fue implementado de manera tan consecuente, considerando el comportamiento del coche y el espacio disponible en el habitáculo. Además, en el classic Mini, estas cualidades fueron mejoradas colocando las cuatro ruedas con llantas de 10 pulgadas en los extremos del coche. La distancia entre ejes fue de 2,03 metros. La longitud total fue de 3,05 metros, la anchura 1,41 metros y la altura de 1,35 metros. Pero lo más importante fue que el 80 por ciento de la superficie ocupada por este pequeño coche estaba a disposición de los ocupantes y su equipaje.

La carrocería en bruto del classic Mini apenas pesaba 140 kilogramos. A pesar de ello, las chapas utilizadas tenían una ejemplar rigidez torsional, aplicando los criterios de la época. Ello fue posible gracias a las estructuras longitudinales, compuestas por los dos umbrales de las puertas, el túnel en el centro del coche, por donde transcurría el tubo de escape, y los pasos de ruedas; las estructuras transversales compuestas por el robusto salpicadero entre el vano motor y el habitáculo, el travesaño debajo de los asientos delanteros y la chapa que separaba el habitáculo del maletero también contribuían a la gran rigidez. Debido a la gran estabilidad de la estructura inferior, fue posible reducir el grosor de los montantes del techo y montar cristales de gran superficie. De esta manera, la visibilidad era óptima y el habitáculo daba la sensación de gran amplitud.

Muy pronto se decidió qué motor llevaría este nuevo coche pequeño. La dirección de BMC optó por una versión modificada del motor Serie-A, que ya se había utilizado en el legendario Morris Minor. Este propulsor de cuatro cilindros tenía un cigüeñal de tres apoyos. Sus válvulas en cabeza eran accionadas mediante taqués y un árbol de levas en el bloque, en el mismo lado de los conductos de admisión y escape. La preparación de la mezcla estaba a cargo de carburadores de flujo semidescendente y, desde el inicio de la fabricación, se utilizó una bomba eléctrica de gasolina.

La culata, de flujo longitudinal, tenía rebajes en forma de corazón en las cámaras de combustión, en los que estaban alojados los orificios de las válvulas y las bujías. Esta forma garantizaba un excelente formación de la mezcla por la turbulencia que se produce y, por lo tanto, una combustión óptima y un suave funcionamiento del motor. El motor de 948 cc tenía una potencia de 37 CV, con el que el prototipo de este pequeño coche, que apenas pesaba 600 kilogramos, alcanzaba una velocidad punta de 150 km/h, demasiado elevada para las cualidades del chasis y la calidad de los frenos del Mini. Por ello, Issigonis y los integrantes de su equipo redujeron la cilindrada del motor a 848 cc, con lo que limitaron la potencia a 34 CV a 5.500 rpm. Estas revoluciones nominales eran inusualmente elevadas, ya que en aquellos tiempos sólo los motores de coches muy deportivos giraban a esos niveles.

Otra novedad consistió en el lugar de montaje de la caja de cambios de cuatro marchas, justo debajo del motor, entre las ruedas delanteras. El motor y la caja compartían el mismo circuito de aceite. De esta manera quedó suficiente espacio debajo del capó para el sistema de la dirección, los grupos secundarios y para montar lateralmente el radiador.

El origen de la sensación de estar a los mandos de un kart.
También se adoptaron soluciones innovadoras en materia de transmisión de la fuerza. Considerando que las articulaciones tipo cardán, usuales en aquellos tiempos, tendían a deformarse al girar el volante, Issigonis aplicó una solución nueva, optando por juntas homocinéticas. Éstas consistían en un rodamiento de tres jaulas, de las que dos estaban unidas al conjunto de aplicación y de salida de la fuerza. Esta solución permitía girar las ruedas sin que se produjeran deformaciones torsionales, reduciéndose además considerablemente la incidencia de las fuerzas del motor en la dirección. Así se habían sentado las bases para obtener esa sensación de estar a los mandos de un kart al conducir un Mini, legendaria hasta el día de hoy.

Con el fin de reducir las cargas que debía soportar la carrocería autoportante ligera y compacta, los ingenieros montaron todo el conjunto propulsor, la dirección y la suspensión en un bastidor auxiliar. También las ruedas posteriores, con suspensión individual, estaban sujetas a un bastidor auxiliar, por lo que el classic Mini era muy fiel a la trayectoria de conducción. También los demás componentes del chasis incluyeron numerosas elementos destacados tecnológicamente. En vez de muelles helicoidales, muelles torsionales o resortes, Issigonis prefirió un sistema de amortiguación de goma. Concretamente se trató de dos bloques cónicos, entre los que había una capa de goma. El cono superior estaba atornillado firmemente al bastidor auxiliar, mientras que el otro estaba sujeto al soporte de la rueda. Considerando que la goma se endurece

al aumentar la presión que se aplica en ella, el classic Mini montaba así un sistema de amortiguación de comportamiento progresivo. Este sistema de amortiguación resultó tan bueno que fue suficiente instalar unas columnas telescópicas de dimensiones muy pequeñas. Con el fin de optimizar la precisión de las respuestas, estas columnas estaban sujetas a los brazos transversales superiores delanteros y a los brazos longitudinales traseros.

Más confort: suspensión hidroelástica y caja de cambios automática.
En el año 1964, Issigonis decidió aumentar el nivel de confort del Mini, utilizando un sistema precursor de lo que hoy se conoce como suspensión autonivelante. Issigonis utilizó un nuevo sistema de amortiguación hidroelástica, proveniente de las berlinas de BMC, modificándolo para adaptarlo a las peculiaridades del pequeño coche. Esta amortiguación se caracterizaba por tener unos cilindros de aproximadamente un litro de volumen en cada rueda, que contenían los muelles y los amortiguadores. La función de amortiguación la realizaba una emulsión acuosa resistente a las bajas temperaturas. En este sistema hidroelástico, las cámaras hidráulicas del sistema de amortiguación de la rueda delantera y trasera del mismo lado estaban unidas mediante un tubo. Cuando la rueda delantera pasaba por encima de una irregularidad elevada en la calzada, una parte del líquido hidráulico se trasladaba bajo presión a la cámara de la rueda posterior, por lo que se elevaba ligeramente la carrocería en la parte trasera del coche. Así, este innovador sistema permitía mantener constante el nivel del coche. Sin embargo, el sistema no logró imponerse en la práctica, por lo que fue eliminado tras siete años de producción.

Issigonis y los integrantes de su equipo solían orientarse por las soluciones ya aplicadas en coches de segmentos superiores, con frecuencia con la intención de superar su funcionamiento en el Mini. Un buen ejemplo de ello es la caja de cambios automática, que fue incluida en la lista de equipos opcionales en el año 1965. Así, el classic Mini fue uno de los muy pocos coches pequeños que podrían llevar este equipo opcional, más propio de segmentos automovilísticos muy superiores. La caja automática apenas ocupaba más espacio que la caja manual y, además, tenía cuatro marchas, además de la marcha atrás. Incluso los coches de lujo equipados con cajas de cambios automáticas solían tener sólo tres marchas.

Tan solo seis años después del estreno, ya se habían vendido más de un millón de unidades del classic Mini. Por aquellas fechas, se podía elegir entre los dos modelos originales Morris Mini-Minor y el Austin Seven, pero también podían adquirirse los modelos Mini Van, Mini Pick-up y los modelos familiares Morris Mini-Traveller y Austin Seven Countryman. Estos dos últimos modelos representaron la consecuente continuación de la idea del máximo aprovechamiento

del espacio disponible. El Traveller y el Countryman apenas tenían 25 centímetros más de largo que los correspondientes modelos normales, pero gracias a su distancia entre ejes 10 centímetros mayor y a la puerta de dos hojas del maletero, fueron coches sumamente versátiles y apropiados para transportar cargas diversas.

Motor pequeño, con gran potencial de desarrollo.
John Cooper, constructor de coches deportivos, reconoció muy pronto el potencial que albergaba este pequeño y revolucionario automóvil. Gracias a él, dos años después se aumentó considerablemente la potencia del motor del Mini, que intencionadamente había sido limitada a 34 CV. La pequeña serie de un modelo GT de Cooper tenía un motor de 997 cc. La carrera de los cilindros aumentó de 68,3 a 81,3 milímetros y el diámetro aumentó de 62,9 a 62,4. La compresión se incrementó de 8,3 a 9,0. Además, se montaron válvulas de admisión más grandes y un sistema de doble carburador. También se agrandaron las salidas de escape y se reforzó el bloque con el fin de adaptarlo a la mayor potencia. Cooper también modificó las relaciones de la caja de cambios con el fin de obtener una velocidad punta más alta. El primer Mini Cooper tenía un motor de 55 CV, por lo que la velocidad máxima aumentó de 120 km/h a más o menos 136 km/h. Pero Cooper también se ocupó de mejorar la capacidad de frenado, montando discos Lockheed de 7 pulgadas en las ruedas delanteras.

Pero, a pesar de esas modificaciones, el motor de cuatro cilindros no había llegado aún a sus límites. Así lo demostró poco después el Mini Cooper S del año 1963. En el motor de este coche se aumentó nuevamente la cilindrada. Con sus 1.071 cc, la potencia máxima llegó a ser de 70 CV. Esta mayor potencia redundó, por supuesto, en una mayor velocidad punta. El coche alcanzaba una velocidad máxima de 160 km/h, por lo que Cooper también modificó los frenos. El diámetro de los discos se aumentó a 7,5 pulgadas y el sistema de frenos del Mini Cooper S incluyó un equipo de servoasistencia.

En el año 1967, también la versión de serie del classic Mini fue dotada de un motor más potente. Con su cilindrada ampliada a 998 cc, el par motor pasó de 44 a 52 Nm y la potencia aumentó en 4 CV, siendo de 38 CV. Esta versión del motor de cuatro cilindros también se montó desde el principio en el nuevo modelo que se presentó en el año 1969. El nuevo Clubman tenía once centímetros más de largo, y la versión familiar, de nombre Estate, tenía una longitud de 3,40 metros. Sin embargo, se mantuvieron la anchura, la altura y la distancia entre ejes del classic Mini.

El Mini 1275 GT, el modelo tope de gama de la serie Clubman, fue presentado como sucesor del Mini Cooper. Su motor de cuatro cilindros de 1.300 cc tenía 59 CV. Este motor también se utilizó posteriormente en el classic Mini, donde poco después tuvo una potencia de 63 CV. Sin embargo, el motor de 1.000 cc se mantuvo en el programa de fabricación hasta el año 1992. A partir de ese año, todos los modelos llevaron el motor de 1.300 cc inyección de gasolina que ya se montaba desde octubre de 1991 en el MINI Cooper y desde agosto de 1994 en el Mini.

El renacimiento, respetando los valores tradicionales.
Sobre el papel, el MINI Cooper y el MINI One que marcaron el resurgimiento de la marca en el año 2001, poco tenían que ver con el classic Mini. Y las razones son evidentes: a principios del siglo XXI, los criterios aplicados en el desarrollo de un coche pequeño eran completamente diferentes a aquellos que se consideraron en la década de los cincuenta. Las normas de seguridad eran muchísimo más estrictas, los clientes exigían coches con mucho mayor confort y, además, la disponibilidad de soluciones técnicas completamente nuevas redundaron en soluciones que en la época de Alec Issigonis nadie podía siquiera imaginar. A pesar de ello, sí existen similitudes elementales entre el MINI y su antecesor, ya que comparten el mismo concepto y el diseño característico de la marca. También el MINI fue desarrollado pensando en crear un coche pequeño revolucionario. Al igual que en el caso del classic Mini, se aprovecharon diversas innovaciones tecnológicas para que el MINI también dispusiera de propiedades características y únicas.

La nueva interpretación de los valores tradicionales acuñó el carácter inconfundible del MINI, un coche no sujeto a clases sociales, un automóvil que cuenta con amantes de la marca en todo el mundo. El classic Mini había contribuido sustancialmente a que en el sector de los coches pequeños se impusiera el principio de construcción de motor delantero montado transversalmente y tracción delantera. Además, también el MINI tiene voladizos muy pequeños, una gran distancia entre ejes, sus ruedas están montadas en los cuatro extremos, el centro de gravedad es muy bajo. Todas estas cualidades redundan en la extrema estabilidad del MINI. De esta manera, nuevamente se encontró una solución óptima para aprovechar al máximo el espacio disponible en un automóvil pequeño.

El salto hacia una nueva era tecnológica.
Este concepto fue aplicado recurriendo a la tecnología más moderna. Los motores de cuatro cilindros, 1.600 cc, 16 válvulas y culata de aluminio fueron dignos sucesores del motor Serie-A del classic Mini. Mientras que en el año 1959, 34 CV eran suficientes, el MINI One tenía un motor de 66 kW/90 CV y el MINI Cooper uno de 85 kW/115 CV. Mientras que el classic Mini disponía de articulaciones homocinéticas para transmitir la fuerza hacia las ruedas, y contaba con amortiguación de goma, estableciendo un listón de referencia en la tecnología de los chasis de su época, el MINI resurgido tenía suspensión McPherson en el eje delantero de brazos de igual tamaño y eje posterior de brazos múltiples, una solución única en el segmento. El salto hacia una nueva era tecnológica también se manifestó a través de frenos de disco en las cuatro ruedas, sistema antibloqueo de frenos de serie con sistema de control de frenado en curvas CBC y distribución electrónica de la fuerza de frenado EBD. Opcionalmente se podía adquirir el MINI con el sistema de control de la tracción ASC+T y con el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC.

