MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP.
Table des matières.

1. Plus puissante que jamais – strictement limitée : la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP.
(résumé) 3

2. Du circuit de course à la route sans détour. La technique de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. 4

3. Aérodynamique, puriste, individuel. Le style de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. 10

4. Clubsport et Lifestyle. MINI CHALLENGE. 15

5. La passion de la course automobile. John Cooper Works. 16

6. Fiche technique. MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. 17

7. Caractéristiques de puissance et de couple. 18

1. Plus puissante que jamais – strictement limitée : la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. (résumé)

- **La MINI la plus puissante jamais construite en série.**
  Puisant 160 kW (218 ch) à 7100 tr/mn dans un moteur à compresseur de 1,6 litre, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP est la MINI la plus puissante jamais construite en série. Son moteur atteint une puissance au litre de 100 kW.

- **Plaisir sans bornes – édition limitée.**
  Le plaisir au volant distillé par la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP ne connaît pas de bornes. Quant à la voiture, elle est strictement limitée : une édition de 2 000 unités seulement est construite pour les mordus de MINI.

- **Plus de puissance que dans le MINI CHALLENGE.**
  La MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP est déclinée de la série clubsport MINI CHALLENGE. Forte de 160 kW (218 ch), d'un couple maxi. de 250 Nm et d'une vitesse de pointe de 240 km/h, elle dépasse même les valeurs de la version de course disputant le MINI CHALLENGE.

- **Aérodynamique efficace, poids réduit, deux places.**
  Lésiner au bon endroit et optimiser là où il faut – voilà comment créer les conditions idéales pour la vitesse de pointe et l'agilité maximale : sur la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP, d'importantes mesures aérodynamiques réduisent la résistance de l'air. De plus, le poids a été minimisé. Et la suppression de la banquette arrière fait de la petite voiture la première MINI biplace.

- **Autobloquant, ASC+T, EBD – et sur demande le DSC.**
  Des systèmes électroniques optimisent la maniabilité de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. Autobloquant, ASC + T et EBD sont toujours embarqués. Le DSC est ajouté sur demande sans supplément de prix.

- **Harmonie de couleurs convaincante, dotation prestigieuse.**
  La MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP s'identifie sans erreur possible par sa peinture bicolore Thunder Blue/Pure Silver et les coquilles de rétroviseur rouges. La dotation standard ne manque de rien. Une climatisation est disponible en option – sans supplément de prix.

2. Du circuit de course à la route sans détour.
La technique de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP.

Une voiture de course servant de base à un modèle de série ? En règle générale, c'est plutôt l'inverse. Mais pas pour la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP : elle est une évolution de la voiture de course au volant de laquelle jeunes loups et personnalités éminentes disputent le MINI CHALLENGE sur le circuit de course. La MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP possède toutes les qualités de cette version de course et la dépasse encore de par sa puissance. Délivrant 160 kW (218 ch), ce modèle construit en une petite série exclusive est la voiture la plus puissante jamais proposée chez les concessionnaires MINI. Plus de punch que dans la course – voilà une formule qui promet une expérience au volant comme il n'y en a pas d'autres. Et il est certain que le plaisir au volant de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP est un plaisir exclusif. Car elle est construite dans une édition limitée comptant exactement 2 000 exemplaires.

Puissance exceptionnelle, efficacité impressionnante.
Les lettres GP dans le nom du modèle signifient «Grand Prix». «J'ai voulu honorer les voitures de Grand Prix couronnées de mon père», explique Mike Cooper, le patron de John Cooper Works. «Cette MINI est le choix idéal pour ce faire : puissance accrue, poids réduit, plaisir amplifié.» Et en effet, ces facteurs constituent la base pour une MINI qui entrera dans l'histoire. Car jamais, une MINI de série n'a été aussi puissante que la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP – ni sur la route ni sur le circuit. Pourtant, le moteur à compresseur de 1,6 litre équipant les voitures disputant le MINI CHALLENGE est déjà un concentré de puissance impressionnant. Ce moteur animant aussi la version routière de la MINI Cooper S délivre 154 kW (210 ch) avec le kit de préparation John Cooper Works et mobilise un couple maximal de 245 Newtons-mètres. Pourtant ce n'était pas encore le dernier mot pour le nouveau modèle développé en coopération avec John Cooper Works pour une petite série. Des modifications sur l'échangeur de l'air de suralimentation et la gestion moteur électronique ont permis de rehausser encore les valeurs de pointe. Ces performances ne sont réalisables que dans les conditions d'une fabrication exclusive en petite série et ne peuvent pas être transmises à la production conventionnelle.

C'est ainsi que la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP dépasse les bolides du MINI CHALLENGE dans tous les paramètres techniques importants : la puissance est passée à 160 kW (218 ch) et le couple maximal à 250 Newtons-mètres, la vitesse maximale atteint 240 km/h. Et pour le zéro à

100 km/h, 6,5 secondes sont annoncées. Avec 8,6 litres aux 100 kilomètres selon le cycle européen, la consommation de carburant correspond pourtant exactement à celle de la MINI Cooper S dotée du kit de préparation John Cooper Works – autre preuve de la grande efficacité des mesures de préparation. Les exigences de la norme antipollution Euro 4 sont également respectées.

La MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP roule donc sur la file de gauche et ce, non seulement dans la comparaison avec tous les autres modèles MINI connus à ce jour. Les performances de son moteur lui permettent même de distancer des voitures de sport de haut vol. Exactement 100 kW par litre de cylindrée, c'est ce que les motoristes ont arraché au moteur à compresseur compact. Une puissance au litre qui est en règle générale l'apanage des mécaniques de course.

La clé de la puissance : pression de suralimentation élevée, gestion moteur précise.

La MINI Cooper S dotée du kit de préparation John Cooper Works alignée dans le MINI CHALLENGE fait déjà appel à une recette très efficace pour atteindre une puissance élevée. Ses constructeurs ont d'abord remplacé le compresseur mis en œuvre sur la MINI Cooper S de série par un groupe fonctionnant à un régime plus élevé. L'air frais supplémentaire qu'il requiert est fourni grâce à un filtre à air adapté présentant un volet d'admission supplémentaire qui s'ouvre automatiquement dès que le régime moteur atteint 4 500 tr/mn. La pression de suralimentation accrue optimise l'écoulement dans la culasse. Sur celle-ci, les conduits d'échappement ont été adaptés aux nouvelles conditions. Ce qui a à son tour nécessité des injecteurs autorisant un débit supérieur. Des bougies hautes performances et des modifications sur la gestion moteur assurent une combustion hautement précise et une exploitation efficace du carburant. De plus, le silencieux arrière a été adapté à la contre-pression accrue des gaz d'échappement. Pour la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP, les motoristes ont, de plus, accru l'efficacité de l'échangeur de l'air de suralimentation. La contre-pression baisse ainsi d'environ 40 pour cent, ce qui augmente sensiblement le débit dans le moteur. Le régime maxi. autorisé s'élève à 7150 tr/mn, la puissance maxi. et le couple maxi. ont encore progressé.

Le moteur animant la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP débite son couple maximal de 250 Newtons-mètres à un régime de 4 600 tr/mn. La puissance maxi. de 218 ch est atteinte à 7100 tr/mn. C'est dans la plage comprise entre ces deux régimes que la puissance accrue du compresseur se fait particulièrement sentir – et entendre.
La sonorité reproduit exactement le son affecté sur les circuits de course.

C'est l'échappement sport à double sortie qui sert d'instrument pour bien jouer cette musique. Il pointe en position centrale du bouclier arrière de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP et n'échappe donc pas non plus au regard.

Grâce à la boîte à six rapports avec laquelle les rapports se passent avec précision et aisance, on prend encore plus de plaisir à sonder les limites du moteur. L'étagement de la boîte correspond de façon idéale avec la caractéristique du moteur et offre ainsi les meilleures conditions pour que la puissance accrue débouche aussi sur les accélérations et les reprises les plus fulgurantes. En cinquième, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP se catapulte en 6,6 secondes de 80 à 120 km/h. Celui qui rétrograde en quatrième, pourra s'acquitter de la même manœuvre en 5,3 secondes. Même en sixième, 8,8 secondes suffiront.

Des comparatifs effectués sur un circuit de course fermé ont de plus montré qu'il était en effet possible d'accroître encore les excellentes performances de la MINI Cooper S dotée du kit de préparation John Cooper Works : la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP a bouclé la boucle Nord du Nürburgring – sans le circuit de Grand Prix – en 8 mn 41,55 seulement, distançant ainsi le modèle de grande série de près de 14 secondes. Outre la puissance du moteur, c'est surtout le comportement routier extrêmement sûr et stable qui s'est fait sentir dans ce contexte. Même à vitesse élevée, les réactions aux transferts de masses et les manœuvres de freinage restent faciles à maîtriser. C'est avant tout le résultat des mesures aérodynamiques qui se traduisent par des coefficients de portance radicalement réduits au niveau des essieux avant et arrière.

L'expérience qui fait la puissance : essais moteur selon des normes éprouvées.
Comme toutes les variantes de moteur de la MINI, la nouvelle mécanique de pointe est passée par un important programme d'essais conformément aux normes élevées appliquées dans le BMW Group et chez John Cooper Works. C'est pourquoi la garantie constructeur accordée par MINI s'applique aussi sans aucune restriction à la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP.

Pour une maniabilité parfaite : autobloquant et ASC+T.
A l'instar de toute MINI, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP transmet le couple débité par son moteur aux roues avant. Pour que la puissance débordante puisse être convertie en vitesse sur la route, la dotation standard de la voiture comprend un différentiel autobloquant. Celui-ci évite dans une large mesure le patinage unilatéral de l'une ou de l'autre des roues

motrices et optimise ainsi la traction surtout sur route glissante. La tenue de cap au démarrage et au freinage est assurée par le régulateur antipatinage ASC+T, également inclus dans la dotation standard. Il autorise l'accélération rectiligne même si l'une des deux roues motrices profite d'un revêtement adhérent, alors que l'autre tourne sur un sol meuble, sur de la neige ou de la boue. Ainsi, la voiture reste facile à maîtriser même dans de telles situations.

