

1959 – 2919
SESENTA AÑOS DE MINI.
CONTENIDO



1. Más que un automóvil.	
La familia de modelos MINI a lo largo de los años.....	2
2. Con el tradicional espíritu deportivo tradicional y aire british.	
La edición 60 aniversario de MINI.....	10
3. El automovilismo deportivo se une al estilo de vida.	
MINI y la historia de éxito del automovilismo deportivo.....	12
4. Siempre MINI, siempre diferente.	
Personalizado a tu gusto	17
5. Valores tradiciones y diversidad moderna.	
Concepto y tecnología	21
6. Del original al original.	
El diseño de MINI	30
7. El revolucionario con el bloc de dibujo.	
Sir Alec Issigonis, padre del Mini clásico	37
8. Fabricado en Inglaterra: entoces y ahora.	
Producción de MINI entre el pasado y el futuro.....	40
9. ¡Individualistas unidos!	
Los fans de MINI están conectados en red en todo el mundo	43
10. El coche para todas las clases con las características de una estrella	
MINI como un miembro más de la sociedad	46
11. Coche pequeño, gran espectáculo.	
Marketing de MINI.....	50
12. Carácter inspirador.	
MINI Lifestyle y ediciones especiales.....	53
13. Una cuestión de estilo.	
La colección MINI Lifestyle	57

1. MÁS QUE UN AUTOMÓVIL.

LA FAMILIA DE MODELOS MINI A LO LARGO DE LOS AÑOS.



El original del segmento premium de vehículos pequeños cumple 60 años, pero es más joven que nunca. Hace sesenta años, precisamente el 26 de agosto de 1959, la British Motor Corporation (BMC) reveló con orgullo el resultado de sus esfuerzos de desarrollo para crear un vehículo compacto nuevo y revolucionario. Y, de hecho, el público pudo admirar desde el principio nada más y nada menos que dos nuevos modelos: el Morris Mini-Minor y el Austin Seven. Por supuesto, esta doble presentación de dos cuatro plazas casi idénticos era atribuible en aquel momento a la amplia gama de marcas ofrecidas por BMC en el mercado, pero también tenía un carácter muy simbólico.

Una gran cantidad de espacio en el interior y mínimas dimensiones en el exterior, plazas para cuatro ocupantes, características de conducción impecables, eficiencia de combustible superior y un precio muy asequible, estas fueron exactamente las indicaciones que recibió el creador del Mini, el ingeniero de automoción y diseñador Alec Issigonis, por parte de la alta dirección de BMC. Y las brillantes ideas que este ingeniero aplicó durante el desarrollo de este modelo de dos puertas para una familia de cuatro tuvieron un impacto más que suficiente para más de un solo coche y que se trasladó con éxito a otras variantes del modelo.

Precisamente por este motivo también salieron al mercado el Mini Van y el Mini Estate el primer año de producción del Mini clásico. Y desde el renacimiento de la marca con el lanzamiento en el mercado del MINI en el año 2001, el principio que ya se aplicó con éxito hace sesenta años ha vuelto a demostrar una vez más todo su valor: un concepto superior siempre resulta convincente en todas sus variantes y versiones diferentes. Actualmente, esto sigue siendo válido para los vehículos pequeños MINI 3 puertas, MINI 5 puertas y MINI Cabrio, para el MINI Clubman y el MINI Countryman en el segmento de compactos premium, y pronto también para el MINI Cooper SE totalmente eléctrico. Todos ellos hacen gala de su fuerza individual y carácter único, mientras que en su interior son un único y mismo coche en particular: un MINI.

Desde el principio, los primeros catálogos de ventas que presentaban con orgullo el Morris Mini-Minor destacaban la clara y firme vocación de futuro del vehículo. Pero nadie entonces podía imaginar si quiera hasta qué punto estas profecías se harían realidad.

Hoy, sesenta años después, sabemos que muy pocos conceptos de coche han sobrevivido durante tanto tiempo, y ninguno de ellos se ha convertido jamás en una gama tan amplia de variantes como el Mini.

Una de las razones de este impresionante éxito es que, desde el principio, el Mini cumplía todos los requisitos de su época sin dejar de ofrecer otras cualidades en el

mismo proceso. Con una longitud de tan solo 3,05 metros y un precio de venta al público de 496 libras, el Mini era simplemente perfecto para plazas de aparcamiento pequeñas y presupuestos ajustados. Sin embargo, solo con sus cualidades de conducción y el carácter encantador de sus proporciones, el Mini también suscitó el interés de los ambiciosos automovilistas que buscaban no solo unas dimensiones compactas y una eficiencia superior, sino también prestaciones deportivas, especialmente en las curvas, y un estilo individual en la carretera.

Esta combinación de distintas cualidades sigue siendo más popular que nunca, con un concepto también más joven que nunca. Por ello, el MINI actual también es más moderno y, a la vez, más fascinante y más respetado que cualquiera de sus competidores. Su insuperable eficiencia, su valor duradero del más alto calibre y su maniobrabilidad increíblemente ágil en la moderna megaciudad se combinan con su deportividad sin parangón y su diseño muy expresivo e inconfundible.

Más largo, más sólido, más sofisticado, más versátil: las primeras variantes del Mini clásico.

Alec Issigonis, el creador de este coche único, cumplió claramente su cometido cuando presentó el Mini clásico. El Morris Mini-Minor y el Austin Seven, que únicamente se diferenciaban por la parrilla, las llantas y el color de la carrocería, tenían un motor de cuatro cilindros montado transversalmente en la parte delantera y que ofrecía una potencia máxima de 25 kW (34 CV) desde 848 cm³.

Las prestaciones de ambos modelos eran idénticas, al igual que su capacidad de maletero de 195 litros en la parte trasera. Todos aplaudieron la amplitud del espacio disponible, la eficiencia y potencia de los motores, el buen agarre en carretera y la cómoda suspensión que ofrecía este nuevo vehículo compacto. Pero Issigonis ya estaba pensando en el futuro, y no era el único.

Poco después, en 1960, BMC incorporó el Mini Van al Mini clásico. A continuación, tomando como base esta estructura de furgoneta con los paneles laterales cerrados, BMC introdujo una versión Estate con ventanas de cristal redondas y dos puertas traseras, como el Van.

Al igual que las berlinas, esta variante de carrocería también se comercializó en dos versiones, el Morris Mini-Traveller y el Austin Seven Countryman, que tenían exactamente los mismos datos técnicos. Ya en 1961, el potencial del Mini clásico se hizo evidente definitivamente. Ese año empezó con la presentación de la camioneta más pequeña del mercado, el Mini Pick-Up. Solo medio año después, vieron la luz otros dos Minis, esta vez en el extremo noble de la escala: el Wolseley Hornet y el Riley Elf.

De esta manera, dos marcas más de BMC pudieron beneficiarse del concepto del Mini clásico. Ambos modelos hacían gala de un aspecto distinguido propio gracias a sus majestuosas parrillas, un maletero más amplio y guardabarros redondeados en la parte trasera. En la segunda mitad de ese año apareció una variante muy especial que lograría acuñar, más que ninguna otra, la leyenda del Mini clásico: el Mini Cooper. John Cooper, el famoso ingeniero y fabricante de coches deportivos y

amigo íntimo de Alec Issigonis, había reconocido el potencial deportivo de este nuevo coche pequeño desde el principio, cuando vio los primeros prototipos en la pista. Por lo que recibió el visto bueno de los altos directivos de BMC para desarrollar una pequeña serie de 1.000 unidades del Mini Cooper con un motor modificado con un tamaño ampliado hasta 1,0 litros y con una potencia máxima de 55 CV.

El público reaccionó con euforia cuando este coche apareció en el mercado en septiembre de 1961, y los entusiastas de todo el mundo solo pidieron un requerimiento más: ¡aún más potencia! Así, Issigonis y Cooper ampliaron la cilindrada del motor hasta los 1.071 cm³, lo que incrementó la potencia del motor hasta los 70 CV.

Esto hizo que el Mini Cooper S fuera un coche verdaderamente excepcional no solamente en carretera. La victoria en su clase del piloto finlandés Rauno Aaltonen en el Rally de Montecarlo de 1963 marcó el punto de partida de una serie verdaderamente inigualable de increíbles éxitos en el mundo del automovilismo deportivo. Lo mejor, por supuesto, fueron las tres victorias generales en el Rally de Montecarlo en 1964, 1965 y 1967.

Máxima versatilidad: desde el Mini Moke hasta el Mini Clubman.

En agosto de 1964, BMC presentó una versión más del Mini clásico que estaba originalmente concebida para uso militar: el Mini Moke. Se trataba de un cuatro plazas totalmente abierto que se mantuvo cuatro años en la lista de precios.

La «carrocería» de este vehículo único estaba compuesta, prácticamente, por unos bajos con amplias estriberas laterales en forma de caja, más el compartimiento del motor y el parabrisas. En caso de lluvia, una capota plegable, convenientemente denominada «ragtop», era el único elemento que podía proteger algo. Con la misma transmisión y datos técnicos que el Mini «regular», el Mini Moke fue un auténtico éxito, especialmente en las regiones soleadas de EE.UU. y Australia. En 1967 llegó el momento de hacer una remodelación exhaustiva del Mini clásico, y el coche recibió un motor más potente de 38 CV con una mayor cilindrada de 998 cm³.

Dos años más tarde, el Mini Clubman se sumó a la gama como un modelo ligeramente más grande y con la parte frontal ligeramente diferente comparado con el Mini clásico. De hecho, este coche hermano era unos 11 cm más largo que el original, y la versión Estate sustituyó al Morris Mini-Traveller y al Austin Seven Countryman, con una longitud exactamente de 3,4 metros y sin cambios en la anchura, la altura y la distancia entre ejes. Al mismo tiempo, se dejó de fabricar el Mini Cooper y fue sustituido por el modelo principal de la gama Clubman, el Mini 1275 GT, con un motor de 59 CV y 1,3 litros. En 1969 también se cambiaron otros detalles: las ventanillas delanteras corredizas, tan típicas del Mini clásico desde sus inicios, fueron sustituidas en todos los modelos por ventanas aerodinámicas; las bisagras exteriores de las puertas se cambiaron por bisagras interiores y en el capó se colocó una flamante insignia especial «Mini».

El eterno Mini clásico y el regreso del Mini Cooper.

A mediados de 1970 salieron al mercado numerosas versiones especiales del Mini clásico con todo tipo de detalles, desde deportivos hasta de tendencia, desde distinguidos hasta modernos. Entre 1980 y 1983, se optimizó la gama de modelos y se dejaron de fabricar los Clubman, Estate y Van. El «único» coche que quedó fue el Mini clásico, con su motor de 1,0 litros que ahora tenía 40 CV. Los clientes, directamente enamorados del coche, se mantuvieron fieles a este coche pequeño durante años, y en 1986 salió de la fábrica de Longbridge el Mini clásico número cinco millones.

En 1990, los fans de todo el mundo celebraron con entusiasmo el regreso del Mini Cooper que volvió a incluirse en la gama de modelos. Esta vez este modelo especial estaba equipado en todos los casos por un motor de 1,3 litros, dejándose de fabricar el Mini con motor de 1,0 litros en 1992 debido a los crecientes requisitos en materia de gestión de las emisiones. A partir de ese momento, todos los modelos contaban con un motor de 1.275 cm³ e inyección de combustible.

En 1991 apareció aún otra nueva versión del Mini clásico como el último modelo nuevo de la gama. Y este fue, de hecho, el único Mini cuyo origen no era Gran Bretaña, sino Alemania. Como ya habían hecho algunos preparadores de coches antes, un concesionario exclusivo de Mini de la región alemana de Baden le quitó el techo al Mini clásico, convirtiéndolo en un descapotable extremadamente atractivo. En este caso, a diferencia de los intentos anteriores, el resultado fue tan bueno en términos de calidad que el Rover Group, entonces responsable del Mini clásico, decidió comprar las herramientas de construcción y los equipos de producción para el Mini Cabrio, del que se vendieron cerca de 1000 unidades entre 1993 y 1996.

La producción del Mini clásico cesó definitivamente en el año 2000. Hasta ese año, habían salido de las plantas de producción más de 5,3 millones de unidades del automóvil compacto de mayor éxito del mundo en sus numerosas versiones, cerca de 600.000 de ellas fueron coches fabricados en la planta de Oxford entre los años 1959 y 1968. Pero incluso después de 41 años, todavía le quedaba un largo camino por recorrer. Tras una pausa de no más de un año, en 2001 se abrió un nuevo capítulo en la historia de esta marca británica de renombre mundial.

Un nuevo comienzo en 2001: desde el principio con el MINI Cooper.

Cuando BMW adquirió Rover Group a principios de 1994, también se abrieron nuevas perspectivas para la marca Mini. El primer paso fue presentar una versión de concepto del MINI Cooper en el Salón del Automóvil de Frankfurt de 1997 que anticipaba lo que podría ser la nueva interpretación de este extraordinario coche pequeño británico. Como una interpretación moderna del tan tradicional concepto del Mini, la nueva versión combinaba por primera vez los valores clásicos de su predecesor con las exigencias de un coche moderno llamado a entrar en el siglo XXI. La versión producida en serie del MINI Cooper hizo su primera aparición oficial en noviembre de 2000 en el Salón del Automóvil de Berlín. Apenas un año más tarde, la interpretación orientada al futuro del original llegó a las salas de exposición de los concesionarios en forma de MINI Cooper de 85 kW/115 CV y

MINI One de 66 kW/90 CV. Con tracción delantera, motores de cuatro cilindros montados transversalmente en la parte delantera, voladizos cortos y un amplio espacio para cuatro ocupantes, los nuevos modelos incorporaron con éxito las características elementales del Mini clásico. Y aunque las dimensiones exteriores del vehículo eran ahora más grandes y cumplían los requisitos modernos en términos de espacio interior, el diseño del nuevo modelo mantenía claramente las proporciones típicas de la marca, así como los inconfundibles iconos de diseño en la parte frontal, la parte trasera y los laterales, haciendo patente el vínculo claramente reconocible entre el MINI y sus predecesores clásicos.

A su vez, el MINI fabricado en Oxford destacó claramente como el primer vehículo premium del segmento de compactos, logrando un que quedó estatus ampliamente plasmado por un nivel de seguridad excepcional para un vehículo de esta categoría, así como por el estándar de calidad sin concesiones tan típico de BMW. El nuevo MINI también establece nuevos estándares gracias a su maniobrabilidad sorprendentemente ágil, elevándolo inmediatamente a lo más alto en términos de placer de conducir. Esto supuso que el nuevo modelo siguiera los pasos del Mini clásico, pero ahora con mucha más potencia y rendimiento gracias a su más avanzada y sofisticada tecnología de transmisión y suspensión.

Éxito continuo en todo el mundo, desde 2004 también con el MINI Cabrio.

Casi de la noche a la mañana, la nueva interpretación de este coche pequeño clásico se convirtió en un éxito rotundo a escala mundial que perdura hasta el día de hoy. La introducción de nuevas motorizaciones, por mencionar este importante detalle, sirvió para ofrecer un impulso adicional, con la llegada al mercado del MINI Cooper S en junio de 2002, con su carácter exclusivo y su motor compresor de 163 CV, y del MINI One D, que solo un año después estableció una nueva referencia en términos de ahorro general y eficiencia como el primer diésel en toda la historia de la marca.

Por último, el deseo de conducir un MINI al aire libre también se hizo realidad mucho más rápido que en el modelo clásico, y el MINI Cabrio hizo su aparición en primavera de 2004. En los cuatro años siguientes, se fabricaron varias versiones del descapotable provistos de una capota de tela accionada electrohidráulicamente en la fábrica de MINI en Oxford en forma del MINI Cooper S Cabrio, el MINI Cooper Cabrio y el MINI One Cabrio.

Del original al original: la nueva edición del MINI sigue en 2006. Demostrando un enorme éxito en el mercado, el MINI superó las expectativas más optimistas. De hecho, motivó rápidamente el desarrollo constante de este concepto, asumiendo y cumpliendo nuevos potenciales en forma de una nueva edición que perpetuó muchas prestaciones de éxito e incluso introdujo mejoras en algunas áreas.

Mejorado aún más gracias a un proceso de diseño evolutivo y totalmente renovado en términos técnicos, este nuevo MINI llegó al mercado en noviembre de 2006. Bajo el lema «Del original al original», el diseño del MINI, que ya era objeto de los mayores elogios en todo el mundo, se perfeccionó aún más en numerosos detalles

consiguiendo acentuar aún más las cualidades deportivas de este ágil vehículo compacto. De esta manera, se logró que la imagen del coche realmente transmitiera una señal inequívoca desde el principio que se confirmaba de inmediato al conducirlo.

Los nuevos motores aún más potentes y, al mismo tiempo, mucho más eficientes, sumados a una tecnología de suspensión mejorada, sirvieron para que esta nueva generación incrementara aún más el placer de conducir tan típico de MINI. Tanto el MINI Cooper S con su motor de 128 kW (175 CV) como el MINI Cooper de 88 kW (120 CV) entusiasmaron desde el principio a aficionados en todo el mundo gracias a sus prestaciones mejoradas, que se sumaban a un ahorro de combustible significativamente mayor y a sus valores de emisiones.

Versatilidad moderna: el MINI Clubman y el nuevo MINI Cabrio. Casi exactamente un año después del día del lanzamiento de la nueva generación de modelos, en otoño de 2007, la gama de modelos MINI se mejoró aún más incorporando un nuevo concepto innovador. El MINI Clubman ofrecía una reinterpretación del concepto tradicional de *shooting-brake* con una carrocería 24 centímetros más larga, un contorno del techo optimizado y ampliado y un portón trasero. La distancia entre ejes, ampliada en ocho centímetros, permitía un mayor espacio para las piernas en la parte delantera del vehículo. Las puertas del conductor y del acompañante del MINI Clubman se complementaron con una entrada adicional en el lado derecho del coche y las dos hojas de la Splitdoor en la parte trasera que se abren lateralmente. La puerta trasera de dos piezas retoma un auténtico detalle de los clásicos predecesores del coche, el Morris Mini-Traveller y el Austin Mini Countryman, en la década de los 60.

Un diseño aún más deportivo, seguridad activa y pasiva optimizada, una gama más amplia de funciones y la última generación de motores ampliaron la gama de modelos con una nueva edición del MINI Cabrio en 2009. Ahora la capota de tela podía abrirse y cerrarse mediante un mecanismo electrohidráulico, incluso en marcha a velocidades de hasta 30 km/h, en tan solo 15 segundos. La barra antivuelco de una sola pieza también permitió incorporar un gran espacio de carga entre el maletero y el habitáculo.

Avanzando en el segmento de compactos premium.

Para el 50 aniversario de la marca, los preparativos para pasar a otra categoría de vehículos ya estaban avanzados. En 2010 se lanzó el MINI Countryman con el objetivo de despertar el entusiasmo de otros grupos objetivo gracias el placer de conducir y al estilo individual de la marca, no solo en todas las carreteras del mundo, sino también más allá de las calzadas convencionales. El nuevo modelo para el segmento de compactos premium fue el primer MINI en tener una longitud superior a los cuatro metros, cinco plazas, cuatro puertas y un portón trasero y tracción a las cuatro ruedas opcional. El imponente frontal y los nuevos contornos de los faros del MINI Countryman definían detalles específicos. Gracias a la rejilla hexagonal del radiador, los voladizos cortos, la alta línea de cintura y su imponente

aspecto, este vehículo se identificaba inmediatamente no obstante como un MINI absoluto.

La reinterpretación de las características y cualidades clásicas prosiguió en 2013 con el MINI Paceman. Las líneas coupé dinámicamente ampliadas, dos puertas y un gran portón trasero conferían al vehículo un aspecto extravagante. El MINI Paceman también se suministraba con tracción a las cuatro ruedas ALL4 opcional.

La última generación de modelos: MINI vuelve a reinventarse.

