

MINI al Mondial de l'Automobile Paris 2006. Indice.



1. Anteprima mondiale della nuova MINI. (Versione riassuntiva)	3
2. L'evoluzione di un originale: la nuova MINI. (Versione integrale)	
2.1 Il design della scocca.	8
2.2 L'abitacolo.	11
2.3 I motori.	15
2.4 I cambi manuali e automatici.	20
2.5 L'autotelaio.	21
2.6 L'equipaggiamento di sicurezza.	23
2.7 La storia di un successo.	24

1. Anteprima mondiale della nuova MINI. (Versione riassuntiva)



La storia di successo ha un seguito. La MINI, l'utilitaria più venduta del segmento premium, si presenta adesso con la seconda generazione di modelli. Cinque anni dopo il lancio della prima generazione di modelli, al Mondial de l'Automobile 2006 di Parigi la nuova MINI celebra la propria anteprima mondiale dopo una rivisitazione completa. L'atleta che ha raccolto il massimo punteggio nella categoria di appartenenza si presenta con dei motori quattro cilindri sviluppati completamente ex novo. Sono aumentate la dinamica e la sportività ed è calato il consumo di carburante. Il design esterno della nuova MINI è stato sviluppato in modo evolutivo, rispettando il look caratteristico del marchio, mentre il design interno ha subito una rivoluzione intelligente e moderna. Una serie di nuovi equipaggiamenti aumentano il comfort e il divertimento di guida con la nuova MINI.

Al momento di lancio alla fine del 2006 saranno offerte la MINI Cooper S e la MINI Cooper. La nuova MINI Cooper S viene alimentata da un turbomotore 1,6 litri che eroga 128 kW/175 CV e accelera da 0 a 100 km/h in 7,1 secondi; la velocità massima è di 225 km/h. Il consumo medio in base al ciclo UE è di 6,9 litri su 100 chilometri. Il motore aspirato da 1,6 litri della MINI Cooper eroga invece 88 kW/120 CV. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 9,1 secondi, la velocità massima ammonta a 203 km/h. Il consumo medio della nuova MINI Cooper è di modesti 5,8 litri su 100 chilometri. Già nel primo semestre 2007 seguirà la nuova versione di base, la MINI One, con motore quattro cilindri 1,4 litri dalla potenza di 70 kW/95 CV. Inoltre, nel primo semestre del 2007 la gamma di motorizzazioni della nuova MINI sarà completata dai propulsori con la nuova tecnologia turbodiesel.

In tutte le varianti di modello è stata conservato naturalmente il tipico go-kart-feeling delle MINI – il risultato di un baricentro basso, una carreggiata larga e del concetto «una ruota in ogni angolo». Le numerose innovazioni nel campo dei motori, dei cambi, dell'autotelaio, dello sterzo e dell'impianto frenante, offrono un'esperienza di guida di dimensioni completamente nuove. Inoltre, con la sua scocca robusta e un equipaggiamento di sicurezza esemplare, la nuova MINI soddisfa tutti i criteri di sicurezza del mondo.

Un'immagine elegante e sportiva.

«Dall'originale all'originale» – questa è la massima che ha dettato il design della scocca della nuova MINI. Il design esterno è completamente nuovo ma resta sempre inconfondibile. Il modulo anteriore della nuova MINI regala a tutti un sorriso gentile, dovuto soprattutto alla nuova griglia del radiatore a forma esagonale che conferisce alla due porte come elemento aperto un'espressione ancora più simpatica. Nel nuovo modello è stata soppressa la divisione centrale del bordo superiore del paraurti che caratterizzava il radiatore del modello precedente.

Il modulo anteriore della nuova MINI è stato leggermente allungato. La MINI Cooper misura adesso 60 millimetri più del modello precedente, la nuova MINI Cooper S è cresciuta di 61 millimetri. Il motivo per l'aumento delle dimensioni sono i motori più potenti e le norme di sicurezza che entreranno in vigore nei prossimi anni. Già ora le MINI soddisfano le norme di protezione dei pedoni del futuro.

Un design marcato, dimensioni leggermente maggiorate.

Oltre alla griglia del radiatore sono soprattutto i grandi gruppi ottici rotondi a marcare il volto della nuova MINI. I lampeggiatori sono stati integrati nei proiettori. Questa configurazione dona al design esterno un'immagine più pulita; i «beauty-spots» (nei di bellezza) non sono più quattro ma solo due. Sono adesso le luci di posizione montate sotto i proiettori, che accolgono a richiesta anche i fendinebbia, ad assolvere la funzione estetica dei due «nei di bellezza» soppressi. La MINI Cooper S si distingue dalla MINI Cooper anche per un powerdome più bombato e una presa d'aria supplementare nel cofano motore.

Di profilo, la nuova MINI si presenta slanciata e atletica. Un elemento caratteristico della nuova MINI è la superficie vetrata che avvolge la vettura come un nastro. La cosiddetta «greenhouse», cioè la parte vetrata della sovrastruttura, ha un andamento discendente più accentuato verso la coda che sottolinea l'elevata dinamica della macchina.

Vista di dietro, la nuova MINI ha una linea di spalla più incisiva e si presenta sportiva e muscolosa, compensando così elegantemente la crescita del modulo anteriore. Dato che le proporzioni tradizionali della nuova MINI sono state rispettate, non si notano immediatamente le nuove misure. Saltano invece all'occhio gli stilemi del suo carattere premium. Il cromo luccica nelle maniglie delle porte, nei proiettori, nei fari posteriori e negli anelli della griglia del radiatore, sullo sportellino del serbatoio e lungo la linea di cintura. Con un design elegante, delle forme compatte e delle proporzioni perfette la nuova MINI si presenta come una scultura viaggiante.

Design intelligente per l'abitacolo.

All'interno, la nuova MINI è stata radicalmente rivisitata. Grazie a un design intelligente, la strumentazione è stata ridotta al minimo e rivestita in forme rotonde e puriste che insieme alla sobria geometria orizzontale della plancia caratterizzano il linguaggio formale dell'abitacolo. Il contagiri è posizionato dietro al volante, nel campo visivo diretto del guidatore. Anche nella nuova MINI l'elemento principale è il Center Speedo nel quale è stato integrato un numero di funzioni nettamente superiore rispetto al modello precedente. Ad esempio, adesso sono stati inseriti anche i comandi e la visualizzazione dell'impianto di entertainment e il display del sistema di navigazione, entrambi disponibili come optional.

Grazie alla linea slanciata della consolle centrale, è stato possibile ampliare l'offerta di spazio nella zona delle gambe di guidatore e passeggero. La configurazione del cockpit a evoluzione orizzontale si ritrova anche nell'impostazione dei comandi, raccolti nel Center Stack direttamente sotto il Center Speedo. Inoltre, nella nuova MINI sono state inserite verticalmente delle manopole per l'aerazione, dei portabevande nella base della consolle centrale e dei toggle ripresi dal mondo delle corse. I comandi per l'attivazione degli alzacristalli, del riscaldamento dei sedili e della chiusura centralizzata sono di dimensioni più grandi. Per la prima volta, dei toggle sono stati integrati anche nel cielo del tetto. Tutti gli strumenti sono facili da usare e posizionati in modo perfettamente ergonomico. La funzione della chiave di apertura e di accensione la assolve un trasmettitore di segnali rotondo disegnato in stile MINI; il motore viene avviato con il pulsante Start/Stop.

Illuminazione nel colore preferito.

Un accento particolare all'interno della MINI lo dona la nuova luce soffusa, disponibile a richiesta nell'ambito del Pacchetto d'illuminazione. Realizzata come illuminazione «a cascata» – che si diffonde dolcemente come luce indiretta nel cielo del tetto, nelle tasche delle portiere e nelle conche delle maniglie delle porte, essa genera nell'abitacolo un ambiente del tutto particolare. Un elemento tipico per MINI: il colore della luce è modificabile in cinque tinte e varia tra un caldo arancione e uno sportivo blu.