Surcroît de sécurité sans surcoût : DSC sur demande sans supplément de prix.
Les systèmes électroniques ne permettent pas seulement d'apprivoiser la dynamique longitudinale de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP, la maîtrise des forces transversales est également assurée par une technique raffinée. Sur demande, la MINI au tempérament particulièrement ardent embarque le contrôle dynamique de la stabilité DSC. Ses capteurs enregistrent tout excès de dynamique transversale dans les virages négociés à vive allure ; si besoin est, la stabilité de la voiture est assurée par une réduction de la puissance et des interventions ponctuelles sur les freins. Dès qu'il y a une tendance au survirage, le boîtier DSC déclenche le freinage de la roue avant extérieure au virage. Si le conducteur appuie déjà sur la pédale de frein, l'électronique augmente la pression de freinage sur cette roue et la diminue en même temps sur les roues intérieures au virage. En cas de sous-virage, le boîtier DSC déclenche le freinage de la roue arrière à l'intérieur du virage. Si le conducteur a déjà réagi, la pression de freinage est dans ce cas aussi relevée sur la roue intérieure au virage, alors qu'elle est réduite sur les roues extérieures au virage.

C'est surtout lors des manœuvres dynamiques que le DSC augmente la stabilité de la voiture qui frôle les limites imposées par la physique. Il accorde aussi un surcroît de sécurité en cas de réactions spontanées aux transferts de masses ou à des conditions routières changeant inopinément.
Sur la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP, le DSC fait partie des options et peut être commandé sans supplément de prix.

Freins de hautes performances dotés de disques de 16 pouces.
Grâce à sa direction à démultiplication directe, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP négocie chaque virage avec une précision millimétrique. Ayant reçu non seulement un moteur particulièrement puissant, mais aussi un train de roulement sport avec des ressorts fermes et des amortisseurs particulièrement performants, elle se distingue par une agilité extrême. Dans l'évaluation de son comportement en virage, elle rappelle inévitablement le kart. Au plus tard à l'accélération en sortie de virage, on comprend cependant que la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP n'a pas été construite pour les pistes de karting, mais pour des circuits bien plus

grands. Les freins sport signés John Cooper Works contribuent, eux aussi, à la maîtrise fiable de son énorme potentiel dynamique. Grâce à ce système de freinage de 16 pouces avec des disques ventilés à l'avant, cette MINI musclée impressionne aussi par son pouvoir de décélération. Les étriers de frein peints en rouge sur les roues avant signalent le mordant de cette conception spéciale. Les pistons de frein particulièrement grands et les plaquettes de frein spéciales assurent que l'effet de freinage ne perde rien de son efficacité même en cas de sollicitation élevée.

Une kyrielle de systèmes électroniques embarqués de série se charge de la répartition optimale et du dosage idéal de la force de décélération. Ainsi le système antiblocage des roues (ABS), le répartiteur électronique de la puissance de freinage (EBD) et le contrôle du freinage en courbe Cornering Brake Control (CBC). L'EBD veille avant tout à éviter le surfreinage sur l'essieu arrière. Il peut apparaître lorsque, au freinage, le centre de gravité du véhicule se déplace vers l'avant. Si les roues arrière se bloquent, elles peuvent alors déstabiliser la voiture parce qu'elles ne peuvent plus transmettre les forces latérales. Alors que l'EBD veille à la bonne répartition de la force de freinage entre les roues avant et les roues arrière, le CBC gère sa répartition entre les roues d'un essieu : en cas de freinage léger en virage, l'effet de freinage peut être plus fort sur les roues extérieures au virage suite à un déplacement dynamique du centre de gravité. Le CBC compense cette tendance et optimise ainsi la stabilité de la voiture dans les situations de ce type.

Les pneus à section basse de dimension 205/40 R 18 82W RSC du type antidéjantage montés sur des jantes en alliage léger de 18 pouces spécialement développées pour la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP font également partie de la dotation standard. Ces roues se distinguent par leur poids particulièrement faible et leur allure hors du commun. Les jantes noires sont travaillées au tour dans une opération supplémentaire pour mettre le rebord et certaines parties des quatre branches doubles en relief grâce au contraste métallique ainsi créé. Grâce à ses branches fines, cette jante paraît très aérée et dégage la vue sur les étriers de frein rouges. C'est surtout en jouant avec les parties foncées de la roue que ceux-ci mettent une touche esthétique intéressante. De plus, la jante de construction légère offre des avantages fonctionnels. Son architecture favorise en effet l'arrivée d'air de refroidissement sur les disques de frein, et elle évite que la chaleur s'accumule au niveau des freins lorsque la voiture s'arrête.

