

# Das MINI Coupé. Inhaltsverzeichnis.



<b>1. Für ungezügelden Fahrspaß. Das MINI Coupé. ....</b>	<b>2</b>
<b>2. Steckbrief. ....</b>	<b>4</b>
<b>3. Spontane Durchzugskraft. Motoren und Getriebe. ....</b>	<b>7</b>
<b>4. Gokart-Feeling in reinster Form. Fahrwerk und Fahrerlebnis. ....</b>	<b>13</b>
<b>5. Einzigartig im Charakter, typisch für MINI. Konzept und Karosserie. ....</b>	<b>17</b>



# 1. Für ungezügelten Fahrspaß. Das MINI Coupé.

MINI erweitert die Produktfamilie um ein zusätzliches, konsequent auf maximalen Fahrspaß ausgerichtetes Modell. Das MINI Coupé begeistert mit einer im Kleinwagensegment bislang unerreichten Agilität, einem einzigartigen Karosserie- und Innenraumkonzept sowie mit der markentypischen Premium-Charakteristik hinsichtlich Qualität und Ausstattung. Mit dem ersten Zweisitzer im Modellprogramm lässt MINI nicht nur die erfolgreiche Rennsportgeschichte der Marke, sondern auch die Fahrzeugkategorie der besonders kompakten Sportwagen wieder aufleben. Motorenauswahl, Fahrwerksabstimmung, Gewichtsverteilung und Aerodynamikeigenschaften stehen ganz im Zeichen optimaler Performance. Resultat: Das MINI Coupé vermittelt markentypisches Gokart-Feeling in nochmals gesteigerter Intensität und erreicht die besten jemals bei einem Großserienmodell der Marke gemessenen Fahrleistungen.

## **Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren der jüngsten Generation.**

Für das MINI Coupé stehen die kraftvollsten Benzin- und Dieselmotoren im Antriebsportfolio der Marke zur Auswahl. Das Leistungsspektrum reicht vom MINI Cooper Coupé (90 kW/122 PS) über das MINI Cooper SD Coupé (105 kW/143 PS) und das MINI Cooper S Coupé (135 kW/184 PS) bis zum 155 kW/211 PS starken Topsportler MINI John Cooper Works Coupé.

## **Gokart-Feeling auf höchstem Niveau.**

Für MINI typisches Handling sorgt die im Kleinwagensegment einzigartige Qualität der Fahrwerkstechnik. Die präzise agierende elektromechanische Servolenkung, die serienmäßige Fahrstabilitätsregelung DSC, kraftvolle Bremsen und spezifische Maßnahmen zur Optimierung der Torsionssteifigkeit garantieren dem Fahrer des MINI Coupé Gokart-Feeling auf höchstem Niveau.

## **Individuelle Dachform, optimierte Aerodynamik, großer Stauraum.**

Die flache Silhouette und das innovative Helmdach verleihen dem MINI Coupé eine ebenso sportliche wie individuelle Anmutung. Neben dem integrierten Dachspoiler optimiert ein aktiver Heckspoiler die Luftströmung bei höherem

Tempo. Herausragende Vielseitigkeit im Alltagsverkehr, beim Transport von Freizeit- und Sportutensilien sowie beim Reisen zu zweit offenbart das MINI Coupé dank seiner weit nach oben schwingenden Heckklappe und dem großen Gepäckraum einschließlich Durchladeöffnung.

## 2. Steckbrief.

- MINI sorgt einmal mehr für faszinierende Vielfalt im Kleinwagensegment und präsentiert den ersten Zweisitzer des aktuellen Modellprogramms: das MINI Coupé; authentische Übertragung der sportlichen Gene der Marke auf ein modernes Fahrzeugkonzept; Neuinterpretation der Kategorie des besonders kompakten Sportwagens; unübertroffen agiles Handling und beste Fahrleistungswerte im Modellportfolio; innovatives Design mit individueller Helmdachform und optimierten Aerodynamikeigenschaften; erweiterte Variabilität durch weit öffnende Heckklappe und großen, vielseitig nutzbaren Gepäckraum.
- Vierzylinder-Motoren der jüngsten Generation; kraftvollste Benziner und Diesel im Antriebsportfolio von MINI; Motorentechnik auf der Basis des Entwicklungs-Knowhows der BMW Group konzipiert beziehungsweise unmittelbar aus dem Rennsport abgeleitet; MINI John Cooper Works Coupé mit 155 kW/211 PS, MINI Cooper S Coupé mit 135 kW/184 PS, MINI Cooper Coupé mit 90 kW/122 PS, MINI Cooper SD Coupé mit 105 kW/143 PS; vorbildliche Effizienz durch umfangreiche serienmäßige MINIMALISM Technologie; Sechsgang-Handschaltgetriebe serienmäßig, Sechsgang-Automatikgetriebe als Option für MINI Cooper S Coupé, MINI Cooper Coupé und MINI Cooper SD Coupé.
- Unübertroffen intensives Gokart-Feeling durch konsequente Ausrichtung der Fahrwerksabstimmung, der Gewichtsbalance und der Karosseriestruktur auf maximalen Fahrspaß; elektromechanische Servolenkung und Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) serienmäßig, Traktionsmodus DTC (Dynamische Traktions Control) einschließlich EDLC (Electronic Differential Lock Control) optional (serienmäßig im MINI John Cooper Works Coupé); innovative Fußgängerschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verbesserung der Karosseriesteifigkeit bewirken leicht nach vorn verschobene Gewichtsbalance; dadurch optimierte Traktion des frontgetriebenen MINI Coupé; zusätzliches Plus an Agilität und Sicherheit durch Steigerung der Torsionssteifigkeit mithilfe von gezielten, modellspezifischen Verstärkungen.
- Erster MINI im Drei-Box-Design mit markant abgesetztem Heck im klassischen Stil eines Gran Turismo; sportlich-flache Coupé-Silhouette; Fahrzeughöhe um 29 Millimeter geringer als beim MINI; neue,

