

# La nouvelle MINI. Sûrement plus de plaisir de conduire. Table des matières.



<b>1. La nouvelle MINI. Sûrement plus de plaisir de conduire. (Résumé) .....</b>	<b>2</b>
<b>2. La nouvelle MINI. Sûrement plus de plaisir de conduire. (Version longue) .....</b>	<b>5</b>

# 1. La nouvelle MINI. **Sûrement plus de plaisir de conduire.** **(Résumé)**



Une petite voiture aux grandes réserves de sécurité : la note maximale de cinq étoiles obtenue par la nouvelle MINI au crash-test Euro NCAP est la confirmation magistrale de son concept de protection intégrale des passagers. Le nouveau modèle compact de qualité premium doit l'excellent résultat obtenu dans ce processus de test exigeant à sa construction conçue pour assurer une sécurité passive élevée. La robuste structure de carrosserie aux voies de transmission d'efforts et zones de déformation clairement définies, l'équipement de série comprenant six airbags, des ceintures de sécurité trois points aux quatre places et des fixations pour sièges d'enfants ISOFIX à l'arrière ainsi qu'un système électronique central de sécurité assurant la commande des systèmes de retenue en fonction des besoins expriment clairement la grande attention accordée à la protection des passagers dans le cadre du développement selon les critères en vigueur chez BMW Group. Aussi la nouvelle MINI peut-elle revendiquer le titre de championne de son segment également dans le domaine de la sécurité.

C'est la nouvelle MINI Cooper qui a obtenu la note de cinq étoiles dans les crash-tests Euro NCAP. Mais le jugement positif prononcé par les testeurs dans le cadre du NCAP (New Car Assessment Programme) peut être étendu aux autres versions de la série. La MINI Cooper S, la MINI Cooper, la MINI One et la MINI Cooper D sont dotées du même équipement de série en ce qui concerne la sécurité passive. Quelle qu'elle soit, la nouvelle MINI offre toujours une protection maximale à ses passagers en cas de collision.

## **De robustes structures portantes deviennent l'énergie du choc de manière ciblée.**

Le crash-test Euro NCAP évalue l'efficacité des systèmes de protection des passagers selon différents types de collision. Euro NCAP atteste à la nouvelle MINI un faible risque de blessure en cas de collision frontale comme en cas de collision latérale et test du poteau combinés. Avec ses systèmes porteurs et zones de déformation minutieusement adaptés les uns aux autres, sa structure de carrosserie est conçue pour dévier et absorber efficacement les forces appliquées par l'énergie du choc de manière à éviter l'endommagement de la cellule passagers. Quel que soit le type de collision, celle-ci reste préservée et offre aux passagers une cellule de survie. Ainsi, par exemple, le moteur monté transversalement à l'avant laisse assez

d'espace pour accueillir des caissons anti-collision capables d'absorber l'énergie du choc en cas d'accident. De plus, la conception spéciale du berceau d'essieu avant lui permet de dévier une partie de l'énergie du choc vers la zone du dessous de caisse.

En cas de choc latéral, les forces appliquées sont dérivées de manière ciblée vers le côté opposé du véhicule par des voies de transmission d'efforts définies dans le dessous de caisse. Les portières, le montant B, les sièges, le tableau de bord et le cadre de toit assurent la stabilité de la structure latérale. La zone de déformation arrière est formée par deux longerons, le plancher de coffre à bagages, l'habillage du coffre, les parois latérales et divers renforts.

### **Commande intelligente des systèmes de retenue.**

Sur la nouvelle MINI, l'ensemble des systèmes de retenue est commandé par un système électronique de sécurité central. Ce système active les éléments de protection les plus efficaces en fonction du type et de l'intensité du choc. La nouvelle MINI est dotée en série d'airbags latéraux et frontaux pour le conducteur et son passager avant ainsi que d'airbags rideaux pour la tête qui se déploient largement à partir du ciel de pavillon et qui protègent des blessures à la tête non seulement les occupants des places avant mais aussi les passagers assis à l'arrière.

Les quatre places sont équipées de ceintures de sécurité trois points, les ceintures des places avant étant dotées en plus de limiteurs d'effort et de rétracteurs de ceinture. En cas de collision, l'électronique de sécurité commande également la désactivation du verrouillage central, l'allumage des feux de détresse et de l'éclairage intérieur ainsi que la désactivation de la pompe électrique à carburant.

