



1. Presentazione breve.	3
2.1 MINI: CleanEnergy.	7
2.2 MINI: Nuova edizione di un'originale.	9
3. Esterni.	10
4. Interni.	13
5. Sicurezza.	16
6. Propulsore.	20
7. Sospensioni.	24
8. Elettrica ed elettronica.	26
9. Livelli di allestimento.	28
10. La Marca MINI e il suo cliente tipo.	29
11. La Marca MINI nel portafoglio del BMW Group.	30

1. Presentazione breve.



MINI al Salone IAA 2001.

Francoforte. In concomitanza con l'inizio della commercializzazione in Germania dei modelli MINI Cooper e MINI One, al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte il BMW Group presenta in anteprima mondiale un avanguardistico progetto MINI.

MINI: CleanEnergy.

Attraverso lo studio di package MINI Cooper Hydrogen a idrogeno, configurato con estrema coerenza sulla base della MINI Cooper, il BMW Group riesce a dimostrare che il motore endotermico senza emissioni di CO₂ è una soluzione eccellente capace di unire in sé gli aspetti positivi dei costi, del package e del divertimento alla guida.

Il motore monovalente a quattro cilindri, basato sul propulsore di serie della MINI, forma una miscela criogenica in grado di raffreddare la miscela aspirata. Aumenta a questo modo il riempimento dei cilindri e, di conseguenza, la potenza del motore nonché il suo rendimento. La potenza e il consumo del motore ad idrogeno corrispondono all'elevato livello degli attuali propulsori a benzina. Il progetto è il primo in assoluto equipaggiato di un serbatoio preformato sistemato sotto i sedili posteriori. In confronto con l'infrastruttura tradizionale a benzina e a parità di capienza, l'alimentazione dell'idrogeno non ha un ingombro maggiore. Lo spazio riservato agli occupanti ed ai bagagli non è penalizzato.

MINI: Nuova edizione di un'originale.

La MINI è la nuova edizione di un originale, orientata al futuro. Mentre in molti campi vanta i migliori contenuti tecnologici oggi disponibili nel segmento, numerosi componenti hanno il dna e le caratteristiche emozionanti della capostipite.

È una quattro posti, esprime per antonomasia lo stile moderno di vita urbana, soddisfa le aspettative dei clienti nel nuovo millennio, anche al di là di mode e gusti passeggeri. Incarna il piacere di vivere, avvicina le classi, i paesi, le generazioni ed è l'opposto di uno status symbol.

MINI: Design.

La MINI convince in tutte le varianti con un design inconfondibile, tutte le linee sono morbide, genuine, eleganti. È stata progettata per essere una MINI, ed esprime coerentemente stile e tecnica autentici. Eppure, anche da ferma è molto dinamica, dà l'impressione che qualche cosa la voglia spingere con molto vigore.

La linea del cofano motore e i grandi proiettori circolari caratterizzano il tipico volto della MINI. La coda estremamente corta, le fiancate spioventi e gli originali gruppi ottici posteriori sottolineano l'estetica compatta, quasi possente, della MINI. L'interpretazione della fanaliera posteriore trasporta con molta eleganza e prestigio l'originale linguaggio formale nel nuovo millennio. Infatti, poche altre macchine hanno gruppi ottici posteriori che non si sviluppano fino al taglio del baule: la soluzione è esteticamente convincente e tecnicamente sofisticata. I passaruota allargati e le linee orizzontali del modulo posteriore sottolineano la notevole larghezza della MINI vista da dietro.

Il padiglione ed i retrovisori esterni del modello MINI Cooper sono proposti anche nei colori bianco e nero, indipendentemente dal colore del corpo macchina. Se il padiglione viene scelto nel colore della macchina, i retrovisori esterni, a regolazione elettrica, sono sempre neri.

La MINI One ha il padiglione nel colore della macchina. Alcuni accenti in nero spuntano in diversi punti della macchina: alle lamelle della mascherina, alla maniglia del portellone, all'antenna sul padiglione nonché ai rivestimenti dei retrovisori esterni. La MINI One ha tutti i contenuti tipicamente MINI ad un prezzo veramente interessante nel segmento premium.

Durante la fase progettuale della MINI è stata posta particolare attenzione sul passo possibilmente lungo e sul baricentro basso. Ciò sottolinea il tipico MINI feeling e favorisce le singolari qualità stradali nonché le premesse per le istanze attuali e future in materia di sicurezza e di comfort.

Durante la fase progettuale della MINI è stata posta particolare attenzione sul passo possibilmente lungo e sul baricentro basso. Ciò sottolinea il tipico MINI feeling e favorisce le singolari qualità stradali nonché le premesse per le istanze attuali e future in materia di sicurezza e di comfort.

MINI: Tecnica.

L'inconfondibile linguaggio formale della MINI trova riscontro anche nella straordinaria tecnica. Infatti, la struttura della scocca è esemplare per il segmento. I metodi di progettazione avanzata, come ad esempio la simulazione di crash virtuali, hanno permesso di realizzare una rigidità della carrozzeria 2-3 volte superiore a quella delle concorrenti. Insieme alle avanguardistiche sospensioni ed alla precisione dell'assetto, la rigidità è responsabile del piacere di guidare, simile ad una go-kart.

Le sospensioni MINI sono interessanti per la loro complessità costruttiva. L'asse posteriore multi-link è veramente singolare. Questo progetto assicura un'ottimale cinematica delle ruote posteriori senza tuttavia penalizzare la fruibilità del bagagliaio.

L'asse anteriore della MINI riprende il principio MacPherson con vantaggi di peso e ingombro. In curva, in accelerata e in frenata i semialberi di uguale lunghezza (una soluzione altrimenti proposta solo su automobili grandi a trazione anteriore) assicurano un feedback simmetrico delle ruote motrici anteriori allo sterzo.

I voluminosi dischi freno (davanti autoventilanti) delle quattro ruote, con di serie ABS a quattro sensori, controllo della frenata in curva CBC e ripartitore elettronico della forza frenante EBD assicurano decelerazioni ottimali della MINI. A richiesta è disponibile l'antipattinamento ASC + T oppure il controllo dinamico dell'assetto DSC.

La MINI Cooper è spinta da un agilissimo 4 cilindri 16 valvole di 85 kW/115 CV di potenza ricavati da una cilindrata di 1,6 litri. La MINI Cooper impiega 9,2 secondi per lo sprint da ferma a 100 km/h e raggiunge una velocità massima di 200 km/h. Abbastanza modesto è invece il consumo di carburante: 6,7 litri consumo totale Ue.

La MINI One invece è dotata di 66 kW/90 CV, accelera in 10,9 secondi da ferma a 100 km/h, raggiunge una velocità di uscita di 185 km/h e le bastano 6,5 litri per percorrere 100 chilometri.