authentische Ausprägung der MINI typischen Formensprache;  
unverwechselbare Helmdach-Form mit integriertem Dachspoiler;  
erster MINI mit aktivem Heckspoiler zur Optimierung der Luftführung bei  
höheren Geschwindigkeiten; Heckspoiler automatisch ausfahrend bei  
80 km/h.

- Konsequentes Zweisitzer-Konzept mit erweiterten Stau- und Ladekapazitäten hinter den Plätzen von Fahrer- und Beifahrer; großer, variabel nutzbarer Gepäckraum; große Durchladeöffnung zum Fahrgastraum; breite und weit nach oben schwingende Heckklappe erleichtert das Beladen.

- Motorvarianten:

**MINI John Cooper Works Coupé:** Vierzylinder-Benzinmotor mit Twin-Scroll-Turbolader und Direkteinspritzung sowie zahlreichen unmittelbar aus dem Rennsport abgeleiteten Technologiedetails, Hubraum: 1 598 cm<sup>3</sup>, Leistung: 155 kW/211 PS bei 6 000 min<sup>-1</sup>, max. Drehmoment: 260 Nm bei 1 850 – 5 600 min<sup>-1</sup> (280 Nm mit Overboost bei 1 700 – 4 500 min<sup>-1</sup>), Beschleunigung (0–100 km/h): 6,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h, Durchschnittsverbrauch nach EU: 7,1 Liter/100 Kilometer, CO<sub>2</sub>-Wert: 165 g/km.

**MINI Cooper S Coupé:** Vierzylinder-Benzinmotor mit Twin-Scroll-Turbolader, Direkteinspritzung und vollvariabler Ventilsteuerung auf der Basis der VALVETRONIC Technologie der BMW Group, Hubraum: 1 598 cm<sup>3</sup>, Leistung: 135 kW/184 PS bei 5 500 min<sup>-1</sup>, max. Drehmoment: 240 Nm bei 1 600 – 5 000 min<sup>-1</sup> (260 Nm mit Overboost bei 1 700 – 4 500 min<sup>-1</sup>), Beschleunigung (0–100 km/h): 6,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h, Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,8 Liter/100 Kilometer, CO<sub>2</sub>-Wert: 136 g/km.

**MINI Cooper Coupé:** Vierzylinder-Benzinmotor mit vollvariabler Ventilsteuerung auf der Basis der VALVETRONIC Technologie der BMW Group,  
Hubraum: 1 598 cm<sup>3</sup>,  
Leistung: 90 kW/122 PS bei 6 000 min<sup>-1</sup>,  
max. Drehmoment: 160 Nm bei 4 250 min<sup>-1</sup>,  
Beschleunigung (0–100 km/h): 9,0 Sekunden,  
Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h,  
Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,4 Liter/100 Kilometer,  
CO<sub>2</sub>-Wert: 127 g/km.

**MINI Cooper SD Coupé:** Vierzylinder-Turbodiesel mit Aluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Einspritzung und variabler Turbinengeometrie,  
Hubraum: 1 995 cm<sup>3</sup>,  
Leistung: 105 kW/143 PS bei 4 000 min<sup>-1</sup>,  
max. Drehmoment: 305 Nm bei 1 750 – 2 700 min<sup>-1</sup>,  
Beschleunigung (0–100 km/h): 7,9 Sekunden,  
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h,  
Durchschnittsverbrauch nach EU: 4,3 Liter/100 Kilometer,  
CO<sub>2</sub>-Wert: 114 g/km.

