

El MINI Roadster. Índice.



| | |
|---|----|
| 1. Espontáneo, abierto, irresistible. El MINI Roadster. (Versión resumida) | 2 |
| 2. Resumen de lo más importante. | 5 |
| 3. Elegancia fascinante. El diseño. | 9 |
| 4. Potencia concentrada, para disfrutar al máximo. Motores y cajas de cambios. | 12 |
| 5. La combinación perfecta de agilidad y estabilidad. Chasis y carrocería. | 16 |
| 6. La sensación única de estar a los mandos de un MINI. El equipamiento. | 20 |
| 7. Datos técnicos. | 23 |
| 8. Diagramas de potencia y par motor. | 31 |
| 9. Dimensiones exteriores e interiores. | 35 |

1. **Espontáneo, abierto, irresistible.** **El MINI Roadster.** **(Versión resumida)**



Estar a los mandos de un MINI siempre significa disfrutar del comportamiento típico de los coches de la marca. Ahora también en la versión concebida de manera consecuente para solo dos personas y para la conducción con el techo abierto. El MINI Roadster es el sexto modelo del fabricante británico de coches selectos y es el primer descapotable biplaza de la marca. La nueva interpretación de un biplaza descapotable que, a la vez, mantiene las formas típicas de MINI, genera nuevos impulsos en el segmento de los coches pequeños. Los potentes motores y la avanzada tecnología del chasis, específica de este modelo, logran que se tenga la sensación de estar al volante de un kart, tal como es usual en los modelos de la marca.

La clásica capota textil se abre de modo muy rápido y sencillo, y es ideal para aprovechar cualquier oportunidad para disfrutar conduciendo al aire libre. El MINI Roadster cuenta con dos barras antivuelco montadas detrás de los asientos para proteger al conductor y a su acompañante. El maletero tiene un volumen de 240 litros, sin importar si la capota está abierta o cerrada. El paso entre el habitáculo y el maletero para transportar cargas largas le confiere al coche un mayor grado de utilidad.

El diseño: biplaza descapotable clásico, formas típicas de MINI.

El MINI Roadster adquiere una imagen inconfundible e irresistible gracias a la transmisión auténtica de las formas típicas de la marca a las proporciones propias de un coche biplaza descapotable. El MINI Roadster tiene una silueta elegante y alargada aunque la capota esté cerrada. Gracias a la forma de la base posterior de la capota y la posición de la tapa del maletero, se obtiene la característica forma de tres volúmenes. Diversos rasgos inconfundibles del diseño del nuevo modelo indican con toda claridad que se trata de un coche perteneciente a la marca MINI.

Los motores: potencia fascinante, eficiencia ejemplar.

En su fecha de lanzamiento al mercado, el MINI Roadster se ofrecerá con cuatro potentes y eficientes motores diésel y de gasolina. La gama de modelos abarca desde el MINI Cooper Roadster (90 kW/122 CV), pasa por el MINI Cooper SD Roadster (105 kW/143 CV) y el MINI Cooper S Roadster (135 kW/184 CV), y llega hasta el MINI John Cooper Works Roadster (155 kW/211 CV), el modelo más deportivo de la gama.

El chasis: agilidad y precisión para disfrutar al máximo al volante.

La extraordinaria calidad de la tecnología del chasis con reglaje específico para este modelo y, además, los potentes motores que transmiten su potencia hacia el eje delantero, tal como es usual en los coches de la marca, consiguen que también a los mandos del MINI Roadster se experimente el característico placer que significa conducir un MINI. La dirección asistida electromecánicamente en función de la velocidad y el sistema de control de la estabilidad (Dynamic Stability Control, DSC) están incluidos de serie. El sistema de control dinámico de la tracción (Dynamic Traction Control, DTC) logra que el coche pueda dominarse al conducir sobre calzadas resbaladizas y, además permite un estilo de conducción más deportivo por carreteras sinuosas. Este sistema incluye a su vez el control electrónico de bloqueo del diferencial EDLC, que el MINI John Cooper Works Roadster lleva de serie y que se puede adquirir como opción para todos los demás modelos.

Optimización en el reparto de peso y de las propiedades aerodinámicas.

La rigidez torsional de la carrocería provista de refuerzos específicos y, además, el bajo centro de gravedad del coche explican la extraordinaria maniobrabilidad del MINI Roadster y su alto nivel de seguridad. Los ocupantes de los asientos están protegidos mediante airbags frontales, airbags laterales para la cabeza y la zona torácica, un marco del parabrisas extremadamente rígido y barras antivuelco de acero pulido, fijamente unidas a la carrocería. El equilibrio aerodinámico del MINI Roadster se optimiza mediante un alerón posterior que se extiende automáticamente a partir de una velocidad de 80 km/h.

Equipamiento de serie de alta calidad, numerosas posibilidades para personalizar el coche.

El carácter premium del MINI Roadster se realiza mediante un equipamiento de serie muy completo que, entre otros, incluye climatizador, espejos retrovisores regulables eléctricamente, sistema de control de las distancias al aparcar PDC, asientos regulables en altura, y sistema audio con unidad CD compatible con el formato MP3 y provisto de una conexión AUX-In. Para aumentar el nivel de confort y el grado de personalización del coche pueden adquirirse diversos atractivos equipos opcionales como, por ejemplo, faros de xenón, sistema de orientación automática del haz de luz en curvas, faros con carcasas de color negro, sistema de acceso de confort y Always Open Timer. En el MINI Roadster también se pueden utilizar las innovadoras funciones de información, entretenimiento y comunicación de MINI Connected.

Made in England: el MINI Roadster se fabrica en la planta de Oxford.

El carácter del MINI Roadster también está definido por su procedencia británica. El nuevo biplaza descapotable se fabrica en Gran Bretaña, como también los modelos MINI, MINI Clubman, MINI Cabrio y MINI Coupé. La planta de montaje de Oxford, así como la planta de prensas de Swindon y la de fabricación de motores de Hams Hall tienen, por lo tanto, una importancia cada vez mayor. MINI ya es hoy el tercer fabricante de automóviles del país.

BMW Group invertirá aproximadamente 500 millones de libras esterlinas hasta el año 2014 con el fin de ampliar y modernizar las plantas.

2. Resumen de lo más importante.



- MINI continúa ampliando de manera consecuente su gama de modelos. El modelo más reciente es el MINI Roadster, el sexto de la gama actual de la marca y el primer biplaza descapotable de su historia. Interpretación típica de MINI de un coche deportivo de dos asientos, compacto y con capota de accionamiento manual. Primer biplaza descapotable de carácter premium en el segmento de los coches pequeños. Una excelente oferta para clientes exigentes que buscan un coche elegante y deportivo, que disfrutan al conducir espontáneamente con la capota abierta y que saben apreciar la calidad del diseño. Maniobrabilidad fascinante, motores potentes y avanzada tecnología del chasis. Variedad insuperable de posibilidades para personalizar el coche.
- Traslado acertado de las formas típicas de los modelos MINI a las proporciones propias de un coche biplaza descapotable. Diseño centrado en la conducción de un coche biplaza con la capota abierta. Imagen deportiva determinada por los cortos voladizos que son típicos de los modelos de la marca MINI, por las ruedas situadas en los cuatro extremos del coche y por el elevado trazado de la línea de la cintura. Elementos estéticos y detalles característicos acentúan la pertenencia a la marca MINI.
- Diseño de coche de tres volúmenes con maletero claramente definido. Elegancia de un coche biplaza descapotable, determinada por líneas alargadas, montantes A fuertemente inclinados, línea de la cintura ligeramente ascendente y zaga de diseño plano. Altura más de 20 milímetros menor que la altura del MINI Cabrio. Capota textil de accionamiento manual con mecanismo sencillo que permite abrir y cerrarla espontáneamente en cualquier momento.
- Sensación de estar al volante de un kart. Excelente nivel de seguridad gracias al reglaje específico de la suspensión, al bajo centro de gravedad, a la carrocería altamente resistente a la torsión y a las propiedades aerodinámicas optimizadas. Dirección asistida electromecánica y control dinámico de la estabilidad (DSC) de serie. Opcionalmente: Control dinámico de la tracción (DTC) con sistema de control electrónico del diferencial (EDLC) incluido (sistemas ofrecidos de serie en el MINI John Cooper Works Roadster). Barras antivuelco de acero pulido.

Alerón posterior de extensión automática a partir de 80 km/h. MINI John Cooper Works Roadster de serie con kit aerodinámico John Cooper Works.

