



Información para los medios
17 de octubre de 2016

Un anticipo: el MINI ahora es eléctrico

Sebastian Mackensen, director de la marca MINI, junto con Peter Wolf, director de series MINI, realizan una presentación preliminar del primer modelo híbrido enchufable (plug-in) de la marca premium británica.

Múnich. El placer de conducir característico de MINI con cero emisiones: gracias al primer modelo híbrido enchufable (plug-in) de la marca premium británica, conseguirlo será pronto una realidad. El proceso de desarrollo de este vehículo está llegando a su fin. Cuenta con un motor de combustión y un motor eléctrico: una combinación que permite conducir por primera vez un MINI de forma puramente eléctrica. Supone el inicio de una nueva era para MINI y un emocionante anticipo del futuro para los clientes de MINI y para aquellos conductores que todavía no han tenido la oportunidad de conducir un híbrido.

Durante una prueba de conducción del nuevo modelo, en una versión prácticamente de serie, Sebastian Mackensen, director de la marca MINI, y Peter Wolf, director de series MINI, nos presentan este nuevo vehículo y nos cuentan cómo logra seguir ofreciendo la experiencia de conducir un kart en el más auténtico estilo MINI.

«Con este modelo queremos convencer a los clientes de MINI de las ventajas de la conducción híbrida», afirma Mackensen, «e impresionar a cualquiera que ya haya experimentado un vehículo híbrido con la sensación de conducir un kart única de MINI». La clave para lograrlo reside en la gestión inteligente de la energía, que se utiliza para controlar la interacción entre los motores eléctricos y de combustión. Por ello, el primer modelo híbrido enchufable (plug-in) de MINI no se centra únicamente en la eficiencia, sino en lograr el máximo placer de conducir.

Empresa
Bayerische
Motoren Werke
S.A.

Dirección postal
BMW AG
80788 Múnich

Teléfono
+49-89-382-50181

Internet
www.bmwgroup.com

A primera vista, no se reconocería este vehículo de prueba como un modelo híbrido. Y no es por la lámina de camuflaje que usa. El enchufe para la carga de la batería de alto voltaje se ha integrado con discreción en las molduras para los intermitentes laterales. En el puesto de conducción todo resulta familiar. El botón Start/Stop del centro del salpicadero brilla en



Información para los medios

Fecha 17 de octubre de 2016

Tema Un anticipo: el MINI ahora es eléctrico

Página 2

color amarillo en lugar de rojo. Como es habitual, para arrancar el coche basta con pulsar el botón. Sin embargo, este vehículo permanece en silencio, puesto que el modelo híbrido siempre arranca en el modo eléctrico. El cuentarrevoluciones del cuadro de instrumentos, en la columna de dirección, se ha sustituido por un display de potencia. Merece la pena estar especialmente atentos a esta display durante los primeros kilómetros recorridos, ya que informa al conductor acerca de la reserva de potencia del motor eléctrico antes de que el motor de combustión se ponga en marcha. El momento en el que el motor de combustión se pone en marcha depende de la velocidad a la que circule el vehículo y la intensidad con la que el conductor accione el pedal del acelerador.

«Al cabo de poco tiempo, el conductor estará plenamente familiarizado», promete Wolf. Y esta nueva experiencia de conducción promete placer de conducir ilimitado. El MINI híbrido aprovecha por completo el par máximo del motor eléctrico, que está disponible ya desde parado, lo que permite disfrutar de una aceleración única. Después de dejar el ritmo más lento de la ciudad, este vehículo cumple su promesa de mantener las emisiones a cero a velocidades de autopista. La batería de alto voltaje, situada debajo de los asientos traseros, ofrece potencia suficiente para una conducción eléctrica de larga distancia. El modo de conducción AUTO eDRIVE de serie permite conducir a una velocidad de hasta 80 km/h, mientras que en el modo MAX eDRIVE es posible alcanzar velocidades de hasta 125 km/h. Para Mackensen, es cuestión de carácter: «En un modelo híbrido MINI, la experiencia de conducción en modo eléctrico debe ofrecer pura emoción. Esto significa que la conducción en modo exclusivamente eléctrico no se limita a velocidades de 30 o 40 km/h, sino que permite conducir a velocidades superiores a las características de la ciudad».

