

# MINI en el 80 salón internacional del automóvil de Ginebra de 2010. Índice.



|   |    |
|---|----|
| <b>1. MINI en el 80 salón internacional<br/>del automóvil de Ginebra de 2010.</b><br>(Versión resumida) ..... | 2  |
| <b>2. Resumen de lo más importante.....</b>   | 8  |
| <b>3. Disfrutar de la conducción sin límites:<br/>Estreno mundial del MINI Countryman.....</b>                | 9  |
| 3.1 Datos técnicos MINI Countryman. ....  | 25 |
| 3.2 Dimensiones exteriores e interiores MINI Countryman. ....   | 35 |
| <b>4. Con renovada fuerza:<br/>MINIMALISM en el MINI, el MINI Clubman y el MINI Cabrio.....</b>               | 37 |

# 1. MINI en el 80 salón internacional del automóvil de Ginebra de 2010. (Versión resumida)



El estreno mundial del cuarto modelo de la marca MINI constituye una de las atracciones del 80 Salón Internacional del Automóvil de Ginebra de 2010. Con el MINI Countryman, el típico placer de conducir un coche de la marca entra en una nueva dimensión. Por primera vez, un MINI dispone de cuatro puertas y un portón posterior de grandes dimensiones, además de contar con un habitáculo de utilidad variable, con espacio suficiente para cinco personas. El MINI Countryman es, además, el primer modelo de la marca con una carrocería que supera los cuatro metros de largo y que, adicionalmente, está dotado del sistema de tracción total ALL4. Con estas cualidades, este coche selecto, único de su tipo, supera los límites de la movilidad urbana, agregando características muy especiales a las típicas sensaciones que se experimentan al volante de cualquier MINI, por lo que se trata de un modelo capaz de captar a nuevos grupos de clientes.

El nuevo MINI One Cabrio es otra de las novedades que despertará el interés en el público asistente al salón del automóvil de Ginebra entre el 4 y el 14 de marzo de 2010. Este modelo cuenta con un motor de cuatro cilindros de 72 kW/98 CV, por lo que es una alternativa especialmente económica para disfrutar de la fascinante conducción al aire libre y, a la vez, de la extraordinaria agilidad de un MINI Cabrio. Su propulsor, al igual que todos los demás motores de gasolina de los modelos MINI, MINI Clubman y MINI Cabrio, fue optimizado de acuerdo con el concepto MINIMALISM, mejorando tanto la entrega de la potencia como la eficiencia. Todos los modelos de la marca, equipados con un motor de gasolina, cumplen la norma de gases de escape UE5 y, además, algunos de ellos cuentan ahora con una relación considerablemente mejorada entre las prestaciones y el consumo. El MINI One MINIMALIST es un ejemplo especialmente bueno de ello. Este coche también se estrena en el salón del automóvil de Ginebra de 2010. Este nuevo modelo básico puede adquirirse con un motor de 55 kW o de 72 kW. En ambos casos impresiona por el valor de CO<sub>2</sub> de apenas 119 gramos por kilómetro, un valor extremadamente bajo, más aún considerando que ambos motores son de gasolina.

## **MINI Countryman: posibilidades completamente nuevas, aunque siempre típicas de MINI.**

MINI logra, una vez más, demostrar su excepcional potencial presentando un concepto automovilístico completamente nuevo. El MINI Countryman cuenta con un habitáculo más amplio, asientos de posición más elevada, más espacio hasta el suelo y tracción total ALL4, por lo que ofrece posibilidades completamente nuevas para disfrutar de las cualidades que distinguen a todos los modelos de la marca. Aunque se trata de un tipo de automóvil nuevo, su diseño y su comportamiento dinámico demuestran claramente que se trata de un MINI. A primera vista, el MINI Countryman destaca por su carácter propio, por su evidente potencia y robustez, pero también por su variabilidad. También llaman la atención los elementos de diseño y las proporciones, que son típicos de la marca. Con esta combinación, este cuarto modelo de la marca establece un puente entre el concepto clásico del MINI y un Sports Activity Vehicle moderno.

También sus cualidades dinámicas indican con toda claridad que el MINI Countryman es un típico representante de la marca. Al igual que todos los demás modelos MINI, brilla la maniobrabilidad más ágil del segmento. Su chasis de componentes de alta calidad y la precisión y eficiencia de la dirección electromecánica, garantizan que también el MINI Countryman ofrezca la sensación de estar a los mandos de un kart, tan típica en los coches de la marca. Esta sensación adquiere una nueva dimensión, debido a la posición más alta de los asientos y al sistema de tracción total opcional ALL4. El sistema de control dinámico de la estabilidad DSC de serie, ofrecido entre otros sistemas, contribuye al máximo nivel de seguridad activa que tiene este modelo.

En la fecha del lanzamiento del MINI Countryman, este modelo se ofrece con tres motores de gasolina y dos motores diésel. La gama empieza por el MINI One Countryman con motor de 72 kW/98 CV, pasa por el MINI Cooper Countryman con motor de 90 kW/122 CV y llega hasta el MINI Cooper S Countryman, con motor de 135 kW/184 CV, el motor de cuatro cilindros de 1.600 cc más eficiente del mundo, considerando su cilindrada. Adicionalmente se puede optar por uno de los modelos diésel, ya sea el MINI Cooper D Countryman con motor de 82 kW/122 CV o el MINI One D Countryman, con motor de 66 kW/90 CV. Los modelos MINI Cooper S Countryman y MINI Cooper D Countryman pueden estar equipados con el sistema de tracción total ALL4. Todos los modelos cumplen la norma de gases de escape UE5, válida en Europa, y la norma ULEV II, válida en los EE.UU..

El equipamiento de serie del MINI Countryman incluye, entre otros, el innovador sistema de vanos portaobjetos y de sujeción Center Rail. Los colores exteriores e interiores, especialmente desarrollados para el nuevo modelo, la gran variedad de tapicerías y elementos decorativos, los sistemas de audio y de navegación de alta calidad y, además, los numerosos equipos específicos de los diversos modelos, ofrecen múltiples posibilidades para personalizar el coche según las preferencias de cada cliente, una ventaja que distingue a todos los modelos de la marca MINI.

### **MINIMALISM típico:**

#### **mayor capacidad de aceleración y recuperación, menos CO<sub>2</sub>.**

La ejemplar eficiencia es una de las cualidades típicas que caracterizan a todos los modelos de la marca MINI, además del diseño característico, la entusiasmante agilidad y un nivel de calidad que es único en el segmento de los coches pequeños. Gracias a la amplia remodelación de los motores de gasolina del MINI, del MINI Clubman y del MINI Cabrio, fue posible seguir progresando en el esfuerzo por reducir de manera consecuente el consumo y el nivel de las emisiones. En concordancia con la meta definida a través del concepto MINIMALISM, se mejoró la relación entre las prestaciones y el nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> en todos los modelos equipados con un motor de gasolina. Además, todos ellos ahora cumplen la norma UE5.

El MINI Cooper S es un ejemplo especialmente convincente de la eficiencia de MINIMALISM. Este modelo tiene un motor de cuatro cilindros de 1.600 cc, 7 kW más potente (135 kW/184 CV) que el propulsor del modelo anterior y, a pesar de ello, su valor de CO<sub>2</sub> según ciclo de pruebas UE es 13 gramos inferior (136 g por kilómetro). Este aumento simultáneo de agilidad y eficiencia se explica por la combinación de una unidad Twin-Scroll, el sistema de inyección directa de gasolina y la regulación plenamente variable de las válvulas, una configuración que se estrena en un MINI.

En el caso del nuevo MINI Cooper, el aumento de 2 kW para obtener una potencia de 90 kW/122 CV se combina con un valor de CO<sub>2</sub> reducido a 127 gramos por kilómetro. El nuevo MINI One, equipado con un motor de 72 kW, tiene una cilindrada mayor, más potencia y más par, además de un valor de CO<sub>2</sub> nuevamente optimizado. Este motor, que ahora tiene asimismo 1.600 cc, también se monta en el nuevo MINI One Cabrio. Con él, el descapotable de cuatro asientos es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 11,3 segundos y, a la vez, el consumo promedio según ciclo combinado UE es de 5,7 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 133 gramos por kilómetro.

El nuevo MINI One MINIMALIST se ofrece con dos motores diferentes, entre ellos el motor de gasolina que tiene los menores valores de consumo y de emisiones de la marca. Los dos modelos básicos, equipados con los motores correspondientes, tienen las mismas prestaciones que los respectivos modelos MINI One, equipados con el motor de 72 kW o de 55 kW. Adicionalmente, las dos variantes consumen en promedio de 5,1 litros a los 100 kilómetros y su valor de CO<sub>2</sub> es, también en ambos casos, de 119 gramos por kilómetro, gracias a la optimización de la tecnología de los motores, al sistema de recuperación de energía de frenado, a la función Auto Start-Stop, a la indicación del momento óptimo de cambio de marcha y a varias otras medidas correspondientes al concepto de desarrollo MINIMALISM.

**Disfrutar más de la conducción mediante conexión a la red:  
MINI Connected.**

En el salón internacional del automóvil de Ginebra de 2010, MINI estrena una forma completamente nueva y única en el mundo de disfrutar de los sistemas de entretenimiento en el coche. Cuando se lance al mercado el MINI Countryman, se dispondrá de innovadoras posibilidades de acrecentar el placer típico que depara conducir un coche de la marca, contando con una red inteligente que incluye al conductor, al MINI y a su entorno. MINI es el primer fabricante de automóviles del mundo que con su concepto MINI Connected ofrece una interfaz USB nueva y única en su género, para acceder a múltiples funciones con el fin de lograr una integración máxima del iPhone de Apple en el sistema de entretenimiento y de información del coche. Esta tecnología, exclusiva de MINI, sienta las bases para conseguir un grado hasta ahora desconocido de integración de las funciones del teléfono inteligente. Con MINI Connected, por primera vez es posible disponer en un automóvil de una red completa para acceder al mundo del entretenimiento, de comunicación, de funciones online y de informaciones sobre el coche, sólo factible gracias a la moderna tecnología de los teléfonos inteligentes.

Las funciones adicionales integradas en el MINI se activan y controlan mediante el sistema de mando del coche. Para poder aprovechar todas las funciones que ofrece MINI Connected, es necesario contar con el nuevo sistema audio MINI Visual Boost, que incluye una pantalla de color de alta resolución en el tablero central y el MINI Joystick, que se encuentra en la consola central. De esta manera, el uso del sistema es sumamente confortable, sencillo y, además, intuitivo.

### **Único en el mundo: Webradio und Mission Control.**

En el salón del automóvil de Ginebra se muestra la función Webradio, a modo de ejemplo característico de las posibilidades que ofrece MINI Connected. En un MINI que está conectado al mundo exterior a través de la red MINI Connected, el conductor puede seleccionar la emisora de su preferencia, sin importar en qué lugar del mundo se encuentre, suponiendo que dicha emisora esté incluida en la amplia base de datos de emisoras. La estación de radio se selecciona utilizando los conocidos elementos de mando del sistema audio de MINI, por lo que el sistema puede utilizarse de manera cómoda y sencilla mientras se conduce. MINI es el primer fabricante del mundo que ofrece esta función en un automóvil fabricado en serie.

MINI Connected ofrece adicionalmente la posibilidad de integrar otros servicios y funciones en el coche. La innovadora interfaz para la conexión del iPhone tiene una gran capacidad para la transmisión de datos, que puede aprovecharse para disfrutar en el coche de una enorme cantidad de funciones de información, navegación y comunicación. MINI Connected ofrece adicionalmente la posibilidad de ampliar cada función y de adaptarla a las preferencias de cada conductor.

MINI Connected también incluye la función Mission Control, que se estrenó en el MINI 50 Camden, lanzado en el año del aniversario. Este sistema es capaz de evaluar una serie de datos del coche, del estado del coche y del entorno, con el fin de ofrecer al conductor las informaciones de mayor relevancia en cada situación, muy al estilo de MINI. Mission Control subraya el carácter y la personalidad de los automóviles de la marca MINI, intensificando la interacción directa entre el conductor y su coche.

Las señales provenientes del coche se aprovechan para generar diálogos siempre nuevos, que son determinados por la situación actual en cada caso. Para ello se recurre, entre otros, a las señales emitidas por los sistemas de seguridad y de confort para, por ejemplo, emitir un aviso sobre la necesidad de colocarse el cinturón de seguridad, recibir indicaciones sobre la forma de usar el climatizador, obtener informaciones sobre el estado dinámico del vehículo, conocer el estado del coche, saber cuál es la temperatura exterior o el nivel del depósito de combustible. Además, estas informaciones se combinan entre sí según sea oportuno. La amplia gama de comentarios, más numerosa que en sistemas anteriores de este tipo, garantiza un diálogo siempre cambiante y según lo requieran las situaciones, entre el conductor y su MINI. MINI Connected también ofrece numerosas posibilidades para ampliar

y personalizar el funcionamiento de Mission Control. Por ejemplo, es posible seleccionar entre diversos idiomas y entre varias modalidades de conducción.

