

Motor

Revista No. 122 Julio 29 de 1992



MinipassionMini.com

LA FIBRA DE LOS MINI

El Mini



MinipassionMini.com

UN AUTO CON MUCHA FIBRA

TEXTOS Y FOTOS
JOSE CLOPATOFKY LONDOÑO

CUANDO SE FIRMABA SU ACTA DE DEFUNCION, DESPUES DE 35 AÑOS DE PRODUCCION, EL MINI HA RESUCITADO, Y CON EL SE REENCAUCHA LA LEYENDA DEL "MINI COOPER", QUE CAUSA FUROR EN JAPON Y VENTAS EN TODO EL MUNDO. VENEZUELA LANZA EL MINICORD Y LA APERTURA LE TRAE A COLOMBIA, EN PLENO FUROR, LA "ONDA MINI", EL CARRO DE LOS 60 PARA LOS AÑOS 90, A PRECIO POPULAR.

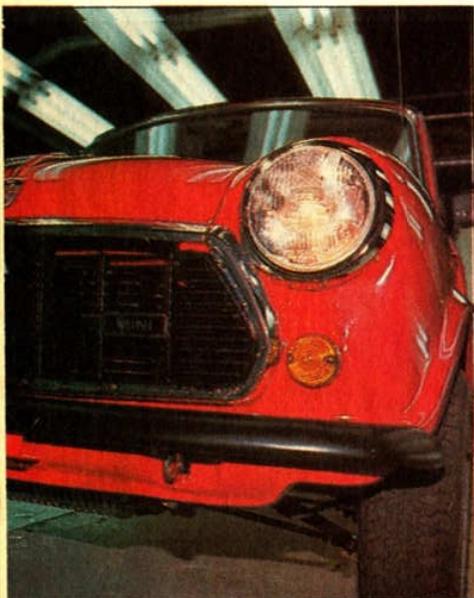
Si se mira retrospectivamente, hay tantos antagonismos y puntos salidos de la rutina del diseño de los automóviles en el Mini, que sigue un contrasentido su existencia... Pero por encima de todo, sobreponiéndose al escepticismo mundial y a la acogida despectiva que en muchos lugares mereció hace 30 años, el auto se convirtió no solamente en un fenómeno técnico y comercial, sino que también cautivó a millones y millones de personas a lo largo y ancho de su tamaño y del mundo.

Porque así sea pequeño, resulta enorme por dentro en sus proporciones. Así sea bajo, pasa por encima de todo. Así tenga unas llantas ridículas es uno de los chasis de mayor adherencia que se han hecho en el mundo, comparable tan solo con la de autos de pista. Así tenga un motor que se produce desde los años 50 bajo el ya venerado código del bloque "A" de la British

Motors, sigue teniendo un rendimiento totalmente decoroso y en sus años mozos, alucinante, pues se ganó 3 Rallyes de Montecarlo en seguidilla. En fin, el Mini resultó ser el Maxi y ha soportado todo y se ha sacudido de la tecnología.

Porque cuando quisieron cambiarle las suspensiones (que no tienen resortes sino que son cauchos que se comprimen) por unas hidroelásticas tipo Citroen, la clientela las rechazó y volvieron al sistema antiguo. Cuando le pusieron una carrocería menos redonda y el maquillaje frontal se lanzó para reencauchar sus ventas en los 70, los amantes de Mini también los rechazaron y se regresó al modelo tradicional. Y cuando la Rover, propietaria actual final de su fabricación, pensó que estaba frente a un producto en su declive final, se encontró con la sorpresa que el Mini es "best seller" en Japón, que volviendo a proponer la serie Cooper -más veloz y famosa- la gente volvía a las vitrinas en todo el mundo y que en América del Sur, en la remota Chile, se hacían Minis en fibra de vidrio...

Inmortal como el Escarabajo



La carrocería tuvo que volver a la trompa "redondita" pues una modernización llamada "clubman" fue rechazada por la clientela.



MinipassionMini.com

No hay ninguna diferencia entre el Minicord de fibra y el original, que retoma todos sus stops, bómperes y elementos de adorno.