Tutte le varianti della MINI creano nuovi parametri di riferimento nel campo della sicurezza, sia attiva che passiva, del suo segmento. Grazie all'abitacolo oltremodo robusto e al sistema di airbag, singolare in questa categoria, la MINI offre straordinari livelli di protezione agli occupanti. Infatti, il pilota e il passeggero sono di serie protetti da airbag anteriori e da sidebag integrati nei sedili. Inoltre, la MINI è l'unica macchina della sua categoria, per la quale è proposto a richiesta l'airbag per la testa (AHPS 2 = Advanced Head Protection

System) che, in caso di urto laterale, offre un massimo di protezione contro le lesioni craniali sia ai passeggeri anteriori che a quelli posteriori. In tema di sicurezza passiva è però anche singolare il sistema di serie capace di visualizzare il pneumatico in panne.

MINI: una Marca originale nel portafoglio del BMW Group.

MINI è una marca esclusiva ed originale nel BMW Group.

Le MINI sono prodotte nello stabilimento di Oxford (UK) secondo i principi costruttivi e gli standard qualitativi del BMW Group.

2.1 MINI: CleanEnergy.



Sotto molti aspetti MINI è una Marca con un futuro promettente. Nello studio di package MINI Cooper Hydrogen, basato sulla MINI Cooper, al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte il BMW Group porta per la prima volta la dimostrazione che il motore endotermico senza emissioni di CO₂ è una soluzione eccellente per unire gli aspetti positivi dei costi, del package e del divertimento alla guida. Questa associazione è irrinunciabile per poter radicare su larga scala l'idrogeno come combustibile del futuro.

MINI: quattro cilindri innovativo con formazione criogenica della miscela.

La tecnologia realizzata su questo progetto di utilitaria illustra il progresso possibile nello sviluppo della propulsione ad idrogeno. Infatti, il motore monovalente a quattro cilindri, basato sul propulsore di serie della MINI, potrebbe disporre di una formazione criogenica della miscela. Con questo si intende l'iniezione di idrogeno liquido a bassa temperatura nei condotti di aspirazione. In altri progetti di motori ad idrogeno, come ad esempio il nuovo otto cilindri bivalente della 745h, gestibile sia a idrogeno che a benzina, pure presentato al Salone IAA, l'idrogeno viene prima portato a temperatura ambiente per poi essere iniettato. Nel caso della formazione criogenica la miscela aspirata viene invece raffreddata con la conseguenza che aumentano il riempimento dei cilindri e con esso la potenza e il rendimento del motore. Il propulsore a idrogeno del concentrato tecnologico MINI ha il potenziale per raggiungere l'elevato livello degli odierni propulsori a benzina, sia in materia di potenza che di consumi.

MINI: serbatoio preformato sostituisce il serbatoio cilindrico.

Anche il serbatoio e il sistema di alimentazione del combustibile sono dello stesso livello elevato. Il progetto realizza per la prima volta sotto i sedili posteriori un serbatoio preformato per l'idrogeno, che sfrutta al meglio l'ingombro disponibile. Per ragioni di spazio venivano finora utilizzati solo serbatoi cilindrici per l'idrogeno liquido, perché erano gli unici a soddisfare in modo ottimale i requisiti sofisticati di coibentazione e sicurezza. Nella MINI Cooper modificata il sistema idrogeno non richiede, a parità di capacità, un ingombro superiore a quello dell'infrastruttura tradizionale di un sistema a benzina. Non esiste in particolare una penalizzazione dell'abitacolo o del bagagliaio.

MINI: «CleanEnergy is classless».

Con il progetto MINI Cooper Hydrogen il BMW Group sottolinea il proprio impegno in favore di un futuro positivo dell'idrogeno nei motori endotermici. La realizzazione della strategia CleanEnergy anche nelle serie minori sarà un elemento qualificante per il successo commerciale dei veicoli a idrogeno. Il BMW Group occupa una posizione di leadership anche in questo campo delle automobili monovalenti, ossia delle macchine con motore a combustione interna ottimizzate, rendendo CleanEnergy un progetto «classless».

2.2 MINI: Nuova edizione di un'originale.



La MINI è la nuova edizione di un'originale, orientata al futuro. Mentre in molti campi vanta i migliori contenuti tecnologici oggi disponibili nel segmento nelle versioni MINI One e MINI Cooper presentate al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte, numerosi componenti hanno il dna e le caratteristiche emozionanti della capostipite.

È una quattro posti, esprime per antonomasia lo stile moderno di vita urbana, soddisfa le aspettative dei clienti nel nuovo millennio, anche al di là di mode e gusti passeggeri. Incarna il piacere di vivere, avvicina le classi, i paesi, le generazioni ed è l'opposto di uno status symbol.

La forma compatta della MINI rievoca i modelli del passato disegnati da Sir Alec Issigonis. Le dimensioni tengono però in debito conto gli standard oggi scontati per tutte le caratteristiche importanti: sicurezza, qualità stradali, flessibilità, personalizzazione. Ciò ha permesso di creare lo spazio per moltissime soluzioni tecnologiche molto raffinate, senza tuttavia toccare eccessivamente l'estetica compatta della macchina.

Il progetto MINI Cooper, presentato nel 1997 al Salone IAA di Francoforte, aveva suscitato molto entusiasmo. La sua linea sottolineava la volontà di conservare lo charme e la compattezza del modello del passato.

Questi due valori innanzitutto dovevano essere integrati nel progetto studiato per il XXI° secolo. Questa era la vera sfida che gli stilisti e gli ingegneri dovevano affrontare nella fase a monte della commercializzazione.

3. Esterni.



Le linee genuine, muscolose della MINI catturano immediatamente l'attenzione dell'osservatore. Il moderno design sembra quasi «incollare» la macchina al fondo stradale: è indiscutibilmente MINI. Le varianti della MINI riprendono autenticamente l'estetica della capostipite: passo lungo e sbalzi ultracorti, due caratteristiche spesso riassunte nel concetto proverbiale delle «ruote disposte ai quattro angoli».

La somiglianza non è solo una specificità stilistica. Su strada esprime reali vantaggi attraverso l'eccellente maneggevolezza e lo straordinario assetto, caratteristiche che si fanno «sentire» tanto nella sicurezza attiva ottimale quanto nel marcato divertimento alla guida.

Il grande cofano motore, i proiettori rotondi e la mascherina caratterizzano il singolare volto originale della MINI. Il cofano motore è un vero capolavoro di design e di realizzazione costruttiva. Infatti, si estende, senza soluzione di continuità, fino ai passaruota. A differenza dalle vetture tradizionali di questo segmento, i gruppi ottici anteriori sono integrati nel cofano, un progetto estremamente esigente in quanto a precisione di produzione ed assemblaggio. La mascherina della MINI Cooper, integrata nel cofano motore, ha quattro costole orizzontali cromate (sulla MINI One sono nere) che partecipano a plasmare la sua estetica originale. Riprendendo uno stilema della prima Mini, il cliente può chiedere come optional il fregio in bianco o nero sul cofano motore. L'apertura del cofano è assistita da molle pressurizzate.

