1959 à 2009.
MINI a 50 ans.
Table des matières.

1. Plus jeune que jamais.
La famille des modèles MINI au fil des ans. 2

2. Un coup d'œil sur le passé et sur le futur.
MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden. 9

3. Du circuit de course à la route sans détour.
John Cooper Works et la success story de MINI dans la course automobile. 15

4. Typiquement MINI – toujours différent.
L'individualisation ciblée pour créer une pièce unique personnelle. 22

5. Vertus traditionnelles et diversité moderne.
Concept automobile et technique. 28

6. D'un archétype à l'autre.
Le design MINI et les concept cars. 39

7. Le révolutionnaire au carnet à esquisses.
Sir Alec Issigonis, père de la Mini classique. 47

8. Made in England – hier et aujourd'hui.
La production MINI entre tradition et modernité. 50

9. Les individualistes entre eux.
MINI United – rencontre de la Communauté MINI internationale. 54

10. Une voiture pour tous ayant l'étoffe d'une vedette.
MINI – membre de la société. 58

11. Petite voiture, grande allure.
Le marketing MINI. 62

12. Un caractère inspiré.
MINI Lifestyle et éditions spéciales. 67

13. Une question de style.
La Collection MINI. 70

1. Plus jeune que jamais.
La famille des modèles MINI au fil des ans.

Le concept a toujours été unique, mais la MINI n'a jamais été destinée à vivre en solitaire. Il y a 50 ans – le 26 août 1959 pour être précis – la société British Motor Corporation (BMC) dévoila le résultat de son travail de développement pour une petite voiture inédite, voire révolutionnaire. Deux modèles furent alors présentés au grand public : la Morris Mini-Minor et l'Austin Seven. La double première des deux quatre places de conception presque identique s'expliquait par la panoplie des marques appartenant à l'époque à BMC, mais elle avait en même temps valeur de symbole.

Un habitacle spacieux pour des dimensions extérieures aussi petites que possible, de la place pour quatre personnes, des qualités routières irréprochables, une faible consommation de carburant et un prix avantageux – voilà les impératifs que le créateur de la Mini, l'ingénieur d'études Alec Issigonis, s'était vu fixer par la direction du groupe. Les idées brillantes qu'il mit en pratique lors du développement de la deux portes familiale avaient le potentiel pour créer plus d'une voiture et se prêtaient à merveille à nombre de déclinaisons. Et c'est ainsi que dès la première année de production de la Mini classique, deux autres modèles – la Mini Van et la Mini Estate – virent le jour. Depuis la renaissance de la marque qui fut fêtée en 2001 avec le lancement de la MINI, le principe déjà appliqué il y a 50 ans a été confirmé : un concept souverain sait convaincre sous de multiples formes. Qu'il s'agisse de la MINI ou du MINI Clubman et de la MINI Cabrio, tous ont des points fort individuels et un caractère qui leur est propre, mais pour ce qui est de l'essentiel, ils sont une chose avant tout : une MINI.

Les premières brochures de vente pour la Morris Mini-Minor vantaient déjà l'orientation rigoureuse vers la modernité de la nouvelle petite voiture. Mais personne ne pouvait vraiment prévoir la véracité des pronostics de l'époque. 50 ans plus tard, on sait que quelques rares concepts automobiles seulement ont perduré aussi longtemps ou acquis une popularité comparable et qu'aucun n'a donné naissance à autant de variantes que le concept de la Mini. Ce succès s'explique aussi par le fait que la Mini répondait d'emblée aux exigences de son époque tout en séduisant par d'autres qualités. Avec une longueur hors tout de 3,05 mètres et un prix de revient de 496 livres sterling, elle était adaptée à la perfection et aux créneaux étroits et aux petits budgets. Son agilité et le charme de ses proportions la rendaient cependant aussi intéressante pour les automobilistes qui savaient non seulement apprécier sa compacité et sa sobriété, mais aussi savourer les virages négociés à allure sportive et le caractère individuel de la voiture.

Cette association de différentes qualités est aujourd'hui tout aussi actuelle qu'hier et le concept est ainsi plus jeune que jamais. C'est pourquoi la MINI actuelle est, elle aussi, absolument dans le vent et exerce en même temps plus de fascination que toute concurrente. Elle fait rimer une efficacité inégalée, une cote maximale ainsi qu'une maniabilité et une agilité incomparables dans les métropoles modernes avec une sportivité tout aussi imbattable et une allure expressive reconnaissable entre mille.

Plus longues, plus puissantes, plus prestigieuses, plus polyvalentes : les premières variantes de la Mini classique.

Avec le lancement commercial de la Mini classique, son concepteur Alec Issigonis avait rempli sa mission. La Morris Mini-Minor et l'Austin Seven, qui ne se différenciaient que par la grille de calandre, les chapeaux de roue et les couleurs de la carrosserie, étaient animées par un quatre cylindres en ligne d'une cylindrée de 848 centimètres cubes. Il était monté en position avant transversale et délivrait une puissance de 34 ch. Toutes deux offraient des performances routières identiques et un coffre d'un volume de 195 litres. Tout le monde vantait l'habitabilité généreuse, les moteurs sobres, mais pourtant puissants, la bonne tenue de route et la suspension confortable de la nouvelle petite voiture. Mais Issigonis caressait déjà de nouveaux projets – et il n'était pas seul.

Dès 1960, BMC mit la Mini Van aux côtés de la Mini classique. Sur la base de la petite fourgonnette fermée, un break largement vitré et équipé de deux portes arrière comme le van apparut sur le marché. Par analogie avec les berlines, cette silhouette fut également commercialisée sous le nom de Morris Mini-Traveller et d'Austin Seven Countryman dotées toutes les deux de la même technique. Et c'est au plus tard en 1961 que le potentiel de la Mini classique se révéla vraiment : au début de l'année, la Mini Pick-up, le plus petit de tous les utilitaires, fit son apparition, suivie un peu plus de six mois plus tard par deux modèles positionnés à l'extrémité prestigieuse de la gamme : la Wolseley Hornet et la Riley Elf. Deux autres marques BMC profitaient donc du concept de la Mini classique. Grâce à des calandres dressées majestueusement, à un coffre à bagages plus long et à des ailes arrière en queue d'aronde, les deux modèles se démarquaient par leur propre look.

Lors du deuxième semestre de la même année, une autre déclinaison descendit dans la rue qui devait marquer la légende de la Mini classique comme aucune autre variante : la Mini Cooper. Le constructeur de voitures de sport John Cooper, lié d'une grande amitié avec Alec Issigonis, avait reconnu le potentiel sportif de la nouvelle petite voiture dès la genèse des premiers prototypes.

Avec l'accord de la direction du groupe, il mit au point une petite série de 1 000 Mini Cooper animées par un moteur modifié dont la cylindrée avait été portée à 1,0 litre et la puissance à 55 ch.

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

Variété extrême : de la Mini Moke au Mini Clubman.
En août 1964, BMC présenta une autre variante de la Mini classique initialement conçue pour un usage militaire : la Mini Moke, un véhicule à quatre places entièrement ouvert qui devait rester dans la gamme pendant quatre ans. Sa carrosserie était constituée d'un bac de plancher doté de larges bas de caisse en forme de caisson et habillé d'un capot moteur et d'un pare-brise. Une capote de toile rabattable protégeait tant bien que mal des précipitations. La Mini Moke bénéficiait de l'ensemble mécanique de la Mini et fit un tabac surtout dans les régions gâtées par le soleil des États-Unis et de l'Australie.

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

Pérennité de la Mini classique et retour de la Mini Cooper.
À partir du milieu des années 1970, de nombreux modèles spéciaux de la Mini classique furent proposés dans les orientations les plus diverses – sportive ou branchée, noble et distinguée ou jeune et fringante. Entre 1980 et 1983, la gamme fut allégée : le Clubman, l'Estate et la Van étaient arrivés à la fin de leur cycle de vie. Ne restait plus que la Mini classique animée par le moteur de 1,0 litre porté entre-temps à 40 ch. La clientèle lui resta fidèle : en 1986, la cinq millionième Mini classique quitta la chaîne de l'usine de Longbridge.

En 1990, la réintégration de la Mini Cooper dans la gamme des modèles déclencha la joie auprès de nombreux fervents. Sous son capot moteur tournait désormais le moteur de 1,3 litre. La production du moteur de 1,0 litre pour la Mini fut arrêtée en 1992 suite aux exigences croissantes en matière de qualité des gaz d'échappement. Dorénavant, tous les modèles étaient entraînés par le groupe de 1 275 centimètres cubes.

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

Finalement, la production de la Mini classique prit fin en l'an 2000. Plus de 5,3 millions d'unités de la petite voiture prisée à l'échelle mondiale avaient quitté les usines sous les formes les plus diverses, dont environ 600 000 voitures construites entre 1959 et 1968 à l'usine d'Oxford. Mais après 41 ans, la Mini n'avait pas dit son dernier mot – bien au contraire. Après un intermède d'à peine un an, un nouveau chapitre fut ouvert dans l'histoire de la marque anglaise en 2001.

Un nouveau départ en 2001 –
et la MINI Cooper est tout de suite de la partie.
La reprise de Rover Group par BMW au début de l'année 1994 ouvrit aussi de nouvelles perspectives à la marque Mini. En 1997, une étude de la MINI Cooper donnant un avant-goût de la réédition de la petite britannique si incomparable fut présentée au Salon international de l'Automobile (IAA) de Francfort. Interprétation moderne du concept automobile riche en tradition, elle mariait pour la première fois les vertus classiques de la devancière avec les exigences à remplir par une automobile moderne à la veille du 21e siècle.

La première apparition officielle de la version de série de la MINI Cooper suivit en novembre 2000 au Salon de l'Automobile de Berlin. Un an plus tard seulement, la réédition de l'archétype, rigoureusement tournée vers l'avenir, arriva chez les concessionnaires en deux versions : la MINI Cooper d'une puissance de 85 kW (115 ch) et la MINI One forte de 66 kW (90 ch). Transmission aux roues avant, quatre cylindres monté en position transversale avant, porte-à-faux ultracourts et de la place pour quatre personnes – les ingrédients élémentaires de la Mini classique distinguaient aussi les nouveaux modèles. Et alors que les dimensions extérieures avaient grandi, répondant ainsi aux exigences d'habitabilité des temps modernes, le design créa un lien très clair entre la MINI et ses ancêtres classiques grâce aux proportions caractéristiques de la marque et à des éléments de style typés sur l'avant, l'arrière et les flancs. En même temps, la MINI construite à Oxford en Angleterre fut le premier véhicule de grand prestige dans le segment des petites voitures – un statut se reflétant dans le niveau de sécurité unique dans cette catégorie automobile et dans la qualité intransigeante conformes aux normes élevées en vigueur chez BMW Group. Enfin, la MINI fixa aussi de nouvelles références de par sa maniabilité et son agilité exceptionnelles. Elle s'empara d'emblée de la première place du classement récompensant la joie au volant. Elle roula ainsi sur les traces de la Mini classique – mais grâce aux moteurs et au châssis répondant au tout dernier état de l'art, elle fit preuve d'une fougue nettement plus impétueuse.

Cap sur le succès à l'échelle mondiale –
dès 2004 aussi en version MINI Cabrio.

C'est en un rien de temps que la réédition de la petite voiture classique devint une success story mondiale qui persiste aujourd'hui encore. L'introduction de nouvelles motorisations a fourni des impulsions supplémentaires. La MINI Cooper S s'aligna en juin 2002 avec un moteur à compresseur débitant 120 kW (163 ch) qui en fit un engin à piloter exclusif, alors qu'un an plus tard, le premier modèle diesel dans l'histoire de la marque, la MINI One D, fixa de nouveaux repères en termes de sobriété.

Enfin, le souhait de savourer la joie de la conduite cheveux au vent au volant d'une MINI fut exaucé bien plus vite que sur l'ancêtre classique. La MINI Cabrio a fêté ses débuts au printemps 2004. Au cours des quatre années qui suivirent, environ 164 000 exemplaires de cette variante à capote pliante en toile à commande électro-hydraulique quittèrent les centres de production à Oxford en versions MINI Cooper S Cabrio, MINI Cooper Cabrio et MINI One Cabrio.

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

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

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

Sur le MINI Clubman, les portes conducteur et passager sont complétées par un accès à bord supplémentaire aménagé sur le côté droit du véhicule. Grâce à cette porte antagoniste, appelée « Clubdoor », le MINI Clubman ouvre aussi un accès confortable aux passagers arrière. S'y ajoute la porte arrière à deux battants s'ouvrant l'un à droite l'autre à gauche. Cette « Splitdoor » réinterprète un détail authentique des ancêtres classiques – la Morris Mini-Traveller et l'Austin Mini Countryman – des années 1960. Le compartiment à bagages généreux du MINI Clubman (d'un volume variant entre 260 et 930 litres) peut être agrandi de manière flexible et, grâce à la porte arrière à deux battants, il se charge en un tournemain.

La MINI Cabrio de la deuxième génération est la benjamine de la famille des modèles. Forte d'un design encore plus sportif, d'une sécurité active et passive optimisée, de fonctionnalités élargies et de moteurs de la toute dernière génération, le seul Cabriolet de grand prestige du segment de la MINI place la barre de la joie exquise au volant encore plus haut. La nouvelle MINI Cabrio impressionne par son aptitude au quotidien tout en incitant sur chaque kilomètre à rouler à ciel ouvert. Grâce à la commande électro-hydraulique, l'ouverture, voire la fermeture complètes de la capote pliante en toile ne prennent que 15 secondes et peuvent être déclenchées jusqu'à une vitesse de 30 km/h. La fonction toit ouvrant intégrée, un élément n'existant que sur la nouvelle MINI Cabrio, est activée par une commande tout électrique. Elle permet de glisser la partie avant de la capote pliante vers l'arrière en ouvrant une section maximale de 40 centimètres. La visibilité tous azimuts améliorée en configuration fermée s'explique par les vitres latérales arrière légèrement plus grandes et par l'arceau de sécurité antiretournement de conception nouvelle. Cet arceau monopièce se dressant en cas de besoin s'étend derrière les sièges arrière, en léger retrait par rapport aux appuie-tête et n'empiète donc pas sur le champ de rétrovision du conducteur. La réalisation monopièce de l'arceau permet de plus d'intégrer une grande trappe de chargement entre le coffre et l'habitacle. La nouvelle MINI Cabrio gagne ainsi en même temps en modularité. Son volume de chargement maximal est de 660 litres.

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

Les trois sportifs de l'extrême font partie de la gamme des MINI de série, ils sont construits à l'Usine MINI d'Oxford avec les autres variantes de modèles. Dans chaque détail, ils doivent répondre tant aux défis extrêmes du circuit de course qu'aux exigences complexes de la circulation quotidienne. MINI corrobore ainsi l'ambition de grand prestige qu'elle partage depuis toujours avec les produits de la marque John Cooper Works. Un travail de développement intégré permet de conférer aux produits des qualités parfaitement adaptées à MINI, alors que les normes de qualité des plus sévères, conformes aux directives de BMW Group, garantissent fiabilité absolue, finition sans faille et style authentique.

2. Un coup d'œil sur le passé et sur le futur. MINI 50 Mayfair et MINI 50 Camden.

C'est au festival MINI United qui se tiendra du 22 au 24 mai 2009 à Silverstone, sur le légendaire circuit de course britannique, que la communauté MINI du monde entier soufflera les 50 bougies de la marque. Seront également de la partie : la MINI 50 Mayfair et la MINI 50 Camden. Elles convertiront l'euphorie de la fête d'anniversaire en une joie durable sur la route. De par leur look caractéristique et leur dotation exclusive, les deux modèles incarnent tant le sens de la tradition que la force visionnaire de la marque MINI. Pour la MINI 50 Mayfair comme pour la MINI 50 Camden, deux moteurs à essence et un moteur diesel sont au choix. Le lancement commercial est prévu pour septembre 2009. La période de production de la MINI 50 Mayfair et de la MINI 50 Camden démarre exactement 50 ans après la présentation de la Mini classique et est limitée à un an.

La technique moderne distinguant les moteurs et trains de roulement de la MINI confère aussi aux deux modèles d'anniversaire une agilité grisante liée pourtant à des valeurs de consommation et d'émission exemplaires. Le quatre cylindres de 128 kW (175 ch) à turbocompresseur Twin Scroll et injection directe essence animant la MINI Cooper S 50 Mayfair et la MINI Cooper S 50 Camden fait preuve d'un tempérament particulièrement fougueux. Le punch sportif s'assortit d'une consommation moyenne de 6,2 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et de rejets de CO_2 de 149 grammes par kilomètre seulement.

Doté d'une distribution entièrement variable et fort de 88 kW (120 ch), le moteur animant les MINI Cooper 50 Mayfair et MINI Cooper 50 Camden offre également des conditions optimales pour des sorties sportives. Avec une consommation moyenne de 5,4 litres aux 100 kilomètres selon le cycle européen et des émissions de CO_2 de 129 grammes par kilomètre, il fixe de plus des références pour une joie au volant doublée d'efficacité.

Le quatre cylindres diesel d'une puissance de 80 kW (110 ch) tournant sous le capot des MINI Cooper D 50 Mayfair et MINI Cooper D 50 Camden assure, quant à lui, une sobriété maximale et un punch impressionnant. La consommation moyenne de 3,9 litres aux 100 kilomètres et les émissions de CO_2 de 104 grammes par kilomètre sont les valeurs de pointe indiscutées dans le segment de grand prestige.

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

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

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

Design typé, dotation exclusive.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Control est un premier pas vers un univers entièrement inédit du divertissement interactif à bord de la voiture et contribue ainsi à une expérience de conduite à ce jour inégalée.

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

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

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

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

3. Du circuit de course à la route sans détour.
John Cooper Works et la success story de MINI dans la course automobile.

Elle l'avait dans ses gènes et il se manifesta avant même sa naissance : le talent sportif de la Mini classique. Lorsque, fin 1956, Alec Issigonis, chez British Motor Corporation (BMC), accepta de développer une petite voiture à quatre places aussi économique que possible, mais pourtant entièrement apte au quotidien, il apparut bien vite qu'une automobile totalement inédite allait naître. Traction, porte-à-faux ultracourts, voie large, centre de gravité bas, exploitation optimale de l'espace disponible et poids réduit – les qualités de base élémentaires du nouveau modèle furent vite définies. En jetant un coup d'œil sur les premiers croquis de son partenaire d'affaires et ami Issigonis, le constructeur de voitures de sport John Cooper remarqua cependant encore un autre point : il considéra en effet que le concept génial pour une petite voiture économique fournissait aussi la base d'un engin de sport prometteur et c'est avant même le lancement commercial de la Mini, qu'il commença son tuning.

Ce fut le prélude d'une success story sans précédent dans la course automobile. Aujourd'hui encore le nom de John Cooper est indissociable du mythe sportif de MINI. Les victoires décrochées au Rallye de Monte Carlo font partie de cette histoire commune au même titre que les voitures de série convoitées portant le nom de Cooper. Aujourd'hui, la marque John Cooper Works intégrée sous le toit de MINI est l'incarnation même de la joie extrême au volant reposant sur le savoir-faire approfondi acquis dans la course et une relation nourrie pendant de longues décennies. Outre maint accessoire dans les domaines du moteur, du châssis, de l'aérodynamique et du design, trois modèles MINI arborent aujourd'hui le logo de la marque symbolisant une sportivité radicale : la MINI John Cooper Works, le MINI John Cooper Works Clubman et la MINI John Cooper Works Cabrio.