- Außenabmessungen:  
Länge: 3 728 Millimeter  
(MINI Cooper S Coupé, MINI John Cooper Works Coupé: 3 734 Millimeter)  
Breite: 1 683 Millimeter  
Höhe: 1 378 Millimeter (MINI Cooper S Coupé,  
MINI John Cooper Works Coupé: 1 384 Millimeter)  
Radstand: 2 467 Millimeter



### **3. Spontane Durchzugskraft. Motoren und Getriebe.**

Unmittelbarer und umfassender denn je vollzieht sich im MINI Coupé die Umwandlung von Antriebskraft in puren Fahrspaß. Leistung und Drehmoment werden dank modernster Motorentechnik auf vorbildlich effiziente Weise erzeugt und zugleich besonders intensiv erlebbar gemacht. Spontane Kraftentfaltung sorgt für einen sportlichen Antritt, hohe Elastizität und eine optimale Getriebeabstufung garantieren ein Höchstmaß an Agilität beim Zwischenspurt, umfangreiche MINIMALISM Technologie reduziert die Zahl der erforderlichen Tankstopps.

Das MINI Coupé sorgt damit auf besonders zeitgemäße Weise für eine Extraportion Spaß im urbanen Verkehrsgeschehen. Zugleich wird sein Charakter unverkennbar von den Rennsport-Genen der Marke beeinflusst. Vier Antriebseinheiten stehen für das MINI Coupé zur Auswahl. Die entsprechenden Modellvarianten tragen ausnahmslos den Namen Cooper in ihrer Bezeichnung. Die Namensgebung ist traditionelles Signal für besondere Sportlichkeit und Hinweis auf die Verbundenheit der Marke mit dem legendären Formel-1-Sportwagen-Konstrukteur John Cooper, der einst dem classic Mini den Weg auf die Rennstrecken ebnete. Die daraus resultierende Motorsport-Karriere wurde zum Mythos, sie gipfelte in drei Gesamtsiegen bei der Rallye Monte Carlo. Auch das MINI Coupé ist für Spitzenplatzierungen geschaffen. In ihrer jeweiligen Leistungsklasse bieten die Modelle MINI Cooper Coupé, MINI Cooper S Coupé, MINI John Cooper Works Coupé und MINI Cooper SD Coupé ein unübertroffen günstiges Verhältnis zwischen Kraftstoffverbrauch und Fahrspaß.

Das Leistungsspektrum reicht dabei vom MINI Cooper Coupé mit 90 kW/122 PS, über das MINI Cooper SD Coupé mit 105 kW/143 PS und das MINI Cooper S Coupé mit 135 kW/184 PS bis zum extrem sportlichen MINI John Cooper Works Coupé mit 155 kW/211 PS. Alternativ zum serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe ist für die Modelle

MINI Cooper Coupé, MINI Cooper S Coupé und MINI Cooper SD Coupé ein Sechsgang-Automatikgetriebe als Sonderausstattung verfügbar.

### **MINI Cooper Coupé: Viel Temperament, wenig CO<sub>2</sub>.**

Das neue Mitglied der MINI Familie offenbart schon in der Einstiegsvariante begeisterndes Temperament. Der Vierzylinder-Benzinmotor des MINI Cooper Coupé erzeugt aus einem Hubraum von 1,6 Litern eine Höchstleistung von 90 kW/122 PS, die bei einer Drehzahl von 6 000 min<sup>-1</sup> erreicht wird. Sein maximales Drehmoment von 160 Newtonmetern steht bei 4 250 min<sup>-1</sup> zur Verfügung. Für spontane Reaktionen auf jede Gaspedalbewegung sorgt vor allem die im Segment des MINI einzigartige vollvariable Ventilsteuerung. Diese Technologie zur drosselfreien Laststeuerung basiert auf der bei BMW Motoren eingesetzten VALVETRONIC und optimiert neben dem Ansprechverhalten des Motors auch die Verbrauchs- und Emissionswerte. Die Ventilsteuerung passt Hub und Öffnungsdauer der Einlassventile in Sekundenbruchteilen an die jeweilige Leistungsanforderung an. Dazu wirkt die Nockenwelle nicht direkt über einen Schleppebel auf das Ventil, sondern über einen zusätzlichen Zwischenhebel. Dessen Drehpunkt wird über eine elektromotorisch betriebene Exzenterwelle stufenlos verstellt. Die Aufgaben der Drosselklappe, die bei herkömmlichen Motoren zur Laststeuerung eingesetzt wird, können daher auf Notlauf- und Diagnosefunktionen beschränkt werden. Im normalen Betrieb bleibt sie stets voll geöffnet, um die im Ansaugtrakt entstehenden Strömungsverluste gering zu halten.

Das MINI Cooper Coupé nutzt die spontan einsetzende Durchzugskraft zu beeindruckenden Beschleunigungsvorgängen und erreicht die Tempo-100-Marke aus dem Stand in 9,0 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 204 km/h. Demgegenüber stehen ein Durchschnittsverbrauch im EU-Testzyklus von 5,4 Litern je 100 Kilometer und ein CO<sub>2</sub>-Wert von 127 Gramm pro Kilometer.