El inicio de 2014 anunció el cambio de última generación en la gama de modelos MINI. La oferta actual en el segmento premium de vehículos pequeños incluía el MINI 3 puertas, el MINI 5 puertas también presentado en 2014 y el MINI Cabrio, cuya última edición apareció a principios de 2016. La nueva generación de modelos prosiguió su trayectoria de éxito mundial con otro desarrollo evolutivo de diseño avanzado, funcionalidades optimizadas, un mayor placer de conducir y una serie de innovaciones en las áreas de control, sistemas de asistencia al conductor y conectividad. Los nuevos motores de tres y cuatro cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo y una gama de potencias de entre 55 kW (75 CV) y 141 kW (192 CV) ofrecen una relación aún más optimizada entre el placer de conducir y el consumo de combustible.

En el segmento de compactos premium, la última generación de modelos MINI también cuenta con dos vehículos con gran carácter. La nueva edición del MINI Clubman ha dominado el salto a la categoría superior con un concepto de vehículo definitivamente refinado y maduro. Un interior significativamente más espacioso, cuatro puertas y cinco plazas dotan al nuevo MINI Clubman de una variabilidad mejorada y le permiten cumplir expectativas fuera del entorno de tráfico urbano. El vehículo también puede equiparse opcionalmente con tracción a las cuatro ruedas ALL4.

La nueva edición del MINI Countryman es aún más generosa, más moderna, más versátil y, aun así, más deportiva. La longitud exterior es 20 cm mayor que la del modelo anterior y sus poderosas proporciones confieren al nuevo todoterreno un perfil especialmente independiente. El nuevo MINI Countryman también puede equiparse opcionalmente con la última generación de la tracción a las cuatro ruedas ALL4 para disfrutar del placer de conducir offroad lejos de las carreteras convencionales. Al igual que el MINI Clubman, el MINI Countryman también tiene disponibles seis modernos motores.

Además, prepara el terreno para disfrutar del placer de conducir típico de la marca MINI con una propulsión eléctrica. El MINI Cooper S E Countryman ALL4 es el primer modelo de la marca con tracción híbrida enchufable. Un motor de gasolina de tres cilindros impulsa las ruedas delanteras y un motor eléctrico impulsa las ruedas traseras para conseguir una interacción gestionada de forma inteligente que permite un placer de conducir de manera muy eficiente y con una tracción y una estabilidad de conducción optimizadas.

El placer de conducir sostenible: movilidad eléctrica al estilo MINI.

El futuro de la sensación MINI es prácticamente silencioso, sin emisiones locales, pero asombrosamente potente. A partir de 2020, el nuevo MINI Cooper SE dará un nuevo impulso al segmento de los vehículos eléctricos. El motor eléctrico de 135 kW (184 CV) combinará la movilidad sostenible con el característico placer de conducir, un diseño de alto impacto y una calidad superior.

Una vez más, la marca británica establece referencias pioneras para la movilidad urbana con el nuevo MINI Cooper SE. Hace 60 años, el revolucionario principio de diseño del Mini clásico sentó las bases para obtener el máximo espacio interior ocupando el espacio mínimo en carretera. La moderna reinterpretación del uso creativo del espacio y su insuperable placer de conducir hicieron del MINI un ejemplar único en el segmento premium de coches pequeños en el momento de su lanzamiento en 2001. El nuevo MINI Cooper SE prepara ahora el terreno hacia una experiencia de conducción en tráfico urbano sostenible, y, sin embargo, llena de emociones, erigiéndose como el primer coche pequeño premium propulsado por un motor totalmente eléctrico.



2. CON EL TRADICIONAL ESPÍRITU DEPORTIVO TRADICIONAL Y AIRE BRITISH. LA EDICIÓN MINI 60 YEARS.

Un original que se reinventa constantemente, firmemente arraigado en la tradición, pero siempre abierto al cambio: esto es MINI, 60 años después del lanzamiento del pequeño coche británico que supuso la popularidad mundial de propiedades únicas, tales como la sensación de kart y el uso creativo del espacio. Para celebrar este 60 aniversario, el fabricante de automóviles premium presenta un modelo de diseño que pone de relieve tanto los orígenes británicos como el carácter ágil de MINI. Con características de diseño y equipamiento tanto de alta calidad como exclusivas, la edición MINI 60 Years expresa el espíritu deportivo de la marca, algo que está constantemente presente incluso en el tráfico urbano cotidiano. La edición especial se suministra como MINI 3 puertas y MINI 5 puertas, cada uno con tres motorizaciones.

El talento deportivo está en los genes de MINI. Incluso antes del lanzamiento del Mini clásico en verano de 1959, estaba claro que las características de diseño del nuevo coche pequeño iban a centrarse no solo en el espacio interior, sino también en las ágiles propiedades de conducción del vehículo. El diseñador de coches deportivos John Cooper era un firme defensor del potencial del compacto de cuatro plazas en los circuitos de carreras. En colaboración con Alec Issigonis, creador del Mini clásico, desarrolló ideas de variantes del coche pequeño con un motor más potente, sentando así las bases de una excepcional trayectoria en circuitos de carreras y pistas de rally, que culminaron con tres victorias absolutas en el Rally de Montecarlo en la década de los 60.

Con un acabado de pintura en el color clásico de los coches de carreras británicos, la edición MINI 60 Years evoca especialmente la trayectoria deportiva de la marca, que inició en una etapa muy temprana y se ha mantenido hasta hace poco. El acabado exterior de pintura del British Racing Green expresa de una forma particularmente rotunda el carácter y los orígenes del vehículo pequeño premium. Los acabados de carrocería Midnight Black metalizado, Moonwalk Grey metalizado, Melting Silver metalizado y MINI Yours Lapisluxury Blue también están disponibles como alternativas. El color de la carrocería elegido se combina con un acabado en Pepper White o Black para el techo y las cubiertas de los retrovisores exteriores. Las franjas del capó con un diseño específico para el aniversario y las exclusivas llantas de aleación ligera de 43,18 cm (17") de la versión 60 Years Spoke en 2 tonos rematan el aspecto distintivo de los vehículos de la edición.

El llamativo logotipo «60 Years» del modelo de diseño no solo aparece en la franja izquierda del capó, sino también en las molduras de los intermitentes laterales y en las molduras de entrada de las puertas del conductor y del copiloto. En el interior del vehículo, también puede apreciarse en los reposacabezas delanteros y en el volante. Además, el exclusivo modelo de diseño cuenta con molduras interiores específicas para este modelo. El diseño del aniversario también puede apreciarse en

la proyección LED del logotipo, que se ve cuando se abre la puerta del conductor. El equipamiento de serie de los vehículos de la edición incluye un volante deportivo de cuero junto con asientos deportivos en acabado de cuero MINI Yours Leather Lounge 60 Years y el exclusivo color Dark Maroon.

En combinación con el paquete de equipamiento 60 Years Trim, los vehículos de la edición también incluyen elementos como faros LED, faros antiniebla LED, intermitentes blancos y luces traseras LED con diseño Union Jack, el paquete de iluminación para el interior y también los modos de conducción MINI y el paquete MINI Excitement completos con iluminación ambiente. También cuentan con un ordenador de a bordo, aire acondicionado automático, un sensor de lluvia y un paquete de compartimentos a bordo.

Tres motores de gasolina y dos motores diésel con una potencia que oscila entre los 75 kW (102 CV) y los 141 kW (192 CV) conforman la cartera de propulsión de la edición MINI 60 Years. La gama de modelos de aniversario incluye el MINI One 60 Years Edition 3 puertas (consumo promedio de combustible: 5,0 – 5,4 l/100 km; emisiones promedio de CO2: 114 – 123 g/km) el MINI Cooper 60 Years Edition 3 puertas (consumo promedio de combustible: 5,0 – 5,3 l/100 km; emisiones promedio de CO2: 115 – 122 g/km) el MINI Cooper 60 Years Edition 3 puertas (consumo promedio de combustible: 6,1 – 6,4 l/100 km; emisiones promedio de CO2: 139 – 147 g/km) y el MINI One 60 Years Edition 5 puertas (consumo promedio de combustible: 5,0 – 5,4 l/100 km; emisiones promedio de CO2: 115 – 124 g/km) el MINI Cooper 60 Years Edition 5 puertas (consumo promedio de combustible: 5,1 – 5,4 l/100 km; emisiones promedio de CO2: 115 – 122 g/km) y el MINI Cooper 60 Years Edition 5 puertas (consumo promedio de combustible: 6,2 – 6,5 l/100 km; emisiones promedio de CO2: 141 – 149 g/km).

Las cifras de consumo de combustible, emisiones de CO2 y consumo eléctrico que se muestran aquí se han calculado según el procedimiento de prueba previsto en el Reglamento (CE) 2007/715 en la versión aplicable a la fecha de aprobación. Las cifras hacen referencia a un vehículo con equipamiento de serie en Alemania; el intervalo mostrado considera el equipamiento opcional y la diferencia de tamaño de las llantas y los neumáticos del modelo seleccionado. Estos factores pueden variar durante la configuración.

Los valores de algunos vehículos se miden de acuerdo con el nuevo WLTP (procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial) y se convierten al NEDC (nuevo ciclo de conducción europeo) con fines comparativos. Los impuestos u otras tasas aplicables a estos vehículos pueden basarse en datos de consumo de combustible y emisiones de CO2 distintos de los aquí mostrados.

Encontrarás más información sobre los valores oficiales para turismos nuevos en las orientaciones sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO2, disponibles de forma gratuita en todos los puntos de venta y en IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Madera, 8 - 28004 Madrid).

3. EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO SE UNE AL ESTILO DE VIDA.



MINI Y LA HISTORIA DE ÉXITO DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO.

El talento deportivo del Mini clásico está en sus genes y se hizo patente desde el principio. Cuando la British Motor Corporation (BMC) encargó a Alec Issigonis a finales de 1956 que desarrollara un coche pequeño económico, pero con todas las ventajas posibles y cuatro plazas, rápidamente quedó claro que este nuevo modelo sería verdaderamente innovador y, por supuesto, revolucionario en todos los aspectos. La tracción delantera, los voladizos extremadamente cortos, la anchura de vía, el bajo centro de gravedad, el uso óptimo del espacio y el bajo peso se definieron desde el principio como características elementales del nuevo modelo.

Al ver los primeros dibujos del nuevo coche de su socio comercial y amigo Alec Issigonis, el mago de los coches deportivos John Cooper se percató de otra cualidad importante desde el principio: se dio cuenta de que este ingenioso concepto de coche compacto y económico también podía ser el punto de partida ideal para un modelo deportivo más que prometedor, estableciendo el proceso de adaptación del MINI incluso antes de que el vehículo llegara al mercado. Esto marcó el punto de partida de una historia de éxito sin precedentes en el mundo del automovilismo deportivo, creando una estrecha vinculación entre el nombre de John Cooper y el mito deportivo del MINI que perdura hasta nuestros días. Las míticas victorias en el Rally de Montecarlo forman parte de esta historia común, al igual que los exitosos coches de serie fabricados bajo el nombre Cooper.

Actualmente integrado en la organización MINI, John Cooper Works representa el paradigma del placer de conducir supremo basado tanto en un sólido conocimiento del automovilismo deportivo como en una cooperación de éxito que se remonta a años e incluso décadas. Además de los accesorios de transmisión, suspensión, aerodinámica y diseño, todos los modelos más deportivos de la gama de productos llevan el logotipo de la marca que simboliza el placer de la conducción extrema.

El pionero de la competición automovilística John Cooper enseña a MINI a ganar.

Nacido en Surrey en 1923, John Cooper fue una de las personalidades más destacadas en el automovilismo deportivo internacional, como piloto, pero sobre todo como constructor. En 1946 fundó la Cooper Car Company junto a su padre. Los dos entusiastas empezaron con la construcción de coches de carreras, primero para Fórmula 3 y después también para Fórmula 1. Gracias a su concepto de coche deportivo con el motor en el centro, Charles y John Cooper establecieron una tendencia verdaderamente revolucionaria en todo el mundo del automovilismo deportivo en 1955. Así, los coches de carreras Cooper se alzaron con los títulos de constructor y de piloto en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 en 1959 y 1960 por primera vez en la historia del automovilismo deportivo con el motor montado

en el centro. A la vista del rotundo éxito de este concepto, no es de extrañar que pronto todos los coches de Fórmula 1 vinieran con el motor montado en el centro.

Con el tiempo, John Cooper y Alec Issigonis se hicieron buenos amigos después de conocerse y competir entre sí en muchas carreras. Además, los dos entusiastas también tenían vínculos profesionales, ya que la Cooper Car Company compraba motores a BMC.

Sin embargo, en el caso del Mini, las ambiciones deportivas de ambos constructores eran muy diferentes: Issigonis buscaba sobre todo el coche idóneo para la conducción cotidiana, mientras que Cooper estaba entusiasmado con el potencial deportivo de este vehículo pequeño y ágil. Así pues, en 1959, el año del estreno del MINI, Cooper envió a su piloto Roy Salvadori a Monza a bordo del primer Mini Cooper, un modelo especial único construido específicamente para ese fin. Y, de hecho, este nuevo coche deportivo demostró inmediatamente sus cualidades durante el viaje a Monza, ya que Salvadori logró cubrir la distancia aventajando en más de una hora a su colega Reg Parnell, que curiosamente conducía un Aston Martin DB4.

Motivado por el éxito inicial en el Rally Monte Carlo de 1960, Cooper sugirió construir un modelo GT basado en el MINI. Y a pesar de la opinión más bien escéptica de Issigonis, George Harriman, el consejero delegado de BMC, decidió en última instancia construir una pequeña serie de 1.000 Mini Coopers con un motor de 55 CV, es decir, 21 caballos de fuerza adicionales que se consiguieron gracias a importantes modificaciones en el motor. La velocidad máxima del MINI Cooper era de aproximadamente 130 km/h. Las relaciones de cambio del coche se ajustaron al potencial deportivo del motor y los frenos de disco de las ruedas delanteras aseguraban la fuerza de frenada adecuada.

Los resultados de estos esfuerzos enseguida entusiasmaron también a Issigonis. Así, aunando fuerzas con John Cooper, empezó a trabajar rápidamente en la siguiente mejora del motor, aumentando el diámetro del motor hasta el límite definitivo del Mini Cooper S. Con 1.071 cm³, mantuvieron la cilindrada del motor por debajo de la marca de 1.100 cm³ aplicable a la clase objetivo de automovilismo deportivo, y consiguieron un motor que giraba a unas revoluciones impresionantes. La potencia máxima era de 70 CV a 6.200 rpm, y la velocidad máxima de giro era de 7.200 rpm. También esta se equipó con nuevos frenos, aumentando la potencia de frenado con un servofreno.

1964-1967: la era dorada en el Rally de Montecarlo.

Así se sentaron las bases del sensacional éxito cosechado en el mundo del automovilismo deportivo, con el Mini Cooper S subiéndose al podio de Monte Carlo por primera vez en 1962. Con el piloto finlandés Rauno Aaltonen al volante, este vehículo pequeño, pero extraordinariamente ágil consiguió adelantar a todo un grupo de Goliats mucho más potentes. Pero a tan solo tres kilómetros de la meta, Aaltonen, que encabezaba la carrera en aquel momento, se equivocó al tomar una curva y terminó el Rally con el coche volcado. Solo un año después, sin embargo,

Aaltonen compensó su mala suerte logrando la victoria de su clase local con el Mini Cooper S y acabando en tercera posición en la clasificación general. Pero aún quedaba más, y mejor, por venir: En el rally de invierno de 1963/1964, el MINI Cooper S era mucho más potente que su predecesor. En una carrera espectacular, Paddy Hopkirk logró hacerse con el primer puesto en el Rally de Montecarlo, y el vehículo pequeño se convirtió en toda una leyenda del automovilismo deportivo prácticamente de la noche a la mañana. Un año después, el piloto finlandés Timo Mäkinen, con su copiloto Paul Easter, repitió la misma victoria triunfal, alcanzando la línea de meta tras miles de kilómetros como el único piloto sin un solo punto de penalización, a pesar de sufrir las peores condiciones meteorológicas imaginables. De hecho, solo 35 de los 237 coches inscritos en el evento pudieron acabar el Rally ese año, entre ellos no menos de tres Mini Cooper S.

El año siguiente fue el año del hattrick: Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen y Paddy Hopkirk consiguieron una victoria absolutamente increíble, terminando primero, segundo y tercero respectivamente. Pero a esto le siguió una amarga decepción, ya que los primeros tres coches quedaron descalificados porque los comisarios del rally llegaron a la conclusión de que los deflectores de los faros principales del Mini no cumplían plenamente las normas de homologación.

Aun así, el público seguía entusiasmado con la victoria de los tres pilotos de Mini y, a pesar de esta cuestionable decisión, Hopkirk, Aaltonen y Mäkinen entraron en los anales del Rally de Montecarlo como los «Tres Mosqueteros». Y, de hecho, solo un año después, Rauno Aaltonen recibió un abrumador aplauso y reconocimiento cuando se hizo con la tercera victoria en la clasificación general del Mini Cooper S en el Rally de Montecarlo. Sobre todo, porque esta vez no hubo quejas sobre su coche.

Las trayectorias de algunos pilotos legendarios comenzaron al volante de un MINI.

El Mini no solo brilló en las carreras de rally, sino también en los circuitos de carreteras, consiguiendo numerosas victorias en la década de los 60. De hecho, gracias a su larga lista de éxitos en el automovilismo deportivo, el Mini se convirtió en el coche de carreras más excepcional de toda la década. Un aspecto particularmente interesante es que muchas trayectorias espectaculares de pilotos de carreras comenzaron al volante de un Mini. Así, cierto piloto austriaco llamado Nikolaus Andreas Lauda hizo su primera carrera de carreras de montaña al volante de un Mini clásico cerca de la ciudad austriaca de Linz en abril de 1968, para acabar inmediatamente en segundo puesto. Solo dos semanas después, Lauda confirmó de nuevo su talento al obtener la primera victoria de una trayectoria que le llevaría a participar en tres Campeonatos del Mundo de Fórmula 1. Y al igual que Niki Lauda, los campeones de Fórmula 1 Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt y James Hunt vivieron sus primeras experiencias en el mundo de las carreras a bordo de un Mini clásico.

Al igual que la trayectoria deportiva del vehículo, las ventas del MINI Cooper con su configuración especial desarrollada por John Cooper tuvieron un éxito

excepcional entre los años 1961 y 1971, y el nombre «Cooper» se convirtió en sinónimo a nivel mundial de pasión y placer de conducir el Mini. El hecho de que este minúsculo coche inspirara al dos veces campeón del mundo de Fórmula 1 a construir coches deportivos excepcionales fue una prueba más que suficiente del MINI y de sus cualidades. Y, por supuesto, la experiencia de conducción única que llevó a John Cooper desde el principio a seguir desarrollando el MINI hasta la perfección fue igual de ilusionante para todos los fans de automóviles deportivos de la época.

El rally más duro del mundo: MINI con cuatro victorias consecutivas en el Rally Dakar.

MINI es ahora un actor consolidado en las competiciones internacionales de rally. Las espectaculares actuaciones del MINI que John Cooper Works WRC desarrolló sobre la base del MINI Countryman en las rondas seleccionadas del Campeonato Mundial de Rally (WRC) de la FIA permitieron a la marca continuar su trayectoria de éxitos en el mundo de los rallyes durante 2011 y 2012. El MINI ALL4 Racing fue diseñado específicamente para rallyes maratones, lo que supuso un reto deportivo particularmente especial. En 2012, MINI y su socio de automovilismo deportivo X-raid participaron en el Rally Dakar, la prueba de resistencia definitiva para pilotos, vehículos y equipos. El rendimiento y la fiabilidad del MINI ALL4 Racing tuvieron como resultado victorias consecutivas en el Dakar en los años 2012, 2013, 2014 y 2015. En 2016, MINI ganó la categoría de vehículos de tracción a las cuatro ruedas en este rally.

