

AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA AUTHI MINI 850 DE 1973

Pablo Pérez García



Traemos por primera vez a esta sección uno de los coches del astorgano Javier Martínez Arias, un Mini 850 fabricado por la empresa española Authi (Automóviles de Turismo Hispano Ingleses) en 1973. Javier es uno de los pocos aficionados a los automóviles clásicos de nuestra ciudad que sigue a rajatabla una norma que debía ser común a todos los coleccionistas: mantener sus coches en un estado lo más cercano posible al original. Lamentablemente, desde que esta afición se ha ido extendiendo en España es bastante raro que a esto se le dé la importancia que realmente tiene; basta con observar los vehículos de casi cualquier concentración de clásicos populares: el porcentaje de los que siguen esta regla es escasísimo. Por nuestra parte, hemos intentado que todos los que traemos a esta sección de la revista la cumplan; y en esta ocasión, el que protagoniza estas líneas lo hace sobradamente.

IMPORTANCIA DEL MINI EN LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL

Se puede decir que el Mini es el coche más influyente en la historia del automóvil popular. Esta afirmación, que parece exagerada, no extrañará a los especialistas, aunque probablemente sí a los lectores no especialmente interesados en estos asuntos. Pero es cierta y fácil de demostrar. La estructura del Mini cuando se presentó –por el grupo inglés BMC, en agosto de 1959– era la siguiente: motor delantero colocado en posición transversal; tracción delantera; ruedas colocadas en las esquinas, con mínimos voladizos trasero y delantero; y carrocería de dos volúmenes (es decir, sin maletero separado). Si el lector observa un automóvil actual elegido al azar, comprobará que

existe más de un 80% de probabilidades de que cumpla estas características. Pero es que, como ya dijimos en otra ocasión¹, a finales de 1959 el Mini era el único en toda la producción mundial que lo hacía. Alguien podría decir que fue una estructura pensada sólo para un automóvil minúsculo como éste (3,05 m de longitud), pero no es así. El Mini fue uno de los tres proyectos planteados por la BMC en las mismas fechas, pero finalizados y puestos a la venta con algunos años de diferencia. Después de nuestro coche se presentó en 1962 el Morris 1100, que tenía 3,73 m de longitud²; y en 1964 se comercializó el Austin 1800, de 4,20 m; y los dos disponían de la misma estructura del Mini.



Sergio Pininfarina (1926-2012), hijo del fundador de Carrozzeria Pinin Farina (Battista Farina), eligió en un reportaje de la revista *Autopista* al Mini como su diseño preferido (*Autopista*, 1972, 1991).

También se podría argumentar que fue pura casualidad; que ésas eran las características que con el tiempo iban a tener la mayoría de los automóviles, y que si no hubiera aparecido un coche así en Inglaterra lo habría hecho muy pronto en cualquier otro lugar. Los hechos demuestran que no es cierto: la mayoría de las marcas tardaron bastante en tener claro que ésa era la estructura de los coches del futuro. En el mismo artículo citado en la nota 1 ya lo habíamos co-

mentado. Renault, por ejemplo, después de una breve prueba con el Renault 14 (1976-1983) ofreció por fin un automóvil de gran difusión con las características del Mini, el Renault 11, ¡en 1983!; es decir, 24 años después de la aparición de aquél. La cosa, pues, no estaba tan clara; aunque justo es reconocer que Dante Giacosa, el ingeniero de Fiat, diseñó un coche con la disposición del Mini en 1964, el Autobianchi Primula; eso sí, sin llevar la marca Fiat, por si el “experimento” no salía bien.

LA BRITISH MOTOR CORPORATION (BMC)

En 1952 se produce en Inglaterra una gran fusión de grupos de la industria automotriz británica cuando Austin Motors y Nuffield³ se unen, creándose una nueva compañía denominada BMC (British Motor Corporation). A pesar de que el socio dominante era Austin, Nuffield fue el que incorporó a la BMC varias marcas de automóviles históricas inglesas: Morris, Riley, Wolseley y MG. Curiosamente, también a pesar de ser Austin la empresa principal, el primer presidente fue William Morris; aunque se retiró pronto, y Leonard Lord (1896-1967), director general de Morris entre 1932 y 1936, pasó a dirigir la compañía⁴.



De izquierda a derecha, Leonard Lord, Battista Farina, George Harriman (vicepresidente de la BMC) y Sergio Farina (hijo de Battista), junto a un Austin A40 (imagen tomada del libro *Sergio Pininfarina/ Pininfarina Studi&Ricerche*, Riccardo P. Felicioli, Automobilia, 1998, p. 51).

Leonard Lord es uno de los nombres fundamentales en posibilitar el nacimiento del Mini y, en consecuencia y como indicamos más arriba, conseguir para la industria británica el mérito de dejar establecidas en 1959 las características del automóvil del futuro. Su primera decisión trascendental fue recuperar en 1955 a Alec Issigonis (1906-1988), que desde 1936 hasta la fusión de Austin y Morris había trabajado en esta última compañía y diseñado para ella el coche más popular de la posguerra en Gran Bretaña, el Morris Minor, fabricado entre 1948 y 1971. El racio-

namiento de combustible provocado por la crisis de Suez fue la principal razón que motivó la decisión de Lord de encargar a Issigonis el diseño de un coche pequeño y económico; pero un auténtico automóvil, algo muy distinto de los microcoches que proliferaban en aquella época y que al presidente de la BMC no le gustaban en absoluto.

