

# MINI 在 2009 上海国际车展 目录



1.	MINI 在 2009 上海国际车展 ( 短文本 ) .....	2
2.	概述 .....	6
3.	尽享敞篷乐趣： 新一代 MINI 敞篷车 .....	7
4.	进入四度空间： MINI Crossover 概念车 .....	17
5.	零排放下的驾驶激情： MINI E .....	26
6.	1959 年 – 2009 年： MINI 50 年的辉煌历程 .....	30

提示：除特殊注明之处以外，本媒体包中介绍的车辆均配备符合中国大陆市场规格的发动机和装备。可能与面向其它市场的车型存在差异。

## 1. MINI 在 2009 上海国际车展 ( 短文本 )



伴随着引领潮流、极具魅力的车型系列的推出，MINI 品牌势必于 2009 年在中国汽车市场上续写新的辉煌篇章。

继 MINI 和 MINI Clubman 之后，新一代 MINI 敞篷车即将在中国市场闪亮登场。这款敞篷四座汽车将在 2009 年上海国际车展上首次向中国公众亮相。

随着新一代 MINI 敞篷车进入中国市场，如今中国市场中的所有 MINI 车型都配备了最新一代 MINI 四缸动力单元。这些极其先进的发动机利用宝马集团在发动机技术方面的全部能力开发而成，融运动性能和出色灵活性于一身。除此之外，它们还能够确保极低的耗油量并配有最新的排放管理系统。

同时，纯粹的驾驶激情、高档品质和独一无二的品牌风格也为 MINI 在中国市场中不断取得成功奠定了基础。在 2008 年，销量累计达到 3,134 台，较前一年增长超过 40%。中国大陆地区依然是 MINI 汽车充满活力并且增长迅速的市场。如今，新一代 MINI 敞篷车为 2009 年继续这一辉煌打下了坚实的基础。

MINI 在 2009 上海国际车展上的闪亮登场也表明了该品牌将来进一步扩展车型系列的决心。除了 MINI 车型以外，MINI Clubman 和 MINI 敞篷车也已经或即将进入市场。2009 年 4 月 22 至 28 日，在中国最重要、历史最悠久的车展上，参观者们还将有机会一睹 MINI Crossover 概念车和 MINI E 的风采。

MINI Crossover 概念车具有一系列的创新特色，长度超过四米，四个驱动轮，四个车门和四个单独座椅，但是无论从任何角度来看，它无疑都是一款纯正的 MINI。这款魅力四射的概念车首次在亚洲展出，以一种 MINI 独有的风格清晰地向世人展示了该品牌对于机动性未来的前瞻。

MINI E 已经开始在美国（不久还将在德国）进行日常交通背景下的测试，这标志着 MINI 将进入电动车领域，为将来电动车辆的生产提供了重要的依据和技术经验。MINI E 由一台功率为 150 千瓦/204 马力的电动马达驱动，提供 MINI 汽车特有的驾驶激情，无排放污染。

在日常交通中带来更多乐趣：新一代 **MINI 敞篷车**

新一代 MINI 敞篷车以前代车型的质量为基础，并且更加清晰、更加具有说服力地表现出 MINI 敞篷车的风格优势。作为所在细分市场内唯一的高档敞篷车，新一代 MINI 敞篷车提供了令人震撼的新发动机和经过改进的悬架，进而带来了 MINI 典型的独特驾驶激情。如果客户要求，它还可以配装一个弹出式新防翻滚安全系统以及多种个性化解决方案，赋予汽车独特的功能和实用的优势。

新一代 MINI 敞篷车准备好迎接日常交通中的所有挑战，而且能够使真正的爱好者们尽可能多地享受到令人兴奋的时刻。要开启软车顶，驾驶员仅需按压按钮，车顶在 15 秒钟内即可完全自动折叠，需要时以相同的速度再次关闭。

新一代 MINI 敞篷车携两个车款进入中国汽车市场：新一代 MINI Cooper 敞篷车通过一台 1.6 升的 88 千瓦/120 马力四缸发动机驱动，在各个方面都具有真正出色的运动特性。此发动机装备有根据宝马集团独特的 VALVETRONIC 电子气门技术开发出来的全可变气门管理系统，从而可获得最佳的扭矩曲线、超强动力和杰出的效率。新一代 MINI Cooper 敞篷车加速至 100 公里/小时需 11.1 秒，最高车速为 191 公里/小时。欧盟标准测试循环下的耗油量为 6.9 升/100 公里，二氧化碳排放值为 165 克/公里。

凭借双涡管涡轮增压器和燃油直喷系统，装备 1.6 升四缸发动机的新一代 MINI Cooper S 敞篷车更具动感，产生的最大输出功率为 128 千瓦/175 马力。这款出色的车型从静止加速到 100 公里/小时只需 7.7 秒，最高车速达 217 公里/小时。

欧盟标准测试循环下的平均耗油量为 7.9 升/100 公里，二氧化碳排放值为 189 克/公里。

这种功率使得新一代 MINI Cooper 敞篷车和新一代 MINI Cooper S 敞篷车相比各自的前代车型具有明显更好的性能，油耗更少而且废气排放更低。

除了强劲的高转速发动机外，先进的悬架技术也将两款车型的操纵灵活性提升到了新的高度。MINI Cooper S 敞篷车和 MINI Cooper 敞篷车均标准装备 DSC 动态稳定控制系统。

此外，由电动机械式执行元件促动的新一代防侧倾安全系统可在需要时迅速弹出，从而确保了更高标准的安全性。正常情况下，它隐藏在后座椅后方，几乎完全不被发觉。汽车的安全性电子装置一旦检测到翻车风险，单件式翻车防护杆随即弹出。

通过巧妙的结构设计原理，单件式翻车防护杆丝毫不会影响集成在行李厢和乘客舱间的特大直通装载装置。因此，MINI 敞篷车的最大装载容积增大 55 升，达到 660 升。

客户对于新一代 MINI 敞篷车的个性化打造方案也得到了扩展，新的车漆方案、三种不同的车顶颜色和材料以及丰富的内饰、内装表面和内饰条等，为客户打造属于自己的个性化 MINI 奠定了基础。

#### 迷人的外观：**MINI Crossover** 概念车

MINI 是世界上唯一的高档小型车制造商，为客户提供享受驾驶激情和现代生活方式的独特组合。全面的安全特性和完美的工艺品质也是该品牌的重要特征，从而使每辆 MINI 都成为了最迷人的汽车。

除了这些共同品质外，MINI、MINI Clubman 以及 MINI 敞篷车还都分别拥有着自己独有的特性。现在，MINI Crossover 概念车发掘了新的潜力，进一步诠释了典型的 MINI 风格。这款四门 MINI 概念车将在 2009 上海国际车展上亮相，全新诠释的设计风格、四轮驱动以及创新的内饰概念，不仅清楚地证明了 MINI 车型家族的扩展潜力，也证明了 MINI 设计师们的创新能力。

MINI Crossover 概念车所表现出的创新将典型的 MINI 感觉提升到了新的高度。MINI 的车身长度首次超过传统的四米极限。MINI Crossover 概念车四轮驱动，为 MINI 提供了更广的应用范围，实现了新的目标并吸引了新的目标客户群体。

在车内，该四门四座椅概念车以前所未有的方式组合了更强大的多功能性和创新功能。在两座椅之间有一个多功能连接杆，一个从中央控制台一直扩展至内饰后部的 MINI 中央滑轨，不仅提供了非传统的存储空间，还将前排座椅和乘客舱后半部分直接连接在一起。

车内的另一个亮点是采用三维设计的创新型中央仪表 - MINI Center Globe。全球首款将控制装置和显示单元结合起来的汽车，形状类似地球，为娱乐、通讯、导航和车辆功能的一体式管理设定了新标准。

#### 一鸣惊人的零排放机动性概念：**MINI E**

作为 2009 上海国际车展上的另一个创新亮点，MINI E 将 MINI 典型的驾驶激情带入日常驾驶之中：在美国（不久之后在德国）进行日常使用实验计划之后，创新的 MINI E 现在开始面向中国公众。在发动机室内，电动驱动马达产生 150 千瓦/204 马力的最大输出功率，从安装在这款双座轿车后部的锂电池中获得能量，可行驶里程达 240 公里以上。

能量存储蓄电池可以在每个电源插座上充电，美国的用户还可得到一个特殊的墙盒，能够快速给蓄电池进行电能储备。在德国首都柏林，当前正在建造公众可用的、适宜汽车充电的基础设施。

MINI E 将无排放马达和品牌典型的灵活性相结合。加速至 100 公里/小时仅需 8.5 秒钟，最高车速被电子限制在 152 公里/小时。

MINI E 在现实日常交通中的应用，为所有类型的驾驶者提供了颇具代表性的实际经验。显然也为宝马集团提供了有关电能驱动型量产汽车开发流程的宝贵技能。

### **MINI 50 年的辉煌历程，50 年的驾驶激情和个性化风格**

2009 年不仅为 MINI 提供了继续发展品牌的宏伟前景，而且提供了充分的理由令人回忆起公司辉煌的发展历程：经典 Mini 诞生于 50 年前 – 凭借其创新品质，注定要登上头版头条，并在几十年内引领公路用车及赛车的发展趋势。

Mini 的缔造者是一位名叫亚历克·伊斯哥尼斯 ( Alec Issigonis ) 的汽车工程师，他旨在打造一辆经济而舒适的小型汽车，能够最佳利用可用空间，并采用醒目的车身设计，这款车型问世之后立即成为独一无二的成功概念，时至今日依然非常流行并且极具吸引力。

正如其创造者构想的一样，如今的 MINI 依然是一款没有任何等级观念的汽车。自从该品牌于 2001 年重新上市以来，MINI 为所有目标客户群和爱好者们提供了最新的品质和独特的吸引力。MINI 以其灵活操控性和运动性能结合高级质量、安全性、功能和杰出的经济性彻底征服了所有鉴赏家。

来自世界各地的 MINI 爱好者们将于 2009 年 5 月 22 日至 24 日在该品牌的发源地英国举行国际 MINI 车迷大会，庆祝这一纪念日。2009 年的 MINI 节将在颇具传奇色彩的银石一级方程式赛道举行，这是为纪念该品牌的 50 周年纪念日举行的史无前例的车迷活动。