MINI también puso de manifiesto en la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno de la FIA cómo un éxito conduce a otro. La primera victoria en la Copa del Mundo de 2012 se repitió durante tres años consecutivos (2013-2015). En 2017, el nuevo MINI John Cooper Works Rally participó por primera vez en esta competición y en el Rally Dakar. En 2018, obtuvo un nuevo título en la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno de la FIA.

John Cooper Works: el paradigma del placer de la conducción extrema en el MINI.

John Cooper Works no solo es garantía de prestaciones extraordinarias en el circuito de carreras, sino también en carretera. Ya en los años 70, los kits de preparación John Cooper Works para las versiones en serie del Mini eran muy populares y ya entonces el Mini clásico equipado con este tipo de características y componentes especiales era capaz de mostrar sus virtudes más destacadas tanto visualmente como a nivel técnico. Lo mismo sucede con los kits de preparación del MINI Cooper S y del MINI Cooper presentados con éxito tras el relanzamiento de la marca y disponibles en el mercado bajo la marca John Cooper Works. La gama actual de accesorios John Cooper Works incluye llantas de aleación ligera, discos de freno ventilados, tubos de escape integrados y otros productos de reequipamiento para el exterior y el interior en la selección adecuada de cada modelo.

Además, el carácter de alto rendimiento de la marca se materializa en cuatro modelos MINI extremadamente deportivos. La característica común más importante de los deportivos de élite es la ingeniería de motor y chasis derivada del

automovilismo deportivo, que se combina con los atributos aerodinámicamente optimizados de la carrocería. Los deportivos extremos del segmento de vehículos pequeños, el MINI John Cooper Works y el MINI John Cooper Works Cabrio, están impulsados por un motor turbo de cuatro cilindros de 170 kW (231 CV). Un motor turbo de cuatro cilindros y 225 kW (306 CV) ofrece excelentes características de rendimiento en las últimas versiones del MINI John Cooper Works Clubman y del MINI John Cooper Works Countryman.

En el año del aniversario, una garantía más de placer de conducción extrema y pasión desenfrenada por el automovilismo deportivo está camino de la línea de salida. En verano de 2019, un prototipo del nuevo MINI John Cooper Works GP se sometió a intensas pruebas de conducción en numerosos circuitos de carreras de todo el mundo. Este vehículo también estará propulsado por un motor de cuatro cilindros con más de 220 kW (300 CV). Su aspecto con grandes tomas de aire, un diseño independiente para los faldones delantero y trasero y un llamativo alerón en el techo dan una idea de las extraordinarias características de alto rendimiento. Durante las pruebas de conducción por la legendaria variante norte del circuito de Nürburgring, el vehículo llegó a completar la vuelta en menos de ocho minutos.

4. SIEMPRE MINI, SIEMPRE DIFERENTE.

PERSONALIZADO A TU GUSTO.



Conducir un MINI no es solo cuestión de trasladarse de A a B, sino que es más bien una expresión de tu propio estilo personal. De hecho, las numerosas opciones disponibles para personalizar el MINI ofrecen a los entusiastas una amplia gama de posibilidades para sacar a relucir sus gustos y preferencias personales. Con su amplia gama de características y prestaciones y ofreciendo más detalles que cualquier otro fabricante de vehículos pequeños y compactos, MINI ofrece al cliente la libertad de expresar su estilo individual y sus preferencias en el vehículo. Una gama excepcionalmente amplia de colores para el exterior y el interior, tapicerías de asientos y variantes de acabados sientan las bases de una configuración personal adaptada al conductor.

Otro aspecto es que todos los modelos MINI actuales están disponibles con numerosas opciones muy atractivas y sofisticadas directamente en fábrica, lo que de nuevo mejora el placer y la comodidad de conducir. La gama de Accesorios Originales MINI ofrece más detalles, que incluyen la clásica tecnología de automovilismo deportivo en los componentes de John Cooper Works, características orientadas a la comodidad, como una interfaz para iPod, características muy prácticas para el uso diario, como un portaequipajes compuesto por barras ultrarresistentes de aluminio tratadas con epoxi, o componentes excepcionales, tales como faros adicionales y fastuosas molduras de techo.

De algo especial a una obra maestra única: la personalización directamente en fábrica.

La gama inusualmente amplia de equipamientos y accesorios que ofrece el MINI refleja la gran concienciación y la perspectiva crítica del cliente a la hora de elegir este tipo de vehículo pequeño premium. Cuando elige un MINI, el cliente está expresando desde el principio su sentido de valores especiales. Se identifica con un concepto de vehículo que, más que ningún otro, ofrece pura armonía entre valores emocionales y modernas cualidades. El característico diseño y el estilo inconfundible de la marca, el incomparable placer de conducir, la calidad premium y la tecnología de propulsión moderna y muy eficiente forman una simbiosis única en este segmento del mercado. Este excepcional posicionamiento del MINI se hace aún más patente cuando cada modelo específico se distingue del resto por sus sofisticadas y elegantes características. Por lo tanto, un MINI típico no es solo un vehículo excepcional, sino que casi siempre es una auténtica obra maestra.

La amplia gama de opciones disponibles para personalizar el vehículo queda reflejada desde el principio en el proceso de fabricación. Todos los MINI se fabrican específicamente previo pedido del cliente en la fábrica de MINI en Oxford, o en el socio de producción VDL Nedcar en Born, Países Bajos. Todos los clientes pueden configurar su MINI según sus deseos más personales. Todos los procesos de producción y logística son muy flexibles, atendiendo a esta amplia gama de variantes desde el principio.

Teniendo en cuenta las numerosas opciones y equipamientos disponibles y, en consecuencia, el rango casi infinito de variantes que pueden diseñarse, es extremadamente improbable que dos MINI absolutamente idénticos salgan de la fábrica en el mismo año de producción. Personalización del Mini clásico: modelos especiales para clientes VIP, más potencia directamente de fábrica para todos los conductores.

En la época del Mini clásico, solo los clientes especialmente importantes o acomodados podían elegir características de personalización similares de este calibre directamente en fábrica. Claramente, este vehículo pequeño pero revolucionario despertó desde el principio la imaginación de vanguardistas aficionados, actores, diseñadores de moda, músicos e incluso miembros de la Familia Real que a menudo pedían versiones personalizadas del Mini. Pintura especial y características de equipamiento particularmente sofisticadas encabezaban las listas de requisitos solicitadas, entre otros, por el actor británico Peter Sellers, el cual hizo varios pedidos de versiones especiales del Mini especialmente extravagantes en la década de los 70. Y en 1988 un miembro de la Familia Real de Brunei también pidió un Mini con diseño Flower Power adaptado a sus deseos individuales y, por supuesto, debidamente personalizado.

En el primer año del Mini clásico, los clientes ya podían elegir entre el Austin Seven y el Morris Mini-Minor, que, sin embargo, solo se distinguían por las parrillas, el color de la carrocería y las llantas. Dos años después, en 1961, hicieron su aparición el Riley Elf y el Wolseley Hornet como versiones particularmente elegantes de este nuevo vehículo compacto con pequeñas modificaciones en el exterior y características distinguidas y mejoradas en el interior. Las alfombrillas de felpa y el exclusivo salpicadero de madera irradiaban una exclusiva sensación de lujo.

Poco más tarde se unieron a la familia más versiones de carrocería, abarcando desde la furgoneta hasta el pick-up.

El deseo común de más potencia también se cumplió rápidamente, sobre todo gracias a la iniciativa del constructor de vehículos deportivos John Cooper, que ya había trabajado en estrecha colaboración con Alec Issigonis, el creador del Mini, durante el proceso de desarrollo inicial. El primer Mini Cooper en ofrecer 55 CV en lugar de 34 CV hizo su aparición en 1961, y el Mini Cooper S de 70 CV llegó al mercado dos años después. El Mini con transmisión automática también apareció relativamente pronto, en 1965, asumiendo un papel destacado en términos de comodidad de conducción, especialmente porque hasta ese momento solo los coches en segmentos más altos del mercado, es decir, en segmentos completamente diferentes, ofrecían la opción de cambio automático.

Muy deportivo, joven y moderno, o inusualmente distinguido: a mediados de los 70, los fans del Mini tuvieron la oportunidad por primera vez de resaltar ciertas características del Mini clásico a través de la edición de modelos cuidadosamente configurados. El primero de estos modelos especiales fue el Mini Limited Edition 1000 en 1976, de diseño innovador y con nuevas variantes que retomaron la tendencia de aumentar más y más la personalización. En muchos casos, estos coches especiales recibieron el nombre de zonas conocidas de Londres o de calles famosas, como Piccadilly, Chelsea, Knightsbridge o Park Lane.

En 1982, el Mini Mayfair conquistó las calles por primera vez como un modelo especialmente exclusivo de gama alta. Y tras el relanzamiento de la marca en 2001, las versiones especiales de este vehículo pequeño pero dinámico volvieron a suscitar un gran interés. Así, el MINI Seven retomó la tradicional denominación de modelo del Mini original y el MINI Checkmate acentuó especialmente las características deportivas de este ágil atleta.

Pintura, molduras del techo, materiales para el interior: el estilo típico de MINI con la máxima variedad.

La gran variedad de la actual gama de modelos, así como la amplia selección de opciones para combinar características de serie y características especiales de la actual generación de MINI, ofrecen un nivel de personalización que es referente incluso en el mundo del motor de nuestros días. Aparte de las diferentes motorizaciones, la amplia gama de colores de pintura de la carrocería, molduras del techo y las opciones de capota, las llantas y la tapicería de los asientos, los materiales para el interior y los elementos de acabado ofrecen al cliente más exigente todo lo que desea para hacer de su coche una obra maestra personal. Los paquetes de equipamiento específicos para cada modelo permiten la individualización personal. Incorporan facetas selectivas que son inherentes al carácter de cada modelo para destacarlas especialmente en el exterior y en el interior del vehículo, como por ejemplo el carácter deportivo, la elegancia o la robustez. Otras características incluyen bandas en el capó del motor y cubiertas de los retrovisores en distintos colores y diseños, las opciones de la Chrome Line y Piano Black para el exterior y un paquete de iluminación, revestimiento interior del techo de color antracita y Chrome Line para el interior.

La gama de accesorios también incluye una selección de cubiertas de retrovisores exteriores adicionales, rebordes de los intermitentes laterales, tapas para las válvulas de las ruedas y manijas de las puertas en diferentes diseños, la tapa del depósito cromada, franjas deportivas, franjas en el capó y pegatinas MINI especiales para colocarlas en las puertas. Por último, pero no por ello menos importante, la gama de llantas de aleación ligera individuales disponible para modelos específicos se amplía una vez más con una serie de opciones incluidas en la gama de accesorios.

Los componentes de rendimiento de John Cooper Works están perfectamente adaptados a las características y al estilo de MINI. Las piezas están disponibles como accesorios y hacen gala del largo historial de experiencia y gloriosa tradición de ambas marcas en el mundo del automovilismo deportivo. Las características más destacadas son las llantas de aleación ligera John Cooper Works, los discos de freno ventilados, las molduras del paragolpes, los remates del alerón, los tubos de escape integrados, las cubiertas de los retrovisores exteriores y las molduras de los intermitentes laterales. Las molduras decorativas a juego, la palanca del freno de mano, la palanca de cambios deportiva, las cubiertas de los retrovisores interiores y las alfombrillas crean un ambiente aún más deportivo en el interior.

La personalización al más alto nivel: MINI Yours.

Las opciones de la gama MINI Yours preparan el terreno de la ruta más exclusiva hacia la individualización selectiva. Materiales de alta calidad, un diseño elegante y un procesamiento preciso según los más altos estándares caracterizan a estos elementos de

equipamiento especial suministrados de fábrica para el exterior y el interior de los actuales modelos MINI. Se trata de opciones individuales únicas que están disponibles en paquetes de equipamiento que se crean específicamente para cada modelo.

Los elementos de equipamiento especial de MINI Yours son especialmente ideales para definir detalles claros que expresan la exclusividad y la elegancia a la hora de crear el diseño individual del vehículo. Todos los paquetes reflejan el origen británico y el carácter premium de la marca. El extraordinario nivel de la selección de materiales y la calidad de la artesanía se combinan para crear un diseño marcado por una sensación de legado y creatividad que se traduce en detalles del aspecto del vehículo. El emblema de MINI Yours define otro detalle inimitable. La producción de las opciones MINI Yours se lleva a cabo en procesos de fabricación especiales que están inspirados en la artesanía clásica.

La actual gama MINI Yours para personalizar el exterior incluye opciones de pintura excepcionalmente sofisticadas y llantas de aleación ligera impactantes, deportivas y elegantes en una selección específica para cada modelo. El MINI Cabrio también incluye un techo MINI Yours con una Union Jack tejida. Los paquetes MINI Yours para el interior conceden un estilo personal y una percepción de calidad superlativa para entendidos. Los asientos deportivos MINI Yours Leather Lounge están tapizados y fabricados a mano en exclusivo cuero suave. La tecnología de perforación integra el clásico dibujo de la Union Jack en los reposacabezas. Los MINI Yours Interior Styles están adaptados para ajustarse a modelos específicos e incluyen superficies retroiluminadas, con puntos de luz que varían el color para adaptarse a las condiciones de luz ambiente. La exclusividad visible y tangible también caracteriza el volante deportivo de cuero MINI Yours, acabado en exclusivo cuero napa suave, las costuras de antracita y los radios en Piano Black de brillo intenso.

MINI Yours Customised: Del original al especial personalizado.

La gama MINI Yours Customised ofrece a los clientes la oportunidad de diseñar productos de reequipamiento seleccionados con un diseño elegido por ellos mismos y transformar su propio vehículo en un especial personalizado para el cliente. El innovador paquete se ha suministrado para numerosos modelos MINI en Europa y otros mercados importantes desde 2018. La gama de productos MINI Yours Customised incluye las habituales molduras para los intermitentes laterales, molduras decorativas para el interior en el lado del acompañante, estriberas LED y proyectores LED en las puertas.

Las piezas de reequipamiento suministrados en la gama de productos MINI Yours Customised pueden ser seleccionados, diseñados y pedidos por los clientes en una tienda online exclusiva de la nueva gama. Una vez encargados, los productos individualizados se fabricarán con procedimientos de producción innovadores, como varios procesos de impresión en 3D y grabado láser. Estos avanzados procesos de producción permiten hacer realidad los deseos del cliente con precisión. Los productos dotados con un estilo individual se suministran en pocas semanas. Están diseñados para que puedan ser integrados en el vehículo por los propios clientes o por los socios de servicio autorizados MINI.

5. VALORES TRADICIONALES Y DIVERSIDAD MODERNA. CONCEPTO Y TECNOLOGÍA.



¡El económico vehículo compacto tiene un gran futuro! Precisamente esta fue la idea y la filosofía fundamentales a la hora de desarrollar el Mini clásico. El objetivo era combinar unas dimensiones exteriores compactas con una generosa amplitud en el interior, un comportamiento de conducción cómodo y deportivo, así como unos motores de bajo consumo que también caracterizan al nuevo modelo extrapequeño de la British Motor Corporation (BMC). Los graves recortes en el suministro de petróleo provocados por la crisis de Suez en 1956 llevaron a BMC a asignar esta difícil tarea al ingeniero de automoción y constructor Alec Issigonis. En la actualidad, por otra parte, la búsqueda de la eficiencia se ha convertido en una necesidad general de la vida pública. Este vehículo compacto procedente de Gran Bretaña ofrece de nuevo la respuesta más convincente a este problema. Hace 60 años, el revolucionario principio de diseño del Mini clásico sentó las bases para obtener el máximo espacio interior ocupando el espacio mínimo en carretera. La moderna reinterpretación del uso creativo del espacio y su insuperable placer de conducir hicieron del MINI un ejemplar único en el segmento premium de coches pequeños en el momento de su lanzamiento en 2001. Actualmente, la marca MINI es el paradigma del placer de conducir en entornos de tráfico urbano y más allá. En el futuro, la marca combinará la movilidad eléctrica y una experiencia emocional única con el nuevo MINI Cooper SE. Este está basado en el MINI 3 puertas y combina la conducción sin emisiones locales con una calidad superior y un llamativo diseño.

El Mini clásico: un ingenioso concepto para un uso eficiente del espacio, una seguridad excepcional en carretera y un gran ahorro.

Las cualidades de ingeniería del más alto nivel ya disponibles en el Mini clásico proporcionan soluciones verdaderamente excepcionales y técnicamente superiores. El primer punto es que Alec Issigonis optó por un concepto de tracción delantera con el motor montado transversalmente en la parte delantera. Este principio, hoy considerado como la solución estándar para los coches compactos, no era en realidad totalmente nuevo en ese momento, pero nunca antes se había utilizado de forma tan consistente para promover el comportamiento de conducción y el uso eficiente del espacio como en el Mini clásico. La disposición específica de ruedas de 25,4 cm (10") justo en las esquinas del vehículo también sirvió para promover tanto el comportamiento de conducción como el uso eficiente del espacio. La distancia entre ejes medida de 2,03 metros, la longitud total era de 3,05 metros, la anchura medida de 1,41 metros y la altura del Mini clásico era de 1,35 metros. Y el punto más importante era que el 80 % del espacio ocupado por el coche, su «huella» en la carretera, en aquel entonces, era solo para los ocupantes y su equipaje.

La carrocería en blanco del Mini clásico apenas pesaba 140 kg. Pero, al mismo tiempo, la carrocería ofrecía un estándar de rigidez torsional muy excepcional en aquel momento: rigidez garantizada por las dos estriberas que se extienden de delante hacia atrás, un túnel ligero en el centro del coche que se prolonga hasta el sistema de escape y los pasos de rueda.

El robusto mamparo, que se extiende transversalmente de izquierda a derecha, entre el compartimiento del motor y el habitáculo, la sólida barra transversal situada debajo de los asientos delanteros y el mamparo trasero que conduce al maletero contribuyen a esta rigidez torsional. Con este tipo de estabilidad y rigidez integradas desde el principio, Alec Issigonis y su equipo de ingenieros pudieron dar al Mini clásico estilizados pilares de techo y grandes ventanas alrededor del habitáculo, lo que ayudó a mejorar tanto la visibilidad periférica como la sensación de amplitud. La decisión de qué motor utilizar en este nuevo coche pequeño no supuso un problema, y BMC optó por una versión actualizada de la unidad de potencia de la Serie A incluida en el legendario Morris Minor.

Este cuatro cilindros venía con un cigüeñal que corría sobre tres cojinetes, válvulas en la culata accionadas a través de empujadores y un árbol de levas en la parte inferior que corre por el mismo lado que los conductos de admisión y escape. La mezcla de combustible y aire se suministraba mediante carburadores de tiro semidescendente, con una bomba eléctrica de suministro de combustible instalada desde el principio.

Issigonis y su equipo redujeron la cilindrada del motor a 848 cm³ y recortaron la potencia del motor a 34 CV a 5.500 rpm. De hecho, este tipo de régimen del motor por sí solo era bastante inusual en aquel momento, y solo los coches deportivos de pura sangre alcanzaban un régimen de motor continuo de este nivel a finales de los años 50. Por otra parte, otra innovación adicional fue la disposición de la caja de cambios manual de cuatro velocidades situada debajo del motor y directamente entre las ruedas, dando al motor y a la transmisión un circuito de aceite compartido. Esto dejó suficiente espacio debajo del capó para el radiador en el lateral, así como la dirección y las unidades auxiliares.

El nacimiento de esa sensación kart.

Issigonis y su equipo también adoptaron un nuevo enfoque para la transmisión de potencia, es decir, en la cadena cinemática. Puesto que los ejes de hélice utilizados hasta ese momento tendían a desviarse de la línea en caso de bloqueo principal de la dirección, Issigonis decidió utilizar por primera vez en un automóvil juntas homocinéticas. Estas juntas estaban formadas por un cojinete de bolas rodeado por tres jaulas, dos de las cuales estaban conectadas, respectivamente, con los ejes de entrada y salida. Esto, a su vez, permitió un ángulo de dirección suficiente sin distorsión ni articulación indebida, lo que redujo significativamente el efecto de las fuerzas de tracción sobre la dirección. Y esto, a su vez, sentó las bases de la sensación kart del legendario Mini hasta el día de hoy.