John Cooper, pionnier de la course automobile,
apprit à la Mini à gagner.
John Cooper, né en 1923 à Surrey en Angleterre, comptait parmi les personnalités ayant marqué de son empreinte la course automobile internationale en tant que pilote et surtout en tant que constructeur. En 1946, il fonda avec son père la société Cooper Car Company. Père et fils commencèrent par la construction de voitures de course d'abord pour la Formule 3, plus tard aussi pour la Formule 1. Avec leur concept d'une voiture de sport à moteur central, Charles et John Cooper lancèrent en 1955 une tendance qui devait révolutionner tout le sport automobile. En 1959 et 1960, des bolides signés Cooper remportèrent

le titre de Champion du Monde de Formule 1 des pilotes et des constructeurs – ils étaient animés par un moteur central, du jamais vu dans l'histoire de la course automobile. Le concept s'imposa : bien vite, toutes les voitures de Formule 1 reposaient sur ce principe.

L'amitié entre Cooper et Alec Issigonis fut nouée lors de courses automobiles pour lesquelles ils s'alignaient en concurrents. Mais il y avait aussi un contact professionnel, puisque Cooper Car Company acheta des moteurs chez BMC. Leur ambition sportive pour la MINI divergeait cependant fortement. Si Issigonis pensait surtout à une voiture de tous les jours pour tout le monde, Cooper était fasciné par le potentiel sportif de la petite voiture. Dès 1959, l'année où la Mini fêta sa première, il envoya son pilote Roy Salvadori à Monza avec la toute première Mini Cooper qui était alors une pièce unique. Les qualités du nouveau bolide se révélèrent dès l'aller à Monza que Salvadori parcourut en une bonne heure de moins que son confrère Reg Parnell au volant de l'Aston Martin DB4.

Motivé par les premières victoires d'honneur remportées au Rallye de Monte Carlo de l'année 1960, Cooper proposa de construire un modèle GT décliné de la Mini. Malgré le scepticisme initial de la part de Issigonis, mais avec l'accord du patron de BMC George Harriman, il construisit une petite série de 1 000 Mini Cooper délivrant une puissance de 55 ch, soit une hausse de 21 ch obtenue grâce à des modifications profondes du moteur. La Mini Cooper pointait à 130 km/h environ. La démultiplication de la boîte de vitesses fut adaptée au potentiel sportif de la voiture et des freins à disque sur l'essieu avant assuraient des décélérations adéquates.

Le résultat de ce travail électrisa aussi Issigonis. Sans plus attendre, il se mit avec John Cooper à préparer une nouvelle amélioration de la puissance. Pour la Mini Cooper S, l'alésage fut porté jusqu'aux limites du possible. Atteignant 1071 centimètres cubes, la cylindrée restait en dessous de la limite des 1 100 centimètres cubes fixée pour la catégorie de course visée, mais le moteur montait à un régime impressionnant. Il délivrait 70 ch à 6 200 tr/mn, le régime culminait à 7 200 tr/mn. Cette version reçut aussi de nouveaux freins dotés d'un amplificateur de la force de freinage.

1964 à 1967 : les années d'or au Rallye de Monte Carlo.
La base pour des succès de course sensationnels était donc jetée. À Monte Carlo, la Mini Cooper S fit fureur pour la première fois en 1962. Avec le Finlandais Rauno Aaltonen au volant, la petite voiture agile put jouer au David semant la phalange des Goliath nettement plus puissants. Mais à trois kilomètres de la ligne d'arrivée seulement, Aaltonen, qui était alors en tête, estima mal un

virage et termina la course par un tonneau. Un an plus tard, il répara cependant le malheur : au volant de la Mini Cooper S, Aaltonen rallia l'arrivée comme vainqueur de sa catégorie et troisième du classement général.

Mais elle ne s'arrêta pas là : pendant l'hiver de rallye 1963/1964, la Mini Cooper S débordait de puissance par rapport à sa devancière. Dans une course spectaculaire, Paddy Hopkirk décrocha la victoire au classement général du Rallye de Monte Carlo. D'un coup, la petite sprinteuse était entrée dans la légende des sports mécaniques. Un an plus tard, le Finlandais Timo Mäkinen réitéra le triomphe au Monte Carlo avec son copilote Paul Easter. Il fut le seul pilote du plateau à parcourir des milliers de kilomètres sans le moindre point de pénalité – malgré des conditions météorologiques très difficiles. Sur cette édition du rallye monégasque, 35 voitures seulement sur 237 au départ allèrent jusqu'au bout, dont trois Mini Cooper S.

L'année suivante, on voulut tenter le triplé. Et en effet, Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen et Paddy Hopkirk réussirent l'impossible : les trois pilotes rallièrent l'arrivée en première, deuxième et troisième position. Mais une amère déception devait suivre. Les trois premiers se virent déchoir de leur succès, parce que les commissaires de course considérèrent les codes des phares principaux de la MINI Cooper comme non conformes au règlement d'homologation français. Ce qui ne changea cependant rien à l'enthousiasme du public pour les trois pilotes Mini. Hopkirk, Aaltonen et Mäkinen entrèrent dans les annales du Rallye de Monte Carlo comme les « trois mousquetaires ». Et un an plus tard déjà, Rauno Aaltonen put se faire fêter avec d'autant plus d'enthousiasme pour avoir inscrit la troisième victoire au Rallye de Monte Carlo à l'actif de la Mini Cooper S. Cette fois, il n'y avait rien à redire à la voiture.

Des carrières de pilotes légendaires commencèrent au volant de la Mini.

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

Parallèlement à sa carrière sportive, les ventes de la Mini Cooper sous la forme développée par John Cooper écrivirent une success story sans pareille entre 1961 et 1971. Pendant cette période, le nom de Cooper devint synonyme de joie passionnée au volant de la Mini dans le monde entier. Le fait que c'est justement cette petite voiture qui inspira le double Champion du Monde de Formule 1 à construire des voitures de sport d'exception, fut une preuve convaincante des qualités de la Mini. L'expérience unique au volant qui fascina dès le début John Cooper à tel point qu'il la poussa à la perfection, enthousiasma tout de suite les adeptes de voitures sportives.

Les sports mécaniques à la rencontre du lifestyle :
le MINI CHALLENGE.

Entre-temps, la MINI est devenue une étoile fixe au firmament des circuits de course. Organisé pour la première fois en 2004, le MINI CHALLENGE est devenu très vite l'une des séries de courses Clubsport les plus prisées. Cette année, la série se dispute dans quatre pays (Espagne, Australie, Nouvelle-Zélande et Allemagne) et est ainsi plus internationale que jamais. Avec un plateau de 39 voitures, le MINI CHALLENGE allemand enregistre en 2009 une participation record. Le nombre des manches inscrites au calendrier est également plus grand que jamais : 16 manches seront courues sur huit week-ends de course. Comme d'habitude, elles sont organisées dans le cadre d'événements de course de haut niveau en Allemagne et dans les pays riverains. C'est ainsi que le MINI CHALLENGE 2009 tournera entre autres dans le cadre d'une épreuve de Formule 1 (GP d'Allemagne au Nürburgring) et du Championnat du monde de tourisme WTCC (Oschersleben).

Un moment fort de la saison aura lieu en Grande-Bretagne : à point nommé pour les 50 ans de MINI, la série de courses allemande fera une incursion au berceau de la marque MINI. Sur le circuit légendaire de Silverstone, il couronnera le festival MINI United.

Le MINI CHALLENGE doit son attractivité extraordinaire à un concept innovant : les sports mécaniques à la rencontre du lifestyle. Un mélange qui plaît – aux pilotes comme aux fans. La composition de la grille de départ contribue également à l'ambiance particulière qu'il dégage. Outre des pilotes chevronnés et des jeunes loups de la course, on aperçoit en effet aussi des vedettes du showbiz et du sport au volant des petits bolides. La marque sportive du MINI CHALLENGE s'appelle égalité des chances : tous les concurrents s'élancent avec des MINI techniquement identiques. La maniabilité souveraine de la MINI et l'équipement sécuritaire exigeant des bolides de course rendent le MINI CHALLENGE particulièrement intéressant pour les débutants parmi les pilotes de course et pour les amateurs aux ambitions sportives.

Ready to race : la MINI John Cooper Works CHALLENGE.
La MINI John Cooper Works CHALLENGE est la seule voiture officielle homologuée pour le MINI CHALLENGE. Ce modèle repose sur la version de série de la MINI Cooper S et a été adapté aux exigences élevées de la course automobile professionnelle par les ingénieurs de course. La MINI John Cooper Works CHALLENGE est mise en œuvre depuis 2008 et depuis, elle ne cesse d'emballer les pilotes : outre les sensations façon karting si typiques de la MINI, la voiture offre une expérience racing intense de haut niveau. Mais le plaisir de piloter ce bolide n'est pas l'apanage des participants au MINI CHALLENGE – en effet, d'autres pilotes de course ambitionnés peuvent également acquérir la MINI John Cooper Works CHALLENGE.

Une augmentation ciblée de la puissance a transformé le moteur de série de la MINI Cooper S, pourtant déjà ultrasportif, en un vrai moteur hautes performances voué à la compétition. Le concentré de puissance tournant sous le capot de la MINI John Cooper Works CHALLENGE est un quatre cylindres de 1,6 litre à turbocompresseur Twin Scroll et injection directe essence qui atteint sa puissance maximale de 155 kW (211 ch) à un régime de 6 000 tr/mn. Pour engendrer des performances sport idéales, la caractéristique du moteur s'est vue encore optimiser : c'est ainsi que le couple maximal de 260 Newtons-mètres est disponible de manière quasiment constante entre 1 850 et 5 700 tr/mn. Dans la plage des régimes comprise entre 2 000 et 5 000 tr/mn, il peut même passer à 280 Newtons-mètres grâce à la fonction overboost. Le turbocompresseur déployant son effet dès 1 400 tr/mn, aucun temps mort ne se fait plus sentir.

Les performances d'un athlète de haut niveau.
Chaque cheval-vapeur de la MINI John Cooper Works CHALLENGE doit mettre en mouvement 5,09 kg – le rapport poids/puissance rapproche donc ce petit bolide des voitures de sport de haut niveau. Les performances routières sont de ce fait impressionnantes. La MINI John Cooper Works CHALLENGE abat le zéro à 100 km/h en 6,1 secondes seulement. Inversement, elle se contente de 3,1 secondes ou de 31 mètres pour s'immobiliser à partir de 100 km/h. La voiture de course atteint une vitesse de pointe de 240 km/h. Et elle permet des vitesses de passage en courbe fascinantes.

Le différentiel autobloquant facilite au conducteur de rester aussi sur la trajectoire idéale en sortie de virage, d'accélérer linéairement et de transmettre ainsi la vitesse de manière optimale sur la ligne droite.

Même dans des conditions extrêmement éprouvantes, la MINI John Cooper Works CHALLENGE donne à son conducteur la certitude de pouvoir boucler ses tours de circuit avec brio et en toute sécurité. Elle lui offre pour cela un train de roulement disposant d'amortisseurs réglables spécialement conçus pour la course. La garde au sol, la pression dans les amortisseurs (détente et compression) et la réponse peuvent être adaptées aux exigences de différents circuits. La transmission aux roues avant est assurée par la boîte mécanique à six rapports de série. La MINI John Cooper Works CHALLENGE évolue sur des jantes en alliage léger de 17 pouces au look MINI CHALLENGE et de pneus racing spécialement développés. Le poids minimum au départ (voiture plus pilote) s'élève à 1 170 kilogrammes.

La MINI John Cooper Works CHALLENGE doit aussi sa maniabilité magistrale au pack aérodynamique John Cooper Works. Celui-ci comprend une jupe avant typée racing, un diffuseur arrière ainsi qu'un aileron arrière réglable. Associés, ces composants ne neutralisent pas seulement la portance, mais créent même une déportance au fur et à mesure que la vitesse augmente. Les mesures aérodynamiques ont été conçues de sorte que l'appui est équilibré à la perfection entre l'essieu avant et l'essieu arrière.

Un concept de sécurité unique – typique du MINI CHALLENGE.
Marier le sport automobile et la sécurité compte depuis toujours parmi les soucis prioritaires du MINI CHALLENGE. Le niveau de sécurité de la MINI John Cooper Works CHALLENGE reflète bien cet objectif. En effet, le bolide est équipé d'une cage de sécurité antiretournement soudée avec la carrosserie. Outre le baquet sport associé à un harnais de sécurité à six points, la dotation standard comprend aussi le système HANS (Head And Neck Support) connu de la Formule 1 et unique dans les séries clubsport. Il assure une protection efficace des cervicales du pilote. Le système antiblocage des roues (ABS) reste entièrement opérationnel, bénéficie cependant d'un tarage adapté au circuit de course.

Même aux arrêts au stand – lors des séances de qualification par exemple – la vitesse et la sécurité sont assurées lors des interventions sur la MINI John Cooper Works CHALLENGE. Chaque voiture de course est dotée d'un cric intégré constitué de quatre vérins pneumatiques télescopiques logés sous le plancher de la voiture. À l'arrêt au stand, ils sont activés par air comprimé pour soulever la voiture en un clin d'œil. Le changement des pneus se fera ainsi en un tournemain.

John Cooper Works – incarnation de la joie extrême au volant d'une MINI.

La marque John Cooper Works est le garant de performances exceptionnelles et ce non seulement sur le circuit de course, mais aussi sur la route. Dès les années 1970, les kits de préparation John Cooper Works pour les Mini de série faisaient l'objet d'une forte demande. Ces kits permirent déjà à l'époque de souligner le naturel sportif de la Mini comme l'une de ses principales vertus et ce tant par le look que par la technique. Il en va de même des kits de préparation lancés après le nouveau départ de la marque et proposés sous le label John Cooper Works pour la MINI Cooper S et la MINI Cooper. Le kit de préparation actuelle pour la MINI Cooper S comprend un filtre à air sport, un silencieux sport ainsi qu'une gestion moteur modifiée et permet de porter la puissance à peu de frais à 141 kW (192 ch) tout en ajoutant une touche optique et acoustique particulière à la voiture.

Trois modèles MINI ultrasportifs viennent par ailleurs incarner le caractère de la marque dans sa facette axée sur les performances. Après la MINI John Cooper Works et le MINI John Cooper Works Clubman, la MINI John Cooper Works Cabrio s'aligne pour l'année anniversaire. Principal point commun de ce trio : la technique de l'ensemble mécanique et du châssis déclinée du bolide dédié au MINI CHALLENGE. Outre le moteur délivrant 155 kW (211 ch), elle comprend tout un bouquet d'autres composants grâce auxquels la force exubérante peut être transmise sur la route avec agilité et en toute sécurité. En plus des jantes de 17 pouces en alliage léger également déclinées du bolide disputant le MINI CHALLENGE et des freins à disque mordants de dimensions généreuses sur les quatre roues, le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) intégrant le Contrôle de traction dynamique (DTC) ainsi qu'une fonction de blocage pilotée du différentiel avant est également embarqué en dotation standard.

4. Typiquement MINI – toujours différent.
L'individualisation ciblée pour créer une pièce unique personnelle.

Conduire une MINI, c'est bien plus que tout simplement se déplacer, c'est aussi et toujours exprimer son style personnel. Les nombreuses possibilités de personnaliser la MINI donnent à chacun une grande liberté pour mettre en avant sa touche personnelle. MINI offre à ses clients la liberté de personnaliser leur voiture en leur proposant un choix plus riche et plus raffiné que tout autre constructeur opérant dans le segment des petites voitures. La palette extraordinaire des teintes de carrosserie, couleurs intérieures, garnitures de sièges et harmonies intérieures constitue la base d'une configuration taillée sur mesure.

Pour la MINI comme pour le MINI Clubman et la MINI Cabrio, il existe de plus une vaste gamme d'options séduisantes haut de gamme permettant d'amplifier encore le plaisir au volant et le confort. S'y ajoute la gamme des accessoires MINI d'origine. Elle comprend des composants racing classiques signés John Cooper Works, des détails axés sur le confort comme une interface iPod, des accessoires pratiques au quotidien comme une galerie en profilés d'aluminium anodisés à haute résistance, ou encore des éléments inhabituels, comme des phares additionnels et des décors de toit extravagants.

De la voiture sortant du commun à la pièce unique :
la personnalisation en départ usine.
L'extraordinaire variété des équipements optionnels et accessoires témoigne de l'assurance que les clients affichent lorsqu'ils se décident en faveur d'une petite voiture de grand prestige. En optant pour une MINI, ils affichent leur intérêt pour les choses hors du commun. Ils s'identifient avec un concept automobile qui, comme aucun autre, sait concilier des valeurs émotionnelles et des qualités bien dans l'air. Le look caractéristique et le style original de la marque, la joie inégalée au volant, la qualité haut de gamme et un ensemble mécanique moderne d'une efficacité exemplaire forment une association unique dans ce segment automobile. Cette position d'exception ressort encore plus nettement lorsque la voiture personnalisée se démarque, elle aussi, avec raffinement et goût de la foule automobile. Une MINI typique n'est de ce fait pas seulement une voiture exceptionnelle, mais elle est presque toujours une pièce unique.

Les vastes possibilités de personnalisation se reflètent aussi dans les méthodes de production. En effet, chaque MINI est construite à l'Usine MINI d'Oxford en Angleterre selon les souhaits spécifiques formulés par le client. Chaque client peut configurer sa MINI exactement en fonction de ses souhaits personnels. Très flexibles, tous les process de production et toute la logistique tiennent compte de la multitude de variantes qui en découle. Vu les nombreux équipements optionnels et les possibilités de variation quasi illimitées en résultant, il est très improbable que, sur un an, deux MINI entièrement identiques quittent l'Usine d'Oxford.

La personnalisation sur la Mini classique : réalisations spéciales pour des clients VIP, plus de puissance en départ usine pour tous.
À l'époque de la Mini classique, des possibilités de personnalisation comparables n'étaient à la disposition que de clients très célèbres ou particulièrement bien lotis. Il paraît que la voiturette révolutionnaire stimula bien vite l'imagination des passionnés de l'automobile en quête des tendances à la mode. Régulièrement, des acteurs, stylistes de mode, musiciens et têtes couronnées demandèrent des modèles Mini faits sur mesure. Des peintures spéciales et des options particulièrement raffinées venaient en premier. C'est ainsi que dans les années 1970, l'acteur britannique Peter Sellers par exemple commanda à plusieurs reprises des variantes spéciales extravagantes de la Mini. Et un membre de la dynastie de Brunei reçut en 1988 une Mini au look flower power, préparée et équipée selon ses souhaits individuels.

À la naissance de la Mini classique, les clients pouvaient choisir entre l'Austin Seven et la Morris Mini-Minor qui ne se différenciaient cependant que par la grille de calandre, les teintes de carrosserie et les chapeaux de roue. Dès 1961, deux variantes légèrement modifiées dans leur extérieur et valorisées par une dotation particulièrement prestigieuse, la Riley Elf et la Wolseley Hornet, furent lancées sur le marché. Des tapis haut de gamme et une planche de bord en bois véritable ajoutaient un léger parfum de luxe. Peu après, d'autres silhouettes du van au pick-up vinrent étoffer la gamme. Le souhait de disposer de plus de puissance fut exaucé avec une rapidité comparable. Sur ce plan, c'est le constructeur de voitures de sport John Cooper qui fut la force motrice. Dès la genèse de la MINI, il était en contact étroit avec Alec Issigonis, le créateur de cette voiture. La première Mini Cooper délivrant 55 ch au lieu de 34 apparut en 1961, deux ans plus tard, ce fut le tour de la Mini Cooper S de 70 ch. Dès 1965, une boîte automatique fut proposée pour la Mini qui fit donc aussi œuvre de pionnière en termes de confort. Jusque-là, cette option avait été réservée à des voitures plus haut de gamme.

