

MINI 亮相 2006 年巴黎车展

目录



①

这份宣传材料介绍了在 2006 年巴黎车展中即将展出的 MINI。

公司保留对产品及其装备和技术规范未经通知进行修改的权利。

某些车型可能在中国无法提供。

最新信息请参考您所在市场中可以获得的媒体更新信息并访问以下网址：

www.press.bmwgroup.com

1. 新款 MINI 首次面世 (短文本)	3
2. 原型的发展演变：新款 MINI (长文本)	7
2.1 车身设计	7
2.2 内饰	10
2.3 动力单元	13
2.4 手动变速箱与自动变速箱	17
2.5 底盘和悬架	18
2.6 安全装备	20
2.7 成功的传奇	21

1. 新款 MINI 首次面世 (短文本)



这个独特的成功传奇正在撰写新的篇章：全球最畅销的小型高档汽车 MINI 迎来了它的第二代车型。

在第一代 MINI 投放市场 5 年之后，新一代 MINI 在 2006 年巴黎车展上以全新的姿态首次面世。作为同级别中的最佳车型，新款 MINI 凭借全新的 4 缸动力单元继续大步前进。尽管具备更好的性能和运动性，新款 MINI 却比前代车型更为经济，燃油效率更高。

新款 MINI 的外观设计经历了谨慎细致的改进流程，保留了 MINI 品牌的外观特色。而内饰方面则被彻底革新，形成了智能与时尚风格的组合。在新款 MINI 中，全新的装备将车辆的驾乘舒适性与驾驶乐趣增强到了前所未有的新标准。

新款 MINI 将于 2006 年底投放市场，新款 MINI Cooper S 和新款 MINI Cooper 将率先登场。新款 MINI Cooper S 装备 1.6 升涡轮增压发动机，最大输出功率为 128 千瓦。从静止加速到 100 公里/小时只需 7.1 秒，最高车速可达 225 公里/小时。在欧盟测试循环中测得的平均耗油量仅为 6.9 升/100 公里，相当于 40.9 英里/加仑。

MINI Cooper 采用 1.6 升自然吸气式发动机，最大输出功率为 88 千瓦，0 至 100 公里/小时加速时间为 9.1 秒，最高车速达 203 公里/小时。新款 MINI Cooper 的平均耗油量仅为 5.8 升/100 公里，相当于 48.7 英里/加仑。

新款 MINI One“ 基本” 型将于 2007 年上半年投放市场，它装备 1.4 升 4 缸发动机，最大输出功率为 70 千瓦。此外，还将有一款采用最先进的涡轮增压柴油机技术的新款 MINI 随后上市。

所有新款 MINI 由于都具有低重心、宽轮距和“ 车轮位于四角” 的特点，因此无疑都保持了 MINI 品牌特有的卡丁车驾驶感觉。加上在发动机、

变速箱、底盘和悬架、转向和制动系统方面的一系列创新，新款 MINI 的驾驶体验达到了前所未有的水平。最后但也同样重要的是，凭借其稳定的车身结构与堪称典范的安全装备，新款 MINI 可以满足世界上对车身刚度和乘员安全性的最苛刻的要求。

外观优雅而又极具运动气质

“从原型到原型” - 这是在进行新款 MINI 的外观设计之初就确定的原则。因此尽管车身采用全新设计，但仍然是不折不扣的 MINI 血统。例如新款 MINI 的前端向世人展现了一张友好的笑脸，尤其是新的六边型散热器格栅，通过其开放而又相互连接的设计元素使这款富有魅力的两门轿车给人留下了更加开放的印象。第一代 MINI 保险杠上缘中央带分隔条的典型散热器格栅特色在新款车型上不再采用。

新款 MINI 的前端比以前稍微加长，使得 MINI Cooper 比前代车型长了 60 mm，新款 MINI Cooper S 长了 61 mm。长度增加一方面是因为发动机加大，另一方面也是为了满足将来的安全规定。由于进行了上述改进并采用了新尺寸，现在的新款 MINI 已经具备了满足未来行人安全性标准的前提。

抢眼的设计，审慎的扩大

除散热器格栅外，又大又圆的前灯尤其使得新款 MINI 的前脸独具特色。转向信号灯现在也整合在大灯内，将之前引人注目的 4 个“亮点”变为 2 个，令汽车的时尚外观显得更加简洁清晰。

大灯下面的示廓灯还可包含选装的雾灯，不仅造型独特，还进一步增强了光学功能。同样是由前端观察，MINI Cooper S 凭借更为突出的机舱盖拱凸和独特的发动机盖开口与 MINI Cooper 区别开来。

从侧面看，新款 MINI 显得非常强健。环绕车辆的整排车窗作为一个独特的设计亮点，是新款 MINI 最为突出的特色。而所谓的“greenhouse”（座舱），即乘客舱的玻璃部分，比前代车型明显后掠，凸显了汽车极具动态的外观和取向。

新款 MINI 的后端通过更为突出的“肩部”巧妙平衡了前端尺寸的增加，使外观更加强劲、更有运动气质。由于汽车的总体设计保持了 MINI 著名的比例，全新尺寸在视觉冲击方面并不是很明显。

另一方面，门把、大灯、尾灯和散热器格栅周围、加油口盖上以及环绕汽车肩部线条的闪亮镀铬镶边都是凸显 MINI 高贵本色的典型标志。优雅的外观，匀称的比例，小巧的体态，使得新款 MINI 有如一件装在轮子上的雕塑品。

智能内饰

新款 MINI 的内饰经过彻底改进和升级。智能设计将各种仪表简明地布置在圆形表盘内，使仪表数量降至最低。结合仪表板简洁的水平几何结构，转速表布置在方向盘后驾驶者直视范围内，体现了汽车内饰的设计语言和总体风格。

新款 MINI 的中央仪表单元同样是 Center Speedo 中央仪表，它的尺寸比以前更大，突出了它的特殊重要性。与前代车型相比，新款中央仪表包含了更多的功能，包括娱乐系统的指示灯和操控装置以及选装导航系统显示屏。

由于中央控制台采用了更为苗条的设计，使得驾驶者侧与前座乘客侧脚坑的可用空间比以前更为宽敞。而位于 Center Speedo 下方的 Center Stack 中央仪表台中分组布置的车辆操控装置也反映了驾驶区域的水平排列结构。

