

AZ ÉLMÉNYDÚS VEZETÉS SZIMBÓLUMA, MÁR TÖBB MINT HATVAN ÉVE: A MINI COOPER



Az ikonikus modell történelmi áttekintése azonnal egyértelművé teszi, hogy a tradicionális brit márka és a legendás sportautó-tervező, John Cooper nevét miért emlegetik gyakran ugyanabban a kontextusban.

A kézügyességgel megáldott autórajongók számára a London külvárosában található telephely maga lehetett a földi paradicsom: fémhulladékok, autóalkatrészek és gumiabroncsok mindenfelé, a főszerepben egy elhivatott apával, aki a garázsban autókat és motorkerékpárokat épített. John Cooper a nagy-britanniai főváros Surbiton kerületében fektette le páratlan versenyautó-mérnöki karrierje alapjait, közvetlenül a II. világháború után. Nevéhez nem csupán a Formula-1 lüktető szívében elért kimagasló sikerek fűződnek, hanem a MINI márka kiváltképp sportos modelljei is. Az ő elkötelezettségének köszönhető például az is, hogy a forradalmi kisautó erősebb modellváltozata már két évvel a klasszikus Mini 1959-es világpremierje után bemutatkozott a piacon. Dinamikus teljesítményleadásával és kivételesen sportos agilitásával a Mini Cooper már első gázadásra lenyűgözte a rajongókat. A hagyományokkal átítatott brit autógyártó és a legendás sportautó-tervező nevét még most, több mint hatvan esztendővel később is feltűnően gyakran emlegetik egyazon kontextusban, ha a lehető legkisebb alapterületen elérhető maximális vezetési élményről van szó.

E páratlan kapcsolat alapja a motorsport iránt érzett hamisítatlan szenvedély: a II. világháború után Nagy-Britanniában gyorsan feléledt a versenyzés iránti vágy. Egymás után jelölték ki az ország versenypályáit és sorra rendezték a versenyeket, John Cooperben pedig kellő mértékű tehetség és ambíció volt ahhoz, hogy maradandót alkosson. Mindössze 23 éves volt, amikor apjával, Charles-szal 1946-ban megalapították a Cooper Car Company-t, amely hamarosan sikeres Formula 3-as és Formula 2-es versenyautókat fejlesztett, illetve épített. A fiatal fiú találmányossága egy új típusú Formula-1-es versenyautó megépítésében csúcspontot ért el: ebben az erőforrás nem a pilóta előtt dolgozott, ahogy akkoriban szokás volt, hanem mögötte. 1958-ban John Cooper ezzel ünnepelte első győzelmeit, majd Jack Brabham 1959-ben és 1960-ban is világbajnok lett a jövőbe mutató formaautóval. A forradalmi középmotoros elrendezés végleg meghonosodott az autóversenyzés királykategóriájában. John Cooper csapata egészen az 1960-as évek végéig aktív maradt a Formula-1-ben. Leghíresebb pilótáik között volt – Jack Brabham mellett – Sir Stirling Moss, Bruce McLaren és Jochen Rindt is.

Jóllehet, úttörő Formula-1-es versenyautói már a múltba vesztek, John Cooper öröksége a sorozatgyártásban kínált sportos vezetési élmény terén még ma is virágzik. Itt is minden egy forradalmi ötlettel kezdődött: miközben John Cooper azzal volt elfoglalva, hogy nyomot hagyjon a formaautók nagydíjain, addig a rendkívüli mérnök, Alec Issigonis egy új kisautót fejlesztett ki a British Motor Corporation (BMC) számára. Alig több mint háromméteres karosszériahosszával a klasszikus Mini elképesztően sok helyet kínált négy utasának és csomagjaiknak. Alec Issigonis a modell erőforrását keresztben építette be előre, a sebességváltót pedig közvetlenül alá. A karosszéria sarkaiba tolt kerekek és a rövid túlnyúlások eközben az agilis vezethetőségről gondoskodtak. Keresztirányban elhelyezett négyhengeres motorjával és elsőkerék-meghajtásával a klasszikus Mini megadta a kis és kompakt méretű autók akkoriban teljesen újszerű, azonban mind a mai napig alkalmazott felépítésének műszaki alapjait.

