

Enero 1964: Triunfo histórico para el Mini clásico en el Rally de Monte Carlo.

- Enero 1964: Triunfo histórico para el Mini clásico en el Rally de Monte Carlo.
- Los que no creen en milagros, no son realistas: ese era su lema.
- Paddy Hopkirk convirtió al compacto británico en una leyenda del deporte motor con su victoria absoluta en el Rally de Monte Carlo hace 60 años.
- Timo Mäkinen y Rauno Aaltonen repiten la hazaña en 1965 y 1967.
- Su éxito rompe paradigmas en el deporte motor, cambiando y redefiniendo el futuro de la marca MINI.

Múnich/Monte Carlo. En estos días se celebra el 60 aniversario de uno de los éxitos más espectaculares en la historia del automovilismo internacional. Con el irlandés Patrick “Paddy” Hopkirk al volante, el Mini Cooper S ganó la clasificación general del Rally de Monte Carlo. ¿Felicidad? ¿Casualidad? ¿Un capricho del destino? Probablemente no, porque le siguieron dos victorias más en el Rally de Monte Carlo y otros muchos éxitos hasta finales de la década de 1960. Mirando hacia atrás, las razones del éxito fueron: tecnología moderna, pilotos de primer nivel y nuevos estándares de logística.

“La victoria de Paddy Hopkirk en el Mini Cooper S en 1964 marcó un punto de inflexión en la historia de Mini. Demostró que el Mini clásico no solo era un encantador coche de ciudad, sino también un coche exitoso en el deporte motor. Esta tradición y pasión por las carreras está en nuestro legado y todavía se puede sentir en nuestros modelos hoy en día. El automovilismo deportivo ha dado forma a Mini y siempre seguirá siendo una parte importante de nuestro ADN”, dice Stefanie Wurst, Jefa de MINI.

Un nuevo paradigma para los coches pequeños.

A finales de la década de 1950, los grandes del rally se movían principalmente en vehículos grandes y lujosos a través de bosques ingleses, sobre pasos de montaña franceses o desde Lege (Lieja) a Sofía y de vuelta. Los Austin Healey y Ford Falcon eran la referencia en los rallies y dominaban la escena. No eran realmente adecuados para el uso diario. Durante esta época, Alec Issigonis, en nombre de la British Motor Corporation (BMC), construyó el coche más moderno de su tiempo: con motor transversal y tracción delantera, el Mini clásico, que debutó en 1959, cumplió con el estándar para coches pequeños que sigue vigente hoy en día.

Una impresionante carrera deportiva requería a otro brillante genio del automóvil: John Cooper. Había alcanzado fama como piloto de carreras y éxito como diseñador, y quedó inmediatamente convencido del potencial deportivo del Mini clásico. Cooper, quien en sus coches de Fórmula 1 no colocaba el motor delante del conductor, como era habitual en ese tiempo, sino detrás de él, le dijo a su amigo Issigonis, quien veía al Mini clásico más como un coche para todos: “Eso es un maldito coche de carreras. Dale más potencia, mejora los frenos y constrúyelo”. El subestimado perdedor – un rol que MINI ha estado feliz de asumir una y otra vez en su historia de más de seis décadas – había nacido.

64 años de la marca, 62 años de automovilismo deportivo.

El primer Mini Cooper fue creado en 1960, con unos impresionantes 55 caballos de fuerza en lugar de los 34 caballos de fuerza del Mini original de 1959. Ya en 1961, el Mini Cooper, que medía apenas tres metros de largo, puso de cabeza al mundo de los conductores de alta velocidad. A partir de ese momento, incluso los menos acaudalados podían recorrer el país al menos tan rápidamente como los propietarios de coches deportivos puros y sedanes de alta potencia. Y en los caminos de rally y pistas de carreras, los Mini con sus pequeñas ruedas de diez pulgadas ganaban los trofeos.

