



Sir Alec Issigonis „Ja som Mini nevymyslel, ja som ho navrhol.“

Nikdy to poriadne nedotiahol ani na vysokú školu a matematiku nazýval „nepriateľom všetkých kreatívnych ľudí“. Na druhej strane ho však nič nedokázalo vzrušiť viac ako čistá technológia. A vždy, keď dospel k presvedčeniu, že by nejaký z jeho nápadov mohol v praxi fungovať, nikdy nebol ochotný zľaviť alebo robiť kompromisy.

Nie je preto žiadnym prekvapením, že jeho najslávnejší nápad – automobil MINI Classic – zanechal hlbokú stopu v oblasti vývoja automobilov. Stopu, ktorá bude určovať vývoj aj po niekoľko nasledovných desaťročí. Dňa 18. novembra 2006 by sa Sir Alexander Arnold Constantine Issigonis dožil svojich stých narodenín.

Jeho prvé auto ako „nikdy sa nekončiaca séria porúch“

Svoj hlboký záujem o technológiu a stroje zdedil po otcovi, Angličanovi gréckeho pôvodu, ktorý krátko pred začiatkom 20. storočia úspešne riadil svoju spoločnosť na výrobu lodných motorov v morskom prístave Smyrna, ktorý je dnes známy pod názvom Izmir. Inšpirovaný technologickými úspechmi a všetkým, čo videl v spoločnosti svojho otca, Alexander – skrátene Alec – v sebe veľmi skoro objavil veľký záujem predovšetkým o železnice a parné motory.

Počas hektického obdobia vzniku Turecka v jeho súčasnej podobe bola v roku 1922 rodina prinútená uchýliť sa na Maltu. Alecov otec následne na tomto ostrove aj zomrel. Alecova matka ho potom zobrala do Anglicka, kde už o dva roky neskôr mal Alec možnosť kúpiť si svoje prvé auto – Singer s karosériou Weymann, v ktorom v roku 1925 povoził svoju mamu po Európe v rámci – ako to neskôr Issigonis opísal – „jednej nekončiacej série porúch“. Išlo o zážitok, na ktorý nikdy nezabudol. Zážitok, ktorý ho po návrate domov prinútil absolvovať trojročný strojnícky kurz na Polytechnickom inštitúte Battersea v Londýne.



Alecov talent, remeselná zručnosť a nadšenie kresliť a navrhovať len tak-tak stačili na to, aby vykompenzovali jeho averziu voči matematickej teórii a umožnili mu prepracovať sa až k záverečným skúškam – avšak bez akejkoľvek reálnej šance pokračovať v ďalšom štúdiu na tejto polytechnike.

Malý, ľahký a rýchly: Lightweight Special

Vzhľadom k nulovej perspektíve pokračovať v štúdiách, Alec začal svoju profesionálnu kariéru ako technický projektant a obchodný zástupca londýnskej projektovanej kancelárie špecializujúcej sa na automobilovú techniku. Svoju prvú výplatu okamžite investoval do modelu Austin Seven, ktorý potom vylepšil pre účely pretekania a v marci 1929 sa prihlásil na svoju prvú súťaž. V nasledujúcich rokoch trávil svoj voľný čas konštrukciou svojho vlastného monopostu vyznačujúceho sa presne tými dizajnovými prvkami, ktoré ho predurčovali stať sa jedného dňa slávnym – model Lightweight Special bol neuveriteľne malý, extrémne ľahký, no z pohľadu jeho technických parametrov progresívny a zo všetkého najviac, úspešný.

V roku 1934 sa Issigonis pridá ku konštrukčnému tímu Humber Ltd v meste Coventry, kde pracoval na zostrojení nezávislého zavesenia kolies. O dva roky neskôr si ho najala spoločnosť Morris Motors vzhľadom k jeho zručnostiam a know-how v oblasti vývoja podvozkov. Počas vojny nemal inú možnosť, ako pracovať na rôznych vojenských autách, ktoré (ako veľmi prakticky založený človek) využíval za účelom testovania, skúšajúc na nich nové technické prvky a koncepcie.

V roku 1941 spoločnosť Morris spustila tzv. projekt Mosquito – kompaktné štvormiestne auto pre povojnové obdobie. A aj napriek veľmi obmedzeným podmienkam, tím vedený Issigonisom, vtedy už veľmi dobre známym workaholikom, nielenže v krátkom čase troch rokov zhotovil prvý jazdný prototyp, ale v roku 1948 toto auto aj uviedol na trh v prestrojení za model Morris Minor – najúspešnejšie auto spoločnosti v povojnovej ére.

