

1959–2009. 50 Jahre MINI. Inhaltsverzeichnis.



1. Jünger denn je.	
Die MINI Modellfamilie im Wandel der Zeit.	2
2. Rückschau und Ausblick.	
MINI 50 Mayfair und MINI 50 Camden.	9
3. Von der Rennstrecke direkt auf die Straße.	
John Cooper Works und die Erfolgsgeschichte des MINI im Motorsport.	15
4. Typisch MINI – immer anders.	
Mit gezielter Individualisierung zum persönlichen Einzelstück.	22
5. Traditionelle Werte und moderne Vielfalt.	
Fahrzeugkonzept und Technik.	29
6. Vom Original zum Original.	
MINI Design und Concept Cars.	40
7. Der Revolutionär mit dem Skizzenblock.	
Sir Alec Issigonis, Vater des classic Mini.	49
8. Made in England – einst und jetzt.	
MINI Produktion zwischen Tradition und Moderne.	52
9. Individualisten unter sich.	
MINI United – Treffpunkt der weltweiten MINI Community.	56
10. Klassenloses Auto mit Star-Qualitäten.	
MINI als Mitglied der Society.	60
11. Kleines Auto, großer Auftritt.	
Das MINI Marketing.	64
12. Inspirierender Charakter.	
MINI Lifestyle und Sondereditionen.	69
13. Eine Frage des Stils.	
Die MINI Collection.	72

1. Jünger denn je. Die MINI Modellfamilie im Wandel der Zeit.



Das Konzept war immer einzigartig, doch zum Einzelgänger taugte der MINI nie. Vor 50 Jahren, exakt am 26. August 1959, enthüllte die British Motor Corporation (BMC) das Ergebnis ihrer Entwicklungsarbeit für einen revolutionär neuen Kleinwagen. Dem Publikum präsentierten sich dabei gleich zwei Modelle: der Morris Mini-Minor und der Austin Seven. Die Doppelpremiere der nahezu baugleichen Viersitzer war damals dem breiten Markenspektrum der BMC geschuldet, doch sie hatte durchaus Symbolwert.

Viel Innenraum bei möglichst geringen Außenmaßen, Platz für vier Insassen, tadellose Fahreigenschaften, ein geringer Benzinverbrauch und ein günstiger Preis – diesen Vorgaben der Konzernleitung war der Schöpfer des Mini, der Konstrukteur Alec Issigonis, gefolgt. Die brillanten Ideen, die er bei der Entwicklung des familientauglichen Zweitürers umsetzte, hatten eine Tragkraft, die für mehr als ein einziges Auto reichten und sie ließen sich bestens auf weitere Varianten übertragen. So entstanden schon im ersten Produktionsjahr des classic Mini die Modelle Mini Van und Mini Estate. Seit dem Neubeginn der Marke mit der Markteinführung des MINI im Jahr 2001 hat sich das schon vor 50 Jahren gültige Prinzip bestätigt: Ein überlegenes Konzept überzeugt in vielfacher Ausführung. Sowohl der MINI als auch der MINI Clubman und das MINI Cabrio zeigen individuelle Stärken und einen jeweils eigenständigen Charakter, im Kern sind sie jedoch vor allem eines: ein MINI.

Schon in den ersten Verkaufsbroschüren für den Morris Mini-Minor wurde die außerordentliche Zukunftsorientierung des neuen Kleinwagens gepriesen. Doch wie sehr sich die Prophezeiungen bewahrheiten würden, ahnte damals wohl kaum jemand. 50 Jahre später steht fest: Nur wenige Fahrzeugkonzepte haben ähnlich lange Zeitspannen überdauert oder eine vergleichbare Popularität erlangt, und keines von ihnen wurde jemals in einer so großen Vielfalt von Varianten umgesetzt wie das des Mini. Dieser Erfolg liegt auch darin begründet, dass der Mini von Beginn an den Anforderungen seiner Zeit entsprach, darüber hinaus aber noch weitere Qualitäten bot. Mit einer Gesamtlänge von 3,05 Metern und einem Einstandspreis von 496 englischen Pfund war er perfekt auf knappe Parklücken und kleine Budgets zugeschnitten. Seine agilen Fahreigenschaften und der charmante Charakter seiner Proportionen machten ihn jedoch auch für jene Autofahrer interessant, die neben Raumökonomie und Wirtschaftlichkeit auch sportliche Kurvenfahrten und Individualität zu schätzen wussten.

Diese Kombination unterschiedlicher Eigenschaften ist heute so aktuell wie damals, das Konzept daher jünger denn je. Zeitgemäßer und zugleich faszinierender als jeder seiner Wettbewerber zeigt sich daher auch der aktuelle MINI. Unübertroffene Effizienz, höchste Wertstabilität und ein in modernen Großstädten unschlagbar leichtfüßiges Handling verbindet er mit ebenso konkurrenzloser Sportlichkeit und einem ebenso ausdrucksstarken wie unverwechselbaren Design.

**Länger, stärker, nobler, vielseitiger:
die ersten Varianten des classic Mini.**

Mit der Markteinführung des classic Mini hatte dessen Entwickler Alec Issigonis seinen Auftrag erfüllt. Der Morris Mini-Minor und der Austin Seven, die sich allein durch den Kühlergrill, die Radkappen und die Karosseriefarben voneinander unterschieden, wurden von einem vorn quer eingebauten Vierzylinder-Motor mit einem Hubraum von 848 Kubikzentimetern und einer Leistung von 34 PS angetrieben. Sie erreichten identische Fahrleistungen und boten jeweils 195 Liter Stauvolumen im Kofferraum. Allseits wurden das großzügige Platzangebot, die sparsamen und doch kraftvollen Motoren, die gute Straßenlage und die komfortable Federung des neuen Kleinwagens gelobt. Doch Issigonis hatte längst weitere Pläne – und er war damit nicht allein.

Bereits 1960 stellte BMC dem classic Mini einen Mini Van an die Seite. Auf Basis des geschlossenen Lieferwagens kam zudem ein rundum verglaster Kombi auf den Markt, der ebenso wie der Van über zwei Hecktüren verfügte. Analog zu den Limousinen wurde auch diese Karosserievariante als technisch identischer Morris Mini-Traveller und Austin Seven Countryman vermarktet. Und spätestens 1961 deutete sich so richtig an, was mit dem classic Mini alles möglich war: Das begann Anfang des Jahres mit dem kleinsten aller Lastesel, dem Mini Pick-up. Ein gutes halbes Jahr später folgten zwei Gegenstücke auf der noblen Seite der Skala: der Wolseley Hornet und der Riley Elf. Damit profitierten nun zwei weitere BMC-Marken vom Konzept des classic Mini. Beide Modelle gelangten durch herrschaftlich aufgerichtete Kühlermasken, einen verlängerten Kofferraum und Schwalbenschwänzchen-Kotflügel am Heck zu optischer Eigenständigkeit.

In der zweiten Jahreshälfte schließlich erschien eine Variante, die wie keine zweite die Legende des classic Mini prägen sollte: der Mini Cooper. Der Sportwagenkonstrukteur John Cooper, den eine enge Freundschaft mit Alec Issigonis verband, hatte schon während der Entstehung der ersten Prototypen das sportliche Potenzial des neuen Kleinwagens erkannt. Mit dem Segen der Konzernleitung entwickelte er eine Kleinserie von 1.000 Mini Cooper, deren modifizierter und im Hubraum auf 1,0 Liter erweiterter Motor eine Leistung von 55 PS erzeugte.

Die Reaktionen auf dieses Auto, das im September 1961 auf den Markt kam, waren euphorisch und ließen nur einen Änderungswunsch offen: noch mehr Leistung. Issigonis und Cooper vergrößerten den Hubraum auf 1.071 Kubikzentimeter, was in einer maximalen Leistungsausbeute von 70 PS resultierte. Damit wurde der Mini Cooper S nicht nur auf der Straße zu einer Ausnahmererscheinung. Der Klassensieg für den Finnen Rauno Aaltonen bei der Rallye Monte Carlo 1963 war Auftakt für eine beispiellose Erfolgsserie im Motorsport. Sie gipfelte in den drei Gesamtsiegen bei der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1964, 1965 und 1967.

Extreme Vielfalt: vom Mini Moke bis zum Mini Clubman.

Im August 1964 stellte BMC eine weitere Variante des classic Mini vor, die ursprünglich für den militärischen Einsatz konzipiert war: den Mini Moke, ein rundum offenes, viersitziges Gefährt, das für vier Jahre in der Preisliste blieb. Seine Karosserie bestand praktisch aus einer Bodenwanne mit breiten, kastenförmigen Schwellern plus Motorhaube und Windschutzscheibe. Gegen Niederschläge schützte leidlich ein aufklappbares Verdeck. Der Mini Moke nutzte die Antriebstechnik des Mini und wurde vor allem in den sonnenverwöhnten Regionen der USA und in Australien zum Erfolg.

1967 war der classic Mini reif für eine gründliche Überarbeitung. So erhielt er einen kraftvolleren Motor mit einem Hubraum von 998 Kubikzentimetern und einer auf 38 PS gesteigerten Leistung. Zwei Jahre später gesellte sich der Mini Clubman als geringfügig größere Variante mit veränderter Front zum classic Mini. Das Schwestermodell war rund elf Zentimeter länger als das Original, die „Estate“ genannte Kombi-Version, die den Morris Mini-Traveller und den Austin Seven Countryman ablöste, maß exakt 3,4 Meter. Breite, Höhe und Radstand blieben unverändert. Gleichzeitig wurde der Mini Cooper aus dem Programm genommen und durch das 59 PS leistende 1,3-Liter-Spitzenmodell der Clubman-Reihe mit der Modellbezeichnung Mini 1275 GT ersetzt. Und noch einige Details änderten sich 1969: Die vorderen Schiebefenster, die der classic Mini seit Anbeginn hatte, wichen bei allen Modellen jetzt Kurbelfenstern, die außen liegenden Türscharniere wurden nach innen verlegt und ein eigenes Mini Markenzeichen prangte auf der Motorhaube.

Dauerläufer classic Mini und das Comeback des Mini Cooper.

Ab Mitte der 1970er-Jahre wurden zahlreiche Sondermodelle des classic Mini mit den unterschiedlichsten Schwerpunkten – von sportlich bis modisch, von nobel-distinguiert bis jugendlich-frech – angeboten. Zwischen 1980 und 1983 wurde das Programm gestrafft: Clubman, Estate und Van liefen aus. Übrig blieb allein der classic Mini mit 1,0-Liter-Motor und mittlerweile 40 PS. Die Kundschaft hielt ihm eisern die Treue: 1986 lief der fünfmillionste classic Mini im Werk Longbridge vom Band.

Im Jahre 1990 wurde die Rückkehr des Mini Cooper in das Modellprogramm von vielen Fans mit großer Freude begrüßt. Unter seiner Motorhaube war nun der 1,3-Liter-Motor aktiv. Die Produktion des 1,0-Liter-Antriebs für den Mini endete 1992 aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Abgasqualität. Fortan wurden alle Modelle mit der 1.275-Kubikzentimeter-Maschine ausgerüstet.

1991 erschien letztmalig eine neue Variante des classic Mini. Als einzige hatte sie nicht in England, sondern in Deutschland ihren Ursprung. Ein engagierter Händler in Baden hatte dem classic Mini – wie schon manche Tuner zuvor – das Dach abgeschnitten und ihn in ein äußerst ansehnliches Cabriolet verwandelt. Im Unterschied zu den früheren Versuchen war das Ergebnis qualitativ so gut ausgefallen, dass die zwischenzeitlich für den classic Mini verantwortliche Rover Group entschied, Konstruktion und Fabrikation zu kaufen. Von dem Serienmodell wurden zwischen 1993 und 1996 insgesamt rund 1.000 Einheiten verkauft.

Im Jahr 2000 endete schließlich die Produktion des classic Mini. Mehr als 5,3 Millionen Einheiten des weltweit erfolgreichen Kleinwagens verließen in verschiedenen Ausführungen die Fabriken, darunter rund 600.000 Fahrzeuge, die zwischen 1959 und 1968 im Werk Oxford gebaut wurden. Aber auch nach 41 Jahren war noch lange nicht Schluss. Nach knapp einjähriger Pause wurde 2001 ein neues Kapitel in der Geschichte der englischen Marke aufgeschlagen.

Neubeginn 2001 – und der MINI Cooper ist sofort dabei.

Mit der Übernahme der Rover Group durch BMW zu Beginn des Jahres 1994 eröffneten sich auch für die Marke Mini neue Perspektiven. Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt wurde 1997 eine Studie des MINI Cooper vorgestellt, die den Ausblick auf eine Neuauflage des einzigartigen britischen Kleinwagens bot. Als moderne Interpretation des traditionsreichen Fahrzeugkonzepts kombinierte sie erstmals die klassischen Werte des Vorgängers mit den Anforderungen an ein modernes Automobil an der Schwelle zum 21. Jahrhundert.

Der erste offizielle Auftritt des Serienmodells MINI Cooper erfolgte im November 2000 auf der Berliner Automobilausstellung. Nur ein Jahr später stand die zukunftsorientierte Neuauflage des Originals als MINI Cooper mit 85 kW/115 PS und als MINI One mit 66 kW/90 PS bei den Händlern. Mit Frontantrieb, vorn quer eingebauten Vierzylinder-Motoren, kurzen Karosserie-überhängen und Platz für vier Insassen wurden elementare Merkmale des classic Mini auf die neuen Modelle übertragen. Und während die Außenabmessungen – den modernen Anforderungen an das Innenraumangebot entsprechend – zulegten, knüpfte das Design mit markentypischen Proportionen und unverwechselbaren Gestaltungselementen für Front, Heck und Seitenansicht eine klar erkennbare Verbindung zwischen dem MINI und seinem klassischen Vorfahren. Zugleich präsentierte sich der im britischen Oxford produzierte MINI als erstes Premium-Fahrzeug im Kleinwagensegment – ein Status, der sich in einem für diese Fahrzeugklasse einzigartig hohen Sicherheitsniveau sowie in kompromissloser Qualität gemäß den hohen Standards der BMW Group widerspiegelte. Neue Maßstäbe setzte der MINI schließlich auch mit seinem überragend agilen Handling. Auf Anhieb stürmte er an die Spitze der Fahrspaßwertung. Damit folgte er den Spuren des classic Mini – dank modernster Antriebs- und Fahrwerkstechnik jedoch mit spürbar gesteigertem Temperament.

Weltweit auf Erfolgskurs – ab 2004 auch als MINI Cabrio.

Die Neuauflage des Kleinwagen-Klassikers entwickelte sich innerhalb kürzester Zeit zu einer weltweiten Erfolgsgeschichte, die bis in die Gegenwart hinein andauert. Für zusätzliche Impulse sorgte die Einführung weiterer Motorvarianten. Der MINI Cooper S ging im Juni 2002 mit einem 120 kW/163 PS starken Kompressormotor als exklusive Fahrmaschine an den Start, der MINI One D setzte im Jahr darauf als erstes Dieselmotormodell in der Geschichte der Marke neue Maßstäbe für Wirtschaftlichkeit.

Deutlich schneller als beim klassischen Vorfahren wurde schließlich auch der Wunsch nach offenem Fahrspaß in einem MINI erfüllt. Im Frühjahr 2004 wurde das Debüt des MINI Cabrio gefeiert. In den vier Folgejahren verließen rund 164.000 Exemplare dieser mit einem elektrohydraulisch betätigten Textilverdeck versehenen Variante als MINI Cooper S Cabrio, MINI Cooper Cabrio und MINI One Cabrio die Fertigungsstätten in Oxford.

Vom Original zum Original: die zweite Generation des MINI.

Der Erfolg des MINI übertraf selbst die kühnsten Prognosen. Er war Ansporn zu einer konsequenten Fortsetzung des Konzepts und zur Erschließung zusätzlicher Potenziale. Im Design evolutionär weiterentwickelt und technisch grundlegend erneuert, kam im November 2006 die zweite Generation des MINI auf den Markt. Unter dem Motto „Vom Original zum Original“ wurde der mit höchsten Sympathienoten belegte optische Auftritt des MINI in zahlreichen Details verfeinert, die insbesondere die sportlichen Tugenden des kompakten Kurvenkünstlers noch deutlicher hervorhoben. Damit setzte sein Erscheinungsbild nun präzise das Signal, das vom ersten Fahreindruck bestätigt wurde.

Neue, noch kraftvollere und zugleich erheblich effizientere Motoren ermöglichten es gemeinsam mit der weiter optimierten Fahrwerkstechnik, MINI typischen Fahrspaß neu zu definieren. Die zur Markteinführung verfügbaren Modelle MINI Cooper S mit 128 kW/175 PS und MINI Cooper mit 88 kW/120 PS begeisterten auf Anhieb durch gesteigerte Fahrleistungen bei gleichzeitig deutlich reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten.

Moderne Vielfalt: der MINI Clubman und das neue MINI Cabrio.

Fast auf den Tag genau ein Jahr nach dem Start der neuen Modellgeneration wurde die MINI Modellpalette im Herbst 2007 um ein innovatives Fahrzeugkonzept erweitert. Der MINI Clubman bietet mit seinem um acht Zentimeter erweiterten Radstand völlig neue Möglichkeiten, den markentypischen Fahrspaß zu genießen. Mit seiner Vielseitigkeit interpretiert er traditionelle Shooting-Brake-Konzepte, die mit einer fließend gestreckten Dachlinie und einem Steilheck sowohl die Sportlichkeit als auch die Funktionalität betonen. Im direkten Vergleich zum MINI bietet der MINI Clubman 24 Zentimeter mehr Karosserielänge. Sein längerer Radstand kommt vollständig der erweiterten Beinfreiheit im Fond zugute.

Fahrer- und Beifahrertür werden beim MINI Clubman um eine zusätzliche Einstiegsöffnung an der rechten Fahrzeugseite und die beiden seitlich öffnenden Flügel der Splitdoor am Heck ergänzt. Mit der zusätzlichen Tür auf der rechten Seite, Clubdoor genannt, die gegenläufig öffnet, ermöglicht der MINI Clubman auch den Fondpassagieren einen komfortablen Einstieg zur Rücksitzbank. Mit der zweigeteilten Hecktür wird ein authentisches Detail der klassischen Vorfahren – des Morris Mini-Traveller und des Austin Mini Countryman – aus den 1960er-Jahren neu interpretiert. Der großzügige Gepäckraum des MINI Clubman (Fassungsvermögen: 260–930 Liter) lässt sich flexibel erweitern und dank der Hecktüren spielend leicht beladen.

Jüngster Neuzugang im Modellprogramm ist das MINI Cabrio der zweiten Generation. Mit einem noch sportiveren Design, optimierter aktiver und passiver Sicherheit, erweiterter Funktionalität und Motoren der neuesten Generation legt das einzige Premium-Cabrio im Segment des MINI die Messlatte für hochwertigen Fahrspaß nochmals höher. Das neue MINI Cabrio imponiert durch seine Alltagstauglichkeit und verführt zugleich auf jedem Kilometer zum Offenfahren. Das vollständige Öffnen und Schließen seines Textilverdecks erfolgt elektrohydraulisch innerhalb von jeweils 15 Sekunden und kann bei Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h eingeleitet werden. Rein elektrisch aktiviert wird die einzigartige Schiebedachfunktion des Verdecks beim neuen MINI Cabrio. Der vordere Abschnitt des Softtops lässt sich um bis zu 40 Zentimeter zurückfahren. Die verbesserte Rundumsicht bei geschlossenem Verdeck resultiert zum einen aus den leicht vergrößerten hinteren Seitenscheiben und zum anderen aus dem neu konzipierten ausfahrbaren Überrollschutz. Der ausfahrbare, einteilige Schutzbügel verläuft hinter den Fondsitzen leicht unterhalb der Kopfstützen und liegt somit außerhalb des Sichtfelds des nach hinten blickenden Fahrers. Zudem ermöglicht der einteilige Schutzbügel die Integration einer großen Durchladeöffnung zwischen Gepäck- und Fahrgastraum. Auf diese Weise gewinnt das neue MINI Cabrio zusätzlich an Variabilität. Sein maximales Laderaumvolumen beträgt 660 Liter.