Cuenta la leyenda que Alec Issigonis y Leonard Lord tuvieron una reunión preliminar en la terraza del Gran Hotel de Cannes para hablar de este proyecto. En ella, según explica L. A. Izquierdo⁵,

Issigonis ya tenía en su portentosa cabeza los condicionantes y sus soluciones, pero debía convencer a su jefe. Primero sobre una servilleta –y luego sobre el mantel– fue trazando con su hábil mano de dibujante las líneas maestras de lo que sería el Mini. La premisa principal era que fuese un automóvil pequeño, pero con gran capacidad interior. Issigonis había conseguido meter en tres metros de longitud espacio para cuatro/cinco personas y para el motor en una proporción de 80/20 por ciento⁶. «¿Cómo?» pregunto Lord. Entonces alineó dos filas de sillas y dando tres pasos de largo y uno de ancho delimitó las dimensiones de su nuevo automóvil.

Hay que decir que muy pocos responsables de una compañía de automóviles se hubieran atrevido en 1959 a plantearse un proyecto así. Un coche con tracción delantera era más caro de producir y menos fiable; y más en este caso, con una estructura general tan novedosa y nunca experimentada. Conseguir hacer rentable un vehículo de estas características era muy difícil⁷, sobre todo teniendo en cuenta que al ser un coche pequeño tenía que venderse a un precio bajo. La condición que le puso Lord a Issigonis de utilizar un motor ya existente en el grupo BMC era indispensable si no se quería hacer imposible la rentabilidad, y ése fue el motivo de que el Mini montara un motor ya anticuado en 1959⁸. A este respecto, le ocurrió algo parecido a lo que le pasó a Citroën con su DS en 1955, que tuvo que utilizar el motor del Citroën Traction Avant, diseñado en los años 30, para que el proyecto fuera viable económicamente. Por esa razón, dos de los coches más revolucionarios de la historia, muy adelantados a su tiempo, fueron equipados con un motor antiguo, que no estaba a la altura de un diseño general tan avanzado.

Durante el mandato de Leonard Lord éste tomó también otras decisiones que probablemente, como apuntábamos más arriba, no hubiera tomado ningún presidente de ninguna compañía automovilística en aquella época y en esas circunstancias, lo que tuvo como consecuencia, en opinión de algunos, una gestión deficiente, con «una extensa gama de productos no rentable, una red de distribución insuficiente y una



El Morris Minor (imagen tomada de Internet).



El Austin A40 Farina (imagen tomada de Internet).



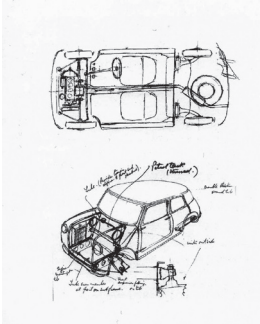
Sección de un Mini, en la que se aprecia su excepcional aprovechamiento del volumen: 20% para el motor y 80% para el equipaje y los pasajeros (imagen tomada de Internet).



Emblema de la BMC (imagen tomada de Internet).



Emblema de British Leyland (imagen tomada de Internet).



El Mini dibujado por Issigonis en una servilleta (imagen tomada de *Mini*, Alessandro Sannia, Gribaudo, 2006, p. 9).



El Mini MkII, fabricado ya por BMH (British Motor Holdings), se presentó en octubre de 1967. Los cambios más evidentes en el exterior fueron la nueva parrilla, los pilotos traseros rectangulares y la luneta trasera algo más grande (imagen tomada del libro *Mini*, Alessandro Sannia, Gribaudo, 2006, p. 83).



El primer Mini, vendido como Austin Se7en y Morris Mini-Minor, se presentó en agosto de 1959 y se empezó a fabricar en abril de 1960. Se mantuvo en producción hasta 1967 y es conocido, según el sistema inglés, como modelo Mkl (imagen tomada del libro *Mini*, Alessandro Sannia, Gribaudo, 2006, p. 19).



El Mini MkIII llegó a los dos años del MkII de la mano BLMC (British Leyland Motor Company), grupo formado en 1968. Los cambios más destacados fueron la eliminación de las bisagras exteriores de las puertas, la sustitución de las ventanillas delanteras correderas por descendentes y el cambio de las manecillas de las puertas (de forma y de colocación). Hasta su cese de fabricación en el año 2000 las principales características del exterior se mantuvieron (imagen tomada del libro *Mini*, Alessandro Sannia, Gribaudo, 2006, p. 90).

administración débil»⁹. Pero, por otra parte, esas decisiones le han hecho pasar a la historia como uno de los responsables de algunos proyectos automovilísticos muy avanzados para su tiempo, que prefiguraron varias de las características de muchos coches que llegarían bastantes años después. Por ejemplo, con el Austin A40 Farina¹⁰ de 1958 adelantó algunos aspectos que serían habituales en los automóviles compactos a partir de los años 70. El A40 tenía un tamaño que en términos relativos equivaldría al que tienen en la actualidad estos vehículos, y además no disponía de maletero separado, llevaba el motor delante y montaba portón trasero¹¹. Es cierto que el motor estaba en posición longitudinal y que la tracción era trasera, pero en lo demás era el único coche de la producción mundial con esas características.