- Diseño consecuentemente concebido como coche biplaza, con espacio para transportar objetos de menor tamaño detrás de los asientos. Posibilidad de abrir parcialmente la separación entre el maletero y el habitáculo para transportar objetos largos. Maletero con volumen de 240 litros. La tapa del maletero se abre en gran ángulo para facilitar la carga. Opcionalmente se puede adquirir un deflector que se monta entre las dos barras antivuelco para evitar el arremolinamiento del viento en el habitáculo si la capota está abierta.
- Motores de cuatro cilindros de última generación. Los motores de gasolina y diésel más potentes de MINI. Tecnología MINI TwinPower Turbo. MINI John Cooper Works Roadster con motor de 155 kW/211 CV, MINI Cooper S Roadster con motor de 135 kW/184 CV, MINI Cooper Roadster con motor de 90 kW/122 CV, MINI Cooper SD Roadster con motor de 105 kW/143 CV. Eficiencia ejemplar gracias a la tecnología MINIMALISM.
- Combinaciones de colores y materiales de la tapicería, de los revestimientos interiores de las puertas, de los listones embellecedores y de líneas interiores específicamente concebidos para este modelo. Personalización adicional mediante equipos opcionales exclusivos de MINI Yours y franjas deportivas «Sport Stripes» en contraste. Equipamiento de serie de alta calidad que incluye: dirección asistida en función de la velocidad, espejos retrovisores regulables eléctricamente, Park Distance Control, climatizador automático, sistema de audio con unidad CD compatible con MP3 y con conexión AUX-In. Equipos opcionales, entre otros: faros con carcasas de color negro, faros xenón, haz de luz orientado automáticamente en función del trazado de la calzada, sistema de acceso de confort, climatizador, Always Open Timer. Numerosos sistemas opcionales de información, entretenimiento y comunicación: altavoces de alta fidelidad Harman-Kardon, sistema de navegación MINI, MINI Connected con aplicación Driving Excitement, Web Radio, Google Services, RSS Newsfeed, Mission Control, así como acceso a Facebook y Twitter desde el coche.
- Variantes de modelos y motores:
MINI John Cooper Works Roadster: Motor de gasolina de cuatro cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo, así como con numerosas soluciones tecnológicas provenientes de la competición automovilística.

Cilindrada: 1.598 cc.
Potencia: 155 kW/211 CV a 6.000 rpm.
Par máximo: 260 Nm entre 1.850 rpm y 5.600 rpm
(280 Nm con overboost, disponible entre 2.000 rpm y 5.100 rpm).
Aceleración (0–100 km/h): 6,5 segundos.
Velocidad máxima: 237 km/h.
Consumo promedio según ciclo de pruebas UE: 7,3 litros/100 kilómetros.
Valor de CO₂: 169 g/km.

MINI Cooper S Roadster: Motor de gasolina de cuatro cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo. Cilindrada: 1.598 cc.
Potencia: 135 kW/184 CV a 5.500 rpm.
Par máximo: 260 Nm entre 1.600 rpm y 5.000 rpm
(260 Nm con overboost, disponible entre 1.730 rpm y 4.500 rpm).
Aceleración (0–100 km/h): 7,0 segundos.
Velocidad máxima: 227 km/h.
Consumo promedio según ciclo de pruebas UE: 6,0 litros/100 kilómetros.
Valor de CO₂: 139 g/km.

MINI Cooper Roadster: Motor de gasolina de cuatro cilindros con regulación plenamente variable de las válvulas sobre la base de la tecnología VALVETRONIC de BMW Group.
Cilindrada: 1.598 cc.
Potencia: 90 kW/122 CV a 6.000 rpm.
Par máximo: 160 Nm a 4.250 rpm.
Aceleración (0–100 km/h): 9,2 segundos.
Velocidad máxima: 199 km/h.
Consumo promedio según ciclo de pruebas UE: 5,7 litros/100 kilómetros.
Valor de CO₂: 133 g/km.

MINI Cooper SD Roadster: Motor diésel de cuatro cilindros con tecnología MINI TwinPower Turbo.
Cilindrada: 1.995 cc.
Potencia: 105 kW/143 CV a 4.000 rpm.
Par máximo: 305 Nm entre 1.750 rpm y 2.700 rpm.
Aceleración (0–100 km/h): 8,1 segundos.
Velocidad máxima: 212 km/h.
Consumo promedio según ciclo de pruebas UE: 4,5 litros/100 kilómetros.
Valor de CO₂: 118 g/km.

● **Dimensiones exteriores:**

Largo: 3.734 milímetros (MINI Cooper Roadster: 3.728 milímetros);

MINI John Cooper Works Roadster: 3.758 milímetros).

Ancho: 1.683 milímetros).

Alto: 1.390 milímetros (MINI Cooper Roadster: 1.384 milímetros;

MINI John Cooper Works Roadster: 1.391 milímetros).

Distancia entre ejes: 2.467 milímetros

3. Elegancia fascinante: el diseño.



El MINI Roadster no solamente es el primer descapotable biplaza de la marca, sino que también es el primer Roadster de carácter premium en el segmento de los coches compactos. Tiene una imagen inconfundible e irresistible gracias a la transmisión auténtica de las formas típicas de la marca a las proporciones propias de un coche biplaza descapotable. El MINI Roadster tiene una silueta elegante y alargada aunque la capota esté cerrada. Gracias a la forma de la base posterior de la capota y la posición de la tapa del maletero, se obtiene la característica forma de tres volúmenes. A diferencia de los modelos MINI, MINI Clubman y MINI Cabrio, en el MINI Roadster están claramente separados entre sí el vano motor, el habitáculo y el maletero.

Con su longitud total de 3.734 milímetros (MINI Cooper Roadster: 3.728 milímetros; MINI John Cooper Works Roadster: 3.758 milímetros), su distancia entre ejes de 2.467 milímetros y su ancho de 1.683 milímetros, las dimensiones del MINI Roadster coinciden en su mayoría con las del MINI Cabrio. El biplaza descapotable es más de 20 milímetros más bajo que el MINI Cabrio. Su altura de 1.390 milímetros (MINI Cooper Roadster: 1.384 milímetros, MINI John Cooper Works Roadster: 1.391 milímetros) le confiere una silueta lateral propia, elegantemente alargada.

Un biplaza descapotable al estilo de MINI: personalidad propia e inconfundible.

El diseño de la carrocería del biplaza expresa las típicas formas de MINI, transfiriéndolas a las proporciones propias de un descapotable biplaza compacto. Las tensas superficies de expresión atlética, las zonas armoniosamente arqueadas y las líneas de trazado paralelo que distinguen a todos los modelos de MINI, se combinan con un parabrisas 13 grados más inclinado que en el caso del MINI Cabrio, un habitáculo más corto, apropiado para dos personas y un maletero resaltante cuya tapa prolonga horizontalmente la línea de la cintura del coche. Las barras antivuelco de acero pulido acentúan el carácter del coche. Estas barras tienen un sofisticado acabado tridimensional. Su parte delantera está acolchada y cuentan con el alojamiento necesario para colocar el deflector que evita arremolinamientos de aire en el habitáculo.

La línea de la cintura es ligeramente ascendente y se prolonga hasta la zaga del coche. De esta manera se obtiene una silueta elegante que le confiere al MINI Roadster una imagen inconfundible sin importar si la capota está abierta o cerrada. El listón embellecedor cromado que circunda el habitáculo a la altura de la base de las ventanas y de la base posterior de la capota, consigue acentuar adicionalmente esa elegancia. La parte frontal irradia individualidad y deportividad gracias al marco del parabrisas, que comparado con el del MINI Cabrio es más inclinado y menos ancho en la parte superior.

La imagen del MINI Roadster también está determinada por las ruedas que se encuentran en los cuatro extremos de la carrocería, por lo que el coche adquiere una imagen de gran aplomo. A esta característica típica de MINI se suman otros rasgos propios de la marca, tales como el perfil hexagonal de la parrilla, las franjas negras que circundan la parte inferior de la carrocería, diversos listones y marcos cromados, grandes faros redondos con luces intermitentes incluidas, pilotos posteriores verticales que se encuentran en los extremos de la zaga, además de las luces intermitentes laterales llamativamente enmarcadas, montadas en las chapas laterales delanteras del coche.

Capota textil purista, clásica y de color negro.

Otro ejemplo que confirma la transmisión auténtica del diseño de MINI al biplaza descapotable compacto es la capota de material robusto, apropiada para el uso durante cualquier estación del año. Cuando la capota está cerrada se puede apreciar su estilo británico purista y clásico, que se va ensanchando en forma de cascada en la parte inferior, por lo que subraya de modo muy acertado el aplomo del coche apoyado sobre sus cuatro ruedas. Al abrirla, la capota se pliega hasta formar una superficie plana detrás de los asientos, sin interferir en el elegante trazado de las líneas elegantes y alargadas del coche. Dado que la capota se pliega de tal manera que el segmento visible tiene su parte exterior arriba, no es necesario recurrir a un sistema adicional para cubrirla.

Respetando la tradición de los biplaza descapotables británicos, la capota es de color negro. Para el exterior de la carrocería del MINI Roadster se puede elegir entre dos colores normales y seis pinturas metalizadas. Con las franjas deportivas sobre el capó y la tapa del maletero, el MINI Roadster adquiere una imagen más personalizada. Estas franjas pueden ser de color negro o plata y, exclusivamente en el caso del MINI John Cooper Works Roadster, también de color rojo. El acabado exterior opcional Chrome Line incluye marcos cromados para las entradas de aire y para la luz antiniebla posterior.

