

Impressum Inhalt

„MINI - Technik + Typen“
ist der geschützte Titel eines Fachbuchs von
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.

Bildnachweis

Titelfoto: BMW Group Sparte MINI;
Umschlagrückseite: BMW Group/Presse-
abteilung MINI (2); John Cooper Works (1);
Fotos Inhalt: AC Schnitzer (2);
BMW Group/Presseabteilung MINI (195);
John Cooper Works/GB (10); Martini/Archiv
Thierack (1); Rover Deutschland/Archiv
Schneider (24); Schneider Hans-Jürgen (3);
Schrader Halwart/Archiv: (10)

Dank

Autor und Verlag danken allen, die dieses
Buch unterstützt haben: Stefani Hergert,
Rudolf Probst, Sandra Schillmöller (alle
Presseabteilung BMW Group/MINI),
Barbara Schürmann-Arends und Ingrid
Langeveld (MG/Rover Deutschland), Halwart
Schrader (Textbeiträge Cooper-Story, Text- und
Bildbeiträge Mini Classic History)

Copyright 2004 by

SCHNEIDER-TEXT EDITIONS LTD.

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbrei-
tung einschließlich Wiedergabe durch elektro-
nische Medien, Erfassung und Nutzung auf
elektronischen Datenträgern und Netzwerken
inkl. Internet sowie Fotokopie vorbehalten.

Herstellung

Publication, Layout: Hans J. Schneider
Cover-Design, Layout-Concept, Scan,
Production: Valentin Schneider
Proof-reading: Gabriele Schneider
Printing: Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590, Fax:
0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

ISBN

0-9541746-4-X

Verlag

SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.
Elmgrove, Gormanstown, Co. Meath - Ireland
e-mail: info@schneider-text.com
website: www.schneider-text.com

- 5 Vorwort: vom 1. Mini 1959 bis zum 500.000sten New Mini 2004
- 7 Mini One Vorgeschichte: Fusion mit Rover, Rover-Verkauf, Projekt-Start
- 12 Mini One 1,6 mit 90 PS: Technik, Ausstattung, Modellpflege
- 22 Mini One D: sparsame Alternative mit Turbodiesel-Triebwerk
- 25 Mini Cooper: alles über das meistverkaufte Modell mit 115 PS
- 39 Mini Cooper S: Technik, Ausstattung, Modellpflege 163/170 PS
- 51 Mini Cabrio: alles über die offenen Typen Cooper und Cooper S
- 59 Minis für alle Fälle: Spezialversionen für Film, Polizei, Flughafen
- 64 Mini und Lifestyle: Missoni-Design, „Mission Mini“, D-Zug-Werbung
- 68 Alternativer Antrieb: Mini mit Wasserstoff-Motor
- 69 Studien, Vorläufer: Martini, Marcos, ACV 30 (MGF), Spiritual (Rover)
- 74 Kleinwagen von BMW 1955-1993: Isetta, 600, 700; Studien Z13, E1
- 77 Die Mini-Produktion in Oxford: Abläufe, Zahlen, Umweltschutz
- 83 Mini Driver Training mit dem Mini Cooper
- 84 Mini XXL-Stretchlimousine auf der Olympiade in Athen 2004
- 85 Getunte Minis von BMW-Spezialist AC Schnitzer, Spezial-Cabrio von BMW
- 87 John Cooper Works: alles über das Werkstuning bis 200 PS in England
- 91 Cup-Rennen mit dem Mini: John Cooper Challenge, Mini Challenge
- 99 Die Cooper-Story: vom 500er Mini-Racer zur Formel 1-Weltmeisterschaft
- 107 Mini Classic History: Geschichte des klassischen Mini 1959 bis 2000;
die wichtigsten Renn- und Rallyesiege des Mini in den 1960er Jahren
- 126 Technische Daten Mini One, Cooper, Cooper S, Cabrio, John Cooper Works
- 127 Technische Daten einiger klassischer Mini-Modelle; Graphik, Literatur
- 128 Ausklang mit dem Mini Cooper S Cabrio

Anmerkung: Das Markenlogo „MINI“ schreibt sich in Versalien. Wir vollziehen das nur auf dem Umschlag und im Impressum nach. Im Text verwenden wir stets die klassische Schreibweise „Mini“.

