

El nuevo MINI. Índice.



El nuevo MINI.	
Informaciones resumidas.	2
Completamente nuevo, completamente MINI: el nuevo MINI.	8
Datos técnicos.	24
Diagramas de potencia y par motor.	34
Dimensiones exteriores e interiores.	39

El nuevo MINI. Informaciones resumidas.



- Nueva edición del coche original del sector más selecto del segmento de los coches pequeños. Nuevo MINI con el diseño típico que es capaz de despertar emociones, con optimizada relación entre disfrutar de la conducción y consumir menos. Innovadora tecnología para la inclusión en la red, con numerosas funciones ingeniosas. Progresos significativos en relación con la espaciosidad, la seguridad, el equipamiento, la calidad de los materiales y la perfección de los acabados, así como aumento de la deportividad y el confort, como resultado de un consecuente desarrollo del producto. Nueva generación de modelos que marcan, ahora más que nunca, un listón de referencia en el segmento en relación con placer de conducir, calidad selecta y carácter individual.
- Evolución del diseño exterior, manteniendo las formas típicas de la marca y respetando las proporciones y la estructura de la carrocería. Rasgos estéticos típicos como, por ejemplo, la parrilla hexagonal, faros y pilotos posteriores con anchos marcos cromados, luces intermitentes laterales de diseño específico, reinterpretación de la franja perimétrica de color negro alrededor de la carrocería, más acentuada por la forma de las superficies. Detalles de gran calidad subrayan la madurez del nuevo modelo. Cinco nuevos colores exteriores. MINI Cooper, MINI Cooper S y MINI Cooper D: techo de color contrastante como opción sin coste adicional.
- Faros de nueva forma, luz de conducción diurna incluida de serie. Opcional: faros de LED con anillo luminoso de luz diurna, con luces intermitentes integradas. Opcional: orientación automática del haz de luz según el trazado de las curvas, luz direccionable de diodos luminosos para torcer en esquinas y faros antiniebla de diodos luminosos. Pilotos opcionalmente también con tecnología de diodos luminosos. Kit opcional de LEDs para iluminar el habitáculo, con luz ambiental de color naranja.
- En comparación con el modelo antecesor (comparación hecha con el MINI Cooper), las dimensiones de la nueva versión aumentaron como sigue: longitud 98 milímetros, ancho 44 milímetros, altura 7 milímetros, distancia entre ejes 28 milímetros, distancia entre ruedas 42 milímetros adelante y 34 milímetros atrás. Espaciosidad optimizada en los cuatro asientos. Asientos de nueva estructura, con mayor margen de regulación adelante y con banquetas 23 milímetros más profundas en los asientos posteriores. Mayor espacio a la altura de los hombros. Mayor espacio en la zona de los pies. Acceso más sencillo a los asientos traseros. Volumen del maletero de ahora 211 litros, es decir, 51 litros

mayor. Asientos traseros divididos en dos partes y abatibles en relación 60:40. Conjunto opcional de vanos portaobjetos, incluyendo sistema de fijación variable en el piso del maletero.

- Nueva generación de motores con tecnología MINI TwinPower Turbo. En la fecha del lanzamiento al mercado, disponibilidad de tres variantes de modelos: MINI Cooper con motor de tres cilindros de 100 kW/136 CV, MINI Cooper S con motor de cuatro cilindros de gasolina de 141 kW/192 CV, y MINI Cooper D con motor diésel de tres cilindros de 85 kW/116 CV. Ampliación de la gama mediante los modelos básicos MINI One D (motor diésel de tres cilindros de 70 kW/95 CV) y MINI One (motor de gasolina de tres cilindros de 75 kW/102 CV). De serie con caja de cambios manual de seis marchas; opcionalmente con caja de cambios automática de seis marchas, o bien con caja automática deportiva nueva. Numerosas soluciones de la tecnología MINIMALISM, incluyendo la función Auto Start-Stop, disponible también en combinación con la caja automática y con el modo opcional GREEN. Mayores prestaciones y menor consumo. Máximo aumento de eficiencia en el caso del MINI Cooper con caja automática: aceleración de 0 a 100 km/h en 2,6 segundos menos, consumo promedio 27 por ciento menor. MINI One D con los valores más bajos de consumo y de CO₂: 3,4-3,5 litros/100 km; 89-92 g/km (los valores corresponden al ciclo de pruebas EU y varían según el tamaño de los neumáticos).
- Intensificación del comportamiento del coche como un kart, gracias a numerosas modificaciones del chasis, a la reducción del peso y al aumento de la rigidez. Nuevo eje delantero de articulación única y montantes telescópicos, con soporte basculante de aluminio, soportes y brazos transversales de acero altamente resistente. Nuevo eje posterior de varios brazos, también de peso optimizado y geometría compacta, que ocupa un mínimo espacio. Servodirección electromecánica mejorada, ahora de serie con Servotronic. Sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC) de serie, incluyendo el sistema de control dinámico de la tracción (DTC) y el control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC); en el caso del MINI Cooper S, adicionalmente con Performance Control. Nuevo reglaje de la amortiguación y suspensión con soportes de tres recorridos de compensación. Control dinámico de la amortiguación de MINI, disponible por primera vez como opción. Sistema de frenos mejorado, adaptado a las mayores prestaciones. De serie llantas de acero de 15 pulgadas con tapacubos (MINI One, MINI One D), llantas de aleación ligera de 15 pulgadas (MINI Cooper, MINI Cooper D), o bien de 16 pulgadas (MINI Cooper S). Opcionalmente con llantas de aleación ligera de hasta 18 pulgadas.
- Reglaje del coche mediante la nueva opción MINI Driving Modes; modos variables mediante un botón giratorio que se encuentra al pie de la palanca de cambios o, respectivamente, de la palanca selectora de la caja automática. Además del ajuste estándar MID Mode, se pueden seleccionar los modos SPORT y GREEN. La selección de los modos de

conducción incide en las líneas características del acelerador de la dirección, así como en la velocidad de los cambios de marchas de la caja de cambios automática (suponiendo que el coche esté equipado con ella), y en el sistema de control dinámico de la suspensión DDC. Si se activa el modo GREEN en combinación con la caja de cambios automática, se dispone también de la posibilidad de conducir en modo de propulsión por inercia, estando desacoplado el conjunto propulsor.

- Nuevo sistema de indicación y de mandos: tablero de instrumentos montado sobre la barra de la dirección, con velocímetros y cuentarrevoluciones, display de color para la indicación del estado de diversos parámetros del coche e información sobre el nivel de llenado del depósito. Instrumento central con nuevas informaciones y nueva iluminación con anillo de diodos luminosos, con modificación óptica al activar diversas funciones. De serie con display TFT de cuatro líneas. Opcionalmente, pantalla de color de 8,8 pulgadas. Control del navegador, de los sistemas de información y entretenimiento, del teléfono y de las funciones del coche mediante el botón de mando MINI Controller que se encuentra en la consola central, con indicaciones correspondientes que aparecen en la pantalla de a bordo. Tecla Start/Stop en el centro del listón de teclas de conmutación en la consola central, activable sin tener que introducir la llave del encendido. Teclas de los elevalunas eléctricos integradas en los revestimientos de las puertas. Mandos de luces incluidos en el tablero de instrumentos.
- Estructura de la carrocería de bajo peso y optimizada para resistir impactos. Equipamiento de seguridad de serie, con airbags frontales y laterales, airbags laterales tipo cortina, cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos, los de adelante con sistemas de tensión y de limitadores de tensión. Sistema ISOFIX para anclaje de asientos para niños en la parte trasera del habitáculo. Indicación de pinchazos de neumáticos. Capó de retracción parcialmente automática para proteger a los peatones. Reducción del peso de casi todas las variantes del nuevo MINI en comparación con los modelos anteriores y, también, en relación con otros coches del segmento, a pesar del aumento de su equipamiento. Mayor confort mediante aislamiento acústico y supresión de vibraciones. Optimización de las cualidades aerodinámicas, específicas por modelo, entre otros mediante tapas de accionamiento automático para cerrar las entradas del aire de refrigeración, bajos del coche completamente recubiertos, y elementos de guiado del flujo de aire en la parte superior de los montantes C. Los mejores valores de aerodinámica del segmento: reducción del coeficiente aerodinámico C_w a 0,28 y, respectivamente, a 0,31 (MINI Cooper S).
- Nuevo MINI con mayor cantidad de sistemas de asistencia al conductor: MINI Head-UP-Display. Asistente para aparcar. Cámara para conducir marcha atrás. Driving Assistant con sistema de regulación activa de la velocidad mediante captación de imágenes con cámara. Aviso de

acercamiento peligroso al coche que circula delante y advertencia de presencia de personas, con función de inicio de la activación de los frenos. Asistente de luces altas. Sistema de detección de señales de tráfico.

- Sistema de información y entretenimiento de MINI Connected, de nueva estructura y con funciones ampliadas. Llamada de emergencia y MINI Teleservices mediante tarjeta SIM fijamente instalada en el coche. Numerosas funciones y constante ampliación de funciones mediante aplicaciones, gracias a la integración de un smartphone en el coche. Disfrutar más de la conducción mediante funciones típicas de MINI, tales como Mission Control, Dynamic Music, Driving Excitement y MINIMALISM Analyser. Nuevo MINI Connected XL Journey Mate, con Real Time Traffic Information. Mediante la conexión online también es posible utilizar las redes sociales como Facebook, Twitter y foursquare, así como Glympse, sintonizar noticias de RSS Newsfeed, o bien aprovechar la oferta de entretenimiento de AUPEO!, Stitcher, Deezer, Audible, Napster/Rhapsody y TuneIn.
- Amplio equipamiento de serie y equipos opcionales de gran calidad, para aumentar el confort, las cualidades selectas y el carácter individual del coche. Entre otros: sensor de lluvia con activación automática de las luces de cruce, parabrisas calefactable, Park Distance Control, acceso de confort, techo solar de accionamiento eléctrico, portaequipajes en el techo, espejos retrovisores abatibles y calefactables, espejos retrovisores interior y exteriores con función de antideslumbramiento, calefacción para los asientos, climatizador de dos zonas, alerón posterior de diseño John Cooper Works, amplia selección de elementos decorativos para el techo y los espejos retrovisores exteriores, franjas para el capó, tapicerías variadas para los asientos, variación de superficies interiores y colores, navegador MINI, navegador Professional, radio MINI Visual Boost, sistema de altavoces de alta fidelidad de harman/kardon, sintonizador DAB, cambiador de DVD.
- Variantes de modelos y motores:
MINI Cooper S: motor de gasolina de cuatro cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo (sobrecarga turbo, inyección directa, sistema de regulación plenamente variable de las válvulas, control variable del árbol de levas).
Cilindrada: 1.998 cc.
Potencia: 141 kW/192 CV a 4.700 – 6.000 rpm. Par máximo: 280 Nm entre 1.250 y 4.750 rpm (300 Nm con overboost).
Aceleración (0–100 km/h): 6,8 segundos (con caja automática: 6,7 segundos).
Velocidad máxima: 235 km/h (233 km/h).
Consumo promedio*: 5,7 – 5,8 litros (5,2 - 5,4 litros) / 100 kilómetros.
Valor de CO₂*: 133 –136 g/km (122 – 125 g/km).
Norma de gases de escape: UE6.

MINI Cooper: motor de gasolina de tres cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo (sobrecarga turbo, inyección directa, sistema de regulación plenamente variable de las válvulas, control variable del árbol de levas).

Cilindrada: 1.499 cc.

Potencia: 100 kW/136 CV a 4.500 – 6.000 rpm.

Par máximo: 220 Nm entre 1.250 y 4.000 rpm
(230 Nm con overboost).

Aceleración (0–100 km/h): 7,9 segundos (con caja automática:
7,8 segundos).

Velocidad máxima: 210 km/h (210 km/h).

Consumo promedio*: 4,5 – 4,6 litros (4,7 - 4,8 litros) / 100 kilómetros.

Valor de CO₂*: 105 – 107 g/km (109 – 112 g/km).

