

MINI au Salon international de l'Automobile de Francfort 2009. Table des matières.



1. MINI au Salon international de l'Automobile de Francfort 2009. (Résumé)	2
2. Joie dense au volant : la MINI Coupé Concept.	18
3. Différence rafraîchissante : la MINI Roadster Concept.	27
4. Caractères exclusifs : MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden.	37
5. Conditions de départ idéales : la MINI One D.	44
6. 1959 à 2009 : MINI a 50 ans.	46

1. MINI au Salon international de l'Automobile de Francfort 2009. (Résumé)



MINI fête son anniversaire – et la fête continue. Le cinquantenaire de la marque inspire aussi la présentation de MINI au Salon international de l'Automobile (IAA) de Francfort 2009. Au stand d'exposition dans le nouveau hall 11, l'anniversaire est le point de mire sur le plan tant de l'architecture que du contenu présenté. MINI établit le pont entre l'histoire, le présent et l'avenir de la marque. Les visiteurs du principal salon automobile au monde de l'année font un voyage dans le temps qui commence par la première apparition de la Mini classique en 1959 et est loin de se terminer par le succès de la gamme actuelle des modèles MINI, mais ouvre au contraire des perspectives fascinantes pour l'évolution future de la marque.

Avec la première mondiale de la MINI Coupé Concept et de la MINI Roadster Concept, MINI profite du Salon de Francfort 2009 pour dévoiler non pas une, mais deux visions spectaculaires donnant un avant-goût de ce que pourra être la joie au volant lors de la sixième décennie de la marque. Les deux études automobiles donnent chacune à sa façon une interprétation nouvelle des valeurs traditionnelles, du style individuel et du caractère innovant de la marque MINI. L'une incarne une joie dense à bord d'un coupé à vocation ultrasportive et l'autre des sensations plein air extravagantes à bord d'un roadster tout aussi puriste qu'élégant.

Pour la première fois, MINI présentera aussi les modèles anniversaire annoncés lors du festival MINI United – la MINI 50 Mayfair et la MINI 50 Camden – au public d'un salon automobile. Eux aussi font rimer tradition et innovation sous une forme particulièrement attrayante. La production de la MINI 50 Mayfair et de la MINI 50 Camden est limitée à un an. Leur statut exclusif est mis en valeur par des dotations spécifiques et des traits de style qui leur sont propres. La première mondiale de la MINI One D vient compléter le bouquet des nouveautés présentées au Salon de Francfort 2009. Avec le nouveau modèle diesel d'accès à la gamme, MINI étoffe son offre de voitures particulièrement économiques.

**Deux caractères distincts, entrée en scène commune :
les jumelles d'Oxford au Salon de Francfort 2009.**

Lors de leur première mondiale au Salon de l'Automobile de Francfort 2009, la MINI Coupé Concept et la MINI Roadster Concept font équipe sous les feux de la rampe sous le nom d'Oxford Twins, les jumelles d'Oxford. Ce nom qui est né lors du développement du concept, fait allusion au site de production des modèles MINI actuels en Grande-Bretagne. Depuis la renaissance de la marque en 2001, l'Usine MINI d'Oxford a déjà construit plus de 1,5 million d'unités de cette voiture qui est toujours la seule représentante de grand prestige dans le segment des petites voitures.

La MINI Coupé Concept et la MINI Roadster Concept reposent sur la même plateforme conçue, elle aussi, en vue d'une fabrication intégrée à l'Usine MINI d'Oxford. L'identité particulière des deux études automobiles s'en trouve encore soulignée : chaque voiture se présente comme un caractère individuel et innovant tout en étant avant tout : une vraie MINI.

La MINI Coupé Concept : vision de la joie dense au volant.

La MINI Coupé Concept réunit une multitude de qualités favorisant un style de conduite sportif et engagé. Limité à deux places et misant sur la construction légère rigoureuse, son concept s'est laissé guider par les exigences régissant les coupés particulièrement actifs et dynamiques. La ligne de toit basse et l'arête de décollement ultraprécise sur l'arrière, sans oublier d'autres détails aérodynamiquement optimisés, ont un impact positif sur les performances routières et l'efficacité. Par son design comme par ses possibilités de faire tourner des moteurs performants sous son capot, la MINI Coupé Concept offre des conditions idéales pour une voiture de sport compacte du segment de grand prestige.

L'étude de la biplace est conçue de sorte à pouvoir loger sous son capot le moteur le plus puissant actuellement disponible pour une MINI. Avec le moteur de 1,6 litre suralimenté par turbocompresseur Twin Scroll animant aussi la MINI John Cooper Works, le concept car est prêt à fournir des performances sportives de pointe. Le quatre cylindres débite 155 kW (211 ch) et un couple maximal de 260 Newtons-mètres pouvant même brièvement passer à 280 Newtons-mètres grâce à la fonction overboost.

Design extérieur : une allure typiquement MINI ponctuée de caractéristiques individuelles.

Le style de la carrosserie habillant la MINI Coupé Concept remonte jusqu'aux débuts de l'histoire MINI tout en se projetant loin dans l'avenir de la marque. Il souligne l'originalité du concept au même titre que son appartenance à la marque MINI. Individuel et émotionnel, le langage de son style fait que l'on s'attend à vivre une expérience inoubliable au volant.

La biplace fait 3 714 millimètres de long pour 1 683 millimètres de large. Sa hauteur est de 1 356 millimètres. Avec ces dimensions et ses proportions d'athlète, la MINI Coupé Concept est perçue dès le premier coup d'œil comme un engin de sport compact et musclé.

Les traits distinctifs qui rendent la vue de face du concept car reconnaissable entre mille sont un emprunt à la MINI à quatre places. Un capot moteur aux contours équilibrés caractérisés par des galbes généreux, de grands phares, une calandre aux formes homogènes et une large prise d'air inférieure sont à la base de la mimique, prometteuse de franchise et de sympathie, qui est typique de tous les modèles de la marque. Sur la MINI Coupé Concept, la calandre et le capot moteur sont identiques à ceux distinguant la MINI Cooper S. La partie intérieure de la calandre porte cependant des lames de la couleur de la carrosserie, ce qui différencie la MINI Coupé Concept au premier coup d'œil des autres membres de la famille MINI. Les bandes de capot descendent également jusque dans la calandre, ce qui renforce encore l'allure sportive. Grâce au pare-brise incliné plus fortement, comme le veut ce concept, la MINI Coupé Concept manifeste aussi son originalité sous cet angle.

Les panneaux latéraux avant de l'étude automobile ont été repris tels quels de la MINI Cabrio. Le joint de carrosserie diagonal caractéristique entre le capot moteur et l'entourage du répétiteur latéral de clignotant façon MINI Cooper S est une autre marque distinctive. L'allure familière résultant de ces traits de style forme un contraste intéressant avec l'inclinaison plus forte du montant avant, dans lequel le galbe entièrement nouveau de la ligne de toit prend naissance. La verrière, partie vitrée de l'habitacle, est nettement plus étroite que sur les modèles de série de la marque. La MINI Coupé Concept est dotée d'un pare-brise fortement incliné passant dans un mouvement doux dans le toit. La ligne de toit file d'abord dans une ligne droite au-dessus de la tête du conducteur et de son passager pour déboucher dans un montant arrière robuste. Les contours du toit présentent une forme en pont inédite chez MINI. Facile à reconnaître, celle-ci se compose de piliers de pont robustes – les montants arrière – sur lesquels repose une structure aérée coiffant l'habitacle. En même temps, la silhouette de la MINI Coupé Concept arbore une forme en cône très marquante. Elle donne ainsi l'impression dynamique d'un mouvement déjà amorcé.

L'optimisation rigoureuse de l'écoulement de l'air, aussi importante pour le dynamisme que pour l'efficacité de la biplace, a déterminé le trait de la partie arrière de la MINI Coupé Concept. Le béquet arrière au profil d'aile disposé à hauteur des montants arrière apporte une contribution particulièrement efficace à la canalisation ciblée de l'air sur la partie arrière de la MINI Coupé Concept, et ce aussi par son esthétique. La lunette arrière élégamment galbée de la biplace descend vers un arrière court et bas typé coupé esquissant vaguement un décrochement. Là encore, l'objectif d'optimiser l'écoulement de l'air et d'éviter toute turbulence portant atteinte à l'aérodynamique a déterminé la définition des formes. C'est ainsi que l'arête de décollement sur le bord arrière est très franche.

Fonctionnalité impressionnante : un volet arrière s'ouvrant en grand, un volume de chargement généreux.

La conception du volet arrière est une autre particularité de la MINI Coupé Concept. Dépourvue de banquette arrière, la biplace présente des capacités supplémentaires pour le transport de bagages. Le volume de rangement est de 250 litres. Pour pouvoir exploiter ce potentiel au mieux, l'arrière de la MINI Coupé Concept reçoit un volet généreux s'ouvrant en grand. Articulé au-dessus du béquet de toit, le volet pivote vers le haut avec la lunette arrière et ouvre ainsi un accès confortable au volume de chargement spacieux derrière les sièges du coupé. La cloison séparant l'habitacle du compartiment à bagages comporte une ouverture verrouillable.

Le choix des couleurs et des matériaux mis en œuvre à bord de la MINI Coupé Concept symbolise une sportivité classique. Comme la planche de bord, le ciel de pavillon de la biplace se pare de noir. Cette couleur crée une ambiance apaisante qui aide à se concentrer sur la route. Des inserts décoratifs noirs associés à un bandeau en carbone renforcent l'allure puriste.

MINI Roadster Concept : de l'air frais pour une expérience de conduite intense.

Avec la MINI Roadster Concept, la marque lance une fois de plus une tendance dans le domaine de la mobilité individuelle. Un concept automobile puriste, un design élégant et des qualités routières sportives fascinantes se rejoignent pour créer la vision d'une biplace décapotable apte à répondre aux exigences de gens modernes et sûrs d'eux. Le naturel de la MINI Roadster Concept est déterminé par l'individualité, la qualité de grand prestige et une entente entre joie au volant et efficacité qui est bien dans l'air du temps. Son design reflète la concentration sur ces facteurs élémentaires pour savourer au maximum la conduite cheveux au vent.

Distiller une joie spontanée est un point fort de la MINI Roadster Concept. La voiture réunit des conditions idéales pour susciter les émotions même sur le trajet le plus court. En même temps, elle incite à s'échapper de la circulation urbaine. La limitation à deux places et la construction allégée révèlent son orientation vers une agilité intransigeante. Son allure stylée et l'ambiance raffinée à bord confèrent pourtant un caractère exclusif à la biplace.

Style extérieur : proportions uniques, expression typée MINI.

Le design de la carrosserie de la MINI Roadster Concept conjugue l'identité de la marque et la force d'innovation selon une formule fascinante. Le langage du design typique de MINI qui détermine les traits caractéristiques de la marque ainsi que les éléments innovants, est un facteur d'intégration. C'est pourquoi le design de la MINI Roadster Concept est d'une différence rafraîchissante tout en affichant la cohérence et l'air familier de MINI. Avec cette étude automobile, le studio de design MINI prouve son aptitude à mettre en scène une allure extravertie avec style et raffinement.

La biplace fait 3 714 millimètres de long et 1 683 millimètres de large pour une hauteur de 1 356 millimètres. Tout dans le style de la marque, les porte-à-faux avant et arrière de la MINI Roadster Concept sont ultracourts. Ils soulignent l'allure athlétique de la voiture et font ressortir sa maniabilité empreinte d'une agilité enthousiasmante – à la base des sensations façon karting –, alors qu'elle est encore à l'arrêt. Jusqu'aux montants avant, la partie avant avec les grands phares ronds et la calandre hexagonale correspond à celle de la MINI Cooper S. Toute la partie couverte par le bouclier avant a été adaptée à l'allure sportive de la voiture et paraît ainsi plus large et plus typée. La partie intérieure de la calandre chromée porte des lames de la couleur de la carrosserie. Les bandes de capot qui descendent jusque dans la calandre, renforcent encore l'allure sportive tout en conférant un cachet différent à la MINI Roadster Concept.

Les montants avant courts et fortement inclinés passent dans un galbe doux dans la ligne de toit lorsque la capote pliante est fermée. La partie vitrée de l'habitacle est nettement plus étroite que sur les modèles de série de la marque. Il en résulte une silhouette résolument basse accentuant le caractère sportif de la voiture. Que sa capote pliante soit repliée ou fermée, le concept car ne laisse aucun doute sur son caractère de roadster typique. Sa ligne de ceinture est légèrement ascendante vers l'arrière et parfaitement linéaire même en configuration fermée.

Lorsque la capote en toile est repliée, le naturel puriste de la voiture s'exprime ainsi plus ouvertement. Derrière la capote qui se plie sur peu de hauteur, on trouve un capot arrière court recouvrant un coffre à bagages séparé de l'habitacle. Si les conditions météorologiques l'exigent, une capote en toile haut de gamme très ajustée vient coiffer l'habitacle réduit à deux places. Lorsque la capote pliante est fermée, la MINI Roadster Concept affiche ainsi un décrochement arrière en vue de profil qui la distingue très clairement de la MINI Cabrio. La capote en toile du roadster s'ouvre et se ferme à la main – une opération qui, grâce aux dimensions compactes de la capote pliante, ne demande qu'un simple geste.

Des innovations tout dans le style MINI : design arrière, compartiment à bagages et concept sécuritaire.

La vue arrière révèle des traits de style inédits qui ont pourtant et indéniablement leur origine dans le langage des formes MINI. Les parties latérales, le bouclier arrière et le capot du coffre se fondent les uns dans les autres pour créer une sculpture aux formes harmonieuses qui n'arbore pas seulement le style en cascade typique de la marque, mais reprend de plus des éléments de la partie avant pour leur conférer une nouvelle interprétation. La partie arrière s'élargissant de haut en bas tels des gradins, la MINI Roadster Concept présente aussi une allure particulièrement vigoureuse sous cet angle.

La partie arrière courte, typée roadster, du concept car compact abrite un compartiment à bagages d'une générosité inhabituelle pour un véhicule de ce segment. La capote pliante en toile de la MINI Roadster Concept étant déposée directement derrière les sièges, le volume de rangement atteint une valeur identique en configuration tant ouverte que fermée. La trappe entre l'habitacle et le coffre à bagages, élément unique sur un roadster compact, est un autre trait de fonctionnalité moderne. La cloison séparant l'habitacle du compartiment à bagages comporte une ouverture verrouillable.

L'arceau de sécurité antiretournement télescopique inauguré sur la nouvelle MINI Cabrio fait également partie intégrante du concept sécuritaire pris en compte dès le développement du concept car. Partie intégrante de l'habitacle, cet arceau monopièce en aluminium qui s'étend sur toute la largeur de l'habitacle et se dresse par voie électromécanique en l'espace de 150 millièmes de seconde si besoin est, se joint au cadre de pare-brise renforcé pour assurer une protection maximale aux occupants.

Le caractère haut de gamme de la biplace ne se reflète pas seulement dans le look cohérent et typé de l'extérieur, mais aussi dans l'intérieur marqué par une finition parfaite et une grande élégance. Le choix des couleurs et des matériaux mis en œuvre dans l'habitacle symbolise le style exclusif et la conscience de la qualité. L'insert de bois précieux et les touches de couleur étudiées sur les revêtements des portes et l'habillage des sièges présentent des contrastes ciblés avec le noir discret dominant l'intérieur. Le cockpit de la MINI Roadster Concept est de plus pourvu d'un écran multifonctionnel permettant d'afficher différentes informations choisies librement. L'instrument disposé à gauche du compte-tours enregistre entre autres le temps de conduite à ciel ouvert à la minute près, à l'instar du compteur « Toujours ouvert » de la MINI Cabrio actuelle, et peut de plus reprendre d'autres affichages typiques de MINI.

Des caractères exclusifs : MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden.

Avec les modèles MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden présentés à l'occasion du Salon de Francfort 2009, l'ambiance de la fête du cinquantenaire de la marque est convertie en une joie durable sur la route. De par leur look caractéristique et leur dotation exclusive, les deux modèles incarnent tant le sens de la tradition que la force visionnaire de la marque MINI. Pour la MINI 50 Mayfair comme pour la MINI 50 Camden, deux moteurs à essence et un moteur diesel sont au choix.