I paracolpi possono avere, come optional, gli inserti cromati. La bocchetta integrata nel paracolpi è realizzata in acciaio cromato (sulla MINI One è verniciata in nero). Alle estremità dei paracolpi sono applicati dei labbri che proseguono sotto il copri-brancardo e lungo il giro passaruota.

Vista di lato si nota la linea di cintura leggermente cuneiforme che sottolinea la grinta e la potenza della MINI. Anche gli stilemi orizzontali e verticali, dalla linea al di sotto delle vetrate alle fiancate quasi perpendicolari fino ai brancardi, accentuano l'estetica della macchina.

In tutte le varianti proposte la MINI è disponibile esclusivamente a due porte. Le portiere hanno un angolo di apertura estremamente grande (fino a 80 gradi) e facilitano a questo modo la salita e la discesa degli occupanti nonché l'accesso al divano posteriore. Nella posizione di massima apertura delle porte, la MINI è più larga che lunga.

Le finestre senza cornici sono molto eleganti e soprattutto inusuali in questa categoria. La MINI ha di serie gli alzacristalli elettrici con apertura e chiusura rapida. Quando si apre la porta, le finestre si abbassano a traguardo, e si richiudono completamente dopo aver chiuso la porta. Tale soluzione, nota dalle BMW Serie 3 coupé e cabriolet, realizza una tenuta ottimale tra la lastra di vetro e la guarnizione della porta, e protegge meglio contro i rumori e l'umidità.

Nella vista posteriore si riconoscono pure elementi stilistici che richiamano la leggendaria capostipite. La coda molto corta, le fiancate quasi perpendicolari e gli appariscenti gruppi ottici sottolineano la compattezza ed agilità della MINI. L'originale linguaggio formale della fanaleria posteriore è un'interpretazione elegante e prestigiosa per il nuovo millennio. Infatti, poche altre automobili hanno gruppi ottici posteriori che non si sviluppano fino al taglio del baule: la soluzione è esteticamente convincente e tecnicamente esigente. I passaruota allargati e le linee orizzontali del modulo posteriore sottolineano la notevole larghezza della MINI vista da dietro.

Il portellone si apre oltre 90 gradi facilitando così l'accesso al bagagliaio. Persone con statura fino a 1,85 m non hanno problemi a muoversi sotto il portellone aperto. Il portellone è dotato di chiusura elettrica apribile con un tasto integrato nella maniglia; anche questa soluzione di grande comfort e sicurezza è inusuale per il segmento.

L'originalità della MINI è anche espressa dall'uso del vetro come elemento stilistico e funzionale. Infatti, il parabrezza, poco inclinato, mentre da un canto rievoca la leggendaria capostipite, dall'altro esalta il singolare concetto di guida della MINI. Il primo montante è nascosto sotto un rivestimento nero lucido, mentre il secondo e terzo montante sono «sotto vetro»; questa soluzione fa suo un concetto noto in architettura, dove le strutture portanti sono spesso nascoste sotto superfici vetrate. Nasce così l'impressione di marcata eleganza, cioè di una fascia vetrata che si estende, senza soluzione di continuità, su tutto il perimetro della macchina. L'effetto viene accentuato dalla tonalità verde, di serie per tutti i cristalli, che oltre

all'effetto cromatico intrinseco riduce anche l'intensità di luce nell'abitacolo e, di conseguenza, il suo riscaldamento. Per questa ragione è stato rinunciato all'apertura a compaso dei vetri laterali posteriori. I vetri sono incollati e aumentano la rigidità della struttura.

Il parabrezza è equipaggiato di un efficace sistema di riscaldamento. Il lunotto ha di serie resistenze annegate e un tergi. Inoltre, la MINI può essere equipaggiata di tettuccio panoramico, la cui apertura è circa una volta e mezza più grande di un tettuccio panoramico tradizionale. Questo componente comprende una parte panoramica posteriore fissa e tendine parasole che aumentano il comfort e l'abitabilità soggettiva.

Perché la MINI Cooper è inconfondibile? Basti pensare al padiglione e ai retrovisori esterni che, indipendentemente dal colore scelto per il corpo macchina, possono essere chiesti in bianco o nero. Quando invece il padiglione è verniciato nel colore della macchina, i retrovisori elettrici sono sempre neri.

La MINI One ha sempre il padiglione nel colore della macchina. Diversi accenti cromatici identificano il modello, ad esempio le lamelle della mascherina, la maniglia del portellone e l'antenna sul tetto, nonché il rivestimento dei retrovisori elettrici.

La particolare connotazione estetica della macchina è dovuta anche alle ruote e agli pneumatici. La MINI Cooper ha di serie cerchi in lega di 15" di colore bianco o argento; la MINI One invece ha di serie i cerchi di acciaio di 15" con coprimozzo colore argento; a richiesta sono disponibili per ambedue i modelli i cerchi di 16 e 17 pollici. La MINI Cooper ha le maniglie porta, la mascherina, la maniglia apri-portellone, il terminale di scarico nonché le cornici dei gruppi ottici anteriori e posteriori in cromo, soluzioni che evidenziano il prestigio del modello. Anche la MINI One non è da meno in quanto ha differenziazioni di prestigio, come la maniglia apri-portellone e le costole della mascherina in nero.

4. Interni.



Anche gli interni della MINI, come i suoi esterni, sono veramente inconfondibili. Appena salito, il guidatore riceve una prima impressione del divertimento che lo attende alla guida. Il parabrezza poco inclinato e l'alta linea base delle superfici vetrate esprimono il fascino di una macchina veramente diversa.

L'elemento stilistico dominante nell'abitacolo è il tachimetro in posizione centrale, contenente una serie di indicatori: autonomia carburante, temperatura acqua nonché altre funzionalità e – di serie – la spia di pneumatico in panne. Fino al 1968 il tachimetro era stato lo strumento caratteristico nel centro della plancia dell'allora Mini. Dagli elementi stilistici dell'epoca sono derivate le cornici dei comandi che trasmettono il particolare MINI feeling. Tutti i quadranti sono di colore argento, mentre i display elettronici sono neri. Dopo aver acceso i fari, tutti i comandi hanno un'illuminazione soffusa colore arancione perfettamente leggibile in quasi tutte le situazioni. Per ridurre gli eventuali riflessi, gli strumenti hanno un vetro antiriflesso concavo.

La plancia porta-strumenti è proposta in diverse varianti: oltre al colore antracite di serie, le superfici possono essere scelte anche in colore argento o in radica. Il contagiri, di serie per la MINI Cooper e opzionale per la MINI One, è posizionato sul piantone sterzo nel campo primario di visibilità del guidatore. Quando un cliente ordina l'opzionale sistema di navigazione con display nel formato 16:9, il tachimetro si affianca al contagiri sul piantone sterzo.