A l'image de la course : construction allégée jusque dans le détail.
D'autres indices prouvent également que les créateurs de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP s'inspirent de la course automobile. En effet, lors de sa conception, la construction allégée a été un impératif essentiel allant de pair avec l'augmentation de la puissance. La MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP affiche environ 50 kilogrammes de moins sur la balance qu'une MINI Cooper S de série normalement équipée.

Pour optimiser le poids, les ingénieurs ont profondément remanié la technique de cette MINI sportive. C'est avec une multitude de mesures isolées – dont certaines ne font gagner que quelques grammes – qu'ils ont réalisé au final un poids idéal permettant que le surcroît de puissance débité par le moteur se transforme de manière particulièrement efficace en agilité et en dynamisme. Le vaste programme de construction légère va de la caisse en blanc jusqu'aux matériaux isolants utilisés avec parcimonie en passant par le train de roulement présentant des bras longitudinaux en aluminium sur l'essieu arrière. La réduction des masses non suspendues ayant un effet particulièrement positif sur le dynamisme de roulage, le poids réduit des jantes contribue directement à la grande agilité de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP.

3. Aérodynamique, puriste, individuel.
Le style de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP.

Le pack aérodynamique spécifique, la peinture métallisée exclusive et les jantes en alliage léger de 18 pouces spécialement développées pour ce modèle permettent d'identifier la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP du premier coup d'œil. Le train de roulement sport John Cooper Works, le différentiel autobloquant de série et l'antipatinage avec contrôle de traction ASC+T se portent garants d'une joie au volant à la fois sportive et sûre. Sur demande – mais sans supplément de prix – la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP reçoit de plus l'aide à la conduite qu'est le contrôle dynamique de la stabilité (DSC).

L'intérieur offre également une gamme complète quelque peu différente. Pour optimiser le poids, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP se passe de banquette arrière. A deux, le conducteur et son passager savourent les agréments du volant sport, des sièges sport Recaro habillés de cuir, de la radio CD et de l'ordinateur de bord – et, si souhaité, de la climatisation. Cette option ne coûte pas de supplément, mais n'est pas montée d'office pour des raisons d'allègement. D'autres options ne sont pas disponibles. Après tout, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP embarque tout ce qu'il faut pour un plaisir de conduite sportif et puriste avant de quitter l'usine.

Des priorités claires et nettes : poids idéal prime banquette arrière.
Dans le MINI CHALLENGE, série de courses clubsport, le vainqueur de chaque manche doit prendre un peu de lest pour la prochaine manche. Cela accroît les chances des rivaux, donne du piment aux courses et réjouit donc les spectateurs. Le conducteur d'une MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP n'a pas besoin d'accepter de tels handicaps. Sur chaque kilomètre parcouru, il peut profiter pleinement de l'avantage de poids de sa MINI. Le rapport poids/puissance exceptionnel de 7 kilogrammes par kilowatt est en effet définitif.

Pour atteindre cette valeur, les concepteurs de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP ont aussi fixé des priorités très claires lors de l'aménagement de l'habitacle. De toutes façons, les occupants ne pourront savourer à fond le plaisir puriste que procure cette MINI que sur les sièges avant. De ce fait, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP se passe d'une banquette arrière.

Pack aérodynamique pour plus d'appui et moins de traînée.
Le setup de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP se voit complété par un pack aérodynamique fignolé lors d'essais complexes dans la soufflerie aérodynamique. L'allure originale et marquante, mais pourtant surtout sportive et élégante, qu'arbore cette nouvelle MINI témoigne de l'amour du détail ayant présidé aux travaux de style et au choix des couleurs. Mais plus encore que par le côté esthétique, le temps et le savoir-faire investis dans le pack aérodynamique de la plus puissante des MINI ont été motivés par les questions de fonctionnalité. Les spécialistes ont développé des éléments de carrosserie augmentant sensiblement la déportance au niveau des essieux tant avant qu'arrière tout en optimisant le coefficient de pénétration dans l'air et surtout le comportement routier à vive allure.

Le bouclier avant a été entièrement redessiné : il revient sur les côtés pour se raccorder aux passages de roue avant. En bas, il se termine par une lèvre aérodynamique noire devant les roues. La prise d'air de refroidissement inhabituellement grande pour une MINI et les éléments de style couleur argent intégrés de part et d'autre de celle-ci dans le bouclier avant confèrent une largeur peu commune à la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP, vue de face. De plus, descendant fort bas, le bouclier avant ne suggère pas seulement une adhérence optimale au sol, mais améliore effectivement l'appui au niveau de l'essieu avant. Les bas de caisse descendent également très bas. Se bombant directement devant les roues arrière, ils favorisent l'aérodynamique. Le flux d'air est canalisé de manière idéale à ce niveau.