## 2. 概述



- **在中国车展上亮相：新一代 MINI 敞篷车**  
MINI 的典型品质和驾驶敞篷车的独特乐趣 – 新一代 MINI 敞篷车在这两方面均出类拔萃。这款卓越的四座汽车使爱好者们在驾驶时能够开启软顶，享受灿烂的阳光和徐徐的微风。新一代 MINI 敞篷车具备品牌特有的出色操纵性，配有强劲高效的发动机，在日常交通中给汽车带来出色功能的装备也具有诸多特色与亮点。在中国首度上市的两款敞篷车是 MINI Cooper S 敞篷车（128 千瓦/175 马力）和 MINI Cooper 敞篷车（88 千瓦/120 马力）。
- **展望未来：MINI Crossover 概念车**  
MINI 品牌将来会展现新的潜力和更广泛的功能范围：将要在 2009 上海国际车展上首次在亚洲亮相的 MINI Crossover 概念车展示了该品牌持续发展的潜力，同时也将 MINI 设计师和工程师们的众多想法付诸实施。这是首辆长度超过四米的 MINI 车型，也是首辆四轮驱动、装备四个车门和四个单独座椅的 MINI。在这里仅仅透露一个亮点：MINI Crossover 概念车创新的内装理念包括一个多功能杆和传递轨道，而 MINI 中央滑轨则从仪表板一直延伸至乘客舱内的后部。
- **里程碑：MINI E**  
卓越驾驶激情、零排放：MINI E 的面世，象征着宝马集团在追求非矿物燃料的自由机动性之路上树立了一个新的里程碑。MINI 的辉煌历史将在美国 and 德国翻开新篇章，约有 500 多台全电动 MINI 汽车将交付给加利福尼亚、纽约、新泽西以及柏林和慕尼黑的指定客户。在该试验计划启动后不久，MINI E 又将在 2009 上海国际车展上亮相，这款小型高级轿车的零排放版本由 150 千瓦/204 马力的电动马达驱动，由最新开发的锂电池提供能量，该组合使 MINI E 的可行驶里程超过了 240 公里。
- **周年纪念：MINI 50 年的辉煌历程**  
作为 1959 年在英国横空出世的一款即经济、舒适、宽敞而又外观独特的小型汽车，时至今日，Mini 仍然续写着独树一帜的成功篇章。的确，经典 Mini 从一开始就提供了在当今世界依然非常重要的品质。而且，自 2001 年重新发布该品牌以来，通过最佳的方式、以最现代的价值对其进行了重新诠释与升级。如今，MINI 已经风靡全球，在英国颇具传奇色彩的银石赛道上即将举办 2009 年 MINI 全球嘉年华，届时全球车迷将汇聚一堂，共同庆祝 MINI 品牌的生日。

### 3. 尽享敞篷乐趣： 新一代 MINI 敞篷车



MINI 典型的驾驶激情和个性风格现在又一次与敞篷驾驶独有的特色和愉悦感融为一体，新一代 MINI 敞篷车以这种极其鲜明的方式提供了对自由驾乘的独特诠释。

凭借经过改进的造型、更多的实用功能、更先进精致的悬架技术、更强大同时更经济的发动机以及优化的安全技术，新一代四座 MINI 敞篷车将其优势和质量提升到了更高的水平。

同时，极具吸引力的新的颜色选项及装备特色也提升了风格和品质。最后但也同样重要的是，优质材料和出色的表面处理提高了 MINI 敞篷车作为其细分市场中唯一一款高级敞篷车的独特地位。

新一代 MINI 敞篷车带滑动车顶功能的高质量软顶也为乘员提供了遮风避雨的保护。以 30 公里/小时以下的车速行驶时，软顶可以全自动地向后收起，这个平稳顺畅的过程只需 15 秒钟，赋予新一代 MINI 敞篷车真正出色的用途和质量：一款在一年四季都渴望敞篷驾驶的汽车，转速表旁的敞篷计时器则象征着对驾驶者的这一挑战。

这块新颖的记时表为驾驶者和乘客显示敞篷驾驶的时间 – 激励驾驶者尽可能真正享受敞篷驾驶的刺激。

新一代 MINI 敞篷车通过便捷装载功能提供了优异的日常驾驶质量，两侧后座靠背可单独折放，加上行李厢与乘客舱之间超大的贯通装载功能，使行李厢容量增大到了惊人的 660 升。

这种可变性在敞篷车中是十分独特的，翻车防护杆的创新设计与结构为其提供了可能：新一代 MINI 敞篷车在后座椅后配备了一种单件式翻车防护杆，沿整个车内宽度隐蔽布置，从驾驶位置向后看不到，仅在即将翻车时才自动升起。

新一代 MINI 敞篷车投放市场时提供了两种发动机型式供选择。MINI Cooper 敞篷车从一开始便提供了优异的运动品质，带全可变气门管理的 1.6 升四缸发动机在 6,000 转每分的转速下达到 88 千瓦/120 马力的最大输出功率。

MINI Cooper S 敞篷车则更加关注动力性能，装备的 1.6 升四缸机采用了双涡管涡轮增压器和汽油直接喷射技术，在 5,500 转每分转速下可输出 128 千瓦/175 马力的最大功率，其强大动力与动态性能令人耳目一新。

同时，两款发动机变型均标配最新的技术，相比前代车型明显减少了耗油量和排放。

新一代 MINI 敞篷车令人赞叹的操纵性还得益于比前代车型显著加强和提高了的悬架技术。确实，由于标配了先进的车轮悬架、极为精确的电动机械式转向助力、强劲的制动系统和 DSC 动态稳定控制，这款 MINI 敞篷车将绝佳的灵活性与同样堪称典范的全面安全性结合在一起。

设计：保持了 **MINI** 本色，毫不妥协的敞篷驾驶风格和独特的比例

MINI 敞篷车的造型设计是改良式开发流程结出的硕果。与前代车型相比，第一眼看到新一代 MINI 敞篷车就能清晰地感受到它的强劲和成熟气质，有如雕凿的车身表面极为美观，使新一代 MINI 敞篷车显得更加强劲和动感。

舒展的侧面造型散发着更加浓厚的运动气息，翻车防护杆几乎完全隐蔽，车顶收起后，汽车的侧面轮廓显然是受到经典两座跑车的启示。

沿肩线水平环绕整车的镀铬饰条将车身和车顶及车窗连接起来。直立式风挡玻璃强调了这款毫不妥协的敞篷车并不是徒有外表，当车顶收起时，驾驶者和前座乘客便会真正与大自然融为一体。

第一眼看去，这款敞篷车上的 MINI 经典风格一览无余。具有短前后悬的汽车比例、大车轮开口、腰线高度以及属于品牌特征的各种设计特色清楚地表明，从各方面看，这都是一款真正的 MINI。

整个前端也不失 MINI 本色，包括使 MINI Cooper S 敞篷车与 MINI Cooper 敞篷车区别开来的细节特征。两款车型均采用六方型散热器格栅和典型 MINI 风格的带转向灯圆形大灯，构成一个完整的独立要素。不过 MINI Cooper S 敞篷车显然可以通过以下特点辨认出：隆起 20 毫米的机舱盖拱凸、发动机舱盖时尚的开口、六角形散热器格栅以及超大的下进气口。

而 MINI Cooper 敞篷车的散热器格栅带有镀铬框和三个镀铬横条。下进气口的边缘以极具吸引力的风格微微向上翘起。

与前端设计一样，新一代 MINI 敞篷车的后端也明显提升了汽车的视觉形象。整个后部以两条平行的水平线条为特征，在 MINI 掀背版上形成的柔和流畅的“台阶”强调了汽车的宽度，也颇令人赞叹。



新一代 MINI 敞篷车后行李厢盖可以开启到根部，铰链装在里面，使整个后部表面平整光滑，进一步突出了后端的强劲形象。

直立的尾灯比前代车型稍大。在 MINI Hatch 上，尾灯由镀铬框架环绕，与照明灯分开，从而体现出一种特殊的经典时尚感。

加大的侧窗和可回收的翻车防护杆确保了最佳的全向视野

独特的设计和非常实用的功能使新一代 MINI 敞篷车的软顶十分突出。车顶闭合时，MINI 敞篷车可以显出汽车特有的比例，低矮的车顶线进一步突显了汽车的运动形象。

篷面采用绝对不透风的极耐磨的优质织物材料，篷杆采用钢制和铝制材料，在高速行驶时也不会出现篷顶变形或膨胀的现象。

通过略微加大的侧窗和新设计的可回收式翻车防护杆使车顶封闭时的全向视野比前代车型有了进一步的改善。单件式翻车防护杆可根据需要升起和落下，沿汽车全宽布置在后座头枕下，使驾驶者的后向视野不会受到任何妨碍。

具有滑动车顶功能的软车顶 – 驾驶时使用便捷

软车顶可在 15 秒内完全开启和关闭，自然是全自动的，通过电液控制。车顶开启后，整洁地折入汽车后端。由于打开的车顶外面朝上，不需要后箱盖提供特别的保护。

启闭机构由前车顶架上的一个拨动开关控制，是典型的 MINI 设计。为了确保户外驾驶的自然乐趣或者对突然而至的倾盆大雨快速作出反应，在速度低于 30 公里/小时均可启用启闭流程。另一个特色是，驾驶者在车辆起步前可以通过内置在车钥匙中的遥控器开启软顶。

在软顶开始后移时，MINI 敞篷车的车窗撑杆和侧窗会立即电动缩回，也是全自动进行的。闭顶和开顶的过程正好相反。

只要驾驶者按着车顶架上的开关，这两个流程 – 开顶和闭顶 – 就会连续进行。

新一代 MINI 敞篷车独特的车顶折叠功能完全电动进行。此时软顶的前部可后退 40 厘米，仍然通过前车顶架上的开关操纵。而且另外一大优势是，只要车速不超过 120 公里/小时，驾驶者和乘客都可以开启滑动车顶，享受这种独特的驾驶激情。

独特驾驶激情的保证：最新一代四缸动力单元

强劲、高转速且极其高效 – 这是新一代 MINI 敞篷车上市时搭载的两款四缸汽油发动机的特色。确实，正是由于配备了这两款发动机，才使得新一代 MINI 敞篷车极大地提高了驾驶激情，同时明显改善了全面经济性。

两款发动机均采用轻合金制造，排量 1,598 毫升，具有同样的缸心距和同样的缸径与冲程。同时，它们自然也受益于宝马集团在发动机开发方面拥有的知识积累和从赛车上移植过来的高新技术。

四缸轻质合金动力单元在宝马集团位于英国的海姆斯霍尔发动机厂制造而成。与前代车型相比，两款发动机在 MINI 敞篷车的发动机舱中均以 180°角安装，排气侧现在朝前。

**MINI Cooper S 敞篷车：**得益于双涡管涡轮增压器和直接汽油喷射技术的超强动力和性能

新一代 MINI Cooper S 敞篷车可以提供比以往更强更刺激的高性能体验。作为两款中动力更强劲的车型，MINI Cooper S 敞篷车装备 1.6 升四缸发动机，借助双涡管涡轮增压器和直接汽油喷射技术，最大输出功率不小于 128 千瓦/175 马力/5,500 转每分。在 1,600 至 5,000 转每分转速区间，这款独特的发动机可输出不小于 240 牛顿米的最大扭矩，利用过增压功能还可短时增加到 260 牛顿米。

