



Información para los medios

17 de noviembre 2021

El MINI Cooper: sinónimo de diversión al volante desde hace más de 60 años.

Un vistazo a la historia deja claro por qué los nombres de la tradicional marca británica y del legendario ingeniero de coches deportivos se mencionan a menudo en el mismo contexto.

Para los aficionados a la automoción con habilidades manuales, el local del suburbio londinense de Surbiton debía ser un paraíso. Chatarra por todas partes, piezas de coches, neumáticos y un padre entregado atornillando coches y motos en un garaje. Y en medio de todo ello, un tal John Cooper, que creó la base de una extraordinaria carrera como ingeniero de coches de carreras allí mismo, inmediatamente después del final de la Segunda Guerra Mundial. Hasta el día de hoy, su nombre no sólo está asociado a grandes éxitos en la Fórmula 1, sino también a los modelos más deportivos de la marca MINI. Fue gracias al empeño de John Cooper que una variante más potente del revolucionario coche pequeño llegó al mercado sólo dos años después de la presentación del Mini clásico en 1959. El Mini Cooper impresionó inmediatamente con su briosa entrega de potencia y su gran agilidad. Incluso 60 años después, los nombres del tradicional fabricante de coches británico y del legendario ingeniero de coches deportivos se mencionan con notable frecuencia en el mismo contexto cuando se trata de la máxima diversión al volante con las mínimas dimensiones exteriores.

La base de esta conexión es el auténtico espíritu deportivo. En Gran Bretaña, el deseo de correr volvió a despertarse poco después del final de la guerra. En todo el país se marcaron pistas y se celebraron competiciones. John Cooper tenía el talento y la ambición de dejar su huella en ese mundillo. Tenía sólo 23 años cuando fundó con su padre Charles la Cooper Car Company en 1946, que pronto desarrolló y construyó coches de carreras de Fórmula 3 y Fórmula 2. El espíritu inventivo del hijo culminó con la construcción de un nuevo tipo de coche de carreras de Fórmula 1 en el que el motor no iba delante del piloto, como era habitual en la época, sino detrás de él. Cooper celebró sus primeras victorias con él en 1958. En 1959 y 1960, Jack Brabham llegó a ser campeón del mundo con Cooper. Y el revolucionario principio del motor central se estableció de forma permanente en los Grandes Premios. El equipo de Cooper se mantuvo activo en la Fórmula 1 hasta el final de la década de 1960. Entre los pilotos más famosos, además de Jack Brabham, estaban Sir Stirling Moss, Bruce McLaren y Jochen Rindt.

Aunque sus innovadores coches de carreras de Fórmula 1 hace tiempo que pasaron a la historia, la influencia de John Cooper en la experiencia de conducción deportiva en vehículos de producción sigue viva hasta hoy. También en este campo, todo comenzó

con un diseño revolucionario. Mientras John Cooper estaba ocupado dejando su huella en las carreras de Fórmula 1, el ingeniero Alec Issigonis había desarrollado un nuevo coche pequeño para la British Motor Corporation. Con una longitud exterior de poco más de tres metros, el Mini clásico ofrecía un espacio asombroso para cuatro pasajeros y su equipaje. Issigonis había dispuesto el motor transversalmente en la parte delantera, con la caja de cambios justo debajo. Las ruedas situadas muy lejos y los faldones cortos hacían el resto. Con su motor de cuatro cilindros en posición transversal y su tracción delantera, el Mini clásico sentó las bases de un diseño para coches pequeños y compactos que fue completamente nuevo en su momento y que sigue vigente hoy en día.

El Mini clásico partía de un motor de 34 CV, pero era ligero y mostraba una sorprendente agilidad en las curvas gracias a la tracción delantera, una vía ancha y una carrocería rígida. Mientras que Issigonis tenía en mente principalmente un vehículo económico y de bajo precio para todo el mundo, John Cooper reconoció inmediatamente el potencial deportivo del Mini clásico. Los dos ingeniosos ingenieros ya se habían conocido durante las actividades conjuntas en carreras, posteriormente también cultivaron relaciones comerciales y desarrollaron una íntima amistad con el tiempo. Sin embargo, se necesitó mucha persuasión para elevar el temperamento deportivo del Mini clásico. Por ello, con el beneplácito de la dirección de BMC, John Cooper mandó construir inicialmente una pequeña serie de 1.000 vehículos, cuyo motor modificado, ampliado en su cilindrada a algo menos de 1,0 litros, generaba 55 CV, suficientes para alcanzar una velocidad máxima de 135 km/h. Cooper también aportó una caja de cambios de relación más estrecha, una palanca de cambios mejor guiada, frenos de disco en las ruedas delanteras y neumáticos más anchos. Además, el techo era de color en contraste y el interior era bicolor. Así, el primer Mini Cooper llegó al mercado en septiembre de 1961.