La priorità alla personalizzazione.

Grazie a una ricca e affascinante offerta di varianti di equipaggiamenti e di optional, la nuova MINI soddisfa le più sofisticate richieste di personalizzazione. L'automobile raggiunge, con materiali profumati come il legno naturale e la pelle lavorata a mano, tutti i sensi dei suoi clienti. Con una vasta gamma di modanature e la Colour Line l'arredamento interno è facilmente adattabile alle preferenze personali.

Di serie sono disponibili 12 colori per la scocca, di cui otto tinte metallizzate. La libertà di scelta si estende anche alla vernice del tetto: in alternativa al colore della carrozzeria, il tetto può essere ordinato anche in bianco e in nero. Come optional è disponibile sia per la MINI Cooper che per la MINI Cooper S una Chrome Line. La Chrome Line comprende i bordi in cromo della presa d'aria inferiore, le cornici dei fendinebbia e del retronebbia (MINI Cooper) o l'uscita d'aria nello spoiler posteriore (MINI Cooper S), così come la maniglia del portellone del bagagliaio (MINI Cooper S).

Nuovi motori: potenti ed economici.

Il motore quattro cilindri turbo da 1,6 litri che pulsa sotto il cofano della MINI Cooper S eroga 128 kW/175 CV. La sovralimentazione del motore avviene attraverso un turbocompressore del tipo «twin-scroll» con due flussi separati di gas di scarico, alimentati rispettivamente da due cilindri. Grazie alla sua configurazione, il turbocompressore assolve il compito di aumentare la potenza già a bassi regimi. L'effetto si percepisce immediatamente: la progressione del quattro cilindri 1,6 litri della MINI Cooper S si ritrova di norma solo in motori decisamente più potenti. La coppia massima ammonta a 240 Nm ed è disponibile costantemente nel campo di regime tra i 1.600 e i 5.000 giri/min. Nelle accelerazioni forti la coppia viene portata – attraverso un breve aumento della pressione di sovralimentazione – a 260 Nm (overboost).

Nella MINI Cooper è montato un motore quattro cilindri aspirato dalla cilindrata di 1,6 litri che eroga 88 kW/120 CV e una coppia massima di 160 Nm. Il comando delle valvole di aspirazione, realizzato ispirandosi alla tecnologia VALVETRONIC di BMW Group, è interamente variabile. L'alzata delle valvole e i tempi di apertura sono controllati elettronicamente e in continuo, in dipendenza della richiesta di potenza. Questa innovativa tecnologia di distribuzione non assicura solo la massima prontezza di risposta e rotondità di funzionamento ma anche un basso consumo di carburante e delle emissioni ottimizzate.

Entrambi i motori a quattro cilindri sono montati davanti trasversalmente. Il concetto attuale di costruzione leggera prevede una costruzione innovativa dell'albero a camme e un albero a gomiti alleggerito. Il consumo di carburante viene ottimizzato inoltre attraverso una pompa dell'olio a volume di portata regolato e, nel circuito di raffreddamento, di una pompa dell'acqua disattivabile – due dettagli offerti in passato solo nei segmenti automobilistici superiori.

La nuova MINI Cooper e la nuova MINI Cooper S sono equipaggiate di serie di un cambio manuale a sei marce. Come optional è disponibile per entrambi i modelli una trasmissione automatica a sei rapporti. La moderna tecnologia del cambio riduce le forze necessarie per il passaggio da una marcia all'altra, assicurando così delle cambiate fluide ed efficienti.

Go-kart-feeling perfezionato.

Rispetto alla MINI Cooper, l'autotelaio della MINI Cooper S è ancora più sportivo. In entrambi i modelli l'esperienza di guida viene caratterizzata dal tipico go-kart-feeling delle MINI. Grazie alla maggiore maneggevolezza ed agilità, viene accentuato ancora di più il carattere impareggiabile della MINI. Per entrambi i modelli è disponibile come optional un assetto sportivo che consente di incrementare ulteriormente il divertimento di guida.

La MINI deve la propria agilità in gran parte al nuovo servosterzo elettromeccanico EPAS (Electrical Power Assisted Steering). La servoassistenza funzionante in dipendenza della velocità assicura un basso sforzo al volante nelle manovre di parcheggio e delle reazioni precise a velocità autostradali.

Sicurezza premium.

Grazie all'architettura della scocca, la nuova MINI offre una protezione anticrash esemplare per il segmento di appartenenza. Nonostante gli sbalzi corti, in caso di collisione dei percorsi di carico ottimizzati convogliano con efficienza le forze. Per sottolineare la loro qualità premium, entrambe le MINI sono dotate di un ricco equipaggiamento di sicurezza. Sei airbag di serie assicurano un'ampia protezione di tutti gli occupanti.

Una maggiore sicurezza attiva nelle situazioni critiche viene messa a disposizione dal Sistema antibloccaggio (ABS), dal Ripartitore elettronico di frenata (EBD) e dalla Regolazione dei freni in curva Cornering Brake Control (CBC); la MINI Cooper S è equipaggiata di serie del Controllo della trazione (ASC+T, disattivabile) e del Controllo dinamico di stabilità (DSC). Le situazioni che richiedono una frenata di emergenza vengono riconosciute dall'Assistente di frenata della nuova MINI che forma la massima pressione dei freni in tempi velocissimi. Nuovo è anche l'Assistente di avviamento in salita «Hill Assist», abbinato al DSC, che attiva i freni nelle partenze in salita e previene così il rotolamento indietro della vettura.

La nuova MINI segue la scia di successo del modello precedente, prodotto in più di 800 mila esemplari, il quale ha conquistato i cuori di fan in tutto il mondo. Costruita rispettando gli elevati standard di qualità, tecnologia e sicurezza di BMW Group, la nuova MINI sottolinea come mai in passato la sua posizione di leader nel segmento di appartenenza.

2. L'evoluzione di un originale: la nuova MINI. (Versione integrale)

2.1 Il design della scocca.



«Dall'originale all'originale» – questa è la massima che ha accompagnato l'evoluzione del design esterno della nuova MINI. Già con la prima generazione della MINI moderna il concetto della MINI classica del 1959 era stato interpretato con successo in una chiave moderna. Adesso la filosofia viene sviluppata con la massima coerenza. «Nel design esterno la nuova MINI costituisce un'evoluzione del modello precedente», illustra il capo del design MINI, Gert Hildebrand. L'obiettivo era di accentuare tutti gli stilemi classici e tipici della MINI moderna. Seguendo questo principio, è stata ridisegnata l'intera automobile, aggiornandone le forme caratteristiche.

Tra gli stilemi del marchio che si sono trasformati in icone di design vanno ricordati sicuramente i grandi proiettori rotondi della MINI. I proiettori principali trasparenti sono stati girati leggermente verso l'esterno, così da conservare la nota geometria della prospettiva frontale. Ma non solo il fascio luminoso bensì anche lo sguardo della nuova MINI punta deciso in avanti. L'abbinamento di un design classico a una tecnica moderna e sofisticata offre un maggiore rendimento luminoso. Nei gruppi ottici sono stati integrati anche i lampeggiatori direzionali, precedentemente montati come unità separata. L'unico elemento isolato sono adesso le luci di posizione che includono i fari fendinebbia, disponibili come optional; questi formano i caratteristici «nei di bellezza» nel volto della nuova MINI.

Il modulo anteriore: look personalizzato per ogni variante di modello.