Particulièrement sportifs, résolument jeunes ou extrêmement raffinés – au milieu des années 1970, les adeptes de Mini eurent pour la première fois l'occasion de souligner les traits distinctifs préférés de la Mini classique grâce à des éditions configurées avec soin. La Mini Limited Edition 1000, millésime 1976 au look moderne ostentatoire fut le premier modèle spécial. D'autres variantes reprirent la tendance à la personnalisation ciblée dans des interprétations sans cesse nouvelles. Très souvent, elles portaient le nom d'un quartier ou d'une rue connus de Londres, tels que Piccadilly, Chelsea, Knightsbridge ou encore Park Lane. En 1982, la Mini Mayfair, top modèle bénéficiant d'une dotation particulièrement exclusive, conquît pour la première fois les rues. Et après la renaissance de la marque en 2001, des versions spéciales de la petite voiture ont continué à se faire remarquer. La MINI Seven rappela un nom traditionnel de la toute première Mini, alors que la MINI Checkmate souligna surtout les qualités sportives de l'as des virages débordant d'agilité.

Coloris, décors de toit, matériaux intérieurs :
le style typé MINI sous une extrême variété.
Sur la MINI actuelle, la riche gamme des modèles ainsi que les nombreux choix proposés pour configurer la dotation standard et optionnelle permettent déjà d'atteindre un niveau de personnalisation fixant aussi les références dans l'univers de l'automobile moderne. Outre les différentes motorisations, la vaste palette de couleurs de carrosserie, de décors de toit, voire de variantes de capotes pliantes, de jantes ainsi que de garnitures de sièges, de matériaux intérieurs et d'inserts décoratifs offre des conditions idéales pour transformer une MINI, un MINI Clubman ou une MINI Cabrio en une pièce unique personnelle. Rien que pour la MINI, le nombre de variantes de réalisation de l'extérieur s'élève à environ 300 auxquelles s'ajoutent plus de 370 associations différentes pour l'intérieur.

Pour le millésime 2009, la gamme des modèles affiche cinq motorisations pour la MINI, quatre pour le MINI Clubman et deux pour la MINI Cabrio. Les trois sportifs de l'extrême – la MINI John Cooper Works, le MINI John Cooper Works Clubman et la MINI John Cooper Works Cabrio – viennent étoffer cette gamme. En fonction du modèle, le client peut choisir entre différents coloris de carrosserie, décors de toit et jantes en alliage léger, dont certains sont réservés en exclusivité au modèle concerné. Ainsi par exemple, pas moins de onze couleurs ainsi que huit variantes de jantes disponibles en départ usine sont proposées pour la MINI Cooper. Mais ce n'est pas encore tout : des bandes de capot blanches ou noires ainsi que des coquilles de rétroviseurs extérieurs noires, blanches ou chromées, des verres de clignotants blancs et la finition Chrome Line permettent de diversifier encore l'extérieur.

La gamme des accessoires comprend de plus des coquilles de rétroviseurs extérieurs, montures de clignotants latéraux, capuchons de valve et poignées de portes au look Union Jack ou drapeau à damier, une trappe de réservoir chromé, des bandes sport, des bandes de capot moteur et des jeux d'auto-collants spécifiques à MINI pour les portes. L'éventail des jantes disponibles pour la MINI est encore enrichi par les options proposées dans la gamme des accessoires.

Le coloris du toit revêt toujours une importance particulière sur la MINI. Trois capotes pliantes différentes sont disponibles pour la MINI Cabrio. Sur la MINI et le MINI Clubman, le choix est nettement plus vaste. En départ usine, le client peut privilégier le contraste ou l'harmonie des couleurs choisies pour la carrosserie et le toit. Ainsi par exemple, la MINI Cooper peut se parer d'un toit noir ou blanc au lieu de la couleur de la carrosserie. En fonction du souhait du client, le MINI Clubman quittera l'usine avec une robe de couleur uniforme ou bien avec le toit et l'encadrement de la porte arrière en noir ou en gris argent. Et puis, le client a l'embarras du choix quant aux décors du toit – du drapeau à damier au look héliport en passant par le monogramme MINI, le drapeau Union Jack et d'autres drapeaux nationaux, tout est possible et il pourra même créer son propre motif préféré. À l'aide d'un configurateur de toit en ligne, il peut en effet composer son décor individuel à partir d'éléments graphiques, de symboles et même de motifs photographiques qu'il peut choisir librement.

La dotation et l'allure de l'intérieur de la MINI peuvent être adaptées au style personnel à l'aide de différentes variantes de sièges, garnitures, surfaces intérieures et inserts décoratifs. Parmi les options disponibles en départ usine, citons non seulement les sièges sport et un volant sport gainé cuir, mais aussi des sièges habillés d'une association tissu/cuir ou bien de cuir de différentes finitions et couleurs. Différentes couleurs intérieures sont proposées en fonction du modèle. Pour peaufiner l'ambiance, le client peut choisir une finition Colour Line en différentes couleurs, mise en œuvre sur les accoudoirs dans les portes avant et à l'arrière, sur le bord inférieur du tableau de bord ainsi que sur les sièges. L'allure individuelle est complétée par des surfaces décoratives en bois précieux ou métal froid. Elles comprennent la partie centrale du tableau de bord, le cadre ellipsoïdal dans les revêtements latéraux, les ouvrants de porte ainsi que 7, 14 ou 16 bagues décoratives, en fonction du modèle et de la finition.

Haute technicité et qualité de grand prestige : les chaînes audio et systèmes de navigation haut de gamme.
La variété des options disponibles pour la MINI, le MINI Clubman et la MINI Cabrio est tout aussi unique que le choix des couleurs et des matériaux. À l'intérieur, l'éclairage d'ambiance compris dans le kit d'éclairage, ajoute une touche particulière. « Éclairage cascade » discret d'en haut et éclairage indirect de la console centrale, des bacs dans les portes et des creux des poignées de porte ainsi que des revêtements arrière latéraux, il confère une ambiance unique à l'habitacle. En fonction de leur humeur, les occupants peuvent faire varier la couleur de la lumière entre un orange chaleureux et un bleu sportif.

Tous les modèles MINI peuvent de plus se doter de systèmes de divertissement et de navigation haut de gamme. Les éléments de commande du système audio et l'écran à matrice active (TFT) de 6,5 pouces du système de navigation optionnel sont logés dans l'instrument rond central. Le système audio comprend aussi un lecteur de CD. Lorsque la voiture est dotée d'un système de navigation, le lecteur est disposé au-dessus du cache amovible dissimulant le lecteur du DVD de navigation. Pour sélectionner les fonctions affichées à l'écran, on se sert du joystick de commande placé sur la console centrale.

Les accessoires comprennent aussi une interface spéciale permettant l'intégration complète d'un Apple iPod. Dans ce cas, les fichiers de musique peuvent être sélectionnés à l'aide des commandes du système audio. En option, le pré-équipement pour téléphones mobiles et un dispositif mains libres intégré, dotés tous deux d'une interface bluetooth et d'une connexion USB, assurent des communications optimales et sûres en route. Ces options permettent l'intégration de nombreux téléphones mobiles actuels ainsi que la connexion de systèmes audio et de mémoires USB externes. Une interface spéciale pour l'Apple iPhone permet d'intégrer la commande des fonctions audio et téléphoniques de celui-ci dans le système de bord.

Performance de grand prestige : les accessoires John Cooper Works.
Disponibles en accessoires, les composants John Cooper Works Performance taillés exactement à la mesure de la MINI respirent une tradition de course cinquantenaire. Parmi leurs points forts, il convient de citer le pack aérodynamique ainsi que la suspension sport avec des ressorts peints en rouge, des disques de frein perforés, une barre anti-rapprochement pour le compartiment moteur, des coquilles de rétroviseur en carbone ainsi que des montures au look treillis sportif pour les répétiteurs de clignotant. À l'intérieur, les inserts décoratifs, le levier du frein à main et le levier de vitesses sport au look carbone peuvent également rendre l'ambiance encore plus sportive.

Les nouveaux instruments additionnels John Cooper Works qui sont disponibles pour la MINI et le MINI Clubman sont un enrichissement particulièrement séduisant de cette offre. Ces instruments additionnels s'alignant sur le style du poste de conduite d'une voiture de sport arborent un design spécifique à MINI et se fondent ainsi sans rupture dans le style de l'habitacle. Avec leurs cadrans de couleur anthracite, ils renforcent de plus le caractère sportif du poste de conduite. Trois instruments analogiques différents sont au choix, dont deux au maximum peuvent être intégrés à droite et à gauche du compte-tours où ils se trouvent dans le champ de vision direct du conducteur. L'indicateur de la température de l'eau de refroidissement fournit des informations éloquentes sur l'état de fonctionnement du moteur. L'indicateur du couple moteur relatif renseigne le conducteur en permanence sur l'état de charge du moteur. Sur les modèles MINI Cooper S, MINI John Cooper Works, MINI Cooper S Clubman, MINI John Cooper Works Clubman, MINI Cooper S Cabrio et MINI John Cooper Works Cabrio, le conducteur est de plus informé lorsque la fonction overboost du turbocompresseur entre en action. Tous les modèles MINI et MINI Clubman dotés du Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) peuvent s'enrichir d'un indicateur de l'accélération transversale. Ce dernier renseigne sur les forces centrifuges relevées en virage.

Options spécifiques au Cabriolet : du support arrière au compteur « Toujours ouvert ».

La MINI Cabrio peut, elle aussi, bénéficier d'options et d'accessoires spécifiques à ce modèle et uniques dans son segment. Des logements peuvent être aménagés dans le bouclier arrière en départ usine et permettent alors de fixer le porte-vélos proposé dans la gamme des accessoires. Ce support arrière en aluminium permet de transporter deux vélos. Il pèse environ 14 kilogrammes et même chargé, il peut être rabattu vers l'arrière lorsqu'on veut ouvrir le volet arrière.

Les fonctions de la climatisation automatique optionnelle sur la MINI découvrable incluent un mode Cabriolet activé automatiquement dès que la capote pliante de la voiture a été ouverte. Ce mode maintient la température réglée au préalable par le conducteur même sous l'action du vent, de la température extérieure et d'un l'ensoleillement direct.

Enfin, le compteur « Toujours ouvert » (Always Open) optionnel est quant à lui une nouveauté inédite dans le segment des Cabriolets. L'instrument logé à gauche du compte-tours comptabilise le temps de conduite à ciel ouvert à la minute près. Il est déclenché dès que le moteur de la MINI Cabrio est lancé et que la capote en toile est entièrement repliée. De cette manière, le compteur Toujours ouvert pousse à savourer à pleins poumons et aussi souvent que possible la conduite à ciel ouvert à bord de la MINI.

5. Vertus traditionnelles et diversité moderne.
Concept automobile et technique.

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

La MINI bénéficiant de moteurs et d'un train de roulement répondant au tout dernier état de l'art n'est pas seulement le premier véhicule de grand prestige dans le segment des petites voitures, mais aussi l'incarnation incontestée de la joie au volant. Les mesures de réduction de la consommation développées dans le cadre de la stratégie EfficientDynamics de BMW Group lui confèrent de plus, et de série, des valeurs de consommation et des émissions défiant toute concurrence. C'est ainsi qu'avec une consommation moyenne de 3,9 litres aux 100 kilomètres et des rejets de CO_2 de 104 grammes par kilomètre, relevés selon le cycle de conduite européen, la MINI Cooper D d'une puissance de 80 kW (110 ch) affiche des valeurs plus favorables que mainte concurrente nettement moins puissante.

La Mini classique : un concept génial – exploitation optimale de l'espace, sécurité de conduite et sobriété.
Déjà sur la Mini classique, l'art de l'ingénierie fut à la base de solutions exceptionnelles et techniquement supérieures. Alec Issigonis opta pour une traction avec un moteur avant en position transversale. À l'époque, ce principe – qui est aujourd'hui la solution standard pour les voitures compactes – avait, certes, déjà été mis en œuvre par plusieurs constructeurs, mais personne ne l'avait

exploité aussi rigoureusement au profit du comportement routier et de l'utilisation optimale de l'espace que le père de la Mini. La disposition des roues de 10 pouces, rejetées aux quatre angles de la carrosserie, bénéficiait également à ces deux qualités. L'empattement était de 2,03 mètres. La longueur hors tout de la Mini était de 3,05 mètres, pour une largeur de 1,41 mètre et une hauteur de 1,35 mètre. Et l'essentiel : 80 pour cent de l'espace occupée par la petite voiture étaient disponibles pour les occupants et leurs bagages.

La caisse en blanc de la Mini classique n'affichait que 140 kilogrammes sur la balance. Pourtant, la conception de tôle présentait une rigidité en torsion exemplaire pour l'époque. Dans le sens longitudinal, les deux bas de caisse et le tunnel léger au milieu abritant la ligne d'échappement, ainsi que les passages de roues s'en portaient garants. Dans le sens transversal, le tablier robuste séparant le compartiment moteur de l'habitacle, une traverse sous les sièges avant ainsi que la cloison entre l'habitacle et le coffre en faisaient autant. Grâce à l'excellente stabilité, il était possible de doter la carrosserie de montants étroits et de grandes surfaces vitrées. Ce qui profitait autant à la vision tous azimuts qu'à la sensation d'espace dans l'habitacle.

Le choix du moteur devant entraîner la nouvelle petite voiture avait été pris très tôt. Les dirigeants de BMC avaient opté pour une version revue du moteur de série A déjà mis en œuvre sur la légendaire Morris Minor. Le quatre cylindres était doté d'un vilebrequin logé sur trois paliers. Les soupapes en tête étaient actionnées par des tiges de poussoir et un arbre à cames en bas logés du même côté que les conduits d'admission et d'échappement. Des carburateurs semi-inversés assuraient la préparation du mélange et dès le début, une pompe à carburant électrique se chargeait d'alimenter le moteur.

La culasse à flux longitudinal présentait des encoches en forme de cœur dans la chambre de combustion abritant les orifices de soupapes ainsi que la bougie d'allumage. Cette forme assurait un excellent brassage du mélange et, par là, une combustion optimale et un fonctionnement silencieux. Le moteur puisait une puissance de 37 ch dans une cylindrée de 948 centimètres cubes et portait ainsi les prototypes de la nouvelle petite voiture qui ne pesait que 600 kilogrammes à une vitesse maximale de 150 km/h – nettement trop pour le châssis et les freins de la Mini. C'est pourquoi Issigonis et son équipe réduisirent la cylindrée à 848 centimètres cubes, limitant ainsi la puissance à 34 ch à 5 500 tr/mn. C'était un régime nominal extraordinaire pour cette époque, où seuls les moteurs sport de haut niveau étaient capables de maintenir un niveau de régime aussi élevé.

Le logement de la boîte à quatre vitesses sous le moteur, directement entre les roues, était une autre nouveauté. Le moteur et la boîte de vitesses partageaient le même circuit d'huile. Il restait ainsi assez de place sous le capot avant pour loger le radiateur latéral ainsi que la direction et les organes secondaires.

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

Afin de réduire les efforts agissant sur la carrosserie autoporteuse en acier compacte et légère, les ingénieurs logèrent toute la chaîne cinématique, la direction et la suspension sur un berceau. Les roues arrière individuelles étaient également fixées sur un berceau, ce qui conféra une excellente tenue de route à la Mini classique. Les autres composants du train de roulement offraient également maint raffinement technique. Ainsi, Issigonis gratifia la Mini d'une suspension en caoutchouc au lieu de la doter de ressorts hélicoïdaux, de barres de torsion ou de ressorts à lames. Elle fut matérialisée par une structure formée par une couche de caoutchouc intercalée entre deux cônes. Le cône supérieur était vissé sur le berceau, le cône inférieur sur le porte-moyeu. Le caoutchouc se raffermissant au fur et à mesure que la pression augmente, la Mini classique disposait ainsi d'une suspension progressive. Les qualités de ce système de suspension étaient tellement bonnes que des amortisseurs télescopiques de petites dimensions étaient suffisants. Pour assurer une réponse aussi fine que possible, ceux-ci étaient fixés sur les bras transversaux supérieurs à l'avant et les bras longitudinaux arrière.

Confort accru : suspension hydrolastique et boîte automatique.
En 1964, Issigonis chercha à accroître encore le confort en lançant un précurseur du correcteur d'assiette sur la Mini. Pour ce faire, il adapta la nouvelle suspension hydrolastique des berlines BMC à la petite voiture. Cette suspension unique se distinguait par des cylindres au format d'un bidon d'huile d'un litre sur chaque roue. Chacun de ces cylindres abritait une unité ressort/amortisseur, une émulsion antigel à base d'eau servant de fluide d'amortissement. Sur le système hydrolastique, les chambres hydrauliques de l'amortisseur avant et arrière étaient jumelées de chaque côté du véhicule par

un tuyau de refoulement. Lorsque la roue avant passait sur une aspérité, une partie du liquide hydraulique était refoulée dans la chambre jumelée sur l'essieu arrière soulevant ainsi légèrement la carrosserie à ce niveau. Bien évidemment, ce principe fonctionnait aussi dans le sens inverse. Ce système innovant créa les conditions requises pour une assiette constante de la voiture, ne réussit cependant pas à s'imposer durablement et fut supprimé de la gamme sept ans plus tard.

Issigonis et son équipe ne cessèrent de s'inspirer des automobiles plus haut de gamme aussi dans d'autres domaines – l'objectif ayant souvent été de surpasser celles-ci avec la Mini. En témoigne par exemple la boîte automatique ayant intégré la liste des équipements en 1965. La Mini classique était ainsi parmi les très rares petites voitures à disposer d'une telle option haut de gamme. De plus, cette boîte automatique dont l'encombrement ne différait que peu de celui d'une boîte mécanique pouvait se vanter de quatre rapports avant. À cette époque, même les voitures de luxe n'offraient en règle générale que trois rapports.

Six ans seulement après sa première, plus d'un million de Mini sillonnaient déjà les routes. Outre les deux modèles initiaux, la Morris Mini-Minor et l'Austin Seven, la gamme comprenait alors aussi la Mini Van, la Mini Pick-up ainsi que les breaks Morris Mini-Traveller et Austin Seven Countryman. Ces modèles poursuivirent rigoureusement le principe de l'encombrement extérieur minimal. Par rapport aux modèles de base, la Traveller et la Countryman ne faisaient que 25 centimètres de plus en longueur ; avec un empattement allongé de 10 centimètres et leur porte arrière à deux battants, elles s'avéraient cependant être de vrais multitalents se prêtant aux transports de tous genres.

