



Sabía que la marca de coches MG

EL MINI SUPUSO, NO SOLO LA CREACIÓN DE UN MODELO ECONÓMICO, SINO LA UTILIZACIÓN DE TRACCIÓN DELANTERA Y MOTOR TRANSVERSAL

O
C
I
O



Alejandro Lazzano Arranz

SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN INFORMÁTICAS

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Suele producirse una enorme confusión cuando pensamos en tres marcas de coche inglesas, como son Austin, Morris y MG, probablemente porque alguno de sus modelos respondían a carrocerías muy similares, como es el caso del MG Midget y el Austin Healey Sprite o el Austin 1100 y el Morris 1100 o el emblemático Morris Mini y Austin Mini. La cuestión puede ir en aumento, si profundizamos y nos encontramos con la influencia en éstas, de firmas como Wolseley, Riley o Austin Healey, para acabar perdidos cuando nos encontramos a los grupos BMC (British Motor Corporation), BLMC (British Leyland Motor Corporation), Austin Rover Group, Rover Group o Nanjing Automobile Group.

Esta terrible jungla puede completarse en lo que a nuestro país se refiere, cuando en noviembre de 1966, nace la sociedad AUTHI S.A. (Automóviles de Turismo Hispano Ingleses S.A.). Fueron el Marqués de Huidobro por la Compañía AUTHI y George Harriman por la BMC quienes finalmente firmaron el acuerdo entre

ambas Compañías que supuso la construcción de una fábrica en la localidad navarra de LANDABEN cerca de PAMPLONA, en donde inicialmente se construirían los MORRIS, los MG, y poco tiempo después los **MINI**.

Pues bien es llegado el momento de que pongamos un poco de orden en este lío, y de una vez por todas aclaremos nuestras ideas sobre estas marcas y vehículos del Reino Unido.

Vamos a comenzar, basándonos en su antigüedad, por la firma Austin conocida formalmente como Austin Motor Company, que fue fundada en 1905 por Herbert Austin el cual dirigió hasta ese momento la compañía Wolseley Tool and Motor Car Company. Las instalaciones iniciales estaban en Longbridge, Worcestershire, y a posteriori en 1911, fueron parte de Birmingham.

El primer modelo fabricado contaba con un motor de 5 litros y cuatro cilindros del que se fabricaron aproximadamente 200 unidades, si bien durante la primera guerra mundial, los contratos del gobierno transformaron la producción hacia la industria aeronáutica y la artillería.

Después de la guerra Herbert Austin decidió transformar el modelo inicial hacia otros más pequeños y así en 1922 surgió el motor de 1661 cc. del Twelve y posteriormente el Austin 7, que respondía al modelo de un coche económico, reducido y dirigido al gran público, que como novedad fue construido bajo licencia en Alemania por BMW (Dixi), Japón por Datsun, Estados Unidos (Bantam) y Francia por Rosengart

En 1930 se introdujo como nuevo elemento las carrocerías de acero, los





significa MORRIS GARAGES

frenos Girling y las cajas de cambio sincronizadas, si bien los motores se mantenían bajo válvulas laterales.

En 1938 Sir Leonard Lord sustituyó a Herbert Austin tras su muerte y durante la segunda guerra mundial continuó construyendo coches además de aviones y tractores. Después de la guerra se comenzó con el motor de válvulas en cabeza y en 1952 Austin se unió con el grupo Nuffield formado entre otras por la firma Morris, y dado que Sir Leonard Lord fue el director de la nueva compañía, se decidió usar los motores Austin en todos los modelos.

En 1952 se encargó al ingeniero Donald Healey la creación de una nueva marca, la Austin Healey para construir los modelos deportivos de la firma Austin, que bajo mi modesto punto de vista, ha construido uno de los deportivos más bonitos de la historia, el Austin Healey, tanto serie 100 (4 y 6) como el 3000.

En 1952 se llegó a un acuerdo con la firma japonesa Nissan para construir los modelos Austin bajo licencia en aquel país, para lo que se exportaban las piezas que fueron también utilizadas por la filial Datsun.

En 1959 tras la crisis del canal de Suez de 1956, se encargó al ingeniero Alec Issigonis la construcción de un modelo pequeño y económico, cuyo resultado fue la creación del Mini, que inicialmente se llamó Austin Seven, si bien se cambió el nombre para evitar la confusión con el modelo construido previamente bajo esta misma denominación por la misma firma.

Hay que destacar que este nuevo coche supuso, no sólo, la creación de un modelo económico, sino quizá una de las innovaciones tecnológicas más importantes en la historia del automovilismo, cual fue el establecimiento de un modelo de motor delantero transversal, con



tracción delantera, a lo cual dedicó la firma diez años de investigación, mientras que los competidores todavía no se planteaban su utilización, ejemplo de lo cual fue la firma Ford que no lo aplicó hasta 1976. Pues bien, esta nueva forma de tracción ha supuesto un enorme adelanto, tecnológicamente hablando, y también en el terreno de la seguridad, puesto que este tipo de tracción permite una conducción más fácil, que sólo implica levantar el pie del acelerador cuando observamos que el coche tiende a subvirar en una curva, y la corrección de la trazada es prácticamente

inmediata, mientras que en un coche con tracción trasera, hay que realizar la corrección de la trazada a base de contravolantear, lo cual es bastante más complicado y peligroso.

En 1982 el grupo Austin Rover Group introdujo los modelos más lujosos bajo la denominación MG, como fue el caso del MG Metro 1300, y en 1987 se discontinuó la firma Austin Rover que pasó a ser Rover Group.

Los derechos de Austin pasaron a BMW y posteriormente al grupo MG Rover, para con posterioridad pasar a titularidad del grupo chino Nanjing Automobile Group. ♦