### **La modernité du train roulant contribue à la sécurité active.**

La nouvelle MINI profite de la force d'innovation et des critères élevés en vigueur chez BMW Group également dans le domaine de la sécurité active. Grâce à la maturité et au perfectionnement technique de la construction de son train roulant, la nouvelle MINI allie un plaisir de conduire unique à une sécurité maximale. Sportif tout en restant d'une absolue simplicité, le handling de la traction avant de dimensions compactes est tel que le conducteur puisse en conserver la maîtrise à tout moment, même dans des situations de conduite difficiles. Lorsqu'il s'agit d'éviter ou de maîtriser des situations critiques susceptibles d'entraîner des accidents, le conducteur peut compter sur l'assistance de freins puissants, d'une direction précise et de systèmes de régulation électroniques sophistiqués. Toutes les versions de la nouvelle MINI sont équipées en série d'un système antiblocage (ABS) performant aux interventions précises, du système de contrôle du freinage en virage (Cornering Brake Control ou CBC) et du compensateur électronique de freinage (Electronic Brakeforce Distribution ou EBD).

La dotation de série de la MINI Cooper S et de la MINI Cooper D comprend en outre le système anti-patinage Automatic Stability Control + Traction (ASC+T). Ce système désactivable par pression sur une touche empêche les roues motrices de patiner sur sol glissant. Il est également disponible en option pour la MINI Cooper et la MINI One. Le contrôle dynamique de stabilité (DSC) est lui aussi disponible en option pour toutes les versions de la MINI. Ce système de régulation de la stabilité s'oppose aux embardées causées par le survirage ou le sous-virage du véhicule en courbe grâce à des interventions ciblées des freins ou à la réduction de la puissance fournie par le moteur. Le système DSC intègre également l'aide au démarrage en côte Hill Assist.

**La MINI est une offre premium : sûreté, fiabilité, valeur durable.**

Les valeurs vraies augmentent le plaisir de conduire – et sont payantes. La nouvelle MINI n'est pas seulement l'une des voitures les plus fascinantes et les plus sûres de son segment, c'est aussi l'une des plus fiables et l'une des valeurs les plus sûres. Selon une analyse de l'Association des Automobiles Clubs allemands (Allgemeiner Deutscher Automobilclub ou ADAC), de tous les modèles actuellement produits et distribués en Allemagne, c'est la voiture la moins sujette aux pannes de son segment. Dans les statistiques de l'ADAC, qui tiennent compte de quelque 400 000 interventions techniques de dépannage au cours de l'année 2006, la MINI vient ainsi couronner le résultat de BMW Group, globalement excellent dans tous les segments. Ces statistiques mettent également en évidence la fiabilité constamment élevée de la MINI tous millésimes confondus.

Son design fascinant, l'attractivité peu commune de son concept, ses qualités de sécurité et de fiabilité ainsi que sa qualité de finition particulièrement élevée font de la MINI une voiture particulièrement séduisante, ce qui a des conséquences sur la durabilité de la valeur de ce modèle compact.

Cette valeur pouvant être calculée sur la base des pronostics d'experts, un classement actuel a pu être établi, sur la base duquel la nouvelle MINI Cooper s'est vu décerner le titre de «Wertmeister 2007» (championne de l'argus) par le magazine automobile «Auto Bild». Avec une valeur de revente estimée à 69 pour cent au bout de trois ans, elle a remporté la deuxième place de ce classement, dans lequel elle n'est surpassée que par la MINI Cabriolet qui, trois ans après, est estimée à 70 pour cent de la valeur du véhicule neuf.

## **2. La nouvelle MINI. Sûrement plus de plaisir de conduire. (Version longue)**



Chaque trajet effectué en MINI comble des désirs – et confirme de bons arguments. Ses moteurs puissants et son agilité procurent un plaisir de conduire unique. Sa fascinante aura et son design caractéristique rendent la petite voiture de qualité premium irrésistible. Et enfin, la MINI s'impose dans son segment par le niveau convaincant de ses systèmes de sécurité passive et active. La nouvelle MINI Cooper a obtenu, au crash-test Euro NCAP, la note maximum de cinq étoiles. Cet excellent résultat dans des tests exigeants apporte la preuve de l'extrême efficacité de la protection passagers à bord de cette nouvelle MINI équipée en série, dans toutes ses versions, de six airbags, de ceintures de sécurité trois points aux quatre places et de fixations ISOFIX pour sièges d'enfants à l'arrière. La MINI brille en outre par sa fiabilité à toute épreuve, ainsi que le montrent les actuelles statistiques des pannes de l'Association des Automobiles Clubs allemands (Allgemeiner Deutscher Automobilclub ou ADAC).

