



Information presse  
4 février 2013

### **Le plaisir de conduire au fil des ans : trois générations de MINI Cooper et de MINI Cooper S.**

**Munich.** Depuis plus de 50 ans, le nom de Cooper et ses trois générations de modèles évoquent immédiatement un surcroît de plaisir de conduire en MINI. En proposant une citadine agile avec une puissance comparable à celle d'une sportive, destinée à la fois à la conduite sur route et sur circuit, John Cooper, génial concepteur de Formule 1, a eu une idée qui n'a rien perdu de son charme. Et ce n'est pas une question de nombre de chevaux, comme en atteste la comparaison entre la classic Mini et ses deux petites sœurs. Les trois générations de ce modèle britannique de légende partagent le même principe fondateur : une utilisation innovante de l'espace associée à la célèbre impression inimitable d'être dans un kart. Une sensation appréciée par les amateurs du monde entier – que ce soit sur les routes sinueuses de montagne ou sur les grands boulevards, où l'on croise encore régulièrement la classic Mini comme la MINI moderne.

La citadine britannique est particulièrement à l'aise sur les routes sinueuses exigeant des changements de direction rapides et précis, où elle est dans son élément. La classic Mini est faite pour les virages en épingle à cheveux et les routes en lacets, notamment la version Mini Cooper qui affiche une puissance de 63 ch (46 kW). Ce modèle est produit jusqu'à l'automne 2000, au moment où son successeur est prêt à prendre la route. Contrairement à sa devancière, ce dernier est immédiatement disponible en une version MINI Cooper qui fait honneur à son nom avec une puissance de 115 ch (85 kW). Dès le début, l'architecture du moteur et du châssis constitue un mariage harmonieux procurant un maximum de plaisir de conduire. Mais John Cooper en était déjà persuadé : il faut faire toujours plus. C'est ce qui l'avait encouragé à développer, il y a 50 ans, la Mini Cooper S qui développait 70 chevaux. Aujourd'hui, la dernière-née de la famille atteint les 184 ch (135 kW). Et le groupe motopropulseur turbo de la MINI Cooper S actuelle fait figure de référence en matière d'efficacité dans sa catégorie de puissance.

Au milieu des années 1950, lorsqu'Alec Issigonis développe une nouvelle citadine pour la British Motor Corporation, son premier objectif est d'optimiser l'espace et le prix. Avec une longueur extérieure d'à peine plus de 3 mètres, la classic Mini est étonnamment spacieuse pour les passagers comme pour les bagages. Issigonis place le moteur 4 cylindres à l'avant en travers et la boîte de vitesses sous le groupe motopropulseur, directement entre les roues. L'écartement des roues et le porte-à-faux particulièrement court assurent l'essentiel. Petite mais spacieuse, la Mini est particulièrement légère, affichant à peine 600 kg sur la balance. Son principe de conception est aujourd'hui un modèle pour les citadines et les compactes.



Information presse  
4 février 2013

C'est cependant une autre figure majeure de l'histoire de la marque qui sera amené à découvrir l'étendue de ses qualités sportives. John Cooper, ami et partenaire du créateur de la Mini, Issigonis, et double titulaire du titre de champion du monde des constructeurs en Formule 1, identifie immédiatement le formidable potentiel de ce modèle. La commercialisation de la Mini Cooper débute dès 1961. Dans les années 1970, lorsque la production de cette variante est temporairement interrompue, le nom de Mini Cooper est depuis longtemps devenu synonyme de citadine sportive et agile.

Un autre élément important vient donner un coup d'accélérateur à la carrière sportive de la classic Mini : le châssis. Issigonis avait aussi fait œuvre de pionnier en matière de direction et de suspension, posant ainsi les fondations de ce qui devait devenir la célèbre impression d'être dans un kart, plébiscitée encore aujourd'hui par les amateurs de la marque. Des joints de Cardan homocinétiques minimisent l'impact du moteur sur la direction, tandis qu'un faux-châssis auquel sont fixées les roues arrière améliore la tenue de route et qu'une suspension en caoutchouc et de petits amortisseurs télescopiques assurent la précision de la réponse et la souplesse de l'amortissement. Encore aujourd'hui, l'ampleur des innovations contenues dans une si petite voiture est impressionnante. Le comportement de la classic Mini qui en résulte explique l'enthousiasme et la fidélité de ses amateurs.