双涡管涡轮增压器对于提高 MINI Cooper S 敞篷车的动力性能特别有效。同一时间内两个气缸在排气歧管和涡轮增压器内的气道是彼此分开的，这样有助于减小低速时的排气背压，以便充分利用歧管内脉冲气柱的动态效应。这一效应可以增强涡轮增压器响应，确保极为迅速地产生发动机功率。

从而使 MINI Cooper S 敞篷车实际上消除了传统涡轮增压发动机典型的“涡轮迟滞”。加速至 100 公里/小时仅需 7.7 秒，发动机的灵活性和响应性在高速下也同样令人印象深刻，最高车速也是出类拔萃的，为 217 公里/小时。

MINI Cooper S 敞篷车的涡轮增压四缸发动机得益于共轨燃油直喷技术提高功率的作用。位于进气凸轮轴后端的高压泵使连接所有气缸的不锈钢共轨油道充满燃油。然后，位于气缸盖侧面的喷油阀在数毫秒内以精确的剂量将燃油从共轨油道直接喷向燃烧室。

借助双涡管涡轮增压器和燃油直喷技术的这种组合，新一代 MINI Cooper S 敞篷车提供的性能指标在很多方面都非同一般：发动机的比输出功率约为 110 马力/升，欧盟标准测试循环下的耗油量为 7.9 升/100 公里，二氧化碳排放值为 189 克/公里。

### **MINI Cooper 敞篷车：全可变气门管理使性能更具活力**

同样 1.6 升排量，新一代 MINI Cooper 敞篷车的自然吸气型发动机将充满活力的运动性能与真正优异的经济性结合在一起。最大输出功率为 88 千瓦/120 马力/6,000 转每分，最大扭矩 160 牛·米/4,250 转每分。

这种四缸发动机的创新技术包括在宝马集团独特的 VALVETRONIC 电子气门技术基础上开发的全可变气门管理。这种气门控制概念的最大优点是进气门升程和开启时间均可在数毫秒内按驾驶者对功率和性能的要求迅速调整。另外一点是，进气侧和排气侧的气门正时也可随发动机转速不同而自动改变。

可变气门管理和发动机转速相关凸轮轴控制之间的互动配合有助于同时优化扭矩曲线和功率输出。因此，MINI Cooper 敞篷车的发动机从低速起就能提供优异的扭矩，同时在高转速时的输出功率也比传统的发动机高得多。

这两项技术提供的另一个优点是显著降低了耗油量：新一代 MINI Cooper 敞篷车加速至 100 公里/小时需 11.1 秒钟，可达到 191 公里/小时的最高车速，欧盟标准测试循环下的耗油量仅为 6.9 升/100 公里，发动机的二氧化碳排放值为仅为 165 克/公里。

新一代 MINI 敞篷车的两款发动机均采用前横置安装方式，将其优异的动力传给前轮。凸轮轴和曲轴采用复合金属代替了铸铁，令重量得到了优化，从而构成了全铝发动机轻质概念的一个组成部分，这一重要创新优化了车辆的效率，并增强了驾驶激情。

### **6 速自动变速箱作为标准装备**

MINI Cooper S 敞篷车和 MINI Cooper 敞篷车均标配 6 速自动变速箱。

采用 6 速变速箱无疑增强了新一代 MINI 敞篷车的灵活性和运动特性。

自动变速箱换挡采用电子管理，最大限度减小了动力中断，同时允许进行运动式的动态驾驶操作，将自动模式下流畅与精确的反应与优异的换挡舒适性结合在一起。

驾驶者还可以用方向盘上的拨片像 F1 赛车那样以手动模式单独换挡。

如果选装运动按钮，新一代 MINI 敞篷车还可提供更加动态的性能。运动按钮位于中央控制台上的换挡杆或选挡杆的前面，用来控制发动机管理系统和转向，适当时还可控制自动变速箱。按一下按钮启动运动模式，驾驶者可将踏板控制图谱调到更高标准，使汽车具有更大的灵活性和更直接的转向响应。对于采用自动变速箱的汽车，电子管理还有助于加速换挡过程。

新一代 **MINI** 敞篷车的悬架技术：最高标准的卡丁车驾驶感觉

新一代 MINI 敞篷车在同级车中所占有的独特地位很大程度上来自汽车非同一般的驾驶特性。使得 MINI 敞篷车也能提供品牌典型的卡丁车驾驶感觉，并且具有更高的卓越水准。

汽车的悬架技术将特别强劲的新一代发动机的优异潜力安全、顺畅地转化为增强的灵活性，精确的车辆操控为动感的弯道、曲折的乡间小路及市内交通带来了更大驾驶激情。

前桥的麦弗逊式减震支柱确保了一贯优异的车轮定位。后桥的多臂式悬架是借助宝马集团全部的经验积累开发而成的，通过精细的运动学设计，可以始终保证与路面的最佳接触，同时，铝制纵臂的使用还有助于最大限度地减轻重量。

防侧倾稳定杆将车身摇摆减小到一个很低的水平，也为汽车的灵活性与安全性做出了贡献。

与 MINI Cooper 敞篷车相比，MINI Cooper S 敞篷车的悬架更具运动感和动态感。

电动助力转向使 MINI 敞篷车的灵活性提高到了更高的水准。助力根据车速而改变，保证在驻车时提供较大助力减小转向操作力，在高速公路上高速行驶时则提供更精确的响应。同时，电动助力转向还提高了汽车的效率，转向助力电机仅在确实需要助力或驾驶者有要求时才接通和耗能。

与前轮驱动相配合的动态稳定控制 ( **DSC** )

除运动性调校的悬架和强劲的制动系统外，新一代 MINI 敞篷车还配备了最先进的行车稳定系统。防抱死制动系统 ( ABS )、电子制动力分配 ( EBD )、弯道制动控制 ( CBC ) 以及包括坡道起步辅助功能的动态稳定控制 ( DSC ) 都是标配功能。

动态稳定控制可在需要时单独干预汽车制动器并减小发动机输出功率，从而提供额外的稳定性，防止在极具动态的情况下以及湿滑路面上汽车推头或甩尾。

动态稳定控制套件中还包括制动辅助，可识别紧急制动并在必要时立即建立最大制动压力，最大限度减小汽车的制动距离。

MINI Cooper 敞篷车标配 16 英寸铝合金轮圈，195/55 R 16 防爆轮胎。MINI Cooper S 敞篷车装备 17 英寸铝合金轮圈配 205/45 R 17 防爆轮胎，车轮被刺穿完全失压后汽车仍能继续行驶。

两款车型还可选装专为 MINI 敞篷车开发的 Black Star Bullet 样式的 17 英寸轮圈。

新的防翻滚安全系统、四个安全气囊和中央安全电子控制系统确保了最优的乘员安全性

新一代 MINI 敞篷车精致的悬架技术和最先进的行车稳定系统显著减小了事故风险。对于驾驶者无能为力的情况也有适当的预防措施，乘客舱刚度较前代车型提高了 10%，高强度支架结构和精确设定的撞击吸能区确保了在正面、侧面和后端碰撞中能够恰当分散和吸收碰撞能量。

为满足敞篷汽车的特殊需要，新设计的底板、A 柱和门槛按比闭顶式 MINI 更高的标准进行了加强，提供了更大的强度和稳定性。

新一代 MINI 敞篷车标配前置安全气囊和内置在前排座椅靠背外侧的头部/胸部侧安全气囊，保护乘员的头部、上身和臀部在侧面碰撞中不受伤害。所有四个座椅均装备三点式安全带，前排座椅配有安全带限力器和优化的安全带张紧器。

所有防护系统均由汽车中央安全电子系统控制，根据碰撞的类型和严重程度相应激活。

MINI 敞篷车的安全系统还包含一个侧翻传感器，在翻车时激活新开发的翻车防护杆及安全带束紧装置和头部/胸部安全气囊。配合为敞篷车适当加强的风挡玻璃窗框，新的翻车防护杆可在需要在 150 毫秒内用电动机械方式升起，作为乘客舱的一部分确保为乘员提供最大的安全和保护。

新一代 MINI 敞篷车以其全面安全性概念从设计上保证了不仅可以满足所有国际汽车市场的法规要求，还能够在世界各地的所有相关碰撞试验和消费者安全检查中获得优异的成绩。

内装：宽敞、可变、精致

新的翻车防护杆以其设计和结构不仅增强了乘员安全性，还改善了新一代 MINI 敞篷车的日常行驶质量。翻车防护杆采用铝制整体结构，沿车内整个宽度布置在后座椅后面。翻车防护杆的两端平时支撑在托架内，一旦需要即可将整个安全装置顶起。翻车防护杆处于低位时不高于后头枕，因而不在于驾驶者后向视野之内。

翻车防护杆设计成单件式，还用来集成行李和乘客舱间的大件贯通装载功能，使新一代 MINI 敞篷车具有了更大的可变性。

后排座椅靠背可根据要求从中间 50:50 分开折放，或从右到左全部折放。车顶闭合时，这样可使行李厢容积增加到 660 升，比前代车型多 55 升。最大负载则增加了 30 千克，达到 430 千克。

与前代车型一样，新一代 MINI 敞篷车也装备了便捷装载系统。后行李厢盖可方便地翻下，还可作为储物托盘承载不超过 80 千克的重量。

另一个重要之处是后车顶框架可向上转约 35°，形成一个宽大的行李厢开口，为装卸大件物品提供更多方便。

而在车顶开启时，新一代 MINI 敞篷车行李厢容量增加到 125 升，比前代车型多了 5 升。只要车顶闭合，杂物搁板便依靠在两个导轨上固定车顶，开启时翻到顶部，使行李厢容积增加到 170 升，比前代车型多出 5 升。

这也使新一代 MINI 敞篷车具有了驾驶激情与功能的独特组合。顶篷敞开时气流的影响也可按个人要求调整，选装的挡风装置有助于显著减少车内的空气旋流。挡风装置安装在前排座椅后面的位置上，可通过简单操作快速升起。

#### 车内装备的高档质量和多样化风格

新一代 MINI 敞篷车将卓越质量与出色性能提升到一个空前的水平，操纵装置和仪表板采用了现代设计，优质的材料和富有吸引力的色彩组合决定了新一代 MINI 敞篷车会给观者留下难以磨灭的第一印象，无愧于所在细分市场中全球唯一高档敞篷车的称号。

有丰富的面漆与车顶色彩、内饰款式及特种设备可供选择，使车迷们爱不释手 – 尤其是新一代 MINI 敞篷车还提供了品牌经典的全套定制选项，每辆车都可以按一次性展示样品进行个性化配置。

新一代 MINI 敞篷车可选的车身颜色不下 12 种，包括首次提供的天际蓝和子夜黑金属漆以及这款精品汽车专用的幻彩黄。软车顶标配黑色或经典的热巧克力棕色。车顶还可选择具有一种特别的运动味并且让人感觉十分结实的牛仔蓝色、车顶用闪光线编织形成的银色效果以及牛仔外观的橙色缝线。