La sécurité et la qualité de la deux-portes compacte correspondent aux critères élevés en vigueur chez BMW Group. En plus de son individualisme et de ses technologies sophistiquées, c'est surtout à ces caractéristiques que la MINI doit sa cote d'amour élevée – une cote d'amour qui se traduit par le maintien de sa valeur à un niveau constamment élevé. Avec des valeurs de revente respectives de 70 ou 69 pour cent du prix du neuf trois ans après l'achat, la MINI Cabriolet et la nouvelle MINI Cooper occupent les deux places de tête dans le classement établi par la revue automobile «Auto Bild». Aussi le titre de «Wertmeister 2007» (championne de l'argus) a-t-il été attribué aux deux modèles.

### **L'énergie du choc est déviée de la cellule passagers.**

La composition de sa riche dotation de série en matière d'équipements de sécurité a pris en compte les connaissances acquises par la recherche en accidentologie orientée à la pratique menée par BMW Group. Afin de pouvoir atteindre un niveau de sécurité encore plus élevé, en dépit des dimensions compactes de sa carrosserie, les ingénieurs ont élaboré pour la nouvelle MINI un concept de protection des passagers entièrement nouveau, agençant les différents matériaux de sorte que leurs propriétés contribuent toujours à assurer la plus grande sécurité possible en cas de collision. Des aciers haute résistance et des pièces en tôle multi-épaisseurs dites «Tailored Rolled Blanks», calculées sur mesure en fonction des sollicitations, ainsi que des

éléments de porte en aluminium et l'utilisation de magnésium pour le tableau de bord entre les montants A permettent de répondre aux exigences parmi les plus élevées en matière de stabilité comme en matière de construction légère.

Des voies de transmission d'efforts permettant de dévier les forces nées sous l'énergie du choc sont définies pour tous les types de collision. A cet effet, des structures portantes sont agencées avec précision dans le cadre-plancher, dans les cadres latéraux, au niveau de la cloison avant du moteur, sur le toit ainsi que dans les zones avant et arrière. Conjointement avec les caissons anti-collision, qui absorbent l'énergie du choc avec efficacité même dans un espace réduit, ces structures permettent de dévier les forces appliquées d'une cellule passagers dotée d'une extrême rigidité lui permettant de remplir sa fonction de cellule de survie pour les occupants de la voiture, même en cas de collision grave.

### **Le crashtest Euro NCAP confirme le faible risque de blessure.**

Le crashtest Euro NCAP atteste que la nouvelle MINI présente un faible risque de blessure en cas de collision frontale comme en cas de collision latérale et test du poteau combinés. Le moteur monté transversalement à l'avant laisse assez d'espace pour accueillir des caissons anti-collision capables d'absorber l'énergie du choc en cas de collision frontale. De plus, la conception spéciale du berceau d'essieu avant lui permet de dévier une partie de l'énergie du choc vers le dessous de caisse. Et puis le bas de l'habitacle est stabilisé par des traverses dans la cloison avant du moteur ainsi que par des éléments appelés «skiramps».

En cas de choc latéral, les forces appliquées sont dérivées de manière ciblée vers le côté opposé du véhicule par le dessous de caisse. Pour leur part, les portières, les montants B, les sièges, le tableau de bord et le cadre de toit assurent la stabilité de la structure latérale. Des raidisseurs de porte montés en diagonale et un profilé d'aluminium extrudé dans la zone de la ligne de caisse forment une zone de déformation conjointement avec les montants A et B. La zone de déformation arrière est formée par deux longerons, le plancher de coffre à bagages, l'habillage du coffre, les parois latérales et divers renforts. En outre, la stabilité de la cellule passagers est assurée, même en cas de tonneau, par les montants et les barres de toit très fortement renforcés.

### **Commande intelligente des systèmes de retenue.**

L'efficacité de la dérivation et de l'absorption de l'énergie du choc ainsi que la stabilité de la cellule passagers sont la condition nécessaire permettant aux systèmes de retenue, dont la nouvelle MINI est équipée en série, de remplir leur fonction dans une intégralité aussi grande que possible. Les six airbags et les ceintures de sécurité sont commandés par un système de sécurité

électronique central. Ce système assure l'activation des éléments de protection toujours les plus efficaces en fonction du type et de l'intensité de la collision. Les données nécessaires à cet effet sont fournies par des capteurs placés dans la zone centrale de la voiture ainsi que dans les montants B. De plus, la plausibilité de ces informations est vérifiée par une électronique d'airbag centrale placée à un endroit bien protégé dans la zone de la console centrale.