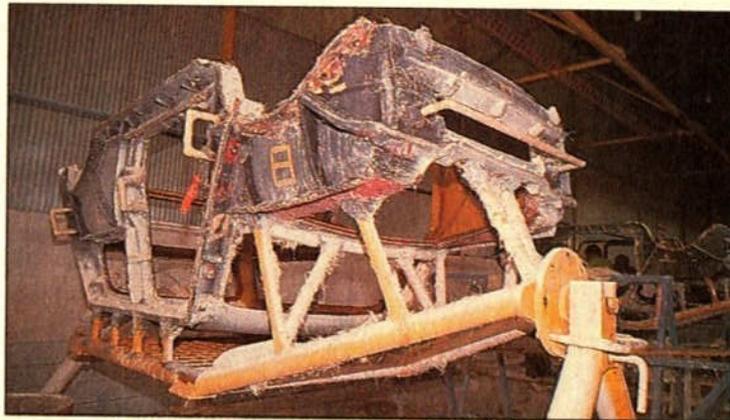
de la Volkswagen, el Mini conoce ahora otra alternativa tan sorprendente y antagónica como sus antecedentes. En Venezuela, país de autos "lancha", de gustos motorizados estrambóticos y generosos en aires acondicionados, vidrios oscuros y motores golosos, rines gruesos y llantas de pisada extralarga, se lanzaron a hacer Minis al estilo chileno, también en fibra de vidrio.

El proyecto MiniCord lleva ya casi dos años. La realización de los moldes, sus ajustes para obtener el acabado equivalente o mejor que el de la carrocería metálica, la solución de múltiples problemas surgidos por las diferencias de espesores de soportes y componentes, el arranque de una fábrica exótica y a contrapelo con la industria actual, llena de robots, de soldaduras computarizadas, de sistemas dimensionales espaciales para "cuadrar" las carrocerías, con millones de dólares invertidos en programas de diseño y con materiales producidos con la química más audaz, riman perfectamente con el pasado del Mini.

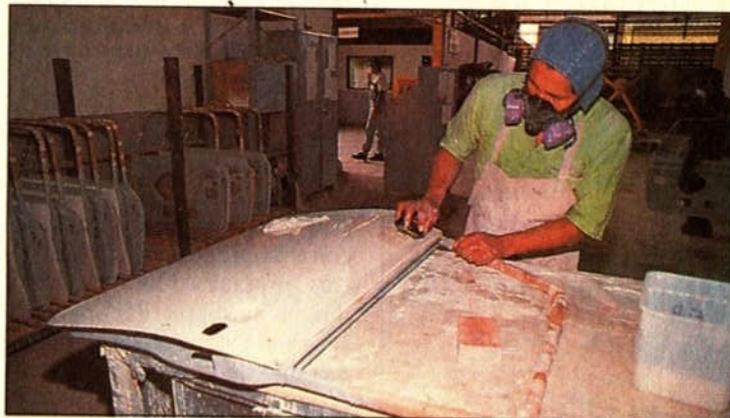
En Mariara, pared de por me-

dio con la fábrica de Renault, a 30 kilómetros de Valencia, en plena zona industrial de Venezuela y en los locales donde antes se fabricaban los Chevette, está Minicord, una factoría apacible, donde el visitante no se espanta con los chisquetes de soldadura ni está bajo un infernal paquete de mangueras y cables. Hay silencio, casi respetuoso, porque el proyecto tiene en el fondo un destino histórico, y ese penetrante olor de la resina que aglutina la fibra de vidrio y el calor de su proceso químico nos ubican en algo fuera de lo común. Pocos empleados, ritmo tranquilo de fabricación, pintura descomplicada, apenas un par de montacargas que no sudan para transportar los autos minúsculos, y al final de la línea... Minis, como los de antes, como los del 60, del 70, del 80 y ahora, del 92...

Con sus colores fuertes como el verde inglés, o el rojo italiano, o el azul francés, el plateado o blanco alemán, el amarillo belga (cada país -obviamente Colombia nunca registró el suyo- tiene un color oficialmente reconocido para competencias), todos



Así sale la carrocería del molde. Al ser de una sola pieza, su ajuste es notorio.



Las únicas partes independientes son el baúl, el capot y las puertas, también en fibra.



La línea de ensamble de fibra se mueve a razón de cinco a seis unidades diarias.

con los techos blanco nevera y su figura sería de siempre, los Minis se van acomodando al final de una línea artesanal que apenas logra completar diez unidades al día, trabajando a "toda fibra"...