Travail sur mesure dans la soufflerie aérodynamique.
Le travail sur mesure et le réglage minutieux en soufflerie ont aussi influencé la forme de l'aileron arrière en carbone à texture apparente et ont finalement débouché sur la version optimale avec ses supports latéraux aux dimensions assorties. La forme et les dimensions de cet aileron ainsi que son profil d'aile concourent avec une grande efficacité à créer un appui maximal.

Pour des raisons fonctionnelles, l'aileron arrière est monté sur le haut du volet arrière. De ce fait, le troisième feu stop qui occupe cette place sur les autres MINI de série, a été déporté sur le bord inférieur de la lunette arrière spécialement conçue pour ce modèle. Les spécialistes ont saisi cette occasion pour grappiller quelques grammes en renonçant au montage de l'essuie-lunette arrière.

Allure prestigieuse et harmonie de couleurs exclusive.
Gris bleu, gris argent, rouge et noir – voilà les coloris qui déterminent l'allure d'une MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. Ces couleurs discrètes s'opposent pour ainsi dire au naturel hautement émotionnel de la plus puissante des MINI. Mais c'est justement ce contraste qui crée une impression particulièrement saisissante.

Les 2 000 exemplaires de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP qui seront construites se parent tous des mêmes couleurs. La carrosserie est peinte en Thunder Blue. Fidèle à la tradition MINI, le toit se détache de cette robe bleue par sa couleur Pure Silver qui crée le contraste envisagé. Le Thunder Blue est d'ailleurs réservé en exclusivité à la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. Plus de doute donc : celui qui aperçoit une MINI arborant cette association de couleurs, est confronté à la MINI la plus puissante qui soit. Et si jamais deux MINI Cooper S dotées du kit John Cooper Works GP venaient à se croiser malgré l'édition limitée, tout risque de confusion est pourtant exclu : sur le côté du toit, directement au-dessus de la porte du conducteur et donc dans le champ de vue direct du pilote montant à bord, chaque exemplaire de cette édition arbore un monogramme GP associé au numéro de production individuel à quatre chiffres – de 0001 à 2000.

L'allure prestigieuse et sportive de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP est aussi soulignée par les vitres latérales arrière teintées de série et la lunette arrière traitée de la même manière. Les éléments de carrosserie faisant partie du pack aérodynamique sont également assortis à cette teinte foncée. Leur grande fonctionnalité ne saurait échapper à l'œil, leur forme se soumet aux nécessités techniques et leur couleur discrète exerce un charme supplémentaire. Ainsi, les inserts dans les boucliers avant et arrière et l'entourage de la prise d'air ménagée dans le capot moteur mettent de fines touches de couleur Pure Silver. Le fond noir sous la plaque d'immatriculation arrière et dans la prise d'air avant, les étriers de frein rouges sur les roues avant ainsi que les coquilles de rétroviseur qui mettent une touche marquante en Chili Red parfont l'impression harmonieuse de l'extérieur.

Hot Spot pour deux : un habitacle respirant l'ambiance de course.
L'habitacle de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP dégage, quant à lui, une ambiance de course authentique. Le pilote et le copilote s'installent dans des sièges sport fournis par l'équipementier renommé Recaro. Les deux sièges procurent un maintien latéral parfait, l'appuie-cuisses réglable optimise la position sportive adoptée au volant et le contact direct avec la voiture. Le confort n'est pourtant pas négligé, car le chauffage des sièges fait partie de la dotation standard.

Toutes les couleurs de l'extérieur se retrouvent aussi à l'intérieur. Les sièges sont habillés de cuir ultrasouple de couleur Panther Black, les surpiqûres rouges créent un joli contraste. Ce design des sièges sport n'est disponible sur aucune autre MINI, même pas en option. Le Pure Silver fait chatoyer le tableau de bord. Réalisés dans le style rond classique, l'instrument central avec le compteur de vitesse ainsi que le compte-tours implanté sur la colonne de direction dans le champ de vision primaire du conducteur soulignent le naturel sportif de la voiture. Les affichages des deux instruments sont de couleur anthracite, alors que les aiguilles se détachent des cadrans par leur couleur rouge. Le visuel de l'ordinateur de bord de série est intégré au compte-tours. Du côté passager, une plaquette GP associée au numéro de série de la voiture est apposée sur le tableau de bord.

Le volant sport gainé cuir à trois branches et touches multifonctions est bien en mains et renforce le plaisir de conduire distillé par la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. Les touches multifonctions permettent au conducteur de commander la radio et le régulateur de vitesse sans devoir lâcher le volant.

Assez de place pour les bagages et une barre anti-rapprochement.
En lieu et place de la banquette arrière, la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP embarque un autre détail d'équipement typique de voitures de sport. L'espace derrière les sièges avant est en effet dominé par une barre anti-rapprochement polie qui relie les dômes des jambes de suspension arrière. En même temps, elle sert à assurer les bagages et évite qu'au freinage, ceux-ci ne glissent contre les dossiers des sièges. La surface de chargement plane augmente la valeur utile de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP. Le volume maximal du coffre à bagages est de 670 litres. Le plancher du coffre peut être déplié en Z vers l'avant et ouvre alors l'accès à deux compartiments de rangement. Le logement du triangle de signalisation est aménagé entre ces deux cavités. Les revêtements latéraux spécialement conçus pour la MINI biplace fournissent un contraste marquant avec le tapis noir garnissant le plancher du coffre : réalisés en Tartan Red et Panther Black, ils ajoutent une belle touche de fraîcheur à l'intérieur de la voiture.