MINI One: motor de gasolina de tres cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo (sobrecarga turbo, inyección directa, control variable del árbol de levas).

Cilindrada: 1.198 cc.

Potencia: 75 kW/102 CV a 4.250 – 6.000 rpm.

Par máximo: 180 Nm a 1.400 rpm. Aceleración (0–100 km/h):
9,9 segundos (con caja automática: 10,2 segundos).

Velocidad máxima: 195 km/h (195 km/h).

Consumo promedio*: 4,6 – 4,7 litros (4,8 - 4,9 litros) / 100 kilómetros.

Valor de CO₂*: 108 – 109 g/km (112 – 114 g/km).

MINI Cooper D: motor diésel de tres cilindros, tecnología BMW TwinPower Turbo (unidad turbo de geometría variable de admisión, inyección directa por conducto común). Cilindrada: 1.496 cc.

Potencia: 85 kW/116 CV a 4.000 rpm.

Par máximo: 270 Nm a 1.750 rpm. Aceleración (0–100 km/h):
9,2 segundos (con caja automática: 9,2 segundos).

Velocidad máxima: 205 km/h (204 km/h).

Consumo promedio*: 3,5 – 3,6 litros (3,7 - 3,8 litros) / 100 kilómetros.

Valor de CO₂*: 92 – 95 g/km (98 – 99 g/km).

Norma de gases de escape: UE6.

MINI One D: motor diésel de tres cilindros, tecnología BMW TwinPower Turbo (unidad turbo de geometría variable de admisión, inyección directa por conducto común). Cilindrada: 1.496 cc.

Potencia: 70 kW/95 CV a 4.000 rpm.

Par máximo: 220 Nm a 1.750 rpm. Aceleración (0–100 km/h):
11,0 segundos.

Velocidad máxima: 190 km/h.

Consumo promedio*: 3,4 – 3,5 litros/100 kilómetros.

Valor de CO₂*: 89 – 92 g/km.

Norma de gases de escape: UE6.

* Valores según ciclo de pruebas UE, dependientes del formato de los neumáticos

- Dimensiones exteriores:
Largo: 3.821 milímetros (MINI Cooper S: 3.850 milímetros).
Ancho: 1.727 milímetros.
Alto: 1.414 milímetros.
Distancia entre ejes: 2.495 milímetros.

Completamente nuevo, completamente MINI: el nuevo MINI.



El nuevo MINI retoma el liderazgo que pudo establecer el modelo antecesor en el sector más selecto del segmento de los coches pequeños y, manteniendo la tradición, subraya el progreso conseguido en materia de placer de conducir, calidad y personalidad individual en numerosos sectores de relevancia. El diseño, objeto de una mejora evolutiva, expresa la madurez del nuevo modelo que se expresa, entre otros, a través de una optimización significativa en relación con la espaciosidad, la seguridad, el equipamiento, la calidad de los materiales y acabados, así como en lo que se refiere a la deportividad y al nivel de confort. La mejora del producto que se manifiesta a través de la nueva versión del MINI es el resultado directo de la competencia profesional del trabajo de desarrollo de BMW Group. El progreso conseguido es el mayor en la historia de la marca. La nueva generación de motores logra acrecentar el placer de conducir y, a la vez, la eficiencia. La cantidad de innovadores sistemas de asistencia al conductor es ahora mayor, así como también se amplió la oferta de funciones de información y entretenimiento de MINI Connected. Los faros de diodos luminosos, la pantalla MINI Head-Up-Display, la llamada de emergencia Emergency Call, así como MINI Connected XL Journey Mate con Real Time Traffic Information sin componentes y funciones, antes únicamente disponibles en segmentos automovilísticos superiores, subrayándose así el carácter selecto del nuevo MINI.

Cuando se lance al mercado el nuevo MINI en marzo de 2014, estará disponible con tres propulsores completamente nuevos, todos con la tecnología MINI TwinPower Turbo. El nuevo MINI Cooper está equipado con un motor de gasolina de tres cilindros que tiene una potencia máxima de 100 kW/136 CV. El motor de gasolina de cuatro cilindros del MINI Cooper S tiene una potencia de 141 kW/192 CV. El nuevo MINI Cooper D tiene un motor diésel de tres cilindros de 85 kW/116 CV. Poco después de la fecha de lanzamiento se ampliará la gama agregando dos modelos básicos: el MINI One D con motor diésel de tres cilindros de 70 kW/95 CV y, poco después, el MINI One con motor de gasolina de tres cilindros de 75 kW/102 CV.

Otra novedad: la caja de cambios manual de seis marchas de serie, así como la caja de cambios automática de seis marchas opcional, que se puede combinar con cualquiera de los motores (excepción: MINI One D). Gracias a la mayor eficiencia de la tecnología de los propulsores, al amplio uso de la tecnología MINIMALISM, así como debido a la optimización del peso y a la mejora de las cualidades aerodinámicas, se logró reducir en hasta un 27 por ciento el consumo en comparación con los modelos anteriores. El MINI One D logra establecer un nuevo listón de referencia, ya

que logra reducir el consumo promedio a apenas 3,4 hasta 3,5 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de emisiones de CO₂ es de apenas 89 hasta 92 gramos por kilómetro (los valores medidos según ciclo de pruebas UE dependen del tamaño de los neumáticos). Adicionalmente, todos los modelos del nuevo MINI cumplen la norma de gases de escape UE6.

El exterior del nuevo modelo, ahora unos diez centímetros más largo, está determinado por las típicas proporciones de MINI, con la característica división horizontal en tres partes, determinada por el cuerpo de la carrocería, la superficie acristalada circundante ("Greenhouse") y el techo. A ello se suma la nueva interpretación de diversos rasgos de diseño propios de la marca. El habitáculo es ahora más espacioso, ofreciendo más comodidad en cualquiera de los cuatro asientos. El volumen del maletero es ahora de 211 litros, lo que significa que aumentó en 51 litros.

El nuevo sistema de elementos de indicación y de mando logra combinar los rasgos estéticos típicos del tablero de instrumentos de la marca con un nivel optimizado de funcionalidad. El velocímetro y el cuentarrevoluciones, así como otros elementos que informan sobre datos de relevancia para la conducción, se encuentran en el tablero de instrumentos de nuevo diseño, montado sobre la barra de la dirección. El característico instrumento central, que opcionalmente puede incluir una pantalla de color de hasta 8,8 pulgadas, ofrece, entre otros, informaciones sobre el estado dinámico del coche y sobre la activación de numerosas funciones que puede activar el conductor. Estos datos se pueden controlar mediante el botón de control MINI Controller que se encuentra en la consola central. Algunas de las informaciones se resaltan con un anillo luminoso de LEDs, para que se perciban con mayor claridad.

Adicionalmente, la nueva opción MINI Driving Modes ofrece la posibilidad de realizar un reglaje personalizado del coche, modificando las líneas características del acelerador y de la dirección, pero también cambiando la sonoridad del motor del MINI Cooper S. Si el coche cuenta con el equipamiento correspondiente, también se puede disfrutar de una luz ambiental que varía según los modos de conducción activados. Además, los modos inciden también en las indicaciones que aparecen en el instrumento central, modifican la velocidad de los cambios de marcha de la caja automática e influyen en el reglaje del sistema de control dinámico de la amortiguación, un equipo opcional que se ofrece por primera vez para estos modelos. Además del modo estándar MID, el conductor puede activar los modos SPORT y GREEN. Si el coche está equipado con una caja de cambios automática, al activar el modo GREEN se puede conducir en modo de propulsión por inercia, cuando se desacopla el conjunto propulsor.

La gama de sistemas opcionales de asistencia al conductor ha experimentado una ampliación considerable. El nuevo MINI puede estar dotado, por primera vez, con una pantalla Head-Up-Display escamoteable que se encuentra encima de la barra de la dirección, así como con el sistema Driving Assistant que, a su vez, incluye el sistema de regulación

activa de la velocidad mediante cámara, con función de aviso de colisión por acercamiento al coche que circula delante y advertencia de presencia de personas, asistente de regulación de las luces altas, sistema de detección de señales de tráfico, y asistente para aparcar con cámara para conducción marcha atrás.

Pero también los sistemas de información y entretenimiento en el coche de MINI Connected alcanzan una nueva variedad, que no tiene parangón en el segmento. El nuevo MINI es el primero de su segmento que puede estar equipado por primera vez con una tarjeta SIM fijamente instalada en el coche. Por lo tanto, permite hacer uso del servicio de llamada de emergencia con localización automática del coche y detección de la gravedad del accidente, así como también es posible utilizar los MINI Teleservices. Las funciones disponibles en el coche mediante aplicaciones, correspondientes a los sectores de redes sociales, información y entretenimiento, pueden instalarse en el iPhone de Apple y ahora también en smartphones que funcionan con el sistema operativo Android.

Diseño exterior: proporciones inconfundibles, líneas de nítido trazado, detalles realzados y de impecable calidad.

El nuevo MINI aparece en el mercado para continuar la historia mundialmente exitosa del primer automóvil de carácter selecto en el segmento de los coches pequeños. Al mismo tiempo, retoma la tradición del classic Mini, que data ya de hace más de 50 años. Su diseño permite apreciar el nexo que lo une con sus raíces históricas, poniéndose de manifiesto a la vez la evolución que experimentó gracias a un trabajo de desarrollo que redundó en un concepto automovilístico moderno. Gracias al aumento claramente definido de las dimensiones exteriores, fue posible respetar las proporciones que son típicas de la marca. Precisamente debido a esas proporciones, también el nuevo MINI tiene esa imagen de coche compacto y potente que refleja su agilidad y que expresa su carácter, concebido específicamente para disfrutar al máximo de la conducción.

La carrocería del nuevo MINI tiene una longitud de 3.821 milímetros (MINI Cooper S: 3850 milímetros); su ancho es de 1.727 milímetros y su altura de 1.414 milímetros. Por lo tanto, el nuevo MINI es 98 milímetros más largo, 44 milímetros más ancho y 7 milímetros más alto que la versión antecesora. La distancia entre ejes aumentó 28 milímetros y es ahora de 2.495 milímetros. La distancia entre ruedas es ahora 42 milímetros mayor en el eje delantero, y 34 milímetros mayor en el eje posterior, siendo ahora en ambos casos de 1.501 milímetros (MINI Cooper S: 1.485 milímetros). Las nuevas dimensiones influyen positivamente en la agilidad del coche al conducir por carreteras sinuosas, así como en el confort, gracias a la mayor espaciosidad que beneficia a los ocupantes de los asientos y debido al mayor volumen del maletero. Gracias al margen de regulación más amplio de los asientos delanteros, a las banquetas 23 milímetros más largas y al mayor espacio a la altura de los hombros, los ocupantes de los asientos traseros disfrutaban de un mayor espacio a la altura de las piernas y, además, pueden acceder de modo más confortable a los asientos posteriores. El

maletero tiene ahora un volumen de 211 litros, lo que significa que es 51 litros mayor.

La imagen inconfundible se debe a las típicas proporciones de MINI, pero también a la característica división horizontal de la carrocería. El cuerpo del coche, la superficie acristalada «Greenhouse» y el techo son tres estructuras claramente separadas entre sí. Las ventanas y los montantes oscuros forman una superficie homogénea y armoniosa que circunda a todo el coche. Las líneas ligeramente convergentes de las ventanas en la parte lateral posterior marcan una dinámica forma de cuña, que acentúa la imagen agazapada del MINI.

La gran distancia entre ruedas y los pequeños voladizos subrayan más intensamente que nunca la perfilada expresión del coche, que se apoya sobre sus cuatro ruedas con gran aplomo. La imagen atlética del nuevo MINI se realza adicionalmente mediante la unión óptica entre los pasos de ruedas delanteros y traseros. Esta unión se logra mediante una marcada línea en el faldón lateral y, además, con una línea de transcurso casi paralelo por encima del faldón. Estas dos líneas tienen un dinámico trazado descendente en sus partes frontal y posterior, dirigiendo la vista a los grandes pasos de rueda.