Por supuesto, el proyecto Minicord en Venezuela dista mucho de tener cifras espeluznantes (salvo en los gastos y desarrollos) porque se trata de introducir un producto inédito y de poca tradición en un mercado de muy diferente gusto y tendencia.

Pero en cambio, Colombia parece ser un ávido consumidor de este espécimen: en ocho días, tras el anuncio de su llegada en la pasada Revista MOTOR, viejos amigos del Mini y nuevos adeptos a su tradición y glamour han triturado la línea telefónica de los importadores que han sumado más de 400 solicitudes en apenas una semana...

De ahí, que este simpático aparato, de solo 1000 centímetros cúbicos de cilindrada, 41 caballos, caja de cuatro adelante y

NO TODOS SON COOPER

Decir Mini y Mini Cooper es un lugar común, pero precisamente poco tienen en común un Mini y un Mini Cooper, salvo que todos los Cooper son Mini, pero muy pocos Minis son Mini Coopers. Un trabametes inapropiado para un lugar periodístico como éste, pero inevitable de aclarar en esta reseña.

Los Coopers son Minis modificados en su origen, 1961, por el señor John Cooper, propietario de una gloriosa tradición como constructor de autos de carreras, quien apasionado por las perspectivas del carro, hizo equipos especiales que le subieron el rendimiento y que recibieron la aprobación de la fábrica para incorporarlos a la serie de fabricación. Es un suceso casi único en la historia de los automóviles, cuando un fabricante homologa mejoras y desarrollos de un particular.

Coopers no hay muchos, apenas 25.000 del modelo 1000, hechos entre 1961 y 1969, 4005 unidades 1100 del 63 y 64; 964 Coopers 970S fabricados en 1964 y 1965, 14.000 de 1300 c.c. de los años 64 al 67. La producción se cierra con 21.141 autos de la denominación MKI 1300 y 19.511 de la familia MK2.

En total, solamente nacieron 84.621 Coopers, que tienen en sus anales victorias en las más prestigiosas pruebas de automovilismo y fraguaron una leyenda alrededor de sus rendimientos. Luego de esa época, nació el modelo 1275 GT, de rendimiento similar al Cooper, pero de un valor técnico y coleccionable muy inferior.

De esos Coopers, en distintas versiones, años y cilindradas, no existen más de unos diez en Colombia, en su mayoría de la versión 1300 c.c. Hay algunos autos convertidos a Cooper, pero cuya numeración no coincide y no tienen el mismo valor. Los Cooper están cotizados en el mercado internacional en unos 10.000 dólares en su versión más apetecida, el 1300 MKII de 1970-71 y arrancan desde 3.500 dólares en el modelo 1000 de 1961-69.

Para coleccionistas, cabe anotar que los modelos de la primera serie de 850 c.c., las camionetas con guarniciones de madera de esa misma época y la línea Cooper en general, son las únicas piezas interesantes. Su valor,



MinipassionMini.com

No hay química, ni desoxidantes, ni tratamientos tradicionales de la lámina. La pintura de poliuretano se aplica sobre la fibra directamente.



La revisión de acabados de las carrocerías es minuciosa para dar un óptimo producto.

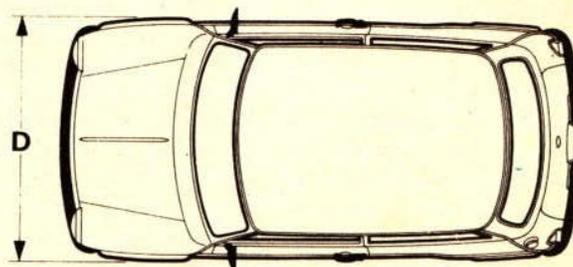
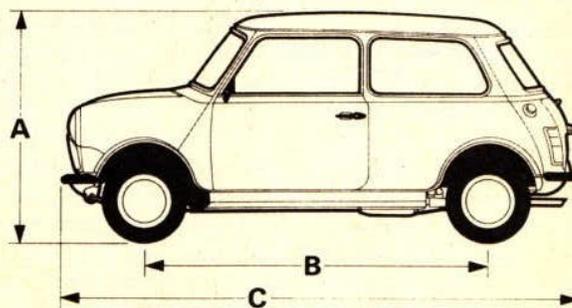
-por fin- frenos de disco con gran poder de detención, es una de las novedades del mes en el país. Tiene algunas diferencias con el Mini conocido en estas tierras, propias de la evolución y nuevas técnicas. Por ejemplo, sus rines ya no son de 10 pulgadas sino de 12, y las llantas más anchas y versátiles. La instrumentación viene en el panel frente al piloto y no en el centro del tablero, aunque perdió mucha visibilidad. Los vidrios ya no son de correderas al estilo R4 sino que suben y bajan civilizadamente. Las chapas tienen manijas remotas y no una acción directa con pita como se vio en los 60. Pero de ahí para allá, prepárense para el más clásico paquete inglés: carburador SU de aguja y pistón al que hay que echarle ¡aceite! semanalmente, electricidad Lucas, la caja de velocidades que comparte el mismo aceite del motor pues le sirve de cárter, los limpiabrisas planeados para conducir a la derecha y no a la izquierda, el timón al estilo trolley-bus, las manijas de los vidrios que operan al revés, las tuercas y elementos mecánicos inaccesibles y de las medidas más extrañas. En fin, el toque británico que hace de sus productos exclusivos y especiales... dentro de la mayor convencionalidad.