## 2. Resumen de lo más importante.



- **Estreno mundial: el MINI Countryman.**

Nueva ampliación de la gama de modelos MINI. En el salón del automóvil de Ginebra de 2010 se estrena el MINI Countryman. Considerando su carrocería de más de cuatro metros de largo, sus cuatro puertas laterales, sus cuatro asientos y el sistema opcional de tracción total MINI ALL4, este modelo abre un nuevo horizonte en las sensaciones que se experimentan típicamente a los mandos de un MINI. Gracias a su espacio, más amplio y variable, y a la posición más elevada de los asientos, el MINI Countryman adquiere un carácter muy propio. A pesar de ello, su diseño y su comportamiento dinámico lo identifican claramente como un coche perteneciente a la gama MINI. El MINI Countryman es el primer coche selecto de su tipo y, además, cumple todas las premisas para captar a clientes nuevos que se entusiasmarán con la marca.

- **Estreno mundial: el MINI One Cabrio.**

La conducción de un descapotable al inconfundible estilo de MINI, ahora es más económica. El nuevo MINI One Cabrio se estrena con un motor de cuatro cilindros de gasolina de última generación. Con sus 1.600 cc y su potencia de 72 kW/98 CV, también este propulsor es capaz de combinar la típica agilidad de los MINI con un consumo muy bajo de tan sólo 5,7 litros a los 100 kilómetros, y con un modesto valor de CO<sub>2</sub> de apenas 133 gramos por kilómetro. El MINI One Cabrio lleva de serie una caja de cambios manual de seis marchas, aunque opcionalmente puede adquirirse con una caja de cambios automática, también de seis marchas.

- **Estreno mundial: el MINI One MINIMALIST.**

Con los nuevos motores de gasolina, el MINI, el MINI Clubman y el MINI Cabrio son más ágiles y, gracias a MINIMALISM, los valores de CO<sub>2</sub> son menores. Además, los modelos MINI Cooper S, MINI Cooper, MINI One y MINI John Cooper Works cumplen ahora la norma de gases de escape UE5. El modelo de máxima economía es el MINI One MINIMALIST. Este modelo básico, que puede llevar el motor de cuatro cilindros de 55 kW o el de 72 kW, logra establecer un nuevo listón de referencia en materia de economía y de respeto frente al medio ambiente. Las dos variantes apenas consumen 5,1 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE, y el valor de CO<sub>2</sub> es de 119 gramos por kilómetro en ambos casos.





### **3. Disfrutar de la conducción sin límites: Estreno mundial del MINI Countryman\*.**

La imagen inconfundible de un MINI y el típico placer de estar a los mandos de un automóvil de la marca, ahora adquieren un matiz completamente nuevo a través de un concepto automovilístico especialmente versátil. Siendo un modelo tipo «Crossover», el MINI Countryman combina por primera vez la entusiasmante maniobrabilidad de un MINI con la espaciosidad variable de un coche de cuatro puertas que, gracias al sistema opcional de tracción total, adquiere la capacidad de tracción de un Sports Activity Vehicle. El cuarto modelo, que aparece después del clásico MINI de dos puertas (MINI Clubman y el MINI Cabrio), se enfrenta a los retos que plantea la movilidad urbana ofreciendo un máximo nivel de versatilidad. Este nuevo modelo irradia fascinación más allá de los segmentos tradicionales de la marca, ofreciendo la posibilidad de una utilización más variada, por lo ahora también otros grupos de clientes podrán experimentar la típica sensación de estar a los mandos de un MINI.

El MINI Countryman agrega numerosas facetas especialmente atractivas a la fascinación de la conducción de un MINI. Concretamente, ofrece un alto nivel de confort en sus cuatro o cinco asientos para realizar cómodamente viajes largos, los asientos están más elevados, el habitáculo es de uso variable, los motores brillan por su potencia y eficiencia y, además, puede estar equipado opcionalmente con el sistema de tracción total MINI ALL4. El MINI Countryman representa todas las características propias de la marca en materia de diseño, selecta calidad, eficiencia y personalización, aunque de un modo fascinantemente propio. Considerando estas cualidades, el MINI Countryman resulta atractivo para grupos adicionales de clientes, que buscan un coche más espacioso, funcional y versátil, ya sea por razones familiares o porque realizan actividades que así lo exigen en los ratos de ocio, pero que, al mismo tiempo, saben apreciar el estilo individualista de la marca.

El innovador concepto automovilístico se expresa a través de la estética inconfundible del diseño de MINI. También el primer MINI que tiene una longitud superior a los cuatro metros, se rige por el principio desarrollado en su época para el classic Mini, es decir, disponer del mayor espacio posible y de la mayor cantidad de funciones en un coche que tiene una superficie

\*El nombre del modelo puede cambiar según mercados

Nota: las informaciones que en la presente carpeta de prensa se ofrecen en relación con prestaciones, valores de consumo y de emisiones están pendientes de confirmación.

básica muy pequeña. El MINI Countryman se identifica a primera vista como un modelo de MINI, porque tiene las proporciones típicas de los coches de la marca y, además, porque tiene rasgos de diseño característicos en el frente, en sus partes laterales y en la zaga.

El MINI Countryman es el primer coche selecto de su tipo. Su exclusividad en el mercado, más allá de los límites marcados por su segmento, se acentúa mediante un acabado de extraordinaria calidad, la excepcional funcionalidad de su habitáculo y la avanzada tecnología de su conjunto propulsor y de su chasis. El MINI Countryman está equipado de serie con dos asientos individuales en el fondo, que se pueden desplazar en sentido longitudinal. Opcionalmente y sin pago adicional, es posible adquirir una banqueta posterior de tres asientos. El volumen del maletero puede ampliarse en varias fases de 350 a 1.720 litros. El equipamiento de serie incluye, además del climatizador y el sistema audio con unidad CD, el MINI Centre Rail, un innovador sistema de vanos portaobjetos y de sujeción y conexión para equipos diversos.

Cuando se lance al mercado el MINI Countryman, podrá adquirirse con uno de tres motores de gasolina o con uno de los dos motores diésel. El margen de potencia de estos motores empieza por 66 kW/90 CV y llega hasta 135 kW/184 CV. Todos los propulsores brillan por su ejemplar eficiencia. Todas las variantes de modelos de MINI Countryman cumplen la norma de gases de escape europea UE5 y, correspondientemente, la norma estadounidense ULEV II.

Además del modelo tope de gama MINI Cooper S Countryman, también el MINI Cooper D Countryman puede contar opcionalmente con el sistema de tracción total permanente MINI ALL4. De esta manera, la típica agilidad de los modelos MINI se traslada a las pistas camperas. La tecnología del chasis de todos los modelos incluye de serie el sistema de estabilización DSC (Dynamic Stability Control). El máximo nivel de seguridad pasiva está a cargo de la estructura especialmente resistente de la carrocería y, también, de seis airbags, cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos, elementos de fijación tipo ISOFIX para asientos de niños en el fondo y un indicador de pinchazos.

**El diseño: estética típica de MINI, con marcada personalidad propia.**

El concepto automovilístico del MINI Countryman se diferencia claramente de los demás modelos de la marca. Su personalidad propia queda plasmada claramente en la expresión de gran aplomo que tiene su carrocería.

La carrocería de 4.097 milímetros de largo combina las proporciones típicas de la marca con una mayor distancia al suelo y asientos más elevados. De esta manera, el MINI Countryman es el eslabón que establece la unión entre el concepto automovilístico clásico del MINI y un moderno Sports Activity Vehicle. El diseño irradia carácter propio, gran rendimiento, robustez y versatilidad. El MINI Countryman tiene un aspecto maduro y serio, gracias especialmente a la clara estructura de su parte frontal. A pesar de estos rasgos específicos, mantiene el típico encanto y la personalidad especial de la marca MINI.

El frente del MINI Countryman se distingue por la parrilla vertical, el marcado abombamiento del capó y los grandes faros. La altura de la parte frontal permite cumplir las normas legales más recientes relacionadas con la protección de peatones y, además, le confiere al modelo «Crossover» un aspecto de especial aplomo. Los nervios de capó, que se van juntando en el frente del coche, indican que este automóvil está equipado con un motor especialmente potente. Los faros están posicionados en los extremos laterales del capó, una solución típica de MINI. Esta configuración y los nervios del capó le confieren a la parte frontal un aspecto inconfundible. Los nuevos faros remodelados y circundados de aros de cromo, se prolongan llamativamente en la parte superior, acentuando así adicionalmente el ancho del coche. Su perfil se diferencia claramente de los faros redondos de corte clásico, utilizados en los demás modelos MINI. Su perfil se prolonga hacia el exterior en la parte superior, ampliando adicionalmente el volumen de los pasos de rueda, mientras que en sus partes interiores parecen ceder ante la amplitud de la gran parrilla.

La forma específica de la parrilla completa el carácter propio del diseño del MINI Countryman. Su forma hexagonal forma una unidad estética independiente y su posición es más vertical que en los demás modelos de la marca. Las tres laminillas horizontales de la parrilla de los modelos MINI Cooper Countryman, MINI One Countryman, MINI Cooper D Countryman y MINI One D Countryman tienen una marcada forma tridimensional que se prolonga hacia el interior, por lo que parecen pender en el aire. En el caso de los modelos MINI One Countryman y MINI One D Countryman, estas laminillas son de color negro, mientras que en los demás son de color plateado mate. El frente del MINI Cooper S Countryman se caracteriza por incluir una parrilla de diseño especial, provista de una rejilla de elementos hexagonales de color negro. Además, la parrilla cuenta con una entrada de aire adicional y entradas de aire de refrigeración para los frenos.

### **Vista lateral, determinada por la mayor estatura del coche y mayor distancia hasta el suelo.**

Visto desde un lado se aprecia la perfecta armonía entre el cuerpo de la carrocería y la superficie acristalada. Tal como es típico en coches de la marca, también la carrocería del MINI Countryman consta de tres marcadas partes: la parte inferior, la superficie acristalada y el techo. Aunque este modelo tiene una altura mayor y a pesar de que la distancia hasta el suelo también es mayor, mantiene las proporciones típicas de la marca. Los pequeños voladizos en la parte frontal y en la zaga, acentúan el típico concepto de la marca, es decir, ofrecer el mayor espacio posible en mínima superficie.

El trazado específico de las líneas del techo del MINI Countryman y las cuatro puertas de su carrocería subrayan el carácter propio e inconfundible de este modelo. El útil portaequipajes, integrado en el techo y que se ofrece de serie, le confiere al coche una silueta que se asemeja a la de un casco. La superficie acristalada circunda a todo el coche como una amplia franja. Su apariencia diáfana invita a tomar asiento en el MINI. La superficie acristalada es algo más estrecha en la parte posterior, debido a la línea ascendente de la cintura de la carrocería. Por ello, el coche tiene un aspecto dinámico, proyectado hacia la calzada, aunque esté detenido.

La acentuada línea que se encuentra en el tercio interior del flanco y que se tensa entre las ruedas, logra desplazar ópticamente el centro de gravedad del coche hacia abajo y, al mismo tiempo, consigue alargar la silueta lateral. Este puente óptico entre el eje delantero y el eje trasero también indica que se trata de un coche que, opcionalmente, puede ser de tracción total. Los marcados pasos de rueda están fuertemente abombados, simbolizando adicionalmente el gran aplomo del coche.

La línea circundante de color negro que se encuentra en la parte inferior de la carrocería, está más acentuada en el MINI Countryman que en los demás modelos de la marca. De este modo resulta más evidente la mayor distancia hasta el suelo y, además, se acentúan ópticamente las ruedas. De esta manera también se puede apreciar el mayor recorrido de la amortiguación, resultando evidente que se trata de un coche de utilización ampliada. La novedosa ejecución de las líneas diagonales funcionales en el paso entre las chapas delanteras y las puertas delanteras, también marcan la diferencia entre el MINI Countryman y los demás modelos de la marca. Este elemento constituye una nueva interpretación de la costura de soldadura que en ese mismo lugar llevaba el classic MINI. En el caso del MINI Countryman,

en ese lugar se encuentran las luces intermitentes laterales y, además, una salida de aire. Esta zona fue diseñada como una franja amplia y de imagen robusta, que logra continuar el trazado de la columna A hacia la rueda delantera. La trayectoria de esta línea y, también, la columna C proyectada hacia el eje posterior, subrayan el aplomo de la carrocería apoyada sobre las cuatro ruedas.

