

## **Elektrony vpřed – MINI jde do elektřiny.**

Viceprezident značky MINI Sebastian Mackensen a produktový ředitel MINI Peter Wolf představují první plug-in hybridní model britské prémiové značky.

**Mnichov.** Pro značku MINI typické potěšení z jízdy kombinované s nulovými emisemi z výfuku. To bude brzy skutečnost díky představení prvního plug-in hybridního modelu britské prémiové značky. Vývojový proces sériové podoby nového vozu je už téměř dokončen. O jeho pohon se stará spalovací motor, poprvé v historii značky MINI doplněný o elektromotor umožňující jízdu výhradně na elektřinu. Tato novinka pro MINI představuje začátek nové fáze a přináší náhled do budoucnosti, která je nabitá vzrušením připraveným pro zákazníky MINI i řidiče, kteří ještě neokusili potěšení z řízení hybridního vozu.

Viceprezident značky MINI a produktový ředitel Peter Wolf ukazuje bližší pohled na tento nový, téměř sériový vývojový prototyp. Při testovací jízdě vysvětluje, jak si dokáže zachovat „motokárový“ pocit z jízdy skutečného MINI.

„S tímto modelem chceme zákazníky značky MINI přesvědčit o výhodách hybridního pohonu,“ říká Mackensen. „Zároveň bychom na všechny, kteří již mají s hybridy své zkušenosti, rádi zapůsobili motokárovým pocitem z řízení MINI.“ Klíčem k dosažení tohoto cíle je inteligentní řízení toků energie, které koordinuje spolupráci spalovacího a elektrického motoru. Z tohoto důvodu není první plug-in hybridní MINI zaměřeno výhradně jen na úspornost, ale je nekompromisní i v honbě za potěšením z jízdy.

Na první pohled není hybridní pohon prototypu zřejmý. A není to tím, že je zamaskován kamuflážní fólií. Nabíjecí zásuvka pro vysokonapěťový akumulátor je diskrétně integrována do ozdobné mřížky na levém boku. Povědomý je také vzhled kokpitu. Tlačítko start/stop uprostřed palubní desky svítí žlutě namísto standardní červené barvy. Vůz nastartuje jako obvykle stisknutím tlačítka – zůstane však potichu, neboť hybridní model vždy startuje v elektrickém režimu. Otáčkoměr na volantu byl nahrazen zobrazením využívaného výkonu. Sledovat tento ukazatel je zvláště užitečné v průběhu prvních kilometrů, protože informuje řidiče o rezervách, které má elektromotor k dispozici předtím, než naskočí spalovací motor.



Kdy přesně je spalovací motor nastartován, to záleží na rychlosti vozu a na tom, jak intenzivně řidič šlape na plynový pedál.

„Po krátké chvíli si na to řidič zvykne,“ slibuje Wolf. A tato nová zkušenost z jízdy nabízí i spoustu zábavy při řízení. Hybridní MINI naplno využívá točivého momentu elektrického motoru, který je dostupný již od nulových otáček. To umožňuje akceleraci, jako když vystřelí z praku. Poté, co se opustí městské ulice s jejich pomalejším tempem, dokáže si tento vůz udržet nulové emise i ve vysokých rychlostech. Standardní režim AUTO eDRIVE umožňuje rychlost až do 80 km/h, zatímco v režimu MAX eDRIVE je možné rozjet se až na 125 km/h. Pro Mackensena je to otázkou charakteru: „V hybridním modelu MINI musí být vzrušujícím zážitkem i jízda na elektrický pohon. To znamená, že plně elektrický režim není omezen na rychlosti do 30 nebo 40 km/h, ale lze ho využít i daleko za hranicí městského tempa.“

Mackensen sám testuje nový vůz a dává mu důkladně zabrat. Demonstruje tak, že je potřeba na pedál plynu šlápnout opravdu ostře, aby se aktivovala druhá pohonná jednotka. Ale když k tomu dojde, začnou se teprve dít věci. S kombinovaným výkonem z obou zdrojů demonstruje první hybridní MINI zrychlení zcela bezprecedentní ve srovnání s jeho čistě spalovacími sourozenci.