Nel cruscotto sono ricavate anche le bocchette di ventilazione, l'airbag lato passeggero e diversi porta-oggetti capienti. Il cassetto di destra, disponibile a richiesta, contiene un porta-occhiali, un porta-monetine e porta-biro nonché due porta-lattine fruibili a macchina ferma. Il cassetto porta-guanti è illuminato e sulla MINI equipaggiata di condizionatore può pure essere climatizzato.

Il piantone sterzo della MINI è regolabile in altezza. Il volante a due razze con corona in similpelle contiene di serie l'airbag. A richiesta è disponibile il volante con corona in pelle o in legno con le parti interne rivestite in pelle oppure anche un volante multifunzioni.

In questo caso è possibile comandare la radio e il cruise control con i tasti al volante. Se la macchina è equipaggiata di cambio meccanico robotizzato Steptronic, questo può essere comandato attraverso i relativi tasti al volante.

L'originalità tipicamente MINI espressa dalla plancia è ripresa anche dalla consolle. Al mobiletto centrale infatti si accostano elementi in alluminio che si estendono fino al pavimento, sottolineando il carattere sportivo della macchina. Oltre alla radio ed ai comandi per l'impianto di riscaldamento-ventilazione, la consolle contiene anche i comandi per il riscaldamento del lunotto, l'opzionale condizionatore nonché il parabrezza riscaldabile.

Se la MINI è equipaggiata dell'opzionale condizionatore, cambiano i comandi. Infatti, un gruppo comando centrale serve a registrare la temperatura, il volume aria erogato, l'orientamento e la circolazione dell'aria. Un led nel comando visualizza la temperatura scelta e la velocità impostata del ventilatore.

Nella parte inferiore della consolle è disposto un gruppo con fino a sei interruttori a bilico che si ricollega stilisticamente alla Mini capostipite. Si tratta di comandi particolari che, dopo essere stati azionati, ritornano sempre alla posizione di partenza. Per un efficace controllo dei fendinebbia e retronebbia, i relativi comandi contengono diodi luminosi, mentre tutte le altre funzioni sono visualizzate dalle spie nel tachimetro. Tra il posto guida e quello del passeggero sono ricavati due pozzetti, quello anteriore con la leva del cambio, due porta-lattine e una presa 12 volt. Se dotata del pacchetto fumatori, manca un porta-lattina. In questo elemento centrale sono integrati anche i comandi per la regolazione elettrica dei retrovisori esterni. Nella parte posteriore del mobiletto invece sono integrati la leva del freno a mano, i comandi per l'opzionale riscaldamento del sedile, un altro porta-lattina per i passeggeri posteriori e il comando di inizializzazione per il controllo pressione gomme, di serie per tutte le MINI.

I sedili ergonomici, con airbag laterali integrati, sorreggono bene e sono molto confortevoli, come lo si attende da un'automobile sportiva come la MINI. Le guance dei sedili e i poggiatesta sono realizzati in materiali diversi da quelli del sedile per dare una maggiore espressività al loro disegno. Il cliente può scegliere le fodere secondo le preferenze personali. A richiesta è comunque possibile chiedere, in alternativa alle fodere di serie in tessuto, un accostamento tessuto/pelle oppure anche gli interni in pelle dedicata al

modello. La parte posteriore dello schienale è configurata con robusti elementi di materia sintetica che riducono la profondità del sedile, creando una maggiore abitabilità per i passeggeri accomodati sui sedili posteriori.

La leva per la regolazione longitudinale è disposta nella parte anteriore del sedile. La regolazione in altezza è di serie sul lato guida, mentre è opzionale per il passeggero. Per portare il seduto all'altezza desiderata è sufficiente tirare più volte la leva.

Spingendo verso il basso il comando della regolazione di inclinazione dello schienale, questo ribalta in avanti e il sedile scorre in avanti, facilitando a questo modo l'accesso al divano posteriore. Il meccanismo è dotato di funzione memoria, ragion per cui il sedile ritorna automaticamente alla posizione iniziale. Se invece lo stesso comando è spinto verso l'alto, si riesce a regolare lo schienale nella posizione desiderata.

Il cliente che desidera avere gli interni in tessuto/pelle oppure interamente in pelle avrà i sedili anteriori con supporto lombare; è disponibile anche il sedile riscaldabile a due temperature. A richiesta la MINI può naturalmente essere equipaggiata di sedili sportivi.

Il divano posteriore è molto confortevole per due passeggeri con poggiatesta nei pannelli esterni. Lo schienale posteriore è sdoppiabile di serie nel rapporto 50:50. Ciò permette di ampliare la capienza del bagagliaio da 150 litri fino a 670 litri. Il volume così realizzato può contenere fino a otto casse di acqua minerale. Lo schienale può essere sbloccato dall'interno, un cinematismo speciale facilita l'abbattimento dei segmenti.

Per i clienti con figli piccoli è integrato il sistema ISOFIX; gli attacchi standard sono disponibili a richiesta.

Particolarmente espressivo è anche il design delle porte della MINI. Un accento è stato posto sulle cornici di color antracite (opzionale argento) dei poggiatesta e dei pozzetti ricavati nei pannelli interni. La linea dei poggiatesta riprende da un canto l'architettura della consolle centrale, e dall'altro sottolinea la rigidità e sicurezza della macchina. Il cuscino del poggiatesta è rivestito di serie di pelle nera (tessuto nella MINI One). Al di sopra di queste cornici sono incassati gli apriporta e gli altoparlanti.



La progettazione della MINI Cooper e della MINI One ha assegnato la massima priorità alla sicurezza. Infatti, tra i punti essenziali del capitolato costruttivo figurava la sicurezza; doveva essere in linea con gli ultimi ritrovati della tecnica e definire nuovi parametri di riferimento nel segmento della MINI. Tutto ciò è stato realizzato secondo gli standard qualitativi e produttivi del BMW Group.

Sicurezza attiva.

Quattro freni a disco di serie, di cui quelli anteriori autoventilanti, assicurano la decelerazione della MINI Cooper e della MINI One. I dischi freno anteriori hanno la misura 276 x 22 mm, quelli posteriori 259 x 10 mm. L'impianto freni a doppio circuito incrociato ha di serie l'ABS a quattro sensori, la regolazione elettronica della forza frenante (EBD) e il Cornering Brake Control (CBC).

L'EBD gestisce la ripartizione della forza idraulica di frenata tra le ruote anteriori e posteriori, sfruttando in modo ottimale le potenzialità dei freni posteriori. Quando ad esempio l'asse posteriore è molto sollecitato a causa dell'elevato carico utile, anche in frenata il carico alle ruote posteriori è quasi uguale a quello alle ruote anteriori. È così possibile attivare un'elevata forza frenante alle ruote posteriori con effetti positivi sul comportamento in frenata. Se invece la macchina è poco caricata, gli pneumatici posteriori raggiungono molto prima di quelli anteriori i limiti di aderenza. Il sistema EBD ha il compito di escludere una tale situazione. Per fare questo la ripartizione elettronica della forza frenante è attivata automaticamente a partire da una pressione media di frenata, molto prima che intervenga l'ABS. Il sistema EBD non può essere disattivato dal guidatore.