标准级的 MINI Cooper 敞篷车座椅采用碳黑色闪光布料蒙面。而 MINI Cooper S 敞篷车则标准配备碳黑色网格布面运动型座椅。两款车型的运动型座椅还可选用织物/真皮蒙面。

这款变型采用深灰色细条纹设计与 MINI 敞篷车专门指定的黄色对比色边缝的特殊组合。MINI Cooper 敞篷车和 MINI Cooper S 敞篷车均可选用四种真皮：碳黑色带孔真皮、托斯卡纳米色以及碳黑色或热巧克力色真皮蒙面。

两款车型的内饰表面也各具特色，MINI Cooper 敞篷车采用了仪表板饰面、椭圆形门环和 7 个细白银色装饰环，而 MINI Cooper S 敞篷车则在同样位置采用了网格装饰，装饰环的数量增加到 16 个。

还可以选择细银白、钢琴黑、抛光合金色、英国橡木色以及 MINI 敞篷车专用的天际蓝和幻彩黄及与车身颜色相应的颜色。

作为另一个造型特色，供选装的 Colour Line 组件以暗灰、乳白、雄鸡红、海蓝或热巧克力色作为仪表板和车门扶手装饰。

#### 带敞篷模式的自动空调

新一代 MINI 敞篷车可装备空调或自动空调设备。自动空调带特殊的敞篷车模式，在车顶开启时自动激活。在敞篷模式下，即使有气流的影响，仍可始终保持驾驶者和乘客设定的温度。

空调压缩机未用时会自动关闭，以提高效率。在外界温度低时，会自动增强对脚步空间的加热，尽快在车内形成宜人的小气候。

一旦驾驶者关闭车顶，敞篷模式即被停用，车内温度将按照普通调节方式进行设定。

#### 高端音响系统

与 MINI 掀背型车和 MINI Clubman 一样，新一代 MINI 敞篷车还可通过加装高端娱乐系统进一步升级。

音响系统标配 CD 播放器和 6 个扬声器。外部音乐播放器可以顺利接入新一代 MINI 敞篷车的音响系统。利用标配的 AUX 插口，驾驶者或乘客可以通过音响系统播放 MP3 播放器上保存的音乐等。

#### 记录每一分钟：敞篷计时器

新一代 MINI 敞篷车还可选装一种非常独特的进一步突显敞篷驾驶刺激性的新装置：敞篷计时器，位于转速表的左侧，可以精确地记录驾驶者和乘客的敞篷驾乘时间。

在软顶开启时，驾驶者一旦起动 MINI 敞篷车的发动机，这个特殊的仪表便会自动启用。模拟式表针的量程为 0–60 分钟，以分钟为单位计数敞篷驾驶的时间。敞篷驾驶满一小时后，表针回到起始位，圆形仪表内 6 个刻度的第一个 LED 随即点亮。

由车载电脑也可确定敞篷驾驶的时间，用户通过转速表下部的一个指示器可以看到敞篷驾驶的单次时间和总时间。

敞篷计时器确实是一种独特的仪表，以简单的事实和数字清晰地体现出 MINI 敞篷车非同一般的驾驶激情。的确，它能使驾驶者和乘客尽情享受日常驾驶带来的震撼感觉。同时，它也象征着 MINI 敞篷车的盛情邀请，邀您享受具有独特魅力的驾驶体验。

凭借所有这些品质和特点，这一创新仪表进一步提升了这款四座敞篷车的迷人气质：对于深知敞篷驾驶魅力所在并想以独特的风格享受这些特殊时刻的驾驶者来说，MINI 敞篷车是最理想的伴侣。



## 4. 进入四度空间： MINI Crossover 概念车



这款独特的车型不同于以往任何一款 MINI，但仍旧可以一眼看出这是一辆 MINI，一辆真正的 MINI。

MINI Crossover 概念车通过其鲜明的造型设计对品牌典型的独特外观进行了全新的诠释，并通过独具魅力的特色以及小型高档汽车特有的卓越品质而倍受瞩目。这款概念车是继经典的双门车型、MINI 敞篷车和 MINI Clubman 之后推出的第四款车型，以真正创新的车身概念打造出了令人震撼的全新品牌形象。

MINI Crossover 概念车是 MINI 车型系列中的一款全新车型，首次采用了超过 4 米的车身长度、四轮驱动、四个车门以及四个独立座椅。同时它又保留了品牌典型的设计语言，将前部、侧面、后部鲜明的特征与 MINI 特有的比例和新的车顶结构结合在一起，形成一种极其结实、强健的外观形象。

MINI Crossover 概念车正在探索新的目标和新的目标客户群。它将个性化的风格和品牌形象与 MINI 前所未有的超大空间和运输能力相结合，并通过真正创新的解决方案带来了出色的车内灵活性，满足日常生活与休闲活动的各种需要。

由于具备这些特点，MINI Crossover 概念车自然成为品位不凡的汽车爱好者的理想之选，他们所追求的正是独特的品牌风格与车内增强的多功能性和全面创新功能的完美结合。因此，这款概念车比以往更好地体现出 MINI 超越常规标准和束缚的原则，满足了当代社会对机动性的各种要求。

在 MINI Crossover 概念车中，通过诸多设计特点、色彩与材料的适度扩展、座椅的独特布置以及具有全新特色的创新设备，使新车型独特的设计更臻完美。

MINI Crossover 概念车后排配置的也是独立座椅。位于座椅之间中央控制台上的 MINI 中央滑轨，从仪表板一直延伸到后端，不仅提供了非同一般的储物选项，还提供了前后排座椅之间的直接联系，构成了一个万能而又极为实用的联络系统。

车内的另一个亮点是创新的三维中心仪表，MINI Center Globe。这种独特的球形控制与显示单元在汽车上尚属首次应用，为娱乐、通讯、导航和车辆功能的集成管理树立了新的标准。

MINI Crossover 概念车不仅体现了扩大 MINI 车型系列的巨大潜力，还展现出 MINI 外观与内饰设计师们的创新能力。真正独特的驾驶体验以及只有 MINI 才能提供的生活方式满足了更高的期望，令这种独树一帜的 MINI 车辆概念更显丰富。

MINI Crossover 概念车的所有创新都是为了增强 MINI 带来的独特感受。汽车的创新特色体现在车身、传动系、内饰和控制概念等各个方面。事实上，MINI Crossover 概念车正是要凭借各个方面的卓越特色去征服新的机动化领域，甚至将走出城市，驶向郊野。

#### 全轮驱动 – 全新 **MINI** 驾乘感受的基础

新一代 MINI 以一种独特的风格提供了更多享受。

MINI Crossover 概念车遵循的正是这种非常特殊的原则，全轮驱动为新车型提供了更加广泛的实际用途，同时在知名线路以及荒山野径上也为驾驶者和乘客带来更多激动人心的驾乘体验。

为了确保这种超凡的机动性带来真正令人激动的体验，在设计过程中，MINI Crossover 概念车并未拘泥于传统全轮驱动车型的现状，而是提供了一系列功能和装备，使其成为日常生活中一个真正的多面手，令您尽情享受闲暇时光，放心远行。

#### 车长 4 米 – 更高档次，更多选择

MINI Crossover 概念车作为对 MINI 车系的全面增强，在各个方面都达到了新的水准。首先，它是第一款车长超过 4 米的 MINI 车型。MINI Crossover 概念车车身宽度为 1,830 毫米，高度为 1,598 毫米，轴距为 2,606 毫米，在这方面也超越了迄今为止所有 MINI 量产车型。

概念车的这些外部尺寸也进一步体现了对更多用途选项和更加丰富多样的驾驶体验的探索。MINI Crossover 概念车的后座提供了更大的空间和机动性，并将运输能力提高到 MINI 前所未有的水平。此外，车内还具有更大的灵活性，能够满足乘员的个人愿望和要求。

独特的造型设计与不限于硬路面的优异灵活性相结合，使 MINI Crossover 概念车在整个 MINI 细分市场中独占鳌头。同时，对典型设计特色适宜的重新诠释也清晰地体现出这是 MINI 车型系列中羽翼丰满的一员猛将。因此，MINI Crossover 概念车表明品牌进入了一个新天地，使品牌对更大范围内的目标客户群更富吸引力。

品牌典型的设计特色以新的风格进行了重新诠释

在车身设计方面，MINI Crossover 概念车淋漓尽致地体现出了它所代表的品牌。独树一帜的设计特色一眼看去便令人赞叹不已，同时对设计型谱的不断开发清晰地揭示了如何将设计语言移植到一种新的车型上。

平滑简洁的车身设计、对前后宽轮距的强调、简短的前后悬、高肩线以及使车窗犹如一个环带环绕整个车身的深色细立柱，突出了 MINI 特有的整体风格和外观形象。极宽的深色车身框架延伸到接近路面，并环绕着车轮拱罩，突显了这款全轮驱动型概念车的强劲形象。

此外，前部、侧面和后部的造型特色也赋予 MINI Crossover 概念车一种新的形象。例如，集成在侧围中的又圆又大的前灯有一个特殊的斜角，雾灯集成在带有三个坚固横条的超大六角形散热器格栅中。

侧面形象：面向未来的前卫造型

从侧面看，MINI Crossover 概念车清晰而又极富特色的车顶线条缓缓向下，与后部融为一体，侧窗的上沿与车顶行李架平行。

车顶从 C 柱开始向后部继续下降，使延伸到汽车两侧的后窗显得较低且富于动感，车顶在此位置看去显得极其坚固。

与 MINI、MINI 敞篷车和 MINI Clubman 一样，MINI Crossover 概念车具有独特的车顶曲线，彰显出这是一款非常特殊的汽车 – MINI Crossover 概念车。确实，MINI Crossover 概念车的车顶让人联想到头盔，通过独特的曲线突出了这款四门车型独树一帜的概念。

车窗下环绕整个车身的镀铬饰条也具有典型的 MINI 风格。此外，带有侧面转向信号灯的侧通风口也采用了新的造型。

MINI Crossover 概念车特殊的车门形状使侧面形成一种特殊的非对称造型，是这款车的一大特色：前座乘客侧采用经典的四门车型设计，配有两个车门把手。而在驾驶者侧，只可以看到一个门把手，使 MINI Crossover 概念车的左侧具有一种特别像轿跑车的运动风格。

汽车的色彩设计对这种非对称设计和不同寻常的车顶概念做了进一步的强调。MINI Crossover 概念车的车身喷涂 Minimal 灰色金属漆，车顶为祖母绿色。驾驶者侧后视镜漆成深绿色，与驾驶者侧的轮圈相呼应。

MINI Crossover 概念车右侧采用 18 英寸 6 辐轻质合金轮圈，左侧采用经典星形轮圈。这一特点再次突显了概念车极高的功能性与活泼的运动造型相结合的多样化风格。