Para reducir las fuerzas que actúan sobre la carrocería de acero monocasco ligera y compacta, los ingenieros montaron toda la transmisión, dirección y suspensión en un bastidor secundario. Las ruedas independientes de la parte trasera también se montaron en un bastidor secundario, lo que proporcionó al Mini clásico una estabilidad direccional excelente. El resto de los componentes de la suspensión también venían con una amplia gama de detalles técnicos, e Issigonis sustituyó los muelles helicoidales, de torsión y las horquillas de ballesta por una suspensión de goma. Concretamente, se trataba de una estructura formada por dos conos con una capa de goma en el medio. El cono superior estaba firmemente atornillado a un bastidor secundario, mientras que la parte inferior se posaba en el soporte de la rueda. Dado que la goma se endurece vez más duro cuanto más

alta es la presión, se equipó al Mini clásico con una configuración de la suspensión progresiva.

De hecho, las propiedades de este sistema de muelles eran tan buenas que bastó con instalar pequeños amortiguadores telescópicos. Y para dar a los amortiguadores una respuesta suave y fina, estos se fijaron en el exterior en las horquillas superiores en la parte delantera y en los brazos de control longitudinales en la parte trasera.

Comodidad extra: suspensión hidroelástica y transmisión automática.

En 1964, Issigonis puso el énfasis en incrementar el confort y en el refinamiento del motor, introduciendo un precursor tipo de autonivelación en el Mini. En concreto, se trataba de la nueva suspensión hidroelástica tomada de las berlinas más grandes de BMC y modificada para el segmento de vehículos pequeños. Esta suspensión única venía con cilindros aproximadamente del tamaño de una lata de aceite de litro en cada rueda, que incluía los muelles y los amortiguadores y que utilizaba como fluido de amortiguación una emulsión acuosa resistente a las bajas temperaturas. En el sistema Hidroelástico, las cámaras hidráulicas de los amortiguadores de las ruedas delanteras y traseras estaban conectadas entre sí mediante tubos de presión a cada lado del vehículo. De manera que cuando la rueda delantera pasaba por encima de un bache en la carretera, parte del líquido hidráulico se introducía en la cámara «asociada» en el eje trasero, elevando ligeramente la carrocería también en la parte trasera (y, por supuesto, también en la dirección opuesta).

Aunque este innovador sistema proporcionaba la configuración básica para una autonivelación consistente de la carrocería del vehículo, nunca supuso un éxito duradero y dejó de fabricarse siete años después. Issigonis y su equipo siguieron el ejemplo de vehículos más grandes en segmentos superiores del mercado también en otras áreas, a menudo buscando alcanzar un estándar aún más alto en el Mini. Un buen ejemplo es la transmisión automática, que se introdujo como opción en 1965 y que hizo del Mini clásico uno de los pocos vehículos pequeños disponibles en ese momento con ese tipo de «lujo». Un factor aún más significativo era que la transmisión automática ocupaba casi el mismo espacio que una caja de cambios manual convencional con cuatro marchas hacia adelante, mientras que la mayoría de los coches de lujo en ese momento solo tenían tres marchas.

Las ventas del Mini clásico superaron el millón de unidades tan solo seis años después de su presentación. Para entonces, la gama comprendía no solo los dos modelos originales, el Morris Mini-Minor y el Austin Seven, sino también una Mini Van, un Mini Pick-Up, así como los modelos Morris Mini-Traveller y el Austin Seven Countryman, que ofrecían sistemáticamente más espacio en el interior del vehículo: mientras que el Traveller y el Countryman eran solo 25 centímetros más largos que sus respectivos homólogos, se presentaban como vehículos inusualmente versátiles gracias a su distancia entre ejes ampliada en 10 centímetros y a su puerta trasera de doble hoja.

Motor pequeño, potencial significativo para un mayor desarrollo.

John Cooper, el constructor de coches deportivos que reconoció muy pronto el gran potencial de este vehículo pequeño revolucionario, es el hombre al que debemos agradecer que el motor del Mini originalmente limitado intencionadamente a 34 CV consiguiera mucha más potencia solo dos años después de su presentación. La cilindrada del motor del modelo GT fabricado en una pequeña serie a iniciativa de Cooper se

incrementó a 997 cm³, con un aumento de la carrera de 68,3 a 81,3 milímetros y una reducción del diámetro de 62,9 a 62,4 milímetros. La relación de compresión se elevó de 8,3 a 9,0, siendo otras características las válvulas de admisión más grandes y los dobles carburadores.

La salida del escape también se amplió y el cárter se reforzó para adaptarlo a la potencia adicional del motor.

Cooper también cambió la relación de cambio de las marchas individuales para aumentar la velocidad del vehículo en cada marcha. El primer Mini Cooper con su motor de 55 CV alcanzaba entonces una velocidad máxima de 136 km/h en lugar de los «habituales» 120 km/h. Y siendo un hombre concienzudo como era, Cooper también mejoró los frenos del vehículo y aplicó frenos de disco Lockheed de 17,78 cm (7") en las ruedas delanteras.

El Mini Cooper S presentado en 1963 pronto demostró que, a pesar de estas modificaciones, el cuatro cilindros aún no había alcanzado su límite. Esta vez, la cilindrada del motor se aumentó hasta 1.071 cm³, lo que proporcionó una potencia máxima de 70 CV. Esta potencia adicional redundó, por supuesto, en una mayor velocidad, en este caso con un aumento de 160 km/h, por lo que Cooper volvió a mejorar los frenos, aumentando el diámetro del disco a 19,05 cm (7,5") y aumentando la potencia de frenado del Mini Cooper S por medio de un servofreno.

La versión en serie del Mini clásico también se mejoró para ofrecer más potencia en 1967. El aumento de la cilindrada hasta 998 cm³ proporcionó al motor un aumento adecuado del par máximo de 44 a 52 Nm y un aumento de la potencia máxima de 4 a 38 CV. Esta versión del cuatro cilindros se incorporó desde el principio en el modelo hermano del Mini clásico presentado en 1969, el nuevo Clubman, como se llamaba el coche, con 11 cm más de longitud, y la versión Estate, que medía exactamente 3,40 metros de largo. Por otra parte, la anchura, la altura y la distancia entre ejes de este coche eran exactamente idénticos a los del Mini clásico.

Otro nuevo modelo que se presentó en esa época como sucesor del Mini Cooper fue el Mini 1275 GT, el modelo superior de la serie Clubman impulsado por un motor de cuatro cilindros y 1,3 litros de 59 CV. Este motor también se incluyó más tarde en el Mini clásico y pronto se mejoró hasta uno más significativo de 63 CV. No obstante, el motor de 1,0 litros permaneció en la gama hasta 1992, después de lo cual todos los modelos estaban equipados con el motor de inyección de combustible de 1,3 litros, que en octubre de 1991 ya incluía el Mini Cooper y, a partir de agosto de 1994, también el Mini, debido sobre todo a los crecientes requisitos en materia de gestión de las emisiones.

Un nuevo comienzo con valores tradicionales.

Sobre el papel, el MINI Cooper y el MINI One que marcaron el resurgimiento de la famosa marca en 2001 no tenían prácticamente ninguna característica importante en común con el Mini clásico. Las normas de seguridad mucho más estrictas, las exigencias mucho mayores en términos de comodidad de conducción y los nuevos potenciales técnicos permitieron y exigieron soluciones que Alec Issigonis y su equipo no hubieran podido siquiera imaginar en su época.

Sin embargo, el MINI y su precursor comparten algunas características y rasgos fundamentales que están presentes claramente desde el principio en el nuevo modelo y que se reflejan en el diseño característico del vehículo. Otro punto es que el MINI se desarrolló desde el principio como un vehículo pequeño nuevo y revolucionario. Y al igual que el Mini clásico, el nuevo modelo incluyó una vez más innovaciones tecnológicas que conferían al MINI sus cualidades únicas.

La reinterpretación de los valores tradicionales también confirió al MINI su carácter inconfundible desde el principio, consolidando su estatus de coche moderno que trasciende a todas las clases sociales y resulta muy deseable en todo el mundo. En su época, el Mini clásico contribuyó notablemente a introducir el principio de tracción delantera y motor montado transversalmente en la parte delantera, haciendo de esta la solución estándar para vehículos especialmente compactos. El MINI, a su vez, también presentaba voladizos cortos, una gran distancia entre ejes, la disposición de una rueda en cada esquina y un centro de gravedad bajo como elementos ideales para una conducción extremadamente ágil. Así pues, una vez más, el MINI redefinió el estándar de la eficiencia óptima del uso del espacio y el máximo placer de conducir en un coche tan pequeño.

El salto cualitativo hacia una nueva era tecnológica.

Para aplicar este concepto, obviamente era fundamental utilizar la tecnología más avanzada y sofisticada. Y, claramente, los motores de cuatro cilindros que desplazaban 1,6 litros, dotados de 16 válvulas y una culata de aluminio, fueron los mejores sucesores de los motores de la Serie A originalmente incluidos en el Mini clásico.

Si bien 34 CV era suficiente en 1959, la potencia correcta era ahora 66 kW (90 CV) en el MINI One y 85 kW (115 CV) en el MINI Cooper. Y si el Mini clásico con sus juntas homocinéticas para transmitir potencia a las ruedas y sus muelles de goma sentaron nuevos estándares de tecnología de suspensión en su momento, el MINI con su eje delantero McPherson que incluye ejes de igual longitud y el eje trasero multibrazo también absolutamente único en este segmento también marcó un nuevo referente.

Los frenos de disco en las cuatro ruedas, el sistema antibloqueo de los frenos que incluye control de frenada en curva CBC y distribución electrónica de la fuerza de frenado EBD de serie, también marcaron este salto cualitativo hacia una nueva era. Como opción, el MINI también estaba disponible desde el principio con control de tracción ASC+T y control dinámico de la estabilidad DSC.

El MINI también ocupó el primer puesto en su segmento desde el principio en términos de seguridad pasiva. De hecho, con su habitáculo extremadamente estable, sus airbags delanteros y laterales, además de los airbags de cabeza laterales opcionales, el nivel de seguridad que ofrecía era absolutamente extraordinario. Por último, aunque no por ello menos importante, el indicador de pérdida de presión en los neumáticos incluido también de serie fue una innovación nunca antes vista en un vehículo pequeño y compacto. Como alternativa a la caja de cambios manual de cinco velocidades, el MINI estaba disponible con cambio automático continuo CVT que incorporaba una función Steptronic. Con una correa de transmisión de acero que corría sobre poleas de doble cono, esta transmisión distribuía la potencia del motor mediante

relaciones de cambio continuamente variables a las ruedas delanteras, al tiempo que mantenía seis sólidas relaciones de cambio en el modo Steptronic.

Una unidad de control conjunta para el motor y las transmisiones daba servicio tanto en el modo automático como en el modo Steptronic para proporcionar al conductor la relación de cambio ideal en todas las condiciones. Como opción, también podían instalarse interruptores Steptronic en el volante para que el conductor pudiera cambiar de marcha manualmente sin apartar las manos del volante.

MINI no tardó mucho, para ser preciso en enero de 2002, en ascender a un nivel aún más alto de placer de conducir con el modelo más potente de la gama garantizando un rendimiento fascinante aún más rápido que el del Mini clásico y muy superior a su predecesor de 70 CV.

Este nuevo modelo de altas prestaciones era el MINI Cooper S, equipado con un motor con compresor de cuatro cilindros de 120 kW (163 CV) y que incluía de serie suspensión deportiva y una caja de cambios manual de seis velocidades. El primer MINI propulsado por un motor diésel vio la luz tan solo un año después con el MINI One D, que ofrecía la versión más avanzada de la filosofía del cuatro plazas eficiente que originariamente dio lugar al desarrollo del Mini clásico. Desplazando 1,4 litros con cuatro cilindros, este motor íntegramente de aluminio equipado con inyección de combustible common rail y un turbocompresor de gases de escape ofrecía unos generosos 55 kW (75 CV).

La nueva edición del MINI: del original al original.

Las modernas cualidades del primer vehículo pequeño premium del mundo se enfatizaron aún más con la presentación de la nueva edición del MINI en noviembre de 2006. Bajo el lema «Del original al original», se refinaron numerosos detalles que conforman el aspecto visual del MINI. Para poner el foco en las cualidades deportivas del vehículo compacto rey de las curvas, estas se acentuaron aún más. Al mismo tiempo, también se optimizó la protección de los ocupantes.

Los nuevos motores aún más potentes y, al mismo tiempo, mucho más eficientes, sumados a una tecnología de suspensión mejorada, sirvieron para redefinir el placer de conducir tan típico de MINI. Los modelos MINI Cooper S con su motor de 124 kW (175 CV) y MINI Cooper de 88 kW (120 CV) disponibles en la presentación del coche en el mercado fueron recibidos con entusiasmo desde el principio por aficionados de todo el mundo gracias a sus prestaciones mejoradas, sumadas a un ahorro de combustible significativamente mayor y a sus valores de emisiones. Ambos motores tenían una cilindrada de 1,6 litros, y, en el caso del MINI Cooper S, el turbocompresor Twin Scroll y la inyección directa de gasolina eran los responsables de su elevada potencia. El motor del MINI Cooper estaba equipado con un control de válvulas totalmente variable. Más tarde, esto también se instaló en el motor de 1,4 litros de 70 kW (95 CV) del MINI One. El turbocompresor y la inyección directa Common Rail ofrecían una eficiencia extraordinaria en los motores diésel. Al MINI Cooper D de 82 kW (112 CV) le siguieron rápidamente el MINI One D de 66 kW (90 CV) y el MINI Cooper SD de 105 kW (143 CV). Por último, se sumó a la gama el MINI One equipado con un motor de 55 kW (75 CV) como modelo básico. El papel

de atleta de élite lo asumió por primera vez el MINI John Cooper Works, con un motor turbo de 155 kW (211 CV) y tecnología de suspensión específica.

En una combinación idónea para cada modelo, las tecnologías ofrecidas de serie incluían una función de recuperación de la energía de frenado, un sistema automático Start/Stop, un indicador de cambio de marcha, dirección asistida eléctrica, una bomba de aceite controlada por el caudal, además de una bomba de refrigerante a demanda. Todas las variantes del MINI vienen ahora de serie con una caja de cambios manual de seis velocidades, con cambio automático de seis velocidades (opcional) que permite al conductor cambiar de marcha manualmente mediante levas en el volante.

La amplia oferta de la cartera de motores pronto se vio aumentada gracias a la excepcional diversidad de la gama de modelos MINI. Casi exactamente un año después del día del lanzamiento de la nueva generación de modelos, la gama se amplió con el MINI Clubman que presentaba una distancia entre ejes 8 cm mayor y una puerta trasera de dos piezas. En 2009 llegó una nueva generación del MINI Cabrio. Y por si esto fuera poco, a partir de 2011 los biplaza MINI Coupé y MINI Roadster permitieron experimentar el espíritu deportivo típico de la marca y el placer de conducir a cielo abierto de una forma especialmente purista.

Paralelamente, el MINI Countryman presentado en 2010 y el MINI Paceman disponible desde 2013 conquistaron el segmento de compactos premium. La tracción a las cuatro ruedas ALL4 desarrollada especialmente para MINI se instaló por primera vez en estos dos modelos. El sistema se basa en un diferencial central electromagnético que permite distribuir la potencia de forma variable entre los ejes delantero y trasero.

La última generación: aún más placer de conducir, eficiencia y calidad premium.

En 2014, la actual generación del MINI llegó a la línea de salida con un renovado diseño evolutivo y avanzado, una nueva tecnología de propulsión y un gran número de innovadoras características de equipamiento. Los motores dotados con tecnología MINI TwinPower Turbo, sumados a una caja de cambios de reciente desarrollo han aumentado desde entonces la capacidad de aceleración del MINI y, al mismo tiempo, han reducido el consumo de combustible.

Dependiendo del motor, la caja de cambios de serie de 6 velocidades puede sustituirse por una caja de cambios Steptronic de 7 velocidades de doble embrague o por una caja de cambios Steptronic de 8 velocidades. El peso optimizado y las características aerodinámicas mejoradas suponen una mejora adicional de la eficiencia. Por primera vez se ofrece una suspensión adaptativa como opción. El nuevo MINI ofrece por primera vez los modos de conducción MINI como opción. La suspensión adaptativa influye en las curvas características del pedal del acelerador y en las características de la dirección, así como en las características de cambio de la transmisión automática y la regulación de amortiguadores. El nuevo concepto operativo incluye un cuadro de instrumentos en la columna de dirección y, de manera opcional, un MINI Head-Up Display. Los avisos de colisión y de peatones con función de frenado en ciudad, el asistente de conducción y el asistente de aparcamiento y la cámara de marcha atrás amplían considerablemente la oferta disponible de sistemas de asistencia al conductor. Una vez más, el MINI vuelve a

jugar un papel destacado entre sus competidores en el área de la tecnología de networking y los servicios digitales.

Ya en el año siguiente, la gama de modelos volvió a ampliarse con una versión de carrocería completamente nueva para el MINI. Por primera vez, la marca británica presenta una versión con cinco puertas en el segmento de vehículos pequeños. Con una distancia entre ejes ampliada en 72 milímetros, el MINI 5 puertas ofrece a los pasajeros delanteros mucho más espacio para las piernas, además de una cómoda entrada y salida. Desde 2016, la gama del segmento de vehículos pequeños se ha completado con el nuevo MINI Cabrio.

El cuatro plazas descapotable está ahora equipado con un mecanismo de apertura y cierre de la capota totalmente eléctrico. También se desarrolló una versión de modelo extremadamente deportiva para la variante de carrocería clásica del MINI 3 puertas y para el MINI Cabrio. El MINI John Cooper Works y el MINI John Cooper Works Cabrio están equipados con un nuevo motor turbo de 170 kW (231 CV).

La nueva generación MINI está representada por dos modelos en el segmento de compactos premium. El nuevo MINI Countryman se ofrece con una selección de tres motores de gasolina y tres motores diésel. El avanzado sistema de tracción a las cuatro ruedas ALL4 también está disponible como opción. El equipamiento de la serie incluye la transmisión de potencia a las cuatro ruedas en los deportivos de élite MINI John Cooper Works Clubman y MINI John Cooper Works Countryman, ambos equipados con un motor turbo de 225 kW (306 CV) en su última versión. Por otra parte, el MINI Cooper S E Countryman ALL4 (consumo promedio de combustible: 1,9 – 2,1 l/100 km; consumo promedio eléctrico: 13,5 – 13,9 kWh / 100 km; emisiones promedio de CO₂: 43 – 47 g/km) abre el camino al placer de conducir sin emisiones. El primer modelo híbrido enchufable de MINI está impulsado por un motor de gasolina de tres cilindros y un motor eléctrico que, en conjunto, generan una potencia de sistema combinada de 165 kW (224 CV).

Movilidad eléctrica al estilo MINI: el nuevo MINI Cooper SE:

La marca MINI ha sido el paradigma de una fascinante movilidad en tráfico urbano durante los últimos 60 años. En el futuro, la marca incorporará la conducción sin emisiones locales en tráfico urbano con una experiencia emocional única. El nuevo MINI Cooper SE (consumo eléctrico promedio: 0,0 l/100 km; consumo eléctrico promedio: 14,8 – 16,8 kWh / 100 km; emisiones promedio de CO₂:

0 g/km) se fabricará en serie en la fábrica británica de Oxford a partir de noviembre de 2019. Este es el primer modelo totalmente eléctrico de la marca y es un auténtico MINI de pies a cabeza. El concepto de vehículo está basado en el MINI 3 puertas. Las dimensiones, el diseño, el espacio disponible y el ambiente interior del nuevo MINI Cooper SE se derivan claramente del vehículo de propulsión convencional. La ampliación de la gama de modelos con una versión totalmente eléctrica ya quedó patente en el desarrollo de este vehículo.

