

Δελτίο Τύπου
22 Ιανουαρίου 2024

Ιανουάριος 1964: Ιστορική νίκη για το κλασικό Mini στο Ράλι Μόντε Κάρλο.

Το σύνθημά τους ήταν: Όποιος δεν πιστεύει στα θαύματα δεν είναι ρεαλιστής. Ο Paddy Hopkirk ανέδειξε το μικρό βρετανικό αυτοκίνητο σε θρόνο του μηχανοκίνητου αθλητισμού με τη νίκη του στο Ράλι Μόντε Κάρλο πριν από 60 χρόνια - οι Timo Mäkinen και Rauno Aaltonen επανέλαβαν τον θρίαμβο το 1965 και το 1967. Επιτυχίες που όχι μόνο ταρακούνησαν το κατεστημένο στο μηχανοκίνητο αθλητισμό αλλά επιπλέον άλλαξαν και διαμόρφωσαν τη μάρκα MINI μέχρι σήμερα.

Μόναχο/Μόντε Κάρλο. Αυτές τις ημέρες συμπληρώνονται 60 χρόνια από μια από τις πιο θαυματικές επιτυχίες στην ιστορία του διεθνούς μηχανοκίνητου αθλητισμού. Με τον Ιρλανδό Patrick "Paddy" Hopkirk στο τιμόνι, το Mini Cooper S ήρθε πρώτο στη γενική κατάταξη στο Ράλι Μόντε Κάρλο. Ευτυχία; Σύμπτωση; Τύχη; Μάλλον όχι, γιατί ακολούθησαν άλλες δύο νίκες στο Ράλι Μόντε Κάρλο και πολλές ακόμα επιτυχίες μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1960. Ανατρέχοντας στο παρελθόν, συντελεστές αυτής της επιτυχίας ήταν η σύγχρονη τεχνολογία, οι κορυφαίοι οδηγοί και τα νέα πρότυπα logistics.

«Η νίκη του Paddy Hopkirk με το Mini Cooper S το 1964 αποτέλεσε σημείο καμπής στην ιστορία του Mini. Απέδειξε ότι το κλασικό Mini δεν ήταν απλά ένα ελκυστικό όχημα πόλης, αλλά και ένα επιτυχημένο αυτοκίνητο στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Αυτή η παράδοση και το πάθος για τους αγώνες είναι μέρος της κληρονομιάς μας και παραμένει αισθητή στα σημερινά μοντέλα μας. Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός διαμόρφωσε το Mini και θα παραμείνει πάντα ένα σημαντικό συστατικό του DNA μας», αναφέρει η Stefanie Wurst, επικεφαλής της MINI.

Πρότυπο για τα σύγχρονα μικρά αυτοκίνητα.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1950, τα πρωτοκλασάτα ονόματα των αγώνων ράλι οδηγούσαν κυρίως επιβλητικά και πολυτελή οχήματα διασχίζοντας τα δάση της Αγγλίας, τα ορεινά περάσματα της Γαλλίας ή πηγαίνοντας από τη Λιέγη στη Σόφια και πίσω. Τα Austin Healey και Ford Falcon κυριαρχούσαν την εποχή εκείνη αποτελώντας το σημείο αναφοράς στα ράλι. Στην πραγματικότητα, δεν ήταν ποτέ κατάλληλα για καθημερινή χρήση. Εκείνη την εποχή, ο Alec Issigonis κατασκεύασε για λογαριασμό της British Motor Corporation (BMC) το πιο σύγχρονο αυτοκίνητο της εποχής του: με τον εγκάρσια τοποθετημένο κινητήρα και κίνηση στους εμπρός τροχούς, το κλασικό Mini πληρούσε τα πρότυπα των μικρών αυτοκινήτων όταν έκανε το ντεμπούτο του το 1959.