Diversos rasgos característicos del diseño, entre ellos el perfil hexagonal de la parrilla, los marcos de las luces intermitentes laterales («Side Scuttle»), los faros redondos, los pilotos traseros en posición horizontal y el marco circundante de color negro en la parte inferior de la carrocería, fueron objeto de una nueva interpretación. Diversos elementos de diseño de alta calidad se acentúan mediante la nueva forma de las superficies que los circundan. Mediante cantos de preciso moldeado se copian los perfiles de los faros, de los pilotos posteriores y, además, de los pasos de rueda. El efecto óptico de los «Side Scuttle» que acogen las luces intermitentes laterales y el diseño de las luces adicionales en el faldón delantero, logran realzar el nítido trazado de las líneas que demarcan las superficies adyacentes.

En el caso de los modelos MINI One y MINI One D, las varillas de la parrilla son de color negro brillante. El listón que se encuentra debajo, a lo largo del paragolpes, y que hace las veces de soporte para la matrícula, es de color negro graneado, igual que la manija del portón posterior y que la superficie de las carcasas de los espejos retrovisores exteriores. El MINI Cooper y el MINI Cooper D se distinguen por el color blanco-aluminio de las varillas de la parrilla y de la manija del portón trasero, así como por el listón de color negro brillante a lo largo del paragolpes y, además, por el tubo terminal cromado del sistema de escape. De serie, las carcasas de los espejos retrovisores de estos dos modelos son del mismo color de la carrocería.

El MINI Cooper S adquiere su típica imagen deportiva gracias al diseño alveolar de su parrilla, al listón de color antracita del paragolpes, a la

entrada de aire adicional en el capó, a las entradas que dirigen el flujo de aire hacia los frenos, integradas en las entradas de aire inferiores del faldón delantero, así como debido al diseño propio del faldón posterior, con salida central para los tubos terminales del sistema de escape. Además de los Side Scuttle, ahora también la parrilla de esta variante incluye la letra S con marco cromado, a modo de logotipo que identifica al MINI Cooper S.

Sin parangón en el segmento: faros de LED, sistema de orientación del haz de luz según el trazado de las curvas, luz de LED direccionable para doblar en esquinas.

Tanto los clásicos faros redondos enmarcados con anillos cromados, así como también los faros adicionales incorporados en el faldón delantero, han sido cuidadosamente remodelados en el nuevo MINI. Las fuentes de luz de los faros tienen una estructura claramente definida, y las luces intermitentes de forma arqueada están incorporadas en la parte inferior de los anillos luminosos. La versión de serie de la luz diurna y las luces de posición están a cargo de los faros adicionales. En ese lugar también se montan los faros antiniebla opcionales.

El nuevo MINI es el primer coche de su segmento que puede equiparse opcionalmente con faros de LED. Los diodos luminosos de luz intensamente blanca están a cargo tanto de las luces de cruce, como también de las luces altas. Los diodos están circundados por los anillos de luz diurna, igualmente de LEDs, que en la parte inferior llegan hasta las luces intermitentes, que también son de color blanco. Opcionalmente también se pueden adquirir faros LED con sistema de haz de luz direccionable según el radio de las curvas. Dependiendo de la situación dinámica del coche y del trazado de la calzada, esta luz consigue iluminar la calle o carretera de manera óptima, incluyendo sus costados. Este sistema incluye, a su vez, la función que dirige el haz de la luz de diodos luminosos al doblar en esquinas. También los faros antiniebla opcionales pueden ser de halógeno o de diodos luminosos. Si el coche está equipado con los faros LED, también las luces posteriores son de diodos luminosos.

En la fecha del lanzamiento al mercado del nuevo MINI, se ampliará la gama de colores exteriores que incluirá cinco tonos nuevos. Si lo desea el cliente, el techo y las carcasas de los espejos retrovisores de los modelos MINI Cooper, MINI Cooper S y MINI Cooper D pueden ser de color de contraste (blanco o negro), sin coste adicional. Por primera vez también se ofrece para el nuevo MINI un portaequipajes. El cliente que desee personalizar más su automóvil puede optar por franjas blancas o negras sobre el capó y, además, puede elegir el acabado Chrome Line para el exterior.

El diseño interior: estilo típico de MINI, con nuevos elementos de indicación y de mando.

El nítido trazado de las líneas, la selecta combinación de colores y materiales y, además, la moderna funcionalidad, subrayan la imagen y el carácter selecto del habitáculo del nuevo MINI, concebido para disfrutar al

máximo al volante. La orientación horizontal del puesto de mando del conductor, las formas redondas y elípticas de diversos elementos fundamentales, entre ellos las rejillas de salida de aire, los instrumentos y los revestimientos de las puertas, son elementos estilísticos clásicos que en el caso del nuevo MINI tienen una apariencia más madura y de calidad especialmente selecta. El nuevo sistema de elementos de indicación y de mando crea las condiciones ideales para una utilización segura, cómoda e intuitiva de la mayor cantidad de funciones relacionadas con sistemas de asistencia al conductor, información, entretenimiento y confort.

Entre las novedades más resaltantes cabe destacar el tablero de instrumentos montado sobre la barra de la dirección. Los instrumentos redondos superpuestos informan sobre la velocidad, las revoluciones del motor y el nivel de combustible en el depósito. En el centro de la escala del velocímetro se encuentran un display de color en el que aparecen las indicaciones del Check-Control, informaciones sobre el estado del coche y avisos ópticos sobre los sistemas de asistencia al conductor que están activos.

La ranura para insertar la llave, hasta ahora usual, ya no es necesaria en el nuevo MINI. Basta que la llave se encuentre dentro del habitáculo para poder poner en marcha el motor del nuevo MINI. Para ello no hay más que presionar el pulsador iluminado de color rojo que se encuentra en el centro de la consola central. Por encima de este pulsador se encuentran tres reguladores giratorios para controlar la calefacción y, respectivamente, el climatizador. También los elementos de mando para los faros y las luces antiniebla se encuentran ahora en un lugar diferente. Concretamente, están en el tablero, junto al volante. Las teclas para los elevalunas eléctricos del nuevo MINI se encuentran integradas en los revestimientos de las puertas.

Instrumento central con nuevas funciones y fascinante iluminación.

El instrumento central, típico de MINI, incluye ahora más informaciones y funciones, por lo que contribuye aún más intensamente a la interacción entre el conductor y su coche. Dependiendo del equipamiento, la parte central del instrumento está ocupada por un display TFT de cuatro líneas, o bien por una pantalla de color de hasta 8,8 pulgadas, en la que aparecen informaciones sobre el uso de diversas funciones del coche, entre ellas el climatizador, las funciones de información, entretenimiento y comunicación, mapas y planos del navegador, guiado de rutas y, además, representaciones gráficas específicas de MINI Connected Services. El nuevo botón de control «Controller», que se encuentra en la consola central, facilita la selección y el control de estas funciones. El Controller es parte del equipamiento de la radio MINI Visual Boost o del sistema de navegación MINI o Professional. Con movimientos giratorios del botón, presionándolo o desplazándolo, o recurriendo a la función de selección directa o utilizando las teclas de funciones favoritas, es posible controlar todas las funciones de manera intuitiva, segura y cómoda, gracias al sistema BMW iDrive, que logra marcar hitos en el sector automovilístico.

El sistema de indicación y control resulta más eficiente gracias a la iluminación exclusiva de MINI en la zona del instrumento central. Los diodos luminosos, que se encuentran en el círculo exterior del instrumento redondo, pueden ser opcionalmente de seis colores diferentes. Estos diodos reaccionan a determinadas condiciones dinámicas del coche o a la activación de ciertas funciones, tal como lo defina el conductor. Por ejemplo, los movimientos de las manecillas del velocímetro o del cuentarrevoluciones del tablero de instrumentos se copian por impulsos de luz en la periferia del instrumento central. Si está activado el sistema Park Distance Control, además de aparecer la imagen correspondiente en la pantalla, se indica la distancia restante hasta un obstáculo mediante un anillo luminoso que cambia de color de verde a amarillo y, finalmente, a rojo. Un cambio de la temperatura regulada en el habitáculo se confirma con diodos luminosos de color azul o rojo. Pero el anillo luminoso también respalda las informaciones que el sistema de navegación ofrece sobre la ruta. Cuanto menor se va haciendo la distancia hasta un punto en el que deberá doblarse en una esquina o cruce, tanto menor se torna el campo iluminado al margen del instrumento central.

Gran variedad de colores y materiales para la típica personalización del MINI.

La mayor espaciosidad y diversas soluciones ingeniosas logran aumentar la funcionalidad del coche. El respaldo posterior de dos partes no solamente es abatible en proporción de 60:40, sino que también admite la regulación de su inclinación. Numerosos portavasos y vanos portaobjetos hacen que sea muy sencillo llevar bebidas y utensilios diversos. Un espacio adicional se encuentra oculto detrás del listón embellecedor en el lado del acompañante. Como opción se ofrece un conjunto de vanos portaobjetos que, entre otros, incluye un espacio debajo del piso del maletero, así como armellas de amarre adicionales, redes para sujetar objetos en el maletero, y bolsas en el dorso de los respaldos de los asientos delanteros.

En vez de la tapicería de tela de serie, los asientos pueden estar tapizados con una combinación de tela y piel, o también pueden tener una tapicería íntegramente de piel. El MINI Cooper S incluye de serie asientos deportivos que se ofrecen opcionalmente para todas las demás variantes. Gracias a la gran variedad de tapicerías, superficies interiores, acabados Color Lines y otros elementos de diseño, entre ellos el acabado Chrome Line para el habitáculo, el kit de luces de LED para el interior, así como luz ambiental de color naranja, el cliente dispone de numerosas alternativas para personalizar su coche.

Nueva generación de motores con tecnología MINI TwinPower Turbo.

El lanzamiento del nuevo MINI va emparejado con un cambio generacional de los motores. Es la primera vez que se ofrecen motores de tres y de cuatro cilindros, cuyo denominador común es la tecnología MINI TwinPower Turbo. Todos los motores de gasolina están provisto de un sistema turbo, inyección directa de gasolina, sistema de regulación variable del árbol de levas en el lado de admisión y de escape (doble VANOS). En el

caso de los propulsores de los modelos MINI Cooper S y MINI Cooper, se agrega el sistema de control plenamente variable de las válvulas según la tecnología VALVETRONIC, patentada por BMW Group. Los motores diésel de los nuevos modelos MINI One D y MINI Cooper D cuentan con una unidad turbo con turbina de geometría variable, inyección directa por conducto común de última generación con presión aumentada en comparación con la presión aplicada en los motores anteriores. Además, la dosificación del combustible es especialmente precisa, para obtener un proceso de combustión muy eficiente. El resultado: disfrutar más al volante, consumiendo menos y cumpliendo la norma de gases de escape UE6. Todos los modelos del nuevo MINI tienen motores mejorados y sus prestaciones son mayores. En comparación con los modelos anteriores, su consumo y sus emisiones pudieron reducirse en hasta un 27 por ciento.

El nuevo MINI Cooper S tiene un temperamental motor de cuatro cilindros de 2.000 cc, que entrega una potencia máxima de 141 CV/192 CV entre 4.700 y 6.000 rpm. Su par motor de 280 Nm está disponible a partir de apenas 1.250 rpm. Con la función «overboost», este valor puede aumentar durante unos breves instantes a 300 Nm. Al acelerar de 0 a 100 km/h, transcurren apenas 6,8 segundos (con caja automática: 6,7 segundos). La velocidad punta es de 235 km/h (233 km/h). Según ciclo de pruebas UE, el consumo promedio del MINI Cooper S es de apenas 5,7 hasta 5,8 litros (5,2 hasta 5,4 litros) a los 100 kilómetros, mientras que su valor de emisiones de CO₂ es de 133 hasta 136 gramos por kilómetro (122 hasta 125 g/km) (los valores medidos según ciclo de pruebas EU varían según el tamaño de los neumáticos).