En lugar de un motor gasolina o diésel, bajo el capó del nuevo MINI Cooper SE hay montado un motor eléctrico. La entrega de potencia espontánea del motor eléctrico de 135 kW (184 CV), la tracción delantera característica de la marca y el innovador

Control Dinámico de Estabilidad con limitación del deslizamiento de ruedas asociada al actuador contribuyen a que el nuevo MINI Cooper SE consiga la inconfundible agilidad conocida como la sensación kart que en este caso se percibe como una experiencia especialmente intensa.

La batería de iones de litio específica del motor permite una autonomía de entre 235 y 270 kilómetros. La batería de alto voltaje está configurada en un nivel bajo en el suelo del vehículo de manera que no existen restricciones de volumen en el maletero como en el caso del MINI 3 puertas convencional.

Las cifras de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y consumo eléctrico que se muestran aquí se han calculado según el procedimiento de prueba previsto en el Reglamento (CE) 2007/715 en la versión aplicable a la fecha de aprobación. Las cifras hacen referencia a un vehículo con equipamiento de serie en Alemania; el intervalo mostrado considera el equipamiento opcional y la diferencia de tamaño de las llantas y los neumáticos del modelo seleccionado. Estos factores pueden variar durante la configuración.

Los valores de algunos vehículos se miden de acuerdo con el nuevo WLTP (procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial) y se convierten al NEDC (nuevo ciclo de conducción europeo) con fines comparativos. Los impuestos u otras tasas aplicables a estos vehículos pueden basarse en datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ distintos de los aquí mostrados.

Encontrarás más información sobre los valores oficiales para turismos nuevos en las orientaciones sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, disponibles de forma gratuita en todos los puntos de venta y en IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Madera, 8 - 28004 Madrid).

6. DEL ORIGINAL AL ORIGINAL. EL DISEÑO MINI.



Innovador, inconfundible, elegante, y siempre inspirador. Al igual que el Mini clásico, el MINI representa un diseño único que ofrece nuevas respuestas a los retos de su tiempo. Con la creación del Mini clásico, el constructor Alec Issigonis y su equipo lograron redefinir toda la filosofía de los coches pequeños y compactos en 1959. Para el desarrollo del MINI, sus sucesores, reinterpretaron el concepto de máximo espacio interior ocupando la superficie mínima en carretera adoptando un estilo moderno y actualizado.

El resultado, creado con casi cuatro décadas de diferencia, fueron dos coches de imponente carácter que presumen de sus cualidades únicas de una manera verdaderamente inconfundible. Tanto entonces como ahora, las emocionantes características de conducción y el diseño irresistible se unen para constituir la señal distintiva de toda una marca. El punto de partida para el diseño del Mini clásico fue una visión que perseguía unos objetivos claros: a pesar de ser el más pequeño de todos los modelos fabricados hasta la fecha por la British Motor Corporation, el coche nuevo debía seguir ofreciendo espacio suficiente para cuatro ocupantes y su equipaje. Claramente, por lo tanto, Issigonis puso el foco en el ahorro de espacio como consideración fundamental durante el proceso de desarrollo.

Al mismo tiempo, su intención era ofrecer una respuesta innovadora a los vehículos pequeños y compactos ya disponibles en el mercado europeo, siguiendo su principio de que un buen diseñador nunca debería copiar a la competencia.

Una visión clara y el concepto correcto: las bases del Mini clásico.

Para ofrecer el máximo espacio interior posible a los ocupantes del vehículo en el poco espacio que ocupa el vehículo en carretera, también tuvieron que desplazarse las prestaciones y los componentes técnicos del Mini. El concepto ideal que hizo esto posible desde el principio fue, por supuesto, el montaje del motor en la parte delantera y la tracción delantera. Pero eso no era suficiente para Issigonis. Ya que, si bien había espacio suficiente para un motor de cuatro cilindros debajo del corto capó, esto era así solo porque Issigonis montó el motor transversalmente y colocó la caja de cambios debajo de la unidad de propulsión. Ciertamente, una interpretación innovadora del principio de «la forma sigue a la función» sigue siendo uno de los factores decisivos del diseño del MINI hasta la fecha.

Issigonis expuso todos estos planos y configuraciones en una serie de dibujos y bocetos personales, en lugar de en largos documentos y estudios. De hecho, ya había logrado compensar su falta de interés por las matemáticas en el colegio y la universidad gracias a sus excelentes dibujos. Y ahora estos dibujos se convirtieron en la marca característica de este genial ingeniero y constructor.

Con solo unas pinceladas de su lápiz, era capaz de crear visiones, ilustrar soluciones para problemas técnicos complicados y de conseguir un mayor poder de convicción que el mejor ponente de la historia con una detallada conferencia técnica.

La euforia casi contagiosa de Issigonis también se vio plasmada por sus frecuentes dibujos en manteles de papel o cartas de menú, porque su bloc de notas ya estaba lleno.

Una de las leyendas que circulan sobre el Mini clásico es la historia de un boceto de diseño hecho por Issigonis en la servilleta de papel de un restaurante de hotel que más tarde se utilizó para hacer el primer borrador «oficial» en el panel de diseño de la oficina de construcción de Issigonis. A lo largo de 1958, tanto el exterior como el interior del Mini adquirieron su forma definitiva. Un detalle llamativo que más tarde se convirtió en una característica del Mini clásico fue que las costuras de carrocería que unían los paneles de los guardabarros y la carrocería miraban hacia fuera.

La razón detrás de esta característica particular era sencillamente económica: las costuras de soldadura hacia fuera eran mucho más baratas de fabricar. La segunda característica típica de una fabricación orientada a reducir costes que también resulta claramente visible desde el exterior son las bisagras de las puertas que están colocadas en el exterior de las propias puertas. Y los conductores que no tuvieran suficiente con los 195 litros de capacidad del maletero, simplemente podían dejar abierta la tapa del maletero, ya que esta estaba articulada en la parte inferior y hacía las veces de cómoda «bandeja» incluso para transportar objetos voluminosos que se sujetaban de forma más o menos segura. De hecho, esto no era ningún secreto, ya que los elegantes catálogos ya presentaban esta capacidad de carga ampliada a través de imágenes multicolor.

También el interior seguía de manera natural la filosofía minimalista del vehículo: un sencillo cable permitía abrir las puertas y el habitual salpicadero en frente del conductor y el acompañante se sustituyó en el Mini clásico por un pequeño estante. Justo en el centro estaba el instrumento central, el velocímetro y el cuentakilómetros, así como el indicador de combustible, con los dos comutadores para los limpiaparabrisas y las luces dispuestos justo debajo.

A pesar de numerosos cambios y modificaciones de detalle, la forma básica del Mini clásico permaneció inalterada durante al menos 41 años. Con el paso del tiempo, este pequeño y revolucionario vehículo se convirtió en un clásico de la historia del automóvil, una obra maestra atemporal elegida en 1995 por los lectores de Autocar, la revista de coches británica, como el «Coche del siglo». Al igual que su comportamiento de conducción, la apariencia típica del Mini clásico siguió siendo la imagen perfecta del carácter del vehículo a lo largo de los años y las décadas, constituyendo en última instancia el punto de partida para el diseño del MINI moderno.

Creación del MINI: nuevo, pero con raíces inconfundibles.

A mediados de la década de los 90, poco después de que BMW adquiriera el Rover Group, empezaron a plantearse los primeros planes para lanzar una nueva versión de este vehículo compacto único. En el Salón del Automóvil de Frankfurt de 1997 se presentó un estudio del MINI Cooper para dejar claro desde ese momento que no se trataba de una mera copia del modelo clásico, sino de una interpretación moderna del tan tradicional

concepto Mini. De hecho, este concepto de vehículo combinaba los valores clásicos del Mini clásico con las exigencias de un automóvil moderno a las puertas del siglo XXI.

A principios de año ya se había presentado un espectacular concepto de vehículo deportivo con ocasión del Rally de Montecarlo. Treinta años después de que el Mini clásico hubiera ganado el Rally de Montecarlo por última vez, este estudio de un ACV 30 (Anniversary Concept Vehicle) biplaza, con volante en la derecha y el motor en el centro, fue noticia definitivamente, pero no solo por sus potentes y musculares proporciones. Sino también porque el estudio también dejó bastante claro que las características de diseño tan características del Mini clásico, como la rejilla hexagonal del radiador y los grandes faros redondos, podían trasladarse a un concepto de vehículo moderno.

Así que la pregunta es obvia: ¿Qué aspecto tendría el vehículo pequeño ideal si trasladáramos las ideas y principios de Sir Alec Issigonis, ese genial constructor, de los años 50 al siglo XXI, incorporando todas las opciones técnicas y las preferencias de los clientes de nuestra época? La búsqueda de la respuesta a esta pregunta fue sin duda un compromiso prometedor desde el principio, sobre todo porque ni el concepto de conducción del Mini clásico ni su aspecto prácticamente inalterado habían perdido su encanto a lo largo de un período de aproximadamente cuatro décadas.

Precisamente por este motivo, el Equipo de Proyecto MINI, dirigido originariamente por Frank Stephenson y, posteriormente, por el Jefe de Diseño de MINI, Gert Volker Hildebrand, confirió gran importancia a trasladar al mundo automovilístico moderno no solo los detalles de diseño, sino también la idea fundamental de los primeros años del Mini clásico. El MINI también debía ser un coche único que proporcionara amplitud de espacio para cuatro personas con su equipaje, ofreciera un concepto de conducción económica y presentara unas cualidades de conducción y manejo que ningún otro modelo de este segmento fuera capaz ofrecer.

Al mismo tiempo, los ingenieros de desarrollo también tuvieron en cuenta, naturalmente, el alto estándar de comodidad que ahora se da por hecho, así como los requisitos de seguridad más exigentes. El resultado, obviamente, fue una vez más un vehículo pequeño nuevo y revolucionario orientado en todos los aspectos a las necesidades de su tiempo y, al mismo tiempo, desarrollado y fabricado de acuerdo con los estándares de calidad de una marca líder de gama alta.

Características de diseño e iconos de diseño.

Esta armonía de los objetivos fijados por los ingenieros de desarrollo y los valores fundamentales del concepto se refleja en un diseño único que visualiza auténticamente el carácter común que comparten el Mini clásico y el MINI y que se manifiesta en un bello juego de líneas y uniones, círculos y elipsoides.

Con 3,63 metros de longitud, se conservaron la disposición y las proporciones generales del vehículo, incluidos los cortos voladizos delanteros y traseros que expresan la agilidad de manejo del MINI en su exterior, como una reproducción fiel del Mini clásico. La clásica subdivisión del vehículo en tres secciones (la carrocería, los gráficos de las ventanillas que rodean todo el vehículo como una especie de banda y el techo que parecía flotar en el espacio) se retomó de nuevo en una moderna interpretación. La línea de

cintura se extiende desde los faros por la musculosa cintura hasta los pilares traseros, donde el techo está más cerca de la carrocería que en los pilares delanteros. Esto crea el diseño de las ventanillas laterales, que se abren hacia delante enfatizando claramente el movimiento de empuje hacia adelante y la deportividad del vehículo.

En el nuevo modelo también se reinterpretaron las características típicas de la marca y ya inconfundibles del Mini clásico. Por ejemplo, una moderna interpretación de la rejilla hexágona del radiador y los faros redondos, que ya no están rodeados por los guardabarros, sino que, más bien, están integrados en el capó del motor, contribuyen a conferir al MINI su frontal típico tan característico de la marca.

Los rebordes de los intermitentes laterales que sirven en el MINI para distinguir las distintas variantes individuales del modelo, también se consideran auténticos iconos de diseño. En particular, los intermitentes laterales dirigen la vista del espectador hacia la junta del capó del motor del MINI, que se abre hacia atrás hasta un ángulo similar al de la junta de los paneles laterales del Mini clásico. Las luces traseras en posición vertical también actúan una vez más como una potente señal de distinción que ahora incluye un sofisticado marco cromado en el MINI. De hecho, se trata de nuevo de una clara reminiscencia del Mini clásico que siempre ha hecho alarde de su aspecto cromado, resistiéndose una y otra vez al avance del plástico en el diseño de automóviles de los años 70 y 80.

Por último, pero no por ello menos importante, el potente diseño tridimensional y muy cóncavo de las llantas vuelve a parecerse y refleja el estilo del Mini clásico, incluso si las ruedas ahora son más grandes, más anchas y vienen con neumáticos Run-Flat.

El interior del MINI también es inconfundible por su diseño. El Centre Speedo, situado en el centro del salpicadero, refleja una característica del Mini clásico y realza esta apariencia para crear un elemento de diseño verdaderamente único. Hasta 1968, el velocímetro del Mini clásico también era un instrumento central que, solo por su aspecto, constituía una inspiración decisiva para diseñar los marcos de las unidades de control y los interruptores del MINI.

Además, también constituyen detalles únicos las salidas de aire redondas y los elementos principales elípticos en los revestimientos de las puertas que reflejan el lenguaje de diseño de los «elementos circulares» tan típico del MINI y que también puede admirarse en el exterior. Más que nunca antes, los actuales puntos fuertes del MINI proceden del diseño de la última generación de modelos presentada en otoño de 2013. Siguiendo de nuevo la filosofía de «Del Original al Original», en la segunda generación se revisaron y mejoraron tanto el diseño básico como los detalles únicos del vehículo en un minucioso proceso evolutivo.

La imponente presencia del vehículo sobre sus grandes y musculosos neumáticos realza ahora el carácter deportivo del MINI de una forma aún más convincente. El Centre Speedo es ahora aún más grande que antes, ahora enmarcado por una banda de iluminación, y ofrece espacio para el display de un sistema de navegación que de nuevo ofrece esos detalles inconfundibles tan típicos de la marca. Al igual que el Mini clásico, el MINI, gracias a su concepto global armonioso y perfectamente equilibrado, despierta

una sensación de cariño y casi amor a primera vista. En gran medida, esto es atribuible a los códigos inteligentemente integrados del lenguaje de diseño «arquetipo del cuerpo humano»: gracias a sus proporciones y a su agradable mimetismo, el MINI despierta los instintos del protector. Las poderosas líneas de cintura del coche, a su vez, irradian una sensación de seguridad, y la propia carrocería se caracteriza por sus formas suaves.

Nuevas oportunidades: el MINI Concept

Gracias a su filosofía de diseño, MINI permite un desarrollo continuo y moderno de todas las características típicas de la marca al tiempo que conserva su propio carácter único. Este punto de partida también ofrece una magnífica oportunidad para trasladar el lenguaje de diseño tan típico de MINI a innovadores conceptos de vehículos que amplían la gama y la riqueza de la familia de modelos MINI. La idea de presentar el MINI en un nuevo contexto se puso de manifiesto por primera vez en un fascinante estudio en 2005, con la presentación mundial del MINI Concept en el Salón del Automóvil de Frankfurt.

Al presentar este estudio único, MINI abrió el camino hacia una nueva categoría de coches reinterpretando el concepto clásico de *shooting brake* en un estilo moderno. Así, el MINI Concept adoptaba filosofías de diseño tradicionales que ya se utilizaban en los años 60 en el Morris Mini-Traveller y el Austin Mini Countryman, y aplicaba estas filosofías a las demandas del mundo actual, presentando nuevas opciones en el diseño de la carrocería y la funcionalidad del MINI. Bajo el lema «Travel the World», el MINI Concept se presentó en un total de cuatro versiones, cada una de ellas poniendo de relieve facetas específicas de la marca MINI y variando en función del lugar en el que se presentaban los coches: en Frankfurt se hizo hincapié en la elegancia; en el Salón del Automóvil de Tokio de 2005, el modelo de concepto destacó los orígenes británicos de MINI. En el Salón Internacional del Automóvil de Detroit de 2006 se hizo hincapié en los deportes de invierno, y en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2006 el MINI Concept rindió homenaje al legendario éxito de la marca en el mundo del automovilismo deportivo.

En todos los casos, el prototipo presentaba una disposición de puertas verdaderamente innovadora que revolucionaba el uso y el acceso al interior del vehículo: en la parte trasera, los diseñadores introdujeron una configuración de Splitdoor basada en la clásica disposición de las puertas del Morris Mini-Traveller y del Austin Mini Countryman. Esta puerta trasera de doble hoja, con todos los elementos articulados hacia el exterior y con apertura hacia fuera confería un acceso especialmente generoso al maletero del MINI Concept, un principio que poco después se introdujo por primera vez en una versión de producción del MINI.

La familia MINI crece: presentación del MINI Clubman.

El Salón del Automóvil de Frankfurt de 2007 fue la presentación mundial del MINI Clubman, que desde entonces enriquece la familia de modelos. Si lo comparamos directamente con el MINI, el MINI Clubman ofrece una carrocería 24 centímetros más larga y una distancia entre ejes 8 centímetros mayor para mejorar el espacio para las piernas en la parte trasera.

En el MINI Clubman, las puertas del conductor y del copiloto se ven complementadas no solo con la Splitdoor de la parte trasera, sino también con una abertura adicional en el lateral derecho del vehículo. Esta puerta adicional a la derecha (el Clubdoor abre en dirección contraria a la del desplazamiento, como la puerta de un autobús) ofrece a los ocupantes de las plazas traseras del MINI Clubman un acceso cómodo y sencillo al área de pasajeros de la parte trasera. Visto de lado, el MINI Clubman se caracteriza por una dinámica forma de cuña que se crea a través de la interacción entre la línea de cintura que se eleva ligeramente en la parte trasera y la línea horizontal del techo.

En los pilares delanteros, el MINI Clubman es idéntico al MINI «habitual». Pero de nuevo adquiere un aspecto único gracias a su mayor distancia entre ejes y a la más larga línea del techo que se extiende en línea recta hasta el extremo de la parte trasera.

Otra característica especial es el ligero incremento de los flancos del techo que se extienden a ambos lados desde los pilares delanteros hasta los traseros a lo largo de toda la longitud del techo y que reciben el nombre de línea duna. Esto confiere a la línea del techo una sensación de «barrido» realmente emocionante y atractiva y eleva la altura del flanco del coche en unos dos centímetros. En consecuencia, las proporciones del MINI Clubman resultan especialmente suaves y bien equilibradas también desde el lateral.

Al igual que el Mini clásico, el MINI también está disponible con colores de contraste en el techo, y de hecho, esta señal distintiva es muy importante en el MINI Clubman, donde, aparte del techo, los pilares traseros también vienen en el color de contraste que solicite el cliente para conferir a la Splitdoor de la parte trasera un efecto óptico adicional. En última instancia, esto confiere al vehículo un aspecto muy compacto en la parte trasera y contribuye a su aspecto individual y único en carretera.

MINI Cabrio: siempre abierto, siempre MINI.

El modelo a cielo abierto de la marca es un MINI auténtico y al mismo tiempo posee un carácter verdaderamente único. El primer MINI Cabrio se presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2004, tres años después del MINI cerrado, pero naturalmente con las mismas características de diseño inconfundibles. Además de la capota que combina las proporciones típicas de MINI cuando está cerrada gracias a su silueta única, el cuatro plazas contaba con otras características típicas de un auténtico descapotable. La línea de cintura que sube hacia el extremo del vehículo, por ejemplo, se acentuó desde el principio con una barra de cromo que rodeaba todo el vehículo, y el pronunciado parabrisas era tan característico como la barra cromada. Y en la parte trasera, la tapa del maletero que se abre hacia abajo y las bisagras en el exterior presentaban más características que recordaban el diseño del Mini clásico. La última edición del MINI Cabrio vivió su primer verano en 2016. 18 segundos son suficientes para combinar un mayor placer de conducir en un MINI gracias a la intensa sensación de estar al aire libre. Para ello el nuevo MINI cuenta con un mecanismo totalmente automatizado para abrir el techo que por primera vez es completamente eléctrico, lo que lo hace especialmente silencioso. Ahora también hay una barra antivuelco totalmente integrada.