### **MINI Cooper S Coupé: Höchste Effizienz, begeisternder Fahrspaß.**

Beim ebenfalls 1,6 Liter großen Antrieb im MINI Cooper S Coupé ist die vollvariable Ventilsteuerung Bestandteil eines Technologiepakets, das



außerdem einen Twin-Scroll-Turbolader und eine Benzin-Direkteinspritzung beinhaltet. Bei diesem Aufladesystem sind im Abgaskrümmers und im Turbolader die Kanäle von jeweils zwei Zylindern zusammengefasst. Diese Bauweise führt zu einem verzögerungsfreien Aufbau von Ladedruck. Die Direkteinspritzung ermöglicht eine besonders präzise dosierte Kraftstoffzufuhr und begünstigt so eine ebenso saubere wie effiziente Verbrennung. Die Kombination aus Turboaufladung, Direkteinspritzung und variabler Ventilsteuerung führt zu einer Höchstleistung von 135 kW/184 PS bei 5 500 min<sup>-1</sup> und macht den Vierzylinder des MINI Cooper S Coupé zum weltweit effizientesten Triebwerk seiner Hubraumklasse.

Bereits bei 1 600 min<sup>-1</sup> steht das maximale Drehmoment von 240 Newtonmetern zur Verfügung, das sich mittels Overboost kurzzeitig auf bis zu 260 Newtonmeter steigern lässt. Dadurch wird zusätzliche Durchzugskraft für besonders dynamische Beschleunigungsmanöver bereitgehalten. Den Spurt von null auf 100 km/h absolviert das MINI Cooper S Coupé innerhalb von nur 6,9 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 230 km/h. Kombiniert werden diese Fahrleistungen mit einem Durchschnittsverbrauch im EU-Testzyklus von 5,8 Litern je 100 Kilometer und einem CO<sub>2</sub>-Wert von 136 Gramm pro Kilometer.

### **MINI John Cooper Works Coupé: Extremsportler in Bestform.**

Einen besonderen Stellenwert im Modellportfolio haben die herausragend sportlichen Fahrzeuge der unter dem Dach von MINI integrierten Marke John Cooper Works. Sie zeichnen sich unter anderem durch eine direkt aus dem Rennsport abgeleitete Antriebstechnologie aus. Mit dem MINI John Cooper Works Coupé geht jetzt ein weiterer Topathlet an den Start. Ein 155 kW/211 PS starker Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Direkteinspritzung verhilft ihm zu unbändiger Kraft und bildet so die idealen Voraussetzungen für neue Bestwerte in der MINI Paradedisziplin Fahrspaß.

Der 1,6 Liter große Antrieb des MINI John Cooper Works Coupé entspricht weitgehend dem Motor der in der Clubsportserie MINI CHALLENGE eingesetzten Fahrzeuge. Zahlreiche technische Details entstammen

unmittelbar der Motorsportentwicklung. Dazu gehören der Zylinderblock und das Lagergehäuse aus Aluminium, verstärkte Kolben, ein Zylinderkopf mit besonderer Festigkeit und gewichtsoptimierte Kurbelwellen. Die Auslassventile sind mit Natrium gefüllt, um den bei einem Turbomotor höheren Kühlbedarf zu decken. Die Einlassnockenwelle verfügt über eine stufenlose Phasenverstellung. Der modifizierte Turbolader entwickelt einen im Vergleich zum Motor des MINI Cooper S Coupé nochmals erhöhten Ladedruck. Die spezifische Abgasanlage ist am polierten Edelstahl-Doppelendrohr zu erkennen, der markante Sound vor allem im Innenraum als charakteristische Note des Extremsportlers wahrnehmbar.

Seine Höchstleistung erreicht das Triebwerk bei einer Drehzahl von  $6000 \text{ min}^{-1}$ , das maximale Drehmoment beträgt 260 Newtonmeter, mit Overboost steigt dieser Wert kurzzeitig sogar auf bis zu 280 Newtonmeter an. Die spontane Kraftentfaltung sorgt für vehemente Beschleunigungsvorgänge. 6,4 Sekunden genügen dem MINI John Cooper Works Coupé für den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 240 km/h. Der Durchschnittsverbrauch im EU-Testzyklus liegt auf einem für Fahrzeuge dieser Leistungsklasse ungewöhnlich niedrigen Niveau. Das MINI John Cooper Works Coupé begnügt sich mit 7,1 Litern je 100 Kilometer, der entsprechende  $\text{CO}_2$ -Wert beträgt 165 Gramm pro Kilometer.

### **MINI Cooper SD Coupé: Durchzugsstark und wirtschaftlich.**

Als Alternative zu den drei Benzinantrieben steht für das MINI Coupé auch ein Dieselmotor zur Wahl. Mit seiner auffallend sportlichen Kraftentfaltung reiht er sich ideal in das Motorenportfolio ein, in der Effizienzwertung übernimmt er sogar die Pole Position. Der Vierzylinder-Diesel des MINI Cooper SD Coupé verfügt über ein Vollaluminium-Kurbelgehäuse, einen Turbolader mit variabler Einlassgeometrie und eine Common-Rail-Direkteinspritzung mit Magnetventil-Injektoren. Aus einem Hubraum von 2,0 Litern entwickelt er eine Höchstleistung von 105 kW/143 PS, die bei einer Motordrehzahl von  $4000 \text{ min}^{-1}$  erreicht wird. Dank seiner frühzeitig einsetzenden und bis in höhere Lastbereiche hinein anhaltenden Durchzugskraft bietet der stärkste Diesel in der MINI Motorenpalette neben der günstigen Relation zwischen Leistung und Verbrauch ideale Voraussetzungen für einen sportlichen Fahrstil.

