

FUE PRESENTADO POR SU DISEÑADOR, ALEC ISSIGONIS, EN AGOSTO DE 1959

# 50 años

## de Mini



En el verano de 1959 nacía uno de los coches que pasarán a la historia del mundo del motor: el Mini, un coche pequeño y económico, tal y como se le había pedido a su diseñador, el inglés Alec Issigonis. La reina Isabel II dio el pistoletazo de salida a la historia de un mito cuando se sentó en su interior. Hoy, la marca está en manos de BMW y su leyenda continúa.

**Mercedes LÓPEZ**  
Infografía: **Dlirios**

**A** finales de 1956, el ingeniero Alec Issigonis recibe el encargo del jefe de la British Motor Corporation (BMC) de diseñar un coche 'realmente pequeño'. La idea le entusiasmó. Ése siempre había sido su proyecto preferido. La meta era construir un coche pequeño de cuatro plazas, muy bien aprovechado, diferente y accesible a cualquiera. Y la alcanzó, había nacido el Mini.

Esta petición, como casi siempre, tenía su origen en un problema económico. En 1956, un mes después de la retirada de las tropas británicas de la zona del Canal de Suez, el presidente de Egipto decretó la nacionalización de la empresa que estaba a cargo del canal y lo cerró durante algunos meses. El precio del petróleo y, por tanto, el de la gasolina, que además tuvo que racionarse, se disparó. Los fabricantes lo tuvieron

**EN ESPAÑA FUE UN COCHE CARO. LOS PRIMEROS MINIS COSTABAN 145.000 PESETAS**

claro: había que desarrollar un coche pequeño y económico.

**NACE UN MITO.** El 26 de agosto de 1959, Issigonis lo había conseguido: presentaba el Mini "Classic", que sólo medía 3,05 metros de largo, 1,41 metros de ancho y 1,35 metros de alto, en dos variantes: el Morris "Mini Minor" y el Austin "Seven". Era un coche de tracción delantera con motor transver-

sal, con una cilindrada de 848 c.c., que alcanzaba 120 km/h. Las soldaduras vistas entre los guardabarros y la carrocería se convirtieron en una de sus características. La puerta se abría con un cable. La calefacción sólo se podía adquirir como equipamiento opcional. Pesaba unos 600 kilogramos y el volumen del maletero llegaba a 195 litros, que se podían ampliar abriendo el portón, con apertura hacia abajo.

Obtuvo buenas críticas en la prensa del motor, aunque durante los primeros meses las ventas fueron escasas. Pero de pronto, todo cambió.



Mini decorado por la diseñadora Donatella Versace en 2005.

Famosos y la alta sociedad inglesa se fijaron en él: primero fue Lord Snowdon, el marido de la princesa Margarita, y después la misma Isabel II se sentó en el coche para dar un paseo por el parque del castillo de Windsor. Fue la consagración. En 1962, las ventas superaron las cien mil unidades y en 1972 se llegó a los tres millones.

Al ritmo de las ventas se multiplicaban las versiones: furgoneta sin ventanas posteriores, familiar, 'moke' (que se concibió para uso militar), pick-up, "Cooper"... Y se le fueron añadiendo innovaciones: caja de cambios automática con cuatro velocidades y marcha atrás –incluso los coches de lujo de la época con caja automática sólo eran de tres marchas–, ruedas 'denovo' –podían seguir usando después de un



También ha participado en películas. En la imagen, con Ben Stiller.

### El Mini en España

El Mini llegó a España de la mano de la empresa Automóviles de Turismo Hispano Ingleses (Authi), que comenzó a fabricar los modelos "1275C" y "1000E" en la localidad navarra de Landaben desde finales de 1968. En un momento en el que la mayoría de los españoles apenas podían soñar con un "600", los Mini podían costar 145.000 pesetas de entonces (lo mismo que costaban modelos mucho más grandes como el Citroën "GS" o el Seat "1430"). Esto los convirtió en un coche de 'niños bien' que querían algo distinto.

Para ampliar su cuota de mercado y reducir costes, se aminoraron los motores y se simplificaron los acabados. Pero nunca llegó a ser un éxito de ventas. A las pérdidas económicas se unió, en 1975, un pavoroso incendio. La compañía solicitó la suspensión de pagos y recibió ofertas de General Motors y Ford, pero finalmente el Instituto Nacional de Industria (INI) se quedó con la fábrica. Ese año, el Mini dejó de fabricarse en España. El último modelo que salió de la factoría española fue el Mini "850" que costaba 80.000 pesetas.



En primer término la versión familiar del Mini.



En España se vendió, sobre todo, entre los 'niños bien'.



