

La MINI Coupé.

Table des matières.



1. Pour une joie effrénée au volant.	
La MINI Coupé.	2
2. Fiche signalétique.	4
3. Punch spontané.	
Moteurs et transmissions.	7
4. Sensations typées karting à l'état pur.	
Liaisons au sol et expérience de conduite.	13
5. Personnalité unique, MINI typique.	
Concept et carrosserie.	17



1. Pour une joie effrénée au volant. La MINI Coupé.

MINI enrichit la famille des modèles d'une déclinaison supplémentaire rigoureusement tournée vers une joie maximale au volant. La MINI Coupé enthousiasme par une agilité à ce jour inégalée dans le segment des petites voitures, par une carrosserie et un habitacle répondant à un concept inédit et par le caractère premium typique de la marque en termes de qualité et de dotation. Avec la première biplace dans la gamme des modèles, MINI ne fait pas seulement revivre la belle histoire de la marque en course, mais aussi la catégorie des voitures de sport ultracompactes. Le choix des moteurs, le réglage du châssis, la répartition des masses et les qualités aérodynamiques ont été entièrement placés sous le signe de performances optimales. Le résultat : la MINI Coupé intensifie encore les sensations façon karting typiques de la marque et atteint les meilleures performances routières jamais relevées sur un modèle de la marque construit en grande série.

Quatre cylindres essence et diesel de la toute dernière génération.

La MINI Coupé se voit proposer les moteurs à essence et diesel les plus puissants de la gamme des moteurs de la marque. De la MINI Cooper Coupé (90 kW/122 ch) à l'athlète de pointe, la MINI John Cooper Works Coupé forte de 155 kW (211 ch), en passant par la MINI Cooper SD Coupé (105 kW/ 143 ch) et la MINI Cooper S Coupé (135 kW/184 ch), la puissance couvre une large fourchette.

Sensations façon karting au plus haut niveau.

La qualité des liaisons au sol, unique dans le segment des petites voitures, assure une maniabilité typiquement MINI à la nouvelle voiture. La direction à assistance électromécanique hautement précise, l'aide à la conduite DSC prévue en série, les freins mordants et les mesures spécifiques pour optimiser la rigidité torsionnelle garantissent au conducteur de la MINI Coupé des sensations karting au plus haut niveau.

Toit à la ligne individuelle, aérodynamique optimisée, volume de chargement généreux.

La silhouette basse et le toit casque innovant confèrent une allure tout aussi sportive qu'individuelle à la MINI Coupé. Outre le béquet de toit intégré, un aileron arrière actif optimise l'écoulement de l'air lorsque le coupé file à un rythme soutenu. Grâce à son capot arrière s'ouvrant largement vers le haut et le grand coffre à bagages avec une trappe intégrée, la MINI Coupé révèle une polyvalence exceptionnelle au quotidien, pour le transport d'équipements de sport ou de loisir et pour les voyages à deux.

2. Fiche signalétique.



- MINI veille une fois de plus à offrir une variété fascinante dans le segment des petites voitures et présente la première biplace de la gamme des modèles actuelle : la MINI Coupé, transmission authentique des gènes sportifs de la marque à un concept automobile moderne, réinterprétation de la catégorie des voitures de sport ultracompactes ; une maniabilité et une agilité inégalées associées aux meilleures performances routières dans la gamme des modèles ; un design innovant se distinguant par un toit casque à la ligne individuelle et des qualités aérodynamiques optimisées ; une modularité élargie grâce au capot arrière s'ouvrant en grand et au coffre à bagages spacieux offrant de nombreuses possibilités d'utilisation.
- Des quatre cylindres de la toute dernière génération ; les moteurs à essence et diesel les plus puissants de la gamme des moteurs MINI ; une technique moteur reposant sur le savoir-faire de développement de BMW Group et déclinée directement de la course automobile ; MINI John Cooper Works Coupé forte de 155 kW (211 ch), MINI Cooper S Coupé de 135 kW (184 ch), MINI Cooper Coupé de 90 kW (122 ch), MINI Cooper SD Coupé de 105 kW (143 ch) ; une efficacité exemplaire grâce aux technologies MINIMALISM de série ; une boîte mécanique à six rapports de série et une boîte automatique à six rapports en option pour la MINI Cooper S Coupé, la MINI Cooper Coupé et la MINI Cooper SD Coupé.
- Sensations typées karting d'une intensité inégalée grâce à l'orientation rigoureuse du réglage du châssis, de la répartition des masses et de la structure de carrosserie vers une joie maximale au volant ; direction à assistance électromécanique et aide à la conduite DSC (Contrôle dynamique de la stabilité) en dotation standard, mode de traction DTC (Contrôle de traction dynamique) avec EDLC (Electronic Differential Lock Control) en option (de série sur la MINI John Cooper Works Coupé) ; mesures innovantes pour la protection des piétons et mesures d'amélioration de la rigidité de la carrosserie déplaçant légèrement la répartition des masses vers l'avant ; d'où une motricité optimisée de la MINI Coupé à