Mini: die unendliche Geschichte. Oder: Wie man eine Legende wiederbelebt.

Wer noch vor einiger Zeit von einem Auto namens „Mini“ sprach, meinte den 1959 erschienenen Winzling, der wie VW Käfer und Citroën 2 CV als Legende in die Automobilgeschichte einging. Heute aber ist mit „Mini“ auch jener ebenso moderne wie modische Kompaktwagen gemeint, der Ende des soeben verflorbenen Jahrhunderts auf Kiel gelegt wurde, als Mini-Mutter Rover noch zu BMW gehörte. Im März 2000, als die Bayern mit den Engländern nicht mehr weiterkamen, verkauften sie - nach Milliardenverlusten - Rover wieder, behielten aber die Marke „Mini“ samt der zugehörigen Fabrik, was unstrittig eine ebenso kluge wie weitsichtige Entscheidung war. Am 25. August 2004, und damit fast auf den Tag 45 Jahre nach der Präsentation des Ur-Mini, lief im Werk Oxford der 500.000ste „New Mini“ vom Band. Anfangs nur auf 100.000 Einheiten pro Jahr kalkuliert, läuft die Produktion mit rund 174.000 Fahrzeugen (2003) inzwischen fast an der Kapazitäts-Obergrenze. In aller Welt ist der neue Mini heiß begehrt. Und er hat schon nach vier Jahren erreicht, was anderen Nachkommen berühmter Vorfahren meist verwehrt bleibt: Kultstatus.

Den Anstoß zur Entwicklung des ersten Mini durch den genialen Ingenieur Alec Issigonis gab die erste Energiekrise der Neuzeit. Und die fand nicht erst 1974, wie allgemein angenommen, sondern schon 1956 statt. Damals ließ der ägyptische Staatspräsident Gamal Abd el Nasser den Suezkanal verstaatlichen und für Handelsschiffe, vor allem Öltanker, sperren. Er wollte damit gegen die Weigerung der USA protestieren, sich trotz gegebener Zusage an der Finanzierung des Assuan-Staudamms zu beteiligen. Israel, Frankreich und England versuchten, Nasser durch militärisches Eingreifen zu stürzen - gegen ein Veto der UN-Vollversammlung. Die „Suezkrise“ schnitt Franzosen und Briten von der Ölzufuhr ab, worauf die Engländer das Benzin rationieren mußten - auf zehn Imperial-Gallonen pro Fahrzeug und Monat (45,50 Liter). Da merkte man auf der Insel, daß die Automobile alten Zuschnitts viel zu schwer und damit zu durstig waren. Ein völlig neues Konzept mußte her. Am 26. August war es so weit: Der kleine, kompakte und mit 850 cm³ Hubraum bescheiden motorisierte Austin Seven hatte seinen großen Auftritt. In kürzester Zeit wurde der „Mini“, wie der Autozweig erst später genannt wurde, ein Welterfolg - und Vorläufer aller modernen Autos mit vorn quer eingebautem Motor und Frontantrieb.

Der neue, von BMW serienreif gemachte Mini wurde im Mai 2001 der Öffentlichkeit präsentiert und knüpfte in den wesentlichen Punkten an das klassische Konzept an: Design



Oben: das Team Mäkinen/Easter im Classic-Cooper S auf dem Weg zum Monte Sieg 1965. Unten: John Cooper-Challenge 2004 in Castle Combs.

und Look, Fahrwerk und Manövrierbarkeit, Auslegung des Antriebs, Langzeitstabilität und äußerst geringer Wertverlust. Der Neue hatte deutlich zugenommen an Größe, Gewicht und Leistung, doch das verübten ihm nur diejenigen, die nicht begreifen wollten, daß anders zeitgemäße Sicherheitsstan-

Insgesamt hat der Cooper ein straffer abgestimmtes und um acht Millimeter tiefer gelegtes Fahrwerk als der One und besitzt an der Hinterachse einen Stabilisator. Der Querstabilisator an der Vorderachse ist stärker als beim Grundmodell. Serienmäßig rollt der Cooper auf (weiß oder silbern lackierten) Leichtmetallrädern, die ab Werk - wie beim One - mit 175/65 R 15 angemessen bereift sind. Auf Wunsch kann der Kunde aber auch 16- oder 17-Zoll-Räder haben - mit üppiger Bereifung: 195/55 R 16 oder 205/45 R 17.