La MINI 50 Mayfair et la MINI 50 Camden se démarquent indéniablement des MINI de série actuelles et ce, tant par leur design que par leur dotation. De nombreux détails contribuant à leur caractère unique sont réservés en exclusivité au modèle d'anniversaire en bénéficiant. Des peintures spécifiques pour la carrosserie, des jantes en alliage léger alignées sur le caractère de l'une ou de l'autre, des matériaux et surfaces spécifiques dans l'habitacle ainsi qu'une harmonie de couleurs spécialement adaptée à l'allure de la MINI 50 Mayfair et de la MINI 50 Camden soulignent l'exclusivité des deux modèles tout autant que la plaquette anniversaire bien en vue sur la grille de calandre.

MINI 50 Mayfair : élégance riche en tradition.

Sur la Mini classique de l'année 1982, le nom de Mayfair était déjà synonyme de confort maximal et d'allure extravagante. La MINI 50 Mayfair d'aujourd'hui réinterprète cette forme de discrétion aristocratique. Associée à un toit blanc, aux jantes blanches de 17 pouces en alliage léger à 12 branches au look Infinity Stream Spoke et aux bandes de capot de couleur marron clair métallisé Toffy bordées de lisérés blancs qui semblent être en relief, la couleur de carrosserie Hot Chocolate métallisée, jusqu'ici réservée au MINI Clubman et à la MINI Cabrio, s'y prête à merveille. Les phares additionnels sur la grille

de calandre, les coquilles de rétroviseurs peintes de marron virant au noir sur la partie supérieure ainsi qu'un emblème « Mayfair » discret sur la monture des répétiteurs latéraux des clignotants parachèvent le design extérieur de ce modèle anniversaire.

L'association de la teinte Toffy et de touches blanches se retrouve aussi à l'intérieur dessiné exclusivement pour la MINI 50 Mayfair. Ainsi par exemple sur les sièges habillés de cuir Lounge en bandes pincées. Les doubles coutures rabattues vert turquoise sur les sièges et sur le pommeau couleur Toffy du levier de commande de la boîte manuelle ajoutent un effet supplémentaire subtil. L'insert décoratif de couleur Toffy dans sa partie inférieure vire au noir dans sa partie supérieure formant ainsi une transition parfaite avec le tableau de bord noir. La finition Colour Line sur la bordure inférieure du tableau de bord et les accoudoirs dans les portières ainsi que la marqueterie dans le volant sont également de couleur Toffy.

MINI 50 Camden : sportivité progressive.

En faisant dominer les couleurs gris argent, blanc et noir, la MINI 50 Camden fait ressortir d'emblée la sobriété technique et la sportivité de son caractère. La carrosserie habillée de White Silver métallisé se combine avec un toit blanc. Les jantes en alliage léger de 17 pouces, dessinées exclusivement pour ce modèle, les bandes argentées sportives à effet tridimensionnel parcourant les parties latérales du capot moteur et les coquilles des rétroviseurs parées d'un dessin à bandes bicolore en analogie avec celui de la MINI 50 Mayfair – le gris argent virant à un blanc pur dans la partie supérieure –, sont d'autres traits distinctifs. Associés au xénon de série sur la MINI Cooper S 50 Camden, les phares se démarquent par une touche particulièrement progressive créée par les verres de protection teintés noir.

L'intérieur de la MINI 50 Camden est également riche en contrastes de couleur. Le Carbon Black comme couleur principale se combine sur le tableau de bord à une surface décorative qui passe du blanc au gris argent à l'instar des coquilles de rétroviseurs extérieurs. Les inserts décoratifs des revêtements de portes adoptent la finition Fluid Silver. Sur les sièges sport habillés de l'association tissu/cuir Ray, les surfaces de cuir sont de couleur Tech White comme la partie inférieure du tableau de bord et les accoudoirs dans les portières. Les bandes médianes de tissu noir présentent un dessin discret avec des bandes blanches entrecoupées. Des coutures vertes et blanches ajoutent des touches de couleur supplémentaires.

Divertissement embarqué d'une nouvelle dimension : première du système Mission Control.

En plus de la dotation standard particulièrement bien nantie des deux modèles anniversaire, la MINI 50 Camden se targue aussi d'une chaîne HiFi particulièrement prestigieuse fournie par le spécialiste de systèmes audio pour voitures harman/kardon. Le lancement commercial de la MINI 50 Camden fête par ailleurs la première d'une nouvelle génération de systèmes de divertissement embarqués. Appelé Mission Control, le système analyse une multitude de signaux concernant la voiture, l'état de fonctionnement et l'environnement de la voiture et fournit au conducteur des informations et indications importantes dans une situation donnée et ce, d'une manière typiquement MINI.

La sortie vocale est assurée à l'échelle mondiale dans la langue maternelle de la MINI, l'anglais. Trois caractères que l'on distingue clairement par leur voix se partagent le travail de communication. Pour épauler le « coach » qui est le principal locuteur du conducteur, les deux assistants fournissent des informations utiles sur l'état du moteur, la situation de conduite et les fonctions de confort de la MINI.

Les messages minutieusement accordés des trois caractères débouchent sur des indications tout aussi divertissantes qu'utiles pour le conducteur et ses passagers, débitées, qui plus est, avec un petit clin d'œil complice. En fonction de la dotation de la voiture, le cerveau électronique prend en compte jusqu'à 120 situations de conduite, états de fonctionnement et autres événements et il peut appeler entre 15 et 40 messages différents pour chacun d'entre eux. C'est ainsi que le répertoire des commentaires de Mission Control capitalise plus de 1 500 messages acoustiques.

Conditions de départ idéales : la MINI One D.

Lors de l'année anniversaire de la marque, la gamme des modèles MINI se montre plus variée et plus séduisante que jamais. La dernière-née de la famille s'appelle MINI One D. Le nouveau modèle diesel ouvre désormais un accès particulièrement économique à l'univers de la marque MINI qui est caractérisé par la joie au volant et la qualité de grand prestige. Il met en valeur les atouts d'un moteur diesel moderne sur une version de base séduisante.

Punch spontané et sobriété exemplaire – voilà des qualités qui distinguent aussi la MINI One D. Son quatre cylindres de 1,6 litre de cylindrée possède une injection directe selon le principe de la rampe commune ainsi qu'un turbocompresseur à géométrie variable de la turbine, qui veille dans toutes les plages de régimes à un débit de puissance optimal. La puissance de ce diesel en aluminium, et donc particulièrement léger, est de 66 kW (90 ch) à un régime de 4 000 tr/mn. Son couple maximal de 215 Newtons-mètres est disponible dès

1 750 tr/mn. Accouplé à la boîte mécanique à six rapports de série, le diesel convertit sa puissance en un pouvoir d'accélération sportif. La MINI One D s'acquitte du zéro à 100 km/h en 11,5 secondes et atteint une vitesse maximale de 182 km/h.

La dotation standard de la nouvelle MINI One D comprend, elle aussi, un filtre à particules ainsi que de nombreuses mesures favorisant l'efficacité. Citons dans ce contexte la fonction de récupération de l'énergie libérée au freinage et l'indicateur de changement de rapport ou encore la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques coupant le moteur lorsque la voiture s'arrête à un feu rouge ou un carrefour. La MINI One D consomme en moyenne 3,9 litres de gazole aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et elle émet 104 grammes de CO₂ par kilomètre.

Typiquement MINI : maniabilité, agilité et protection intégrale des occupants.

Comme sur tous les modèles de la marque, le couple est aussi transmis aux roues avant sur la MINI One D. Et quant aux sensations façon karting typiques de toute MINI, elles aussi sont indissociables de son caractère. La maniabilité et l'agilité envoûtantes sont assurées par l'essieu avant à jambes de suspension McPherson, l'essieu arrière multibras et la direction EPS (Electrical Power Steering) à assistance électromécanique asservie à la vitesse. La direction EPS favorise par ailleurs l'efficacité. En effet, le servomoteur électrique n'entre en action et ne consomme donc de l'énergie qu'à chaque fois qu'une assistance à la direction est nécessaire ou souhaitée par le conducteur. L'équipement sécuritaire de la MINI One D comprend des airbags frontaux et latéraux ainsi que des airbags protège-tête. Les quatre places sont dotées de ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique.

La dotation standard du nouveau modèle diesel d'accès à la gamme correspond à celle de la MINI One. Le look présente également des parallèles avec le modèle de base à moteur essence. Comme il convient pour toute MINI, le nouveau modèle d'accès à la gamme peut, lui aussi, bénéficier de la vaste gamme d'options et d'accessoires qui permet de transformer chaque MINI en une pièce unique configurée par son propriétaire.

« What a birthday » : participation record au festival MINI United – et la fête continue.

Au mois de mai, environ 25 000 adeptes MINI venus des quatre coins du monde ont fêté le cinquantenaire de la marque à Silverstone, sur le circuit de Formule 1 légendaire. Avec son cocktail unique de festival de musique, événement lifestyle et compétition, la troisième édition du festival MINI United a attiré des visiteurs de plus de 40 pays. De nombreuses personnalités célèbres se sont jointes à la communauté MINI internationale pour souhaiter bon anniversaire à la petite voiture classique.

Mais la fête d'anniversaire est loin d'être finie avec le festival de Silverstone. En effet, la présentation MINI au Salon de l'Automobile de Francfort est entièrement placée sous le signe du jubilé de la marque. La fête s'accompagne des premières mondiales dévoilées sur le stand MINI, de nombreux autres points forts dans la gamme des produits de la marque et de rétrospectives de l'histoire captivante de la MINI et de sa devancière, la Mini classique.

1959 à 2009 – les étapes clés d'une success story sans pareille.

L'anniversaire de la marque offre l'occasion de jeter un coup d'œil sur une success story sans pareille dans la construction automobile à l'échelle mondiale. Quelques rares concepts automobiles seulement ont perduré aussi longtemps ou acquis une popularité comparable et aucun n'a donné naissance à autant de variantes que le concept de la Mini classique construite pour la première fois en 1959. Depuis la renaissance de la marque en 2001, la MINI a déjà ajouté quelques chapitres à cette histoire fascinante.

Il y a 50 ans – le 26 août 1959 pour être précis – la société British Motor Corporation (BMC) a dévoilé deux versions d'une petite voiture inédite au grand public : la Morris Mini-Minor et l'Austin Seven. La double première s'expliquait par la panoplie des marques appartenant à l'époque à BMC, les deux modèles étaient de conception presque identique. De dimensions extrêmement compactes, toutes deux offraient pourtant de la place pour quatre personnes plus leurs bagages ; avantageuses à l'achat et économiques à l'entretien, elles savaient de plus convaincre par des qualités routières tout aussi confortables qu'agiles. Le concept d'ensemble révolutionnaire élaboré sous la régie du directeur technique adjoint de l'époque de l'Usine Austin à Longbridge, Alec Issigonis, ne présentait donc que des avantages.

Le concept d'Alec Issigonis : une base idéale pour une exploitation maximale de l'espace et les sensations façon karting légendaires.

Pour réaliser sa vision d'une petite voiture familiale et peu compliquée, abordable pour de nombreuses couches de la population, l'ingénieur génial qu'était Issigonis s'était engagé dans des voies peu communes tant dans le design de la carrosserie que dans le concept d'entraînement et des liaisons au sol. Jamais auparavant, l'association d'une traction et d'un moteur avant n'avait été exploitée aussi rigoureusement au profit du comportement routier et de l'utilisation optimale de l'espace que sur la Mini. Sous le capot moteur court, il y avait de la place pour un quatre cylindres de 848 centimètres cubes fort de 34 ch – mais seulement parce que Issigonis l'avait monté en position transversale et qu'il avait disposé la boîte de vitesses en dessous. C'est ainsi que tout en innovant il avait respecté le principe selon lequel « la fonction dicte la forme » qui compte toujours parmi les facteurs déterminants du design MINI.

Les porte-à-faux réduits à l'avant et à l'arrière ainsi que la disposition des roues rejetées aux quatre angles de la carrosserie, ne bénéficiaient pas seulement à l'exploitation optimale de l'espace, mais aussi à la tenue de route. Résultat : 80 pour cent de l'espace occupé par la MINI qui ne faisait que 3,05 mètres de long étaient disponibles pour les occupants et leurs bagages. Par ailleurs, Issigonis avait aussi tenu à innover sur la direction. Les cardans usuels tendant à se déformer en cas de braquages importants, le père de la MINI avait décidé de mettre en œuvre des joints homocinétiques – une première dans l'automobile. Cette conception autorisait des angles de braquage suffisants tout en évitant les torsions et en réduisant nettement les influences de la transmission sur la direction. La base des sensations légendaires façon karting de la Mini, toujours de rigueur, était jetée.

Le talent sportif devient vainqueur en série : la MINI domine au Rallye de Monte Carlo.

Un an et demi seulement après le démarrage des ventes, une déclinaison est descendue dans la rue qui devait marquer la légende de la Mini classique comme aucune autre variante : la Mini Cooper. Le constructeur de voitures de sport John Cooper, lié d'une grande amitié avec Alec Issigonis, avait reconnu le potentiel sportif de la nouvelle petite voiture dès la genèse des premiers prototypes. Avec l'accord de la direction du groupe, il a mis au point une petite série de 1 000 Mini Cooper animées par un moteur modifié dont la cylindrée avait été portée à 1,0 litre et la puissance à 55 ch.

C'était le début d'une carrière sportive exceptionnelle tant sur route que sur circuit. Car avec la Mini Cooper, le potentiel inhérent au moteur et au concept automobile était encore loin d'être épuisé. Issigonis et Cooper ont porté la cylindrée à 1 071 centimètres cubes, permettant alors une puissance maximale de 70 ch. Ce qui a fait de la Mini Cooper S un phénomène d'exception et ce, pas seulement sur la route. En effet, la victoire de catégorie que le Finlandais Rauno Aaltonen a décroché en 1963 au Rallye de Monte Carlo n'a été que le début d'une série de succès sans précédent dans la course automobile et couronnée par les trois victoires au classement général du Rallye de Monte Carlo raflées en 1964, 1965 et 1967.

Petite voiture, grande variété : les variantes de la Mini classique.

Parallèlement aux succès sportifs, les variantes de série de la Mini classique ont rapidement conquis une communauté d'adeptes qui n'a cessé de grandir. Ses qualités pratiques, son comportement routier agile et le charme qu'elle dégageait ont fait de la MINI une automobile sans classes qui n'a pas tardé à inspirer des artistes, à lui valoir des rôles d'actrice au cinéma et à enrichir les parcs de voitures de personnalités célèbres. En outre, il s'est avéré rapidement que le concept de la MINI se prêtait à nombre de déclinaisons. C'est ainsi que dès la première année de production de la Mini classique, les modèles Mini Van et Mini Estate ont vu le jour. Un an plus tard, les versions break Morris Mini-Traveller et Austin Seven Countryman ont suivi. Et d'autres sont venues s'y joindre au fil des ans – de la MINI Pick-up en 1961 à la MINI Moke, une quatre places entièrement ouverte présentée en 1964 en passant par les variantes Wolseley Hornet et Riley Elf particulièrement prestigieuses grâce auxquelles la gamme de deux autres marques BMC a été étoffée en 1961.

En 1967, la Mini classique a reçu un moteur plus puissant de 998 centimètres cubes délivrant désormais 38 ch. Deux ans plus tard, le Mini Clubman – déclinaison légèrement plus grande au museau modifié – est venu épauler la Mini classique. Quelques autres détails ont changé en 1969 : les vitres latérales avant coulissantes ayant équipées la Mini classique depuis ses débuts ont cédé sur tous les modèles la place à des vitres à manivelle, les charnières de porte extérieures ont été déplacées à l'intérieur et un emblème réservé à MINI trônait sur le capot moteur.

Entre 1980 et 1983, la gamme a été allégée : le Clubman, l'Estate et la Van étaient arrivés à la fin de leur cycle de vie. Ne restait plus que la Mini classique animée par le moteur de 1,0 litre porté entre-temps à 40 ch. La clientèle lui est restée fidèle : en 1986, la cinq millionième Mini classique a quitté la chaîne de l'usine de Longbridge. En 1990, la réintégration de la Mini Cooper Dans la gamme des modèles a déclenché la joie auprès de nombreux fervents. Sous son capot moteur tournait désormais un moteur de 1,3 litre.

La dernière déclinaison nouvelle de la Mini classique a vu le jour en 1991. En effet, un concessionnaire engagé en Allemagne avait – comme maint préparateur avant lui – coupé le toit de la Mini classique et l'avait ainsi transformée en un joli Cabriolet. Le résultat était si réussi que Rover Group qui avait entre-temps repris la Mini classique, a décidé d'acquérir la construction et la production. Le modèle de série a été vendu à environ 1 000 exemplaires entre 1993 et 1996.