También el motor de gasolina de tres cilindros de 1.500 cc del nuevo MINI Cooper permite una conducción más deportiva que con el modelo antecesor, ya que el propulsor es 10 kW/14CV más potente (100 kW/136 CV) entre las 4.500 y 6.000 vueltas, siendo su par máximo de 220 Nm (230 Nm con overboost), ahora disponible a partir de tan sólo 1.250 rpm. El nuevo MINI Cooper alcanza los 100 km/h en 7,9 segundos (con caja automática: 7,8 segundos). Su velocidad punta es de 210 km/h en ambos casos. A pesar de ello, apenas consume en promedio entre 4,5 y 5,6 litros (4,7 hasta 4,8 litros) a los 100 kilómetros, mientras que su valor de emisiones de CO₂ es de 105 hasta 107 gramos por kilómetro (109 hasta 112 g/km) (los valores medidos según ciclo de pruebas EU varían según el tamaño de los neumáticos).

El MINI One también es más potente y temperamental que el modelo antecesor. Su nuevo propulsor de tres cilindros de 1.200 cc tiene una potencia máxima de 75 kW/102 CV entre las 4.250 y 6.000 vueltas, y su par máximo es de 180 Nm, disponible entre las 1.400 y 4.000 rpm. El nuevo MINI One alcanza los 100 km/h en 9,9 segundos (con caja automática: 10,2 segundos). La velocidad punta es de 195 km/h. La mayor deportividad se empareja con un nivel optimizado de eficiencia. El consumo promedio oscila entre 4,6 y 4,7 litros a los 100 kilómetros, suponiendo el equipamiento de serie con caja de cambios manual. Con la caja automática

opcional, el consumo varía entre 4,8 y 4,9 litros a los 100 kilómetros, lo que significa que es un 25 por ciento inferior que el consumo del modelo anterior. Los correspondientes valores de emisiones de CO₂ son de 108 y 109 gramos por kilómetro, o bien de 112 y 114 gramos por kilómetro (valores según ciclo de pruebas UE6; variación en función del tamaño de los neumáticos).

También el nuevo MINI Cooper D es más potente y consume menos que su antecesor. Este modelo tiene un motor diésel de tres cilindros de 1.500 cc, que a 4.000 rpm entrega una potencia máxima de 85 kW/116 CV. El par máximo de 270 Nm está disponible a 1.750 rpm. En estas condiciones, este modelo es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos, tanto con la caja manual como con la automática. La velocidad punta es de 205 (204) km/h. Además, el nuevo MINI Cooper D logra establecer un nuevo listón de referencia por su eficiencia, ya que apenas consume en promedio entre 3,5 y 3,6 litros (3,7 hasta 3,8 litros) a los 100 kilómetros. El valor de emisiones de CO₂ es desde 92 hasta 95 gramos por kilómetro (98 – 99 g/km), (valores según ciclo de pruebas UE6; variación en función del tamaño de los neumáticos).

La forma más económica de disfrutar el típico placer de estar a los mandos de un coche de la marca consiste en ponerse al volante del nuevo MINI One D. Este modelo básico también tiene un motor diésel de tres cilindros de 1.500 cc. La potencia máxima es de 70 kW/98 CV a 4.000 rpm, mientras que el par máximo de 220 Nm está disponible a 1.750 rpm. El nuevo MINI One D es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 11,0 segundos y su velocidad punta es de 190 km/h. Gracias a su consumo promedio de apenas de 3,4 y 3,5 litros a los 100 kilómetros y su valor de emisiones de CO₂ de tan sólo 89 y 92 gramos por kilómetro (valores según ciclo de pruebas UE; variaciones en función del formato de los neumáticos), marca una nueva referencia de eficiencia entre los modelos de la marca MINI.

Nuevas cajas de cambios, mecánica y automática, con grado de eficiencia optimizado.

Las también nuevas cajas de cambios, mecánica y automática, contribuyen a la mejora del grado de eficiencia. El nuevo MINI incluye de serie una caja de cambios manual de seis marchas, que se diferencia de la anterior por su menor peso y su mayor confort, conseguido mediante el uso de superficies de fricción de carbono en los anillos de sincronización. El péndulo centrífugo del volante de dos masas logra compensar las vibraciones y, por lo tanto, reduce el nivel de ruidos y las vibraciones del conjunto propulsor al conducir a bajas revoluciones consumiendo poco combustible. Además, un nuevo sensor de detección de las marchas puestas permite adaptar automáticamente las revoluciones para cambiar de marchas de manera especialmente deportiva al acelerar con fuerza o para bajar de marchas más cómodamente.

La caja de cambios automática de seis marchas puede montarse en cualquiera de los modelos del nuevo MINI (excepción: MINI One D). Esta

caja se distingue por su mejorado grado de eficiencia, su mayor confort y por permitir cambiar de marchas más dinámicamente. Estas mejoras se lograron, entre otros, mediante una unidad de control electrónico de mayor rendimiento, una conexión más directa al motor y un sistema hidráulico optimizado. Además, el nuevo MINI incluye también la función Auto Start-Stop, que evita un consumo innecesario de combustible en ralentí cuando el coche está detenido en cruces o retenciones de tráfico. Esta función se ofrece por primera vez también en combinación con la caja de cambios automática. Opcionalmente también puede adquirirse la caja automática deportiva de seis marchas para el MINI Cooper S, que logra efectuar los cambios más rápidamente y que incluye adicionalmente levas para el cambio de marchas manual en el volante.

En combinación con el navegador de MINI, la unidad de control de la caja de cambios también puede tener en cuenta las características de la ruta al cambiar de marchas. Recurriendo a los datos del navegador, el sistema pone la marcha apropiada poco antes de cruces o curvas. De esta manera se evita, por ejemplo, que la caja suba innecesariamente de marcha entre dos curvas que se suceden en muy poca distancia.

Las soluciones de la tecnología MINIMALISM, ofrecidas de serie, incluyen la función Auto Start-Stop, numerosas medidas destinadas a optimizar el peso y la resistencia aerodinámica del nuevo MINI, indicador del momento óptimo para cambiar de marchas (modelos con caja manual), sistema de recuperación de la energía de frenado, activación y desactivación de las bombas de combustible y de agente refrigerante según sea necesario, así como diversos grupos secundarios adicionales. La dirección electromecánica funciona de manera energéticamente eficiente, así como también lo hacen las bombas de aceite de todos los motores, reguladas por mapas característicos. En el caso de los motores diésel, el consumo de energía durante la fase de puesta en marcha se reduce a más o menos la mitad mediante un proceso optimizado de incandescencia previa.

Según modelo, se logran optimizar considerablemente las cualidades aerodinámicas mediante tapas de accionamiento automático para las entradas de aire, revestimiento casi completo de los bajos y elementos de guiado del flujo de aire en la zona superior de los montantes C. Con su coeficiente aerodinámico (valor C_w) de 0,28 y, respectivamente, de 0,31 (MINI Cooper S), el nuevo MINI es líder en su segmento.

MINI Driving Modes: el ajuste apropiado para deportividad y eficiencia.

Con la nueva opción MINI Driving Modes se sientan las bases ideales para un estilo de conducción lo más económico posible. Utilizando un selector giratorio que se encuentra junto a la base de la palanca de cambios o, si el coche tiene una caja automática, al pie de la palanca selectora, es posible activar, además del modo estándar MID, el modo SPORT y el modo GREEN. Los MINI Driving Modes inciden en las líneas características del acelerador y de la dirección así como en la sonoridad del motor en el caso del MINI Cooper S. Además, suponiendo que el coche esté equipado con los

sistemas correspondientes, regulan la iluminación ambiental, determinan las indicaciones que aparecen en el instrumento central e influyen en la característica del cambio de marchas de la caja de cambios automática y en el reglaje de la suspensión DDC. El conductor puede elegir entre un reglaje acentuadamente deportivo, uno equilibrado y confortable, o también puede optar por un reglaje destinado a maximizar la eficiencia del coche.

Activando el modo GREEN, que favorece un estilo de conducción relajado y, al mismo tiempo, de bajo consumo, también se reduce el consumo de energía de diversas funciones eléctricas de confort, entre ellas, el climatizador y la calefacción de los espejos retrovisores exteriores. Tratándose de modelos con caja de cambios automática, también puede aprovecharse la función de propulsión por inercia. En ese caso, conduciendo a una velocidad entre 50 y 160 km/h, se desacopla el conjunto propulsor en el momento en que el conductor retira el pie del acelerador. Así, el nuevo MINI avanza con el motor en ralentí, es decir, consumiendo la mínima cantidad posible de combustible.

Tecnología optimizada del chasis: menos peso, comportamiento más propio de un kart.

El trabajo de desarrollo de la tecnología del chasis del nuevo MINI respetó el sistema de eje delantero de articulación única y montantes telescópicos y eje posterior multibrazo, único en el segmento, aunque aplicando una amplia optimización de todos los componentes, tanto en lo que se refiere a los materiales, como a su geometría. Todas las innovaciones tienen la finalidad de conseguir que el comportamiento ágil y la maniobrabilidad del MINI, parecidos a los de un kart, puedan percibirse aún más intensamente. El reglaje de la suspensión, de los elementos de anclaje a la carrocería, de los amortiguadores, de la dirección y de los frenos considera la mayor potencia del motor y, además, el sistema de tracción delantera típico de los modelos de la marca MINI. También tiene en cuenta el montaje transversal del motor en la parte delantera, el bajo centro de gravedad del coche, los mínimos voladizos, el gran ancho de vía, así como la estructura de la carrocería de peso optimizado y de gran rigidez.

El eje delantero tiene soportes basculantes de aluminio, alojamientos del eje y brazos transversales de acero altamente resistente, con el fin de reducir el peso y aumentar la rigidez del conjunto del eje. Gracias a la cinemática modificada del eje delantero, el nuevo MINI es más ágil y maniobrable, y reacciona con mayor precisión a los movimientos del volante. En el eje trasero también aumentó la cantidad de piezas de acero altamente resistente. Las barras estabilizadoras tubulares de los dos ejes contribuyen adicionalmente a la reducción del peso. Además, el innovador alojamiento del eje mejora tanto el confort como la agilidad del coche.

Estreno del control dinámico de la amortiguación en el nuevo MINI.

Los sistemas de amortiguación y suspensión, además de tener un nuevo reglaje, ahora pesan menos. Los amortiguadores de los dos ejes están

desacoplados mediante soportes triples. Otra novedad en el equipamiento de MINI consiste en la posibilidad de adquirir el sistema de control dinámico de la amortiguación (DDC). Para regular la amortiguación, el conductor dispone de dos líneas características que puede activar. Dependiendo de la situación, puede optar por un reglaje más bien confortable, o bien puede decidirse a favor de un comportamiento más directo de su coche, que reaccione más perceptiblemente a las irregularidades de la calzada. El ajuste de la extensión y compresión se logra mediante el accionamiento de electroválvulas.

La dirección asistida electromecánica también fue sometida a un minucioso trabajo de desarrollo. El sistema llamado Torque Steer Compensation evita giros no controlados del volante, provocados por diversos momentos de giro que se manifiestan en las ruedas motrices. Adicionalmente fue posible mejorar la precisión de la dirección, lo que se pone de manifiesto especialmente al efectuar maniobras repentinas, necesarias para esquivar algún obstáculo, pero también al trazar curvas de manera francamente deportiva. El equipamiento de serie incluye, además, la asistencia de la dirección que funciona según la velocidad del coche, Servotronic.

El sistema de regulación de la estabilidad DSC (Dynamic Stability Control) de serie incluye en el nuevo MINI el sistema antibloqueo ABS, la distribución electrónica de la fuerza de frenado EBD (Electronic Brakeforce Distribution), la función de regulación de los frenos en curva CBC (Cornering Brake Control), el asistente de frenado y el asistente de poner en marcha el coche, la función de secado de los frenos, la compensación de la merma del rendimiento de los frenos por «fading», y el modo de control dinámico de la tracción DTC (Dynamic Traction Control), que admite un resbalamiento controlado de las ruedas motrices para poner el coche en marcha más fácilmente sobre arena o nieve. 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, trasladando el momento de impulso hacia la otra rueda. 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 nuevo MINI Cooper S cuenta además con el System Performance Control, un sistema que contrarresta la tendencia del coche a subvirar antes que llegue a una situación límite. De esta manera es posible conducir deportivamente, aunque de manera más neutral, por carreteras sinuosas.