Tri modelové série z jediného zdroja: najprv Mini, potom Midi, a nakoniec Maxi

O štyri roky neskôr sa spoločnosti Morris a Austin Motor zlúčili a vytvorili

British Motor Corporation, v ktorej však Issigonis nevidel

V prípade otázok sa prosím obracajte na:

Milan Stupka, Corporate Communication Manager, BMW Group SK, Tel: +421 903 283 497,

e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Internet: www.press.bmwgroup.com



budúcnosť pre svoju kreatívnu povahu. Namiesto toho sa pridral k spoločnosti Alvis, kde začal vyvíjať luxusnú limuzínu. Keď však tento projekt zlyhal kvôli nedostatku financií, v roku 1955 BMC prijala Issigonisa naspäť na palubu ako zástupcu technického riaditeľa závodu Austin v Longbridge, keď dostal za úlohu vyvinúť tri nové modelové série v segmentoch malých, stredných a luxusných automobilov. Týmto spôsobom sa mala zabezpečiť budúcnosť pre vtedy najväčšieho výrobcu automobilov v Európe.

Vďaka svojmu neúprosnému a autoritatívnemu štýlu Alec Issigonis nakoniec uspel a v roku 1956 vydržal tlaky na vývoj nového malého auta, ktoré vyplynuli zo suezskej krízy. Veľmi rýchlo sa mu svoj tím podarilo priviesť k maximálnemu pracovnému výkonu bez toho, aby musel urobiť čo len jediný kompromis týkajúci sa auta a jeho poslania ako takého. Napriek veľkému tlaku zvonka, jeho zamestnanci ho nielenže rešpektovali, ale v mnohých prípadoch u nich vzniklo celoživotné priateľstvo s Alecom Issigonisom, ktorý sa stal ich celoživotným vzorom.

Výsledkom spoločného úsilia bol model MINI Classic, ktorý debutoval v roku 1959. O tri roky neskôr ho nasledoval štvordverový automobil Morris 1100 strednej triedy a v roku 1964 veľký a rozmerný Austin 1800.

Skvelá kariéra korunovaná rytierskym titulom: Issigonisov celoživotný úspech

Ohromný úspech modelu MINI Classic toto autíčko veľmi rýchlo „preslávil“ po celom svete. Avšak Issigonis zakaždým zdôrazňoval, že „Mini som nevymyslel, aj som ho navrhol“.

V roku 1961 bol Alec Issigonis vo funkcii technického riaditeľa vymenovaný za člena predstavenstva spoločnosti Austin Motor Company a o dva roky neskôr sa stal členom predstavenstva British Motor Corporation. V roku 1967 sa stal členom Kráľovskej spoločnosti – najprestížnejšieho výskumného združenia vo Veľkej Británii. A o dva roky neskôr Kráľovná pasovala otca modelu MINI Classic za rytiera. Dokonca aj po svojom odchode do dôchodku v roku 1971, Sir Alec Issigonis pokračoval v práci pre spoločnosť ako jej konzultant, a to až do roku 1987, predtým než nás o rok neskôr navždy opustil dňa 2. októbra, krátko pred dožitím svojich 82. narodenín.



Krátka história MINI Classic

Otcom modelu MINI Classic je Alexander Arnold Constantine (Alec) Issigonis. Koncom roka 1956 ho Leonard Lord, v tom čase predseda predstavenstva spoločnosti British Motor Corporation (BMC), požiadal o skonštruovanie „poriadneho malého auta“ a o jeho čo najskoršie uvedenie na cesty.

Issigonis bol týmto nápadom nadšený. Hlavne preto, že výzva postaviť dokonalé malé auto patrila vždy medzi jeho najväčšie priania. A tak spolu so svojim tímom spolupracovníkov začal svoje nápady kresliť na rysovaciu dosku a implementovať zadanú koncepciu. Jeho víziou bolo malé štvormiestne vozidlo, ktoré by využívalo všetok dostupný priestor a ponúkalo výnimočný komfort jazdy. Auto, ktoré by sa svojimi technickými parametrami a vzhľadom výrazne odlišovalo od všetkých vtedajších modelov na trhu. Auto, ktoré by si jednoducho mohol dovoliť každý.