Finalement, la production de la Mini classique a pris fin en l'an 2000. Plus de 5,3 millions d'unités de la petite voiture prisee à l'échelle mondiale avaient quitté les usines sous les formes les plus diverses. Mais après 41 ans, la MINI n'avait pas dit son dernier mot – bien au contraire. Après un intermède d'à peine un an, un nouveau chapitre a été ouvert dans l'histoire de la marque anglaise en 2001.

Un nouveau départ en 2001 – et la MINI Cooper est tout de suite de la partie.

La reprise de Rover Group par BMW au début de l'année 1994 a aussi ouvert de nouvelles perspectives à la marque Mini. En 1997, une étude de la MINI Cooper Donnant un avant-goût de la réédition de la petite britannique si incomparable a été présentée au Salon international de l'Automobile de Francfort. En 2001, la réédition de l'archétype, rigoureusement tournée vers l'avenir, est arrivée chez les concessionnaires en deux versions : la MINI Cooper et la MINI One. Avec ces modèles, les stylistes MINI ont répondu à la question de savoir quelle serait l'allure de la petite voiture idéale si les convictions du concepteur Issigonis des années 1950 étaient mises en pratique avec les possibilités techniques du 21^e siècle et adaptées aux souhaits de clients modernes.

Reposant sur un langage des formes jouant avec des lignes et des joints, des cercles et des ellipses, le design a reflété les parallèles entre le caractère de la Mini classique et celui de la MINI de manière authentique. Avec une longueur hors tout nettement accrue, les proportions avec un porte-à-faux réduit à l'avant et à l'arrière – extériorisant la maniabilité et l'agilité de la voiture – ont été maintenues. De plus, des détails typiques de la marque et déjà indissociables de la Mini classique ont été réinterprétés : de la variante moderne de la calandre hexagonale et des phares ronds qui étaient désormais encastrés dans le

capot moteur, aux optiques arrière dressés à la verticale en passant par le jeu délimitant le capot moteur de la MINI en suivant la même ligne diagonale que le cordon de soudure sur le panneau latéral de la Mini classique. Transmission aux roues avant, quatre cylindres monté en position transversale avant, maniabilité et agilité exceptionnelles, porte-à-faux ultracourts et de la place pour quatre personnes – les ingrédients élémentaires de la Mini classique distinguent aussi les nouveaux modèles. De plus, les ingénieurs d'étude ont tenu compte des exigences actuelles en matière de confort et des normes de sécurité les plus sévères.

D'un archétype à l'autre : la MINI de la deuxième génération.

Le succès de la MINI était une motivation à poursuivre systématiquement le concept et à ouvrir de nouveaux potentiels. Évolutionnaire de par son design et entièrement renouvelée dans sa technique, la MINI de la deuxième génération est apparue sur le marché en novembre 2006. Sous la devise « d'un archétype à l'autre », le look de la MINI jouissant des meilleures notes de sympathie s'est vu affiner sur de nombreux détails qui ont surtout mis les vertus sportives de ce petit as des virages encore plus en avant.

C'est un an presque jour pour jour après le démarrage des modèles de la nouvelle génération que la gamme des modèles MINI a été enrichie à l'automne 2007 d'un concept automobile innovant. Bénéficiant d'un empattement allongé de 8 centimètres, le MINI Clubman offre des possibilités entièrement nouvelles pour savourer la joie au volant typique de la marque. La MINI Cabrio de la deuxième génération est la benjamine de la famille des modèles. Forte d'un design encore plus sportif, d'une sécurité active et passive optimisée, de fonctionnalités élargies et de moteurs de la toute dernière génération, le seul Cabriolet de grand prestige du segment de la MINI place la barre de la joie exquise au volant encore plus haut.

La gamme actuelle des moteurs est plus variée que jamais. Entre-temps, quatre moteurs à essence et deux diesels sont proposés pour la MINI, pour le MINI Clubman, trois moteurs à essence et un diesel sont au choix, alors que la MINI Cabrio se présente avec deux motorisations essence. S'y ajoutent pour la première fois trois modèles à part proposés sous le label John Cooper Works. Forts de leur quatre cylindres de 155 kW (211 ch) déclinés de la course automobile, les athlètes de pointe que sont la MINI John Cooper Works, le MINI John Cooper Works Clubman et la MINI John Cooper Works Cabrio incarnent tout particulièrement le naturel de la MINI avide de performances. Aujourd'hui, la marque John Cooper Works intégrée sous le toit de MINI, dont la gamme des produits comprend aussi maint accessoire dans les domaines du

moteur, du châssis, de l'aérodynamique et du design, est l'incarnation même de la joie extrême au volant reposant sur le savoir-faire approfondi acquis dans la course et une relation avec MINI nourrie pendant de longues décennies.

Made in England : la production MINI, marquée par la tradition et des normes de qualité sévères.

La success story de la marque MINI est étroitement liée à la production des voitures en Grande-Bretagne. C'est le 4 avril 1959 que la première Austin Seven a quitté la chaîne de montage de l'usine Austin Longbridge à Birmingham en Grande-Bretagne. Cinq semaines plus tard, le 8 mai, la première Morris Mini-Minor a quitté l'usine de la marque à Oxford.

La décision de construire aussi la MINI moderne à Oxford a été prise au printemps 2000. Par la suite, l'un des centres de construction automobile les plus modernes au monde y a été créé, équipé d'une technique de haut niveau et spécialement axé sur la production de la MINI. Toutes les opérations de fabrication s'alignent sur les normes de qualités sévères en vigueur chez BMW Group.

Un million de MINI ont été construites à Oxford en l'espace de six ans seulement. Six ans, c'était aussi le laps de temps que la Mini classique avait mis pour franchir le cap du million. Quelques semaines après les fêtes officielles du 50e anniversaire de la marque sur le circuit de course de Silverstone, l'Usine MINI d'Oxford a pu annoncer un autre jubilé. En effet, depuis le démarrage de la fabrication en 2001, 1,5 million de MINI ont déjà quitté ses chaînes de montage. Si l'on y ajoute les chiffres de vente de la devancière, la marque accumule donc entre-temps un total de 6,8 millions de voitures construites sur l'île britannique et vendues à l'échelle mondiale.

2. Joie dense au volant : la MINI Coupé Concept.



Jamais, la gamme des modèles MINI n'a été plus variée – et pourtant, il reste de la place pour des idées fascinantes. Dernier exemple en date pour témoigner de la créativité des stylistes MINI : la MINI Coupé Concept. Et une fois de plus, c'est le leitmotiv caractérisant toute MINI – la joie au volant – qui a été leur source d'inspiration. La MINI Coupé Concept incarne l'idéal d'une voiture dont chaque fibre vise à déclencher l'enthousiasme et à transformer chaque trajet en une expérience unique. C'est avec un charme tout particulier que cette biplace dévoilée pour la première fois au Salon international de l'Automobile de Francfort (IAA) 2009 révèle le potentiel d'évolution de la famille des modèles. Ne laissant aucun doute sur ses origines tout en affichant une différence rafraîchissante, la MINI Coupé Concept met une touche séduisante à l'avenir de la marque.

La MINI Coupé Concept réunit une multitude de qualités favorisant un style de conduite sportif et engagé. Limité à deux places et misant sur la construction légère rigoureuse, son concept s'est laissé guider par les exigences régissant les coupés particulièrement actifs et dynamiques. Les dimensions compactes, la répartition équilibrée des charges sur essieux et le centre de gravité abaissé offrent des conditions idéales pour porter l'agilité typique de toute MINI à un niveau à ce jour inconnu. Le design de la MINI Coupé Concept est l'expression authentique de l'enthousiasme pour la mobilité individuelle et de la concentration sur une joie débordante au volant. Les proportions musclées et le langage des formes dynamique attisent les convoitises. L'allure tout aussi sportive que peu conventionnelle de cette étude automobile traduit le caractère de la marque avec une pureté absolue.

La MINI Coupé Concept : une invitation à la mobilité spontanée.

La popularité de la marque MINI n'a cessé de grandir ces derniers temps, suivant en cela l'évolution de la gamme des modèles. La MINI a surmonté les frontières de la mobilité urbaine, elle a ouvert de nouvelles possibilités et conquis de nouveaux groupes cibles. Les occasions pour découvrir le plaisir de la mobilité spontanée, la maniabilité empreinte de sportivité et d'agilité et une individualité incomparable sont multiples. Les modèles actuels de la marque se prêtent à affronter les situations les plus diverses. MINI, MINI Clubman et MINI Cabrio – tous ont leur propre caractère qui fournit une interprétation originale de l'expérience de conduite typique de la marque. Avec la MINI Coupé Concept, la joie au volant est mise en valeur sous sa forme la plus

dense. La construction légère extrême rend la biplace infiniment agile – tout en lui conférant une efficacité exceptionnelle. La ligne de toit basse et l'arête de décollement ultraprécise sur l'arrière, sans oublier d'autres détails aérodynamiquement optimisés, ont un impact positif sur les performances routières. Par son design comme par ses possibilités de faire tourner des moteurs performants sous son capot, la MINI Coupé Concept offre des conditions idéales pour une voiture de sport compacte du segment de grand prestige.

L'étude de la biplace est conçue de sorte à pouvoir loger sous son capot le moteur le plus puissant actuellement disponible pour une MINI. Avec le moteur de 1,6 litre suralimenté par turbocompresseur Twin Scroll animant aussi la MINI John Cooper Works, le concept car est prêt à fournir des performances sportives de pointe. Le quatre cylindres débite 155 kW (211 ch) et un couple maximal de 260 Newtons-mètres pouvant même brièvement passer à 280 Newtons-mètres grâce à la fonction overboost. Dotée de ce groupe, la MINI Coupé Concept offre des conditions idéales pour dépasser même les performances routières de la MINI John Cooper Works tout en affichant des consommations et des émissions de CO₂ inférieures. Le concept car s'inscrit donc entièrement dans le cadre de la stratégie de développement EfficientDynamics de BMW Group. Joie au volant en hausse, émissions en baisse – la MINI Coupé Concept répond de manière particulièrement séduisante à cette exigence que l'on appelle MINIMALISME chez MINI.

Les 50 ans de MINI : une vision d'avenir pour l'anniversaire.

50 ans après le lancement commercial de la Mini classique, la marque n'a rien perdu de sa fascination et le pouvoir d'attraction de la gamme des modèles est plus grand que jamais. Pour son cinquantenaire, MINI fait rimer la tradition unique et la palette de modèles convoitée du présent avec la créativité et la force d'innovation technique afin d'ouvrir de belles perspectives à l'avenir de la marque.

La MINI Coupé Concept est une nouvelle composante dans l'évolution continue de la marque. L'étude automobile reprend les points forts élémentaires de la MINI et fait appel à des technologies modernes et à un concept de carrosserie innovant pour leur conférer une nouvelle empreinte. La MINI Coupé Concept montre ainsi des possibilités d'enrichir la gamme des modèles existants d'une nouvelle personnalité automobile.

Design extérieur : une allure typiquement MINI ponctuée de caractéristiques individuelles.

Le style de la carrosserie habillant la MINI Coupé Concept remonte également jusqu'aux débuts de l'histoire MINI tout en se projetant loin dans l'avenir de la marque. Il souligne l'originalité du concept au même titre que son appartenance à la marque MINI. Individuel et émotionnel, le langage de son style fait que l'on s'attend à vivre une expérience inoubliable au volant.

Les liens de parenté ressortent surtout sur la partie avant qui affiche toute une série de détails typiques de la marque et tout le registre stylistique propre à son design. L'individualité de la MINI Coupé Concept est, quant à elle, mise en avant avec brio tant en vue de profil que par le traité de sa partie arrière.

La biplace fait 3 714 millimètres de long pour 1 683 millimètres de large. Sa hauteur est de 1 356 millimètres. Avec ces dimensions et ses proportions d'athlète, la MINI Coupé Concept est perçue dès le premier coup d'œil comme un engin de sport compact et musclé.

Une mimique typée MINI à l'expression particulièrement sportive.

Les traits distinctifs qui rendent la vue de face du concept car reconnaissable entre mille sont un emprunt à la MINI à quatre places. Un capot moteur aux contours équilibrés caractérisés par des galbes généreux, de grands phares, une calandre aux formes homogènes et une large prise d'air inférieure sont à la base de la mimique, prometteuse de franchise et de sympathie, qui est typique de tous les modèles de la marque. Grâce au pare-brise incliné plus fortement, comme le veut ce concept, la MINI Coupé Concept manifeste aussi son originalité sous cet angle. La voiture paraît étonnamment basse et se présente ainsi comme une représentante particulièrement dynamique de la famille MINI.

La calandre hexagonale et les grands phares ronds sont des traits de style absolument typés grâce auxquels le visage de la Mini classique se voit réinterprété sous une forme moderne. Les clignotants sont intégrés dans les phares, les nouvelles montures en relief des feux de position et des anti-brouillards sont logés en dessous. Toute la partie couverte par le bouclier avant a été adaptée à l'allure sportive de la voiture et paraît ainsi plus large et plus typée. Sur la MINI Coupé Concept, la calandre chromée est identique à celle arborée par la MINI Cooper S. La partie intérieure de la calandre porte cependant des lames de la couleur de la carrosserie, ce qui différencie la MINI Coupé Concept au premier coup d'œil des autres membres de la famille MINI. Les bandes de capot descendent également jusque dans la calandre, ce qui renforce encore l'allure sportive. Avec son bombement marquant évoquant la puissance du moteur qu'il recouvre et son ouverture stylisée, le capot moteur correspond également à celui des variantes très performantes de la MINI.

Prestance sportive exprimée par la ligne de toit originale.

Vue de profil, la MINI Coupé Concept fait également fusionner des traits de famille et l'originalité stylistique en une unité fascinante. Les panneaux latéraux avant de l'étude automobile ont été repris tels quels de la MINI Cabrio. Le joint de carrosserie diagonal caractéristique entre le capot moteur et l'entourage du répétiteur latéral de clignotant façon MINI Cooper S est une autre marque distinctive d'origine historique. Il suit le tracé du cordon de soudure visible sur la Mini classique. L'allure familière résultant de ces traits de style forme un contraste intéressant avec l'inclinaison plus forte du montant avant, dans lequel le galbe entièrement nouveau de la ligne de toit prend naissance.

Leurs grandes roues et leur ligne de ceinture élevée donnent déjà un look remarquablement puissant et sportif à la MINI, au MINI Clubman et à la MINI Cabrio. La bordure noire délimitant le bas de la carrosserie souligne l'allure compacte. Les porte-à-faux réduits à l'avant comme à l'arrière accentuent encore la stature athlétique et extériorisent la maniabilité façon karting. Sur la MINI Coupé Concept, cette impression est encore plus intense. Elle s'explique par le galbe unique de la ligne de toit. La verrière, partie vitrée de l'habitacle, est nettement plus étroite que sur les modèles de série de la marque. La MINI Coupé Concept est dotée d'un pare-brise fortement incliné passant dans un mouvement doux dans le toit. La ligne de toit file d'abord dans une ligne droite au-dessus de la tête du conducteur et de son passager avant pour déboucher dans un montant arrière robuste. Les contours du toit présentent une forme en pont inédite chez MINI. Facile à reconnaître, celle-ci se compose de piliers de pont robustes – les montants arrière – sur lesquels repose une structure aérée coiffant l'habitacle.

Les montants arrière sont partie intégrante et expression visible d'une structure de carrosserie résolument solide et rigide en torsion qui ne sert pas seulement à la protection des occupants, mais aussi à l'agilité typiquement MINI lors de changements de direction rapides. Résolument vigoureux, ils dirigent le regard sur l'arrière de la voiture. En même temps, la silhouette de la MINI Coupé Concept arbore une forme en cône très marquante, créée par la ligne de toit plongeant vers l'arrière et la ligne de ceinture typée MINI, soit légèrement ascendante vers l'arrière. La MINI Coupé Concept donne ainsi l'impression dynamique d'un mouvement déjà amorcé. Elle se montre prête au sprint alors qu'elle est encore à l'arrêt. Le design visualise ainsi tout naturellement les excellentes qualités sportives de la voiture.

Le béquet de toit et l'arête de décollement franche sur l'arrière créent des contours marquants et une canalisation d'air ciblée.