Las llantas de aleación ligera forjada de 15 pulgadas del nuevo MINI Cooper y del nuevo MINI Cooper D pesan especialmente poco y, además, tienen óptimas cualidades aerodinámicas. El nuevo MINI Cooper S tiene de serie llantas de aleación ligera de 16 pulgadas. El MINI One y el MINI One D tienen llantas de acero de 15 pulgadas con tapacubos. La gama de equipos opcionales y de accesorios oficiales incluye llantas de aleación ligera, de

hasta 18 pulgadas. Opcionalmente también se pueden adquirir neumáticos tipo runflat para las llantas de cualquier dimensión.

Menos peso, más seguridad y mayor agilidad, gracias al uso inteligente de materiales ligeros.

El trabajo de desarrollo de la carrocería se concentró en la optimización de las estructuras con el fin de mejorar las cualidades dinámicas y, también, la resistencia del nuevo MINI en caso de un impacto por accidente. Mediante el uso inteligente de materiales ligeros, MINI logra reducir el peso y, al mismo tiempo, aumentar la solidez, mejorar la agilidad e incrementar la protección de las personas que se encuentran dentro del habitáculo. A pesar del equipamiento más numeroso del nuevo MINI, prácticamente todas sus variantes son más ligeras que los respectivos modelos anteriores. Adicionalmente, es el coche más ligero de su segmento.

Las estructuras portantes altamente resistentes, la carrocería con zonas de deformación programada y la jaula extremadamente sólida constituyen una base ideal para que la energía generada en caso de un choque se mantenga lejos de los ocupantes del coche, que por lo tanto disponen de un máximo nivel de seguridad. El sistema de seguridad del nuevo MINI tiene la finalidad de obtener la puntuación máxima en todas las pruebas de choque de mayor relevancia mundial.

Sistema de seguridad completo, también con protección para peatones.

El equipamiento de seguridad del nuevo MINI 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.

Adicionalmente, los elementos de absorción de impactos, los componentes de deformación programada y el capó de retracción parcial automática reducen el riesgo que corren los peatones de sufrir heridas graves. Cuando los sensores detectan un impacto que afecta a un peatón, se activa un mecanismo pirotécnico que provoca la elevación de la parte posterior del capó. De esa manera se obtiene un espacio de deformación adicional, por lo que disminuye el riesgo de sufrir daños físicos ocasionados por un impacto con las partes duras del motor.

Innovadores sistemas de asistencia al conductor para mayor confort y seguridad.

Los diversos sistemas de asistencia al conductor, disponibles por primera vez para un modelo de la marca británica, son una prueba más del progreso tecnológico que ha experimentado la nueva edición del MINI. Entre las novedades cabe resaltar, por ejemplo, la pantalla MINI Head-Up-Display, un display escamoteable que se encuentra entre la parte superior del tablero de instrumentos y el parabrisas, y en el que se muestran

informaciones de relevancia para la conducción. El MINI Head-Up-Display logra que el conductor siga concentrándose en el tráfico, ya que las informaciones de relevancia aparecen directamente en su campo visual. Sin retirar la vista de la calle o carretera, puede leer el contenido de la pantalla rápidamente y de manera muy cómoda. Entre las informaciones que pueden aparecer en la pantalla MINI Head-Up-display cabe mencionar las siguientes: velocidad mediante dígitos, indicaciones del navegador mediante flechas y dibujos de cruces, señales ópticas del sistema de advertencia de choque, símbolos de los sistemas Speed Limit Info e indicación de prohibición de adelantar, informaciones del Check Control, detalles sobre el programa de entretenimiento como, por ejemplo, estaciones de radio o títulos musicales. Las representaciones gráficas que aparecen en la pantalla de alta resolución pueden leerse perfectamente bajo cualquier condición lumínica.

Entre las demás innovaciones incluidas en la oferta de sistemas de asistencia al conductor de un nuevo MINI, cabe recalcar adicionalmente la opción Driving Assistant. Esta función incluye la regulación automática de la velocidad y de las distancias mediante cámaras. El sistema es capaz de mantener una distancia constante hasta el coche que circula delante y, además, incluye la función de advertencia de choque y de alarma en caso de la presencia de una persona en la zona de peligro. Si surge una situación crítica, el conductor recibe primero un aviso mediante una indicación óptica en forma de un símbolo que aparece en el tablero de instrumentos. En un segundo nivel de advertencia, se activa una alarma acústica para que reaccione el conductor. Si existe el peligro de atropellar a un peatón o, también, si se corre el riesgo de chocar contra el coche que circula delante en el tráfico urbano, se activan automáticamente los frenos. En ese caso, el sistema aplica una fuerza de frenado mediana. Dependiendo de la situación, esa operación de frenado puede ser suficiente para evitar el impacto o, al menos, puede reducir considerablemente las consecuencias del choque. Además, el conductor se percatará de que su coche está frenando automáticamente, lo que debe ser para él una advertencia inequívoca para intervenir de inmediato.

El sistema Driving Assistant incluye, además, la función de detección de carteles de tráfico en general, entre ellos, los que indican límites de velocidad o prohibiciones de adelantar, así como el asistente de regulación de las luces altas, que considera la luminosidad del entorno y la presencia de coches que circulan delante o en sentido contrario.

Además, el nuevo MINI puede estar equipado con una cámara para conducir marcha atrás, así como con el sistema de asistencia para aparcar. La cámara para conducir marcha atrás, montada debajo de la maneta para abrir la tapa del maletero, transmite la imagen de vídeo al monitor de a bordo que se encuentra en el instrumento central, ayudando así al efectuar maniobras al aparcar. Por su parte, el asistente para aparcar facilita la ejecución de las maniobras que deben realizarse para aparcar el coche en paralelo a la acera. El sistema detecta automáticamente un espacio

apropiado junto a la acera. Al conducir marcha atrás para entrar en el espacio elegido para aparcar, el asistente se encarga de hacer los giros necesarios del volante. El conductor no tiene más que pisar el acelerador y el freno y poner la marcha correcta, y el nuevo MINI se encarga de todo lo demás para dejar el coche correctamente aparcado en paralelo a la acera.

Equipos de alta calidad para más confort, mayor funcionalidad y un estilo personalizado.

El equipamiento de serie del nuevo MINI, que entre otros incluye espejos retrovisores exteriores regulables eléctricamente, listones embellecedores en los umbrales de las puertas, específicos según modelo, línea de acabado Colour Line Carbon Black y el sistema de audio MINI con conexión AUX-In y puerto USB, puede ampliarse mediante equipos opcionales de alta calidad, previstos para aumentar el nivel de confort, mejorar la funcionalidad y elevar el grado de personalización según las preferencias personales del cliente. Además del climatizador (de serie en el MINI Cooper S), pueden adquirirse, entre otros, los siguientes equipos: climatizador de dos zonas, calefacción para los dos asientos delanteros, techo panorámico de cristal, kit de visibilidad con calefacción para el parabrisas, sensor de lluvia y control automático de la difusión del haz de luz, sistema de altavoces de alta fidelidad harman/kardon, así como volante deportivo (de serie en el MINI Cooper S) con teclas de funciones múltiples y regulación de la velocidad.

Otros equipos opcionales disponibles son el sistema de acceso de confort, Park Distance Control, portaequipajes en el techo, espejos retrovisores abatibles y con calefacción, y espejos retrovisores (interior y exteriores) con función antideslumbramiento. Entre los componentes típicos que la marca ofrece para la personalización de sus modelos cabe mencionar adicionalmente el alerón trasero de diseño John Cooper Works Design, diversos elementos decorativos en el techo y en las carcasas de los espejos retrovisores, así como varios acabados Colour Lines.

MINI Connected: estreno de la llamada de emergencia inteligente; ahora también aplicaciones para smartphones con sistema operativo Android.

Con la radio MINI Visual Boost y el navegador MINI pueden adquirirse, además, las opciones MINI Connected o MINI Connected XL. Con estas opciones es posible integrar plenamente un smartphone en el coche, lo que significa que se pueden utilizar numerosas funciones de entretenimiento, información y comunicación, además de otras funciones que acrecientan el placer de conducir, todas disponibles a través de Internet. Estas funciones se activan mediante aplicaciones y la gama se amplía constantemente. MINI Connected XL incluye adicionalmente la función Journey Mate para funciones de navegación a través de la red, con información sobre el estado del tráfico RTTI en tiempo real (Real Time Traffic Information). En el futuro, las MINI Connected App y las MINI Connected Ready Apps de terceros no solamente estarán disponibles para

el iPhone de Apple, sino también para smartphones que funcionan con el sistema operativo Android.

La gama de MINI Connected disponible a través de aplicaciones para smartphones en el nuevo MINI abarca numerosas funciones relacionadas con el coche, entre ellas Mission Control, Dynamic Music, Driving Excitement y MINIMALISM Analyser, así como servicios a través de la red, tales como la función de estaciones de radio a través de Internet, utilización de las redes sociales como Facebook, Twitter, foursquare y Glympse, recepción de noticias RSS Newsfeed, así como una amplia oferta de entretenimiento de AUPEO!, Stitcher, Deezer, Audible, Napster/Rhapsody y TuneIn. Con el display que se encuentra en el tablero de instrumentos y con el botón de mando MINI Controller que está instalado en la consola central, es posible controlar todas las funciones al típico estilo de MINI, pero ahora de manera más cómoda, intuitiva y segura.

El nuevo MINI puede estar equipado por primera vez en numerosos mercados con una tarjeta SIM fijamente instalada en el coche. Con esta tarjeta se puede establecer una comunicación telefónica, necesaria para utilizar las funciones opcionales Emergency Call y MINI Teleservices. La función de llamada de emergencia Emergency Call con localización del coche y detección de la gravedad del accidente establece automáticamente una comunicación telefónica con el centro de llamadas en el caso de un accidente. De esta manera, es posible adoptar las medidas necesarias para ofrecer una ayuda rápida y eficiente. El sistema transmite adicionalmente una serie de informaciones importantes, entre ellas la localización exacta del coche, con precisión de unos pocos metros, el número del chasis, el tipo de coche, el color del coche y, además, todos los datos captados por los sensores instalados en el vehículo. Gracias a las señales emitidas por los sensores, en el centro de llamadas se conoce la cantidad de personas que se encuentran dentro del coche y qué airbags se activaron. La llamada de emergencia también puede hacerse manualmente, por ejemplo para llamar ayuda rápidamente en caso de ser testigo de un accidente.

La tarjeta SIM instalada en el coche permite el uso de los MINI Teleservices. Este servicio de telemática se utiliza para transmitir automáticamente datos del coche que son relevantes para el servicio de mantenimiento a un concesionario MINI de elección del cliente. Esta función también puede utilizarse para concertar una fecha para llevar el coche al taller.

Datos técnicos.

MINI One, MINI One Automatik.