### **Vista posterior: atractivos contrastes mediante líneas horizontales y pilotos posteriores de posición vertical.**

Las proporciones y la división horizontal de la zaga del coche subrayan la deportividad del MINI Countryman, por lo que el coche también tiene un aspecto especialmente potente desde esta perspectiva. La estructura se va ampliando de modo escalonado hacia la parte inferior, por lo que realza el aplomo del coche. La musculosa línea de la cintura acentúa adicionalmente el aspecto masculino del vehículo. El techo con deflector aerodinámico integrado, sobresale de la superficie de la luneta. Una esbelta cinta embellecedora cromada de trazado horizontal circunda todo el coche, marca una delimitación adicional entre la carrocería y la superficie acristalada.

Al igual que en todos los MINI, también los pilotos posteriores del MINI Countryman tienen un diseño vertical, por lo que contrastan con la prevalencia de las líneas horizontales en la zaga. Estos pilotos están enmarcados con un embellecedor cromado y sobresalen tridimensionalmente de la superficie de la carrocería. Los grupos ópticos de las luces posteriores están posicionados en los extremos laterales, acentuando el ancho del coche e insinuando la espaciosidad del habitáculo. Todas las funciones de las luces están integradas en las unidades que están montadas en forma de islas en las chapas laterales posteriores del coche. Su estructura interior está determinada por círculos completos y sesgados, tal como es típico en MINI, por lo que el coche también tiene un aspecto inconfundible de noche.

Es la primera vez que el logotipo de MINI que se encuentra en la parte posterior, asume una función específica. Presionando el círculo interior del símbolo de la marca, se desbloquea el portón que se abre hacia arriba. El rebaje que acoge la matrícula retoma la forma de la entrada de aire del paragolpes delantero, estableciendo así una unión formal entre el frente y la zaga del coche.

En el caso del MINI Cooper S Countryman, el faldón posterior hace las veces de difusor que canaliza el flujo de aire en la parte inferior posterior, optimizando así las propiedades aerodinámicas del automóvil. El modelo más

potente de la gama puede reconocerse adicionalmente por su deflector superior trasero especial, los dos tubos terminales del sistema de escape y, además, por los orificios en la parte posterior de los pasos de rueda.

El MINI Countryman se ofrece en once colores diferentes, seis de ellos metalizados. En el caso de los modelos MINI One Countryman y MINI One D Countryman, el techo es del mismo color que el resto de la carrocería. Los modelos MINI Cooper S Countryman, MINI Cooper Countryman y MINI Cooper D Countryman pueden personalizarse con techos de color negro o blanco Light White, que sustituyen al techo del mismo color de la carrocería.

### **El diseño interior y la posición más elevada de los asientos reflejan el carácter más funcional del coche y su robustez.**

El interior del MINI Countryman tiene evidentes similitudes con la estética de todos los MINI, aunque, a la vez, cuenta con rasgos refrescantemente nuevos. Gracias a su mayor distancia entre ejes, de ahora 2.595 milímetros, y a la mayor altura de la carrocería, el habitáculo marca un listón de referencia en materia de espaciosidad y funcionalidad. Principalmente llama la atención la posición más alta de los asientos. De esta manera es muy cómodo acceder al interior del coche, se tiene una visión más amplia del tráfico y, además se intensifican las vivencias de conducir un coche al estilo de un Sports Activity Vehicle. Todas las superficies del interior tienen un material de nuevo y más marcado graneado, que armoniza a la perfección con el robusto aspecto del coche. Ello significa que también en el habitáculo se pone de manifiesto el innovador concepto automovilístico del MINI Countryman, resultando evidente el carácter propio de este vehículo.

El tablero de instrumentos del MINI Countryman está determinado por marcadas formas cóncavas y un aspecto deportivo y funcional a la vez. Las rejillas de salida de aire de ventilación, especialmente grandes, subrayan el carácter del interior, acuñado por un ambiente de moderna funcionalidad. También las salidas de aire centrales, el instrumento central y la palanca de cambios cuentan con anchos marcos de color contrastante. Los anillos decorativos de esta zona son, asimismo, de color de contraste. Los marcos laterales de la consola central también son de color diferente, por lo que establecen un apoyo visual que logra realzar ópticamente al tablero de instrumentos. La consola central como tal tiene un aspecto de especial calidad, gracias a su color negro mate y a anillo cromado que circunda la zona de los mandos del climatizador. En esta zona no solamente se encuentran los mandos del climatizador y del sistema audio con unidad CD incluidos de serie,

sino también otros mandos de diversas funciones del coche, constituidos por interruptores basculantes, tan propios de MINI.

Los nuevos revestimientos de las puertas realzan la forma específica de la carrocería del nuevo modelo, ofreciendo una sensación de mayor espaciosidad en el MINI Countryman. El marco en forma de elipse que circunda los apoyabrazos y los tiradores de las puertas se encuentra, por primera vez, en una posición central. Su diseño también incluye la línea de las columnas B y su perfil alargado acentúa la longitud del habitáculo.

### **Habitáculo de espacio variable, gracias a la regulación de los asientos individuales posteriores.**

El MINI Countryman cuenta con asientos específicamente diseñados para este modelo. El MINI Cooper S Countryman incluye asientos deportivos de serie. Todos los demás modelos pueden llevar opcionalmente asientos deportivos que se ofrecen en dos combinaciones de tapicería textil y de piel, y en dos versiones con tapicería completa de piel. Los asientos Lounge constituyen una guinda especial entre los asientos, ya que cuentan con una tapicería de piel Piping de alta calidad, que hace recordar la tapicería de los clásicos coches británicos.

Los asientos individuales de serie de la parte posterior pueden desplazarse longitudinalmente y por separado 130 milímetros. La banqueta trasera completa, disponible opcionalmente y sin precio adicional, tiene tres asientos. La banqueta también puede desplazarse longitudinalmente en proporción de 60:40. Aunque la banqueta esté desplazada completamente hacia atrás, el maletero del MINI Countryman ofrece suficiente espacio para, por ejemplo, acomodar un cochecito para bebés. Si fuese necesario llevar más objetos en el maletero, es posible colocar los respaldos posteriores en una posición de carga, ampliándose así el volumen del maletero de 350 a 440 litros. Adicionalmente se consigue ampliar aun más el volumen del maletero abatiendo los respaldos posteriores parcial o completamente. En el caso de la banqueta de tres asientos, los respaldos se pueden abatir en relación de 40:20:40. De esta manera, el volumen del maletero puede llegar a ser de hasta 1.170 litros, lo que significa que ofrece suficiente espacio para transportar dos mountainbike con las ruedas desmontadas. Además del portaequipajes de serie, también es posible adquirir un sistema de carga para la parte posterior del coche, cuyos puntos de anclaje se pueden pedir de fábrica.

### **MINI Centre Rail: Sistema único de vanos portaobjetos, con múltiples posibilidades para la personalización.**

El MINI Countryman cuenta con un innovador sistema de carriles en sustitución de la consola central convencional. Con el MINI Centre Rail, único en su género, es posible llevar siempre a mano los utensilios personales. Además, esta solución establece una unión visual y funcional entre la parte delantera y la parte posterior del habitáculo. Si el MINI Countryman tiene asientos individuales en la parte posterior, el Centre Rail de perfil en forma de U se prolonga a lo largo de todo el habitáculo, llegando hasta la altura de los respaldos de los asientos posteriores. Si lleva instalada la banqueta posterior de tres asientos, el MINI Center Rail termina a la altura de los respaldos de los asientos delanteros.

Gracias al sencillo sistema de fijación mediante clips, es posible utilizar el MINI Centre Rail de diversos modos, fijando diferentes módulos portaobjetos. Con este sistema es posible montar de manera completamente fiable adaptadores de fijación para aparatos de entretenimiento y telecomunicación, portavasos, estuches para gafas de diseño MINI y, también, apoyabrazos centrales. Los portaobjetos y los adaptadores de fijación pueden desplazarse libremente hacia adelante o atrás, a lo largo del Centre Rail. Si se fijan en el Centre Rail aparatos electrónicos como teléfonos móviles o unidades MP3, éstos se conectan automáticamente al sistema de entretenimiento de a bordo del coche a través de los cables tendidos a lo largo del Centre Rail del MINI Countryman.

### **Estética específica mediante iluminación ambiental y Colour Line.**

Con la iluminación ambiental, contenida en el kit de luces opcional, el habitáculo adquiere una imagen especial. Tratándose de una iluminación indirecta, se realza de noche todo el diseño del revestimiento de las puertas, por lo que se crea un ambiente especialmente agradable. El color de la luz puede cambiarse de modo continuo entre un color naranja cálido y un azul deportivo. También el MINI Centre Rail está provisto de conductores ópticos que cubren toda su longitud, y el color de la luz se adapta al color de la luz ambiental. Además, con la luz indirecta es más sencillo encontrar los objetos guardados en los vanos y montados a los adaptadores del Centre Rail.

La línea Colour Line, que realza mediante colores de contraste el interior de la elipse de recubrimiento de las puertas, las superficies laterales del apoyabrazos central, la parte inferior del revestimiento de las columnas B y los vanos del Centre Rail, ofrece más posibilidades de personalizar el coche. Puede escogerse entre los colores Carbon Black, Polar Beige, Pure Red



y Dark Tobacco, además de Surf Blue, reservado exclusivamente para el MINI Cooper S Countryman. Con los diversos listones embellecedores y el kit cromado es posible personalizar aun más el coche, adaptándolo a las preferencias personales mediante elementos cromados de alta calidad y moderado brillo en las entradas del sistema de ventilación, en el instrumento central, en el cuentarrevoluciones y en la palanca de cambios.

### **Nuevas generaciones de motores de gasolina y turbodiésel.**

Los tres motores de gasolina y los dos motores turbodiésel disponibles para el MINI Countryman son muy potentes y ejemplarmente eficientes.

La tecnología de los propulsores se basa en la extraordinaria experiencia que el BMW Group tiene en materia de desarrollo de motores. Los propulsores se caracterizan por su ejemplar grado de rendimiento y cuentan con diversas soluciones obtenidas a través de la estrategia de desarrollo MINIMALISM, destinada a reducir el consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Estas soluciones se combinan específicamente según modelo y pueden ser, entre otras, el sistema de recuperación de energía de frenado, la función Auto Start-Stop, el indicador del momento óptimo para el cambio de marchas y la activación de los grupos secundarios únicamente cuando es necesario. Todos los motores cumplen la norma de gases de escape europea UE5 y, correspondientemente, la norma estadounidense ULEV II.

Todas las variantes de modelos del MINI Countryman están equipadas de serie con una caja de cambios manual de seis marchas, que armoniza a la perfección con las características de los diversos motores y, además, con las exigencias que se plantean frente a un automóvil selecto del segmento. Los modelos MINI One Countryman, MINI Cooper Countryman y MINI Cooper S Countryman pueden llevar opcionalmente una caja automática de seis marchas con función Steptronic y levas al volante.

### **MINI Cooper S Countryman:**

#### **Sistema de regulación variable de las válvulas, por primera vez en combinación con turbo e inyección directa de gasolina.**

Todos los motores de gasolina disponibles para el MINI Countryman, cuentan con el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas. Esta tecnología de control de la carga sin estrangulación, única entre los coches que compiten con el nuevo modelo de MINI, se basa en el sistema VALVETRONIC, utilizado en los motores de la marca BMW. Con esta solución tecnológica se optimiza la capacidad de respuesta del motor y, al mismo tiempo, se consigue reducir considerablemente el consumo y las emisiones. El sistema de regulación de las válvulas adapta en fracciones de

segundo la carrera y la duración de la abertura de las válvulas de admisión a la sollicitación en cada momento. Para conseguirlo, el árbol de levas no actúa directamente sobre la válvula a través de una palanca de arrastre. Más bien lo hace a través de una palanca intermedia adicional. El punto de giro de esta palanca adicional se regula de manera continua mediante un eje excéntrico accionado por un motor eléctrico.