También durante el mandato de Lord se aprobó el proyecto del Morris 1100 que puede considerarse, éste sí, el auténtico precursor de los modernos automóviles compactos, porque tenía, como el Mini, motor delantero transversal y tracción delantera; aunque no disponía de portón trasero. Hay que citar también otras dos decisiones arriesgadas de Leonard Lord que se adelantaron a su época: en 1958 llegó un acuerdo con la firma italiana Pininfarina para que colaborara en el diseño de sus próximos proyectos. Esto no era nada habitual en esos años, porque los estilistas italianos solían intervenir en proyectos de coches caros y exclusivos; no en el de automóviles populares y bara-

tos (aunque hay que decir que Peugeot se le adelantó unos años, ya que en 1955 comenzó su colaboración con la misma compañía transalpina).

Citaremos también el visto bueno de Leonard Lord a otro proyecto totalmente novedoso para esa época: el de convertir, con el Mini Cooper, a un vehículo pequeño y barato en un coche deportivo. Hasta ese momento no se había hecho algo así, pero resultó un éxito completo, y, gracias a sus numerosísimos triunfos en competición¹², su comercialización aumentó considerablemente las ventas de los modelos más asequibles del Mini. A partir de los años 70 muchas marcas siguieron ese camino con sus “coches Issigonis”¹³. El más célebre, desde luego, fue el Volkswagen Golf GTi, pero hubo muchos, y todos utilizaron el prestigio del modelo deportivo para mejorar la imagen y las ventas de todas las demás versiones.

La BMC pasó a llamarse BMH (British Motor Holdings Limited) después de absorber a Jaguar Cars y a Pressed Steele Company¹⁴ en 1966. Luego, en 1968, BMH y Leyland Motor Corporation se fusionaron dando lugar a la BLMC (British Leyland Motor Corporation), conocida también como British Leyland. Leonard Lord dejó su puesto como presidente de la BMC en noviembre de 1961, siendo sustituido por el hasta entonces vicepresidente, George Harriman. Siete años después, al crearse la BLMC, Donald Stokes ocupó la presidencia de la nueva compañía.

BMC aportó, pues, al mundo del automóvil muchas soluciones revolucionarias que acabaron adoptando la mayoría de las marcas años más tarde. Como dice Pablo Gimeno Valledor¹⁵, realmente era «el futuro lo que la BMC tenía en esos momentos en sus manos con los Mini y los 1100, pero por una serie de razones diversas, tanto técnicas como sociopolíticas del país, no supo o no pudo hacerse con ese futuro que ella misma había materializado». Toda la industria del motor británica entró en crisis en los años 60. La British Leyland fue parcialmente nacionalizada en 1975, y en 1982 volvió a manos privadas, pasando a formar parte del grupo Rover. Pero no sirvió de nada. Rover fue adquirida en los años 90 por BMW, y en unos pocos años prácticamente todas las marcas de automóviles inglesas (Rolls Royce, Bentley, Mini, MG, Jaguar, Land Rover...) acabaron en poder de empresas extranjeras.



Vista de tres cuartos del Mini de Javier Martínez Arias (fotografía de Miguel Ángel Fuertes Manjón).

HISTORIA DEL MINI

Como indicábamos más arriba, la crisis del canal de Suez fue el principal motivo de que la BMC se planteara la fabricación de un coche pequeño, barato y que consumiera poco. Pequeño pero “digno”, que pueda «limpiar las carreteras de esas horrendas criaturas»¹⁶, como se refería el presidente de la compañía a los microcoches que tanto abundaban en los años 50. El proyecto se denominó ADO 15¹⁷, y en marzo de 1957 ocho personas ya estaban trabajando bajo la dirección de Alec Issigonis en él. Issigonis decidió ignorar todo lo que se había hecho antes en coches pequeños y tomar decisiones utilizando como base su experiencia y sus ideas. Él mismo explica algunas de ellas¹⁸:

(...)

Algunos años antes, había trabajado en un motor de disposición transversal para un tracción de-

lantera, con lo que sabíamos que una solución así, aunque más costosa que la tradicional, motor y tracción trasera, conllevaba bastantes ventajas.

(...)

(...) descartamos tanto la posibilidad de instalar un motor de dos tiempos (debido al consumo demasiado elevado y la fastidiosa irregularidad de su funcionamiento) como la de emplear un bicilíndrico (...)

(...)

(...) un buen día, retomé uno de mis proyectos en el que preveía montar el 948 cc¹⁹ con el cambio, motor y diferencial compactado en un solo bloque. Sir Leonard Lord probó el prototipo y dio su beneplácito. La cilindrada se redujo a 848 cc porque la potencia del motor original era superior a la que necesitaba el pequeño y ligero ADO 15.

(...)

El radiador, en un primer momento, estaba situado en la parte delantera del vehículo y necesitaba ventilador eléctrico, pero, durante algunos estudios dirigidos a establecer el flujo de aire hacia el frontal, descubrimos una depresión cerca del paso de la rueda delantera. Decidimos aprovecharlo, posicionando el radiador lateralmente, ganando, además, la posibilidad de accionar el ventilador mecánicamente, con una polea tradicional colocada sobre el cigüeñal²⁰.

(...)

El centro de masa bajo y el reparto de pesos favorable hacían esperar un buen comportamiento en carretera y los resultados superaron todas las expectativas.