Petit moteur, grand potentiel de développement.
C'est grâce au constructeur de voitures de sport John Cooper qui avait reconnu très tôt le potentiel de la petite voiture révolutionnaire, que le moteur de la Mini, délibérément bridée à 34 ch dans un premier temps, eut droit à un régime anabolisant deux ans après sa première déjà. Pour le modèle GT initiée par Cooper et construite en une petite série, la cylindrée fut portée à 997 centimètres cubes. La course passa de 68,3 à 81,3 millimètres, alors que l'alésage tomba de 62,9 à 62,4 millimètres. Le taux de compression fut porté de 8,3 à 9,0, les soupapes d'admission furent agrandies et le moteur équipé d'un carburateur double corps. De plus, l'ouverture à l'échappement fut modifiée et le carter de vilebrequin renforcé pour résister au surplus de puissance. De plus, Cooper adapta la démultiplication des rapports de boîte pour augmenter la vitesse maximale dans chacun des rapports. La première Mini Cooper délivrait

ainsi 55 ch, si bien que la vitesse de pointe grimpa de 120 km/h à environ 136 km/h. Cooper n'oublia pas d'adapter aussi la décélération et équipa les roues avant de freins à disque de 7 pouces de Lockheed.

Le quatre cylindres n'avait cependant pas encore atteint ses limites, comme en témoigna la Mini Cooper S dès 1963. La cylindrée fut à nouveau agrandie et s'élevait alors à 1 071 centimètres cubes, ce qui donna une puissance maximale de 70 ch. Le surplus de puissance déboucha bien évidemment aussi sur une nouvelle vitesse maximale. Elle atteignait maintenant 160 km/h, si bien que John Cooper revit aussi les freins. Le diamètre des disques passa à 7½ pouces, la force de freinage de la Mini Cooper S fut amplifiée par un dispositif d'assistance.

En 1967, la version de série de la Mini classique eut également droit à une augmentation de la puissance. L'agrandissement de la cylindrée à 998 centimètres cubes conféra au moteur un couple maximal de 52 Newtons-mètres contre 44 auparavant, alors que la puissance s'accrut de 4 ch pour en atteindre 38. Dès le début, cette version du quatre cylindres fut aussi destinée à la sœur de la Mini classique présentée en 1969. La nouvelle-venue du nom de Clubman gagna 11 centimètres en longueur, la version break baptisée Estate faisait exactement 3,40 mètres. La largeur, la hauteur et l'empattement furent cependant maintenus au niveau de la Mini classique.

La gamme fut de plus enrichie de la Mini 1275 GT, modèle de pointe de la gamme des Clubman succédant à la Mini Cooper. Le quatre cylindres de 1,3 litre tournant sous son capot délivrait 59 ch. Plus tard, ce moteur animait aussi la Mini classique sur laquelle sa puissance fut rapidement portée à 63 ch. Pourtant, le moteur de 1,0 litre resta au programme jusqu'en 1992. Ce n'est qu'alors que tous les modèles furent équipés du moteur de 1,3 litre qui était doté d'une injection dès octobre 1991 sur la Mini Cooper, puis aussi, depuis août 194, sur la Mini, surtout pour répondre aux exigences croissantes en termes d'émissions.

Un nouveau départ avec des vertus traditionnelles.
Sur le papier, la MINI Cooper et la MINI One, qui inaugurèrent en 2001 le nouveau début de la marque, ne présentaient guère de points communs notables avec la Mini classique. Les raisons en étaient évidentes. Au début du 21e siècle, les conditions pour le développement d'une petite voiture étaient tout autres que dans les années 1950. Des dispositions nettement plus sévères dans le domaine de la sécurité, des exigences de confort sensiblement accrues et des possibilités techniques entièrement nouvelles permirent de trouver des solutions absolument inconcevables à l'époque d'Alec Issigonis et de son

équipe. Il existe pourtant des parallèles élémentaires entre la MINI et ses aïeules. Ils s'expliquent par le concept de la réédition et s'expriment à travers son look caractéristique. Concevoir une petite voiture inédite et révolutionnaire, c'était aussi la prémisse du développement de la MINI. Et comme déjà sur la Mini classique, des innovations techniques furent exploitées pour conférer des qualités incomparables à la MINI.

La réinterprétation de vertus traditionnelles a aussi conféré à la MINI son caractère reconnaissable entre mille et son statut de voiture destinée à toutes les classes et convoitée à l'échelle mondiale. La Mini classique avait apporté une contribution importante pour généraliser le principe de la traction et du moteur avant en position transversale comme solution standard pour des voitures particulièrement compactes. De plus, les porte-à-faux réduits, le long empattement, le principe des roues rejetées aux quatre coins de la carrosserie ainsi que le centre de gravité bas offraient aussi sur la MINI des conditions idéales pour une maniabilité et une agilité extrêmes. L'exploitation optimale de l'espace et la joie maximale au volant d'une petite voiture se virent ainsi redéfinir une nouvelle fois.

Un bond dans une nouvelle ère technologique.
La technique la plus moderne fut mise en œuvre lors de la réalisation de ce concept. Des quatre cylindres d'une cylindrée de 1,6 litre, dotés de 16 soupapes et d'une culasse en aluminium – voilà les successeurs modernes des moteurs de la série A ayant équipés la Mini classique. Si, en 1959, 34 ch suffisaient, il y avait maintenant 66 kW (90 ch) sur la MINI One et 85 kW (115 ch) sur la MINI Cooper. Et alors que la Mini classique avait fixé de nouvelles références dans la technique des châssis grâce à ses joints homocinétiques pour la transmission aux roues et à la suspension en caoutchouc, la MINI en a fait autant avec son essieu avant McPherson à demi-arbres de longueur identique et avec son essieu arrière multibras également unique dans ce segment. Le bond dans une nouvelle ère technologique fut aussi confirmée par les freins à disque sur les quatre roues, le système antiblocage de série avec Contrôle du freinage en courbe CBC et répartiteur électronique de la force de freinage EBD. En option, la MINI pouvait de plus se doter de l'antipatinage avec contrôle de traction ASC+T et du Contrôle dynamique de la stabilité DSC.

La MINI se hissa aussi à la position de tête de son segment dans le domaine de la sécurité passive. Dotée d'un habitacle extrêmement résistant, d'airbags frontaux et latéraux ainsi que d'airbags protège-tête optionnels, elle offrait à ses occupants une protection de très haut niveau. L'indicateur de dégonflage des pneus de série était une autre nouveauté inédite dans le segment des petites voitures.

En alternative à la boîte mécanique à cinq rapports, une transmission à variation continue (CVT) avec fonction Steptronic fut proposée sur la MINI. Une courroie en acier reliant deux poulies biconiques permettait de transmettre la puissance délivrée par le moteur aux roues avant selon des rapports de démultiplication variables en continu. En revanche, le mode Steptronic offrait six rapports de démultiplication fixes. Un boîtier électronique commun pour le moteur et la boîte assurait à tous moments le rapport de démultiplication idéale en mode tant automatique que Steptronic. Des touches Steptronic au volant permettant au conducteur de passer les rapports manuellement sans devoir lâcher le volant étaient disponibles en option.

Dès 2002, MINI franchit une troisième étape amplifiant encore la joie au volant. Plus vite encore que sur la Mini classique et en même temps bien plus intensément que l'ancêtre de 70 ch, la motorisation la plus puissante de la gamme des modèles apporta un gain de puissance fascinant. La MINI Cooper S était animée par un quatre cylindres à compresseur débitant 120 kW (163 ch) et se vantait de plus d'un châssis sport et d'une boîte mécanique à six rapports en dotation standard. Elle abattait le zéro à 100 km/h en 7,4 secondes et atteignait une vitesse maximale de 218 km/h.

Un an plus tard, la première MINI animée par un moteur diesel vint étoffer la gamme. Avec la MINI One D, l'idée de base de la quatre places économique qui avait jadis débouché sur le développement de la Mini classique fut réalisée sous sa forme la plus moderne. Le quatre cylindres tout aluminium à injection à rampe commune et suralimentation par turbocompresseur puisait une puissance de 55 kW (75 ch) dans une cylindrée de 1,4 litre. Sa consommation moyenne s'établissait à 4,8 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen.

La deuxième génération de la MINI :
efficacité et joie au volant encore en hausse.

Avec la MINI de la deuxième génération lancée en novembre 2006, les qualités modernes de la première petite voiture de grand prestige au monde furent encore accentuées. La MINI actuelle associe le caractère typique de la marque et le design incomparable à une joie au volant encore en hausse, une sécurité rigoureusement perfectionnée et une finition sans failles. La MINI Cooper a décroché cinq étoiles, soit la meilleure mention aux essais de collision selon Euro NCAP. L'excellente protection qu'elle offre à ses occupants repose sur une structure de carrosserie à nouveau optimisée et la dotation standard qui comprend six airbags, des ceintures de sécurité à trois points sur toutes les places, des fixations ISOFIX pour sièges enfants à l'arrière ainsi qu'une électronique sécuritaire centrale gérant les systèmes de retenue en fonction des besoins.

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

Technologie innovante pour réduire la consommation et les émissions de série.

Le lancement commercial de la MINI actuelle a aussi été l'occasion d'un changement de génération sous le capot moteur. Les moteurs de conception entièrement nouvelle contribuent de manière déterminante à l'amélioration sensible des performances routières et à la nette réduction de la consommation et des émissions de toutes les variantes de la MINI. L'efficacité de la MINI se voit de plus accrue par les mesures de réduction de la consommation et des émissions élaborées dans le cadre de la stratégie de développement EfficientDynamics de BMW Group. Entre autres, la fonction de récupération de l'énergie libérée au freinage, la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques, l'indicateur de changement de rapport, la direction à assistance électromécanique, la pompe à huile à débit piloté et la pompe à eau de refroidissement déconnectable sont mis en œuvre de série, dans une composition spécifique à chaque modèle. La dotation standard de toutes les variantes de la MINI fait appel à une boîte mécanique à six rapports, une boîte automatique à six rapports permettant aussi d'engager les rapports manuellement via des touches au volant, étant proposée en option.

La MINI Cooper S atteint le plus haut niveau d'efficacité. Elle est animée par un quatre cylindres de 1,6 litre délivrant 128 kW (175 ch) à 5 500 tr/mn. Dans la plage des régimes comprise entre 1 600 et 5 000 tr/mn, ce groupe mobilise un couple maximal de 240 Newtons-mètres pouvant même être porté brièvement à 260 Newtons-mètres grâce à la fonction overboost. C'est le principe du turbocompresseur Twin Scroll (double entrée) qui fournit un gain de puissance particulièrement efficace. Dans le collecteur d'échappement et le turbocompresseur, les conduits sont regroupés par paires de cylindres. Cet agencement favorise la réponse du turbocompresseur et permet une montée en puissance particulièrement spontanée. La MINI Cooper S s'acquitte du zéro à 100 km/h en 7,1 secondes seulement et atteint une vitesse maximale de 225 km/h. Le quatre cylindres turbocompressé est alimenté via une injection directe répondant au

principe de la rampe commune. Dans cette rampe d'accumulation en acier spécial, commune pour tous les cylindres (common rail en anglais), une pression élevée est établie via une pompe haute pression logée sur l'extrémité arrière de l'arbre à cames d'admission. Des injecteurs placés latéralement dans la culasse injectent le carburant en quelques fractions de seconde directement dans la chambre de combustion, en le dosant avec précision. C'est ainsi que la MINI Cooper S allie son tempérament résolument sportif à une consommation moyenne de 6,2 litres aux 100 kilomètres selon le cycle européen et des rejets de CO_2 de 149 grammes par kilomètre seulement.

Le moteur atmosphérique d'une cylindrée identique de 1,6 litre équipant la MINI Cooper, qui atteint sa puissance maximale de 88 kW (120 ch) à 6 000 tr/mn et son couple maxi. de 160 Newtons-mètres à 4 250 tr/mn, est également une conception nouvelle. Parmi les détails techniques innovants de ce quatre cylindres, mentionnons la distribution entièrement variable déclinée de la technologie VALVETRONIC de BMW Group. Cette distribution unique en son genre adapte la levée et la durée d'ouverture des soupapes d'admission en quelques fractions de seconde seulement à la puissance demandée par le conducteur. À cela s'ajoute le calage des arbres à cames d'admission et d'échappement en fonction du régime. De concert, la levée variable des soupapes et le calage des arbres à cames en fonction du régime optimisent la courbe de couple, le débit de puissance, le rendement et les émissions du moteur. La MINI Cooper passe en 9,1 secondes de 0 à 100 km/h et file à une vitesse maximale de 203 km/h. Consommant en moyenne 5,4 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et rejetant 129 grammes de CO_2 par kilomètre, la MINI Cooper fixe des repères pour une joie au volant doublée d'efficacité.

Le quatre cylindres de 1,4 litre animant la MINI One a été décliné du moteur atmosphérique de 1,6 litre équipant la MINI Cooper et dispose également de la distribution entièrement variable. Grâce à sa conception moderne en aluminium, la petite cylindrée est elle aussi un poids plume vigoureux. Délivrant une puissance de 70 kW (95 ch) et un couple maximal de 140 Newtons-mètres, le quatre cylindres garantit des performances routières sportives et des valeurs de consommation et d'émission exemplaires. Il porte la MINI One en 10,9 secondes seulement de 0 à 100 km/h et lui permet de filer à une vitesse de pointe de 185 km/h. La consommation moyenne mesurée selon le cycle européen est de 5,3 litres aux 100 kilomètres pour des émissions de CO_2 de 128 grammes par kilomètre. Une autre variante du moteur de 1,4 litre fait de la MINI One 55 kW la voiture la plus sportive et en même temps la plus sobre de sa catégorie de puissance. Fort d'une puissance de 55 kW (75 ch) et d'un couple maximal de 120 Newtons-mètres, ce moteur permet à la variante

d'accès à la gamme de parcourir le zéro à 100 km/h en 13,2 secondes, pour une vitesse maximale de 175 km/h. Tout ceci pour une consommation de 5,3 litres aux 100 kilomètres et des émissions de CO_2 de 128 grammes par kilomètre.

La technique diesel ultramoderne assure aussi à la MINI Cooper D une position d'exception dans son segment. Son quatre cylindres de 1,6 litre possède une injection directe selon le principe de la rampe commune ainsi qu'un turbo-compresseur à géométrie variable de la turbine, qui veille dans toutes les plages de régimes à un débit de puissance optimal. La puissance de ce diesel en aluminium, et donc particulièrement léger, atteint 80 kW (110 ch), son couple maximal de 240 Newtons-mètres est disponible entre 1 750 et 2 000 tr/mn et à l'aide de la fonction overboost, il peut être porté à 260 Newtons-mètres pendant un bref moment, comme sur la MINI Cooper S. La MINI Cooper D se contente de 9,9 secondes pour parcourir le zéro à 100 km/h et elle n'atteint sa vitesse maximale qu'à 195 km/h. La consommation moyenne relevée selon le cycle de conduite européen qui s'élève à 3,9 litres aux 100 kilomètres fixe de nouvelles références tout comme les émissions de 104 grammes de CO_2 par kilomètre. Jamais une MINI n'a été plus sobre et plus propre. Et aucune autre voiture n'offre une joie aussi grande au volant pour une consommation et des émissions d'un niveau comparable.

John Cooper Works : le savoir-faire de la course descend dans la rue.
Trois modèles MINI particulièrement performants sont proposés sous le label John Cooper Works. Grâce à des variantes de la Mini classique dont il avait augmenté la puissance, le constructeur de voitures de sport John Cooper assura dès les années 1960 des succès tant commerciaux que sportifs. Aucun autre nom n'est lié plus étroitement à la tradition sportive de la marque. Les modèles MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman et MINI John Cooper Works Cabrio représentent les valeurs communes – joie au volant, qualité de grand prestige et individualité – sous une forme particulièrement concentrée. Lors de leur développement, le bolide disputant le MINI CHALLENGE fut la référence tant pour le moteur que pour une multitude d'autres composants.

Le concentré de puissance tournant sous le capot des trois sportives de l'extrême est décliné du quatre cylindres de la MINI Cooper S, a d'abord été revu de fond en comble pour animer le bolide disputant le MINI CHALLENGE pour bénéficier maintenant aussi aux trois nouveaux modèles de série sur lesquels il délivre une puissance de 155 kW (211 ch). Il affiche plusieurs particularités qui profitent à l'augmentation de la puissance, tiennent compte des températures supérieures dans la chambre de combustion en découlant et assurent ainsi une fiabilité maximale au groupe propulseur. L'augmentation de la

puissance est due essentiellement à l'optimisation des systèmes d'admission et d'échappement ainsi qu'à l'adaptation du turbocompresseur du type Twin Scroll (double entrée). Sa turbine est en un matériau d'une qualité particulièrement raffinée. De plus, la pression de suralimentation maximale a été portée de 0,9 à 1,3 bar. Le couple maximal de 260 Newtons-mètres est disponible dès 1 850 tr/mn. À l'accélération, il est même porté à 280 Newtons-mètres grâce à une augmentation passagère de la pression de suralimentation dans la plage des régimes comprise entre 1 950 et 5 500 tr/m.

La MINI John Cooper Works abat le zéro à 100 km/h en 6,5 secondes, le MINI John Cooper Works Clubman met 6,8 secondes. Les deux voitures atteignent leur vitesse maximale à 238 km/h. Départ arrêté, la MINI John Cooper Works Cabrio se catapulte en 6,9 secondes à 100 km/h et file à une vitesse maximale de 235 km/h. Vu leurs performances routières, les trois modèles savent convaincre par une grande modération à la pompe. La MINI John Cooper Works se contente de 6,9 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen, le MINI John Cooper Works Clubman demande 7,0 litres et la MINI John Cooper Works Cabrio 7,1 litres. Les émissions de CO_2 sont de respectivement 165, 167 et 169 grammes par kilomètre.

Une boîte mécanique à six rapports spécialement adaptée aux caractéristiques du moteur puissant facilite les changements de rapports rapides lors de manœuvres en conduite dynamique. La dotation standard inclut aussi des jantes en alliage léger de 17 pouces, elles aussi déclinées du bolide de course du MINI CHALLENGE, des freins à disque dimensionnés en conséquence et capables de mordre avec efficacité sur les quatre roues ainsi que le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) enrichi du Contrôle de traction dynamique (DTC). En mode DSC Off, la fonction de blocage à pilotage électronique du différentiel sur l'essieu moteur (Electronic Differential Lock Control) se porte garante d'une progression optimale et d'une traction parfaite dans les virages pris à une allure particulièrement dynamique.

6. D'un archétype à l'autre. Le design MINI et les concept cars.

Innovation, originalité, création de style – et, toujours, inspiration : comme la Mini classique, la MINI incarne un design fournissant des réponses entièrement inédites aux défis de son époque. Avec la Mini classique, le concepteur Alec Issigonis et son équipe avaient réussi en 1959 à redéfinir la petite voiture. Lors du développement de la MINI, le concept de l'espace intérieur maximal pour un encombrement extérieur minimal fut réinterprété sous une forme moderne. C'est ainsi que deux caractères automobiles exhibant leur qualités uniques d'une manière incomparable sont nés à un intervalle de près de quatre décennies. Hier comme aujourd'hui, des qualités routières enthousiasmantes et un look irrésistible forment un tout indissociable qui est devenu le signe distinctif de la marque.

La base du design de la Mini classique fut une vision régie par des objectifs clairs. Le nouveau modèle devait être plus petit que toutes les voitures construites jusque-là par BMC, mais offrir de la place pour quatre personnes et leurs bagages. C'est pourquoi Issigonis plaça l'économie d'espace au centre du processus de développement. En même temps, il tint à trouver une réponse innovante aux petites voitures déjà commercialisées en Europe. Un de ses principes était en effet qu'un bon styliste n'avait jamais, vraiment jamais le droit de copier sur la concurrence.