Όμως, για μία εντυπωσιακή καριέρα στον μηχανοκίνητο αθλητισμό χρειαζόταν και ένα δεύτερο ταλέντο από τον χώρο του αυτοκινήτου: και δεν ήταν άλλος από τον John Cooper. Έχοντας γίνει διάσημος ως οδηγός αγώνων και πλούσιος ως σχεδιαστής, πείστηκε αμέσως για τις σπορ δυνατότητες που έκρυβε μέσα του το κλασικό Mini. Ο Cooper, ο οποίος δεν τοποθετούσε τον κινητήρα μπροστά από τον οδηγό στα μονοθέσια της F1, όπως συνηθιζόταν τότε, αλλά πίσω του, είπε με λίγα λόγια στον φίλο του Issigonis, ο οποίος έβλεπε το κλασικό Mini περισσότερο ως ένα αυτοκίνητο για όλους: «Είναι ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο. Δώστε του περισσότερη ισχύ, βελτιώστε τα φρένα και κατασκευάστε το». Έτσι γεννήθηκε το υποτιμημένο αουτσάιντερ - ένας ρόλος που η MINI ανέλαβε επανειλημμένα και με επιτυχία εδώ και πάνω από έξι δεκαετίες.

Μία μάρκα με ιστορία 64 χρόνων και 62 χρόνια παρουσίας στον μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Το πρώτο Mini Cooper δημιουργήθηκε το 1960, διαθέτοντας την εντυπωσιακή ισχύ των 55 ίππων, έναντι των 34 ίππων του αρχικού Mini του 1959. Ήδη από το 1961, το Mini Cooper, το οποίο είχε μήκος μόλις τρία μέτρα, έφερε τα πάνω κάτω στους οδηγούς που αγαπούσαν την ταχύτητα. Έκτοτε, ακόμη και οι λιγότερο εύποροι μπορούσαν να κινούνται το ίδιο γρήγορα με τους ιδιοκτήτες αμιγώς σπορ αυτοκινήτων και λιμουζινών με υψηλή ιπποδύναμη. Επίσης, στις ειδικές διαδρομές των αγώνων ράλι και στις πίστες, τα μικρά αγωνιστικά με τους στενούς τροχούς των δέκα ιντσών κέρδιζαν τα τρόπαια.

Το κλασικό Mini Cooper ήταν κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των ειδικών διαδρομών των αγώνων ράλι της εποχής. Οι πολύ μικροί πρόβολοι του αμαξώματος εξασφάλιζαν ουδέτερη οδηγική συμπεριφορά, κάτι που ήταν πρωτόγνωρο.

Ζυγίζοντας μόλις 650 κιλά, η αναλογία ισχύος/βάρους ήταν αρκετά αποδεκτή με δεδομένη την όχι και τόσο υψηλή ισχύ των 55 ίππων ενός Rallye Mini της εποχής εκείνης. Αυτή η κατασκευή έμελλε να γίνει η απαρχή της περίφημης go-kart αίσθησης των αυτοκινήτων της εταιρείας.

Τον Μάιο του 1962, το κλασικό Mini μπήκε για πρώτη φορά στη λίστα των νικητών ενός διεθνούς αγώνα ράλι. Στο International Tulip Rally, που περιελάμβανε μια μετ' επιστροφής διαδρομή από τον ολλανδικό δήμο Noordwijk μέχρι τη γαλλική Ριβιέρα, η Pat Moss, αδελφή του τέσσερις φορές αντιπρωταθλητή κόσμου και 16 φορές νικητή σε Grand Prix, Stirling Moss, κατάφερε να πετύχει με το κλασικό Mini Cooper τον ταχύτερο χρόνο.

Φιλανδοί δεξιότητες στον πάγο και βιρτουόζοι στο φρενάρισμα με το αριστερό πόδι.

Επίσης, το 1962, ο αγωνιστικός διευθυντής της BMC, Stuart Turner, υπέγραψε συμβόλαιο με δύο μεγάλα ταλέντα από την Σκανδιναβία, τους Timo Mäkinen και Rauno Aaltonen, μαζί με τον Ιρλανδό Paddy Hopkirk. Οι Φιλανδοί ειδικοί στον πάγο

και δεξιότητες στο φρενάρισμα με το αριστερό πόδι μοιράζονταν την ίδια αγάπη για την έντονη επιτάχυνση – αλλά μέχρι εκεί. Κατά τα άλλα ήταν τελείως διαφορετικοί. Στον Mäkinen δεν άρεσαν τα πολλά λόγια και έμεινε στην ιστορία ως ο ιπτάμενος Φιλανδός. Ο Aaltonen μιλούσε άπταιστα πέντε γλώσσες και ασχολήθηκε με τον μηχανοκίνητο αθλητισμό με επιστημονική σχολαστικότητα, γεγονός που του χάρισε αργότερα τον τίτλο του καθηγητή των ράλι.