Vista lateral del Mini de Javier Martínez Arias (fotografía de Pablo Pérez García).

Finalmente, después de dos años y medio el coche fue presentado el 26 de agosto de 1959 y puesto a la venta en abril del año siguiente, utilizando las dos marcas principales del grupo BMC, Austin y Morris: Austin Se7en, igual que el utilitario que Austin había producido entre 1922 y 1939, pero utilizando el número “7” en lugar de la letra “v”; y Morris Mini Minor, recordando al popular Morris Minor de 1948, que todavía se vendía en 1959, aunque con la palabra

“Mini” delante, para indicar que era un automóvil más pequeño. Con el tiempo, éste fue el nombre con el que fue conocido popularmente, motivo por el que a partir de 1969, ya bajo la dirección de British Leyland, se creó la marca “Mini”, bajo la que se vendieron a partir de esa fecha todas las versiones durante los años que el coche se mantuvo en producción.

El Mini, como suele ocurrir con las cosas que rompen completamente con lo que el cliente está acostumbrado, tardó un tiempo en ser vendido bien. Pero pronto pasó de la situación anterior a ser un coche de moda. Uno de los motivos fue el ser

aceptado en los círculos de la alta sociedad en una etapa temprana, especialmente en su país de origen, Gran Bretaña. Fotografías exclusivas muestran a numerosas estrellas del mundo de la música, el cine o la moda al volante de un Mini, convirtiéndolo en un icono de su época.

El hecho de que el Mini original fuera aceptado en la sociedad londinense en una etapa temprana se debió a un miembro de la Familia Real: Lord Snowdon. Marido de la princesa Margarita, hermana de la reina Isabel, magnífico fotógrafo y amigo del padre del Mini, Alec Issigonis, fue uno de los primeros en comprar el coche.

(...)

Y sin duda Lord Snowdon habría jugado un papel clave para que, un fin de semana del año 1960, Issigonis diera un paseo por el parque del castillo de Windsor a la mismísima reina. Para el pequeño automóvil, esto fue una especie de título de caballero, el más alto de los honores reales que el propio Issigonis recibió nueve años después, convirtiéndose en Sir Alec²¹.



Vista frontal del Mini de Javier Martínez Arias (fotografía de Pablo Pérez García).

A partir de ese momento el coche se convirtió en un icono, y muchos personajes famosos se dejaron ver en uno de ellos: los miembros de los Beatles, Rod Stewart, Peter Sellers, Twiggy... Su clientela acabó siendo de lo «más variopinta: desde quien sudaba tinta para pagar los plazos, hasta personajes del máximo

nivel, ya fuera social, económico, profesional o de todo junto»²². Y por si lo que acabamos de decir no fuera suficiente motivo para convertirse en el coche de moda en Gran Bretaña, la versión deportiva Cooper empezó a ganar rallyes, con lo que el prestigio del pequeño automóvil se disparó.

En estas condiciones parece no entenderse por qué, primero la BMC, luego la BMH, después la British Leyland... no fueron capaces de ofrecer un motor moderno en el Mini²³. Una de las razones, que ya hemos apuntado, es que el precio de venta era demasiado bajo «y los ingresos no eran suficientes para generar ganancias. Los directivos de BMC se justificaron diciendo que aquel era el único precio al cual un automóvil de ese tipo habría podido ser competente, pero siempre ha quedado la sospecha de que se trató de un clamoroso error de cálculo»²⁴ (ver nota 6).

El hecho es que, a pesar de «tener el futuro en sus manos», en palabras de Pablo Gimeno Valledor (nota 14), el Mini y todos los coches adelantados a su tiempo que Issigonis diseñó para la BMC no impidieron que esta compañía y las que la sucedieron entraran en crisis y, como el resto de la industria británica del automóvil, acabaran en manos de empresas extranjeras. Sin embargo, el coche era tan icónico que sobrevivió 41 años sin ninguna modificación importante en su diseño exterior. Como ya dijimos, desde 1969 se llamó simplemente “Mini” y se mantuvo en producción en los años 70, con British Leyland; en los 80, con Rover; y a finales de los 90, con BMW, dejando de fabricarse en el año 2000 para dar paso, en 2001, a su sustituto producido por los alemanes de BMW –aunque fabricado en Inglaterra (Cowley, Oxford)– y llamado también MINI; ahora con mayúsculas.

AUTHI Y LOS MINIS EN ESPAÑA

La empresa Authi se crea en España para fabricar dos de los modelos de la BMC: el ADO 16 (Morris 1100) y el ADO 15 (Mini). El inicio de esta compañía es muy singular, como nos cuenta Pablo Gimeno Valledor²⁵:

El origen de la sociedad Automóviles de Turismo Hispano Ingleses es muy peculiar por cuanto, expresado de una forma resumida, Authi nació para seguir dando actividad a su principal proveedor que era Nueva Montaña Quijano, empresa siderúrgica controlada por el Banco de Santander. Dicho en otras palabras, no se pensó en hacer automóviles pasando posteriormente a buscar proveedores, sino que fue justo al revés. Este origen hay que tenerlo siempre presente ya que condicionó los primeros

años de Authi, incluyendo en ello determinados y recurrentes problemas de calidad porque ¿cómo iba Authi a protestar por posibles defectos de algunos lotes de componentes ante un proveedor que era su propietario?