Típicamente MINI, también en el segmento de compactos premium.

Del mismo modo que se trasladaron las clásicas características de diseño a un concepto de vehículo moderno adaptado a las necesidades del siglo XXI, el diseño tan típico de la marca también se reflejó en los modelos del segmento de compactos premium. En 2010, se presentó el primer MINI con una longitud exterior de más de cuatro metros, cinco puertas y cinco plazas. El MINI Countryman conquistó nuevos grupos objetivo en todo el mundo, gracias a su inequívoco aumento de versatilidad y al estilo inimitable de su diseño, que hacía de él un representante típico de la marca británica a primera vista.

En la última generación de modelos, el MINI Clubman y la nueva edición del MINI Countryman llevan el estilo típico de la marca al segmento de compactos premium. Reinterpretados y cuidadosamente mejorados, también incluyen las proporciones típicas de MINI, la característica división en tres secciones de la carrocería, el diseño de las ventanillas y el techo, la imponente estatura reforzada por los neumáticos y los detalles exclusivos que incluyen las molduras para los intermitentes laterales, un gran número de elementos en cromo, la rejilla hexagonal del radiador y los grandes faros.

El inicio de una nueva era: el MINI Cooper SE

Como primer vehículo pequeño premium con tracción totalmente eléctrica, el nuevo MINI Cooper SE también establece el referente del placer de conducir orientado hacia el futuro en su diseño. Está basado en el MINI 3 puertas y se diferencia de este gracias a selectivas modificaciones y sutiles diferenciaciones de los modelos con propulsión convencional de la marca.

Las imponentes proporciones, la estructura horizontal del vehículo, los voladizos cortos y las ruedas situadas en las esquinas del vehículo caracterizan el aspecto del MINI Cooper SE. Detalles definidos con precisión dan muestras de su sistema de conducción a prueba de futuro. La toma de carga está situada encima de la rueda trasera derecha, que es justo donde se encuentra la boquilla del depósito en el MINI 3 puertas con alimentación convencional. El logotipo grabado de MINI Electric refleja la diferencia en el suministro de energía. Las versiones en amarillo de este logotipo también embellecen las conocidas molduras de los intermitentes laterales, el portón trasero y la parrilla. El elemento central del perfil frontal del vehículo destaca el contorno hexagonal característico de la marca en el MINI Cooper SE, aunque está cubierto debido a la escasa necesidad de aire de refrigeración del motor eléctrico. Una barra decorativa amarilla en la rejilla y las cubiertas de los retrovisores exteriores del mismo color completan el diseño específico del modelo.

Al igual que la parrilla delantera específica del modelo, los bajos básicamente cerrados y el diseño independiente del faldón trasero contribuyen a reducir la resistencia al aire. El hecho de que el MINI eléctrico no requiera un sistema de escape favorece el flujo de aire en los bajos y en la parte trasera. También destaca su superficie aerodinámica optimizada con las llantas de aleación de 43,18 cm (17") (opcionales) que en la versión MINI Electric Corona Spoke 2 Tone presentan un diseño asimétrico.

7. EL REVOLUCIONARIO CON EL BLOC DE DIBUJO.

SIR ALEC ISSIGONIS, PADRE DEL MINI CLÁSICO.



Ya había tenido éxito con sus propios coches deportivos y había recibido el encargo de desarrollar berlinas grandes en varias ocasiones. Pero su proyecto favorito, tal y como Alec Issigonis dejó claro, fue crear un vehículo pequeño que fuera sencillo, extremadamente funcional y muy asequible. Así, cuando Leonard Lord, presidente de British Motor Corporation (BMC) le pidió a Issigonis, subdirector técnico de la planta de Austin en Longbridge, a finales de 1965 que desarrollara un coche totalmente nuevo e innovador, se sintió absolutamente entusiasmado y sabía exactamente lo que quería.

El nuevo coche debía ser más pequeño que todos los modelos fabricados por BMC hasta la fecha, pero aun así debía ofrecer espacio suficiente para cuatro ocupantes y su equipaje. Un cuatro cilindros ya fabricado por la empresa debía proporcionar la potencia necesaria, mientras que las características de conducción y la eficiencia global del nuevo vehículo pequeño debían marcar un nuevo referente. Teniendo en cuenta estas indicaciones y las exigentes demandas a cumplir, lo que Issigonis necesitaba no era más ni menos que un nuevo diseño absolutamente revolucionario: exactamente el trabajo perfecto para él y su equipo.

Alec Issigonis tenía ya 51 años y era un constructor e ingeniero automovilístico experimentado con una carrera poco convencional que adoptaba un enfoque excepcional en su trabajo. En aquella época, sus contemporáneos le describían como un manitas pedante y un técnico apasionado que sencillamente rebosaba entusiasmo. Issigonis no siempre hacía sus diseños en el panel de dibujo de la oficina de construcción, sino que prefería utilizar servilletas de papel o el pequeño bloc de dibujo que siempre llevaba a mano para compartir sus ideas con sus colegas y miembros del personal durante la hora de la comida. Consideraba las matemáticas como «el enemigo de todos los seres humanos creativos», y con sus numerosas ideas, su entusiasmo y su odio por las concesiones, hizo que su equipo trabajara al máximo rendimiento una y otra vez.

Tras solo siete meses: prueba de conducción con el prototipo Mini.

Optando por una tracción delantera y el motor montado transversalmente en la parte delantera con la caja de cambios justo debajo, Issigonis creó desde el principio las condiciones ideales para lograr una eficiencia excelente en términos de uso del espacio. No menos del 80 % del espacio que ocupaba el Mini, lo que podría llamarse la «huella» del coche en la carretera, estaba dedicado exclusivamente a los pasajeros y su equipaje. La longitud total del nuevo vehículo era de 3,05 metros, y el Mini podría haber sido incluso más corto. Pero Issigonis tenía unas ideas e intenciones muy claras, que presentó a su equipo de una manera bastante inusual: les hizo cortar un modelo del Mini justo por el centro y les pidió

que fueran separando las dos mitades centímetro a centímetro. Cuando finalmente gritó «¡stop!», el Mini había alcanzado su longitud ideal.

Tan solo siete meses después del visto bueno oficial, ya tenía listos dos prototipos del nuevo vehículo pequeño. Así pues, Issigonis invitó a su jefe, Leonard Lord, a realizar una prueba de conducción que todavía contaba con una sonrisa años después: «Dimos una vuelta por la planta, y yo iba a toda velocidad. Estoy seguro de que estaba asustado, pero le impresionó mucho el agarre del coche. Así que cuando nos detuvimos fuera de su oficina, se bajó del coche y se limitó a decir: “Está bien, construye este coche”.»

A partir de este momento, el desarrollo continuo del Mini para convertirse en una auténtica leyenda fue imparable. Y Issigonis se había asegurado su puesto en el podio como uno de los constructores de automóviles más ingeniosos e influyentes del mundo. El propio maestro era un poco más reservado, algo que dejó claro con sus palabras «Yo no inventé el Mini, lo construí».

Alec Issigonis: directamente de una familia de entusiastas de la tecnología.

Alexander Arnold Constantine Issigonis nació en la ciudad turca de Smyrna, hoy Izmir, de padre británico de origen griego y madre de Baviera, el 18 de noviembre de 1906. Heredó de su padre su gran interés por la tecnología y las máquinas, el cual poco después del cambio de siglo, dirigía una empresa de tecnología de motores marinos.

En 1922, la familia se vio obligada a huir a Malta cuando se estableció el Estado turco en medio de frenéticas revueltas. Su padre murió en la isla y su madre lo llevó a Inglaterra donde, dos años más tarde, el joven Alec finalmente pudo conducir su primer automóvil: un Singer con carrocería Weymann en el que hizo de chófer de su madre por toda Europa en 1925 sufriendo una «serie interminable de averías», como recordó Issigonis más tarde. Pero fue precisamente esta inolvidable experiencia la que, inmediatamente después de regresar a casa, le animó a iniciar un curso de tres años de ingeniería mecánica en la Politécnica Battersea de Londres.

El gran talento de Issigonis para la artesanía y su pasión por diseñar y dibujar nuevos conceptos técnicos casi no son suficientes en aquel momento para contrarrestar su gran desinterés por la teoría matemática. Así que aprobó por los pelos su examen final, pero no reunió los requisitos para continuar los estudios en la universidad de Battersea. Su conclusión obvia fue adentrarse en la vida profesional como dibujante técnico y vendedor en una oficina de diseño de tecnología de automoción en Londres. Se compró un Austin Seven con su primer sueldo y lo preparó para participar en carreras, participando en su primer evento en marzo de 1929. En los años siguientes, Issigonis desarrolló su propio monoplaza en sus ratos libres con unas características de diseño y construcción que más tarde le harían famoso: el Lightweight Special era absolutamente diminuto, extremadamente ligero, pero técnicamente avanzado... y exitoso. En 1934, Issigonis se incorporó al equipo de diseño y construcción de Humber Ltd., el

fabricante de automóviles con sede en Coventry, donde trabajó en la introducción de la suspensión independiente. Fue tan bueno en su trabajo que Morris Motors lo contrató solo dos años después por su habilidad durante el desarrollo de la suspensión.

Durante la guerra, Issigonis no tuvo otra opción que trabajar en varios vehículos militares, que no obstante utilizó como «conejillos de Indias» para innovaciones técnicas.

En 1941 Morris lanzó el Mosquito Project, un compacto de cuatro plazas para la era de posguerra. Y, de hecho, a pesar de las desafiantes condiciones, Issigonis, reconocido por su total adicción al trabajo, y su entonces equipo tuvieron el primer prototipo de carretera listo en tres años. Precisamente este modelo, que se presentó como el Morris Minor en 1948, se convirtió en el coche de más éxito construido por la marca en los años de la posguerra.

Cuando Morris y Austin Motor Company se fusionaron cuatro años más tarde para formar la British Motor Corporation, Issigonis ya no tenía ninguna perspectiva de futuro para su creatividad. Así que empezó a trabajar para Alvis, con la intención de desarrollar una berlina de lujo. Pero como el proyecto finalmente fracasó por razones económicas, BMC volvió a readmitir a Issigonis en 1955 como subdirector técnico de la planta de Austin en Longbridge. Aquí Issigonis debía desarrollar una serie de nuevos modelos para los segmentos de vehículos pequeños, medianos y de gama alta para asegurar el futuro de lo que entonces era el mayor fabricante de coches de Europa. Puesto que el proyecto de vehículos pequeños tenía carácter muy urgente debido a la crisis de Suez, el nuevo modelo se presentó en 1959 como el Morris Mini-Minor y el Austin Seven. Los modelos grandes vinieron después: el modelo de gama media Morris 1100 de cuatro puertas llegó al mercado tres años después y el amplio Austin 1800 en 1964.

Trayectoria y nombramiento de caballero: honrado por su logro vital.

El éxito del Mini clásico también dio fama mundial al «padre» del coche. En 1961, Alec Issigonis, en su puesto de Director Técnico, pasó a ser miembro del Consejo de Austin Motor Company, y dos años después fue nombrado miembro del Consejo de BMC. En 1967 pasó a ser miembro de la Royal Society, la sociedad de investigación más reconocida de Gran Bretaña, y dos años más tarde la Reina nombró caballero al padre del Mini. Sir Alec Issigonis se jubiló en 1971, pero siguió siendo asesor de la empresa hasta 1987. Un año después, murió el 2 de octubre, poco antes de cumplir 82 años.

Hasta nuestros días este extraordinario ingeniero y constructor de automóviles perdura en innumerables recuerdos. El lanzamiento en el mercado de la segunda generación del Mini tuvo lugar exactamente el 18 de noviembre de 2006, el cumpleaños número 100 del padre del Mini clásico, en honor a este gran hombre.

8. FABRICADO EN INGLATERRA: ENTONCES Y AHORA. PRODUCCIÓN DE MINI ENTRE EL PASADO Y EL FUTURO.



El primer Mini fue un Austin Seven que salió de la línea de producción de la planta Longbridge de Austin en Birmingham el 4 de abril de 1959. El juego de gemelos se completó posteriormente cinco semanas después, con la salida del primer Mini-Menor de la planta de Morris en Oxford el 8 de mayo. Los dos modelos se presentaron al público juntos por primera vez el 26 de agosto de 1959. A pesar de tener orígenes distintos, el Austin Seven y el Morris Mini-Minor eran prácticamente idénticos, siendo las únicas diferencias en el exterior sus parrillas, las llantas y los colores de la carrocería: el Austin Seven estaba disponible en Tartan Red, Speedwell Blue y Farina Grey, mientras que el Morris Mini-Minor venía en Cherry Red, Clipper Blue y Old English White.

La producción de las dos plantas continuó durante diez años, pasando el modelo construido en Longbridge a llamarse Austin Mini en 1962. La planta de Oxford, que venía construyendo coches desde 1913, fabricó exactamente 602.817 unidades durante este periodo, siendo todas ellas la versión básica del cuatro plazas. Todas las demás variantes del modelo, desde la Mini Van, pasando por el Mini Pick-Up y hasta el Morris Mini-Traveller y el Austin Seven Countryman, se fabricaron en Longbridge. En 1969, todas las actividades de producción se concentraron en la planta de Longbridge, se optimizó la gama de modelos y Mini se convirtió en el nombre de marca de este revolucionario vehículo compacto. Así que los días de los gemelos (¿o gemelas?) llegaron a su fin definitivamente.

Un millón de coches en seis años: el MINI repite el rápido inicio del Mini clásico.

Con el reposicionamiento de la marca en 2001 bajo la dirección de BMW Group y la producción del MINI moderno arrancando según lo previsto, era obvio que MINI tenía que volver a Oxford, la tradicional fábrica que volvía a convertirse en el punto de partida de una auténtica revolución en el mercado de los vehículos pequeños. Y al igual que el Mini clásico, el MINI tuvo unos inicios notables en el mercado que superaron todas las expectativas: en tan solo seis años, en la planta de Oxford se fabricaron no menos de un millón de unidades del MINI. De hecho, esto fue lo que tardó el Mini clásico en superar el hito del millón de unidades, pero en aquel entonces la producción seguía estando en dos fábricas.

Después de 41 años y un volumen de producción de más de 5,3 millones de unidades, el último Mini clásico salió de la fábrica de Longbridge el 4 de octubre de 2000. Dado que ya se había tomado la decisión de construir el MINI moderno en Oxford medio año antes, solo quedaban nueve meses para el inicio de la preproducción de MINI y sólo 13 meses para el inicio de la producción real en serie. Obviamente, por lo tanto, los aproximadamente 2.500 empleados de Oxford en ese momento y sus colegas de la fábrica de BMW Regensburg que prestaban

apoyo al proceso de modernización, se enfrentaron a un gran reto y a un calendario verdaderamente ajustado para lograr esta nueva salida al mercado.

Producción MINI en Oxford según los estrictos estándares de calidad de BMW Group.

BMW Group ya había invertido unos 280 millones de libras en la fábrica Rover en Oxford en 1996/1997, modernizando a fondo las áreas de carrocería y montaje final. Otro proyecto que también se llevó a cabo en aquel entonces fue un taller de pintura de última generación, en aquel momento el segundo proyecto de construcción más grande de Gran Bretaña después del Millennium Dome. Y a esto le siguieron entonces más inversiones que ascendieron a cerca de 230 millones de libras esterlinas para modernizar y reestructurar la fábrica.

Todo esto hizo de Oxford una de las plantas de producción de coches más modernas del mundo, con tecnología de vanguardia específicamente diseñada para fabricar el MINI. En ese momento había instalados no menos de 229 robots de producción para construir la carrocería en blanco, con un sistema de medición láser que permitía comprobar la carrocería del MINI con una precisión no inferior a 0,05 milímetros. También el taller de pintura se diseñó a la medida de los requisitos de producción del MINI, permitiendo no solo la aplicación de pintura muy precisa y respetuosa con el medio ambiente, sino también proporcionando el acabado de pintura de contraste en el techo que es tan típico del MINI Cooper.

Oxford también se convirtió en la primera fábrica europea de producción de coches en hacer uso exclusivo de herramientas eléctricas en el montaje final, mientras que el KISS (sistema central de gestión integrada de la producción) permite automatizar totalmente la comunicación en el proceso de producción utilizando la tecnología de información más avanzada. En este proceso, se documenta electrónicamente la producción completa de cada modelo individual desde la carrocería en blanco hasta el montaje final, garantizando de nuevo que todos los MINI cumplen los estándares de calidad más exigentes del BMW Group.

Trabajo en equipo para una calidad premium: el triángulo de producción del MINI.

Cuando se puso en marcha la producción de la nueva edición del MINI en otoño de 2006, los centros de producción de Oxford (carrocería, pintura y montaje), Swindon (prensado) y Hams Hall (fábrica de motores) se integraron por primera vez en el triángulo de producción del MINI. Desde 1954 los paneles de carrocería se fabrican en Swindon, a unos 70 kilómetros al oeste de Oxford. En la actualidad, los componentes premontados de la carrocería, como las tapas y las puertas de la carrocería del MINI, se fabrican en la fábrica de Oxford. Desde 2001, la fábrica de Hams Hall, cerca de Birmingham, ha sido el Centro de Competencia de BMW Group para la fabricación de motores de gasolina de cuatro cilindros con una cilindrada de hasta 2,0 litros. La planta suministra motores de gasolina directamente a Oxford, justo a tiempo y en secuencia, es decir, exactamente en el momento justo y en la secuencia correcta para el montaje final.

60 años después, se han fabricado diez millones de MINIs.

La capacidad que en 2001 comenzó con la producción de 300 vehículos al día, ahora es de cerca 1.000 unidades al día. Cada 67 segundos, una plantilla de 4.500 empleados fabrica un MINI: cada uno de ellos es un embajador de su idea, de su país y de su pasión por la vida. En 2019, se celebraron 60 años de vida de la marca en Oxford junto con el aniversario de un emblemático hito de producción. El vehículo número diez millones de la marca salió de la línea de montaje del emplazamiento tradicional con un ilustre legado: un MINI 3 puertas de la 60 Years Edition.

Desde el año 2000, BMW Group ha invertido más de dos mil millones de libras esterlinas en sus instalaciones de producción en el Reino Unido. Recientemente se ha ampliado el área de montaje final de la planta de MINI en Oxford y se ha construido un nuevo taller de pintura. Las últimas inversiones se han destinado al MINI Cooper SE. A partir de noviembre de 2019, se producirá el primer modelo totalmente eléctrico fabricado por la marca en la fábrica de MINI en Oxford.

Estrategia de crecimiento global: ampliación de las capacidades de producción.

Actualmente en la fábrica de MINI en Oxford se fabrican los modelos MINI 3 puertas, MINI 5 puertas y MINI Clubman. Para poder asumir el continuo aumento de la demanda, BMW Group tomó la decisión en 2014 de subcontratar la producción de modelos MINI al productor contratista VDL Nedcar con sede en Born, Países Bajos. MINI es, por lo tanto, el único fabricante de automóviles que tiene vehículos en serie fabricados bajo contrato en los Países Bajos. BMW Group se beneficia de la ventajosa ubicación logística de la fábrica de VDL Nedcar en el Born y de su proximidad al triángulo de producción británico con ubicaciones en Oxford, Swindon y Hams Hall. Actualmente, los modelos MINI Cabrio y MINI Countryman salen de la línea de montaje en Born.

Además, BMW Group y el fabricante chino de automóviles Great Wall alcanzaron un acuerdo de joint venture en 2018. Esto abarca varias áreas, incluida la producción de vehículos MINI totalmente eléctricos para el mercado chino. También está prevista la construcción de una planta de fabricación conjunta en la provincia china de Jiangsu.

9. ¡INDIVIDUALISTAS UNIDOS!

LOS FANS DE MINI ESTÁN CONECTADOS EN RED EN TODO EL MUNDO.