El MINI Roadster lleva de serie llantas de aleación ligera que, según variante de modelo, son de 15, 16 ó 17 pulgadas. Adicionalmente se ofrecen como opción llantas de aleación ligera de otros diseños en esos formatos.

El diseño interior: la diversidad crea individualismo.

También el diseño del habitáculo del MINI Roadster es fiel a la estética típica de la marca, puesto que cuenta con un instrumento central de gran tamaño y el cuentarrevoluciones está montado justo detrás del volante. El MINI Cooper S Roadster, el MINI Cooper SD Roadster y el MINI John Cooper Works Roadster están equipados de serie con asientos deportivos que ofrecen una excelente sujeción lateral al trazar curvas cerradas a alta velocidad. La combinación de colores también fue concebida para no distraer al conductor y para que se concentre en el tráfico. Independientemente de la variante de tapicería, de los listones embellecedores y de los acabados Colour Line que escoja el cliente, el color que impera en el habitáculo siempre es Carbon Black.

La gran variedad de asientos y tapicerías, típica de MINI, se amplía gracias a los asientos deportivos de diseño Pipe y de color Toffy. Además se puede optar por asientos deportivos de color negro tapizados con piel Punch con perforaciones de color beige.

También se ofrecen seis variantes de listones embellecedores y para el MINI John Cooper Works Roadster puede adquirirse adicionalmente la versión rojo Chilli. El cliente también puede elegir entre cinco acabados Colour Line, entre los que la variante beige Polar puede combinarse con revestimientos de las puertas de color beige. Como opción puede seleccionarse el acabado Chrome Line para el habitáculo. Este acabado para el interior incluye anillos y listones decorativos cromados para el instrumento central, el cuentarrevoluciones, las salidas del aire de ventilación, el fuelle de la palanca de cambios, el portavasos de la consola central, las manijas de las puertas, los altavoces montados en las puertas, las ranuras de salida de los cinturones de seguridad y la base de la palanca del freno de mano.

La gama MINI Yours incluye variantes adicionales y especialmente exclusivas para la configuración del habitáculo y del exterior del coche. Esta gama incluye, entre otros, franjas Soda de color blanco para el capó, la decoración Tattoo Funky de MINI Yours y el tablero de instrumentos forrado de piel.

4. Potencia concentrada, para disfrutar al máximo: motores y cajas de cambios.



El lanzamiento del MINI Roadster significa la continuación de la tradición de los coches descapotables compactos de origen británico. Siendo una nueva interpretación de este tipo de automóviles, el biplaza de MINI no solamente entusiasma por su carácter premium, sin parangón en el segmento, sino también por la gran calidad de sus conjuntos propulsores que permiten que el coche tenga prestaciones muy deportivas y que, a la vez, brille por sus bajos niveles de consumo y de emisión de gases.

El MINI Coupé se ofrece con los motores de gasolina y diésel más potentes de la marca. El denominador común de los modernos propulsores de cuatro cilindros es su deportiva entrega de la potencia y su ejemplar eficiencia. Todos ellos se distinguen por su peso optimizado y por contar con soluciones tecnológicas inusuales en este segmento automovilístico. Todas las variantes del MINI Roadster llevan, sin excepción, el nombre Cooper en su respectiva identificación de modelo. La mención del nombre John Cooper, el legendario constructor de coches de la Fórmula 1 que en su época colocó al classic Mini en los circuitos de carrera, indica que se trata de coches de carácter especialmente deportivo.

MINI Cooper Roadster: temperamental modelo básico.

El MINI Cooper Roadster es el temperamental modelo básico de la gama. Su motor de gasolina de 1.600 cc cuenta con el sistema de regulación plenamente variable de la carrera de las válvulas VALVETRONIC, utilizado en los motores de BMW. Con él se logra optimizar la capacidad de respuesta del motor y, además, se reducen el consumo y las emisiones. El sistema de regulación de las válvulas adapta en fracciones de segundo la carrera y la duración de la abertura de las válvulas de admisión según la solicitud en cada momento. Esta tecnología de control de carga sin estrangulación redundante en reacciones especialmente rápidas y precisas a cualquier movimiento del pedal del acelerador.

El propulsor de MINI Cooper Roadster tiene una potencia máxima de 90 kW/122 CV a 6.000 vueltas y un par máximo de 160 Nm a 4.250 rpm. El MINI Cooper Roadster es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos y de alcanzar una velocidad máxima de 199 km/h. Su consumo promedio según ciclo de pruebas UE es de 5,7 litros a los 100 kilómetros. Su valor de CO₂ es de 133 gramos por kilómetro.

MINI Cooper S Roadster: potencia superior, eficiencia ejemplar.

El motor del MINI Cooper S Roadster, también de 1.600 cc, cuenta con la tecnología MINI TwinPower Turbo. Esta solución técnica incluye el sistema de regulación plenamente variable de la carrera de las válvulas, una unidad turbo tipo Twin-Scroll y un sistema de inyección directa de gasolina. En estas condiciones, el motor de cuatro cilindros de esta variante del modelo es el más eficiente del mundo, considerando su cilindrada. En el caso de este sistema turbo, el colector de escape y el compresor turbo atienden cada uno a dos cilindros. Esta solución redundante en una menor contrapresión de los gases de escape y, por lo tanto, en una generación inmediata de la presión de carga. El combustible se alimenta a los inyectores de múltiples orificios del sistema de inyección directa mediante una bomba de dos émbolos de alta presión a través de una tubería compartida de acero inoxidable. El combustible se dosifica con gran precisión a las cámaras de combustión aplicando una presión máxima de 120 bar.

El motor tiene una potencia máxima de 135 kW/184 CV a 5.500 rpm. Su par máximo es de 240 Nm, disponible desde apenas 1.600 rpm. Con la función «overboost», este par máximo puede aumentar durante unos breves instantes a 260 Nm. El MINI Cooper S Roadster es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 7,0 segundos, y su velocidad punta es de 227 km/h. Estas prestaciones se combinan con un consumo promedio de 6,0 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE. El valor de CO₂ es de 139 gramos por kilómetro.

MINI John Cooper Works Roadster: con los genes de la competición automovilística.

La variante más reciente que ofrece la marca John Cooper Works, integrada en MINI, logra aprovechar aún más el potencial deportivo del nuevo biplaza descapotable. El MINI John Cooper Works Roadster tiene un motor de cuatro cilindros de 155 kW/211 CV provisto de la tecnología MINI TwinPower Turbo. El propulsor de 1.600 cc es en buena medida igual que el motor de los coches de carrera utilizados en el campeonato monomarca MINI CHALLENGE. Numerosas partes, entre ellas el bloque de cilindros, los pistones, la culata y los cigüeñales provienen directamente del motor utilizado en los coches de carrera. El sistema turbo modificado logra aumentar el nivel de carga ya muy eficiente del motor del MINI Cooper S Roadster. El sistema de escape especial tiene un doble tubo terminal de acero inoxidable pulido que salta a la vista. Su agradable sonoridad, perceptible especialmente en el habitáculo, permite escuchar el carácter extremadamente deportivo del coche.

El motor entrega su potencia máxima a 6.000 rpm, mientras que su par máximo de 260 Nm está disponible a 1.850 rpm. Con la función «overboost», este valor puede aumentar durante unos breves instantes a 280 Nm. El MINI John Cooper Works Roadster para el crono en apenas 6,5 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h y su velocidad punta es de 237 km/h. Este modelo también brilla por una eficiencia poco usual en coches descapotables de esta potencia, ya que según ciclo de pruebas UE tan sólo consume 7,3 litros a los 100 kilómetros y su valor de CO₂ es de modestos 169 gramos por kilómetro.

MINI Cooper SD Roadster: imponente capacidad de recuperación y gran eficiencia.

El motor diésel del MINI Cooper SD Roadster es el complemento ideal de la gama de motores, especialmente considerando su deportiva forma de entregar su potencia. El motor diésel de cuatro cilindros de 2.000 cc cuenta con la tecnología MINI TwinPower Turbo que incluye un sistema de turbocompresión con geometría variable de la turbina e inyección directa de conducto común con inyectores provistos de electroválvulas. Además, su cárter es de aluminio. Gracias a este conjunto de soluciones técnicas, el motor brilla por su impresionante capacidad de aceleración y recuperación, aunque también sorprende por su excepcional economía.

El motor diésel más reciente y, a la vez, más potente de la gama de propulsores de MINI tiene una potencia máxima de 105 kW/143 CV a 4.000 rpm, y su par máximo es de 305 Nm, disponible entre las 1.750 y 2.700 vueltas. El MINI Cooper SD Roadster necesita 8,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, y su velocidad punta es de 212 km/h. La extraordinaria eficiencia del modelo con motor diésel se manifiesta a través de un consumo promedio de tan sólo 4,5 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE, mientras que el valor de emisiones de CO₂ es de 118 gramos por kilómetro.