Vista trasera del Mini de Javier Martínez Arias (fotografía de Pablo Pérez García).

A su vez, Nueva Montaña Quijano tenía relación con FASA-Renault, porque

los accionistas de FASA no tenían ni los medios y los conocimientos para poner en pie una gran fábrica capaz de construir íntegramente un automóvil tal y como lo hizo Seat, y como la ley obligaba a la nacionalización de la práctica totalidad de los componentes en un plazo breve, lo que se hizo fue recurrir a una serie de sociedades externas para que estas elaborasen un gran número de elementos (...).

Las firmas proveedoras de FASA a las que hemos aludido no sólo fabricaban piezas sino que montaban totalmente determinados conjuntos y lo que hizo FASA durante muchos años no fue sino el ensamblaje de elementos que venían de fuera, y así tenemos que los motores le llegaban casi completos de Nueva Montaña Quijano que realizaba también muchos de los conjuntos de suspensión (...)²⁶.

El origen de la compañía santanderina Nueva Montaña Quijano se remontaba a 1899 y, como nos explica Gimeno Valledor, durante años uno de sus principales clientes fue FASA Renault. Pero llegó un momento en el que esta empresa tomó la decisión que hacer ella misma gran parte de lo que compraba a Nueva Montaña Quijano, con lo que en Santander se plantearon la idea de propiciar ellos mismos una nueva compañía de automóviles a través de la cual podrían asegurarse su futuro. Ése fue el motivo de que en 1962 contactaran con la BMC²⁷.

Oficialmente Authi nace el 12 de noviembre de 1966, teniendo a Nueva Montaña Quijano como prin-

cipal accionista. Su primer presidente fue el marqués de Huidobro, consejero delegado de la empresa santanderina. George Harriman, presidente de BMH, y Huidobro firmaron el acuerdo entre ambas compañías en junio de 1965. Se decidió instalar la fábrica en Landaben, cerca de Pamplona²⁸. Authi se vinculaba, pues, en su nacimiento a dos ciudades españolas: Santander y Pamplona, y ese fue el motivo de que sus coches llevaran en el centro del volante los escudos de la ciudad cántabra y de Navarra.



Interior del Mini de Javier Martínez Arias (fotografía de Miguel Ángel Fuertes Manjón).

El primer modelo fabricado por Authi fue el Morris 1100, a principios de 1967, al que siguió el MG 1100 poco después. En septiembre de 1968 presenta el primer Mini, el 1275-C. Este modelo llevaba el motor del Morris 1300, que se había presentado ese mismo mes, junto con el MG 1300, para sustituir a los anteriores 1100. Authi quería que se viera a sus modelos como coches con una calidad superior a la de la mayoría de sus competidores. Es esa la razón de que el primer Mini presentado no tuviera el planteamiento de un modelo básico y popular como el de 1959. Era una versión que se relacionaba con las más lujosas inglesas y también con los Cooper deportivos. Así, el 1275-C traía asientos de cuero y salpicadero y volante de madera. Su publicidad y la “C” lo vinculaban subliminalmente con los Cooper ingleses, aunque la potencia de su motor estaba muy lejos de la de aquéllos.

Hasta que la influencia de los nuevos gestores de la compañía inglesa (British Leyland, desde 1968) no se manifestó, Authi siguió con ese planteamiento, intentando que los clientes percibieran a sus coches como automóviles “premium”, tal y como los llamaríamos hoy. En 1969 es cuando esto cambia, y Authi empieza a ofrecer modelos menos equipados y con inferior calidad de materiales, buscando incrementar las ventas. Así, en octubre presenta el Mini 1000b; en febrero de 1970, el Mini 850; y en mayo, el Mini 1000. Todos se correspondían con el MkII inglés en cuanto a especificaciones, pero en octubre de ese año

se da a conocer la nueva gama con las características del MkIII inglés (ADO 20): sin bisagras exteriores y con cristales delanteros descendentes. Cada cilindra-da ofrecía dos acabados, “normal” y “de luxe”. Hasta el cierre de Authi, en 1975, se presentaron otros Mini: el 1275 GT, a principios de 1971; el Cooper 1300, a finales de 1973; y el Mini 1000 LS, en 1974.



1959 Mini Morris Mini-Minor



Los interiores del Mini 850 de Javier Martínez Arias y el del primer modelo de 1959 (en versión Morris) son muy similares, aunque las ventanas correderas del segundo permitan ganar un precioso espacio en la zona de las puertas delanteras. Los colores claros del más antiguo consiguen también más sensación de amplitud (foto superior de Pablo Pérez García, y foto inferior de Internet).

El Mini de Javier Martínez Arias que protagoniza este artículo es un 850 normal de 1973, con lo que resulta el más básico y barato de los que ofrecía Authi, pero, precisamente por eso tiene el interés de ser la versión que ofrece el planteamiento más parecido al del modelo original de 1959. Es un coche “British Leyland”, no “BMC”, lo que se aprecia en los detalles decorativos, que lo relacionan con la primera y no con la segunda. Este cambio en la decoración de los automóviles de Authi empezó a notarse poco a poco a partir de 1970, cuando la gestión de la nueva compañía matriz inglesa comienza a manifestarse, y desaparecen, por ejemplo, el emblema de BMC, el adorno del centro del volante con la referencia a Santander y Navarra y la insignia Morris (con un toro cruzando un vado sobre un fondo con la silueta de

España²⁹), siendo sustituido por el rectángulo con el emblema de British Leyland.