MINI Crossover 概念车的后端以汽车的基本造型为特点，向下逐渐加宽。而后车门独特的运动学结构是隐藏在内的，升高的后窗与造型极富力量感的后车门突出了汽车强劲、结实的特色。

修长的尾灯由宽大的镀铬镶边环绕着，紧靠外侧布置在很高的位置，熟悉的尾灯轮廓证明了它与经典 Mini 车型的血脉联系。

四个车门 – 通过非对称布置实现了新的多样化风格

MINI Crossover 概念车每侧设有两个车门，确保进入汽车后排极为方便，为 MINI 已有的车身概念提供了更多选项。

但并不仅仅如此：MINI Crossover 概念车并不是经典意义的四门车型，正如这款概念车的非对称式车门设计所清晰证明的那样。只有前座乘客侧车门采用了传统布置方式。MINI Crossover 概念车为前排座椅配置了传统式车门，后部外侧配置的则是提升/滑动式车门，这也为驾驶者侧的货物装卸提供了最大便利。

这是 MINI 获得专利的一种四铰链式车门，通过对滑轨的附加力控制提供超长的前后行程。

取消了驾驶者侧的 B 柱，超大开口不仅方便上下车还提供了更好的装卸条件。

用于进入后排的提升/滑动式车门只有在前车门打开后才能打开。滑动车门的门把手位于车门前边缘，无框侧窗也是四门车型上相当独特的一大特色，突出了整个概念车的透明性。

后车门上的车窗同样无框，可电动收起，与车门一起转到一侧，再次提供了更大的实用价值和装卸选项。后车门可通过车门内的接触开关开锁，然后绕汽车向右转。最后，通过精制的运动学机构提供了一个超大的开启角度。

由于车门开度大，加上装载槛低，各种运动装备和其它较重的物品均可轻松地放入行李舱，利用一种特殊的平行四边形运动机构可将折叠式后座椅放倒收进车门，从而腾出更大的装载空间。

而要将小件物品放入行李舱，驾驶者或乘客只需打开后窗而不必打开整个车门，按一个按钮就可以将后窗电动降下。

后车门外侧还专门设有夹持轨，上面可安装运输箱，从而提供额外的存储能力。最后，MINI Crossover 概念车的车顶导轨系统非常适合装载滑雪板、滑雪单板、自行车架以及各种尺寸的运输箱等。

灵活的车顶结构：既可享受敞篷驾驶激情，又满足各种运输要求

MINI Crossover 概念车的车顶结构提供了增强日常驾驶质量和休闲娱乐效果的更多选项。折叠式车顶几乎覆盖整个车顶长度，可以按照驾驶者和乘客的意愿从前面或后面开启，确保车内充足的新鲜空气供给和温暖的阳光照射。

从后面开启的另一个好处是非常适合装入极长的物品，包括冲浪板、滑雪板等，使驾驶者几乎可以利用 MINI Crossover 概念车携带任何物品。

折叠式车顶和敞篷车顶均采用高强度织物材料制成。前后采用特殊塑料制成的极其稳定的元件确保了与车身的精确配合。可调开启机构允许驾驶者和乘客将折叠式车顶定位在开启位置的任何一点，为车顶系统带来可靠的加强作用。

得益于这一独特的选项，车顶前面可最大开启 40 厘米，保证新鲜空气的充分供给。同时，后面还可以抬起，以便将较重的物品装入载物舱。

MINI Crossover 概念车的车顶还为后排乘客提供了欣赏滑动车顶功能的机会，使汽车在这种状态下体现出经典敞篷旅行轿车的独特风格和特点，让后排乘客得以尽情欣赏周围的世界。

还有一点要说明的是，汽车设计师们从一开始便提供了个人定制选项，例如，一种可能的选项是安装通常尺寸的玻璃天窗或具有超大开度的全景式玻璃天窗作为折叠式车顶的替代方案。还不仅仅如此：另一个选项是所谓的游艇式车顶，轮廓类似于游艇的甲板，还有玻璃开口，提供更多的光线和时尚感。车顶还可配备两个可从车内取放物品的储物箱，车顶衬中可以装备折叠式液晶显示器。

四个单人座椅保证 **MINI** 车内的最大舒适性

MINI Crossover 概念车不仅是一款非传统的四门汽车，还是一款真正不拘一格的四座汽车。后排的单人座椅具有与前排驾驶者座椅和乘客座椅相同的轮廓，并且可以前后调节，最大调整量不小于 13 厘米。因此，取决于个人需求，可以在后排提供犹如沙发一般的腿部空间或者额外的储物空间。

前排座椅靠背的背面配有储物网和弹性系带，可方便地放入地图、CD、杂志、游戏机或饮料罐等旅行物品。头枕背面也可装备系带或液晶显示器，后者作为高级后座娱乐系统提供。

### **MINI Center Globe – 未来中心仪表的前景**

位于仪表板中央的大圆形中央仪表是当前 MINI 车型内饰的一大亮点，功能十分独特，外形个性鲜明。这一多功能显示器可以控制娱乐、通信与导航的所有主要功能，车速表布置在边缘，从一端伸延到另一端。

MINI Crossover 概念车现在通过引入 MINI Center Globe 将这一显示与控制概念提高到一个更高的水平：在这款概念车上，中央显示与控制单元第一次采用了球形设计，允许从各个角度使用和操作。

MINI Center Globe 的三维设计使功能得到进一步的集成，并提供了适当的信息展示和娱乐选项。除了目前局限于纵向和横向展示的传统显示方式之外，新仪表还利用了三维效果 - 空间的深度。由此可将显示功能分为不同的层次，按照驾驶者和前排乘客的意愿改变各层的显示亮度。

当前车速便以典型的 MINI 风格展示，以一种红色液体在环绕 MINI Center Globe 的一个管子里进行与车速大小成比例的环境运动。

这种显示器还带有所谓的心跳功能：根据驾驶者的驾驶风格，一个红色闪电符号在中心仪表的下部以不同的频率闪烁。车速越快，这个速度显示符便跳得越快，汽车本身以及驾驶者的心率也就越高。

### **举世无双：车内的激光投影技术**

利用最高级的激光投影技术可以始终以最明晰的方式灵活而清楚地显示所有信息。借助这项以前从未在汽车上用过的新技术，投影球可以分成两半，驾驶者和前排乘客各用一半欣赏只有从其所在角度才能看到的不同功能。

例如，前座乘客可以浏览互联网而驾驶者仍可自由查看 MINI Center Globe 上显示的所有内容以及指示器。为此，面向前座乘客的半球被关闭，作为投影面只显示前座乘客想欣赏的功能和内容。

凭借其独有的光学性质，这种激光投影仪还能同时显示不同层面的图像，均能做到聚焦清晰，色彩绚丽。这项技术所达到的色彩饱和度确实远远优于液晶显示器。

此外，激光投影仪还最适合展现曲面上的图像。因此，这款概念车上使用的中央仪表已经让人们看到了未来通过创新技术可以在汽车上提供的导航、通信及娱乐选项。

丰富的控制功能，简明的操作

MINI Center Globe 能够以四种不同的方式控制：利用球形的触敏表面，驾驶者或前排乘客只需触摸表面上的相应点，所用的力度克服一定的阻力，就可以激活某项功能。第二个办法是驾驶者通过方向盘上的一个轨迹球选择要显示的信息和特定功能，这样驾驶时双手可以不离开方向盘。

对于一些特别常用的功能，如主菜单、音响功能、氛围灯甚至一种香味功能，其滑钮及按键均位于 MINI Center Globe 的下部，这样驾驶者和前排乘客只需按一下按键或拨动一下滑钮就可以改变氛围灯的颜色或在车内产生不同的香气。最后，前座乘客还可以按一下按钮，通过从仪表板弹出的键盘直接访问多项附加功能。

MINI Center Globe 与发动机的起动机系统直接相连。驾驶者不再使用传统的车钥匙，而是使用一种称为钥匙球的起停/停止装置。只需将 MINI Crossover 概念车上的钥匙球插入 MINI Center Globe 上边缘中的一个专用插口中，钥匙球就会沿着面向驾驶者的一侧滚向中央仪表的中间。此时，驾驶者便可按下钥匙球启动发动机。再按一下钥匙球会关闭发动机，钥匙球滚入存储槽，从那里可以方便地取出。

MINI Center Globe 在起停过程中自动激活，之前顶部封闭的两个半球打开，令人可以清楚地看到水晶球的内部。

水晶球的表面刻有世界地图的轮廓，因而水晶球确实像一个真正的地球仪 – 一种公认的象征，作为万能的旅行伴侣和方向指南具有重要的意义。正因为如此，一条环绕“赤道”的线条会根据汽车的当前位置向各个方向倾斜，起到了罗盘上的人造地平线的作用。同时，在同一条线上的 MINI 模型显示实际的汽车运动。

只要 MINI Center Globe 处于关闭状态，在这一模式中的激光投影便在一个世界地图上显示与本车车主有联系的其他 MINI 驾驶者的当前位置。

MINI Center Globe 右侧的小球可帮助驾驶者和乘客与周围世界通讯。取决于收到的是电子邮件、语音邮件或短信息，三个小球中的一个会亮起，显示所收到的信息，用户按一下相应的球还会立即重放一遍。

除以上特点之外，MINI Center Globe 还为汽车的定制使用提供了新的选项。除了目前量产车型的现代车钥匙中所保存的个人设置存储方案以外，钥匙球还可以专门针对驾驶者进行设置。从驾驶者偏好的座椅和方向盘位置到娱乐系统的设置、电话表、音乐文件或导航路线都可以保存在钥匙球上，在行驶中为驾驶者提供所需的所有信息。

### **MINI 中央滑轨：前后排座椅之间的理想联系**

MINI Crossover 概念车配备了一种固定用的滑轨代替了传统的中央控制台，从仪表板开始一直延伸到尾门，称为 MINI 中央滑轨。形成前后排座椅之间的一个联系元素，从而可以更好地共享 MINI 的驾乘体验。

娱乐与通讯装置的托座、杯座、储藏格和储藏箱均可固定在这个滑轨上，在汽车整个长度范围内前后滑动。

MINI 中央滑轨带有一体式电缆槽，可将移动电话或外接 MP3 播放器接在滑轨的任何所需位置上，由此连接汽车娱乐系统。为这款非常特殊的 MINI 开发的一种特殊固定系统可以进一步将各种装置和物件装到中央滑轨上，例如外接音乐播放器及其它装置，存放太阳镜、手套、停车票、硬币、文具或旅行指南等物品的箱盒以及各种托座等。