El MINI Cooper S Countryman es el primer modelo de la marca que combina el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas con un turbo y la inyección directa de gasolina. Con esta sofisticada combinación, el motor de cuatro cilindros de 1.600 cc con turbo Twin-Scroll tiene la mejor relación potencia/consumo entre los motores de esta cilindrada. El propulsor tiene una potencia máxima de 135 kW/184 CV a 5.500 vueltas, y el par máximo de 240 Nm está ya disponible a apenas 1.600 rpm. Con la función «overboost», este par puede aumentar durante unos instantes a 260 Nm. De esta manera, el coche tiene una mayor capacidad de aceleración y recuperación, lo que permite ejecutar maniobras de aceleración especialmente dinámicas. El MINI Cooper S Countryman es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 7,6 segundos, y su velocidad punta es de 215 km/h. Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 6,3 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 146 gramos por kilómetro.

### **MINI Cooper Countryman y MINI One Countryman: temperamento deportivo y eficiencia ejemplar.**

El sistema de regulación plenamente variable de las válvulas también consigue que el motor atmosférico de 1.600 cc del MINI Cooper Countryman entregue su potencia de manera deportiva y que el consumo de combustible sea eficientemente bajo. La potencia de este motor es de 90 kW/122 CV, disponible a 6.000 rpm. El par máximo es de 160 Nm a 4.250 vueltas. El MINI Cooper Countryman acelera de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 190 km/h. Según ciclo de pruebas UE, consume 6,1 litros a los 100 kilómetros, y su valor de CO<sub>2</sub> es de 142 gramos por kilómetro.

El motor del MINI One Countryman es el temperamental propulsor básico de la gama. Este motor de 1.600 cc tiene una potencia máxima de 72 kW/98 CV a 6.000 vueltas. Su par máximo es de 153 Nm, disponible a 3.000 rpm. El MINI One Countryman es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 12,7 segundos, y su velocidad punta es de 175 km/h. Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 5,9 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 137 gramos por kilómetro.

## **MINI Cooper D Countryman y MINI One D Countryman con nuevos motores turbodiésel.**

Los propulsores de la nueva generación de motores turbodiésel, disponibles para el MINI Countryman, se distinguen por su espontánea capacidad de respuesta, su funcionamiento extremadamente sedoso y su ejemplar bajo consumo de combustible. La tecnología de los propulsores de 1.600 cc se basa en la extraordinaria experiencia que el BMW Group tiene en materia de desarrollo de motores. Estos motores turbodiésel cuentan con un sistema de inyección directa según el principio de funcionamiento common-rail y una unidad turbo con geometría variable de la turbina, por lo que la entrega de la potencia es óptima a cualquier régimen. Estos motores de aluminio son especialmente ligeros y, adicionalmente, consiguen establecer un listón de referencia en términos de acústica en el segmento automovilístico del MINI Countryman.

El potencial que alberga el nuevo motor turbodiésel se pone de manifiesto de manera especialmente impactante en el MINI Cooper D Countryman. Gracias a la potencia máxima de 82 kW/112 CV a 4.000 rpm y al par máximo de 270 Nm a 1.750 rpm, este modelo tiene una capacidad de aceleración muy espontánea y una gran capacidad de respuesta. Para acelerar de 0 a 100 km/h necesita 10,9 segundos, y la velocidad punta es de 180 km/h. Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio del MINI Cooper D Countryman es de apenas 4,4 litros a los 100 kilómetros, un resultado tan impresionante como el bajo valor de CO<sub>2</sub> de tan sólo 116 gramos por kilómetro.

La variante económicamente más eficiente del nuevo modelo de MINI es el MINI One D Countryman. Este motor turbodiésel tiene una potencia de 66 kW/90 CV a 4.000 vueltas, y su par máximo, disponible a apenas 1.750 rpm, es de 215 Nm. El MINI One D Countryman es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 13,2 segundos, y su velocidad punta es de 170 km/h. Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 4,3 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 113 gramos por kilómetro. Tanto el MINI Cooper D Countryman como el MINI One D Countryman están equipados de serie con un filtro de partículas diésel y, además, con un catalizador por oxidación.

## **Nuevo chasis: óptima maniobrabilidad, también en el segmento del MINI Countryman.**

El carácter excepcional que ocupa el MINI Countryman en su segmento, se explica por aquella sensación tan típica que se tiene a los mandos de un

MINI de estar conduciendo un kart. La tecnología del chasis, adaptada al nuevo modelo MINI «Crossover» de MINI, garantiza el máximo aprovechamiento de la capacidad de rendimiento de los potentes motores, logrando un comportamiento seguro y ejemplarmente ágil del coche. La precisa maniobrabilidad de carácter acentuadamente deportivo y, además, el excelente nivel de confort del MINI Countryman, consiguen que el nuevo modelo se diferencie claramente de otros conceptos automovilísticos similares que ofrece la competencia.

El eje delantero está dotado de suspensión McPherson y cuenta con brazos transversales forjados. Esta solución redundante en un excelente guiado de las ruedas y, además, logra que las fuerzas del motor no se sientan al volante al acelerar con fuerza o trazar curvas a gran velocidad. El eje posterior de brazos múltiples del MINI Countryman, desarrollado recurriendo a los amplios conocimientos acumulados en el BMW Group, es apropiado tanto para la versión de tracción frontal, como para aquella de tracción total. Las estabilizadoras en ambos ejes minimizan la inclinación lateral de la carrocería, contribuyendo así adicionalmente al comportamiento ágil del vehículo. El chasis del MINI Cooper S Countryman tiene un reglaje aun más deportivo que los demás modelos. Todas las variantes del MINI Countryman pueden equiparse opcionalmente con un chasis deportivo, que también reduce la altura hasta el suelo en 10 milímetros.

La servodirección electromecánica EPS (Electric Power Steering), incluida de serie en todas las variantes, contribuye esencialmente a la agilidad del MINI Countryman, típica en todos los modelos de la marca. El equipamiento de serie incluye el sistema de estabilización DSC (Dynamic Stability Control). Entre sus funciones se incluye, entre otros sistemas, el antibloqueo ABS, el distribuidor electrónico de la fuerza de frenado EBD (Electronic Brakeforce Distribution), la regulación de frenado en curvas CBC (Cornering Brake Control) y el sistema de ayuda al arrancar cuesta arriba. El sistema DTC (control dinámico de la tracción), que admite un resbalamiento controlado de las ruedas motrices para que sea más sencillo poner el coche en movimiento sobre arena o nieve profunda, se incluye de serie en el caso del MINI Cooper S Countryman y en todas las versiones equipadas con el sistema de tracción total ALL4. Además, puede adquirirse opcionalmente en todos los demás modelos. Al desactivar el sistema de estabilización (modalidad DSC-Off), la función de bloqueo electrónico del diferencial del eje delantero se ocupa de frenar específicamente y de manera apropiada la rueda motriz que amenaza con resbalar al trazar curvas muy estrechas. Este sistema que se llama control electrónico de bloqueo del diferencial EDLC (Electronic

Differential Lock Control), mejora la capacidad de impulsión del coche, sin incidir negativamente en el comportamiento de la dirección.

El MINI Cooper S Countryman lleva de serie llantas de aleación ligera de 17 pulgadas. Los modelos MINI Cooper Countryman y MINI Cooper D Countryman cuentan de serie con llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, ofrecidas en dos diseños exclusivos. El MINI One Countryman y el MINI One D Countryman tienen llantas de acero de 16 pulgadas. Todos los modelos pueden equiparse opcionalmente con llantas de aleación ligera de 18 pulgadas. La gama de accesorios incluye además otras llantas de formato de 19 pulgadas, con las que se acentúa aun más el carácter deportivo del coche.

#### **MINI ALL4:**

##### **disfrutar más de la conducción, más allá de las pistas asfaltadas.**

Los modelos MINI Cooper S Countryman y MINI Cooper D Countryman pueden contar opcionalmente con el sistema de tracción total permanente MINI ALL4. El sistema con diferencial central electrohidráulico distribuye la fuerza de impulsión de modo continuo entre los dos ejes. Con este sistema y con la mayor distancia al suelo, el coche de tracción total cumple de manera ideal todas las condiciones para disfrutar de la conducción al típico estilo de MINI, más allá de las carreteras asfaltadas. Además, MINI ALL4 también aumenta claramente el potencial dinámico del coche y redundante en una conducción más segura, especialmente en situaciones críticas.

En condiciones de conducción normal, se desvía hasta un 50 por ciento del momento de impulsión hacia las ruedas del eje posterior. En casos extremos, por ejemplo sobre hielo o nieve, pueden llegar a ser 100 por ciento. Esta distribución del momento de impulsión entre los dos ejes según sea necesario, optimiza la eficiencia del modelo «Crossover» de MINI. Habiéndose incluido la electrónica de regulación del sistema MINI ALL4 por primera vez directamente en la unidad de control del sistema DSC, los tiempos de reacción son inferiores a una décima de segundo. Por ello, el sistema siempre reacciona con la distribución óptima del momento de impulsión cuando cambian las condiciones dinámicas del coche. En estas condiciones, el conductor aprovecha en todo momento la máxima agilidad de su coche, disfrutando del comportamiento extraordinariamente seguro que distingue a todos los modelos de la marca. Gracias al funcionamiento anticipado del sistema de control del sistema MINI ALL4, se evita que las ruedas patinen, distribuyendo los momentos de impulsión de manera apropiada. De esta

manera, el conductor aprecia las ventajas dinámicas de su automóvil y, a la vez, disfruta de un mayor nivel de confort.

El MINI Cooper S Countryman con sistema ALL4 lleva de serie neumáticos de 205/50 R17, que gracias a la tecnología runflat pueden seguir utilizándose fiablemente para llegar hasta el siguiente taller, aunque estén completamente desinflados. Estos neumáticos pueden adquirirse opcionalmente para todos los demás modelos. Las llantas de aleación de 18 pulgadas también calzan neumáticos tipo runflat. Además, todos los modelos con el sistema de tracción total ALL4 cuentan con un reglaje específico del chasis. El sofisticado apoyo del diferencial posterior y del cardán, incluyendo el elemento interior de supresión de vibraciones, garantiza que todas las variantes con tracción total del MINI Countryman alcancen el mismo nivel de confort acústico y dinámico que las versiones con tracción frontal.

**Concepto de seguridad completo, con carrocería de estructura extremadamente resistente a la torsión y con seis airbags.**

En lo que se refiere al comportamiento en caso de choques, tampoco existen diferencias entre los modelos MINI Countryman con tracción frontal y con tracción total. Con el fin de conseguirlo, MINI desarrolló un nuevo árbol articulado. Este árbol consta de dos elementos telescópicos que se contraen sobreponiéndose en caso de un choque, absorbiendo la energía del impacto. También la estructura de la carrocería del MINI Countryman fue concebida para ofrecer el mayor nivel de protección a los ocupantes del coche en caso de un accidente. Las estructuras portantes especialmente resistentes, las zonas de deformación programada claramente definidas y la gran estabilidad de la jaula del habitáculo contribuyen a mantener alejada la energía del impacto de los pasajeros.

El habitáculo está equipado con diversos sistemas de retención, controlados a través de una unidad electrónica central de seguridad. La red del sistema de control de los airbags incluye unidades descentralizadas tipo satélite, por lo que la activación de los sistemas de retención se realiza de modo muy rápido y específico. El equipamiento de serie del MINI Countryman incluye airbags frontales y laterales, así como airbags laterales tipo cortina que protegen a las personas que ocupan los asientos delanteros y traseros. Todos los asientos cuentan con cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje. Los delanteros tienen tensores y limitadores de fuerza. Los posteriores incluyen anclajes tipo ISOFIX para asientos de niños.

**Amplio equipamiento de serie,  
numerosas posibilidades para personalizar el coche.**

El equipamiento de serie del MINI Countryman incluye, entre otros, un climatizador, el MINI Centre Rail y un sistema audio con unidad CD. Adicionalmente se ofrece una amplia gama de equipos opcionales y de accesorios específicos para cada modelo, con los que también el nuevo modelo de la marca puede adaptarse a las preferencias del cliente, tal como es usual en MINI. Esta gama está compuesta, entre otros, por sistemas audio y de navegación de alta calidad, conexiones para telefonía móvil con posibilidad de integrar un iPhone de Apple con todas sus funciones, así como para conectar otros teléfonos inteligentes. En combinación con los faros xenón opcionales, se puede adquirir el sistema de adaptación del haz de luz al trazado de curvas. Este sistema regula el giro de los faros en función del ángulo de giro del volante, por lo que la calzada se ilumina de manera óptima en curvas. Además, la gama incluye un techo panorámico de gran superficie, parabrisas calefactable, gancho de remolque, chasis deportivo con el que la distancia al suelo es 10 milímetros menor, y diversos componentes John Cooper Works Performance.