L'optimisation rigoureuse de l'écoulement de l'air, aussi importante pour le dynamisme que pour l'efficacité de la biplace, a déterminé le traité de la partie arrière de la MINI Coupé Concept. Fidèle au principe selon lequel « la forme est dictée par la fonction », appliqué à toute MINI, le modelé des éléments de carrosserie les plus divers est adapté aux qualités caractéristiques de la voiture. C'est ainsi que le look de la voiture renforce encore son potentiel sportif tout en le présentant d'une manière crédible.

Le béquet arrière au profil d'aile disposé à hauteur des montants arrière apporte une contribution particulièrement efficace à la canalisation ciblée de l'air sur la partie arrière de la MINI Coupé Concept, et ce aussi par son esthétique. Le grand élément aérodynamique se tend sur toute la largeur du toit et favorise l'appui aérodynamique au niveau de l'essieu arrière.

La lunette arrière élégamment galbée de la biplace descend vers un arrière court et bas typé coupé esquissant vaguement un décrochement. Là encore, l'objectif d'optimiser l'écoulement de l'air et d'éviter toute turbulence portant atteinte à l'aérodynamique a déterminé la définition des formes. C'est ainsi que l'arête de décollement sur le bord arrière est très franche.

En dessous de l'arête de décollement, la partie arrière de la MINI Coupé Concept est structurée selon la manière typique de la marque. La dominance des lignes horizontales parallèles accentue la voie large de la voiture. De plus, s'élargissant de haut en bas tel une cascade en gradins, le corps de carrosserie donne l'impression de s'appuyer fermement sur les roues. Les optiques arrière verticales serties d'un large cadre de chrome adoptent également le look caractéristique de la marque. Le bouclier arrière de la MINI Coupé Concept est muni d'un diffuseur divisé en deux éléments qui canalise l'air s'écoulant sous la voiture sans qu'il se forme de turbulences.

Fonctionnalité impressionnante : un volet arrière s'ouvrant en grand, un volume de chargement généreux.

La conception du volet arrière est une autre particularité de la MINI Coupé Concept. Dépourvue de banquette arrière, la biplace présente des capacités supplémentaires pour le transport de bagages. Le volume de rangement est de 250 litres. Pour pouvoir exploiter ce potentiel au mieux, l'arrière de la MINI Coupé Concept reçoit un volet généreux s'ouvrant en grand. Articulé au-dessus du béquet de toit, le volet pivote vers le haut avec la lunette arrière et ouvre ainsi un accès confortable au volume de chargement spacieux derrière les sièges du coupé. Grâce au seuil de chargement abaissé, même les bagages lourds et encombrants se rangent facilement dans le coffre.

La conception de la partie arrière avec un grand volet est un autre exemple témoignant du design fonctionnel façon MINI. Toutes les possibilités ouvertes par le concept automobile sont mises en œuvre au maximum avec des solutions bien pensées et des formes harmonieuses. Ce principe qui, sur les modèles de série actuels, a débouché par exemple sur le système Easy Load de la MINI Cabrio, apporte une contribution substantielle au contenu technologique des produits. Il se traduit par des solutions innovantes cherchant leurs pareilles dans la concurrence et soulignant le caractère de grand prestige de la marque MINI. Sur la MINI Coupé Concept, cette approche est mise en avant par une autre particularité en termes d'exploitation de l'espace disponible : la cloison séparant l'habitacle du compartiment à bagages comporte une ouverture verrouillable. Cette trappe inhabituelle sur un coupé biplace permet au conducteur et à son passager d'accéder aux bagages transportés dans le coffre chemin faisant. Les sacs logeant par exemple des boissons, des CD de musique ou bien des cartes routières, sont ainsi parfaitement à l'abri, mais pourtant toujours à portée de main.

L'intérieur : une ambiance de voiture de sport se distinguant par une harmonie exclusive de couleurs et de matériaux.

La MINI Coupé Concept incarne la vision d'une voiture de sport compacte d'une agilité fascinante et forte d'un rayonnement individuel tout dans le style MINI. Le concept automobile vise à distiller une joie dense au volant. Cette ambition n'est pas seulement matérialisée par l'extérieur extraverti qui dégage une sportivité fascinante, mais aussi par un intérieur entièrement conçu pour une conduite active.

Par les portes s'ouvrant en grand, le conducteur et son passager avant ont un accès confortable à l'habitacle où ils s'installent dans des sièges sport aux flancs prononcés qui leur offrent un maintien latéral parfait même dans les virages pris à une allure particulièrement vive. Grâce au volant sport à trois branches gainé cuir et doté de touches multifonctions, le conducteur abordera les virages avec précision et pilotera les fonctions audio et les systèmes de communication en toute sécurité. Toutes les autres commandes sont disposées dans une position ergonomique judicieuse en tenant compte de la fréquence d'utilisation.

La structuration du poste de conduite, de la planche de bord et de la console centrale s'aligne sur le style intérieur typique de toute MINI. Les lignes horizontales et les sorties d'air repoussées à leurs extrémités soulignent la largeur de la planche de bord et l'ampleur de l'intérieur. La console centrale fine assure un espace jambes maximal au conducteur et à son passager. La structure du revêtement des portes typique de la marque, dont l'élément elliptique principal est entièrement fermé, est réinterprétée.

Sur la MINI Coupé Concept, le compte-tours est toujours logé directement derrière le volant et le compteur de vitesse intégré dans l'instrument central implanté dans la partie supérieure de la console centrale. Cet instrument circulaire, connu sous le nom de Center Speedo, comprend aussi le système audio ainsi que les fonctions de divertissement et de navigation optionnelles.

Deux montres Chronoswiss disposées à droite et à gauche du compte-tours établissent non seulement un lien avec d'anciens concept cars de la marque MINI, mais aussi entre l'ère analogique de la Mini classique et l'ère numérique de la MINI. La première est un pur chronomètre permettant de mesurer les temps au tour, alors que la deuxième est une montre des plus classiques affichant l'heure.

Le choix des couleurs et des matériaux mis en œuvre à bord de la MINI Coupé Concept symbolise une sportivité classique. Comme la planche de bord, le ciel de pavillon de la biplace se pare de noir. Cette couleur crée une ambiance apaisante qui aide à se concentrer sur la route. Des inserts décoratifs noirs associés à un bandeau en carbone renforcent l'allure puriste.

La construction légère et des liaisons au sol d'une technique moderne ouvrent une nouvelle dimension aux sensations façon karting.

Il n'y a pas de doute : la MINI Coupé Concept est bien une MINI et incontestablement une voiture de sport. L'attrait de cette association résulte tant de la technique déjà mise en œuvre sur les moteurs et les liaisons au sol des modèles de série actuels que des spécificités de cette étude d'une automobile biplace. Indépendamment de leur silhouette, la MINI, le MINI Clubman et la MINI Cabrio sont déjà les références en termes d'agilité et de joie au volant dans leurs segments respectifs. Des moteurs puissants et des liaisons au sol d'une technique inégalée dans le segment des petites voitures assurent une expérience de conduite unique en son genre. La traction, les freins à disque mordants sur les quatre roues, l'essieu avant à jambes de suspension McPherson et l'essieu arrière à guidage sur point central à bras longitudinaux en aluminium ainsi que les barres antiroulis sont garants d'une maniabilité empreinte d'une sécurité et d'une agilité sublimes. La direction EPS à assistance électromécanique asservie à la vitesse permet d'amorcer les virages avec précision et fournit à tous moments un feed-back précis sur l'état de la route et la situation de conduite au conducteur. L'assistance à la direction étant gérée en fonction des besoins, elle accroît de plus l'efficacité de la voiture.

La MINI Coupé Concept réunit des conditions idéales pour hisser à un nouveau niveau les sensations façon karting créées par la technique du moteur et du train de roulement. Sa conception repose sur une construction légère qui réduit le poids avant tout aux endroits où l'allègement contribue tout particulièrement à accroître l'agilité de la voiture. C'est ainsi que la biplace se coiffe d'un toit en aluminium qui ne réduit pas seulement le poids total, mais abaisse aussi le centre de gravité. Les mouvements de la caisse s'en trouvent sensiblement réduits, d'où une optimisation du comportement routier en virage. Mais l'allègement agit aussi sur l'efficacité de la voiture. C'est pourquoi la MINI Coupé Concept offre l'option de combiner la joie accrue au volant avec une baisse de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ bien dans l'air du temps.

Valeurs traditionnelles, qualité moderne, concept tourné vers l'avenir.

Les succès sportifs et l'attractivité découlant de la maniabilité et de l'agilité extrêmes font partie intégrante de l'histoire déjà cinquantenaire de MINI. Les deux facteurs ont apporté une contribution déterminante à la popularité de la petite voiture qui n'est pas prête à fléchir. Trois victoires au classement général du Rallye de Monte Carlo et la joie au volant – parfaitement bien décrite par le terme sensations façon karting – fournissent la preuve du potentiel sportif de la petite voiture de sport, aussi unique hier comme aujourd'hui. L'année anniversaire est donc le moment idéal pour présenter avec la MINI Coupé Concept la vision d'une voiture de sport active intransigeante.

Une étude automobile présentée en amont de la relance de la marque a déjà montré qu'une telle approche donne des ailes à la créativité des stylistes MINI. Biplace animée par un moteur central de 160 ch, la MINI Concept Monte Carlo dévoilée en 1997 a fait fureur. Le design de ce concept car affichait déjà maints détails caractérisant plus tard la première MINI. Les porte-à-faux réduits, les phares ronds et la réinterprétation de la calandre hexagonale avaient préfiguré d'importants éléments de style caractérisant la voiture de série à venir. Avec son look extrêmement musclé et ses emprunts directs à la course automobile, la MINI Concept Monte Carlo avait de plus défendu clairement l'histoire de la marque en rallye.

De par son allure, la MINI Coupé Concept renoue avec l'entrée sur scène offensive et extravertie de l'étude de l'époque. En même temps, elle établit un nouveau lien entre l'histoire, le présent et l'avenir de la marque. Elle reprend les valeurs traditionnelles de la marque et les associe à une technique moderne pour déployer une vision fascinante pour l'évolution future de la famille des modèles MINI.

Ce faisant, MINI s'adapte une fois de plus aux souhaits de nouveaux groupes cibles qui savent apprécier le style individuel de la marque et souhaitent l'associer à des qualités produit clairement définies. La MINI Coupé Concept s'adresse à des automobilistes qui s'enthousiasment pour cette composition typiquement MINI qui associe joie au volant, style de vie et qualité suprême tout en recherchant des qualités routières sportives toujours plus prononcées.

3. Différence rafraîchissante : la MINI Roadster Concept.



MINI ne cesse de déchaîner l'enthousiasme. Chaque modèle de la marque offre des possibilités uniques de savourer la joie au volant et un style incomparable. Avec la MINI Roadster Concept, la marque lance une fois de plus une tendance dans le domaine de la mobilité individuelle. Un concept automobile puriste, un design élégant et des qualités routières sportives fascinantes se rejoignent pour créer la vision d'une biplace décapotable apte à répondre aux exigences de gens modernes et sûrs d'eux. Cette étude transpose des qualités typiques de toute MINI à un nouveau segment automobile. Les stylistes MINI mettent ainsi en valeur une autre facette charmante du caractère de la marque. Avec la première mondiale de la MINI Roadster Concept au Salon international de l'Automobile (IAA) de Francfort 2009, le coup d'œil jeté sur l'avenir de la marque fait découvrir une nouvelle perspective.

La MINI Roadster Concept reprend des traits typiques de la marque pour leur donner une nouvelle interprétation pleine de fraîcheur. Le naturel de cette biplace compacte est déterminé par l'individualité, la qualité de grand prestige et une entente entre joie au volant et efficacité qui est bien dans l'air du temps. Son design reflète la concentration sur ces facteurs élémentaires pour savourer au maximum la conduite cheveux au vent. Il suffit d'un coup d'œil pour identifier la MINI Roadster Concept comme une MINI. Avec ses deux places, sa capote pliante en toile bien ajustée et une partie arrière aux formes innovantes, cette étude automobile ajoute pourtant des touches absolument nouvelles non seulement à la marque, mais aussi au segment des roadsters compacts.

MINI Roadster Concept : chaque sortie se transforme en une expérience unique.

Distiller une joie spontanée est un point fort de la MINI Roadster Concept. La voiture réunit des conditions idéales pour susciter les émotions même sur le trajet le plus court. En même temps, elle incite à s'échapper de la circulation urbaine. La limitation à deux places et la construction allégée révèlent son orientation vers une agilité intransigeante. Son allure stylée et l'ambiance raffinée à bord confèrent pourtant un caractère exclusif à la biplace. Grâce à cette configuration innovante, l'étude automobile relève les défis futurs de la mobilité moderne de manière offensive.

La variété actuelle des modèles de la gamme fournit déjà une preuve impressionnante du potentiel extraordinaire de la marque. La MINI, le MINI Clubman et la MINI Cabrio se sont établis comme des personnalités indépendantes et incarnent la joie au volant typique de la marque chacune à sa façon. Le développement de la gamme des modèles a déjà conquis de nouveaux groupes cibles par le passé tout en augmentant sans cesse la popularité de la marque. La MINI Roadster Concept montre de nouvelles possibilités pour susciter l'engouement pour l'agilité et la maniabilité, la qualité haut de gamme et le rayonnement individuel émanant de toute MINI grâce à un concept automobile unique en son genre.

La conception de l'étude tient compte de la possibilité d'utiliser les moteurs MINI modernes comme source motrice. Ils se distinguent par un débit de puissance impétueux et une utilisation efficace de l'énergie contenue dans le carburant. Le rendement élevé des moteurs s'associe à une multitude de mesures favorisant l'efficacité, mesures nées dans le cadre de la stratégie de développement Efficient Dynamics de BMW Group et gages d'une joie au volant accrue en présence de consommations et d'émissions réduites sous le nom de MINIMALISME chez MINI. Pour afficher des qualités routières grisantes, la MINI Roadster Concept pourrait emprunter à la MINI Cooper S le moteur de 1,6 litre suralimenté par turbocompresseur Twin Scroll. Ce groupe doté d'une injection directe essence délivre 128 kW (175 ch) et débite un couple maximal de 240 Newtons-mètres que la fonction overboost peut même porter pour un bref moment à 260 Newtons-mètres. Réactif et plein de punch, ce moteur offre les meilleures conditions pour assurer à la biplace décapotable d'emblée la position de sportive de haut niveau parmi les roadsters compacts.

MINI a 50 ans : tradition forte, avenir prometteur.

Avec la présentation de la MINI Roadster Concept pour le cinquantenaire de la marque, le regard sur une histoire pleine de succès et l'attractivité de la gamme des modèles actuelle s'associent avec des perspectives séduisantes pour l'avenir. Avec le lancement commercial de la Mini classique il y a 50 ans, un concept automobile révolutionnaire a été réalisé qui devait rester populaire des décennies durant. Les modèles MINI actuels donnent une interprétation moderne aux valeurs traditionnelles de la marque et fixent ainsi les repères en termes de joie au volant, de qualité de grand prestige et d'individualité dans le segment des petites voitures. Vision d'une nouvelle facette de ce caractère incomparable, la MINI Roadster Concept déploie le potentiel d'avenir extraordinaire de la marque.

Le concept innovant de la carrosserie de la MINI Roadster Concept se joint aux moteurs modernes des modèles actuels et aux caractéristiques de la marque perfectionnées au fil des décennies. C'est ainsi que l'étude automobile se présente comme le résultat d'une évolution continue réservant aussi des options séduisantes pour l'avenir.

Style extérieur : proportions uniques, expression typée MINI.

Le design de la carrosserie de la MINI Roadster Concept conjugue l'identité de la marque et la force d'innovation selon une formule fascinante. Les liens de parenté ressortent surtout sur la partie avant, qui affiche toute une série de détails typiques de la marque et tout le registre stylistique propre à son design. Ses proportions individuelles et le traité inédit de la partie arrière confèrent, eux aussi, une allure originale à la biplace et la rendent reconnaissable entre mille.

Le langage du design typique de MINI qui détermine les traits caractéristiques de la marque ainsi que les éléments innovants, est un facteur d'intégration. C'est pourquoi le design de la MINI Roadster Concept est d'une différence rafraîchissante tout en affichant la cohérence et l'air familier de MINI. Avec cette étude automobile, le studio de design MINI prouve son aptitude à mettre en scène une allure extravertie avec style et raffinement.