Από τότε, το Mini είχε υψηλούς στόχους. Όσο ανέλπιδο κι αν φαίνεται ένα εγχείρημα, η Mini αντιμετώπιζε πάντα τον ανταγωνισμό σε όλη τη διάρκεια της μακράς ιστορίας της. Η έξυπνη βασική φιλοσοφία του οχήματος και οι τρεις κορυφαίοι οδηγοί ήταν σημαντικοί πυλώνες της επιτυχίας. Ακριβώς όπως και τα επαγγελματικά logistics που ανέπτυξε ο Turner, ο οποίος έθεσε νέα πρότυπα όσον αφορά την οργάνωση των σέρβις στους αγώνες. Μάλιστα, ήταν ο πρώτος επικεφαλής ομάδας που έστειλε κατασκόπους στις ειδικές διαδρομές. Ο John Cooper συνέχισε να βελτιστοποιεί την χωρητικότητα του θαλάμου καύσης, με αποτέλεσμα την αύξηση του κυβισμού στα 1071 κ.εκ. για τις ανάγκες της κατηγορίας 1100 και την άνοδο της απόδοσής του στους 90 ίππους στο μοντέλο που τώρα ονομάζεται Mini Cooper S.

Παρεμπιπτόντως, το Mini Cooper S ήταν παρόμοιο οπτικά με ένα συνηθισμένο Mini που μπορούσες να συναντήσεις στο δρόμο. Χωρίς σπορ πίσω πόρτα, ούτε και στροφόμετρο, παρά μόνο με ένα λεπτό πλαστικό τιμόνι και λιτά καθίσματα χωρίς πλευρική στήριξη. Ένα ράφι είχε πάρει τη θέση του ταμπλό, ενώ εξωτερικά ξεχώριζαν μόνο οι γάντζοι. Χάρη στον φειδωλό εξοπλισμό, επρόκειτο για ένα αυτοκίνητο με μικρό αποτύπωμα και βέλτιστη αξιοποίηση χώρου. Εν ολίγοις: ένα τολμηρά απλό αυτοκίνητο.

Πίσω από κάθε επιτυχία κρύβεται σκληρή δουλειά.

Ακόμη και τη δεκαετία του 1960, δεν ήταν εύκολο να κερδίσεις το Ράλι Μόντε Κάρλο χωρίς την κατάλληλη προετοιμασία. Το 1963, ο Rauno Aaltonen πήρε την πρώτη του νίκη στην κατηγορία. Και όμως, η επιτυχία στη γενική κατάταξη το 1964 ήταν μια μεγάλη έκπληξη για τον ανταγωνισμό - ο οποίος φαινόταν συντριπτικός καθώς 277 αυτοκίνητα έλαβαν μέρος στην 33η έκδοση ενός ράλι που θεωρείται ίσως το πιο διάσημο στον κόσμο. Η σχολαστική προετοιμασία και οι καιρικές συνθήκες με κύρια χαρακτηριστικά τον άφθονο πάγο και το πολύ χιόνι ευνόησαν το κλασικό Mini. Και έτσι εν μία νυκτί το αουτσάιντερ και φοβισμένο φαβορί έγινε όχι μόνο το αγαπημένο του κοινού, αλλά και θρύλος του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Πάγος, χιόνι και 34 φουρκέτες σε 24 χιλιόμετρα.

Η προτελευταία ειδική διαδρομή του αγώνα, αυτή που άνοιξε τον χειμώνα του 1964 το δρόμο για τη νίκη του Mini Cooper S με τον αριθμό #37 και την διάσημη έκτοτε πινακίδα κυκλοφορίας 33 EJB, ήταν κάτι σαν τη θρυλική “Νύχτα των Μεγάλων Μαχαριών”. Κατά τη διάρκεια της ειδικής Col de Turini στις Γαλλικές Άλπεις, τα αυτοκίνητα έχουν να αντιμετωπίσουν 34 φουρκέτες σε μια διαδρομή 24 χιλιομέτρων -

μια πραγματική πρόκληση σε χιόνι και πάγο σε υψόμετρο 1.600 μέτρων. Ο Horp Kirk έφτασε στη γραμμή του τερματισμού μόλις 17 δευτερόλεπτα πίσω από τον πλησιέστερο αντίπαλό του, τον Bo Ljungfeldt, ο οποίος οδηγούσε το πολύ ισχυρότερο Ford Falcon με κινητήρα V8.