Vielfältiger als jemals zuvor ist das aktuelle Motorenportfolio. Für den MINI stehen inzwischen vier Benzin- und ein Dieselmotor zur Wahl, für den MINI Clubman sind es drei Benziner und ein Diesel, und für das MINI Cabrio sind derzeit zwei Benzinaggregate verfügbar. Darüber hinaus werden erstmals drei eigenständige Modelle unter der Marke John Cooper Works angeboten. Die Topathleten MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman und MINI John Cooper Works Cabrio verkörpern mit ihrem aus dem Rennsport abgeleiteten, 155 kW/211 PS starken Vierzylinder-Motor den leistungsorientierten Charakter des MINI in besonders intensiver Form.

Die drei Extremsportler gehören zum Angebot der MINI Serienfahrzeuge, sie werden im MINI Werk Oxford gemeinsam mit den weiteren Modellvarianten produziert. In jedem Detail müssen sie sowohl den extremen Herausforderungen der Rennstrecke gewachsen sein als auch die umfassenden Anforderungen des Alltagsverkehrs erfüllen. Damit untermauert MINI den gemeinsamen Premium-Anspruch, der seit jeher auch für die Produkte der Marke John Cooper Works gilt. Integrierte Entwicklungsarbeit ermöglicht perfekt auf den MINI abgestimmte Produkteigenschaften, strengste Qualitätsanforderungen nach den Richtlinien der BMW Group garantieren absolute Zuverlässigkeit, Verarbeitungsgüte und Authentizität im Design.

2. Rückschau und Ausblick. MINI 50 Mayfair und MINI 50 Camden.



Beim MINI United Festival auf der legendären britischen Rennstrecke in Silverstone feiert die weltweite MINI Community vom 22. bis 24. Mai 2009 den 50. Geburtstag der Marke. Ebenfalls in Silverstone am Start: der MINI 50 Mayfair und der MINI 50 Camden. Mit ihnen wird die Euphorie der Jubiläumsparty in nachhaltig wirksamen Fahrspaß auf der Straße umgesetzt. Die beiden Modelle verkörpern durch ihr charakteristisches Design und ihre exklusive Ausstattung sowohl das Traditionsbewusstsein als auch die visionäre Kraft der Marke MINI. Für den MINI 50 Mayfair und den MINI 50 Camden stehen jeweils zwei Benzinmotoren und ein Dieselantrieb zur Wahl. Ihre Markteinführung erfolgt im September 2009. Die Produktionszeit des MINI 50 Mayfair und des MINI 50 Camden beginnt exakt 50 Jahre nach der offiziellen Präsentation des classic Mini und ist auf ein Jahr limitiert.

Die moderne Antriebs- und Fahrwerkstechnik des MINI verhilft auch den beiden Jubiläumsmodellen zu faszinierender Agilität in Kombination mit vorbildlich günstigen Verbrauchs- und Emissionswerten. Besonders temperamentvoll geht dabei der 128 kW/175 PS starke Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung zur Sache, der den MINI Cooper S 50 Mayfair und den MINI Cooper S 50 Camden antreibt. Kombiniert wird der sportliche Auftritt mit einem im EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 6,2 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von nur 149 Gramm pro Kilometer.

Mit vollvariabler Ventilsteuerung und einer Leistung von 88 kW/120 PS bietet auch der Antrieb des MINI Cooper 50 Mayfair und des MINI Cooper 50 Camden optimale Voraussetzungen für einen sportlichen Auftritt. Mit einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 5,4 Litern je 100 Kilometer im EU-Testzyklus und einem CO₂-Wert von 129 Gramm pro Kilometer werden zudem Maßstäbe für effizienten Fahrspaß gesetzt.

Höchste Wirtschaftlichkeit und beeindruckende Durchzugskraft vereint der 80 kW/110 PS starke Vierzylinder-Dieselmotor im MINI Cooper D 50 Mayfair und im MINI Cooper D 50 Camden. Sein im EU-Testzyklus ermittelter Kraftstoffkonsum von durchschnittlich 3,9 Litern je 100 Kilometer und ein CO₂-Wert von 104 Gramm pro Kilometer sind unangefochtene Spitzenwerte im Premium-Segment.

Das MINI Jubiläum: Anlass zur Rückschau und zum Ausblick.

Erstmals seit ihrer Markteinführung 2006 bietet die jüngste Generation des MINI im Jubiläumsjahr die Gelegenheit, den begeisternden Fahrspaß auf besonders exklusive Weise zu genießen. Damit folgen der MINI 50 Mayfair und der MINI 50 Camden dem bereits beim classic Mini gepflegten Prinzip, einzelne Facetten im Charakter des britischen Erfolgsmodells gezielt zu betonen. Zum Geburtstag der Marke fällt der Blick sowohl zurück auf die faszinierende Tradition als auch nach vorn auf die einzigartige Zukunftsorientierung des MINI.

Beide Perspektiven kommen auch in der Namensgebung zum Ausdruck. Für die beiden Jubiläumsmodelle standen – wie schon zu früheren Zeiten – Londoner Stadtteile Pate, deren Popularität auch jenseits der britischen Metropole besonders hoch ist. Dabei ist Mayfair für historisch gewachsene Exklusivität bekannt, während trendbewusste und kulturell vielfältige Urbanität zum Markenzeichen für Camden geworden ist. Beide Modelle repräsentieren mit jeweils eigenem Schwerpunkt die in fünf Jahrzehnten gesammelten Werte des MINI sowie das Potenzial für die Weiterentwicklung seiner Eigenschaften.

Charakteristisches Design, exklusive Ausstattung.

Sowohl in ihrem Design als auch in ihrer Ausstattung unterscheiden sich der MINI 50 Mayfair und der MINI 50 Camden unverkennbar von den aktuellen Serienmodellen von MINI. Zahlreiche Details, die zu ihrer Unverwechselbarkeit beitragen, sind ausschließlich für das jeweilige Jubiläumsmodell verfügbar. Spezifische Lackierungen für die Karosserie, auf den jeweiligen Charakter zugeschnittene Leichtmetallfelgen, spezielle Materialien und Oberflächen im Interieur sowie eine eigens auf das Erscheinungsbild des MINI 50 Mayfair beziehungsweise des MINI 50 Camden abgestimmte Farbzusammenstellung unterstreichen die Exklusivität der nur für eine festgelegte Zeitspanne angebotenen Modelle. Ein auffälliger Hinweis auf die nun 50-jährige Tradition der Marke ist auch die auf dem Kühlergrill platzierte Jubiläumsplakette, die – eingefasst von einer Chromumrahmung – die Zahl 50 im MINI typischen Design und in den Grundfarben des britischen Union Jack, Weiß, Rot und Blau, trägt.

Zusätzlich zur umfangreichen Serienausstattung der jeweiligen Motorvariante rollt jeder MINI 50 Mayfair und jeder MINI 50 Camden nicht nur mit hochwertigen Lackierungen, Sitzbezügen und Dekorleisten, sondern auch mit einer Vielzahl weiterer Komfortmerkmale vom Band. Dazu gehören neben der Klimaanlage, den in der Höhe verstellbaren und beheizbaren Sitzen und dem Lichtpaket auch der Bordcomputer sowie das Ablagenpaket, das zusätzliche Staumöglichkeiten, eine 12-Volt-Steckdose im Gepäckraum und eine Neigungsverstellung für die Fondsitzelehnen umfasst.

MINI 50 Mayfair: Tradition verpflichtet – zu extravaganterem Stil.

Schon beim classic Mini des Jahres 1982 stand erstmals die Bezeichnung Mayfair für höchsten Komfort und einen extravaganter Auftritt. Der heutige MINI 50 Mayfair interpretiert diese Form des edlen Understatements auf moderne Weise neu. Hochwertige Materialien, stilvoll arrangierte Details und eine von klassischer Eleganz geprägte Farbzusammenstellung bestimmen sowohl das äußere Erscheinungsbild als auch das Interieur dieses Modells.

Erstmals und nur für das Jubiläumsmodell wird die Karosserie eines MINI Hatch in der bislang dem MINI Clubman und dem MINI Cabrio vorbehaltenen Farbvariante Hot Chocolate metallic lackiert und mit einem weißen Dach kombiniert. Auf Wunsch ist alternativ zum hochwertigen Braunton für die Karosserie auch eine Lackierung in Pepper White oder Midnight Black wählbar. Speziell für den MINI 50 Mayfair wurden 17 Zoll große, weiß lackierte 12-Speichen-Leichtmetallfelgen im Infinity-Stream-Spoke-Design gestaltet. Das Felgendesign orientiert sich an einem klassischen Vielspeichendesign. Die Felgenstreben sind leicht überwölbt und verleihen den Rädern einen kraftvollen Eindruck. Die weiße Lackierung interagiert mit der weißen Kontrastfarbe des Dachs.

Ein weiteres Novum sind die dreidimensional anmutenden Motorhaubenstreifen im hellbraunen Metallic-Ton Toffy mit weißem Rand. Zusatzscheinwerfer am Kühlergrill, Spiegelkappen mit einer nach oben hin von Braun zu Schwarz übergehenden Lackierung und ein dezentes „Mayfair“-Logo auf den Seitenblinkeinfassungen runden das Exterieurdesign dieses Jubiläumsmodells ab.

Die Kombination des Farbtons Toffy mit weißen Akzenten wird auch bei der exklusiv für den MINI 50 Mayfair konzipierten Gestaltung des Innenraums aufgegriffen. Eigenständiger Stil kommt bei den Sitzen durch die Ausführung Leder Lounge im Pfeifendesign, die Farbe Toffy und weiße Keder zum Ausdruck. Ein feiner Zusatzeffekt wird durch Doppelkappnähte auf den Sitzen erzielt. Sie sind im gleichen, modern und technisch anmutenden türkis-grünen Farbton gehalten wie die Umrahmung des „Mayfair“-Logos, das nicht nur neben den seitlichen Blinkleuchten, sondern auch auf dezenten Sitzfahnen an den inneren Wangen der Vordersitzlehnen zu sehen ist. Auch der Schaltknopf des manuellen Getriebes weist eine türkis-grüne Doppelkappnaht auf, die eine optische Verbindung zum Sitz darstellt. Darüber hinaus wird die Innenraumfarbe Carbon Black mit einer Dekorfläche für die Instrumententafel kombiniert, deren braun-schwarze Farbgebung dem Erscheinungsbild der Außenspiegelkappen entspricht. Die im unteren Bereich im Farbton Toffy gehaltene Dekorleiste wechselt nach oben hin ins Schwarze und bildet so einen perfekten Übergang zur ebenfalls schwarzen Armaturentafel. Die Colour Line für den unteren Abschluss der Instrumententafel und die Armlehnen der Türverkleidungen

sowie der Schalthebelknopf sind ebenfalls im Farbton Toffy, die Dekorflächen der Türverkleidungen in Piano Black gehalten. Hinzu kommen eine toffybraune Intarsie für die untere Hälfte des Lenkradkranzes, Fußmatten mit weißem Keder, das auch für andere MINI Modelle erhältliche Chrompaket sowie Einstiegsleisten, die neben dem Schriftzug „MINI 50“ auch das „Mayfair“-Logo tragen.

MINI 50 Camden: sportlich und progressiv.

Durch die Dominanz der Farben Silber, Weiß und Schwarz stellt der MINI 50 Camden bereits auf den ersten Blick die technikorientierte Klarheit und die Sportlichkeit seines Charakters in den Vordergrund. Die Karosserielackierung im Farbton White Silver metallic wird mit einem weißen Dach kombiniert. Auf Wunsch werden für den MINI 50 Camden auch die Metalliclackierungen Midnight Black oder Horizon Blue angeboten. Die ebenfalls exklusiv für dieses Modell entworfenen 17-Zoll-Leichtmetallfelgen fallen durch den Kontrast ihrer silberfarbenen Innenflächen zu den matt polierten Konturlinien am Rand des Felgenbetts sowie an den äußeren Kanten der Speichen ins Auge und unterstreichen so den futuristischen Eindruck dieses Modells.

Ein sportives, dreidimensional anmutendes Silberstreifendekor auf den seitlichen Schulterpartien der Motorhaube verweist mit seinen zu den A-Säulen hin auslaufenden Linien auf die sportlich-dynamische Ausrichtung des MINI 50 Camden. Die Außenspiegelkappen tragen – ähnlich wie beim MINI 50 Mayfair – ein zweifarbiges Streifendekor, das nach oben hin von silberfarben zu reinem Weiß ausläuft. In Kombination mit dem beim MINI Cooper S 50 Camden serienmäßigen Xenonlicht erhalten die Scheinwerfer des MINI 50 Camden durch schwarz eingefärbte Deckgläser eine besonders progressive Note, die im Kontrast zur hellen Anmutung des weiteren Exterieurs steht. Auf den Seitenblinkereinfassungen findet sich das aus einem schwarz-weißen Union-Jack-Motiv und dem Schriftzug „Camden“ zusammengesetzte Logo des Jubiläumsmodells, das gemeinsam mit der Aufschrift „MINI 50“ auch die Einstiegsleisten ziert.

Eine kontrastreiche Farbgebung zeichnet auch das Interieur des MINI 50 Camden aus. Die Innenraumfarbe Carbon Black wird mit einer Dekorfläche für die Instrumententafel kombiniert, die in ihrem Farbton ähnlich wie die Außenspiegelkappen zwischen Weiß und Silber wechselt. Die Dekorflächen der Türverkleidungen sind in der Ausführung Fluid Silver gestaltet. Bei den Sportsitzen in der Ausführung Stoff/Leder Ray sind die Lederoberflächen ebenso wie der untere Abschluss der Instrumententafel und die Armlehnen der Türverkleidungen im Farbton Tech White gehalten. Die schwarzen Mittelstoffbahnen weisen eine dezente Musterung mit unterbrochenen weißen Streifen auf, die Sitzfahnen an den inneren Wangen der Rückenlehnen tragen das „Camden“-Logo. Eine

zweifarbige Doppelkappnaht – schwarz an der Außen-, türkis-grün an der Innenseite – verbindet die Leder- mit den Stoffflächen der Sitze. Grüne und weiße Nähte sorgen für zusätzliche farbliche Akzente auf den schwarzen Bälgen des Handbrems- und des Schalthebels sowie auf dem Schaltknäuf. Eine weiße Naht ziert auch den Kranz des Lederlenkrads. Die türkis-grünen Farbakzente sowie das Liniendesign auf den Außenspiegelkappen und den Dekoroberflächen finden sich sowohl beim MINI 50 Mayfair als auch beim MINI 50 Camden und stellen ein verbindendes Element zwischen den beiden Jubiläumsmodellen dar.

Exklusives serienmäßig: HiFi-System und Mission Control.

Zusätzlich zu der bei beiden Jubiläumsmodellen besonders umfangreichen Serienausstattung verfügt der MINI 50 Camden auch über ein besonders hochwertiges Audiosystem. Die neu entwickelte HiFi-Anlage des Car-Audio-Spezialisten Harman Kardon setzt Maßstäbe für den Musikgenuss in einem MINI. Der leistungsfähige Digitalverstärker ist ebenso wie die Lautsprecher-einheiten perfekt auf den Einsatz im MINI abgestimmt. Optional ist ein USB-Anschluss zur Einbindung externer Audioquellen sowie eine spezielle Schnittstelle für den Apple iPod erhältlich. Für aktuelle Smartphone-Modelle wie beispielsweise das Apple iPhone ist außerdem eine Schnittstelle zur integrierten Bedienung der Audio- und der Telefonfunktionen verfügbar.

Darüber hinaus ist die Markteinführung des MINI 50 Camden mit der Premiere für eine neue Generation von In-Car-Entertainmentsystemen verbunden. Das als Mission Control bezeichnete System wertet eine Vielzahl von fahrzeug-, fahrzustands- und umgebungsbezogenen Signalen aus und versorgt den Fahrer auf MINI typische Weise mit situationsrelevanten Informationen und Hinweisen. Die Mission Control unterstreicht den Status des MINI als automobile Persönlichkeit und intensiviert den Eindruck des Fahrers, mit dem Fahrzeug in direkter Interaktion zu stehen. Die Signale aus dem Fahrzeug werden genutzt, um immer wieder neue, jeweils situationsabhängige Dialoge zu generieren. Dazu werden unter anderem Informationen zu Sicherheits- und Komforteinstellungen – Aufforderung zum Anlegen des Sicherheitsgurtes, Bedienung der Klimaanlage – sowie aktuelle Hinweise zur Fahrsituation beziehungsweise zum Fahrzeugzustand – beispielsweise Außentemperaturangaben oder Tankfüllstand – verwendet und kombiniert. Das System bietet zusätzlich zur Entertainment-Facette eine funktionale Komponente, die den Fahrer zusätzlich zu den bekannten Systemen darin unterstützt, unterschiedliche Fahrzeuginformationen richtig zu interpretieren und für adäquate Handlungen zu nutzen. Mission Control System stellt einen ersten Schritt in eine vollkommen neue Welt des interaktiven In-Car-Entertainments dar und ermöglicht ein bisher unerreichtes Fahrerlebnis.

**MINI 50 Mayfair und MINI 50 Camden:
Botschafter für den Charakter der Marke.**

50 Jahre MINI – das Jubiläum bietet den Anlass, sowohl beim Blick in die Vergangenheit als auch in der Perspektive für die Zukunft wesentliche Facetten im Charakter der Marke zu identifizieren. Die britische Herkunft und der ebenso zeitlose wie unverwechselbare Stil geraten dabei ebenso ins Blickfeld wie die hochwertige, zukunftsorientierte Technik und das sportliche Potenzial des Premium-Kleinwagens. Der MINI 50 Mayfair und der MINI 50 Camden bringen diese Eigenschaften mit ihren präzise auf die jeweilige Zielrichtung abgestimmten Design- und Ausstattungskonzepten überzeugend zur Geltung.

Darüber hinaus lässt auch die stimmige Konfiguration der beiden Jubiläumsmodelle Raum zur Individualisierung. Jeder MINI 50 Mayfair und jeder MINI 50 Camden wird, wie bei MINI üblich, exakt nach Kundenwunsch gefertigt. Zusätzliche Wünsche nach persönlichem Komfort lassen sich unter anderem mit dem MINI Navigationssystem, der Klimaautomatik, dem Sichtpaket, bestehend aus der beheizbaren Frontscheibe, dem Regensensor, dem automatisch abblendenden Innenspiegel und der automatischen Fahrlichtsteuerung sowie dem Komfortzugang erfüllen. Als weitere Optionen stehen beispielsweise Nebelscheinwerfer, die Park Distance Control und das Glas-Schiebe-Hebedach zur Wahl.

Alternativ zum serienmäßigen Sechsgang-Handschatgetriebe sind eine Sechsgang-Automatik sowie Schaltwippen am Lenkrad verfügbar. Für ein zusätzliches Plus an Fahrspaß sorgt die optionale Sporttaste, mit der sich die Kennlinien von Gaspedal und Lenkung sowie gegebenenfalls die Schaltzeiten des Automatikgetriebe beeinflussen lassen.

3. Von der Rennstrecke direkt auf die Straße. John Cooper Works und die Erfolgsgeschichte des MINI im Motorsport.



Es steckt in seinen Genen, und es war offenbar schon vor seiner Geburt zu erkennen: das sportliche Talent des classic Mini. Als Alec Issigonis Ende 1956 bei der British Motor Corporation (BMC) den Auftrag übernahm, einen möglichst sparsamen und dennoch komplett alltagstauglichen Kleinwagen mit vier Sitzplätzen zu entwickeln, wurde schnell klar, dass dabei ein völlig neuartiges Automobil entstehen würde. Frontantrieb, extrem kurze Karosserieüberhänge, die breite Spur, der tiefe Schwerpunkt, die optimale Raumausnutzung und das geringe Gewicht waren früh als elementare Grundeigenschaften des neuen Modells definiert. Dem Sportwagenkonstrukteur John Cooper fiel beim Blick auf die ersten Skizzen seines Geschäftspartners und Freundes Issigonis jedoch noch etwas anderes auf: Er sah in dem genialen Konzept für einen wirtschaftlichen Kleinwagen auch die Basis für ein viel versprechendes Sportgerät und machte sich noch vor dem Marktstart des Mini mit großem Eifer ans Tuning.

