



Tři generace potěšení pro řidiče: jak šel čas s MINI Cooper a MINI Cooper S.

Po tři generace a více než 50 let označovalo jméno Cooper vozy MINI, nabízející ještě větší porci zábavy za volantem. Nápad dodat agilnímu malému autu další dávku výkonu a přeměnit jej ve sportovní stroj pro silnice i okruhy vznikl v hlavě vynikajícího konstruktéra monopostů formule 1 Johna Coopera a ze své přitažlivosti dodnes nic neztratil. Ale jak dokazuje srovnání klasického Mini s jeho dvěma nástupci, Cooper nikdy nebyl pouze o počtu koní pod kapotou. V jeho případě je klíčovou vlastností spojení nápaditého využití prostoru s jedinečným pocitem z jízdy připomínajícím chování motokáry, které se jako červená nit táhne třemi generacemi tohoto legendárního malého automobilu. Charakteristický druh jeho jízdních vlastností si užívají řidiči na zakroucených venkovských silnicích i městských ulicích celého světa. Cesty klasického Mini a jeho nástupce MINI z jedenadvacátého století se stále prolínají.

Malý britský automobil nadšeně touží po zatáčkách a vracečkách, kde vyžaduje rychlé a precizní změny směru. Právě zde se cítí jako doma. Klasické Mini bylo ušito na míru vlásenkám a silnicím s mnoha zatáčkami. Dodnes působí stejně. Měl motor s výkonem 46 kW/63 k, který byl dostupný pro Mini Cooper až do ukončení jeho výroby. Klasický Cooper se vyráběl do podzimu roku 2000, kdy se jeho moderní nástupce již chystal na start. Na rozdíl od původního Mini byl nový model dostupný i ve verzi Cooper již při uvedení na trh. A s výkonem 85 kW/115 k pod kapotou mohl být na své jméno hrdý. Pohonná jednotka s podvozkem tohoto automobilu tvořily harmonické spojení, nabízející nepřekonatelnou řidičskou zábavu. Ale již John Cooper věděl, že někdy ani dobrá věc nestačí. Právě on před 50 lety představil Mini Cooper S. A nyní jeho nejmladší následník dává řidiči k dispozici 135 kW/184 k. Jako by to nestačilo, turbodmychadlem přeplňovaný motor, pohánějící dnešní MINI Cooper S, nastavil ve své výkonnostní třídě laťku také v oblasti hospodárnosti.

Když Alec Issigonis začal v polovině padesátých let vyvíjet nové malé auto pro koncern British Motor Corporation, jeho prioritami byly prostor a cena. A skutečně, klasické Mini, jehož délka jen nepatrně překročila tři metry,



nabídlo úžasně velkorysý prostor pro pasažéry i jejich zavazadla. Issigonis trval na příčném uložení vpředu situovaného čtyřválcového motoru, pod kterým byla převodovka přímo mezi koly. Umístění kol co nejvíce v rozích vozu a krátké převisy karoserie udělaly zbytek. Mini bylo malé zvenku, ale prostorné uvnitř, nemluvě o extrémně nízké hmotnosti, přibližně 600 kilogramů. Základní principy tohoto návrhu zůstávají vzorem pro malé a kompaktní automobily dodnes.

Objevení obrovské zásoby sportovního talentu pod touto maličkou karoserií však zbylo na další klíčovou osobnost v historii značky. Dynamického potenciálu Mini si rychle všiml přítel a obchodní partner jeho tvůrce Issigonise – John Cooper, majitel dvou konstruktérských titulů formule 1. První Mini Cooper vyjel na silnici roku 1961. V sedmdesátých letech byla výroba Cooperu dočasně pozastavena, ale v té době bylo jméno Mini Cooper již dávno synonymem sportovního a agilního malého auta.

Stejně jako v případě Cooperu, i slavná sportovní kariéra klasického Mini stavěla na oslnivém podvozku. Řízení i podvozek Issigonisova díla dosáhly nové úrovně, a tím položily základy pro ovladatelnost připomínající motokáru, které si řidiči cení dodnes. Homokinetické klouby přední nápravy snižovaly přenos sil do volantu při akceleraci v zatáčce, pomocný rám (na který bylo připevněno zavěšení zadních kol) zlepšil stabilitu v přímém směru a gumové pružící členy zadní nápravy spolu s malými teleskopickými tlumiči zajistily přesné reakce i progresivní práci odpružení. Množství nápadů zabalených do tohoto malého automobilu imponuje i dnes. Výsledkem těchto idejí je obdivovaná ovladatelnost klasického Mini, která vysvětluje, proč tento vůz stále baví mimořádně loajální komunitu svých fanoušků.

Když v roce 2001 přišel nástupce původního Mini, bylo jasné, že k opětovnému nastavení laťky v řídicí zábavě bude potřeba technicky velmi vyspělého podvozku. MINI Cooper jistým způsobem přerostl své soupeře zásluhou přední nápravy se vzpěrami McPherson, vinutými pružinami a stejně dlouhými poloosami, a především v segmentu malých vozů unikátní zadní víceprvkové nápravy, kotoučových brzd na všech čtyřech kolech a stabilizačního systému DSC (Dynamic Stability Control).

Poslední generace MINI Cooper S má také elektromechanický posilovač řízení s funkcí Servotronic, stabilizační systém DSC obsahující dynamickou kontrolu trakce DTC (Dynamic Traction Control) i elektronickou uzávěrku diferenciálu přední nápravy. Tento systém, známý jako Electronic Differential Lock Control (EDLC), poskytuje MINI klíčovou ostrost například v utažených zatáčkách alpských průsmyků – brzdí protáčející se vnitřní kolo,



aby zlepšil výjezd ze zatáček i projev samotného řízení. Jakmile navíc v MINI Cooper S stisknete tlačítko Sport, dojde k dalšímu zpřesnění řízení a zvýraznění zvuku motoru. To vše by před padesáti lety bylo samozřejmě nepředstavitelné. Nelze se však zbavit dojmu, že John Cooper by z celého srdce souhlasil.

Více informací o značce BMW spolu s fotografiemi je k dispozici v českém jazyce na: www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm nebo na mezinárodních stránkách <https://www.press.bmwgroup.com>

Veronika Jakubcová

Corporate Communication Manager
BMW Group Česká republika