Λόγω των κανονισμών που ίσχυαν εκείνη την εποχή για την αντιστάθμιση των διαφορών βάρους και απόδοσης ανάμεσα στα αυτοκίνητα, το κλασικό Mini ήταν πρώτο στη γενική κατάταξη. Και υπερασπίστηκε επίσης το προβάδισμά του στην τελευταία γρήγορη ειδική στους δρόμους του Μόντε Κάρλο.

Όπως ήταν φυσικό, στην πατρίδα του κλασικού Mini, η νίκη γιορτάστηκε με ενθουσιασμό. Ο Horp Kirk έλαβε συγχαρητήριο τηλεγράφημα από τη βρετανική κυβέρνηση και οι Beatles ήταν από τους πρώτους που τον συνεχάρησαν. «Ήρθε μια κάρτα με αυτόγραφο από τους Beatles», αναπολεί αργότερα ο Horp Kirk, η οποία έλεγε: «Τώρα είσαι ένας από εμάς, Paddy». Σπουδαία ανάμνηση. Ο Horp Kirk έγινε ένας ήρωας του μηχανοκίνητου αθλητισμού εν μία νυκτί και κάτι σαν το πέμπτο μέλος των Beatles.

Μια νίκη μπορεί να έρθει τυχαία, ένα νικηφόρο σερί όμως είναι ικανότητα.

Το κλασικό Mini συνέχισε να κυριαρχεί στο Ράλι Μόντε Κάρλο τα επόμενα χρόνια. Ο Timo Mäkinen κέρδισε με μεγάλο προβάδισμα μόλις ένα χρόνο αργότερα. Η αύξηση της χωρητικότητας του κινητήρα στα 1275 κυβικά εκατοστά βοήθησε επίσης. Ο Mäkinen ήταν ο μόνος συμμετέχων που δεν πήρε βαθμούς ποινής σε όλη την απόσταση του αγώνα. Παρά τους τόνους χιονιού και πάγου, οι διοργανωτές είχαν προγραμματίσει μια δεύτερη νυχτερινή διαδρομή μέσω των Παράκτιων Άλπεων. Ο Mäkinen και το Mini Cooper S διατήρησαν την ψυχραιμία τους και κέρδισαν τις πέντε από τις έξι ειδικές διαδρομές του τελευταίου σκέλους.

Το 1966 θα μπορούσε να σημαίνει τον απόλυτο θρίαμβο με τα Mini να τερματίζουν στις τρεις πρώτες θέσεις. Ωστόσο, οι αγωνοδίκες απέκλεισαν και τα τρία οχήματα λόγω της φερόμενης μη συμμόρφωσης όσον αφορά την τεχνολογία φωτισμού τους - που περιελάμβανε τους χαρακτηριστικούς πρόσθετους προβολείς μπροστά από τη μάσκα του ψυγείου, οι οποίοι εξακολουθούν να αποτελούν ένα από τα πιο δημοφιλή αξεσουάρ της γκάμας της μάρκας μέχρι σήμερα. Ακόμα και οι Γάλλοι λάτρεις των ράλι ντράπηκαν από τον αποκλεισμό. Αυτό υπογράμμισε το θρυλικό status του κλασικού Mini. Από τότε, οι Aaltonen, Mäkinen και Horp Kirk θεωρούνταν οι "Τρεις Σωματοφύλακες" - και οι πωλήσεις του κλασικού Mini εκτοξεύτηκαν στα ύψη. Το 1967 ο Aaltonen πήρε τη νίκη στη γενική κατάταξη - εν τούτοις άρχισε να διαφαίνεται το τέλος μιας εποχής. Την επόμενη χρονιά, ο Vic Elford κέρδισε με μια Porsche 911 και ο Aaltonen έσωσε την τιμή του κλασικού Mini με την τρίτη θέση.