Nel design del modulo anteriore si nota immediatamente il radiatore esagonale. Nella nuova MINI il radiatore è composto da un elemento chiuso; la vecchia divisione nel bordo superiore è stata soppressa. La forma esagonale del radiatore ricorda ancora di più le prese d'aria della MINI classica e intensifica così l'espressività di questa icona di design. Lo sviluppo orizzontale della griglia del radiatore accentua la larghezza della scocca e conferisce alla nuova MINI un'aria ancora più maschile.

La nuova MINI Cooper e la nuova MINI Cooper S si presentano con due moduli frontali differenti. Nella MINI Cooper i bordi della presa d'aria inferiore seguono una curva leggermente ascendente, così da trasmettere l'impressione di una MINI Cooper sorridente. La griglia del radiatore è formata da tre lamelle cromate che disegnano un volto simpatico e leggermente più nostalgico di quello della MINI Cooper S che ha invece un'aria più sportiva e maschile. Il cofano motore è più alto di 20 millimetri rispetto a quello

della MINI Cooper – per accogliere il turbocompressore. «Questo è un esempio classico del principio «form follows function ed è tipico per una MINI» spiega l'exterior designer Marcus Syring. Un design autentico mette in mostra i punti forti. Per questo motivo abbiamo scelto un frontale più muscoloso per la MINI Cooper S».

La griglia del radiatore è caratterizzata da un disegno autonomo che si ripete nella presa d'aria, facendola apparire più grande rispetto alla MINI Cooper. Entrambi gli elementi enfatizzano la potenza del propulsore che pulsa sotto il cofano motore. In più, anche la nuova MINI Cooper S è dotata di una presa d'aria nel cofano motore.

Aerodinamica moderna con una forma classica.

La MINI si presenta con un profilo moderno e dunque con un'aerodinamica ottimizzata in entrambe le varianti di modello, grazie ai bordi di distacco del flusso aerodinamico verticali nel terzo montante e allo spoiler nella zona posteriore del tetto. Il coefficiente di resistenza aerodinamica della MINI Cooper ammonta a 0,33. Lo spoiler della MINI Cooper S è leggermente più grande.

In entrambi i modelli la linea «greenhouse» è leggermente ascendente verso la coda – nella zona del secondo montante la differenza rispetto al modello precedente è di 18 millimetri. La forma cuneiforme supporta e simbolizza la maggiore dinamica della nuova MINI.

Uno stilema della MINI moderna – la cosiddetta «greenhouse» – è stato nuovamente rivisto. Anche nella nuova MINI si presenta come una fascia che avvolge l'intera vettura senza soluzione di continuità, destando l'impressione di un tetto sospeso. La fascia diviene più stretta verso la coda ed esalta il carattere sportivo della nuova MINI.

Un'altra reminiscenza del progenitore di tutte le MINI, presentato quasi 50 anni fa, è la fessura diagonale della scocca che si estende tra il cofano motore e il lampeggiatore direzionale – nella MINI classica questa era originariamente il grosso cordone di saldatura. Le maniglie delle porte rivestite in cromo e i lampeggiatori direzionali integrati nelle fiancate anteriori costituiscono un ulteriore tocco retrò nella nuova MINI.

Vista di profilo, la nuova MINI si presenta con una linea particolarmente atletica e marcata. L'impressione viene confermata dagli sbalzi minimi della scocca nella zona anteriore e posteriore e dalle grosse ruote sulle quali la macchina sembra poggiare. Questa caratteristica, definita anche «stance on the wheels», identifica la MINI da decenni.

Linee nitide nella coda.

La nuova lunghezza della MINI viene compensata con una sezione di spalla molto marcata nella coda e una concentrazione sulle linee orizzontali le quali giocano con il cosiddetto «cascading» della MINI – la sovrapposizione dal basso verso l'alto delle singole sezioni della vettura. La nuova MINI emette anche nella coda un'immagine di robustezza.

I fari posteriori – che sono ormai delle icone di design – non hanno subito quasi nessun ritocco; l'unica differenza rispetto al modello precedente sono le dimensioni leggermente cresciute che offrono una maggiore sicurezza di guida. Le cornici in cromo montate separatamente all'esterno, dal look più massiccio e pregiato, conferiscono ai fari posteriori una nuova lucentezza. La distanza tra i fari posteriori e il «Black Band» leggermente allargato – che separa la scocca dal fondo stradale lungo il bordo inferiore – è rimasta invariata.

La MINI Cooper S si distingue dalle altre varianti di modello anche nella coda, attraverso degli elementi che ricordano il mondo delle corse. A titolo esemplare siano citati il doppio terminale di scarico in posizione centrale, una grossa presa d'aria nello spoiler posteriore e il retronebbia bipartito.

Le vernici: il tetto è disponibile anche bianco o nero.

Nella nuova MINI, la personalizzazione inizia già con la selezione del colore della vernice. Infatti, per la nuova MINI saranno disponibili 12 vernici esterne di cui 8 tinte metallizzate. Una novità assoluta nel programma MINI sono i colori Mellow Yellow e Oxygen Blue. Le varianti Chili Red e Pepper White abbellivano già il modello precedente. Nelle tinte metallizzate le vernici British Racing Green, Pure Silver e Astro Black vengono completate dai colori nuovi Sparkling Silver, Lightning Blue e Nightfire Red. La gamma cromatica include inoltre le vernici metallizzate riservate alla MINI Cooper S Dark Silver e Laser Blue. In più, la varietà cromatica è arricchibile con la selezione delle vernici del tetto: i fan MINI possono ordinare il tetto nel colore della carrozzeria o, in alternativa, anche in bianco o nero.

La MINI Cooper e la MINI Cooper S offrono anche la possibilità di personalizzazione con la Chromeline. Questa linea comprende dei rivestimenti in cromo per la presa d'aria inferiore, i fendinebbia, il retronebbia (MINI Cooper) o la presa d'aria nello spoiler posteriore (MINI Cooper S) e, infine, per la maniglia del bagagliaio (MINI Cooper S).

2.2 L'abitacolo.

L'abitacolo della nuova MINI è il risultato di una vera rivoluzione di design che ha interessato tutte le zone dell'arredamento interno. E i risultati sono numerosi: un equipaggiamento ampliato, un'ergonomia ottimizzata, una maggiore offerta di spazio, dei materiali più pregiati e una qualità di lavorazione che riflette in tutti i dettagli il criterio premium nella nuova MINI.

Nel cockpit, il design è stato concentrato su singole forme nitide che sottolineano il carattere sportivo e maschile dell'abitacolo. Rispetto al modello precedente è stato ridotto il numero degli strumenti ma aumentato quello delle funzionalità. Nonostante le dimensioni interne praticamente invariate della nuova MINI, è cresciuta sensibilmente la sensazione di spaziosità. «L'obiettivo del design era di creare un massimo di automobile in uno spazio minimo», illustra l'Interior designer Marc Girard. Grazie alla forma snella della consolle centrale, è aumentato lo spazio per le gambe di guidatore e passeggero. Anche la struttura orizzontale della plancia accentua la spaziosità dell'abitacolo. Inoltre, le bocchette d'aria montate alle estremità della plancia esaltano la larghezza e la configurazione orizzontale del cockpit e fungono al contempo da trait-d'union con i pannelli interni delle porte.

Ergonomia e comandi semplici.

Nella configurazione degli strumenti del cockpit, i designer hanno dato la massima priorità all'ergonomia. Tutti i comandi sono disposti secondo una gerarchia che riflette la frequenza e la priorità di utilizzo.