Introduit en 2001, le modèle suivant nécessite, pour constituer à son tour une référence en matière de plaisir de conduire, un châssis particulièrement soigné. Avec un train avant à jambes de force McPherson, des arbres primaires de même longueur et une suspension multibras à l'arrière inédite sur le segment des citadines, des freins à disques sur les quatre roues et le système de contrôle dynamique de la stabilité DSC, la MINI Cooper relève le défi avec brio.

La MINI Cooper S de la génération actuelle dispose en outre d'une direction assistée électromécanique avec fonction Servotronic ainsi que d'un système d'assistance à la conduite DSC avec contrôle dynamique de la traction (DTC) et fonction de blocage électronique du différentiel pour l'essieu avant. Baptisé « Electronic Differential Lock Control » (EDLC), ce système permet à la voiture de franchir les virages serrés des cols alpins sans encombre en freinant les roues motrices de manière ciblée lorsqu'elles patinent, améliorant ainsi le comportement du véhicule en sortie de virage et son comportement directeur intrinsèque. En outre, une simple pression sur le bouton Sport disponible de série sur la MINI Cooper S permet d'obtenir une réponse plus immédiate tout en conférant un surcroît de sportivité à la signature sonore du moteur. Autant



Information presse

4 février 2013

**d'avancées inimaginables il y a 50 ans, mais qui auraient sans aucun doute conquis John Cooper.**

Pour plus d'informations, veuillez vous adresser à :

Andreas Lampka, Head of Communications MINI  
Téléphone : +49 89 382 23 662, Fax : +49 89 382 20 626  
e-mail : [andreas.lampka@mini.com](mailto:andreas.lampka@mini.com)

Site médias : [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)

### **BMW Group**

BMW Group, avec ses marques BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles et Rolls-Royce, est une entreprise de dimension mondiale avec 25 sites de production et de montage implantés dans 14 pays différents et un réseau de vente présent dans plus de 140 pays.

BMW Group, leader sur le segment Premium du marché automobile, a vendu en 2012 près de 1,85 millions d'automobiles et plus de 117.000 motos. Pour l'année 2011, le résultat avant impôts s'est monté à 7,38 milliards d'euros, le chiffre d'affaires à 68,82 milliards d'euros. Au 31 décembre 2011, BMW Group employait un peu plus de 100.000 personnes.

Le succès économique de BMW Group repose sur une vision à long terme et une action responsable. L'entreprise a inscrit dans sa stratégie la durabilité économique et sociale tout au long de sa chaîne de création de valeur, la pleine responsabilité du constructeur vis-à-vis des produits et l'engagement à préserver les ressources fossiles. Ces efforts sont récompensés puisque BMW Group figure pour la huitième année consécutive en tête des constructeurs automobiles dans le Dow Jones Sustainability Index.

### **BMW Group France**

BMW Group est implanté sur quatre sites en France : Montigny-le-Bretonneux (siège social), Tigery (centre de formation), Strasbourg (centre PRA international) et Miramas (centre d'essais techniques international). BMW Group France emploie 389 salariés sur l'ensemble de ses sites. Son réseau de distribution emploie plus de 3500 collaborateurs sur 175 sites de vente BMW et 112 sites MINI, dont sa filiale BMW Distribution qui emploie 144 collaborateurs sur trois sites.

En 2012, BMW Group France a immatriculé 69.528 automobiles, dont 48.045 BMW, 21.483 MINI plus 11.043 motos. Depuis plus de 27 ans, BMW Group France finance des projets d'utilité publique à travers sa Fondation placée sous l'égide de la Fondation de France.