Las reacciones fueron de euforia y sólo dejaron un deseo sin cumplir: aún más potencia. Cooper e Issigonis, que se habían convencido del talento deportivo del Mini clásico, aumentaron la capacidad del motor a 1.071 centímetros cúbicos. Esto aumentó la potencia a 70 CV. La tecnología del chasis supuso otro importante impulso para la carrera deportiva del Mini clásico: Issigonis también había abierto nuevos caminos en los ámbitos de la dirección y la suspensión de las ruedas, sentando así las bases de la sensación de karting que sigue siendo famosa hoy en día. Las juntas universales homocinéticas redujeron la influencia de la tracción en la dirección, un bastidor secundario al que también estaban sujetas las ruedas traseras mejoró la estabilidad direccional, una suspensión de goma y pequeños amortiguadores telescópicos aseguraron una respuesta fina y una acción de muelle progresiva.

El Mini Cooper tuvo un éxito inmediato en los circuitos de carreras y de rally. Se convirtió en una leyenda con sus apariciones en el Rally de Montecarlo. En 1963, el finlandés Rauno Aaltonen consiguió la primera victoria en la categoría. Además de los trofeos, el Mini Cooper ganó más y más popularidad año tras año durante sus apariciones. Su éxito en la competición con numerosos rivales mucho más grandes y potentes lo convirtió en el favorito del público. Los puntos culminantes fueron las victorias generales logradas con el Mini Cooper S en el Rally de Montecarlo en 1964, 1965 y 1967. Sólo entonces llegó a su fin la carrera del Mini clásico en los rallyes.

En carretera, el Mini Cooper entusiasmó a sus fans desde 1961 hasta 1971, tiempo durante el cual la denominación de su modelo se convirtió en sinónimo de diversión apasionada al volante. El nombre John Cooper se mantuvo siempre presente entre los aficionados al Mini clásico. Los kits de tuning desarrollados por Cooper para los vehículos de producción de Mini tuvieron una gran demanda en las décadas de 1970 y 1980. En 1990, el Mini Cooper volvió a la gama de modelos. El motor de cuatro cilindros de 1,3 litros, con una potencia inicial de 61 CV, funcionaba ahora bajo el corto capó. Así, los aficionados volvieron a conquistar las curvas cerradas y las carreteras serpenteantes de este mundo con un Mini Cooper ágil y deportivo. Esta versión con 63 CV se fabricó hasta el otoño de 2000. Para entonces, su sucesor ya estaba listo para el despegue.

La adquisición del Grupo Rover por parte de BMW a principios de 1994 abrió perspectivas completamente nuevas para la marca MINI. En el Salón Internacional del Automóvil (IAA) de Frankfurt de 1997, se presentó el estudio de un MINI Cooper, que ofrecía la perspectiva de una nueva edición del singular coche británico. Como interpretación moderna del concepto de vehículo tradicional, combinaba los valores clásicos de su predecesor con los requisitos de un automóvil moderno en el umbral del siglo XXI. Así, en 2001, el nuevo MINI vio la luz en las calles del mundo.

El nuevo MINI era más grande, más elegante, más colorido y, por supuesto, técnicamente actualizado. Además, trasladaba la típica sensación de karting del Mini clásico a la era moderna. Al mismo tiempo, el MINI producido en Oxford, Inglaterra, se presentaba como el primer vehículo premium en el segmento de los coches pequeños. A diferencia del clásico, el MINI Cooper pasó a formar parte inmediatamente de la gama de salida. Con una potencia máxima de 85 kW/115 CV, hacía honor a su nombre. El diseño del motor y del chasis formaron inmediatamente una armoniosa alianza para lograr el máximo placer de conducción. El motor de cuatro cilindros, de nuevo montado transversalmente en la parte delantera, tenía ahora una cilindrada de 1,6 litros. Su potencia permitía al MINI Cooper acelerar de 0 hasta los 100 km/h en 9,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 197 km/h. La tecnología de chasis de alta calidad del MINI Cooper incluía montantes McPherson en el eje delantero, ejes de igual longitud y un eje trasero multibrazo único en el segmento de los coches pequeños, frenos de disco en las cuatro ruedas y el sistema de estabilidad de conducción DSC (Dynamic Stability Control).