traction; un surplus d'agilité et de sécurité grâce à l'augmentation de la rigidité torsionnelle obtenue par des renforts ciblés spécifiques à ce modèle.

- Première MINI à carrosserie tricarps avec une partie arrière nettement décrochée dans le style classique d'une grand tourisme; silhouette sportive et basse façon coupé; hauteur de la voiture réduite de 29 millimètres par rapport à celle de la MINI; nouvel accent authentique du langage des formes caractéristique de MINI; toit casque à béquet intégré incomparable de par sa ligne; première MINI avec un aileron arrière actif pour optimiser l'écoulement de l'air dans la plage des vitesses supérieures, cet aileron se déployant automatiquement à 80 km/h.
- Concept strictement biplace offrant des capacités de rangement et de chargement élargies derrière les sièges conducteur et passager; coffre à bagages spacieux présentant des possibilités d'utilisation variables; grande trappe vers l'habitacle; grand capot arrière pivotant largement vers le haut pour faciliter le chargement.
- Motorisations :
MINI John Cooper Works Coupé : quatre cylindres essence à turbocompresseur Twin Scroll et injection directe ainsi que de nombreux détails techniques déclinés directement de la course automobile, cylindrée : 1 598 cm³, puissance : 155 kW (211 ch) à 6 000 tr/mn, couple maxi. : 260 Nm entre 1 850 et 5 600 tr/mn (280 Nm avec la fonction overboost entre 1 700 et 4 500 tr/mn), accélération (0 à 100 km/h) : 6,4 secondes, vitesse maxi. : 240 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 7,1 l/100 km, émissions de CO₂ : 165 g/km.

MINI Cooper S Coupé : quatre cylindres essence à turbocompresseur Twin Scroll, injection directe et distribution entièrement variable déclinée de la technologie VALVETRONIC de BMW Group, cylindrée : 1 598 cm³, puissance : 135 kW (184 ch) à 5 500 tr/mn, couple maxi. : 240 Nm entre 1 600 et 5 000 tr/mn (260 Nm avec la fonction overboost entre 1 700 et 4 500 tr/mn),

accélération (0 à 100 km/h) : 6,9 secondes,
vitesse maxi. : 230 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 5,8 l/100 km,
émissions de CO₂ : 136 g/km.

MINI Cooper Coupé : quatre cylindres essence à distribution entièrement variable déclinée de la technologie VALVETRONIC de BMW Group,
cylindrée : 1 598 cm³, puissance : 90 kW (122 ch) à 6 000 tr/mn,
couple maxi. : 160 Nm à 4 250 tr/mn
accélération (0 à 100 km/h) : 9,0 secondes,
vitesse maxi. : 204 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 5,4 l/100 km,
émissions de CO₂ : 127 g/km.

MINI Cooper SD Coupé : quatre cylindres turbodiesel à carter en aluminium, injection à rampe commune et géométrie variable de la turbine,
cylindrée : 1 995 cm³, puissance : 105 kW (143 ch) à 4 000 tr/mn,
couple maxi. : 305 Nm entre 1 750 et 2 700 tr/mn,
accélération (0 à 100 km/h) : 7,9 secondes,
vitesse maxi. : 216 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 4,3 l/100 km,
émissions de CO₂ : 114 g/km.

- Dimensions extérieures :
Longueur : 3 728 millimètres (MINI Cooper S Coupé,
MINI John Cooper Works Coupé : 3 734 millimètres)
Largeur : 1 683 millimètres
Hauteur : 1 378 millimètres (MINI Cooper S Coupé,
MINI John Cooper Works Coupé : 1 384 millimètres)
Empattement : 2 467 millimètres.