Los modelos MINI Cooper Roadster, MINI Cooper S Roadster y MINI Cooper SD Roadster incluyen de serie numerosas soluciones técnicas de MINIMALISM. La optimización del consumo y la reducción de las emisiones se consigue, entre otros, mediante la recuperación de la energía de frenado, la función Auto Start-Stop, un indicador del momento óptimo para el cambio de marchas, la dirección asistida electromecánica, una bomba de aceite controlada por mapa característico y, además, con la activación de los grupos secundarios únicamente cuando es necesario.

En lugar de la caja de cambios manual de seis marchas de serie, es posible optar por una caja automática de seis marchas para los modelos MINI Cooper Roadster, MINI Cooper S Roadster y MINI Cooper SD Roadster.

Opcionalmente también se puede adquirir un volante deportivo provisto de levas para cambiar de marchas. De esta manera el conductor también puede cambiar manualmente de marchas sin retirar sus manos del volante.

Basta pulsar el Sport Button que se encuentra de serie en la consola central del MINI John Cooper Works Roadster, para modificar las líneas características del acelerador y de la dirección. La tecla deportiva para activar un reglaje más dinámico puede adquirirse opcionalmente para cualquiera de los demás modelos. Si el coche está equipado con la caja de cambios automática de seis marchas, al pulsar el botón Sport también se reducen los tiempos necesarios para cambiar de marchas.

5. La combinación perfecta de agilidad y estabilidad: chasis y carrocería.



Al igual que la gama de motores, también la tecnología del chasis y la estructura de la carrocería del MINI Roadster fueron concebidas de manera consecuente para disfrutar al máximo de la conducción a los mandos del biplaza descapotable. La fascinante agilidad del Roadster y su alto nivel de seguridad activa y pasiva se deben a la gran calidad de la tecnología de su chasis, sin parangón en el segmento, que incluye la dirección asistida electromecánica y el sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC), así como a la rigidez de la carrocería, que cuenta con refuerzos específicos propios del modelo descapotable, así como al bajo centro de gravedad.

Los ocupantes de los asientos están protegidos mediante airbags frontales, airbags laterales para las cabezas y la zona torácica, un marco del parabrisas extremadamente rígido y barras antivuelco de acero pulido, fijamente unidas a la carrocería. El equilibrio aerodinámico del MINI Roadster se optimiza mediante un alerón posterior de extensión automática.

Ágil, preciso y estable: la sensación de estar a los mandos de un kart, ahora también en el Roadster.

La extraordinaria calidad de la tecnología del chasis, inusual en coches del segmento y, además, los potentes motores que transmiten su potencia hacia el eje delantero, tal como es usual en los coches de la marca, consiguen que también a los mandos del MINI Roadster se experimente el característico placer que significa conducir un MINI.

La suspensión McPherson del eje delantero, el eje posterior de brazos múltiples, las barras estabilizadoras de los dos ejes y los potentes frenos de fina y precisa dosificación y, además, el reglaje de los componentes del chasis en concordancia con las características del biplaza descapotable, consiguen que pueda disfrutarse de una nueva expresión de la sensación de estar a los mandos de un kart, típica de los modelos MINI. La dirección electromecánica incluye de serie una función de asistencia que depende de la velocidad del coche. Con el Sport Button opcional (de serie en el caso del MINI John Cooper Works Roadster), es posible activar una línea característica especialmente deportiva simplemente pulsando un botón. Opcionalmente se puede adquirir para cualquiera de los modelos un chasis deportivo, con suspensión de línea característica más dura y con barras estabilizadoras más sólidas y muelles de mayor diámetro.

El sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC) de serie compensa la tendencia del coche de subvirar o sobrevirar activando los frenos de las ruedas que correspondan y reduciendo el par motor. El DSC incluye, entre otros sistemas, el antibloqueo ABS, el distribuidor electrónico de la fuerza de frenado EBD (Electronic Brakeforce Distribution), la regulación de frenado en curvas CBC (Cornering Brake Control), el asistente de frenado y el sistema de ayuda al arrancar cuesta arriba. El sistema de regulación de la estabilidad del coche se incluye de serie en el caso del MINI John Cooper Works Roadster y puede ampliarse en todos los demás modelos mediante la función de control dinámico de la tracción DTC, así como con la función de bloqueo electrónico del diferencial del eje de tracción EDLC (Electronic Differential Lock Control).

Abrir la capota para disfrutar espontáneamente.

El habitáculo del MINI Roadster está cubierto por una capota textil de mínimas dimensiones que puede abrir y cerrarse manualmente, o bien incorporar de manera opcional el accionamiento semiautomático. Esta capota de alta calidad tiene excelentes propiedades de aislamiento acústico y térmico, por lo que el MINI Roadster es un coche apropiado para cualquier estación del año.

El mecanismo para abrir manualmente la capota textil es muy sencillo, de modo que puede optarse en cualquier momento y espontáneamente por conducir con la capota abierta. Asimismo es muy sencillo volver a cerrarla rápidamente para evitar estar expuesto a la lluvia que puede surgir imprevistamente.

Para abrirla, primero hay que girar 130 grados hacia atrás la palanca de desbloqueo que se encuentra en la parte superior del marco del parabrisas. A continuación se abre la capota que queda fijamente sujeta detrás de los asientos. Para cerrarla hay que pulsar una tecla que se encuentra entre las barras antivuelco para que se abra el mecanismo de fijación de la capota. A continuación no hay más que tirar de ella sujetándola del rebaje correspondiente. El movimiento es asistido por muelles neumáticos. Finalmente se vuelve a cerrar el bloqueo que se encuentra en el marco del parabrisas. Las ventanas laterales se abren ligeramente de manera automática cuando se cierra la capota. De esta manera se necesita menos fuerza para cerrarla.

Opcionalmente se ofrece un deflector que evita arremolinamientos de aire en el habitáculo MINI Roadster. Este deflector se fija entre las barras antivuelco. El deflector puede plegarse para introducirlo en una bolsa que se puede guardar en el maletero.

Acertado concepto para disfrutar al máximo al volante.

Dado que el MINI Roadster no tiene asientos posteriores, su maletero tiene un volumen de 240 litros. La capota se pliega hasta que queda a ras de la tapa del maletero detrás de los asientos, por lo que siempre se dispone de la totalidad del volumen del maletero. La tapa del maletero se abre en gran ángulo. Además, el plano de carga del maletero es muy bajo, por lo que es sencillo introducir en él objetos de mayor tamaño. La tapa que cubre el espacio de 36 de ancho por 20 centímetros de alto que conecta el maletero con el habitáculo se puede abrir de manera sencilla desde cualquiera de los dos asientos. Con esta solución es posible aprovechar mejor el compartimiento de carga en caso necesario. El MINI Roadster dispone además de amplios vanos en los revestimientos de las puertas, tres portavasos y un vano portaobjetos transversal detrás de los asientos.

Las barras antivuelco de acero, acolchadas en la parte delantera, constituyen otra característica que distingue al MINI Roadster. Estas barras y el marco reforzado del parabrisas protegen óptimamente si el coche vuelca en un accidente. El diseño dinámico de su perfil consigue que las barras antivuelco y el marco del parabrisas armonicen estéticamente entre sí. El equipamiento de seguridad del MINI Roadster incluye, entre otros, airbags frontales y airbags laterales montados en los flancos exteriores de los respaldos de los asientos para proteger la zona torácica y la cabeza. Además, este modelo está equipado con cinturones de seguridad automáticos de tres puntos de anclaje con limitadores de fuerza y tensores. Adicionalmente cuenta con un indicador de pinchazos.

Los refuerzos que la carrocería tiene en la parte posterior aumentan la rigidez torsional del conjunto. Junto con los umbrales especialmente sólidos de las puertas se obtiene una jaula del habitáculo especialmente resistente. El MINI Roadster dispone adicionalmente de diversas soluciones innovadoras que protegen a los peatones. Además, también la parte delantera del coche cuenta con refuerzos específicos. Por lo tanto, el peso que se aplica sobre el eje delantero es mayor que en los demás modelos de MINI, lo que tiene como consecuencia una mayor capacidad de tracción de las ruedas delanteras. Además, considerando que la capota textil de accionamiento manual es relativamente ligera, el centro de gravedad del Roadster es más bajo. Gracias a la rigidez de la carrocería y a la favorable distribución del peso considerando criterios dinámicos, el MINI Roadster cumple óptimamente las condiciones para una conducción ágil, precisa y siempre controlable.

Alerón posterior de extensión automática para optimizar el equilibrio aerodinámico.

Para que sea posible disfrutar al máximo de la conducción, es indispensable que un coche disponga de cualidades aerodinámicas óptimas. La marcada inclinación de las columnas A y, por lo tanto, del parabrisas, reduce la superficie de ataque aerodinámico y, por lo tanto, la resistencia al flujo de aire es menor. Además, el MINI Roadster cuenta con un alerón posterior de extensión automática. Este elemento aerodinámico integrado en la tapa del maletero se extiende automáticamente cuando el MINI Roadster supera los 80 km/h. Si disminuye la velocidad a menos de 60 km/h, el alerón activado mediante un mecanismo de cuatro articulaciones vuelve a recuperar su posición inicial. El alerón posterior de funcionamiento automático también puede activarse manualmente con una tecla que se encuentra en el panel de mando incorporado en la parte superior del marco del parabrisas. Este alerón genera una fuerza adicional de 40 kilogramos sobre el eje posterior.