Al centro dell'attenzione resta ovviamente il «Center Speedo» rotondo che è stato completamente ridisegnato. Adesso si presenta più grande, più marcato e sottolinea l'atmosfera di cockpit a bordo della nuova MINI. In aggiunta alla visualizzazione analogica della velocità, nel Center Speedo sono stati integrati per la prima volta l'impianto audio e le funzioni di entertainment e di navigazione, disponibili a richiesta. Unico è anche il tachimetro che avvolge tutte le altre funzioni in un anello. La sua posizione elevata offre un'ergonomia perfetta; il display è stato inserito nello strumento centrale.

Ambiente sportivo nel cockpit.

La struttura del cockpit a evoluzione orizzontale si ritrova nella configurazione dei comandi, raccolti nel Center Stack direttamente sotto il Center Speedo. Inoltre, nella nuova MINI sono state inserite verticalmente le manopole per l'aerazione, dei portabevande nella base della consolle centrale e dei toggle

ripresi dal mondo delle corse. Nella nuova MINI i comandi degli alzacristalli, del riscaldamento dei sedili e della chiusura centralizzata sono più grandi. Per la prima volta i toggle sono integrati anche nel cielo del tetto, così che l'attivazione del tettuccio scorrevole corrisponde allo stile tipico di una MINI.

Come nelle macchine da corsa, il contagiri si trova esattamente dietro al volante, nel campo visivo diretto del guidatore. Inoltre, nel piantone dello sterzo è integrata un'ulteriore indicazione digitale della velocità.

Nella nuova MINI, la chiave di accensione tradizionale è stata sostituita da un trasmettitore di segnali rotondo, disegnato nello stile MINI. Non appena viene inserito nello slot vicino al volante, premendo il tasto Start/Stop si avvia il motore.

Tipico MINI: abitacolo con illuminazione interna nel colore desiderato.

Un accento particolare all'interno della MINI lo dona la nuova luce soffusa, disponibile a richiesta nell'ambito del Pacchetto d'illuminazione. Realizzata come illuminazione «a cascata» – che si diffonde dolcemente dall'alto verso il basso – o come luce indiretta nel cielo del tetto, nelle tasche delle portiere e nelle conche delle maniglie delle porte, essa genera nell'abitacolo un ambiente del tutto particolare. Un elemento tipico per MINI: il colore della luce è modificabile in qualsiasi momento e varia tra un caldo arancione e uno sportivo blu – a seconda dell'atmosfera di bordo.

Un piacere per tutti i sensi.

L'incontro con la nuova MINI è un'esperienza che non coinvolge solo la vista e l'udito. Soprattutto all'interno si ritrovano numerosi elementi che si rivolgono in modo intenso all'esperienza tattile e olfattiva. «L'impressione tattile, cioè l'effetto dei materiali su di noi, è estremamente importante», sottolinea Annette Baumeister, designer di materiali e colori nel team MINI. L'elevata qualità si esprime nei materiali pregiati, nelle strutture pulite e nelle delicate fantasie stampate nelle superfici di materiale sintetico. Le superfici e coperture sono state minimizzate intenzionalmente, le cornici hanno delle forme filigranate per manifestare l'amore per il dettaglio e il valore del materiale impiegato.

Il linguaggio formale dei «Circular Elements» si ritrova anche nei pannelli interni delle porte, dove è stato completato da strutture orizzontali. L'elemento centrale del pannello interno ha una forma ellittica e si estende fino alla zona posteriore. L'elissi avvolge il leggero poggiatesta, una tasca interna della porta e gli apriporte tondi.

I colori disponibili per i rivestimenti sono Carbon Black, Gotham Grey, Tuscan Beige e Redwood Red che creano – a seconda delle richieste del cliente – un'immagine di armonia perfetta o di vivace contrasto con il colore della carrozzeria e le modanature. La plancia della nuova MINI è composta da due sezioni orizzontali tra le quali è interposta una modanatura. Le superfici in materiali sintetici hanno una struttura particolarmente fine che ne risalta la qualità.

Autentici e pregiati: i materiali in qualità premium.

La Colour Line, disponibile come optional, consente di personalizzare il proprio cockpit: si tratta di accenti cromatici negli elementi inferiori della plancia che si estendono fino ai pannelli delle porte e i quali si abbinano con eleganza ai materiali offerti per le modanature. La Colour Line è disponibile nelle cinque tinte Dark Grey, Cream White, Pacific Blue, Rooster Red e Mellow Yellow; per le modanature sono previste, oltre alle varianti di serie per la MINI Cooper e la MINI Cooper S, quattro lavorazioni esclusive: vernice da pianoforte nero lucido, quercia marrone scuro, alluminio spazzolato e una sottile superficie lucida ispirata alla struttura del metallo liquido. Un'espressione del carattere premium della nuova MINI è l'utilizzo di legno naturale e di alluminio massiccio. Sul lato del passeggero, a richiesta, sono integrabili sotto la modanatura un cassetto portaoggetti o un CD-changer.

La MINI Cooper e la MINI Cooper S si distinguono anche nei rivestimenti dei sedili. Nelle MINI Cooper delle cuciture visibili accentuano nella stoffa di base, dal design intenzionalmente purista, l'atmosfera lifestyle mentre nei rivestimenti dei sedili della MINI Cooper S la fantasia è quella dei «checks», cioè della bandiera a scacchi delle gare. Il tessuto utilizzato «Cloth Checkered» sottolinea la sportività della MINI Cooper S. In alternativa è disponibile un tessuto classico Pin-Stripe che abbinava un'elegante e fine struttura tessile alla pelle dei cuscini laterali dei sedili, offerta in quattro colori. L'ispirazione per questa stoffa particolarmente pregiata l'hanno fornita i classici abiti gessati.

Pelle lavorata a mano per assicurare il «Touch of Class».

Nell'arredamento dell'abitacolo i designer hanno dato prova del loro grande amore per il dettaglio. Adesso sta ai clienti di imitarli, sfruttando la ricca gamma di offerte di personalizzazione della nuova MINI. Un set composto da 16 anelli decorativi – per esempio per le bocchette di aerazione, i portabevande e la strumentazione – rende l'abitacolo ancora più elegante e nobile. Per i rivestimenti in pelle sono disponibili le varianti Leather Punch nel colore Carbon Black e Leather Gravity nel colore Tuscan Beige. Il «Touch of Class» della nuova MINI proviene dalla tradizione britannica: il classico sedile in pelle «Leather Lounge» è disponibile in due colori. Il sedile abbinava i valori tradizionali del marchio a un modernissimo linguaggio formale. Questa esclusiva «Piping Leather» viene cucita a mano, così da poterne percepire la qualità con tutti i sensi.

Dei sofisticati sistemi di entertainment e di navigazione sottolineano il carattere premium della nuova MINI. Tra gli highlight tecnici vanno ricordati un ricevitore TV ibrido che costituisce un'offerta unica nel segmento della nuova MINI. Il sistema consente di ricevere sia la televisione analogica che i segnali DVB-T. Nelle grandi città il ricevitore aumenta in modo notevole il numero dei programmi ricevibili e, inoltre, la qualità dell'immagine; con il sistema possono essere ricevuti fino a 30 emittenti TV. Inoltre, grazie a un diversity d'antenna è stata migliorata sensibilmente la qualità di ricezione. Questo sistema di antenne non seleziona automaticamente l'emittente più potente ma concentra tutti i segnali d'antenna ricevibili in un'immagine TV nitida.

2.3 I motori.

Aumento del divertimento di guida accompagnato da consumi inferiori di carburante – anche i motori sviluppati completamente ex novo di MINI Cooper e MINI Cooper S introducono una generazione nuova. I due quattro cilindri 1,6 litri sono derivati dal know-how di una famiglia di propulsori costruiti per le gare e sono equipaggiati di numerose soluzioni innovative. Il motore aspirato della nuova MINI Cooper eroga 88 kW/120 CV, il propulsore turbo della MINI Cooper S impressionanti 129 kW/175 CV. Nel primo semestre del 2007 la MINI One completerà la gamma di modelli con un motore 1,4 litri, 70 kW/95 CV. Inoltre, in futuro anche nella nuova MINI sarà disponibile la più avanzata tecnologia turbodiesel.