En los años 60 ya existía toda una comunidad activa y verdaderamente versátil de fans del Mini clásico en Gran Bretaña, Reino Unido, el país de origen del Mini clásico. Desde el principio, los fans expresaron su interés común por el coche y la marca intercambiando conocimientos y experiencias sobre el Mini y sus datos técnicos. Debido al carácter encantador de este pequeño vehículo compacto, los propietarios de un Mini clásico se sintieron identificados claramente desde el principio, tanto con su coche como con la marca, y compartían su entusiasmo en salidas y quedadas organizadas periódicamente. Originalmente se organizaban clubes a escala local que fueron ampliándose más y más para reunir a regiones más grandes.

En Alemania también se desarrolló un dinámico panorama de clubes bastante pronto, que recibió un impulso adicional gracias al nuevo lanzamiento de la marca y a la presentación del MINI. Entretanto, hay miles de miembros organizados en toda Alemania en más de 100 comunidades del Mini clásico y más de 50 Clubes MINI. A través de su amplia gama de actividades, estos entusiastas actúan como auténticos embajadores de la marca y socios competentes de cara a los nuevos fans del Mini clásico y del MINI. Además, los entusiastas del MINI se unieron para compartir actividades en muchos otros países. La Comunidad Internacional MINI es un fenómeno sin parangón en el mundo del automóvil. Los propietarios de un MINI son personas individualistas y esto se refleja en el estilo y el equipamiento de sus vehículos adaptados a su estilo personal. Al mismo tiempo, tienen mucho en común, lo que queda patente en sus intercambios excepcionalmente comunicativos y su entusiasmo por la tecnología, el automovilismo deportivo, el estilo de vida y el diseño.

Los entusiastas del MINI se reúnen online y en la calle.

La Comunidad se volvió cada vez más internacional gracias a la extensión general de los medios de comunicación modernos. Cuando el MINI llegó al mercado en 2001, la marca se posicionó con la misma filosofía y espíritu de siempre por primera vez en todo el mundo y en todos los mercados relevantes. Sobre todo, el uso de Internet ha mejorado las opciones para interactuar más allá de fronteras nacionales y continentes. Los miembros de las comunidades MINI nacionales online fomentan el contacto con clubes similares en todo el mundo en la World Wide Web.

Al igual que en el pasado, las reuniones presenciales, que gracias al uso de numerosos canales de comunicación y al apoyo de MINI han alcanzado unas dimensiones impresionantes, siguen siendo, naturalmente, uno de los aspectos más destacados de todas las actividades. En 2005, por ejemplo, MINI Alemania, junto con los Clubes nacionales del MINI y el Mini clásico, organizó la primera reunión nacional en Alemania para los fans de la marca. Más de 2.500 participantes se desplazaron para asistir a la Reunión Nacional, en el risco Lorelei sobre el río Rin, donde disfrutaron de un programa muy entretenido con Formación para conductores MINI, un Taller de

diseño, reuniones con Mike Cooper y la leyenda del rally Rauno Aaltonen, así como la presentación de nuevas versiones del MINI. Una segunda reunión celebrada en el aeródromo de Hildesheim en 2008 demostró tener aún más éxito, al menos en términos de participación, al contar con la asistencia del doble de entusiastas de MINI procedentes de toda Alemania.

Las actividades nacionales e internacionales del panorama de los clubes británicos son todavía más espectaculares. En 1999, por ejemplo, más de 50.000 visitantes asistieron a la Reunión Internacional en Goodwood para celebrar el 40 aniversario de la marca. En 2007, 269 vehículos que circulaban por Blackpool formaron el convoy de MINI más largo del mundo jamás visto. De hecho, este desfile único se coló rápidamente en el Guinness Book of Records, batiendo el récord anterior establecido por el Club MINI en Vancouver, Canadá, en el que 195 coches formaron un convoy similar. El 50 aniversario de la marca se celebró en el MINI United Festival en el circuito de Fórmula 1 de Silverstone en Gran Bretaña en 2009. Decenas de miles de fans disfrutaron de una variada combinación entre una fiesta de estilo de vida y un festival de música, un programa de espectáculos y un evento de automovilismo deportivo.

Reunión Internacional Mini: punto de encuentro para los fans del original británico desde hace más de 40 años.

Como complemento a las actividades propias del mercado, en un gran número de países se celebra la Reunión Internacional Mini (IMM) desde hace 41 años. La IMM se organizó a iniciativa de los fans alemanes del Mini clásico. Se celebró por primera vez en 1978 y desde entonces se ha convertido en el evento anual más importante del mundo para los propietarios y amigos del Mini clásico. Desde entonces, los Clubes Mini de varios países europeos han asumido el papel de anfitrión. En intervalos de cinco años, la patria británica del Mini clásico y del MINI acoge la IMM.

El foco de atención es siempre el entusiasmo por el Mini clásico y su excepcional historia desde 1959. El evento es uno de los momentos más destacados del panorama internacional de los Clubes Mini. Los participantes recorren cientos o incluso miles de kilómetros para enseñar su Mini clásico mantenido con amor o su MINI de estilo individual a otros entusiastas, y disfrutar de la experiencia de pertenecer a una comunidad excepcionalmente activa.

Invasión feliz: MINI toma los Estados Unidos

Desde 2006, MINI conquista los Estados Unidos cada dos años. El rally MINI Takes The States es una feliz invasión por parte de miles de fans de MINI con sus vehículos. Participan en una divertida y emocionante gira a lo largo de unos 4.000 kilómetros por todo Estados Unidos con numerosas paradas en lugares famosos y en las principales ciudades en las que los conductores de MINI presentan sus vehículos, se reúnen en encuentros informales y engrosan continuamente el enorme convoy de Minis clásicos y MINIs. El viaje lleva a los conductores por rutas cuidadosamente seleccionadas y atraviesa preciosos parajes.

Además del puro placer de conducir y del evento comunitario, el rally también tiene que ver con el compromiso social. Una parte sustancial de la tarifa inicial se dona a la organización de ayuda Feeding America, que ofrece comidas gratuitas a los

MINI
Información
para los medios
1959 – 2019
Sesenta años
de MINI
8/2019
Página 45

estadounidenses necesitados. En el rally MINI Takes The States, que viajó desde Portland, en el extremo noroeste, y Orlando, en el sudeste, hasta el punto de encuentro en Keystone / Colorado en las Montañas Rocosas durante el verano de 2018, se recogieron donaciones para cerca de 1,1 millones de comidas. El próximo evento de MINI Takes The States tendrá lugar en 2020.

10. EL COCHE PARA TODAS LAS CLASES CON LAS CARACTERÍSTICAS DE UNA ESTRELLA.

MINI COMO UN MIEMBRO MÁS DE LA SOCIEDAD.

Alec Issigonis consideró al Mini desde el principio como un coche para todo el mundo, para todo tipo de conductores y para todas las clases sociales. Por lo tanto, con el coche que creó buscaba resolver los problemas cotidianos de movilidad individual. Teniendo esto en cuenta, el Mini, compacto y económico, resultó ser exactamente la respuesta correcta para el tráfico cada vez más denso en el interior de la ciudad y para las inquietudes del momento por la reducción del suministro de petróleo tras la crisis de Suez.

Pero pronto quedó claro que el Mini era mucho, mucho más. Su concepto por sí solo resultó tan convincente que el coche fue visto y reconocido como un creador de tendencia. Sus cualidades deportivas hicieron del Mini un auténtico ganador, su diseño encantador lo hizo increíblemente popular entre toda la población. De repente, el Mini se había convertido en un auténtico culto, su carácter innovador e inconformista reflejaba perfectamente el espíritu de la década de los 60, en una época en la que los conceptos progresistas, la emoción de la aventura, e incluso una cierta falta de respeto ante los valores convencionales dominaban el mundo. Se trataba de un coche muy diferente del resto, pero que a su vez ofrecía más y proporcionaba aún más diversión: justo el coche adecuado en el momento adecuado. De este modo, muy rápidamente, creadores de moda, músicos y otros artistas se rindieron ante el estilo único del Mini, las celebridades descubrieron las cualidades del coche y el mundo reconoció las cualidades del Mini como las de una gran estrella.

Lanzado en 2001, el nuevo MINI, un coche verdaderamente único igual de popular y encantador desde el principio, se hizo rápidamente con una gran y particularmente amplia comunidad de fans. En todo el mundo, numerosas personalidades disfrutan ahora del ágil placer de conducir que ofrece este coche moderno y ágil. Por lo tanto, no es de extrañar que el MINI ya se haya convertido en el «coche protagonista» en muchas películas de Hollywood. Y tampoco es de extrañar que el MINI se encuentre entre las flotas privadas de muchos actores, músicos, diseñadores de moda y otros famosos de la industria del espectáculo, la sociedad y el deporte.

Con el apoyo de la propia Reina.

El Mini clásico rápidamente se ganó la reputación de un coche para todos y en todos los niveles de la sociedad. Aunque Issigonis seguía considerando que su grupo objetivo eran las familias prácticas y con mentalidad económica que buscaban una movilidad sensata a un bajo coste, también buscaba conductores potenciales del Mini en todos los niveles de la sociedad. Lord Snowdon, buen amigo de Alec Issigonis, merece el honor de haber introducido el Mini clásico en la sociedad de Londres. Lord Snowdon, uno de los primeros propietarios de este pequeño clásico que estaba completamente entusiasmado con las dimensiones compactas del coche y su excelente maniobrabilidad, pronto se

convirtió en una estampa habitual recorriendo las calles de la capital británica a toda velocidad. Como marido de la princesa Margaret, obviamente utilizó su influencia para garantizar que en 1960 Issigonis tuviera la oportunidad de presentar su pequeño coche nada más y nada menos que a su cuñada, la reina Elizabeth. Así que cuando la Reina se sentó junto a Issigonis en el Mini para dar una vuelta por el gran parque del Castillo de Windsor, el Mini clásico marcó un verdadero hito real.

En los años siguientes, el Mini clásico se convirtió en el verdadero coche de moda, especialmente en Gran Bretaña, ganando popularidad en todos los niveles de la sociedad, en todos los grupos de edad y entre todas las nacionalidades. Una y otra vez, los artistas famosos daban más y más impulso a la gran reputación de este pequeño coche. Los diseñadores Paul Smith y Mary Quant descubrieron su amor por el Mini y estrellas del mundo del pop y del rock, como Los Beatles, Eric Clapton y David Bowie, expresaron su amor por este pequeño deportivo británico.

En la década de los 60, del Swinging London surgieron fuertes tendencias destinadas a influir pronto no solo en el mundo de la moda, el arte o la música a escala mundial, sino también en el mundo de la política y la sociedad. Paul Smith, que, entre otros logros, se convirtió en el diseñador de moda masculina más famoso de Gran Bretaña combinando diseños clásicos con colores modernos, en muchos casos muy brillantes y casi estridentes, llegó incluso a crear una edición especial limitada del Mini en los años 90. El exclusivo Mini único que lucía un acabado de pintura creado por Smith en su estilo típico de rayas multicolores se hizo al menos tan popular como esta serie especial, a pesar de haberse fabricado una sola vez.

Mary Quant, ícono de estilo de la moda femenina británica e inventora de la minifalda, también encontró la inspiración en el Mini clásico. Poco después de recibir su permiso de conducir, encargó un Mini negro y más tarde creó su propia Edición Especial caracterizada por detalles como la tapicería de los asientos a rayas en blanco y negro. Y estaba igual de entusiasmada con el nuevo MINI: «Un coche realmente estiloso, feliz y sonriente».

«Keep on running!»: el Mini y el rock'n'roll.

El panorama musical británico en la década de los 60 tuvo el mismo gran impacto que el mundo británico de la moda, con los músicos británicos exhibiendo ese estilo británico único e inconfundible en canciones verdaderamente revolucionarias. Y dado que el Mini ofrecía un estilo y un carácter muy similares, a las estrellas de la música obviamente les entusiasmó el coche nuevo. De esta forma, bandas como The Beatles, The Who o The Spencer Davis Group, embajadores de una nueva cultura británica que estaba ganando popularidad en todo el mundo, también contribuyeron a promover el Mini y su imagen única.

Las leyendas e historias sobre el Mini y su papel como medio de transporte de estrellas de la música siguen siendo fascinantes a día de hoy. En 1964, por ejemplo, John Lennon encargó un Mini a pesar de que en ese momento ni siquiera tenía permiso de conducir. Su amigo George Harrison le prestó su Mini a Eric Clapton en 1967 y solo lo recibió de vuelta tres años después. Y se cuenta que Spencer Davis escribió el mayor éxito de su banda mientras conducía en plena noche por las lluviosas Highlands

escocesas con el depósito casi vacío. Fue entonces cuando, al mirar el indicador de combustible, solo pudo pensar en una cosa: «Keep on running!»:

En 1966, los Beach Boys de California, Estados Unidos, llevaron de gira internacional su sonido surfero y posaron en frente de un Mini Moke en el Reino Unido. La imagen de los músicos californianos y el buggy de playa blasonado con el nombre del grupo se extendió por todo el mundo. Al mismo tiempo, la banda estadounidense The Monkees alcanzó el pico de su popularidad. Una foto de esta época muestra al guitarrista y cantante Michael Nesmith junto a su esposa Phyllis mirando por la capota plegable de un Mini a la cámara que apuntaba a la pareja desde arriba.

¡Rueden!: el Mini clásico se encarga de «Un trabajo en Italia» y más tarde le sigue el MINI.

Nadie sabe con qué frecuencia se ha utilizado el Mini clásico en películas y televisión como medio de transporte o como protagonista de fondo. Podemos admirarlo, en cualquier caso, en el clásico de culto de 1966 «Blow Up» y, por supuesto, en innumerables apariciones televisivas y cinematográficas del cómico Rowan Atkinson, más conocido como Mr. Bean. El Mini Moke llegó incluso a aparecer en el thriller de James Bond «Vive y deja morir». En 1973, Roger Moore se embarcó en una persecución de coches salvaje a bordo del buggy de playa en su primera aparición como agente 007. El Mini clásico es también uno de los pocos vehículos pequeños británicos que han tenido un papel protagonista en el cine, por ejemplo, en el clásico de 1969 «Un trabajo en Italia» protagonizado por Michael Caine. Toda la película gira virtualmente en torno a un único tema, una salvaje persecución por Turín con tres Mini Coopers. Por lo tanto, no es de extrañar que inmediatamente después del estreno de la película, Rover lanzara una serie especial de Minis clásicos con los mismos acabados que los protagonistas de la película y que lucían con orgullo el título de la película. «Un trabajo en Italia» volvió a la gran pantalla no menos de 34 años después, esta vez protagonizada por Charlize Theron y Mark Wahlberg en la nueva versión de Hollywood, que presenta la historia de un espectacular robo de lingotes de oro en un estilo aún más potente y dramático. Cuando se hizo el «casting» para elegir a los protagonistas de cuatro ruedas de la película, la elección del productor y del director, obviamente, fue apostar por el nuevo MINI Cooper S que ahora hacía gala de su agilidad y rendimiento deportivo no solo en las calles de Los Ángeles, sino incluso también por debajo de las calles de la ciudad.

Un año antes, el MINI Cooper ya había demostrado sus cualidades como el coche ideal para persecuciones salvajes en la comedia policiaca «Miembro de Oro». Cuando eligió los protagonistas de su producción, el guionista y actor principal Mike Myers no solo escogió a un inusual elenco de estrellas de Hollywood, que incluía desde Steven Spielberg hasta Tom Cruise, Michael Caine, Robert Wagner, Gwyneth Paltrow, Kevin Spacey, John Travolta y hasta Beyoncé Knowles y Ozzy Osborne, sino que también optó por seis MINI Coopers con los colores de la Union Jack. Mientras tanto, el MINI Cabrio también llegó a Hollywood y conquistó el corazón de los cinéfilos definitivamente en 2007. Esto fue en la comedia «Matrimonio compulsivo», en la que Malin Akerman y Ben Stiller se van de viaje de luna de miel en un MINI Cabrio. Obviamente, por el camino, este cuatro plazas se convierte en escenario de todo tipo de maravillosos debates e historias divertidas relacionadas con los recién casados en

MINI
Información
para los medios
1959 – 2019
Sesenta años
de MINI
8/2019
Página 49

su viaje juntos. La última generación de MINI también tiene una carrera en Hollywood. Los principales protagonistas de la comedia de ciencia ficción «PIXELS», Adam Sandler, Peter Dinklage, Denis Akiyama y Josh Gad, iban al volante de cuatro modelos MINI Cooper S 3 puertas con el objetivo de proteger el mundo contra invasores del espacio exterior con apariencia de personajes de videojuegos.

11. COCHE PEQUEÑO, GRAN ESPECTÁCULO. MARKETING DE MINI.



El MINI siempre es noticia allá donde aparece, incluso antes de que se lance al mercado un nuevo modelo. Las innovadoras campañas de marketing, que siempre sorprenden y suscitan gran interés, presentan tanto la marca MINI como los modelos individuales con todo su impacto.

El marketing de MINI aprovecha una gama excepcionalmente amplia de canales de comunicación para estrechar vínculos con los grupos potenciales a los que se dirige. Además, las clásicas actividades en medios impresos, la radio y la televisión, los expertos en marketing de MINI desarrollaron innovadoras acciones online desde el principio perfectamente adaptadas a los gustos del usuario web moderno, seguidor de tendencias y orientado a la tecnología y que aprovechan las posibilidades de comunicación interactiva con el público. Este enfoque permite a MINI dar continuamente un impulso nuevo a la construcción de automóviles y al mundo del marketing.

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

Innovador, con carácter y encantador: desde el principio, el Mini clásico demostró claramente su carácter excepcional no solo en carretera, sino también en el estrecho diálogo con el público. Desde los inicios se aprovecharon conceptos de marketing clásicos para presentar las características especiales de este pequeño vehículo revolucionario con un estilo verdaderamente convincente. Incluso en los primeros catálogos se decía con ironía que todo el mundo había estado esperando con ansia la llegada del «increíble Austin Seven», sustituyendo la letra «v» de «Seven» por el número «7». El modelo hermano del Austin, el Morris Mini-Minor, se presentó con el mismo orgullo como el «coche más emocionante del mundo».

Los expertos en marketing de Mini también estuvieron muy atentos al éxito mundial de la televisión, utilizando con cuidado este nuevo medio de comunicación también para el Mini. Así, se grabaron anuncios de televisión específicos para distintos fines en el mercado, que siempre realzaban determinadas facetas del carácter del Mini teniendo en cuenta, naturalmente, el contexto cultural del público local. Bien como la solución perfecta para el denso tráfico del centro de París, bien como el medio de transporte ideal para ir a la playa en Australia, el Mini siempre se presentaba como el coche adecuado en el lugar adecuado. Incluso llegó a presumir de su superioridad con todo el humor y, de nuevo, con ese famoso estilo desenfadado, en unos dibujos animados.

Un nuevo comienzo con ideas innovadoras.

El relanzamiento de la marca en el año 2001 también marcó un nuevo comienzo en el marketing, preparado minuciosamente en paralelo al desarrollo del propio vehículo. El principal reto era hacer de MINI la primera marca premium en el segmento de vehículos pequeños, posicionando a MINI a escala mundial como una

marca única y totalmente independiente por derecho propio: una marca que giraba en torno a la idea de entusiasmo y estilo de vida emocionante.

Estos principios rectores de la marca no han cambiado hasta la fecha, ya que el MINI se caracteriza por su extraordinaria calidad sustancial y su avanzada tecnología, su diseño emocional y su ágil comportamiento de conducción, así como por las opciones casi ilimitadas disponibles para personalizar el vehículo. Otro aspecto importante es encontrar el correcto equilibrio entre la continuidad de una marca que cuenta con 60 años de historia y su capacidad para innovar. Con el lanzamiento del MINI, los clientes de todo el mundo tuvieron por primera vez la oportunidad de experimentar cualidades de gama alta en un vehículo pequeño. Estas cualidades y prestaciones excepcionales se encuentran, sin duda, en todos los modelos fabricados por la marca, al tiempo que distinguen claramente a MINI de la competencia. Lo mismo se aplica a la imagen pública de la marca, en la que todos los instrumentos de marketing siguen un estilo único y sistemáticamente reconocible. Los elementos gráficos, los colores, el lenguaje de las imágenes y el concepto MINI que se transmite en palabras e imágenes están claramente definidos. MINI es refrescantemente diferente. Gracias a su carácter abierto y aplomo, la marca cuenta con una gran aceptación, y gracias a su apariencia, despierta curiosidad y resulta atractivo.