El MINI también fue líder del segmento en materia de seguridad pasiva. Gracias a la rigidez de la jaula del habitáculo, a los airbags frontales y laterales y a los airbags opcionales para las cabezas, el nivel de seguridad fue excelente. Otra novedad fue el sistema de indicación de pinchazos, nunca antes incluido en un coche pequeño.

Como alternativa a la caja de cambios manual de cinco marchas, se ofreció opcionalmente una caja de cambios automática de variador continuo CVT con función Steptronic. La fuerza del motor podía transmitirse a las ruedas delanteras de manera continua a través de un sistema de accionamiento de correa de acero, guiada por poleas de transmisión cónicas. Activando la modalidad Steptronic, se disponía de seis relaciones fijas. La unidad de control compartida por el motor y la caja de cambios puede seleccionar siempre la relación ideal, ya sea en modalidad de funcionamiento automático o activando la función Steptronic. Opcionalmente se podían adquirir levas al volante para la función de cambio de marchas Steptronic. Con estas levas era posible cambiar de marchas manualmente, sin que el conductor tuviera que retirar las manos del volante.

Poco después, en el año 2002, MINI optó por iniciar la tercera fase del placer de estar a los mandos de un coche de la marca. La nueva variante más potente significó un fuerte aumento de la potencia, mayor que el incremento que significó en su momento la presentación del classic Mini con motor de 70 CV. El MINI Cooper S tenía un motor de cuatro cilindros con compresor de

120 kW/163 CV y, además, llevaba de serie un chasis deportivo y una caja de cambios manual de seis marchas. Este coche era capaz de acelerar en tan sólo 7,4 segundos de 0 a 100 km/h y su velocidad punta fue de 218 km/h.

Al año siguiente se presentó el primer MINI con motor diésel. El MINI One D fue la expresión más moderna de la idea de contar con un coche pequeño y muy económico de cuatro asientos, que había sido la razón del desarrollo del classic Mini. El motor turbo de cuatro cilindros de aluminio de 1.400 cc con inyección common-rail tenía una potencia de 55 kW/75 CV. Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio era de 4,8 litros a los 100 kilómetros.

La segunda generación del MINI, más eficiente, permitió disfrutar más al volante.

En noviembre del año 2006 se presentó la segunda generación del MINI, acentuándose aun más las modernas cualidades del primer coche pequeño del mundo de carácter selecto. El actual MINI combina las cualidades típicas de la marca y su inconfundible diseño con un mayor nivel de seguridad y un excelente acabado. El MINI Cooper obtuvo cinco estrellas en las pruebas de choque Euro NCAP. El extraordinario nivel de protección de los ocupantes se explica por la estructura optimizada de la carrocería y el equipamiento de serie con seis airbags, cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos, anclajes tipo ISOFIX para asientos de niños en los asientos posteriores y, además, por la unidad electrónica central de seguridad que controla la activación de los sistemas de retención según sea necesario.

Entre las características más llamativas del MINI, cabe resaltar su extraordinaria fiabilidad, confirmada reiteradamente por los primeros puestos que ocupa el MINI en las estadísticas de fiabilidad en carretera, elaboradas por el automóvil club alemán ADAC. La calidad general del coche, su deportiva estabilidad y la imagen típica de la marca, explican la acogida positiva que tiene el MINI, que se refleja en el éxito de ventas en todo el mundo y en el mantenimiento de su valor en el transcurso de los años. Por ello, en su segmento, el MINI no solamente es sinónimo de conducción placentera y de imagen individualista; también es una muy buena inversión.

Tecnología innovadora de serie, para reducir el consumo y las emisiones.

El lanzamiento del actual MINI también implicó un cambio generacional de la mecánica oculta bajo el capó. Los propulsores completamente nuevos contribuyen esencialmente a que las prestaciones de todas las variantes del MINI sean superiores y, al mismo tiempo, que todos los modelos consuman bastante menos y despidan unos gases de escape mucho menos

contaminantes. Además, los nuevos modelos son más eficientes gracias a la aplicación de diversas soluciones desarrolladas de acuerdo con la estrategia de desarrollo EfficientDynamics de BMW Group. Estas soluciones se implementan de serie y específicamente, de acuerdo con las peculiaridades de cada modelo. Entre otros, se trata del sistema de recuperación de la energía de frenado, de la función Auto Start-Stop, del indicador del momento óptimo para cambiar de marchas, de la dirección asistida electromecánica, de la bomba de aceite regulada en función del caudal y de la bomba de líquido refrigerante, que se activa únicamente cuando es necesario. Todas las variantes del MINI llevan de serie una caja de cambios manual de seis marchas. Opcionalmente se puede adquirir una caja de cambios automática, también de seis marchas, que incluye levas al volante para también poder cambiar las marchas manualmente.

El MINI Cooper S tiene un alto nivel de eficiencia. Está equipado con un motor de 1.600 cc, que tiene una potencia máxima de 128 kW/175 CV a 5.500 rpm. El par motor máximo es de 240 Nm, disponible entre 1.600 y 5.000 vueltas, que puede elevarse por breves instantes a 260 Nm con la función overboost. El eficiente aumento de la potencia se debe al Twin-Scroll-Turbo. Los conductos del colector de escape y del turbo están separados dos a dos. Esta disposición mejora la capacidad de respuesta del turbo, por lo que el motor responde de manera muy rápida. El MINI Cooper S detiene el cronómetro en 7,1 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h y su velocidad punta es de 225 km/h. El combustible se inyecta de manera directa con el sistema common-rail. El conducto de acero inoxidable compartido por todos los cilindros (inglés: common-rail) se llena de combustible mediante una bomba de alta presión que se encuentra en el extremo posterior del árbol de levas de admisión. Las válvulas de inyección, posicionadas lateralmente en la culata, dosifican de modo muy preciso el combustible en fracciones de segundo, inyectándolo a las cámaras de combustión. De esta manera, el MINI Cooper S combina su extraordinario temperamento deportivo con un consumo de apenas 6,2 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE, y su valor de CO_2 es de unos modestos 149 gramos por kilómetro.

El motor atmosférico de 1.600 cc del MINI Cooper también es nuevo. Su potencia es de 88 kW/120 CV a 6.000 rpm, y su par motor máximo de 160 Nm está disponible a 4.250 vueltas. Entre otras soluciones innovadoras, este motor de cuatro cilindros tiene un sistema de regulación plenamente variable de las válvulas, desarrollado tomando como base la tecnología VALVETRONIC, exclusiva de BMW Group. Con este sistema de control de las válvulas, la carrera y la duración de la apertura de las válvulas de admisión se adaptan en todo momento y en fracciones de segundo a la solicitación exigida por el conductor. Además, se modifican los tiempos de distribución de las válvulas de admisión

y escape. La carrera variable de las válvulas y la regulación del árbol de levas en función de las revoluciones redundan en una curva óptima del par motor, en una entrega más rápida de la potencia, en un mayor grado de eficiencia y en menores emisiones contaminantes. El MINI Cooper acelera de 0 a 100 km/h en 9,1 segundos y alcanza una velocidad máxima de 203 km/h. Considerando su consumo promedio de 5,4 litros a los 100 kilómetros y su valor de CO_2 de 129 gramos, el MINI Cooper establece un listón de referencia en materia de eficiencia, emparejada con un gran placer de conducir.

El motor de cuatro cilindros de 1.400 cc del MINI One proviene del motor atmosférico de 1.600 cc del MINI Cooper y, al igual que éste, cuenta con el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas. Siendo de aluminio, esta variante más pequeña del motor se transforma en un peso ligero muy potente. Con sus 70 kW/95 CV y su par máximo de 140 Nm, el propulsor de cuatro cilindros logra que el MINI One tenga un comportamiento deportivo y, a la vez, contribuye a la obtención de valores de consumo y de emisiones ejemplares. El MINI One acelera de 0 a 100 km/h en 10,9 segundos y su velocidad máxima es de 185 km/h. El consumo promedio según ciclo de pruebas UE es de 5,3 litros a los 100 kilómetros, y el valor de CO_2 es de 128 gramos por kilómetro. Otra variante del motor del MINI One de 1.400 cc tiene 55 kW. Con este propulsor, el MINI One es el coche más económico de su segmento, considerando su potencia. Con sus 55 kW/75 CV y par máximo de 120 Nm, este motor logra que el coche acelere de 0 a 100 km/h en 13,2 segundos, alcanzando una velocidad punta de 175 km/h. A pesar de estas prestaciones, el consumo es de apenas 5,3 litros a los 100 kilómetros y el valor de CO_2 es de 128- por kilómetro.

Gracias a la tecnología diésel más moderna, también el MINI Cooper D es un coche excepcional en su segmento. Su motor de 1.600 cc de cuatro cilindros dispone de un sistema de inyección directa tipo common-rail y cuenta con un turbocompresor con turbina de geometría variable, por lo que la entrega de la potencia es óptima a cualquier régimen. La potencia de este motor diésel de aluminio, especialmente ligero, es de 80 kW/110 CV, mientras que su par máximo es de 240 Nm entre las 1.750 y 2.000 vueltas. De modo similar que en el MINI Cooper S, también en el MINI Cooper D es posible aumentar por unos instantes el par a 260 Nm mediante la función overboost. El MINI Cooper D detiene el cronómetro en 9,9 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h y su velocidad máxima es de 195 km/h. Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 3,9 segundos a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO_2 es de 104 gramos por kilómetro. Nunca antes un MINI fue tan económico y tan respetuoso con el medio ambiente. Con ningún otro coche de tan bajo consumo y con emisiones tan bajas es posible disfrutar tanto al volante.

John Cooper Works pone en las carreteras la experiencia acumulada en los circuitos.

La marca JCW ofrece tres modelos MINI especialmente potentes. El constructor de coches deportivos John Cooper ya se encargó en la década de los años sesenta de las variantes más potentes del classic Mini, consiguiendo un gran éxito de ventas y numerosos laureles deportivos. Ninguna otra marca está tan estrechamente ligada a la tradición de la competición automovilística. Los modelos MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman y MINI John Cooper Works Cabrio representan de manera especialmente concentrada los valores que distinguen a la marca: disfrutar de la conducción, calidad selecta y carácter individual. El desarrollo de estos modelos se inspiró en el coche de carreras de la MINI CHALLENGE, tanto en lo que se refiere al motor, como también a numerosos otros componentes.

El potente propulsor de estos tres coches de carácter francamente deportivo, se basa en el motor de cuatro cilindros del MINI Cooper S. Primero fue sometido a una profunda remodelación para su uso en el coche de carreras MINI CHALLENGE, y ahora, con una potencia de 155 kW/211 CV, se utiliza en los tres modelos fabricados en serie. Este motor incluye diversas soluciones destinadas a aumentar su potencia y a soportar las consiguientes temperaturas más altas en las cámaras de combustión; es decir, en resumen, para aumentar su fiabilidad. El aumento de la potencia se obtuvo principalmente mediante la optimización del aire de admisión y de los gases de escape y, además, gracias a la adaptación del Twin-Scroll-Turbo. La turbina es de un material de gran calidad. Además, la presión máxima aumentó de 0,9 a 1,3 bar. El par máximo de 260 Nm está disponible desde apenas 1.850 rpm. Aumentando la presión de compresión durante unos instantes, el par puede subir hasta 280 Nm entre las 1.950 y 5.500 vueltas al acelerar.

El MINI John Cooper Works acelera de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos, mientras que el MINI John Cooper Works Clubman consigue hacerlo en 6,8 segundos. Ambos alcanzan una velocidad punta de 238 km/h. El MINI John Cooper Works Cabrio detiene el cronómetro en 6,9 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h y su velocidad máxima es de 235 km/h. Considerando sus prestaciones, los tres modelos son muy económicos. El MINI John Cooper Works apenas consume 6,9 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE. Aplicando los mismos criterios, el MINI John Cooper Works Clubman consume 7,0 litros a los 100 kilómetros y el MINI John Cooper Works Cabrio necesita 7,1 litros para recorrer la misma distancia. Los valores de CO_2 son de 165, 167 y 169 gramos por kilómetro, respectivamente.

La caja de cambios manual de seis marchas, especialmente adaptada a las características del potente motor, permite cambiar de marchas muy rápidamente, facilitando un estilo de conducción muy dinámico. Además, las llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, también provenientes del MINI CHALLENGE, los frenos de alto rendimiento con discos de gran tamaño en las cuatro ruedas, el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC y el sistema de control dinámico de la tracción DTC, están incluidos de serie. Adicionalmente, desactivando el sistema DSC (modalidad DSC-Off), el autoblocante electrónico del diferencial del eje motor (Electronic Differential Lock Control) consigue que la capacidad de impulso y tracción sea óptima, especialmente al trazar curvas a altas velocidades.

6. Del original al original.
Diseño MINI y concept-cars.

Innovador, inconfundible, determinante de un estilo propio y siempre inspirador: así como el diseño del classic Mini, también el del MINI ofrece siempre respuestas nuevas a los retos de la época. En el año 1959, el diseñador y constructor Alec Issigonis logró, junto con los integrantes de su equipo, redefinir el concepto del automóvil pequeño. Cuando se desarrolló el MINI, se consiguió interpretar de manera moderna el concepto que establecía la obtención de un habitáculo de amplitud máxima en una superficie total mínima del coche. Distanciados por casi cuatro décadas, se obtuvieron así dos coches de carácter muy marcado, capaces de sacar a relucir sus cualidades de una manera inconfundible. Ayer como hoy, los modelos brillan por su entusiasmante comportamiento, su inconfundible diseño, creándose así una unidad que es fiel reflejo de las características de la marca.