El clásico Mini Cooper estaba hecho a la medida para las rutas de rally de la época. Casi sin voladizos de carrocería aseguraba un comportamiento de conducción neutral hasta entonces desconocido.

Y gracias a los más bien modestos 650 kilos que pesaba un Mini para Rally en ese entonces, la relación potencia-peso era bastante aceptable con los modestos 55 hp. Esta construcción se convertiría en el origen de la famosa sensación de go-kart.

En mayo de 1962, el clásico Mini entró por primera vez en la lista de ganadores de un evento de rally internacional. En el Rally Internacional de los Tulipanes, con un ruta que iba desde la municipalidad holandesa de Noordwijk hasta la Riviera Francesa y de vuelta, Pat Moss, hermana del cuatro veces subcampeón mundial y 16 veces ganador de Grand Prix Stirling Moss, condujo el clásico Mini Cooper en el tiempo más rápido sobre la ruta.

Velocistas finlandeses sobre hielo y virtuosos del freno izquierdo.

También en 1962, el director deportivo de BMC, Stuart Turner, firmó a dos talentos de los bosques nórdicos junto al irlandés Paddy Hopkirk: Timo Mäkinen y Rauno Aaltonen. Los astutos finlandeses sobre hielo y virtuosos frenadores con la izquierda compartían el amor por la aceleración fuerte, y sin embargo, no podían ser más diferentes. Mäkinen no era fanático de muchas palabras y pasó a la historia como el Finn Volador. Aaltonen habla cinco idiomas con fluidez y persiguió el automovilismo con meticulosidad científica, lo que más tarde le valió el título de profesor de rally.

Desde entonces, Mini comenzó a alcanzar las estrellas. No importa cuán desesperada parezca una tarea, Mini siempre ha enfrentado la competencia a lo largo de su larga historia. El ingenioso principio básico del vehículo y los tres pilotos de primera categoría fueron pilares importantes del éxito. Al igual que la logística profesional desarrollada por Turner. Estableció nuevos estándares en términos de organización de servicio y fue el primer jefe de equipo en enviar espías de hielo a las etapas especiales. John Cooper continuó perfeccionando el volumen de la cámara de combustión y produjo 90 hp en el modelo ahora llamado Mini Cooper S después de la expansión de desplazamiento a 1071 cc definida para la clase de 1100.

Por cierto, el Mini Cooper S era visualmente similar a cualquier Mini de uso diario. Ningún portón trasero deportivo, ni siquiera un tacómetro, en su lugar un volante terminado en plástico y unos sencillos asientos sin soporte lateral. Una repisa en lugar del panel de instrumentos, uniones externas entre las secciones de la carrocería y bisagras expuestas. Gracias a los ahorros, a un interior espacioso para un coche tan pequeño y una extrema economía de espacio. Simplicidad audaz.

Detrás de cada éxito hay un arduo trabajo.

Incluso en la década de 1960, no era fácil ganar el Rally de Monte Carlo sin preparación. En 1963, Rauno Aaltonen obtuvo su primera victoria de clase en el Monte. Y, sin embargo, el éxito en la clasificación general en 1964 fue una gran sorpresa para los competidores; la competencia parecía demasiado abrumadora. 277 coches participaron en la 33ª edición de lo que probablemente sea el rally más famoso del mundo. El meticuloso trabajo preparatorio y las condiciones climáticas con abundante hielo y nieve beneficiaron al Mini clásico. Y así, de la noche a la mañana, el menos favorito y temido no solo se convirtió en el favorito del público, sino también en una leyenda del deporte motor.

Hielo, nieve y 34 curvas cerradas a lo largo de 24 km.