En cas de collision, l'électronique de sécurité assure également la désactivation du verrouillage central, l'allumage des feux de détresse et de l'éclairage intérieur ainsi que la désactivation de la pompe électrique à carburant.

### **Six au total : airbags frontaux, latéraux et rideaux pour la tête en série.**

L'équipement en systèmes de retenue comprend des airbags frontaux, latéraux et rideaux pour la tête ainsi que des ceintures de sécurité trois points aux quatre places. Le conducteur et le passager assis à l'avant sont efficacement protégés non seulement par les airbags frontaux mais aussi par les deux airbags latéraux intégrés dans les flancs des sièges avant.

En cas de nécessité, les airbags rideaux pour la tête se déplient comme de grands rideaux à partir du ciel de pavillon de manière à offrir aux occupants des places avant comme aux passagers assis à l'arrière la protection la plus efficace possible contre les blessures à la tête.

Les quatre places sont équipées de ceintures de sécurité trois points, celles des places avant étant en plus dotées de rétracteurs et de limiteurs d'effort de ceinture. Les places avant comme les places arrière sont équipées d'une alarme d'oubli de la ceinture. Ainsi, des signaux optiques et acoustiques permettent au conducteur de reconnaître si ses passagers ont mis leur ceinture de sécurité. Si, par exemple, les capteurs installés à cet effet enregistrent que le siège du passager avant est occupé mais que la ceinture correspondante n'est pas bouclée, des témoins s'activent dans le Center Speedo (instrument central) ainsi que dans le champ d'affichage du compte-tours. De plus, un signal acoustique se fait entendre. Le signal s'allumant dans la zone du compte-tours est également déclenché par la non utilisation des ceintures de sécurité à l'arrière.

Les places arrière sont équipées de points de fixation ISOFIX permettant une fixation de sièges pour enfant aisée et optimale au point de vue de la sécurité. Pour le cas où il s'avérerait nécessaire de fixer un siège enfant à la place du passager avant, l'airbag correspondant peut être désactivé. Un voyant confirme la désactivation de cet airbag passager. En cas de collision, la colonne de direction de sécurité de la nouvelle MINI se déforme selon un schéma défini permettant d'éviter que le conducteur ne soit blessé.

## **Un train roulant aux technologies modernes pour plus de plaisir de conduire et plus de sécurité.**

La nouvelle MINI profite de la force d'innovation et des critères élevés en vigueur chez BMW Group également dans le domaine de la sécurité active. Grâce à la maturité et au perfectionnement technique de la construction de son train roulant, la nouvelle MINI allie un plaisir de conduire unique à une sécurité maximale. Sportif tout en restant d'une absolue simplicité, le handling de la traction avant de dimensions compactes assure que le conducteur puisse en conserver la maîtrise à tout moment, même dans des situations de conduite difficiles. Lorsqu'il s'agit d'éviter ou de maîtriser des situations critiques susceptibles d'entraîner des accidents, le conducteur peut compter sur l'assistance de freins puissants, d'une direction précise et de systèmes de régulation électroniques sophistiqués.

Des jambes de suspension McPherson assurent un guidage précis des roues avant, la direction restant ainsi largement à l'abri des influences de la transmission, même en virage négocié à vitesse élevée ainsi qu'en phases de freinage et d'accélération. L'essieu arrière multibras à guidage central constitue un type de construction unique dans le segment de la nouvelle MINI. Avec sa cinématique mettant en œuvre les technologies les plus exigeantes, il garantit à tout moment des liaisons au sol optimales. Des bras de suspension longitudinaux en aluminium apportent un gain supplémentaire en précision ayant pour seul corollaire un supplément de poids minimal. Enfin, les barres antiroulis contribuent également à garantir la sensation de karting caractéristique de la MINI. La géométrie des systèmes de suspension et d'amortissement est réglée de manière spécifique à chaque modèle en fonction des puissances d'entraînement respectives, assurant ainsi que la nouvelle MINI soit dotée, dans toutes ses versions, d'une maniabilité unique dans son segment, qui la dote d'une agilité sans compromis au niveau de la sûreté.