Sia la MINI Cooper che la MINI One sono equipaggiate del Cornering Brake Control (CBC). Il CBC sfrutta in modo ottimale la capacità frenante delle ruote posteriori, senza tuttavia penalizzare la stabilità della traiettoria. Se un guidatore frenasse ad esempio in una curva percorsa a velocità sostenuta, già una leggera pressione di frenata potrebbe provocare un'imbardata. Grazie ad una speciale simulazione aritmetica il CBC calcola l'accelerazione trasversale in

base ai segnali provenienti dai quattro sensori dell'ABS. Il CBC riconosce la curva e gestisce la forza frenante, facendo crescerla più rapidamente alla ruota anteriore esterna che alle altre ruote. Questa dinamica contrasta la tendenza all'imbardata.

La MINI Cooper e la MINI One possono ricevere l'opzionale sistema antipattinamento (ASC + T) disattivabile. Il sistema evita il pattinamento delle ruote motrici anteriori e assicura la stabilità della traiettoria. Consente inoltre di accelerare l'auto ferma anche in condizioni avverse, senza far pattinare le ruote. La macchina resta sempre controllabile, anche su fondi ad aderenza differenziata; le ruote non si bloccano quando cambiano le condizioni del manto stradale. Un'apposita spia informa il guidatore sul funzionamento dell'ASC + T (attivato o disattivato).

Un altro optional è il Dynamic Stability Control (DSC). Si tratta di un sistema che potenzia le funzionalità dell'ABS e dell'ASC + T. Mentre questi ultimi controllano le forze longitudinali, il DSC controlla e regola anche le forze trasversali agenti sulla macchina.

Oltre ai sensori dei giri dell'ABS, il DSC valorizza i dati captati da altri sistemi per rilevare la pressione del cilindro freno (per capire, se e come il guidatore sta frenando), la rotazione del volante (per leggere la traiettoria scelta dal guidatore) e le accelerazioni trasversali agenti sul corpo macchina.

A questo modo il DSC riesce a interpretare le intenzioni del guidatore, captando il moto istantaneo della macchina, indispensabile per valutare se la macchina sta uscendo dalla traiettoria precalcolata. Il sistema interviene attraverso la centralina elettronica, variando la forza frenante alle quattro ruote e modificando la coppia erogata dal motore.

A questo modo il sistema evita situazioni di instabilità causate in fase di accelerazioni, frenata, percorrenza in curva o improvvisa variazione di carico con conseguente sovra o sottosterzo.

In caso di sovrasterzo la centralina del DSC frena la ruota anteriore esterna. Se in questo istante il guidatore sta già frenando, l'elettronica aumenta la pressione di frenata alla ruota interessata, riducendo invece la pressione agente sulle ruote interne. In caso di sottosterzo la centralina del DSC frena la ruota posteriore interna. Se il guidatore ha già iniziato la frenata, viene comunque aumentata la pressione alla ruota interna, mentre è ridotta quella alle ruote esterne.

La MINI Cooper e la MINI One sono le prime automobili di questo segmento dotate di serie di un sistema di riconoscimento di un pneumatico in panne. Il sistema permette al guidatore di reagire alle eventuali perdite di pressione ancora prima che la gomma venga danneggiata o si giunga addirittura in una situazione pericolosa. Come funziona il sistema? Quando cala la pressione di una gomma, si riduce il suo raggio di rotolamento e anche la sua circonferenza. Come conseguenza diretta aumenta la velocità di rotazione della ruota. Per misurare la velocità delle ruote, il sistema si avvale dei sensori dell'ABS, effettua un confronto diagonale tra le ruote e la loro velocità media; a questo modo riesce a captare l'eventuale perdita di pressione.

Dato che questo sistema evita danni maggiori da perdita strisciante di pressione, la ruota di scorta è sostituita dal MINI Mobility System (MINI MS) alloggiato nel baule. Tale sistema comprende sostanzialmente un ermetizzante ed un compressore da collegare alla presa elettrica di bordo. In caso di perdita di pressione è possibile ermetizzare e gonfiare la ruota interessata e raggiungere tranquillamente la prossima officina senza dover cambiare la ruota. A richiesta è naturalmente disponibile anche un ruotino.

Quando la MINI è dotata di ruote di 16" e 17" è possibile calzare pneumatici runflat. La marca MINI definisce a questo modo un nuovo benchmark di sicurezza attiva nella sua categoria. Questi pneumatici hanno fianchi rinforzati e sono realizzati con mescole ad alta resistenza termica. In caso di caduta di pressione di un pneumatico runflat resta invariato il funzionamento dell'ABS, del traction control e del controllo dinamico della stabilità. Il guidatore può dunque continuare il suo viaggio anche dopo una caduta di pressione. Procedendo con molta cautela e ad una velocità non superiore a 80 km/h, l'autonomia percorribile può arrivare addirittura a 150 chilometri. Con pneumatici runflat è possibile rinunciare al MINI Mobility System (MINI MS).

Sicurezza passiva.

La MINI crea parametri di riferimento anche in materia di sicurezza passiva. Sono di serie quattro airbag, quelli anteriori del tipo smart che, in caso di incidenti, si gonfiano in funzione della forza d'impatto. I due airbag laterali sono incassati nelle guance esterne degli schienali anteriori e costituiscono una valida protezione del torace, sia per il guidatore che per il passeggero. Tutti gli airbag sono comandati da sensori comuni che assicurano un'attivazione ottimale degli airbag.

Inoltre, la MINI Cooper e la MINI One sono disponibili con l'opzionale sistema di airbag per la testa (AHPS 2 = Advanced Head Protection System), che offre una protezione ottimale ai passeggeri anteriori e posteriori contro le ferite alla testa; il sistema è integrato nel padiglione lungo la parete laterale. Si tratta di una tendina che va dal primo al terzo montante e riesce a proteggere validamente la testa contro le forze laterali e a ridurre la penetrazione di oggetti nell'abitacolo. In caso di urto l'airbag per la testa si gonfia tra la testa dell'occupante e la parete laterale. Le cinture di sicurezza a tre punti per i quattro posti hanno pure funzione protettiva, quelle anteriori sono munite di pretensionatore e limitatore di sforzo.