Fue la legendaria "Noche de los Cuchillos Largos", la penúltima etapa del rally, la que llevó al Mini Cooper S con el número de salida #37 y la desde entonces famosa placa de matrícula 33 EJB a la victoria en el invierno de 1964. Durante la prueba en el Col de Turini en los Alpes Marítimos franceses, se deben dominar 34 curvas cerradas a lo largo de 24 kilómetros, un verdadero desafío en la nieve y el hielo, subiendo hasta una altitud de 1,600 metros. Hopkirk llegó a la meta solo 17 segundos detrás de su rival más cercano, Bo Ljungfeldt, en el mucho más potente Ford Falcon con un motor V8. Debido a la fórmula de handicap vigente en ese momento para compensar las diferencias de peso y rendimiento, el Mini clásico estaba al frente en la clasificación general. Y también defendió su liderazgo en la carrera final del circuito por las calles de Monte Carlo.

En el país de origen del Mini clásico, la victoria fue, por supuesto, celebrada con gran entusiasmo. Hopkirk recibió un telegrama de felicitación del gobierno británico y los Beatles estuvieron entre los primeros en felicitarlo. “Llegó una tarjeta autografiada de los Beatles”, recordó más tarde Hopkirk, que decía: “Ahora eres uno de nosotros, Paddy. Un gran recuerdo”. Hopkirk se convirtió en un héroe del deporte motor de la noche a la mañana y en algo así como el quinto Beatle.

Una victoria puede ser suerte, una racha ganadora se logra con talento.

El Mini clásico continuó dominando el Rally de Monte Carlo en los años siguientes. Timo Mäkinen ganó con una gran ventaja apenas un año después. El aumento de desplazamiento a 1275 centímetros cúbicos también ayudó. Mäkinen fue el único participante que permaneció libre de puntos de penalización durante toda la distancia. A pesar de toneladas de nieve y hielo, los organizadores habían programado un segundo viaje nocturno a través de los Alpes Marítimos. Mäkinen y su Mini Cooper S no se impresionaron y ganaron cinco de las seis etapas especiales en la etapa final.

En 1966 llegó el que se suponía era el triunfo definitivo cuando los pilotos de Mini ocuparon los lugares del uno al tres. La dirección de carrera descalificó a los tres vehículos por una tecnología de iluminación supuestamente no conforme, una tecnología que incluía los característicos faros adicionales delante de la rejilla del radiador, que sigue siendo uno de los accesorios más populares en la gama de la marca hasta el día de hoy. Incluso a los entusiastas franceses del rally les avergonzó la descalificación. Solo subrayó el estatus legendario del Mini clásico. A partir de ese momento, Aaltonen, Mäkinen y Hopkirk fueron considerados los “Tres Mosqueteros” y las ventas del Mini clásico se dispararon. En 1967, Aaltonen obtuvo la victoria general, y sin embargo, comenzó a vislumbrarse el final de una era. Al año siguiente, Vic Elford ganó en un Porsche 911 – Aaltonen salvó el honor del Mini clásico con un tercer lugar.

En 1970 finalmente se acabó. El Grupo Leyland -propietario de Mini en esa época se encontró con dificultades financieras - se cerró un magnífico capítulo en la historia del automovilismo deportivo. En julio de 1971, el último Mini Cooper S de esa era salió de la línea de producción.

Principios probados y nuevos modelos.

Los éxitos en el automovilismo de los primeros años dieron forma a la marca hacia el nuevo milenio. Y el legado se mantiene cuidadosamente y se desarrolla aún más. Tracción delantera, motores montados transversalmente en la parte delantera, cortos voladizos de carrocería, manejo ágil y mucho espacio para los pasajeros en una carrocería pequeña - características elementales que se transfirieron del Mini clásico al nuevo MINI, que está disponible desde 2001, refinado y transformado en el segmento premium. Se añadieron nuevas variantes como el MINI Clubman, el MINI Convertible y el MINI Countryman - todos ellos pueden ser reconocidos e identificados inmediatamente como MINI.