Motokárové jízdní vlastnosti ale nejsou jen o prudkém zrychlení. Hybridní MINI musí především ukázat svoji ovladatelnost v zatáčkách na těch nejzábavnějších klikatých silnicích. Právě tady vytahuje koncept plug-in hybridního MINI svoji další trumfovou kartu. „Pokud jde o podvozek, nic se oproti verzím s konvenčním pohonem nezměnilo,“ říká Wolf. „Nastavení podvozku přitom z hybridního uspořádání velmi těžší.“ Díky komponentům eDrive, které jsou umístěny velmi nízko v zadní části vozu, se podařilo snížit těžiště a dosáhnout lepšího rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravou. To je ideální základ pro dosažení ještě vyšší úrovně legendární agility MINI.

Hybridní uspořádání přináší i další výhodu: elektrický motor přenáší svůj výkon na zadní kola, spalovací motor na přední. Protože je systém inteligentního řízení spotřeby spojen s elektronickým stabilizačním systémem DSC, jsou trakce a jízdní stabilita dokonale optimalizovány. „Jakmile nastane jakékoliv riziko prokluzu kol, je aktivována druhá pohonná jednotka, která zajistí doplňkovou trakci při rozjezdu nebo obstará dokonalou přesnost při průjezdu zatáčkou,“ vysvětluje Wolf.



Systém inteligentního řízení toků energie dává oběma pohonným jednotkám příležitost efektivně spolupracovat. Při jízdě na dálnici Mackensen přepínačem eDrive aktivuje třetí režim: SAVE BATTERY. V tomto režimu je vůz poháněn spalovacím motorem, zatímco vysokonapěťový akumulátor si může udržet konstantní úroveň nabití nebo se dokonce prostřednictvím generátoru dobíjet. Delší jízda v režimu SAVE BATTERY umožňuje vytvořit dostatek elektrické energie pro pozdější čistě elektrický provoz.

Po jízdě v režimu SAVE BATTERY se MINI na konci testovací jízdy vrací do města v naprostém tichu. Stavový displej v interiéru připomíná řidiči nutnost dobití pomocí nástěnné nabíječky nebo elektrické zásuvky. Doplňování paliva zatím není nutné, protože hybridní model MINI si z nádrže jen skromně usrkl. Zkrátka další rozměr přístupu MINIMALISM.

## Kontakt

David Haidinger, Corporate Communications Manager, BMW Group Česká republika  
Telefon: +420 739 601 171; e-mail: david.haidinger@bmwgroup.com  
BMW PressClub CZ: [www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm](http://www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm)  
Internet: [www.bmw.cz](http://www.bmw.cz); Facebook CZ: <https://www.facebook.com/BMW.Ceska.Republika>

## BMW Group

BMW Group je se svými značkami BMW, MINI a Rolls-Royce vedoucím výrobcem prémiových automobilů a motocyklů, stejně tak jako poskytovatelem prémiových finančních produktů a služeb mobility. BMW Group je globální společností s 30 výrobními a montážními závody ve 14 zemích a celosvětovou prodejní sítí se zastoupením ve více než 140 zemích.

V roce 2015 společnost BMW Group prodala po celém světě přibližně 2,247 milionu automobilů a 137 tisíc motocyklů. Zisk před zdaněním ve finančním roce 2015 činil 9,22 miliardy Euro, příjmy dosáhly 92,18 miliardy Euro. K 31. prosinci 2015 pracovalo pro BMW Group 122 244 zaměstnanců.

Úspěchy společnosti BMW Group se vždy opíraly o dlouhodobé strategie a odpovědnost. Celý hodnotový a výrobní proces je zaměřen na ekologickou a sociální udržitelnost, k životnímu prostředí odpovědné produkty a jednoznačné zaměření na ochranu zdrojů. To vše je pevnou součástí celkového přístupu.

[www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>  
Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>  
YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>  
Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

**BMW**  
Vertriebs GmbH  
Org. složka Česká republika

Poštovní adresa  
Office Park Centrum  
Nové Butovice  
Bucharova 1423/6  
158 00 Praha 5

Tel.  
+420 225 99 00 00

Fax.  
+420 225 99 00 99

Internet  
[www.bmw.cz](http://www.bmw.cz)