另一个选项是可在前后安装一种带一体式杂物盒的扶手。最后，中央滑轨还可以收容杯座和不同尺寸的运输箱、笔记本电脑架、附加的车内照明灯，甚至还可以装个冷藏箱。

MINI 中央滑轨提供的这些创新的固定方案使用户能够将各种托架和箱槽可靠固定。同时中央滑轨还通过其滑轨结构提供了前后交替使用个人物品的可能，只需将这些物品推过来或推过去即可。这显然为合用一个外接音乐播放器提供了方便，而且在行驶中前后排乘员也可以方便地交换食品和饮料。

在 MINI Crossover 概念车中，这种共享体验通过一系列专为概念车开发的瓷碟和瓷杯得到最大程度的加强。这些特殊的瓷器方便地装在 MINI 中央滑轨上，可以在滑轨上前后推送到汽车各处。

这些精致的瓷器还可以方便地叠落起来存放并在车外使用，比如在旅行中野餐时。专为 MINI Crossover 概念车设计的、经过手工精心打造的一件件瓷器以其高档品质提供了最高水准的纯正法式生活品味。同时，它们在这款梦幻般的概念车中又提供了传统与现代价值的一种极富魅力的对比。

### **四种高级材料营造出独特而尊贵的气氛**

为了突出 MINI Crossover 概念车提供的尊贵生活方式，除了使用最精细的瓷器外，在车内还采用了另外三种独特材料：横跨汽车整个宽度的实木饰件为仪表板增添了一种特别的优雅。车门扶手和脚部空间镶嵌也使用了菩提树实木材料，车门衬板与出风口镶圈均采用经过专门硬化的湖蓝闪光玻璃。



与前座乘客侧车门的拉门把手一样，MINI 中央滑轨采用了厚重的哑光抛光铝材料。而内饰色彩的选择突出的是天然、真实，驾驶者座椅采用深绿色真皮，与其它座椅的咖啡色真皮形成鲜明的对比。

为强调汽车以驾驶者为中心，驾驶者侧的拉门把手、换挡杆球头、方向盘轮辐和驾驶者侧的车外后视镜均采用祖母绿色。

其余织物表面采用浅灰色和棕色，脚坑采用软橡胶护面加木质镶嵌。

通过相邻内饰部件闪光与哑光表面的有意对比，进一步增强了车内表面的吸引力。此外，MINI Crossover 概念车外观所用的材料和色彩也创造了车内与车外的视觉联系。例如，座椅靠背的表面结构与折叠式车顶的表面纹理相仿，而车顶漆面与面向驾驶者的装备和内饰件的颜色相同。最后，仪表板下部采用 Minimal 灰色，与车身颜色相同。

#### **MINI Crossover 概念车：未来机动性的远景目标**

MINI Crossover 概念车的推出，展示的不仅是奉行创新理念扩充品牌车系的一种极富魅力的选择，也展现了未来机动性可持续发展的一种美好愿景。这款概念车汲取了 MINI 品牌的无尽潜力，力求满足所有目标群体的要求，其多样性的标准已经通过前三款车型 - MINI、MINI 敞篷车和 MINI Clubman 的成功得到验证。如今，MINI 全新奉献的这一力作以真实的风格自然地保持了品牌特有的核心价值、驾驶激情、生活方式和高档品质。

MINI Crossover 概念车是对追求时尚生活方式的现代目标客户群不断变化的需求作出的一个答复。在技术、特色与装备上具有 MINI 同级车型前所未见的卓越创新。尤其是激发了人们的想象力，让人们尝试到了 MINI 未来的驾驶体验。

## 5. 零排放下的驾驶激情： MINI E



宝马集团在世界高级汽车制造商中第一个部署了拥有 500 辆以上全电动车的测试车队，供个人日常交通使用。MINI E 采用一台 150 千瓦（204 马力）的电机作为动力装置，由高性能锂离子蓄电池供电，通过一个单级螺旋齿轮变速箱将动力传给前轮，几乎没有噪音并且完全没有排放。

专为汽车使用而开发的蓄电池技术可提供超过 250 公里的续驶里程。作为在美国加州、纽约州和新泽西州一个试验项目的一部分，MINI E 初期将有选择地向个人与企业客户提供。

从 2009 年初夏开始，将有 50 辆 MINI E 电动车在柏林的道路上投入日常使用，另有 15 辆 MINI E 电动车在德国慕尼黑投入使用。通过宝马集团与 Vattenfall Europe 和 E.ON Energie 能源供应商的一个合作项目，将向这些试验车辆提供由可再生能源产生的电能，从而使 MINI E 的实际使用不仅绝对清洁、零排放，而且汽车的能源供应也是清洁的。

MINI E 的电力传动系统可产生 220 牛顿米的最大扭矩，提供 8.5 秒加速至 100 公里/小时的加速性能。电子限制的最高车速为 152 公里/小时。悬架系统的调校与汽车的重量分布相匹配，使 MINI E 显示出品牌特有的灵活性和优异的操纵性。

宝马集团通过推出 MINI E 强调了其致力于降低公路交通中的能源消耗和排放的决心。宝马集团正在集中其在传动系统方面独到的技术经验开发一款既能实现零排放又不放弃驾驶乐趣的概念车。将 500 辆以上的电动车投入真实的日常交通条件下试用可以获得广泛适用的实际经验。通过对这些结果进行评估，可以得到用于量产汽车开发的宝贵知识。宝马集团的目标是在中期阶段开始进行全电动车辆的系列化生产，作为其首要策略。在“Project i”范围内开发创新的大都会机动性概念有着同样的推动力，因为其目标中也包括使用全电力传动系统。

储能单元：专为 **MINI** 应用开发的最先进的锂离子技术

MINI E 以“普通型”MINI 为基础，初期提供的是双座车型。量产车型中的后座乘客空间用来容纳锂离子蓄电池。在零排放的 MINI 车内所使用的蓄电池组将大输出、大容量和小占用面积结合在一起，功率密度在这一应用领域至今无与伦比。锂离子蓄电池最大容量为 35 千瓦时 ( kWh )，以 380 伏的标称直流电压向电机供电。可重复充电的蓄电池由 5,088 块单电池组成，分为 48 个模块。这些模块封装成三个蓄电池元件，紧凑地布置在 MINI E 车内。

储能单元的基本部件所基于的技术原理已经在手机和笔记本电脑的电源中得到实际验证。MINI E 的锂离子蓄电池可插入所有标准电源插座中充电。其充电时间很大程度上取决于电网的电流与电压。在美国，用户可利用每辆 MINI E 随带的墙壁盒在很短的时间内给完全没电的蓄电池充电。墙壁盒装在客户的车库中，可以承受较大的电流负荷，因而能够以极短的时间完成充电。墙壁盒给蓄电池充电只需 2 个半小时即可完成。

在柏林，MINI E 不仅用于日常交通中的私人驾驶，合作计划中还包括建立为电动汽车供电的公共基础设施。遍布全市的充电站可以向电动汽车提供来自可再生能源的电能。

电力驱动：可靠、经济上可承受而且没有排放

一次满充电向电网汲取 28 千瓦时的电能。按汽车的续驶里程算，一千瓦时可行驶 5.4 英里。除有零排放的好处外，与采用传统内燃机作动力的汽车相比，经济上的优势也是明显的。

重型蓄电池向电动马达供电，电动马达将电能转化为令人震撼的机动性。动力系统横置在 MINI E 的发动机舱内，可在静止起步时提供最大扭矩，使汽车具有惊人的起步加速能力。

与油门踏板直接联动的动态加速潜力进一步增强了 MINI E 的极度驾驶体验。驾驶者一松开油门踏板，电动马达马上就变成一台发电机。提供制动作用，并将回收的动能反送给蓄电池。

这种互动确保了驾驶的极度舒适 – 特别是在车速频繁变化但总体保持稳定的中速行驶时。在市内交通中，约有 75% 的减速不必使用制动器。充分利用这种能量回收功能，可使汽车的续驶里程延长达 20%。

### 新驱动形式下典型的 **MINI** 灵活性

MINI E 重 1,465 千克，确保了前后均匀的重量分布，悬架小有改动，以保证在所有情况下的安全操纵性。汽车的 DSC 动态稳定控制按具体的车轮负荷进行了相应调整。

MINI E 的制动系统配备了新开发的电动低压泵。电助力转向系统 (EPS) 与普通型量产 MINI 中使用的相同。制动和转向助力均可随驾驶条件而变化，因而极为高效。甚至空调的电动压缩机也仅在需要或必要时运转。

### 设计：绝对 **MINI**，绝对新潮

第一眼望去，MINI E 显然承袭了品牌的特色。但在其零排放的双座轿车设计蓝图中，融入了很多体现革新型驾驶概念的视觉线索。为试用项目生产的所有车辆将采用同一种漆色并在转向灯旁带有系列号码。

在 MINI E 的车身上，除车顶外的所有板件均采用了暗银色金属漆的独特组合，车顶采用了纯银色。专门设计的幻彩黄徽标让人眼前一亮，画面是个 E 字型电源插头，以银色为背景，使这款零排放 MINI 汽车显得与众不同。这一徽标还被用到车顶上，并以缩小的比例用于汽车的前后端、充电插口盖、仪表板饰板，还略作变形与 MINI 徽标一起用在车门柱上。车顶边缘的颜色、后视镜壳、内饰造型线索和座椅缝线也都与徽标的黄色调相配。

此外，MINI E 方向盘后面的中央仪表和取代了 MINI 转速表的蓄电池电量指示器，也采用了深灰背景黄色字显示。蓄电池电量以百分比显示。中央仪表中包括一个 LED 显示器，以红色指示耗电，绿色指示在回收电能。

### **MINI E** 的客户将肩负一部分开拓性使命

到 2008 年底以前，将限量生产 500 多辆 MINI E 汽车，使这个项目的数量级明显超过目前可比的试验系列的规模。使 MINI E 以日常方式上路使用将是一个开拓性的成就，驾驶者与第一款零排放 MINI 的开发工程师们将为此联手做出贡献。

MINI E 客户将与宝马集团专家合作，帮助进行项目的科学评估。MINI E 的工程师们非常重视与驾驶者保持经常接触，这样可以帮助他们分析驾驶者的驾驶方式和车辆性能，以获得对纯电动汽车在所涉及的应用领域中更为准确、更加现实的要求。

### 特殊的充电站与针对每辆 **MINI E** 的全面服务

在美国试用的汽车将以一年的租期易手，可选择延期，在德国试用的汽车提供 6 个月的使用期。月付的租金将含所需的技术支持，包括所有必需的保养和磨损件更换。租约结束时，项目中的所有汽车将返还宝马集团的开发车队进行比较试验。

在美国，MINI E 的锂离子蓄电池可以用提供给 MINI 客户的墙盒充电。在美国，只有可上锁的车库或类似建筑物方可成为 MINI E 的基地和充电站。

#### 由资深专家进行保养

电力传动的高压技术需要由资深专家使用 MINI 服务合作伙伴的标准工具箱中未包括的专用工具进行保养。鉴于这种特殊情况，在东西海岸都建立了服务基地，其中的服务工程师均受过维修 MINI E 电气部件的专门培训。当汽车发生传动故障时，这些专家可以在客户当地的 MINI 经销商处或服务基地的专门设备维修车间提供专业支持。在行驶 3,000 英里（接近 5,000 公里）和至少 6 个月后进行一次技术检查。