垂直布置的通风系统旋钮，内置在中央控制台中的两个杯座，以及移植自赛车的拨动开关，也是 MINI 的典型特征。实际上，新款车型上这些用来控制电动车窗升降、座椅加热及中控锁等系统的开关都比前代车型更大，新款 MINI 还首次在车顶衬内设置了一个拨动开关。

所有仪表的控制都极为方便，并且完全按照人体工程学布置。一种具有典型 MINI 风格的圆形信号装置现在作为车门和点火锁，发动机则利用启动/停止按钮启动。

选择您自己中意的车灯颜色

选装车灯组件中包含的全新环境照明可以设置独特的光照效果。车内照明系统提供自上而下的“瀑布式”照明，并且为车顶衬、车门储物箱、拉手凹口提供微光照明，为车内营造了一种精致而独特的气氛。作为 MINI 的另一项典型特色，灯光的颜色还可以分 5 级变化，从暖橙色一直变化到运动蓝色。

个性风格 – 重中之重

凭借其极为丰富、独具魅力的一系列装备变型及选择装备，新款 MINI 能够满足眼光最为独到、强调个性的客户最挑剔的要求。新车型采用诸如天然木材和手工缝制包边真皮这样的材料，以其独特的品味和格调对所有客户的感官产生了一种难以拒绝的魅力。各种饰件以及 MINI 彩色饰条均用来调整内饰以适应客户的个人偏好。

标准车身颜色不少于 12 种，其中 8 种为金属漆。可以自由选择车顶颜色和涂装方案，车顶除标准的车身颜色外，还可以选择白色和黑色，进一步扩大了已经非常宽的选项范围。

MINI Cooper S 与 MINI Cooper 均可选装 Chrome Line 镀铬外装组件，包括下进气口、雾灯和后雾灯警示灯（MINI Cooper）、后导流板进气口（MINI Cooper S）以及行李箱盖拉手（MINI Cooper S）等部位上的镀铬镶边。

新款发动机：更强劲、更经济

新款 MINI Cooper S 装备 1.6 升涡轮增压动力单元，最大输出功率为 128 千瓦。发动机采用双涡轮增压技术，涡轮增压器由分别来自两个气缸的废气流推动。

这种特殊配置的好处是涡轮增压器在发动机低转速区就可以形成增压效应，这在实际使用中带来了很大优势：MINI Cooper S 装备的 1.6 升 4 缸发动机所产生的超强动力及强劲扭矩对于这种排量的发动机来说绝对非同寻常。在 1,600 至 5,000 转/分钟的转速区间内可以始终保持 240 牛顿米的最大扭矩，全力加速时，可以通过短时间升高涡轮增压器压力（Overboost 系统）使输出扭矩短时间增加到更为强劲的 260 牛顿米。

MINI Cooper 装备 4 缸自然吸气式发动机，排量也是 1.6 升，最大输出功率为 88 千瓦，最大扭矩为 160 牛顿米。发动机进气门管理系统采用 BMW 集团独特的 Valvetronic 完全可变电子气门技术，可以根据相应的动力需要对气门升程和开启时间进行精确的电子无级调节。这种创新的气门管理系统不仅可以确保极为出色的发动机响应及卓越的精确性，还降低了燃油消耗，实现了最佳排放控制。

两款发动机均横置在车内，最新的轻质概念包括创新的凸轮轴结构以及经过重量优化的曲轴。流量控制式机油泵与按需运行的冷却水泵使耗油量得到进一步优化，而这两种设施以前只在更为高档的汽车上才能看到。

新款 MINI Cooper 及新款 MINI Cooper S 均标准装备 6 档手动变速箱。两款车型还可选装 6 档自动变速箱，现代的换档技术最大限度地减小了换档力，确保在各种情况下都能实现极为平稳有效的换档。

完美的卡丁车驾驶感觉

与 MINI Cooper 相比，MINI Cooper S 底盘和悬架的运动及动态性能更胜一筹。决定两款车型驾驶体验的首先是 MINI 典型的卡丁车驾驶感觉，敏捷而又灵活的操控性以及增强的响应性使 MINI 的特性表现得更加淋漓尽致。两款车型均可选装运动型悬架，使驾驶乐趣达到一个更高的标准。

全新电动助力转向系统 (EPAS) 对于 MINI 的高度灵活特性起到了重要作用，系统随车速变化的特性确保驻车时具备较低的转向操纵力，而在高速公路上高速行驶时又具有精确的响应性。

顶级安全防护

新款 MINI 仅凭其坚固的车身结构就可以提供在同级车中堪称典范的碰撞安全性标准。尽管汽车前悬较短，优化的载荷传输路径在碰撞中可以最大程度地分散作用在车身上的碰撞力。两款车型均增加了多种安全装备，标配配备了不少于 6 个安全气囊，能够为所有座椅上的乘员提供全面保护，这同时也反映了 MINI 车型的高档品质标准。

MINI Cooper S 标准装备的 ABS (防抱死制动系统) 、 EBD (电子制动力分配系统) 、 CBC (弯道制动控制) 、 ASC+T (自动稳定控制和牵引力控制系统) 、由驾驶者单独控制的通/断开关以及 DSC (动态稳定控制) 系统，确保在危急情况下提供额外的主动安全性。

MINI 的辅助制动功能可以确定紧急情况下增加制动力的需求，能够在需要时立即产生最大制动压力。

另一项新功能是上坡时与 DSC 功能配合使用的坡道辅助起步功能，可在坡道上施加制动以防溜车。

新款 MINI 凭借众多的功能和优势，沿着前代车型累计销售 80 万辆的成功足迹继续前进，在全球持续增长的车迷群中积累了更高的人气。借助 BMW 集团在质量、技术及安全性方面的高标准，新款 MINI 在同级车型中占据领先地位的主张比以往任何时候都要突出。

2. 原型的发展演变：新款 MINI

(长文本)

2.1 车身设计



“从原型到原型” - 从一开始，这就是新款 MINI 外观设计的原则。而实际上，第一代现代版 MINI 在使 1959 年的经典 MINI 概念适应当代的需求方面也是非常成功的。现在这种连续性哲学仍在继续：“在外观设计方面，新款 MINI 是其前代车型的一种演变”，MINI 的首席设计师 Gert Hildebrand 这样说到。

打造新款车辆的目标是更为清晰一致地展现不仅具有经典意义并且对于现代 MINI 也极为典型的所有特色与个性标志。因此，整车遵循这一思路进行了重新设计，其个性造型得到了真正的更新。