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

Issigonis ne figeait pas toutes ces réflexions dans de longs exposés, mais plutôt dans une multitude de croquis. Lors de ses études, il avait déjà compensé le manque d'ambition en maths par d'excellents dessins. Maintenant, ceux-ci devinrent la marque distinctive du concepteur génial. En quelques traits jetés sur le papier, il réussissait à esquisser des visions, à illustrer les solutions à des

problèmes techniques complexes et à développer ainsi plus de force de conviction que le meilleur conférencier dans un exposé ultradétaillé. Son euphorie contagieuse s'exprimait aussi à travers de dessins laissés sur des nappes en papier ou autres cartes de menu parce que son carnet à esquisses était déjà plein. Parmi les légendes qui se sont formées autour de la Mini classique, il faut compter l'anecdote du croquis de style crayonné sur la serviette en papier d'un restaurant d'hôtel pour servir plus tard de base pour le premier projet de la voiture sur la planche à dessin, dans le bureau d'étude d'Issigonis.

Dans le courant de l'année 1958, l'extérieur et l'intérieur de la Mini prirent leur forme définitive. Les tôles de carrosserie pliées vers l'extérieur au niveau des ailes furent un trait frappant – et plus tard caractéristique – de la Mini classique. Elles s'expliquaient tout simplement par des critères économiques : dans la production, les cordons de soudure extérieurs étaient nettement moins chers à réaliser. Deuxième signe visible témoignant du souci de faire des économies dans la production : les charnières de porte, également placées à l'extérieur. Celui qui n'arrivait pas à ranger tous les bagages dans le coffre de 195 litres pouvait tout simplement laisser le volet arrière ouvert – étant fixé en bas, il était même possible d'y déposer des objets encombrants et de les fixer à peu près correctement. Ce n'était d'ailleurs même pas un tuyau ne circulant que parmi les initiés. En effet, cette extension de la capacité de chargement fut divulguée à grand renfort d'images colorées dans les brochures imprimées sur papier couché. Il va sans dire que la dotation intérieure respectait également la philosophie minimaliste : un simple câble servait à ouvrir la porte, et en guise de planche de bord, une petite tablette était fixée devant le conducteur et son passager avant. En son milieu, deux interrupteurs à levier pour l'essuie-glace et l'éclairage étaient coiffés par l'instrument central abritant le compteur de vitesse gradué en miles et l'indicateur de niveau d'essence.

Malgré de nombreuses modifications de détail, la forme de base de la Mini classique resta inchangée 41 années durant. La petite voiture révolutionnaire devint un classique de l'histoire de l'automobile, une voiture intemporelle que les lecteurs de la revue britannique Autocar ont élue « voiture du siècle » en 1995. Comme son comportement routier, l'allure de la Mini classique était tout au long des décennies le reflet de son caractère – pour finalement servir de modèle au design de la MINI moderne.

La naissance de la MINI : inédite, mais avec des origines manifestes.
Dès le milieu des années 1990, peu après la reprise de Rover Group par BMW, les projets d'une réédition de cette petite voiture unique prirent forme. Une étude de la MINI Cooper fut présentée au Salon international de l'Automobile de Francfort (IAA) en 1997. Au plus tard à ce moment, il était évident que ce n'était pas une copie de la classique qui était en train de naître, mais l'interprétation moderne du concept automobile riche en tradition. L'étude maria les valeurs classiques de la Mini classique aux exigences à remplir par une automobile moderne à la veille du 21e siècle.

Dès le début de la même année, l'étude d'une voiture de sport spectaculaire avait été dévoilée à l'occasion du Rallye de Monte Carlo. 30 ans après la dernière victoire de la Mini classique au rallye monégasque, l'étude ACV 30 (Anniversary Concept Vehicle) d'une biplace à conduite à droite et moteur central ne fit pas seulement fureur par ses proportions pour le moins musclées. Elle révéla aussi comment les traits de style caractéristiques de la Mini classique – comme par exemple la calandre hexagonale et les grands phares ronds – pourraient être transposés à un concept automobile moderne.

Quelle serait l'allure de la petite voiture idéale si les convictions du concepteur Issigonis des années 1950 étaient mises en pratique avec les possibilités techniques du 21e siècle et adaptées aux souhaits des clients modernes ? Trouver une réponse à cette question parut dès le début être une entreprise promettrice, d'autant plus que pendant quarante ans environ, le concept de transmission de la Mini classique n'avait rien perdu de son actualité et son allure quasiment inchangée n'avait rien perdu de son charme. L'équipe de projet MINI travaillant d'abord sous la houlette de Frank Stephenson et plus tard sous la régie du styliste en chef MINI Gert Volker Hildebrand, attacha de ce fait beaucoup d'importance à transposer non seulement des détails de style, mais surtout l'idée de base des premières années de la Mini classique dans l'ère automobile moderne. La MINI devait également être unique, offrir assez de place pour quatre personnes et leurs bagages, faire appel à un concept moteur très économique et enthousiasmer par des qualités routières qu'aucun autre modèle de son segment ne savait encore proposer. Les ingénieurs d'étude prirent de plus en compte les exigences de confort actuelles ainsi que les normes de sécurité les plus élevées. C'est ainsi qu'une autre petite voiture révolutionnaire est née – axée à tous les égards sur les exigences de son époque et, de plus, développée et fabriquée conformément aux références de qualité d'une marque de grand prestige.

Traits distinctifs et icônes de style.
La concordance entre les objectifs des ingénieurs d'étude et les valeurs fondamentales du concept se reflète dans un design visualisant les parallèles entre le caractère de la Mini classique et celui de la MINI de manière authentique et reposant sur un langage des formes jouant avec des lignes et des joints, des cercles et des ellipses. Avec une longueur hors tout portée à 3,63 mètres, les proportions avec un porte-à-faux réduit à l'avant et à l'arrière – extériorisant la maniabilité et l'agilité de la voiture – furent maintenues. La subdivision classique de la voiture en trois parties – le corps du véhicule, la partie vitrée créant une bande suivant le pourtour de la voiture et le toit qui semble planer – fut également reprise sous une forme moderne. La ligne scapulaire part des optiques avant pour passer par les épaules musclées jusqu'aux montants arrière où l'écart par rapport au toit est moins important qu'au niveau des montants avant. Le graphisme des vitres s'ouvre ainsi vers l'avant et souligne l'envie de foncer et le naturel sportif de la voiture.

De plus, des détails typiques de la marque et déjà indissociables de la Mini classique furent réinterprétés. La variante moderne de la calandre hexagonale et des phares ronds qui ne furent plus sertis par les ailes, mais encastrés dans le capot moteur, donne son empreinte typique au visage de la MINI. Autre icône de style établi : les montures des répétiteurs latéraux des clignotants qui servent sur la MINI à différencier les diverses motorisations. Elles attirent de plus le regard sur le jeu délimitant le capot moteur de la MINI qui suit la même ligne diagonale que le cordon de soudure sur le panneau latéral de la Mini classique. Les optiques arrière dressés à la verticale furent également conservés comme un trait distinctif. Sur la MINI, ils se parent d'un cadre de chrome raffiné. Une autre réminiscence de la Mini classique qui avait toujours été fidèle au lustre du chrome et avait ainsi résisté à la prolifération du plastique ayant marqué le design automobile des années 1970 et 80. Les jantes au look puissant et tridimensionnel de par leurs surfaces concaves, continuent également de s'inspirer du style de la Mini classique – même si les roues sont aujourd'hui plus grandes et plus larges et chaussées de pneus runflat.

L'intérieur de la MINI arbore également un style sur lequel on ne saurait se tromper. Avec l'instrument central appelé Center Speedo, une autre caractéristique reprise de la Mini classique fut transformée en un élément de style unique en son genre. Jusqu'en 1968, le compteur de vitesse de l'aïeule prenait également la forme d'un instrument central. Son look inspira aussi les joncs encadrant les éléments de contrôle et de commande de la MINI. Les sorties d'air rondes et les éléments elliptiques des revêtements des portes ajoutent d'autres touches uniques reflétant le langage des « éléments circulaires » typique de MINI qui se reflète aussi dans le design extérieur.

Les points forts modernes de la MINI s'expriment plus que jamais sur la deuxième génération lancée à l'automne 2006. Toujours fidèle à la maxime « d'un archétype à l'autre », les traits principaux et les détails uniques furent soumis à une revue évolutionnaire minutieuse. Le corps musclé reposant sur les roues souligne encore mieux le naturel sportif de la MINI. Dans l'habitacle, l'instrument central à nouveau agrandi et pouvant même désormais abriter l'écran d'un système de navigation, met des touches typiques de la marque sur lesquelles on ne saurait se tromper.

À l'instar de la Mini classique, la MINI inspire tout de suite la sympathie avec son concept global harmonieux. Intégrés avec habileté, les codes du langage des formes empruntés à « l'archétype du corps humain » y sont pour beaucoup. De par ses proportions et sa mimique sympathique, la MINI éveille des instincts protecteurs. La gestuelle des épaules vigoureuses dégage une sensation de sécurité et le modelé de la carrosserie suit des formes fluides pleines de douceur.

De nouvelles possibilités : le concept MINI.
La philosophie du design MINI garantit l'évolution moderne des traits typiques de la marque sans affecter leur caractère. Partant de ce principe, rien ne s'oppose à la transmission du langage de style typé MINI à des concepts automobiles innovants et, donc, à un agrandissement de la famille des MINI. L'idée de replacer la MINI dans un nouveau contexte fut réalisée pour la première fois en 2005 grâce à une étude fascinante. La MINI Concept fit sa première mondiale au Salon international de l'Automobile de Francfort (IAA). Avec elle, MINI a ouvert la voie à une nouvelle catégorie automobile. Cette étude présenta en effet la réinterprétation moderne du concept du break de chasse ou Shooting Brake classique. La MINI Concept reprit des concepts de style traditionnels réalisés dans les années 1960 par les modèles Moris Mini-Traveller et Austin Mini Countryman, les adapta aux exigences de l'époque actuelle et révéla ainsi de nouvelles possibilités pour le design d'une carrosserie et la fonctionnalité de la MINI.

Sous la devise « travel the world », la MINI Concept fut exposée dans quatre variantes différentes, chacune attirant l'attention sur d'autres facettes de la marque MINI et chacune étant alignée sur le lieu de sa présentation : à Francfort, l'élégance fut au premier plan, au Salon de Tokyo 2005, l'origine britannique fut mise en avant. Au Salon de Detroit de l'année 2006, la priorité fut accordée à la polyvalence à l'exemple des sports d'hiver, alors qu'au Salon international de l'Automobile de Genève de la même année, la MINI Concept évoqua les succès légendaires de la marque dans le sport automobile. Dans toutes ses variantes, l'étude impressionna tout particulièrement par les portes au concept

innovant qui révolutionna l'accès à bord et l'exploitation de l'intérieur. À l'arrière de la voiture, les stylistes mirent en œuvre le concept de la Splitdoor décliné de la disposition des portes des modèles classiques Morris Mini-Traveller et Austin Mini Countryman. Cette porte arrière à deux battants articulés à l'extérieur et s'ouvrant en grand l'un à droite l'autre à gauche, offrit un accès particulièrement généreux au compartiment à bagages de la MINI Concept – un principe étrenné aussi peu après sur un modèle MINI de série.

La famille des MINI s'agrandit : le MINI Clubman.
Le Salon de Francfort 2007 fut le théâtre de la première mondiale du MINI Clubman qui enrichit depuis la famille des modèles de la marque. Dans la comparaison directe avec la MINI, le MINI Clubman offre une carrosserie allongée de 24 centimètres et un empattement allongé de 8 centimètres, ce dernier bénéficiant entièrement à l'espace jambes des passagers arrière. Sur le MINI Clubman, les portes conducteur et passager ne sont pas seulement complétées par la Splitdoor à l'arrière, mais aussi par une ouverture supplémentaire sur le côté droit de la voiture. Appelée Clubdoor, cette porte antagoniste offre un accès très confortable aux places arrière du MINI Clubman.

Le MINI Clubman affiche une silhouette dynamique légèrement conique créée par l'interaction de la ligne scapulaire légèrement ascendante vers l'arrière et la ligne de toit horizontale. Jusqu'aux montants avant, la voiture correspond à la MINI. Le MINI Clubman tire son originalité de l'empattement allongé et de la ligne de toit plus longue traçant une ligne droite jusqu'à la partie arrière sensiblement verticale. Un relief fin appelé « Dune Line » s'étendant de part et d'autre entre les montants avant et arrière, sur toute la longueur du toit, est une autre particularité. Il confère un galbe impétueux à la ligne de toit et rehausse les flancs de la voiture d'environ 2 centimètres. Le MINI Clubman affiche ainsi des proportions particulièrement bien équilibrées en vue de côté.

Comme déjà sur la Mini classique, la MINI peut se parer d'un toit de couleur contrastée. Sur le MINI Clubman, ce trait de style prend une forme particulière. En plus du toit, les montants arrière sont peints dans la couleur contrastée choisie, ce qui ajoute à l'effet optique de la porte arrière à deux battants. L'arrière de la voiture paraît ainsi particulièrement compact et confère au MINI Clubman une allure bien individuelle par laquelle elle se démarque dans la circulation routière.

MINI Cabrio : ouverture rigoureuse, typiquement MINI.
Le modèle décapotable de la marque dont la deuxième génération se met cette année à conquérir le marché global est une MINI pure et dure et pourtant un caractère à part. La Mini classique ne fut épaulée par un Cabriolet que lors des dix dernières années de sa carrière incomparable. Les stylistes de la MINI, nouveau cru, répondirent nettement plus vite au souhait des adeptes de plein air. La première MINI Cabrio fut présentée au Salon de l'Automobile de Genève 2004, trois ans après le lancement de la MINI à toit fermé avec laquelle elle partageait indéniablement certains traits de style. Outre la capote pliante en toile alliant en configuration fermée les proportions typiques de MINI à une silhouette indépendante, la quatre places affichait une série de particularités spécifiques au Cabriolet. La ligne de ceinture ascendante était accentuée par une bande de chrome continue, le pare-brise très peu incliné était tout aussi caractéristique que les arceaux de sécurité antiretournement chromés. La partie arrière se distinguait par un volet s'ouvrant vers le bas et des charnières extérieures, soit des détails ayant leur origine dans le design de la Mini classique.

La réédition de la MINI Cabrio découvrira l'été dans l'année du 50e anniversaire de la marque. Le visage de la quatre places découvrable correspond comme déjà auparavant à celui de la MINI, le naturel sportif encore plus souligné par le design établit un autre parallèle avec le modèle à carrosserie fermée. La nouvelle MINI Cabrio est une voiture mûrie, encore plus prestigieuse et résolument sportive. Grâce aux surfaces vitrées plus grandes, la capote pliante offre une visibilité tous azimuts optimisée, l'arceau de sécurité monopièce innovant, qui ne se dresse qu'en cas de besoin, accentue les proportions typées roadster de la nouvelle MINI Cabrio. Comme la silhouette, l'arrière de la nouvelle MINI Cabrio paraît plus musclé. Pour favoriser un traité homogène des surfaces, le volet du coffre qui s'ouvre toujours vers le bas, est désormais maintenu par des charnières intérieures.

Bienvenue dans la quatrième dimension : la MINI Crossover Concept.
Avec la MINI, le MINI Clubman et la MINI Cabrio, le potentiel de la marque est loin d'être épuisé. L'avancée dans de nouveaux segments automobiles est une option très séduisante pour tout styliste. L'étude de la MINI Crossover Concept dévoilée en première au Mondial de l'Automobile de Paris 2008 fournit un exemple fascinant du foisonnement d'idées régnant au studio de design MINI.

La MINI Crossover Concept se présente comme une représentante typique de la philosophie du design MINI et en même temps comme une nouvelle variante de modèle sans antécédent dans l'histoire, qui fera accéder la marque à une dimension inédite. Premier modèle de la marque dépassant une longueur hors tout de 4 mètres, dotée de quatre roues motrices, de quatre portes et de

quatre places individuelles, la MINI Crossover Concept offre une habitabilité et une liberté de mouvement à l'arrière ainsi que des capacités de transport d'un niveau inédit sur une MINI. S'y ajoute une grande modularité quant à la configuration de l'habitacle qui répondra à tous les souhaits et besoins individuels. La MINI Crossover Concept est une quatre places pas comme les autres. Seul le côté passager offre une disposition conventionnelle des portes. Du côté conducteur, la MINI Crossover Concept intègre par contre non seulement la porte avant traditionnelle, mais aussi une porte coulissante relevable pour faciliter l'accès aux places arrière ou le chargement latéral de la voiture.

Une porte arrière s'ouvrant d'un seul battant vers le côté élargit encore les possibilités d'utilisation et de chargement. Elle intègre une lunette escamotable dépourvue de cadre. Les sièges arrière pouvant être rabattus séparément et entièrement escamotés dans le plancher de sol grâce à une cinématique à parallélogramme, le volume de chargement de la MINI Crossover Concept peut s'agrandir en fonction des besoins. La capote pliante s'étirant presque sur toute la longueur du toit et s'ouvrant tant vers l'avant que vers l'arrière est un autre élément innovant dans la conception de la carrosserie. Elle permet de faire entrer l'air frais et les rayons de soleil chaleureux au gré des occupants.

Le conducteur et ses passagers savourent l'habitabilité généreuse bien installés sur quatre sièges individuels réglables sur l'axe longitudinal même à l'arrière. S'étendant du tableau de bord jusqu'à l'arrière, un rail multifonctionnel universel installé entre les sièges sur la console centrale de la MINI Crossover Concept – le MINI Center Rail – ne crée pas seulement des possibilités de rangement peu communes, mais aussi une meilleure liaison entre les espaces avant et arrière. Cet élément communicatif de l'habitacle est souligné visuellement par le traité harmonieux des revêtements des portes qui s'étend également de l'avant à l'arrière. Autre point fort à bord de la voiture : l'instrument central novateur en trois dimensions – le MINI Center Globe. L'unité de commande et d'affichage sous forme d'une sphère absolument inédite dans le monde de l'automobile fixe de nouveaux repères pour la commande intégrée des fonctions du véhicule, de divertissement, de communication et de navigation.

Avec la MINI Crossover Concept, les sensations typées MINI s'enrichissent d'une nouvelle dimension. Elle marie le style individuel de la marque avec un confort d'espace et des capacités de transport d'un niveau à ce jour inconnu chez MINI ainsi qu'avec un habitacle très modulable répondant par des solutions innovantes aux exigences les plus variées de la vie quotidienne et des loisirs. Plus que jamais, l'étude de style symbolise ainsi le principe MINI, celui d'une automobile séduisant toutes les classes et satisfaisant les exigences de mobilité les plus diverses de l'époque moderne.

7. Le révolutionnaire au carnet à esquisses.
Sir Alec Issigonis, père de la Mini classique.

Il avait conçu des voitures de sport et remporté des succès avec elles et il s'était vu confier le développement de grosses berlines. Mais son projet favori – et sur ce point, Alec Issigonis ne laissait aucun doute – c'était bien la construction d'une petite voiture simple, extrêmement fonctionnelle et abordable pour tout le monde. Lorsque, à la fin de l'année 1956, le Directeur technique adjoint de l'usine Austin de Longbridge fut chargé par le Président de British Motor Corporation (BMC), Leonard Lord, de concevoir une automobile entièrement inédite, il se sentit tout de suite dans son élément. Le nouveau véhicule devait être plus petit que tous les modèles construits jusque-là par BMC, mais offrir de la place pour quatre personnes et leurs bagages. Un quatre cylindres de la gamme existante des moteurs de l'entreprise devait entraîner la nouvelle voiture qui devait pourtant fixer de nouvelles références tant par ses qualités routières que par sa sobriété. Pour répondre à tous ces impératifs, il fallait présenter ni plus ni moins qu'un projet révolutionnaire – une mission qui convenait parfaitement à Issigonis et son équipe.