Los Mini españoles, y en general todos los coches de Authi, comenzaron pronto a tener mala fama. Es cierto que los materiales utilizados en todos los vehículos eran en general de muy buena calidad, pero el motor resultaba muy sensible al mal trato por su propia estructura (sobre todo por disponer de sólo tres apoyos de cigüeñal y compartir el aceite con el cambio), con lo que se dieron casos de averías graves. Ése fue el principal motivo de que todos ellos no tuvieran la difusión que hubieran merecido por su excepcional diseño. Además, a finales de los 60 y principios de los 70 la competencia ya empezaba a ofrecer “coches Issigonis” más modernos y fiables: por ejemplo, el Simca 1200, en 1969, o el Seat 127, en 1972. El caso es que Authi nunca consiguió tener buenas ventas y acabó cerrando en 1975.



Motor del Mini de Javier Martínez Arias (fotografía de Miguel Ángel Fuertes Manjón).

Y sin más, le damos la palabra a Javier Martínez para que nos hable de su Mini:

El primer propietario de este coche fue una persona de un pueblo próximo a Valencia de don Juan, al que le había tocado en una rifa de las que se hacían antes en los pueblos. Lo utilizó un tiempo, pero recorrió pocos kilómetros con él. Después, cuando se hizo mayor se lo regaló a un sobrino, José Luis, que ahora tiene 78 años. Este segundo dueño lo llevó hace no mucho a un taller de Benavente para que le pasaran la ITV, y estuvo allí unos tres meses a la intemperie. Yo creo que fue en ese tiempo cuando sufrió el poco deterioro que tiene, porque si no hubiera estado bajo cubierto la mayor parte de su vida es imposible que tuviera este estado de conservación; aún usándolo poco. Realmente, sólo tenía un poco de oxido en una zona en la que, probablemente por haber recibido un golpe, había perdido la goma del desagüe. Los parachoques están bastante bien, pero un poco picados, por lo que compré unos originales que tengo que ponerle, y la pintura es la de fábrica; tan sólo me la ha pulido un amigo chapista que también eliminó el poco óxido que tenía.

El motor estaba bien. Yo sabía que al tener poca cilindrada y no mucha potencia el coche no podía alcanzar velocidades altas; de hecho le costaba pasar de 90. Pero llegó un momento en el que no conseguía sobrepasar los 60, con lo que el mecánico que me lo revisó lo miró y comprobó que el problema estaba en la tapa del delco. Lo solucionó, limpió el carburador, cambió los amortiguadores y los bombines de los frenos traseros, y ahora va perfectamente. Una prueba de que el primer dueño lo usó muy poco es que cuando llegó a manos de José Luis tenía todavía los plásticos de los asientos posteriores. Como ves, todo es original: llantas, tapacubos, adornos exteriores, parachoques, parrilla... Tan sólo tuve que ponerle los limpiaparabrisas cromados, tal como los traía de serie, porque, como es muy habitual, se los habían sustituido por unos negros. Ahora mismo solamente habría que quitarle la salida postiza del tubo de escape —cosa que se resuelve simplemente desenroscando un solo tornillo— y el coche quedaría exactamente igual a como salió de fábrica; salvo por el espejo retrovisor exterior, que se lo puso el segundo dueño (ya sabes que aquella época no lo traía ningún automóvil). Como es un elemento de seguridad importante y no desentona porque es cromado, se lo voy a mantener.

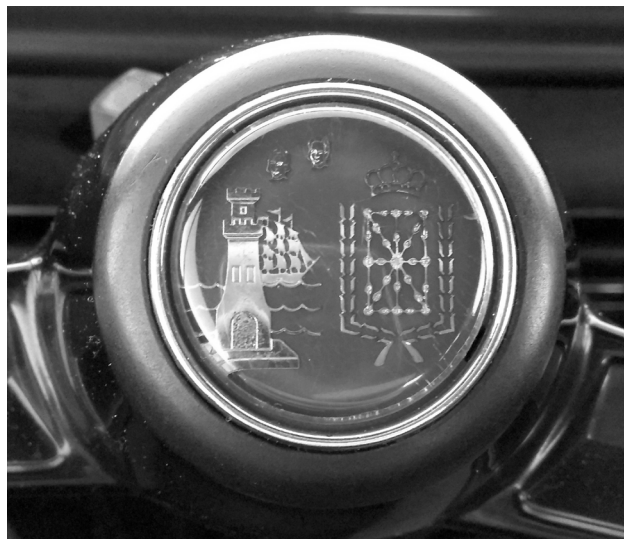


Placas con los datos del vehículo, al lado del mecanismo de cierre del capó (fotografía de Pablo Pérez García).

La verdad es que he tenido suerte, porque encontrar un Mini totalmente original es difícilísimo. Al ser un coche que se vendió durante 40 años tuvo muchas versiones, con lo que la mayoría de los que se ven tienen elementos que no venían de origen: llantas, adornos exteriores, volante, asientos, salpicadero... El motor, como ves, conserva esta combinación de colores con la que venían en parte de la etapa de British Leyland: bloque y culata amarillos y tapa de balancines negra; aunque tengo que petrolarlo y pintarlo. Mantiene todavía la chapa con el emblema de la empresa que traían los motores de los automóviles de Authi en esos años.