## **Un nouveau système de direction dote la MINI d'une tenue de cap précise.**

Avec son centre de gravité bas, ses voies larges et son concept «une roue à chaque coin», la MINI est prédestinée pour faire preuve de qualités de sûreté et de précision dans sa conduite. Mais la nouvelle MINI doit également une grande part de sa manœuvrabilité et de sa contrôlabilité souveraine à son système de direction de conception entièrement nouvelle. La direction assistée électromécanique EPAS (Electrical Power Assisted Steering) souligne l'alliance typique pour la MINI entre les caractéristiques dynamiques et le confort de conduite. La direction a le caractère direct d'une sportive, l'assistance de direction est asservie à la vitesse. Ainsi, par exemple, les manœuvres de stationnement et autres manœuvres à très faible vitesse

exigent seulement des efforts de braquage relativement faibles. A des vitesses élevées, sur route ou sur autoroute, l'assistance de direction réduite assure par contre des réactions du véhicule aux mouvements du volant dotées d'une précision particulière. Un dispositif intégré de retour actif du volant assure, quelle que soit la vitesse, un retour précis du volant à la position centrale après chaque changement de direction.

La mécanique moderne du nouveau système de direction réduit les inerties comme les frottements internes, permettant des renvois d'information au conducteur encore plus précis sur l'état de la route et la situation de conduite. En outre, la direction électromécanique permet de programmer des réglages différents. Ainsi, il est possible d'adopter un style de conduite dynamique plus souverain lorsque la courbe de fonctionnement de la direction s'est adaptée aux conditions nouvelles après actionnement de la touche sport disponible en option. Des couples de braquage plus élevés et une précision accrue garantissent des qualités de maniabilité particulièrement sûres, même dans des situations de conduite dynamique.

### **Association sûre : des freins puissants et des systèmes de régulation modernes.**

Toutes les versions de la nouvelle MINI sont équipées en série d'un système antibloquage (ABS) performant aux interventions précises, du système de contrôle du freinage en virage (Cornering Brake Control ou CBC) et du compensateur électronique de freinage (Electronic Brakeforce Distribution ou EBD). De cette manière, la répartition et le dosage des forces de freinage sont assurés dans toutes les situations de conduite en fonction des besoins. La nouvelle MINI est dotée d'un dispositif de freinage hautement efficace. Des freins à disques aux quatre roues assurent une décélération maximale. L'essieu arrière de toutes les versions est doté de disques de frein d'un diamètre de 259 millimètres, tandis que l'essieu avant reçoit des disques ventilés de l'intérieur d'un diamètre de 280, voire même de 294 millimètres sur la MINI Cooper S.

La dotation de série de la MINI Cooper S et de la MINI Cooper D comprend en outre le système anti-patinage Automatic Stability Control + Traction (ASC+T). Ce système désactivable par pression sur une touche empêche les roues motrices de patiner sur sol glissant. En outre, il facilite le démarrage lorsque les roues motrices reposent sur un sol offrant des conditions d'adhérence différentes. Lorsque l'une des roues motrices rencontre des conditions d'adhérence insuffisantes, elle est freinée jusqu'à ce que la traction soit suffisante pour assurer la stabilité de conduite. La désactivation de ce système s'impose seulement dans des situations d'exception, lors de l'utilisation de chaînes par exemple. Aussi le système ASC+T (antipatinage + traction) s'active-t-il automatiquement à chaque démarrage du véhicule.

Le système ASC+T (antipatinage + traction) est disponible en option pour la MINI Cooper et la MINI One. Par ailleurs, le contrôle dynamique de stabilité (DSC) est disponible en option pour toutes les versions de la MINI.

Ce système de régulation de la stabilité s'oppose aux embardées causées par le survirage ou le sous-virage du véhicule en courbe grâce à des interventions ciblées des freins sur telle ou telle roue ou grâce à la réduction de la puissance fournie par le moteur. Le système DSC intègre également l'aide au démarrage en côte Hill Assist. Ce système permet de démarrer sans problème même lorsque la MINI est garée dans une pente. Lorsque le pied du conducteur lâche la pédale de frein pour appuyer sur l'accélérateur, la pression de freinage nécessaire pour retenir la MINI est maintenue aussi longtemps que nécessaire jusqu'à ce que la force motrice transmise aux roues avant soit suffisante.

En association avec le système ASC+T (antipatinage + traction) et/ou le contrôle dynamique de stabilité (DSC), la nouvelle MINI peut également être dotée d'un dispositif d'assistance au freinage. Dans les situations où le conducteur s'apprête à freiner à fond, ce système active automatiquement la pression de freinage maximale. La décélération la plus élevée possible est alors atteinte même lorsque le conducteur n'actionne pas la pédale de frein avec la plus grande intensité possible.