Mackensen pone el vehículo a prueba mientras lo conduce y demuestra que, además, hay que pisar el pedal del acelerador muy a fondo para activar la segunda fuente de potencia. Entonces es cuando realmente empieza todo. Con la potencia combinada de ambos motores, el primer vehículo híbrido MINI proporciona una aceleración sin igual en comparación con sus hermanos con un solo motor de combustión.



Información para los medios

Fecha 17 de octubre de 2016

Tema Un anticipo: el MINI ahora es eléctrico

Página 3

Sin embargo, la sensación de estar al volante de un kart que ofrece MINI no es solo cuestión de una aceleración rápida. Sobre todo, este MINI híbrido debe demostrar que es capaz de tomar las curvas más emocionantes y sinuosas con gran precisión. Allí es donde el concepto de híbrido enchufable (plug-in) de MINI juega su carta ganadora. «En lo que al bastidor y a la suspensión se refiere, no ha cambiado nada en relación con las variantes con propulsión convencional», afirma Wolf, «y los reglajes favorecen muchísimo al concepto de híbrido». Gracias a los componentes de eDrive, situados en una posición baja en la parte trasera, el centro de gravedad del vehículo se ha rebajado y el peso se ha repartido en la misma proporción entre el eje delantero y el trasero para que la agilidad típica de MINI sea todavía más patente.

El concepto de híbrido tiene otra ventaja: el motor eléctrico transmite su potencia a las ruedas traseras, mientras que el motor de combustión lo hace a las delanteras. Como el sistema de gestión inteligente de la energía está íntimamente relacionado con el Control Dinámico de Estabilidad (DSC), tanto la tracción como la estabilidad de marcha se optimizan mediante el sistema de propulsión. «Tan pronto como el vehículo detecta que existe cualquier resquicio de derrapaje, se activa el segundo motor para ofrecer mayor tracción al inicio o para garantizar un mayor grado de precisión en la dirección al tomar las curvas», indica Wolf.

El sistema de gestión inteligente de la energía brinda una nueva oportunidad para que ambos motores funcionen juntos con eficacia. Mientras conduce por autopista, Mackensen activa un tercer modo de conducción con el botón eDrive: SAVE BATTERY. En este modo, el motor de combustión impulsa el vehículo mientras que, a su vez, la batería de alto voltaje puede mantener constante el nivel de carga o, incluso, aumentar esta mediante un generador. La conducción de larga distancia con el modo SAVE BATTERY permite generar suficiente potencia para conducir en modo exclusivamente eléctrico más adelante.



Información para los medios

Fecha 17 de octubre de 2016

Tema Un anticipo: el MINI ahora es eléctrico

Página 4

Después de conducir en el modo SAVE BATTERY, el MINI regresa a la ciudad en silencio para dar por terminada esta prueba de conducción. El display de estado del puesto de conducción recuerda al conductor que debe recargar el vehículo mediante un sistema Wallbox o un enchufe corriente. No es necesario tener que llenar el depósito de gasolina porque el modelo híbrido enchufable (plug-in) de MINI ha consumido muy poco del depósito. Una nueva dimensión del MINIMALISMO.

Más información acerca de los valores oficiales de consumo, emisiones de CO₂ y consumo eléctrico de los vehículos nuevos en el manual con las orientaciones correspondientes disponible en todos los puntos de venta de DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH), Hellmut-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen y en <http://www.dat.de/angebote/verlagsprodukte/leitfaden-kraftstoffverbrauch.html> Manual CO₂ (PDF – 2.7 MB)