El diseño del classic Mini fue producto de una mente visionaria, que se orientó por metas claramente definidas. El nuevo modelo debía ser más pequeño que cualquier coche hasta entonces fabricado por la British Motor Corporation, y, al mismo tiempo, debía ofrecer suficiente espacio para cuatro personas y su equipaje. Considerando estas exigencias, Issigonis centró su trabajo de desarrollo en el aprovechamiento eficiente del espacio disponible. Al mismo tiempo, prestó especial cuidado en ofrecer una respuesta innovadora a los coches pequeños que ya se habían logrado imponer en el mercado europeo. Uno de los principios básicos de Issigonis consistió en nunca, bajo ninguna circunstancia, copiar a la competencia.

Una visión clara y el concepto apropiado: la base para el classic Mini.
Con el fin de disponer de suficiente espacio para los ocupantes del coche a pesar de la escasa superficie básica, fue necesario que también las partes mecánicas del classic Mini fueran más compactas. La solución ideal consistió en montar el motor delante y optar por la tracción delantera. Pero Issigonis consideró que eso no era suficiente. En vista del poco espacio disponible en el vano motor, optó por montar transversalmente un motor de cuatro cilindros y, además, por colocar la caja de cambios debajo del motor. Así sentó las bases para el criterio que establece que la forma depende de las funciones, hasta el día de hoy el criterio que, en su acepción moderna, determina el innovador diseño del MINI.

Issigonis no se entretuvo con exhaustivas deliberaciones; más bien se limitó a dibujar una gran cantidad de esbozos. Ya durante sus estudios había brillado con sus dotes de dibujante técnico, compensando así su falta de interés por las matemáticas. Y sus esbozos se transformaron en la distinción de este genial diseñador. Era capaz de plasmar sobre papel sus visiones, trazando unas pocas líneas, de solucionar complicados problemas técnicos con simples ilustraciones. Así fue más convincente que cualquier orador pronunciando exhaustivos y detallados discursos. Su entusiasmo era contagioso. Sus dibujos sobre servilletas de papel o cartas de menús, que utilizaba cuando su bloc de apuntes estaba lleno, son fieles testigos de ello. Entre las leyendas más conocidas en torno al classic Mini, cabe recordar aquella del diseño del classic Mini que Issigonis hizo sobre una servilleta de papel en el restaurante de un hotel, y que luego sirvió de base para el diseño hecho en el tablero de dibujo en su oficina de diseño.

El Mini adquirió su forma interior y exterior definitiva en el transcurso del año 1958. Uno de los rasgos más llamativos y, posteriormente, característicos del classic MINI, fue el pliegue dirigido al exterior de la chapa entre los guardabarros y la carrocería. La razón fue meramente económica: las costuras de soldadura exteriores podían hacerse con menor coste en la fábrica. Las bisagras de las puertas, también dirigidas hacia el exterior, fueron otro rasgo típico y expresión de la fabricación de bajo coste. Y si al usuario le parecía que el maletero de 195 litros era demasiado pequeño, podía simplemente dejar abierto el portón y utilizarlo como superficie de carga, ya que se abría hacia abajo. Así se podía colocar objetos de mayor tamaño, sujetándolos con aceptable seguridad. Esa cualidad del coche no era un secreto, ni mucho menos. Todo lo contrario: esta manera de utilizar el maletero constaba explícitamente en los multicolores prospectos. El equipamiento del habitáculo también se rigió por criterios minimalistas: para abrir la puerta se utilizaba un simple cable. Delante del conductor y su acompañante había un pequeño vano portaobjetos y en el centro de salpicadero estaba el velocímetro con contador de millas y un indicador del nivel de combustible en el depósito. Debajo había dos conmutadores: uno para el limpiaparabrisas, el otro para las luces.

A pesar de los numerosos cambios que se produjeron en el transcurso de 41 años, se mantuvieron inalteradas las formas básicas del classic Mini. Este revolucionario coche pequeño se transformó en un clásico de la historia del automovilismo, en un coche intemporal. Los lectores de la revista británica Autocar incluso lo eligieron «Coche del siglo» en el año 1995. Tanto el comportamiento dinámico, como el diseño del classic Mini fueron durante décadas fiel reflejo de su carácter. Finalmente, este clásico sirvió de base para el diseño del MINI moderno.

Surge el MINI: completamente nuevo, pero con raíces evidentes.
A mediados de la década de los años noventa, es decir, poco después de la adquisición del Rover Group por parte de BMW, empezaron a madurar los planes para la reedición de este excepcional coche pequeño. En el salón internacional del automóvil de Fráncfort (IAA) de 1997 se presentó un concept-car del MINI Cooper. A partir de esa fecha no cupo duda alguna de que no sería una mera copia del coche clásico, sino que más bien se trataría de la interpretación moderna del tradicional concepto automovilístico. El concept-car combinó los valores clásicos del Mini con las exigencias planteadas frente a un automóvil moderno a las puertas del siglo XXI.

Antes, a principios del año y con motivo del rallye de Monte Carlo, se había mostrado un estudio espectacular de un coche deportivo. 30 años después de la última y espectacular victoria del classic Mini en este rallye, el ACV 30 (Anniverse Concept Vehicle) de dos asientos, con volante a la derecha y con motor central, despertó gran interés por sus dinámicas proporciones, pero, también, porque tenía numerosos detalles típicos del diseño del classic Mini, entre ellos la parrilla hexagonal y los grandes faros redondos, que bien podían aplicarse en un concepto automovilístico moderno.

La pregunta a responder fue la siguiente: si Issigonis hubiese conocido las posibilidades técnicas y las exigencias de los clientes del siglo XXI, ¿cómo sería el coche pequeño ideal? La búsqueda de la respuesta resultó prometedora desde un principio, especialmente considerando que el classic Mini había mantenido su carácter moderno y que su diseño, apenas alterado en el transcurso de los años, no había perdido un ápice de su encanto. El equipo encargado del proyecto MINI, dirigido primero por Frank Stephenson y posteriormente por el jefe de diseño de MINI Gert Volker, puso especial cuidado en respetar los rasgos fundamentales del diseño y, sobre todo, aplicar los mismos criterios básicos que fueron válidos en la época del classic Mini, aunque interpretándolos de una manera apropiada para la era moderna del automovilismo. También el MINI debía ser un coche único, ofrecer espacio suficiente para cuatro personas con su equipaje y, además, debía ser un coche con un propulsor económico y disponer de unas cualidades dinámicas superiores a las de cualquier otro modelo de su segmento. Además, los diseñadores consideraron los criterios de confort modernos y los estándares de seguridad más altos. Así se obtuvo nuevamente un revolucionario coche pequeño, capaz de cumplir todos los criterios actuales y, además, con un nivel de calidad correspondiente a un automóvil realmente selecto.

Detalles distintivos e iconos de diseño.

La coincidencia entre las metas de los ingenieros encargados del desarrollo y los valores fundamentales del concepto queda reflejada en el diseño, que expresa de modo auténtico el paralelismo entre el carácter del classic Mini y del MINI. Esta similitud se basa en las formas, determinadas por la relación entre las líneas, las franquicias, los círculos y las elipses. Aunque la longitud exterior aumentó a 3,63 metros, se mantuvieron las proporciones y, también, los pequeños voladizos en la parte delantera y trasera, que evidencian a primera vista la gran agilidad del coche. También se mantienen las clásicas tres partes que definen las formas del pequeño coche, es decir, su cuerpo inferior, la franja acristalada y el techo, que parece flotar en el aire. La línea central transcurre desde los faros delanteros hasta los montantes C, pasando por toda la cintura de musculosa apariencia. En la parte posterior, la distancia entre el techo y la carrocería es inferior que en la zona del montanteA. De esta manera, las líneas superior e inferior de la superficie acristalada se van separando en la medida en que se acercan a la parte delantera del habitáculo, por lo que se acentúa la deportividad del coche, presto a lanzarse.

También otros detalles típicos de la marca, inconfundibles desde la aparición del classic Mini, fueron objeto de una reinterpretación. La ejecución moderna de la parrilla hexagonal y de los faros redondos, que ya no están montados en los pasos de rueda sino en el capó, acuñan la típica parte frontal del MINI. Los marcos de los intermitentes laterales representan otro icono de diseño. Este detalle se utiliza en MINI para diferenciar las variantes de los modelos, según el motor que llevan. Además, dirigen la vista hacia la franquicia del capó del motor del MINI, que transcurre transversalmente, como ya era típico en el caso del classic Mini. Los pilotos posteriores, de posición vertical, se suman a los detalles de diseño típicos y representativos de la marca. En el caso del MINI, están provistos de un marco cromado. También esta es una reminiscencia del classic Mini, que siempre tuvo embellecedores cromados, resistiéndose al avance del plástico que se produjo en el diseño automovilístico en las décadas de los setenta y los ochenta. También el expresivo diseño marcadamente cóncavo y tridimensional de las llantas también retoma el estilo del classic Mini, aunque es cierto que las ruedas del modelo moderno son más grandes, anchas y, además, están provistas de neumáticos de tipo runflat.

También el diseño del habitáculo del MINI es inconfundible. El instrumento central, llamado Center Speedo, recoge otro detalle característico del classic Mini, y ha evolucionado para transformarse en un elemento estético único. Hasta el año 1968, el velocímetro también había sido un solo instrumento central. Su forma fue inspiración para el posicionamiento de los elementos de control y mando del MINI. También las salidas de aire y los elementos

decorativos en forma de elipse en los revestimientos de las puertas, son otros elementos estéticos muy propios de la marca que, además, retoman los «elementos circulares» que se pueden apreciar en el exterior del coche.

La segunda generación del MINI, que se estrenó en el otoño de 2006, logró acentuar aun más las ventajas del MINI. Fiel al lema «del original al original», se retocaron diversos elementos básicos y, también, numerosos detalles, efectuando un minucioso trabajo de evolución. La solidez de toda la estructura del coche, que descansa con gran aplomo sobre las cuatro ruedas en los extremos, subraya más intensamente el carácter deportivo del MINI. En el habitáculo, el instrumento central es más grande y ofrece espacio para la pantalla del navegador, aunque manteniendo la expresión inconfundible que es típica de la marca.

Al igual que el classic Mini, también el MINI despierta simpatías a primera vista, gracias a la perfección de su concepto general. Ello se debe en buena parte a las formas del coche, que albergan una expresión casi humana («Human Body Archetype»). Gracias a sus rasgos amables y simpáticos, despierta instintos de protección. Con las formas de la cintura, que emanan solidez, el coche irradia seguridad, y las superficies de su carrocería se distinguen por ser suaves y fluidas.

Nuevas posibilidades: el MINI Concept.
La filosofía del diseño del MINI garantiza la evolución moderna de las cualidades típicas de la marca sin que el coche pierda su singular carácter. De esta manera, la estética típica del MINI es apropiada para su aplicación en conceptos automovilísticos innovadores, lo que permite que la gama de modelos MINI siga ampliándose. La idea de colocar al MINI en un nuevo contexto, se plasmó por primera vez en el año 2005 en un fascinante concept-car. En el salón internacional del automóvil de Fráncfort (IAA) se estrenó el MINI Concept. Con este modelo, MINI emprendió el camino hacia una nueva categoría automovilística. Este concept-car fue la interpretación moderna del clásico concepto shooting-brake. El MINI Concept recogió elementos estilísticos clásicos, aplicados en la década de los años sesenta en el Moris Mini-Traveller y en el Austin Mini Countryman, trasladándolos al presente, demostrando las nuevas posibilidades que el MINI albergaba en materia de formas de la carrocería y, también, en relación con la funcionalidad del coche.

Aplicando el lema «travel the world», se presentaron cuatro versiones del MINI Concept, cada una reflejando matices propios y esenciales de la marca MINI, en cada caso determinados por el lugar de su presentación. En la versión que se presentó en Fráncfort primó la elegancia. En el Tokyo Motor Show de 2005 prevaleció el origen británico. En el North American International Auto Show de 2006 en Detroit, se acentuó la versatilidad recurriendo al entorno de los deportes invernales, mientras que en salón internacional del automóvil de Ginebra de 2006 se recordaron los éxitos de la marca en la competición automovilística. Todas las versiones del concept-car impresionaron, especialmente por su novedoso sistema de puertas, con el que se revolucionó la manera de aprovechar el habitáculo. En la zaga del coche, los diseñadores optaron por una puerta de dos hojas (splitdoor), basada en la disposición clásica de las puertas del Morris Mini-Traveller y del Austin Mini Countryman. Esta puerta del maletero, con dos hojas que se abren en gran ángulo hacia los lados, permite acceder de modo muy cómodo al compartimiento de carga del MINI Concept, un sistema que muy poco después se hizo realidad en un modelo de MINI fabricado en serie.