Damit war der Auftakt für eine beispiellose Erfolgsgeschichte im Motorsport gesetzt. Bis heute ist der Name John Cooper eng mit dem sportlichen Mythos des MINI verknüpft. Die Siege bei der Rallye Monte Carlo sind ebenso Teil dieser gemeinsamen Geschichte wie die erfolgreichen Serienfahrzeuge, die den Namen Cooper tragen. Heute ist die unter dem Dach von MINI integrierte Marke John Cooper Works Inbegriff für extremen Fahrspaß, der auf fundiertem Rennsport-Know-how und einer über Jahrzehnte gewachsenen Verbindung basiert. Neben Zubehörkomponenten aus den Bereichen Antrieb, Fahrwerk, Aerodynamik und Design tragen inzwischen auch drei MINI Modelle das herausragende Sportlichkeit symbolisierende Markenlogo: der MINI John Cooper Works, der MINI John Cooper Works Clubman und das MINI John Cooper Works Cabrio.

Rennsportpionier John Cooper lehrte den Mini das Siegen.

Der 1923 im englischen Surrey geborene John Cooper gehörte als Fahrer, vor allem aber als Konstrukteur zu den prägenden Persönlichkeiten des internationalen Rennsports. Zusammen mit seinem Vater gründete er 1946 die Cooper Car Company. Die beiden starteten mit dem Bau von Rennwagen, zunächst für die Formel 3, später auch für die Formel 1. Mit ihrem Konzept eines Mittelmotor-Sportwagens setzten Charles und John Cooper 1955 einen für die gesamte Branche bahnbrechenden Trend. In den Jahren 1959 und 1960 gewannen Rennwagen von Cooper Den Konstrukteurs- und den Fahrertitel in der Formel-1-Weltmeisterschaft – zum ersten Mal in der

Rennsportgeschichte mit Mittelmotor-Fahrzeugen. Ein Konzept setzte sich durch, schon bald wurden alle Wagen der Formel-1-Serie nach diesem Muster konstruiert.

Coopers Freundschaft zu Alec Issigonis entstand im Rahmen von Autorennen, bei denen beide gegeneinander antraten. Zudem bestand auch ein professioneller Kontakt, da die Cooper Car Company Motoren bei der BMC einkaufte. Im Zusammenhang mit dem Mini war der sportliche Ehrgeiz der beiden Konstrukteure allerdings höchst unterschiedlich stark ausgeprägt. Issigonis hatte vor allem ein Alltagsauto für alle im Sinn, Cooper war vom sportlichen Potential des Kleinwagens fasziniert. Schon 1959, im Premierenjahr des Mini, schickte er seinen Fahrer Roy Salvadori mit dem ersten Mini Cooper, einer Einzelanfertigung, nach Monza. Die Qualitäten des neu erschaffenen Sportgeräts zeigten sich schon während der Anreise, die Salvadori gut eine Stunde schneller absolvierte als sein Kollege Reg Parnell im Aston Martin DB4.

Angespornt von ersten Achtungserfolgen bei der Rallye Monte Carlo im Jahre 1960 schlug Cooper Den Bau eines GT-Modells auf Basis des Mini vor. Trotz anfänglicher Skepsis auf Seiten von Issigonis, doch mit dem Segen von BMC-Chef George Harriman entstand eine Kleinserie von 1.000 Mini Cooper mit einer durch umfangreiche Modifikationen am Motor um 21 auf 55 PS gesteigerten Leistung. Der Mini Cooper kam auf eine Höchstgeschwindigkeit von rund 130 km/h. Die Übersetzung des Getriebes wurde an das sportliche Potenzial angepasst, Scheibenbremsen an den Rädern der Vorderachse gewährleisteten adäquate Verzögerungswerte.

Das Ergebnis dieser Bemühungen begeisterte auch Issigonis. Umgehend begann er gemeinsam mit John Cooper die Arbeit an einer nächsten Stufe der Leistungsverbesserung. Für den Mini Cooper S wurde die Bohrung bis an die Grenzen des Möglichen vergrößert. Der Hubraum blieb dabei mit 1.071 Kubikzentimeter unter dem in der angepeilten Rennsportklasse geltenden Limit von 1.100 Kubikzentimetern, der Motor erreichte jedoch beeindruckende Drehzahlen. Er gab 70 PS bei 6.200 min^{-1} ab, die Höchstdrehzahl lag bei 7.200 Touren. Auch diese Version wurde mit neuen Bremsen ausgestattet; die Bremskraft bekam Verstärkung durch ein Servogerät.

1964 bis 1967: goldene Jahre bei der Rallye Monte Carlo.

Damit war die Basis für sensationelle Motorsporterfolge gelegt. In Monte Carlo sorgte der Mini Cooper S erstmals 1962 für Aufsehen. Mit dem Finnen Rauno Aaltonen am Steuer verwies der wendige Kleinwagen als David eine deutlich PS-stärkere Goliath-Phalanx auf die Plätze. Nur drei Kilometer vom Ziel entfernt schätzte der an der Spitze liegende Aaltonen jedoch eine Kurve falsch ein und

beendete das Rennen mit einem Überschlag. Doch schon im folgenden Jahr machte er sein Missgeschick wett: Aaltonen fuhr im Mini Cooper S als Klassensieger und Drittplatzierter des Gesamtklassements ins Ziel.

Und es sollte noch besser kommen: Im Rallye-Winter 1963/1964 strotzte der Mini Cooper S im Vergleich zum Vorgänger nur so vor Kraft. In einem spektakulären Rennen holte Paddy Hopkirk den ersten Platz im Gesamtklassement der Rallye Monte Carlo. Mit einem Paukenschlag war aus dem kleinformatigen Sprinter eine Legende im Motorsport geworden. Im Jahr darauf wiederholte der Finne Timo Mäkinen mit seinem Co-Piloten Paul Easter den Monte-Triumph. Als einziger Fahrer im gesamten Feld meisterte er Tausende von Kilometern ohne einen einzigen Strafpunkt – und das trotz widrigster Witterungsbedingungen. Nur 35 von 237 gestarteten Autos erreichten bei dieser Rallye das Ziel, darunter drei Mini Cooper S.

Das folgende Jahr sollte den „Hattrick“ bringen. Und tatsächlich schafften die Fahrer Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk das Unglaubliche. Sie fuhren als Erster, Zweiter und Dritter ins Ziel. Doch es folgte eine bittere Enttäuschung. Die drei Erstplatzierten wurden disqualifiziert, weil die Rallye-Kommissare darin übereinkamen, dass die Abblendvorrichtung der Hauptscheinwerfer der Mini nicht der Homologation entsprochen hätten. Beim Publikum änderte diese Entscheidung allerdings wenig an der Begeisterung für die drei Mini Piloten. Hopkirk, Aaltonen und Mäkinen gingen als „die drei Musketiere“ in die Annalen der Rallye Monte Carlo ein. Und schon im Jahr darauf konnte sich Rauno Aaltonen umso enthusiastischer für den dritten Monte-Sieg des Mini Cooper S feiern lassen. Diesmal gab es an seinem Fahrzeug nichts auszusetzen.

Legendäre Rennfahrerkarrieren begannen hinter dem Lenkrad des Mini.

Doch der Mini glänzte nicht nur auf Rallyestrecken. In den 1960er-Jahren fuhr er auch auf Straßenkursen zahlreiche Siege ein. Mit seiner sportlichen Gesamtbilanz wurde er zum herausragenden Rennfahrzeug des gesamten Jahrzehnts. Darüber hinaus nahmen im Mini zahlreiche spektakuläre Rennfahrerkarrieren ihren Anfang. Im April 1968 absolvierte der Österreicher Nikolaus Andreas Lauda in einem classic Mini in der Nähe von Linz sein erstes Bergrennen, das er mit dem zweiten Rang abschloss. Nur zwei Wochen später bewies er sein Talent mit dem ersten Sieg seiner Laufbahn, die ihn später noch zu drei Formel-1-Titeln führen sollte. Ebenso wie Niki Lauda sammelten auch die Formel-1-Champions Graham Hill, Jackie Stewart, John Surtees, Jochen Rindt und James Hunt erste Wettkampferfahrungen im classic Mini.

Parallel zur sportlichen Karriere wurde auch der Verkauf des Mini Cooper in der von John Cooper entwickelten Form von 1961 bis 1971 zu einer außergewöhnlichen Erfolgsgeschichte. In diesen Jahren wurde der Name Cooper weltweit zum Synonym für leidenschaftlichen Fahrspaß im Mini. Dass ausgerechnet dieser Kleinwagen den zweifachen Formel-1-Weltmeister zum Bau herausragender Sportwagen inspiriert hatte, war ein überzeugender Beleg für die Qualitäten des Mini. Das einzigartige Fahrerlebnis, das John Cooper auf Anhieb so sehr am Mini faszinierte, dass er es zur Perfektion weiterentwickelte, begeisterte schon damals jeden Fan sportlicher Automobile.

Motorsport trifft auf Lifestyle: die MINI CHALLENGE.

Mittlerweile hat sich der MINI auf der Rennstrecke fest etabliert. Die 2004 erstmals ausgetragene MINI CHALLENGE hat sich zu einer der erfolgreichsten und populärsten Clubsportserien der Welt entwickelt. In diesem Jahr wird die Serie in vier Ländern (Spanien, Australien, Neuseeland und Deutschland) ausgetragen und ist damit so international wie noch nie. Mit 39 eingeschriebenen Fahrzeugen verzeichnet die deutsche MINI CHALLENGE 2009 eine Rekordbeteiligung. Größer als je zuvor ist auch die Zahl der Wertungsläufe: An acht Rennwochenenden werden 16 Läufe ausgetragen. Sie finden wie gewohnt im Rahmen von hochkarätigen Motorsportevents in Deutschland und im benachbarten Ausland statt. So gastiert die MINI CHALLENGE 2009 unter anderem bei der Formel 1 (GP von Deutschland, Nürburgring) und bei der Tourenwagen-Weltmeisterschaft WTCC (Oschersleben).

Ein Saison-Highlight der besonderen Art findet in Großbritannien statt: Pünktlich zum 50. Geburtstag von MINI ist die deutsche Serie im Mutterland der Marke MINI zu Gast. Auf dem legendären Silverstone Circuit bildet sie den sportlichen Höhepunkt des Festivals MINI United.

Die MINI CHALLENGE verdankt ihre außergewöhnliche Attraktivität einem innovativen Konzept: Motorsport trifft Lifestyle. Eine Mischung, die ankommt – bei den Fahrern genauso wie bei den Fans. Zur speziellen Atmosphäre trägt auch die Besetzung des Teilnehmerfelds bei. Neben Routiniers und Nachwuchstalenten aus dem Motorsport gehen auch Prominente aus Showbusiness und Sport an den Start. Sportliches Markenzeichen der MINI CHALLENGE ist die Chancengleichheit: Alle Piloten gehen mit technisch identischen Fahrzeugen ins Rennen. Das souveräne Handling des MINI und die anspruchsvolle Sicherheitsausstattung der Rennfahrzeuge machen die MINI CHALLENGE besonders für Rennsporteinsteiger und ambitionierte Amateurpiloten interessant.

Ready to race: der MINI John Cooper Works CHALLENGE.

Das offizielle und einzig zugelassene Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE ist der MINI John Cooper Works CHALLENGE. Das Modell basiert auf der Serienversion des MINI Cooper S und wurde von den Rennsportingenieuren auf die hohen Anforderungen des professionellen Motorsports abgestimmt. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE ist seit 2008 im Einsatz und sorgt seither für Begeisterung bei den Piloten: Neben dem für MINI so typischen „Gokart-Feeling“ bietet der Wagen ein intensives Fahrerlebnis auf hohem Rennsportniveau. Aber nicht nur die Teilnehmer der MINI CHALLENGE können in den Genuss des Rennwagens kommen – der MINI John Cooper Works CHALLENGE darf auch von anderen ambitionierten Motorsportlern frei erworben werden.

Dank einer gezielten Leistungssteigerung wurde aus dem ohnehin sehr sportlichen Serienantrieb des MINI Cooper S ein echtes Hochleistungs-triebwerk für den Wettkampfeinsatz. Das Kraftpaket unter der Haube des MINI John Cooper Works CHALLENGE ist ein 1,6 Liter großer Vierzylinder-Motor, der mit Twin-Scroll-Turbolader und einer Benzindirekteinspritzung ausgestattet ist. Die Maximalleistung beträgt 155 kW/211 PS und wird bei einer Motordrehzahl bei 6.000 min⁻¹ erreicht. Um eine ideale Sport-Performance zu generieren, wurde die Motorcharakteristik zusätzlich optimiert: So steht etwa das maximale Drehmoment von 260 Newtonmetern zwischen 1.850 und 5.700 Touren praktisch konstant zur Verfügung. Per Overboost erhöht sich dieser Wert sogar noch auf 280 Newtonmeter im Drehzahlbereich von 2.000 bis 5.000 min⁻¹. Da der Turbolader seine Wirkung bereits bei einer Motordrehzahl von 1.400 min⁻¹ entfaltet, ist von einem Turboloch nichts zu spüren.

Performance eines Spitzensportlers.

Auf jede Pferdestärke des MINI John Cooper Works CHALLENGE entfällt ein Leistungsgewicht von 5,09 Kilogramm – ein Wert, der das Fahrzeug in die Nähe hochkarätiger Sportwagen rückt. Entsprechend eindrucksvoll fallen die Fahrleistungen aus. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE beschleunigt in nur 6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Im Gegenzug genügen 3,1 Sekunden beziehungsweise 31 Meter, um aus diesem Tempo wieder zum Stehen zu kommen. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht das Rennfahrzeug 240 km/h. Darüber hinaus lassen sich faszinierend hohe Kurvengeschwindigkeiten erreichen. Das Sperrdifferenzial erleichtert es dem Fahrer, auch ausgangs einer Kurve mit hohem Tempo auf der Ideallinie zu bleiben, nahtlos zu beschleunigen und so seinen Speed optimal auf die Gerade zu übertragen.

Der MINI John Cooper Works CHALLENGE vermittelt seinem Fahrer auch unter extrem anspruchsvollen Bedingungen die Gewissheit, souverän und sicher auf der Rennstrecke unterwegs zu sein. Möglich macht dies sein Fahrwerk, das über verstellbare Stoßdämpfereinheiten verfügt, die speziell für den Rennsport konzipiert wurden. Bodenfreiheit, Dämpferdruck (Zug-Druckstufe) und Ansprechverhalten lassen sich auf die Anforderungen verschiedener Rennstrecken anpassen. Die Kraftübertragung an die Vorderräder erfolgt über das serienmäßige Sechsgang-Handschaltgetriebe. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE ist mit 17-Zoll-Leichtmetallfelgen im MINI CHALLENGE Design und mit eigens entwickelten Rennreifen ausgerüstet. Das Mindeststartgewicht (Fahrzeug einschließlich Fahrer) beträgt 1.170 Kilogramm.

Sein souveränes Handling verdankt der MINI John Cooper Works CHALLENGE auch dem John Cooper Works Aerodynamikpaket. Es umfasst einen rennsportspezifischen Frontspoiler, einen Heckdiffusor sowie einen verstellbaren Heckflügel. In Kombination sorgen diese Komponenten dafür, dass nicht nur der Auftrieb eliminiert, sondern bei zunehmender Geschwindigkeit auch ein entsprechender Abtrieb generiert wird. Die aerodynamischen Maßnahmen wurden so konzipiert, dass der Abtrieb zwischen Vorder- und Hinterachse perfekt ausbalanciert ist.

Einzigartiges Sicherheitskonzept – typisch für die MINI CHALLENGE.

Motorsport mit Sicherheit zu verknüpfen, gehört seit jeher zu den primären Anliegen der MINI CHALLENGE. Entsprechend hoch ist das Sicherheitsniveau, das im MINI John Cooper Works CHALLENGE realisiert wurde. Der Rennwagen ist mit einem fest mit der Karosserie verschweißten Sicherheitskäfig ausgerüstet. Zur Standardausstattung gehört neben dem Sportschalensitz, der mit einem Sechspunkt-Sicherheitsgurt kombiniert ist, auch das aus der Formel 1 bekannte und für Clubsportfahrzeuge einzigartige HANS-System (Head And Neck Support), das einen effektiven Schutz für den Nackenbereich des Fahrers gewährleistet. Das Antiblockiersystem (ABS) der Bremsanlage bleibt mit auf die Bedingungen der Rennstrecke angepasster Abstimmung voll funktionsfähig.

Auch beim Boxenstopp – beispielsweise während der Qualifikation – ist beim MINI John Cooper Works CHALLENGE für Tempo und Sicherheit gesorgt. Jedes Rennfahrzeug besitzt eine integrierte Hebevorrichtung. Sie besteht aus vier ausfahrbaren pneumatischen Stempeln am Fahrzeugboden, die durch Pressluftzufuhr aktiviert werden und das Auto blitzschnell anheben. So kann innerhalb kürzester Zeit ein Reifenwechsel absolviert werden.

John Cooper Works – Inbegriff für extremen Fahrspaß im MINI.

Nicht nur auf der Rennstrecke, sondern auch auf der Straße bietet der Markenname John Cooper Works die Gewähr für herausragende Performance. Bereits in den 1970er-Jahren stießen John Cooper Works Tuning-Kits für Mini Serienfahrzeuge auf große Nachfrage. Mit ihnen ließ sich schon damals die Sportlichkeit des classic Mini als eine seiner wichtigsten Tugenden optisch wie technisch unterstreichen. Gleiches gilt für die nach dem Relaunch der Marke eingeführten und unter dem Label John Cooper Works angebotenen Tuning-Kits für den MINI Cooper S und den MINI Cooper. Das aktuelle Tuning-Kit für den MINI Cooper S besteht aus Sportluftfilter, Sportschalldämpfer und einer modifizierten Motorelektronik und ermöglicht mit geringem Aufwand eine Leistungssteigerung auf 141 kW/192 PS sowie zusätzlich eine optische und akustische Differenzierung.

Darüber hinaus wird der Performance-orientierte Charakter der Marke von drei extrem sportlichen MINI Modellen verkörpert. Nach dem MINI John Cooper Works und dem MINI John Cooper Works Clubman geht im Jubiläumsjahr auch das MINI John Cooper Works Cabrio an den Start. Wichtigste Gemeinsamkeit des Trios ist die vom Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE abgeleitete Antriebs- und Fahrwerkstechnik. Sie umfasst neben dem 155 kW/211 PS starken Motor eine Vielzahl weiterer Komponenten, die dafür sorgen, dass die unbändige Kraft agil und sicher auf die Straße gebracht werden kann. Neben den 17 Zoll großen, ebenfalls vom Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE abgeleiteten Leichtmetallfelgen sowie entsprechend groß dimensionierten und kraftvoll zupackenden Scheibenbremsen an allen vier Rädern ist auch die Dynamische Stabilitäts Control (DSC) einschließlich Dynamischer Traktions Control (DTC) und einer elektronisch gesteuerten Sperrfunktion für das Vorderachsdifferenzial serienmäßig an Bord.

4. Typisch MINI – immer anders. Mit gezielter Individualisierung zum persönlichen Einzelstück.



Einen MINI zu fahren, ist nicht nur reine Fortbewegung, sondern stets auch Ausdruck eigenen Stils. Die umfassenden Möglichkeiten zur Individualisierung des MINI schaffen jede Menge Spielraum, die persönliche Note zur Geltung zu bringen. Umfangreicher und detaillierter als jeder andere Hersteller von Fahrzeugen des Kleinwagensegments bietet MINI seinen Kunden die Freiheit zur individuellen Gestaltung des Fahrzeugs. Die ungewöhnlich große Auswahl an Außenlackierungen, Innenraumfarben, Sitzbezügen und Dekorvarianten bildet dabei die Basis für eine maßgeschneiderte Konfiguration.