La biplace fait 3 714 millimètres de long et 1 683 millimètres de large pour une hauteur de 1 356 millimètres. Ces dimensions ainsi que les contours de la partie arrière lui confèrent ses proportions uniques sportives et vives. Tout dans le style de la marque, les porte-à-faux avant et arrière de la MINI Roadster Concept sont ultracourts. Ils soulignent l'allure athlétique de la voiture et font ressortir sa maniabilité empreinte d'une agilité enthousiasmante – à la base des sensations façon karting –, alors qu'elle est encore à l'arrêt. Jusqu'aux montants avant, la partie avant correspond à celle de la MINI Cabrio. Le pare-brise est cependant étonnamment court et plus fortement incliné. Lorsque la capote en toile est repliée, le naturel puriste de la voiture s'exprime ainsi plus ouvertement. Derrière la capote qui se plie sur peu de hauteur, on trouve un capot arrière court recouvrant un coffre à bagages séparé de l'habitacle. Lorsque la capote pliante est fermée, la MINI Roadster Concept affiche ainsi un décrochement arrière en vue de profil qui la distingue très clairement de la MINI Cabrio. À la différence du modèle de série, la carrosserie de l'étude est donc du type à trois volumes.

Les liens de parenté dominent la partie avant.

En vue de face, la MINI Roadster Concept dévoile les traits caractéristiques distinguant aussi les modèles à quatre places de la marque. Un capot moteur aux contours équilibrés caractérisés par des galbes généreux, de grands phares, une calandre aux formes homogènes et une large prise d'air inférieure sont à la base de la mimique, prometteuse de franchise et de sympathie, qui est typique de toute MINI. Pourtant, il suffit d'un coup d'œil sur la partie avant pour déceler une différence marquante par rapport à la MINI Cabrio. Grâce au pare-brise plus court et incliné plus fortement, comme le veut ce concept, la MINI Roadster Concept manifeste aussi son originalité sous cet angle. Elle paraît étonnamment basse et se présente ainsi comme une représentante à orientation particulièrement sportive de la marque MINI.

La calandre hexagonale et les grands phares ronds sont des traits de style absolument typés grâce auxquels le visage de la Mini classique se voit réinterprété sous une forme moderne. Les clignotants sont intégrés dans les phares, les nouvelles montures en relief des feux de position et des antibrouillards sont logés en dessous. Toute la partie couverte par le bouclier avant a été adaptée à l'allure sportive de la voiture et paraît ainsi plus large et plus typée. Sur la MINI Roadster Concept, la calandre chromée est identique à celle arborée par la MINI Cooper S. La partie intérieure de la calandre porte cependant des lames de la couleur de la carrosserie, ce qui différencie la MINI Roadster Concept au premier coup d'œil des autres membres de la famille MINI. Les bandes de capot descendent également jusque dans la calandre, ce qui renforce encore l'allure sportive. Avec son bombement marquant évoquant la puissance du moteur qu'il recouvre et son ouverture stylisée, le capot moteur correspond également à celui des variantes très performantes de la MINI.

Silhouette musclée, capote pliante en toile ajustée.

L'amalgame séduisant entre éléments de style typiques de la marque et caractéristiques entièrement nouvelles domine aussi la silhouette de la MINI Roadster Concept. Les panneaux latéraux avant ont été repris tels quels de la MINI Cabrio. Le joint de carrosserie diagonal caractéristique entre le capot moteur et l'entourage du répétiteur latéral de clignotant façon MINI Cooper S est une autre marque distinctive d'origine historique. Il suit le tracé du cordon de soudure visible sur la Mini classique. Lorsque la capote pliante est fermée, les montants avant courts et fortement inclinés passent dans un galbe doux dans la ligne de toit. La verrière, partie vitrée de l'habitacle, est nettement plus étroite que sur les modèles de série de la marque. Il en résulte une silhouette résolument basse accentuant le caractère sportif de la voiture.

La ligne de ceinture haute souligne l'allure musclée de la voiture encore plus que sur les modèles MINI de série. En association avec les grandes roues et la bordure noire délimitant le bas de la carrosserie, elle contribue à sa compacité. Les surfaces musculeuses de la carrosserie et le corps s'appuyant fermement sur la route suggèrent une expérience de conduite intense, marquée par une maniabilité et une agilité extrêmes.

Que sa capote pliante soit repliée ou fermée, le concept car ne laisse aucun doute sur son caractère de roadster typique. Sa ligne de ceinture est légèrement ascendante vers l'arrière et parfaitement linéaire même en configuration fermée. Si les conditions météorologiques l'exigent, une capote en toile haut de gamme très ajustée vient coiffer l'habitacle réduit à deux places. L'écart entre l'auvent et la naissance du toit derrière les sièges est extrêmement réduit et la capote pliante se tend à une faible hauteur. Le conducteur et son passager étant assis dans une position basse, ils disposent pourtant d'une garde au toit généreuse.

La capote en toile du roadster s'ouvre et se ferme à la main – une opération qui, grâce aux dimensions compactes de la capote pliante, ne demande qu'un simple geste. La capote pliante renonçant à une commande électrique, elle ne contribue pas seulement à alléger la MINI Roadster Concept, mais renforce aussi son rayonnement puriste. La biplace se présente en effet comme un accompagnateur intransigeant de ceux qui soignent un style de vie actif et avec eux, elle veille à distiller dans chaque situation une joie maximale au volant.

Traité innovant de la partie arrière selon le langage des formes typique de MINI.

En configuration ouverte, la capote en toile de la MINI Roadster Concept se replie sur peu de hauteur et peu de place derrière les sièges. Elle épouse ainsi harmonieusement la ligne de ceinture légèrement ascendante qui file tout droit jusqu'au bord arrière de la MINI Roadster Concept. En configuration fermée, les contours de la capote pliante créent une ligne de toit typée roadster rejoignant la partie arrière basse en dessous de la lunette arrière.

La vue arrière révèle des traits de style inédits qui ont pourtant et indéniablement leur origine dans le langage des formes MINI. Les parties latérales, le bouclier arrière et le capot du coffre se fondent les uns dans les autres pour créer une sculpture aux formes harmonieuses qui n'arbore pas seulement le style en cascade typique de la marque, mais reprend de plus des éléments de la partie avant pour leur conférer une nouvelle interprétation. La partie arrière s'élargissant de haut en bas tels des gradins, la MINI Roadster Concept présente aussi une allure particulièrement vigoureuse sous cet angle. La voie large symbolise le bon contact avec la route sur laquelle les roues prennent fermement appui.

En même temps, elle évoque la maniabilité et la sécurité de tous les instants de la voiture, même en cas de conduite résolument sportive. Les optiques arrière verticaux sertis d'un large cadre de chrome adoptent également le look caractéristique de la marque. Le modelé des passages de roue et la ligne horizontale supérieure de la partie arrière s'inspirent de la partie avant. La structure du bouclier arrière présente également certains parallèles avec celle de la prise d'air avant. Le bouclier arrière intègre en effet un diffuseur divisé en deux éléments qui canalise l'air s'écoulant sous la voiture sans qu'il se forme de turbulences.

Fonctionnalité impressionnante : grand compartiment à bagages et trappe vers l'habitacle.

La partie arrière courte, typée roadster, du concept car compact abrite un compartiment à bagages d'une générosité inhabituelle pour un véhicule de ce segment. Dépourvue de banquette arrière, la carrosserie offre des possibilités supplémentaires pour élargir les capacités de transport. Les atouts découlant du concept d'un roadster compact sont donc aussi mis à profit avec rigueur dans ce domaine. La capote pliante en toile de la MINI Roadster Concept étant déposée directement derrière les sièges, le volume de rangement atteint une valeur de 250 litres en configuration tant ouverte que fermée. Grâce au seuil de chargement abaissé, même les bagages lourds et encombrants se rangent facilement dans le coffre.

À l'instar de la capote pliante, qui doit ses dimensions réduites au minimum à la mise en œuvre rigoureuse du concept de roadster, le coffre doit ses dimensions généreuses à ce concept. Le design fonctionnel façon MINI s'exprime par ailleurs par toute une série de détails bien pensés, permettant aussi aux MINI de série de marquer des points décisifs par rapport aux concurrentes de leurs segments respectifs. Ce principe qui, sur les modèles de série actuels, a débouché par exemple sur le système Easy Load de la MINI Cabrio, apporte une contribution substantielle au contenu technologique des produits. Il se traduit par des solutions innovantes cherchant leurs pareilles dans la concurrence et soulignant le caractère de grand prestige de la marque MINI. Sur la MINI Roadster Concept, citons comme exemple la trappe entre l'habitacle et le coffre à bagages, un élément unique sur un roadster compact. La cloison séparant l'habitacle du compartiment à bagages comporte une ouverture verrouillable. Elle permet au conducteur et à son passager d'accéder aux bagages transportés dans le coffre chemin faisant. Les sacs logeant par exemple des boissons, des CD de musique ou bien des cartes routières, sont ainsi parfaitement à l'abri, mais pourtant toujours à portée de main.

Concept sécuritaire bien pensé : structure de carrosserie solide et arceau de sécurité antiretournement télescopique.

Autre fait témoignant de la qualité sublime de l'étude automobile : lors de son développement, les ingénieurs ont déjà tenu compte de tout ce qui concerne la protection des occupants. Les mesures prises dans ce contexte s'inscrivent dans le concept de sécurité intégrale développé pour la MINI Cabrio. C'est ainsi que la MINI Roadster Concept possède une structure de carrosserie d'une robustesse exceptionnelle. L'habitacle rigide, les structures porteuses hautement résistantes ainsi que des zones de déformation définies avec précision et complétées par des caissons tampons sur le bloc avant permettent l'évacuation et l'absorption ciblées de l'énergie libérée dans un choc. Le concept car dispose de plus d'un plancher particulièrement rigide ainsi que de montants avant et de bas de caisse extrêmement renforcés.

La protection des occupants en cas de tonneau – un défi particulier sur toute voiture décapotable – a également été prise en compte dans le concept de sécurité intégrale mis au point pour la MINI Roadster Concept. L'arceau de sécurité antiretournement télescopique inauguré sur la nouvelle MINI Cabrio a été implanté derrière les appuie-tête. Partie intégrante de l'habitacle, l'arceau de sécurité monopièce en aluminium qui s'étend sur toute la largeur de l'habitacle et se dresse par voie électromécanique en l'espace de 150 millièmes de seconde si besoin est, se joint au cadre de pare-brise renforcé pour assurer une protection maximale aux occupants. En position de repos, l'arceau ne dépasse pas les appuie-tête et n'empiète donc pas sur le champ de rétrovision du conducteur. La réalisation monopièce de l'arceau permet de plus d'intégrer la trappe de chargement entre le coffre et l'habitacle.

L'intérieur : une ambiance élégante et raffinée se distinguant par une harmonie exclusive de couleurs et de matériaux.

La MINI Roadster Concept invite à goûter spontanément à la joie de la conduite à ciel ouvert. Le rayonnement puissant de son extérieur et la capote en toile qui s'ouvre – et se ferme – d'un seul geste font l'attrait particulier de cette étude automobile. Le concept car éveillera ainsi l'intérêt d'un groupe cible moderne et jeune qui, soignant un style de vie actif, cherche à savourer sereinement le plaisir de la conduite cheveux au vent tout en appréciant les atouts d'une voiture de grand prestige et le style individuel de la marque MINI. Dans ce contexte, le caractère haut de gamme de la biplace ne se reflète pas seulement dans le look cohérent et typé de l'extérieur, mais aussi dans l'intérieur marqué par une finition parfaite, des matériaux raffinés et une harmonie de couleurs exclusive.

Par les portes s'ouvrant en grand, le conducteur et son passager ont un accès confortable à l'habitacle où ils s'installent dans des sièges sport habillés d'une garniture haut de gamme en cuir Lounge. Grâce au volant sport à trois branches gainé cuir et doté de touches multifonctions, le conducteur abordera les virages avec précision et pilotera les fonctions audio et les systèmes de communication en toute sécurité. Toutes les autres commandes sont disposées dans une position ergonomique judicieuse en tenant compte de la fréquence d'utilisation.

La structuration du poste de conduite, de la planche de bord et de la console centrale s'aligne sur le style intérieur typique de toute MINI. Les lignes horizontales et les sorties d'air repoussées à leurs extrémités soulignent la largeur de la planche de bord et l'ampleur de l'intérieur. La console centrale fine assure un espace jambes maximal au conducteur et à son passager. La structure du revêtement des portes typique de la marque, dont l'élément elliptique principal est entièrement fermé, est réinterprétée.

Sur la MINI Roadster Concept, le compte-tours est toujours logé directement derrière le volant et le compteur de vitesse intégré dans l'instrument central implanté dans la partie supérieure de la console centrale. Cet instrument circulaire, connu sous le nom de Center Speedo, comprend aussi le système audio ainsi que les fonctions de divertissement et de navigation.

Le cockpit de la MINI Roadster Concept est de plus pourvu d'un écran multifonctionnel permettant d'afficher différentes informations choisies librement. L'instrument disposé à gauche du compte-tours enregistre entre autres le temps de conduite à ciel ouvert à la minute près, à l'instar du compteur « Toujours ouvert » de la MINI Cabrio actuelle. Cet instrument supplémentaire est déclenché dès que le moteur de la voiture est lancé et que la capote en toile est entièrement repliée.

Outre la fonction « Toujours ouvert », l'instrument dispose cependant de cinq autres affichages typés MINI qui associent la joie éprouvée au volant de la MINI Roadster Concept au principe de la durabilité et à un élément de la Communauté MINI. « Nature Guard » est une fonction qui renseigne le conducteur sur l'efficacité instantanée de sa conduite et lui indique si la position de l'accélérateur est adaptée à la vitesse et au rapport engagé. Un coup d'œil suffit donc au conducteur de la MINI pour voir comment avancer en consommant moins. Si cependant, il souhaite adopter une conduite résolument sportive, l'indicateur de changement de rapport « Highspeed Shifter » lui donne une indication qui l'aide à savoir quand et comment exploiter au maximum la puissance du moteur. En conduite sportive, l'indicateur « Gravity » lui montre de plus les forces d'accélération, les forces g et la direction de l'accélération

agissant sur le conducteur et sa voiture. « Heart Beat » est quant à lui un indicateur qui visualise le régime du moteur sous forme de battements de cœur. Plus la MINI Roadster Concept avance à un rythme sportif et plus le cœur bat vite. Enfin, « Buddy Radar » est un élément de la Communauté MINI. Il localise d'autres conducteurs de la tribu MINI dans l'environnement de la MINI Roadster Concept.

Le choix des couleurs et des matériaux mis en œuvre à bord de la MINI Roadster Concept symbolise le style exclusif et la conscience de la qualité. L'insert de bois précieux et les touches de couleur soigneusement étudiées sur les revêtements des portes et l'habillage des sièges présentent des contrastes ciblés avec le noir discret dominant l'habitacle. L'élégance sportive de l'intérieur est de plus accentué par les sièges cuir à bandes pincées et la Chrome Line.

Avec l'allègement et la technique moderne du train de roulement, les sensations façon karting prennent une nouvelle dimension.

Avec sa gamme de modèles actuelle, MINI fixe à plusieurs égards des références pour la joie au volant qui suscitent un vif intérêt bien au-delà du segment des petites voitures. Dans sa forme la plus pure, la MINI incarne le naturel d'un as des virages plein d'agilité. Le MINI Clubman et la MINI Cabrio combinent la maniabilité typique des voitures de la marque avec des caractéristiques qui leur sont propres. Des moteurs puissants et des liaisons au sol d'une technique inégalée dans le segment des petites voitures assurent dans tous les cas une expérience de conduite unique en son genre. La traction, les freins à disque mordants sur les quatre roues, l'essieu avant à jambes de suspension McPherson et l'essieu arrière à guidage sur point central à bras longitudinaux en aluminium ainsi que les barres antiroulis sont garants d'une maniabilité empreinte d'une sécurité et d'une agilité sublimes. La direction EPS à assistance électromécanique asservie à la vitesse permet d'amorcer les virages avec précision et fournit à tous moments un feed-back précis sur l'état de la route et la situation de conduite au conducteur. L'assistance à la direction étant gérée en fonction des besoins, elle accroît de plus l'efficacité de la voiture.

Forte de la technique moderne des moteurs et des liaisons au sol, la MINI Roadster Concept se prêterait à merveille à ouvrir une autre dimension excitante aux sensations façon karting typiques de la marque. La suppression du toit rigide et les renforts de carrosserie en découlant se traduisent par un report des poids ayant une influence positive sur l'agilité de la voiture. Les mouvements de la caisse s'en trouvent sensiblement réduits, d'où une optimisation du comportement routier en virage.

Valeurs traditionnelles, qualité moderne, concept tourné vers l'avenir.