在柏林，还会向 MINI E 用户提供一个完整的服务包。

#### 在牛津和慕尼黑生产

MINI E 已经完成了量产车生产开发的主要阶段，并在这个过程中通过了多次碰撞试验。除乘员保护外，还研究了碰撞力对锂离子蓄电池的影响，并在车上为电池找到了一个没有危险的位置。MINI E 的储能装置完好无损地通过了极为严格的美国标准规定的所有碰撞试验。

500 多辆汽车将在公司位于牛津和慕尼黑的工厂生产，按计划于 2008 年底以前完成。MINI 的英国工厂负责生产除传动部件和锂离子蓄电池之外的整车，同时装配线上还生产品牌的量产车型。生产出的半成品整车转到宝马工厂专门的制造厂安装电动马达、蓄电池、高性能电子系统和变速箱。

## 6. 1959 年 – 2009 年： MINI 50 年的辉煌历程



充满驾驶激情和个性风格的 50 年，这就是 MINI 的历史。但就对汽车界的意义而言，MINI 的成就远远不止这些 – 尽管这些成就本身已经是十分出色了。确实，在发展历程中具有如此优异特色的品牌并不多。

50 年来，MINI 在经济性方面始终登峰造极，同时又能提供人们所追求的个人机动性。1959 年首次推出的经典 Mini 的特点被时下的 MINI 以现代的风格进行了诠释。当然，将紧凑的尺寸与出色的风范、优异的燃油经济性与真正的功能性结合在一起的原则还是和以前一样没有改变。

正是这些全面的素质造就了 MINI 的永恒。不过事实还是事实，MINI 已经经历了长达半个世纪的精彩历程。MINI 将以适当的方式庆祝自己的伟大诞辰，在 MINI 的家乡将为全世界的 MINI 爱好者举行盛大的车友活动。

2009 年 MINI 全球嘉年华也是 MINI 在世界取得成功的象征。鲜明的品牌风格、优异的燃油经济性和排放管理、灵活的操纵性、高标准的安全性和高级质量 – 受到了全世界的交口称赞。MINI 的历史渊源也具有人们无法抗拒的魅力。因此，品牌的 50 周年纪念正是回顾这款不凡汽车光辉历史的绝好时机。

亚历克·伊斯哥尼斯 ( **Alec Issigonis** )：经典 Mini 之父，一位真正的幻想家

亚历山大·阿诺德·康斯坦丁 ( 亚历克 )·伊斯哥尼斯是经典 Mini 之父。1956 年底，时任英国汽车公司 ( BMC ) 董事长的莱昂纳德爵士要求他尽快造一辆“真正的小型汽车”。

不用说，这项任务着实让他兴奋不已，因为打造一款完美的小型汽车一直是伊斯哥尼斯最大的梦想之一。现在时机来了，终于可以在图板上发展自己的构想并与他的团队一起将这些构想变为现实。他的想法是造一辆小型四座汽车，实现对空间的最佳利用，提供一流的舒适性，在技术与外形上与当时路上跑的汽车完全不同，而且让每个人都能够买得起。

苏伊士危机创造了有利的形势

该项目的实际推动者是一位与汽车完全不相干的人：1956 年 7 月 26 日，埃及总统赛纳尔在英国军队撤出运河区一个月后宣布苏伊士运河国有化并且关闭了运河。尽管公司的前主要所有者英国和法国随即派出伞兵部队保护运河，但这条水道仍然关闭了好几个月。结果石油和汽油价格暴涨，英国政府甚至考虑进行汽油配给，每车每月限用 10 加仑。显然，长远看来只有非常经济的汽车在市场上才会有机会。

小预算，大手笔

因此，目标变得更加明确了：继承战前 Austin Seven 和 Morris Minor 的传奇，开发节能型小型汽车。由于当时英国汽车公司的资金非常有限（当时很多汽车商都是这样），开发费用不可能很高，开发周期还要尽可能短。

因此，开发这款面向未来的小汽车的一个前提条件是必须采用当时已有的某一款发动机。英国汽车公司（BMC）是在 1952 年由多家英国汽车厂家为了重要的经济原因合并组成的，旗下的品牌包括大名鼎鼎的奥斯汀、莫利斯、莱利和沃斯利等。

紧凑而进取：前轮驱动，发动机横置

伊斯哥尼斯选择了发动机横置前轮驱动的方案。唯一能满足这一要求的发动机是装在 Morris Minor 中的 BMC A 系列发动机，排量 948 毫升，输出功率 37 马力。不过，这肯定是足够了，第一辆样车达到了 150 公里/小时的最高车速，已经超出了这种小车的承受能力，其悬架和制动器都不是为这样的高性能设计的。

因此将发动机输出功率减小到 34 马力，排量减到 848 毫升，仍足以使最高车速达到惊人的 120 公里/小时。

正如以后所看到的，经典 Mini 有一个醒目的特点，就是翼子板与车身的金属焊缝是暴露在外面的。这种不同寻常的设计特点的理由很简单，就是出于经济方面的考虑，焊缝朝外在生产上更为方便，因而降低了成本。另一个一眼就可以看到的降低生产成本带来的结果是车门铰链位于车门的外侧。

不用说，内饰也奉行了这种尽量从简的原则，驾驶者和乘客使用一个简单的拉绳来开关车门，一个小小的搁物板代替了驾驶者和乘客前通常应有的仪表板。在搁板的中间是一块中央仪表，包括车速表、里程表计数器和燃油表。下面是两个控制雨刮器和照明的扳把开关，而暖风装置则需加费选装。

甚至带有镀铬装饰的 De-Luxe 豪华型也只提供标准装饰，不带暖风，不过设有地毯，座椅带真皮镶嵌，并且还带有烟灰缸。

### 重量轻，空间大

发动机横置、前轮驱动、陡直的尾门，以及“车轮位于四角”的原则使经典 Mini 与当时欧洲公路上的汽车明显不同。标准配置的经典 MINI 重量约为 600 千克，可为四人提供足够的空间，甚至还允许乘客带少量行李。而且，如果 195 升的行李厢不够用，只需将尾门打开即可。事实上，由于行李厢盖的铰链在底部，驾驶者和乘客可以将大件物品放在盖上，还可以或多或少地进行一些安全固定。这绝非是车迷的异想天开，而是言之凿凿以亮丽的色彩印在汽车的销售宣传册上，告诉客户如何增加行李厢的容积！

### 1959 年 8 月 26 日首次亮相

1959 年 8 月 26 日是个不平凡的日子，经典 Mini 在设有 BMC 代理的各国市场上同时亮相。最初投放市场的有两个车型，Morris Mini Minor 和 Austin Seven，二者只是散热器格栅、车身颜色和车轮盖不同。

不过两款车型确实来自不同的生产厂，奥斯汀产于伯明翰，莫里斯产于牛津。后来才在两地各自同时生产这两款車型。

经典 Mini 在英国老家的零售价为 496 英镑，使它成为市场上售价倒数第二低的汽车。

“不可思议的 Austin Seven” – 在第一张广告照片上“v”字转了 90° – 昂首进入市场，它所面对的竞争对手尽管拥有着已经证明的质量，价格也都高出一头，包括：大众、雷诺 Dauphine 以及菲亚特 600。

英国传奇的汽车杂志“Autocar”从一开始就对这款新车进行了充分的报道：“虽然在汽车市场上时尚往往会导致严重的错误，致力于某一具体挑战的聪明而有见识的工程师们却可能做出很好的成绩。”

虽然在国际汽车杂志上这款英国新车面对竞争可以占得一席之地，但在市场上的销售启动得却相当缓慢。尽管 Mini 售价低廉，但年轻的买主仍嫌太贵，而有钱的客户则觉得汽车过于简单。德国汽车杂志“Motor Revue”在 1960 年的一次对比测试中对 Austin Seven 表达了明确的看法：“它是到目前为止所有参比车辆中最让人感兴趣的（且不说价格）。不过正是由于这个原因，这款奇妙的小车（橡胶弹簧、横置四缸发动机、发动机与变速箱共用一个油底壳、廉价的 10 英寸轮胎、超大的车内空间、很小的占路面积）在我们国家显得相当稀有。实际上，Mini 本应获得更大的知名度，因为这里的顾客常常会为更差的车付更多的钱 – 不过我们国家的车主们似乎对此并没有清晰的认识。”



当时经典 Mini 在德国的零售价为 5,780 马克，而大众为 4,600 马克，全新的 BMW 700 跑车在市场上的售价为 5,650 马克。

#### 女王直接出面支持销售

车长仅为 3.05 米的经典 Mini 只需 3 米半的停车位，而这也没有产生预期的影响。但当时伦敦上流社会的明星们发现了这个身手敏捷的小运动员的价值，特别是玛格丽特公主的丈夫斯诺顿爵士。

当玛格丽特的姐姐，即女王本人亲自试乘经典 Mini 而驾车者不是别人正是伊斯哥尼斯本人时，Mini 立即获得了偶像汽车的形象。

美国客户对这款“来自欧洲的小车”的兴趣也与日俱增，在大洋彼岸给予了热烈的欢迎。因此，在 1960 年，美国的一家主要汽车刊物对这款新车型作出了明确评价：“可以说奥斯汀是世界上最小的标准汽车。我们必须承认，即使坐进四名乘客，车内空间也没有任何问题——事实上比我们国内的某款大型汽车坐着还要舒服。而且，Mini 不仅驾驶起来乐趣十足，还是一款求真务实的汽车，做工精良并且提供很多出色的选择装备。”

#### 从投产第一年便推出了新的变型

在 1959 年，共有 19,749 辆 Austin Seven 和 Morris Mini Minor 下线，一年后产量便激增至 116,677 辆。伴随着销售势头的节节攀升，对经典 Mini 的需求也在日益增长。1960 年，BMC 乘势推出厢式车和旅行车两款新的变型。作为特别的亮点，两款新变型均带有环绕式玻璃窗和两个后车门。

不过在 1961 年之前，经典 Mini 并没有真正显示出其全部潜质：真正显露峥嵘是从这一年年初推出的史无前例的最小运输车 - Mini 皮卡开始的。半年后，推出了两款更加气派的车型，沃斯利大黄蜂 (Wolseley Hornet) 和莱利小精灵 (Riley Elf)，垂直的散热器格栅派头十足，还采用了燕尾式翼子板。在同年的下半年，又有一款非常特殊的新车型亮相，并注定在日后为成就经典 Mini 的传奇做出了比其它任何车型更大的贡献，它就是：Mini Cooper。

