



Mini MINI

La eterna juventud

Prueba | Cómo sería, si el MINI fuera un ser humano? El MINI ya data del año 1959 y ha llegado a una considerable edad. Si fuera un hombre, ya sería canoso, pero llevaría su cabello en una cola. Todavía se pondría su chaqueta de denim, pero al mismo tiempo tendría un teléfono inteligente en su bolsillo. Conozca la cuarta generación del coche que siempre se mantiene joven: el MINI.

La cuarta generación (conocida internamente como "F56") también tiene que quedarse fiel al original. Un diseño rigurosamente nuevo era entonces inimaginable. Una interpretación contemporánea del modelo original sí era posible. El modelo 2014 es reconocible inmediatamente como un MINI, pero las líneas de entonces se han vuelto aún más abstractas.

Los faros están en posición más plana que antes para mejorar la aerodinámica. Las luces traseras son demasiado grandes, y parecen provenientes de otro coche. Quedan mal. Además, el nuevo MINI ha crecido considerablemente, y sus dimensiones son menos armónicas que antes. Más que nunca, el color adecuado y un estuche de ruedas atrevidas logran milagros para la irradiación. MINI ha decidido construir un coche más grande, porque los compradores están dispuestos a pagar más si reciben más coche. Un coche más pequeño pero costoso es difícil de vender.



En el interior se nota muy poco del aumento de las dimensiones. Conductores largos están casi con su cabeza contra el techo, aún más con techo solar. Conductores pequeños se quejan de no llegar con sus pies hasta los pedales, y que les cuesta encontrar una posición cómoda. No es posible cambiar la altura de los cinturones de seguridad, y ese es otro inconveniente para conductores largos o pequeños.

El espacio en el asiento trasero es sumamente

limitado para un coche de este tamaño. EL maletero es de 211 litros, también muy por debajo del promedio. El aumento de dimensiones se nota más en la anchura, lo que resulta en más libertad de movimiento para conductor y copiloto.



Equipamiento

Una vez en camino, se olvidan fácilmente los pequeños inconvenientes. El material empleado y la calidad de la terminación son mucho mejor que antes. Después de algunos ajustes, los asientos (deportivos) son sumamente confortables.

En el salpicadero se reconoce las líneas del MINI original, pero con una interpretación contemporánea. Por ejemplo, el original MINI tenía un enorme velocímetro, de tamaño reloj de pared, en el centro del salpicadero. La forma redonda ha quedado, pero ahora se encuentra allí una pantalla. La orilla del exterior consiste de varios colores de luces LED, que pueden servir como cuentarrevoluciones, contador de consumo o para la simple diversión.



El sistema de audio, navegación y comunicación es proveniente de la empresa matriz BMW. Especialmente para MINI han aumentado un par de funciones. No tienen mucho sentido, pero sí son divertidas. De esta manera hay un chequeo técnico cuyos resultados son presentados como un dibujo animado.

Igual que en los grandes BMW, el sistema es manejado con un botón central que se gira y apreta. El túnel central del MINI, sin embargo, es tan corto, que el conductor tiene que girar su brazo en una curva imposible. En un BMW la pantalla mayormente está tan distante que no resulta posible llegar hasta allí para usar los botones, pero en el MINI una pantalla táctil hubiera resultado mucho mejor.



Sobre todo cuando hablamos de seguridad y confort, el MINI ha dado un gran salto adelante. Por ejemplo,