El deseo de tener aún más potencia también se cumplió con el MINI moderno. El MINI Cooper S de 120 kW/163 CV llegó ya en otoño de 2001.

En noviembre de 2006, se lanzó la nueva edición del MINI moderno con un desarrollo evolutivo del diseño y una revisión técnica fundamental. "Del Original al Original", el aspecto visual del MINI, que ha recibido las más altas valoraciones, se perfeccionó en numerosos detalles, que acentuaron aún más las virtudes deportivas del compacto artista de las curvas. El MINI Cooper con 88 kW/120 CV y el MINI Cooper S con 128 kW/175 CV, que estaban disponibles en el momento de su lanzamiento al mercado, impresionaron inmediatamente por sus mayores prestaciones y la reducción significativa del consumo de combustible y emisiones. Dos años más tarde, las características deportivas de un Mini Cooper también pudieron experimentarse por

primera vez con un motor diésel altamente eficiente. En el MINI Cooper D, 81 kW/110 CV, y en el Mini Cooper SD, que se introdujo poco después, 125 kW/170 CV proporcionaron una conducción muy potente.

Cuando se desarrolló el MINI moderno en torno al cambio de milenio, Mike Cooper ya había aportado al proyecto los conocimientos técnicos reunidos en su familia. El hijo de John Cooper se dedicó con pasión a las versiones especialmente deportivas del MINI. En los años siguientes, la conexión con la tradición se hizo aún más estrecha. A principios de 2007, el Grupo BMW adquirió los derechos de marca de John Cooper Garages. Como resultado de este acuerdo, la marca John Cooper Works es parte oficial de la marca MINI desde 2008. Desde entonces, los modelos extremadamente deportivos John Cooper Works representan la máxima potencia y rendimiento que se puede experimentar en un MINI.

Incluso en la actual generación de modelos, el MINI Cooper es el epítome de una porción extra de diversión al volante, que ahora se realiza en una amplia variedad de formas. Con un motor de gasolina de tres cilindros bajo el capó, ahora entrega 100 kW/136 CV. Además, el nombre Cooper está anclado en toda la gama del programa actual de modelos. El primer modelo totalmente eléctrico de la marca se llama MINI Cooper SE (consumo de energía combinado: 17,6 - 15,2 kWh/100 km según WLTP; emisiones de CO2 combinadas: 0 g/km). Impulsado por un motor eléctrico de 135 kW/184 CV, combina la movilidad sostenible con el característico placer de conducción, el diseño expresivo y la calidad premium. En el otro lado del espectro está el nuevo MINI John Cooper Works GP (consumo de combustible combinado: 7,3 l/100 km; emisiones de CO2 combinadas: 167 g/km según WLTP). Cuenta con un motor turbo de cuatro cilindros de 225 kW/306 CV, lo que lo convierte en el MINI más rápido jamás matriculado para carretera. Ya sea sin emisiones locales en el tráfico urbano cotidiano o con el irrefrenable impulso de salir a la pista de carreras: cada MINI con el nombre Cooper en la designación del modelo lleva el singular espíritu deportivo británico de una asociación que existe desde hace 60 años.

El Grupo BMW

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls-Royce y BMW Motorrad, el Grupo BMW es el líder mundial en la fabricación de automóviles y motocicletas de primera calidad y también proporciona servicios financieros y de movilidad de primera calidad. La red de producción del Grupo BMW comprende 31 sedes de producción y montaje en 15 países; la empresa tiene una red de ventas global en más de 140 países.

En 2020, el Grupo BMW vendió más de 2,3 millones de vehículos de pasajeros y más de 169.000 motocicletas en todo el mundo. El beneficio antes de impuestos en el año fiscal 2019 fue de 7.118 millones de euros sobre unos ingresos de 104.210 millones de euros. A 31 de diciembre de 2019, el Grupo BMW tenía una plantilla de 126.016 empleados.

El éxito del Grupo BMW siempre se ha basado en el pensamiento a largo plazo y la acción responsable. Por lo tanto, la empresa ha establecido la sostenibilidad ecológica y social en toda la cadena de valor, la responsabilidad integral del producto y un claro compromiso con la conservación de los recursos como parte integral de su estrategia.

Facebook: <http://www.facebook.com/MINI.Espana>

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

Instagram: <http://instagram.com/miniespana>

Twitter Prensa: <http://twitter.com/BMWGroupPrensa>

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