#### 真正的运动家：Mini Cooper

早在亚历克·伊斯哥尼斯完成他富于传奇色彩的经典 Mini 设计之前，就与同样传奇的赛车设计师和制造商约翰·库珀 (John Cooper) 成了莫逆之交。由于 BMC 的总工程师非常欣赏他这位同事的真知灼见，所以库珀从一开始就参与了经典 Mini 的开发。随着这个项目变为现实，库珀愈加相信这个即将进入市场的新车型正是他期盼已久的汽车，以它为基础改造而成的跑车将完全可以与当时如日中天的莲花 Elite 媲美。因此，拿到一辆经典 Mini 之后，他马上便开始对汽车进行调校。

库珀随即与伊斯哥尼斯联系，建议在经典 Mini 的基础上开发一款小型 GT。乔治·哈利曼 ( George Harriman ) 时任英国汽车公司主席，被库珀的想法所打动并同意先小批生产 1000 辆 Mini Cooper，试试公众的反应。

由于发动机排量不能超过 1 升，库珀决定将冲程从 68.3 毫米增加到 81.3 毫米，缸径从 62.9 毫米减小到 62.4 毫米，使四个气缸的排量刚好等于 997 毫升。压缩比从 8.3 增加到 9.0，加大的进气门和双化油器也为此做出了贡献。

其它改动还包括采用超大孔径的排气歧管，并随着发动机功率的增加相应加强了曲轴箱。

库珀还更改了变速箱各档的速比，以提高各挡的最高车速。从而使发动机输出功率达到 55 马力，最高车速大约为 136 公里/小时。为提供能与增大的发动机功率相衬的适当制动力，库珀在前轮采用了洛克希德 7 英寸盘式制动器。

#### 顶级选手：Mini Cooper S

这款新车型于 1961 年 9 月推出后，反响让人十分满意，唯一的要求是希望有更大的功率。于是，伊斯哥尼斯和库珀决定将排量从 848 毫升增加到 1,071 毫升，输出功率达到 70 马力。

显然，功率增大意味着可以有更高的车速，现在最高车速可达 160 公里/小时。约翰·库珀自然对制动系统进行了相应改造，将制动盘直径增大到 7.5 英寸，1963 年推出的 Mini Cooper S 还采用了制动助力器。

#### 终成正果：蒙特卡罗拉力赛

经典 Mini 从一开始就非常适合参加拉力赛，Mini 推出仅 6 个月之后，就有 6 辆车参加了 1960 年的蒙特卡罗汽车拉力赛。但这些小运动员们花了三年的时间才学会如何进行比赛。1963 年，雷诺·阿尔特南 ( Rauno Aaltonen ) 赢得 Mini 首次级别赛胜利，之后在 1964 年终于迎来了扬眉吐气的日子：面对众多更加强大的竞争对手的挑战，帕迪·霍普基克 ( Paddy Hopkirk ) 驾驶他的红色 Mini Cooper S 在欧洲最重要的拉力赛中捧得总冠军凯旋而归。他的队友为 Mini Cooper 的胜利锦上添花，蒂莫·马基宁 ( Timo Mäkinen ) 获得第四名，雷诺·阿尔特南 ( Rauno Aaltonen ) 获得第七名。

这次辉煌的胜利是经典 Mini 作为战后第一个草根级跑车无与伦比的运动生涯的起点，此后这款小巧的英国赛车在拉力赛和场地赛道上所向披靡，击败了无数国际巨星。显然，这为 Mini 塑造自己的形象发挥了不可思议的助推作用。

#### 苦涩的失望和胜利回归

1965 年，马基宁和他的副手保罗·伊斯特恩 ( Paul Easter ) 继续 Mini Cooper 的成功传奇，在蒙特卡罗拉力赛上轻松夺冠。马基宁是整个比赛中行驶数千公里唯一未被罚分的车手。

因此一年以后，Mini 车队再次成为蒙特卡罗赛场上的大热门。但斗转星移，世事难料：尽管马基宁、奥托南和霍普基克夺得拉力赛的前三名，获胜的汽车还必须要通过组委会长达 8 小时的技术审验。最后，他们宣称 Mini Cooper 前格栅上的四个附加前灯不完全符合法国的认证要求。随即便出现了蒙特卡罗赛车史上最具有争议的一项决定：Mini Cooper 被取消了资格。

尽管经历了这次苦涩的失望，Mini Cooper 仍于 1967 年毅然重返蒙特卡罗。这次由三个火枪手奥托南、霍普基克和马基宁领衔出征，西莫·兰姆皮尼 ( Simo Lampinen ) 和托尼·费尔 ( Tony Fall ) 作为支持。素有“芬兰飞人”之称的雷诺·阿尔特南 ( Rauno Aaltonen ) 出发号为 177，他最终第一个抵达了终点。其它参赛的 Mini Cooper 也都看到了格子旗，霍普基克获得第 6 名，费尔获第 10 名，兰姆皮尼获第 15 名，马基宁获得第 41 名。

#### 1965 年：经典 Mini 累计销售一百万辆

1964 年 8 月，BMC 又推出一款原本为军用设计的经典 Mini：Moke，一种可以全向开启的独特的四座汽车。

Mini Moke 在价目表上保持了四年，不久伊斯哥尼斯给汽车引入了产量大得多的高档轿车车型上使用的液力补偿悬架。在这种半液压悬架系统中，前后桥的两侧弹簧/减震器单元彼此相连以提供更大的驾乘舒适性。

经典 Mini 仍然高奏凯歌，年产量达到破纪录的 244,359 辆。一年以后，经典 Mini 的累计产量突破百万辆大关。同年，伊斯哥尼斯和他的团队给汽车增添了自动变速箱。

这使得经典 Mini 成为少数几个能够提供如此高档选项的小型汽车之一，特别是自动变速箱需要的空间并不比手动变速箱大，可以提供四个前进挡，当时即使是豪华汽车的自动变速箱一般也只有三个前进挡。

#### 1967 年：车型升级

1967 年，经典 Mini 做好了全面升级的准备。这意味着有了更强大的 998 毫升排量的发动机，特别是扭矩从 44 增加到 52 牛顿米。同时，发动机输出功率增加到 38 马力。

两年后，经改进的 Mini 推出了第二款具有不同前端的、车身稍微加大的变型：MINI Clubman。同时还推出了具有更大空间的 Mini Clubman Estate，用以取代 1960 年推出的 Morris Mini Traveller 和 Austin Seven Countryman。Mini Clubman 车长 3,165 毫米，比经典 Mini 长 11 厘米，Mini Clubman Estate 长 3,400 毫米，可提供更加灵活的装载与运输选项。汽车的宽度、高度和轴距未变。

Mini Clubman 标配 38 马力 1.0 升发动机，退出车型系列的 Mini Cooper 由高端的 Clubman 车型取代，采用 1.3 升 59 马力发动机，命名为 Mini 1275 GT。

在 1969 年又对若干细节做了改动，经典 Mini 自问世以来便采用的前滑动车窗在所有车型上都被升降式车窗取代，车门铰链移到内侧，发动机盖上还增加了一个特殊的 Mini 徽标。

### **1972 年：经典 Mini 的销售越过三百万辆大关**

1972 年是经典 Mini 最为成功的一年：这款汽车问世 13 年后，迎来了名副其实的需求大爆炸，产量再次达到 306,937 辆，其中的第三百万辆车如今已经成为真正的经典。

小改款几乎年年有，使经典 Mini 的吸引力长盛不衰。1974 年为 Mini 1275 GT 引入了 Denovo 车轮，这是邓禄普防爆轮胎的一种早期型，即使轮胎压力全失也能保持在轮辋上。同年，基本型的买主可以享受现在作为标准配置的真正的暖风系统了。

经典 Mini 车型于 1976 年再次重新启航，众多特殊车型带来了各种各样的亮点 – 从运动到时尚，从个性到青春 – 目标群得到了全方位的扩展。

此后，从 1980 年到 1983 年，整个系列进行了合理化调整，Clubman、Estate 和 Van 淡出生产线。唯一剩下的车型是 40 马力的 1.0 升经典 Mini。客户对这款名车的青睐丝毫不减，1986 年第 500 万辆经典 Mini 在长桥工厂下线。

### **1990 年：Mini Cooper 的回归**

即使在 Cooper 车型正式停产后，约翰·库珀也仍在继续为经典 Mini 开发和销售高性能套件。1990 年，当时负责经典 Mini 的罗孚集团认识到这一概念中蕴藏的机会，决定让 Mini Cooper 重生。

由于对排放控制的要求不断提高，1.0 升化油器型于 1992 年停产，现在所有车型均采用 1,275 毫升的电喷发动机。

一款正式的敞篷车版在德国成功开发而成，并于 1993 年投放市场。

经典 Mini 最终在 2000 年停产。此时英国的这款世界著名小汽车的各种版本已经累计生产了 530 多万辆，包括 1959 年到 1968 年之间在牛津工厂生产的 60 万辆。

但即使在 41 年之后，这个英国品牌仍然拥有伟大的未来。2001 年，MINI One 和 MINI Cooper 又掀开了新的篇章。

### **2009 MINI 全球嘉年华：MINI 家乡的周年庆典**

随着 MINI 品牌在宝马集团旗下重新回归，这款独特的英国小车再次开始续写成功篇章。

MINI 的引入开拓出了一个新的细分市场 – 遍布全球并具有丰富定制特色的小型高档汽车市场。与以前的经典 Mini 时代一样，几乎一夜之间便突破了市场预测，MINI 投放市场后仅用了 6 年时间累计销量便达到了一百万辆。

今天的 MINI 在世界 80 多个市场上为车迷们所追捧，在全球汽车市场上长期居于增长最快的高级汽车品牌之列。

经过大幅度现代化改造的牛津 MINI 工厂的产能翻了好几倍，以应付连年增長的需求。仅 2008 一年，Mini 在全球便销售了 232,000 多辆。

Mini 品牌正以绝对完美的形式庆祝自己的 50 周年诞辰 – 为了这个盛大的活动有充分理由重返赛场：传奇的银石 F1 赛场肯定是庆祝 MINI 50 周年的第三次 MINI 全球嘉年华的理想之地，2009 年 5 月 22 日至 24 日，国际 Mini 车友会将在这里举行全球嘉年华。世界各地的 MINI 爱好者们将会聚一堂，其中还将有不少人驾车而来，到此尽情享受生活方式聚会、表演节目、音乐节目和赛车活动的独特组合。

嘉年华期间，在银石还将举行本赛季 MINI 挑战赛的第三场和第四场比赛。实际上，这个备受人们欢迎的 Clubsport 系列赛在前些年就已经成为 MINI 全球嘉年华的一项内容。还有一个亮点是，经典 Mini 也将现身银石赛场的起跑方阵，届时 MINI Seven 赛车俱乐部将派出 50 辆经典 Mini 赛车出战。最后，Mini 爱好者们在活动期间在一个专门举办的展览上重温该品牌激动人心的历史。