La base della sicurezza passiva perfettamente tarata è naturalmente costituita dalla struttura della carrozzeria. La sua rigidità è superiore di due a tre volte ai dati raggiunti dalle concorrenti. Questa soluzione contiene diversi vantaggi, tra cui in primo luogo la minore tendenza della scocca a vibrare; è più silenziosa. Poi assicura un'eccellente maneggevolezza anche in caso di guida sportiva su fondi dissestati. La struttura particolare della carrozzeria si fa sentire specialmente nella resistenza dell'abitacolo. Insieme alle zone ad assorbimento di energia, tutto questo permette di assicurare agli occupanti una protezione efficace in caso di incidente.

La MINI definisce nuovi parametri di riferimento anche nel comportamento in caso di crash. Tutti i componenti destinati ad assorbire energia sono stati progettati secondo i criteri del BMW Group. Il motore anteriore disposto trasversalmente contribuisce ad ottimizzare la performance in caso di impatto. La carrozzeria e i materiali utilizzati proteggono l'abitacolo, e le ampie zone ad assorbimento di energia impediscono la penetrazione di oggetti nella vaschetta piedi. Anche l'asse anteriore assorbe energia, smaltendola verso il basso. Insomma, i componenti massicci trasversali partecipano, uno per uno e insieme, a proteggere gli occupanti.

6. Propulsore.



Quando nel 1959 Sir Alec Issigonis presentò la Mini, si trattava di una vera rivoluzione nella progettazione automobilistica. Quella Mini è stata la prima automobile con motore anteriore trasversale e trasmissione sotto il motore. Il progetto lasciò molto spazio nella parte anteriore della macchina e Issigonis riuscì a questo modo a raggiungere il suo ambizioso obiettivo di costruire una piccola berlina da famiglia capace di accogliere quattro adulti. Era anche riuscito a disegnare la prima berlina piccola guidabile come una sportiva.

Questa formula è stata trasferita con la massima autenticità e coerenza all'epoca moderna attraverso la riedizione dell'originale: una piccola a trazione anteriore con eccellenti qualità stradali. Il baricentro è molto basso e le masse sono distribuite per il 63% sull'asse anteriore e il 37% su quello posteriore. Per i modelli MINI Cooper e MINI One questa distribuzione porta due vantaggi: la parte anteriore ha un peso sufficiente con eccellente trazione, mentre la distribuzione delle masse, straordinaria per una macchina a trazione anteriore, assicura eccellenti qualità stradali. Queste sono potenziate dalla rigidità della scocca, dall'asse posteriore del tipo multilink e dallo sterzo servoassistito elettroidraulico (EHPAS).

Il cambio di velocità, la pompa dell'acqua e il compressore dell'opzionale condizionatore sono solidali con il monoblocco, sfruttando a questo modo molto bene lo spazio disponibile nel vano motore. Viene così creato l'ingombro necessario per le zone critiche a deformazione progressiva.

Motore.

Tutti i modelli della marca MINI hanno sotto il cofano una variante del motore base «Pentagon» di 1,6 litri, progettato in collaborazione tra BMW e Chrysler. La MINI Cooper ha la versione con 85 kW/115 CV, mentre il motore della MINI One eroga 66 kW/90 CV. Il motore Pentagon soddisfa la norma Euro 4 ed è uno dei pochi propulsori sul mercato che non ha bisogno di aria secondaria o ricircolo dei gas di scarico.

Il motore quattro cilindri ha un albero a camme in testa con catena di distribuzione e quattro valvole per cilindro, levette oscillanti a rullino e bilancieri per le punterie idrauliche. Il monoblocco, silenzioso e quasi privo di vibrazioni è costruito in robusta ghisa grigia, mentre la testata è in alluminio.

Grazie alla regolazione attiva della detonazione il motore può funzionare con benzine senza piombo con un numero di ottano tra 91 e 98. Ciò permette di usare la medesima taratura del motore praticamente per tutti i mercati del mondo, indipendentemente dalla qualità di carburante disponibile. Inoltre, il cliente non è penalizzato quando sullo stesso mercato venissero proposte benzine di qualità differenti.

La gestione del motore è assicurata da una centralina elettronica Siemens (EMS 2000) che comanda anche l'opzionale cambio a variazione continua. Ecco perché si parla di «powertrain controller», cioè di una ECU per l'intera catena cinematica.

Uno dei componenti aggiuntivi è il cosiddetto E-Gas, che scollega meccanicamente il pedale dell'acceleratore dalla farfalla del motore. I comandi all'acceleratore sono trasmessi al powertrain controller, che li interpreta a seconda delle condizioni di funzionamento, definendo l'alimentazione ideale di carburante. Al momento di una forte accelerazione il sistema calcola l'alimentazione ottimale di benzina secondo il criterio di potenza massima e emissioni minime. Questo calcolo avviene istantaneamente e, in condizioni normali, non è percepibile per il guidatore.

I compiti più importanti della centralina elettronica sono il controllo e l'ottimizzazione della coppia nonché la prontezza regolare ai comandi dell'acceleratore. Se la coppia richiesta dovesse essere inferiore al valore massimo disponibile, la ECU ha la possibilità di ritardare l'accensione e di creare una riserva di coppia. Il guidatore percepisce questo intervento come prontezza ai comandi e qualità stradali migliori, in particolare alle basse velocità.

Il primo intervento di assistenza del motore scade tra 16.000 e 20.000 km, a seconda dello stile di guida. I successivi tagliandi sono ritmati a distanza di 25.000 a 30.000 km. La durata delle candele è di 90.000 km; devono dunque essere cambiate soltanto al quarto tagliando. Ciò permette di ridurre sensibilmente i costi di gestione della MINI Cooper e della MINI One.

Optional: cambio a variazione continua con Steptronic.

La MINI è equipaggiata di un cambio a variazione continua (CVT) con Steptronic. Questa trasmissione permette al cliente di scegliere tra la modalità automatica normale, fruibile soprattutto nell'uso urbano, e quella sportiva che invece propone al guidatore un cambio semiautomatico a sei rapporti. Pur essendo il CVT più pesante di un cambio meccanico, è comunque più leggero di un tradizionale cambio automatico.

Il cambio CVT si distingue notevolmente da un cambio automatico. Mentre quelli tradizionali hanno bisogno di un convertitore di coppia, il cambio a variazione continua si serve di una frizione pluridisco in bagno d'olio gestita elettronicamente. Per trasmettere la potenza erogata dal motore, il CVT usa una cinghia metallica di lunghezza definita che collega due pulegge doppio coniche con la possibilità della variazione continua. Le pulegge sono sdoppiate per consentire di variare la luce dello spazio a V; a questo modo è possibile aumentare e ridurre l'angolo di avvolgimento della catena.

Il powertrain controller effettua il controllo permanente della posizione relativa delle pulegge e garantisce il rapporto migliore in ogni condizione di marcia. Dato che la trasmissione può essere variata in una gamma infinita di rapporti, l'aggiustaggio avviene senza salti in modo morbido, senza strappi o contraccolpi.