Carrocería		MINI One	MINI One Automatik
Cantidad puertas/asientos		3 / 4	3 / 4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	3821 / 1727 / 1414	3821 / 1727 / 1414
Distancia entre ejes	mm	2495	2495
Vía adelante/atrás	mm	1501 / 1501	1501 / 1501
Radio de giro	m	10,8	10,8
Capacidad del depósito	Aprox. l	40	40
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l	5,3	5,7
Aceite del motor	l	4,25	4,25
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE ¹	kg	1090 / 1165	1120 / 1195
Carga útil según DIN	kg	450	450
Peso total admisible	kg	1570	1600
Carga máx. ejes del./post.	kg	865 / 765	865 / 765
Carga máx. de remolque con freno (12 %) / sin freno	kg	- / -	- / -
Carga techo / carga apoyo	kg	60 / -	60 / -
Volumen del maletero	l	211	211
Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$	- / m ² / m ²	0,28 / 2,07 / 0,58	0,28 / 2,07 / 0,58
Motor			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 3 / 4	En línea / 3 / 4
Unidad de control del motor		MEVD 17.2.3	MEVD 17.2.3
Cilindrada	cc	1198	1198
Diámetro/Carrera	mm	78,0 / 86,0	78,0 / 86,0
Compresión	:1	11,0	11,0
Combustible	ROZ	91-98	91-98
Potencia	kW/CV	75 / 102	75 / 102
a revoluciones	rpm	4250 - 6000	4250 - 6000
Par motor	Nm	180	180
a revoluciones	rpm	1400 - 4000	1400 - 4000
Sistema eléctrico			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	70 / Vano motor	70 / Vano motor
Alternador	A	150	150
Chasis			
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson con soporte basculante de aluminio, con compensación de hundimiento en frenado	
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de peso optimizado	
Frenos delanteros		Discos autoventilados	Discos autoventilados
Frenos traseros		Discos	Discos
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, función de secado de frenos, compensación de "fading", control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC).	
Dirección		Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores Dirección asistida electromecánica (EPS) con función Servotronic	
Relación total de la dirección	:1	14,2	14,2
Neumáticos		175 / 65 R15 84H	175 / 65 R15 84H
Llantas		5,5J x 15 acero	5,5J x 15 acero
Caja de cambios			
Tipo de caja de cambios		Manual, de 6 marchas	Automática, de 6 marchas
Desarrollos de la caja	I	3,615	4,459
	II	1,952	2,508
	III	1,241	1,556
	IV	0,969	1,142
	V	0,806	0,851
	VI	0,683	0,672
Marcha atrás	:1	3,538	3,185
Relación de la caja del eje	:1	3,632	3,683
Prestaciones			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	14,5	14,9
Relación potencia/cilindrada	kW/l	60,8	60,8
Aceleración	0-100 km/h	s	10,2
	0-1000 m	s	²⁾
en 4ta/5ta	80-120 km/h	s	²⁾ / 11,8
Velocidad máxima	km/h	195	195

Consumo según ciclo UE ³⁾			
Ciclo urbano	l/100 km	5,7 – 5,8	5,8 – 5,9
Ciclo interurbano	l/100 km	4,0	4,2 – 4,3
Total	l/100 km	4,6 – 4,7	4,8 – 4,9
CO ₂	g/km	108 – 109	112 – 114
Otros			
Clasificación según emisiones		UE6	UE6
Distancia al suelo (vacío)	mm	124	124

Datos técnicos válidos en mercados ACEA / Datos relevantes para la matriculación, en parte únicamente válidos en Alemania (pesos)

¹⁾ Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje

²⁾ Indicación de momento no disponible

³⁾ Depende del formato de los neumáticos

MINI Cooper, MINI Cooper Automatik.

Carrocería		MINI Cooper	MINI Cooper Automatik
Cantidad puertas/asientos		3 / 4	3 / 4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	3821 / 1727 / 1414	3821 / 1727 / 1414
Distancia entre ejes	mm	2495	2495
Vía adelante/atrás	mm	1501 / 1501	1501 / 1501
Radio de giro	m	10,8	10,8
Capacidad del depósito	Aprox. l	40	40
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l	5,3	5,7
Aceite del motor	l	4,25	4,25
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE ¹	kg	1085 / 1160	1115 / 1190
Carga útil según DIN	kg	450	450
Peso total admisible	kg	1565	1595
Carga máx. ejes del./post.	kg	870 / 755	900 / 755
Carga máx. de remolque con freno (12 %) / sin freno	kg	- / -	- / -
Carga techo / carga apoyo	kg	60 / -	60 / -
Volumen del maletero	l	211	211
Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$	- / m ² / m ²	0,28 / 2,07 / 0,58	0,28 / 2,07 / 0,58
Motor			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 3 / 4	En línea / 3 / 4
Unidad de control del motor		MEVD 17.2.3	MEVD 17.2.3
Cilindrada	cc	1499	1499
Diámetro/Carrera	mm	82,0 / 94,6	82,0 / 94,6
Compresión	:1	11,0	11,0
Combustible	ROZ	91-98	91-98
Potencia	kW/CV	100 / 136	100 / 136
a revoluciones	rpm	4500 - 6000	4500 - 6000
Par motor (con overboost)	Nm	220 (230)	220 (230)
a revoluciones	rpm	1250 - 4000	1250 - 4000
Sistema eléctrico			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	70 / Vano motor	70 / Vano motor
Alternador	A	150	150
Chasis			
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson con soporte basculante de aluminio, con compensación de hundimiento en frenado	
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de peso optimizado	
Frenos delanteros		Discos autoventilados	Discos autoventilados
Frenos traseros		Discos	Discos
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, función de secado de frenos, compensación de "fading", control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC).	
Dirección		Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores Dirección asistida electromecánica (EPS) con función Servotronic	
Relación total de la dirección	:1	14,2	14,2
Neumáticos		175 / 65 R15 84H	175 / 65 R15 84H
Llantas		5,5J x 15 al. lig.	5,5J x 15 al. lig.
Caja de cambios			
Tipo de caja de cambios		Manual, de 6 marchas	Automática, de 6 marchas
Desarrollos de la caja	I	3,615	4,459
	II	1,952	2,508
	III	1,241	1,555
	IV	0,969	1,142
	V	0,806	0,851
	VI	0,683	0,672
Marcha atrás	:1	3,538	3,185
Relación de la caja del eje	:1	3,421	3,683
Prestaciones			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	10,9	11,2
Relación potencia/cilindrada	kW/l	66,7	66,7
Aceleración	0-100 km/h	s	7,8
	0-1000 m	s	²⁾
en 4ta/5ta	80-120 km/h	s	²⁾ / 9,3
Velocidad máxima	km/h	210	210

Consumo según ciclo UE ³⁾			
Ciclo urbano	l/100 km	5,7 – 5,8	5,9 – 6,0
Ciclo interurbano	l/100 km	3,8 – 3,9	4,0 – 4,1
Total	l/100 km	4,5 – 4,6	4,7 – 4,8
CO ₂	g/km	105 – 107	109 – 112
Otros			
Clasificación según emisiones		UE6	UE6
Distancia al suelo (vacío)	mm	124	124

Datos técnicos válidos en mercados ACEA / Datos relevantes para la matriculación, en parte únicamente válidos en Alemania (pesos)

¹⁾ Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje

²⁾ Indicación de momento no disponible

³⁾ Depende del formato de los neumáticos

MINI Cooper S, MINI Cooper S Automatik.

Carrocería		MINI Cooper S	MINI Cooper S Automatik
Cantidad puertas/asientos		3 / 4	3 / 4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	3850 / 1727 / 1414	3850 / 1727 / 1414
Distancia entre ejes	mm	2495	2495
Vía adelante/atrás	mm	1485 / 1485	1485 / 1485
Radio de giro	m	10,8	10,8
Capacidad del depósito	Aprox. l	44	44
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l	5,8	6,1
Aceite del motor	l	5,0	5,0
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE ¹	kg	1160 / 1235	1175 / 1250
Carga útil según DIN	kg	450	450
Peso total admisible	kg	1640	1655
Carga máx. ejes del./post.	kg	915 / 765	930 / 765
Carga máx. de remolque con freno (12 %) / sin freno	kg	- / -	- / -
Carga techo / carga apoyo	kg	60 / -	60 / -
Volumen del maletero	l	211	211
Resistencia aerodinámica c_x / A / $c_x \times A$	- / m ² / m ²	0,31 / 2,09 / 0,65	0,31 / 2,09 / 0,65
Motor			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 4 / 4	En línea / 4 / 4
Unidad de control del motor		MEVD 17.2.3	MEVD 17.2.3
Cilindrada	cc	1998	1998
Diámetro/Carrera	mm	82,0 / 94,6	82,0 / 94,6
Compresión	:1	11,0	11,0
Combustible	ROZ	91-98	91-98
Potencia	kW/CV	141 / 192	141 / 192
a revoluciones	rpm	4700 - 6000	4700 - 6000
Par motor (con overboost)	Nm	280 (300)	280 (300)
a revoluciones	rpm	1250 - 4750	1250 - 4750
Sistema eléctrico			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	80 / Vano motor	80 / Vano motor
Alternador	A	150	150
Chasis			
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson con soporte basculante de aluminio, con compensación de hundimiento en frenado	
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de peso optimizado	
Frenos delanteros		Discos autoventilados	Discos autoventilados
Frenos traseros		Discos	Discos
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, función de secado de frenos, compensación de "fading", control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC) y Performance Control.	
Dirección		Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores Dirección asistida electromecánica (EPS) con función Servotronic	
Relación total de la dirección	:1	14,2	14,2
Neumáticos		195/55 R16 87W	195/55 R16 87W
Llantas		6,5J x 16 al. lig.	6,5J x 16 al. lig.
Caja de cambios			
Tipo de caja de cambios		Manual, de 6 marchas	Automática, de 6 marchas
Desarrollos de la caja	I	:1	3,923
	II	:1	2,136
	III	:1	1,393
	IV	:1	1,088
	V	:1	0,892
	VI	:1	0,756
Marcha atrás	:1	3,538	3,185
Relación de la caja del eje	:1	3,588	3,502
Prestaciones			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	8,2	8,3
Relación potencia/cilindrada	kW/l	70,6	70,6
Aceleración	0-100 km/h	s	6,7
	0-1000 m	s	²⁾
en 4ta/5ta	80-120 km/h	s	²⁾ / 6,4
Velocidad máxima	km/h	235	233

Consumo según ciclo UE ³⁾			
Ciclo urbano	l/100 km	7,6 – 7,7	6,8 – 6,9
Ciclo interurbano	l/100 km	4,6 – 4,8	4,4 – 4,5
Total	l/100 km	5,7 – 5,8	5,2 – 5,4
CO ₂	g/km	133 – 136	122 – 125
Otros			
Clasificación según emisiones		UE6	UE6
Distancia al suelo (vacío)	mm	124	124

Datos técnicos válidos en mercados ACEA / Datos relevantes para la matriculación, en parte únicamente válidos en Alemania (pesos)

¹⁾ Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje

²⁾ Indicación de momento no disponible

³⁾ Depende del formato de los neumáticos

MINI One D.

Carrocería		MINI One D
Cantidad puertas/asientos		3 / 4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	3821 / 1727 / 1414
Distancia entre ejes	mm	2495
Vía adelante/atrás	mm	1501 / 1501
Radio de giro	m	10,8
Capacidad del depósito	Aprox. l	44
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l	6,4
Aceite del motor	l	4,7
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE ¹	kg	1115 / 1190
Carga útil según DIN	kg	450
Peso total admisible	kg	1595
Carga máx. ejes del./post.	kg	890 / 765
Carga máx. de remolque con freno (12 %) / sin freno	kg	- / -
Carga techo / carga apoyo	kg	60 / -
Volumen del maletero	l	211
Resistencia aerodinámica c_x / A / $c_x \times A$	- / m ² / m ²	0,28 / 2,07 / 0,58
Motor		
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 3 / 4
Unidad de control del motor		DDE 7,01
Cilindrada	cc	1496
Diámetro/Carrera	mm	84,0 / 90,0
Compresión	:1	16,5
Combustible	ROZ	Diésel
Potencia	kW/CV	70 / 95
a revoluciones	rpm	4000
Par motor	Nm	220
a revoluciones	rpm	1750
Sistema eléctrico		
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	80 / Vano motor
Alternador	A	150
Chasis		
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson con soporte basculante de aluminio, con compensación de hundimiento en frenado
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de peso optimizado
Frenos delanteros		Discos autoventilados
Frenos traseros		Discos
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, función de secado de frenos, compensación de "fading", control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC).
Dirección		Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores Dirección asistida electromecánica (EPS) con función Servotronic
Relación total de la dirección	:1	14,2
Neumáticos		175 / 65 R15 84H
Llantas		5,5J x 15 acero
Caja de cambios		
Tipo de caja de cambios		Manual, de 6 marchas
Desarrollos de la caja	I	:1 3,615
	II	:1 1,952
	III	:1 1,241
	IV	:1 0,969
	V	:1 0,806
	VI	:1 0,683
Marcha atrás	:1	3,538
Relación de la caja del eje	:1	3,421
Prestaciones		
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	15,9
Relación potencia/cilindrada	kW/l	46,8
Aceleración	0-100 km/h	s 11,0
	0-1000 m	s ²⁾
en 4ta/5ta	80-120 km/h	s ²⁾ / 11,6
Velocidad máxima	km/h	190

Consumo según ciclo UE ³⁾		
Ciclo urbano	l/100 km	3,9 – 4,0
Ciclo interurbano	l/100 km	3,1 – 3,2
Total	l/100 km	3,4 – 3,5
CO ₂	g/km	89 – 92
Otros		
Clasificación según emisiones		UE6
Distancia al suelo (vacío)	mm	124

Datos técnicos válidos en mercados ACEA / Datos relevantes para la matriculación, en parte únicamente válidos en Alemania (pesos)

¹⁾ Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje

²⁾ Indicación de momento no disponible

³⁾ Depende del formato de los neumáticos

MINI Cooper D, MINI Cooper D Automatik.