同时，包括汽车的圆形大灯在内，MINI 的传统个性标志实际上已经发展成为纯正的设计符号。尽管为了保持前端经过验证的几何形状而将透明玻璃大灯略向外侧偏转，但大灯光束和新款 MINI 的前脸仍然清晰地朝向前方。

经典的设计与现代的尖端技术相结合，使得光束亮度比以前更强，从而提高了道路驾驶安全性。以前与大灯分开布置的转向信号灯现在集成在大灯单元内，只有包含选装雾灯的示廓灯仍然作为单独安装的元件，形成了新款 MINI 前脸上一道独特的“风景”。

前脸：每款车型都有自己的个性外观

新的设计元素体现在多个方面，尤其是在新款 MINI 上形成一个独立设计要素的六边形散热器格栅，它取消了以前位于保险杠顶部的分隔条。经过改进的六边形散热器格栅通过其特殊的形状和设计，更能让人想起经典 MINI 的进气口，从而进一步增强了这一设计符号的强大表现力。散热器格栅的水平布置方式凸显了车身的宽度，为新款 MINI 增添了一种阳刚气质。

新款 MINI Cooper 与新款 MINI Cooper S 的前脸都有自己独特的风格。MINI Cooper 进气口的下沿略微上扬，仿佛是 MINI Cooper 真的展开了笑颜。散热器格栅由三条镀铬片组成，相比 MINI Cooper S 极为阳刚的运动风格前脸显得更为可爱，并且稍带一丝怀旧风格。

另一个特色是 MINI Cooper S 的发动机盖较其它车型向外探出了 20 mm，为涡轮增压发动机提供所需的额外空间。“这是‘形式服从功能’这一传统原则的一个范例，是 MINI 的典型特色”，外观设计师 Marcus Syring 说道。

“真正的造型设计要能体现出内在的实力 - 这正是我们刻意为 MINI Cooper S 打造更为强悍阳刚的前脸的原因。”

与这种特殊的外观相补充，散热器格栅采用了伸延到进气口内的一种不同的格栅式样。从总体上看，这种设计使得格栅显得比 MINI Cooper 的格栅还要大，暗示了对其后面发动机的尺寸和动力的充分自信。此外，新款 MINI Cooper S 发动机盖上的典型开口也是一大特色。

经典设计中的现代空气动力学

新款 MINI 的两款车型都具有更为现代化的轮廓，C 柱上的垂直导流板及车顶后端的单独导流板增强了空气动力学性能。MINI Cooper 的风阻系数现在仅为 0.33，MINI Cooper S 上的扰流板比以前显得更为突出。

两款车型的肩部线条均向后略为上扬，B 柱较以前的车型升高了 18 mm。由此形成的楔型清晰、可信地体现并支持着新款 MINI 增强的动态行驶特性。

现代 MINI 特有的玻璃座舱经过进一步改进和升级，达到了一个更高的标准。环绕整个车辆的玻璃窗让人感觉车顶仿佛自由漂浮在空中。这条玻璃带的后倾角比以前更大，增强并突出了新款 MINI 的运动特质。

作为对 50 年代曾祖父辈原型 MINI 的一种怀旧，两款新 MINI 均采用了从发动机室延伸到侧转向信号灯的斜向接缝 – 这正是经典 MINI 上明显的焊缝位置。新款 MINI 的其它怀旧特色还包括镀铬门把以及前侧围上的转向信号灯。

从侧面看，新款 MINI 的全新线条赋予其极为动感而强劲的外观。短小的车身前后外悬以及有如柱子一般支撑车辆的硕大车轮进一步增强了这一印象。确实，无论是经典 MINI 还是新款 MINI，其“四角大车轮姿态”已有数十年的盛名。

尾部清晰的线条

MINI 增加的长度通过车辆尾部更加强健的肩部以及清晰的汽车水平线条得到了平衡。这些线条与 MINI 鲜明的“瀑布式”相互作用，形成了汽车各个部分从下往上逐步叠加的效果。因此，新款 MINI 从后面看去十分强劲而稳健。

作为真正的设计符号，竖直的尾灯组基本保持了原来的形状，只是为了优化行驶安全性而稍微扩大。现在，配上外圈更加结实而又精致的独立镀铬边框，为尾灯组增添了新的光彩，而与构成汽车底部边缘的加大的“黑边”仍保持相同距离。

MINI Cooper S 的尾部造型也与其它车款不同，采用了一些源自赛车的外观元素。包括位于后导流板中间的双排气管、后部的大出风口以及两段式后雾灯警示灯等。

车身颜色：车顶同样为黑色或白色

新款 MINI 的定制也是从丰富的车身颜色开始。新款 MINI 可选的车身颜色不少于 12 种，其中 8 种为金属漆。新添了柔黄和氧蓝两种颜色，而辣椒红和胡椒白在以前的车型上就已备受赞誉。

金属漆色有墨绿色、纯银色、夜空蓝以及新添的亮银色、闪电蓝和火红色。

MINI Cooper S 还独家提供暗银色和激光蓝色，这是专门用于这款车型的两种金属漆。

车顶颜色有更大的选择余地，不仅可以选择与车身同色，还可以选择黑色或白色。

定制 MINI Cooper 和 MINI Cooper S 的另一个选项是全新 Chrome Line 镀铬组件，包括下进气口、雾灯和后雾灯警示灯（MINI Cooper）以及出风口（MINI Cooper S 后部）和后行李箱盖拉手（MINI Cooper S）等部位上的镀铬镶边。

2.2 内饰

新款 MINI 的内饰是真正设计革命的结果，涵盖了汽车内部的所有区域和装备。

这一革命的成果影响重大，意义深远并且多姿多彩：设施及装备比以前更为丰富，人体工程学优化到了新的标准，车内可用空间更加宽敞，所用的材料更为考究，每个细节的设计质量均反映出新款 MINI 的高档标准。

在驾驶区域内，汽车的整体外观集中在几处清晰的造型和轮廓上，从而突出了车内井然有序而又阳刚的特质。仪表数量比前代车型有所减少，但新款 MINI 却提供了更多的功能。

尽管外部尺寸基本与以前相同，新款 MINI 内部的空间感却得到了显著增强：“在汽车设计过程中，我们的目标是以最小的空间创造最大的汽车”，MINI 内饰设计师 Marc Gerard 说道。正是由于这个原因才选择了苗条的中央控制台造型，从而为驾驶者和前排乘客提供了更大的腿部空间，同时仪表板的水平分隔形式也增强了车内的宽敞感。