3. Punch spontané. Moteurs et transmissions.

Sur la MINI Coupé, la force motrice est convertie en joie pure au volant d'une manière plus directe et plus complète que jamais. Grâce à des moteurs répondant au tout dernier état de l'art, la puissance et le couple sont produits avec une efficacité exemplaire et procurent en même temps des sensations particulièrement intenses. Le déploiement spontané de la puissance est le gage d'explosivité, alors que la grande souplesse des moteurs et l'étagement optimal de la boîte de vitesses assurent un maximum d'agilité en reprise et que les technologies MINIMALISM réduisent le nombre des arrêts à la pompe.

La MINI Coupé procure ainsi une dose de joie supplémentaire dans la circulation urbaine tout en s'inscrivant parfaitement dans l'air du temps. En même temps, son caractère ne saurait nier les gènes de la course inhérentes à la marque. La MINI Coupé offre le choix entre quatre motorisations différentes. Les variantes de modèle intègrent toutes le nom Cooper dans leur appellation. Ce nom évoque traditionnellement une sportivité particulière et rappelle les liens tissés entre la marque et John Cooper, constructeur légendaire de voitures de sport et bolides de Formule 1, qui en son temps a aplané le chemin de la Mini classique vers les circuits de course. La carrière sportive en résultant s'est transformée en mythe et a culminé dans trois victoires au classement général du Rallye de Monte Carlo. La MINI Coupé est, elle aussi, faite pour des positions de pointe. Les modèles MINI Cooper Coupé, MINI Cooper S Coupé, MINI John Cooper Works Coupé et MINI Cooper SD Coupé offrent, chacun dans sa catégorie de puissance, un rapport inégalé entre consommation de carburant et joie au volant.

La gamme des puissances s'étend des 90 kW (122 ch) de la MINI Cooper Coupé aux 155 kW (211 ch) de la MINI John Cooper Works Coupé extrêmement sportive en passant par les 105 kW (143 ch) de la MINI Cooper SD Coupé et les 135 kW (184 ch) de la MINI Cooper S Coupé. En alternative à la boîte mécanique à six rapports livrée de série, les modèles MINI Cooper Coupé, MINI Cooper S Coupé et

MINI Cooper SD Coupé peuvent être dotés en option d'une boîte automatique à six rapports.

MINI Cooper Coupé : plein de fougue, peu de CO₂.

Le nouveau membre de la famille MINI révèle un tempérament débordant déjà dans sa version d'accès. Le quatre cylindres essence animant la MINI Cooper Coupé puise une puissance maximale de 90 kW (122 ch) dans une cylindrée de 1,6 litre ; elle est atteinte à un régime de 6 000 tr/mn. Son couple maximal de 160 Newtons-mètres est disponible à 4 250 tr/mn. Les réactions spontanées à toute impulsion imprimée à l'accélérateur sont assurées surtout par la distribution entièrement variable, unique dans le segment des petites voitures. Cette technologie permettant de gérer la charge du moteur sans étranglement repose sur le système VALVETRONIC mis en œuvre sur les moteurs BMW et optimise la réactivité du moteur tout autant que la consommation et les émissions. Cette distribution adapte la levée et la durée d'ouverture des soupapes d'admission en quelques fractions de seconde à la puissance demandée. Pour ce faire, l'arbre à cames n'agit pas directement sur la soupape via un linguet, mais passe par un levier intermédiaire supplémentaire. Le pivot de ce dernier est ajusté en continu par un arbre à excentrique actionné par un servomoteur électrique. Les fonctions du papillon des gaz qui, sur les moteurs classiques, sert à gérer la charge peuvent ainsi être limitées aux routines de secours et de diagnostic. En fonctionnement normal, il reste toujours grand ouvert afin de minimiser les pertes par écoulement prenant naissance dans la ligne d'admission.

La MINI Cooper Coupé met à profit son punch spontané pour des accélérations impressionnantes et s'élance en 9,0 secondes de zéro à 100 km/h. Sa vitesse maximale s'établit à 204 km/h, alors que sa consommation moyenne selon le cycle de conduite européen n'est que de 5,4 litres aux 100 kilomètres pour des émissions de CO₂ de 127 grammes par kilomètre.

MINI Cooper S Coupé : efficacité maximale, joie grisante au volant.