Carrocería		MINI Cooper D	MINI Cooper D Automatik
Cantidad puertas/asientos		3 / 4	3 / 4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	3821 / 1727 / 1414	3821 / 1727 / 1414
Distancia entre ejes	mm	2495	2495
Vía adelante/atrás	mm	1501 / 1501	1501 / 1501
Radio de giro	m	10,8	10,8
Capacidad del depósito	Aprox. l	44	44
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l	6,6	6,6
Aceite del motor	l	4,7	4,7
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE ¹	kg	1135 / 1210	1150 / 1225
Carga útil según DIN	kg	450	450
Peso total admisible	kg	1615	1630
Carga máx. ejes del./post.	kg	910 / 755	925 / 755
Carga máx. de remolque con freno (12 %) / sin freno	kg	- / -	- / -
Carga techo / carga apoyo	kg	60 / -	60 / -
Volumen del maletero	l	211	211
Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$	- / m ² / m ²	0,28 / 2,07 / 0,58	0,28 / 2,07 / 0,58
Motor			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 3 / 4	En línea / 3 / 4
Unidad de control del motor		DDE 7,01	DDE 7,01
Cilindrada	cc	1496	1496
Diámetro/Carrera	mm	84,0 / 90,0	84,0 / 90,0
Compresión	:1	16,5	16,5
Combustible	ROZ	Diésel	Diésel
Potencia	kW/CV	85 / 116	85 / 116
a revoluciones	rpm	4000	4000
Par motor	Nm	270	270
a revoluciones	rpm	1750	1750
Sistema eléctrico			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	80 / Vano motor	80 / Vano motor
Alternador	A	150	150
Chasis			
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson con soporte basculante de aluminio, con compensación de hundimiento en frenado	
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de peso optimizado	
Frenos delanteros		Discos autoventilados	Discos autoventilados
Frenos traseros		Discos	Discos
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, función de secado de frenos, compensación de "fading", control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC).	
Dirección		Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores Dirección asistida electromecánica (EPS) con función Servotronic	
Relación total de la dirección	:1	14,2	14,2
Neumáticos		175 / 65 R15 84H	175 / 65 R15 84H
Llantas		5,5J × 15 al. lig.	5,5J × 15 al. lig.
Caja de cambios			
Tipo de caja de cambios		Manual, de 6 marchas	Automática, de 6 marchas
Desarrollos de la caja	I	3,923	4,459
	II	2,136	2,508
	III	1,393	1,555
	IV	1,088	1,142
	V	0,892	0,851
	VI	0,756	0,672
Marcha atrás	:1	3,538	3,185
Relación de la caja del eje	:1	3,389	3,234
Prestaciones			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	13,4	13,5
Relación potencia/cilindrada	kW/l	56,8	56,8
Aceleración	0-100 km/h	s	9,2
	0-1000 m	s	²⁾
en 4ta/5ta	80-120 km/h	s	²⁾ / 8,9
Velocidad máxima	km/h	205	204

Consumo según ciclo UE ³⁾			
Ciclo urbano	l/100 km	4,3 – 4,4	4,2 – 4,3
Ciclo interurbano	l/100 km	3,1 – 3,2	3,5 – 3,5
Total	l/100 km	3,5 – 3,6	3,7 – 3,8
CO ₂	g/km	92 – 95	98 – 99
Otros			
Clasificación según emisiones		UE6	UE6
Distancia al suelo (vacío)	mm	124	124

Datos técnicos válidos en mercados ACEA / Datos relevantes para la matriculación, en parte únicamente válidos en Alemania (pesos)

¹⁾ Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje

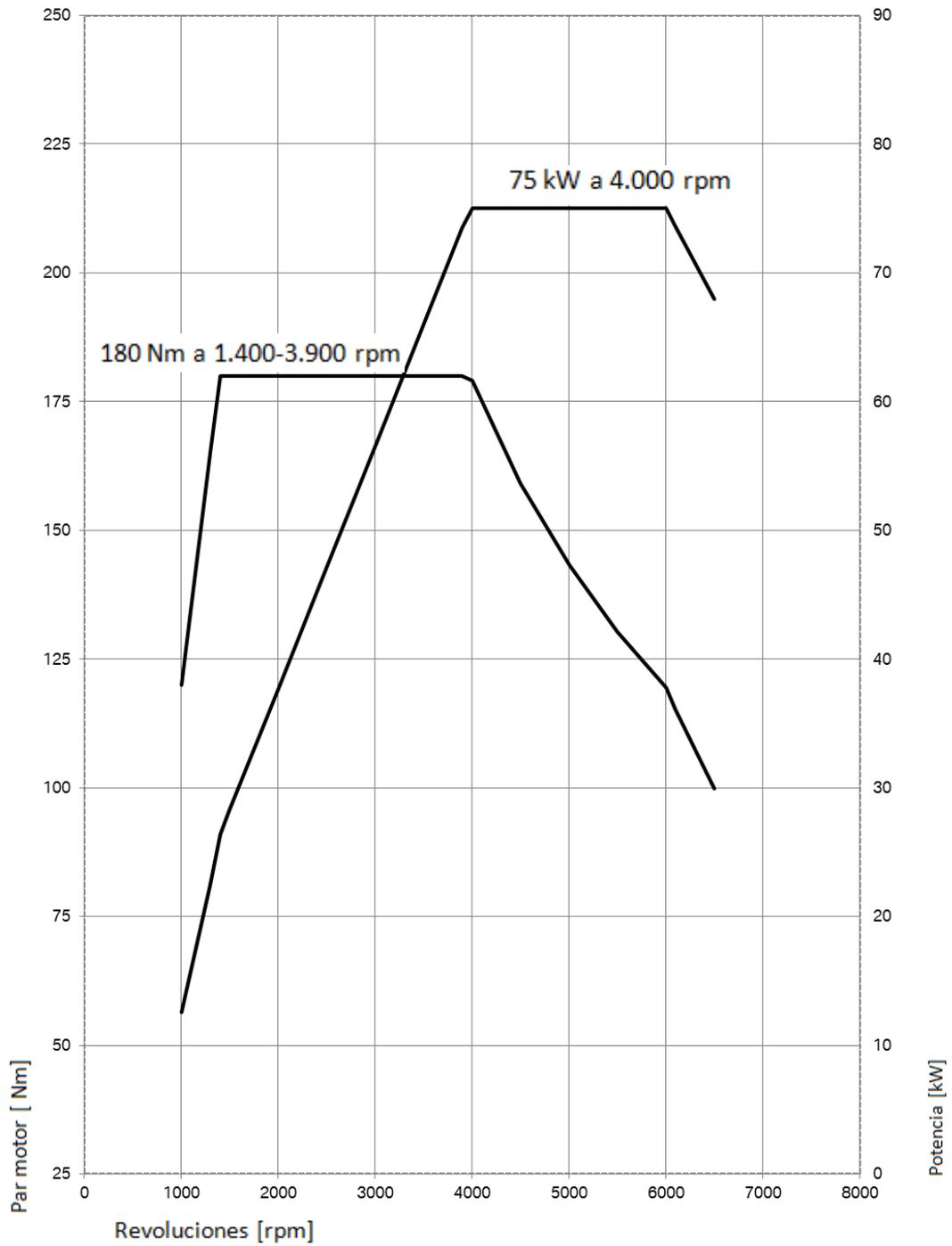
²⁾ Indicación de momento no disponible

³⁾ Depende del formato de los neumáticos

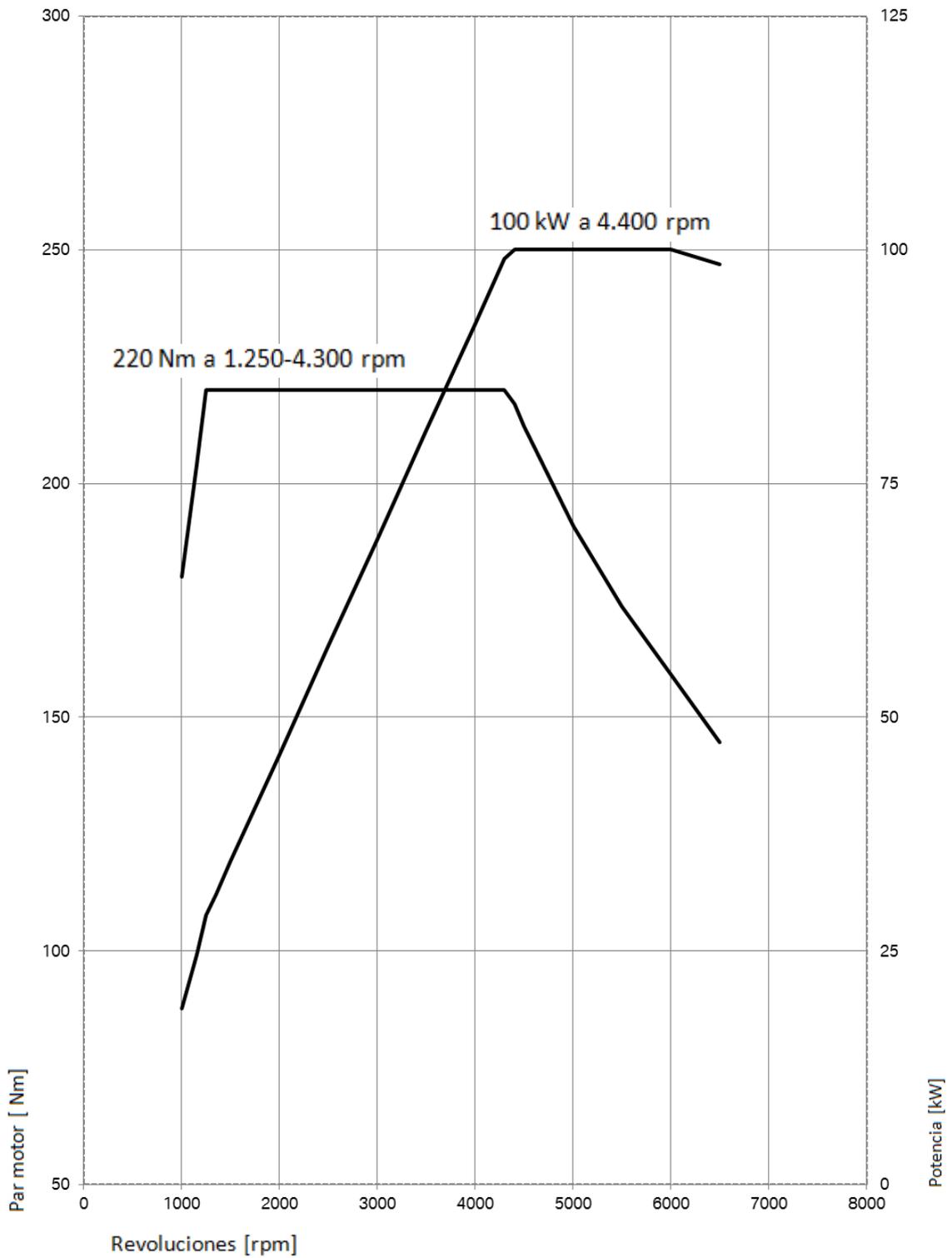
Diagramas de potencia y par motor.