Dotation complète de série – climatisation sans supplément de prix.
La concentration sur l'essentiel – la joie au volant – n'empêche pas la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP d'être une proposition «tout compris». La dotation standard de cette MINI particulièrement sportive comble tous les souhaits. Qu'il s'agisse de la motorisation, de la technique du train de roulement et du pack aérodynamique ou encore des aides à la conduite, de la technique sécuritaire et aussi de l'intérieur. L'ordinateur

de bord, la chaîne audio Boost avec lecteur CD, les sièges sport chauffants habillés de cuir et le volant sport gainé cuir à touches multifonctions sont compris dans la dotation standard de chacun des 2 000 exemplaires comme les verres de clignotant blancs, les tapis de sol en velours, le kit éclairage et le vitrage confort thermique pour les vitres latérales arrière et la lunette arrière.

A l'instar de la sécurité, une seule option suffit aussi à rehausser encore le confort : outre le contrôle dynamique de la stabilité DSC, la climatisation est en effet la deuxième et en même temps la dernière référence sur la liste des options. Elle aussi n'est installée sur la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP qu'à la demande expresse du client – mais sans aucun supplément de prix.

Un modèle rare, d'entrée de jeu.
La construction de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP à peine confirmée officiellement, les premières commandes sont arrivées chez les concessionnaires MINI. Réagir vite est donc parfaitement indiqué. Après tout, les 2 000 exemplaires de cette édition limitée seront vendus aux quatre coins du monde – comme il convient pour une automobile mondiale comme la MINI. A cet effet, MINI a fixé des contingents nationaux pour qu'un maximum d'adeptes dans un maximum de pays aient une chance de pouvoir acquérir la MINI la plus puissante de tous les temps.

La MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP sera un modèle rare extrêmement convoité dès le premier jour. Celui qui décrochera l'un des 2 000 exemplaires, pourra savourer un plaisir incomparable au volant, un style plein de goût tout en étant très expressif, un habitacle plongeant dans l'ambiance de course et une dotation complète exclusive. Mais la fascination de la MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP émanera toujours et d'abord de son comportement routier. Après tout, le moteur à compresseur de 1,6 litre ne se targue pas seulement d'une puissance de 160 kW (218 ch), mais surtout d'une puissance au litre respectable, même pour des voitures de sport de haut vol.

Le caractère de la MINI comme une automobile pour toutes les classes est ainsi souligné une fois de plus. La MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP est une voiture d'exception au-delà de tous les segments automobiles, une voiture qui se concentre très clairement sur le plaisir de la conduite puriste et sportive. Et à cela s'ajoute qu'elle enrichit d'un chapitre particulièrement captivant l'histoire MINI riche en rebondissements et apporte ainsi une contribution tombant bien à propos pour l'anniversaire du créateur de la Mini, Sir Alec Issigonis, qui aurait fêté cette année ses 100 ans.

4. Clubsport et Lifestyle. MINI CHALLENGE.

La série de courses clubsport MINI CHALLENGE doit son attractivité extraordinaire à un concept innovant : les sports mécaniques à la rencontre du lifestyle. Un mélange qui plaît – aux pilotes comme aux fans. Depuis 2004, année de son introduction en Allemagne, il a animé mainte discussion et décoiffé les milieux de la course. En 2006, un MINI CHALLENGE se dispute, entre autres, en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Belgique et en Nouvelle-Zélande.

L'enchantement de la course et l'enthousiasme pour la marque MINI sont les liens entre les deux. Un attrait supplémentaire découle du fait que tous les concurrents s'élancent avec des MINI techniquement identiques : des MINI Cooper S dotées du kit de préparation John Cooper Works et débitant une puissance de 154 kW (210 ch). Mais il y a aussi toute une série de noms connus et de visages célèbres que les spectateurs connaissent de milieux complètement différents pour contribuer à l'ambiance propre au MINI CHALLENGE. C'est ainsi qu'on ne voit pas seulement des pilotes chevronnés et des jeunes loups au volant des petits bolides. Dans les baquets des MINI, on aperçoit aussi des vedettes du cinéma et de la télévision qui, amateurs de la course automobile, disputent l'une ou l'autre manche du challenge.