Sur le groupe animant la MINI Cooper S Coupé, lui aussi d'une cylindrée de 1,6 litre, la distribution entièrement variable fait partie d'un pack technologique comprenant de plus un turbocompresseur du type Twin Scroll (double entrée)

et une injection directe essence. Sur ce système de suralimentation, les conduits sont regroupés par paires de cylindres dans le collecteur d'échappement comme dans le turbocompresseur. Cette architecture permet d'établir la pression de suralimentation sans aucun retard. L'injection directe permet quant à elle de doser le carburant de manière particulièrement précise et de favoriser ainsi une combustion tout aussi propre qu'efficace. L'association de la suralimentation par turbocompresseur, injection directe et distribution variable se traduit par une puissance maximale de 135 kW (184 ch) à 5 500 tr/mn, ce qui fait du quatre cylindres de la MINI Cooper S Coupé le moteur le plus efficace au monde dans sa catégorie de cylindrée.

Le couple maximal de 240 Newtons-mètres que la fonction overboost permet de faire passer brièvement à 260 Newtons-mètres est débité dès 1 600 tr/mn. Il fournit le punch supplémentaire pour des accélérations particulièrement dynamiques. Départ arrêté, la MINI Cooper S Coupé fait grimper l'aiguille à 100 km/h en 6,9 secondes seulement et elle file à une vitesse maximale de 230 km/h. Ces performances routières s'accompagnent d'une consommation moyenne de 5,8 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen ; les émissions de CO₂ sont de 136 grammes par kilomètre.

MINI John Cooper Works Coupé : sportive de l'extrême au meilleur de sa forme.

Les voitures hautement sportives nées chez John Cooper Works, marque intégrée sous le toit de MINI, occupent une place de choix dans la gamme des modèles. Elles se distinguent entre autres par la technologie de leurs moteurs directement issue de la course. Avec la MINI John Cooper Works Coupé, une nouvelle athlète de haut niveau prend son départ. Un quatre cylindres à turbocompresseur Twin Scroll et injection directe délivrant 155 kW (211 ch) lui confère une pêche exubérante et réunit ainsi des conditions idéales pour décrocher les meilleures notes dans la discipline phare de MINI : la joie au volant.

Le moteur de 1,6 litre animant la MINI John Cooper Works Coupé correspond dans une large mesure au groupe équipant les bolides mis en lice dans la série de courses Clubsport MINI CHALLENGE. De nombreux détails techniques

sont empruntés directement au moteur développé pour la course. Ainsi par exemple le bloc cylindres et le carter chapeau en aluminium, les pistons renforcés, une culasse présentant une résistance particulièrement élevée et un vilebrequin au poids optimisé. Les soupapes d'échappement sont remplies de sodium afin de répondre au besoin de refroidissement supérieur sur un moteur turbocompressé. L'arbre à cames d'admission se targue d'un calage en continu. Le turbocompresseur modifié développe une pression de suralimentation encore supérieure à celle du moteur de la MINI Cooper S Coupé. La ligne d'échappement spécifique s'identifie grâce à l'embout d'échappement double en acier spécial poli, la sonorité marquante – note caractéristique de l'athlète de l'extrême – se fait entendre surtout dans l'habitacle.

Le moteur atteint sa puissance maximale à un régime de 6 000 tr/mn, le couple culmine à 260 Newtons-mètres et peut même passer brièvement à 280 Newtons-mètres lorsque la fonction overboost est activée. Le débit de puissance spontané est le gage d'accélération impétueuses. La MINI John Cooper Works Coupé ne met que 6,4 secondes pour abattre le zéro à 100 km/h et elle fonce à une vitesse maximale 240 km/h. La consommation moyenne selon le cycle européen est d'un niveau inhabituellement bas vu la catégorie de puissance de la voiture. La MINI John Cooper Works Coupé se contente en effet de 7,1 litres aux 100 kilomètres, les émissions de CO₂ s'établissent à 165 grammes par kilomètre.

MINI Cooper SD Coupé : punch et sobriété.

En alternative aux trois moteurs à essence, la MINI Coupé peut aussi être équipée d'un moteur diesel. D'un débit de puissance remarquablement sportif, ce dernier s'intègre idéalement dans la gamme des moteurs et reprend même la pole position en termes d'efficacité. Le quatre cylindres diesel animant la MINI Cooper SD Coupé possède un carter tout aluminium, un turbocompresseur à géométrie variable et une injection directe à rampe commune et injecteurs à solénoïde. D'une cylindrée de 2,0 litres, il développe une puissance maximale de 105 kW (143 ch) qu'il atteint à un régime de 4 000 tr/mn. Plein de punch dès les bas régimes et jusque dans la plage des charges supérieures, le diesel le plus puissant de la gamme des moteurs MINI

offre non seulement un rapport puissance/consommation fort favorable, mais aussi des conditions idéales pour un style de conduite sportif.