Solo unos pocos conceptos de vehículos han sobrevivido un lapso de tiempo similar al del MINI. Casi ningún otro vehículo ha alcanzado tal popularidad. Ninguno de ellos ha sido implementado en una variedad tan amplia de variantes como el MINI. Conducir un MINI fue y es no solo transporte puro, sino también una expresión de tu propio estilo. El clásico de la historia automotriz se ha convertido en un vehículo atemporal, transgeneracional y que abarca todas las clases.

MINI sorprendió a todos de nuevo: sus éxitos en el Rally Dakar.

Y por supuesto, desde la adquisición por parte del Grupo BMW, el automovilismo y el nombre de John Cooper continúan desempeñando un papel importante. En 2011 y 2012, MINI continuó su historia en el automovilismo con el John Cooper Works WRC en rondas seleccionadas del Campeonato Mundial de Rally de la FIA (WRC). A partir de 2012, el MINI ALL4 Racing, diseñado específicamente para rallies de maratón, asumió un desafío especial: el Rally Dakar, la prueba de resistencia definitiva para pilotos, vehículos y equipos. El rendimiento y la fiabilidad del MINI ALL4 Racing llevaron a cuatro éxitos consecutivos en el Dakar de 2012 a 2015, seguidos por los números cinco y seis en 2020 y 2021.

Y una vez más, el mundo del automovilismo había subestimado al pequeño que siempre había logrado grandes cosas.

El nombre de la marca John Cooper Works garantiza un rendimiento sobresaliente no solo en la pista de carreras, sino también en la carretera. Los kits de afinación John Cooper Works para vehículos de serie ya eran muy populares en la década de 1970: enfatizaban las virtudes más importantes tanto visual como técnicamente. Una tradición que continúa con el nuevo MINI. También hay atletas extremos con la adición de John Cooper Works y una potencia de hasta 225 kW/306 hp.

Los equipos privados de automovilismo continúan la tradición.

La pasión por las carreras aún existe y ahora es vivida por equipos privados de automovilismo. En 2021, se creó el proyecto Bulldog Racing en Nürburg, dedicado a las carreras clásicas de resistencia. Cuando el MINI John Cooper Works de Bulldog Racing hizo su primera aparición en la carrera de 24 horas en el Nürburgring en 2022, el John Cooper Works desafió todas las probabilidades durante 40 vueltas y fue retirado de la carrera después de un accidente. El esfuerzo combativo emocionó a los fanáticos y el bólido rojo rápidamente se convirtió en el favorito del público.

En mayo de 2023, en la segunda carrera de 24 horas, el Bulldog Racing Team logró un muy aclamado segundo lugar en su clase con un MINI John Cooper Works Edición 1to6 en la carrera de 24 horas en el Nürburgring. Como uno de los pocos vehículos con transmisión manual, la versión casi de serie confió en las virtudes clásicas de MINI: bajo peso, mucha serie y aún más emoción. En 2024, el Bulldog Racing Team competirá nuevamente en el "Infierno Verde" con un coche de carreras MINI John Cooper Works.

En camino a convertirse en una marca puramente eléctrica.

El futuro de la sensación MINI es casi silencioso, localmente libre de emisiones, pero extremadamente potente. El MINI Cooper y el MINI Countryman ya se han mostrado, mientras que el nuevo MINI Aceman, un vehículo completamente nuevo que se sitúa entre estos dos modelos, seguirá en la primera mitad de 2024. Y los modelos MINI John Cooper Works también se están electrificando gradualmente - un nuevo capítulo en la historia de más de 60 años de la marca.

John Cooper se unió a la Real Fuerza Aérea como aprendiz a los 15 años, para trabajar como constructor de instrumentos durante la segunda guerra mundial. Su gusto por la mecánica nace en el negocio de su padre, Charles Cooper.

Charles y John Cooper fundan en 1947 la compañía Cooper Car Company, una empresa automotriz dedicada al deporte motor. Uno de los primeros grandes éxitos de Cooper fue en la categoría de 500 cc, predecesora de lo que hoy es la Formula 3. John Cooper tuvo la genial idea de instalar el motor entre el piloto y el eje trasero, en una época en que los autos de competencia aún llevaban el motor al frente. El éxito de esta configuración cambió al deporte motor y su influencia llegó a la Formula 1 y a las 500 millas de Indianápolis.