圆形出风口移到了最外侧，也有助于突出仪表板的宽度，在水平方向拉长了驾驶区域，同时形成了与车门衬板的明确联系与过渡。

符合人体工程学，操控方便

开发专家们极为重视简单而又符合人体工程学的控制方式，对驾驶区域中的仪表进行了精心布置与分隔。因此，所有操纵装置和开关都按照使用频率和重要性进行了完美的分级布置。

中央单元仍为圆形的 Center Speedo 仪表，但现在从根本上进行了重新演绎：Center Speedo 尺寸更大，更为突出，强调了新款 MINI 的驾驶舱氛围。除模拟式车速表外，Center Speedo 还首次包括了音响系统及选装娱乐和导航功能。

比较独特的是车速表显示，将所有其它功能都包含在一个完整的圆环内。Center Speedo 的高精度提供最佳人体工程学使用及控制方式，显示屏恰好布置在中央仪表盘的中间位置。

驾驶舱的运动风格

位于 Center Speedo 下方的 Center Stack 中央仪表台中分组布置的车辆操控装置及开关反映了驾驶区域的水平排列结构。MINI 的其它特色包括垂直布置的通风系统旋钮，内置在中央控制台底部的两个杯座，以及移植自赛车的拨动开关。

新款 MINI 上这些用来启动电动车窗升降机、座椅加热及中控锁等系统的开关都比以前更大，并且首次在车顶衬内设置了一个拨动开关。因此滑动车顶的开启和关闭都带有典型的 MINI 风格。

与赛车一样，转速表直接布置在方向盘后面，恰好处于驾驶者的视线范围内。转向柱上附加的数字式车速显示能够让您快速确认当前的车速。

传统的点火钥匙在新款 MINI 上被一种圆形的电子信号装置取代，这同样形成了典型的 MINI 风格：将新式电子钥匙插入方向盘后的插槽中之后，驾驶者只需按一个按钮就可以启动和关闭发动机。

始终保持 MINI 特色：采用客户中意颜色的灯光效果

选装车灯组件中包括全新环境照明，可以为 MINI 在车内营造一种特殊的灯光效果：车内照明系统提供自上而下的“瀑布式”照明，并且为车顶衬、车门储物箱、拉手凹口提供微光照明，营造了一种精致而独特的气氛。作为 MINI 的另一个典型特色，灯光颜色可以随时根据乘员个人的心情和喜好分 5 级变化，从暖橙色一直变化到运动蓝色。

调动所有感官的纯粹享受

驾驶新款 MINI 并不仅仅是一种只能用眼睛和耳朵去感觉的全新体验。尤其是采用众多材料的车辆内饰，同样会吸引您的触觉及味觉感官：“触感，即实际触摸材料所获得的印象是极为重要的”，MINI 材料与颜色设计师 Annette Baumeister 如此说道。尤其是精致的材料、清晰的结构以及细腻的表面纹理都是汽车卓越品质的一种强烈体现。为了突出对细节的关注以及新款 MINI 所使用的精致材料，车内的各个表面和饰件部分均刻意采用较小的面积，嵌件和装饰边框也都采用了极为精巧的设计。

车门衬板也采用圆形要素与水平结构相结合的设计语言。主要的椭圆形元件一直延伸到后部，包围着扶手、车门储物槽和圆形车门开启装置。

MINI 内饰和饰件采用的颜色包括碳黑色、砖灰色、托斯卡尼米色和红木红色，根据客户的选择，可以与车身颜色及装饰板颜色和谐组合或形成强烈的对比。

新款 MINI 的仪表板由两个水平部分组成，两者之间用装饰表面隔开。而塑料表面则带有特别细腻的表面纹理，突出了材料的价值和品质。

值得信赖、完美精致：品质高档的材料

选装彩色饰条可以使整个驾驶区域实现个性化的设计和配置风格，仪表板下部各种彩色装饰一直平滑延伸到车门衬板上，与各种装饰板材料相互组合，给人留下了极为深刻的印象。

彩色饰条有 5 种颜色可以选择：深灰色、乳白色、深海蓝色、鸡冠红色和柔黄色，除了供 MINI Cooper 和 MINI Cooper S 选装的标准选项外，还有 4 种专门用于装饰板的选项：即亮黑钢琴漆、深棕色纹理橡木、铝粉表面以及一种从液态金属结构获得灵感的超细光滑表面。

在车内采用天然木材和实心铝材是新款 MINI 真正高档品格的一种表现。作为选择装备，前座乘客侧饰板内可以集成全封闭式杂物盒和 CD 换碟机。

不同的座椅蒙面选项也有助于区分 MINI Cooper 与 MINI Cooper S：例如，MINI Cooper 上引人注目的特殊缝线通过其极为纯粹的基本材料增强了车辆内部独特时尚的气氛。MINI Cooper S 的座椅蒙面上则带有棋盘格图案，不禁让人联想起赛车中的格子旗。

为此所采用的格子布突显了 MINI Cooper S 的运动特性和性能，也可以将这种蒙面换成经典的选装细条纹布，使优雅精致的织物外观与座椅侧垫上可选用 4 种颜色的真皮相互组合。与这种极为精美的蒙面形成绝配的是经典的细条纹套装。

手工缝制包边真皮彰显出独特的高雅品味

在设计及改进内饰的过程中，设计师们同样表现出了对细节的极大关注甚至偏爱。客户也可以效仿这种原则，利用众多的选择装备个性化打造自己的新款 MINI。

其中用于出风口、杯座和仪表板的不少于 16 种镀铬镶边使车内显得更加优雅精致。在真皮蒙面方面，客户可以选择碳黑色 Punch 真皮或托斯卡尼米色 Gravity 真皮。

经典的 Lounge 真皮座椅带有迷人的滚边，有两种颜色可选，以其鲜明的英式传统风格凸显了新款 MINI 所特有的特殊格调。这些带有独特滚边的座椅将品牌的传统价值与非常现代的设计语言结合在一起，真皮蒙面采用手工缝制工艺，散发出一种高品质韵味，能够让你身心舒畅。

要求严格、完美先进的娱乐及导航系统也突出了新款 MINI 的高档特质。新款 MINI 的技术亮点是在本级别细分市场中相当独特的 Hybrid 电视接收器，它可以接收模拟电视信号和 DVB-T 数字电视信号，在人口稠密地区的选台及图像质量标准显著提高。可以让客户在车内接收多达 30 个电视频道。

通过采用创新的分集式天线，接收质量得到显著增强，这是一种全面天线系统，不仅能够在各种情况下选择信号最强的频道，还可以叠加组合接收到的所有天线信号以提供清晰的电视画面。