Le couple moteur culmine à 305 Newtons-mètres et est disponible dans une plage de régimes comprise entre 1 750 et 2 700 tr/mn.

La MINI Cooper SD Coupé parcourt le zéro à 100 km/h en 7,9 secondes, sa vitesse maximale s'établit à 216 km/h. La consommation moyenne de 4,3 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen témoigne de l'excellente efficacité du moteur. La MINI Cooper SD Coupé rejette 114 grammes de CO₂ par kilomètre.

Puissance à profusion pour peu d'essence : les technologies MINIMALISM en dotation standard.

Toutes les variantes de la MINI Coupé sont dotées de série des vastes technologies MINIMALISM. En plus de l'excellent rendement des moteurs, la fonction de récupération de l'énergie libérée au freinage, la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur, l'indicateur de changement de rapport, la direction à assistance électromécanique ainsi que la gestion asservie aux besoins d'organes périphériques comptent parmi les éléments veillant à une exploitation efficace de l'énergie contenue dans le carburant et à un niveau d'émission de CO₂ absolument exemplaire. Le nouvel encapsulage thermique de la chaîne cinématique réduit, quant à lui, la phase de mise en température après un démarrage à froid, phase peu favorable en termes de consommation.

Se distinguant par des débattements courts et une commande particulièrement précise, la boîte mécanique à six rapports de série fixe des références dans le segment automobile auquel appartient la MINI. N'affichant que 44,8 kilogrammes en état de marche, elle est de plus la boîte la plus légère de son type. Les modèles MINI Cooper S Coupé et MINI Cooper SD Coupé sont équipés d'un embrayage à compensation automatique de l'usure. Le rattrapage automatique permet de conserver le toucher de pédale caractéristique de MINI sur toute la durée de vie de la voiture. De plus, la synchronisation des rapports se voit optimisée par un revêtement carbone des garnitures d'embrayage. Les rapports sont étagés de sorte à assurer à chaque passage de rapport un régime de retombée idéal pour poursuivre l'accélération sans aucune rupture.

En option, une boîte automatique à six rapports avec fonction Steptronic est proposée pour les modèles MINI Cooper Coupé, MINI Cooper S Coupé und MINI Cooper SD Coupé. Se distinguant par des temps de passage des rapports ultracourts et un accès direct au bon rapport en rétrogradage, cette boîte automatique accentue, elle aussi, le naturel sportif de la MINI Coupé. La sélection manuelle des rapports est possible via le sélecteur ou bien via des palettes au volant disponibles en option.



4. Sensations typées karting à l'état pur. Liaisons au sol et expérience de conduite.

C'est en toute souveraineté que les liaisons au sol de la MINI Coupé convertissent la puissance débitée par les moteurs en une agilité grisante. La maniabilité caractéristique de la marque s'avère par ailleurs aussi être un facteur positif pour le niveau de sécurité active élevé de la voiture. Forte de moteurs particulièrement puissants et de liaisons au sol méticuleusement adaptées à leur caractéristique de puissance, la MINI Coupé porte l'expérience de conduite – les sensations typées karting incomparables – à un degré d'intensité jamais atteint. D'une qualité à toute épreuve, le système de suspension et d'amortissement, la direction et le système de freinage assurent que le conducteur garde à chaque instant la maîtrise de son véhicule, même dans des situations de conduite particulièrement dynamiques à l'origine de sollicitations élevées.

Outre la transmission aux roues avant et les liaisons au sol de haute technicité, le centre de gravité abaissé de la voiture contribue au comportement routier à la fois très agile et sûr de la MINI Coupé. S'y ajoutent l'empattement long de 2 467 millimètres et la voie large de 1 459 millimètres à l'avant et de 1 467 millimètres à l'arrière. L'aide à la conduite DSC (Contrôle dynamique de la stabilité) de la MINI Coupé qui, grâce à ses nombreuses fonctionnalités, favorise une conduite aussi sûre que sportive, fait partie de la dotation standard.