Darüber hinaus werden sowohl für den MINI als auch für den MINI Clubman und das MINI Cabrio zahlreiche attraktive und hochwertige Optionen ab Werk angeboten, mit denen sich sowohl der Fahrspaß als auch der Komfort zusätzlich steigern lassen. Eine weitere Ergänzung stellt das Original MINI Zubehörprogramm dar. Es umfasst klassische Rennsporttechnik in Form von John Cooper Works Komponenten, komfortbetonte Details wie eine iPod-Schnittstelle, Nützliches für den Alltag wie Dachträger aus hochfestem, eloxiertem Aluminiumprofil oder ungewöhnliche Elemente wie Zusatzscheinwerfer und extravagante Dachdekore.

Vom Besonderen zum Einzelstück: Individualisierung ab Werk.

Die außergewöhnliche Vielfalt auf dem Gebiet der Ausstattungs- und Zubehöroptionen entspricht dem Selbstbewusstsein, das die Kunden bei der Wahl eines Premium-Kleinwagens zum Ausdruck bringen. Mit der Entscheidung für einen MINI demonstrieren sie ihren Sinn für das Besondere. Sie identifizieren sich mit einem Fahrzeugkonzept, das wie kein anderes emotionale Werte und zeitgemäße Qualitäten miteinander in Einklang bringt. Das charakteristische Design und der unverwechselbare Stil der Marke, unübertroffener Fahrspaß, Premium-Qualität und eine moderne, vorbildlich effiziente Antriebstechnik bilden eine Kombination, die in diesem Fahrzeugsegment einzigartig ist. Noch deutlicher wird diese Ausnahmestellung, wenn sich auch das individuelle Fahrzeug auf hochwertige und stilvolle Weise aus der automobilen Menge hervorhebt. Ein typischer MINI ist daher nicht nur ein außergewöhnliches Fahrzeug, sondern fast immer auch ein Unikat.

Die umfangreichen Möglichkeiten zur Individualisierung spiegeln sich auch im Produktionsverfahren wider. Jeder MINI wird speziell nach Kundenwunsch im britischen MINI Werk Oxford gefertigt. Jeder Kunde kann sich seinen MINI exakt den persönlichen Wünschen entsprechend zusammenstellen. Sämtliche Produktions- und Logistikprozesse sind flexibel auf diese hohe Variantenvielfalt hin ausgerichtet. Aufgrund der zahlreichen Ausstattungsoptionen und der sich daraus ergebenden nahezu unendlichen Variationsmöglichkeiten ist es äußerst unwahrscheinlich, dass zum Beispiel innerhalb eines Produktionsjahres zwei vollkommen identische MINI das Werk Oxford verlassen.

Individualisierung beim classic Mini: Sonderanfertigungen für VIP-Kunden, mehr Leistung ab Werk für alle.

Vergleichbare Möglichkeiten zur Individualisierung ab Werk standen zu Zeiten des classic Mini nur besonders prominenten beziehungsweise zahlungskräftigen Kunden zur Verfügung. Offenkundig regte der revolutionäre Kleinwagen schon früh die Fantasie besonders trendbewusster Autofans an. Schauspieler, Modedesigner, Musiker und gekrönte Häupter verlangten regelmäßig nach maßgefertigten Mini Modellen. Sonderlackierungen und besonders edle Ausstattungsoptionen standen auf ihrer Wunschliste ganz oben. Gleich mehrfach orderte beispielsweise der britische Schauspieler Peter Sellers in den 1970er-Jahren extravagante Sonderanfertigungen des Mini. Und auch ein Mitglied des Herrscherhauses von Brunei erhielt 1988 einen nach seinen individuellen Wünschen ausgestatteten und getunten Mini im Flower-Power-Design.

Im Geburtsjahr des classic Mini hatten die Kunden die Wahl zwischen dem Austin Seven und Morris Mini-Minor, die sich allerdings nur im Kühlergrill, in den Karosseriefarben und den Radkappen unterschieden. Schon 1961 wurden mit dem Riley Elf und dem Wolseley Hornet zwei äußerlich leicht modifizierte und besonders nobel ausgestattete Varianten des neuen Kleinwagens auf den Markt gebracht. Hochwertige Teppiche und ein Echtholz-Armaturenbrett verströmten einen Hauch von Luxus. Wenig später kamen weitere Karosserievarianten hinzu: vom Van bis zum Pick-up. Ähnlich schnell wurde auch der Wunsch nach zusätzlicher Leistung erfüllt. Treibende Kraft war hier der Sportwagen-Konstrukteur John Cooper, der schon während der Entwicklung des Mini in engem Kontakt zu dessen Schöpfer Alec Issigonis stand. Der erste Mini Cooper mit 55 anstelle von 34 PS erschien 1961, wiederum zwei Jahre später war der 70 PS starke Mini Cooper S am Start. Schon 1965 wurde zudem ein Automatikgetriebe für den Mini angeboten, der damit auch in Sachen Komfort eine Vorreiterrolle übernahm. Bis dahin war diese Option Fahrzeugen höherer Klassen vorbehalten gewesen.

Besonders sportlich, betont jugendlich oder außergewöhnlich nobel – Mitte der 1970er-Jahre erhielten Mini Fans erstmals die Gelegenheit, bevorzugte Charakterzüge des classic Mini durch sorgsam konfigurierte Editionen zu betonen. Das erste Sondermodell war der auffällig progressiv gestaltete Mini Limited Edition 1000 des Jahrgangs 1976. Weitere Varianten griffen den Trend zur gezielten Individualisierung immer wieder aufs Neue auf, bei der Namensgebung standen besonders häufig bekannte Londoner Stadtteile und Straßenzüge Pate wie Piccadilly, Chelsea, Knightsbridge oder Park Lane. 1982 eroberte erstmals der Mini Mayfair als besonders exklusiv ausgestattetes Topmodell die Straßen. Und auch nach dem Relaunch der Marke im Jahr 2001 sorgten immer wieder besondere Ausführungen des Kleinwagens für erhöhte Aufmerksamkeit. Der MINI Seven erinnerte an eine traditionelle Modellbezeichnung des Ur-Mini, der MINI Checkmate betonte vor allem die sportlichen Eigenschaften des agilen Kurvenkünstlers.

Lackierung, Dachdekor, Innenraummaterialien:

MINI typischer Stil in maximaler Vielfalt.

Beim aktuellen MINI wird bereits durch die Modellvielfalt sowie mit den umfangreichen Optionen für die Zusammenstellung der Serien- und Sonderausstattung ein Individualisierungsgrad ermöglicht, der auch für die moderne Automobilwelt Maßstäbe setzt. Neben den verschiedenen Motorvarianten bildet auch die große Auswahl der Karosserielackierungen, der Dachdekorbeziehungsweise Verdeckvarianten, der Felgen sowie der Sitzpolsterungen, der Innenraummaterialien und Dekorelemente ideale Voraussetzungen, um einen MINI, einen MINI Clubman oder ein MINI Cabrio zum persönlichen Einzelstück werden zu lassen. Allein für den MINI ergeben sich daraus rund 300 Varianten für die Gestaltung des Fahrzeugäußeren sowie mehr als 370 Kombinationsmöglichkeiten für das Interieur.

Im Modelljahr 2009 umfasst das Modellprogramm der Marke fünf Motorvarianten für den MINI sowie vier für den MINI Clubman und zwei für das MINI Cabrio. Hinzu kommen die drei Extremsportler MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman und MINI John Cooper Works Cabrio. Je nach Modell stehen unterschiedliche, zum Teil exklusiv für die jeweilige Modellvariante reservierte Karosserielackierungen, Dachdekore und Leichtmetallfelgen zur Auswahl. So werden beispielsweise für den MINI Cooper nicht weniger als elf Lackierungen sowie acht ab Werk montierbare Felgenvarianten angeboten. Doch damit nicht genug: Motorhaubenstreifen in Schwarz oder Weiß sowie schwarze, weiße oder verchromte Außenspiegelkappen, weiße Blinkleuchten und eine Chrome Line für das Exterieur sorgen für weitere Variationsmöglichkeiten.

Ergänzend dazu stehen im Zubehörprogramm unter anderem auch Außenspiegelkappen, Seitenblinkereinfassungen, Radventilkappen und Türgriffe im Union-Jack sowie im Checkered-Flag-Design, ein Tankverschluss in Chromausführung, Sport-Stripes, Bonnet-Stripes und MINI spezifische Sticker zur Platzierung auf den Türen zur Auswahl. Auch das Spektrum der für den MINI verfügbaren Leichtmetallfelgen wird durch die im Zubehörprogramm enthaltenen Optionen nochmals erweitert.

Eine besondere Bedeutung wird bei MINI stets der Farbgebung für das Dach beigemessen. Für das MINI Cabrio stehen drei Verdeckausführungen zur Wahl. Ungleich größer sind die Variationsmöglichkeiten beim MINI und beim MINI Clubman. Ab Werk besteht für sie die Wahl zwischen Harmonie und Kontrast bei der Lackierung von Karosserie und Dach. So kann beispielsweise als Dachlackierung für den MINI Cooper alternativ zur Wagenfarbe auch Schwarz oder Weiß geordert werden. Der MINI Clubman erhält je nach Wunsch entweder eine einheitliche Farbgebung oder eine Lackierung des Dachs sowie der Hecktürumrahmung in Schwarz oder Silber. Darüber hinaus kann jeder Kunde aus einer Vielzahl von Dachdekorvarianten auswählen – vom Checkered-Flag-Design, über den MINI Schriftzug, den Union Jack und andere Landesflaggen bis zur Heliport-Optik – oder sogar sein persönliches Lieblingsmotiv entwerfen. Mithilfe eines onlinegestützten Dachkonfigurators lässt sich ein individuelles Design aus frei gewählten Grafikelementen, Symbolen oder sogar Fotomotiven zusammenstellen.

Die Ausstattung und das Erscheinungsbild des Innenraums lassen sich bei MINI anhand von unterschiedlichen Sitzvarianten, Polsterungen, Interieuroberflächen und Dekorleisten an den persönlichen Stil anpassen. Zu den ab Werk verfügbaren Optionen gehören neben Sportsitzen und einem Sportlederlenkrad auch Stoff-Leder- beziehungsweise Ledersitze in unterschiedlichen Ausführungen und Farbgebungen. Je nach Modell werden unterschiedliche Innenraumfarben angeboten. Zur Verfeinerung des Ambientes steht eine Colour Line in verschiedenen Farben zur Wahl, die an den Armauflagen in den vorderen Türen sowie im Fond, am unteren Abschluss der Armaturentafel sowie an den Sitzen zum Einsatz kommt. Komplettiert wird der individuelle Auftritt mit Dekorflächen in edler Holz- oder kühler Metallausführung. Sie umfassen den mittleren Bereich der Armaturentafel, den Ellipsoid-Rahmen in den Seitenflächen, die Türöffner sowie je nach Modell- und Ausstattungsvariante entweder sieben, 14 oder 16 Dekorringe.

Hightech und Premium-Qualität: hochwertige Audio- und Navigationssysteme.

So einzigartig wie die Farb- und Materialauswahl ist auch die Vielfalt der Sonderausstattungen, die für den MINI, den MINI Clubman und das MINI Cabrio zur Verfügung stehen. Einen besonderen Akzent im Innenraum setzt die Ambientebeleuchtung, die im optionalen Lichtpaket enthalten ist. Als dezente „Wasserfallbeleuchtung“ von oben und indirekte Beleuchtung der Mittelkonsole, der Türfächer und der Türgriffschalen sowie der Seitenverkleidungen im Fond verleiht sie dem Innenraum eine einzigartige Atmosphäre. Die Lichtfarbe kann mit einem Kippschalter am vorderen Dachrahmen je nach Stimmung zwischen warmem Orange und sportlichem Blau variiert werden.

Für alle MINI Modelle sind darüber hinaus hochwertige Entertainment- und Navigationssysteme erhältlich. Die Bedienelemente der Audioanlage und das 6,5 Zoll große TFT-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems werden im zentralen Rundinstrument platziert. Zum Audiosystem gehört ein CD-Laufwerk. Bei Ausstattung mit einem Navigationssystem ist es oberhalb der abnehmbaren Bedienblende platziert, hinter der sich das Laufwerk für die Navigations-DVD verbirgt. Zur Auswahl der im Display angezeigten Funktionen steht ein als Joystick bezeichnetes Bedienelement auf der Mittelkonsole zur Verfügung.

Als Zubehör ist auch eine spezielle Schnittstelle zur vollständigen Integration eines Apple iPod erhältlich. In diesem Fall kann die Auswahl der Musikdateien über die Bedienelemente der Audioanlage erfolgen. Für optimale und sichere Kommunikationsverbindungen unterwegs sorgen optional eine Handyvorbereitung beziehungsweise eine integrierte Freisprecheinrichtung, die jeweils mit Bluetooth-Schnittstelle und USB-Anschluss ausgestattet sind. Sie ermöglichen die Integration zahlreicher aktueller Mobiltelefonmodelle sowie den Anschluss von externen Audiogeräten und USB-Speichermedien. Speziell für das Apple iPhone ist eine Schnittstelle zur integrierten Bedienung der Audio- und der Telefonfunktionen verfügbar.

Performance auf Premium-Niveau: John Cooper Works Zubehör.

In den perfekt auf die Eigenschaften des MINI zugeschnittenen Performance-Komponenten von John Cooper Works, die als Zubehör erhältlich sind, offenbart sich ein halbes Jahrhundert Motorsporttradition. Zu den Highlights gehören das Aerodynamikpaket und das Sportfahrwerk mit rot lackierten Federn, gelochte Brems scheiben, eine Domstrebe für den Motorraum, Spiegelkappen in Carbonausführung und Seitenblinkereinfassungen mit sportiver Gitterstruktur. Passend dazu können im Innenraum auch Dekorleisten, Handbremshebel und Sportschalthebel im Carbondekor für ein noch sportiveres Ambiente sorgen.

Eine besonders attraktive Ergänzung des Angebots stellen die neuen John Cooper Works Zusatzinstrumente für den MINI und den MINI Clubman dar. Die im Stil eines Sportwagen-Cockpits gestalteten Zusatzinstrumente verfügen über ein MINI spezifisches Design und fügen sich daher nahtlos in das Fahrzeuginterieur ein. Mit ihren anthrazitfarbenen Ziffernblättern unterstreichen sie zudem den sportlichen Charakter des Cockpits. Zur Auswahl stehen drei unterschiedliche analoge Instrumente, von denen maximal zwei rechts und links vom Drehzahlmesser integriert werden können, wo sie direkt im Blickfeld des Fahrers liegen. Die Kühlwassertemperaturanzeige liefert dem Fahrer deutliche Hinweise auf den Betriebszustand des Motors. Die Anzeige des relativen Drehmoments informiert den Fahrer permanent über den Lastzustand des Motors. Bei den Modellen MINI Cooper S, MINI John Cooper Works, MINI Cooper S Clubman, MINI John Cooper Works Clubman, MINI Cooper S Cabrio und MINI John Cooper Works Cabrio wird der Fahrer zusätzlich über den Einsatz der Overboost-Funktion des Turboladers informiert. Für alle MINI und MINI Clubman Modelle, die mit der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) ausgestattet sind, steht darüber hinaus eine Querbeschleunigungsanzeige zur Verfügung. Sie gibt Auskunft über die Fliehkräfte, die bei Kurvenfahrten auftreten.

Cabrio-spezifische Optionen: vom Heckträger bis zum Always-Open-Timer.

Auch für das neue MINI Cabrio werden modellspezifische Sonderausstattungen und Zubehöroptionen angeboten, die in seinem Segment einzigartig sind. Ab Werk kann das neue MINI Cabrio mit Aufnahmen im hinteren Stoßfänger ausgestattet werden, die das Anbringen eines im Zubehörprogramm angebotenen Fahrradträgers ermöglichen. Der aus Aluminium gefertigte Heckträger trägt bis zu zwei Fahrräder. Er wiegt rund 14 Kilogramm und kann auch in beladenem Zustand nach hinten weggeklappt werden, wenn die Gepäckraumklappe geöffnet werden soll.

Zum Funktionsumfang der optionalen Klimaautomatik für den offenen MINI gehört ein Cabrio-Modus, der selbsttätig aktiviert wird, sobald das Verdeck des Fahrzeugs geöffnet wurde. Im Cabrio-Modus bleibt die Regulierung der eingestellten Wunschtemperatur auch unter dem Einfluss des Fahrtwinds, der Außentemperatur sowie der direkten Sonneneinstrahlung aufrecht erhalten.

Ein absolutes Novum im Cabrio-Segment stellt schließlich der optional verfügbare Always-Open-Timer dar. Das links neben dem Drehzahlmesser platzierte Zusatzinstrument hält minutengenau die offen absolvierte Fahrzeit fest. Aktiviert wird es, sobald der Motor des MINI Cabrio gestartet und das Softtop vollständig geöffnet ist. Auf diese Weise bietet der Always-Open-Timer einen weiteren Anreiz, offenen Fahrspaß im MINI möglichst oft und intensiv zu genießen.

5. Traditionelle Werte und moderne Vielfalt. Fahrzeugkonzept und Technik.



Sparsamen Kleinwagen gehört die Zukunft! Unter dieser Prämisse stand die Entwicklung des classic Mini, und sie wirkt heute so aktuell wie vor 50 Jahren. Knappe Außenmaße und ein großzügiges Platzangebot im Innenraum waren gefragt, ein sowohl komfortables als auch sportliches Fahrverhalten und verbrauchsgünstige Motoren sollten den neuen Kleinwagen der British Motor Corporation (BMC) ebenfalls auszeichnen. Die Sueskrise des Jahres 1956, die eine massive Verknappung der Öleinfuhren zur Folge hatte, war Anlass dafür gewesen, den Konstrukteur Alec Issigonis mit derart anspruchsvollen Vorgaben zu betrauen. Heute hat das Streben nach Effizienz einen festen Platz im Bewusstsein der Allgemeinheit erlangt. Und wieder liefert ein kompaktes Fahrzeug aus Großbritannien die überzeugendste Antwort auf diese Herausforderung. Doch weder der Erfolg des classic Mini noch der einzigartige Stellenwert des aktuellen MINI lassen sich allein mit ökonomischen Qualitäten erklären. In beiden Fällen kommen emotionale Werte hinzu, die in der charakteristischen Ausstrahlung und den begeisternden Handlungseigenschaften begründet liegen. Kleines Auto, großer Fahrspaß lautet die Formel, die die besonders wirtschaftliche Form der Mobilität damals wie heute so attraktiv macht.

Der mit modernster Motor- und Fahrwerkstechnik ausgestattete MINI ist im Kleinwagensegment nicht nur das erste Premium-Fahrzeug, sondern auch unangefochtener Inbegriff für Fahrspaß. Serienmäßige Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffkonsums, die im Rahmen der EfficientDynamics-Strategie der BMW Group entwickelt wurden, verhelfen ihm obendrein zu konkurrenzlos günstigen Verbrauchs- und Emissionswerten. So erreicht beispielsweise der 80 kW/110 PS starke MINI Cooper D mit einem im EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 3,9 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß von 104 Gramm pro Kilometer günstigere Werte als viele Wettbewerber mit deutlich geringerer Leistung.

Der classic Mini: geniales Konzept für Raumökonomie, Fahrsicherheit und Wirtschaftlichkeit.

Herausragende Ingenieurskunst hat schon beim classic Mini zu außergewöhnlichen und technisch überlegenen Lösungen geführt. Alec Issigonis entschied sich für ein Frontantriebskonzept mit einem vorn quer eingebauten Motor. Dieses Prinzip – heute als Standardlösung für kompakte Fahrzeuge etabliert – war damals zwar schon von mehreren Herstellern eingesetzt worden, doch niemand hatte es jemals so konsequent zur Förderung des Fahrverhaltens und der

Raumökonomie genutzt wie der Vater des Mini. Auch die Anordnung der 10 Zoll großen Räder an den äußeren Karosserieecken kam beiden Merkmalen zugute. Der Radstand betrug 2,03 Meter. Auf 3,05 Meter belief sich die Außenlänge des Mini, er war 1,41 Meter breit und 1,35 Meter hoch. Das Wichtigste dabei: 80 Prozent des Raums, den der Kleinwagen einnahm, stand den Passagieren und ihrem Gepäck zur Verfügung.