2.3 动力单元

增强驾驶乐趣，改善经济性 – MINI Cooper 与 MINI Cooper S 的全新动力单元同样在市场中开拓了新局面。两款 1.6 升 4 缸发动机均来自于借助赛车技术和经验设计并制造的发动机家族，具备众多创新的细节和方案。

新款 MINI Cooper S 的自然吸气式发动机最大输出功率为 88 千瓦，MINI Cooper S 的涡轮增压发动机的输出功率则更加令人印象深刻，达到了 128 千瓦。

2007 年上半年，输出 70 千瓦功率的 1.4 升 MINI One 也将加入 MINI 系列，将来这款新 MINI 还将在适当的时候采用最先进的涡轮增压柴油机技术。

引入这个全新的汽油发动机系列不仅是增强 MINI 驾驶动态的关键，对于满足欧洲汽车行业到 2008 年将汽车的平均二氧化碳排放量降至 140 克/公里这一自我承诺也跨出了重要的一步。“通过推出这个新的发动机系列，我们成功地将高级发动机技术转移到了紧凑型轿车细分市场中”，新款 MINI 开发组的动力系统项目经理 Erich Sonntag 说道。“我们的主要目标是实现高效动力，换句话说：以更少的燃料获得更高的性能。”

MINI Cooper S : 汽油直喷式涡轮增压发动机

新款 MINI Cooper S 装备的 1.6 升涡轮增压发动机的动力和性能数据相当惊人：最大输出功率为 128 千瓦，比输出功率为 80.1 千瓦/升，在轻合金 4 缸发动机这一级别中设立了新基准。最大输出功率在 5,500 转/分钟转速下获得，在 1,600 至 5,000 转/分钟的转速区间内可以始终保持 240 牛顿米的最大扭矩。加速时，通过短时间升高增压压力 (Overboost 系统)，可以使输出扭矩短时间增加到不少于 260 牛顿米。

无疑，这将使新款 MINI Cooper S 在道路上的动态表现更加出色，0 至 100 公里/小时的加速时间仅为 7.1 秒。而超车所需的 80 至 120 公里/小时加速时间同样很快，仅为 5.5 秒。新款 MINI Cooper S 最高车速为 225 公里/小时。

除了其卓越的性能，全新动力单元中另一个值得注意的优点是极高的效率。在实际工作过程中，新款 MINI Cooper S 按照欧盟测试循环测得的平均油耗仅为 6.9 升/百公里。

将最大性能与最大效率合而为一的最先进的传动技术

与 MINI Cooper 装备的自然吸气式发动机相同，全新涡轮增压发动机也采用了最新和最先进的发动机技术。每缸的 4 个气门由双顶置凸轮轴驱动，采用经过摩擦优化的滚子摇臂，以及气门间隙液压补偿元件。排气门内充钠，以满足涡轮增压发动机更高的冷却需求，进气凸轮轴带无级相位调节，能够根据当前的动力需求改变气门正时。其结果是以较低的耗油量获得了最佳功率和扭矩输出，同时最大限度地降低了排放。

涡轮增压 4 缸发动机通过采用共轨原理的直接汽油喷射系统供油。不锈钢共轨覆盖所有气缸，由位于进气凸轮轴后端的高压泵加压。

喷射阀位于缸盖侧面，在几毫秒的时间内来自共轨的精确计量的燃油直接喷入燃烧室。通过各个活塞中央的 4 个气门凹坑和燃烧室，可以确保均匀混合气 ($\lambda = 1.0$) 实现最佳进气分层。活塞在铸铁衬套中运行，承受由于 10.5:1 的高压缩比（对于涡轮增压发动机而言也是比较高的）而产生的极高热负荷，通过飞溅机油进行冷却。

由于采用带双涡流技术的涡轮增压器原理，动力的产生更加自然

新款 MINI Cooper S 中配备一种双涡流式涡轮增压器，是本级别车型中另一项首次采用的技术。双涡流式涡轮增压器凭借本身的结构和设计原理，能够十分自然地产生动力，两个气缸的气道在排气歧管和涡轮增压器中彼此分离。这种配置能够减小发动机低转速时的排气背压，因此可以更好、更有效地利用歧管中的脉动气柱。而这种效应又增强了涡轮增压器的响应，使其转子叶片能够在发动机低转速下产生最佳动力。

充气压力被废气旁通阀限制在 0.8 巴，在 1,400 转/分钟转速下即可建立此压力，因而实际上消除了传统涡轮增压发动机上常见的加速时的涡轮“滞后”。结果，MINI Cooper S 的 1.6 升涡轮增压发动机显示出了和比它大很多的自然吸气发动机相同的响应和动态特性。

“利用小排量和高燃油效率的发动机实现较大发动机动力性能的策略称为‘小型化’”，负责新款 MINI 传动系统开发的项目经理 Erich Sonntag 说道。“新款 MINI 涡轮增压发动机的比输出功率达到了大约 110 马力/升，是这一概念的绝佳范例。”

MINI Cooper 的动力单元：紧凑、强劲、经济

新款 MINI Cooper 中的自然吸气发动机排量也是 1.6 升，将极致驾驶乐趣与同样出色的经济性结合在一起。最大输出功率为 88 千瓦，在 6,000 转/分钟转速下获得，在转速仅为 2,000 转/分钟时即可产生 140 牛顿米的扭矩，最大扭矩在 4,250 转/分钟转速时达到 160 牛顿米。

这种紧凑的动力单元通过其宽广的可用转速范围将最佳驾驶乐趣与高效燃油管理结合在了一起。MINI Cooper 从 0 加速至 100 公里/小时仅需 9.1 秒，最高车速达到 203 公里/小时。凭借其卓越的动力性能，这款大扭矩 4 缸发动机使汽车以次高档从 80 加速至 120 公里/小时超车时仅需 9.4 秒。

新款 MINI Cooper 在欧盟测试循环中的平均耗油量仅为 5.8 升/100 公里。

设立新标准的 **Valvetronic** 电子气门技术

这一 4 缸发动机技术上的创新特色之一是基于 BMW 集团独特的 Valvetronic 电子气门技术的完全可变气门管理系统。借助这种最先进的气门控制技术，可以在几毫秒内完成对气门升程和开启时间的调节，以适应当前的动力和性能要求。为了达到这种效果，凸轮轴并非通过挺杆直接作用在气门上，而是通过一个附加的中间杆对气门进行控制，其枢轴点由一个通过电动马达驱动的偏心轴调节。根据中间杆的位置，进气门升程可在 0.2 至 9.5 毫米之间无级调节。从最小升程到最大升程的切换只需约 300 毫秒。