L'introduzione di una gamma di motori a benzina completamente nuovi non costituisce per la MINI solo la premessa per aumentare la dinamica di guida ma anche un passo importante nel rispettare l'autoimpegno assunto dall'industria automobilistica europea di abbattere entro il 2008 le emissioni di anidride carbonica nella media di flotta a 140 g/km. «Con la nuova famiglia di propulsori siamo riusciti a trasferire una tecnologia motoristica sofisticata e tecnicamente complessa nel segmento delle utilitarie e automobili compatte», commenta Erich Sonntag, capo progetto motori della nuova MINI. «Il nostro obiettivo prioritario era di realizzare una dinamica efficiente. In altre parole: migliorare le prestazioni dinamiche e ridurre al contempo i consumi.»

MINI Cooper S: motore turbo con iniezione diretta di benzina.

Il nuovo motore 1,6 litri turbo con il quale viene equipaggiata la nuova MINI Cooper S offre delle prestazioni veramente impressionanti: una potenza massima di 129 kW/175 CV e una potenza specifica di 80,1 kW/litro di cilindrata sono dei valori con i quali il quattro cilindri costruito in metallo leggero definisce dei parametri di riferimento nella propria categoria. La potenza massima è disponibile a 5.500 giri/min. La coppia massima ammonta a 240 Nm ed è richiamabile praticamente nell'intero campo di regime tra i 1.600 e i 5.000 giri/min. Nelle accelerazioni veloci, la coppia viene elevata – attraverso un breve aumento della pressione di sovralimentazione (overboost) a impressionanti 260 Nm.

Naturalmente questi valori si ripercuotono sulla dinamica della nuova MINI Cooper S. Per l'accelerazione da 0 a 100 km/h richiede 7,1 secondi, mentre la ripresa da 80 a 120 km/h, necessaria ad esempio per eseguire una manovra di sorpasso, avviene in 5,5 secondi. La velocità massima della nuova MINI Cooper S ammonta a 225 km/h.

Una delle qualità del nuovo motore è di realizzare questa performance con un elevato grado di efficienza. La nuova MINI Cooper S si accontenta di un consumo medio nel ciclo di prova UE di 6,9 litri su 100 chilometri.

Modernissima tecnologia di propulsione per assicurare efficienza e massime prestazioni.

Analogamente alla variante del motore aspirato della MINI Cooper, il nuovo propulsore turbo è un simbolo del progresso nella motoristica. Quattro valvole per cilindro vengono comandate da due alberi a camme in testa, bilancieri a rulli ad attrito ottimizzato ed elementi di ricupero del gioco valvola idraulici. Per coprire il fabbisogno superiore di raffreddamento del motore turbo, le valvole di scarico vengono riempite di sodio. L'albero a camme sul lato di aspirazione ha una regolazione di fase continua che consente di adattare i tempi di distribuzione alla richiesta momentanea di potenza. Il risultato sono una coppia e potenza ottimali e dei bassi valori di consumo e di emissioni.

Il carburante viene alimentato ai quattro cilindri turbo attraverso un sistema d'iniezione diretta del tipo Common-rail. Un flauto comune in acciaio inox (inglese: common rail) viene riempito da una pompa ad alta pressione all'estremità posteriore dell'albero a camme lato aspirazione con dell'alta pressione. Delle valvole d'iniezione posizionate lateralmente nella testata cilindri alimentano il carburante dal serbatoio in frazioni di secondo in dosi predefinite nella camera di combustione. Quattro incavi e una conca centrale di combustione su ogni pistone assicurano la stratificazione ottimale della carica di miscela omogenea aria/benzina ($\lambda = 1,0$). I pistoni che scorrono in canne di ghisa vengono sottoposti a un'elevata sollecitazione termica, dovuta all'alta compressione del motore turbo di 10,5 : 1, e sono raffreddati a spruzzi d'olio.

Spiegamento spontaneo di potenza grazie al turbocompressore del tipo «twin-scroll».

La nuova MINI Cooper S con turbocompressore del tipo «twin-scroll» presenta un'anteprima in questo segmento automobilistico. Il suo principio costruttivo consente di formare la potenza in modo particolarmente spontaneo. In questa nuova tecnologia, i canali di due cilindri sono separati sia nel collettore di scarico che nel turbocompressore, così da ottimizzare il funzionamento del turbocompressore. Riducendo la contropressione dei gas di scarico a bassi regimi, questa tecnologia consente di sfruttare meglio la dinamica delle colonne di gas pulsante nel collettore. L'effetto aumenta la prontezza di risposta del turbocompressore. Le pale ruotano in modo perfetto già a bassi regimi.

La pressione di sovralimentazione, limitata da una valvola wastegate a 0,8 bar, è disponibile già a 1.400 giri/min. Il turbo-lag dei motori sovralimentati che si manifesta in fase di accelerazione viene quasi interamente eliminato. Il motore turbo da 1,6 litri presenta una prontezza di risposta che si ritrova di norma solo in un motore aspirato di cilindrata nettamente superiore. «L'obiettivo di realizzare con piccoli motori a bassi consumi la potenza di propulsori di dimensioni maggiori, viene definito «downsizing», illustra il capo progetto motori Erich Sonntag. Un ottimo esempio di questo lavoro è il turbomotore della nuova MINI con una potenza specifica di circa 110 CV per litro di cilindrata.»

Il motore della MINI Cooper: compatto, potente ed economico.

La nuova MINI Cooper abbina con il nuovo motore aspirato da 1,6 litri un divertimento di guida senza limiti a una gestione economica. Il motore aspirato 1,6 litri della MINI Cooper eroga la propria potenza massima di 88 kW/120 CV a 6.000 giri/min. Già a 2.000 giri/min. è disponibile una coppia di 140 Nm; la coppia massima di 160 Nm viene raggiunta a 4.250 giri/min. Grazie all'ampio campo di regime utilizzabile, il propulsore compatto abbina il divertimento di guida a dei bassi consumi di carburante. La nuova MINI Cooper accelera da 0 a 100 km/h in 9,1 secondi, la velocità massima ammonta a 203 km/h. L'elastico propulsore a quattro cilindri consente di eseguire la ripresa da 80 a 120 km/h – ad esempio per eseguire una manovra di sorpasso – in 9,4 secondi. Nel ciclo di prova UE la nuova MINI Cooper si accontenta in media di 5,8 litri di carburante su 100 chilometri.

La base è la tecnologia VALVETRONIC.

Uno degli innovativi dettagli tecnici del quattro cilindri è il comando valvole interamente variabile il cui principio funzionale è basato sulla tecnologia VALVETRONIC di BMW Group. Questo sistema di comando valvole adatta in frazioni di secondo la corsa e la durata di apertura delle valvole di aspirazione alla potenza richiesta. L'albero a camme non agisce direttamente attraverso una leva oscillante sulla valvola ma passando per una leva intermedia il cui punto di rotazione viene regolato da un albero eccentrico azionato da un elettromotore. A seconda della posizione della leva di deviazione, la corsa delle valvole di aspirazione varia continuamente tra i 0,2 e i 9,5 millimetri. Il passaggio dalla corsa minima a quella massima avviene in circa 300 millesimi di secondo.

In aggiunta al comando variabile dell'alzata valvola sul lato di aspirazione, sono variabili anche la fasatura sul lato di aspirazione e di scarico.