Crece la gama de modelos MINI: el MINI Clubman.
La IAA de 2007 de Fráncfort fue el escenario elegido para el estreno mundial del MINI Clubman, que desde entonces se ha sumado a la gama de modelos de la marca. Comparado con el MINI, es 24 centímetros más largo y la distancia entre ejes es 8 centímetros mayor, de los que se benefician íntegramente los pasajeros traseros, que disponen de mayor espacio a la altura de las rodillas. A las puertas delanteras del MINI Clubman no solamente se suma la puerta de dos hojas Splitdoor del maletero, sino también una puerta adicional en el lado derecho del coche. Esta puerta adicional lateral, llamada Clubdoor, se abre en sentido contrario, por lo que los pasajeros que ocupan los asientos posteriores pueden acceder con mayor facilidad al habitáculo.

Visto desde un lado, el MINI Clubman brilla por su dinámica forma de cuña, obtenida mediante la cintura ligeramente ascendente hacia atrás y con el transcurso de la línea del techo, paralela al suelo. Hasta la altura de los montantes A, el nuevo modelo es idéntico al MINI. El MINI Clubman adquiere su carácter único gracias a la mayor distancia entre ejes y al techo más prolongado, que transcurre horizontalmente hasta la zaga vertical. Otra peculiaridad es la Dune Line, es decir, los flancos ligeramente elevados del techo, que transcurren en ambos lados desde el montante A hasta el montante C, esto es, a lo largo del todo el techo. Estas líneas le confieren al coche una forma tensa, ligeramente arqueada, ya que elevan los flancos del coche en aproximadamente dos centímetros. De esta manera, las proporciones laterales del MINI Clubman tienen un aspecto muy equilibrado.

Al igual que el classic Mini, el MINI también se puede adquirir con el techo de color de contraste. Este detalle de diseño tiene una expresión muy específica en el caso del MINI Clubman. Además del techo, también el montante C tiene ese color de contraste, por lo que la Splitdoor de la zaga resulta más llamativa. De este modo, el coche tiene la apariencia de ser especialmente compacto en la parte posterior y, además, resulta inconfundible al circular por las carreteras.

MINI Cabrio: consecuentemente abierto, un MINI típico.
El modelo descapotable de la marca es un MINI genuino, aunque tiene un carácter muy propio. Este año se presenta la segunda generación del descapotable, de venta en el mercado mundial. El classic Mini incluyó una versión descapotable sólo durante la última década de su exitosa existencia. Los diseñadores de la nueva generación del MINI accedieron mucho más rápidamente al deseo de los amantes de la marca de disponer de una versión descapotable. En el salón del automóvil de Ginebra del año 2004 se mostró el primer nuevo MINI Cabrio, tan sólo tres años después del lanzamiento del MINI, con el que comparte claramente los rasgos básicos del diseño. Además de la capota textil, que cuando está cerrada logra que también este modelo tenga las proporciones y la silueta únicas del MINI, el MINI Cabrio de cuatro asientos incluye una serie de soluciones específicas de un coche descapotable. La ascendente línea de la cintura se acentúa con una moldura cromada en todo el perímetro; el parabrisas más vertical es típico, así como lo es también la barra antivuelco cromada. En la zaga, el portón del maletero se abre hacia abajo y tiene las bisagras en el exterior, detalles que tienen su origen en el classic Mini.

La nueva edición del MINI Cabrio presenciará su primer verano en el año del 50 aniversario de la marca. La parte frontal de este coche descapotable de cuatro asientos vuelve a ser igual a la del MINI actual. Los dos modelos también comparten la acentuación del carácter deportivo. El nuevo MINI Cabrio es más maduro, su calidad es superior y tiene una imagen acentuadamente deportiva. Gracias a la mayor superficie acristalada, la capota permite disfrutar de una mayor visibilidad general, y la barra antivuelco únicamente se activa cuando es necesario, por lo que no obstaculiza la vista y, además, acentúa las formas de biplaza descapotable que aparenta tener el nuevo MINI Cabrio. Al igual que la parte lateral, también la zaga del nuevo MINI Cabrio irradia más potencia. En aras de conseguir una configuración más homogénea de las superficies, el portón del maletero, que sigue abriéndose hacia abajo, ahora tiene las bisagras en el interior.

Entrar en la cuarta dimensión: el MINI Crossover Concept.
Los modelos MINI, MINI Clubman y MINI Cabrio distan mucho de aprovechar todo el potencial intrínseco de la marca. Los diseñadores disfrutan tanteando variantes destinadas a nuevos segmentos del mercado. Un fascinante ejemplo de ello y del ingenio de los diseñadores de MINI, es el MINI Crossover Concept, un concept-car presentado por primera vez en el Mondial de l`Automobile de 2008, en París.

El MINI Crossover Concept es fiel expresión de la filosofía de diseño de MINI y, al mismo tiempo, es una nueva variante sin antecedente histórico, por lo que la marca entra en una dimensión completamente nueva. Se trata del primer coche de la marca con una carrocería de cuatro metros de largo, tracción en las cuatro ruedas, cuatro puertas y cuatro asientos individuales, por lo que el MINI Crossover Concept ofrece mucho espacio y confort en las plazas traseras y además cuenta con una capacidad de carga hasta ahora desconocida en MINI. A ello se suma la versatilidad de la configuración del habitáculo, capaz de satisfacer todas las preferencias y necesidades. El MINI Crossover Concept es un coche de cuatro puertas excepcional. Las puertas son convencionales sólo en el lado del acompañante. Pero en el lado del conductor, a la puerta normal delantera se suma otra posterior de tipo puerta corredera, que permite acceder cómodamente a los asientos posteriores o, también, introducir desde un lado fácilmente objetos de mayor tamaño para transportarlos.

Además, la puerta del maletero es de una sola pieza y se abre hacia un lado. Esta puerta cuenta con una luneta escamoteable sin marco, por lo que el uso del maletero resulta más sencillo y también más versátil. El maletero del MINI Crossover Concept puede ampliarse abatiendo individualmente los asientos posteriores. Gracias a la cinemática de paralelogramo, estos asientos desaparecen completamente en el piso. Otro elemento innovador de la carrocería es el techo plegable, que cubre casi toda la superficie del techo y que además se puede abrir desde delante o desde atrás. De este modo, puede regularse la entrada de aire fresco o de rayos solares de acuerdo con las preferencias de las personas que viajan en el coche.

El conductor y sus acompañantes disfrutan de un habitáculo muy espacioso, sin importar cuál de los cuatro asientos ocupan, ya que los traseros también puede desplazarse horizontalmente. Entre los asientos se encuentra el MINI Center Rail, una barra de funciones múltiples que va desde el salpicadero hasta la parte posterior del habitáculo, y que puede utilizarse para sujetar o conectar objetos y aparatos diversos. Además, este Center Rail establece una unión entre la parte delantera y posterior del interior del coche. Esta unión entre ambas partes del habitáculo se acentúa aún más mediante el armonioso diseño

de los revestimientos de las puertas. Otra guinda del diseño del interior es el instrumento central tridimensional, el MINI Center Globe. Esta unidad esférica, que contiene mandos y una pantalla, es una solución única en el mundo del automóvil. Marca un nuevo listón de referencia, ya que incluye en una sola unidad los mandos para los sistemas de entretenimiento, de comunicación, de navegación y de conducción.

Con el MINI Crossover Concept, la exclusiva sensación de estar a los mandos de un MINI adquiere un nuevo significado, representa una nueva dimensión de la conducción. Este modelo combina el estilo individualista de la marca con una gran amplitud y capacidad de transporte, llegando a niveles hasta ahora desconocidos en MINI. Además, gracias a las numerosas soluciones muy innovadoras, el habitáculo es muy versátil, capaz de satisfacer las exigencias más diversas que pueden plantearse a un coche para uso diario y para los ratos de ocio. Este concept-car refleja, más que nunca, el principio básico aplicado en MINI, es decir, fabricar coches apropiados para cualquier clase social, capaces de satisfacer las exigencias que hoy en día se plantean frente a la movilidad individual.

7. El revolucionario con sus esbozos sobre papel.
Sir Alec Issigonis, el padre del classic Mini.

Con su coche deportivo de construcción propia logró cosechar éxitos en diversas carreras. Además, tuvo a su cargo el trabajo de desarrollo de berlinas grandes. Pero el proyecto preferido de Alec Issigonis fue, sin duda alguna, la construcción de un coche pequeño, sencillo, muy funcional y accesible para cualquiera. Siendo el subjefe de fábrica de la planta de Austin en Longbridge, Leonard Lord, presidente de la British Motor Corporation BMC, le encargó el desarrollo de un automóvil completamente nuevo, y él aceptó de inmediato esa tarea. La idea consistió en crear un coche más pequeño que todos los que fabricaba BMC, aunque debía ofrecer suficiente espacio para cuatro personas y su equipaje. Se eligió un motor de cuatro cilindros que ya se estaba fabricando en la empresa, aunque sí se previó que el nuevo coche pequeño debía establecer un nuevo hito en materia de comportamiento y economía. Este pliego de condiciones exigía el diseño de un coche completamente revolucionario, un reto que Issigonis y los miembros de su equipo aceptaron entusiasmados.

Cuando le fue encomendada esta tarea, Alec Issigonis tenía 51 años de edad, es decir, era un diseñador y constructor de experiencia, y su trayectoria profesional y sus métodos de trabajo eran poco ortodoxos. Los que lo conocieron en aquella época, lo describían como un técnico detallista y apasionado. Issigonis no siempre plasmaba sus diseños en el tablero de dibujo. Con frecuencia lo hacía durante alguna comida con sus colegas, recurriendo a una servilleta o al bloc de apuntes que siempre llevaba consigo. Según su opinión, «las matemáticas son el enemigo de las personas creativas». Consiguió entusiasmar siempre a su equipo de trabajo, aportando ideas, contagiando su entusiasmo y rechazando soluciones de compromiso poco satisfactorias.

Tras siete meses: primeras pruebas a los mandos del prototipo del Mini.
Cuando Issigonis se decidió a favor de la tracción delantera y del montaje del motor en posición transversal, con la caja de cambios debajo del motor, sentó las bases para obtener un resultado muy eficiente en términos de aprovechamiento del espacio disponible. El 80 por ciento de la superficie total que ocupa el MINI, está a disposición de los ocupantes de los cuatro asientos y de su equipaje. El coche medía 3,05 metros de largo, y posiblemente pudo haber resultado aun más corto, pero Issigonis tenía ideas muy precisas en relación con las proporciones y formas poco convencionales de llevarlas a la práctica. Para definir la longitud del coche, hizo que cortaran un modelo

transversalmente, por la mitad. A continuación fueron separando las dos mitades centímetro a centímetro, y cuando dijo «¡stop!, el Mini había alcanzado su longitud ideal.

Transcurridos tan sólo siete meses desde el inicio oficial del trabajo, ya se dispuso de dos prototipos del pequeño coche. Issigonis invitó a su jefe Leonard Lord para que hiciera una prueba. Años después seguía divirtiéndose al contar lo que sucedió: «Dimos una vuelta a la fábrica, yo iba a toda velocidad. Estoy seguro que él tenía mucho miedo, pero quedó entusiasmado al ver la capacidad de adherencia del coche. Paramos delante de su oficina. El se bajó del coche y dijo: ¡fabriquémoslo!»

A partir de ese momento, el Mini emprendió su camino hasta convertirse en una leyenda. Issigonis se había ganado un puesto entre los constructores de automóviles más geniales e influyentes del mundo. Él mismo matizó los elogios, insistiendo en que «yo no he inventado el MINI, sólo lo diseñé.»

Alec Issigonis: una familia amante de la tecnología.
Alexander Arnold Constantine Issigonis nació el 18 de noviembre de 1906 en la ciudad turca de Smyrna, siendo hijo de un ciudadano británico de origen griego. Su madre fue una alemana oriunda de Baviera. De su padre heredó el entusiasmo por la tecnología, ya que a principios del siglo era propietario de una empresa dedicada a motores de navíos. Durante la confusa situación que se produjo durante los años de la fundación del estado turco, la familia emigró a Malta. El padre murió en la isla, y su madre se lo llevó a Inglaterra, donde el joven Alec consiguió su primer automóvil propio dos años después. Era un Singer con carrocería Weymann, con el que viajó con su madre por toda Europa, aunque, como él mismo confiesa, sufriendo innumerables averías. La inolvidable vivencia de este viaje colmado de percances mecánicos no le desanimó cuando volvió a Inglaterra. Todo lo contrario: más bien fue un aliciente para estudiar ingeniería mecánica durante tres años en el politécnico londinense de Battersea. Su talento artesanal y su entusiasmo por el diseño lograron compensar a duras penas su rechazo de la teoría matemática. Issigonis se tituló, pero no superó las pruebas para seguir cursando estudios en la universidad del mismo nombre.

Ante estas circunstancias, inició su vida profesional como dibujante técnico y vendedor de una oficina londinense de diseño y construcción de sistemas para automóviles. Tras recibir su primer sueldo, se compró un Austin Seven, lo preparó y en marzo de 1929 participó en su primera carrera. En el transcurso de los años siguientes se dedicó a desarrollar un monoplaza en sus ratos libres,

recurriendo a soluciones que posteriormente lo harían famoso. El «Lightweight Special» era minúsculo, muy ligero, pero de avanzada tecnología, y tuvo mucho éxito.