A to všetko kvôli suezskej kríze

Muž, ktorý „zapríčinil“ vznik tohto projektu, v skutočnosti nemal s autami absolútne nič spoločné. Dňa 26. júla 1956 egyptský prezident Gamal Abd el-Nasser znárodnil spoločnosť prevádzkujúcu Suezský kanál. Stalo sa tak asi mesiac potom, ako sa zo zóny Suezského kanála stiahli britské sily. A hoci Británia a Francúzsko, štáty ktoré v tejto spoločnosti predtým vlastnili majoritný balík, okamžite do uvedenej zóny vyslali svoje výsadkové jednotky, Suezský kanál zostal zatvorený na dlhé mesiace.

Výsledkom bol náhly nárast cien ropy a benzínu, keď britské úrady v tom čase dokonca zvažovali zavedenie prídelov na benzín vo výške 38 litrov na mesiac. Zdalo sa, že z dlhodobého hľadiska by potenciál na trhu mohli mať len veľmi ekonomické autá.

Veľké plány pri malom rozpočte

Ciel' sa zdal jasný – skonštruovať malé auto s nízkou spotrebou, ktoré by sa stalo pokračovateľom tradície predvojnového modelu Austin Seven a legendárneho auta Morris Minor. Vzhľadom na to, že zdroje spoločnosti BMC boli v tom čase veľmi obmedzené (finančné problémy vtedy pociťovalo množstvo ďalších automobiliek), Leonard Lord musel zabezpečiť, aby náklady na

V prípade otázok sa prosím obracajte na:

Milan Stupka, Corporate Communication Manager, BMW Group SK, Tel: +421 903 283 497,

e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Internet: www.press.bmwgroup.com



vývoj zostali minimálne, a zároveň aby bolo obdobie vývoja auta čo najkratšie. Jednou z požiadaviek na vyvíjané malé auto tak bolo použitie motora z vtedajšej dostupnej produkcie.

Mimochodom, spoločnosť British Motor Corporation (BMC) vznikla z čirej nevyhnutnosti v roku 1952 po fúzii britských výrobcov áut, keď sa okrem iných spojili značky Austin, Morris, Riley a Wolseley.

Šetrenie miestom: pohon predných kolies a motor uložený naprieč

Alec Issigonis sa rozhodol pre pohon predných kolies s motorom uloženým naprieč. Jediný motor, ktorý bol vtedy za týmto účelom dostupný bola tzv. Series A pohonná jednotka s objemom 948 centimetrov kubických (rovnako, ako u modelu Morris Minor) s maximálnym výkonom 37 koní. V skutočnosti bol však tento výkon vyšší, ako bolo treba. Hneď prvé testovacie vozidlo dosiahlo obdivuhodnú maximálnu rýchlosť 150 kilometrov za hodinu, čo vysoko prekračovalo rýchlosť, akú bolo auto reálne schopné zvládať vzhľadom na to, že ani podvozok, ani brzdy neboli navrhnuté na takéto rýchlostné podmienky. Preto došlo k redukcii výkonu motora na 34 koní prostredníctvom zníženia objemu na 848 cm³, čo však bolo stále dosť na dosiahnutie pozoruhodných 120 km/h.

Nápadným – a neskôr aj charakteristickým – prvkom automobilu MINI Classic sa stali vonkajšie zvary plechov vedúce od podbehov kolies skrze samotnú karosériu auta. Dôvod pre tento dizajn bol jednoducho ekonomický, keďže spoje zvarované na vonkajšej strane boli omnoho lacnejšie na výrobu. Druhým zvonku jasne viditeľným znakom šetrenia pri výrobe sa stali pánty dverí, ktoré boli rovnako umiestnené na vonkajšej strane – vyjadrujú minimalistickú filozofiu prejavujúcu sa aj v interiéri auta – na otvorenie dverí slúžil jednoduchý kus lanka, pričom namiesto palubnej dosky vodič a spolucestujúci vpredu sedeli priamo pred malým stredným panelom vybaveným jediným veľkým ukazovateľom, v ktorého strede sa nachádzal tachometer s počítačom kilometrov a indikátorom paliva. Hneď pod ním boli dva prepínače slúžiace na ovládanie stieračov a svetiel. A to bolo všetko – dokonca aj kúrenie bolo dostupné len za osobitný príplatok, keď ani luxusná verzia tohto modelu s pochrómovanými prvkami nemala vykurovanie ako štandard aj napriek tomu, že sa



pýšila luxusnými koberčekom na podlahe, koženými sedadlami a popolníkom.