Die Rohkarosserie des classic Mini brachte nur 140 Kilogramm auf die Waage. Dennoch wies die Blechkonstruktion eine für damalige Verhältnisse vorbildliche Torsionssteifigkeit auf. Dafür sorgten in Längsrichtung die beiden Schweller, ein leichter Tunnel in Wagenmitte, der die Abgasanlage aufnahm, und die Radkästen. In Querrichtung waren es die robuste Spritzwand zwischen Motorraum und Fahrgastzelle, eine Quertraverse unter den Vordersitzen und die Kofferraumwand. Dank der hohen Stabilität war es möglich, die Karosserie im Bereich der Fahrgastzelle mit schlanken Dachholmen und großen Fensterflächen zu versehen. Dies kam der Rundumsicht ebenso zugute wie dem Raumgefühl.

Die Frage, welcher Motor den neuen Kleinwagen antreiben sollte, war früh entschieden. Die BMC-Führung hatte sich auf eine überarbeitete Version des Serie-A-Motors festgelegt, der schon im legendären Morris Minor eingesetzt wurde. Der Vierzylinder war mit einer dreifach gelagerten Kurbelwelle ausgestattet. Seine oben liegenden Ventile wurden über Stößelstangen und eine unten liegende Nockenwelle betätigt, die sich mit den Ein- und Auslasskanälen dieselbe Seite teilten. Halb-Fallstromvergaser waren für die Gemischaufbereitung zuständig, für Nachschub sorgte bereits von Beginn an eine elektrische Kraftstoffpumpe.

Der Längsstrom-Zylinderkopf wies herzförmige Taschen im Brennraum auf, in denen die Ventilöffnungen samt Zündkerze saßen. Diese Formgebung sorgte für eine hervorragende Verwirbelung des Gemischs und damit optimale Verbrennung und ruhigen Lauf. Aus einem Hubraum von 948 Kubikzentimetern erzeugte der Antrieb eine Leistung von 37 PS und verhalf den nur 600 Kilogramm schweren Prototypen des neuen Kleinwagens zu einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, was eindeutig zu viel war für Fahrwerk und Bremsen des Mini. Issigonis und sein Team reduzierten daher den Hubraum auf 848 Kubikzentimeter und beschränkten so die Leistung auf 34 PS bei 5.500 min⁻¹. Diese Nenndrehzahl war außergewöhnlich hoch, damals erreichten lediglich hochkarätige Sportmotoren auf Dauer derart hohe Touren.

Ein weiteres Novum war die Platzierung des Viergang-Getriebes unter dem Motor direkt zwischen den Rädern. Motor und Getriebe erhielten einen gemeinsamen Ölkreislauf. Damit blieb unter der Fronthaube ausreichend Platz für den seitlichen Kühler sowie für Lenkung und Nebenaggregate.

Die Geburtsstunde des Gokart-Feelings.

Auch bei der Kraftübertragung wurden neue Wege beschritten. Weil die bis dahin üblichen Kardangelenke bei größeren Lenkeinschlägen zum Verziehen neigten, entschied sich Issigonis dafür, erstmals in einem Automobil homokinetische Gelenke einzusetzen. Sie bestanden aus einem Kugellager, das von drei Käfigen umschlossen war, von denen zwei mit dem An- und dem Abtrieb verbunden waren. Diese Konstruktion erlaubte ausreichende Lenkwinkel ohne Verwindungen und reduzierte die Antriebseinflüsse auf die Lenkung ganz erheblich. Damit war der Grundstein für das bis heute legendäre Gokart-Feeling des Mini gelegt.

Um die Belastungen der leichten und kompakten selbsttragenden Stahlkarosserie zu verringern, lagerten die Ingenieure den gesamten Antriebsstrang, Lenkung und Aufhängung in einem Hilfsrahmen. Auch die hinteren Einzelräder waren an einem Hilfsrahmen befestigt, was dem classic Mini eine hervorragende Spurtreue bescherte. Auch die weiteren Bestandteile des Fahrwerks boten eine Vielzahl von technischen Highlights. Anstelle von Schrauben-, Torsions- oder Blattfedern verpasste Issigonis dem Mini eine Gummifederung. Dazu diente ein Gebilde aus zwei Kegeln mit einer Gummischicht dazwischen. Der obere Kegel war fest mit dem Hilfsrahmen verschraubt, der untere mit dem Radträger. Weil sich Gummi mit zunehmendem Druck verhärtet, war der classic Mini damit zu einer progressiven Federung gekommen. Dieses Federsystem hatte so gute Eigenschaften, dass klein dimensionierte Teleskopstoßdämpfer ausreichten. Um ein möglichst feines Ansprechverhalten zu erzielen, waren sie außen an den oberen Querlenkern vorn und den hinteren Längslenkern befestigt.

Mehr Komfort: Hydrolastik-Federung und Automatikgetriebe.

Einen Vorstoß zugunsten von noch mehr Komfort unternahm Issigonis im Jahr 1964 mit der Einführung einer frühen Form der Niveauregulierung im Mini. Dazu wurde die neue Hydrolastik-Federung aus den BMC-Limousinen für den Kleinwagen modifiziert. Charakteristisch für diese einzigartige Federung waren Zylinder im Format einer 1-Liter-Öldose an jedem Rad, in denen Federung und Dämpfung zusammengefasst waren, wobei als Dämpfungsmedium eine frostsichere Wasseremulsion diente. Beim Hydrolastik-System waren auf jeder Fahrzeugseite die Hydraulikkammern des Vorder- und des Hinterraddämpfers per Druckschlauch miteinander verbunden. Fuhr das Vorderrad über eine

Unebenheit, wurde ein Teil der Hydraulikflüssigkeit an die Partnerkammer der Hinterachse gedrückt und hob dort die Karosserie ein Stück weit an. Natürlich funktionierte das auch im umgekehrten Fall. Das innovative System schuf die Voraussetzungen für ein konstantes Fahrzeugniveau, konnte sich in der Praxis jedoch nicht dauerhaft durchsetzen und wurde nach sieben Jahren wieder aus dem Programm genommen.

Auch auf anderen Gebieten orientierten sich Issigonis und sein Team immer wieder an Fahrzeugen aus höheren Klassen – nicht selten mit dem Ziel, deren Merkmale mit dem Mini noch zu übertreffen. Ein Beispiel dafür ist das Automatikgetriebe, das 1965 in die Ausstattungsliste gebracht wurde. Damit war der classic Mini einer von nur sehr wenigen Kleinwagen, für die eine derartige Oberklasseoption geboten wurde. Überdies verfügte die Automatik, deren Platzbedarf sich nur unwesentlich von dem eines Schaltgetriebes unterschied, über vier Vorwärtsgänge. Selbst Luxuswagen hatten zu dieser Zeit in aller Regel nur drei Fahrstufen zu bieten.

Nur sechs Jahre nach der Premiere waren bereits mehr als eine Million Mini verkauft. Zu diesem Zeitpunkt waren neben den beiden Ursprungsmodellen Morris Mini-Minor und der Austin Seven auch ein Mini Van, ein Mini Pick-up sowie die Kombimodelle Morris Mini-Traveller und Austin Seven Countryman zu haben. Mit ihnen wurde das Prinzip der maximalen Raumausnutzung konsequent weiterverfolgt. Traveller und Countryman waren nur jeweils 25 Zentimeter länger als die entsprechenden Pendants, mit ihrem um 10 Zentimeter erweiterten Radstand und ihren zweiflügeligen Hecktüren wurden sie dennoch zu außergewöhnlich vielseitig einsetzbaren Transporttalenten.

Kleiner Motor, großes Entwicklungspotenzial.

Dem Sportwagen-Konstrukteur John Cooper, der früh das Potenzial des revolutionären Kleinwagens erkannt hatte, ist es zu verdanken, dass der zunächst bewusst auf 34 PS gedrosselte Motor des Mini bereits zwei Jahre nach der Premiere merklich erstarken durfte. Für die von Cooper initiierte Kleinserie eines GT-Modells wurde der Hubraum auf 997 Kubikzentimeter erweitert. Dabei stieg der Hub von 68,3 auf 81,3 Millimeter, während die Bohrung von 62,9 auf 62,4 Millimeter verringert wurde. Die Verdichtung stieg von 8,3 auf 9,0, dazu kamen größere Einlassventile und Doppelvergaser. Weitere Modifikationen betrafen die aufgebohrte Auslassöffnung und eine Verstärkung des Kurbelgehäuses, um die Mehrleistung aufzufangen. Darüber hinaus änderte Cooper im Getriebe die Übersetzungen der einzelnen Gänge, um die jeweils erzielbare Höchstgeschwindigkeit zu steigern. Der erste Mini Cooper verfügte nun über eine Motorleistung von 55 PS, was zu einer Steigerung der Höchstgeschwin-

digkeit von 120 auf rund 136 km/h führte. Cooper versäumte es nicht, auch die Verzögerungsleistung entsprechend anzupassen, und montierte 7 Zoll große Lockheed-Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse.

Seine Leistungsgrenzen hatte der Vierzylinder damit noch nicht erreicht, wie schon 1963 mit dem Mini Cooper S bewiesen wurde. Abermals wurde der Hubraum erweitert, er betrug nunmehr 1.071 Kubikzentimeter, was in einer maximalen Leistungsausbeute von 70 PS resultierte. Mehr Leistung ergab natürlich erneut eine gestiegene Höchstgeschwindigkeit. Sie lag jetzt bei 160 km/h, demzufolge überarbeitete John Cooper auch die Bremsen. Der Durchmesser der Scheiben wuchs auf 7½ Zoll, die Bremskraft des Mini Cooper S wurde von nun an von einem Servogerät verstärkt.

Mehr Kraft wurde 1967 auch der Serienausführung des classic Mini zugebilligt. Eine Hubraumerweiterung auf 998 Kubikzentimeter verhalf dem Motor zu einem von 44 auf 52 Newtonmeter gesteigerten maximalen Drehmoment und zu einer um 4 auf 38 PS erhöhten Leistung. Diese Version des Vierzylinder-Motors war von Beginn an auch für das 1969 vorgestellte Schwestermodell des classic Mini vorgesehen. Der Neuling mit dem Namen Clubman war elf Zentimeter länger, die Estate genannte Kombi-Version maß exakt 3,40 Meter. Breite, Höhe und Radstand blieben dagegen unverändert auf dem Niveau des classic Mini.

Als Nachfolger des Mini Cooper wurde zudem der Mini 1275 GT, das Spitzenmodell der Clubman-Reihe, eingeführt. Unter seiner Motorhaube sorgte ein 1,3 Liter großer Vierzylinder-Motor nun für 59 PS. Dieser Motor wurde später auch im classic Mini eingesetzt, wo er schon bald auf eine Leistung von 63 PS kam. Dennoch blieb die 1,0-Liter-Maschine noch bis zum Jahr 1992 im Programm. Erst danach wurden – vor allem aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Abgasqualität – sämtliche Modelle mit dem 1,3-Liter-Motor ausgerüstet, der schon seit Oktober 1991 beim Mini Cooper und ab August 1994 auch beim Mini mit einer Einspritzung versehen wurde.

Neubeginn mit traditionellen Werten.

Auf dem Papier konnten der MINI Cooper und der MINI One, die im Jahr 2001 den Neubeginn der Marke einläuteten, kaum nennenswerte Gemeinsamkeiten mit dem classic Mini aufweisen. Die Gründe dafür lagen auf der Hand. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts fand die Entwicklung eines Kleinwagens unter gänzlich anderen Bedingungen statt als in den 1950er-Jahren. Unvergleichlich strengere Sicherheitsbestimmungen, deutlich gestiegene Komfortansprüche und vollkommen neue technische Möglichkeiten führten zu Lösungen, die zu Zeiten von Alec Issigonis und seinem Team nicht einmal vorstellbar gewesen

wären. Dennoch bestehen elementare Parallelen zwischen dem MINI und seinem Vorfahren, die im Konzept der Neuauflage begründet liegen und in seinem charakteristischen Design zum Ausdruck kommen. Auch die Entwicklung des MINI stand unter der Prämisse, einen revolutionär neuen Kleinwagen zu konzipieren. Und wie schon beim classic Mini wurden erneut technische Innovationen genutzt, um auch den MINI mit einzigartigen Eigenschaften auszustatten.

Die Neuinterpretation traditioneller Werte verhalf auch dem MINI zu seinem unverwechselbaren Charakter und zu seinem Status als klassenloses, weltweit begehrtes Automobil. Der classic Mini hatte nicht unwesentlich dazu beigetragen, das Prinzip des Frontantriebs und der vorn quer eingebauten Motoren zur Standardlösung für besonders kompakte Fahrzeuge werden zu lassen. Ebenso boten auch beim MINI kurze Karosserieüberhänge, der lange Radstand, die Ein-Rad-an-jeder-Ecke-Bauweise sowie der tiefe Schwerpunkt ideale Voraussetzungen für ein extrem agiles Handling. Optimale Raumökonomie und maximaler Fahrspaß in einem kleinen Automobil wurden so einmal mehr neu definiert.

Sprung in eine neue Ära der Technologie.

Bei der Umsetzung dieses Konzepts kam modernste Technik zum Einsatz. Vierzylinder-Motoren mit einem Hubraum von 1,6 Litern, 16 Ventilen und Aluminiumzylinderkopf waren die zeitgemäßen Nachfolger der Serie-A-Maschinen aus dem classic Mini. Wo 1959 noch 34 PS genügten, waren es nun 66 kW/90 PS beim MINI One beziehungsweise 85 kW/115 PS beim MINI Cooper. Und während der classic Mini mit homokinetischen Gelenken für die Kraftübertragung auf die Räder und Gummifederung neue Maßstäbe in der Fahrwerkstechnik setzte, waren es beim MINI die McPherson-Vorderachse mit gleichlangen Achswellen und die in diesem Segment ebenfalls einzigartige Mehrlenker-Hinterachse. Vom Sprung in eine neue Ära der Technologie zeugten auch die Scheibenbremsen an allen vier Rädern, das ebenso serienmäßige Antiblockiersystem einschließlich der Kurvenbremskontrolle CBC und der elektronischen Bremskraftverteilung EBD. Optional waren für den MINI zudem die Traktionskontrolle ASC+T und das Fahrstabilitätssystem DSC verfügbar.

Die Spitzenposition seines Segments übernahm der MINI auch auf dem Gebiet der passiven Sicherheit. Mit einer extrem stabilen Fahrgastzelle, Front- und Seitenairbags sowie optionalen seitlichen Kopfairbags erreichte sein Insassenschutz ein herausragendes Niveau. Auch die serienmäßige Reifenpannenanzeige war eine Neuheit, die zuvor kein Kleinwagen zu bieten hatte.

Alternativ zum Fünfgang-Schaltgetriebe wurde für den MINI eine stufenlose CVT-Automatik mit Steptronicfunktion angeboten. Mit einem Stahlantriebsriemen, der über doppelt kegelförmige Riemenscheiben geführt wurde, konnte die Antriebskraft des Motors mit stufenlos variierbaren Übersetzungsverhältnissen an die Vorderräder übertragen werden. Im Steptronic-Betrieb wurden dagegen sechs feste Übersetzungen dargestellt. Ein gemeinsames Steuergerät für Motor und Getriebe sorgte sowohl im Automatik- als auch im Steptronic-Modus für das jeweils ideale Übersetzungsverhältnis. Als Zusatzausstattung waren außerdem Steptronic-Schalter am Lenkrad erhältlich, die einen manuellen Gangwechsel ermöglichten, ohne dass der Fahrer dazu die Hände vom Lenkrad nehmen musste.

Bereits im Januar 2002 zündete MINI die dritte Fahrspaßstufe. Schneller noch als beim classic Mini und zugleich deutlich intensiver als der 70 PS starke Vorfahr sorgte die stärkste Variante im Modellprogramm für einen faszinierenden Leistungsschub. Der MINI Cooper S wurde von einem Vierzylinder-Kompressormotor mit 120 kW/163 PS angetrieben und verfügte darüber hinaus serienmäßig über ein Sportfahrwerk und ein Sechsgang-Handschatgetriebe. Er beschleunigte in nur 7,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 218 km/h.

Darüber hinaus wurde im Jahr darauf der erste von einem Dieselmotor angetriebene MINI präsentiert. Mit dem MINI One D wurde die Grundidee des verbrauchsgünstigen Viersitzers, die einst zur Entwicklung des classic Mini geführt hatte, in ihrer modernsten Form verwirklicht. Aus vier Zylindern und einem Hubraum von 1,4 Litern entwickelte der Vollaluminiummotor mit Common-Rail-Einspritzung und Abgasturboladung eine Leistung von 55 kW/75 PS. Im EU-Testzyklus wurde ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Litern je 100 Kilometer ermittelt.

Die zweite Generation des MINI: noch mehr Effizienz und Fahrspaß.

Mit der im November 2006 eingeführten zweiten Generation des MINI wurden die modernen Qualitäten des weltweit ersten Premium-Kleinwagens noch intensiver betont. Der aktuelle MINI kombiniert den markentypischen Charakter und das unverwechselbare Design mit nochmals gesteigertem Fahrspaß, konsequent weiterentwickelter Sicherheit und herausragender Verarbeitungsqualität. Der MINI Cooper erzielte die Höchstwertung von fünf Sternen im Euro-NCAP-Crashtest. Sein hervorragender Insassenschutz basiert auf einer nochmals optimierten Karosseriestruktur, der serienmäßigen Ausstattung mit sechs Airbags, Dreipunkt-Sicherheitsgurten für alle Sitzplätze, ISOFIX-Kindersitzbefestigungen im Fond sowie einer zentralen Sicherheitselektronik zur bedarfsgerechten Steuerung der Rückhaltesysteme.

Zu den hervorstechenden Merkmalen des MINI gehört auch seine besondere Zuverlässigkeit, die bereits mehrfach durch Spitzenplätze in der Pannenstatistik des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) bestätigt wurde. Die umfassende Produktqualität, die überragend sportlichen Handlungseigenschaften und die markentypische Ausstrahlung bilden gemeinsam die Grundlage für die hohe Anziehungskraft des MINI, die sowohl zu seinem anhaltenden globalen Markterfolg als auch zu einer bemerkenswerten Wertstabilität führt. In seiner Fahrzeugklasse ist der aktuelle MINI daher nicht nur Inbegriff für Fahrspaß und individuellen Stil, sondern auch für eine besonders gute Investition.

Innovative Technologie zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierung serienmäßig.

Die Markteinführung des aktuellen MINI war auch mit einem Generationswechsel unter der Motorhaube verbunden. Die vollkommen neu entwickelten Antriebseinheiten tragen wesentlich dazu bei, dass alle Varianten des MINI sowohl mit deutlich verbesserten Fahrleistungen als auch mit erheblich reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten aufwarten. Zusätzlich wird die Effizienz des MINI durch verbrauchs- und emissionsreduzierende Maßnahmen gesteigert, die im Rahmen der Entwicklungsstrategie EfficientDynamics der BMW Group entwickelt wurden. In modellspezifischer Zusammensetzung werden serienmäßig unter anderem die Bremsenergie-Rückgewinnung, die Auto-Start-Stop-Funktion, die Schaltpunktanzeige, die elektromechanische Servolenkung, die volumenstromgeregelte Ölpumpe sowie die abschaltbare Kühlwasserpumpe eingesetzt. Serienmäßig sind alle Varianten des MINI mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe ausgestattet, optional ist eine Sechsgang-Automatik verfügbar, bei der die manuelle Gangwahl auf Wunsch auch über Schaltwippen am Lenkrad vorgenommen werden kann.

Effizienz auf höchstem Niveau erreicht der MINI Cooper S. Er ist mit einem 1,6 Liter großen Vierzylinder-Motor ausgestattet, der 128 kW/175 PS bei 5.500 min⁻¹ entwickelt. Im Bereich zwischen 1.600 und 5.000 min⁻¹ mobilisiert dieses Aggregat ein maximales Drehmoment von 240 Newtonmetern, das sich mittels einer Overboost-Funktion kurzzeitig sogar auf 260 Newtonmeter anheben lässt. Für die besonders wirksame Form des Leistungszuwachses sorgt dabei ein Twin-Scroll-Turbolader. Im Abgaskrümmen und im Turbolader sind die Kanäle von jeweils zwei Zylindern voneinander getrennt. Diese Anordnung begünstigt das Ansprechverhalten des Turboladers und ermöglicht einen besonders spontanen Leistungsaufbau. Der MINI Cooper S beschleunigt innerhalb von nur 7,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Den Kraftstoff erhält sein Turbo-Vierzylinder über eine Direkteinspritzung nach dem Common-Rail-Prinzip. Die für alle Zylinder gemeinsame Edelstahlspeicherleitung (englisch: common rail) wird von

einer Hochdruckpumpe am hinteren Ende der Einlassnockenwelle mit hohem Druck gefüllt. Seitlich im Zylinderkopf positionierte Einspritzventile befördern den Treibstoff in Bruchteilen von Sekunden exakt dosiert aus dem Speicher direkt in den Brennraum. So kombiniert der MINI Cooper S sein herausragend sportliches Temperament mit einem im EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 6,2 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von nur 149 Gramm pro Kilometer.