**El MINI Countryman: nuevo concepto automovilístico,  
nuevas posibilidades de utilización, siempre con la típica  
sensación de estar a los mandos de un MINI.**

Con su característico diseño, sus funciones más amplias, su modernísimo chasis y los nuevos motores, el MINI Countryman logra combinar las típicas emociones que despierta un coche de la marca con un alto grado de racionalidad. El nuevo MINI Countryman transita por nuevos caminos, creando una síntesis entre las cualidades clásicas de la marca y las ventajas de un moderno Sports Activity Vehicle. A ello se suma la típica agilidad de los modelos de la marca MINI y, también, un mayor nivel de confort, redundando en vivencias extraordinarias al volante.

Siendo el cuarto modelo de la marca y el primer coche selecto de su tipo, el MINI Countryman asume la función de un automóvil pionero en muchos sentidos. Con él, la típica sensación de conducir un MINI ahora aborda nuevos grupos de clientes. Adicionalmente logra transferir su diseño individual y el entusiasmante placer de conducir a un segmento automovilístico acuñado por criterios que exigen más espacio, mayor versatilidad y un nivel de confort superior. De este modo, también se abren nuevas perspectivas para la marca MINI. Una vez más, MINI demuestra que a través de la ampliación de su gama de modelos es capaz de aumentar la cantidad entusiastas de la marca, sin perder por ello su propia identidad.

Con el MINI Countryman, la marca adquiere nuevas y fascinantes perspectivas, que se expresan a través del innovador concepto de su carrocería.



## 3.1 Datos técnicos. MINI Cooper S Countryman.



(Datos pendientes de confirmación, actualizados en febrero de 2010.  
Valores entre paréntesis: caja de cambios automática)

| <b>Carrocería</b>                                  |                                     | <b>MINI Cooper S Countryman</b>  |
|--|-------------------------------------|--|
| Cantidad puertas/asientos                          |                                     | 5 / 4 (5)  |
| Largo/Ancho/Alto (vacío)                           | mm                                  | 4108 / 1789 / 1561   |
| Batalla  | mm                                  | 2595   |
| Vía adelante/atrás                                 | mm                                  | 1525 / 1551  |
| Radio de giro                                      | m                                   | 11,6   |
| Capacidad del depósito                             | Aprox. l                            | 47   |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción         | l                                   |  |
| Aceite del motor                                   | l                                   |  |
| Aceite caja de cambios y diferencial               | l                                   | De por vida  |
| Peso en orden de marcha según DIN/UE               | kg                                  | 1310 / 1385 (1330 / 1405)  |
| Carga útil según DIN                               | kg                                  | 470  |
| Peso total admisible                               | kg                                  | 1780 (1800)  |
| Carga máx. ejes del./post.                         | kg                                  | 960 / 855 (980 / 855)  |
| Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno | kg                                  | 750 / 500  |
| Carga techo / carga apoyo                          | kg                                  | 75 / 75  |
| Volumen del maletero                               | l                                   | 350 / 442 / 1170   |
| Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$  | - / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> | 0,36 / 2,35 / 0,85   |
| <b>Motor</b>                                       |                                     |  |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas            |                                     | En línea / 4 / 4   |
| Unidad de control del motor                        |                                     | MEVD 17.2.2  |
| Cilindrada   | cc                                  | 1598   |
| Diámetro/Carrera                                   | mm                                  | 77,0 / 85,8  |
| Compresión   | :1                                  | 10,5   |
| Combustible  | ROZ                                 | 91-98  |
| Potencia   | kW/CV                               | 135 / 184  |
| a revoluciones                                     | rpm                                 | 5500   |
| Par motor (con overboost)                          | Nm                                  | 240 (260)  |
| a revoluciones                                     | rpm                                 | 1600   |
| <b>Sistema eléctrico</b>                           |                                     |  |
| Batería / Lugar de montaje                         | Ah/-                                | 55 (46) / Vano motor   |
| Alternador   | A                                   | 150 (120)  |
| <b>Chasis</b>                                      |                                     |  |
| Suspensión delantera                               |                                     | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado   |
| Suspensión trasera                                 |                                     | Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio  |
| Frenos delanteros                                  |                                     | Discos autoventilados  |
| Diámetro   | mm                                  | 307 x 24   |
| Frenos traseros                                    |                                     | Discos   |
| Diámetro   | mm                                  | 280 x 10   |
| Sistemas de estabilización                         |                                     | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), sistema de estabilización (DSC) con asistencia de frenado, sistema de ayuda para arrancar cuesta arriba, control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC)Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores |
| Dirección  |                                     | Servodirección asistida eléctricamente; 2,4 giros de tope a tope   |
| Relación total de la dirección                     | :1                                  | 14,1   |
| Tipo de caja de cambios                            |                                     | Caja de cambios manual de 6 marchas (caja automática de 6 marchas)   |
| Desarrollos de la caja                             | I                                   | :1 3,308 (4,044)   |
|  | II                                  | :1 2,130 (2,371)   |
|  | III                                 | :1 1,483 (1,556)   |
|  | IV                                  | :1 1,139 (1,159)   |
|  | V                                   | :1 0,949 (0,852)   |
|  | VI                                  | :1 0,816 (0,672)   |
| Marcha atrás                                       | :1                                  | 3,231 (3,193)  |
| Relación de la caja del eje                        | :1                                  | 3,706 (3,683)  |
| Neumáticos   |                                     | 205/55 R17 91V RSC   |
| Llantas  |                                     | 7J x 17 al. ligera   |

| <b>Prestaciones</b>           |           |             |
|-------------------------------|-----------|-------------|
| Relación peso/potencia DIN    | kg/kW     | 9,7 (9,9)   |
| Relación potencia/cilindrada  | kW/l      | 84,5        |
| Aceleración 0-100 km/h        | s         | 7,6 (7,8)   |
| 0-1.000 m                     | s         | 28,2 (28,6) |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h        | s         | 6,8 / 8,6   |
| Velocidad máxima              | km/h      | 215 (213)   |
| <b>Consumo según ciclo UE</b> |           |             |
| Ciclo urbano                  | l/100 km  |             |
| Ciclo interurbano             | l/100 km  |             |
| Total                         | l/100 km  | 6,3 (7,1)   |
| CO <sub>2</sub>               | g/km      | 146 (166)   |
| <b>Otros</b>                  |           |             |
| Clasificación según emisiones |           | UE5         |
| Clasificación según seguro    | HPF/NK/TK |             |
| Distancia al suelo (vacío)    | mm        | 149         |

# Datos técnicos.

## MINI Cooper S Countryman ALL4.

(Datos pendientes de confirmación, actualizados en febrero de 2010.  
Valores entre paréntesis: caja de cambios automática)

| <b>Carrocería</b>                                  |                                     | <b>MINI Cooper S Countryman ALL4</b>  |
|--|-------------------------------------|---|
| Cantidad puertas/asientos                          |                                     | 5 / 4 (5)   |
| Largo/Ancho/Alto (vacío)                           | mm                                  | 4108 / 1789 / 1561  |
| Batalla  | mm                                  | 2595  |
| Vía adelante/atrás                                 | mm                                  | 1525 / 1551   |
| Radio de giro                                      | m                                   | 11,6  |
| Capacidad del depósito                             | Aprox. l                            | 47  |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción         | l                                   |   |
| Aceite del motor                                   | l                                   |   |
| Aceite caja de cambios y diferencial               | l                                   | De por vida   |
| Peso en orden de marcha según DIN/UE               | kg                                  | 1375 / 1450 (1395 / 1470)   |
| Carga útil según DIN                               | kg                                  | 460   |
| Peso total admisible                               | kg                                  | 1835 (1855)   |
| Carga máx. ejes del./post.                         | kg                                  | 980 / 895 (1000 / 895)  |
| Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno | kg                                  | 750 / 500   |
| Carga techo / carga apoyo                          | kg                                  | 75 / 75   |
| Volumen del maletero                               | l                                   | 350 / 442 / 1170  |
| Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$  | - / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> | 0,37 / 2,35 / 0,87  |
| <b>Motor</b>                                       |                                     |   |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas            |                                     | En línea / 4 / 4  |
| Unidad de control del motor                        |                                     | MEVD 17.2.2   |
| Cilindrada   | cc                                  | 1598  |
| Diámetro/Carrera                                   | mm                                  | 77,0 / 85,8   |
| Compresión   | :1                                  | 10,5  |
| Combustible  | ROZ                                 | 91-98   |
| Potencia   | kW/CV                               | 135 / 184   |
| a revoluciones                                     | rpm                                 | 5500  |
| Par motor (con overboost)                          | Nm                                  | 240 (260)   |
| a revoluciones                                     | rpm                                 | 1600  |
| <b>Sistema eléctrico</b>                           |                                     |   |
| Batería / Lugar de montaje                         | Ah/-                                | 55 (46) / Vano motor  |
| Alternador   | A                                   | 150 (120)   |
| <b>Chasis</b>                                      |                                     |   |
| Suspensión delantera                               |                                     | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado  |
| Suspensión trasera                                 |                                     | Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio   |
| Frenos delanteros                                  |                                     | Discos autoventilados   |
| Diámetro   | mm                                  | 307 x 24  |
| Frenos traseros                                    |                                     | Discos  |
| Diámetro   | mm                                  | 280 x 10  |
| Sistemas de estabilización                         |                                     | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), sistema de estabilización (DSC) con asistencia de frenado, sistema de ayuda para arrancar cuesta arriba, control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC), unidad de control DSC con electrónica de regulación para el sistema de tracción total MINI ALL4, freno de mano mecánico en las ruedas posteriores |
| Dirección  |                                     | Servodirección asistida eléctricamente; 2,4 giros de tope a tope  |
| Relación total de la dirección                     | :1                                  | 14,1  |
| Tipo de caja de cambios                            |                                     | Caja de cambios manual de 6 marchas (caja automática de 6 marchas)  |
| Desarrollos de la caja                             | I                                   | :1 3,308 (4,044)  |
|  | II                                  | :1 2,130 (2,371)  |
|  | III                                 | :1 1,483 (1,556)  |
|  | IV                                  | :1 1,139 (1,159)  |
|  | V                                   | :1 0,949 (0,852)  |
|  | VI                                  | :1 0,816 (0,672)  |
| Marcha atrás                                       | :1                                  | 3,231 (3,193)   |
| Relación de la caja del eje                        | :1                                  | 3,706 (3,683)   |
| Neumáticos   |                                     | 205/55 R17 91V RSC  |
| Llantas  |                                     | 7J x 17 al. ligera  |

| <b>Prestaciones</b>           |           |             |
|-------------------------------|-----------|-------------|
| Relación peso/potencia DIN    | kg/kW     | 10,2 (10,3) |
| Relación potencia/cilindrada  | kW/l      | 84,5        |
| Aceleración 0-100 km/h        | s         | 7,8 (8,0)   |
| 0-1.000 m                     | s         | 28,6 (29,0) |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h        | s         | 7,4 / 9,4   |
| Velocidad máxima              | km/h      | 209 (208)   |
| <b>Consumo según ciclo UE</b> |           |             |
| Ciclo urbano                  | l/100 km  |             |
| Ciclo interurbano             | l/100 km  |             |
| Total                         | l/100 km  | 6,7 (7,6)   |
| CO <sub>2</sub>               | g/km      | 157 (178)   |
| <b>Otros</b>                  |           |             |
| Clasificación según emisiones |           | UE5         |
| Clasificación según seguro    | HPF/NK/TK |             |
| Distancia al suelo (vacío)    | mm        | 149         |