Geniálne ľahký: len 600 kilogramov na ceste

Hmotnosť modelu MINI Classic v štandardnej verzii sa blížila 600 kg, hoci auto ponúkalo dostatok miesta pre štyroch cestujúcich a dokonca vodičovi umožňovalo zobrať si so sebou aj menšiu batožinu. A ak 195 litrový kufror nebol dostatočne veľký, zákazníci mali možnosť nechať dvere zadného kufru otvorené. Vďaka tomu, že tieto dvere mali pánty odspodu, dvere kufru mohli poslúžiť ako nakladací panel pre viac menej bezpečné uloženie rozmerných predmetov. Nešlo pritom o žiadny amatérsky nápad. Naopak, táto možnosť bola seriózne a v žiarivých farbách prezentovaná v lesklých predajných a reklamných brožúrach spoločnosti.

Debut dňa 26. augusta 1959

Veľký deň prišiel 26. augusta 1959, keď MINI Classic hrdo debutoval vo všetkých krajinách, kde BMC predávala svoje automobily. Na začiatku MINI Classic vstúpil na trh vo dvoch variantoch – ako Morris Mini-Minor a Austin Seven – hoci jedinými odlišujúcimi prvkami týchto dvoch áut boli mriežka chladiča, farebné odtiene karosérie a ozdobné kryty kolies. Mimochodom, tieto dva modely pochádzali z dvoch rozdielnych výrobných závodov. Austin sa vyrábal v Birminghame a Morris v Oxforde. Neskôr však spoločnosť BMC vyrábala obidve verzie v oboch zo svojich závodov.

S predajnou cenou 496 britských libier na domácom trhu sa MINI Classic stal druhým najlacnejším vtedy dostupným autom.

Lacný, ale nie dosť lacný

Skutočnosť však bola taká, že MINI Classic nebolo vôbec také lacné auto. Nápis „Neuveriteľný Austin Seven“ – na prvej reklamnej fotografii s písmenom „v“ natočeným o 90 stupňov – vyzýval do boja s konkurenciou, ktorá síce bola drahšia, avšak na druhej strane už v Európe niečo aj dokázala: Volkswagen Beetle, Renault Dauphine alebo Fiat 600. Odcitujme legendárny britský automobilový časopis The Autocar, ktorý velebil nováčika takto: „Množstvo áut skonštruovaných na základe módnjej vlny je odsúdených na neúspech. Avšak keď sa spoja šikovní a múdri inžinieri a navzájom spolupracujú na vyriešení novej výzvy – výsledkom môže byť mimoriadny úspech.“

V prípade otázok sa prosím obracajte na:

Milan Stupka, Corporate Communication Manager, BMW Group SK, Tel: +421 903 283 497,

e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Internet: www.press.bmwgroup.com



A hoci nováčik medzi autami z Británie dosiahol v očiach medzinárodnej automobilovej tlače dobré hodnotenie, jeho predaje začali poskromne. Napriek svojej nízkej cene bol model MINI Classic ešte stále príliš drahý pre mladých kupujúcich, pričom na druhej strane bol zároveň príliš spartánsky pre bohatších zákazníkov. Odcitujme nemecký automobilový časopis Motor Revue, ktorý v roku 1960 otestoval automobil Austin Seven: „Určite ide o najzaujímavejšie auto, aké sme kedy testovali, až na tú jeho cenu. A to je aj dôvod, prečo toto čarovné autíčko (pružné zavesenie kolies, naprieč uložená štvorvalcová pohonná jednotka, motor a prevodovka s olejovou vaňou, lacné 10-palcové pneumatiky, neobyčajne veľký interiér, malé rozmery na ceste) nie je u nás dostupné. Toto auto by si však v skutočnosti zaslúžilo oveľa vyšší záujem, pretože u nás zákazníci častokrát kupujú menej dokonalé autá za viac peňazí. Jednoducho povedané, kupujúcim v našej krajine chýba jasná vízia.“

V tom čase sa model MINI Classic v Nemecku predával za maloobchodnú cenu 5.780 mariek, pričom cena modelu Volkswagen Chrobák dosahovala 4.600 mariek a nový BMW 700 Sport bol na trhu dostupný za 5.650 mariek.