Para llamar la atención del grupo al que se dirige desde el principio, antes del lanzamiento al mercado del MINI, los expertos responsables de marketing adoptaron un nuevo enfoque en la comunicación desde el primer momento. La revista «MINI international», por ejemplo, regularmente incluye reportajes de determinadas ciudades de todo el mundo, haciendo hincapié en el carácter creativo de sus habitantes. Además de la comunicación clásica, desde el principio se han aplicado otras formas innovadoras de comunicación, como el «marketing de guerrilla». En el año 2000, MINI fue la primera marca de coches en utilizar Internet no solo como fuente de información, sino también como medio de posicionamiento.

Siempre sorprendente: campañas creativas con gran impacto.

En 2013, la marca continuó con la tradición de promociones poco convencionales y divertidas en una amplia gama de canales de comunicación con la campaña para promocionar el lanzamiento en el mercado del nuevo MINI. La campaña de lanzamiento inicia con anuncios de televisión cuidadosamente elaborados. Las historias desenfadadas muestran el exclusivo placer de conducir que ofrece la marca, así como el poderoso vínculo emocional que se establece entre los conductores y su MINI. Junto con el nuevo MINI, aparecerá un conocido coprotagonista: el English Bulldog Spike. El anuncio de televisión subraya el estilo de vida individual, el entusiasmo por el placer de conducir, la tecnología innovadora y una sensación de capricho, y se graba con varios finales. En su primer viaje en el nuevo MINI, el Bulldog Spike llega a conocer y apreciar los principales puntos fuertes del recién llegado miembro de la familia británica de los coches pequeños.

El equipo de diseño de MINI también causó sensación con una serie de eventos excepcionales en el Salone del Mobile de Milán en 2013. El equipo de diseño de Das MINI presentó el MINI Paceman como una escultura dinámica. ¡El MINI

KAPOOOW! La instalación se concibió en dos partes en las que el MINI Paceman rompía barreras espaciales y experimentaba una transformación de materiales y formas. La agilidad deportiva permitía al MINI Paceman dar el salto hacia un universo en el que los colores y los materiales se transforman y dan paso a espacios experimentales inimaginables. La primera fase mostraba la parte trasera del MINI Paceman como una escultura muy dinámica. Se presentaba como un auténtico vehículo cromado que al poco tiempo empezaba a sufrir metamorfosis. Las piezas individuales del vehículo parecían salir volando. En la segunda fase, el MINI Paceman rompía una barrera en medio del espacio. En esta nueva dimensión, el vehículo cambiaba su forma original y el extremo frontal se convertía en una idea hecha de papel. El material de papel se presentó como una metáfora para «realizar prototipos» en el proceso creativo.

Propulsado por una transmisión sostenible a través de América del Norte, América Central y América del Sur: el MINI Cooper S E Countryman ALL4 en la Panamericana.

La Panamericana es una de las últimas grandes aventuras automovilísticas. En 2018, tres modelos del MINI Cooper S E Countryman ALL4\$ con propulsión híbrida enchufable emprendieron un viaje intercontinental por carretera por la ruta norte-sur más larga del mundo para demostrar lo difícil que puede resultar la sostenibilidad. El viaje por la histórica ruta de los sueños (17.000 kilómetros desde Dallas, en el Estado de Texas, hasta Tierra del Fuego, en Argentina) les llevó a atravesar diferentes zonas climáticas, densas áreas de selva y desafiantes puertos de alta montaña. Además de autopistas bien construidas, partes de la ruta también incluían pistas de tierra y estrechos pasos de montaña a los que tuvieron que enfrentarse los tres modelos híbridos enchufables.

En 2018, la espectacular hazaña mostró el MINI y las cualidades del motor eléctrico en países en los que la conciencia de la movilidad sostenible está lentamente situándose en un primer plano. Al mismo tiempo, estos países están viéndose especialmente afectados por las consecuencias del cambio climático.

12. CARÁCTER INSPIRADOR.

MINI LIFESTYLE Y EDICIONES ESPECIALES.



Crear algo muy especial sobre la base de un coche que ya es muy especial: esta es la seña de identidad de las ediciones especiales, las ediciones limitadas y las exposiciones únicas que se han venido fabricando en los últimos sesenta años, primero sobre la base del Mini clásico y después sobre la base del nuevo MINI. Lo cual no resulta sorprendente, teniendo en cuenta que este vehículo pequeño único ha fascinado e inspirado una y otra vez a artistas en todas las disciplinas, diseñadores de moda y pintores, así como a actores y músicos, que han demostrado su creatividad al diseñar y crear versiones muy especiales de la marca.

Ningún otro coche ha sido objeto de obras de arte y de moda con tanta frecuencia y en la misma diversidad que el Mini clásico y el MINI. De hecho, los especialistas descubrieron el potencial del Mini clásico desde muy pronto, adornando el vehículo tanto por el exterior como por el interior con exclusivas características especiales para adaptarse a las peticiones individuales de los clientes.

Así, a cuenta de clientes acomodados y conocidos, crearon espectaculares modelos especiales que elevó la reputación de coche de culto del Mini hasta un nivel aún más alto.

El Mini de noble apariencia: el look Wickerwork.

El actor británico Peter Sellers fue uno de los primeros personajes famosos en entusiasmarse por el Mini y querer experimentar una sensación de estilo exclusivo. De este modo, Sellers enseguida creó tendencia al dotar al coche original, más bien espartano, de sofisticadas características en el interior y al pintar la carrocería con un diseño que imitaba la forma del mimbre (wickerwork). De hecho, este diseño entusiasmó años más tarde a Rainiero de Mónaco, hasta el punto de que también él mandó construir un Mini clásico con este look Wickerwork para utilizarlo como su juguete muy especial.

Otras versiones especiales del Mini clásico también siguieron siendo únicas y durante muchos años se fabricaron modelos únicos al gusto individual de sus futuros propietarios.

De hecho, no fue hasta los años 70 que Mini tuvo la idea de ofrecer Ediciones Especiales directamente desde fábrica para dar respuesta a las frecuentes peticiones de modelos verdaderamente exclusivos. El primer coche de este tipo, el Mini Limited Edition 1000, se convirtió inmediatamente en todo un éxito en 1976. En su 25 aniversario, en 1984, el Mini apareció por primera vez como Modelo de Aniversario, al que le siguieron otros Modelos de Aniversario cada cinco años hasta que el Mini clásico dejó de fabricarse definitivamente en el año 2000.

Plata y oro por el 40 aniversario del coche.

En los últimos años de su fabricación, el Mini clásico volvió a suscitar un gran interés entre artistas creativos. En 1997, por ejemplo, el diseñador de moda británico Paul Smith creó un modelo único con un inconfundible diseño de rayas.

Un año más tarde, Smith diseñó un Mini Special Edition que destacó por su brillante carrocería azul brillante y por su sobria elegancia en el interior.

Con motivo de su 40 aniversario, el Mini se convirtió en el objeto predilecto de un ilustre grupo de artistas, cada uno de los cuales confirió a este vehículo pequeño eternamente joven su aspecto de diseño propio y verdaderamente único. Por ejemplo, la supermodelo Kate Moss, que ya llevaba mucho tiempo conduciendo un Mini clásico por Londres, optó por un motivo de telaraña, mientras que el ícono del pop Davie Bowie eligió un Mini fabricado totalmente en cromo y con superficies de cristal reflectante. Para ir por carretera, sin embargo, Bowie decidió seguir con su modelo de serie habitual que había comprado hace poco: «Cuando se trata de aparcar, el Mini es como un sándwich cuando tienes hambre, es un clásico perfectamente diseñado». El actor Michael Caine, por citar otro ejemplo, decoró su Mini negro con imágenes de lingotes de oro aludiendo a la exitosa película «Un trabajo en Italia» en la que Caine participó y en la que se utilizaron tres Mini Coopers para transportar lingotes de oro en una de las persecuciones más espectaculares de la historia del cine.

Un éxito desde el principio: el nuevo MINI inspira a los músicos pop.

Tras el relanzamiento de la marca, el MINI atrajo de nuevo la atención de los diseñadores de moda y de muchos otros artistas casi de la noche a la mañana. Para celebrar el lanzamiento al mercado del MINI, los músicos de Jamiroquai crearon un ejemplar único del nuevo MINI, con Jay Kay, cantante del grupo y entusiasta de los coches con estilo, incorporando al MINI, entre otras características, el logotipo del grupo en las puertas y capó del coche, así como el nombre "Jamiromini".

En uno de sus vídeos musicales, Madonna mostró un MINI Cooper convertido para su uso off-road, sin puertas y con neumáticos off-road y pintura de camuflaje.

Destacando el inicio de las ventas de la primera generación del MINI Cabrio en 2004, los diseñadores de Bisazza, la marca italiana de estilo de vida, tuvieron la idea de presentar este cuatro plazas abierto con un traje hecho de minúsculos mosaicos. De hecho, no menos de tres MINI Cooper S Cabrio y dos modelos de techo fijo fueron objeto de este magnífico diseño en estilo y colores individuales, utilizándose más de 30.000 piedras de cristal en cada vehículo.

MINI, moda y obra social: compromiso social en el Life Ball.

Aunando fuerzas con artistas de renombre, MINI lleva doce años organizando el mayor evento benéfico de Europa, el Life Ball que se celebra anualmente en Viena y genera ingresos para proyectos de ayuda nacionales e internacionales. De este modo, el evento sirve para financiar proyectos dedicados a la educación, la investigación médica y el tratamiento de pacientes con VIH. Para colaborar con estos proyectos, MINI presenta cada año un modelo único especial de su actual cartera acabado con un estilo único creado por diseñadores de moda.

La sucesión de coches Life Ball comenzó tan solo unos meses después del lanzamiento oficial en el mercado del nuevo MINI con la presentación de un coche totalmente recubierto con una tela roja. Un año después, hizo su aparición en el Life Ball un MINI One que lucía con orgullo los autógrafos de numerosas personalidades. Desde 2003, los principales diseñadores de moda han dado al MINI su toque especial. El primero de estos diseñadores fue Angelo Missoni, que adornó un MINI Cooper con innumerables motivos florales. En 2004, Gianfranco Ferré confirió a un MINI Cabrio rojo un look de cocodrilo verdaderamente impresionante. En 2005, le siguió un MINI Cooper Cabrio personalizado con el exclusivo look florido de Donatella Versace, cuyo interior también presentaba el inconfundible estilo Versace, con costuras de color dorado en los asientos de cuero negro y cristales Swarovski en la palanca de cambios.

En 2006, otro MINI Cooper Cabrio hizo su aparición en el escenario de la gala del Life Ball en Viena, esta vez con el look vaquero de moda de la marca de moda Diesel. Y el MINI del Life Ball de 2008, por último, lucía con orgullo un provocador look «pin-up» cortesía de la marca de lencería Agent Provocateur. En 2013, Roberto y Eva Cavalli desvelaron el MINI del Life Ball de 2013, a cargo del diseñador de moda Cavalli. Desde 2002, los vehículos MINI se subastan después de la gala Life Ball, y todos los beneficios se destinan a proyectos de ayuda.

Soluciones arquitectónicas para el mundo urbano: MINI define la vida en la ciudad. El «uso creativo del espacio» constituye el núcleo de la marca MINI. Ya en 1959, el Mini clásico ofrecía una ingeniosa solución para uno de los problemas más apremiantes de esa época: la movilidad urbana a un precio asequible. La solución fue un vehículo que sacaba el máximo partido de su potencial y ofrecía el máximo placer de conducir ocupando un espacio mínimo. El Mini clásico demostró que incluso un coche pequeño puede ser excepcionalmente emocionante y tuvo un impacto en la movilidad urbana durante generaciones. En la actualidad, uno de los mayores retos en las grandes ciudades es encontrar un espacio de vida atractivo y asequible. Una vez más, la solución a este problema es el «uso creativo del espacio». Desde 2016, la marca se ha servido de su iniciativa MINI LIVING para demostrar cómo este principio puede trasladarse al espacio de vida urbana. MINI LIVING adopta un enfoque creativo frente al problema de las grandes ciudades, y presenta soluciones arquitectónicas para los mundos urbanos del futuro.

MINI se ha aliado con el promotor inmobiliario chino NOVA Property Investment Co. para crear el primer edificio MINI LIVING en Shanghái. El proyecto se basa en un innovador concepto de convivencia. MINI está creando un vibrante barrio urbano a partir de un grupo de seis edificios situados en el centro de la ciudad. Antiguamente era un polígono industrial en desuso en una parte futura del famoso distrito de Jing’An. Lo que antes era una antigua fábrica de pintura está dando paso a un hotspot urbano con mucho espacio para trabajar, hacer networking y vivir. El proyecto consiste en construir apartamentos de diferentes tamaños para solteros, pisos compartidos o familias para alquilar a corto, medio o largo plazo. Cualquier cosa que no quepa en los propios apartamentos, tanto por lo que respecta a actividades o a instalaciones, puede tener lugar o colocarse en los espacios comunitarios. Generosos vestíbulos, espacios de exposición y una zona de restauración invitan a quedarse y a

relajarse. El paquete se completa con jardines, zonas infantiles, tiendas y restaurantes que también serán accesibles para el público general. La idea de MINI LIVING es que las personas que comparten piso le saquen más provecho a la vida, en beneficio de los residentes y de toda la ciudad. La reserva digital de servicios complementa el paquete. Por ejemplo, los residentes pueden hacer reservas en restaurantes, pedir comida o solicitar un servicio de limpieza y reservar vehículos para uso compartido. MINI LIVING está demostrando ser un enfoque inteligente ante el espacio y también está abriendo nuevas oportunidades para la vida tanto individual como comunitaria en la ciudad.

13. UNA CUESTIÓN DE ESTILO

LA COLECCIÓN MINI LIFESTYLE.



El placer de conducir un MINI es fascinante. Pero la sensación única tan típica del MINI va mucho, mucho más allá. Y para expresar su pasión por el estilo inconfundible también fuera de la carretera, el auténtico fan de MINI encontrará muchas opciones en la Colección MINI Lifestyle. Esta colección única incluye moda, joyería, accesorios y muchos productos de estilo de vida que permiten expresar claramente el estilo individual no solo de los conductores de MINIs. La tecnología, la innovación, la diversión y la calidad son las principales características de la Colección MINI Lifestyle. Y al igual que la gama de modelos MINI, la Colección MINI Lifestyle está en constante crecimiento y es cada vez más versátil. Así, los nuevos modelos y los nuevos productos de estilo de vida permiten a los entendidos disfrutar de la inconfundible sensación de MINI en un número cada vez mayor de situaciones.

En su camino hacia el éxito en ventas a nivel internacional en todas las clases y en todos los niveles de la sociedad, el Mini clásico ya ha sido repetidas veces fuente de inspiración para el mundo de la moda. Diseñadores de renombre crearon modelos individuales y únicos con excepcionales acabados de carrocería y características en el interior. En la década de los 70, el Mini finalmente pasó del garaje a las casas de sus fans en todo el mundo, en forma de modelo en miniatura para la habitación de los niños o como artículo de colecciónista para la vitrina.

Cuando presentó el MINI, la empresa decidió poner en marca también la exclusiva Colección MINI Lifestyle. Y desde el principio, esta línea exclusiva de productos excepcionales se caracterizó por sus detalles elegantes, cosmopolitas y muy atractivos, además de realmente sorprendentes. La Colección MINI Lifestyle retoma una y otra vez las últimas tendencias, continuándolas y mejorándolas con el estilo típico de la marca.

Siempre MINI: imaginativo, versátil, inconfundible.

En sus borradores para la Colección MINI Lifestyle, los diseñadores más sobresalientes se centran no solo en las últimas tendencias de moda, sino también en el lenguaje de diseño y las líneas de los distintos modelos MINI. De hecho, los coches también sentaron las bases de los distintos productos gracias a sus colores y materiales, que contribuyeron a crear una cartera de productos típica de la marca y verdaderamente versátil en todos los aspectos, e introdujeron constantemente nuevas ideas para seguir siendo absolutamente únicos. Sin embargo, otro aspecto destacado de la gama actual es la Colección John Cooper Works, que incluye productos de moda y accesorios como una expresión del espíritu deportivo de la marca también fuera de los circuitos de carreras.

La Colección MINI Lifestyle: protagonista de eventos de moda y en la gran pantalla.

La Colección MINI Lifestyle ya se ha convertido en un elemento destacado en el panorama de la moda y puede encontrarse con frecuencia en los eventos de moda más destacados. Uno de estos eventos es el famoso desfile de moda BREAD & BUTTER de Barcelona, donde la Colección MINI Lifestyle ya se ha presentado en varias ocasiones. También hay otros eventos comparables que proporcionan una y otra vez el contexto ideal para la marca MINI. Como el propio MINI, los productos de la Colección MINI Lifestyle también han llegado a la pantalla de cine, con numerosas apariciones en muchas producciones. Por ejemplo, el MINI Cuckoo Clock y el MINI Baby Racer tuvieron papeles importantes en la producción Disney «Lily la bruja: el dragón y el libro mágico». Junto con la actriz protagonista Alina Freund, el dragón animado Hector mostraba su gran interés por la Colección MINI Lifestyle en esta producción de cine del famoso libro infantil. En particular, le encantaba el MINI Baby Racer que le permitía moverse al estilo «fast and furious».

Sensación MINI en todas partes: la actual Colección MINI Lifestyle.

Un lenguaje claramente definido de las formas, un diseño inimitable y materiales de alta calidad conforman el sello distintivo de la actual Colección MINI Lifestyle 2018–2020. Ofrece una amplia selección de productos que facilitan la compleja rutina diaria enriqueciéndola o mejorándola, y encarnan la esencia de la marca MINI, incluso más allá de los propios vehículos. La colección comprende más de 100 artículos e incluye prendas ropa, accesorios, bolsas y maletas, además de artículos infantiles y productos de movilidad.

El perfil visual de la Colección MINI Lifestyle 2018-2020 incluye dos nuevos e impresionantes colores de acentuación: el «Island» y el «Coral». El matiz contemporáneo del azul «Island» se fusiona con el color para exterior «Island Blue» del actual MINI Countryman. El matiz brillante del rojo «Coral» proporciona el tono ideal para complementar esta imagen confiriéndole un toque fresco. Los dos colores de acentuación combinan a la perfección con los colores básicos negro, blanco y gris.

La selección de productos que conforman la actual Colección MINI Lifestyle va desde las populares camisetas, polos y sudaderas con el logotipo, pasando por la MINI Logo Patch Sweatshirt Kids con prácticos bolsillos de tipo canguro y capucha, hasta bolsas y maletas de distintos tamaños. También incluye accesorios elegantes como paraguas, altavoces Bluetooth, relojes, gafas de sol y tazas de viaje, el MINI Cloth-Bound Notebook, el MINI Fountain Pen y el MINI Tea Maker. La gama de productos para los fans más pequeños de MINI incluye el MINI Bulldog y el MINI Puzzle Set. Los más jóvenes podrán vivir distintas versiones del placer de conducir con el MINI Pull Toy Car, el MINI Countryman RC con control remoto y el MINI Tricycle. Asimismo, con motivo de la celebración del histórico aniversario, se creó la Colección MINI 60 Years Lifestyle que incluye artículos especiales de diseño al estilo de la marca británica.

Todos los productos de la Colección MINI Lifestyle se comercializan en todo el mundo a través de la red de concesionarios MINI.