# Datos técnicos.

## MINI One Countryman, MINI Cooper Countryman.

(Datos pendientes de confirmación, actualizados en febrero de 2010.  
Valores entre paréntesis: caja de cambios automática)

| <b>Carrocería</b>                                  |                                     | <b>MINI One Countryman</b>   | <b>MINI Cooper Countryman</b> |
|--|-------------------------------------|--|-------------------------------|
| Cantidad puertas/asientos                          |                                     | 5 / 4 (5)  | 5 / 4 (5)                     |
| Largo/Ancho/Alto (vacío)                           | mm                                  | 4097 / 1789 / 1561   | 4097 / 1789 / 1561            |
| Batalla  | mm                                  | 2595   | 2595                          |
| Vía adelante/atrás                                 | mm                                  | 1534 / 1559  | 1534 / 1559                   |
| Radio de giro                                      | m                                   | 11,6   | 11,6                          |
| Capacidad del depósito                             | Aprox. l                            | 47   | 47                            |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción         | l                                   |  |                               |
| Aceite del motor                                   | l                                   |  |                               |
| Aceite caja de cambios y diferencial               | l                                   | De por vida  | De por vida                   |
| Peso en orden de marcha según DIN/UE               | kg                                  | 1260 / 1335 (1290 / 1365)  | 1260 / 1335 (1290 / 1365)     |
| Carga útil según DIN                               | kg                                  | 470  | 470                           |
| Peso total admisible                               | kg                                  | 1730 (1760)  | 1730 (1760)                   |
| Carga máx. ejes del./post.                         | kg                                  | 935 / 855 (965 / 855)  | 930 / 855 (960 / 855)         |
| Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno | kg                                  | -  | -                             |
| Carga techo / carga apoyo                          | kg                                  | 75 / -   | 75 / -                        |
| Volumen del maletero                               | l                                   | 350 / 442 / 1170   | 350 / 442 / 1170              |
| Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$  | - / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> | 0,37 / 2,35 / 0,87   | 0,36 / 2,35 / 0,85            |
| <b>Motor</b>                                       |                                     |  |                               |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas            |                                     | En línea / 4 / 4   | En línea / 4 / 4              |
| Unidad de control del motor                        |                                     | MEV 17,2.2   | MEV 17,2.2                    |
| Cilindrada   | cc                                  | 1598   | 1598                          |
| Diámetro/Carrera                                   | mm                                  | 77 / 85,8  | 77 / 85,8                     |
| Compresión   | :1                                  | 11,0   | 11,0                          |
| Combustible  | ROZ                                 | 91-98  | 91-98                         |
| Potencia   | kW/CV                               | 72 / 98  | 90 / 122                      |
| a revoluciones                                     | rpm                                 | 6000   | 6000                          |
| Par motor (con overboost)                          | Nm                                  | 153  | 160                           |
| a revoluciones                                     | rpm                                 | 3000   | 4250                          |
| <b>Sistema eléctrico</b>                           |                                     |  |                               |
| Batería / Lugar de montaje                         | Ah/-                                | 55 (46) / Vano motor   | 55 (46) / Vano motor          |
| Alternador   | A                                   | 150 (120)  | 150 (120)                     |
| <b>Chasis</b>                                      |                                     |  |                               |
| Suspensión delantera                               |                                     | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado   |                               |
| Suspensión trasera                                 |                                     | Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio  |                               |
| Frenos delanteros                                  |                                     | Discos autoventilados  |                               |
| Diámetro   | mm                                  | 294 x 22   | 294 x 22                      |
| Frenos traseros                                    |                                     | Discos   |                               |
| Diámetro   | mm                                  | 280 x 10   | 280 x 10                      |
| Sistemas de estabilización                         |                                     | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), control dinámico de estabilidad (DSC) con asistencia de frenado y asistencia para arrancar cuesta arriba. Opcional: Control dinámico de tracción (DTC) y control electrónico de bloqueo del diferencial (EDLC). Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores |                               |
| Dirección  |                                     | Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope   |                               |
| Relación total de la dirección                     | :1                                  | 14,1   | 14,1                          |
| Tipo de caja de cambios                            |                                     | Caja de cambios manual de 6 marchas (caja automática de 6 marchas)   |                               |
| Desarrollos de la caja                             | I                                   | :1   | 3,214 (4,148)                 |
|  | II                                  | :1   | 1,792 (2,370)                 |
|  | III                                 | :1   | 1,194 (1,556)                 |
|  | IV                                  | :1   | 0,914 (1,155)                 |
|  | V                                   | :1   | 0,784 (0,859)                 |
|  | VI                                  | :1   | 0,683 (0,686)                 |
| Marcha atrás                                       | :1                                  | 3,143 (3,394)  | 3,143 (3,394)                 |
| Relación de la caja del eje                        | :1                                  | 4,353 (4,643)  | 4,722 (4,643)                 |
| Neumáticos   |                                     | 205/60 R16 92H   | 205/60 R16 92H                |
| Llantas  |                                     | 6,5J x 16 acero  | 6,5J x 16 al. ligera          |

| <b>Prestaciones</b>           |           |             |             |
|-------------------------------|-----------|-------------|-------------|
| Relación peso/potencia DIN    | kg/kW     | 17,5 (17,9) | 14,0 (14,3) |
| Relación potencia/cilindrada  | kW/l      | 45,1        | 56,3        |
| Aceleración 0-100 km/h        | s         | 12,7 (13,7) | 10,5 (11,7) |
| 0-1.000 m                     | s         | 33,9 (35,3) | 32,1 (33,5) |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h        | s         | 14,2 / 18,2 | 11,8 / 14,9 |
| Velocidad máxima              | km/h      | 175 (168)   | 190 (182)   |
| <b>Consumo según ciclo UE</b> |           |             |             |
| Ciclo urbano                  | l/100 km  |             |             |
| Ciclo interurbano             | l/100 km  |             |             |
| Total                         | l/100 km  | 5,9 (7,2)   | 6,1 (7,1)   |
| CO <sub>2</sub>               | g/km      | 137 (167)   | 142 (167)   |
| <b>Otros</b>                  |           |             |             |
| Clasificación según emisiones |           | UE5         | UE5         |
| Clasificación según seguro    | HPF/VK/TK |             |             |
| Distancia al suelo (vacío)    | mm        | 149         | 149         |

# Datos técnicos.

## MINI Cooper D Countryman ALL4.

(Datos pendientes de confirmación, actualizados en febrero de 2010)

| <b>Carrocería</b>                                   |   | <b>MINI Cooper D Countryman ALL4</b> |
|---|---|--------------------------------------|
| Cantidad puertas/asientos                           |   | 5 / 4 (5)                            |
| Largo/Ancho/Alto (vacío)                            | mm  | 4097 / 1789 / 1561                   |
| Batalla   | mm  | 2595                                 |
| Vía adelante/atrás                                  | mm  | 1534 / 1559                          |
| Radio de giro                                       | m   | 11,6                                 |
| Capacidad del depósito                              | Aprox. l  | 47                                   |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción          | l   |                                      |
| Aceite del motor                                    | l   |                                      |
| Aceite caja de cambios y diferencial                | l   | De por vida                          |
| Peso en orden de marcha según DIN/UE                | kg  | 1375 / 1450                          |
| Carga útil según DIN                                | kg  | 470                                  |
| Peso total admisible                                | kg  | 1845                                 |
| Carga máx. ejes del./post.                          | kg  | 1010 / 890                           |
| Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno  | kg  | 750 / 500                            |
| Carga techo / carga apoyo                           | kg  | 75 / 75                              |
| Volumen del maletero                                | l   | 350 / 442 / 1170                     |
| Resistencia aerodinámica $c_x$ / A / $c_x \times A$ | - / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>   | 0,36 / 2,35 / 0,85                   |
| <b>Motor</b>  |   |                                      |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas             |   | En línea / 4 / 4                     |
| Unidad de control del motor                         |   | DDE 7.0                              |
| Cilindrada  | cc  | 1598                                 |
| Diámetro/Carrera                                    | mm  | 78 / 83,6                            |
| Compresión  | :1  | 16,5                                 |
| Combustible   | ROZ   | Diésel                               |
| Potencia  | kW/CV   | 82 / 112                             |
| a revoluciones                                      | rpm   | 4000                                 |
| Par motor (con overboost)                           | Nm  | 270                                  |
| a revoluciones                                      | rpm   | 1750                                 |
| <b>Sistema eléctrico</b>                            |   |                                      |
| Batería / Lugar de montaje                          | Ah/-  | 70 / Vano motor                      |
| Alternador  | A   | 150                                  |
| <b>Chasis</b>                                       |   |                                      |
| Suspensión delantera                                | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado  |                                      |
| Suspensión trasera                                  | Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio   |                                      |
| Frenos delanteros                                   | Discos autoventilados   |                                      |
| Diámetro  | mm  | 294 x 22                             |
| Frenos traseros                                     | Discos  |                                      |
| Diámetro  | mm  | 280 x 10                             |
| Sistemas de estabilización                          | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), sistema de estabilización (DSC) con asistencia de frenado, sistema de ayuda para arrancar cuesta arriba, control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC), unidad de control DSC con electrónica de regulación para el sistema de tracción total MINI ALL4, freno de mano mecánico en las ruedas posteriores |                                      |
| Dirección   | Servodirección asistida eléctricamente; 2,4 giros de tope a tope  |                                      |
| Relación total de la dirección                      | :1  | 14,1                                 |
| Tipo de caja de cambios                             | Manual, de 6 marchas  |                                      |
| Desarrollos de la caja                              | I   | :1 3,308                             |
|   | II  | :1 1,870                             |
|   | III   | :1 1,194                             |
|   | IV  | :1 0,872                             |
|   | V   | :1 0,721                             |
|   | VI  | :1 0,596                             |
| Marcha atrás  | :1  | 3,231                                |
| Relación de la caja del eje                         | :1  | 3,706                                |
| Neumáticos  | 205/60 R16 92H  |                                      |
| Llantas   | 6,5J x 16 al. ligera  |                                      |

| <b>Prestaciones</b>           |           |            |
|-------------------------------|-----------|------------|
| Relación peso/potencia DIN    | kg/kW     | 16,8       |
| Relación potencia/cilindrada  | kW/l      | 52,6       |
| Aceleración 0-100 km/h        | s         | 11,6       |
| 0-1.000 m                     | s         | 33,4       |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h        | s         | 10,9/ 13,1 |
| Velocidad máxima              | km/h      | 182        |
| <b>Consumo según ciclo UE</b> |           |            |
| Ciclo urbano                  | l/100 km  |            |
| Ciclo interurbano             | l/100 km  |            |
| Total                         | l/100 km  | 4,6        |
| CO <sub>2</sub>               | g/km      | 121        |
| <b>Otros</b>                  |           |            |
| Clasificación según emisiones |           | UE5        |
| Clasificación según seguro    | HPF/VK/TK |            |
| Distancia al suelo (vacío)    | mm        | 149        |



# Datos técnicos.

## MINI One D Countryman, MINI Cooper D Countryman.

(Datos pendientes de confirmación, actualizados en febrero de 2010)

