Essai – Mini Cooper S MkIII : La Mini est toujours plus grande !

Disponible depuis quelques mois, voici la troisième génération de la voiture la plus enviée par les concurrents dans la catégorie des citadines premium. Voici nos impressions après notre essai de la Mini Cooper S.

- 4 cylindres, 1’998 cm^3
- 192 CV de 4’700 à 6’000 t/min
- 280 Nm de 1’250 à 4’750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 233 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1’250 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3’850 x 1’727 x 1’414
- Conso. mesurée : 6.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 125 g/km (D)
- dès CHF 32’900.-, modèle essayé: CHF 48’790.-

Texte et photos : Tony da Silva

Ramenée à la vie en 2001 par BMW sous la forme d'un seul modèle et trois motorisations, la famille Mini s'est agrandie au fil des ans pour atteindre huit carrosseries et six moteurs différents en 2014. Cette inflation a permis à la marque de passer de 144'000 véhicules vendus en 2002 à plus de 305'000 en 2013.

L'attente du constructeur est donc énorme sur cette troisième génération. Les modifications sont importantes sur tous les plans : de la carrosserie aux moteurs, en passant par l'intérieur, tout a été revu et, dans quelques cas, largement amélioré.

A l'extérieur

Pour le quidam, c'est probablement de l'extérieur que les changements sont les moins visibles. Avec cette bouille adorable et son style un peu rétro, la Mini s'enfonce dans le temps comme si ce dernier n'avait aucune emprise sur elle. Bien sûr, il y a des changements et des éléments ont été modifiés, mais globalement l'aspect reste toujours aussi attirant.

Ce tour de force est réellement notable car dans la réalité, cette nouvelle génération grandit de 10 cm en longueur, d'environ 4 cm en largeur et d'un petit centimètre en hauteur. Toutefois, l'empattement ne gagne que 2.8 cm et les voies avant et arrière ont été élargies d'environ 3 et 4 cm. Au niveau du poids, pas de miracle mais l'inflation est stoppée puisque la marque revendique même un gain de 10 kilos, à 1'250kg, sur l'ensemble de la voiture comparée à la seconde génération.

En résumé, sur la Cooper S, l'avant gagne en maturité avec un style encore plus joufflu et arbore un look un peu plus agressif avec une calandre plus grande et deux prises d'air proéminentes soulignées par le chrome. Il y a plein d'autres détails y compris pour l'arrière mais fondamentalement, cette troisième génération ne fait que souligner les principaux traits caractéristiques de la Mini, telle qu'elle a été livrée en 2001.

A l'intérieur

Sur ce plan aussi, pas de réelle révolution. Les interrupteurs à levier du type aviation sont toujours là mais l'intégration dans la planche de bord est de bien meilleure qualité. Pour tout dire, Mini a carrément ajouté un bouton terriblement attirant sous la forme d'un interrupteur proéminent à levier de couleur rouge au milieu de tous les autres. C'est le « Start Engine Stop » mais s'il servait à déclencher l'autodestruction de la voiture ou le lancement d'une ogive nucléaire, il serait pareil.

Les principaux reproches formulés sur la seconde génération sont d'une manière générale corrigés. Par exemple, le compteur de vitesse se trouve derrière le volant (contre le centre de la planche de bord sur les deux générations précédentes) avec le compte-tours à gauche. Le volant gagne en ergonomie (option Cooper Works à CHF 50.-) et les buses d'aération au centre de la planche de bord changent de format pour mieux s'intégrer à l'ensemble. Idem pour les contrôles de la ventilation qui sont plus aisés à manipuler et offrent une meilleure lisibilité. Last but not least, Mini intègre enfin les commandes BMW pour le système de navigation et de l'ordinateur de bord… fini le petit cure-dent qui était tout simplement insupportable à manipuler.

Globalement, l'espace à bord semble plus volumineux et les sièges offrent une bien meilleure assise et maintien. Pour l'arrière, c'est mieux mais il n'y a pas de miracle car si le coffre a grandi de 33%, l'espace pour les jambes est lui resté sensiblement le même.