Eine Neuentwicklung stellt auch der ebenfalls 1,6 Liter große Saugmotor des MINI Cooper dar, der bei 6.000 min⁻¹ eine Höchstleistung von 88 kW/120 PS erreicht und bereits bei 4.250 min⁻¹ sein maximales Drehmoment von 160 Newtonmetern zur Verfügung stellt. Zu den innovativen Technikdetails dieses Vierzylinders gehört die vollvariable Ventilsteuerung, die auf Basis der einzigartigen VALVETRONIC-Technologie der BMW Group entwickelt wurde. Bei dieser Ventilsteuerung werden Hub und Öffnungsdauer der Einlassventile in Sekundenbruchteilen der jeweiligen Leistungsanforderung angepasst. Zusätzlich werden die Steuerzeiten auf der Einlass- und der Auslassseite drehzahlabhängig gespreizt. Variabler Ventilhub und drehzahlabhängige Nockenwellensteuerung bewirken gemeinsam eine Optimierung von Drehmomentverlauf, Leistungsabgabe, Wirkungsgrad und Emissionsverhalten des Motors. Von null auf 100 km/h beschleunigt der MINI Cooper in 9,1 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 203 km/h. Mit einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 5,4 Litern je 100 Kilometer im EU-Testzyklus und einem CO₂-Wert von 129 Gramm pro Kilometer setzt der MINI Cooper Maßstäbe für effizienten Fahrspaß.

Der 1,4 Liter große Vierzylinder-Motor des MINI One wurde vom 1,6-Liter-Saugmotor des MINI Cooper abgeleitet und verfügt ebenfalls über die vollvariable Ventilsteuerung. Die fortschrittliche Aluminiumbauweise macht auch die kleinere Variante des Motors zu einem kraftvollen Leichtgewicht. Mit einer Leistung von 70 kW/95 PS und einem maximalen Drehmoment von 140 Newtonmetern sorgt der Vierzylinder für sportliche Fahrleistungen und vorbildliche Verbrauchs- und Emissionswerte. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h benötigt der MINI One 10,9 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 185 km/h. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch beträgt 5,3 Liter je 100 Kilometer, der CO₂-Wert beläuft sich auf 128 Gramm pro Kilometer. Eine weitere Variante des 1,4-Liter-Motors macht den MINI One 55 kW zum sportlichsten und zugleich wirtschaftlichsten Fahrzeug seiner Leistungsklasse. Mit einer Leistung von 55 kW/75 PS und einem maximalen Drehmoment von 120 Newtonmetern ermöglicht dieser Motor der Einstiegsvariante eine Beschleunigung in 13,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h

und eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Demgegenüber stehen ein Verbrauchswert von 5,3 Litern je 100 Kilometer und ein CO₂-Ausstoß von 128 Gramm pro Kilometer.

Modernste Dieseltechnik sorgt dafür, dass auch der MINI Cooper D eine Ausnahmeposition in seinem Segment einnimmt. Sein 1,6 Liter großer Vierzylinder-Antrieb verfügt über eine Direkteinspritzung nach dem Common-Rail-Prinzip sowie über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, der in allen Drehzahlbereichen für eine optimal angepasste Kraftentfaltung sorgt. Die Leistung des dank Aluminiumbauweise besonders leichten Dieselmotors beträgt 80 kW/110 PS, sein maximales Drehmoment von 240 Newtonmetern liegt zwischen 1.750 und 2.000 min⁻¹ und kann – ähnlich wie beim MINI Cooper S – mit Hilfe einer Overboost-Funktion kurzfristig auf bis zu 260 Nm gesteigert werden. Dem MINI Cooper D genügen 9,9 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h, das Höchsttempo ist erst bei 195 km/h erreicht. Sein im EU-Testzyklus ermittelter Durchschnittsverbrauch von 3,9 Litern je 100 Kilometer setzt ebenso neue Maßstäbe wie der CO₂-Wert von 104 Gramm pro Kilometer. Niemals zuvor konnte ein MINI derart sparsam und emissionsarm bewegt werden. Nirgendwo sonst wird außerdem so viel Fahrspaß bei ähnlichen Verbrauchs- und Emissionswerten geboten.

John Cooper Works bringt Rennsport-Know-how auf die Straße.

Drei besonders leistungsfähige MINI Modelle werden unter der Marke John Cooper Works angeboten. Der Sportwagen-Konstrukteur John Cooper sorgte bereits in den 1960er-Jahren mit leistungsgesteigerten Varianten des classic Mini sowohl für Verkaufs- als auch für Rennerfolge. Kein anderer Name ist so eng mit der sportlichen Tradition der Marke verknüpft. Die Modelle MINI John Cooper Works, MINI John Cooper Works Clubman und MINI John Cooper Works Cabrio repräsentieren die gemeinsamen Werte Fahrspaß, Premium-Qualität und Individualität in besonders konzentrierter Form. Bei ihrer Entwicklung stand das Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE Pate. Dies gilt sowohl für den Motor als auch für eine Vielzahl weiterer Komponenten.

Das Kraftpaket unter der Motorhaube der drei Extremsportler basiert auf dem Vierzylinder-Motor des MINI Cooper S, es wurde zunächst für das Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE umfangreich überarbeitet und kommt nun mit einer Leistung von 155 kW/211 PS auch in den drei Serienmodellen zum Einsatz. Es verfügt über diverse Besonderheiten, die der Leistungssteigerung dienen, den damit verbundenen höheren Temperaturen im Brennraum Rechnung tragen und damit eine maximale Zuverlässigkeit gewährleisten. Die Leistungssteigerung erfolgt insbesondere durch eine optimierte Zu- und Abfuhr von Luft sowie durch eine Anpassung des Twin-Scroll-Turboladers. Er verfügt über eine Turbine aus

besonders hochwertigem Material. Darüber hinaus wurde der maximale Ladedruck von 0,9 auf 1,3 bar Überdruck angehoben. Bereits bei 1.850 min^{-1} steht das maximale Drehmoment von 260 Newtonmetern zur Verfügung. Beim Beschleunigen wird das Drehmoment durch eine kurzzeitige Erhöhung des Ladedrucks im Drehzahlbereich zwischen 1.950 und 5.500 min^{-1} sogar auf 280 Newtonmeter angehoben.

Der MINI John Cooper Works benötigt 6,5 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h, beim MINI John Cooper Works Clubman sind es 6,8 Sekunden. Beide erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h. Das MINI John Cooper Works Cabrio beschleunigt in 6,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 235 km/h. Unter Berücksichtigung ihrer Fahrleistungen überzeugen die drei Modelle mit einem äußerst zurückhaltenden Kraftstoffkonsum. Der MINI John Cooper Works begnügt sich im EU-Testzyklus mit 6,9 Litern je 100 Kilometer, der MINI John Cooper Works Clubman kommt auf 7,0 Liter und das MINI John Cooper Works Cabrio auf 7,1 Liter. Die entsprechenden CO_2 -Werte betragen 165 beziehungsweise 167 und 169 Gramm pro Kilometer.

Ein speziell auf die Charakteristik des leistungsstarken Triebwerks abgestimmtes Sechsgang-Schaltgetriebe erleichtert den zügigen Gangwechsel bei dynamischen Fahrmanövern. Darüber hinaus gehören 17 Zoll große, ebenfalls vom Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE abgeleitete Leichtmetallfelgen, entsprechend groß dimensionierte und kraftvoll zupackende Scheibenbremsen an allen vier Rädern sowie die Dynamische Stabilitäts Control (DSC) einschließlich Dynamischer Traktions Control (DTC) zur Serienausstattung. Zusätzlich sorgt im DSC-Off-Modus die elektronisch gesteuerte Sperrfunktion für das Differenzial der Antriebsachse (Electronic Differential Lock Control) für optimalen Vortrieb und perfekte Traktion bei besonders dynamischer Kurvenfahrt.

6. Vom Original zum Original. MINI Design und Concept Cars.



Innovativ, unverwechselbar, stilbildend – und immer wieder inspirierend: Ebenso wie der classic Mini steht auch der MINI für ein Design, das vollkommen neue Antworten auf die Herausforderungen seiner Zeit liefert. Mit dem classic Mini war es dem Konstrukteur Alec Issigonis und seinem Team 1959 gelungen, den Kleinwagen neu zu definieren. Bei der Entwicklung des MINI wurde das Konzept des maximalen Innenraums auf minimaler Verkehrsfläche in moderner Form neu interpretiert. Im Abstand von fast vier Jahrzehnten entstanden so zwei Fahrzeugcharaktere, die ihre einzigartigen Qualitäten auf unverwechselbare Weise zur Schau stellen. Damals wie heute bilden begeisterte Fahreigenschaften und unwiderstehliches Design eine Einheit, die zum Erkennungsmerkmal der Marke geworden ist.

Grundlage für das Design des classic Mini war eine Vision, die sich an klaren Zielen orientierte. Kleiner als alle bisher von der British Motor Corporation angebotenen Automobile sollte das neue Modell ausfallen, doch gleichzeitig ausreichend Platz für vier Insassen und ihr Gepäck bieten. Issigonis stellte daher die Raumökonomie ins Zentrum des Entwicklungsprozesses. Zugleich war ihm daran gelegen, eine innovative Antwort auf die in Europa bereits auf dem Markt befindlichen Kleinwagen zu liefern. Ein guter Designer dürfe niemals, wirklich niemals die Konkurrenz kopieren, lautete einer seiner Grundsätze.

Eine klare Vision und das richtige Konzept: die Basis für den classic Mini.

Um auf einer knappen Grundfläche möglichst viel Raum für die Insassen zu schaffen, musste beim classic Mini sogar die Technik zusammenrücken. Mit einem vorn installierten Motor und Frontantrieb war dafür bereits das ideale Konzept gefunden. Doch das genügte Issigonis noch nicht. Unter der kurzen Motorhaube war Platz für einen Vierzylinder-Motor – doch auch das nur, weil Issigonis ihn quer einbaute und außerdem das dazugehörige Getriebe unterhalb der Antriebseinheit anordnete. Damit war der Grundsatz „Form follows function“, der auch heute zu den bestimmenden Faktoren des MINI Designs zählt, auf innovative Weise erfüllt.

All diese Überlegungen hielt Issigonis nicht in langen Abhandlungen, sondern in einer Vielzahl von Skizzen fest. Mit exzellenten Zeichnungen hatte er schon während seiner Ausbildung den mangelnden Ehrgeiz im Mathematikunterricht ausgeglichen. Jetzt wurden sie zu einem charakteristischen Markenzeichen für den genialen Konstrukteur. Mit wenigen Strichen konnte er Visionen entwerfen, Lösungen für komplizierte technische Probleme illustrieren und damit mehr Überzeugungskraft entwickeln als jeder Redner in noch so detaillierten Vorträgen. Seine ansteckende Euphorie äußerte sich auch darin, dass er seine Zeichnungen nicht selten auf Papiertischdecken oder Speisekarten hinterließ, weil sein Skizzenblock bereits gefüllt war. Zu den Legenden, die rund um den classic Mini kreisen, gehört die Geschichte von der Designskizze, die auf der Papierserviette eines Hotelrestaurants entstand und später als Vorlage für den ersten Entwurf auf dem Reißbrett in Issigonis' Konstruktionsbüro diente.

Im Laufe des Jahres 1958 nahmen sowohl das Exterieur als auch das Interieur des Mini ihre endgültige Form an. Auffallend – und später charakteristisch – am classic Mini waren die nach außen gerichteten Blechfalze zwischen Kotflügeln und Karosserie. Der Grund dafür war schlicht die Wirtschaftlichkeit: Die außen liegenden Schweißnähte ließen sich produktionstechnisch bedeutend billiger setzen. Zweites von außen sichtbares Zeichen der kostenorientierten Produktion waren die ebenfalls außen liegenden Türscharniere. Wem der 195 Liter fassende Kofferraum nicht ganz ausreichte, der konnte einfach die Klappe offen lassen – weil die unten angeschlagen war, ließen sich sogar sperrigere Güter darauf ablegen und einigermaßen sicher befestigen. Und das war durchaus kein Geheimtipp, in Hochglanzprospekten wurde diese erweiterte Ladekapazität farbenfroh präsentiert. Der minimalistischen Philosophie folgte selbstverständlich auch die Innenausstattung: Zum Öffnen der Tür diente ein schlichter Seilzug, vor Fahrer und Beifahrer spannte sich statt eines Armaturenbretts eine kleine Ablage. In ihrer Mitte saß als Zentralinstrument der Tacho mit Meilenzähler und Benzinuhr, darunter zwei Kippschalter für Scheibenwischer und Licht.

Trotz zahlreicher Veränderungen im Detail blieb die Grundform des classic Mini 41 Jahre lang unangetastet. Aus dem revolutionären Kleinwagen wurde ein Klassiker der Automobilgeschichte, ein zeitloses Fahrzeug, das 1995 von den Lesern der britischen Zeitschrift Autocar zum „Auto des Jahrhunderts“ gewählt wurde. Ebenso wie sein Fahrverhalten blieb auch das Erscheinungsbild des classic Mini über Jahrzehnte hinweg Spiegelbild seines Charakters – und lieferte schließlich auch die Vorlage für das Design des modernen MINI.

Der MINI entsteht: völlig neu, doch mit unverkennbaren Wurzeln.

Schon Mitte der 1990er-Jahre, bald nach der Übernahme der Rover Group durch BMW, reiften Pläne für eine Neuauflage des einzigartigen Kleinwagens. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt wurde 1997 eine Studie des MINI Cooper vorgestellt. Spätestens zu diesem Zeitpunkt war erkennbar, dass keine Kopie des Klassikers entstehen würde, sondern die moderne Interpretation des traditionsreichen Fahrzeugkonzepts. Die Studie kombinierte die klassischen Werte des classic Mini mit den Anforderungen an ein modernes Automobil an der Schwelle zum 21. Jahrhundert.

Bereits zu Beginn des Jahres war anlässlich der Rallye Monte Carlo eine spektakuläre Sportwagen-Studie gezeigt worden. 30 Jahre nach dem letzten Sieg des classic Mini bei der Monte sorgte die zweisitzige, rechtsgelenkte und mit einem Mittelmotor ausgestattete Studie ACV 30 (Anniversary Concept Vehicle) nicht nur aufgrund ihrer ausgesprochen kraftvollen Proportionen für Aufsehen. Sichtbar wurde auch, wie die charakteristischen Designmerkmale des classic Mini – etwa der Hexagon-Kühlergrill und die großen Rundscheinwerfer – in ein modernes Fahrzeugkonzept übertragen werden könnten.

Wie sähe der ideale Kleinwagen aus, wenn die Überzeugungen des Konstrukteurs Issigonis aus den 1950er-Jahren mit den technischen Möglichkeiten und Kundenwünschen des 21. Jahrhunderts umgesetzt würden? Eine Antwort auf diese Frage zu suchen, erschien auf Anhieb viel versprechend, zumal über rund vier Jahrzehnte weder das Antriebskonzept des classic Mini an Aktualität noch sein kaum verändertes Erscheinungsbild an Charme eingebüßt hatten. Das MINI Projektteam, anfangs unter der Führung von Frank Stephenson und später mit MINI Designchef Gert Volker Hildebrand an der Spitze, legte deshalb großen Wert darauf, nicht nur gestalterische Details, sondern vor allem die grundlegende Idee aus den Anfangsjahren des classic Mini in die automobilen Neuzeit zu übertragen. Auch der MINI sollte einzigartig sein, genügend Platz für vier Personen samt Gepäck zur Verfügung stellen, ein möglichst wirtschaftliches Antriebskonzept bereithalten und dabei mit Fahreigenschaften begeistern, die kein anderes Modell in seinem Segment bislang zu bieten hatte. Darüber hinaus berücksichtigten die Entwickler die aktuell gültigen Komfortansprüche sowie die höchsten Sicherheitsstandards. So entstand abermals ein revolutionär neuer Kleinwagen – in allen Kriterien an den Erfordernissen seiner Zeit orientiert und diesmal obendrein nach den Qualitätsmaßstäben einer Premium-Marke entwickelt und gefertigt.

Erkennungsmerkmale und Designikonen.

Die Übereinstimmung in der Zielsetzung der Entwickler und den fundamentalen Werten des Konzepts spiegelt sich in einem Design wider, das die Parallelen im Charakter des classic Mini und des MINI authentisch visualisiert und auf einer Formensprache basiert, die vom Spiel mit Linien und Fugen sowie Kreisen und Ellipsen geprägt ist. Bei einer auf 3,63 Meter gewachsenen Außenlänge blieben die Proportionen einschließlich der knappen Überhänge vorn und hinten, die das agile Handling des Fahrzeugs in seinem Exterieur zum Ausdruck bringen, erhalten. Auch die klassische Dreiteilung des Fahrzeugs in den Wagenkörper, die als umlaufendes Band dargestellte Fenstergrafik und das freischwebend wirkende Dach wurden in moderner Form wieder aufgenommen. Die Schulterlinie verläuft von den Frontleuchten über eine muskulöse Schulterpartie hinweg bis zur C-Säule, wo der Abstand zum Dach geringer ist als im Bereich der A-Säule. Dadurch entsteht eine sich nach vorn öffnende Seitenscheibengrafik, die den Vorwärtsdrang und die Sportlichkeit des Fahrzeugs betont.

Zusätzlich wurden markentypische und schon beim classic Mini unverwechselbare Details neu interpretiert. Die moderne Ausführung des Hexagon-Kühlergrills und der Rundscheinwerfer, die jetzt nicht mehr von den Kotflügeln umrahmt, sondern in die Motorhaube eingelassen wurden, prägen das markentypische Gesicht des MINI. Als Designikone etabliert sind auch die Seitenblinkereinfassungen, die beim MINI zur Differenzierung der Motorvarianten dienen. Sie lenken zudem den Blick auf die Motorhaubenfuge des MINI, die ebenso schräg verläuft wie die Blechnaht der Seitenwände beim classic Mini. Auch die aufrecht stehenden Heckleuchten dienen erneut als Erkennungsmerkmal. Beim MINI tragen sie einen edlen Chromrahmen. Auch dies ist eine Reminiszenz an den classic Mini, der dem Chromglanz stets treu blieb und sich so den Plastikauswüchsen im Automobildesign der 70er- und 80er-Jahre standhaft widersetzte. Ebenso werden beim sehr konkav dreidimensionalen und kraftvollen Felgendesign nach wie vor Anleihen beim Stil des classic Mini gemacht – wenn auch die Räder heute größer, breiter und mit Runflat-Bereifung bestückt sind.

Ein unverwechselbares Design prägt auch den Innenraum des MINI. Mit dem als Center Speedo bezeichneten Zentralinstrument wurde ein charakteristisches Merkmal des classic Mini aufgegriffen und zu einem einzigartigen Designelement weiterentwickelt. Bis 1968 war dessen Tacho ebenfalls als Zentralinstrument ausgeführt. Sein Erscheinungsbild lieferte auch die Inspiration für die Gestaltung der Einfassungen der Kontroll- und Bedienelemente im MINI. Weitere, ebenfalls einzigartige Akzente setzen die runden Luftausströmer und die elliptischen Hauptelemente der Türverkleidungen, in denen sich die MINI typische und auch im Exterieur umgesetzte Formensprache der „circular elements“ widerspiegelt.