Qualités pratiques, talents sportifs et sobriété – voilà des critères qui ont tout au long des cinq dernières décennies contribué à une popularité qui n'est pas prête à fléchir. Incarnation même d'un style de vie moderne, la petite voiture a réussi à l'échelle mondiale. Au fil des ans, la MINI n'a cessé de se réinventer – tout en restant fidèle à elle-même. L'année anniversaire est donc le moment idéal pour jeter un nouveau regard sur l'avenir de la marque avec la MINI Roadster Concept. Se dégage alors la vision d'une biplace sportive mariant un design raffiné et des équipements exclusifs avec la joie spontanée de la conduite à ciel ouvert et promettant ainsi un plaisir simple du plus haut niveau.

Les valeurs traditionnelles de la marque sont aussi sur la MINI Roadster Concept à la base d'un caractère sur lequel on ne saurait se tromper. Des moteurs répondant au dernier état de l'art créent une possibilité moderne pour associer des performances routières à nouveau en hausse avec une efficacité encore optimisée. En même temps, le concept automobile innovant relève les défis de l'avenir en misant clairement sur la joie au volant et la qualité. Là où minimiser signifie maximiser, la MINI Roadster Concept se montre puriste, alors que côté look et enthousiasme, elle puise le maximum.

4. Caractères exclusifs : MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden.



MINI fête son anniversaire et pour les adeptes de la marque, l'ambiance de fête est convertie en une joie durable sur la route. Dans ce but, MINI lance les modèles MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden. De par leur look caractéristique et leur dotation exclusive, ils incarnent tant le sens de la tradition que la force visionnaire de la marque MINI. Pour la MINI 50 Mayfair comme pour la MINI 50 Camden, deux moteurs à essence et un moteur diesel sont au choix. Le lancement commercial a lieu en septembre 2009. La période de production de la MINI 50 Mayfair et de la MINI 50 Camden démarre exactement 50 ans après la présentation de la Mini classique et est limitée à un an.

La technique moderne distinguant les moteurs et trains de roulement de la MINI confère aussi aux deux modèles d'anniversaire une agilité grisante liée pourtant à des valeurs de consommation et d'émission exemplaires. Le quatre cylindres de 128 kW (175 ch) à turbocompresseur Twin Scroll et injection directe essence animant la MINI Cooper S 50 Mayfair et la MINI Cooper S 50 Camden fait preuve d'un tempérament particulièrement fougueux. Le punch sportif s'assortit d'une consommation moyenne de 6,2 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et de rejets de CO₂ de 149 grammes par kilomètre seulement.

Doté d'une distribution entièrement variable et fort de 88 kW (120 ch), le moteur animant les MINI Cooper 50 Mayfair et MINI Cooper 50 Camden offre également des conditions optimales pour des sorties sportives. Avec une consommation moyenne de 5,4 litres aux 100 kilomètres selon le cycle européen et des émissions de CO₂ de 129 grammes par kilomètre, il fixe de plus des références pour une joie au volant doublée d'efficacité.

Le quatre cylindres diesel d'une puissance de 80 kW (110 ch) tournant sous le capot des MINI Cooper D 50 Mayfair et MINI Cooper D 50 Camden assure, quant à lui, une sobriété maximale et un punch impressionnant. La consommation moyenne de 3,9 litres aux 100 kilomètres et les émissions de CO₂ de 104 grammes par kilomètre sont des valeurs de pointe indiscutées dans le segment de grand prestige.

L'anniversaire MINI : l'occasion de jeter un regard sur le passé et le futur.

Pour la première fois depuis son lancement commercial en 2006, la dernière génération de la MINI offre pour son anniversaire la possibilité de savourer la joie débordante qu'elle distille au volant d'une manière particulièrement exclusive. La MINI 50 Mayfair et la MINI 50 Camden suivent ainsi le principe déjà cultivé par la Mini classique et consistant à accentuer d'une manière ciblée certaines facettes du caractère de la petite anglaise adulée. Pour l'anniversaire de la marque, le regard se porte et sur son passé et sa tradition fascinante et sur le futur vers lequel la MINI s'oriente comme nulle autre.

Les deux perspectives s'expriment aussi dans le choix des noms. Comme déjà à une époque révolue, ce sont des quartiers de Londres jouissant aussi d'une grande popularité en dehors de la métropole britannique qui ont prêté leur nom aux deux modèles d'anniversaire. Mayfair est surtout connu pour son atmosphère exclusive traditionnelle qui s'est développée au fil des ans, alors que Camden se démarque par son caractère urbain multiculturel et tendance. Les deux modèles représentent – chacun avec un cachet différent – les vertus MINI issues de cinq décennies ainsi que le potentiel de faire encore évoluer les qualités de cette voiture.

Design typé, dotation exclusive.

La MINI 50 Mayfair et la MINI 50 Camden se démarquent indéniablement des MINI de série actuelles et ce, tant par leur design que par leur dotation. De nombreux détails contribuant à leur caractère unique sont réservés en exclusivité au modèle d'anniversaire en bénéficiant. Des peintures spécifiques pour la carrosserie, des jantes en alliage léger alignées sur le caractère de l'une ou de l'autre, des matériaux et surfaces spécifiques dans l'habitacle ainsi qu'une harmonie de couleurs spécialement adaptée à l'allure de la MINI 50 Mayfair et de la MINI 50 Camden soulignent l'exclusivité des deux modèles qui ne sont proposés que pendant une période limitée. La plaquette anniversaire bien en vue sur la grille de calandre attire également l'attention sur la tradition désormais cinquantenaire de la marque. Sertie de chrome, elle porte le chiffre 50 dans le look typique de MINI et aux couleurs de l'Union Jack, le blanc, le rouge et le bleu.

La dotation standard complète des différentes motorisations s'enrichit sur chaque MINI 50 Mayfair et chaque MINI 50 Camden de peintures, de garnitures et d'inserts décoratifs haut de gamme auxquels s'ajoutent nombre d'autres équipements de confort. Outre la climatisation, le réglage en hauteur et le chauffage des sièges ainsi que le pack éclairage, ceux-ci comprennent aussi

l'ordinateur de bord ainsi que le pack rangements intégrant des volumes de rangement supplémentaires, une prise 12 volts dans le coffre et le réglage de l'inclinaison des dossiers de sièges arrière.

MINI 50 Mayfair : tradition oblige... à un style extravagant.

Sur la Mini classique de l'année 1982, le nom de Mayfair était déjà synonyme de confort maximal et d'allure extravagante. La MINI 50 Mayfair d'aujourd'hui réinterprète cette forme de discrétion aristocratique. Des matériaux haut de gamme, des détails agencés avec goût et une harmonie de couleurs empreinte d'élégance classique distinguent tant l'extérieur que l'intérieur de ce modèle.

Pour la première fois et pour le modèle anniversaire seulement, la carrosserie d'une MINI Hatch se pare de la couleur Hot Chocolate métallisée, jusqu'ici réservée au MINI Clubman et à la MINI Cabrio, et s'associe à un toit blanc. Sur demande, ce marron raffiné pour la carrosserie peut être remplacé par le Pepper White ou le Midnight Black. Les jantes blanches de 17 pouces en alliage léger à 12 branches au look Infinity Stream Spoke ont été spécialement dessinées pour la MINI 50 Mayfair. Leur look s'inspire d'une jante multibranches classique. Les branches sont légèrement cintrées et confèrent ainsi un look musclé aux roues. La couleur blanche communique avec le blanc contrastant du toit.

Les bandes de capot qui semblent être en relief sont une autre nouveauté. De couleur marron clair métallisé Toffy, elles sont bordées de lisérés blancs. Les phares additionnels sur la grille de calandre, les coquilles de rétroviseurs peintes de marron virant au noir sur la partie supérieure ainsi qu'un emblème « Mayfair » discret sur la monture des répétiteurs latéraux des clignotants parachèvent le design extérieur de ce modèle anniversaire.

L'association de la teinte Toffy et de touches blanches se retrouve aussi à l'intérieur dessiné exclusivement pour la MINI 50 Mayfair. Le style original s'exprime à travers les sièges habillés de cuir Lounge en bandes pincées, la couleur Toffy et les passepoils blancs. Les doubles coutures rabattues sur les sièges ajoutent un effet supplémentaire subtil. Elles sont du même vert turquoise moderne et technique que l'encadrement de l'emblème « Mayfair » qui brille non seulement sur la monture des répétiteurs latéraux des clignotants, mais aussi sur les fanions discrets appliqués sur les joues intérieures des dossiers de sièges avant. Le pommeau du levier de commande de la boîte manuelle arbore également une double couture rabattue vert turquoise qui établit ainsi un lien optique avec le siège. La couleur Carbon Black choisie pour l'intérieur est par ailleurs combinée avec un insert décoratif sur le tableau de bord qui reprend le coloris marron et noir des coquilles de rétroviseurs extérieurs. Cet insert décoratif de couleur Toffy dans sa partie inférieure vire au noir dans sa partie supérieure

formant ainsi une transition parfaite avec le tableau de bord également noir. La finition Colour Line sur la partie inférieure du tableau de bord, les accoudoirs dans les portières et le pommeau du levier de vitesses sont également de couleur Toffy, alors que les inserts décoratifs des revêtements de portes sont de couleur Piano Black. S'y ajoutent une marqueterie marron Toffy dans la partie inférieure de la jante du volant, des tapis de sol bordés d'un passepoil blanc, le pack Chrome également disponible pour d'autres modèles MINI ainsi que des caches de marchepied arborant la signature « MINI 50 » doublée de l'emblème « Mayfair ».

MINI 50 Camden : sportivité et progressivité.

En faisant dominer les couleurs gris argent, blanc et noir, la MINI 50 Camden fait ressortir d'emblée la sobriété technique et la sportivité de son caractère. La carrosserie habillée de White Silver métallisé se combine avec un toit blanc. Sur demande, la MINI 50 Camden peut aussi se parer des couleurs métallisées Midnight Black ou Horizon Blue. Les jantes en alliage léger de 17 pouces, elles aussi dessinées exclusivement pour ce modèle, accrochent l'œil par le contraste formé par les surfaces intérieures gris argent et les lignes de contour polies mates bordant le creux des jantes et les arêtes extérieures de leurs branches et accentuent ainsi l'impression futuriste émanant de ce modèle.

Des bandes argentées sportives à effet tridimensionnel parcourant les parties latérales du capot moteur pour se terminer dans les montants avant signalent la vocation sportive et dynamique de la MINI 50 Camden. À l'instar de la MINI 50 Mayfair, les coquilles des rétroviseurs arborent un dessin à bandes bicolore, le gris argent virant à un blanc pur dans la partie supérieure. Associé au xénon de série sur la MINI Cooper S 50 Camden, les phares de la MINI 50 Camden se démarquent par une touche particulièrement progressive créée par les verres de protection teintés noir contrastant avec les couleurs claires de la carrosserie. La monture des répétiteurs latéraux des clignotants affiche le logo du modèle anniversaire qui se compose d'un Union Jack noir et blanc et du monogramme « Camden » qui, doublé de la signature « MINI 50 », pare aussi les caches de marchepied.

L'intérieur de la MINI 50 Camden est également riche en contrastes de couleur. Le Carbon Black comme couleur principale se combine sur le tableau de bord à une surface décorative qui passe du blanc au gris argent à l'instar des coquilles de rétroviseurs extérieurs. Les inserts décoratifs des revêtements de portes adoptent la finition Fluid Silver. Sur les sièges sport habillés de l'association tissu/cuir Ray, les surfaces de cuir sont de couleur Tech White comme la partie inférieure du tableau de bord et les accoudoirs dans les portières. Les bandes médianes de tissu noir présentent un dessin discret avec des raies

blanches entrecoupées, les fanions appliqués sur les joues intérieures des dossiers de sièges avant arborent le monogramme « Camden ». Une double couture rabattue bicolore – noir du côté extérieur et vert turquoise du côté intérieur – relie les surfaces de cuir aux surfaces de tissu des sièges. Des coutures vertes et blanches ajoutent des touches de couleur sur les soufflets noirs des leviers de frein à main et de commande de vitesses. La jante du volant est, quant à elle, ornée d'une couture blanche. Les touches vert turquoise ainsi que le dessin à bandes ornant les coquilles de rétroviseurs extérieurs et les inserts décoratifs distinguent la MINI 50 Mayfair et la MINI 50 Camden et constituent ainsi le lien entre les deux modèles anniversaire.

Exclusivité de série : chaîne HiFi et Mission Control.

En plus de la dotation standard particulièrement bien nantie des deux modèles anniversaire, la MINI 50 Camden se targue aussi d'un système audio très prestigieux. La chaîne HiFi, une conception nouvelle du spécialiste de systèmes audio pour voitures harman/kardon, fixe les références pour le plaisir d'écoute à bord d'une MINI. Comme les modules haut-parleurs, l'amplificateur numérique performant est adapté à merveille à la MINI. Une connexion USB permettant d'intégrer des sources audio externes ainsi qu'une interface spéciale pour l'Apple iPod sont disponibles en option. De plus, une interface spéciale adaptée aux smartphones actuels tels que l'Apple iPhone permet d'intégrer la commande des fonctions audio et téléphoniques de ceux-ci dans le système de bord.

Le lancement commercial de la MINI 50 Camden fête par ailleurs la première d'une nouvelle génération de systèmes de divertissement embarqués. Appelé Mission Control, le nouveau système analyse une multitude de signaux concernant la voiture, l'état de fonctionnement et l'environnement de la voiture et fournit au conducteur des informations et indications importantes dans une situation donnée et ce, d'une manière typiquement MINI. Mission Control souligne le statut de MINI comme personnalité automobile et renforce l'impression du conducteur d'être en interaction directe avec sa voiture. Les signaux transmis sont utilisés pour entamer des dialogues sans cesse renouvelés, en fonction de la situation donnée. À cet effet, le système exploite et combine entre autres des informations sur les réglages des équipements de confort et de sécurité – appel à attacher les ceintures, commande de la climatisation... – ainsi que des indications actuelles relatives à la situation de conduite ou à l'état de la voiture comme la température extérieure ou niveau d'essence...

Un boîtier électronique implanté derrière la boîte à gants et interconnecté avec le réseau de données de la voiture, constitue le cœur de Mission Control. Il permet de saisir toutes les informations importantes pour le système et de les utiliser pour engendrer des indications vocales adéquates. En fonction de la dotation de la voiture, l'électronique prend en compte jusqu'à 120 situations de conduite, états de fonctionnement et autres événements et elle peut appeler entre 15 et 40 messages différents pour chacun d'entre eux. Même dans les situations de conduite quotidiennes, cette immense palette de commentaires empêche que l'ennui s'installe dans le dialogue entre la MINI et son conducteur. C'est ainsi que le répertoire rhétorique de Mission Control capitalise plus de 1 500 messages acoustiques.

La sortie vocale est assurée à l'échelle mondiale dans la langue maternelle de la MINI, l'anglais. Trois caractères que l'on distingue clairement par leur voix se partagent le travail de communication. Pour épauler le « coach » qui est le principal locuteur du conducteur, les deux assistants fournissent des informations utiles sur l'état du moteur, la situation de conduite et les fonctions de confort de la MINI.

Les messages minutieusement accordés des trois caractères débouchent sur des indications tout aussi divertissantes qu'utiles pour le conducteur et ses passagers, débitées, qui plus est, avec un petit clin d'œil complice. En fonction de l'heure du jour, différents scénarios de bienvenue précèdent le démarrage. Ainsi par exemple, Mission Control avertit le conducteur lorsqu'il démarre sans desserrer le frein à main ou sans bien fermer la porte ou qu'il fait tourner le moteur à régime trop haut pendant la phase de mise en température. Les virages négociés à un rythme sportif déclenchent un commentaire tout comme l'utilisation de la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques bénéfique à l'efficacité. À vitesse élevée, le système recommande de fermer les vitres pour favoriser l'aérodynamique. Lorsque le toit ouvrant est ouvert, il propose de désactiver la climatisation pour économiser de l'énergie.

En plus du divertissement, Mission Control offre ainsi une composante fonctionnelle s'ajoutant à l'assistance fournie par les systèmes connus et aidant le conducteur à bien interpréter les différentes informations et à réagir de manière adéquate. Le système est un premier pas vers un univers entièrement inédit du divertissement interactif à bord de la voiture et contribue ainsi à une expérience de conduite à ce jour inégalée.

**MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden :
ambassadrices du caractère de la marque.**

MINI a 50 ans – cet anniversaire donne l'occasion d'identifier des facettes essentielles du caractère de la marque que l'on jette un regard sur son passé ou que l'on scrute ses perspectives pour l'avenir. L'origine britannique et le style tout aussi intemporel qu'unique en son genre frappent alors tout autant l'observateur que la technique haut de gamme tournée vers l'avenir et le potentiel sportif de la petite voiture de grand prestige. Fortes des concepts de design et d'équipement parfaitement adaptés à l'orientation visée, la MINI 50 Mayfair et la MINI 50 Camden mettent en valeur ces qualités avec conviction.

Pourtant, la configuration harmonieuse des deux modèles anniversaire laisse encore de la latitude à la personnalisation. Comme c'est l'habitude chez MINI, chaque MINI 50 Mayfair et chaque MINI 50 Camden est réalisée exactement selon les souhaits exprimés par le client. Entre autres, le système de navigation MINI, la climatisation automatique, le pack visibilité comprenant le pare-brise chauffant, le capteur de pluie, le rétroviseur à anti-éblouissement automatique et la commande automatique des codes ainsi que l'accès confort permettent d'exaucer les souhaits de confort personnels supplémentaires exprimés par les clients. La gamme des options comprend aussi des phares antibrouillard, le détecteur d'obstacles Park Distance Control ainsi que le toit ouvrant relevable en verre.

Une boîte automatique à six rapports ainsi que des touches de commande au volant sont disponibles en alternative à la boîte mécanique à six rapports de série. Enfin, la touche sport optionnelle permettant d'influer sur les lois de l'accélérateur et de la direction ainsi que, le cas échéant, sur les temps de passage des rapports de la boîte automatique, accroît encore la joie au volant.

5. Conditions de départ idéales : la MINI One D.



La famille des modèles MINI annonce un nouveau membre. Dès septembre 2009, un nouveau modèle diesel d'accès à la gamme permet de savourer une joie au volant particulièrement économique. La MINI One D met en valeur les atouts d'un moteur diesel moderne sur une version de base séduisante. Son moteur est décliné du diesel de 1,6 litre animant la MINI Cooper D. Dotée d'un turbocompresseur et d'une injection directe à rampe commune, la nouvelle version de ce quatre cylindres produit une puissance maximale de 66 kW (90 ch) ainsi qu'un couple maximal de 215 Newtons-mètres. Comme sa sœur à essence, la MINI One, le nouveau modèle diesel MINI One D ouvre désormais un accès particulièrement économique à l'univers de la marque MINI qui est caractérisé par la joie au volant et la qualité de grand prestige.

Punch spontané et sobriété exemplaire – voilà des qualités qui distinguent aussi la MINI One D. Son quatre cylindres de 1,6 litre de cylindrée possède une injection directe selon le principe de la rampe commune ainsi qu'un turbocompresseur à géométrie variable de la turbine, qui veille dans toutes les plages de régimes à un débit de puissance optimal. La puissance de ce diesel en aluminium, et donc particulièrement léger, est de 66 kW (90 ch) à un régime de 4 000 tr/mn. Son couple maximal de 215 Newtons-mètres est disponible dès 1 750 tr/mn. La MINI One D s'acquitte du zéro à 100 km/h en 11,5 secondes et atteint une vitesse maximale de 182 km/h.

La dotation standard de la nouvelle MINI One D comprend, elle aussi, un filtre à particules ainsi que de nombreuses mesures favorisant l'efficacité et contribuant ainsi activement à la réduction de la consommation et des émissions. Citons dans ce contexte la fonction de récupération de l'énergie libérée au freinage concentrant la production de courant pour le réseau de bord sur les phases de décélération et de freinage du véhicule ou bien la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques coupant le moteur lorsque la voiture s'arrête à un feu rouge ou un carrefour. La MINI One D est de plus équipée d'un indicateur de changement de rapport qui avertit le conducteur du moment idéal pour passer le prochain rapport en vue d'une conduite efficace. La MINI One D consomme en moyenne 3,9 litres de gazole aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et elle émet 104 grammes de CO₂ par kilomètre.

Avec la boîte mécanique à six rapports hautement précise, chaque accélération du nouveau modèle diesel est un moment de plaisir. Comme sur tous les modèles de la marque, le couple est aussi transmis aux roues avant sur la MINI One D. Et quant aux sensations façon karting typiques de toute MINI, elles aussi sont indissociables de son caractère. La maniabilité et l'agilité envoûtantes sont assurées par l'essieu avant à jambes de suspension McPherson, l'essieu arrière multibras et la direction à assistance électromécanique EPS (Electrical Power Steering). L'assistance asservie à la vitesse réduit les efforts au volant à petite vitesse et facilite ainsi les manœuvres de stationnement tout en garantissant des réactions précises à vitesse autoroutière. La direction EPS favorise par ailleurs aussi l'efficacité. En effet, le servomoteur électrique n'entre en action et ne consomme donc de l'énergie qu'à chaque fois qu'une assistance à la direction est nécessaire ou souhaitée par le conducteur. L'équipement sécuritaire de la MINI One D comprend des airbags frontaux et latéraux ainsi que des airbags protège-tête. Les quatre places sont dotées de ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique. Tous les systèmes de retenue sont pilotés par une électronique sécuritaire centrale avec ses capteurs et déclenchés en fonction du type et de l'intensité de la collision.

La dotation standard du nouveau modèle diesel d'accès à la gamme correspond à celle de la MINI One. Le look présente également des parallèles avec le modèle de base à moteur essence. Ainsi, la MINI One D présente un toit couleur carrosserie et une version spécifique de la calandre hexagonale typique de MINI qui se démarque des autres variantes de modèle par son cadre de chrome avec des barrettes horizontales noires. En analogie avec la MINI One, la MINI One D possède des coquilles de rétroviseur noires et une poignée noire sur le volet arrière, alors que l'embout chromé de la ligne d'échappement correspond à celui de la MINI Cooper D.

Avec le lancement commercial de la nouvelle déclinaison diesel d'accès à la gamme, la gamme des modèles MINI se montre encore plus variée. Outre les deux modèles diesel que sont la MINI One D et la MINI Cooper D, les modèles essence MINI One, MINI Cooper et MINI Cooper S créent l'embarras du choix. S'y ajoute de plus la MINI John Cooper Works à vocation résolument sportive. Tous les modèles sont construits à l'Usine MINI d'Oxford dans le respect des normes de qualités sévères de BMW Group. La MINI One D peut, elle aussi, bénéficier de la vaste gamme d'options et d'accessoires qui permet de transformer chaque MINI en une pièce unique configurée par son propriétaire.

6. 1959 à 2009 : MINI a 50 ans.



L'avenir est aux petites voitures économiques ! Ce fut la prémisse du développement de la Mini classique. Et aujourd'hui, 50 ans plus tard, cette prémisse ne semble avoir rien perdu de son actualité. Des dimensions extérieures réduites et une habitabilité généreuse étaient inscrites au cahier des charges, et la nouvelle petite voiture de British Motor Corporation (BMC) devait aussi se distinguer par un comportement routier à la fois confortable et sportif ainsi que par des moteurs sobres. La crise de Suez de l'année 1956, qui entraîna une pénurie massive de pétrole importé, avait donné lieu à la mission très exigeante confiée au constructeur Alec Issigonis. De nos jours, la nécessité de la quête d'efficacité est largement reconnue. Et c'est une nouvelle fois une voiture compacte originaire de la Grande-Bretagne qui fournit la réponse la plus convaincante à ce défi. Pourtant, ni le succès de la Mini classique ni la position unique occupée par la MINI actuelle ne s'expliquent seulement par leurs qualités économiques. Dans les deux cas, il y a en effet des valeurs émotionnelles découlant du rayonnement caractéristique et de la maniabilité grisante de la voiture qui s'y ajoutent. Petite voiture, plaisir intense – voilà la formule qui hier comme aujourd'hui, rend cette forme de mobilité particulièrement économique si séduisante.

Il y a 50 ans – le 26 août 1959 pour être précis – la société British Motor Corporation (BMC) dévoila le résultat de son travail de développement. Deux modèles furent alors présentés au grand public : la Morris Mini-Minor et l'Austin Seven. La double première des deux quatre places de conception presque identique s'expliquait par la panoplie des marques appartenant à l'époque à BMC, mais elle avait en même temps valeur de symbole. Les idées brillantes qu'Alec Issigonis mit en pratique lors du développement de la deux portes familiale avaient le potentiel pour créer plus d'une voiture et se prêtaient à merveille à nombre de déclinaisons. Et c'est ainsi que dès la première année de production de la Mini classique, deux autres modèles – la Mini Van et la Mini Estate – virent le jour. D'autres vinrent s'y joindre dans les années qui suivirent – de la MINI Pick-up en 1961 à la MINI Moke, une quatre places entièrement ouverte présentée en 1964 en passant par les variantes Wolseley Hornet et Riley Elf particulièrement prestigieuses grâce auxquelles la gamme de deux autres marques BMC fut étoffée en 1961.

Depuis la renaissance de la marque qui fut fêtée en 2001 avec le lancement de la MINI, le principe déjà appliqué il y a 50 ans a été confirmé : un concept souverain sait convaincre sous de multiples formes. Qu'il s'agisse de la MINI ou du MINI Clubman et de la MINI Cabrio, tous ont des points fort individuels et un caractère qui leur est propre. Mais pour ce qui est de l'essentiel, ils sont une chose avant tout : une MINI.

Une vision claire et le bon concept : la base de la Mini classique.

Quelques rares concepts automobiles seulement ont perduré aussi longtemps ou acquis une popularité comparable et aucun n'a donné naissance à autant de variantes que le concept de la Mini. Ce succès s'explique aussi par le fait que la MINI répondait d'emblée aux exigences de son époque tout en séduisant par d'autres qualités. Avec une longueur hors tout de 3,05 mètres et un prix de revient de 496 livres sterling, elle était adaptée à la perfection et aux créneaux étroits et aux petits budgets. Son agilité et le charme de ses proportions la rendaient cependant aussi intéressante pour les automobilistes qui savaient non seulement apprécier sa compacité et sa sobriété, mais aussi savourer les virages négociés à allure sportive et le caractère individuel de la voiture.

Pour dégager sur une surface réduite un maximum de place pour les occupants, même la technique dut se faire toute petite sur la Mini classique. Avec un moteur implanté à l'avant et la traction, le concept idéal était déjà trouvé. Mais cela ne suffisait pas à Issigonis. Sous le capot moteur court, il y avait de la place pour un quatre cylindres, mais seulement parce que Issigonis l'avait monté en position transversale et qu'il avait disposé la boîte de vitesses en dessous. C'est ainsi que tout en innovant il avait respecté le principe selon lequel « la fonction dicte la forme » qui compte toujours parmi les facteurs déterminants du design MINI.

Le principe de la traction avec un moteur monté en position avant transversale – qui est aujourd'hui la solution standard pour les voitures compactes – avait, certes, déjà été mis en œuvre par plusieurs constructeurs, mais personne ne l'avait exploité aussi rigoureusement au profit du comportement routier et de l'utilisation optimale de l'espace que le père de la Mini. La disposition des roues de 10 pouces, rejetées aux quatre angles de la carrosserie, bénéficiait également à ces deux qualités. L'empattement était de 2,03 mètres. La longueur hors tout de la MINI était de 3,05 mètres, pour une largeur de 1,41 mètre et une hauteur de 1,35 mètre. Et l'essentiel : 80 pour cent de l'espace occupé par la petite voiture étaient disponibles pour les occupants et leurs bagages. Quatre places et un compartiment à bagages de 195 litres, ce fut plus que la plupart des observateurs osaient espérer en jetant un coup d'œil sur cet engin compact.

On s'engagea aussi dans de nouvelles voies pour la transmission. Les cardans jusque-là usuels tendant à se déformer en cas de braquages importants, Issigonis décida de mettre en œuvre des joints homocinétiques – une première dans l'automobile. Ces joints étaient formés par un roulement à billes entouré de trois cages dont deux étaient reliées au côté pont et au côté boîte. Cette conception autorisait des angles de braquage suffisants tout en évitant les torsions et en réduisant nettement les influences de la transmission sur la direction. La base des sensations légendaires façon karting de la Mini, toujours de rigueur, était jetée.

Petit moteur, grand potentiel de développement.

Le moteur choisi pour la Mini classique et spécialement adapté aux exigences à remplir sur la petite voiture inédite était un quatre cylindres doté d'un vilebrequin logé sur trois paliers, de soupapes en tête et d'un arbre à cames disposé en bas. À 5 500 tr/mn, soit un régime correspondant à celui des voitures de sport de haut niveau de l'époque, il puisait une puissance de 34 ch dans une cylindrée de 848 centimètres cubes.

Un an et demi seulement après le démarrage des ventes, une déclinaison descendit dans la rue qui devait marquer la légende de la Mini classique comme aucune autre variante : la Mini Cooper. Le constructeur de voitures de sport John Cooper, lié d'une grande amitié avec Alec Issigonis, avait reconnu le potentiel sportif de la nouvelle petite voiture dès la genèse des premiers prototypes. Avec l'accord de la direction du groupe, il mit au point une petite série de 1 000 Mini Cooper animées par un moteur modifié dont la cylindrée avait été portée à 1,0 litre et la puissance à 55 ch.

Exploits sportifs : trois victoires au Rallye de Monte Carlo.

Cette voiture lancée en septembre 1961 suscita des réactions euphoriques et il ne restait qu'un seul souhait de modification à exaucer : encore plus de puissance. Issigonis et Cooper portèrent de ce fait la cylindrée à 1 071 centimètres cubes, permettant alors une puissance maximale de 70 ch. Ce qui fit de la Mini Cooper S un phénomène d'exception et ce, pas seulement sur la route. En effet, la victoire de catégorie que le Finlandais Rauno Aaltonen décrocha en 1963 au Rallye de Monte Carlo ne fut que le début d'une série de succès sans précédent dans la course automobile et couronnée par les trois victoires au classement général du Rallye de Monte Carlo raflées en 1964, 1965 et 1967.

Les victoires au Rallye de Monte Carlo appartiennent à l'histoire commune au même titre que les voitures de série convoitées portant le nom de Cooper. C'est ainsi que la MINI Cooper – alors forte de 85 kW (115 ch) – fut de la partie dès la renaissance de la marque en 2001. Et la réédition de la MINI Cooper S développant 120 kW (163 ch) ne se fit pas attendre longtemps.

**MINI au meilleur de sa forme :
John Cooper Works et MINI CHALLENGE.**

Aujourd'hui, la marque John Cooper Works intégrée sous le toit de MINI est l'incarnation même de la joie extrême au volant reposant sur le savoir-faire approfondi acquis dans la course et une relation nourrie pendant de longues décennies. Outre maint accessoire dans les domaines du moteur, du châssis, de l'aérodynamique et du design, trois modèles MINI arborent aujourd'hui le logo de la marque symbolisant une sportivité radicale : la MINI John Cooper Works, le MINI John Cooper Works Clubman et la MINI John Cooper Works Cabrio.

Entre-temps, la MINI est par ailleurs devenue une étoile fixe au firmament des circuits de course. Organisé pour la première fois en 2004, le MINI CHALLENGE est devenu l'une des séries de courses Clubsport les plus prisées. Cette année, la série se dispute dans quatre pays (Espagne, Australie, Nouvelle-Zélande et Allemagne) et est ainsi plus internationale que jamais. Avec un plateau de 39 voitures, le MINI CHALLENGE allemand enregistre en 2009 une participation record. Le nombre des manches inscrites au calendrier est également plus grand que jamais : 16 manches sont courues sur huit week-ends de course. Comme d'habitude, elles sont organisées dans le cadre d'événements de course de haut niveau en Allemagne et dans les pays riverains.

Le MINI CHALLENGE doit son attractivité extraordinaire à un concept innovant : les sports mécaniques à la rencontre du lifestyle. Un mélange qui plaît – aux pilotes comme aux fans. La composition de la grille de départ contribue également à l'ambiance particulière qu'il dégage. Outre des pilotes chevronnés et des jeunes loups de la course, on aperçoit en effet aussi des vedettes du showbiz et du sport au volant des petits bolides.

La Mini classique fournit, elle aussi, la preuve de ses talents sportifs en s'imposant avec brio non seulement sur les pistes de rallye, mais aussi sur circuit. Avec son bilan sportif, elle devint la voiture de course la plus couronnée des années 1960. La MINI permit de plus à maint pilote de se lancer dans une carrière spectaculaire. En avril 1968, l'Autrichien Nikolaus Andreas Lauda disputa près de Linz sa première course de côte au volant d'une Mini classique et se classa deuxième. Deux semaines plus tard seulement, il fit preuve de son talent en signant la première victoire de sa carrière qui devait plus tard être couronnée par trois titres de Champion du Monde de Formule 1. Comme Niki Lauda, d'autres champions de la Formule 1 – Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt et James Hunt – gagnèrent leurs premiers galons en course dans le baquet de la Mini classique.