除了可以调节进气侧的气门升程外，还可以根据需要随发动机转速相应调节进气门和排气门正时。这种调节过程也是无级进行的，所需的时间也是大约仅为 300 毫秒。

在控制和正时过程之所以具有这样令人难以置信的快速响应是由于发动机管理系统中集成了一个高性能 32 位电脑。

可变气门升程与随转速变化的凸轮轴管理系统相互合作，优化了发动机的扭矩曲线和输出功率。从而使得新款 MINI Cooper 的发动机在低转速时就能提供相当大的扭矩，同时在高转速时能够产生比普通发动机高得多的输出功率。

这两项技术提供的另一个好处是显著降低了耗油量，根据车辆行驶的路况以及驾驶者的个人风格，最高可降低 20%。在欧盟测试循环中的耗油量平均大约降低了 12.5%。

另一个好处是发动机可以使用各种等级的燃油平稳工作，对于像 MINI 这样的全球化车型，这一点自然有着重要的意义。

技术源自赛车的新发动机系列

MINI Cooper 和 MINI Cooper S 中装备的发动机由 BMW 集团位于英国的 Hams Hall 发动机厂生产。与前代车型中的发动机相比，两款新车型的发动机位置都旋转了 180°，即现在是排气侧朝前。

自然吸气式和涡轮增压式发动机的基本配置在很多方面都相同：两款发动机气缸之间的距离均为 84 毫米，缸径均为 77 毫米，冲程均为 85.5 毫米，排量也都是 1.6 升。

曲轴箱的两段式底板结构是直接移植自赛车的先进技术，缸体和轴承壳用铝合金铸造而成。

链条盒集成在曲轴箱内同样有助于减轻重量、改善发动机的声学特性，同时还减少了部件数量。

两款发动机的凸轮轴都采用了所谓的复合结构。与传统的铸造凸轮轴不同，由高强度不锈钢制成的凸轮环收缩装配到凸轮轴上，然后精磨到千分之一毫米的精度。

用于调整相位的偏心轴也采用这种流程制造，从而进一步减轻了重量。

开发新款 MINI 动力单元时应用的轻质概念还可以减少摩擦损失。正是由于考虑到这一点，两款发动机的曲轴都在结构上进行了重量优化，采用了特殊的轴瓦以及仅为 45 毫米的相对较小的轴颈。

发电机和空调压缩机均由一根多楔 V 带驱动，而冷却液泵由摩擦轮驱动，这些改进都有助于使新款 MINI 中的发动机变得特别小巧紧凑。实际上，它们堪称同级车型中最短的 4 缸发动机。

流量控制式机油泵是 MINI 车型所属细分市场中的另一项新特色，这种链传动油泵仅提供发动机实际需要的能量。这使得发动机附件消耗的功率减少了大约 160 瓦，意味着在 6,000 转/分钟时可以多获得 1.25 千瓦输出功率，同时使耗油量减少大约 1%。

冷却液回路中水泵的按需运行也具有类似的效果，在发动机达到正常工作温度之前，水泵不会开始工作。这有助于减少发动机暖机时的燃油消耗，并使三元催化转换器迅速达到最佳工作温度。

2.4 手动变速箱与自动变速箱

最大精度、短传动比及高换档速度 – 这些都是新款 MINI 变速箱的典型特点

遵循 MINI 尽可能使传动系统与车辆直接集成以获得最大可能运动效果的哲学，新一代 MINI 中的所有发动机都搭配了标准配置 6 档手动变速箱。

两款车型均可选装 6 档自动变速箱，档位传动比也与发动机的功率和扭矩水平完美匹配。

新款 MINI Cooper 以及将来推出的新款 MINI One 的变速箱前两档采用了单锥同步器和碳纤摩擦盘，加速过程更为迅速。这款变速箱的其它新特点还包括倒档上采用了螺旋齿轮和同步器，避免了换档及挂倒档时讨厌的噪音。

提供最佳牵引力的限滑差速器

MINI Cooper S 的前两档采用了双锥式同步器。这样可以缩短换档时间，减小换档所需的操纵力。MINI Cooper S 还可选装机械式限滑差速器，以防止驱动轮在湿滑路面上或快速过弯时打滑。

新款 MINI 的 6 档自动变速箱确保了远远超出一般水平的驾驶乐趣。首先，驾驶者可以通过方向盘上的拨片手动换档，因此，两手无需离开方向盘就可以保持对车辆的完全控制。其次，变速箱通过不少于 5 个离合器操纵，换档时几乎不需要驱动功率和扭矩介入。

Sports (运动) 按钮

按一下按钮就可以获得更有运动感的换档追求更大动力与更高性能的爱好者也可以找到理想的方案：新款 MINI 可以选装 Sports (运动) 按钮，位于选档杆的前面。这样，要想给汽车进行更有激情的设置，只需按下按钮改变方向盘上的 Servotronic 助力转向系统模式，就能够获得更加自然的油门踏板响应。最后但也同样重要的是，这还可以进一步缩短自动变速箱的换档时间。

2.5 底盘和悬架

第二代 MINI 的底盘和悬架再次设立了全新标准

新车型上最重要的创新是提供驾驶舒适性与动态性能独特组合的 EPAS (电动助力转向系统) - 从而确保了新款 MINI 更大的驾驶乐趣。由于采用了速敏助力，并且可以通过 Sports (运动) 按钮改变转向控制图谱，转向特性不仅可以根据当前驾驶条件调节，还可以根据驾驶者的要求和意愿调节，转向更为直接，并且极具运动感。

底盘和悬架上的所有创新都是为了进一步增强人们公认的 MINI 车传奇般的卡丁车驾驶感觉。的确，凭借其前轮驱动形式、较低的重心和宽轮距，新款 MINI 简直是操纵灵活性方面的典范，达到了前所未有的水平。因此，MINI 这种典型的驾驶体验比以往更加强烈和刺激，同时新款车型能够通过其升级的底盘和悬架将运动型的动力和性能更加舒适安全地传递到路面。

前桥采用的麦弗逊式减震支柱确保在任何时候都具有出色的车轮导向和控制，在快速过弯以及加速或制动时能够保持转向系统几乎完全不受驱动力的影响。

新的中心臂式后桥在 MINI 所属细分市场中是一种非常独特的配置，通过其成熟先进的运动学设计，确保了在任何情况下都具有最佳方向控制稳定性。新后桥的开发实际上采用了 BMW 集团的所有技术与经验，铝制纵臂的使新款车型的重量比前代车型减轻了 6 公斤。