Por dentro se mantiene muy bien, sin roturas ni desgaste importante en el tejido de los asientos. Tiene el volante de baquelita, un material que no se deteriora fácilmente, al contrario que los volantes de plástico que se generalizaron en los años 70; y el velocímetro redondo en el centro del salpicadero,

que es muy parecido al del Mini original del 59... Es un interior minimalista, como se dice ahora, en el que no hay nada superfluo. Llama también la atención la sensación de espacio que da el coche una vez que entras en él, que en parte no puede ser real porque por fuera es diminuto. Como ves, detrás caben perfectamente dos personas manteniendo las piernas en una posición normal. Es algo increíble si tenemos en cuenta su tamaño exterior.



Los modelos de Authi llevaron hasta 1970/71 en el centro del volante los escudos de Santander, a la izquierda, y de Navarra, a la derecha (fotografía de Pablo Pérez García).

En la documentación se indica que se fabricó en 1973, pero la matrícula es de 1978. La explicación puede ser que se sorteara años después de ser adquirido, de forma que el primer dueño no lo matriculara hasta esa fecha.

Yo tengo otros coches clásicos aparte de éste, y todos los he adquirido por estar muy bien conservados y encontrarse prácticamente igual a como estaban cuando los compró su primer dueño: un 124 1600, de los que se fabricaron en Pamplona después del cierre de Authi, en 1975; un Citroën 2 CV del año 1982... Con el Mini di por causalidad, porque solía ir a Villamañán, un pueblo que está muy cerca de Valencia de don Juan, a ver a un amigo aficionado a las motos, Antonio, que me presentó un día a José Luis. Unos años después de conocerlo me lo ofreció, pero inicialmente me pidió mucho dinero, 8000 euros, porque, según él, le habían dicho los de una asociación de propietarios de Mini que era lo que valía. Aunque al principio no me planteaba comprarlo, le di a entender que como mucho le pagaría 4000, dependiendo de cómo estuviera. Miré revistas de coches clásicos y comprobé que un modelo como éste, en excelente estado de conservación, tenía una cotización de 3500/4000 euros.

La cosa quedó así, y pasado un tiempo me llamó Antonio, el de las motos, para decirme que José Luis tenía interés en hablar conmigo porque quería venderme el coche. Ahora estaba dispuesto a acep-

tar 4000 euros, pero yo le insistí en que antes tenía que verlo. Como ya comentamos, cuando pasó esto el Mini estaba en Benavente, en un taller al que lo había llevado para que le pasaran la ITV. Le dejé claro que sólo le daría esa cantidad si el coche estuviera perfecto; que si viera que había que hacerle algo tendría que rebajármelo. En Benavente me lo encontré encima de unos charcos y lleno de polvo, y acordé con él que me lo dejara para comprobar si funcionaba bien y para que me lo miraran; y así tener claro cuánto había que invertir en el coche. Como hablamos hace un momento, no iba bien, costándole pasar de 90 km/hora al principio, y de 60 poco después. El caso es que, una vez que me comprobaron que había que cambiarle la tapa del delco, limpiarle el carburador; además de pulir la pintura, solucionar lo de la zona oxidada, cambiarle los tapacubos..., volví a hablar con el dueño y le dije que teniendo en cuenta lo que me tenía que gastar en él, no le podía dar más de 3000 euros. Aunque inicialmente se resistió, al final acabó aceptando ese precio, porque para él era muy importante que un coche que siempre estuvo en su familia acabara en manos de alguien que fuera conocido y lo cuidara bien. Ahora tenemos buena amistad. En realidad, yo lo conocía desde hace 5 o 6 años, ya que cuando visitaba a Antonio en Villamañán solíamos vernos.

Creo que hice buena compra, porque es difícil encontrar un coche tan antiguo que esté en buenas condiciones, con pocos kilómetros y totalmente original; pero, como comentábamos hace un momento, más éste, que al ser un modelo que permaneció tanto tiempo en el mercado se vendió en multitud de versiones, de forma que casi todos los que ves tienen cosas que no son las que traía de fábrica. Conducirlo es muy divertido. Por ciudad es muy ágil, y también en zonas de curvas, en las que se comporta casi como un Kart, dejando atrás a coches mucho más potentes.

sede de Dagenham, donde los expertos en planificación de productos y compra de componentes desmontaron cuidadosamente y de forma minuciosa sus 3.016 piezas. Al hacerlo, descubrieron el talón de Aquiles del Mini: el precio de venta era alrededor de 33 euros menos de lo que Ford había calculado que costaba a BMC fabricar el coche».

⁸ Bloque y culata de fundición, carrera larga y sólo tres apoyos del cigüeñal.

⁹ https://es.wikipedia.org/wiki/Leonard_Lord.

¹⁰ La denominación “Farina” se le puso por dos motivos. Para diferenciarlo de un modelo anterior también llamado Austin A40 y para indicar que estaba diseñado por la empresa Pinin Farina, fundada por Battista Farina, que utilizó el apelativo cariñoso de cuando era niño, “Pinin”, para anteponerlo al de su apellido en el nombre de su compañía. Desde 1961, el Gobierno italiano le autorizó a él y a toda su familia el cambio de su apellido, de Farina a Pininfarina, con lo que también su empresa cambió de denominación: de Pinin Farina a Pininfarina.