Fahrwerk auch bei 200 km/h noch nicht überfordert

Herz des Mini Cooper ist der ab Werk um 25 PS leistungsgesteigerte „Pentagon“-Vierzylinder mit einer obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwelle, 16 Ventilen, fünffach gelagerter Kurbelwelle, LM-Zylinderkopf und Graugußblock. Während der One sich mit 90 PS (66 kW) bei 5500/min be-

gnügen muß, entwickelt das Cooper-Triebwerk 115 PS (85 kW) aus dem gleichen Hubraum - 1598 cm³. Der Sprint von 0 auf 100 km/h gelingt in 9,3 Sekunden (Testwert „ams“), die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h wird auch im Test erreicht. Wie bei Automobilen der sportlicheren Art üblich steht das maximale Drehmoment erst bei höherer Drehzahl zur Verfügung: 149 Nm bei 4500/min (Mini One: 140 Nm bei 3000/min). Der Testverbrauch von 8,4 Liter Super auf 100 km erscheint als nicht zu hoch. Auch der Cooper erfüllt die Abgasnorm nach EU 4.

Doch trotz der respektablen Fahrleistungen des Autos löste der Motor bei den Tests nicht das erwartete Aha-Erlebnis aus: „Trotz 115 PS und guter Fahrleistungen wirkt der 1,6-Liter-Viertakter nicht übermäßig spritzig und überfordert weder Fahrwerk noch Traktion. Erst jenseits von 4000/min scheint er richtig aufzuwachen, um schon 1000 Umdrehungen später wieder in ein leichtes Loch zu fallen. Zumindest



So wurde der Mini Cooper im Mai 2001 erstmals der Presse vorgeführt. Der 1,6-Liter-ohc-16-Ventil-Motor leistet 115 PS und sorgt für rund 200 km/h Spitze. Die gleich starke Automatik-Version mit CVT-Getriebe ist etwas langsamer.

legt er dann jenen Klang an den Tag, den man bei niedrigen Touren bisweilen vermißt.“ („ams“ 16/2001)

Ab Juli 2004 kam der Mini Cooper mit leicht modifiziertem Outfit, verbessertem Innenraum und kürzer übersetztem Fünfgang-Getriebe daher (s.a. Kapitel „Mini One“ ab S. 12); an Motorleistung und Fahrleistungen änderte sich sich aber nichts.

Die äußeren Unterschiede sind im Vergleich zum Basismodell minimal. Unter anderem können beim Cooper Dach und Außenspiegel - unabhängig von den verschiedenen Karosseriefarben - auch in Weiß oder Schwarz geordert werden. Bei einem Dach in Wagenfarbe sind die elektrisch verstellbaren Außenspiegel grundsätzlich schwarz. Die weißen Streifen auf der Motorhaube müssen extra bezahlt werden.

Mitteltacho, Tourenzähler am Lenkrad

Die serienmäßige Instrumentierung umfaßt beim Cooper auch den vor dem Lenkrad angeordneten Drehzahlmesser. In den Mitteltachometer sind alle nötigen Kontrollen wie Tankanzeige und Kühlmittelthermometer integriert. Wird das auf Wunsch lieferbare Navigationssystem mit 16:9-Anzeigedisplay geordert, wandert der Tachometer auf die Lenksäule und ist dort als zweites Instrument neben dem Drehzahlmesser zu finden (das ist bei allen Mini-Modellen dann so).

Der in die Motorhaube integrierte Kühlergrill des Mini Cooper zeigt (anders als beim schlichteren Grundmodell) vier horizontale Chromleisten. Die Stoßfänger können auch hier optional mit Chromeinlagen ausgestattet werden. Das Lufteinlaßgitter im vorderen Stoßfänger besteht aus verchromtem Stahl (Mini One schwarz lackiert). Türgriffe, Kühlergrill, Heckklappengriff, Auspuff sowie Ringe um die Front- und Heckleuchten sind beim Mini Cooper in Chrom gehalten.