A klasszikus Mini 34 lóerő maximális teljesítménnyel debütált, könnyű kialakításának, elsőkerék-meghajtásának, széles nyomtávjának és kimagasló torziós merevségű karosszériájának köszönhetően azonban lélegzetelállítóan agilisán vette a kanyarokat. Miközben Alec Issigonis elsősorban egy olcsó és gazdaságos, mindenki számára elérhető járművet tartott szem előtt, addig John Cooper a klasszikus Miniben rejlő sportos lehetőségekre helyezte a hangsúlyt. A két mérnökzseni már a közös versenytevékenységek során összeismerkedett, amely később üzleti kapcsolattá, idővel pedig bensőséges barátsággá érett köztük. Mindezek ellenére sok beszélgetésre és meggyőzésre volt szükség ahhoz, hogy érdemben is előtérbe helyezzék a klasszikus Mini sportos oldalát. A BMC igazgatóságának beleegyezésével John Cooper első ízben egy 1000 darabos kisszériát építtetett, amelynek példányaiban a módosított, alig 1,0 literesre növelt hengerűrtartalmú erőforrás 55 lóerő maximális teljesítményre volt képes, ami 135 km/órás végsebességhez volt elegendő. John Cooper mindemellett kisebb áttételű sebességváltót, pontosabban vezetett váltókart, az első kerekeknél pedig tárcsafékeket és szélesebb gumiabroncsokat is alkalmazott. A tető fényezése ráadásul színekontrasztos, az utastér pedig kéttónusú volt. Az első Mini Cooper így 1961 szeptemberében mutatkozott be a piacon.

Már az első reakciók is mámorítóak voltak, csupán egy kívánság maradt beteljesületlen: a még nagyobb maximális teljesítmény. John Cooper és Alec Issigonis, akiket maradéktalanul elvarázsoltak a klasszikus Mini sportos kvalitásai, 1071 köbcentiméterre növelték a motor hengerűrtartalmát, ezáltal a maximális teljesítmény 70 lóerőre nőtt. A klasszikus Mini sportkarrierjének ezután a kifinomult futómű-technológia adott újabb fontos lökést: Alec Issigonis a kormánymű és a kerékfelfüggesztés területén is új utakat járt be, lefektetve ezzel a mind a mai napig legendás, gokartos vezethetőség alapjait. A kormányra



nehezedő hajtási befolyást homokinetikus kardáncsuklók csökkentették, a modell iránystabilitását a hátsó tengely segédváza javította, a gumiból készült felfüggesztések és a kis teleszkópos lengéscsillapítók pedig finom rendszerreakciókat és progresszív rugózást garantáltak.

A Mini Cooper egy csapásra osztatlan sikert aratott, nem csupán a rajongók körében, de a versenypályákon és a ralifutamokon egyaránt. A modell a Monte Carlo Ralin érett örök legendává: a finn Rauno Aaltonen itt már 1963-ban kategóriagyőzelmet ünnepelt. A megannyi trófea mellett a Mini Cooper évről évre népszerűbb lett, a nagyobb és erősebb ellenfeleivel szemben aratott, látványos győzelmek egyhamar a közönség igazi kedvencévé tették. A Mini Cooper S diadalmenetének csúcspontja a Monte Carlo Ralin 1964-ben, 1965-ben és 1967-ben aratott abszolút győzelmek voltak. A klasszikus Mini ralikarrierje csak ezután ért véget.

Az utakon a Mini Cooper 1961 és 1971 között tartotta lázban a brit gyártó rajongóit, akik ez idő alatt a modellt az élménydús vezetés szimbólumává emelték. A John Cooper név folyamatosan jelen volt és meghatározóvá vált a klasszikus Mini rajongóinak körében. A sorozatgyártásban kínált Mini modellekhez fejlesztett, John Cooper nevét viselő teljesítménynövelő csomagok az 1970-es és 1980-as években is hatalmas népszerűségnek örvendtek. 1990-ben aztán a Mini Cooper visszatért a modellpalettára: rövid motorházteteje alatt már egy 1.3 liter hengerűrtartalmú, négyhengeres benzinmotor dolgozott, kezdetben 61 lóerővel. A minden korábbinál agilisabb és sportosabb Mini Cooper volánja mögött a rajongók így ismét meghódíthatták a világ hajtűkanyarjait és szerpentinjeit. A későbbiekben 63 lóerőre növelt változatot 2000 őszeig gyártották. A hivatalos utód ekkor már készen állt a rajtra.