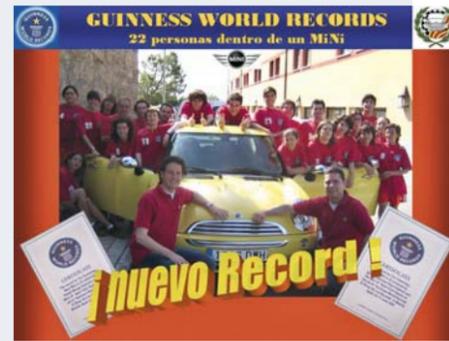
El Mini se fabricó en España durante siete años.

### Enamorados famosos

El Mini se convirtió muy pronto en el preferido de las 'celebrities'. Actores como Peter Sellers, uno de sus más fervientes enamorados (que, además, obsequiaba a todas sus novias con un "Mini Classic", con un equipamiento especialmente refinado), Paul Newman, Steve McQueen o Brigitte Bardot sucumbieron a su encanto. Su imagen de rebeldía cautivó a la diseñadora Mary Quant –que utilizó su nombre para bautizar a su célebre 'minifalda'–, o a los Beatles, que lo llenaron de flores y otros símbolos hippies. También se elevó a las cotas más altas de la distinción de la mano regia de los entonces príncipes don Juan Carlos de España y Rainiero de Mónaco o del rey Hussein de Jordania. Hoy, Madonna o Kate Moss presumen de poseer un Mini.

## Todo un record

Veintidós personas consiguieron introducirse en un Mini. Un record inscrito en el Libro Guinness de los Records y que fue conseguido en junio de 2006 en un concurso televisivo, por un grupo perteneciente al "Mini 10" Sport Club de Aragón. El primero que se introdujo estuvo en su interior seis minutos y todos juntos aguantaron cinco segundos.



pinchazo sin que se salieran de la llanta-, calefacción de serie...

En 1980 Mini pasa al grupo Austin Morris. En 1988 el grupo Rover se hace cargo de la marca, y se siguen fabricando hasta el 14 de septiembre de 2000, en el que el que parecía ser el último Mini que saliera de la línea de producción. Pero en 2001 retorna de la mano de BMW, que lanza el "One" y el "Cooper". El mito renace. La evolución es continua. El último Mini es el "E", fue presentado en noviembre de 2008 en el Salón del Automóvil de Los Ángeles, con la novedad de ser el primer eléctrico de la marca. ♦



## El pequeño gran campeón

Desde su aparición, el Mini fue un coche deportivo en el sentido original de la palabra. Muchas escuderías y pilotos han reconocido el potencial de este 'pequeño', especialmente gracias a su maniobrabilidad, dicen parecida a la de un 'kart'. Su medio natural han sido los rallies, pero también ha participado en circuitos. Las estadísticas indican que desde 1962 los Mini, siempre de color rojo, han conseguido 153 victorias.

Todo comenzó cuando uno de los mejores amigos de Issigonis, John Cooper, experto preparador y campeón mundial de marcas de Fórmula 1, se dio cuenta de las condiciones deportivas del Mini -ya lo había intentado antes con un Renault "Dauphine", pero la maniobrabilidad del coche no era la idónea-. Comenzaron las pruebas y en octubre de 1961 nacen los Mini "Cooper". La BMC toma muy en serio este proyecto y forma el primer equipo oficial de fábrica para rallies, contratando pilotos y copilotos oficiales, entre ellos los legendarios 'finlandeses voladores': Rauno Aaltonen, Timo Mäkinen y Paddy Hopkirk. Los éxitos no se hacen esperar. Se incrementa la potencia al coche y nace la versión "Cooper S". Con ella se consigue el podium del Rally de Montecarlo en 1964. Rápidamente se incrementa su cilindrada a 1.275 c.c y en 1965 se gana por segun-

do año consecutivo. Los éxitos se suceden en los grandes rallies: Alpes, Acrópolis, Tulipanes...

Cuando BMW se hace cargo de Mini también continúa con la tradición deportiva. El hijo de Cooper, Mike se encarga de mejorar el conjunto propulsor y crea dos versiones con potentes motores, los Mini "Cooper" y "Cooper S". Al mismo tiempo, sueña con crear una serie propia preparada para los circuitos de carreras. En 2002, el sueño se hace realidad y nace la competición 'John Cooper Challenge', la primera serie de carreras para el nuevo Mini. Y la historia deportiva sigue. La última demostración ha sido en la Mini Challenge, que comenzó el 1 de mayo en Cheste (Valencia).

Además, el Mini ha sido utilizado por numerosos pilotos para iniciarse en la competición automovilística, como Niki Lauda (ganó su primera carrera de montaña a los mandos de un Mini "Classic"), quien en una entrevista decía: "El 'Cooper S' tenía una reputación estupenda entre nosotros, debido a las victorias en Montecarlo. Todavía recuerdo la imagen con los miles de faros y las correas de cuero que fijaban el capó. Fue increíble que un coche así ganara. Cuando lo pude conducir, comprobé que era muy fácil de llevar, directo y muy veloz".



En 1964 gana el Rally de Montecarlo y los príncipes de Mónaco le entregan el premio. Hoy sigue demostrando su potencial deportivo.