La modalità dinamica viene scelta portando la leva selettore in posizione Park, Retromarcia, Neutrale e Drive o Automatico. La posizione inserita è visualizzata dai led affiancati alle sigle P, R, N e D.

Per attivare la modalità Sport il guidatore deve spostare la leva dalla posizione «D» a sinistra alla posizione «S». Dopo aver eseguito manualmente la prima selezione con una leggera spinta in avanti oppure indietro, la trasmissione attiva automaticamente lo Steptronic. Il rapporto attivato è visualizzato nel display lcd integrato nel contachilometri digitale del tachimetro.

La modalità Sport realizza le cambiate in maniera sportiva. La differenza sostanziale tra la modalità Steptronic e la modalità «D» o «S» è costituita dai sei rapporti fissi. Queste «marce» sono state realizzate, perché il CVT è elettronicamente limitato a sei rapporti invece della variazione continua usuale. La funzione Steptronic offre la possibilità della guida sportiva, perché il motore può arrivare fino a 6.000 giri al minuto. Appositi circuiti inibitori escludono la possibilità di danneggiare il motore o il cambio attraverso comandi errati.

Come optional è disponibile il volante con i comandi per lo Steptronic, disposti davanti e dietro il volante su una piccola gobba delle razze. I comandi anteriori servono a scalare le marce, mentre i comandi sul retro servono a passare alla prossima marcia. Una volta attivata la modalità Steptronic, il guidatore può scegliere la marcia desiderata con questi comandi.

L'accelerazione della macchina è particolarmente morbida nelle modalità CVT e Steptronic, perché fino a 2.000 giri la frizione elettronica ritarda la trasmissione della potenza, che viene invece «strozzata» e trasmessa uniformemente con la conseguenza che l'accelerazione è molto confortevole e morbida. Ambedue le modalità, CVT e Steptronic, sono dotate delle funzioni «kick down», «fast-off» (partenza grintosa) e «downhill» (discesa). Il noto scorrimento dei cambi automatici tradizionali, per il CVT con Steptronic è realizzato con una soluzione elettronica.

Rispetto ad un cambio automatico tradizionale il CVT con Steptronic ha infine il vantaggio di accelerare molto meglio.

7. Sospensioni.



L'asse anteriore della MINI segue il principio MacPherson a ruote indipendenti che, rispetto ad altri tipi di sospensioni, ha notevoli vantaggi di peso e ingombro. Il progetto applicato alla MINI è stato ottimizzato con un cuscinetto supplementare imbullonato al monoblocco per realizzare semiassi di lunghezza uguale. Normalmente questa soluzione viene proposta soltanto per macchine a trazione anteriore dei segmenti superiori; il progetto assicura un feedback simmetrico in curva, in accelerata e in frenata. Le utilitarie invece hanno di solito semialberi di lunghezza diversa, per cui il feedback sul lato con il semialbero più corto è maggiore di quello del lato opposto con la conseguenza di una risposta instabile.

L'asse posteriore tipo multilink è assolutamente singolare in questo segmento. La geometria dell'asse è progettata per ottenere un'angolazione ottimale delle ruote rispetto al piano stradale, per cui gli pneumatici hanno sempre un contatto completo con il fondo. Eventuali cambiamenti del profilo della strada non penalizzano né la sterzabilità né la trazione. L'asse multilink sfrutta molto bene lo spazio disponibile e non compromette il bagagliaio a piano ribassato e la grande distanza tra gli ammortizzatori. Ciò è molto importante, se si considera da un lato la posizione dell'asse nella posizione estrema della coda della MINI nonché dall'altro la superficie relativamente piccola del baule.

La MINI One e la MINI Cooper hanno uno stabilizzatore all'asse anteriore, quello della MINI Cooper è rinforzato rispetto alla versione montata sulla MINI One. Inoltre la MINI Cooper ha uno stabilizzatore supplementare all'asse posteriore nonché assetto sportivo ribassato di 8 millimetri.

Ambedue le versioni della MINI sono equipaggiate di servosterzo elettroidraulico (EHPAS) che, oltre alla sua efficienza, trasmette al guidatore il contatto diretto con la strada. I giri necessari al volante sono solo 2,5 fruibili nella precisione di sterzata e nella maneggevolezza. Il servosterzo EHPAS riprende il principio dello sterzo a cremagliera. Mentre i sistemi di sterzata tradizionali usano pompe idrauliche azionate continuamente dal motore, quella dello sterzo della MINI è azionata da un piccolo motore elettrico

indipendente dal motore endotermico. Dato che il servosterzo non viene continuamente usato, il motore elettrico si commuta alla modalità economica. Rispetto ai sistemi idraulici tradizionali, il sistema EHPAS riduce il consumo di carburante di 0,1 litro su 100 chilometri.

8. Elettrica ed elettronica.



La MINI è equipaggiata di un'infrastruttura autonoma in rete multiplex. Grazie ai bus di dati è possibile ovviare al problema dell'affollamento di cavi, cablaggi e connettori in passato inevitabilmente presenti nelle automobili. I bus hanno essenzialmente due compiti: da un canto il sistema CAN-bus collega il management del motore, i freni, il cambio e gli strumenti, mentre dall'altro il sistema K-bus gestisce la parte elettronica della carrozzeria (cioè luci abitacolo, condizionatore, porte e finestre).

Rispetto ai sistemi elettrici tradizionali l'integrazione tra questi sottosistemi e lo scambio di dati tra i sistemi comportano numerosi vantaggi. In primis un numero notevolmente inferiore di collegamenti necessari che spesso e volentieri sono causa di problemi, mentre le connessioni rimanenti hanno una qualità superiore; è minore poi l'impegno complessivo necessario per i cablaggi, si riduce il peso ed è più facile integrare gli optional in listino, come ad esempio il sensore di pioggia.

Oltre al sistema dei bus di dati, un compito importante è svolto dal sistema luci. Infatti, sia la MINI Cooper che la MINI One sono dotate di un innovativo sistema di proiettori per i fari grandi capace di raccogliere una parte della luce emessa in modo da aumentare del 25% l'efficacia luminosa rispetto ad un sistema convenzionale.

L'impianto lavafari è disponibile a richiesta. Un particolare circuito provvede a spegnere le luci della macchina soltanto 30 secondi dopo aver chiuso la macchina. I fari allo xeno sono opzionali, come del resto anche i fendinebbia che costituiscono un importante contributo alla sicurezza.

L'abitacolo della MINI è molto ben illuminato. La plafoniera allo xeno è sufficiente per l'ambiente; la MINI Cooper ha luci nella vaschetta piedi, disposte sui due lati del mobiletto centrale, nonché la luce del bagagliaio.

Anche altri feature elettrici ed elettronici sono utili tanto per la sicurezza quanto per il comfort: ad esempio la chiusura centralizzata con telecomando a radiofrequenze per chiudere ed aprire fino ad una distanza di 15 metri le porte, il portellone e il serbatoio.