Technique des liaisons au sol : spécifique à MINI et unique dans ce segment.

Des composants particulièrement haut de gamme et une architecture reposant sur le savoir-faire extraordinaire de BMW Group en la matière, confèrent aux liaisons au sol un niveau inégalé dans le segment automobile auquel appartient la MINI. Leur technique est une conception développée en exclusivité pour la MINI. Elle apporte ainsi, sur la MINI Coupé aussi, une contribution fondamentale au caractère typé de la voiture. Parmi les principaux résultats du principe de développement, il convient de citer entre autres le rapport har-

monieux entre agrément de conduite et tenue de cap en virage ainsi que la remontée réduite des influences de la transmission dans la direction, même à pleine charge.

Sur l'essieu avant, des jambes McPherson assurent un excellent guidage des roues. De par sa cinématique sophistiquée, l'essieu arrière multibras se porte à tous moments garant d'un contact optimal avec la route. La mise en œuvre de bras de suspension en aluminium réduit fortement le poids des composants. Les barres antiroulis minimisent l'inclinaison de la carrosserie en virage et apportent ainsi une contribution supplémentaire au comportement routier agile et sûr à la fois. Le typage des composants du châssis s'est vu adapter avec minutie au naturel sportif et à la répartition des masses spécifique de la MINI Coupé. Indépendamment de la variante de modèle, le réglage du châssis accentue la maniabilité fascinante de la voiture. Un châssis sport se distinguant par une loi d'amortissement plus ferme et des barres antiroulis renforcées sur l'essieu tant avant qu'arrière est disponible en option. La gamme des accessoires propose de plus un châssis John Cooper Works à tous ceux qui sont désireux de donner une orientation racing à leur voiture. Surbaissé de 10 millimètres, il comprend de plus des amortisseurs particulièrement fermes et des barres antiroulis au diamètre encore accru par rapport à celles du châssis sport.

En dotation standard, la MINI Cooper Coupé reçoit des roues de 15 pouces, alors que la MINI Cooper S Coupé et la MINI Cooper SD Coupé se vantent de roues de 16 pouces, toutes les roues étant en alliage léger.

La MINI John Cooper Works Coupé évolue sur des roues en alliage léger de 17 pouces au poids optimisé arborant le look John Cooper Works Cross Spoke CHALLENGE. Les pneus de la MINI John Cooper Works Coupé sont du type antidéjantage et permettent donc dans certaines limites de poursuivre le trajet même en cas de dégonflage total. En option, ces pneus runflat sont aussi disponibles sur toutes les autres variantes de modèle. Tous les modèles sont dotés en série d'un indicateur de dégonflage.

Gages de précision : la direction à assistance électromécanique et les freins mordants.

La direction à assistance électromécanique EPS (Electric Power Steering) contribue, elle aussi et pour une bonne part, aux qualités routières fascinantes de la MINI Coupé en lui conférant une précision directionnelle extraordinaire de tous les instants. L'EPS élimine avec efficacité la remontée de chocs dans le volant et d'autres vibrations gênantes. Le retour actif intégré veille par ailleurs à ce que le volant retourne exactement en position neutre lorsque le conducteur le redresse en sortie de virage. L'assistance à la direction est asservie à la vitesse de la voiture. Ainsi, par exemple, pour effectuer un créneau et manœuvrer la voiture à petite vitesse, l'effort à déployer au volant est faible ; à vitesse plus élevée, l'assistance à la direction diminue pour optimiser le toucher de la route et la marche en ligne droite.

La direction à assistance électromécanique favorise par ailleurs aussi l'efficacité de la MINI Coupé. En effet, son servomoteur électrique n'entre en action qu'à chaque fois qu'une assistance à la direction est nécessaire et ne consomme donc aucune énergie lorsque la voiture évolue en ligne droite ou qu'elle négocie un virage à rayon constant.

De plus, la direction à assistance électromécanique de la MINI Coupé permet de programmer différents tarages. La touche Sport logée sur la console centrale, de série sur la MINI John Cooper Works Coupé et optionnelle sur les autres variantes de modèle, permet au conducteur de passer du tarage de base à un deuxième mode favorisant un style de conduite résolument dynamique. La loi correspondante se distingue par un moment au volant et une précision directionnelle accrus. L'actionnement de la touche Sport entraîne de plus le passage à une loi d'accélérateur à orientation encore plus sportive.