Sous le capot

Signe des temps, le downsizing sévit aussi chez Mini avec l'adoption de six moteurs dont quatre à essence et diesel qui tournent sur 3 cylindres alors que les deux moteurs les plus puissants restent sur une architecture à 4 cylindres. A noter que tous les moteurs bénéficient de la technologie TwinPower ou autrement dit, d'une suralimentation à turbocompresseur pour les moteurs essence et d'un turbocompresseur à géométrie variable pour les moteurs diesel.

La Cooper S de l'essai est équipée du plus puissant moteur basé sur le 4 cylindres de 1'998 cm3. La puissance maximale s'élève à 192 CV entre 4'700 et 6'000 t/min alors que le couple culmine à 300 Nm avec l'overboost entre 1'250 et 4'750 t/min. C'est respectivement 4% et 25% de mieux par rapport à l'ancien modèle, que

j’avais pu découvrir lors de l’essai de la Mini Cooper S Roadster, et il me tarde de voir comment ça se reflète sur la route…

Au volant

Le premier élément que je remarque, c’est la place à bord et le confort de l’assise. L’espace semble beaucoup plus important et les sièges offrent un maintien latéral exemplaire tout en préservant le confort. Je ne m’attendais pas à autant d’attentions en standard.

Evidemment, je suis une procédure classique de lanceur d’engins spatiaux en regardant si de l’azote liquide ou autre élément inflammable ne pourrait pas faire voler en éclat cette petite Mini avant de toucher au fameux interrupteur rouge. Alors que je m’attendais à une mise à feu infernale des 4 fusées sous le capot, l’engin me fait à peine parvenir un bruit feutré et doucement, je desserre l’étreinte sur le volant. C’est ma première déception, où est passé le bruit de ce petit engin diabolique au travers de ses pots ? Au fil des kilomètres, il faut se rendre à l’évidence, le confort à bord a certes augmenté mais clairement au détriment des vocalises du moteur. Dommage.

Il me reste à tester les éléments les plus importants : le moteur et le châssis UKL (UnterKlasse) sur lequel est basé la Mini et qui est destiné aux BMW compactes. Equipée de la boîte automatique, je lance la Mini sur des routes connues et via un sélecteur au pied du manche à vitesses, je peux choisir entre un mode Sport, Mid ou Green. Ces derniers ont une influence sur la réactivité de l’accélérateur, la vitesse de passage des rapports, les suspensions pilotées (CHF 660.-) et la colonne de direction. L’effet est immédiat et une petite illustration dans le cadran central vous informe que le mode Sport ne devrait pas tarder à vous placer en orbite. J’écrase la pédale d’accélérateur et passe les rapports dès que le moteur montre des signes d’essoufflement autour de 6’000 t/min. La poussée est linéaire et ne faiblit pas. Pourtant, il manque ce petit coup de fouet de la première génération qui apportait un large sourire sur le visage du conducteur. Arrive les premiers virages et dès le premier coup de volant à vitesse soutenue, la voiture s’inscrit dans la courbe comme si elle était guidée par un rail au sol. Les virages suivants offrent un enchainement et là encore, je suis impressionné par la vitesse de transition. La Mini donne l’impression d’être équipée de quatre roues

directrices et les suspensions pilotées offrent une excellente granularité entre le mode Sport et Mid. Bien entendu, le tout est toujours assisté à la perfection par des freins performants sur route ouverte même si la pédale pourrait être un peu plus ferme.

A noter que le mode Green reconfigure la voiture qui devient carrément un autre véhicule que Mini aurait pu baptiser Mini Amorphe. A adopter dès que le réservoir passe sous les 5 litres d'autonomie.

Verdict

Cette nouvelle Mini est clairement en progression sur un nombre important d'éléments. En particulier l'habitabilité, la qualité des matériaux et l'instrumentation profitent pleinement de l'expérience de la société mère (BMW). Plus fort encore pour les geeks et autres branchés aux nouvelles technologies, Mini offre une application pour smartphone qui peut enregistrer plusieurs paramètres et afficher en temps réel des informations comme le couple et la puissance à l'instant T sur l'écran central. Problème, l'application doit toujours être active ce qui fait que le téléphone ne peut pas être utilisé pour autre chose.