Alec Issigonis avait alors 51 ans et était un concepteur pur sang au parcours inhabituel et aux méthodes de travail peu communes. Déjà à l'époque, ses contemporains le qualifiaient d'esprit méticuleux et de technicien passionné. Issigonis ne se servait pas forcément de la planche à dessin au bureau d'étude pour mettre ses idées sur papier. En effet, il n'hésitait pas à utiliser aussi des serviettes à papier lors d'un déjeuner commun avec ses collègues ou le carnet à esquisses qu'il avait toujours à portée de main. Les maths étaient pour lui « l'ennemi de tout homme réellement créatif », avec la richesse de ses idées, son enthousiasme et son aversion pour tout compromis, il poussa aussi son équipe à des performances de haut niveau.

Au bout de sept mois : essai du prototype de la Mini.
En optant pour des roues avant motrices et un moteur avant en position transversale avec une boîte de vitesses implantée en dessous, Issigonis avait réuni très tôt des conditions idéales pour exploiter à la perfection l'espace disponible. 80 pour cent de la place occupée par la Mini étaient disponibles pour les occupants et leurs bagages. La voiture faisait 3,05 mètres de long et aurait peut-être pu être encore plus courte. Mais Issigonis avait des idées précises qu'il communiqua d'une manière peu habituelle aux membres de son équipe. Il fit couper un modèle de la Mini en deux, puis demanda d'écarter les deux moitiés centimètre par centimètre. Lorsqu'il cria « Stop ! », la Mini avait atteint sa longueur idéale.

Sept mois seulement après le coup d'envoi officiel, deux prototypes de la nouvelle petite voiture étaient prêtes à rouler. Issigonis invita son patron Leonard Lord à un galop d'essai qu'il racontait encore d'un air amusé des années plus tard : « Nous avons fait le tour de l'usine et j'avais adopté un train d'enfer. Je suis sûr qu'il avait peur, mais puis, il était très impressionné par la tenue de route. Nous nous sommes arrêtés devant son bureau. Il est descendu et a dit : 'Allez-y, construisez cette voiture.' »

Depuis ce moment, rien ne pouvait plus empêcher la Mini d'entrer dans la légende. Quant à Issigonis, il s'était assuré sa place sur le podium des concepteurs automobiles les plus géniaux et les plus influents. Lui-même vit les choses d'une manière plus différenciée et tint à constater : « Je n'ai pas inventé la Mini, je l'ai conçue. »

Alec Issigonis : l'enthousiasme pour la technique était de famille.
Fils d'un Britannique d'origine grecque et d'une mère originaire de Bavière, Alexander Arnold Constantine Issigonis est né le 18 novembre 1906 à Smyrne (aujourd'hui Izmir) en Turquie. Il tenait son intérêt pour la technique et les machines de son père qui, peu après le début du siècle, exploitait une société pour moteurs marins. En 1922, lors des troubles précédant la fondation de la République de Turquie, la famille fut obligé de quitter le pays et s'installa à Malte, où son père décéda. Sa mère l'emmena en Angleterre, où le jeune Alec eut sa première voiture deux ans plus tard : une Singer habillée d'une carrosserie Weymann à bord de laquelle il fit en 1925 un voyage à travers l'Europe avec sa mère, un voyage émaillé selon ses dires d'une « série de pannes ininterrompue ». Une expérience marquante qui, une fois de retour, fut pour lui une motivation plutôt qu'un frein : il commença une formation en construction mécanique de trois ans à l'école polytechnique de Battersea à Londres. Ses talents pour le travail manuel et son enthousiasme pour le dessin industriel compensaient déjà à l'époque son aversion profonde pour la théorie des mathématiques. Issigonis réussit l'examen de fin d'études, mais se vit refuser une place pour des études supérieures au collège du même nom.

Il débuta donc sa vie active comme dessinateur technique et vendeur dans un bureau d'étude spécialisé dans la technique automobile à Londres. Avec sa première paye, il acheta une Austin Seven, l'adapta à la compétition et s'élança pour sa première course en mars 1929. Dans les années qui suivirent, il profita de son temps libre pour concevoir une monoplace affichant des traits caractéristiques qui devaient plus tard le rendre célèbre : la « Lightweight Special » était minuscule et ultralégère, mais pourtant à la pointe du progrès et… elle gagnait.

En 1934, Issigonis rejoignit l'équipe des ingénieurs d'étude du constructeur automobile Humber Ltd. à Coventry où il participa au lancement de la suspension à roues indépendantes. Deux ans plus tard, il fut débauché par Morris Motors qui s'intéressa à son expertise dans le développement des trains de roulement. Pendant la guère, il fut contraint de se pencher sur différents véhicules militaires dont il sut cependant tirer profit pour tester différentes innovations techniques. En 1941, Morris lança le projet « Mosquito », une quatre places compacte destinée à l'après-guerre. Malgré toutes les adversités, l'équipe autour de ce drogué du travail qu'était Issigonis, ne mit que trois ans pour faire rouler le premier prototype. Sous le nom de Morris Minor, la voiture devint à partir de 1948 le modèle le plus convoité de la gamme d'après-guerre proposée par la marque.

Quatre ans plus tard, Morris fusionna avec Austin Motor Company pour devenir British Motor Corporation, une société dans laquelle Issigonis ne voyait aucun avenir pour sa créativité. Il partit donc chez Alvis, pour développer une berline de luxe. La situation financière fit échouer le projet, et BMC réussit à récupérer l'ingénieur en 1955. Issigonis occupa alors le poste de Directeur technique de l'usine Austin à Longbridge. Sa mission : développer de nouvelles gammes de modèles pour le bas de gamme, le milieu de gamme et le haut de gamme afin d'assurer l'avenir du premier constructeur automobile d'Europe de l'époque. Suite à la crise de Suez, le projet de petite voiture fut considéré comme le plus urgent. Le nouveau modèle fit ses débuts en 1959 sous le nom de Morris Mini-Minor et d'Austin Seven. Vinrent ensuite les modèles plus grands. La Morris 1100, une quatre portes de milieu de gamme fut lancée trois ans plus tard, suivie en 1964 par l'Austin 1800 à l'habitacle spacieux.

Carrière et adoubement : hommages à l'œuvre de toute une vie.
Le succès remporté par la Mini classique donna aussi sa notoriété mondiale à son créateur. En 1961, Alec Issigonis fut promu membre du Directoire de la société Austin Motor Company en tant que Directeur technique, deux ans plus tard il intégra le Directoire du groupe BMC. En 1967, la Royal Society, association de scientifiques la plus renommée de la Grande-Bretagne, l'admit comme membre et deux ans plus tard, la Reine anoblit le père de la Mini. En 1971, Sir Alec Issigonis prit sa retraite, mais resta encore conseiller de l'entreprise jusqu'en 1987. Il décéda un an plus tard, le 2 octobre, peu avant son 82e anniversaire.

Le souvenir de ce concepteur génial reste vivant jusqu'à nos jours. En hommage d'Issigonis, le lancement de la MINI de la deuxième génération fut fixé au 18 novembre 2006, le 100e anniversaire du créateur de la Mini classique.

8. Made in England – hier et aujourd'hui.
La production MINI entre tradition et modernité.

La première Mini était une Austin Seven. C'est le 4 avril 1959 qu'elle quitta la chaîne de montage de l'usine Austin Longbridge à Birmingham en Grande-Bretagne. Cinq semaines plus tard, sa jumelle vint la rejoindre : la première Morris Mini-Minor quitta l'usine de la marque à Oxford le 8 mai. Toutes deux furent présentées au grand public le 26 août 1959. Bien que d'origine différente, l'Austin Seven et la Morris Mini-Minor ne se différenciaient dans leur extérieur que par la grille de calandre, les chapeaux de roue et les teintes de carrosserie. L'Austin Seven était disponible dans les couleurs Tartan Red, Speedwell Blue et Farina Grey, alors que le nuancier de la Morris Mini-Minor proposait le Cherry Red, le Clipper Blue et l'Old English White.

La production sur les deux sites dura dix ans. À partir de 1962, la variante construite à l'usine de Longbridge s'appelait Austin Mini. À Oxford, où la construction automobile remonte déjà à 1913, 602 817 unités exactement furent construites pendant cette période, toutes correspondant à la version de base de la quatre places. Toutes les autres silhouettes – de la Mini Van aux modèles Morris Mini-Traveller et Austin Seven Countryman en passant par la Mini Pick-up – furent originaires de Longbridge. En 1969, toute la production fut concentrée dans cette usine. En même temps, la gamme des modèles fut allégée et Mini devint le nom de marque de la petite voiture révolutionnaire. Ce fut la fin de l'existence des jumelles.

Un million de voitures en six ans :
la MINI répète le démarrage fulgurant de la Mini classique.
Le recentrage de la marque en 2001 sous la houlette de BMW Group et le démarrage de la production de la MINI moderne furent liés au retour à Oxford. Le site de production riche en tradition fut ainsi à nouveau à l'origine d'une révolution sur le marché des petites voitures. Et comme la Mini classique, la MINI réussit un départ dépassant toutes les attentes. Un million de MINI ont été construites à Oxford en l'espace de six ans seulement. Six ans, c'était aussi le laps de temps que la Mini classique avait mis pour franchir le cap du million – mais à l'époque, la production était assurée sur deux sites.

Après 41 ans et plus de 5,3 millions d'unités, la dernière Mini classique quitta l'usine de Longbridge le 4 octobre 2000. La décision de construire la MINI moderne à Oxford avait été prise six mois plus tôt déjà. À ce moment, il ne restait plus que 9 mois jusqu'à la production de la tête de série de la MINI, et 13 mois seulement jusqu'au lancement de la production de série. Pour les quelques 2 500 collaborateurs que l'équipe d'Oxford comptait à l'époque et leur collègues de l'Usine BMW de Regensburg (Ratisbonne) qui accompagnaient le processus de modernisation, le nouveau début fut donc placé sous le signe d'un calendrier particulièrement serré.

La production MINI à Oxford respecte les normes de qualité sévères de BMW Group.
Dès les années 1996/1997, BMW Group avait investi environ 280 millions de livres sterling dans l'ancienne usine Rover. À l'époque, l'atelier de ferrage et le hall de montage final furent modernisés de fond en comble. De plus, un nouvel atelier de peinture fut érigé – après le Millennium Dome à Londres, il s'agissait à l'époque du deuxième projet de construction sur l'île britannique. Depuis, d'autres investissements d'une valeur d'environ 230 millions de livres sterling ont été consacrés à la modernisation et à la restructuration de l'usine.

C'est ainsi que l'un des centres de construction automobile les plus modernes au monde est né à Oxford, équipé d'une technique de haut niveau et spécialement axé sur la production de la MINI. 229 robots de fabrication furent installés pour réaliser la caisse en blanc. Un système de mesure par laser permet de contrôler la carrosserie de la MINI à 0,05 millimètre près. L'atelier de peinture fut également adapté aux exigences spécifiques de la production MINI. Il ne permet pas seulement l'application particulièrement précise des couches de peinture selon des méthodes écologiques, mais aussi l'application de la couleur de contraste typique sur le toit de la MINI Cooper. Dans le montage final, la mise en œuvre exclusive d'outillages électriques – une première dans une usine automobile européenne – fut instaurée. De plus, le système KISS d'information et d'assurance qualité assisté par ordinateur (KISS = kernfertigungsintegrierendes Steuerungssystem – système de commande à intégration de la fabrication) a permis d'automatiser toute la communication dans le processus de production. Pour ce faire, la production entière de toute voiture – de la caisse en blanc au montage final – est documentée de manière électronique pour assurer que chaque MINI répond aux normes de qualité élevées de BMW Group.

Le volume initialement prévu de 100 000 voitures fut dépassé dès la première année de production complète. En 2005, la production à Oxford franchit pour la première fois le cap des 200 000 MINI. Un an plus tôt, la gamme des modèles avait été enrichie de la MINI Cabrio. Le succès persistant de la MINI requit une extension permanente des capacités de production. En 2005, BMW Group consacra à nouveau quelque 100 millions de livres sterling pour préparer l'usine à la production de la MINI de la deuxième génération et porter les capacités installées à environ 240 000 voitures par an.

Fabrication flexible, efficace et hautement qualitative dans le Triangle de production MINI.

La majeure partie de la somme investie fut consacrée à la modernisation et à l'agrandissement de l'atelier de ferrage et à un deuxième atelier de peinture. Pour la première fois, un processus de peinture dit intégré (IPP Integrated Painting Process) fut mis en œuvre au sein de BMW Group. Lors de ce processus, la protection anticorrosion et l'apprêt ne sont plus appliqués dans deux opérations séparées, mais au contraire avec la première couche de peinture. De plus, l'intégration complète des sites de production d'Oxford (atelier de ferrage, atelier de peinture et hall de montage), de Swindon (atelier d'emboutissage) et de Hams Hall (construction de moteurs) pour former le Triangle de production MINI fut achevée avec le démarrage de la production de la nouvelle MINI à l'automne 2006.

À Swindon, situé à environ 70 kilomètres à l'ouest d'Oxford, des tôles de carrosserie sont fabriquées depuis 1954 déjà. Aujourd'hui, quelque 1 000 opérateurs y assurent la fabrication d'environ 90 pour cent des pièces d'emboutissage et de 80 pour cent des éléments de carrosserie préassemblés, tels que les capots et portes, pour l'atelier de ferrage MINI à l'Usine d'Oxford. L'atelier d'emboutissage comprend 19 lignes de presses avec un total de 50 presses individuelles. La poussée développée par les installations va de 400 à 5 000 tonnes. L'utilisation des presses est fonction de la taille et de la complexité de la pièce à réaliser.

L'histoire de l'usine de construction moteurs à Hams Hall est relativement récente. L'usine érigée près de Birmingham est depuis 2001 le centre de compétence de BMW Group pour la construction des quatre cylindres essence d'une cylindrée maximale de 2,0 litres. Depuis 2005, quelque 30 millions de livres sterling furent investis dans l'usine pour y construire les moteurs à essence destinés à la MINI. 1 000 opérateurs environ y construisent des moteurs intégrant les technologies les plus récentes. Parmi celles-ci, citons par exemple la distribution innovante déclinée de la VALVETRONIC développée par BMW Group, qui assure un débit de puissance optimal aux quatre cylindres animant les MINI One, MINI Cooper et MINI Cooper Clubman, ou bien la technologie Twin Scroll (double entrée)

qui confère une réponse immédiate au moteur turbocompressé équipant la MINI Cooper S et le MINI Cooper S Clubman. L'usine fournit chaque jour jusqu'à 800 moteurs MINI à Oxford – selon le principe du flux tendu, juste-à-temps et juste en séquence, soit au moment et exactement dans l'ordre requis par le montage final.

Parmi les innovations techniques distinguant la fabrication dans l'atelier de ferrage à nouveau agrandi à l'Usine d'Oxford, il convient de citer les cellules de fabrication standard mobiles (Mobi-Cells) développées par BMW Group. Elles permettent adapter la production de manière flexible et rapide aux besoins. Le nombre des robots de fabrication mis en œuvre dans ce secteur est passé à 429. La fabrication de la nouvelle MINI selon les directives du « Processus de production et de distribution axé sur le client » (KOVP, Kundenorientierter Vertriebs- und Produktionsprozess) de BMW Group présente ainsi des structures hautement flexibles. La configuration d'une voiture peut ainsi être modifiée jusqu'à six jours avant le début de l'assemblage.

Montage parallèle des MINI, MINI Clubman et MINI Cabrio.
Dans le hall de montage, la MINI passe aujourd'hui par la même chaîne que le MINI Clubman lancé en 2007 et la MINI Cabrio désormais également construite en deuxième génération. En fonction de la commande individuelle passée par les clients et la dotation de la voiture, les opérateurs sur la chaîne montent jusqu'à 2 000 composants sur chaque MINI. De nombreux contrôles qualité sont intégrés dans le processus d'assemblage. À cet effet, les opérateurs sont équipés d'ordinateurs portables sans fil qui identifient chaque véhicule à l'aide du numéro de châssis scanné et indiquent ensuite les contrôles spécifiques à effectuer. Une fois le montage terminé, un vaste programme de contrôles est lancé, y compris un essai sur le banc à rouleaux et des essais complexes de l'électronique.

Au jour d'aujourd'hui, l'Usine d'Oxford compte un effectif d'environ 3 700 personnes. La demande en MINI made in Oxford ne cesse de croître. En 2008, plus de 232 000 MINI ont été vendues aux quatre coins du monde. Au début de l'année anniversaire, le nombre des voitures construites depuis la renaissance de la marque est ainsi passé à plus de 1,4 million d'unités. Ce n'est par ailleurs pas seulement la MINI qui fête un jubilé en 2009, mais aussi le site de production d'Oxford. Depuis les débuts du pionnier de l'automobile William Morris en 1913, 10 millions de voitures ont été construites dans la ville universitaire britannique.

9. Les individualistes entre eux.
MINI United – rencontre de la Communauté MINI internationale.

MINI fête son anniversaire – et ses adeptes arrivent du monde entier pour lui présenter leurs félicitations. Du 22 au 24 mai 2009, le festival MINI United – la fête d'anniversaire pour les fans de la marque et de ses produits – aura lieu sur le circuit de course britannique de Silverstone. Un mélange varié de fête branchée et de festival de musique, de shows et d'actions sportives attend les invités. La plupart d'entre eux arriveront avec leur propre voiture – beaucoup feront des centaines de kilomètres pour être de la partie. Les parkings autour de l'aire du festival se transformeront ainsi en un parc d'exposition d'automobiles personnalisées qui donnera de plus un aperçu intéressant de l'histoire cinquantenaire des modèles de la Mini classique et de la MINI.

L'anniversaire fêté au berceau de la MINI est déjà le troisième rassemblement international des fans de la marque sous la bannière MINI United. L'excellent écho produit par les rencontres précédentes n'est pas seulement dû au programme attractif des festivals, mais aussi à l'engouement incomparable des adeptes de MINI pour leur voiture. Les propriétaires d'une MINI sont des individualistes ce qui se lit aussi dans l'empreinte et la dotation personnelles qu'ils confèrent à leurs voitures. Pourtant, ils possèdent de nombreux points communs s'exprimant par les relations particulièrement communicatives qu'ils entretiennent entre eux et par l'enthousiasme pour la technique, le sport automobile, le lifestyle et le design. Cela se reflète bien dans la vie très active des clubs de la marque. Dans le monde entier, des enthousiastes de MINI se sont regroupés pour s'adonner à des activités communes. La Communauté MINI internationale est un phénomène sans pareil dans le monde de l'automobile.

De la table des habitués à la communauté en ligne :
les adeptes de MINI forment un réseau mondial.
Dès les années 1960, une communauté active et variée d'adeptes est née dans la patrie britannique de la Mini classique. À l'époque, l'échange de connaissances et d'expériences relatives à la technique de la Mini était déjà au centre de l'intérêt commun. En outre, la personnalité charmante de la petite voiture fit que ses propriétaires se sont rapidement et fortement identifiés non seulement à leur voiture, mais aussi à la marque. Ils partageaient leur enthousiasme lors de sorties communes et de rencontres appelées tables des habitués Mini, les clubs organisés dans un premier temps à l'échelle locale créant petit à petit un réseau suprarégional.