Alternativ zum normalen, höhenverstellbaren Zweispeichen-Lenkrad sind alle Mini-Modelle mit Lederlenk-



Diese drei am 17. Oktober 2000 aufgenommenen Fotos zeigen ein Vorserienmodell des Mini-Cooper. Auf der Heckklappe fehlt noch das verchromte Cooper-Logo. Die extrem niederquerschnittigen Reifen entsprachen nicht der Serie.



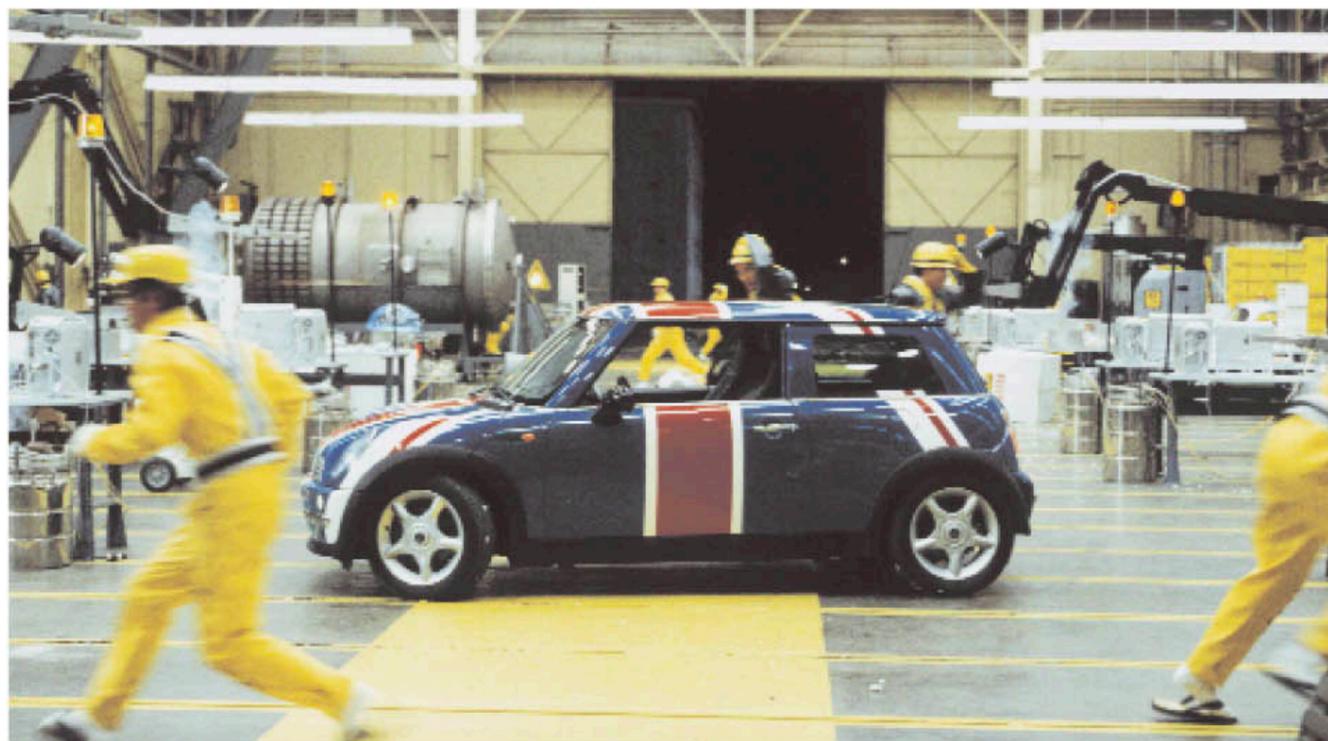
dem Gelände, Hubschrauber flogen in atemberaubender Tiefe und auf den Sternen des ‚Walk of Fame‘ in Hollywood fuhren Motorräder und Minis herum.“

Bei den raffinierten Stunt-Sequenzen vollführten die Minis spektakuläre Sprünge und entkamen dabei dem „Kugelhagel“ sowie zahlreichen Zusammenstößen nur knapp. Die Schauspieler fuhren im Mini sogar durch den Eingang der Metro Rail am Hollywood Boulevard die Treppen hinunter bis in die U-Bahn-Station hinein.