Do hry vstupuje kráľovná

Dokonca ani skutočnosť, že na zaparkovanie MINI Classic stačila medzera len 3 a pol metra (auto malo dĺžku 3,05 m), nebola natoľko presvedčivá, ako pôvodne dúfali v BMC. Potom však londýnska smotánka náhle urobila veľký objav tohto malého a agilného „približovadla“, čo bolo predovšetkým zásluhou Lorda Snowdona, manžela princeznej Margaret, ktorý sa stal jedným zo zástancov nového auta. Dokonca aj sestra princeznej Margaret, samotná Britská Kráľovná, si vychutnala prezentáciu nového MINI Classic v podaní Aleca Issigonisa, čím raz a navždy prepožičala tomuto novému malému autu ten správny imidž.

Zákazníci v USA sa tiež začali čoraz viac zaujímať o nové „bejby“ z Európy, keď mu onedlho pripravili srdečné privítanie. Slovom popredného amerického motoristického časopisu z roku 1960: „Austin musí byť to najmenšie kompletné auto na svete. Musíme uznať, že dokonca ani štyria cestujúci nemajú žiadny problém nájsť si vo vnútri tohto malého sedana dostatok miesta – sedí sa tam dokonca lepšie, ako v mnohých z našich veľkých domácich



áut. A hoci je šoférovanie auta veľká zábava, stále ide o skutočné, kvalitne vyrobené auto s množstvom dostupného príslušenstva.“

Nové varianty už v prvom roku výroby

V roku 1959 zišlo z výrobných liniek spolu 19 749 kusov automobilov Austin Seven a Morris Mini-Minor. Už o rok nato počet vyrobených kusov rýchlo narástol na 116 677.

Spolu s rastúcim úspechom auta rástol aj dopyt po MINI Classic. Spoločnosť BMC na to promptne reagovala a v roku 1960 uviedla dve nové verzie – dodávku a kombi, ktoré boli obidve (dodávka bola vzadu uzatvorená a kombi malo presklené okná dookola) v zadnej časti vybavené dvojkridlovými dvermi. Svoje všetky tromfy však model MINI Classic predviedol až v roku 1961, keď uvedený rok zahájil uvedením najmenšieho úžitkového automobilu – Mini Pick-Up. O rok a pol prišli na trh ďalšie dva modely v sofistikovanejšom segmente – Wolseley Hornet a Riley Elf, hrdo sa pýšiacie mriežkou chladiča a lastovičiami podbehmi kolies v zadnej časti. V druhej polovici roka sa objavil veľmi špeciálny variant, ktorý bol viac ako ktorýkoľvek z ostatných modelov predurčený dať vznik legende zvanej MINI Classic – model Cooper.

Športovec zvaný Mini Cooper

Alec Issigonis sa stal dobrým priateľom Johna Coopera, známeho konštruktéra pretekárskych áut, ešte dlho predtým, ako dokončil svoje prvé legendárne výkresy modelu MINI Classic. A vzhľadom na to, že Issigonis vo svojej funkcii hlavného inžiniera BMC veľmi oceňoval kompetentné názory svojho kolegu, John Cooper bol zapojený do vývoja MINI Classic už od jeho samého začiatku. Čím viac sa projekt premieňal na realitu, tým viac Cooper nadobúdala presvedčenie, že nový model je presne to, na čo čakal po celé tie roky – východiskový bod konštrukcie športového auta schopného konkurovať modelu Lotus Elite, ktorý bol v tom čase neprekonateľným šampiónom pretekárskych podujatí v Británii. Takže hneď ako John Cooper dostal do rúk jedno z najmenších nových áut na trhu, okamžite sa pustil do jeho vyladovania.

Prvú vec, ktorú Cooper spravil, bolo, že prišiel za Issigonisom s návrhom skonštruovať z MINI Classic malý GT automobil. George Harriman, v tom čase predseda predstavenstva BMC, bol presvedčeným zástancom Cooperoveho nápadu a súhlasil

V prípade otázok sa prosím obracajte na:

Milan Stupka, Corporate Communication Manager, BMW Group SK, Tel: +421 903 283 497,

e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Internet: www.press.bmwgroup.com



s postavením malej série 1 000 Mini Cooperov za účelom otestovať reakciu trhu. Vzhľadom na to, že objem motora nemal presiahnuť 1 liter, Cooper zvýšil zdvih zo 68,3 mm na 81,3 mm pri súčasnom malom znížení priemeru vrtania z 62,9 mm na 62,4 mm. Pri zohľadnení všetkých štyroch valcov tak tieto zmeny viedli k objemu motora presne 997 cm³.