### **Unique : indicateur de perte de pression des pneus en série.**

La nouvelle MINI est la seule voiture de son segment à être équipée en série d'un indicateur de perte de pression des pneus. Il contribue essentiellement à la réduction des risques d'accident dus à des pneus endommagés ou à des pertes de pression de gonflage latentes. En comparant les vitesses des roues, ce système contrôle en permanence la pression d'air de tous les pneus.

Des unités électroniques de roue logées dans les roues transmettent les valeurs mesurées à un appareil de commande. Les irrégularités indiquant une perte de pression dans l'un des pneus sont signalées au conducteur par un signal optique au poste de conduite. S'activant à des vitesses de plus de 25 km/h, l'indicateur de perte de pression des pneumatiques signale l'anomalie dès que la pression de gonflage s'écarte de plus de 30 pour cent de la pression normale.

Egalement nouveau dans la catégorie de véhicules de la MINI, les pneus sont dotés de caractéristiques leur permettant de rouler à plat qui permettent de poursuivre sa route même en cas de dégonflage complet. Des jantes à épaulement spécifique (Extended Hump) assurent que le pneu ne déjantera pas, même dans de telles conditions. Il est alors encore possible de parcourir ainsi jusqu'à 150 kilomètres à une vitesse maximale de 80 km/h. Les pneumatiques BMW à flancs renforcés RSC sont compris dans l'équipement de série de la MINI Cooper S et sont disponibles en option pour les autres versions.

### **La MINI est une offre premium : sûreté, fiabilité, valeur durable.**

La philosophie de la marque MINI comporte une profession de foi sans compromis en la qualité premium conforme aux normes en vigueur chez BMW Group. Cette exigence, qui s'exprime dans toutes les phases du développement et de la production de tous les modèles, s'applique au design aussi bien qu'aux fonctions de chacune des voitures. Ce haut niveau de qualité est l'un des facteurs qui contribuent à la séduction exercée par la MINI, tout comme son caractère unique et le plaisir de conduire que procure cette traction avant de dimensions compactes. Fiabilité et satisfaction du client sont également des facteurs étroitement liés. Le succès de la MINI repose donc sur l'association réussie de manière unique entre la séduction et des qualités concrètes.

La qualité, la sécurité et la fiabilité sont des valeurs qui contribuent encore à augmenter le plaisir de conduire la nouvelle MINI – d'autant plus qu'ils sont payants à long terme. La nouvelle MINI est l'une des voitures les plus fiables et à la valeur la plus durable de son segment. Selon une analyse de l'Association des Automobiles Clubs allemands (Allgemeiner Deutscher Automobilclub ou ADAC), de tous les modèles actuellement produits et distribués en Allemagne, c'est la voiture la moins sujette aux pannes de son segment. Dans les statistiques de l'ADAC, qui tiennent compte de quelque 400 000 interventions techniques de dépannage au cours de l'année 2006, la MINI vient ainsi couronner le résultat de BMW Group, globalement excellent dans tous les segments. Ceci montre comment l'intégration systématique de la marque dans le système de normes de qualité et de sécurité en vigueur chez BMW Group a produit des effets sur les caractéristiques du produit dans les plus courts délais. Ces statistiques mettent également en évidence la fiabilité constamment élevée de la MINI, tous millésimes confondus.

Son fascinant design, l'attractivité peu ordinaire du concept de la voiture, sa sécurité et sa fiabilité ainsi que sa qualité de finition particulièrement élevée font de la MINI une voiture particulièrement convoitée, ce qui a des conséquences sur la durabilité de la valeur de ce modèle compact. Cette valeur pouvant être calculée sur la base des pronostics d'experts, un classement actuel a pu être établi, sur la base duquel la nouvelle MINI Cooper s'est vu décerner le titre de «Wertmeister 2007» (championne de l'argus) par le magazine automobile «Auto Bild». Avec une valeur de revente estimée à 69 pour cent au bout de trois ans, elle a remporté la deuxième place de ce classement, dans lequel elle n'est surpassée que par la MINI Cabriolet qui, trois ans après l'achat, est estimée à 70 pour cent de la valeur du véhicule neuf. Etant donné que la durabilité de la valeur compte au nombre des plus importants facteurs de coût pris en considération lors de l'achat et de l'utilisation d'une automobile, cette évaluation fournit également un argument important pour la décision d'achat. Tous ces critères pris en compte, il est donc d'autant plus facile de succomber au charme de la nouvelle MINI.