La regolazione avviene in continuo e, in caso di necessità, anche in 300 millesimi di secondo. Questa enorme velocità di reazione è resa possibile da un potente computer da 32 bit che fa parte della gestione motore.

Il risultato dell'alzata valvole variabile e del comando dell'albero a camme in dipendenza del regime è un'ottimizzazione dell'andamento di coppia e dell'erogazione di potenza. Già a bassi regimi il motore della nuova MINI Cooper eroga una coppia elevata e a regimi superiori viene generata una potenza nettamente superiore rispetto ai motori tradizionali. L'accoppiamento delle due tecnologie riduce il consumo di carburante fino al 20 per cento, a seconda del percorso. Nel ciclo di prova UE il risparmio è del 12,5 per cento circa. Un ulteriore vantaggio è il funzionamento indipendente dalla qualità del carburante; questo è un aspetto molto importante per una casa automobilistica presente in tutto il mondo come MINI.

Nuova famiglia di propulsori con tecnologia ripresa dal mondo delle corse.

I nuovi motori della MINI Cooper e della MINI Cooper S vengono costruiti nello stabilimento di motori di BMW Group a Hams Hall/Gran Bretagna. Rispetto al modello precedente, i due motori vengono montati ruotati di 180 gradi, così che adesso il lato frontale è quello di scarico. Nella versione di base, il motore a benzina aspirato e turbo presentano numerosi elementi comuni. In entrambi i propulsori la distanza tra i cilindri è di 84 millimetri, l'alesaggio di 77 millimetri, la corsa di 85,5 millimetri e, conseguentemente, la cilindrata di 1.598 centimetri cubi. La costruzione bipartita del tipo «bedplate» del basamento è una tecnologia ripresa dal mondo delle gare. Il blocco cilindri e il carter dei cuscinetti sono colati in una lega di alluminio. L'integrazione del carter della catena nel basamento ha determinato un alleggerimento di peso, un miglioramento dell'acustica e una riduzione del numero dei componenti.

Inoltre, gli alberi a camme di entrambe le motorizzazioni sono costruiti e non colati. A differenza dei processi di colata tradizionali, gli anelli delle camme in acciaio inox altamente resistenziale vengono applicati sull'albero a caldo. Le camme vengono rettificate con una precisione di $\frac{1}{1000}$ millimetro. Anche l'albero eccentrico della regolazione di fase viene prodotto con questo processo che contribuisce a ridurre ulteriormente il peso.

Il concetto di costruzione leggera applicato nell'ambito dello sviluppo dei nuovi motori MINI prevedeva anche la riduzione delle perdite di attrito. Il peso degli alberi a gomiti di entrambi i propulsori è stato ottimizzato; inoltre, sono stati montati dei gusci dei cuscinetti speciali e dei perni di manovella relativamente piccoli – diametro 45 mm. L'alternatore e il compressore del climatizzatore sono azionati da un'unica cinghia a V. L'azionamento della pompa dell'acqua viene assunto da una ruota di frizione. Entrambe le misure fanno dei motori della nuova MINI i propulsori quattro cilindri più compatti e più corti della loro categoria di cilindrata.

Una novità nel segmento della MINI è l'equipaggiamento dei motori con una pompa dell'olio a volume di portata regolato. La pompa azionata da una catena alimenta solo il quantitativo d'olio richiesto effettivamente dal motore. Il fabbisogno di potenza dei gruppi secondari viene ridotto così di circa 160 Watt; a 6.000 giri/min si guadagnano circa 1,25 kW e il consumo di carburante cala di circa un percento. Un effetto simile lo produce la pompa dell'acqua disattivabile del circuito di raffreddamento. Questa pompa viene azionata solo quando il motore ha raggiunto la temperatura di esercizio. Nella fase di riscaldamento si risparmia del carburante; inoltre, il catalizzatore raggiunge in tempi più brevi la temperatura necessaria per un funzionamento ottimale.

2.4 I cambi manuali e automatici.

I cambi della nuova MINI sono caratterizzati dalla massima precisione nei passaggi di marcia, da rapportature corte e da alte velocità di cambiata. Seguendo sempre la filosofia del marchio MINI di creare un collegamento diretto tra motore e automobile, tutte le motorizzazioni della nuova generazione di modelli sono equipaggiate di serie di cambio manuale a sei marce. A richiesta è disponibile un cambio automatico, sempre a sei rapporti. La scalarità delle marce è adattata in modo perfetto allo spiegamento di potenza dei motori.

Nella nuova MINI Cooper – e in futuro anche nella nuova MINI One – le prime due marce sono sincronizzate attraverso un cono unico; inoltre sarà dotata di guarnizioni d'attrito in carbonio, così da consentire delle partenze ancora più scattanti. Un'altra novità dei cambi sono gli ingranaggi a dentatura obliqua e la sincronizzazione della retromarcia. In questo modo non si formano dei rumori indesiderati nell'inserimento della retromarcia e durante le manovre in retromarcia.

Differenziale autobloccante assicura una trazione ottimale.

Nella MINI Cooper S le prime due marce sono sincronizzate attraverso un doppio cono, così da ridurre i tempi e lo sforzo nelle cambiate. A richiesta, per la MINI Cooper S verrà offerto un differenziale autobloccante meccanico per sopprimere ad esempio lo slittamento delle ruote motrici su fondi stradali scivolosi o nelle curve percorse ad alta velocità.

Il cambio automatico a sei rapporti offre un divertimento di guida senza limiti. Il guidatore può selezionare il rapporto manualmente con l'aiuto di paddles al volante. Le mani restano così sul volante, assicurando il controllo della MINI in ogni situazione. Il cambio viene comandato da cinque frizioni che eseguono i passaggi di marcia quasi senza interruzione della forza motrice.

Tasto Sport: aumentare la dinamica premendo un pulsante.

Colui che cerca ancora più sportività sarà soddisfatto. Come optional è disponibile per la nuova MINI un tasto Sport inserito davanti alla leva selettiva. Premendo il tasto Sport si attiva una taratura dell'automobile molto dinamica che influisce anche sul Servotronic dello sterzo. Il pedale dell'acceleratore reagisce con maggiore spontaneità e nella trasmissione automatica i tempi di cambiata vengono ulteriormente abbreviati.

2.5 L'autotelaio.

La seconda generazione di modelli MINI definisce dei parametri di riferimento completamente nuovi anche nel campo degli autotelai. L'innovazione principale è il nuovo servosterzo elettromeccanico EPAS (Electrical Power Assisted Steering). L'EPAS offre una combinazione mai raggiunta in passato di comfort e dinamica – e intensifica nuovamente il divertimento di guida con la nuova MINI. Lo sterzo è sportivo e diretto – grazie alla servoassistenza funzionante in dipendenza della velocità e la possibilità di variare la linea caratteristica premendo il tasto Sport; le caratteristiche dello sterzo non si adattano solo alla situazione di guida ma anche alle esigenze specifiche del guidatore. Tutte le innovazioni nel campo dell'autotelaio promuovono il leggendario go-kart-feeling. Con la trazione anteriore, il baricentro basso e una carreggiata larga, la nuova MINI diviene il simbolo di agilità di maneggevolezza. La tipica impressione di guida è ancora più marcata e, al contempo, il potenziale sportivo della MINI è scaricabile sulla strada con maggiore comfort e sicurezza.

L'asse anteriore è basato sul principio MacPherson che assicura una guida perfetta delle ruote. Lo sterzo è esente da influssi del motore sia nelle curve percorse ad alta velocità che nelle fasi di accelerazione e frenata. L'asse posteriore a braccio unico centrale – l'unico esempio di questa tecnologia nel segmento di appartenenza – assicura attraverso una sofisticata cinematica in ogni situazione il contatto delle ruote con il suolo. Nello sviluppo del nuovo asse posteriore è stato sfruttato il know-how di BMW Group. Attraverso l'utilizzo di bracci longitudinali in alluminio il peso è stato alleggerito di 6 chilogrammi rispetto al modello precedente e l'utilizzo di barre stabilizzatrici contribuisce inoltre nella MINI Cooper e nella MINI Cooper S a una maneggevolezza sicura.