Das maximale Drehmoment des Motors beträgt 305 Newtonmeter und steht zwischen 1 750 und 2 700 min<sup>-1</sup> zur Verfügung. Für die Beschleunigung von null auf 100 km/h benötigt das MINI Cooper SD Coupé 7,9 Sekunden, als Höchstgeschwindigkeit werden 216 km/h erreicht. Beleg für die herausragende Effizienz ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch im EU-Testzyklus von 4,3 Litern je 100 Kilometer. Der CO<sub>2</sub>-Wert des MINI Cooper SD Coupé beträgt 114 Gramm pro Kilometer.

### **Viel Kraft aus wenig Kraftstoff: MINIMALISM Technologie serienmäßig.**

Alle Modellvarianten des MINI Coupé sind serienmäßig mit umfangreicher MINIMALISM Technologie ausgestattet. Ergänzend zum günstigen Wirkungsgrad der Motoren sorgen unter anderem Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start-Stop Funktion, Schaltpunktanzeige, die elektromechanische Servolenkung sowie bedarfsgerecht gesteuerte Nebenaggregate für eine effiziente Nutzung der im Kraftstoff enthaltenen Energie und einen vorbildlich geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Außerdem wird durch eine neuartige thermische Kapselung des Antriebsstrangs die unter Verbrauchsaspekten ungünstige Warmlaufphase nach dem Kaltstart verkürzt.

Das serienmäßige Sechsgang-Handschatgetriebe setzt durch kurze Schaltwege und herausragend präzise Handhabung Maßstäbe im Fahrzeugsegment des MINI. Mit einem Gewicht von 44,8 Kilogramm im fahrbereiten Zustand ist es zudem das leichteste Getriebe seiner Art. Die Modelle MINI Cooper S Coupé und MINI Cooper SD Coupé verfügen über eine selbstregulierende Kupplung. Durch die automatische Nachjustierung ist gewährleistet, dass das MINI typische Pedalgefühl über die gesamte Fahrzeuglebensdauer erhalten bleibt. Darüber hinaus wird die Synchronisierung der Gänge durch eine Carbonbeschichtung für die Kupplungsbeläge weiter optimiert. Die Abstufung der Übersetzungen ist so konzipiert, dass bei jedem Schaltvorgang die ideale Anschlussdrehzahl für eine zügige Fortsetzung des Beschleunigungsvorgangs vorliegt.

Optional wird für die Modelle MINI Cooper Coupé, MINI Cooper S Coupé und MINI Cooper SD Coupé ein Sechsgang-Automatikgetriebe mit Steptronic

Funktion angeboten. Mit außergewöhnlich kurzen Schaltzeiten und einer direkten Zielgangfindung beim Herunterschalten unterstützt auch die Automatik den sportlichen Charakter des MINI Coupé. Eine manuelle Gangwahl kann über den Wählhebel erfolgen, als zusätzliche Option stehen dafür auch Schaltwippen am Lenkrad zur Verfügung.

## 4. Gokart-Feeling in reinster Form. Fahrwerk und Fahrerlebnis.



Die Fahrwerkstechnik des MINI Coupé setzt die von den Motoren erzeugte Antriebskraft souverän in begeisternde Agilität um. Die markentypischen Handlingeigenschaften erweisen sich dabei auch als positiver Faktor für das hohe Niveau der aktiven Sicherheit. Mit den besonders kraftvollen Motoren und der präzise auf ihre Leistungscharakteristik abgestimmten Fahrwerkstechnik erreicht das unverwechselbare, als Gokart-Feeling bekannte Fahrerlebnis im MINI Coupé seine bislang intensivste Ausprägung. Auch unter hoher Beanspruchung in besonders dynamischen Fahrsituationen gewährleistet die herausragende Qualität der Radaufhängungs- und Federungssysteme, der Lenkung und der Bremsanlage eine jederzeit sichere Kontrolle über das Fahrzeug.

Zum ebenso agilen wie sicheren Fahrverhalten des MINI Coupé trägt neben dem Frontantrieb und der hochwertigen Fahrwerkstechnik auch der niedrige Fahrzeugschwerpunkt bei. Hinzu kommen der lange Radstand von 2467 Millimetern und die breite Spur mit Werten von 1459 Millimetern an der Vorderachse und 1467 Millimetern an der Hinterachse. Serienmäßig ist das MINI Coupé Fahrstabilitätssystem DSC (Dynamische Stabilitäts Control), das mit seinen umfangreichen Funktionen sowohl sicheres als auch sportliches Fahren fördert.