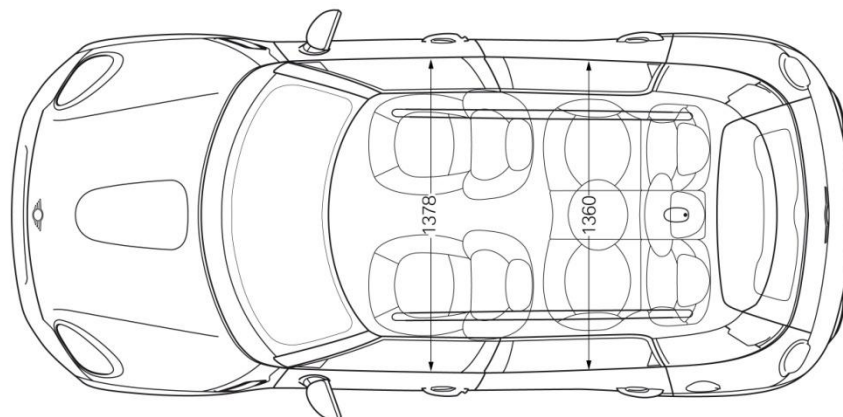
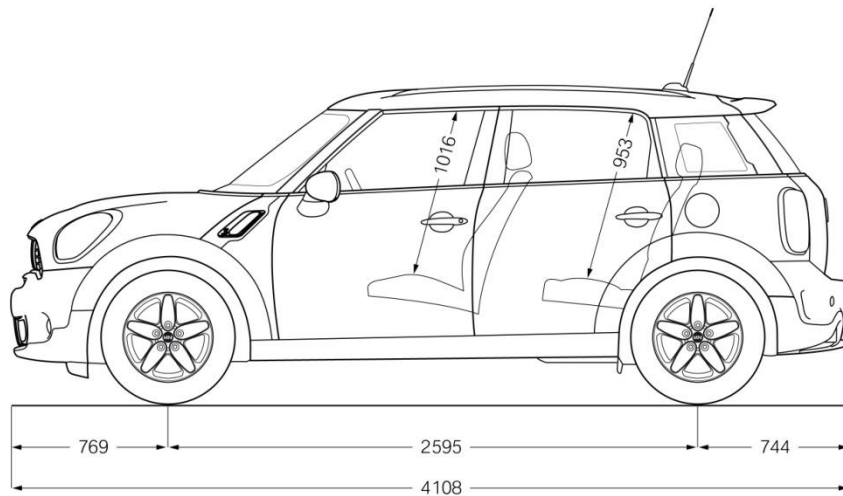
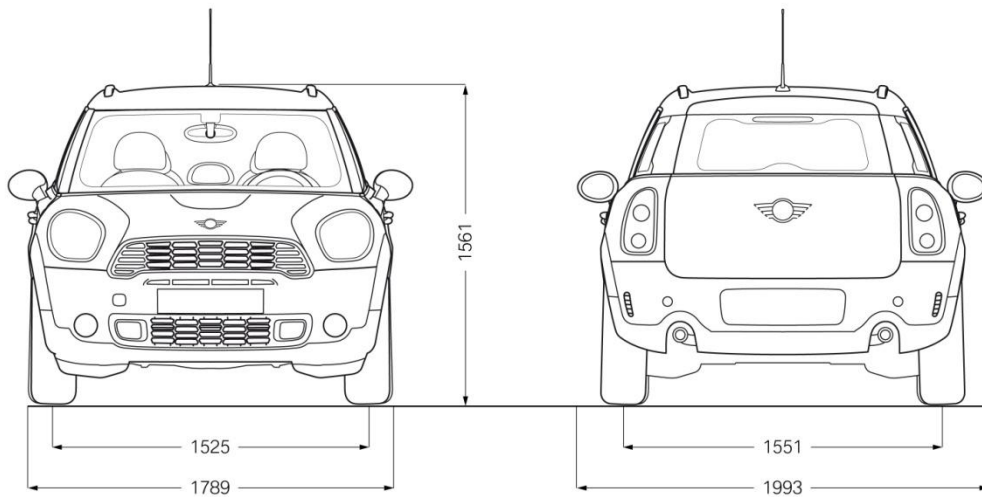
| Carrocería  |                                     | MINI One D<br>Countryman   | MINI Cooper D<br>Countryman |
|---|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| Cantidad puertas/asientos                             |                                     | 5 / 4 (5)  | 5 / 4 (5)                   |
| Largo/Ancho/Alto (vacío)                              | mm                                  | 4097 / 1789 / 1561   | 4097 / 1789 / 1561          |
| Batalla   | mm                                  | 2595   | 2595                        |
| Vía adelante/atrás                                    | mm                                  | 1534 / 1559  | 1534 / 1559                 |
| Radio de giro   | m                                   | 11,6   | 11,6                        |
| Capacidad del depósito                                | Aprox. l                            | 47   | 47                          |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción            | l                                   |  |                             |
| Aceite del motor                                      | l                                   |  |                             |
| Aceite caja de cambios y diferencial                  | l                                   | De por vida  | De por vida                 |
| Peso en orden de marcha según DIN/UE                  | kg                                  | 1310 / 1385  | 1310 / 1385                 |
| Carga útil según DIN                                  | kg                                  | 470  | 470                         |
| Peso total admisible                                  | kg                                  | 1780   | 1780                        |
| Carga máx. ejes del./post.                            | kg                                  | 995 / 850  | 985 / 850                   |
| Carga máx. de remolque<br>con freno (12%) / sin freno | kg                                  | -  | 750 / 500                   |
| Carga techo / carga apoyo                             | kg                                  | 75 / -   | 75 / 75                     |
| Volumen del maletero                                  | l                                   | 350 / 442 / 1170   | 350 / 442 / 1170            |
| Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$     | - / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> | 0,36 / 2,35 / 0,85   | 0,36 / 2,35 / 0,85          |
| <b>Motor</b>  |                                     |  |                             |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas               |                                     | En línea / 4 / 4   | En línea / 4 / 4            |
| Unidad de control del motor                           |                                     | DDE 7.0  | DDE 7.0                     |
| Cilindrada  | cc                                  | 1598   | 1598                        |
| Diámetro/Carrera                                      | mm                                  | 78 / 83,6  | 78 / 83,6                   |
| Compresión  | :1                                  | 16,5   | 16,5                        |
| Combustible   | ROZ                                 | Diésel   | Diésel                      |
| Potencia  | kW/CV                               | 66 / 90  | 82 / 112                    |
| a revoluciones  | rpm                                 | 4000   | 4000                        |
| Par motor (con overboost)                             | Nm                                  | 215  | 270                         |
| a revoluciones  | rpm                                 | 1750   | 1750                        |
| <b>Sistema eléctrico</b>                              |                                     |  |                             |
| Batería / Lugar de montaje                            | Ah/-                                | 70 / Vano motor  | 70 / Vano motor             |
| Alternador  | A                                   | 150  | 150                         |
| <b>Chasis</b>   |                                     |  |                             |
| Suspensión delantera                                  |                                     | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado   |                             |
| Suspensión trasera                                    |                                     | Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio  |                             |
| Frenos delanteros                                     |                                     | Discos autoventilados  |                             |
| Diámetro  | mm                                  | 294 x 22   | 294 x 22                    |
| Frenos traseros                                       |                                     | Discos   |                             |
| Diámetro  | mm                                  | 280 x 10   | 280 x 10                    |
| Sistemas de estabilización                            |                                     | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), control dinámico de estabilidad (DSC) con asistencia de frenado y asistencia para arrancar cuesta arriba. Opcional: Control dinámico de tracción (DTC) y control electrónico de bloqueo del diferencial (EDLC). Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores |                             |
| Dirección   |                                     | Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope   |                             |
| Relación total de la dirección                        | :1                                  | 14,1   | 14,1                        |
| Tipo de caja de cambios                               |                                     | Manual, de 6 marchas   |                             |
| Desarrollos de la caja                                | I                                   | :1   | 3,308                       |
|   | II                                  | :1   | 1,870                       |
|   | III                                 | :1   | 1,194                       |
|   | IV                                  | :1   | 0,872                       |
|   | V                                   | :1   | 0,721                       |
|   | VI                                  | :1   | 0,596                       |
| Marcha atrás  | :1                                  | 3,231  | 3,231                       |
| Relación de la caja del eje                           | :1                                  | 3,706  | 3,706                       |
| Neumáticos  |                                     | 205/60 R16 92H   | 205/60 R16 92H              |
| Llantas   |                                     | 6,5J x 16 acero  | 6,5J x 16 al. ligera        |

| <b>Prestaciones</b>           |           |             |             |
|-------------------------------|-----------|-------------|-------------|
| Relación peso/potencia DIN    | kg/kW     | 19,8        | 16,0        |
| Relación potencia/cilindrada  | kW/l      | 42,4        | 52,6        |
| Aceleración 0-100 km/h        | s         | 13,2        | 10,9        |
| 0-1.000 m                     | s         | 35,0        | 32,8        |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h        | s         | 12,8 / 15,9 | 10,0 / 11,9 |
| Velocidad máxima              | km/h      | 170         | 180         |
| <b>Consumo según ciclo UE</b> |           |             |             |
| Ciclo urbano                  | l/100 km  |             |             |
| Ciclo interurbano             | l/100 km  |             |             |
| Total                         | l/100 km  | 4,3         | 4,4         |
| CO <sub>2</sub>               | g/km      | 113         | 116         |
| <b>Otros</b>                  |           |             |             |
| Clasificación según emisiones |           | UE5         | UE5         |
| Clasificación según seguro    | HPF/MK/TK |             |             |
| Distancia al suelo (vacío)    | mm        | 149         | 149         |

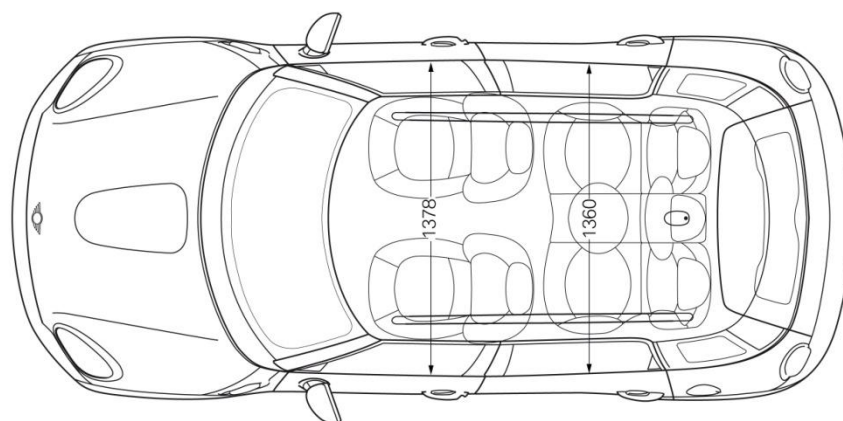
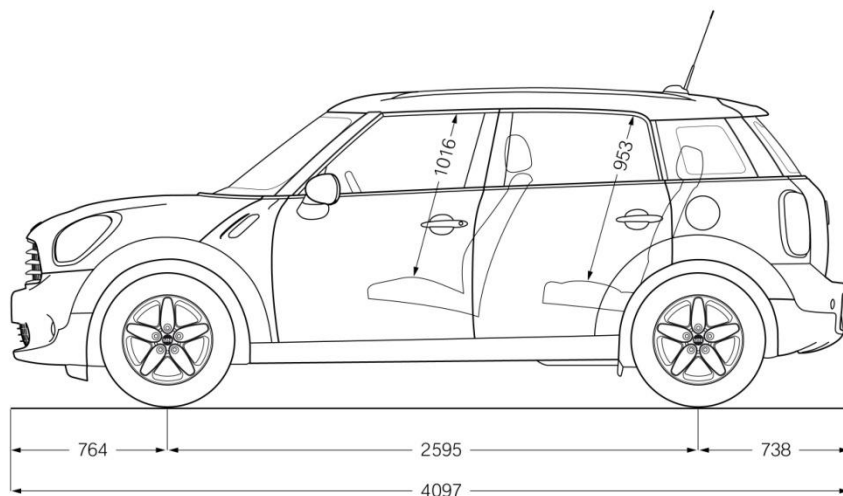
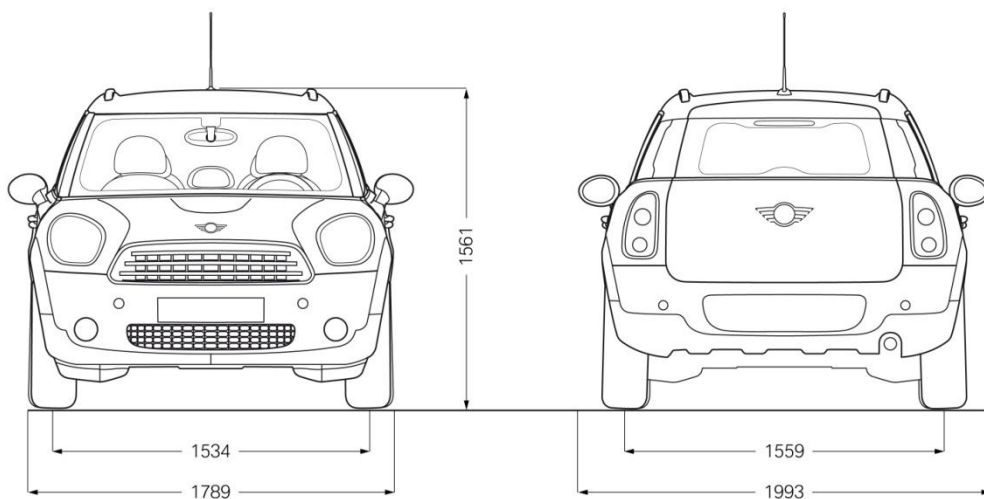
## 3.2 Dimensiones exteriores e interiores.



### MINI Cooper S Countryman. (Datos pendientes de confirmación)



**MINI Cooper Countryman.**  
(Datos pendientes de confirmación)



## 4. Con renovada fuerza: MINIMALISM en el MINI, el MINI Clubman y el MINI Cabrio.



Potencia y eficiencia, disfrutando de la conducción. MINIMALISM ofrece más de todo ello. En la primavera boreal de 2010, los modelos MINI, MINI Clubman y MINI Cabrio dispondrán de una gama de motores de gasolina ampliamente remodelados. De esta manera, la marca MINI amplía de manera consecuente su ventaja como oferente líder de coches pequeños selectos, de entusiasmante carácter deportivo y de ejemplar economía. Además, ahora todos los modelos MINI con motor de gasolina cumplen las normas de gases de escape UE5 y ULEV II. La gama de modelos se amplía mediante el nuevo MINI One Cabrio. Este nuevo modelo, equipado con un motor de cuatro cilindros de 72 kW/98 CV, de consumo y nivel de emisiones optimizados, representa una forma especialmente económica de disfrutar de un MINI descapotable que ofrece la sensación de estar a los mandos de un kart, cualidad que comparte con todos los demás modelos de la marca.