Nuovo servosterzo elettromeccanico.

Con il lancio della nuova MINI viene introdotto anche un sistema di sterzo nuovo. L'utilizzo del nuovo servosterzo elettromeccanico EPAS nella MINI riflette la strategia generale di sviluppo di BMW Group. Rispetto ai sistemi idraulici, il nuovo sterzo contribuisce a realizzare un notevole risparmio di peso. Inoltre, il servomotore elettrico viene attivato solo quando la servoassistenza è necessaria o viene richiesta dal guidatore. Grazie al basso peso e al funzionamento in base alla richiesta, il nuovo sterzo consente di ridurre il consumo di carburante nella nuova MINI di circa 0,1 litri su 100 chilometri.

Lo sterzo elettromeccanico consente di programmare varie tarature. La mappatura normale descrive un comportamento equilibrato in tutti i campi di velocità. Le manovre di parcheggio si lasciano eseguire con un basso sforzo al volante. Per assicurare invece la sicurezza e la precisione, ad alte velocità è necessario uno sforzo superiore. Quando si preme il tasto Sport, il servosterzo reagisce in modo leggermente più diretto, con delle coppie di sterzo più elevate e una maggiore precisione.

In tutte le situazioni dinamiche, la meccanica moderna dello sterzo riduce sia i momenti d'inerzia di massa che l'attrito del sistema. Il guidatore ottiene dal volante un feedback ancora più preciso.

L'offerta comprende due tarature dell'autotelaio.

Per ogni modello sono disponibili due autotelai. Nella taratura di base la configurazione già molto sportiva della nuova MINI Cooper viene superata solo dalla nuova MINI Cooper S. Entrambi i modelli sono fornibili a richiesta con un assetto sportivo con molle, ammortizzatori e stabilizzatori più rigidi.

Sull'asse anteriore sono montati freni a disco autoventilati dal diametro di 280 millimetri (294 millimetri nella MINI Cooper S), sull'asse posteriore l'energia frenante viene assorbita da dischi dal diametro di 259 millimetri. In entrambe le varianti di modello il robusto impianto frenante viene supportato da un Sistema antibloccaggio (ABS), dal Ripartitore elettronico di frenata EBD (Electronic Brakeforce Distribution) e dalla Regolazione dei freni in curva CBC (Cornering Brake Control). L'Assistente di frenata della nuova MINI riconosce le situazioni in cui è necessaria una frenata di emergenza e forma immediatamente la massima pressione sui freni. Nella MINI Cooper S la sicurezza viene aumentata nelle situazioni critiche attraverso il Controllo di trazione di serie ASC+T, disattivabile, e dal Controllo dinamico di stabilità (DSC). Un nuovo dettaglio dell'equipaggiamento è l'Assistente di partenza in salita «Hill Assist» abbinato al DSC che attiva in partenza il sistema frenante e previene così un rotolamento indietro della vettura.

L'equipaggiamento di serie della MINI Cooper include cerchi in lega da 15 pollici e pneumatici dalle dimensioni 175/65 R 15. La MINI Cooper S è equipaggiata di cerchi in lega da 16 pollici e pneumatici dalle dimensioni 195/65 R 16. Come optional sono disponibili anche cerchi da 17 pollici con pneumatici dalle dimensioni 205/45 R 17. La nuova MINI Cooper S monta di serie pneumatici runflat. Grazie alle loro caratteristiche di emergenza, è possibile proseguire il viaggio anche a pneumatico completamente sgonfio. A una velocità massima di 80 km/h si possono percorrere fino a 150 km. In più, la nuova MINI è equipaggiata di una spia avaria pneumatici che controlla permanentemente la pressione.

2.6 L'equipaggiamento di sicurezza.

La nuova MINI non offre solo un comportamento di guida eccellente in ogni situazione ma anche un pacchetto di misure per aumentare la sicurezza passiva. Naturalmente, l'automobile soddisfa le norme della legge di tutti i paesi in cui viene distribuita. Inoltre, dispone delle premesse ideali per raccogliere il massimo punteggio nelle prove di crash di tutto il mondo. Nella composizione del ricco equipaggiamento di sicurezza, sono stati considerati anche i risultati della ricerca sugli infortuni di BMW Group. Inoltre sono state anticipate una serie di norme che saranno introdotte nel prossimo futuro – ad esempio nel campo della protezione dei pedoni.

Sei airbag di serie.

A bordo della nuova MINI sono montati di serie 6 airbag. Il pacchetto dei sistemi di ritenuta è composto da airbag frontali, laterali e per la testa del tipo «curtain» per guidatore e passeggero. Gli airbag frontali si gonfiano in dipendenza del tipo e della gravità dell'incidente rilevato da sensori e calcolato da un computer centrale. I due airbag laterali sono integrati nei cuscini laterali dei sedili anteriori e proteggono sia il guidatore che il passeggero da lesioni nella zona toracica. Gli airbag per la testa del tipo «curtain» si gonfiano dal cielo del tetto, formando una grande tenda e proteggendo sia i passeggeri anteriori che posteriori da lesioni alla testa. Le cinture di sicurezza a tre punti sono montate in tutti i quattro sedili, quelle anteriori dispongono inoltre di pretensionatori e limitatori di sforzo.

Il motore anteriore montato trasversalmente nella nuova MINI offre le premesse ideali per un comportamento ottimizzato in caso di crash. Nella zona anteriore della scocca sono state integrate delle grandi zone di deformazione. In caso di collisione, esse assorbono una grossa parte delle forze d'urto. Inoltre, degli elementi trasversali altamente stabili e dei rinforzi nelle porte mantengono l'energia d'urto lontana dall'abitacolo. Questo compito lo assolve anche l'asse anteriore che assorbe dell'energia convogliandola sul pianale della vettura. In caso di incidente grave, la pompa elettrica del carburante viene disattivata automaticamente. Inoltre, si apre la chiusura centralizzata, si accende la luce dell'abitacolo e vengono attivati i lampeggiatori di emergenza.

La nuova MINI non è solo un'automobile particolarmente sportiva ma anche molto sicura e soddisfa da ogni punto di vista gli elevati criteri di qualità che caratterizzano un'automobile premium anche nel segmento delle utilitarie.

2.7 La storia di un successo.

Sono rari i casi in cui vengono superate tutte le aspettative. Nello stabilimento di BMW Group a Oxford (Gran Bretagna) il volume attuale di produzione delle MINI è esattamente il doppio di quello progettato originariamente. Nel 2005 la produzione ha superato per la prima volta la soglia di 200.000 automobili. Dall'inizio della nuova era nel 2001, a Oxford sono stati prodotti più di 800.000 esemplari di nuove MINI – e vendute in circa 70 paesi del mondo. Adesso inizia un capitolo nuovo nella storia di successo della MINI.

I designer e gli ingegneri avevano raggiunto già con la prima MINI il loro obiettivo di adattare il carattere della MINI classica del 1959 ai nostri tempi. Nella MINI moderna non si ritrova solo la forma compatta della MINI originale ma anche il fascino e il lifestyle dell'icona disegnata da Sir Alec Issigonis. Con le sue dimensioni nuove la MINI moderna soddisfa pienamente anche i criteri di sicurezza, di dinamica, di flessibilità e di personalizzazione del 21. secolo. Questa combinazione di valori tradizionali con tecnologie moderne è unica ed è stata aggiornata con coerenza nella nuova MINI.