### **Fahrwerkstechnik: MINI spezifisch und einzigartig im Segment.**

Besonders hochwertige Komponenten und eine auf dem hervorragenden Entwicklungs-Knowhow der BMW Group basierende Konstruktionsweise sorgen für das im Fahrzeugsegment des MINI einzigartige Niveau der Fahrwerkstechnik. Sie wurde eigenständig und exklusiv für den MINI konzipiert. Dadurch wird auch beim MINI Coupé ein grundlegender Beitrag zum markentypischen Fahrzeugcharakter geleistet. Wesentliche Resultate dieses Entwicklungsprinzips sind unter anderem die harmonische Verbindung zwischen Fahrkomfort und Spurstabilität in Kurven sowie die auch bei hoher Lastanforderung außergewöhnlich geringen Antriebseinflüsse auf die Lenkung.

An der Vorderachse sorgen McPherson-Federbeine für eine exzellente Radführung. Die Multilenker-Hinterachse bietet mit ihrer aufwändigen Kinematik stets die Gewähr für optimalen Fahrbahnkontakt. Der Einsatz von Aluminium-Längslenkern führt zu einem sehr niedrigen Komponentengewicht. Stabilisatoren reduzieren die Seitenneigung der Karosserie auf ein Minimum und leisten so einen zusätzlichen Beitrag zum agilen und sicheren Fahrverhalten. Die Ausführung der Fahrwerkskomponenten wurde detailliert an den sportlichen Charakter und die spezifische Gewichtsbalance des MINI Coupé angepasst. Die Fahrwerksabstimmung betont bei allen Modellvarianten die faszinierende Handlichkeit des Fahrzeugs. Optional wird ein Sportfahrwerk angeboten, das sich durch eine straffere Dämpferkennlinie und kräftigere Stabilisatoren für die Vorder- und die Hinterachse auszeichnet. Für eine extrem rennsportliche Ausrichtung steht außerdem ein John Cooper Works Fahrwerk im Zubehörprogramm zur Wahl. Es umfasst eine Tieferlegung um 10 Millimeter, eine besonders straffe Dämpfercharakteristik und Stabilisatoren, deren Durchmesser auch im Vergleich zum Sportfahrwerk nochmals größer ausfällt.

Serienmäßig sind das MINI Cooper Coupé mit 15 Zoll, das MINI Cooper S Coupé und das MINI Cooper SD Coupé mit 16 Zoll großen Leichtmetallrädern ausgestattet. Das MINI John Cooper Works Coupé rollt auf 17 Zoll großen, gewichtsoptimierten Leichtmetallrädern im John Cooper Works Cross Spoke CHALLENGE Design. Die Reifen des MINI John Cooper Works Coupé verfügen über Notlaufeigenschaften, die unter eingeschränkten Bedingungen auch bei völligem Druckverlust eine Weiterfahrt ermöglichen. Optional sind die sogenannten Runflat-Reifen auch für alle weiteren Modellvarianten erhältlich. Serienmäßig sind alle Modelle mit einer Reifen-Pannen-Anzeige ausgestattet.

**Garanten für Präzision: Elektromechanische Servolenkung, kraftvolle Bremsen.**

Darüber hinaus werden die faszinierenden Handlingeigenschaften maßgeblich von der elektromechanischen Servolenkung EPS (Electric Power Steering) geprägt. Sie verhilft dem MINI Coupé zu herausragender Zielgenauigkeit in jeder Fahrsituation. Lenkstößigkeiten und sonstige störende Schwingungen

werden durch die EPS besonders wirkungsvoll eliminiert. Der integrierte aktive Rücklauf sorgt außerdem dafür, dass das Lenkrad beim Zurückdrehen am Kurvenende präzise in die Mittellage gleitet. Die Lenkkraftunterstützung erfolgt in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. So ist zum Einparken und Rangieren nur ein geringer Kraftaufwand nötig, bei höherem Tempo wird die Servounterstützung reduziert, um den Kontakt zur Fahrbahn und den Geradeauslauf zu optimieren.

Auch die Effizienz des MINI Coupé wird durch die elektromechanische Servolenkung zusätzlich gefördert. Ihr Elektromotor wird immer nur dann aktiv, wenn Lenkkraftunterstützung erforderlich ist, bei Geradeaus- oder konstanter Kurvenfahrt wird dagegen keine Energie verbraucht.

Das elektromechanische Lenksystem des MINI Coupé ermöglicht außerdem die Programmierung unterschiedlicher Abstimmungen. Mit dem beim MINI John Cooper Works Coupé serienmäßigen und für alle weiteren Modellvarianten optional verfügbaren Sport Button auf der Mittelkonsole kann der Fahrer alternativ zur Basiskennung einen zweiten Modus wählen, der einen besonders dynamischen Fahrstil unterstützt. Diese Kennlinie zeichnet sich durch höhere Lenkmomente sowie durch eine gesteigerte Lenkpräzision aus. Passend dazu bewirkt der Druck auf den Sport Button auch den Wechsel zu einer noch stärker auf Sportlichkeit ausgerichteten Gaspedal-Kennlinie.