1994 elején a BMW felvásárolta a Rover Group-ot, amely a MINI márka számára is teljesen új távlatokat nyitott. Az 1997-es Frankfurti Nemzetközi Autószalonon bemutatkozott a MINI Cooper tanulmánya, az egyedülálló brit kisautó új kiadásának előfutáraként. A tradicionális járműkonceptió modern újraértelmezéseként a nóvum az előd klasszikus értékeit a XXI. század küszöbén érkező új autókkal szemben támasztott követelményekkel ötvözte. Az új MINI 2001-ben látott napvilágot.

Az új MINI nagyobb, elegánsabb, színesebb és természetesen technikailag is korszerűbb volt. Átültette a modern korba a klasszikus Mini jellegzetes, gokartos vezetési élményét. A nagy-britanniai Oxfordban gyártott MINI ugyanakkor a kisautók szegmensének első prémium minőségű képviselőjeként mutatkozott be. 85 kW / 115 lóerő maximális teljesítményével a MINI Cooper méltó volt

hírnevéhez, miközben az erőforrás és a futómű is harmonikusan dolgozott össze a maximális vezetési élmény érdekében. A négyhengeres benzinmotor, amelyet ismét keresztirányban építettek be a motortérbe, immár 1.6 liter hengerűrtartalommal dolgozott. Maximális teljesítménye lehetővé tette, hogy a MINI Cooper 9,2 másodperc alatt gyorsuljon fel álló helyzetből 100 km/órás tempóra és a 197 km/órás végsebességet is elérje. A MINI Cooper prémium minőségű futómű-technológiája az első tengelyen MacPherson rugóstagokkal, egyenlő hosszúságú féltengelyekkel és a kisautók szegmensében egyedülálló, többlengőkaros hátsó kerékfelfüggesztéssel dolgozott, mind a négy keréken tárcsafékkal, valamint Dinamikus Menetstabilizáló Rendszerrel (DSC - Dynamic Stability Control) kiegészítve.

A modern MINI a nagyobb teljesítmény iránti fohászokat is meghallotta: 2001 őszén bemutatkozott a 120 kW / 163 lóerő maximális teljesítményre képes MINI Cooper S.

A modern MINI új nemzedékét 2006 novemberében mutatták be, jövőbe mutató formai újításokkal és alapvető műszaki innovációkkal. A MINI formanyelvét „Az Eredetiből az Eredetibe” vezérelv mentén gondolták újra, számos részletében még inkább a kompakt modell sportosságára helyezve a hangsúlyt. Az újdonság piaci bevezetésekor elérhető MINI Cooper (88 kW / 120 lóerő maximális teljesítménnyel) és MINI Cooper S (128 kW / 175 lóerő maximális teljesítménnyel) azonnal sikert aratott lendületes menetteljesítményével, illetve jelentősen alacsonyabb üzemanyag-fogyasztásával és károsanyag-kibocsátásával. Két évvel később a MINI sportosságát első ízben dízelmotorral is megtapasztalhatták a rajongók: a MINI Cooper D modellben egy 81 kW/110 lóerő maximális teljesítményű, a nem sokkal később bemutatott MINI Cooper SD modellben pedig egy 125 kW/170 lóerő maximális teljesítményű dízelmotor gondoskodott az erőteljes meghajtásról.

Amikor az ezredforduló táján a modern MINI fejlesztésén dolgozott, Mike Cooper a családjában felhalmozott összes járműépítési szaktudást latba vetette. John Cooper fia szenvedélyesen kötelezte el magát a MINI kiváltképp sportos kiadásai mellett, a következő években így a hagyományokkal átszőtt kapcsolat még szorosabbá vált. 2007 elején a BMW Group megvásárolta a John Cooper Garages márkajogait, a megállapodás eredményeként pedig a John Cooper Works márka 2008-tól hivatalosan is a MINI márka részévé vált. A MINI volánja mögött átélhető maximális erőt és teljesítményt azóta a rendkívül sportos MINI John Cooper Works modellek képviselik.