La saison 2006 – la troisième depuis le lancement de cette série de course en Allemagne – marque un nouveau record avant même d'avoir commencé : quatre épreuves du MINI CHALLENGE disputées dans le cadre de la Formule 1, c'est du jamais vu. A Imola (Grand Prix de Saint-Marin), au Nürburgring (Grand Prix d'Europe), à Magny Cours (Grand Prix de France) et à Hockenheim (Grand Prix d'Allemagne), les MINI Cooper S agiles se livreront à des duels captivants et emballeront aussi le public de la Formule 1.
Le MINI CHALLENGE 2006 courra aussi dans le cadre d'autres événements de haut niveau, comme l'épreuve du Championnat du Monde de Voitures de tourisme WTCC à Oschersleben et les 24 Heures du Nürburgring, une classique organisée sur la boucle Nord.

5. La passion de la course automobile. John Cooper Works.

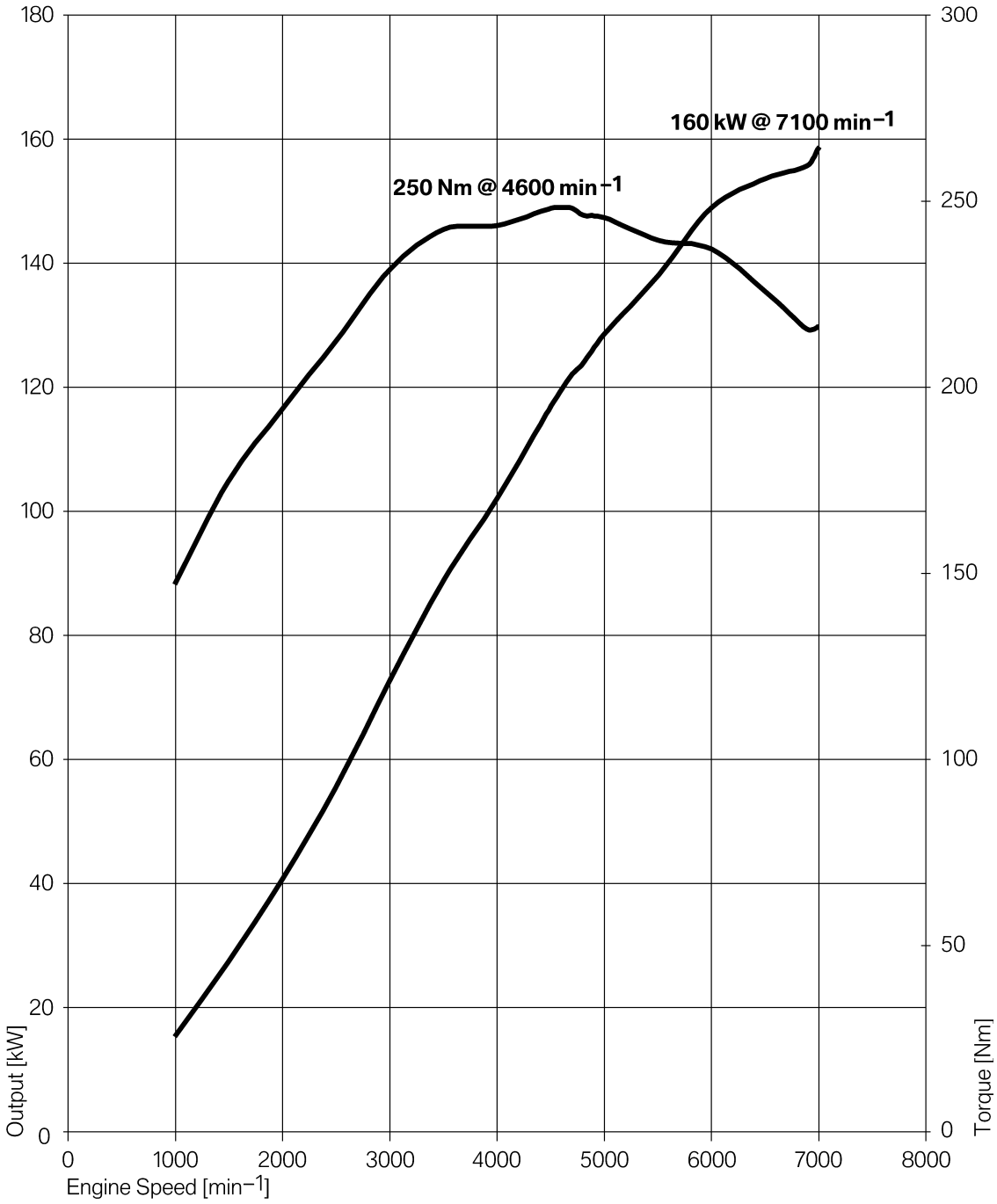
Comme MINI, le nom de Cooper est depuis des décennies déjà synonyme de voitures et de sports mécaniques originaires de Grande-Bretagne. Créée à la fin des années 1940 par Charles Cooper et son fils John, la Cooper Car Company est devenue en quelques années seulement le premier et le plus grand constructeur anglais de voitures destinées à la course automobile professionnelle. Des bolides signés Cooper ont remporté en 1959 et 1960 le titre de Champion du Monde de Formule 1 des pilotes et des constructeurs. Il était donc inévitable qu'au fil des ans, pratiquement toutes les légendes de la course automobile courent sur Cooper : de Jack Brabham à Bruce McLaren, en passant par Stirling Moss.