En el deportivo MINI John Cooper Works Roadster se logró optimizar en más detalles el guiado del flujo de aire. En concordancia con sus prestaciones especialmente dinámicas, el modelo más potente de la gama está equipado de serie con el kit aerodinámico de John Cooper Works. Este kit incluye un faldón delantero y otro posterior de formas específicas, además de faldones laterales de diseño también específico. Este kit puede adquirirse opcionalmente para todos los demás modelos del MINI Roadster como parte del kit de John Cooper Works.

6. La sensación única de estar a los mandos de un MINI: el equipamiento.



El MINI Roadster es el primer coche de carácter premium de su tipo en el segmento de los automóviles pequeños. Así lo demuestran la avanzada tecnología del motor y del chasis, su armonioso concepto automovilístico, el alto nivel de calidad y el equipamiento de serie muy completo. Otra característica que define al coche fabricado en la planta de MINI en Oxford es la posibilidad de personalizar el MINI Roadster, tal como es usual en los automóviles de la marca. La extraordinaria variedad de equipos opcionales y de accesorios permite un alto grado de personalización de acuerdo con las preferencias personales de cada cliente. Recurriendo a los atractivos equipos opcionales, algunos de ellos únicos en el segmento de los coches pequeños, es posible configurar el diseño, el confort y las cualidades dinámicas para obtener un coche único, de acuerdo al estilo de cada conductor.

Siendo un biplaza con capota textil de accionamiento manual, el MINI Roadster es un automóvil descapotable purista con el que es posible disfrutar intensamente de la conducción. El concepto clásico de un biplaza descapotable deportivo se combina con numerosos equipos de carácter innovador. Especialmente la oferta de MINI Connected incluye funciones fascinantes, que logran marcar un hito en el sector de los sistemas de información y entretenimiento.

Equipamiento de serie y equipos opcionales: gran calidad, carácter innovador e individualismo.

El equipamiento de serie también incluye climatizador, dirección asistida en función de la velocidad, asientos regulables en altura y espejos retrovisores exteriores regulables eléctricamente. Con el sistema de serie Park Distance Control provisto de sensores en la zaga del coche, es mucho más sencillo aparcar y realizar maniobras marcha atrás.

El cliente puede aumentar el confort y el carácter individual de su MINI Roadster adquiriendo diversos equipos opcionales de alta calidad, algunos de ellos únicos en el segmento de los coches pequeños. Si el cliente opta por adquirir los faros xenón, también puede optar por el sistema de regulación del haz de luz en función del trazado de la calzada, carcasas de color negro para los faros y el sistema de lavado de los faros. También puede adquirir faros antiniebla (de serie en el caso del MINI John Cooper Works Roadster) y un sensor de lluvia con activación automática de las luces de cruce. Entre los

demás equipos opcionales cabe destacar la función de acceso de confort, el ordenador de a bordo, el volante de funciones múltiples, la función Always Open Timer, el climatizador, la calefacción de los asientos, los espejos retrovisores exteriores e interior con función automática de antideslumbramiento, el apoyabrazos, el kit de vanos portaobjetos y el conjunto de piezas de anclaje para el montaje de un portaequipajes exterior en la parte posterior del coche.

El MINI Cooper S Roadster, el MINI Cooper SD Roadster y el MINI John Cooper Works Roadster están equipados de serie con asientos deportivos que ofrecen una excelente sujeción lateral al trazar curvas cerradas a alta velocidad. Opcionalmente se ofrecen asientos Recaro de sujeción lateral optimizada, con prolongación del apoyo de los muslos, de tapicería combinada de piel Dinamica, apoyacabezas integrado y logotipo estampado «John Cooper Works by Recaro». Adicionalmente se puede optar por equipos de carácter exclusivo de la gama MINI Yours. Además, es posible adquirir equipos opcionales y accesorios especialmente deportivos de John Cooper Works.

Únicamente de MINI Connected: innovadoras funciones de entretenimiento y comunicación.

El MINI Roadster lleva de serie el sistema de audio Radio MINI CD (MINI John Cooper Works Roadster: Radio MINI Boost CD). Para disfrutar aún más de los sistemas de entretenimiento puede optarse por el sistema de Harman Kardon de diez altavoces, procesamiento digital del sonido, amplificador de 480 W y puerto USB para equipos audio. El equipo de radio MINI Visual Boost y el sistema de navegación de MINI están equipados con una pantalla de color de alta resolución de 6,5 pulgadas, montada en el tablero de instrumentos central, e incluyen un sistema de manos libres vía Bluetooth y un puerto USB de audio. Los mapas y planos del sistema de navegación MINI están memorizados en una memoria flash del coche. El puerto USB permite conectar equipos móviles. Las funciones correspondientes se controlan de la forma que es típica en MINI, utilizando la pantalla del coche y el «joystick» que se encuentra en la consola central. Entre ellas, la función audio-streaming a través de Bluetooth, la representación de las imágenes de las tapas de CD musicales en la pantalla de a bordo, además de innovadoras funciones de ofimática.

En combinación con la radio MINI Visual Boost o con el sistema de navegación de MINI, es posible aprovechar con un iPhone de Apple diversos servicios ofrecidos en Internet a través de MINI Connected. Recurriendo a una aplicación especial del software de MINI Connected pueden utilizarse diversas aplicaciones específicas de MINI, para activarlas mediante el joystick o las

teclas que se encuentran en el volante, y apreciarlas en la pantalla de a bordo. Gracias a la lógica que MINI aplica en la forma de presentar las informaciones y en el modo de controlar las funciones, MINI Connected permite seleccionar fácilmente todas las funciones de modo seguro e intuitivo.

La aplicación MINI Connected actualmente disponible incluye, entre otros, la sintonización de emisoras de radio a través de la web, la utilización der Google Services y de las redes sociales Facebook y Twitter, la obtención de informaciones sobre el tráfico RSS Newsfeeds, el MINIMALISM Analyser, las funciones Mission Control y Dynamic Music, así como las últimas funciones de Driving Excitement, entre ellas Condition Check, Force Meter y equipos de deporte digitalizados. Además, recurriendo a la función opcional de lectura por voz artificial es posible, por ejemplo, recibir noticias del estado de las redes sociales Facebook y Twitter, así como informaciones de Newsfeeds.

7. Datos técnicos. MINI Cooper Roadster, MINI Cooper Roadster Automatik.



| Carrocería | MINI Cooper Roadster | MINI Cooper Roadster Automatik |
|---|--|--------------------------------|
| Cantidad puertas/asientos | 2 / 2 | 2 / 2 |
| Largo/Ancho/Alto (vacío) | mm 3728 / 1683 / 1384 | 3728 / 1683 / 1384 |
| Distancia entre ejes | mm 2467 | 2467 |
| Via adelante/atrás | mm 1459 / 1467 | 1459 / 1467 |
| Radio de giro | m 10,7 | 10,7 |
| Capacidad del depósito | Aprox. l 40 | 40 |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción | l 7,5 | 7,5 |
| Aceite del motor | l 4,2 | 4,2 |
| Aceite caja de cambios y diferencial | l De por vida | De por vida |
| Peso en orden de marcha según DINUE ¹ | kg 1120 / 1195 | 1160 / 1235 |
| Carga útil según DIN | kg 290 | 290 |
| Peso total admisible | kg 1410 | 1450 |
| Carga máx. ejes del/post. | kg 820 / 610 | 855 / 610 |
| Carga máx. de remolque con freno (12 %) / sin freno | kg - / - | - / - |
| Carga techo / carga apoyo | kg - / - | - / - |
| Volumen del maletero | l 240 | 240 |
| Resistencia aerodinámica $c_w / A / c_x \times A$ | - / m ² / m ² 0,35 / 1,97 / 0,69 | 0,35 / 1,97 / 0,69 |
| Motor | | |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas | En línea / 4 / 4 | En línea / 4 / 4 |
| Unidad de control del motor | MEV 17.2.2 | MEV 17.2.2 |
| Cilindrada | cc 1598 | 1598 |
| Diámetro/Carrera | mm 77,0 / 85,8 | 77,0 / 85,8 |
| Compresión | :1 11,0 | 11,0 |
| Combustible | ROZ 91-98 | 91-98 |
| Potencia | kW/CV 90 / 122 | 90 / 122 |
| a revoluciones | rpm 6000 | 6000 |
| Par motor | Nm 160 | 160 |
| a revoluciones | rpm 4250 | 4250 |
| Sistema eléctrico | | |
| Batería / Lugar de montaje | Ah/- 55 / Vano motor | 55 / Vano motor |
| Alternador | A 120 | 120 |
| Chasis | | |
| Suspensión delantera | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado | |
| Suspensión trasera | Eje de brazos múltiples, con brazos long. de aluminio y brazos transversales con soporte central | |
| Frenos delanteros | Discos autoventilados | Discos autoventilados |
| Diámetro | mm 280 x 22 | 280 x 22 |
| Frenos traseros | Discos | Discos |
| Diámetro | mm 259 x 10 | 259 x 10 |
| Sistemas de estabilización | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), control dinámico de estabilidad (DSC) con asistencia de frenado y asistencia para arrancar cuesta arriba. Opcional: Control dinámico de tracción (DTC) y control electrónico de bloqueo del diferencial (EDLC). Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores | |
| Dirección | Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope | |
| Relación total de la dirección | :1 14,1 | 14,1 |
| Neumáticos | 175 / 65 R15 84H | 175 / 65 R15 84H |
| Llantas | 5,5J x 15 al. lig. | 5,5J x 15 al. lig. |
| Caja de cambios | | |
| Tipo de caja de cambios | Manual, de 6 marchas | Automática, de 6 marchas |
| Desarrollos de la caja | I :1 3,214 | 4,148 |
| II | :1 1,792 | 2,370 |
| III | :1 1,194 | 1,556 |
| IV | :1 0,914 | 1,155 |
| V | :1 0,784 | 0,859 |
| VI | :1 0,683 | 0,686 |
| Marcha atrás | :1 3,143 | 3,394 |
| Relación de la caja del eje | :1 4,353 | 4,103 |
| Prestaciones | | |
| Relación peso/potencia DIN | kg/kW 12,4 | 12,9 |
| Relación potencia/cilindrada | kW/l 56,3 | 56,3 |
| Aceleración 0-100 km/h | s 9,2 | 10,5 |
| 0-1000 m | s 30,4 | 31,5 |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h | s 9,8 / 12,4 | - / - |
| Velocidad máxima | km/h 199 | 192 |