Au niveau de la conduite pure, si les suspensions et la direction sont aussi en net progrès pour améliorer encore le caractère sportif et joueur, j'ai clairement été déçu par le son qui est devenu inaudible avec les fenêtres fermées. De plus, j'ai également été un peu frustré par cette boîte automatique (CHF 2'400.-). A mon goût, elle n'est pas très rapide mais elle a surtout pêché en prenant un certain temps à changer les rapports en mode automatique Mid et à bas régime. Idem pour le moteur qui présente une évolution mineure en terme de puissance avec un lag un peu plus prononcé que l'ancien modèle.

Mais en finalité, la Mini reste une Mini et à mon avis, elle est toujours aussi attractive car elle gagne en maturité. Bien entendu, il reste à aborder les prix et selon votre niveau d'exigences, il faudra composer avec une liste d'options encore plus importante. La Cooper S démarre à CHF 30'700.- et se monte à CHF 48'790.- pour mon véhicule d'essai. C'est élevé mais il est possible de s'en sortir à moins de CHF 40'000.- si on parvient à renoncer à quelques éléments… courage !

Prix et options – Mini Cooper S MkIII

Prix de base : CHF 30’700.-

Peinture métallisée “Thunder Grey” : CHF 660.-

Spotlight-Paket : CHF 1’140.-

Roues en alliage léger Cone Spoke argent : CHF 670.-

Volant en cuir John Cooper Works : CHF 50.-

Pneumatiques avec système de marche : CHF 250.-

Spoiler arrière : CHF 250.-

Chrome-Line intérieure : CHF 200.-

Lot spécial visibilité : CHF 170.-

Colour Line Shadow Grey : CHF 130.-

Rétroviseurs intérieur et extérieur : CHF 330.-

Projecteurs à LED : CHF 270.-

Tuner DAB : CHF 250.-

Kit “Wired” : CHF 310.-

Cuir Cross Punch Carbon Black/Carbon : CHF 1’440.-

Innovations-Paket : CHF 2’750.-

Boîte de vitesses automatique sport : CHF 2’400.-

Contrôle électronique des amortisseurs : CHF 660.-

Accès de confort : CHF 390.-

Bandes noires sur capot moteur : CHF 150.-

Chrome-Line extérieure : CHF 200.-

Ciel de pavillon anthracite : CHF 210.-

Vitrage pare-soleil : CHF 390.-

Driving Assistant : CHF 1’320.-

Park Distance Control arrière : CHF 470.-

Système haut-parleurs hi-fi harman/kardon : CHF 1’050.-

Kit “Chili” : CHF 1’980.-

Prix TOTAL : CHF 48’790.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à BMW/MINI (Schweiz) AG pour le prêt de cette Mini Cooper S MkIII.

A lire aussi

Essai – Mini Countryman JCW ALL4 : La plus aboutie des Mini

Essai – Mini Paceman Cooper S ALL4 : A la croisée des styles

Essai – Mini Cooper S Roadster : Espace minimal pour un plaisir maximal !

Essai – Mini Countryman Cooper SD All4 : Mini au sens large du terme

Essai – Mini Countryman Cooper S All4 : Le crossover BCBG

Nouveauté – Mini 5 portes

Nouveauté – Nouveau Mini Paceman

Nouveauté – Nouveau Mini Countryman

Nouveauté – La nouvelle Mini, 3ème génération

Nouveauté – MINI John Cooper Works Paceman

Nouveauté – Mini Paceman

Présentation – Mini John Cooper Works GP

Genève 2012 – Mini John Cooper Works Countryman

Genève 2012 – Mini Roadster

Nouveauté – Mini John Cooper Works Countryman

Nouveauté – Mini Roadster

Nouveauté – Mini Coupé

Genève 2011 – MINI Rocketman Concept

W.A.Y.

ZH·261618
W.A.Y.

OFF
START
ENGINE
STOP
OFF

MINI
AIRBAG

14:30
GRRIF+
Radio
MODE
1
2
3
4
5
6
W.A.Y.

MINI
W.A.Y.

ZH·261618
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 261618
W.A.Y.