Le système de freinage équipant la MINI Coupé et spécifique à chaque modèle garantit des décélérations puissantes et constantes même sous sollicitation élevée. Sur l'essieu avant, les disques de frein ventilés ont un diamètre de 280 millimètres sur la MINI Cooper Coupé, de 294 millimètres sur la MINI Cooper S Coupé et la MINI Cooper SD Coupé et de 316 millimètres sur la MINI John Cooper Works Coupé. Sur l'essieu arrière, des disques de

259 millimètres (280 millimètres sur la MINI John Cooper Works Coupé) assurent une décélération optimale.

Contrôle dynamique de la stabilité DSC de série, traction optimisée grâce aux fonctions DTC et EDLC.

Le Contrôle dynamique de la stabilité, équipement standard dont les nombreuses fonctionnalités apportent une contribution efficace au comportement routier sûr et agile, fixe également des repères dans le segment de la MINI. En cas de besoin, le système intervient sur les freins roue par roue et réduit de plus la puissance débitée par le moteur pour éviter que la voiture ne puisse se dérober par l'avant ou par l'arrière dans des situations particulièrement dynamiques ou bien sur un revêtement glissant. Il comprend entre autres le système antiblocage ABS, le répartiteur électronique de la force de freinage EBD (Electronic Brakeforce Distribution), le Contrôle du freinage en courbe CBC (Cornering Brake Control), l'assistant au freinage et l'assistant au démarrage en côte.

L'aide à la conduite DSC est complétée par le mode de traction DTC (Contrôle de traction dynamique); de série sur la MINI John Cooper Works Coupé et optionnel sur toutes les autres variantes de modèle, il comprend aussi la fonction de blocage électronique du différentiel sur l'essieu moteur EDLC (Electronic Differential Lock Control). Le mode DTC qui est activé par simple pression d'une touche relève les seuils d'intervention du Contrôle dynamique de la stabilité et facilite ainsi le démarrage sur du sable meuble ou dans la neige en permettant aux roues motrices de patiner légèrement. Dans les virages négociés à une allure particulièrement sportive, il admet de plus un patinage contrôlé sur les roues motrices. Si besoin est, une pression prolongée sur la touche permet de désactiver entièrement le DSC. Si la situation de conduite l'exige, le système EDLC entre en action en mode DSC Off. Ce système favorise un style de conduite résolument sportif, par exemple à l'accélération en sortie des virages ou autres épingles. À cet effet, une roue se mettant à patiner dans les virages serrés est freinée de manière ciblée pour améliorer la motricité de la voiture, sans que son comportement propre n'en souffre. La voiture prend les virages de manière plus fluide et en même temps à plus grande vitesse.



5. **Personnalité unique, MINI typique. Concept et carrosserie.**

Que ce soit par son comportement routier ou par le concept de sa carrosserie, la MINI Coupé incarne les valeurs caractéristiques de la marque sous une forme nouvelle, particulièrement intense, sur laquelle on ne saurait pourtant pas se tromper. Sa fougue débordante se révèle au premier coup d'œil, le plaisir immense qu'elle distille au volant est perceptible dès les premiers tours de roues. Avec la MINI Coupé, les traits distinctifs de la catégorie classique des voitures de sport ultracompactes sont légués à un concept automobile moderne dans un esprit d'authenticité, de purisme et de rigueur.

La MINI Coupé est la première biplace construite en grande série depuis la renaissance de la marque. La suppression de la banquette arrière crée de nouvelles possibilités pour partager le plaisir automobile spontané à deux et savourer un style de vie actif et varié. Spacieux et modulable, le coffre à bagages offre une flexibilité maximale. Doté d'un grand capot arrière pivotant largement vers le haut et d'une grande trappe qui s'ouvre aussi depuis le siège du conducteur ou du passager, le compartiment à bagages répond aux exigences de transport les plus diverses, que ce soit au quotidien, pour les loisirs ou les voyages à deux.

Concept de carrosserie unique et proportions expressives.