Kompresný pomer sa zvýšil z 8,3 na 9,0. Nasávacie ventily sa zväčšili a do auta boli nainštalované dvojité karburátory, spolu s ďalšími špeciálnymi komponentmi. Modifikácie zahŕňali aj väčší sací otvor a posilnenie klukovej skrine, aby vydržala vyšší výkon motora. Cooper zmenil aj prevodové pomery auta v prospech dosiahnutia vyššej maximálnej rýchlosti.

Výsledky týchto modifikácií prišli v podobe výkonu motora na úrovni 55 konských síl a zvýšenia maximálnej rýchlosti na približne 136 km/h. Aby sa zabezpečilo, že brzdy budú schopné zvládať vyšší výkon motora, Cooper dokonca na predné kolesá auta nainštaloval sedempalcové brzdne kotúče značky Lockheed.

Silák pod názvom Mini Cooper S

Vzhľadom na skvelé prijatie nového modelu uvedeného na trh v Septembri 1961, ktoré prinieslo absolútnu eufóriu, existoval tu len jeden smer, ktorým sa bolo potrebné vydať – ešte viac sily a výkonu. Preto Issigonis a Cooper zvýšili zdvihový objem motora z 848 cm³ na 1 071 cm³ pri maximálnom výkone dosahujúcom 70 konských síl. Samozrejme, tento vyšší výkon priniesol aj zvýšenie maximálnej rýchlosti na 160 km/h, čo Coopera prinútilo popracovať viac na brzdách. Priemer brzdnych kotúčov sa zväčšil na 7 1/2 palca a brzdny účinok modelu Cooper S, ktorý prišiel na trh v roku 1963, bol vylepšený pridaním posilňovača brzd.

Výzva zvaná Rally Monte Carlo

MINI Classic bol od samého začiatku ako stvorený na preteky rally. Do súťaže Rally Monte Carlo sa v roku 1960 zapojilo až šesť továrenských áut, a to len šesť mesiacov po debute auta na trhu. Trvalo však ešte tri roky skúšok, kým sa z malého atléta stal skutočný konkurent. V roku 1963 dosiahol Rauno Aaltonen za volantom MINI Classic prvé skvelé víťazstvo, a to ešte predtým, ako sa v roku 1964 tento nový silák raz a navždy dostal na titulné stránky. Paddy Hopkirk za volantom červeného Cooper S totiž v tomto roku vyhral najdôležitejšie a najnáročnejšie rally preteky

V prípade otázok sa prosím obracajte na:

Milan Stupka, Corporate Communication Manager, BMW Group SK, Tel: +421 903 283 497,

e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Internet: www.press.bmwgroup.com



v Európe, hoci musel čeliť konkurencii, ktorá sa zdala nekonečne silnejšia vďaka oveľa vyšším výkonom motora. Toto skvelé víťazstvo modelu Mini Cooper bolo podčiarknuté štvrtým miestom Timo Mäkinena a siedmou pozíciou Rauno Aaltonena – obidvaja tímoví kolegovia Paddyho Hopkirka.

Uvedené víťazstvo začalo legendárnu kariéru modelu MINI Classic ako prvého „ľudového športového automobilu“ v povojnovej ére. Fanúšikovia motoristického športu po celom svete zistili, že tento malý silák z Británie dokáže poraziť mnoho vynikajúcich konkurenčných modelov ako v rally, tak aj na okruhu. Je len samozrejmé, že takýto úspech neuveriteľne prospel imidžu malého MINI Classic na celom svete.

Trpké sklamanie: pochybná diskvalifikácia v roku 1965

Podporovaný spolujazdcom Paulom Easterom, Timo Mäkinen pokračoval v jedinečnom príbehu úspechov Mini Cooper aj v roku 1965, keď si domov odniesol skvelé víťazstvo na Rally Monte Carlo ako jediný vodič z celého poľa, ktorý bol schopný prejsť tisícky kilometrov bez jediného penalizačného bodu.