Το 1970 ήρθε το οριστικό τέλος. Ο όμιλος Leyland αντιμετώπισε οικονομικές δυσκολίες και ένα συναρπαστικό κεφάλαιο στην ιστορία του μηχανοκίνητου

αθλητισμού έκλεισε. Τον Ιούλιο του 1971, το τελευταίο Mini Cooper S βγήκε από τη γραμμή συναρμολόγησης.

Δοκιμασμένες αρχές και νέα μοντέλα.

Οι επιτυχίες των πρώτων χρόνων στον μηχανοκίνητο αθλητισμό διαμόρφωσαν τη μάρκα για την είσοδό της στη νέα χιλιετία, με την κληρονομιά της να διατηρείται προσεκτικά και να αναπτύσσεται περαιτέρω. Κίνηση στους εμπρός τροχούς, κινητήρες τοποθετημένοι εγκάρσια στο εμπρός μέρος, κοντοί πρόβολοι, ευέλικτη συμπεριφορά και άφθονος χώρος για τους επιβάτες σε μικρό αποτύπωμα – αυτά είναι τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά που μεταφέρθηκαν από το κλασικό Mini στο νέο MINI, το οποίο βελτιώθηκε και μεταμορφώθηκε στην πολυτελή κατηγορία και διατίθεται από το 2001. Προστέθηκαν νέες παραλλαγές όπως το MINI Clubman, το MINI Cabrio και το MINI Countryman - όλες άμεσα αναγνωρίσιμες και με την αίσθηση MINI.

Ελάχιστα είναι τα οχήματα που έχουν αντέξει στο πέρασμα του χρόνου για τόσο μεγάλο διάστημα όπως το MINI. Σχεδόν κανένα άλλο όχημα δεν έχει γίνει τόσο δημοφιλές. Κανένα δεν έχει προσφέρει τόσο μεγάλη ποικιλία παραλλαγών όσο το MINI. Το MINI ουδέποτε ήταν ένα απλό μέσο μετάβασης από το σημείο Α στο σημείο Β. Είναι παράλληλα έκφραση του προσωπικού στυλ. Ένα κλασικό αυτοκίνητο στο χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας που έγινε διαχρονικό, διαγενεακό και δημοφιλές σε όλες τις κοινωνικές τάξεις.

Το MINI ξαναχτυπά - οι επιτυχίες στο Ράλι Ντακάρ.

Μετά την εξαγορά από το BMW Group, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός και το όνομα John Cooper εξακολουθούν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο. Το 2011 και το 2012, το MINI συνέχισε την ιστορία του στον μηχανοκίνητο αθλητισμό με το John Cooper Works WRC σε επιλεγμένους αγώνες του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ράλι (WRC). Από το 2012, το MINI ALL4 Racing, σχεδιασμένο ειδικά για αγώνες rally-raid, αποδέχτηκε μια ιδιαίτερη πρόκληση: το Ράλι Ντακάρ, την απόλυτη δοκιμασία αντοχής για οδηγούς, οχήματα και ομάδες. Οι επιδόσεις και η αξιοπιστία του MINI ALL4 Racing οδήγησαν σε τέσσερις διαδοχικές επιτυχίες στο Ντακάρ από το 2012 έως το 2015, ενώ ακολούθησαν τερματισμοί στην 5^η και 6^η θέση το 2020 και το 2021.

Για άλλη μια φορά ο κόσμος του μηχανοκίνητου αθλητισμού είχε υποτιμήσει το ‘μικρό’ που πάντα πετύχαινε τόσο σπουδαία πράγματα.

Το όνομα John Cooper Works εγγυάται εξαιρετικές επιδόσεις όχι μόνο στην πίστα, αλλά και στον δρόμο. Τα kit βελτίωσης με τη σφραγίδα John Cooper Works για οχήματα παραγωγής ήταν ήδη πολύ δημοφιλή στη δεκαετία του 1970 τονίζοντας τις σημαντικότερες αρετές του οχήματος τόσο οπτικά όσο και τεχνικά. Μια παράδοση που συνεχίζεται με το νέο MINI. Διατίθενται επίσης спор μοντέλα με την προσθήκη του John Cooper Works που αποδίδει έως 225 kW/306 hp.

Ιδιωτικές ομάδες στον μηχανοκίνητο αθλητισμό συνεχίζουν την παράδοση.