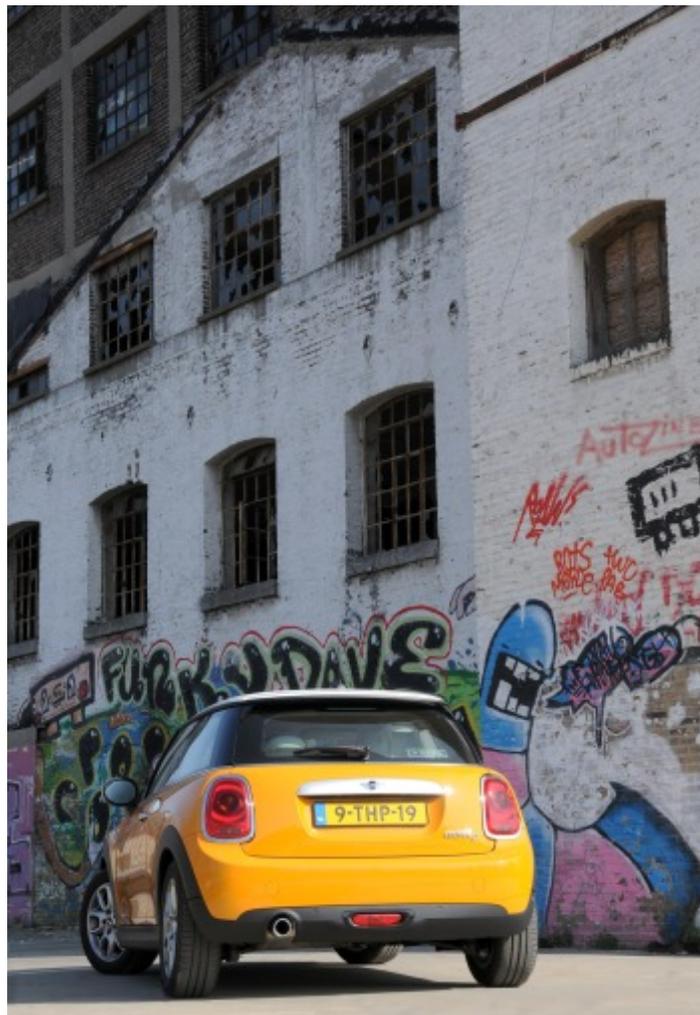
el coche ahora puede advertir y/o frenar en caso de peligro. El sistema climatológico es separado en izquierda y derecha. El parqueo en fila es más fácil gracias a una cámara para retroceder. La nueva opción más agradable es un "heads-up display" que proyecta información esencial en el parabrisas frente al conductor, como por ejemplo la velocidad y la última instrucción de la navegación.

Cooper S

Como siempre, el "Cooper S" es el más juguetón de los MINI. Anteriormente el Cooper S era imponente, como un perro que quiere jugar con su patrón y salta contra él. Por supuesto, el Cooper S reacciona más que entusiasta a cada movimiento del acelerador, pero no es agresivo en absoluto.



La dirección es ligera, aún por los estándares de MINI. El chasis es rígido, pero no duro. Lo que más llama la atención es que el coche es más ancho, porque desde el primer kilómetro recorrido, el conductor se siente como en un coche grande.



Al mismo tiempo, el MINI se ha vuelto maduro, porque el nivel de sonido ha bajado bastante. En autopista se oye bien el sonido de los neumáticos. Dependiendo del clima, es posible que la columna A provoque sonidos de viento.

El carácter "manso" se debe a la palanca "mágica" al lado de la palanca de cambios. Con ésta es posible elegir entre un carácter normal, deportivo o verde. Cuando se cambia el modo estándar por el modo deportivo, el anillo alrededor de la pantalla central se vuelve rojo, el volante se vuelve más directo, los 192 caballos de fuerza se ponen a punto, y un conductor sensato también se pone a punto. Ahora el Cooper S se muestra de su mejor lado y manejarlo es casi adictivo.



A pesar de la tecnología relativamente sencilla (no hay traba o transmisión variable), las ruedas delanteras pueden traspasar la potencia al asfalto sin problemas. Además, ha mejorado el comportamiento en camino, gracias al mayor ancho de vía.