John Cooper, era también un amigo cercano de Alec Issigonis y reconoció el potencial deportivo de este nuevo automóvil pequeño desde el principio, cuando los primeros prototipos aparecieron en la pista. John propuso la idea a Issigonis, y pronto se recibió la aprobación de los altos directivos de BMC para desarrollar una pequeña serie de 1,000 unidades del Mini Cooper con un motor modificado, ampliado a 1.0 litros y que ofrecía una potencia máxima de 55 hp (el Morris Mini-Minor original tenía un motor de 848 centímetros cúbicos que entregaba 34 hp).

La respuesta a este automóvil que ingresó al mercado en septiembre de 1961 fue simplemente eufórica, los entusiastas en todas partes solo pedían una cosa: ¡aún más potencia! Entonces, Issigonis y Cooper aumentaron la capacidad del motor a 1,071 cc, elevando la potencia del motor a 70 hp.

El nacimiento de un clásico

El Mini Cooper S pronto demostró ser un verdadero campeón, y no solo en pavimento, ya que la victoria del piloto finlandés Rauno Aaltonen en una de las categorías del Rally de

Montecarlo de 1963, marcó el punto de partida para una serie verdaderamente inigualable de éxitos destacados en el deporte del motor. El punto culminante, por supuesto, fueron las tres victorias generales en el Rally de Montecarlo en 1964, 1965 y 1967. El Mini con motor Cooper desafió todos los pronósticos. Fue tanto el éxito del Mini Cooper que se convirtió en el primer modelo británico triunfador del Campeonato Europeo de Rally.

La cooperación de BMW Group con John Cooper continuó en la era moderna de MINI (la denominación Mini se refiere a los Mini clásicos, mientras que MINI se refiere a los modelos modernos a partir del 2001), aunque no fue sino hasta el 2007 que BMW Group adquirió el nombre comercial John Cooper Works; así como sus recursos de desarrollo e ingeniería.

Los modelos MINI John Cooper Works son la reencarnación de las leyendas de competencias de John Cooper y han evolucionado en autos para la vida cotidiana con manejo divertido y alto desempeño en todas las variantes de carrocería modernas de MINI.

Acerca de BMW Group

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls-Royce y BMW Motorrad, BMW Group es el fabricante Premium líder en vehículos y motocicletas; el cual, a su vez, proporciona servicios financieros y productos de movilidad de alta calidad. Al ser una empresa global, BMW Group opera más de 30 instalaciones de producción y cuenta con una red global de ventas en más de 140 países.

En 2022, BMW Group vendió más de 2.4 millones vehículos y más de 202,000 motocicletas en todo el mundo. La ganancia antes de los impuestos para el ejercicio 2022 fue de aproximadamente 16.1 mil millones de euros sobre ingresos, que ascienden a 111.2 mil millones de euros. Al 31 de diciembre de 2021, BMW Group contaba con una mano de obra de 118,909 empleados.

El éxito de BMW Group siempre se ha basado en el pensamiento a largo plazo y la acción responsable. La compañía marcó el rumbo del futuro en una etapa temprana y de manera consistente, haciendo que la sostenibilidad y la gestión eficiente de los recursos sean fundamentales para su dirección estratégica, desde la cadena de suministro, pasando por la producción hasta el final de la vida útil de todos los productos.