Kraftvolle und auch bei hoher Beanspruchung konstante Verzögerungsleistungen garantiert die modellspezifisch ausgeführte Bremsanlage für das MINI Coupé. An der Vorderachse kommen innenbelüftete Scheibenbremsen mit einem Durchmesser von 280 Millimetern beim MINI Cooper Coupé beziehungsweise 294 Millimetern beim MINI Cooper S Coupé und beim MINI Cooper SD Coupé sowie 316 Millimetern beim MINI John Cooper Works Coupé zum Einsatz. An der Hinterachse sorgen 259 Millimeter (MINI John Cooper Works Coupé: 280 Millimeter) große Scheiben für optimale Verzögerung.

## **Fahrstabilitätsregelung DSC serienmäßig, optimierte Traktion mit DTC und EDLC.**

Maßstäbe im Segment des MINI setzt auch die serienmäßige Fahrstabilitätsregelung, die mit ihrem hohen Funktionsumfang das sichere und agile Fahrverhalten wirkungsvoll unterstützt. Bei Bedarf kann mit radindividuellen Bremsengriffen sowie mit einer Reduzierung der Motorleistung in besonders fahrdynamischen Situationen sowie auf rutschigem Untergrund ein Ausbrechen des Fahrzeugs über die Vorder- oder die Hinterräder frühzeitig unterbunden werden. Das System beinhaltet unter anderem das Antiblockiersystem ABS, die elektronische Bremskraftverteilung EBD (Electronic Brakeforce Distribution), die Kurvenbremsregelung CBC (Cornering Brake Control), den Bremsassistenten und die Berganfahrhilfe.

Die Fahrstabilitätsregelung wird serienmäßig beim MINI John Cooper Works Coupé sowie optional bei allen weiteren Modellvarianten um den Traktionsmodus DTC (Dynamische Traktions Control) einschließlich der elektronisch gesteuerten Sperrfunktion für das Differenzial der Antriebsachse EDLC (Electronic Differential Lock Control) ergänzt. Der per Tastendruck aktivierbare Modus DTC hebt die Ansprechschwellen der Fahrstabilitätsregelung herauf und erleichtert so das Anfahren auf lockerem Sand oder Schnee mit leicht durchdrehenden Antriebsrädern. Außerdem wird bei besonders sportlicher Kurvenfahrt kontrollierbarer Schlupf an den Antriebsrädern zugelassen. Durch einen lang anhaltenden Tastendruck kann das DSC System bei Bedarf vollständig deaktiviert werden. Im DSC Off-Modus tritt in entsprechenden Fahrsituationen das System EDLC in Aktion. Es unterstützt einen sportlich ambitionierten Fahrstil beim Herausbeschleunigen aus Kurven und Kehren. Dazu wird in engen Kurven ein durchdrehendes Antriebsrad gezielt abgebremst, um den Vortrieb des Fahrzeugs zu fördern, ohne das Eigenlenkverhalten negativ zu beeinflussen. Die Kurvenfahrt verläuft dadurch harmonischer und zugleich schneller.





## 5. **Einzigartig im Charakter, typisch für MINI. Konzept und Karosserie.**

Sowohl im Fahrverhalten als auch mit seinem Karosseriekonzept verkörpert das MINI Coupé die charakteristischen Werte der Marke in einer neuen, besonders intensiven und dennoch unverwechselbaren Form. Sein geballtes Temperament ist auf den ersten Blick erkennbar, der konzentrierte Fahrspaß auf den ersten Metern spürbar. Mit dem MINI Coupé werden die Merkmale der traditionellen Kategorie besonders kompakter Sportwagen konsequent, puristisch und authentisch auf ein modernes Fahrzeugkonzept übertragen.

Als erstes Großserienmodell seit dem Relaunch der Marke ist das MINI Coupé als Zweisitzer konzipiert. Der Verzicht auf eine Fondsitzebank schafft neue Möglichkeiten, spontanen Fahrspaß zu zweit mit einem vielseitig aktiven Lebensstil zu verbinden. Für maximale Flexibilität sorgt der große, variabel nutzbare Gepäckraum. Mit einer großen, weit nach oben schwingenden Heckklappe und einer breiten, auch vom Fahrer- beziehungsweise Beifahrersitz aus zu öffnenden Durchlade stellt sich das Gepäckabteil den unterschiedlichsten Transportaufgaben des Alltags, der Freizeitgestaltung und des Reisens zu zweit.