Des clubs actifs furent également formés en Allemagne. Avec la renaissance de la marque et le lancement de la MINI, ce milieu prit un essor supplémentaire. Entre-temps, plus de 6 000 membres sont organisés à l'échelle allemande dans plus de 100 Communautés Mini classique et plus de 50 clubs MINI. Débordant d'activités, ils font office d'ambassadeurs authentiques de la marque et sont des interlocuteurs compétents pour tout nouveau fan de la Mini classique et de la MINI.

La Communauté MINI s'est internationalisée avec la généralisation des moyens de communication modernes. Avec le lancement de la MINI en 2001, la marque fut pour la première fois positionnée d'une même manière sur tous les marchés automobiles importants aux quatre coins du monde. Les possibilités d'interagir au-delà des frontières nationales et des continents se virent étendues surtout grâce à Internet. Rien qu'en Allemagne, la Communauté en ligne MINI compte plus de 10 000 membres qui, via la Toile, entretiennent de plus des contacts intenses avec d'autres associations du même type dans le monde entier.

Les passionnés de MINI se rencontrent – sur la Toile et dans la rue.
Le site web MINISPACE.com est devenu un lieu de rencontre interactif pour les conducteurs MINI particulièrement créatifs. Cette plateforme en ligne réunit des gens, des événements et des projets du monde entier. Le site ouvert en 2005 dans le cadre de la campagne « Creative Use of Space » (« Utilisation créative de l'espace ») et disponible en plusieurs langues, dont l'allemand, veut initier et accompagner des concours, événements et actions communes. Le principe visant à exploiter l'espace limité en faisant preuve de créativité sert de leitmotiv à MINISPACE.com et renoue ainsi avec l'idée de base de Sir Alec Issigonis qui créa jadis avec la Mini la voiture maximale pour un encombrement extérieur minimal. Chez MINISPACE.com, cette idée vint se greffer sur des projets urbains. Dans l'espace public, mais aussi privé, la créativité et l'interaction permettent de dégager un maximum de joie, de lifestyle et de liberté pour de nouvelles idées sur un minimum de place. Sur MINISPACE.com, une communauté mondiale prend part à ces projets, chaque membre peut y contribuer et recueillir des suggestions pour ses propres activités. Dans la création des pages du site MINISPACE.com, l'énorme richesse d'idées se concentre également sur une surface limitée. Tous les motifs, photos et graphiques des fonds de page ont été créés par les utilisateurs de la plate-forme qui discutent et plus dans les blogs de MINISPACE.com de créations stylistiques et photographiques ou échangent des messages via le service Twitter de MINISPACE.com.

Parmi les points forts de toutes les activités, il faut toujours citer les rencontres réelles qui ont pris des dimensions impressionnantes grâce à l'utilisation de différents canaux de communication et au soutien de MINI. C'est en 2005 que MINI Allemagne a organisé la première rencontre nationale pour les fans de la marque de concert avec les clubs Mini classique et MINI nationaux. À l'époque, plus de 2 500 participants ont participé à ce rassemblement. Leur destination : le plateau de la Loreley au-dessus du Rhin où ils se virent proposer un programme varié comprenant des stages de conduite MINI Driver, un atelier de design, une rencontre avec Mike Cooper et le célèbre rallyeman Rauno Aaltonen ainsi que la présentation de nouveaux modèles MINI. Une deuxième rencontre tenue en 2008 sur l'aérodrome de Hildesheim attira déjà deux fois plus d'adeptes MINI de toute l'Allemagne.

Les activités suprarégionales du milieu des clubs furent encore plus spectaculaires en Grande-Bretagne. En 1999, plus de 50 000 personnes suivirent l'invitation à la rencontre internationale organisée à l'occasion du 40e anniversaire de la marque à Goodwood. En 2007, 269 voitures formèrent à Blackpool en Angleterre le convoi MINI le plus long au monde. Le défilé fut inscrit au livre Guinness des records effaçant ainsi la marque de 195 voitures établie par le club MINI à Vancouver au Canada.

« Friends, Festival, CHALLENGE » : MINI United enflamme les visiteurs du monde entier.

En complément des activités spécifiques au marché de nombreux pays, le festival international MINI United est organisé depuis 2005. La première édition à Misano sur l'Adriatique italienne rassembla environ 6 000 participants venus de plus de 40 pays. Plus de 1 900 Mini classique et MINI animèrent les rues aux abords du circuit de course sur le lieu du festival. La finale mondiale de la série de courses clubsport MINI CHALLENGE constitua le point d'orgue sportif du festival. Parmi les participants, il y eut entre autres 80 fans britanniques de la marque pour lesquels le festival MINI United fut une escale bienvenue lors d'un voyage commun en Italie. La palme du voyage le plus long revint à un moscovite qui avait parcouru environ 3 660 kilomètres en cinq étapes journalières avec sa MINI.

La deuxième édition de MINI United tenue en 2007 dans la station balnéaire néerlandaise de Zandvoort près d'Amsterdam attira déjà plus de 8 000 passionnés de MINI. Là aussi, le circuit de course fut mis à profit pour disputer deux manches du MINI CHALLENGE. La densité des voitures de la marque fut encore plus grande dans les rues autour du circuit hollandais. Environ 3 000 Mini classique et MINI avaient fait le voyage à Zandvoort.

Deux ans plus tard, le coup d'envoi pour deux manches du MINI CHALLENGE, pour une grande boom dans le style typique de MINI ainsi que pour la plus grande fête d'anniversaire de la marque au monde sera donné sur le circuit de course légendaire de Silverstone. Actes de musique et cascades chaufferont l'ambiance, une kid's area sera aménagée pour les fans MINI ne détenant pas encore le permis de conduire. Outre la voiture de course dédiée au MINI CHALLENGE, des bolides historiques s'affronteront en course : la Mini Seven Racing Club alignera une flotte de 50 Mini classique de course au départ.

10. Une voiture pour tous ayant l'étoffe d'une vedette.
MINI – membre de la société.

Pour Alec Issigonis, la Mini qu'il avait conçue était dès le début une voiture pour tout le monde. Elle devait contribuer à résoudre les problèmes quotidiens de la mobilité individuelle. C'est ainsi que la Mini tout aussi économique que compacte fut la bonne réponse à la densité croissante de la circulation dans les centres villes et aux craintes de voir baisser les livraisons de pétrole suite à la crise de Suez. Mais il s'avéra vite que la Mini était encore bien plus. Son concept fut tellement convaincante qu'elle devint lanceur de tendance. Ses qualités sportives en firent une gagnante, son design ravissant rallia toutes les sympathies. Et tout d'un coup, la Mini était devenue un objet culte. Son caractère innovant et non-conformiste s'inscrivit à la perfection dans l'esprit des années 1960. Esprit progressiste, goût de l'aventure et un certain manque de respect par rapport aux conventions en vigueur – voilà les principes dominants. Une voiture qui, tout en se démarquant profondément des autres, avait bien plus à offrir et procurait de plus un énorme plaisir au volant, tomba donc à pic. Les créateurs de mode, musiciens et autres artistes s'exaltèrent tout de suite pour le style de la Mini. Les vedettes découvrirent les qualités de la Mini et le monde reconnut ses qualités de vedette.

Unique et sympathique d'emblée, la nouvelle MINI lancée en 2001 réussit elle aussi à conquérir rapidement une grande communauté d'adeptes très variée. À l'échelle mondiale, de nombreuses personnalités se sont entre-temps mises à savourer la joie au volant et l'agilité de cet as des virages moderne.

À plusieurs reprises, la MINI se vit confier le rôle de protagoniste automobile dans des films d'Hollywood. Et elle a aussi pris une place fixe dans le parc automobile privé de nombreux acteurs, musiciens, stylistes de mode et autres grandeurs du showbiz, de la société et du sport.

Coup de pouce de la Reine.
La Mini classique se tailla très tôt la réputation d'être une voiture sans classes. Issigonis considérait, certes, que les familles ayant le sens de la pratique et contraints à se déplacer de manière économique constituaient la principale cible de la Mini. Ce qui ne l'empêcha cependant pas de viser les membres de toutes les couches sociales comme conducteurs potentiels de la Mini. L'honneur d'avoir introduit la Mini classique dans la haute volée de Londres revient au Lord Snowdon, qui était un ami d'Alec Issigonis. L'un des premiers acquéreurs de la Mini, il sillonna les rues de la capitale britannique à toute allure, enthousiasmé

par les dimensions compactes et l'excellente maniabilité de la petite voiture. L'époux de la Princesse Margaret fit valoir son influence et s'employa pour qu'Issigonis puisse présenter, en 1960, la petite voiture à sa belle-sœur, la Reine Elizabeth. Lorsque celle-ci prit place aux côtés d'Issigonis qui lui fit faire un tour dans le grand parc du château de Windsor, la Mini classique avait réussi une percée vraiment majestueuse.

Au cours des années qui suivirent, la Mini classique s'imposa comme une voiture branchée et ce non seulement sur l'île britannique. La Mini gagna en popularité dans toutes les couches sociales, toutes les tranches d'âge et toutes les nationalités. Et souvent, ce furent des artistes célèbres qui ajoutaient encore à la renommée de la petite voiture. Les créateurs de mode Paul Smith et Mary Quant découvrirent leur amour pour la Mini, et des étoiles du pop et du rock, comme les Beatles, Eric Clapton ou encore David Bowie, prirent ouvertement parti pour la petite voiture britannique.

C'est dans le « Swinging London » des années 1960 que prirent naissance les tendances qui allaient non seulement influencer peu après les milieux de la mode, de l'art ou de la musique dans le monde entier, mais aussi changer les façons de voir la politique et la société. Paul Smith, créateur de mode pour homme le plus célèbre de la Grande-Bretagne grâce, entre autres, à la combinaison de coupes classiques avec des couleurs souvent bariolées et criardes, créa dans les années 1990 une édition limitée de la Mini. Une pièce unique de la Mini à laquelle Smith appliqua les rayures multicolores typiques de son style fut au moins aussi populaire. Mary Quant, icône de style de la mode féminine britannique et créatrice de la minijupe, se fit également inspirer par la Mini classique. Peu après avoir passé le permis de conduire, elle commanda une Mini noire, plus tard, elle aussi dessina une édition spéciale – que l'on reconnaît entre autres grâce à des garnitures de sièges à rayures blanches et noires. Elle aussi se sentit attirée par la Mini : « C'est une voiture souriante et gaie bien dans le vent ».

« Keep on running ! » – la Mini et le rock'n'roll.

Les milieux de la musique sur l'île britannique suivirent depuis les années 1960 une évolution comparable à celle de la mode, la rendant tout aussi influente. Ses protagonistes soignèrent également le style british en lui donnant cependant une orientation absolument révolutionnaire. L'affection des vedettes pour la Mini parut facile à comprendre, puisqu'elle prenait des airs assez semblables. Ambassadeurs d'une nouvelle culture britannique, des groupes comme les Beatles, The Who ou bien Spencer Davis Group firent autant fureur à l'échelle mondiale que la Mini.

Les légendes et anecdotes tissées autour de la Mini et de son rôle de moyen de transport des vedettes sont encore fascinantes aujourd'hui. En 1964, John Lennon commanda une Mini, bien qu'il ne fût pas titulaire du permis. Autre membre du groupe, George Harrison prêta en 1967 sa Mini à Eric Clapton qui ne la lui rendit que trois ans plus tard. Et quant à Spencer Davis, on raconte qu'il trouva le titre du plus grand tube de son groupe lors d'un trajet nocturne sous la pluie à travers les Highlands d'Écosse, le réservoir se vidant dangereusement. La jauge d'essence de sa Mini à l'œil, il n'y eut qu'une seule pensée : « Keep on running ! »

On tourne : la Mini classique est à « L'or se barre » ce que la MINI est au « Braquage à l'italienne ».
Personne ne sait combien de rôles de figurante la Mini classique a repris au cinéma et à la télévision et combien de fois elle a crevé l'écran. On l'aperçoit dans le film culte « Blow up » de 1966 tout autant que dans la série télévisée et le film comiques de Rowan Atkinson alias Mr. Bean. Mais la petite anglaise est aussi l'une des rares automobiles à avoir repris des rôles de protagoniste. Ainsi dans « The Italian Job » (« L'or se barre ») tourné en 1969 avec Michael Caine. Pratiquement tout dans ce film classique tourne autour d'un seul sujet : une chasse poursuite hasardeuse avec trois Mini Cooper à travers Turin en Italie. Peu après la première du film, Rover édita une série spéciale de voitures décorées comme les vedettes du cinéma et arborant le nom du film.

34 ans plus tard, « The Italian Job » (« Braquage à l'italienne ») repassa sur les écrans de cinéma. Le remake avec les vedettes hollywoodiennes Charlize Theron et Mark Wahlberg mit en scène l'histoire d'un vol spectaculaire de lingots d'or avec des effets encore plus pointus et vertigineux. Lors du « casting » des protagonistes à quatre roues, le choix se porta – une évidence, n'est-ce pas ? – sur la nouvelle MINI Cooper S qui fournit alors la preuve de son agilité et de sa sportivité dans, voire même sous les rues de Los Angeles.

Un an plus tôt, la MINI Cooper avait déjà dévoilé ses talents de voiture idéale pour les chasses poursuites effrénées dans la comédie d'espionnage « Goldmember ». Pour ce spectacle cinématographique, le metteur en scène et protagoniste Mike Myers n'avait pas seulement engagé une brochette exceptionnelle de vedettes hollywoodiennes – de Steven Spielberg à Beyoncé Knowles et Ozzy Osborne en passant par Tom Cruise, Michael Caine, Robert Wagner, Gwyneth Paltrow, Kevin Spacey et John Travolta –, mais aussi six MINI Cooper arborant l'Union Jack.

Entre-temps, la MINI Cabrio est également prête à une carrière à Hollywood. En 2007, elle conquit définitivement le cœur des cinéphiles. Dans la comédie « Les femmes de ses rêves », les protagonistes incarnés par Malin Akerman et Ben Stiller sont partis en lune de miel avec la MINI Cabrio. La quatre places décapotable fut alors la coulisse pour des dialogues pétillants et disputes hilarantes entre les deux jeunes mariés.

11. Petite voiture, grande allure.
Le marketing MINI.

La MINI fait tourner les têtes, peu importe où elle débarque. Même avant le lancement commercial d'un nouveau modèle. La marque MINI et ses modèles sont mis en scène avec efficacité par des campagnes marketing innovantes, toujours surprenantes et pleines de sympathie. Le marketing MINI fait appel à une multitude de canaux de communication pour entrer en contact avec les groupes cibles potentiels. En complément des mesures classiques concernant la presse écrite, la radio et la télévision, il a développé très tôt des activités en ligne innovantes parfaitement adaptées aux utilisateurs modernes de la Toile, passionnés de technique et impatients de connaître les nouvelles tendances, activités qui tiennent aussi compte des possibilités de communication interactive avec le public.

De cette manière, MINI ne cesse de fournir de nouvelles impulsions non seulement dans la construction automobile, mais aussi dans l'univers du marketing. La campagne de lancement de la nouvelle MINI Cabrio en est un exemple éclatant. Des courts métrages très amusants, pétillants et pleins d'ironie, faisant ressortir le caractère de la MINI Cabrio comme une voiture incitant à rouler cheveux au vent, furent placés sur Internet et trouvèrent un excellent écho dans le public et la reconnaissance générale auprès des cinéastes et publicitaires. MINI fut de plus le premier constructeur automobile au monde à lancer une annonce interactive avec un modèle 3D virtuel dans la presse écrite. À l'aide de la technologie innovante de la réalité augmentée, MINI établit le lien entre le monde réel et le monde numérique, entre l'annonce en deux dimensions et le produit en trois dimensions. Ce n'est que lorsque l'observateur établit une communication en ligne avec le site web www.mini.de/webcam et place l'annonce imprimée devant le webcam de son ordinateur que la nouvelle MINI Cabrio apparaît sur son écran comme un modèle virtuel – en direct et dans une représentation 3D. Comme sur une scène, la nouvelle MINI Cabrio vient tout d'un coup se garer sur la page de l'annonce. Les données 3D de la voiture, fidèles jusque dans le moindre détail, sont interconnectées avec l'image en direct. Lorsque l'observateur déplace l'annonce, la MINI Cabrio se déplace, elle aussi, en temps réel. L'observateur peut choisir sa perspective à sa guise et interagir aisément avec le modèle.

Marketing MINI, un happening qui se rit des conventions et adopte son propre style.

Un style sur lequel on ne saurait se tromper et une valeur de reconnaissance élevée caractérisent toutes les activités marketing signées MINI. S'y ajoute une grande ambition artistique qui se traduit par le fait que régulièrement, des artistes de renom du design et du cinéma mettent leur créativité au service de MINI. Pour MINI, un marketing qui s'affranchit des conventions revêt une importance particulière au sein de toutes les activités de communication. Pour le lancement de nouveaux modèles, les spécialistes misent de ce fait sur des actions novatrices et surprenantes pour atteindre les cibles visées et éveiller la sympathie dans le public. Les actions de ce type prennent souvent la forme d'un happening artistique. Régulièrement, des distinctions prestigieuses viennent confirmer le caractère innovant et la richesse des idées sur lesquelles s'appuient les campagnes de la marque.

La Mini classique – la « voiture la plus excitante au monde ».

Innovante, sûre d'elle, charmante : déjà la Mini classique savait faire valoir son caractère exceptionnel non seulement sur la route, mais aussi dans le dialogue avec le public. Dès les premières années, les formes classiques du marketing furent systématiquement mises à profit pour présenter les particularités de la petite voiture révolutionnaire de manière offensive. Avec un petit clin d'œil, les premières brochures de vente expliquaient déjà que le monde entier avait attendu l'« incroyable Austin Seven » – la lettre v de Seven ayant été remplacée par le chiffre 7. Sa sœur Morris Mini-Minor se vit attribuer le qualificatif « voiture la plus excitante au monde ».

Le marketing Mini suivit aussi avec une grande attention la marche triomphale de la télévision dans le monde entier et en bénéficia habilement. Des spots de télévision adaptés à différentes régions commerciales furent créés, mettant en avant différentes facettes du caractère de la Mini en tenant compte du contexte culturel dans la région visée. Solution parfaite pour la cohue dans les rues dans le centre de Paris ou moyen de transport idéal pour se rendre sur une plage en Australie – la Mini s'est toujours présentée comme la bonne voiture au bon endroit. Même dans un dessin plein d'humour et d'ironie sur elle-même, elle fournit la preuve de sa souveraineté.

Un nouveau départ avec des idées innovantes.

La renaissance de la marque en 2001 fut aussi un nouveau départ pour le marketing, préparé de manière minutieuse en parallèle avec le développement de la voiture. Le défi majeur consistait à établir MINI comme la première marque de grand prestige dans le segment des petites voitures. Il était prévu de positionner MINI d'une manière identique à l'échelle mondiale comme une marque

indépendante dont le cœur est reflété par le terme enthousiasme. Les bases de la gestion de la marque sont toujours valables. Dans la caractérisation de la MINI, le contenu technologique haut de gamme et la technique avant-gardiste, le design suscitant les émotions et le comportement routier empreint d'agilité ainsi que les possibilités de personnalisation presque illimitées furent placés au premier plan. Le bon équilibre entre la continuité de la marque aujourd'hui vieille de 50 ans et sa faculté d'innover jouent également un rôle important.