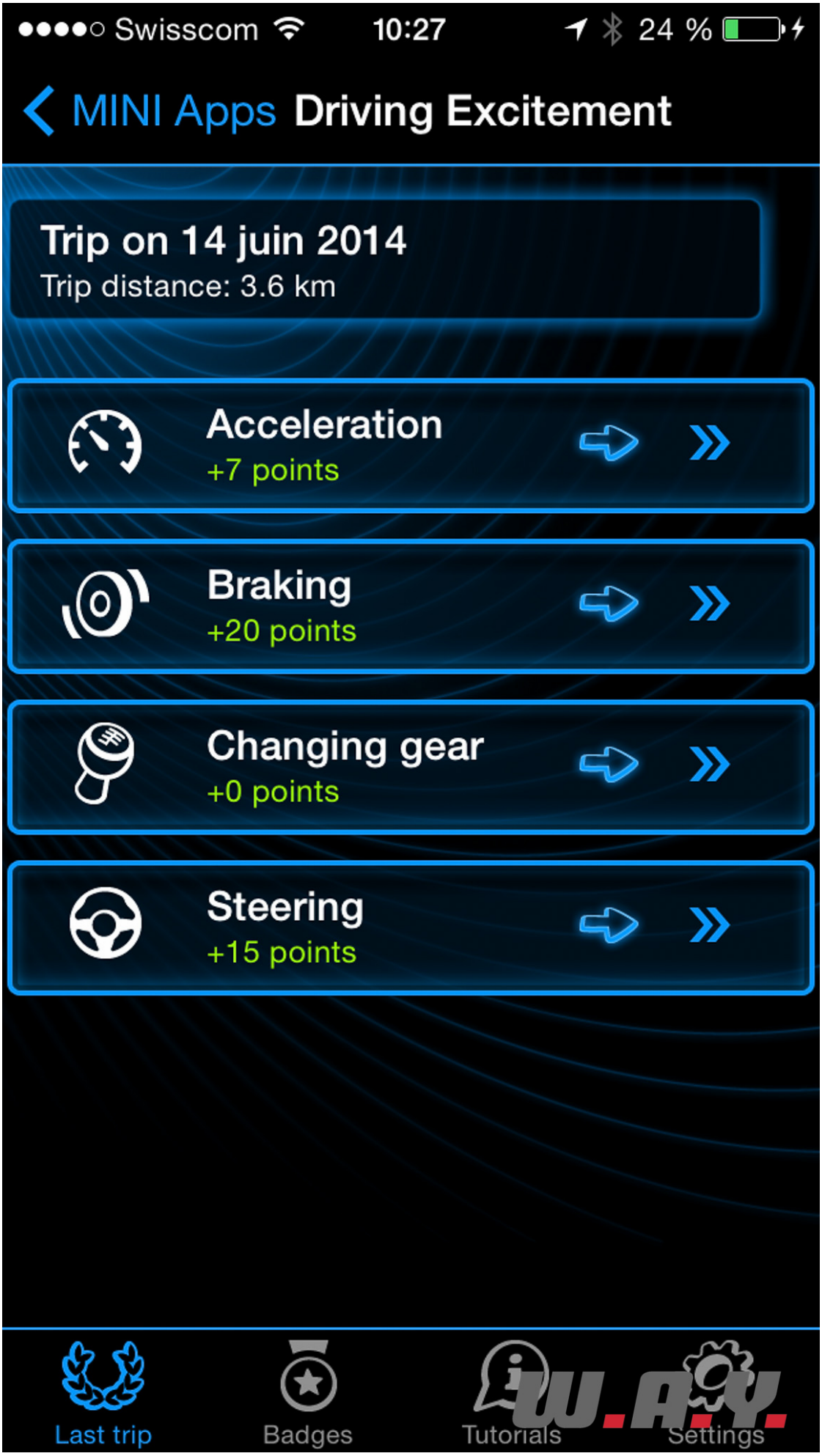
W.A.Y.