Este es un comprimido esquema de otra alternativa motriz en el país, que cada día se despierta con una nueva vitrina con productos de cualquier lugar del mundo, envuelto en esta atropellada apertura económica en la cual también encuentran lugar los clásicos de todos los tiempos como el Mini.



Los trenes rodantes llegan directamente de Rover, Inglaterra.

DIMENSIONES MINI



A Altura	1.35 m.
B Distancia entre ejes	2.04 m.
C Largo total	3.05 m.
D Ancho (excluyendo los espejos laterales)	1.41 m.
Circunferencia de giro	8.6 m.

en el mercado francés que es de bajo perfil en estos precios pues hay abundancia de oferta. A título informativo, la tabla parte en 3.500 dólares las máquinas 850 del 59 al 67 y los Cooper del 71 alcanzan a valer 11.000 dólares en óptimo estado.

LA NUEVA GENERACION

En 1987, a raíz de los 30 años del Mini, se prepararon sus funerales, agravados por la venta de sus fábricas matrices, la ex British Motors, que luego pasó a ser British Leyland y finalmente quedó en Rover Cars, a la Honda de Japón.

Simultáneamente, los japoneses redescubrieron al Mini y en ese país se causó una ola de demanda que recicló no sólo las líneas de producción, sino que sacó de su garaje y retiró al famoso John Cooper, a quien le encomendaron de nuevo sacar sus productos vinculados a la línea Mini. El nuevo Cooper 1000, 1300 y desde el mes pasado en 1300 de inyección se volvieron a ofrecer con gran suceso en el mercado. Ya no tienen la plenitud del sabor ni el performance



MinipassionMini.com

El producto terminado tiene fantástico brillo y acabado que puede ser mejor que el del metálico original.



En Venezuela, el Mini luce ridículamente chico y da el largo de las limusinas que fascinan en el país vecino.



La "avanzada" Minicord pisa territorio colombiano en Cúcuta, en pleno ejercicio de la política de fronteras abiertas.

de antes, pero de todas maneras, se distinguen por sus franjas blancas en el capot con la firma Cooper, el doble carburador, los rines especiales, la parrilla de barras más espaciadas y en menor cantidad, un exhosto más alegre y el famoso timón Motolita. Algunos de estos ejemplares se importaron a Colombia hace poco y de la "generación Venezuela" vendrán también piezas de 1000 c.c.

Los Minis, que se han producido bajo la marca Morris, Austin, Wolseley, Riley y Mincord, tienen las siguientes ratas de ma-

trículas en 1991: Inglaterra, 8.531; Japón: 10.357; Francia: 6.086; Alemania: 5.414; Italia: 3.236; Holanda, 1.148; Bélgica, 560; Otros: 1.027. En total, 36.359 unidades, cifra que es sensiblemente similar a la venta de autos particulares en Colombia en ese período.

Actualmente solo se fabrican en Inglaterra (Rover Cars) y en Venezuela (Minicord). Esta última planta hace seis diarios, mientras que en Inglaterra la demanda, raíz del relanzamiento y la nueva línea Cooper, las cifras muestran ascenso. ■



En territorio colombiano, el Mini se siente más a gusto y tiene gran recibo de la clientela. Hay cerca de 300 pedidos antes de su lanzamiento.