Mehr denn je kommen die aktuellen Stärken des MINI im Design der zweiten Generation zum Ausdruck, die im Herbst 2006 eingeführt wurde. Wiederum wurden getreu der Maxime „Vom Original zum Original“ sowohl die Grundzüge als auch die unverwechselbaren Details akribisch und evolutionär überarbeitet. Die kraftvolle, sich auf die Räder abstützende Statur unterstreicht den sportlichen Charakter des MINI noch intensiver. Im Innenraum setzt das nochmals größere Zentralinstrument, das nun sogar Platz für das Display eines Navigationssystems bietet, unverwechselbare und markentypische Akzente.

Ähnlich wie der classic Mini weckt auch der MINI dank seines stimmigen Gesamtkonzepts auf Anhieb Sympathie. Großen Anteil daran haben die geschickt integrierten Codes der „Human Body Archetype“-Formensprache. Mit seinen Proportionen und seiner freundlichen Mimik weckt der MINI Beschützerinstinkte. Die Gestik mit den kräftigen Schultern strahlt Sicherheit aus, und in der Karosseriemodellierung kommen sanft fließende Formen zum Ausdruck.

Neue Möglichkeiten: das MINI Concept.

Die MINI Designphilosophie gewährleistet die zeitgemäße Weiterentwicklung markentypischer Merkmale bei gleichzeitiger Wahrung ihres Charakters. Auf dieser Grundlage wird auch eine Übertragung der MINI typischen Designsprache auf innovative Fahrzeugkonzepte und damit die Erweiterung der MINI Modellfamilie möglich. Die Idee, MINI in einen neuen Kontext zu setzen, wurde erstmals im Jahr 2005 in einer faszinierenden Konzeptstudie umgesetzt. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt feierte das MINI Concept seine Weltpremiere. Mit ihm ebnete MINI den Weg zu einer neuen Fahrzeugkategorie. In moderner Form wurde das klassische Shooting-Brake-Konzept in dieser Studie neu interpretiert. Das MINI Concept griff traditionelle Designkonzepte auf, die in den 1960er-Jahren mit den Modellen Morris Mini-Traveller und Austin Mini Countryman umgesetzt worden waren, übertrug sie auf die Anforderungen der Gegenwart und zeigte damit neue Möglichkeiten in der Karosseriegestaltung und für die Funktionalität des MINI auf.

Das MINI Concept wurde unter dem Motto „travel the world“ in insgesamt vier Ausprägungen gezeigt, die jeweils eigene Facetten der Marke MINI in den Mittelpunkt stellten und auf den Ort ihrer Präsentation ausgerichtet waren: In Frankfurt stand die Eleganz im Vordergrund, auf der Tokyo Motor Show 2005 wurde die britische Herkunft betont. Auf der North American International Auto Show 2006 in Detroit kam die Vielseitigkeit am Beispiel des Wintersports zum Ausdruck, und auf dem Internationalen Automobilsalon 2006 in Genf erinnerte das MINI Concept an die legendären Motorsporterfolge der Marke. In

allen Ausführungen beeindruckte die Studie insbesondere durch ein innovatives Türkonzept, mit dem die Erschließung und Nutzung des Fahrzeuginnenraums revolutioniert wurde. Am Heck des Fahrzeugs realisierten die Designer ein Splitdoor-Konzept, das auf der klassischen Türanordnung der Klassiker Morris Mini-Traveller und Austin Mini Countryman basierte. Die zweigeteilte Hecktür, deren Flügel weit außen angeschlagen sind und jeweils nach außen geöffnet werden, bietet einen besonders großzügigen Zugang zum Gepäckraum des MINI Concept – ein Prinzip, das bald darauf erstmals auch in einem MINI Serienmodell verwirklicht wurde.

Die MINI Modellfamilie wächst: der MINI Clubman.

Die IAA 2007 in Frankfurt war Schauplatz für die Weltpremiere des MINI Clubman, der seitdem die Modellfamilie der Marke bereichert. Im direkten Vergleich zum MINI bietet er 24 Zentimeter mehr Karosserielänge und einen acht Zentimeter längeren Radstand, der vollständig der erweiterten Beinfreiheit im Fond zugutekommt. Fahrer- und Beifahrertür werden beim MINI Clubman nicht nur um die Splitdoor am Heck, sondern auch um eine zusätzliche Einstiegsöffnung an der rechten Fahrzeugseite ergänzt. Mit der zusätzlichen Tür auf der rechten Seite, Clubdoor genannt, die gegenläufig öffnet, ermöglicht der MINI Clubman den Fondpassagieren einen komfortablen Einstieg zur Rücksitzbank.

Die Seitenansicht des MINI Clubman ist von einer dynamischen Keilform geprägt, die im Zusammenspiel zwischen der zum Heck hin leicht ansteigenden Schulterlinie und der horizontal verlaufenden Dachlinie erzeugt wird. Bis zu den A-Säulen entspricht das Fahrzeug dem MINI. Seine Eigenständigkeit gewinnt der MINI Clubman durch den erweiterten Radstand und die längere Dachlinie, die in gerader Linie bis zum steil stehenden Heck verläuft. Eine weitere Besonderheit stellen die als Dune Line bezeichneten, leicht erhöhten Dachflanken dar, die auf beiden Seiten von der A- bis zur C-Säule über die gesamte Länge des Dachs hinweg verlaufen. Sie verleihen der Dachlinie einen spannungsreichen Schwung und erhöhen die Fahrzeugflanke um rund zwei Zentimeter. Die Proportionen des MINI Clubman wirken dadurch in der Seitenansicht besonders ausgewogen.

Wie schon für den classic Mini sind auch für den MINI Kontrastfarben für die Dachlackierung wählbar. Dieses Gestaltungsmerkmal erlangt beim MINI Clubman eine besondere Ausprägung. Zusätzlich zum Dach wird auch die C-Säule in der gewünschten Kontrastfarbe lackiert, was der Splitdoor am Heck zu zusätzlicher optischer Wirkung verhilft. Das Fahrzeug erhält dadurch einen besonders kompakt wirkenden Abschluss und zudem ein individuelles Erscheinungsbild im Straßenverkehr.

MINI Cabrio: konsequent offen, typisch MINI.

Ein echter MINI und doch ein eigenständiger Charakter ist auch das offene Modell der Marke, das in diesem Jahr bereits in der zweiten Generation den globalen Markt erobert. Dem classic Mini war erst im letzten Jahrzehnt seiner beispiellosen Laufbahn ein Cabrio an die Seite gestellt worden. Die Designer der neuen MINI Generation erfüllten den Wunsch der Frischluftfans dagegen schon weitaus schneller. Auf dem Automobilsalon 2004 in Genf wurde das erste neue MINI Cabrio präsentiert, drei Jahre nach dem geschlossenen MINI, mit dem es unverkennbare Grundzüge des Designs teilt. Neben dem Textilverdeck, das in geschlossenem Zustand MINI typische Proportionen und eine eigenständige Silhouette miteinander kombinierte, wies der Viersitzer eine Reihe weiterer Cabrio-spezifischer Besonderheiten auf. Die ansteigende Gürtellinie wurde von einer umlaufenden Chromleiste betont, die steil stehende Windschutzscheibe war ebenso charakteristisch wie die verchromten Überrollschutzbügel. Am Heck fanden sich mit der nach unten öffnenden Gepäckraumklappe und den außen liegenden Scharnieren Details, deren Ursprung im Design des classic Mini liegen.

Die Neuauflage des MINI Cabrio erlebt ihren ersten Sommer im Jahr des 50. Geburtstags der Marke. Die Frontpartie des offenen Viersitzers entspricht erneut dem Gesicht des aktuellen MINI, und auch die im Design intensiver betonte Sportlichkeit stellt eine Parallele zum geschlossenen Modell dar. Das neue MINI Cabrio tritt gereift, noch hochwertiger und betont sportlich in Erscheinung. Sein Verdeck bietet durch vergrößerte Fensterflächen eine optimierte Rundumsicht, der innovative einteilige Überrollschutzbügel fährt erst bei Bedarf aus, was die roadstertypischen Proportionen des neuen MINI Cabrio unterstreicht. Ähnlich wie die Seitenansicht wirkt auch das Heck des neuen MINI Cabrio kraftvoller. Zugunsten einer homogenen Flächengestaltung wird die nach wie vor nach unten öffnende Kofferraumklappe nun von innen liegenden Scharnieren gehalten.

Aufbruch in die vierte Dimension: das MINI Crossover Concept.

Mit dem MINI, dem MINI Clubman und dem MINI Cabrio ist das Potenzial der Marke noch lange nicht erschöpft. Der Vorstoß in weitere Fahrzeugsegmente ist für die Designer eine überaus reizvolle Option. Ein faszinierendes Beispiel für den Ideenreichtum der MINI Designabteilung stellt die erstmals auf dem Mondial de l'Automobile 2008 in Paris vorgestellte Studie MINI Crossover Concept dar.

Das MINI Crossover Concept präsentiert sich als typischer Vertreter der MINI Designphilosophie und gleichzeitig als neue Modellvariante ohne historischen Hintergrund, die die Marke in eine völlig neue Dimension führt. Als erstes Fahrzeug der Marke mit mehr als vier Metern Außenlänge, vier angetriebenen Rädern, vier Türen und vier Einzelsitzen bietet das MINI Crossover Concept Raumkomfort und Bewegungsfreiheit im Fond sowie Transportkapazitäten in einem bei MINI bisher nicht gekannten Ausmaß. Hinzu kommt eine Flexibilität bei der Innenraumaufteilung, die allen individuellen Wünschen und Erfordernissen entgegenkommt. Das MINI Crossover Concept ist ein außergewöhnlicher Viertürer. Die konventionelle Türanordnung findet sich lediglich auf der Beifahrerseite. Auf der Fahrerseite verfügt das MINI Crossover Concept dagegen zusätzlich zur konventionell angeordneten Fahrertür über eine Hebe-Schiebetür zum Einstieg in den Fond beziehungsweise zur seitlichen Beladung des Fahrzeugs.

Zusätzlich trägt eine einteilig zur Seite wegschwenkende Hecktür mit einer rahmenlosen und versenkbaren Scheibe zur Erweiterung der Nutzungs- beziehungsweise Beladungsmöglichkeiten bei. Der Laderaum des MINI Crossover Concept kann durch die einzeln umklappbaren und mittels einer Parallelogrammkinematik vollständig im Boden versenkbaren Fondsitze bedarfsgerecht vergrößert werden. Ein weiteres innovatives Element der Karosseriegestaltung ist das Faltdach, das sich fast über die gesamte Dachlänge hinweg erstreckt und das sowohl von vorn als auch von hinten geöffnet werden kann. Ganz nach Wunsch gelangen so Frischluft und wärmende Sonnenstrahlen ins Fahrzeug.

Der Fahrer und seine Mitreisenden genießen das großzügige Raumangebot auf vier Einzelsitzen, die auch im Fond in Längsrichtung verschiebbar sind. Zwischen den Sitzen auf der Mittelkonsole des MINI Crossover Concept platziert sorgt eine universell nutzbare, von der Armaturentafel bis ins Heck reichende multifunktionale Befestigungsschiene, die MINI Center Rail, nicht nur für unkonventionelle Ablagemöglichkeiten, sondern auch für eine intensive Verbindung zwischen der vorderen Sitzreihe und dem Fond. Dieser verbindende Charakter des Interieurs wird auch durch die harmonisch über beide Sitzreihen hinweg reichende Gestaltung der Türverkleidungen unterstrichen. Ein weiteres Highlight des Interieurs ist das innovative Zentralinstrument in dreidimensionaler Ausführung, der MINI Center Globe. Die weltweit erstmalig in einem Automobil dargestellte kombinierte Bedien- und Displayeinheit in Form einer Kugel setzt neue Maßstäbe für die integrierte Steuerung von Entertainment-, Kommunikations-, Navigations- und Fahrzeugfunktionen.

Mit dem MINI Crossover Concept wird das charakteristische MINI Feeling um eine neue Dimension erweitert. Es kombiniert den individuellen Stil der Marke mit Raumkomfort und Transportkapazitäten in einem bei MINI bisher unbekanntem Maß sowie mit einer Flexibilität im Innenraum, die unterschiedlichsten Anforderungen des Alltagslebens und der Freizeitgestaltung mit Hilfe von innovativen Lösungen entgegenkommt. Mehr denn je symbolisiert die Designstudie damit das MINI Prinzip des klassenlosen Automobils, das den verschiedensten Mobilitätsanforderungen der modernen Zeit gerecht wird.

7. Der Revolutionär mit dem Skizzenblock. Sir Alec Issigonis, Vater des classic Mini.



Er hatte mit selbst konstruierten Sportwagen Erfolge erzielt und war mit der Entwicklung von großen Limousinen betraut worden. Doch sein Lieblingsprojekt, daran ließ Alec Issigonis keinen Zweifel, war der Bau eines einfachen, extrem funktionalen und für jedermann erschwinglichen Kleinwagens. Als der stellvertretende Technische Leiter des Austin-Werks in Longbridge Ende 1956 vom Vorsitzenden der British Motor Corporation (BMC), Leonard Lord, den Auftrag erhielt, ein vollkommen neuartiges Automobil zu entwerfen, war er sofort in seinem Element. Kleiner als alle bislang bei BMC produzierten Modelle sollte das neue Fahrzeug ausfallen und dennoch Platz für vier Insassen und ihr Gepäck bieten. Ein Vierzylinder aus dem Motorenbestand des Unternehmens war als Antriebsquelle ausersehen, die Fahreigenschaften und die Wirtschaftlichkeit des neuen Kleinwagens sollten jedoch neue Maßstäbe setzen. Angesichts dieser Vorgaben war nicht weniger gefragt als ein absolut revolutionärer Entwurf – genau die richtige Aufgabe für Issigonis und sein Team.

51 Jahre alt war Alec Issigonis zu diesem Zeitpunkt, ein gestandener Konstrukteur mit unkonventionellem Werdegang und außergewöhnlichen Arbeitsmethoden. Zeitgenossen beschrieben ihn schon damals als akribischen Tüftler und Techniker aus Leidenschaft. Seine Entwürfe zeichnete Issigonis nicht unbedingt am Reißbrett des Konstruktionsbüros, sondern gern auch beim gemeinsamen Lunch mit seinen Mitarbeitern auf Papierservietten oder seinem stets griffbereiten Skizzenblock. Die Mathematik hielt er für den „Feind eines jeden kreativen Menschen“, mit seinem Ideenreichtum, seiner Begeisterung und seiner Aversion gegenüber Kompromissen trieb er auch sein Team immer wieder zu Höchstleistungen an.

Nach sieben Monaten: Testfahrt im Prototyp des Mini.

Mit der Entscheidung für den Frontantrieb und einen vorn quer eingebauten Motor samt des darunter angeordneten Getriebes hatte Issigonis schon früh ideale Voraussetzungen für eine hervorragende Raumökonomie geschaffen. 80 Prozent des Platzes, den der Mini beanspruchte, stand den Passagieren und ihrem Gepäck zur Verfügung. 3,05 Meter maß der Wagen in der Länge, und er hätte womöglich noch kürzer ausfallen können. Doch Issigonis hatte exakte Vorstellungen, die er seinen Mitarbeitern auf ungewöhnliche Weise vermittelte. Er ließ ein Modell des Mini in der Mitte durchschneiden und anschließend die beiden Hälften Zentimeter für Zentimeter auseinanderrücken. Als Issigonis schließlich „Stopp!“ rief, hatte der Mini seine Ideallänge erreicht.

Nur sieben Monate nach dem offiziellen Startschuss waren zwei Prototypen des neuen Kleinwagens fahrbereit. Issigonis lud seinen Boss Leonard Lord zu einer Testfahrt ein, von der er noch Jahre später amüsiert berichtete: „Wir fuhren um das Werk, und ich raste mit ihm in einem Höllentempo. Ich bin sicher, dass er Angst hatte, aber dann war er sehr beeindruckt von der Straßenlage. Wir hielten vor seinem Büro. Er stieg aus und sagte: „Los, bauen Sie dieses Auto.“

Von diesem Moment an war der Mini auf seinem Weg zur Legende nicht mehr aufzuhalten. Und Issigonis hatte sich seinen Platz auf dem Podest der genialsten und einflussreichsten Automobilkonstruktoren der Welt gesichert. Der Meister selbst sah es differenzierter und legte Wert auf die Feststellung: „Ich habe den Mini nicht erfunden, ich habe ihn konstruiert.“

Alec Issigonis: Begeisterung für Technik lag in der Familie.

Alexander Arnold Constantine Issigonis wurde am 18. November 1906 im türkischen Smyrna, dem heutigen Izmir, als Sohn eines Briten griechischer Herkunft und einer aus Bayern stammenden Mutter geboren. Das Interesse für Technik und Maschinen hatte er vom Vater geerbt, der kurz nach der Jahrhundertwende ein Unternehmen für Schiffsmotorentchnik betrieb. 1922 musste die Familie in den Wirren der türkischen Staatsgründung nach Malta fliehen. Der Vater starb auf der Insel, seine Mutter nahm ihn mit nach England, wo der junge Alec zwei Jahre später zu einem ersten eigenen Auto kam: ein Singer mit Weymann-Karosserie, mit dem er 1925 seine Mutter in einer „ununterbrochenen Pannenserie“ – so Issigonis später – durch Europa chauffierte. Ein nachhaltiges Erlebnis, das ihn unmittelbar nach der Rückkehr eher beflügelte als davon abhielt, am Battersea Polytechnikum in London eine dreijährige Ausbildung in Maschinenbau zu beginnen. Begabung fürs Handwerkliche und Begeisterung fürs Konstruktionszeichnen glichen seine schon damals ausgeprägte Abneigung gegen mathematische Theorie gerade so aus. Issigonis schaffte den Abschluss, ein weiterführender Studienplatz am gleichnamigen College blieb ihm jedoch verwehrt.

Also startete er sein Berufsleben als technischer Zeichner und Verkäufer bei einem Konstruktionsbüro für Automobiltechnik in London. Von seinem ersten Gehalt kaufte er sich einen Austin Seven, machte ihn renntauglich und startete im März 1929 zu seinem ersten Rennen. In den Folgejahren entwickelte er in seiner Freizeit einen eigenen Monoposto mit Konstruktionsmerkmalen, die ihn später berühmt machen sollten: Der „Lightweight Special“ war winzig klein, extrem leicht, aber technisch fortschrittlich – und erfolgreich.

1934 wechselte Issigonis ins Konstruktionsteam des Automobilherstellers Humber Ltd. nach Coventry und wirkte dort an der Einführung der Einzelradaufhängung mit. Bereits zwei Jahre später warb ihn Morris Motors wegen seiner Fähigkeiten in der Fahrwerksentwicklung ab. Während des Krieges beschäftigte er sich notgedrungen mit verschiedenen Militärfahrzeugen, die er als Versuchsobjekte für technische Neuheiten zu nutzen wusste. 1941 startete Morris das Projekt „Mosquito“, einen kompakten Viersitzer für die Nachkriegszeit. Trotz der widrigen Umstände stellte das Team um den Workaholic Issigonis innerhalb von drei Jahren den ersten fahrfertigen Prototyp auf die Räder. Das Auto wurde ab 1948 als Morris Minor das erfolgreichste Modell im Nachkriegsangebot der Marke.

Vier Jahre später fusionierte Morris mit der Austin Motor Company zur British Motor Corporation, in der Issigonis keine Zukunftschancen für seine Kreativität sah. Er wechselte deshalb zu Alvis, um dort eine Luxuslimousine zu entwickeln. Das Projekt scheiterte an den Finanzen, und BMC holte den Ingenieur 1955 als stellvertretenden Technischen Leiter ins Austin-Werk nach Longbridge zurück. Dort sollte er neue Baureihen für die Kleinwagen-, die Mittel- und die Oberklasse entwickeln, die dem damals größten europäischen Automobilhersteller die Zukunft sichern sollten. Infolge der Sueskrise galt vor allem das Kleinwagenprojekt als vordringlich. 1959 debütierte das neue Modell als Morris Mini-Minor und als Austin Seven. Erst danach war Zeit für die größeren Modelle. Drei Jahre später kam der viertürige Mittelklassewagen Morris 1100 auf den Markt, 1964 der überaus geräumige Austin 1800.

Karriere und Ritterschlag: Ehrungen für ein Lebenswerk.