最后，防侧倾稳定杆也有助于使 MINI Cooper S 和 MINI Cooper 的灵活性及操纵安全性达到前所未有的高水平。

新的电动机械式助力转向

通过向市场推出新一代车型，MINI 也推出了新一代的转向系统：MINI 的新型电动助力转向系统 (EPAS) 反映了 BMW 集团在这个领域的总体开发策略，全新转向系统与传统的液压系统相比有助于进一步减轻重量。另一个优点是电动伺服马达只有在真正需要转向助力或在驾驶者需要时才会启动。MINI 新的转向系统凭借其较轻的重量以及根据驾驶者的实际需求按需运行的功能，也有助于降低耗油量，大约每 100 公里可以节省 0.1 升燃油。

电动机械式转向系统可与各种设置模式相互作用：在基本模式下，转向助力根据车速以均衡的比例变化，使驾驶者可以用最小的操纵力进行挪车或泊车。另一方面，为了确保安全与精确，在高速行驶时需要使用较大的转向操纵力，因此，按下 Sports (运动) 按钮时会启动转向力更高、转向精确性更强的更具运动感的控制功能。

转向系统中的现代机械控制系统能够在各种情况下减小转向系统中的质量惯性和摩擦，使驾驶者通过方向盘获得更为精确的反馈。

两种悬架设置选项

两款车型都提供两种悬架变型。新款 MINI Cooper S 的基本配置高于新款 MINI Cooper 的最高运动配置。两款车型都可以选装特殊的运动型悬架，采用更硬的弹簧、减震器和防侧倾稳定杆。

前桥装备直径为 280 毫米的通风制动盘（MINI Cooper S 的制动盘直径为 294 毫米）。

后桥采用直径为 259 毫米的制动盘。

在两款车型中，强大而又可靠的无衰减制动系统还得到 ABS（防抱死制动）、EBD（电子制动力分配）和 CBC（弯道制动控制）系统的支持。新款 MINI 的辅助制动功能可以识别紧急制动并立即建立最大制动压力。

MINI Cooper S 标准装备的自动稳定和牵引力控制系统（可以使用通/断开关按需操作）以及 DSC（动态稳定控制系统）可以在紧急情况下提供附加的安全性。另一项新功能是与 DSC 配合作用的坡道辅助起步功能，可在坡道上起步时施加制动以防溜车。

MINI Cooper 标准装备了 15 英寸轻质合金车轮配 175/65 R 15 轮胎。MINI Cooper S 采用 16 英寸轻质合金车轮配 195/65 R 16 轮胎。17 英寸车轮配 205/45 R 17 轮胎作为选择装备提供，不用说，新款 MINI Cooper S 标准装备了防爆轮胎。

由于具备防爆性能，这些轮胎完全放气后仍能以最高 80 公里/小时的车速继续行驶 150 公里。此外，新款 MINI 还装备了胎压报警指示灯，能够持续监测及检查轮胎压力。

2.6 安全装备

除了在各种情况下都极为卓越的驾驶特性外，新款 MINI 还装备了一系列主动安全设施。从而使汽车能够满足所有销往国家的法规要求，同时，新款 MINI 还提供了在世界所有相关碰撞测试中取得最佳成绩所需的全部功能。

在设计新款 MINI 全面的安全装备时，BMW 集团的安全专家们进行了广泛的实践性事故研究。并且从一开始他们就考虑了将来的要求，例如行人安全与保护问题。

标准装备 6 个安全气囊

新款车型标准装备了 6 个安全气囊，整套约束系统包括驾驶者和前座乘客前置安全气囊、侧面安全气囊和头部帘式安全气囊。前置安全气囊根据中央电脑计算出的碰撞类型和碰撞强度充气。两个侧面安全气囊集成在前座侧围内，能够有效地保护驾驶者和前座乘客免受胸部伤害。帘式头部安全气囊在需要时从车顶衬向下充气展开，形成覆盖前后车窗的大面积“气帘”，为前后座乘员提供最大的头部保护。所有座椅都配备了三点式安全带，前排座椅还带有安全带张紧器和安全带限力器。

新款 MINI 的发动机横置于汽车的前部，具有理想的碰撞特性，尤其是与汽车前端超大的撞击吸能区相结合，可以吸收碰撞中产生的大部分碰撞能量。

极为坚固的横梁和加固的车门结构也有助于防止碰撞能量进入乘客舱，前桥也具备同样的作用，能够吸收碰撞能量并通过底板传输碰撞力。

在严重碰撞中，电动燃油泵自动关闭，中控锁打开，车内照明和危险报警灯立即亮起。

新款 MINI 不仅运动性能出色，还是一款非常安全的汽车，从而满足了小型汽车细分市场中对高档汽车的巨大需求。可以说，新款 MINI 将驾驶乐趣与运动精神和全面的安全性组合到了一起。

2.7 成功的传奇

很少像现在这样如此明显地超越人们的期望。今天，在BMW集团位于英国牛津的工厂，MINI汽车的产量比原计划翻了一番，在2005年产量首次超过了20万辆。

自2001年开创新纪元以来，牛津工厂已累计生产了80多万辆现代MINI，销往全球70余个国家。现在MINI的全球成功传奇仍在继续。

从一开始，第一代现代MINI就实现了开发人员设定的目标，即让1959年的经典MINI适应现在的时代。因此，现代MINI不仅反映了其“祖父”的紧凑造型和风格，还再现了Alec Issigonis爵士所创造的经典原型带来的所有魅力及其所代表的生活方式。另一方面，通过采用新的尺寸，现代MINI满足了21世纪对于安全性、驾驶动态、灵活性以及个性风格的全部要求。这种传统价值与现代技术成就的融合的确非常独特，现在又通过新款MINI可以信赖的风格得到了进一步发扬光大。

新款MINI：用途广泛，四海为家，风格独特

第二代现代MINI仍然是一种真正的原创。新款MINI轻而易举地超越了所有标准，仅此一项，就使其成为同级车型中一个真正的异类。它满足了对紧凑型汽车的所有要求，同时又能提供高档汽车的所有典型品质：迷人的设计、精致的驱动技术、卓越的漆面质量、出色的安全性、创新的功能和装备以及几乎无限的个性化定制选项。

