



Información de prensa
03 de febrero de 2013

Tres generaciones ofreciendo placer al conducir: el MINI Cooper y el MINI Cooper S a través de los años.

Múnich. Durante tres generaciones y durante más de 50 años, el nombre Cooper se ha identificado con un MINI que ofrece aún más placer de conducir. La idea, pensada por el brillante diseñador de Fórmula 1 John Cooper, de dotar al pequeño y ágil coche con un toque adicional de rendimiento y convertirlo en una máquina deportiva, tanto para la carretera como para la pista, no ha perdido ni un ápice de su atractivo. Pero el Cooper nunca se había propuesto destacar en lo que respecta a la potencia, como se demuestra claramente al comparar el MINI clásico con sus dos sucesores. La clave aquí es el principio básico de la creatividad en el uso del espacio combinada con la sensación de correr en un kart, que es el hilo conductor a lo largo de las tres generaciones del pequeño y legendario coche. Estos famosos rasgos de conducción son los que disfrutaban los conductores tanto en los sinuosos caminos rurales como en las calles de cualquier ciudad del mundo, con el MINI clásico y el MINI del siglo XXI aún cruzándose habitualmente el uno con el otro en el camino.

El pequeño coche británico tiene verdadera ansia de curvas y giros que exijan cambios de dirección rápidos y precisos; así es como mejor se siente en su hábitat natural. El MINI clásico se hizo a medida para recorrer carreteras plagadas de curvas cerradas y su apariencia aún hace honor a su contenido hoy en día, ayudado por los vigorosos 46 kW/63 CV disponibles en un MINI Cooper hacia el final de su ciclo de producción. El Cooper clásico se fabricó hasta el otoño del año 2000 y por esa época, su sucesor ya estaba preparado en la línea de salida. A diferencia del MINI original, el nuevo modelo estaba disponible en la variante Cooper desde el principio. Y con 85 kW/115 CV bajo el capó, hizo honor a su nombre. Desde el primer momento, el bloque motor y el chasis del coche formaron una armoniosa alianza para proporcionar un insuperable placer de conducir. Tal y como John Cooper había comprendido, en algunas ocasiones, la verdad es que lo bueno nunca es demasiado. Hace cincuenta años, presentó el MINI Cooper de 70 CV y hoy, su descendiente más joven pone sus 135 kW/184 CV a disposición de su conductor. Por si eso no fuera suficiente, el motor turboalimentado que propulsa el MINI Cooper S también establece el punto de referencia para la eficiencia en su categoría de potencia.

Cuando Alec Issigonis se dispuso a desarrollar un nuevo coche pequeño para la British Motor Corporation a mediados de la década de 1950, sus prioridades fueron el espacio y el precio. En realidad, con una longitud de más de tres metros, el MINI clásico ofrecía un habitáculo asombrosamente generoso para los pasajeros y su equipamiento. Issigonis se decidió por una instalación transversal del motor de cuatro cilindros en la parte delantera, debajo de los cuales se encontraba la caja de cambios situada en vertical



Información de prensa

Fecha 03 Febrero de 2013

Tema

Página 2

entre las ruedas. La disposición de las ruedas en los extremos del coche y los cortos voladizos del MINI hicieron el resto. El MINI era pequeño por fuera pero espacioso en el interior, por no mencionar su peso, de unos 600 kg: extremadamente ligero. Los principios en los que se basa su diseño siguen siendo el modelo a seguir para los coches pequeños y compactos en la era moderna.

Sin embargo, el talento deportivo que se escondía bajo ese diminuto caparazón se dejó para otra figura clave en la historia de la marca. John Cooper, amigo y socio empresarial del creador de MINI, Issigonis, y ganador de dos títulos del mundial de constructores de Fórmula 1, se dio cuenta rápidamente del potencial dinámico del coche y en 1961, el primer MINI Cooper salió a la carretera. La producción del Cooper se suspendió temporalmente en 1970, pero para esa época, el emblema de MINI Cooper hacía tiempo que se había convertido en el distintivo de un pequeño coche ágil y deportivo.

Además de la intervención de John Cooper, el lanzamiento de su famosa carrera deportiva también se basó en la brillantez del chasis del MINI clásico. Issigonis había abierto nuevos caminos con la dirección y la suspensión de su nueva creación y, al hacerlo, estableció los fundamentos para lograr la sensación de estar a los mandos de un kart, tan apreciada por los conductores hasta el día de hoy. Las juntas homocinéticas redujeron la dirección de par, un bastidor secundario (en el que se montaron las ruedas traseras) mejoraron la estabilidad direccional y los amortiguadores de goma y los pequeños elementos de suspensión telescópicos garantizaron una respuesta precisa y un sistema de amortiguación vanguardista. La abundancia de ideas que abarrotaban este pequeño coche resulta aún impresionante. Y el resultado de estas ideas, la célebre conducción del MINI clásico, explica por qué el coche sigue disfrutando de una comunidad tan fiel de admiradores.

Cuando apareció el sucesor del coche original en 2001, quedó claro que sería necesario un chasis con una tecnología muy avanzada para marcar nuevamente el placer de conducir. El MINI Cooper aceptó el reto con estilo, gracias a los montantes amortiguadores MacPherson en el eje delantero, a los ejes traseros de igual longitud, al eje trasero multibrazo único en el segmento de coches pequeños, a los frenos de disco en las cuatro ruedas y al sistema DSC (control dinámico de estabilidad).

La última generación de MINI Cooper S también incorpora la generación de energía eléctrica, la dirección con función Servotronic y un sistema DSC (control dinámico de estabilidad) que incluye el sistema DTC (control dinámico de la tracción) y una función de bloqueo electrónico del diferencial



Información de prensa
Fecha 03 Febrero de 2013
Tema
Página 3

del eje delantero. Conocido como EDLC (control de bloqueo electrónico del diferencial), este sistema dota al MINI de una ventaja crucial para recorrer las cerradas curvas de los pasos alpinos, por ejemplo, frenando una rueda que patina cuando se necesita mejorar la tracción en las curvas, además de las propiedades de la dirección del coche. Al mismo tiempo, al pulsar el botón Sport, que viene de serie en el MINI Cooper S, la dirección se vuelve aún más directa y hace que el sonido del motor se vuelva particularmente deportivo. Todo esto era inimaginable hace 50 años, por supuesto, pero da la impresión de que John Cooper lo habría aprobado sin reservas.

BMW Group

Con sus marcas BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles y Rolls-Royce, BMW Group es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de más éxito en el mundo. Como empresa de ámbito internacional, BMW Group opera 29 plantas de producción y montaje en 14 países y su red de ventas global se extiende por más de 140 países.

En 2012, BMW Group vendió aproximadamente 1,85 millones de vehículos y más de 117.000 motocicletas en todo el mundo. Los beneficios antes de impuestos para el ejercicio económico 2011 alcanzaron los 7.380 millones de euros, sobre unos ingresos que llegaron a los 68.820 millones. A 31 de diciembre de 2011, BMW Group contaba con una plantilla de unos 100.000 trabajadores.

El éxito de BMW Group se ha basado siempre en unos planteamientos a largo plazo y en una actuación responsable. De ahí que la sostenibilidad ecológica y social a lo largo de toda la cadena de creación de valor, la responsabilidad de producto integral y un claro compromiso para la utilización eficaz de los recursos se hayan arraigado como parte integrante de la estrategia de la empresa. Como resultado de sus esfuerzos, los Índices de Sostenibilidad Dow Jones han señalado a BMW Group como el líder del sector durante los últimos ocho años.

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>