A MINI Cooper legkorszerűbb modellgenerációja továbbra is az élménydús vezetés szimbóluma, amely immár a legkülönbözőbb formákban ölt testet. A MINI Cooper jelenleg egy háromhengeres benzinmotorral produkál 100 kW / 136 lóerő maximális teljesítményt, miközben a Cooper név a teljes modellportfóliót átjárja. A brit prémiumgyártó első tisztán elektromos meghajtású modellje a MINI Cooper SE (kombinált energiafogyasztás (WLTP): 15,2 – 17,6 kWh / 100 km; kombinált károsanyag-kibocsátás: 0 gramm / km), amelynek elektromos motorja 135 kW / 184 lóerő maximális teljesítményre képes. A zéró emissziójú novum a hosszútávon fenntartható személyes mobilitást hamisítatlan vezetési élménnyel, összetéveszthetetlen formanyelvvel és prémium minőséggel ötvözi. A paletta másik végén az új MINI John Cooper Works GP található (átlagos üzemanyag-fogyasztás (WLTP): 7,3 liter / 100 km; kombinált károsanyag-kibocsátás (WLTP): 167 gramm / km), motorházteteje alatt egy 225 kW / 306 lóerő maximális teljesítményű, négyhengeres turbómotorral. Ez a közutakra engedett eddigi leggyorsabb MINI. Vagyis lehet szó akár a hétköznapi városi forgatagában mutatott, emisszió-mentes közlekedésről, akár a zárt versenypályák lüktető csúcsteljesítményéről, a Cooper márkanévvel ellátott MINI modellek egytől egyig a hamisítatlan brit szenvedély több mint hatvanéves örökségét hordozzák.

A menetteljesítményre, átlagos üzemanyag-fogyasztásra, valamint kombinált energiafogyasztásra és károsanyag-kibocsátásra vonatkozó adatok előzetes értékek. Az adatokat a valós körülmények közötti legdinamikusabb járműhasználat eredményeit vizsgáló, globális szabvány szerint működő tesztciklus (WLTP – Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) mérései szerint számolták ki, majd a legmodernebb autók menetteljesítményét vizsgáló EU-ciklus (NEDC – New European Driving Cycle) megegyező értékei szerint konvertálták át. Az adatok a gumibroncs-típusoktól is függenek.

További információ az új személygépkocsik hivatalos üzemanyag-fogyasztási, fajlagos szén-dioxid-kibocsátási, illetve elektromosáram-fogyasztási adatairól a „Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen” (Tájékoztató az új személygépkocsik üzemanyag-fogyasztásáról, szén-dioxid-kibocsátásáról és elektromosáram-fogyasztásáról) (Guideline for fuel consumption, CO₂ emissions and electric power consumption of new passenger cars), kiadványban található, amely minden értékesítési helyen, valamint a Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) társaságtól (D-73760 Ostfildern-Scharnhausen, Hellmuth Hirth Str. 1.) vagy a <http://www.dat.de/en/offers/publications/guideline-for-fuel-consumption.html> internetes oldalról szerezhető be: Leitfaden CO₂ (Guideline CO₂) (PDF – 2,7 MB)

**

További információ:

Salgó András, vállalati kommunikációs menedzser

Tel.: +36 29 555 115; e-mail: Andras.Salgo@bmw.hu

A BMW Group magyar nyelvű sajtóoldala a következő címen érhető el:

www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/hu/startpage.html

A BMW Group

A BMW, a MINI, a Rolls-Royce és a BMW Motorrad márkák tulajdonosaként a BMW Group a világ vezető prémium autó- és motorkerékpár-gyártó vállalata, amely prémium pénzügyi és mobilitási szolgáltatásokat is kínál. Világcégként a BMW Group 15 országban összesen 31 járműgyártó és -összeszerelő létesítményt üzemeltet, termékeit pedig értékesítési hálózatán keresztül a világ több mint 140 országában forgalmazza.

2020-ban a BMW Group több mint 2,3 millió darab gépkocsit és több mint 169 000 darab motorkerékpárt értékesített világszerte. 98,990 milliárd eurós összbevételével a vállalat a 2020-as pénzügyi évben 5,222 milliárd eurós nyereséget termelt. A 2020. december 31-i összesítés szerint a BMW Group világszerte 120 726 embert foglalkoztat.



A BMW Group sikerét hosszú távú gondolkodással és felelős működéssel alapozta meg. A vállalat stratégiájának alapvető része a környezetvédelmi szempontból és szociálisan is fenntartható értéklánc, a termékei által képviselt, mindenre kiterjedő felelősség és az erőforrások megőrzése iránti elkötelezettség, a beszállítói hálózattól kezdve, a sorozatgyártáson keresztül, egészen a termékek életciklusának végéig.

www.bmw.hu

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

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

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

YouTube: <https://www.youtube.com/MINI>

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

Instagram: <https://www.instagram.com/mini.news>

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