Depuis que Mini existe, les deux noms sont étroitement liés. Après les courses brillantes en Formule 1 au début des années 1960, John Cooper s'intéressa rapidement aux rallyes. La petite Mini agile s'avéra être une base idéale pour semer aussi les grands noms de ce sport. Les victoires Mini au Rallye de Monte Carlo 1964, 1965 et 1967 entrèrent dans la légende. Mais les Mini Cooper et Mini Cooper S étaient aussi convoitées sur la route et elles consolidaient la réputation de la Mini classique d'être un petit bolide aux qualités routières éblouissantes.

Dès le début, MINI a impliqué Mike Cooper, le fils de John, et sa société John Cooper Works dans le développement de nouveaux modèles performants. C'est ainsi que chaque MINI Cooper, chaque MINI Cooper S et chaque kit de préparation John Cooper Works renferme la passion et le savoir-faire d'une entreprise et de personnalités qui ont, des décennies durant, écrit les grandes heures de la course automobile.

Fiche technique.
MINI Cooper S dotée du kit John Cooper Works GP.

Carrosserie			
Nombre de portes/de places			3/2
Longueur/largeur/hauteur (à vide)		mm	3655/1688/1416
Empattement		mm	2467
Voie AV/AR		mm	1446/1452
Diamètre de braquage		m	10,66
Capacité réservoir		env. l	50
Système de refroidissement, chauffage compris		l	6,0
Huile moteur		l	4,8
Huile de B.V., couple conique compris		l	remplissage à vie
Poids à vide selon DIN/UE[1]		kg	1120/1195
Charge utile selon DIN		kg	280
PTMA selon DIN		kg	1400
Charge autorisée sur essieux AV/AR		kg	890/730
Poids remorquable autorisé[2]			non disponible
freiné (12%)/non freiné		kg	–/–
Charge autorisée sur toit/crochet d'attelage		kg	75/–
Volume du coffre selon DIN		kg	670
Coeff. de traînée x maître-couple		cx x S	0,35 x 1,98
Moteur			
Type/ nbre de cylindres/ de soupapes par cylindre			en ligne/4/4
Gestion moteur			Siemens EMS 2000
Cylindrée		cm^3	1598
Alésage/course		mm	77/85,8
Rapport volumétrique		/1	8,3
Carburant		RON	91 à 98
Puissance		kW/ch	160/218
à un régime de		tr/mn	7100
Couple		Nm	250
à un régime de		tr/mn	4600
Système électrique			
Capacité batterie/position		Ah/–	55/à l'AR
Puissance alternateur		A/W	105/1470
Train de roulement			
Suspension AV		monoarticulée à jambes de suspension McPherson, effet antiplongée	
Suspension AR		bras longitudinaux et bras transversaux à articulation centrale ; essieu en Z	
Freins AV		à disque ventilé de 16" John Cooper Works	
Diamètre		mm	294 x 22
Freins AR			à disque
Diamètre		mm	259 x 10
Systèmes d'aide à la conduite		Système de freinage hydraulique à deux circuits avec système antiblocage (ABS), répartiteur électronique de la puissance de freinage (EBD), contrôle du freinage en courbe (CBC), antipatinage (ASC+T) et autobloquant. Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) disponible en option sans supplément de prix. Frein sport à disque de 16˝ John Cooper Works, action mécanique sur les roues arrière.	
Direction		électro-hydraulique HPAS ; 2,5 tours de butée en butée	
Démultiplication totale direction		/1	13,18
Type de B.V.			mécanique à 6 rapports
Démultiplication B.V.	I	/1	4,455
	II	/1	2,714
	III	/1	1,333
	IV	/1	1,089
	V	/1	1,333
	VI	/1	1,089
	AR	/1	2,818
Démultiplication pont		/1	2,87/4,24
Pneumatiques			205/40 R18 82W RSC
Jantes			7J x 18˝alu
Performances routières[3]			
Rapport poids/puissance selon DIN		kg/kW	7,0
Puissance au litre		kW/l	100,1
Accélération	0 à 100 km/h	s	6,5
	0 à 1000 m	s	–
Reprise en 4e/5e/6e	80 à 120 km/h	s	5,3/6,6/8,8
Vitesse maxi.		km/h	240
Consommation (cycle européen)			
Cycle urbain ECE		l/100 km	11,8
Cycle extra-urbain EUDC		l/100 km	6,8
Moyenne ECE+EUDC		l/100 km	8,6
CO_2		g/km	207
Autres			
Norme antipollution respectée		–	Euro 4
Garde au sol		mm	

[1]Poids du véhicule en ordre de marche (DIN) + 75 kg pour conducteur + bagages.
[2]Dans certaines conditions, ces valeurs peuvent être augmentées.
[3]Les indications relatives aux performances routières et à la consommation se rapportent à un carburant d'un indice d'octane de RON 95.

7. Caractéristiques de puissance et de couple.