En el año 1934, Issigonis empezó a trabajar en la sección de construcción del fabricante de automóviles Humber Ltd. de Coventry, donde participó en el desarrollo del sistema de suspensión individual. Apenas dos años después fue contratado por Morris Motors, gracias a sus méritos en el trabajo de desarrollo de chasis. Durante la guerra, tuvo que dedicarse forzosamente al sector de vehículos militares, aunque los aprovechó como coches de prueba para experimentar con innovaciones tecnológicas. En 1941, Morris inició el proyecto «Mosquito», un coche compacto de cuatro asientos, apropiado para la época de postguerra. A pesar de las circunstancias adversas, el equipo dirigido por el incansable trabajador Issigonis logró presentar un prototipo funcional en un plazo de tres años. Este coche, que recibió el nombre de Morris Minor, fue vendido a partir del año 1948 y se transformó en el modelo con más éxito de la marca en la época de postguerra.

Cuatro años después de produjo la fusión entre Morris y la Austin Motor Company, creándose la British Motor Corporation, en la que Issigonis vio que no tendría buenas oportunidades para dar rienda suelta a su capacidad creativa. Por eso cambió a Alvis, donde se hizo cargo del desarrollo de una berlina de lujo. El proyecto no prosperó debido a la falta de fondos de financiación, y BMC volvió a contratar al ingeniero en el año 1955, ofreciéndole el puesto de director técnico de la planta de Austin de Longbridge. Allí fue encargado del desarrollo de coches pequeños, medianos y del segmento superior, con el fin de garantizar el futuro del que, en aquellos tiempos, era el fabricante europeo de automóviles más grande. A raíz de la crisis del canal de Suez, se le concedió especial importancia al proyecto del coche pequeño. En 1959 se estrenó el nuevo modelo con los nombres Morris Mini-Minor y Austin Seven. Sólo a partir de ese momento hubo tiempo suficiente para desarrollar modelos más grandes. Tres años después de lanzó al mercado el Morris 1100 de cuatro puertas, correspondiente al segmento medio, y en 1964 le siguió el Austin 1800, un automóvil sumamente espacioso.

Éxito profesional y nombramiento de caballero: premio a una vida de trabajo.

El éxito del classic Mini hizo famoso a Alec Issigonis en todo el mundo. Siendo director técnico, en 1961 fue nombrado miembro de la junta directiva de la Austin Motor Company, y dos años más tarde logró ser miembro de la junta directiva de todo el consorcio BMC. En 1967 fue nombrado miembro de la Royal Society, la sociedad británica de investigación de mayor renombre.

Dos años después, el creador del Mini fue nombrado caballero por parte de la Reina. Sir Alec Issigonis se retiró en el año 1971, aunque siguió trabajando como asesor en la empresa hasta el año 1987. Un año después falleció, el día 2 de octubre, poco antes de cumplir 82 años de edad.

La imagen del excepcional constructor de automóviles se mantiene viva hasta el día de hoy. En honor a Issigonis, el MINI de la segunda generación fue lanzado al mercado exactamente el 18 de noviembre de 2006, fecha en la que el creador del classic Mini habría cumplido 100 años.

8. Made in England, antes y ahora.
La fabricación del MINI, entre la tradición y el futuro.

El primer Mini fue un Austin Seven. El 4 de abril de 1959 salió el primer ejemplar de este modelo de la fábrica Longbridge de Austin, situada en la localidad británica de Birmingham. Cinco semanas después apareció el hermano gemelo. El primer Morris Mini-Minor salió de la fábrica de Oxford el 8 de mayo. Ambos modelos fueron presentados simultáneamente al gran público el 26 de agosto de 1959. Aunque de procedencia diferente, las únicas diferencias entre los dos coches se limitaban a la parrilla, a los tapacubos de las ruedas y a los colores de la carrocería. El Austin Seven se podía adquirir de color Tartan Red, Speedwell Blue y Farina Grey, mientras que el Morris Mini-Minor podía ser de color Cherry Red, Clipper Blue y Old English White.

Los dos modelos se siguieron fabricando en las dos plantas durante diez años. A partir del año 1962, la variante fabricada en la planta de Longbridge se llamó Austin Mini. En la planta de Oxford, en la que se fabricaban automóviles desde el año 1913, se produjeron durante ese tiempo exactamente 602.817 unidades, todas ellas de la versión básica de este coche de cuatro asientos. Todas las demás variantes de la carrocería, es decir, el Mini Van, el Mini Pick-Up y los modelos Morris Mini-Traveller y Austin Seven Countryman, se fabricaron en la planta de Longbridge. A partir del año 1969, todas los modelos fueron fabricados únicamente en esa planta; al mismo tiempo se recortó la gama de modelos, y el nombre Mini se transformó en la denominación emblemática de este revolucionario coche pequeño. Así concluyó la era de la duplicidad de modelos con nombres diferentes.

Un millón de unidades en seis años: el MINI repite el éxito del classic Mini.
El resurgimiento de la marca en el año 2001 bajo la dirección de BMW Group y la aparición del MINI moderno, también han significado el retorno a la planta de Oxford. La tradicional planta ha sido así nuevamente la cuna de una revolución en el segmento de los coches pequeños. Y al igual que en el caso del classic Mini, también el MINI tuvo un éxito inicial que superó todas las expectativas. En tan sólo seis años, se han fabricado un millón de MINI. El classic Mini también necesitó seis años para superar la barrera del millón, aunque era fabricado en dos plantas.

Transcurridos 41 años y tras 5.300.000 coches producidos, el último classic Mini salió de la fábrica de Longbridge el 4 de octubre de 2000. Medio año antes se había tomado la decisión de fabricar el MINI moderno en Oxford. A partir de esa fecha, apenas se dispuso de nueve meses para iniciar la fabricación de la preserie del MINI, y hasta el inicio de la fabricación en serie apenas quedaron 13 meses. Por eso, los aproximadamente 2.500 empleados de la planta de Oxford y sus colegas en la planta de BMW de Ratisbona, que colaboraron durante el proceso de modernización, estuvieron sometidos a un agenda muy apretada durante la fase del resurgimiento de la marca.

Fabricación en Oxford respetando los estrictos estándares de calidad de BMW Group.

En los años 1996 y 1997, BMW Group ya había invertido más o menos 280 millones de libras esterlinas en la planta que entonces pertenecía a Rover. Durante aquellos años se modernizaron ampliamente las secciones de fabricación de carrocerías y de montaje final. Además, se instaló una modernísima sección de pintura. En aquella época, estas obras fueron las más importantes en la isla británica, sólo superadas por la construcción del Millenium Dome. Posteriormente le siguieron inversiones por aproximadamente 230 millones de libras esterlinas, destinadas a modernizar y reestructurar la planta.

De esta manera, Oxford se transformó en una de las plantas de fabricación de automóviles más modernas del mundo, equipada con equipos de la más avanzada tecnología, específicamente diseñados para la fabricación del MINI. Se instalaron 229 robots para fabricar la carrocería en bruto. Mediante un sistema de rayos láser, la carrocería del MINI puede controlarse con una precisión de hasta 0,05 milímetros. También la sección de pintura fue adaptada a las exigencias específicas que planteaba la producción del MINI. En esta sección no solamente es posible aplicar las capas de pintura de manera especialmente precisa y respetuosa con el medio ambiente, sino que además se aplican las dos pinturas de contraste típicas del MINI Cooper, una para la carrocería y otra para el techo. Además, la instalación del sistema informático KISS (siglas en alemán de sistema de control central integrado de los procesos de fabricación) implica el uso exclusivo de sistemas de comunicación completamente automatizados en la planta. Toda la producción de cada coche, empezando por la carrocería en bruto y llegando hasta el montaje, queda registrada digitalmente, con el fin de garantizar que cada MINI cumple los estándares de calidad de BMW Group.

La cantidad de 100.000 unidades, prevista originalmente, se superó ya durante el primer año completo de producción. En el año 2005 se produjeron por primera vez más de 200.000 MINI en Oxford. El año anterior se había ampliado la gama de modelos, agregando el MINI Cabrio. El persistente éxito del MINI hizo necesaria la constante ampliación de las capacidades de producción. BMW Group invirtió nuevamente 100 millones de libras esterlinas en el año 2005, con el fin de preparar la fábrica para la producción de la segunda generación del MINI. Así, la capacidad de producción aumentó a 240.000 coches anuales, aproximadamente.

Fabricación versátil, eficiente y de alta calidad del MINI en el triángulo de producción.

La mayor parte de los fondos invertidos fueron dedicados a la modernización y ampliación de la sección de montaje de carrocería y a la instalación de una segunda sección de pintura. Fue la primera vez que BMW Group aplicó un proceso IPP (Integrated Painting Process, Proceso Integrado de Pintura), con el que la capa de protección contra la corrosión y la primera capa de imprimación ya no se aplican por separado, sino junto con la primera capa de pintura. Además, cuando empezó la fabricación del nuevo MINI, en el otoño de 2006, se procedió a la plena integración de las plantas de Oxford (carrocería, pintura y montaje), Swindon (prensas) y Hams Hall (motores), creándose así el triángulo de producción de MINI.

En la planta de Swindon, situada a aproximadamente 70 kilómetros al oeste de Oxford, ya se fabricaban piezas para carrocerías en el año 1954. En la actualidad, aproximadamente 1.000 trabajadores se encargan de producir alrededor del 90 por ciento de las piezas prensadas y el 80 por ciento de los componentes de la carrocería del MINI, como por ejemplo capós, tapas de maleteros y puertas, que, a continuación, se montan en la planta de Oxford. La planta de prensas cuenta con 19 líneas de prensado y un total de 50 prensas. La fuerza aplicada por estas prensas abarca desde 400 hasta 5.000 toneladas. Las prensas se utilizan en función del tamaño de las piezas y de su sofisticación.

La historia de la planta de Hams Hall es relativamente reciente. Esta planta, que se encuentra en las cercanías de Birmingham, es desde el año 2001 el centro de competencia de BMW Group para la fabricación de motores de gasolina de cuatro cilindros con cilindradas de hasta 2.000 cc. Con el fin de fabricar los motores de gasolina del MINI, BMW Group invirtió en dicha planta alrededor de 30 millones de libras esterlinas desde el año 2005. Los aproximadamente 1.000 trabajadores producen allí motores de tecnología muy avanzada. Entre otros, con el innovador sistema de regulación de las válvulas, basado en el sistema VALVETRONIC desarrollado por BMW Group. Este sistema

se utiliza en los motores de cuatro cilindros del MINI One, MINI Cooper y MINI Cooper Clubman para obtener una óptima entrega de la potencia. Asimismo, en dicha planta también se instala el sistema Twin-Scroll, con el que los motores turbo de los modelos MINI Cooper S y MINI Cooper S Clubman reaccionan sin retardo. La planta entrega 800 motores MINI justo a tiempo y en secuencia justa en la planta de Oxford, de manera que allí siempre se reciben los motores necesarios en el lugar y momento correctos.

Entre las innovaciones aplicadas en la planta ampliada de fabricación de carrocerías en Oxford, cabe mencionar especialmente el sistema de células móviles estandarizadas de fabricación (Mobi-Cells), desarrolladas por BMW Group. Estas células permiten aumentar los niveles de producción de manera versátil y de acuerdo con la demanda. La cantidad de robots instalados en este sector asciende actualmente a 429. De esta manera, la fabricación del nuevo MINI se lleva a cabo de acuerdo con las directivas establecidas por el sistema altamente flexible de producción y venta orientado hacia el cliente (KOVP) de BMW Group. Con este sistema, el cliente puede modificar la configuración de su coche hasta seis días antes del inicio de las operaciones de montaje.

Montaje simultáneo del MINI, MINI Clubman y MINI Cabrio.
En la sección de montaje, el MINI se fabrica junto con el MINI Clubman, cuya producción empezó en el año 2007, y junto con el MINI Cabrio de segunda generación en la misma línea de producción. Los trabajadores efectúan el montaje de hasta 2.000 componentes en cada MINI, de acuerdo con el pedido del cliente y con el equipamiento específico de cada coche. El proceso de montaje incluye numerosos controles de calidad. Para realizar este control, los operarios cuentan con ordenadores manuales inalámbricos, que identifican el número del chasis recurriendo a los datos previamente escaneados. A continuación, disponiendo de los datos de cada coche, se procede a realizar los controles de calidad apropiados en cada caso. Al término de la línea de montaje se realiza un control exhaustivo, incluyendo una prueba de conducción sobre los rodillos del banco de pruebas y, además, se llevan a cabo numerosos tests de la electrónica del coche.

En total, trabajan alrededor de 3.700 personas en la planta de Oxford. La demanda del MINI made in Oxford continua creciendo. En el año 2008 se vendieron más de 232.000 MINI en todo el mundo. Esto significa que, a principios de este año en que se cumple el aniversario de la marca, se habían vendido más de 1.400.000 unidades desde la fecha del relanzamiento del MINI. Además, en el año 2009 no solamente se festeja el importante aniversario del MINI; también la planta de Oxford tiene motivos para celebrar. Desde la era de William Morris, pionero del automovilismo en el año 1913, ya se han fabricado 10 millones de automóviles en la conocida ciudad universitaria.

9. Individualistas entre sí.
MINI United: el punto de encuentro de la comunidad mundial del MINI.

MINI festeja su aniversario y las felicitaciones provienen de todas partes del mundo. En el circuito británico de Silverstone se celebrará el MINI United Festival entre el 22 y el 24 de mayo de 2009. Es la fiesta de aniversario para todos los amantes de la marca y de sus productos. Los invitados podrán disfrutar de una amena mezcla de fiesta Lifestyle, festival de música, espectáculo y acción en el circuito. La mayoría de ellos llegará en sus propios coches y, en muchos casos, viajarán varios cientos de kilómetros. Ello significa que los aparcamientos alrededor del recinto de la fiesta de aniversario se transformarán en una gigantesca exposición de automóviles personalizados que, además, permitirá obtener una idea de la historia de 50 años del classic Mini y del MINI.