新款MINI还以其灵敏的操纵性超越了所有标准和本级别的限制，赋予汽车在所有细分市场中绝对出类拔萃的独特驾驶乐趣。因此与任何直接竞争对手相比无疑具备相当大的优势，在描述MINI的全部特质时，只有一条是最重要的：始终保持MINI特色！

遵循这一理念，新款MINI在全世界拥有了一个庞大而广泛的车迷群体，得到了他们的充分支持和承诺。驾驶乐趣、高档品质和极致魅力可以说是任何人都难以抗拒的品牌优势。正是这种吸引力使得现代MINI在全球取得了巨大的成功，作为价值与品质的象征得到了全世界车迷的赞赏。

英国制造：具有悠久传统的现代化生产

作为一款全球成功车型，新款MINI在BMW集团位于英国牛津的工厂制造，这间工厂在2000年专为生产现代MINI进行了全面重建，是欧洲最先进的汽车生产厂之一。因此，随着2001年春季汽车投产，位于伦敦西部的这座美丽的大学城的历史翻开了新的篇章：距离William Morris在牛津生产第一辆汽车已经过去了88年，BMW集团在21世纪开始成功续写牛津汽车生产的历史。

新款 MINI 所采用的现代生产策略尤其体现在位于英国三个地方的工厂所形成的生产网络：即位于牛津的中心生产与总装厂、位于 Swindon 的车身及零部件工厂以及位于 Hams Hall 的发动机工厂构成了 MINI 的“生产铁三角”。

为了提高向新车型转变过程中的生产质量和数量，BMW 集团对所有三个工厂都进行了大规模投资。因此中期 MINI 生产三角内的岗位数量将从目前的 6,350 个增加到大约 6,800 个。

在工厂的扩建和现代化改造过程中，对 70 万平米的牛津工厂大约投入了 1.5 亿欧元，目标是在 2007 年将年产量从 20 万辆提升到 24 万辆。在这个过程中，BMW 集团在牛津工厂的员工总数将从现在的基础上再增加 200 人，达到 4,700 人。

在 Swindon 另外投入了 8800 万欧元，未来这里将有大约 1,100 位员工为新款 MINI 生产全部车身面板和零部件。为了在 Hams Hall 发动机工厂生产为 MINI Cooper 和 MINI Cooper S 新开发的 4 缸发动机，在这里另外投入了大约 4400 万欧元。Hams Hall 生产的扩大也会创造新的就业机会，中期，发动机工厂的员工总数将从 750 人增加到 1000 人。

最初的 MINI：在蒙特卡罗拉力赛中获得不下三次的胜利

赛场上的辉煌成功有助于从开始树立经典 MINI 的良好声誉，是 MINI 品牌伟大历史与传统中一个强有力的因素。得益于在性能和驾驶乐趣方面的非凡品质，MINI 从一开始就成为汽车运动中一个极为成功的选手。MINI 参加的第一项赛事是于 1959 年 9 月举办的挪威 Viking 拉力赛，由车队经理 Marcus Chambers 担任车手。在 1960 年的日内瓦拉力赛中，MINI 赢得了它的首场胜利，这次是由 Don 与 Erle Morley 担任车手。此后仅过了 2 年，MINI 就开始在各种赛事中取得全面胜利，一级方程式车手 Stirling Moss 的妹妹 Pat Moss 与领航员 Ann Wisdom 合作在荷兰的郁金香拉力赛中获得冠军。

又过了 2 年，MINI 车队最后一次进入赛车的史册，不少于 6 部 MINI 赛车肩负“官方使命”参加了 1964 年的蒙特卡罗拉力赛，向发动机功率比自己大一倍的强大对手叫板。但在 David 与 Goliath 的对决中，MINI 很快显示了自己的独特之处，驾驶 MINI Cooper S 的爱尔兰车手 Paddy Hopkirk 造成了轰动，让 MINI 在当时已经是世界最著名的拉力赛中首次摘得桂冠。

1965 年，芬兰车手 Timo Mäkinen 重演了这一出色的成功传奇，与他的同胞 Rauno Aaltonen（至今仍作为“拉力赛导师”而出名）获得欧洲锦标赛的冠军，代表 MINI 车队为这一赛季划上了完满的句号。之后在 1967 年，Aaltonen 为这个世界著名的英国品牌第三次赢得了蒙特卡罗拉力赛冠军。

对于赛道上的比赛，MINI 也是从一开始就获得了巨大的成功。全欧洲的个人车手接连取得了各种级别比赛的胜利，而 MINI 车队则将精力主要放在英国房车锦标赛上。

尽管取得了优异的成绩，但是在 60 年代末，由于修改后的新的比赛规则明显偏向装备较大发动机的更大型的汽车，MINI Cooper S 作为赛车的巅峰时期明显已成为过去。因此，1970 年的澳大利亚山地拉力赛就成了 MINI 车队最后一次正式参加的比赛。

一个时代结束了，但是 MINI 传奇仍在继续。60 年代属于 MINI，这一点直到今天仍然再明显不过，没有一部车像 MINI 这样在如此紧凑的车身中提供如此强大的驾驶乐趣，能够投入如此少的成本获得同样水平的比赛佳绩。

MINI 挑战赛：俱乐部比赛与生活方式结合

考虑到 MINI 品牌的比赛传统，在 2004 年发起 MINI 挑战赛的决定就很容易理解了。

这一著名的系列赛的非凡魅力应归功于一个真正具有创新意义的理念：将汽车运动与生活方式结合 – 正是车手与车迷同样珍视的正确组合。

MINI 挑战赛的两个共同点是赛车的乐趣和 MINI 品牌的魅力。车手本身对 MINI 挑战赛的特殊气氛起到了重要作用，赛车老手和刚刚崭露头角的新秀与来自娱乐界和体育界的名人同场竞技。

MINI 挑战赛的比赛原则是所有参赛者一律平等：参赛选手通常不少于 35 人，所有选手驾驶技术规格相同的 MINI Cooper S 汽车进行比赛。所有汽车都在同一中心场地代表 MINI 做赛前准备，并且均由 John Cooper Works 使用相同的调校组件针对赛道对车辆进行优化。这些 154 千瓦赛车的发动机和变速箱等主要部件都经过特殊密封，以防非法改装。

比赛本身与重大比赛同时进行，按照惯例，MINI 挑战赛在德国一级方程式大奖赛等 F1 大赛之前举行。同时 MINI 挑战赛已经成为一个真正的国际亮点，2006 年，英国、比利时、意大利和新西兰等国家也都举办了 MINI 挑战赛。