La nuova MINI: trasversale, cosmopolita, senza concorrenza.

È nato un nuovo originale. La nuova MINI è un'automobile che lascia dietro di sé qualsiasi frontiera. Anche per questo motivo è unica nel segmento di appartenenza. L'automobile è un mezzo di trasporto compatto e vanta al contempo tutte le qualità che caratterizzano le automobili nel segmento premium: un design affascinante, una tecnica dei motori sofisticata, un'elevata qualità di lavorazione, una sicurezza esemplare, degli innovati dettagli di allestimento e delle possibilità di personalizzazione praticamente illimitate.

La nuova MINI si presenta anche come un'automobile trasversale perché con la sua agile maneggevolezza offre una forma di divertimento di guida non attribuibile a un segmento automobilistico specifico. In questo modo non è comparabile a concorrenti diretti, perché la somma delle sue caratteristiche fornisce solo un risultato: una tipica MINI.

Con questo concetto la nuova MINI si assicura la simpatia di una comunità di fan molto grande e molto diversificata. Il divertimento di guida, la qualità e il charme sono delle caratteristiche del brand che non escludono nessuno. Su questa interpretazione del fascino si basa anche il successo internazionale della MINI moderna. L'automobile è un simbolo di valori e qualità apprezzati in tutto il mondo.

Made in England: produzione moderna con tradizione.

Il modello di successo su scala globale viene prodotto in uno degli stabilimenti automobilistici più moderni d'Europa. Lo stabilimento di BMW Group a Oxford/Gran Bretagna era stato ampiamente ristrutturato nel 2000 per la fabbricazione della nuova MINI. Con l'avvio della produzione nel 2001 iniziò un capitolo nuovo nella storia della città universitaria a ovest di Londra. 88 anni dopo la costruzione del primo autoveicolo da parte di William Morris, BMW Group ha portato la produzione automobilistica a Oxford nel 21. secolo.

Una caratteristica della strategia di produzione moderna della nuova MINI è la sua distribuzione su tre stabilimenti in Gran Bretagna. Insieme allo stabilimento centrale di produzione e di assemblaggio di Oxford, la produzione di scocche e componenti a Swindon e lo stabilimento di motori a Hams Hall creano il cosiddetto triangolo di produzione della MINI. BMW ha attuato notevoli investimenti in tutti i tre stabilimenti per aumentare nuovamente, in occasione dell'avvicendamento di modelli, la qualità e il volume di produzione. A medio termine il numero di posti di lavoro aumenterà nel triangolo di produzione MINI da attualmente 6.350 a 6.800.

Nell'area di circa 700.000 m² dello stabilimento di Oxford sono stati investiti circa 150 milioni di euro nell'ampliamento e nella modernizzazione dell'infrastruttura produttiva. Entro il 2007 la capacità produttiva verrà aumentata da attualmente 200.000 esemplari a 240.000 esemplari all'anno. L'organico dello stabilimento di Oxford crescerà di 200 persone a 4.700 lavoratori. Inoltre, sono stati investiti 88 milioni di euro a Swindon dove in futuro circa 1.100 dipendenti produrranno tutti i componenti della scocca della nuova MINI. Al fine di potere produrre i nuovi propulsori a quattro cilindri per la MINI Cooper e la MINI Cooper S nello stabilimento di motori di Hams Hall, sono stati investiti circa 44 milioni di euro. Anche a Hams Hall l'aumento delle capacità produttive è accompagnato dalla creazione di nuovi posti di lavoro. A medio termine, il numero dei dipendenti nella produzione di motori crescerà da 750 a 1.000 persone.

La MINI originale: tre vittorie al Rally Monte Carlo.

Un elemento essenziale della storia del marchio sono i successi sportivi che hanno marcato il carattere della MINI sin dall'inizio. Le qualità straordinarie a livello di performance e di comportamento di guida hanno avvicinato molto presto la MINI al mondo delle corse. Il manager del team MINI, Marcus Chambers, era personalmente al volante al suo debutto sportivo, il Viking Rally in Norvegia del 1959. Al Rally di Ginevra nel 1960 la MINI vinse per la prima volta nella propria categoria di cilindrata, pilotata dai fratelli Don ed Erle Morley. Due anni più tardi la MINI era pronta per conquistare la vittoria finale. Pat Moss, la sorella del famoso pilota di Formula 1 Stirling Moss, e la sua copilota Ann Wisdom, vinsero il Rally dei Tulipani nei Paesi Bassi.

Due anni più tardi il team ufficiale MINI scrisse un capitolo importante nei libri di storia delle gare. Sei MINI si presentarono come team ufficiale al Rally Monte Carlo del 1964, decise a sfidare una concorrenza automobilistica apparentemente superiore con vetture che vantavano una potenza motore due volte superiore a quella della MINI. Nella lotta di Davide contro Golia la MINI seppe sfruttare i propri vantaggi. L'irlandese Paddy Hopkirk nella MINI Cooper S riuscì a creare una sensazione e conquistò la prima vittoria per il team ufficiale MINI al rally che veniva considerato già all'epoca come il più famoso del mondo. Nel 1965 il finlandese Timo Mäkinen ripeté la vittoria. Il suo connazionale Rauno Aaltonen, noto oggi come il «professore di rally», coronò la stagione per il team MINI con la vittoria del Campionato europeo. Nel 1967 Aaltonen conquistò al Rally Monte Carlo la terza vittoria per il marchio britannico.

Ma la MINI riscosse dei successi anche sul circuito. In tutta Europa, dei piloti privati corsero da una vittoria di categoria all'altra. Il team ufficiale MINI si impegnò principalmente nel Campionato britannico di turismo. Nonostante gli ottimi risultati già alla fine degli Anni 60 si delineava che la MINI aveva concluso l'era delle corse. Una serie di modifiche delle regole avvantaggiava chiaramente le automobili di cilindrata superiore. L'ultima partecipazione ufficiale fu quella al «Rallye of the Hills» in Australia, nel 1970.

Si concluse l'era della MINI ma restò la leggenda. Gli Anni 60 erano stati il decennio della MINI – infatti nessuna automobile aveva offerto più sportività per meno denaro e maggiore divertimento di guida avvolto in dimensioni ancora più compatte.

La MINI CHALLENGE: Clubsport meets Lifestyle.

Il dna sportivo del marchio MINI offriva le premesse ideali per dare vita nel 2004 al MINI CHALLENGE. La serie di manifestazioni deve la sua popolarità straordinaria a un concetto innovativo: lo sport automobilistico si incontra con il lifestyle. Un mix che piace – sia ai piloti che ai fan. L'elemento comune sono la passione per le gare e il fascino del marchio MINI. Inoltre, la composizione dei partecipanti crea un'atmosfera del tutto particolare. Oltre ai piloti esperti e ai giovani talenti, al MINI CHALLENGE partecipano anche vip del mondo dello spettacolo e dello sport.

Una caratteristica dello spirito sportivo del MINI CHALLENGE è la parità di chance: tutti i 35 piloti circa partono con delle MINI Cooper S identiche. Tutte le automobili vengono preparate centralmente, su incarico di MINI, e ottimizzate per la gare con il John Cooper Works Tuning Kit. I componenti principali come il motore e il cambio dei bolidi da 154 kW/210 CV sono piombati, così da evitare delle modifiche non permesse.

Le gare hanno luogo nell'ambito di manifestazioni famose. Ad esempio, il MINI CHALLENGE parte regolarmente prima di una gara di Formula 1, come il Gran Premio di Germania. Nel frattempo, il MINI CHALLENGE si è trasformato in un fenomeno internazionale. Dal 2006 vengono organizzate delle gare anche in Gran Bretagna, in Italia e nella Nuova Zelanda.