Al momento dell'apertura si accendono le luci abitacolo; è così più facile trovare la macchina ad esempio in un parcheggio mal illuminato. La MINI ha di serie anche l'immobilizer che viene attivato e disattivato con la chiave.

A richiesta è proposto un antifurto volumetrico, che scatta in caso di irruzione nell'abitacolo. Il sistema scatta anche in caso di sollevamento o spinta della macchina. Quando viene lanciato l'allarme, per 30 secondi sono attivati il blinker e il claxon. Se il guidatore dovesse ritornare alla sua macchina soltanto dopo questo lasso di tempo, un segnale luminoso visualizza l'avvenuta attivazione dell'allarme.

Il sistema In-Car Entertainment (ICE) assicura lo straordinario ascolto a bordo della MINI; è stato sintonizzato secondo le particolari condizioni acustiche e ambientali della macchina. Il car audio di base comprende sei altoparlanti, di cui quattro nelle porte e due nei pannelli laterali posteriori.

Per clienti molto esigenti è disponibile a richiesta un sistema hi-fi Harmon Kardon con otto altoparlanti e amplificatore digitale, disposto nel pannello destro posteriore. Il processore digital sound permette di erogare diverse realtà acustiche che assicurano un ascolto ottimale su tutti i posti.

Il grande numero di componenti e sistemi semplifica la personalizzazione secondo le preferenze del cliente. È ovviamente disponibile anche un cd changer per sei cd (sistemato nel bagagliaio) in combinazione con diversi tipi di radio. Normalmente i sistemi equivalenti sono proposti soltanto per automobili di categorie superiori. A bordo della MINI ne sottolineano in modo convincente il posizionamento come premium product.

Altre proposte high-tech, non comuni in questo segmento, sono il sistema di navigazione con display a colori 16:9 e il telefono. L'elenco degli optional comprende anche il sensore di pioggia che comanda le battute dei tergicristalli in funzione del volume di acqua sul parabrezza. Un altro optional interessante è il retrovisore a scatto automatico che riduce il fastidioso abbagliamento da parte delle macchine che seguono.

9. Livelli di allestimento.



Salt (MINI One).

In aggiunta al ricco equipaggiamento della MINI One, il livello «Salt» comprende una serie di dotazioni in più. I sei capienti pozzetti, già presenti sul modello base, possono essere completati delle reticelle sullo schienale dei sedili anteriori, ad esempio per sistemarvi i giocattoli dei piccoli. Il pacchetto luci supplementari facilita le operazioni di carico e scarico durante le ore notturne.

Il livello «Salt» propone inoltre gli interni in un accogliente colore argento; il contagiri è posizionato sul piantone sterzo ed è così leggibile con estrema facilità. Il livello comprende poi una radio RDS con sei altoparlanti. La visibilità nelle giornate tristi viene migliorata con i fendinebbia compresi nel livello «Salt».

Pepper (MINI Cooper) – il collegamento tra comfort e sportività.

«Pepper» è il livello di equipaggiamento dedicato alla MINI Cooper; unisce elementi prestigiosi alla forma e alla funzione. Comprende le reticelle ferma-oggetti (in aggiunta ai capienti pozzetti), i paracolpi con inserti cromati, interni in colore argento e ruote speciali in lega di 15 pollici nonché la radio RDS con sei altoparlanti, il pacchetto luci abitacolo e i fendinebbia.

Chili (MINI Cooper) – per il guidatore sportivo.

Il livello «Chili» si rivolge in particolare ai guidatori sportivi della MINI Cooper. Oltre ai livelli molto ricchi della MINI Cooper vestita «Pepper», l'equipaggiamento «Chili» comprende sedili sportivi in tessuto/pelle, che sorreggono molto bene, uno spoiler sul padiglione nonché il volante con corona in pelle.

Le sospensioni sportive e i cerchi in alluminio di 16 pollici sottolineano l'estetica sportiva della MINI Cooper e garantiscono moltissimo divertimento alla guida della MINI.

10. La Marca MINI e il suo cliente tipo.



I prodotti marchiati MINI sono sicuramente sempre autentici, così come le persone che li guidano.

MINI è cosmopolita. La MINI e la marca MINI hanno sempre entusiasmato giovani e meno giovani in tutti i paesi e in tutte le classi sociali, senza per questo diventare uno status symbol.

I clienti potenziali della MINI hanno una cosa in comune: la gioia di vivere, sul lavoro, nel tempo libero e in famiglia. Queste persone attribuiscono grande importanza all'indipendenza, sono spontanee e creative. Scelgono una vettura per mostrare il loro stile inconfondibile, per gioire del piacere di guidare che essa sa offrire, ma allo stesso tempo desiderano una vettura sufficientemente grande e flessibile, in grado di soddisfare le esigenze di uno stile di vita attivo. Sono molto esigenti in materia di qualità e desiderano sempre l'ultimo ritrovato della tecnologia.

Si prevede che la maggior parte degli acquirenti saranno giovani con età inferiore ai 35 anni, in molti casi single, impegnati in attività professionali creative, che mostrano fiducia in se stessi e ampiezza di vedute, e non hanno problemi a lavorare con successo in un'economia virtuale.

Un altro importante bacino di utenza per la marca MINI è costituito dalle famiglie ad elevato reddito in cerca di una seconda o addirittura terza auto dalle dimensioni contenute, ma ricca di personalità e fascino.

11. La Marca MINI nel portafoglio del BMW Group.



MINI è una marca esclusiva ed originale nell'ambito del BMW Group. Oltre a BMW formerà la seconda colonna importante nella strategia premium del BMW Group.

La marca MINI è destinata a conquistare nuovi segmenti e nuovi clienti ampliando sempre più la presenza del BMW Group sul mercato. È una proposta convincente nel segmento delle utilitarie, soprattutto in quelle fasce dove il cliente si attende un prodotto premium qualificato da un'elevata carica emotiva.

La MINI contribuisce anche a ridurre le emissioni di CO₂ del BMW Group. Con la MINI il BMW Group vuole onorare l'impegno volontario assunto dall'industria automobilistica europea di ridurre del 25 per cento le emissioni di anidride carbonica della flotta tra il 1995 e il 2008.

La MINI Cooper sarà commercializzata a partire dall'estate del 2001 presso concessionari selezionati del BMW Group in un'area appositamente dedicata nei saloni di vendita, ben distinta da quella della marca BMW. La MINI One con 66 kW/90 CV verrà commercializzata contemporaneamente con la MINI Cooper, mentre la MINI Cooper S con 115 kW/163 CV seguirà più tardi.

La MINI è stata sviluppata prevalentemente negli uffici inglesi del BMW Group da un team internazionale. La MINI è prodotta nello stabilimento BMW Group di Oxford in Inghilterra, applicando naturalmente i principi costruttivi e gli standard qualitativi della BMW Group.

MINI è una marca globale commercializzata in tutto il mondo.