### **Einzigartiges Karosseriekonzept und ausdrucksstarke Proportionen.**

Die Karosseriegestaltung basiert auf einer authentischen Interpretation des MINI Designs mit klarer Betonung der sportlichen Gene. Zugleich werden markante individuelle Akzente gesetzt, die über individuelle Details hinausreichen und dennoch die unverkennbare Markenidentität nicht in Frage stellen. In der Kombination von athletisch gespannten Oberflächen mit harmonischen Rundungen und parallel verlaufenden Linien folgt die Formensprache den wesentlichen Prinzipien des MINI Designs. Eine grundlegende Neuerung ist die erstmals bei einem MINI realisierte Karosseriestruktur im sogenannten Drei-Box-Design. Anders als beim MINI, beim MINI Clubman und auch beim MINI Cabrio sind Motorraum, Fahrgastzelle und Gepäckabteil klar voneinander abgesetzt. Diese vor allem in der

Seitenansicht erkennbare Aufteilung verhilft dem MINI Coupé zu einem besonders markanten Fahrzeugheck im klassischen Stil eines Gran Turismo.

Die Außenabmessungen verhelfen dem MINI Coupé zu betont sportiven Proportionen und einer flachen, vorwärtsstrebenden Anmutung. Der Zweisitzer misst 3 728 Millimeter (MINI Cooper S Coupé, MINI John Cooper Works Coupé: 3 734 Millimeter) in der Länge, 1 683 Millimeter in der Breite und 1 378 Millimeter (MINI Cooper S Coupé, MINI John Cooper Works Coupé: 1 384 Millimeter) in der Höhe. Außenlänge, Breite und Radstand (2 467 Millimeter) entsprechen damit nahezu übereinstimmend den Werten des MINI, während die Karosseriehöhe im direkten Vergleich um 29 Millimeter geringer ausfällt. Zu Gunsten einer optimierten Kopffreiheit weist der Dachhimmel elliptische Ausnehmungen auf.

MINI typisch ist auch die klare, dreigeteilte horizontale Gliederung zwischen dem Karosseriekörper, den umlaufenden Glasflächen und dem markant aufgesetzten Dach. Dabei gewinnt das MINI Coupé insbesondere aufgrund seiner neuartigen Helmdach-Konstruktion aus jeder Perspektive ein unverwechselbares Erscheinungsbild.

Ein weiteres individuelles Merkmal ist dagegen die im Vergleich zum MINI stärker ausgeprägte Neigung der A-Säulen und der Frontscheibe. Die daraus resultierende geringere Stirnfläche der Karosserie verhilft dem MINI Coupé zu besonders günstigen Aerodynamikeigenschaften.

### **Hohe Karosseriesteifigkeit, ideale Gewichtsbalance.**

Das MINI Coupé verfügt über spezifische Rohbauversteifungen im Heckbereich. Dadurch fällt der Gesamtwert der Torsionssteifigkeit der Karosserie nochmals höher aus als beim MINI. In Ergänzung zu den besonders kräftigen Seitenschwellern wird so für optimierten Insassenschutz in der stabilen Fahrgastzelle gesorgt. Gleichzeitig fördert die hohe Karosseriesteifigkeit auch das agile und präzise kontrollierbare Handling des MINI Coupé.

Zusätzlich sorgen innovative Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgängerschutzes und spezifische Karosserieversteifungen im vorderen

Bereich des Fahrzeugs für eine unter fahrdynamischen Gesichtspunkten besonders günstige Gewichtsverteilung. Die im Vergleich zum MINI leicht erhöhte Vorderachslast verhilft den Antriebsrädern zu gesteigerter Traktion und unterstützt so die souveräne Nutzung der Motorleistung für dynamische Beschleunigungsverhältnisse.

### **Optimierte Aerodynamik durch aktiven Heckspoiler.**

Für eine Optimierung der Luftführung bei höheren Geschwindigkeiten sorgt der erstmals bei einem MINI eingesetzte aktive Heckspoiler. Sobald das MINI Coupé eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreicht, wird das in den Gepäckraumdeckel integrierte Flügelement automatisch ausgefahren. Fällt das Fahrtempo anschließend wieder unter den Wert von 60 km/h, kehrt der über eine Viergelenk-Mechanik bewegte Spoiler in seine Ruheposition zurück. Über eine im Bedienzentrums am Dachhimmel angeordnete Taste kann der aktive Heckspoiler beispielsweise zu Reinigungszwecken auch manuell betätigt werden.

Der aktive Heckspoiler reduziert bei höherem Tempo den Auftrieb im Bereich der Hinterachse. Dadurch werden die aerodynamische Balance und damit auch der Fahrbahnkontakt des MINI Coupé optimiert. Er ist Bestandteil eines präzise zusammengestellten Aerodynamik-Konzepts, zu dem auch ein innovativ gestalteter Dachspoiler gehört. Dieses Luftleitelement ist vollständig in die Linienführung des Helmdachs integriert und nur im mittleren Bereich offen. Je nach Geschwindigkeit wird die über das Dach strömende Luft daher bedarfsgerecht entweder über die Heckscheibe abgeleitet oder auf das Spoilerelement gelenkt, wo zugunsten der fahrdynamischen Eigenschaften des MINI Coupé ebenfalls der Auftrieb im Heckbereich reduziert wird.