MINI
Información
para los
medios

1/2012
Página 24

| Consumo según ciclo UE | | | |
|-------------------------------|----------|-----|-----|
| Ciclo urbano | l/100 km | 7,2 | 8,9 |
| Ciclo interurbano | l/100 km | 4,9 | 5,3 |
| Total | l/100 km | 5,7 | 6,6 |
| CO ₂ | g/km | 133 | 154 |
| Otros | | | |
| Clasificación según emisiones | | UE5 | UE5 |
| Distancia al suelo (vacío) | mm | 134 | 134 |

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

MINI Cooper S Roadster, MINI Cooper S Roadster Automatik.

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

| Carrocería | MINI Cooper S Roadster | MINI Cooper S Roadster Automatik |
|---|--|----------------------------------|
| Cantidad puertas/asientos | 2 / 2 | 2 / 2 |
| Largo/Ancho/Alto (vacío) | mm 3734 / 1683 / 1390 | 3734 / 1683 / 1390 |
| Distancia entre ejes | mm 2467 | 2467 |
| Via adelante/atrás | mm 1453 / 1461 | 1453 / 1461 |
| Radio de giro | m 10,7 | 10,7 |
| Capacidad del depósito | Aprox. l 50 | 50 |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción | l 7,5 | 7,5 |
| Aceite del motor | l 4,2 | 4,2 |
| Aceite caja de cambios y diferencial | l De por vida | De por vida |
| Peso en orden de marcha según DINUE ¹ | kg 1185 / 1260 | 1205 / 1280 |
| Carga útil según DIN | kg 290 | 290 |
| Peso total admisible | kg 1475 | 1495 |
| Carga máx. ejes del./post. | kg 870 / 620 | 895 / 620 |
| Carga máx. de remolque ² con freno (12 %) / sin freno | kg - / - | - / - |
| Carga techo / carga apoyo | kg - / - | - / - |
| Volumen del maletero | l 240 | 240 |
| Resistencia aerodinámica c _w / A / c _x × A | - / m ² / m ² 0,37 / 1,97 / 0,73 | 0,37 / 1,97 / 0,73 |
| Motor | | |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas | En línea / 4 / 4 | En línea / 4 / 4 |
| Unidad de control del motor | MEVD 17.2.2 | MEVD 17.2.2 |
| Cilindrada | cc 1598 | 1598 |
| Diámetro/Carrera | mm 77,0 / 85,8 | 77,0 / 85,8 |
| Compresión | :1 10,5 | 10,5 |
| Combustible | ROZ 91-98 | 91-98 |
| Potencia | kW/CV 135 / 184 | 135 / 184 |
| a revoluciones | rpm 5500 | 5500 |
| Par motor (con overboost) | Nm 240 (260) | 240 (260) |
| a revoluciones | rpm 1600-5000 (1730-4500) | 1600-5000 (1730-4500) |
| Sistema eléctrico | | |
| Batería / Lugar de montaje | Ah/- 55 / Vano motor | 55 / Vano motor |
| Alternador | A 120 | 120 |
| Chasis | | |
| Suspensión delantera | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado | |
| Suspensión trasera | Eje de brazos múltiples, con brazos long. de aluminio y brazos transversales con soporte central | |
| Frenos delanteros | Discos autoventilados Discos autoventilados | |
| Diámetro | mm 294 x 22 294 x 22 | |
| Frenos traseros | Discos Discos | |
| Diámetro | mm 259 x 10 259 x 10 | |
| Sistemas de estabilización | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), control dinámico de estabilidad (DSC) con asistencia de frenado y asistencia para arrancar cuesta arriba. Opcional: Control dinámico de tracción (DTC) y control electrónico de bloqueo del diferencial (EDLC). Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores | |
| Dirección | Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope | |
| Relación total de la dirección | :1 14,1 14,1 | |
| Neumáticos | 195/55 R16 87V 195/55 R16 87V | |
| Llantas | 6,5J × 16 al. lig. 6,5J × 16 al. lig. | |
| Caja de cambios | | |
| Tipo de caja de cambios | Manual, de 6 marchas Automática, de 6 marchas | |
| Desarrollos de la caja | I :1 3,308 4,044 | |
| II | :1 2,130 2,371 | |
| III | :1 1,483 1,556 | |
| IV | :1 1,139 1,159 | |
| V | :1 0,949 0,852 | |
| VI | :1 0,816 0,672 | |
| Marcha atrás | :1 3,231 3,193 | |
| Relación de la caja del eje | :1 3,706 3,683 | |
| Prestaciones | | |
| Relación peso/potencia DIN | kg/kW 8,8 | 8,9 |
| Relación potencia/cilindrada | kW/l 84,5 | 84,5 |
| Aceleración 0-100 km/h | s 7,0 | 7,2 |
| en 4ta/5ta 0-1000 m | s 27,4 | 27,5 |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h | s 5,8 / 7,2 | - / - |
| Velocidad máxima | km/h 227 | 222 |

MINI
Información
para los
medios

1/2012
Página 26

| Consumo según ciclo UE | | | |
|-------------------------------|----------|-----|-----|
| Ciclo urbano | l/100 km | 7,5 | 9,1 |
| Ciclo interurbano | l/100 km | 5,1 | 5,1 |
| Total | l/100 km | 6,0 | 6,6 |
| CO ₂ | g/km | 139 | 153 |
| Otros | | | |
| Clasificación según emisiones | | UE5 | UE5 |
| Distancia al suelo (vacío) | mm | 134 | 134 |

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

MINI John Cooper Works Roadster.