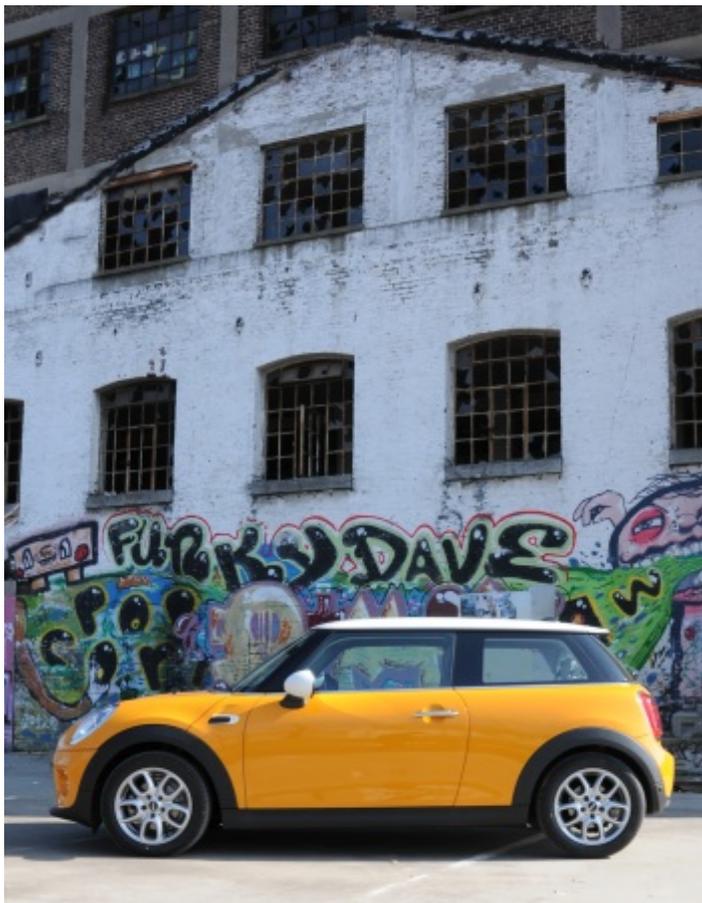
Cooper D

Pero la mayor sorpresa es el nuevo "Cooper D". Éste está previsto de un caprichoso motor diésel de tres cilindros que es por lo menos tan vivo como los motores a gasolina. El Cooper D se siente tan rápido como las versiones a gasolina, mientras que las cifras comprueban lo contrario. En la autopista el Cooper D es notablemente fuerte. Una aceleración de 130 a 150 kms/h por ejemplo es hecha con mucha facilidad.



Una desventaja de la tecnología de tres cilindros es el extraño sonido de redoble. Dentro del coche se nota muy poco de eso, pero personas que están afuera son confrontadas con el extraño sonido de este MINI, como de una motocicleta.

La mayor ventaja del motor a tres cilindros es el bajo consumo. Elegiendo el modo verde, el anillo alrededor de la pantalla ilumina de color verde, la reacción al acelerador se vuelve menos directa, los consumidores grandes (como el aire acondicionado!) son restringidos y el conductor recibirá consejos para economizar. Según MINI tendría que ser posible llegar a un consumo de un litro en 27.8 kilómetros. Por el carácter desafiante del coche no hemos conducido tan calmados como es nuestra costumbre. A pesar de eso, el consumo se limitó a un muy respetable 1 en 20.



notablemente más segura y confortable. Gracias a renovación continua, este ícono sobre ruedas mantiene la eterna juventud. ■

Conclusión

El "New MINI" había envejecido, entonces era hora para un tratamiento de rejuvenecimiento. Las dimensiones son algo menos armoniosas que antes y el MINI ganó algunos kilos. Para ahorrar costos, se han usado partes de la empresa madre BMW. Eso en algunos casos conlleva a extrañas soluciones ergonómicas (posición de botones, posición del conductor).

La mayor ganancia está en los tres modos de conducción. Con esos, el coche es tan afilado como antes, pero cuando se desea es también más verde y confortable que antes. Los motores a gasolina cumplen su trabajo como es debido. El nuevo motor a diésel establece nuevos estándares cuando trata de la combinación placer de conducción con un consumo modesto. Que MINI tiene un espíritu joven, es comprobado por la multitud de ayudas electrónicas, que convierten la vida cotidiana



Especificaciones

Mini MINI Cooper D

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	385 x 173 x 141 cms
Batalla	250 cms
Peso	1.210 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	44 l
Maletero	211 l
Dimensiones de los neumáticos	175/65R15

Motor y prestaciones



Cilindradas	1496 cc
Cilindros / valvulas	3/4
Potencia	116 cv @ 4000 rpm
Par motor	270 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,2 seg.
Velocidad máxima	205 kms/h
Consumo promedio	3,5 l / 100 kms
Consumo urbano	4,3 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,1 l / 100 kms
Emision CO2	92 grs/km

Precio

Precio	€ 22.100
Modelo mas barato	€ 20.550