En todos los modelos con motor de gasolina se logra mejorar una vez más la relación entre las prestaciones y las emisiones de CO<sub>2</sub>, gracias a las diversas modificaciones específicas que se realizaron en los propulsores. El MINI Cooper S es el mejor ejemplo de las mejoras conseguidas en ese sentido. Este modelo tiene un nuevo motor de 1.600 cc que ahora es 7 kW más potente (135 kW/184 CV) y cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> según ciclo de pruebas UE son, a la vez, menores en 13 gramos (ahora 136 gramos por kilómetro). También el MINI Cooper y el MINI One Cooper cuentan con una relación optimizada entre el placer de conducir y las emisiones de CO<sub>2</sub>. El MINI One MINIMALIST, que se ofrece en versiones con dos motores diferentes, tiene el menor valor de emisiones de todos los MINI equipados con un motor de gasolina. Concretamente, el valor de CO<sub>2</sub> es de 119 gramos por kilómetro, gracias a la optimización de la tecnología de los motores, al sistema de recuperación de energía de frenado, a la función Auto Start-Stop, a la indicación del momento óptimo de cambio de marcha y a varias otras medidas correspondientes al concepto de desarrollo MINIMALISM.

MINIMALISM abarca la totalidad de las medidas técnicas que en la actual gama de modelos MINI logran aumentar el típico placer que significa estar a los mandos de un modelo de la marca y que, al mismo tiempo, redundan en un menor consumo y en inferiores emisiones de CO<sub>2</sub>. El mayor grado de eficiencia conseguido en los nuevos motores de gasolina de MINI se debe,

entre otros factores, a la reducción de las fricciones y a la mejora de la gestión térmica del motor básico. Los propulsores ahora disponen adicionalmente de una bomba de aceite regulada mediante campo característico, de aprovechamiento especialmente eficiente de la energía, tal como ya lo hacen de manera similar la servodirección electromecánica y la bomba optimizada del líquido refrigerante.

**MINI Cooper S: máxima eficiencia en la categoría de 1.600 cc, gracias al sistema de regulación plenamente variable de las válvulas.**

El nuevo motor de 1.600 cc del MINI Cooper S incluye otra novedad, exclusiva en el segmento de los automóviles pequeños. La unidad Twin-Scroll-Turbo y el sistema de inyección directa de gasolina de este propulsor se combinan por primera vez con el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas. Esta tecnología, utilizada para controlar la carga sin estrangulación, fue desarrollada sobre la base del sistema VALVETRONIC utilizado en los motores de la marca BMW, redundando en una optimización de la capacidad de respuesta del motor y, al mismo tiempo, permite reducir considerablemente el consumo y las emisiones. El sistema de regulación de las válvulas controla en fracciones de segundo el tiempo de abertura y la carrera de las válvulas de admisión en función de la solicitud en cada momento.

El nuevo motor, montado en los modelos MINI Cooper S, MINI Cooper S Clubman y MINI Cooper S Cabrio, es el más eficiente del mundo, considerando su cilindrada. Su potencia máxima es de 135 kW/184 CV a 5.500 rpm. El par máximo de 240 Nm está disponible a partir de apenas 1.600 rpm. Con la función «overboost», el par máximo aumenta durante algunos breves instantes a 260 Nm. En estas condiciones, es posible efectuar maniobras de adelantamiento especialmente dinámicas. El MINI Cooper S acelera de 0 a 100 km/h en apenas 7,0 segundos, y su velocidad punta es de 228 km/h. A pesar de estas impresionantes prestaciones, el consumo promedio según ciclo de pruebas UE es ahora 0,4 litros por kilómetro menor (5,8 l/100 km), mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de modestos 136 gramos por kilómetro.

El nuevo MINI Cooper S Clubman ahora es capaz de parar el crono en 7,5 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h, mientras que su velocidad máxima es de 227 km/h. El consumo promedio de este modelo es de 5,9 litros a los 100 kilómetros, y su valor de CO<sub>2</sub> es de 137 gramos por kilómetro. El nuevo MINI Cooper Cabrio S es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en tan sólo 7,3 segundos. Su velocidad punta es de 225 km/h, mientras que su consumo

promedio es de 6,0 litros a los 100 kilómetros y su valor de CO<sub>2</sub> es de 139 gramos por kilómetro.

Los modelos MINI Cooper S, MINI Cooper S Clubman y MINI Cooper S Cabrio llevan de serie una caja de cambios manual de seis marchas. A modo de alternativa puede adquirirse opcionalmente para cualquier modelo la caja de cambios automática de seis marchas que, a su vez, incluye levas de cambio en el volante. Los modelos MINI Cooper S con caja mecánica dispondrán en el futuro de un nuevo embrague autorregulado. Con el sistema de ajuste automático se tiene la seguridad que la sensación que se experimenta al pisar el pedal de embrague no sufre variación alguna durante toda la vida útil del coche. Además, la sincronización de las marchas se logra optimizar mediante el recubrimiento de carbono de los discos del embrague. La caja de cambios automática, disponible para el MINI Cooper S y, además, también para el MINI Cooper y el MINI One, se distingue por su reglaje de eficiencia optimizada, por lo que todos los modelos equipados con esta caja consumen considerablemente menos y tienen valores de CO<sub>2</sub> mucho menores.

### **MINI Cooper: más potencia, menos CO<sub>2</sub>.**

El motor atmosférico de 1.600 cc del MINI Cooper es ahora 2 kW más potente (90 kW/122 CV), acentuándose así aun más el perfil deportivo de este modelo. Este propulsor, que también está equipado con el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas y que, además, fue optimizado en diversos detalles, entrega su potencia máxima a 6.000 vueltas, mientras que su par máximo de 160 Nm está disponible a 4.250 r.p.m. El MINI Cooper es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 9,1 segundos, y su velocidad punta es de 203 km/h. A pesar de estas prestaciones, tan sólo consume en promedio 5,4 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE. Adicionalmente se redujo el valor de CO<sub>2</sub> a 127 gramos por kilómetro.

El nuevo MINI Cooper Clubman acelera de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos y alcanza una velocidad máxima de 201 km/h. El consumo promedio es de 5,5 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 129 gramos por kilómetro. El nuevo MINI Cooper Cabrio para el crono en 9,8 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h, y su velocidad punta es de 198 km/h. En promedio consume 5,7 litros a los 100 kilómetros, y su valor de CO<sub>2</sub> es de 133 gramos por kilómetro.

### **MINI One 72 kW: mayor capacidad de aceleración, menos emisiones.**

La cilindrada del MINI One 72 kW aumentó de 1.400 cc a 1.600 cc y su potencia es ahora 2 kW superior (72 kW/98 CV), por lo que su comportamiento ahora es aun más ágil. Además, con su motor optimizado en numerosos detalles, el valor de CO<sub>2</sub> es menor. El propulsor de cuatro cilindros, que también está equipado con el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas, entrega su potencia máxima a 6.000 rpm. El par aumentó en 13 Nm, siendo ahora de 153 Nm, disponible a partir de apenas 3.000 vueltas.

Estas mejoras conseguidas en el MINI One 72 kW se manifiestan a través de una perceptible mayor capacidad de aceleración. Concretamente, este modelo es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos, es decir, en 0,4 segundos menos que el modelo antecesor. La velocidad punta es ahora de 186 km/h. El MINI One 72 kW combina su temperamento deportivo con un nivel de consumo ejemplarmente bajo. Según ciclo de pruebas UE, el consumo es de 5,4 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub>, también menor, es de 127 gramos por kilómetro. También el MINI One Clubman se beneficia de diversos modos de la tecnología optimizada del conjunto propulsor. Ahora tan sólo necesita 11,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y su velocidad máxima es de 185 km/h. Su consumo promedio según ciclo de pruebas UE es de 5,5 litros a los 100 kilómetros, y su valor de CO<sub>2</sub> es de 129 gramos por kilómetro.

### **Mucho aire fresco, poco CO<sub>2</sub>: el nuevo MINI One Cabrio.**

Las cualidades que alberga el nuevo motor de 72 kW/98 CV también benefician al modelo descapotable. En el caso del MINI One Cabrio, el motor de cuatro cilindros consigue que sea posible disfrutar de manera especialmente económica de una conducción muy ágil al aire libre, realizándose así las características típicas de la marca. El nuevo MINI One Cabrio es capaz de acelerar en 11,3 segundos de 0 a 100 km/h y su velocidad punta es de 181 km/h. Según ciclo de pruebas UE, este modelo descapotable consume 5,7 litros a los 100 kilómetros, y su valor de CO<sub>2</sub> es de 133 gramos por kilómetro.

El nuevo MINI One Cabrio representa la forma más económica de disfrutar a los mandos de un descapotable de carácter selecto. Esta variante básica completa la gama de descapotables, compuesta por los modelos MINI Cooper S y MINI Cooper Cabrio. También el nuevo MINI One Cabrio cuenta con todas las características que distinguen a los descapotables de cuatro plazas de la marca. Las superficies moldeadas de la carrocería de



alta calidad, la alargada y deportiva línea lateral, los pequeños voladizos adelante y atrás y, además, los pasos de rueda de grandes dimensiones, acuñan el diseño inconfundible de los descapotables de MINI. Las típicas proporciones de MINI se acentúan también mediante la capota textil, provista de serie de un sistema electrohidráulico para abrir y cerrar. La avanzada tecnología del chasis, que incluye una dirección electromecánica EPS, logra que el MINI descapotable se comporte como un kart, una cualidad que distingue a todos los coches de la marca. El sistema de control dinámico de la estabilidad DSC, ofrecido de serie, garantiza un máximo nivel de seguridad activa. La protección de los ocupantes está a cargo, entre otros, de cuatro airbags y de la barra antivuelco. Esta barra se encuentra detrás de los asientos posteriores, es de una sola pieza y se activa automáticamente cuando el coche amenaza con volcar.

El único modelo descapotable de carácter selecto en el sector de los automóviles pequeños se caracteriza, además, por las múltiples posibilidades que ofrece para su personalización. Para ello se dispone de combinaciones perfectas de colores exteriores, colores de la capota, una lograda configuración del habitáculo y de numerosos equipos y accesorios opcionales. Entre los equipos opcionales específicamente concebidos para los descapotables de la marca y que, por lo tanto, también están disponibles para el MINI One Cabrio, cabe mencionar el Always-Open-Timer, que registra el tiempo en que el coche se conduce con la capota abierta.

### **Nueva optimización de la eficiencia: MINI One MINIMALIST.**

También el MINI One 55 kW, el modelo básico de la gama MINI, se beneficia de la profunda remodelación del conjunto propulsor. La cilindrada del motor de cuatro cilindros también aumentó a 1.600 cc, aunque se mantuvo la potencia máxima de 55 kW/72 CV. Sin embargo, el par motor aumentó 20 Nm y es ahora de 140 Nm, disponibles a apenas 2.250 vueltas. En estas condiciones, el MINI One 55 kW es capaz de acelerar en 13,2 segundos de 0 a 100 km/h y su velocidad punta es de 175 km/h. Su consumo promedio según ciclo de pruebas UE es de 5,4 litros a los 100 kilómetros, mientras que su valor de CO<sub>2</sub> logró disminuirse a apenas 127 gramos por kilómetro.

La gama de modelos del año 2010 incluye dos variantes del nuevo MINI One MINIMALIST, concebidos para obtener menores valores de consumo y de CO<sub>2</sub>. Una de las variantes está equipada con el motor de cuatro cilindros del MINI One 55 kW, mientras que la otra lleva el motor del MINI One 72 kW. Las prestaciones de los nuevos modelos corresponden a aquellas que son propias de los modelos que llevan estos motores,

aunque alcanzando niveles de eficiencia mayores. Gracias a la aplicación específica y amplia de medidas de acuerdo con el concepto MINIMALISM, el consumo promedio de ambos modelos es de apenas 5,1 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE. También el valor de CO<sub>2</sub> de 119 gramos por kilómetro es idéntico en las dos variantes. Ello significa que el MINI One 55 kW MINIMALIST y el MINI One 72 kW MINIMALIST tienen los valores de consumo y de emisiones más bajos de todos los modelos de la marca equipados con motores de gasolina.

También el MINI One MINIMALIST lleva de serie una caja de cambios manual de seis marchas y el sistema de control dinámico de la estabilidad DSC. En el exterior se distingue por las ruedas optimizadas aerodinámicamente, diversos elementos de diseño de color Pepper White en la parrilla y en las carcasas de los espejos retrovisores exteriores y, además, cuenta con un emblema específico. Adicionalmente y al igual que cualquier otro modelo MINI, el cliente puede personalizarlo según sus preferencias. Quien además de expresar que con el MINI One MINIMALIST opta por una forma de movilidad especialmente económica y ecológica, desea poner de manifiesto su propio estilo, puede escoger entre numerosos colores exteriores e interiores, tapicerías y diversos equipos opcionales y accesorios.