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

| Carrocería | | MINI John Cooper Works Roadster |
|--|---|--|
| Cantidad puertas/asientos | | 2 / 2 |
| Largo/Ancho/Alto (vacío) | mm | 3758 / 1683 / 1391 |
| Distancia entre ejes | mm | 2467 |
| Vía adelante/atrás | mm | 1453 / 1461 |
| Radio de giro | m | 10,7 |
| Capacidad del depósito | Aprox. l | 50 |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción | l | 7,5 |
| Aceite del motor | l | 4,2 |
| Aceite caja de cambios y diferencial | l | De por vida |
| Peso orden de marcha DIN/UE ¹ | kg | 1185 / 1260 |
| Carga útil según DIN | kg | 290 |
| Peso total admisible | kg | 1475 |
| Carga máx. ejes del./post. | kg | 865 / 630 |
| Carga máx. de remolque ² con freno (12 %)/ sin freno | kg | - / - |
| Carga techo / carga apoyo | kg | - / - |
| Volumen del maletero | l | 240 |
| Resistencia aerodinámica c _d / A / c _x × A | - / m ² / m ² | 0,36 / 1,99 / 0,72 |
| Motor | | |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas | | En línea / 4 / 4 |
| Unidad de control del motor | | MED 17.2.2 |
| Cilindrada | cc | 1598 |
| Diámetro/Carrera | mm | 77,0 / 85,8 |
| Compresión | :1 | 10,0 |
| Combustible | ROZ | 91-98 |
| Potencia | kW/CV | 155 / 211 |
| a revoluciones | rpm | 6000 |
| Par motor (con overboost) | Nm | 260 (280) |
| a revoluciones | rpm | 1850-5600 (2000-5100) |
| Sistema eléctrico | | |
| Batería / Lugar de montaje | Ah/- | 55 / Vano motor |
| Alternador | A | 120 |
| Chasis | | |
| Suspensión delantera | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado | |
| Suspensión trasera | Eje de brazos múltiples, con brazos long. de aluminio y brazos transversales con soporte central | |
| Frenos delanteros | Discos autoventilados | |
| Diámetro | mm | 316 x 22 |
| Frenos traseros | Discos | |
| Diámetro | mm | 280 x 10 |
| Sistemas de estabilización | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), sistema de estabilización (DSC) con asistencia de frenado, sistema de ayuda para arrancar cuesta arriba, control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC) Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores | |
| Dirección | Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope | |
| Relación total de la dirección | :1 | 14,1 |
| Neumáticos | 205/ 45 R17 84W RSC | |
| Llantas | 7J x 17 al. lig. | |
| Caja de cambios | | |
| Tipo de caja de cambios | Manual, de 6 marchas | |
| Desarrollos de la caja | I | :1 3,308 |
| | II | :1 2,130 |
| | III | :1 1,483 |
| | IV | :1 1,139 |
| | V | :1 0,949 |
| | VI | :1 0,816 |
| Marcha atrás | :1 | 3,231 |
| Relación de la caja del eje | :1 | 3,706 |
| Prestaciones | | |
| Relación peso/potencia DIN | kg/kW | 7,6 |
| Relación potencia/cilindrada | kW/l | 97,0 |
| Aceleración 0-100 km/h | s | 6,5 |
| 0-1000 m | s | 26,3 |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h | s | 5,3 / 6,3 |
| Velocidad máxima | km/h | 237 |

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

MINI
Información
para los
medios

1/2012
Página 28

| Consumo según ciclo UE | | |
|-------------------------------|----------|-----|
| Ciclo urbano | l/100 km | 9,6 |
| Ciclo interurbano | l/100 km | 5,9 |
| Total | l/100 km | 7,3 |
| CO ₂ | g/km | 169 |
| Otros | | |
| Clasificación según emisiones | | UE5 |
| Distancia al suelo (vacío) | mm | 134 |

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

MINI Cooper SD Roadster, MINI Cooper SD Roadster Automatik.

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

| Carrocería | MINI Cooper SD Roadster | MINI Cooper SD Roadster Automatik |
|---|--|-----------------------------------|
| Cantidad puertas/asientos | 2 / 2 | 2 / 2 |
| Largo/Ancho/Alto (vacío) | mm 3734 / 1683 / 1390 | 3734 / 1683 / 1390 |
| Distancia entre ejes | mm 2467 | 2467 |
| Via adelante/atrás | mm 1453 / 1461 | 1453 / 1461 |
| Radio de giro | m 10,7 | 10,7 |
| Capacidad del depósito | Aprox. l 40 | 40 |
| Sistema de refrigeración incl. calefacción | l 6,6 | 7,0 |
| Aceite del motor | l 5,2 | 5,2 |
| Aceite caja de cambios y diferencial | l De por vida | De por vida |
| Peso orden de marcha DIN/UE ¹ | kg 1200 / 1275 | 1215 / 1290 |
| Carga útil según DIN | kg 290 | 290 |
| Peso total admisible | kg 1490 | 1505 |
| Carga máx. ejes del./post. | kg 890 / 620 | 905 / 620 |
| Carga máx. de remolque ² con freno (12 %) / sin freno | kg - / - | - / - |
| Carga techo / carga apoyo | kg - / - | - / - |
| Volumen del maletero | l 240 | 240 |
| Resistencia aerodinámica c _w / A / c _x × A | - / m ² / m ² 0,37 / 1,98 / 0,73 | 0,37 / 1,98 / 0,73 |
| Motor | | |
| Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas | En línea / 4 / 4 | En línea / 4 / 4 |
| Unidad de control del motor | DDE 7.2.1 | DDE 7.2.1 |
| Cilindrada | cc 1995 | 1995 |
| Diámetro/Carrera | mm 84,0 / 90,0 | 84,0 / 90,0 |
| Compresión | :1 16,5 | 16,5 |
| Combustible | ROZ Diésel | Diésel |
| Potencia | kW/CV 105 / 143 | 105 / 143 |
| a revoluciones | rpm 4000 | 4000 |
| Par motor | Nm 305 | 305 |
| a revoluciones | rpm 1750-2700 | 1750-2700 |
| Sistema eléctrico | | |
| Batería / Lugar de montaje | Ah/- 70 / Vano motor | 70 / Vano motor |
| Alternador | A 150 | 150 |
| Chasis | | |
| Suspensión delantera | Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado | |
| Suspensión trasera | Eje de brazos múltiples, con brazos long. de aluminio y brazos transversales con soporte central | |
| Frenos delanteros | Discos autoventilados Discos autoventilados | |
| Diámetro | mm 294 x 22 | 294 x 22 |
| Frenos traseros | Discos Discos | |
| Diámetro | mm 259 x 10 | 259 x 10 |
| Sistemas de estabilización | Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), control dinámico de estabilidad (DSC) con asistencia de frenado y asistencia para arrancar cuesta arriba. Opcional: Control dinámico de tracción (DTC) y control electrónico de bloqueo del diferencial (EDLC). Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores | |
| Dirección | Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope | |
| Relación total de la dirección | :1 14,1 | 14,1 |
| Neumáticos | 195/55 R16 87V | 195/55 R16 87V |
| Llantas | 6,5J × 16 al. lig. | 6,5J × 16 al. lig. |
| Caja de cambios | | |
| Tipo de caja de cambios | Manual, de 6 marchas | Automática, de 6 marchas |
| Desarrollos de la caja | I :1 3,308 | 4,044 |
| II | :1 2,130 | 2,371 |
| III | :1 1,483 | 1,556 |
| IV | :1 1,139 | 1,159 |
| V | :1 0,949 | 0,852 |
| VI | :1 0,816 | 0,672 |
| Marcha atrás | :1 3,231 | 3,193 |
| Relación de la caja del eje | :1 3,706 | 3,683 |
| Prestaciones | | |
| Relación peso/potencia DIN | kg/kW 11,4 | 11,6 |
| Relación potencia/cilindrada | kW/l 52,6 | 52,6 |
| Aceleración 0-100 km/h | s 8,1 | 8,3 |
| 0-1000 m | s 29,2 | 29,6 |
| en 4ta/5ta 80-120 km/h | s 6,7 / 8,0 | - / - |
| Velocidad máxima | km/h 212 | 204 |

MINI
Información
para los
medios

1/2012
Página 30

| Consumo según ciclo UE | | | |
|-------------------------------|----------|-----|-----|
| Ciclo urbano | l/100 km | 5,3 | 7,1 |
| Ciclo interurbano | l/100 km | 4,0 | 4,4 |
| Total | l/100 km | 4,5 | 5,4 |
| CO ₂ | g/km | 118 | 143 |
| Otros | | | |
| Clasificación según emisiones | | UE5 | UE5 |
| Distancia al suelo (vacío) | mm | 134 | 134 |

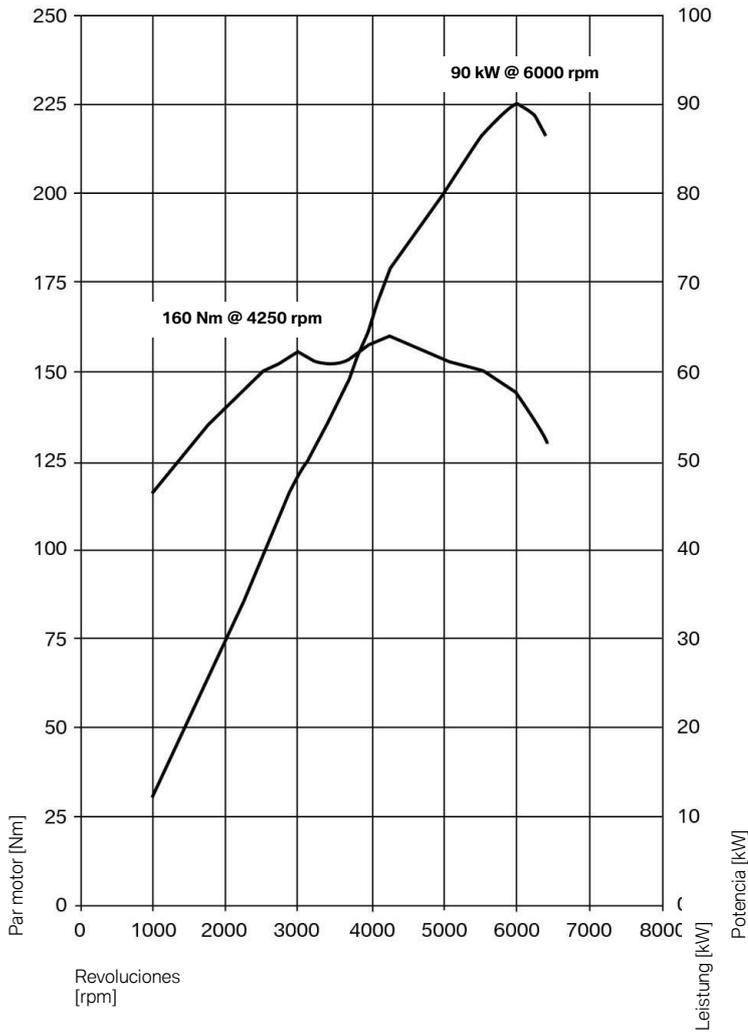
¹ Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje

8. Diagramas de potencia y par motor.



MINI Cooper Roadster.