Avec le lancement de la MINI, les clients aux quatre coins du monde eurent pour la première fois l'occasion de découvrir les caractéristiques du grand prestige à bord d'une petite voiture. Les traits de caractère essentiels se retrouvent sur tous les modèles de la marque, et grâce à eux, la MINI se démarque nettement de la concurrence. Il en est quasiment de même de la présentation de la marque dans le grand public. Tous les instruments marketing respectent un seul style unique que l'on n'a aucun mal à reconnaître. Les éléments graphiques, les couleurs, le langage des images et sa projection dans les paroles et les images sont clairement définis. MINI est rafraîchissante de par sa différence. Son ouverture et son assurance augmentent l'acceptation de la marque et son allure suscite à la fois curiosité et sympathie.

Pour attirer l'attention du groupe cible avant même le lancement d'une MINI, la communication s'est dès le début engagée dans de nouvelles voies. La revue « MINI international » dresse régulièrement le portrait de villes sélectionnées aux quatre coins du monde en présentant des habitants particulièrement créatifs. Outre la communication classique, d'autres formes innovantes comme le marketing guérilla sont mises en œuvre. De plus, MINI fut la première marque automobile à utiliser Internet dès l'an 2000 comme un support non seulement pour informer, mais aussi pour positionner ses produits.

La technique moderne crée de nouvelles possibilités – même dans le marketing.

Les progrès techniques dans le domaine de la communication ont créé de nouvelles possibilités pour le marketing jusqu'à nos jour – MINI les a souvent reconnues et exploitées très rapidement. En 2006, les passants purent animer une affiche montrant la MINI Cooper S par un appel depuis leur téléphone mobile. Sous la devise « Réveillez le taureau », il était possible de faire sortir un nuage de fumée des « naseaux » de la MINI. MINI fut aussi le premier constructeur à stupéfier le public au cinéma par un essai de route virtuel. En 2008, un film thématisant la maniabilité et l'agilité du MINI Clubman fut montré au cinéma. Grâce à une technique d'animation sophistiquée, il entra en interaction avec les spectateurs. Ceux-ci purent influencer le comportement routier de la MINI dans le film par leur réactions. Les mouvements effectués par les spectateurs furent

saisis par une caméra infrarouge, analysés en quelques fractions de seconde et transmis au comportement routier de la MINI. La virée vertigineuse de la voiture ne suscita ainsi pas seulement les émotions des spectateurs, mais se transforma aussi en une expérience physique.

Le MINI Clubman avait déjà attiré l'attention en amont de sa première mondiale au Salon international de l'Automobile de Francfort (IAA) en 2007. Dans la métropole allemande, le nouveau modèle était quasiment omniprésent. À l'aéroport, les portes de sortie du niveau d'arrivée arboraient une vue arrière de la voiture. Au centre ville, le même motif ornait les portes d'entrée de différents magasins de mode. Près du parc des expositions, une installation de quatre voitures dont l'avant était planté dans le sol jusqu'au pare-brise fit tourner les têtes. Inspiré par Cadillac Ranch, la célèbre sculpture créée en 1974 à Amarillo au Texas, le design novateur de l'arrière du MINI Clubman attira ainsi les regards comme une œuvre d'art. L'installation lumineuse projetée, à environ 100 mètres de hauteur, sur dix étages de la Messeturm de Francfort fut littéralement un coup d'éclat. Un MINI Clubman transformé en discothèque roulante – « The other Disco » – mit de l'ambiance lors d'événements de musique et de mode non seulement à Francfort, mais plus tard aussi dans d'autres villes.

Surprise garantie : les installations MINI dans l'espace public.
Lors des apparitions spectaculaires dans l'espace public, ce ne sont pas toujours des MINI prêtes à rouler qui jouent le rôle de protagoniste. Depuis la renaissance de la marque en 2001, plus de 170 modèles grandeur nature ont été produits en fibres de verre et utilisés dans de nombreux pays pour des campagnes attractives. Ainsi, la MINI traversa dès 2002 les États-Unis, sur le dos d'un gros SUV. Un an plus tard, elle fut placée au Canada dans une catapulte montée sur un mur d'affiche. En faisant allusion au pouvoir d'accélération de la MINI Cooper, le texte de l'affiche invitait à attacher les ceintures. Lors de l'hiver 2005/2006, une place de télésiège fut réservée pour une MINI grandeur nature dans la station de ski espagnole de La Molina.

Lors du Mondial du foot de 2006 en Allemagne, la MINI se présenta comme un hôte parfait. Le MINI Fan Hotel devint une voiture-lit particulièrement exclusive pour les passionnés. Les tifosi de la Seleção et de la Squadra Azzurra se logèrent idéalement au « MINI Hotel Brasil » et au « MINI Hotel Italia ». Le « MINI Hotel International », qui fut à nouveau sous les feux de la rampe deux ans plus tard à l'exposition « RADICAL ADVERTISING » au NRW-Forum Kultur und Wirtschaft de Düsseldorf, fut mis à la disposition de l'observateur neutre.

Une action ayant valu beaucoup de sympathie à la marque MINI dans le cadre des Jeux olympiques d'été 2008 à Pékin reste également gravée dans les mémoires. Une MINI spéciale fut déployée dans la capitale chinoise pour procurer une expérience tout aussi intense qu'inoubliable aux touristes et aux autochtones. La MINI pousse-pousse née à l'occasion des Jeux olympiques de 2008 – un engin mi-vélo mi-MINI Clubman – permit à ses passagers de sillonner la métropole asiatique d'une manière idéale. Mue par la force musculaire, le véhicule étonnant traversa les rues de la ville olympique sans aucune émission polluante. La MINI pousse-pousse reflète à merveille le dynamisme de Pékin entre tradition et progrès – doublée d'un zeste d'imagination, d'individualité et d'humour dans le style typique de MINI.

12. Un caractère inspiré. MINI Lifestyle et éditions spéciales.

Du particulier au singulier – voilà comment on pourrait appeler les éditions spéciales, séries limitées et pièces uniques créées et construites au cours des 50 dernières années sur la base de la Mini classique et, plus tard, de la nouvelle MINI. Unique en son genre, la petite voiture fascine et inspire les artistes de nombreuses disciplines. Créateurs de mode et peintres, mais aussi acteurs et musiciens déploient une énorme créativité dans le design de modèles exceptionnels de la marque.

Aucune autre voiture n'est devenue objet d'art et aussi objet de mode aussi souvent et sous des formes aussi diverses. Des sociétés spécialisées découvrirent très tôt le potentiel de la Mini classique et enrichirent le véhicule d'options extérieures et intérieures exclusives pour répondre à des souhaits individuels des clients. À la commande de clients éminents et fortunés, des fabrications spéciales spectaculaires accroissant encore le statut culte de la MINI virent le jour.

Mini en tenue noble : le look « Wickerwork ».
Parmi les premières célébrités s'enthousiasmant pour la Mini tout en laissant libre cours à leur sens de l'exclusivité, il faut citer l'acteur britannique Peter Sellers. Il initia une nouvelle tendance en faisant équiper la petite voiture initialement fort spartiate d'un intérieur particulièrement raffiné et en le montrant à l'extérieur par un revêtement de la carrosserie au look osier tressé. Plusieurs années plus tard, ce design plut tellement au prince Rainier de Monaco qu'il se fit également construire une Mini classique au look dit « Wickerwork ».

Pendant longtemps, les autres fabrications spéciales furent également des pièces uniques réalisées tout au goût de leurs futurs propriétaires. L'idée de sortir des éditions spéciales pour répondre au souhait d'exclusivité en départ usine, est née seulement dans les années 1970. Le premier modèle de ce type, la Mini Limited Edition 1000, réussit d'emblée en 1976. Le premier modèle anniversaire sortit en 1984 pour le 25e anniversaire de la Mini, d'autres suivirent à des intervalles de cinq ans jusqu'à l'arrêt de la production de la Mini classique en l'an 2000.

Argent et or pour le 40e anniversaire.
Au cours des dernières années de production, la Mini classique attira encore l'attention des créatifs. En 1967, le créateur de mode britannique Paul Smith dessina une pièce unique aux rayures caractéristiques. Un an plus tard, il fit suivre une édition spéciale de la Mini fascinant tant par sa carrosserie peinte d'un bleu resplendissant que par l'élégance sobre à l'intérieur. Pour le 40e anniversaire de la Mini, une foule d'artistes illustres présenta ses félicitations à grand renfort d'idées originales pour le design de la petite voiture à l'éternelle jeunesse. Le top modèle Kate Moss, qui maîtrisait depuis longtemps déjà la circulation londonienne avec sa Mini classique, opta pour un motif en toile d'araignée. L'icône du pop David Bowie fit fabriquer une Mini entièrement chromée et réfléchissante. Sur la route, il sut par contre apprécier les atouts de sa Mini de série acquise peu avant. « La Mini est pour le stationnement ce que le sandwich est pour la faim : une classique au design parfait », estima le musicien. L'acteur Michael Caine conféra une décoration lingots d'or à une Mini noire faisant ainsi un clin d'œil amusé au succès du film « L'or se barre », dans lequel Caine ainsi que trois Mini Cooper chargées d'or participèrent à une des poursuites les plus spectaculaires dans l'histoire du film.

Un tube du premier coup : la nouvelle MINI inspire les musiciens pop.
Après la renaissance de la marque, la MINI fut, elle aussi, rapidement dans la ligne de mire des créateurs de mode et de bien d'autres artistes. Pour le lancement commercial, les musiciens du groupe Jamiroquai réalisèrent une pièce unique de la nouvelle MINI. Jay Kay, chanteur du groupe et passionné de voitures, appliqua entre autres le logo du groupe sur les portes et le capot moteur et y ajouta la signature « Jamiromini ». Pour un clip vidéo musical, Madonna, l'étoile du pop, fit adapter une MINI Cooper au tout terrain. On lui retira les portes, mais la chaussa de pneus tout terrain et l'habilla d'une peinture camouflage.

Pour le démarrage des ventes de la MINI Cabrio de la première génération en 2004, les stylistes du label lifestyle italien Bisazza eurent l'idée d'envelopper la quatre places à ciel ouvert d'une robe composée de pièces de mosaïque. Pas moins de trois MINI Cooper S Cabrio ainsi que deux MINI à carrosserie fermée se virent ainsi conférer un éclat miroitant, chacune se targuant d'un dessin et de couleurs différents. Plus de 30 000 pièces de verre furent utilisées pour chacune des cinq voitures.

MINI, mode, charité : engagement social au Life Ball.

De concert avec des artistes de haut rang, MINI s'engage depuis huit ans pour l'événement de charité le plus important d'Europe, le Life Ball organisé tous les ans à Vienne. L'argent récolté est investi dans des projets nationaux et internationaux dédiés à la lutte contre le Sida. L'événement est destiné à soutenir des projets se consacrant à l'information, à la recherche médicale et au traitement de patients atteints du VIH. Tous les ans, MINI présente une pièce unique réalisée par des stylistes de mode à partir d'un modèle de sa gamme actuelle en faveur de cette bonne cause. La série des voitures Life Ball débuta déjà quelques mois avant le lancement officiel de la nouvelle MINI par une voiture entièrement voilée de tissu rouge. Un an plus tard, une MINI One ornée des autographes de nombreuses célébrités se présenta au Life Ball. Depuis 2003, des créateurs de mode de grand renom mettent la main à la MINI. Angelo Missoni eut la primeur : il décora une MINI Cooper d'innombrables motifs floraux. En 2004, Gianfranco Ferré conféra un look peau de crocodile impressionnant à une MINI Cabrio rouge. Une MINI Cooper Cabrio au look fleur exclusif de Donatella Versace suivit en 2005. Même l'intérieur fut relooké dans le style typique de Versace : coutures de couleur or sur des sièges de cuir noir et cristaux Swarovski sur le levier de vitesses. En 2006, une autre MINI Cooper Cabrio monta sur la scène lors du gala Life Ball de Vienne, cette fois au look tendance du label Diesel. En 2007, Mario Testino, le photographe de mode renommé, fit briller la peau d'une MINI Cooper de motifs d'artifices étincelants. La MINI Life Ball de l'année 2008 arbora le look pin-up provocateur du label de lingerie Agent Provocateur.

Depuis 2002, les voitures mises à disposition par MINI sont vendues aux enchères à la fin du gala Life Ball. Les recettes bénéficient toujours à l'aide au Sida. Plus de 300 000 euros ont ainsi été recueillis lors de huit événements pour la lutte contre les infections VIH et le Sida.

13. Une question de style. La Collection MINI.

La joie au volant de la MINI ne cesse de fasciner. Mais les sensations typées MINI vont encore bien plus loin. À celui qui souhaite aussi exprimer sa passion pour un style incomparable en dehors de la route, la Collection MINI offre bien des possibilités. Cette collection comprend des articles de mode, des bijoux, des accessoires et de nombreux produits lifestyle qui permettent d'exprimer un style personnel, et pas seulement aux conducteurs d'une MINI. Dans la sélection des produits, le choix des couleurs et le look, la Collection MINI s'inspire fortement du style de la marque. Technologie, innovation, joie et qualité – voilà les qualités qui sont aussi au premier plan lors de la composition de la Collection MINI. Et à l'instar de la famille des modèles MINI, la Collection MINI ne cesse de s'enrichir. Grâce à la créativité et à l'inspiration, toutes deux découvrent des facettes toujours nouvelles d'une sensation de vivre tout simplement unique. De nouveaux modèles et de nouveaux produits lifestyle permettent de transposer les sensations typiquement MINI à des situations de plus en plus variées que l'on rencontre dans la vie.

Déjà la Mini classique avait régulièrement inspiré le monde de la mode lors de son ascension pour devenir un best-seller convoité à l'échelle mondiale et par toutes les classes. Des stylistes de renom ont dessiné des pièces uniques se distinguant par des teintes de carrosserie et des finitions intérieures hors du commun. Dans les années 1970, la Mini est même passée du garage au salon de ses adeptes… conquérant ainsi les chambres d'enfant ou les vitrines des collectionneurs sous forme de miniatures. Le lancement commercial de la MINI a aussi été le coup d'envoi de la Collection MINI. Dès le début, cette proposition s'est distinguée par son rayonnement caractéristique tout aussi sympathique que cosmopolite. La Collection MINI ne cesse de reprendre des tendances actuelles captivantes pour les perpétuer dans le style typique de la marque.

Typiquement MINI : variété et originalité.
Dans leurs projets pour la Collection MINI, les stylistes ne s'inspirent pas seulement des tendances de mode actuelles, mais aussi du langage des formes et de la ligne des modèles MINI. Les choix des couleurs et des matériaux s'alignent également sur le style de la gamme des voitures actuelles. Il se crée ainsi un assortiment de produits typiques de la marque et en même temps riche en variations qui ne cesse de donner de nouvelles impulsions tout en gardant un visage reconnaissable entre mille.

Exemple marquant : la gamme des sneakers dessinés en coopération avec la marque japonaise Onitsuka Tiger en reprenant des éléments de style du MINI Clubman. Les patches en caoutchouc appliqués à la pointe et au talon arborent le même style en nid d'abeilles que la grille de calandre du MINI Cooper S Clubman, la semelle intérieure de la chaussure emprunte son profil aux sièges en cuir de la voiture et un logo MINI est fixé en dessous de la languette au talon.

Nouveau dans la collection de mode :
le t-shirt pour l'anniversaire de MINI.
Côté fashion, la Collection MINI actuelle crée un cachet particulier par l'étoile « Drive of Fame », une impression garnie d'une broderie. La collection Women Styles va du t-shirt classique arborant différents motifs MINI, à la veste femmes Biker avec col droit et ceinture large en passant par des robes, des sweats et des blousons. La collection Men's Styles comprend également une série de t-shirts, de sweats et de vestes auxquels s'ajoutent des nouveautés comme la veste hommes Biker et le shirt blanc à manches longues Tattoo avec un motif façon tatouage imprimé à l'intérieur et visible en transparence sur le devant. Pour les plus jeunes parmi les mordus de MINI, la collection propose des t-shirts et des vestes sweat se démarquant par des motifs imprimés et coupes qui leur sont réservés.

La proposition actuelle intègre aussi la collection John Cooper Works qui comprend des articles de mode et des accessoires exprimant aussi l'esprit sportif extrême de la marque en dehors des circuits de course. À point nommé pour l'anniversaire de MINI, l'assortiment de mode s'adressant aux femmes et aux hommes se voit enrichi d'un t-shirt exclusif orné du logo anniversaire sur la poitrine.

Les sensations MINI sont toujours présentes : les accessoires.
La Collection MINI comprend aussi un vaste choix de sacs et de valises encore élargi pour l'année anniversaire de la MINI – ce sont des compagnons tendance et stylés pour le quotidien et les voyages. Lors du développement et de la production de ces accessoires, la marque collabore également avec des fabricants de renom afin de répondre aux normes de qualité élevées de MINI.

Outre les lunettes de soleil, casquettes de baseball, ceintures, foulards et montres dans le style MINI incomparable, l'éventail des accessoires affiche aussi tout un bouquet d'articles donnant une touche agréable à la vie quotidienne, dans la circulation routière et au-delà. Un tableau magnétique MINI, une housse pour l'ordinateur portable, des blocs-notes, agendas, porte-clés, bidons, nappes pique-nique, une housse anti-pluie, le Baby Racer MINI pour les

petits sportifs, des miniatures de différentes dimensions et couleurs, un circuit électrique slotcar et même une peluche MINI agrémentent toutes les situations que l'on rencontre dans la vie au quotidien du style individuel de la marque.

L'horloge coucou dans le style de l'instrument rond équipant l'intérieur de la MINI actuelle est devenue une classique spectaculaire de la Collection MINI. Astuce particulière de ce coucou entre-temps disponible en deux versions : toutes les heures, une miniature MINI ou MINI Clubman à l'échelle 1 à 93 fait le tour du cadran, le cri du coucou étant remplacé par la sonorité typique d'une MINI. Autre élément unique n'existant que dans la Collection MINI : l'Urban Chill Box, une glacière d'un volume de 14 litres permettant de refroidir et de réchauffer, est disponible en cinq designs différents.

La Collection MINI : présente aux événements de mode comme aux écrans de cinéma.
Entre-temps, la Collection MINI s'est faite un nom dans les milieux de la mode et participe régulièrement à des événements de mode de grande envergure. C'est ainsi que la Collection MINI s'est déjà présentée à plusieurs reprises au salon renommé des créateurs « BREAD & BUTTER » à Barcelone en Espagne. D'autres événements du même type s'avèrent également être une plate-forme idéale pour présenter la marque MINI.

À l'instar de la MINI, les produits de la Collection MINI ont par ailleurs déjà eu leur heure de gloire sur les écrans de cinéma. Dans « Hexe Lilli – Der Drache und das magische Buch » (La sorcière Lilli – le dragon et le livre magique), une production Disney, l'horloge coucou et le MINI Baby Racer jouent des rôles importants. Aux côtés de la protagoniste Alina Freund, le dragon animé Hektor se laisse séduire par la Collection MINI dans la mise en scène du livre pour enfants. Il s'enflamme surtout pour le MINI Baby Racer avec lequel il fonce pleins gaz.

À l'échelle mondiale, la vente de tous les produits de la Collection MINI passe par le réseau des concessionnaires MINI. Il est aussi possible de se procurer un aperçu complet de la Collection MINI en ligne. Sous www.MINI.com/shop, il est possible de regarder et de commander tous les articles.