Als Follow-me-car auf dem Flugplatz

Um den Mini bekannt zu machen, ließ und läßt sich die BMW Group auch ansonsten noch eine Menge einfallen. So wurde am 7. September 2001 ein speziell hergerichtetes und charakteri-

Links: Mini Cooper S bei einer der atemberaubenden Verfolgungsjagden im Film „The Italian Job“ (November 2003). Unten: Mini Cooper als „Spionageauto“ in „Goldmember“ (Juli 2002).



stisch in gelben und schwarzen Karos lackiertes Exemplar des Mini Cooper auf dem Flughafen Düsseldorf vorübergehend als Follow-me-Fahrzeug eingesetzt. Dabei zeigte das kleine Auto den Piloten der großen Jets, wo es auf dem Rollfeld langging. Die Seh-Leute auf den Terrassen registrierten's mit Begeisterung. Auch auf anderen deutschen Flughäfen, zum Beispiel München, Berlin und Frankfurt erregte der Follow-me-Mini Aufsehen.

Damit nicht genug: Das mit rotem Blinklicht ausgerüstete Sondermodell war anschließend auch als Miniatur-Variante in den Maßstäben 1:18 und 1:43 zu haben. Darüber hinaus wurde eine ganze Kollektion von Mini-Model-

Seit Juli 2002 in München im Polizeieinsatz: Mini One mit 90 PS in unverwechselbarem Outfit. In den 60ern machte BMW mit dem „Barockengel“ 501 alias „Funkstreife Isar 12“ im Fernsehen PR.

Jeweils gingen insgesamt 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit identischen Fahrzeugen auf die Strecke. Der mittels des „John Cooper Works Tuning Kits“ wettbewerbstauglich gemachte und nur 1050 kg schwere Clubsportwagen erreichte mit seinem 200-PS-Kompressor-Motor eine Spitze von knapp 230 km/h. Die Spezialausstattung umfaßte unter anderem einen eingeschweißten Überrollkäfig, eine Cooper-Rennbremsanlage mit Vierkolben-Bremssätteln und 330/259er Scheiben vorn/hinten, ein tieferlegendes und extra straffes KW-Rennfahrwerk, eine einstellbare Domstrebe, eine Rennauspuffanlage für sonore 98 dB(A), Rennschalensitz, einen einstellbaren Heckspoiler, ein 2D-Fahrerdisplay, Aerodynamikpaket, 7-17-Zoll-Verbund-LM-Räder und Slick-, alternativ Regenbereifung 205/620 R 17 von Dunlop.

Das gesamte Challenge-Mini-Basispaket inklusive zweitem Rädersatz, Overall, Teamkleidung, Catering und technischer Betreuung kostete satte 78.880 Euro. Die Saisonkosten beliefen sich bei Vollbetreuung im Team auf zusätzliche 120.000 Euro (Angaben: „Auto Bild Motorsport“). Für einen Sieg gab es einerseits 1500 Euro Prämie,

aber auch als Handicap 30 kg Extragewicht. Insgesamt wurden in einer Saison Preisgelder und Sachpreise im Wert von 400.000 Euro verteilt.

Wie im folgenden Kapitel näher ausgeführt, begann die Geschichte der John Cooper Works nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Motorsport-Pionier Charles Cooper, Großvater von Mike, die Cooper Car Company Ltd. gründete, um kleine, konkurrenzfähige Rennwagen auf die Räder zu stellen. Mit dem Cooper 500 entwickelte er ein Fahrzeug, das vielen Sportsfreunden einen einigermaßen erschwinglichen Einstieg in den Rennsport ermöglichte. Einer der ersten Kunden war kein Geringerer als Stirling Moss. Hinter dem Steuer der ersten Formel-2-Wagen von Cooper, damals noch mit Frontmotor, saßen Piloten wie der fünffache Automobil-Weltmeister Juan Manuel Fangio.

Rechts: Mini Cooper S Modell 2003 mit John Cooper Works-Tuning-Kit, völlig ignoriert von Rennkamelen in Dubai. Unten: ein anderer JCW-Cooper S in typisch englischer Küstenlandschaft.