Este evento, que se organiza con motivo del aniversario en el país que fue cuna del MINI y que lleva el nombre de MINI United, es ya el tercer encuentro internacional de los amantes de la marca. La gran acogida que tuvieron los encuentros anteriores no solamente se explica por el interesante programa de los eventos. Más bien se debe al extraordinario cariño que por sus coches tienen los amantes de la marca MINI. Los propietarios de un automóvil MINI son individualistas, lo que también se expresa a través de la configuración y el equipamiento de sus coches, en concordancia con su estilo muy personal. Al mismo tiempo tienen mucho en común, lo que se expresa en su capacidad para relacionarse y en su entusiasmo por la tecnología, su afición por el deporte del motor, su estilo de vida y sus preferencias de diseño, lo que se manifiesta a través de los innumerables clubes de los fanáticos de la marca. Los entusiastas de MINI se reúnen en todas partes del mundo para organizar diversas actividades. La Comunidad MINI internacional es un fenómeno que no tiene parangón en el mundo del automovilismo.

En reuniones semanales y en la comunidad online:
la red de los amantes de MINI abarca el mundo entero.
En la cuna británica del classic Mini fueron formándose clubes en el transcurso de los años sesenta, todos ellos muy activos y variados. El común denominador de todos ellos fue el interés por intercambiar conocimientos y experiencias y recibir informaciones técnicas sobre el Mini. Además, el simpático carácter de este pequeño coche tuvo muy pronto como consecuencia que sus propietarios se identificasen con él y, también, con la marca. Compartían su entusiasmo organizando paseos y encuentros. En el transcurso del tiempo, los clubes locales fueron creciendo, creando redes que cubrían varias regiones.

En Alemania también surgieron numerosos clubes muy activos, que experimentaron un auge cuando se relanzó la marca cuando apareció el MINI. Actualmente, en todo el territorio nacional existen más de 100 comunidades classic Mini y más de 50 clubes MINI con un total de más de 6.000 afiliados. Gracias a sus múltiples actividades, hacen las veces de auténticos embajadores de la marca y, además, son interlocutores siempre bien informados y por lo tanto muy interesantes para los nuevos amantes del classic Mini y del MINI.

La comunidad se tornó internacional en la medida en que fueron imponiéndose los modernos medios de comunicación. Cuando se lanzó al mercado el MINI en el año 2001, la marca fue posicionada por primera vez de manera uniforme en todos los mercados automovilísticos relevantes del mundo. Internet impulsó definitivamente la interacción a través de las fronteras y de los continentes. La MINI Online Community incluye, tan sólo en Alemania, a más de 10.000 personas que, a su vez, tienen un estrecho y regular contacto con organizaciones similares en todo el mundo.

Los entusiastas de la marca MINI se encuentran online y sobre el asfalto.

MINISPACE se ha transformado en el punto de encuentro interactivo en Internet, al que acuden los conductores de MINI de espíritu especialmente creativo. En esta plataforma online se encuentran los usuarios y se informa sobre eventos y proyectos de todo el mundo. La página web, abierta en el año 2005 a raíz de la campaña «Creative use of Space», está disponible en varios idiomas y sirve para proponer campeonatos, eventos y acciones conjuntas y efectuar el correspondiente seguimiento. El hilo conductor de MINISPACE.com es el uso más creativo posible del reducido espacio disponible. De esta manera se establece un nexo con la idea básica del diseñador Sir Alec Issigonis, que creando el Mini logró aprovechar al máximo un mínimo espacio. En MINISPACE.com, esta idea se aplica a proyectos urbanos. En espacios públicos y privados se organizan eventos creativos e interactivos para obtener en un mínimo espacio un máximo de diversión, especial estilo de vida y nuevas ideas. A través de MINISPACE, la comunidad mundial participa en esos proyectos. Cada miembro puede aportar ideas y hacer sugerencias para otras actividades. También la configuración de la página web MINISPACE.com aglutina la riqueza de las ideas de una comunidad creativa en un mínimo espacio. Todos los diseños del trasfondo, las fotografías y las gráficas provienen de usuarios de esta plataforma. Además, en MINISPACE.com se ofrecen blogs sobre temas de diseño y fotografías y para dialogar sobre estos y otros temas está disponible el servicio Twitter de MINISPACE.com.

Por más interesantes que sean los encuentros virtuales, los encuentros reales siguen siendo los acontecimientos más esperados. Gracias a los numerosos medios de comunicación y debido al apoyo prestado por MINI, estos encuentros han alcanzado dimensiones impresionantes. El primer encuentro de los amantes alemanes de la marca fue organizado en 2005 por MINI Alemania junto con los clubes del classic Mini y de MINI. La meta y punto de reunión fue la meseta Loreley, a las orillas del río Rin, donde se organizó un ameno programa con escuela de conducción deportiva y taller de diseño, y con la presencia de Mike Cooper y la leyenda de los rallyes Rauno Aaltonen. También se organizó en aquella ocasión una presentación de nuevos modelos de MINI. El segundo encuentro se llevó a cabo en el aeropuerto de Hildesheim en el año 2008, en el que se duplicó la cantidad de público, asistiendo entusiastas de la marca de toda Alemania.

Pero los eventos internacionales organizados por los clubes de Gran Bretaña son aun más espectaculares. Más de 50.000 personas asistieron al encuentro internacional organizado en Goodwood el año 1999 con motivo del 40 aniversario de la marca. En el año 2007, 269 coches se reunieron en Blackpool para formar la caravana de MINI más larga del mundo. Tanto fue así, que se incluyó en el libro de récords Guinness, después de romper el récord mundial que también había conseguido un club de MINI en la ciudad canadiense de Vancouver, con 195 coches.

«Friends, Festival, CHALLENGE»: MINI United entusiasma a los visitantes provenientes de todo el mundo.

El festival internacional MINI United se organiza desde el año 2005, a modo de complemento de las actividades desplegadas en cada uno de los mercados y en numerosos países. En el primer evento, que se llevó a cabo en la ciudad italiana de Misano, estuvieron presentes aproximadamente 6.000 personas provenientes de más de 40 países. Alrededor del circuito en el lugar del evento, pudieron admirarse más de 1.900 modelos classic Mini y MINI.
La guinda deportiva del evento fue la carrera final de la serie monomarca MINI CHALLENGE. También asistieron al evento 80 amantes británicos de la marca, que habían organizado un viaje por Italia y que aprovecharon su presencia en el país para asistir al festival. El visitante que viajó desde Moscú, fue el que tuvo que realizar el viaje más largo. Al volante de su MINI, hizo la ruta en cinco días y recorrió 3.660 kilómetros.

La segunda edición de MINI United se organizó en el año 2007 en Zandvoort, un balneario en las cercanías de Amsterdam. Asistieron más de 8.000 entusiastas de MINI. También en este caso se disputaron dos tandas de la MINI CHALLENGE en el circuito. En esta edición, la cantidad de classic Mini y MINI que coparon las calles alrededor del circuito holandés de Zandvoort superó la cantidad del festival anterior, llegando a ser superior a 3.000.

Transcurridos nuevamente dos años, esta vez el escenario del festival será el legendario circuito de Silverstone, donde también se disputarán dos tandas de la MINI CHALLENGE. También se organizará una gran fiesta, al estilo típico de MINI, con el fin de celebrar dignamente el aniversario de la marca. Se presentarán grupos musicales y se llevarán a cabo muestras de habilidad de conducción. Para los pequeños que todavía no tienen permiso de conducir, se preparará una zona especial. Además de las carreras de la MINI CHALLENGE, también se organizarán carreras de coches clásicos. Para ello, el Mini Seven Racing Club enviará una flota de 50 coches de carreras Mini clásicos.

10. Un automóvil para todas las clases sociales, con cualidades de coche estrella.
MINI, presente en la alta sociedad.

Alec Issigonis concibió el Mini desde un principio como coche para cualquier ciudadano. Debía contribuir a solucionar los problemas cotidianos de la movilidad individual. El compacto y económico Mini fue la respuesta óptima al problema de los aparcamientos en los centros de las grandes ciudades de un tráfico cada vez más denso y a la preocupación que causaba la escasez del petróleo a raíz de la crisis del canal de Suez. Pero muy pronto pudo comprobarse que el Mini era mucho más. Su concepto resultó ser tan convincente, que logró marcar hitos en el mercado automovilístico. Gracias a sus cualidades deportivas, logró ser un coche de carreras con mucho éxito, mientras que su encantador diseño se ganó las simpatías de todo el público. Muy pronto se convirtió en un objeto de culto. Su carácter innovador y no conformista armonizaba a la perfección con el espíritu que reinaba en la década de los sesenta. Se había impuesto una mentalidad progresista, aventurada y también una actitud en cierta medida irrespetuosa frente a las convenciones tradicionales. Un coche que era diferente a todos los demás pero que, a pesar de ello, ofrecía más y que deparaba un gran placer al volante; fue el coche preciso para la época. Los modistas, músicos y otros artistas quedaron entusiasmados con el estilo del Mini. Los famosos descubrieron las cualidades del Mini y todo el mundo reconoció que el coche tenía todas cualidades necesarias para ser una gran estrella.

El nuevo MINI, lanzado al mercado en el año 2001, pudo rápidamente ganarse el corazón del público en general, gracias a su carácter único y espontáneamente simpático. Actualmente, numerosas personalidades de todo el mundo disfrutan de la conducción a los mandos del moderno rey de las curvas. En varias ocasiones, el MINI ha sido protagonista de diversas películas rodadas en Hollywood. Además, en los garajes de muchos artistas, músicos, modistas, estrellas del mundo del espectáculo y de conocidas personalidades de la sociedad y del mundo del deporte, se puede encontrar aparcado un MINI.

La reina dio el primer impulso.
El classic Mini muy pronto adquirió la fama de ser un automóvil para cualquier clase social. Si bien es cierto que para Issigonis el grupo meta principal estaba constituido por personas que piensan en términos prácticos y que buscan un medio de locomoción económico para toda la familia, también pensó en que se trataría de un coche que podría interesar a ciudadanos de cualquier clase social. Lord Snowdon, amigo de Alec Issigonis, tuvo el honor de ser el

personaje que presentó el Mini en la alta sociedad londinense. Siendo uno de los primeros compradores del pequeño coche, le gustaba moverse rápidamente por las calles de la capital, entusiasmado por sus pequeñas dimensiones y por su excepcional estabilidad. Siendo esposo de la princesa Margaret, hizo valer sus influencias para que Alec Issigonis recibiera la oportunidad en 1960 de presentar este pequeño coche a su cuñada, la reina Elizabeth. Cuando se sentó junto a Issigonis para dar una vuelta por el parque del castillo Windsor, el classic Mini marcó un hito Real.

En el transcurso de los siguientes años, el classic Mini logró transformarse con éxito en el coche de moda, especialmente en la isla británica. El Mini fue el coche preferido de todos los ciudadanos, sin importar su proveniencia, edad o nacionalidad. En reiteradas ocasiones, artistas conocidos lograron impulsar la fama del Mini. Los modistas de alta costura Paul Smith y Mary Quant descubrieron su amor por el Mini, estrellas del Pop y del Rock como los Beatles, Eric Clapton y David Bowie declararon públicamente que eran fanáticos del pequeño coche británico.

En «Swinging London» de la década de los años sesenta se marcaron las tendencias que tuvieron una gran influencia en el mundo de la moda, del arte y de la música y, además, que también incidieron en la política y en la sociedad en general. Paul Smith, que logró ser uno de los modistas británicos de alta costura para caballeros más conocidos, mostrando en las pasarelas prendas que combinaban cortes clásicos con colores modernos, muchas veces estridentes, diseñó una serie limitada del Mini en los años noventa. También fue muy popular un ejemplar único diseñado por él, con sus típicas franjas de colores muy llamativos. También Mary Quant, icono de la moda femenina británica e inventora de la minifalda, se dejó inspirar por el Mini. Ella también creó una edición especial que se distinguió, entre otros, por la tapicería de los asientos de franjas blancas y negras. También quedó encantada con el nuevo MINI: «Es un coche moderno, alegre y sonriente».

«Keep on running!» El Mini y el Rock'n'Roll.
Al igual que la moda, también los grupos musicales británicos tuvieron mucha influencia en la década de los sesenta. Sus integrantes cuidaban un inconfundible estilo británico, aunque en su acepción más revolucionaria. Considerando que el Mini tenía una imagen muy similar, es lógico que las estrellas se identificaran con él. Siendo embajadores de la nueva cultura británica, grupos como los Beatles, The Who o Spencer Davis Group causaron furor en todo el mundo, igual que el Mini.

Las leyendas y anécdotas en torno al Mini y su papel como medio de transporte de las estrellas, siguen siendo fascinantes hasta el día de hoy. John Lennon compró un Mini en el año 1964, aunque todavía no tenía permiso de conducir. Su compañero George Harrison le prestó su Mini a Eric Clapton en 1967 y se lo devolvió después de tres años. Y de Spencer Davis se dice que compuso la melodía de su mayor éxito a los mandos de un Mini, viajando casi sin gasolina por la lluviosa campiña de Escocia. La aguja del indicador del depósito de su Mini estaba casi en cero, y lo único que él pensaba era «¡Keep on running!»