Nebolo preto žiadnym prekvapením, že o rok neskôr nastúpila na Rally Monte Carlo celá armáda áut MINI Classic, predstavujúcich veľkého favorita na celkové víťazstvo. Všetko však malo byť inak. Potom ako sa Mäkinen, Aaltonen a Hopkirk umiestnili v pretekoch ako prvý, druhý a tretí, po príjazde do cieľa bolo víťazné auto podrobené osemhodinovej technickej kontrole. Nakoniec komisári pretekov vyhlásili, že štyri prídavné svetlomety umiestnené na mriežke chladiča Mini Cooper nezodpovedali francúzskym homologizačným požiadavkám. Znamenalo to diskvalifikáciu a jedno z vôbec najpochybnejších a najspornejších rozhodnutí v celej histórii súťaže Rally Monte Carlo.

1965: milión vyrobených MINI Classics

V auguste 1964 spoločnosť BMC uviedla ďalšiu verziu modelu MINI Classic, ktorá bola pôvodne zamýšľaná na vojenské využitie: Moke – štvormiestne vozidlo otvorené zo všetkých strán, ktoré zostalo na cenníku spoločnosti štyri roky.

V rovnakom čas Alec Issigonis zaviedol u sofistikovanejších modelov sedan hydroelastické odpruženie – polohydraulický



pružiaci systém spájajúci pružinu/tlmič na oboch stranách vpredu aj vzadu za účelom zvýšenia komfortu jazdy.

Medzičasom sa MINI Classic darilo aj naďalej dosahovať dobré predajné výsledky na trhu, keď sa ročná produkcia zvýšila na 244.359 kusov a dosiahla tak nový rekord. O rok neskôr výroba MINI Classic prekročila magickú hranicu jedného milióna kusov a v tom istom roku Alec Issigonis dokončil automatickú prevodovku, ktorá bola následne zahrnutá do zoznamu príplatkovej výbavy automobilu a urobila z MINI Classic jedno z mála malých áut ponúkajúcich takúto luxusnú výbavu.

Pravdepodobne ešte pozoruhodnejším bolo, že táto automatická prevodovka zaberala len o niečo viac miesta ako manuálna verzia a dodávala sa so štyrmi prevodovými stupňami, hoci v tej dobe boli dokonca aj luxusné autá len zriedkavo vybavené viac ako tromi rýchlostnými stupňami.

1967: modernizácia modelu

V roku 1967 bol MINI Classic zrelý na dôkladnú modernizáciu, počas ktorej obdržal výkonnejší motor s objemom 998 cm³. Najväčšou výhodou tejto novej pohonnej jednotky bol jej maximálny krútiaci moment 52 Nm (oproti predchádzajúcim 44 Nm) a zvýšený výkon 38 konských síl.

O dva roky prišla o niečo väčšia verzia Clubman s modifikovanou prednou maskou. S 3 165 mm na dĺžku bol tento nový sesterský model o nejakých 11 cm dlhší ako pôvodná verzia, pričom model kombi bol ešte dlhší a meral na dĺžku presne 3,40 metra.

Šírka, výška a rázvor kolies však zostali nezmenené. Clubman sa štandardne dodával s 38-koňovým, jednolitrovým motorom.

Mini Cooper bol vyradený z ponuky a nahradený 59-koňovým modelom Clubman s objemom motora 1,3 litra, ktorý v tom čase predstavoval vrcholnú ponuku v tomto rade a hrdosť modelové označenie 1275 GT.

V roku 1969 došlo k zmene viacerých ďalších detailov, napr. predné posuvné okná datujúce sa od samého začiatku výroby MINI Classic boli u všetkých modelov nahradené dole sa sťahujúcimi oknami, vonkajšie pánty dverí boli premiestnené

V prípade otázok sa prosím obracajte na:

Milan Stupka, Corporate Communication Manager, BMW Group SK, Tel: +421 903 283 497,

e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Internet: www.press.bmwgroup.com



dovnútra a na prednej kapote sa objavilo výrazné a okrasné logo MINI Classic.

1972: počet predaných kusov MINI Classic dosahuje tri milióny

Rok 1972, dobrých 13 rokov po uvedení na trh, sa stal pre MINI Classic jedným z najúspešnejších rokov vôbec. Dopyt bol taký veľký, že výroba dosiahla 306.937 kusov. Medzi nimi bol aj trojmiliónty kus tohto malého auta, ktoré sa už medzitým stalo uznávanou klasikou. Takmer každý rok dochádzalo k uvádzaniu menších modernizácií a modifikácií modelu, ktoré ho udržiavali atraktívnym. Ako príklad možno spomenúť kolesá Denovo, ktoré predstavovali jednu z prvých verzií Dunlop pneumatík schopných prevádzky aj po defekte, a ktoré zostávali na disku dokonca aj po strate tlaku. Tieto pneumatiky sa stali príslušenstvom za príplatok u modelu 1275 GT.