Το πάθος για τους αγώνες είναι ακόμα ζωντανό και τώρα παίρνει σάρκα και οστά μέσα από ιδιωτικές ομάδες στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Το 2021, δημιουργήθηκε το πρόγραμμα Bulldog Racing στο Nürburg, το οποίο είναι αφιερωμένο στους κλασικούς αγώνες αντοχής. Όταν το MINI John Cooper Works της Bulldog Racing έκανε την πρώτη του εμφάνιση στον 24ωρο αγώνα στο Nürburgring το 2022, το John Cooper Works αφήφισε όλες τις προβλέψεις για 40 γύρους και τελικά εγκατέλειψε μετά από ατύχημα. Η ηρωική προσπάθεια ενθουσίασε τους οπαδούς με τον 'κόκκινο δρομέα' να γίνεται γρήγορα το αγαπημένο αυτοκίνητο του κοινού.

Τον Μάιο του 2023, στον δεύτερο 24ωρο αγώνα, η Bulldog Racing Team πέτυχε μια πανηγυρική δεύτερη θέση στην κατηγορία της με ένα MINI John Cooper Works 1to6 Edition στο Nürburgring. Ως ένα από τα ελάχιστα οχήματα με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων, η έκδοση βασίστηκε στις κλασικές αρετές της MINI: χαμηλό βάρος, πολλές εκδόσεις και ακόμη περισσότερο συναίσθημα. Το 2024, η Bulldog Racing Team θα αγωνιστεί και πάλι στην 'Πράσινη Κόλαση' με ένα MINI John Cooper Works.

Στο δρόμο για ένα πλήρως ηλεκτρικό μέλλον.

Το μέλλον της γνώριμης αίσθησης MINI είναι σχεδόν αθόρυβο, απαλλαγμένο από εκπομπές ρύπων, αλλά εξαιρετικά ισχυρό. Το MINI Cooper και το MINI Countryman έχουν ήδη παρουσιαστεί, ενώ το νέο MINI Aceman, ένα εντελώς νέο όχημα που τοποθετείται ανάμεσα σε αυτά τα δύο μοντέλα, θα ακολουθήσει το πρώτο εξάμηνο του 2024. Τα μοντέλα MINI John Cooper Works εξηλεκτρίζονται επίσης σταδιακά ξεκινώντας ένα νέο κεφάλαιο στην 60χρονη ιστορία της μάρκας.

- Τέλος Δελτίου Τύπου -

Το BMW Group

Με τις τέσσερις μάρκες του, BMW, MINI, Rolls-Royce και BMW Motorrad, το BMW Group είναι ο No. 1 premium κατασκευαστής αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο, ενώ παράλληλα προσφέρει premium χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες μετακίνησης. Το δίκτυο παραγωγής του BMW Group περιλαμβάνει πάνω από 30 εγκαταστάσεις παραγωγής σε όλο τον κόσμο. Η εταιρεία έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το 2022, το BMW Group πούλησε πάνω από 2,4 εκατομμύρια αυτοκίνητα και περισσότερες από 202.000 μοτοσικλέτες παγκοσμίως. Τα κέρδη προ φόρων κατά το οικονομικό έτος 2022 ανήλθαν σε 23,5 δισεκατομμύρια ευρώ σε έσοδα ύψους 142,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου 2022, το BMW Group απασχολούσε 149.475 εργαζόμενους.

Η επιτυχία του BMW Group ανέκαθεν βασιζόταν στη μακροπρόθεσμη συλλογική και υπεύθυνη δράση. Η εταιρεία καθόρισε από νωρίς την πορεία της για το μέλλον και θέτει τη βιωσιμότητα και την αποδοτικότητα των πόρων στο επίκεντρο της στρατηγικής της κατεύθυνσης - από την αλυσίδα εφοδιασμού, μέχρι την παραγωγή, και το τέλος της φάσης χρήσης, για όλα τα προϊόντα της.

MINI CORPORATE COMMUNICATIONS



www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupView>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw>

BMW Group Hellas

Κωνσταντίνος Διαμαντής

Διευθυντής Εταιρικής Επικοινωνίας

Τηλέφωνο: +30 210 9118151

e-mail: konstantinos.diamantis@bmw.gr