Variété extrême déjà sur la Mini classique : du Mini Clubman à la Mini Cabrio.

Quant aux modèles de série, la variante de base fut également soumise à un régime de mise en forme. Dès 1967, la Mini classique reçut un moteur plus puissant de 998 centimètres cubes délivrant désormais 38 ch. Deux ans plus tard, le Mini Clubman – déclinaison légèrement plus grande au museau modifié – vint épauler la Mini classique. Le modèle frère était environ 11 centimètres plus long que l'original ; l'« Estate », la version break venant se substituer à la Morris Mini-Traveller et à la Austin Seven Countryman, faisait exactement 3,4 mètres de long pour une largeur, une hauteur et un empattement inchangés. En même temps, la Mini Cooper fut rayée de la gamme et remplacée par la Mini 1275 GT, le modèle de pointe de la gamme Clubman, entraînée par un moteur de 1,3 litre développant 59 ch. Quelques autres détails changèrent également en 1969 : les vitres latérales avant coulissantes ayant équipées la Mini classique depuis ses débuts cédèrent sur tous les modèles la place à des vitres à manivelle, les charnières de porte extérieures furent déplacées à l'intérieur et un emblème réservé à MINI trônait sur le capot moteur.

À partir du milieu des années 1970, de nombreux modèles spéciaux de la Mini classique furent proposés dans les orientations les plus diverses – sportive ou branchée, noble et distinguée ou jeune et fringante. La Mini Limited Edition 1000, millésime 1976, au look moderne ostentatoire fut le premier modèle spécial. D'autres variantes reprirent la tendance à la personnalisation ciblée dans des interprétations sans cesse nouvelles. Très souvent, elles portaient le nom d'un quartier ou d'une rue connus de Londres, tels que Piccadilly, Chelsea, Knightsbridge ou encore Park Lane. En 1982, la Mini Mayfair, top modèle bénéficiant d'une dotation particulièrement exclusive, conquît pour la première fois les rues. Et après la renaissance de la marque en 2001, des versions spéciales de la petite voiture ont continué à se faire remarquer. Aujourd'hui, MINI propose aussi des possibilités de personnalisation uniques. MINI offre à ses clients la liberté d'adapter leur voiture à leur style personnel en leur proposant un choix plus riche et plus raffiné que tout autre constructeur opérant dans le segment des petites voitures. La palette extraordinaire des teintes de carrosserie, couleurs intérieures, garnitures de sièges et harmonies intérieures constitue la base d'une configuration taillée sur mesure.

Pérennité de la Mini classique et retour de la Mini Cooper.

Entre 1980 et 1983, la gamme fut allégée : le Clubman, l'Estate et la Van étaient arrivés à la fin de leur cycle de vie. Ne restait plus que la Mini classique animée par le moteur de 1,0 litre porté entre-temps à 40 ch. La clientèle lui resta fidèle : en 1986, la cinq millionième Mini classique quitta la chaîne de l'usine de Longbridge. En 1990, la réintégration de la Mini Cooper Dans la gamme des modèles

déclencha la joie auprès de nombreux fervents. Sous son capot moteur tournait désormais le moteur de 1,3 litre. La production du moteur de 1,0 litre pour la MINI fut arrêtée en 1992 suite aux exigences croissantes en matière de qualité des gaz d'échappement. Dorénavant, tous les modèles étaient entraînés par le groupe de 1 275 centimètres cubes.

La dernière déclinaison nouvelle de la Mini classique vit le jour en 1991. Elle fut la seule à ne pas avoir son origine en Angleterre, mais en Allemagne. En effet, un concessionnaire engagé à Baden avait – comme maint préparateur avant lui – coupé le toit de la MINI et l'avait ainsi transformée en un joli Cabriolet. À la différence de toutes les tentatives antérieures, le résultat était si réussi que Rover Group qui avait entre-temps repris la Mini classique, décida d'acquérir la construction et la production. Le modèle de série fut vendu à environ 1 000 exemplaires entre 1993 et 1996.

Finalement, la production de la Mini classique prit fin en l'an 2000. Plus de 5,3 millions d'unités de la petite voiture prisée à l'échelle mondiale avaient quitté les usines sous les formes les plus diverses. Mais après 41 ans, la MINI n'avait pas dit son dernier mot – bien au contraire. Après un intermède d'à peine un an, un nouveau chapitre fut ouvert dans l'histoire de la marque anglaise en 2001.

Un nouveau départ en 2001 – et la MINI Cooper est tout de suite de la partie.

La reprise de Rover Group par BMW au début de l'année 1994 ouvrit aussi de nouvelles perspectives à la marque Mini. En 1997, une étude de la MINI Cooper Donnant un avant-goût de la réédition de la petite britannique si incomparable fut présentée au Salon international de l'Automobile (IAA) de Francfort. La première apparition officielle de la version de série de la MINI Cooper Suivit en novembre 2000 au Salon de l'Automobile de Berlin. Un an plus tard seulement, la réédition de l'archétype, rigoureusement tournée vers l'avenir, arriva chez les concessionnaires en deux versions : la MINI Cooper et la MINI One. Avec ces modèles, les stylistes MINI répondirent à la question de savoir quelle serait l'allure de la petite voiture idéale si les convictions du concepteur Issigonis des années 1950 étaient mises en pratique avec les possibilités techniques du 21^e siècle et adaptées aux souhaits de clients modernes.

L'équipe de projet MINI travaillant d'abord sous la houlette de Frank Stephenson et plus tard sous la régie du styliste en chef MINI Gert Volker Hildebrand, attacha de ce fait beaucoup d'importance à transposer non seulement des détails de style, mais surtout l'idée de base des premières années de la Mini classique dans l'ère automobile moderne. La MINI devait également être

unique, offrir assez de place pour quatre personnes et leurs bagages, faire appel à un concept moteur très économique et enthousiasmer par des qualités routières qu'aucun autre modèle de son segment ne savait encore proposer. Les ingénieurs d'étude prirent de plus en compte les exigences de confort actuelles ainsi que les normes de sécurité les plus élevées. Le design reflète les parallèles entre le caractère de la Mini classique et celui de la MINI de manière authentique et repose sur un langage des formes jouant avec des lignes et des joints, des cercles et des ellipses. Avec une longueur hors tout nettement accrue, les proportions avec un porte-à-faux réduit à l'avant et à l'arrière – extériorisant la maniabilité et l'agilité de la voiture – furent maintenues.

De plus, des détails typiques de la marque et déjà indissociables de la Mini classique furent réinterprétés. La variante moderne de la calandre hexagonale et des phares ronds qui ne furent plus sertis par les ailes, mais encastrés dans le capot moteur, donne son empreinte typique au visage de la MINI. Autre icône de style établi : les montures des répétiteurs latéraux des clignotants qui servent sur la MINI à différencier les diverses motorisations. Elles attirent de plus le regard sur le jeu délimitant le capot moteur de la MINI qui suit la même ligne diagonale que le cordon de soudure sur le panneau latéral de la Mini classique. Les optiques arrière dressés à la verticale furent également conservés comme un trait distinctif. Sur la MINI, ils se parent d'un cadre de chrome raffiné.

Transmission aux roues avant, quatre cylindres monté en position transversale avant, porte-à-faux ultracourts et de la place pour quatre personnes – les ingrédients élémentaires de la Mini classique distinguaient aussi les nouveaux modèles. Et alors que les dimensions extérieures avaient grandi, répondant ainsi aux exigences d'habitabilité des temps modernes, le design créa un lien très clair entre la MINI et ses ancêtres classiques grâce aux proportions caractéristiques de la marque et à des éléments de style typés sur l'avant, l'arrière et les flancs. En même temps, la MINI fut le premier véhicule de grand prestige dans le segment des petites voitures – un statut se reflétant dans le niveau de sécurité unique dans cette catégorie automobile et dans la qualité intransigeante conformes aux normes élevées en vigueur chez BMW Group. Enfin, la MINI fixa aussi de nouvelles références de par sa maniabilité et son agilité exceptionnelles. Elle s'empara d'emblée de la première place du classement récompensant la joie au volant.

D'un archétype à l'autre : la MINI de la deuxième génération.

Le succès de la MINI dépassa même les pronostics les plus hardis. Il était à la fois motivation à poursuivre systématiquement le concept et à ouvrir de nouveaux potentiels. Évolutionnaire de par son design et entièrement renouvelée dans sa technique, la MINI de la deuxième génération apparut sur le marché en novembre 2006. Sous la devise « d'un archétype à l'autre », le look de la MINI jouissant des meilleures notes de sympathie se vit affiner sur de nombreux détails qui mirent surtout les vertus sportives de ce petit as des virages encore plus en avant. Ainsi, son allure annonçait déjà franchement la première impression qu'elle procurait au volant.

Associés à un châssis d'une technique à nouveau optimisée, de nouveaux moteurs encore plus puissants tout en étant nettement plus efficaces permirent de redéfinir la joie au volant typique que distille la MINI. Les modèles MINI Cooper S d'une puissance de 128 kW (175 ch) et MINI Cooper D'une puissance de 88 kW (120 ch) disponibles pour le lancement commercial ont enflammé d'emblée par leurs performances routières en hausse pour des consommations et des émissions en baisse.

Variété moderne : le MINI Clubman et la nouvelle MINI Cabrio.

C'est un an presque jour pour jour après le démarrage des modèles de la nouvelle génération que la gamme des modèles MINI fut enrichie à l'automne 2007 d'un concept automobile innovant. Fort d'un empattement allongé de 8 centimètres, le MINI Clubman offre des possibilités entièrement nouvelles pour savourer la joie au volant typique de la marque. Grâce à sa polyvalence, le MINI Clubman est une interprétation des concepts du shooting brake ou break de chasse classique qui avec leur ligne de toit fluide et élancée et leur arrière sensiblement vertical soulignent à la fois le naturel sportif et la fonctionnalité. En comparaison directe avec la MINI, le MINI Clubman se démarque par sa carrosserie plus longue de 24 centimètres. Son empattement allongé bénéficie entièrement à l'espace jambes des passagers arrière.

Grâce à la porte supplémentaire du côté droit, une porte antagoniste appelée « Clubdoor », le MINI Clubman ouvre aussi un accès confortable aux passagers arrière. S'y ajoute la porte arrière à deux battants s'ouvrant l'un à droite l'autre à gauche qui réinterprète un détail authentique des ancêtres classiques – la Morris Mini-Traveller et l'Austin Mini Countryman – des années 1960.

La MINI Cabrio de la deuxième génération est la benjamine de la famille des modèles. Forte d'un design encore plus sportif, d'une sécurité active et passive optimisée, de fonctionnalités élargies et de moteurs de la toute dernière génération, le seul Cabriolet de grand prestige du segment de la MINI place la barre de la joie exquise au volant encore plus haut. La nouvelle MINI Cabrio impres-

sionne par son aptitude au quotidien tout en incitant sur chaque kilomètre à rouler à ciel ouvert. Grâce à la commande électro-hydraulique, l'ouverture, voire la fermeture complètes de la capote pliante en toile ne prennent que 15 secondes et peuvent être déclenchées jusqu'à une vitesse de 30 km/h. La visibilité tous azimuts améliorée en configuration fermée s'explique par les vitres latérales arrière légèrement plus grandes et par l'arceau de sécurité antiretournement de conception nouvelle. La réalisation monopièce de cet arceau permet d'intégrer une grande trappe de chargement entre le coffre et l'habitacle. La nouvelle MINI Cabrio gagne ainsi en même temps en modularité.

La gamme actuelle des moteurs est plus variée que jamais. Entre-temps, quatre moteurs à essence et deux diesels sont proposés pour la MINI ; pour le MINI Clubman, trois moteurs à essence et un diesel sont au choix, alors que la MINI Cabrio se présente avec deux motorisations essence. S'y ajoutent pour la première fois trois modèles à part proposés sous le label John Cooper Works. Forts de leur quatre cylindres de 155 kW (211 ch) déclinés de la course automobile, les athlètes de pointe que sont la MINI John Cooper Works, le MINI John Cooper Works Clubman et la MINI John Cooper Works Cabrio incarnent tout particulièrement le naturel de la MINI avide de performances.

La MINI actuelle associe le caractère typique de la marque et le design incomparable à une joie au volant encore en hausse, une sécurité rigoureusement perfectionnée et une finition sans failles. La MINI Cooper a décroché cinq étoiles, soit la meilleure mention aux essais de collision selon Euro NCAP. L'excellente protection qu'elle offre à ses occupants repose sur une structure de carrosserie à nouveau optimisée et la dotation standard qui comprend six airbags, des ceintures de sécurité à trois points sur toutes les places, des fixations ISOFIX pour sièges enfants à l'arrière ainsi qu'une électronique sécuritaire centrale gérant les systèmes de retenue en fonction des besoins.

Parmi les traits éminents de la MINI, il faut aussi compter sa fiabilité extraordinaire confirmée à plusieurs reprises déjà par d'excellents classements dans les statistiques de pannes dressées par l'ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobilclub, Automobile Club d'Allemagne). La qualité globale du produit, la maniabilité résolument sportive et l'aura typique rayonnée par la marque constituent la base de la grande force d'attraction exercée par la MINI et à laquelle elle doit tant son succès commercial qui ne se démentit pas sur les marchés mondiaux que la stabilité remarquable de sa cote. Dans sa catégorie automobile, la MINI actuelle n'est ainsi pas seulement l'incarnation de la joie au volant et du style individuel, mais aussi d'un excellent investissement.

Made in England : la production MINI, marquée par la tradition et des normes de qualité sévères.

La success story de la marque MINI est étroitement liée à la production des voitures en Grande-Bretagne. C'est le 4 avril 1959 que la première Austin Seven quitta la chaîne de montage de l'usine Austin Longbridge à Birmingham en Grande-Bretagne. Cinq semaines plus tard, le 8 mai, la première Morris Mini-Minor quitta l'usine de la marque à Oxford. La production sur les deux sites dura dix ans. À Oxford, où la construction automobile remonte déjà à 1913, 602 817 unités exactement furent construites pendant cette période.

La décision de construire aussi la MINI moderne à Oxford fut prise au printemps 2000. Dès les années 1996/1997, BMW Group avait investi environ 280 millions de livres sterling dans l'ancienne usine Rover. À l'époque, l'atelier de ferrage et le hall de montage final furent modernisés de fond en comble. De plus, un nouvel atelier de peinture fut érigé. Depuis, d'autres investissements d'une valeur d'environ 230 millions de livres sterling ont été consacrés à la modernisation et à la restructuration de l'usine.

C'est ainsi que l'un des centres de construction automobile les plus modernes au monde est né à Oxford, équipé d'une technique de haut niveau et spécialement axé sur la production de la MINI. Toutes les opérations de fabrication s'alignent sur les normes de qualités sévères en vigueur chez BMW Group. Dans le hall de montage, la MINI passe aujourd'hui par la même chaîne que le MINI Clubman et la MINI Cabrio. En fonction de la commande individuelle passée par les clients et de la dotation de la voiture, les opérateurs sur la chaîne montent jusqu'à 2 000 composants sur chaque MINI. De plus, l'intégration complète des sites de production d'Oxford (atelier de ferrage, atelier de peinture et hall de montage), de Swindon (atelier d'emboutissage) et de Hams Hall (construction de moteurs) pour former le Triangle de production MINI est achevée depuis le démarrage de la production de la nouvelle MINI à l'automne 2006.

Et comme la Mini classique, la MINI réussit un départ dépassant toutes les attentes. Un million de MINI ont été construites à Oxford en l'espace de six ans seulement. Six ans, c'était aussi le laps de temps que la Mini classique avait mis pour franchir le cap du million. Quelques semaines après les fêtes officielles du 50e anniversaire de la marque sur le circuit de course de Silverstone, l'Usine MINI d'Oxford put annoncer un autre jubilé. En effet, depuis le démarrage de la fabrication en 2001, 1,5 million de MINI ont déjà quitté ses chaînes de montage. Si l'on y ajoute les chiffres de vente de la devancière, la marque accumule donc entre-temps un total de 6,8 millions de voitures construites sur l'île britannique et vendues à l'échelle mondiale.