V tom istom roku sa zákazníci kupujúci „základný“ model s motorom 850 cm³ mohli tešiť na „teplejšie časy“, keďže sa kúrenie stalo štandardnou výbavou.

V roku 1976 sa MINI Classic vydal cestou novej stratégie. Na trh boli uvedené špeciálne modely schopné uspokojiť rozličné segmenty zákazníkov – od športových po módne, od urodzených a distingvovaných, až po mladistvé a čerstvé – imponujúce fanúšikom po celom svete.

Neskôr, v období rokov 1980-1983, došlo k zjednodušeniu štruktúry ponúkaných modelov, keď sa prestali vyrábať verzie Clubman, kombi a dodávka. Ostal jednolitrový MINI Classic s motorom ponúkajúcim výkon 40 konských síl. Zákazníci však aj napriek tomu zostali autu verní a v roku 1986 zišiel z výrobnéj linky závodu v Longbridge päťmiliónty kus modelu MINI Classic.

1990: návrat verzie Cooper

John Cooper pokračoval vo vývoji a predaji súprav určených na zvýšenie výkonu u MINI Classic dokonca aj po oficiálnom ukončení výroby modelov Cooper. V roku 1990 skupina Rover, v tom čase zodpovedná za model MINI Classic, videla na trhu malých áut potenciál, umožňujúci uvedenie auta takéhoto charakteru a rozhodla sa vzkriesiť model Mini Cooper. Vzhľadom na to, že sa časom emisné normy sprísnil, výroba jednolitrovej karburátorovej verzie motora skončila v roku 1992 a následne

V prípade otázok sa prosím obracajte na:

Milan Stupka, Corporate Communication Manager, BMW Group SK, Tel: +421 903 283 497,

e-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Internet: www.press.bmwgroup.com



všetky modely presedlali na motor s objemom 1.275 cm³ so systémom vstrekovania paliva.

Od roku 1993 bol na trhu dokonca aj oficiálny kabriolet, ktorý bol pôvodne vyvinutý a predávaný v Nemecku.

Výroba MINI Classic nakoniec definitívne skončila v roku 2000, potom ako z výrobných liniek zišlo viac ako 5,3 milióna kusov tohto na celom svete známeho malého športovca v jeho rôznych verziách (medzi nimi bolo aj cca. 600 000 áut vyrobených v závode v Oxforde v období rokov 1959 – 1968). Ale ani po 41 rokoch nedospela história tejto značky ku svojmu koncu, keďže v roku 2001 modely MINI One a MINI Cooper otvorili novú kapitolu histórie tejto veľkej britskej značky.

BMW Group

BMW Group je vďaka značkám BMW, MINI a Rolls-Royce najväčším výrobcom prémiových automobilov a motocyklov na svete. Okrem toho ponúka aj produkty značkového financovania a služby osobnej mobility. Medzinárodný koncern prevádzkuje 30 výrobných a montážnych podnikov v 14 krajinách a predajnú sieť so zastúpeniami vo viac ako 140 krajinách.

BMW Group zaznamenal v roku 2014 celosvetový predaj v objeme približne 2,118 milióna predaných automobilov a 123 000 motocyklov. V hospodárskom roku 2014 činil zisk pred zdanením 8,71 miliardy eur, celkový obrat dosiahol výšku 80,40 miliardy eur. BMW Group k 31. decembru 2014 zamestnával po celom svete 116 324 spolupracovníkov.

Úspech BMW Group sa vždy zakladal na predvídavom a vizionárskom myslení a zodpovednom konaní. Ekologické programy a sociálna udržateľnosť preto tvorili integrálnu súčasť stratégie spoločnosti v rámci celého hodnotového reťazca. BMW Group sa vždy vyznačoval komplexnou produktovou zodpovednosťou a významným prístupom k ochrane zdrojov.

www.bmwgroup.com

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

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

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

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

BMW Group Slovakia

Milan Stupka

Corporate Communications Manager

Mobil: 00 421 903 28 34 97

E-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Média web stránka: www.press.bmwgroup.com