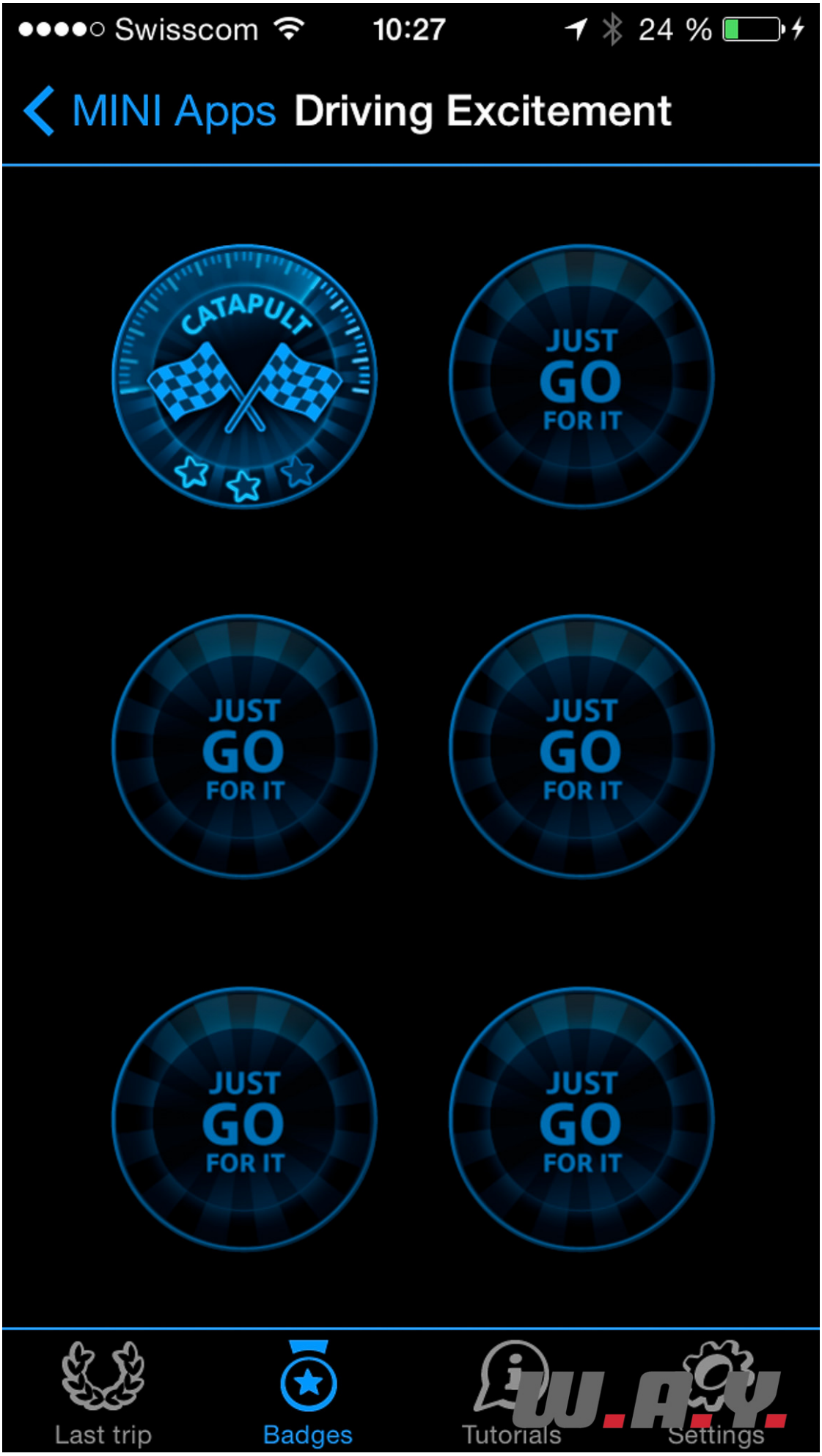
ZH 261 618

14:35
GRRIF+
Multimédia
MODE
1
2
3
4
5
6
A/C
MAX A/C

0

+
LIM
RES
–


Swisscom
10:27
24 %
MINI Apps
Driving Excitement
Trip on 14 juin 2014
Trip distance: 3.6 km
Acceleration
+7 points
Braking
+20 points
Changing gear
+0 points
Steering
+15 points
Last trip
Badges
Tutorials
Settings


Swisscom
10:27
24 %
MINI Apps
Driving Excitement
CATAPULT
JUST GO FOR IT
JUST GO FOR IT
JUST GO FOR IT
JUST GO FOR IT
JUST GO FOR IT
JUST GO FOR IT
Last trip
Badges
Tutorials
Settings

Excitement Analys...
14:12
CATAPULT
OK
20
53
58

W.A.Y.

W.A.Y.