Acción: el classic Mini se ocupó del «Italian Job» y el MINI lo hizo años después.

Nadie sabe exactamente cuántos classic Mini han aparecido en películas de cine o televisión. En la película de culto «Blow up» de 1966 aparece un Mini, así como en diversos episodios de cine y televisión del cómico Rowan Atkinson, alias Mr. Bean. Además, el pequeño coche británico es uno de los muy pocos automóviles que ha logrado ser protagonista de cine. Por ejemplo, en 1969, en la clásica película «The Italian Job» con Michael Caine. La escena más importante de esta película fue la increíble persecución de tres Mini Cooper por las calles de la ciudad italiana de Turín. Inmediatamente después del estreno, Rover optó por fabricar una serie especial de modelos decorados del mismo modo que los ejemplares utilizados en la película y que, además, llevaron pintado el título de la película.

Treinta y cuatro años más tarde, «The Italian Job» volvió a los cines, esta vez con las estrellas de Hollywood Charlize Theron y Mark Wahlberg. La reedición de la trama en torno al robo de lingotes de oro fue más espectacular e impactante. Al efectuar el casting de los coches protagonistas, se escogió el MINI Cooper S, como no podía haber sido de otra manera. En esta ocasión, el pequeño coche puso a prueba su agilidad y deportividad en las calles de Los Ángeles y, también, debajo de ellas.

Un año antes, el MINI Cooper había ya demostrado ser el coche ideal para escenas de persecución en la comedia policial «Goldmember». El autor del guión y protagonista Mike Myers, rodó esta estridente y espectacular película con grandes estrellas de Hollywood, entre ellas Steven Spielberg, Tom Cruise, Michael Caine, Robert Wagner, Gwyneth Paltrow, Kevin Spacey, John Travolta, Beyoncé Knowles y Ozzy Osborne y, también, seis MINI Cooper con el techo decorado con la bandera británica «Union-Jack».

El MINI Cabrio también tuvo su aparición estelar en una película de Hollywood. En el año 2007 conquistó los corazones de todos los espectadores en la comedia «Matrimonio compulsivo», ya que los protagonistas Malin Akerman y Ben Stiller realizaron su viaje de luna de miel en un MINI Cabrio. El descapotable de cuatro puertas fue el escenario de diálogos ingeniosos y fuertes disputas entre los recién casados.

11. Coche pequeño, coche grande. El marketing del MINI.

El MINI llama la atención siempre que aparece. Así sucede incluso antes de que se lance al mercado un nuevo modelo. Gracias a las innovadoras y siempre sorprendentes y simpáticas campañas de marketing, se logra que tanto la marca MINI como el modelo a estrenar despierten la atención general. El marketing de MINI aprovecha la gran variedad de medios de comunicación para establecer contacto con los grupos a los que se dirige. Además de los clásicos medios impresos, la radio y la televisión, se organizan muy temprano innovadoras actividades online, perfectamente adaptadas a los gustos de gente moderna, aficionada a los nuevos medios y a la tecnología, que utiliza la red de redes y que está acostumbrada a la comunicación interactiva.

De esta manera MINI no solamente marca hitos en el sector automovilístico, sino también en el ámbito del marketing. Un excelente ejemplo de ello es la campaña de lanzamiento del nuevo MINI Cabrio. Breves vídeos colocados en Internet, de contenido ingenioso e irónico, lograron dar en el clavo con la esencia del MINI Cabrio. Estos vídeos tuvieron una gran acogida y contaron con el reconocimiento de los expertos del ámbito de las películas y de la publicidad. MINI fue el primer fabricante del mundo que utilizó avisos publicitarios interactivos con modelos virtuales en 3D. Recurriendo a la nueva tecnología Augmented-Reality, MINI es capaz de establecer un puente que une el mundo real con el mundo virtual, es decir, entre un aviso impreso en dos dimensiones y el producto de tres dimensiones. El lector tiene que establecer una conexión con la página www.mini.de/webkam y colocar el anuncio impreso delante de la webcam de su ordenador, para apreciar el nuevo MINI como modelo virtual en su pantalla, en vivo y directo y en tres dimensiones. Así, el MINI parece estar aparcado sobre un escenario, aunque, en realidad, está impreso en el anuncio. Los detallados datos 3D del coche se combinan con la imagen real en vivo y directo. Al mover la página impresa delante de la cámara, el MINI Cabrio en la pantalla hace lo mismo en tiempo real. El observador puede elegir libremente el ángulo de visión y puede interaccionar jugando con el modelo.

Poco convencional e inconfundible: MINI marketing como «happening».

Las actividades de marketing de MINI se caracterizan por su estilo inconfundible y porque el observador las reconoce de inmediato. Además, tienen un alto valor artístico, ya que reconocidos artistas especializados en diseño o pertenecientes al mundo del cine ponen sus creativos servicios a las órdenes de MINI. Para MINI, el marketing poco convencional es muy importante y es parte integrante de sus campañas publicitarias. Por ello, cuando se va a lanzar al mercado un nuevo modelo, se apuesta por campañas innovadoras, capaces de sorprender, con el fin de llegar efectivamente hasta los grupos a los que se dirige y para que tengan un efecto rotundo en la opinión pública, despertando simpatía. Estas campañas, con frecuencia tienen carácter de un «happening» artístico. Los numerosos y renombrados premios confirman reiteradamente la calidad, el carácter y el ingenio de las campañas de la marca.

El classic Mini: «el coche más emocionante del mundo».

Innovador, con carácter y encantador: ya el classic Mini demostró su excepcional carácter circulando por las calles, pero también dialogando con el público. Desde los inicios de la marca se aprovecharon los clásicos medios de marketing para presentar de manera convincente las cualidades de este revolucionario coche pequeño. En los primeros folletos de venta se decía con ironía que todo el mundo había estado esperando ansiosamente la aparición del «increíble Austin Seven». Y la letra «v» de la palabra Seven se sustituyó por el número 7. Del modelo hermanado, el Morris Mini-Minor, se dijo que era «el coche más emocionante del mundo».

Los expertos en marketing de MINI también aprovecharon el éxito mundial que fue ganando la televisión. Se filmaron diversos anuncios específicos para la televisión y, además, con contenidos que variaban según la región del mundo. En estos spots publicitarios se realzaban determinadas facetas del carácter del Mini y se colocaba el automóvil en un determinado contexto, incluyendo al público. Unas veces se explicaba que se trataba de la solución perfecta para el denso tráfico en el centro de París, otras veces aparecía como el medio de transporte ideal para ir a la playa en Australia. Es decir, el Mini era siempre el coche más apropiado para llegar a cualquier lugar. Incluso llegó a demostrar humorísticamente su superioridad en tiras cómicas.

Nuevo inicio con ideas innovadoras.

El relanzamiento de la marca en el año 2001 también marcó el reinicio del marketing, que había sido preparado intensamente, a la vez que se desarrollaba el nuevo coche. El reto principal consistió en colocar al MINI en el mercado como el primer coche selecto del segmento de los automóviles de pequeño tamaño. Se previó posicionar la marca como marca individual de manera uniforme en todo el mundo, centrando las campañas en la idea del entusiasmo. Los principios originales de la forma de presentar la marca siguen básicamente válidos hasta el presente. A la hora de caracterizar al MINI, los argumentos más importantes se refieren a la calidad substancial del producto y a su avanzada tecnología, a las emociones que despierta su diseño, a su comportamiento extraordinariamente ágil y, además, a las posibilidades casi ilimitadas de personalizarlo. Asimismo, también siempre es importante encontrar el equilibrio apropiado entre la continuidad que significan sus ya 50 años de historia, y la capacidad de la marca de volver a innovar siempre.

Cuando se lanzó el MINI al mercado, los clientes de todo el mundo tuvieron por primera vez la oportunidad de apreciar cualidades de lujo en un coche pequeño. Los rasgos fundamentales se expresan en cada modelo de la marca y, además todos ellos se diferencian muy claramente de la competencia. Lo mismo se aplica a la presencia de la marca en los medios de difusión. Todos los instrumentos de marketing respetan un estilo único, siempre identificable. Los elementos gráficos, los colores, las imágenes y las palabras se rigen por criterios claramente definidos. El MINI es refrescantemente diferente. Gracias a su carácter abierto y a su aplomo, la marca cuenta con una aceptación generalizada y su presencia despierta curiosidad y simpatía.

Con el fin de crear interés antes del lanzamiento de un nuevo MINI, siempre se han aplicado medidas de carácter novedoso. La revista «MINI International» regularmente incluye reportajes sobre ciudades de todo el mundo, cuidadosamente seleccionadas, haciendo hincapié en el carácter creativo de sus habitantes. Además de los medios de comunicación clásicos, también se buscan formas innovadoras, como por ejemplo, el así llamado marketing de guerrilla. MINI fue la primera marca automovilística que ya en el año 2000 utilizó Internet como medio de información y, además, como medio para posicionar la marca.

La tecnología moderna crea nuevas posibilidades, también para el marketing.

El progreso tecnológico experimentado en el sector de la comunicación ha abierto nuevas posibilidades para el marketing. Y MINI las detectó muy pronto y supo aprovecharlas de modo coherente. En el año 2006, las personas que veían un cartel publicitario del MINI Cooper S podían darle vida efectuando una llamada con el teléfono móvil. Bajo el lema de «Despierte al toro», era posible ver la expulsión de humo por las «fosas nasales» del MINI. MINI fue el primer fabricante de automóviles que sorprendió al público en los cines con una conducción virtual de prueba. En diversas salas de proyección se mostró en 2008 una película centrada en la agilidad y estabilidad del MINI Clubman. Recurriendo a una sofisticada tecnología de efectos especiales, se logró crear una relación interactiva con el público. Reaccionando a las imágenes, el público podía influir en el comportamiento del MINI que aparecía en la gran pantalla. Mediante una cámara de luz infrarroja se detectaban los movimientos ejecutados por el público, los datos se procesaban en fracciones de segundo y, a continuación, se transmitían las órdenes correspondientes que controlaban el comportamiento dinámico del MINI. De esta manera, la veloz conducción del coche no solamente significó una vivencia visual, sino también física para el público.

Mediante campañas de carácter excepcional se consiguió que el MINI Clubman despertase gran interés antes de su estreno mundial en el salón del automóvil de Fráncfort (IAA) de 2007. El nuevo modelo se podía ver en todas partes de la metrópolis situada a orillas del Meno. La fotografía de su zaga se había colocado en las puertas de salida de la zona de llegadas del aeropuerto de Fráncfort. En el centro de la ciudad, la misma imagen se podía apreciar en las puertas de numerosas tiendas de artículos de moda. Cerca del recinto ferial llamaban la atención cuatro coches colocados verticalmente y con la parte delantera hundida en la tierra, recordando el Cadillac Ranch de 1974 de la localidad tejana de Amarillo. De esta manera se consiguió guiar la atención de manera artística a la singular parte posterior del MINI Clubman. Otra guinda de la campaña de marketing fue la imagen de diez plantas de altura a una altura de aproximadamente 100 metros, proyectada sobre la torre del recinto ferial. Y el MINI Clubman convertido en discoteca rodante «The other Disco» marcó las pautas musicales en Fráncfort y, posteriormente, en otras ciudades y en eventos musicales y de moda.

Siempre sorprendente: el MINI en espacios públicos.
En diversas escenificaciones espectaculares en espacios públicos se han utilizado como protagonistas a modelos MINI, aunque no siempre apropiados para la conducción. Desde que se relanzó la marca en el año 2001, se han fabricado más de 170 modelos de fibra de vidrio a escala real, para utilizarlos en campañas especiales en numerosos países. En los EE.UU., uno de estos MINI viajó por todo el país sobre el techo de un modelo SUV. Un año después, fue colocado sobre una catapulta delante de un gran letrero publicitario, insinuándose así la gran capacidad de aceleración del MINI Cooper y, además, recomendando ponerse el cinturón de seguridad antes de conducirlo. En La Molina, estación española de esquí, una de las unidades del teleférico fue sustituida por un MINI de tamaño original en el invierno de 2005/2006.

Durante el campeonato mundial de fútbol de Alemania de 2006, el MINI fue el perfecto anfitrión. El MINI Fan Hotel fue un lugar de pernoctación especialmente exclusivo para amantes de la marca. Especialmente los aficionados de la selección brasileña y de selección italiana se hospedaron en el MINI Hotel Brasilien y en el MINI Hotel Italien. Los aficionados neutrales pudieron hacer lo mismo en el MNI Hotel International, que dos años después volvió a ser la estrella en la exposición «RADICAL ADVERTISING» durante el Foro Cultural NRW de Düsseldorf.

También se recordará la campaña que permitió la presencia especialmente simpática de la marca MINI durante los Juegos Olímpicos de 2008 en Pekín. Allí se utilizó un modelo MINI especial para que los turistas y lugareños pudieran experimentar sensaciones incomparables. El MINI Rikscha, una mezcla de bicicleta y MINI Clubman, especialmente preparada para dicha olimpiada, llevaba a sus pasajeros de paseo por las calles de la ciudad olímpica. Este MINI funcionaba únicamente con la fuerza humana y, por lo tanto, se movía sin generar contaminación alguna. El MINI Rikscha logró reflejar muy bien la combinación de tradición y modernidad que caracteriza a Pekín, agregando la fantasía, el individualismo y el humor típicos del estilo de MINI.