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-group/>

Acerca de BMW Group Latinoamérica

BMW Group es líder en productos y servicios de tecnologías de movilidad individual Premium en Latinoamérica, donde comercializa sus tres marcas BMW, MINI y BMW Motorrad; así como vehículos electrificados de la submarca BMW i en algunos países de la región. BMW es la marca automotriz Premium favorita en Latinoamérica, con más de uno en cada tres vehículos vendidos en la región. En 2022, la marca ha comercializado 37,726 unidades, con 35.1% de participación de mercado. MINI ha vendido 6,737 unidades en igual período con 6.3% de participación de mercado. BMW Motorrad ha comercializado 25,480 motocicletas. La marca BMW es líder de ventas en todos los mercados de Latinoamérica donde posee una oficina nacional: Argentina, Brasil, México, y de igual manera es líder al totalizar los mercados importadores. BMW Motorrad ha tenido récord de ventas y hoy cuenta con 3 de sus 15 principales mercados globales en Latinoamérica: Brasil, México y Mercados Importadores. Con la electrificación como uno de los pilares del Grupo, alrededor de 20% de las ventas de BMW Group en Latinoamérica son de vehículos eléctricos o híbridos conectables. BMW Group ha entregado más de 40 mil equipos de carga personales o corporativos en la región.

El Grupo cuenta con 4,200 colaboradores en la región de Latinoamérica. Sus oficinas de ventas se localizan en Argentina, Brasil y México (donde se ubica la oficina regional). Las plantas de producción de BMW Group en la región se encuentran ubicadas en Brasil y México. Brasil cuenta con dos plantas, una ubicada en Araquari -Santa Catarina, con enfoque en la producción de automóviles; la otra planta en Manaus - Amazonas, la cual es la 1ª instalación que fabrica motocicletas fuera de Alemania. En México se anunció la inversión de mil millones de dólares para la construcción y operación de una planta de BMW Group en San Luis Potosí en julio de 2014. Este sitio de producción inició operaciones en 2019 con la producción del BMW Serie 3; en 2021 se comunicó la ampliación de su operación para incluir la fabricación del BMW Serie 2 Coupé y en 2022 del BMW M2, ambos exportados a todo el mundo. A partir de 2027, la planta de San Luis Potosí incorporará la producción de vehículos eléctricos y baterías con una inversión de 800 millones de dólares.

Como información adicional Brasil cuenta con un equipo de Ingeniería para apoyar desarrollos globales, además de los retos en la región y organización de soporte al cliente, que ofrece atención a consumidores.

Para mayor información favor de contactar a:

Comunicación Corporativa - BMW Group Latinoamérica

Joao Veloso

joao.veloso@bmw.com.mx

Juan Bernardo Vázquez Mellado

bernardo.vazquezmellado@bmw.com.mx

Zolveing Zúñiga

zolveing.zuniga@bmw.com.mx

Julián Argüelles

julian.arguelles@bmw.com.mx

Comunicación Corporativa - BMW Group Planta San Luis Potosí (México)

Elizabeth Arreguín

elizabeth.arreguin@bmw.com.mx

Miroslava Rivas

miroslava.rivas@bmw.com.mx

Comunicación Corporativa - BMW Group Argentina

Gonzalo Di Gregorio

gonzalo.di-gregorio@partner.bmw.com.ar

Comunicación Corporativa - BMW Group Brasil

Fabiano Severo

fabiano.severo@bmw.com.br

Paula Cichini

paula.cichini@bmw.com.br

Agencia de relaciones públicas regional - INK PR

Equipo INK PR - BMW Group Latinoamérica

BMWGroupLatAm@inkpr.com.mx

BMW Group Planta San Luis Potosí (México) - Agencia de relaciones públicas INK PR

Equipo INK PR - BMW Group Planta SLP

plantabmwslp.inkpr.com.mx

BMW Group Brasil - Agencia de relaciones públicas JeffreyGroup

Equipo JeffreyGroup - BMW Group Brasil

grupobmw@jeffreygroup.com

BMW Group PressClub

www.press.bmwgroup.com/mx.html

www.press.bmwgroup.com/latin-america-caribbean?language=es

www.press.bmwgroup.com/argentina/

www.press.bmwgroup.com/brazil/