¹¹ El portón trasero sólo se concibió durante mucho tiempo para vehículos con un enfoque distinto. En 1961, por ejemplo, se presentó el Renault 4, que sí lo llevaba, pero no hace falta decir que su planteamiento era muy diferente del que tenía el Austin: resultaba más parecido a una furgoneta que a una berlina familiar.

¹² Sobre todo, sus triunfos en el rally de Montecarlo en 1964, 1965 y 1967 (en el de 1966 tres Mini Cooper acabaron en los tres primeros puestos, pero la organización los descalificó alegando que los faros no eran reglamentarios. Gracias a eso dieron como ganador al cuarto clasificado: un Citroën DS).

¹³ Nos referimos con esta expresión a los que fueron diseñados siguiendo la disposición, ya comentada, de los modelos que proyectó Issigonis para la BMC: motor delantero transversal, tracción delantera, ruedas en las esquinas y cortos voladizos trasero y delantero.

¹⁴ https://es.wikipedia.org/wiki/British_Motor_Holdings.

¹⁵ Pablo Gimeno Valledor, *Coches Clásicos*, 114, p. 6.

¹⁶ Frase de Leonard Lord reproducida en un suplemento de *Autopasión: Mini 1959-2007/la historia, los modelos, el mito*, MC Ediciones, 2005, p. 9.

¹⁷ ADO era originariamente el acrónimo de Austin Design Office, que era la oficina de diseño de Austin. Cuando esta empresa pasó a formar parte de la BMC, oficialmente cambió a Amalgamated Drawing Office, aunque hasta el propio presidente de la compañía seguía hablando de la “Austin Design Office” (Pablo Gimeno Valledor, *Coches Clásicos*, 114, p. 5).

¹⁸ *Autopasión: Mini 1959-2007/la historia, los modelos, el mito*, MC Ediciones, 2005, pp. 12-13.

¹⁹ Se refiere al motor del Austin A35, aparecido en 1951 y utilizado también por el Morris Minor.

²⁰ La explicación que da Issigonis sobre los motivos que les llevaron a colocar el radiador lateral no acaba de convencer. Si se hubiera colocado en posición frontal y accionado eléctricamente hubiera refrigerado mejor el motor y éste hubiese ganado algún caballo de potencia. Además hubiera ayudado a evitar en los días lluviosos parte de las salpicaduras sobre el delco, que quedó muy expuesto a ellas. En el famoso dibujo de la servilleta, que reproducimos en este artículo, ya aparece el radiador en posición lateral, con lo que parece que la idea de colocarlo en ese lugar estaba presente en la mente de Alec Issigonis desde el principio.

²¹ https://www.abc.es/motor/reportajes/abci-pequeno-mini-y-grandes-estrellas-anos-sesenta-202110020133_noticia.html.

²² Arturo de Andrés, *Autovía*, 138, p. 46.

²³ Ni en sus otros “coches Issigonis”, como el Morris 1100 o el Austin 1800.

²⁴ Alessandro Sannia, *Mini*, Gribaudo, 2006, p. 22.

²⁵ Pablo Gimeno Valledor, *Los Mini españoles. La compleja y singular historia de Authi y todos sus automóviles*, Enrique Agell Gimeno, 2010, p. 11.

²⁶ *Ibidem*, p. 13.

²⁷ *Ibidem*, p. 14.

²⁸ *Ibidem*, p. 21.

²⁹ Este emblema es exclusivo de Authi, y está basado en el original de Morris, un buey (OX, en inglés) cruzando un vado (FORD), que hacía referencia al símbolo heráldico de la ciudad de Oxford, donde estaba la fábrica de Morris.

¹ Pablo Pérez García, *Argutorio*, 30, p. 138.

² Con lo que puede considerarse el “antecesor” de los automóviles de tamaño medio actuales (aunque la longitud de éstos ya sobrepasa actualmente los 4 m, en términos relativos ese tamaño equivale más o menos a los 3,73 de 1962).

³ Este grupo automovilístico tiene que ver con la empresa Morris Motors Limited, fundada en 1910 por William Morris. En 1924 ya era el fabricante más grande del país, con una cuota de mercado del 51%, y su fundador recibió el título de lord Nuffield en reconocimiento a sus generosas donaciones caritativas, motivo por el que su imperio empresarial pasó a denominarse Nuffield Organization [[https://es.wikipedia.org/wiki/William_Morris_\(industrial\)](https://es.wikipedia.org/wiki/William_Morris_(industrial))].

⁴ https://es.wikipedia.org/wiki/Leonard_Lord.

⁵ *Motor Clásico*, 259, pp. 10-11.

⁶ El 80% del volumen disponible dedicado a pasajeros y maletero es una proporción que ningún vehículo ha conseguido nunca con esa estructura. Sólo los primeros Mercedes Clase A la superaron, pero a costa de colocar el motor casi debajo del suelo y hacer su accesibilidad muy difícil.

⁷ Ni siquiera está del todo claro que realmente fuera rentable. Giles Chapman cuenta (*Mini. 60 años*, Ediciones Librería Universitaria, Barcelona, 2019, p. 43) que Ford «compró uno de los primeros Minis y lo llevó a su