12. Carácter inspirador. MINI Lifestyle y ediciones especiales.

De lo excepcional, algo muy especial: así se podrían describir las ediciones especiales, ediciones limitadas y ejemplares únicos de automóviles que han sido presentados en numerosas ocasiones, basados en el classic Mini y, posteriormente, en el nuevo MINI. En reiteradas ocasiones, modistas, pintores, artistas y músicos han dado rienda suelta a su capacidad creativa, configurando modelos excepcionales de la marca.

Ningún otro coche ha sido objeto de obras de arte o de moda con tanta frecuencia. Las empresas de preparación de coches entendieron muy pronto que el classic Mini ofrecía muchas posibilidades para la personalización, desarrollando numerosos equipamientos especiales, tanto para el exterior del coche como para su habitáculo. Así, numerosos clientes adinerados y conocidos obtuvieron ejecuciones especiales espectaculares, con lo que se acrecentó la reputación del Mini como coche de culto.

El Mini de noble apariencia: el «Wickerwork-Look».
Entre los personajes más conocidos que se entusiasmaron por el Mini y que, además, disfrutaban expresando su preferencia por lo exclusivo, cabría mencionar especialmente a Peter Sellers. Él logró crear una nueva moda, transformando su sobrio coche en un coche de carácter especial, dotado de equipamientos de carácter muy exclusivo y llamativo, dotándolo de una pintura exterior que imitaba la forma de un cesto de mimbre. Años después, el príncipe Rainero de Mónaco quedó entusiasmado con este diseño, por lo que él también hizo que su Mini fuera decorado con el «Wickerwork-Look».

Durante mucho tiempo, también las demás ejecuciones especiales fueron únicas, confeccionadas de acuerdo con las preferencias de sus futuros propietarios. Sólo en el año 1970 surgió la idea de satisfacer la demanda de coches exclusivos desde fábrica, ofreciendo ediciones especiales. El primer modelo de este tipo fue el Mini Limited Edition 1000, que cuando apareció en el año 1976 tuvo un éxito rotundo. Con motivo del 25 aniversario de Mini en 1984 se presentó por primera vez un modelo de aniversario, al que le siguieron otros cada cinco años, hasta que se dejó de fabricar el classic Mini en el año 2000.

Plata y oro para el 40 aniversario.
Durante los últimos años de su fabricación, el classic Mini volvió a ser objeto predilecto de personalidades creativas. El modista británico de alta costura Paul Smith, configuró en 1997 un ejemplar único con un diseño inconfundible de franjas. Un año después, Smith diseñó una edición especial del Mini con carrocería de color azul brillante y de sobria elegancia en el habitáculo. Con motivo del 40 aniversario de Mini, numerosos artistas decidieron felicitar a la marca con distintas ideas para una configuración especial del siempre joven coche pequeño. La supermodelo Kate Moss, que ya hacía tiempo conducía un classic Mini en Londres, se decidió por un diseño de tela de araña. El icono del mundo del Pop, David Bowie, pidió un Mini completamente cromado, por lo que parecía un espejo rodante. Sin embargo, para circular por la ciudad prefirió seguir utilizando su Mini de serie: «El Mini es para los aparcamientos lo que el sandwich es para el hambre. Es un clásico, de diseño perfecto», comentó el músico. El actor Michael Caine decoró su Mini con imágenes de lingotes de oro, haciendo referencia irónica al éxito de la película «The Italian Job», en el que él fue uno de los protagonistas. En esta película, tres Mini Cooper cargados de oro fueron protagonistas de una de las escenas de persecución más espectaculares de la historia del cine.

Exitoso desde el principio: el nuevo MINI inspira a músicos del Pop.
Cuando se relanzó la marca, el MINI pronto se convirtió en objeto predilecto de numerosos artistas y diseñadores de moda. Con motivo de su lanzamiento al mercado, el músico del grupo Jamiroquai creó un ejemplar único del nuevo MINI. Jay Kay, cantante del grupo y fanático de los automóviles, colocó el logotipo del grupo musical y palabra «Jamiromini» en las puertas y en el capó. La reina del Pop Madonna utilizó un MINI Cooper para rodar un vídeo musical. Con ese propósito, lo hizo transformar en un todoterreno. Hizo que le quitaran las puertas, le montaran neumáticos off-road y que lo pintaran de camuflaje.

Cuando empezó la venta del MINI Cabrio de primera generación en el año 2004, los diseñadores italianos de la marca Lifestyle Bisazza tuvieron la idea de vestir el descapotable de cuatro plazas con un traje de mosaicos. Tres MINI Cooper S Cabrio y dos MINI con techo fijo recibieron esta singular decoración personalizada y brillante. En cada uno de los cinco coches se utilizaron más de 30.000 piezas diminutas de vidrio.

MINI, Mode, Charity: el compromiso social en el Life Ball.

MINI y diversos artistas conocidos mundialmente organizan desde hace ocho años el evento caritativo más importante de Europa: el Life Ball. Este baile de gala se organiza todos los años en Viena y los ingresos se destinan a proyectos para la lucha contra el SIDA. El evento financia proyectos que se dedican a informar a la opinión pública sobre esta enfermedad, a realizar trabajos de investigación y a efectuar campañas de tratamiento de pacientes infectados. Con ese motivo, MINI presenta todos los años un ejemplar único, diseñado por conocidos modistas. La serie de coches diseñados con motivo del Life Ball empezó pocos meses antes del lanzamiento del nuevo MINI, presentando un coche envuelto completamente en una tela de color rojo. Un año después, se mostró durante el Life Ball un MINI One repleto de autógrafos de numerosas personalidades. Diversos modistas conocidos se encargan del diseño del MINI desde el año 2003. El primero fue Angelo Missoni, que decoró un MINI Cooper con numerosas flores. Gianfranco Ferré decoró un MINI Cabrio en 2004 con la imagen de un cocodrilo. En 2005 siguió el MINI Cooper Cabrio florido de Donatella Versace. También el habitáculo tuvo el inconfundible estilo de Versace: tapicería negra con costuras doradas y cristales de Swarovski en la palanca de cambios. En el baile de gala de 2006 apareció en el escenario un MINI Cooper Cabrio vestido con el diseño de un pantalón vaquero. En el año 2007, el fotógrafo de pasarelas Mario Testino diseñó fuegos artificiales para darle un brillo especial a un MINI Cooper. El Life Ball MINI de 2008 tenía provocativas imágenes de lencería de Agent Provocateur.

Los coches ofrecidos con ese fin por MINI se subastan al final del baile de gala. Los ingresos se dedican íntegramente a la ayuda contra el SIDA. En el transcurso de estos ocho eventos se han recaudado más de 300.000 euros para la lucha contra el SIDA.

13. Una cuestión de estilo.
La colección MINI.

Siempre es fascinante estar a los mandos de un MINI. Sin embargo, esa sensación típica que se siente al conducir un MINI, abarca mucho más. Quien desea expresar su pasión por un estilo inconfundible al margen del automovilismo, tiene muchas posibilidades de hacerlo con la MINI Collection. Esta colección incluye artículos de moda, joyas, accesorios y numerosos productos Lifestyle, con los que es posible expresar un estilo muy propio de vida, aunque no se tenga un MINI. La amplia gama de productos, los colores y el diseño de los productos de la MINI Collection se rigen por el estilo de la marca. Avanzada tecnología, la innovación, el disfrute de la vida y la alta calidad son propiedades prioritarias a la hora de definir la MINI Collection. Y al igual que la gama de modelos de MINI, también la MINI Collection es cada vez más variada. En uno y otro caso priman la creatividad y la inspiración, que cada vez proporcionan nuevas facetas de un estilo de vida muy especial. Los nuevos modelos y productos Lifestyle hacen que la típica sensación que se tiene al ver un MINI, también se produzca en las más diversas situaciones de la vida, con los productos de la colección.

Siendo un automóvil que supera las barreras de las clases sociales, que tiene un carácter internacional y que fue un éxito de ventas, el classic Mini siempre logró ser fuente de inspiración en el mundo de la moda. Famosos diseñadores concibieron unidades únicas de este automóvil, dotándolo de colores y equipamientos excepcionales. En el transcurso de los años sesenta, el Mini conquistó los garajes y luego empezó a conquistar las viviendas de sus admiradores, por ejemplo como modelo miniaturizado en las habitaciones de los niños o en las vitrinas de los coleccionistas. Al lanzarse al mercado el nuevo MINI, también se dio inicio a la MINI Collection. La oferta se ha distinguido desde un principio por la imagen característica, cosmopolita y simpática de los productos, acentuada por detalles sorprendentes. La MINI Collection suele expresar tendencias actuales e interesantes, confiriéndoles el estilo típico de la marca.

Típico MINI: productos variados e inconfundibles.
Los diseñadores de los productos de la MINI Collection se rigen por tendencias de actualidad, pero también se apoyan en la estética de las líneas de los modelos MINI. Asimismo, la selección de colores y materiales toma como ejemplo el estilo de la actual gama de automóviles. De esta manera se obtiene una gama de productos típica de la marca, inconfundible pero siempre variada, recibiendo constantemente nuevos impulsos.

Un buen ejemplo es la cooperación establecida con la marca japonesa Onitsuka Tiger, con la que se diseñó una gama de zapatillas en la que se retoman elementos estilísticos del MINI Clubman. En la parte frontal y posterior de las zapatillas hay parches de goma que tienen la misma textura que la parrilla del MINI Cooper S Clubman. El forro interior de los zapatos tiene un perfil parecido al de los asientos de tapicería de piel del coche. Además, en el talón se encuentra el logotipo de MINI.

Nuevo en la colección de moda: la camiseta para el aniversario de MINI.

La actual MINI Collection incluye artículos de moda que resultan llamativos por llevar impresa la estrella «Drive of Fame» con bordados. La gama de productos de la Women Styles Collection abarca desde camisetas clásicas con diversos motivos de MINI, vestidos, sudaderas, chaquetas, hasta la cazadora Ladies' Biker Jacket con cuello alto y ancho cinturón. La Mens' Style Collection también incluye una gran variedad de camisetas y también la camiseta de manga larga Men's Tattoo Longsleeve, con un motivo impreso en el lado interior que se trasluce al exterior. Para los admiradores más jóvenes del MINI se ofrecen camisetas y sudaderas con varios motivos impresos y con diversos cortes.

La gama actual de la JCW Collection, incluidos en la sección de productos y accesorios de moda, cuenta con diversos productos que expresan el carácter deportivo de la marca, que también se manifiesta fuera de los circuitos. En el año del aniversario de MINI, la gama de productos de moda para señora y caballero se amplía mediante una camiseta exclusiva, en cuya parte frontal aparece el logotipo del aniversario.

Las sensaciones que despierta el MINI, siempre están presentes con los accesorios.

La MINI Collection, ahora más numerosa con motivo del aniversario, también incluye una amplia gama de bolsas y maletas para viajar con estilo y a la moda. Estos accesorios se desarrollan y producen en cooperación con renombrados fabricantes, con el fin de respetar los altos estándares de calidad de la marca MINI.

La oferta de accesorios también incluye gafas de sol, gorras, cinturones, bufandas y relojes de inconfundible estilo MINI, además de otros muchos artículos que resaltan en la vida cotidiana, en el coche o fuera de él. El tablero magnético de MINI, la bolsa para ordenadores portátiles, diversas libretas de apuntes, directorios, llaveros, botellas, mantas para hacer picnic, la cobertura impermeable, el MINI Baby Racer para los niños deportivos, modelos en

miniatura de diversas dimensiones y varios colores, un kit de circuitos y también un MINI de felpa, consiguen que el estilo sin igual de la marca esté presente en cualquier situación y momento.

El reloj de cuco con el diseño de un instrumento redondo del tablero del MINI, se ha transformado en un accesorio clásico espectacular de la gama de la MINI Collection. Este reloj de pared, que actualmente se ofrece en dos versiones, tiene una peculiaridad muy especial: el minutero es un MINI o un MINI Clubman en miniatura a escala de 1:93, y en vez del sonido del cuco, se anuncia la hora con el típico sonido del motor de un MINI. La Urban Chill box, que tiene un volumen de 14 litros y que sirve para mantener su contenido frío o caliente, se ofrece en cinco diseños diferentes y es un producto único y solamente disponible en la MINI Colletion.

La MINI Collection: presente en eventos de moda y en los cines.
Actualmente, la MINI Collection cuenta con una gran reputación en el mundo de la moda, por lo que está presente en diversos eventos de moda de alto nivel. La MINI Collection ya se ha presentado varias veces, por ejemplo en la famosa feria de la moda BREAD & BUTTER de Barcelona. Pero también otros eventos similares han demostrado ofrecer un ambiente ideal para la presentación de la marca MINI.

Al igual que los coches de la marca MINI, también los productos de la MINI Collection han logrado adquirir fama en el mundo del cine. En la película de Disney «La superbruja Kika», el reloj de cuco y el MINI Baby Racer tienen papeles protagonistas. En la película, además de la protagonista Alina Freund, también el dragón Héctor queda fascinado con la MINI Collection. Al dragón le gusta especialmente el MINI Baby Racer, que conduce acelerando a fondo.

La venta de todos los productos de la MINI Collection se realiza mundialmente a través de los concesionarios oficiales de MINI. La gama completa de la MINI Collection puede consultarse en Internet en: www.MINI.com/shop. En esta página pueden verse y adquirirse todos los productos.