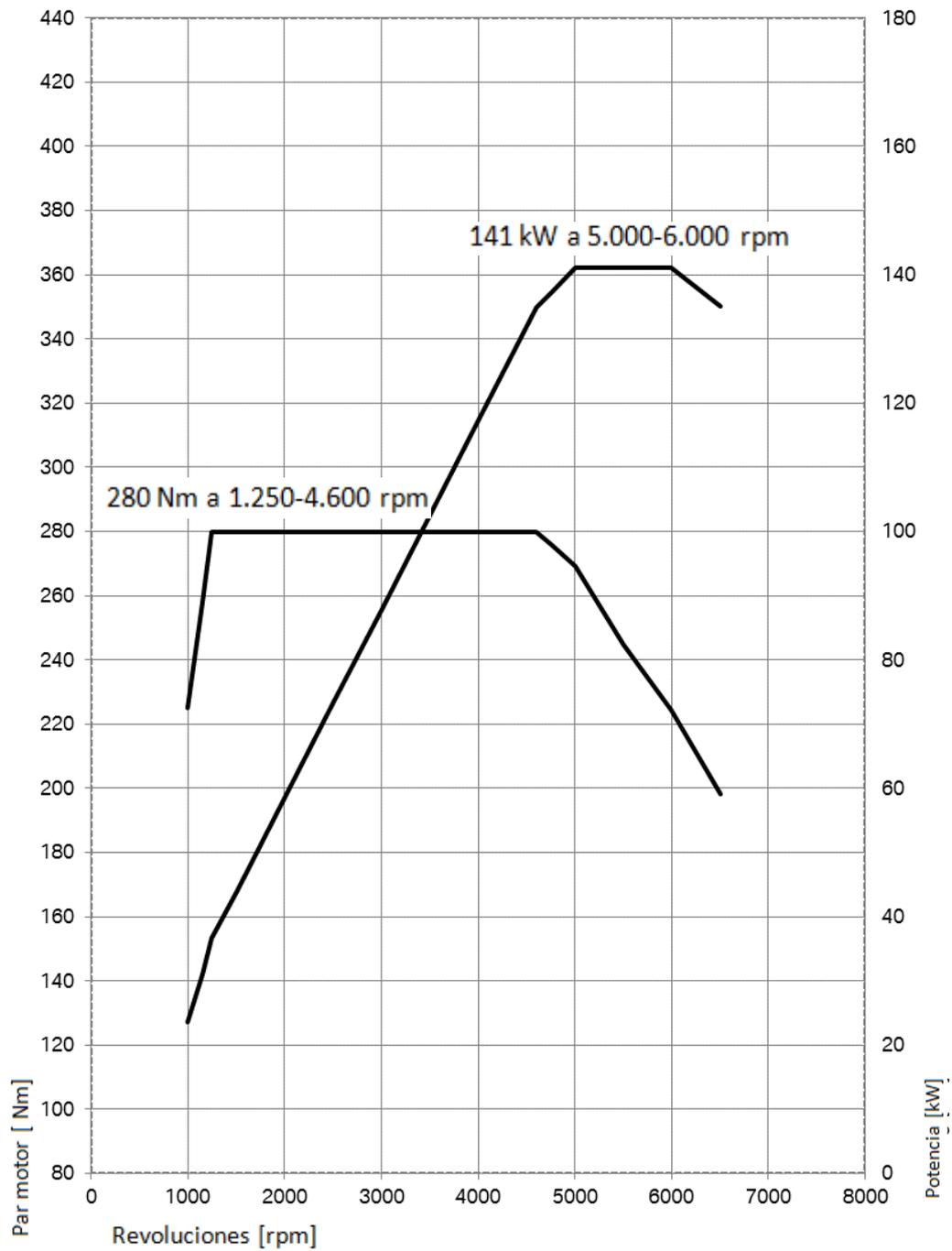
MINI One.



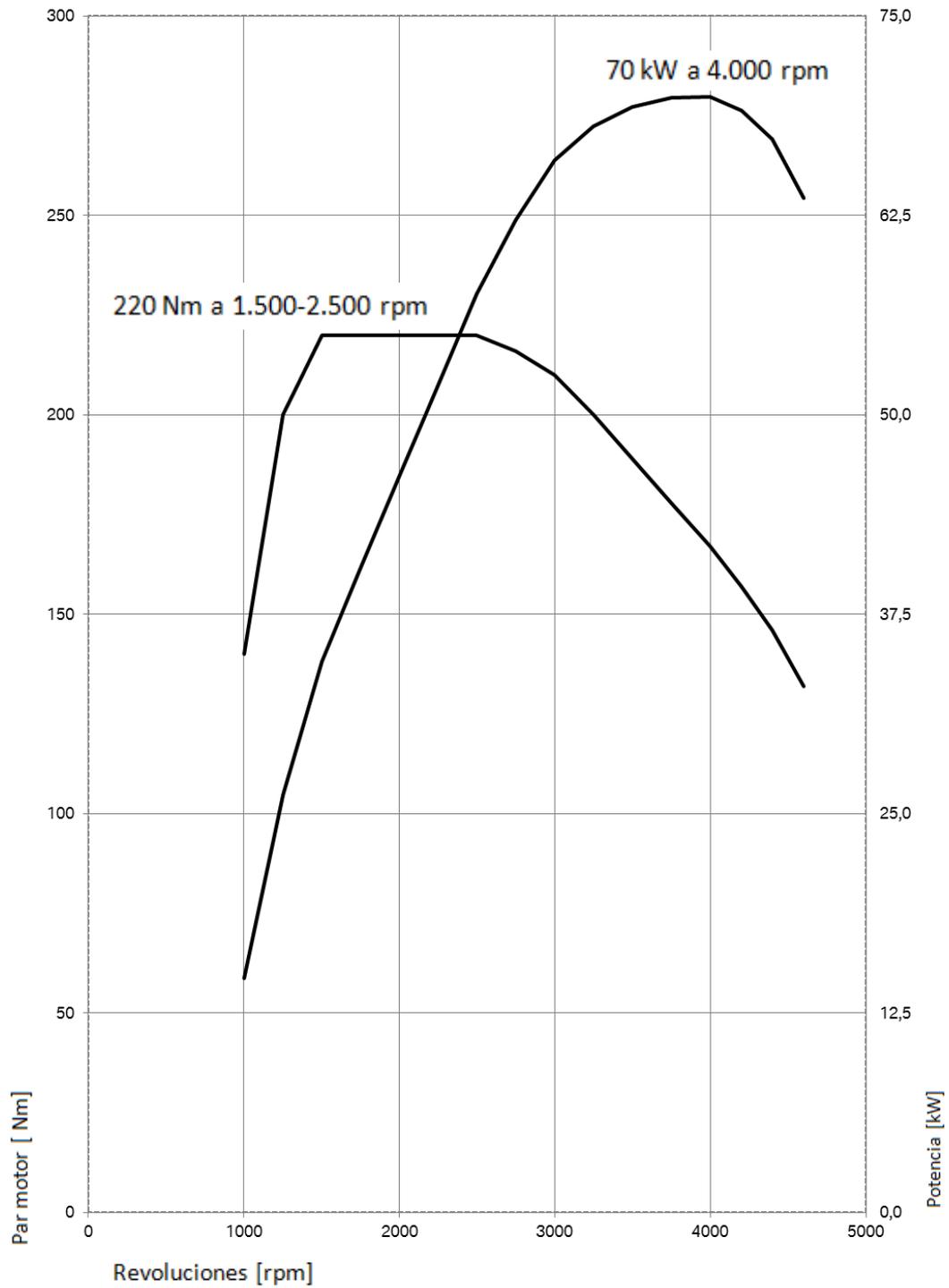
MINI Cooper.



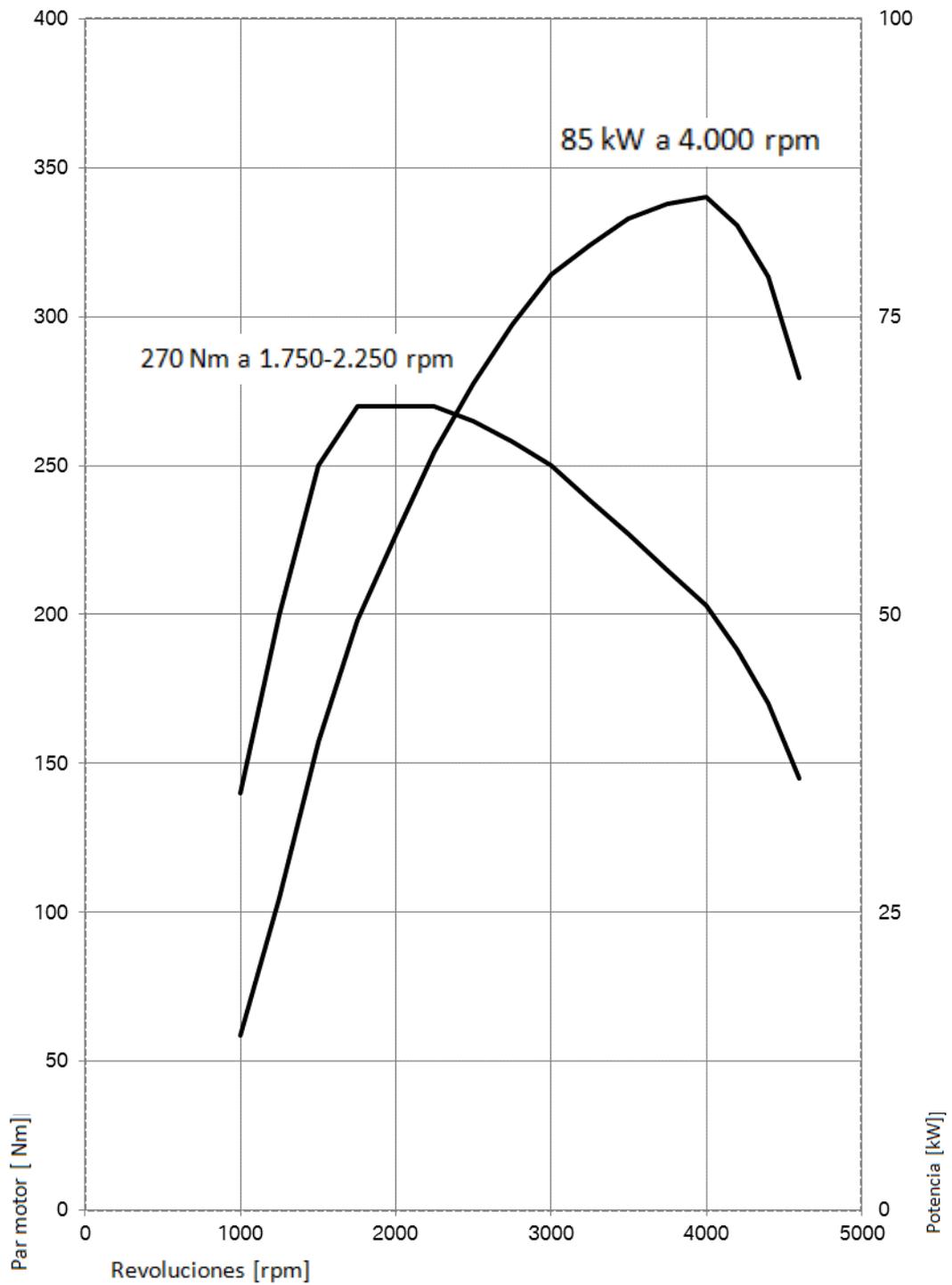
MINI Cooper S.



MINI One D.



MINI Cooper D.



Dimensiones exteriores e interiores.