Les lignes de la carrosserie reposent sur une interprétation authentique du design MINI mettant clairement en avant les gènes sportifs de la marque. En même temps, elle révèle des touches marquantes qui, bien que plus que de simples détails, ne remettent pas en cause l'identité apparente de la marque. En mariant des surfaces tendues telles les muscles d'un athlète avec des galbes harmonieux et des lignes au tracé parallèle, le langage des formes respecte les principes essentiels du design MINI. Du jamais vu chez MINI, la carrosserie au design tricarps est fondamentalement nouvelle. À la différence de la MINI, du MINI Clubman, voire de la MINI Cabrio, le compartiment moteur, l'habitacle et le compartiment à bagages de la MINI Coupé sont clairement distincts les uns des autres. Visible avant tout de profil, les décrochements

créés par les trois volumes dessinent une partie arrière particulièrement marquante dans le style classique d'une grand tourisme.

Les dimensions extérieures confèrent à la MINI Coupé des proportions résolument sportives ainsi qu'une allure basse et fonceuse. La biplace fait 3 728 millimètres (MINI Cooper S Coupé, MINI John Cooper Works Coupé : 3 734 millimètres) de long, 1 683 millimètres de large et 1 378 millimètres (MINI Cooper S Coupé, MINI John Cooper Works Coupé : 1 384 millimètres) de haut. La longueur hors tout, la largeur et l'empattement (2 467 millimètres) correspondent ainsi largement à ceux de la MINI, alors que la hauteur de la carrosserie fait 29 millimètres de moins dans la comparaison directe. Le pavillon présente des creux elliptiques optimisant la garde au toit.

La structure tripartite horizontale claire, caractérisée par le corps de carrosserie, la surface vitrée embrassant tout le véhicule ainsi que le toit qui la coiffe, est tout aussi caractéristique de MINI. Quelle que soit la perspective sous laquelle on l'aperçoit, la MINI Coupé arbore cependant une allure incomparable, due surtout à son toit casque qui répond à une conception inédite.

L'inclinaison plus forte des montants avant et du pare-brise par rapport à ceux de la MINI est un autre trait individuel de la nouvelle voiture. Le maître-couple moins important de la carrosserie qui en résulte confère des qualités aérodynamiques particulièrement avantageuses à la MINI Coupé.

Carrosserie hautement rigide, répartition idéale des masses.

La MINI Coupé dispose de renforts de caisse spécifiques dans sa partie arrière. La rigidité torsionnelle totale de la carrosserie s'en trouve encore augmentée par rapport à celle de la MINI. Venant compléter les bas de caisse particulièrement robustes, ils optimisent en même temps la protection des occupants de l'habitacle résistant. Simultanément, la rigidité élevée de la carrosserie favorise l'agilité et la maniabilité de la MINI Coupé, qui se maîtrisent avec précision.

De plus, des mesures innovantes améliorant la protection des piétons et des renforts de carrosserie spécifiques sur la partie avant de la voiture se traduisent par une répartition particulièrement avantageuse des masses en termes de

dynamisme de conduite. La charge pesant sur l'essieu avant, légèrement plus importante que sur la MINI, améliore la traction des roues motrices et permet ainsi d'exploiter souverainement la puissance débitée par le moteur pour des accélérations dynamiques.

Aérodynamique optimisée grâce à l'aileron arrière actif.

L'aileron arrière actif mis en œuvre pour la première fois sur une MINI optimise l'écoulement de l'air dans la plage des vitesses supérieures. Dès que la MINI Coupé atteint une vitesse de 80 km/h, l'élément aérodynamique intégré dans le capot du coffre sort automatiquement. Lorsque la vitesse de la voiture redescend en dessous de 60 km/h, l'aileron entraîné par un mécanisme à quatre articulations revient à sa position de repos. Une touche logée sur le pavé de commande dans le pavillon permet d'activer l'aileron arrière manuellement, par exemple pour le nettoyer.

À vitesse soutenue, l'aileron arrière actif augmente l'appui au niveau de l'essieu arrière. L'équilibre aérodynamique de la MINI Coupé et, partant, le contact avec la route s'en trouvent optimisés. L'aileron fait partie intégrante d'un concept aérodynamique peaufiné avec soin qui comprend aussi un béquet de toit à la ligne innovante. Cet élément aérodynamique est entièrement intégré dans la ligne du toit casque et n'est ouvert que dans sa partie centrale. En fonction de la vitesse de la voiture, l'air s'écoulant le long du toit est ainsi évacué par la lunette arrière ou dirigé sur l'élément aérodynamique réduisant ainsi, lui aussi, la portance au niveau de la poupe en faveur du comportement dynamique de la MINI Coupé.