Con formato: Inglés (Estados Unidos)



Con formato: Inglés (Estados Unidos)

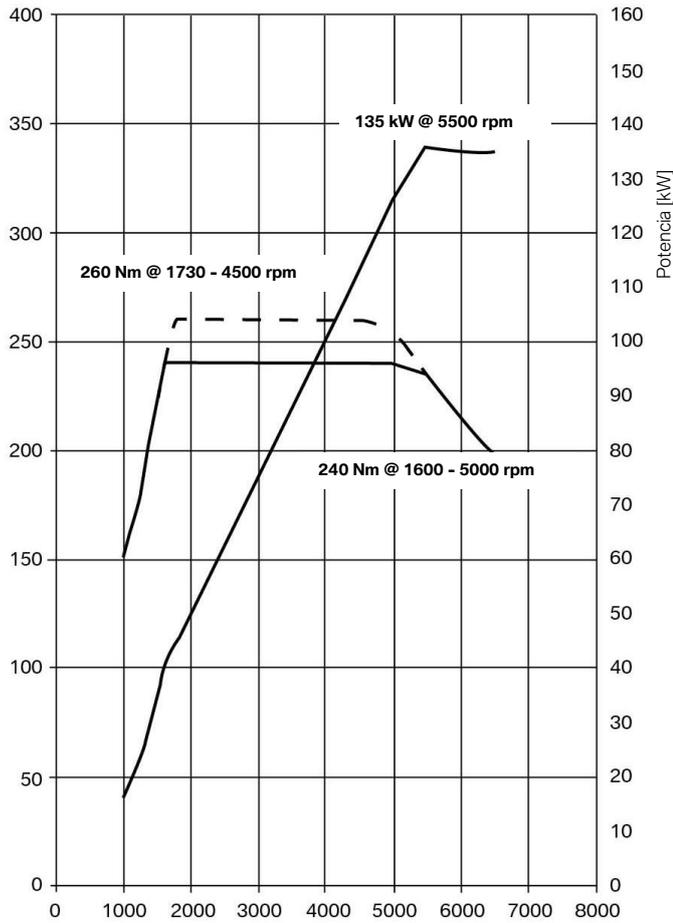
Con formato: Inglés (Estados Unidos)

MINI Cooper S Roadster.

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

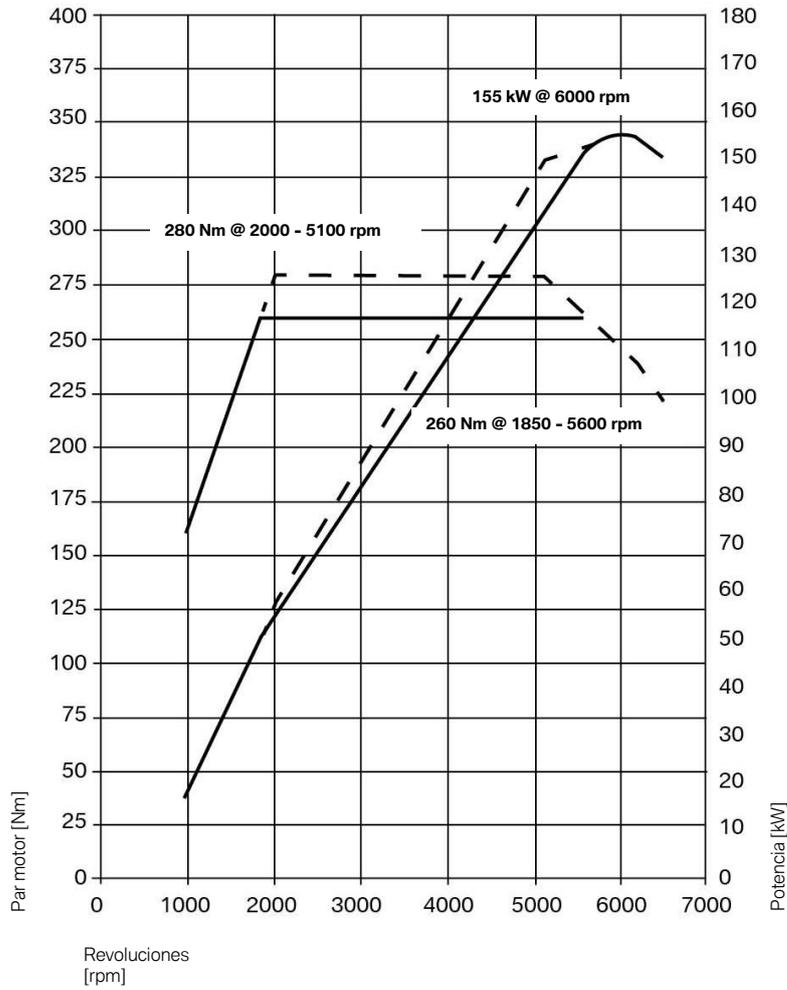


Con formato: Inglés (Estados Unidos)

MINI John Cooper Works Roadster.

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

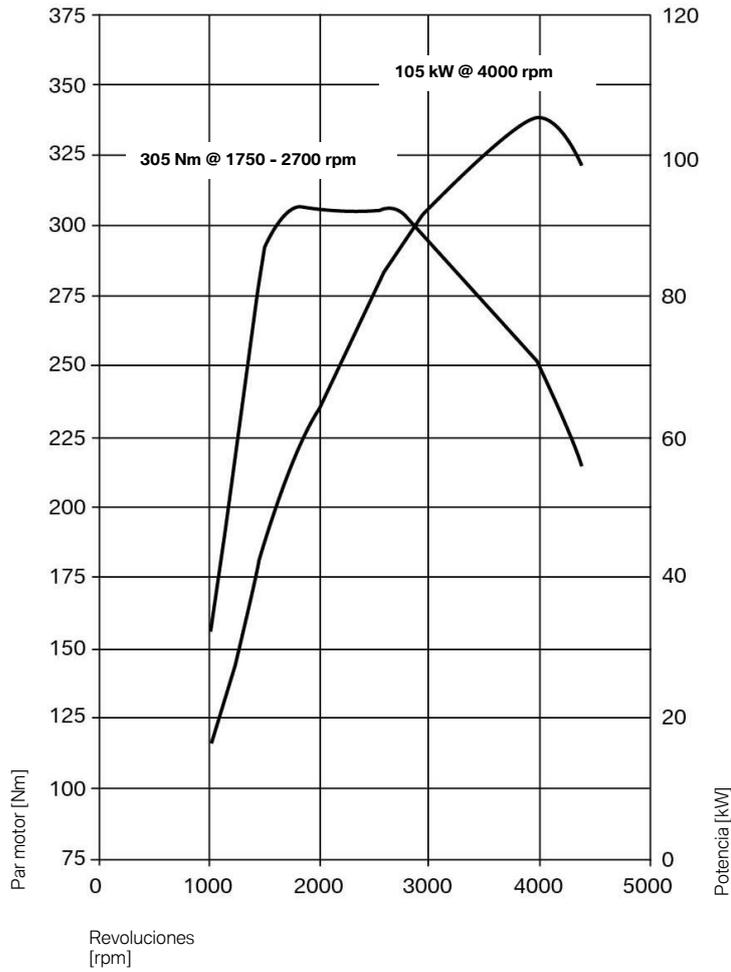


Con formato: Inglés (Estados Unidos)

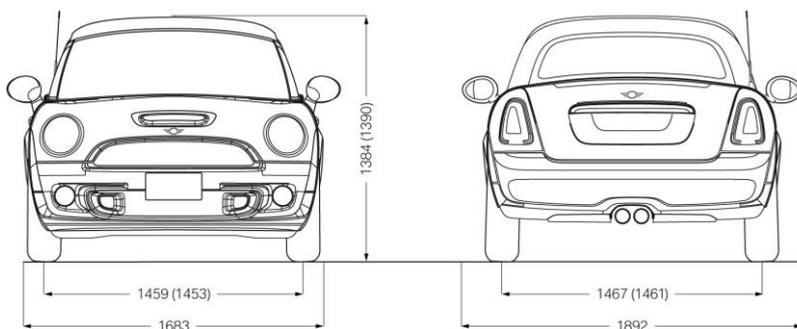
MINI John Cooper SD Roadster.

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)



9. Dimensiones exteriores e interiores.



() = Valores Cooper S/Cooper SD