Der Erfolg des classic Mini machte auch seinen Vater in aller Welt bekannt. 1961 wurde Alec Issigonis als Technischer Direktor Vorstandsmitglied der Austin Motor Company, zwei Jahre später der gesamten BMC. 1967 nahm ihn die Royal Society, die angesehenste britische Forschungsvereinigung, als Mitglied auf und zwei Jahre später schlug die Queen den Vater des Mini zum Ritter. 1971 trat Sir Alec Issigonis in den Ruhestand, blieb dem Unternehmen aber noch bis 1987 als Berater treu. Im Jahr darauf starb er am 2. Oktober, kurz vor seinem 82. Geburtstag.

Die Erinnerung an den außergewöhnlichen Konstrukteur lebt bis heute fort. Issigonis zu Ehren wurde die Markteinführung für die zweite Generation des MINI exakt auf den 18. November 2006, den 100. Geburtstag des Vaters des classic Mini, terminiert.

8. Made in England – einst und jetzt. MINI Produktion zwischen Tradition und Moderne.



Der erste Mini war ein Austin Seven. Am 4. April 1959 lief er im Austin-Werk Longbridge im britischen Birmingham vom Band. Fünf Wochen später war das Zwillingsspaar komplett. Der erste Morris Mini-Minor verließ am 8. Mai das Werk der Marke in Oxford. Gemeinsam wurden beide Modelle am 26. August 1959 der Öffentlichkeit präsentiert. Trotz ihrer unterschiedlichen Herkunft beschränkten sich die äußeren Besonderheiten von Austin Seven und Morris Mini-Minor auf ihre Kühlergrills, die Radkappen und die Karosseriefarben. Der Austin Seven war in den Farben Tartan Red, Speedwell Blue und Farina Grey erhältlich, für den Morris Mini-Minor standen Lackierungen in Cherry Red, Clipper Blue und Old English White zur Auswahl.

Zehn Jahre lang dauerte die Produktion an zwei Standorten fort. Von 1962 an trug die im Werk Longbridge produzierte Variante den Namen Austin Mini. In Oxford, wo schon seit 1913 Automobile gefertigt wurden, entstanden während dieser Zeit exakt 602.817 Einheiten, ausnahmslos in der Grundversion des Viersitzers. Alle weiteren Karosserievarianten – vom Mini Van über den Mini Pick-up bis zu den Modellen Morris Mini-Traveller und Austin Seven Countryman – stammten aus Longbridge. Im Jahr 1969 wurde die gesamte Produktion auf dieses Werk konzentriert. Gleichzeitig wurde die Modellpalette gestrafft und Mini zum Markennamen für den revolutionären Kleinwagen gemacht. Die Zeit des Zwillingsdaseins war endgültig vorüber.

Eine Million Fahrzeuge in sechs Jahren:

Der MINI wiederholt den rasanten Start des classic Mini.

Mit der Neupositionierung der Marke im Jahr 2001 unter der Regie der BMW Group und dem Produktionsstart für den modernen MINI war auch die Rückkehr nach Oxford verbunden. Die traditionsreiche Fertigungsstätte wurde damit erneut zum Ausgangspunkt für eine Revolution auf dem Kleinwagenmarkt. Und wie schon beim classic Mini gelang auch mit dem MINI ein Start, der alle Erwartungen übertraf. Innerhalb von nur sechs Jahren wurden in Oxford eine Million MINI produziert. Sechs Jahre hatte auch der classic Mini gebraucht, um die Millionenmarke zu überschreiten – damals aber noch an zwei Produktionsstandorten.

Nach 41 Jahren und mehr als 5,3 Millionen produzierten Einheiten verließ am 4. Oktober 2000 der letzte classic Mini das Werk Longbridge. Bereits ein halbes Jahr zuvor war die Entscheidung gefallen, den modernen MINI in Oxford zu fertigen. Zu diesem Zeitpunkt verblieben bis zum Beginn der MINI Vorproduktion lediglich neun Monate, bis zum Start der Serienproduktion waren es gerade noch 13 Monate. Für die damals rund 2.500 Mitarbeiter in Oxford und ihre Kollegen aus dem BMW Werk Regensburg, die den Modernisierungsprozess begleiteten, stand der Neuanfang somit im Zeichen eines außergewöhnlich anspruchsvollen Zeitplans.

MINI Produktion in Oxford nach strengen Qualitätsstandards der BMW Group.

Schon in den Jahren 1996/1997 hatte die BMW Group rund 280 Millionen britische Pfund in das damalige Rover Werk investiert. Damals wurden Karosseriebau und Endmontage umfangreich modernisiert. Außerdem entstand eine hochmoderne Lackiererei – damals nach dem Londoner Millennium Dome das zweitgrößte Bauprojekt auf der britischen Insel. Jetzt folgten weitere Investitionen in Höhe von rund 230 Millionen britischen Pfund für die Modernisierung und Umstrukturierung des Werks.

Auf diese Weise entstand in Oxford eine der modernsten Automobilfertigungsstätten der Welt, ausgestattet mit hochwertiger Technik und speziell auf die Produktion des MINI ausgerichtet. Zur Herstellung der Rohkarosserie wurden 229 Fertigungsroboter installiert. Mithilfe eines Laser-Messsystems kann die Karosserie des MINI auf 0,05 Millimeter genau geprüft werden. Auch die Lackiererei wurde gezielt auf die Anforderungen der MINI Produktion ausgerichtet. Sie ermöglicht nicht nur eine besonders präzise und außerdem umweltschonende Auftragung der Farbschichten, sondern auch die für den MINI Cooper typische Kontrastlackierung für das Dach. In der Endmontage werden – erstmals in einem europäischen Automobilwerk – ausschließlich elektrische Werkzeuge eingesetzt. Darüber hinaus wurde mit dem IT-System KISS (Kernfertigungs-Integrierendes Steuerungs-System) die Kommunikation im Produktionsprozess vollständig automatisiert. Dabei werden die gesamte Produktion jedes einzelnen Fahrzeugs von der Rohkarosserie bis zur Endmontage geplant elektronisch dokumentiert, um sicherzustellen, dass jeder MINI den hohen Qualitätsstandards der BMW Group entspricht.

Die ursprünglich geplante Zahl von 100.000 Fahrzeugen wurde bereits im ersten vollständigen Produktionsjahr übertroffen. 2005 wurden erstmals mehr als 200.000 MINI in Oxford hergestellt. Im Jahr zuvor war die Modellpalette um das MINI Cabrio erweitert worden. Der anhaltende Erfolg des MINI erforderte eine permanente Ausdehnung der Produktionskapazitäten. 2005 investierte die

BMW Group erneut rund 100 Millionen Pfund, um das Werk auf die Produktion der zweiten Generation des MINI vorzubereiten und die Gesamtkapazität auf rund 240.000 Fahrzeuge pro Jahr zu steigern.

Flexible, effiziente und qualitätsbewusste Fertigung im MINI Production Triangle.

Der größte Teil der Investitionssumme floss in die Modernisierung und Erweiterung der Karosseriemontage sowie in ein zweites Lackierwerk. Erstmals innerhalb der BMW Group wurde dort ein Integrated Painting Process (IPP) genanntes Verfahren angewendet, bei dem Korrosionsschutz und Grundierung nicht mehr in einem jeweils eigenen Arbeitsgang, sondern zusammen mit der ersten Lackschicht aufgetragen werden. Mit dem Produktionsstart des neuen MINI im Herbst 2006 wurde darüber hinaus auch die vollständige Integration der Fertigungsstätten Oxford (Karosseriebau, Lackierung und Montage), Swindon (Presswerk) und Hams Hall (Motorenbau) zum MINI Production Triangle vollzogen.

In Swindon, rund 70 Kilometer westlich von Oxford, werden bereits seit 1954 Karosseriebleche gefertigt. Heute fertigen dort rund 1.000 Mitarbeiter etwa 90 Prozent der Pressteile und 80 Prozent der vormontierten Karosseriebauteile wie Klappen und Türen für den MINI Karosseriebau im Werk Oxford. Die Pressteilefertigung besteht aus 19 Pressstraßen mit insgesamt 50 Einzelpressen. Die Presskraft der Anlagen reicht von 400 bis zu 5.000 Tonnen. Entsprechend der Bauteilgröße und -komplexität wird die jeweils passende Presse eingesetzt.

Vergleichsweise jung ist die Geschichte des Motorenwerks in Hams Hall. Das in der Nähe von Birmingham errichtete Werk ist seit 2001 das Kompetenzzentrum der BMW Group für die Fertigung von Vierzylinder-Benzinmotoren mit einem Hubraum von bis zu 2,0 Litern. Für die Fertigung der MINI Benzinmotoren wurden seit 2005 rund 30 Millionen britische Pfund in das Werk investiert. Rund 1.000 Mitarbeiter produzieren dort Triebwerke mit modernster Technologie. Dazu gehören auch die innovative Ventilsteuerung auf Basis der von der BMW Group entwickelten VALVETRONIC, die im Vierzylinder des MINI One, MINI Cooper und des MINI Cooper Clubman für optimale Kraftentfaltung sorgt, und die Twin-Scroll-Technologie, die das verzögerungsfreie Ansprechen des Turbomotors im MINI Cooper S und im MINI Cooper S Clubman gewährleistet. Das Werk liefert bis 800 MINI Triebwerke pro Tag nach Oxford – just in time und just in sequence, also punktgenau in der für die Endmontage benötigten Reihenfolge.

Zu den fertigungstechnischen Innovationen im Bereich des nochmals erweiterten Karosseriewerks in Oxford gehören die von der BMW Group entwickelten Mobilen Standardfertigungszellen (Mobi-Cells), die flexibel und schnell eine bedarfsorientierte Erhöhung der Produktion ermöglichen. Die Anzahl der Fertigungsroboter in diesem Sektor stieg auf 429. Damit ist die Fertigung des neuen MINI gemäß den Richtlinien des kundenorientierten Vertriebs- und Produktionsprozesses (KOVV) der BMW Group hochflexibel angelegt. Änderungen in der Fahrzeugkonfiguration sind noch bis sechs Tage vor Montagebeginn jedes einzelnen Exemplars möglich.

Parallele Montage von MINI, MINI Clubman und MINI Cabrio.

In der Montage läuft der MINI heute gemeinsam mit dem seit 2007 produzierten MINI Clubman und dem jetzt ebenfalls in zweiter Generation eingeführten MINI Cabrio über dasselbe Band. Entsprechend der individuellen Kundenbestellung und -ausstattung montieren die Mitarbeiter bis zu 2.000 Komponenten an jedem einzelnen MINI. Zahlreiche Qualitätsprüfungen sind in den Montageprozess integriert. Dazu sind die Mitarbeiter mit kabellosen und tragbaren Handcomputern ausgerüstet, die mit Hilfe der eingescannten Fahrgestellnummer das Fahrzeug identifizieren und die spezifischen Prüfanforderungen vorgeben. Nach Abschluss der Montage erfolgt ein umfangreiches Prüfprogramm, das einen Fahrttest auf dem Rollenprüfstand und umfangreiche Elektroniktests einschließt.

Insgesamt sind derzeit in Oxford rund 3.700 Mitarbeiter beschäftigt. Die Nachfrage nach MINI made in Oxford steigt ungebrochen an. Im Jahr 2008 wurden weltweit mehr als 232.000 MINI verkauft. Die Zahl der seit dem Relaunch der Marke produzierten Fahrzeuge ist damit zu Beginn des Jubiläumsjahrs auf über 1,4 Millionen Fahrzeuge gestiegen. Darüber hinaus kann im Jahr 2009 nicht nur der MINI, sondern auch der Produktionsstandort Oxford ein rundes Jubiläum feiern. Seit den Anfängen des Fahrzeugpioniers William Morris im Jahr 1913 wurden in der Universitätsstadt bereits 10 Millionen Automobile hergestellt.

9. Individualisten unter sich. MINI United – Treffpunkt der weltweiten MINI Community.



MINI feiert Geburtstag – und die Gratulanten kommen aus aller Welt. Auf der Rennstrecke im britischen Silverstone findet vom 22. bis zum 24. Mai 2009 das MINI United Festival statt, die Jubiläumsparty für alle Fans der Marke und ihrer Produkte. Die Gäste erwartet ein abwechslungsreicher Mix aus Lifestyle-Party und Musikfestival, Showprogramm und Motorsport-Action. Anreisen werden sie größtenteils mit eigenen Fahrzeugen – in vielen Fällen über Hunderte von Kilometern hinweg. Die Parkplätze rund um das Festivalgelände werden so zu einem Ausstellungspark für individuell gestaltete Automobile, der obendrein einen interessanten Überblick über die 50-jährige Modellhistorie des classic Mini und des MINI bieten wird.

Das Jubiläumsevent im Heimatland des MINI ist bereits das dritte internationale Fantreffen unter dem Titel MINI United. Die große Resonanz auf die vorangegangenen Treffen ist nicht nur auf das attraktive Festivalprogramm zurückzuführen, sondern auch auf die einzigartige Begeisterung der MINI Fans für ihr Automobil. MINI Eigner sind Individualisten, was sich in der am persönlichen Stil orientierten Gestaltung und Ausstattung ihrer Fahrzeuge ablesen lässt. Zugleich haben sie viele Gemeinsamkeiten, die in einem außergewöhnlich kommunikativen Umgang miteinander sowie in der Begeisterung für Technik, Motorsport, Lifestyle und Design zum Ausdruck kommen. Deutlich wird dies insbesondere in einer überaus lebhaften Clubszene. In allen Teilen der Welt haben sich MINI Enthusiasten zu gemeinsamen Aktivitäten zusammenschlossen. Die internationale MINI Community ist in der Welt des Automobils ein beispielloses Phänomen.

Vom Stammtisch bis zur Online-Community: MINI Fans sind weltweit vernetzt.

Bereits im Laufe der 1960er-Jahre entstand in der britischen Heimat des classic Mini eine aktive und vielfältige Fangemeinde. Im Mittelpunkt des gemeinsamen Interesses stand schon damals der Austausch von Wissen und Erfahrung rund um die Technik des Mini. Darüber hinaus führte der charmante Charakter des Kleinwagens dazu, dass sich seine Besitzer schon früh in hohem Maß mit ihrem Fahrzeug, aber auch mit der Marke identifizieren konnten. Geteilt wurde diese Begeisterung bei gemeinsamen Ausfahrten und Treffen so genannter MINI Stammtische, wobei sich die zunächst lokal organisierten Clubs zunehmend auch überregional vernetzten.

Auch in Deutschland etablierte sich eine lebendige Clubszene, die mit dem Relaunch der Marke und der Einführung des MINI zusätzlichen Aufschwung erhielt. Inzwischen sind bundesweit mehr als 6.000 Mitglieder in mehr als 100 classic Mini Communities und über 50 MINI Clubs organisiert. Mit ihren vielfältigen Aktivitäten fungieren sie als authentische Markenbotschafter und kompetente Ansprechpartner für neue Fans des classic Mini und des MINI.

Ihren internationalen Charakter gewann die Community parallel zur Ausbreitung moderner Kommunikationsmittel. Mit der Markteinführung des MINI im Jahr 2001 wurde die Marke erstmals auf allen relevanten Automobilmärkten weltweit einheitlich positioniert. Die Möglichkeiten zur Interaktion über Ländergrenzen und Kontinente hinweg wurde vor allem durch die Nutzung des Internet maßgeblich erweitert. Allein in Deutschland umfasst die MINI Online-Community mehr als 10.000 Mitglieder, die darüber hinaus über das World Wide Web regen Kontakt zu ähnlichen Vereinigungen in aller Welt pflegen.

MINI Enthusiasten treffen sich – online und auf der Straße.

Zu einem interaktiven Treffpunkt für besonders kreative MINI Fahrer hat sich die Internetpräsenz MINISPACE.com entwickelt. Auf dieser Onlineplattform werden Menschen, Events und Projekte aus aller Welt zusammengeführt. Die 2005 im Rahmen der Kampagne „Creative Use of Space“ eröffnete und in mehreren Sprachen, darunter auch Deutsch, verfügbare Website dient zur Initiierung und Begleitung von Wettbewerben, Events und Gemeinschaftsaktionen. Als Leitmotiv für MINISPACE.com dient das Prinzip, begrenzten Raum möglichst kreativ zu nutzen. Dies knüpft an den Grundgedanken des Konstrukteurs Sir Alec Issigonis an, der mit dem Mini einst das maximale Auto auf minimaler Verkehrsfläche schuf. Bei MINISPACE.com wird diese Idee auf urbane Projekte übertragen. Im öffentlichen, aber auch privaten Raum wird durch Kreativität und Interaktion auf kleinster Fläche ein Höchstmaß an Spaß, Lifestyle und Freiraum für neue Ideen geschaffen. Auf MINISPACE.com hat eine weltweite Community Anteil an diesen Projekten, jedes Mitglied kann sie mit seinem Input bereichern und neue Anregungen für eigene Aktivitäten sammeln. Auch bei der Gestaltung der Online-Seiten von MINISPACE.com konzentriert sich der geballte Ideenreichtum einer kreativen Community auf einer begrenzten Fläche. Sämtliche Hintergrunddesigns, -fotos und -grafiken stammen von Usern der Plattform, die zudem in MINISPACE.com Blogs über Design- und Fotokreationen diskutieren oder Mitteilungen über den Twitter-Dienst von MINISPACE.com austauschen.

Zu den Höhepunkten aller Aktivitäten gehören nach wie vor die realen Treffen, die durch die Nutzung vielfältiger Kommunikationskanäle und auch dank der Unterstützung von MINI beeindruckende Dimensionen angenommen haben. Das erste bundesweite Treffen für Fans der Marke organisierte MINI Deutschland gemeinsam mit nationalen classic Mini und MINI Clubs im Jahr 2005. Damals reisten in zahlreichen Sternfahrten mehr als 2.500 Teilnehmer an. Ihr Ziel war das Loreley-Plateau am Rhein, wo ihnen ein abwechslungsreiches Programm mit MINI Driver Training, einem Design-Workshop, Treffen mit Mike Cooper und der Rallyesport-Legende Rauno Aaltonen sowie die Präsentation neuer MINI Modelle geboten wurde. Ein zweites Treffen auf dem Flugplatzgelände in Hildesheim zog 2008 bereits die doppelte Anzahl von MINI Enthusiasten aus ganz Deutschland an.

Noch spektakulärer gestalteten sich die überregionalen Aktivitäten der Clubszene in Großbritannien. Der Einladung zum internationalen Treffen in Goodwood anlässlich des 40. Geburtstags der Marke folgten 1999 mehr als 50.000 Besucher. 2007 bildeten 269 Fahrzeuge im britischen Blackpool den längsten MINI Konvoi der Welt. Die Parade wurde ins Guinnessbuch der Rekorde aufgenommen, wo bis dato die Bestmarke des MINI Clubs im kanadischen Vancouver mit 195 Fahrzeugen verzeichnet gewesen war.

„Friends, Festival, CHALLENGE“: MINI United begeistert Besucher aus aller Welt.

Als Ergänzung zu den marktspezifischen Aktivitäten in einer Vielzahl von Ländern wird seit 2005 das internationale Festival MINI United veranstaltet. Zum Auftakt kamen im italienischen Adria-Ort Misano rund 6.000 Teilnehmer aus mehr als 40 Nationen zusammen. Mehr als 1.900 classic Mini und MINI bereicherten das Straßenbild rund um die Rennstrecke am Festivalort. Sportlicher Höhepunkt war das Weltfinale der Clubsportserie MINI CHALLENGE. Zu den Teilnehmern gehörten unter anderem auch 80 britische Fans der Marke, für die das MINI United Festival willkommene Zwischenstation einer gemeinsamen Italienreise war. Den längsten Anfahrtsweg nahm ein Besucher aus Moskau auf sich. In fünf Tagesetappen hatte er mit seinem MINI rund 3.660 Kilometer gemeistert.

Im holländischen Badeort Zandvoort nahe Amsterdam zog die zweite Auflage von MINI United im Jahr 2007 bereits mehr als 8.000 MINI Begeisterte an. Auch dort wurde die Rennstrecke zur Austragung von zwei Wertungsläufen der MINI CHALLENGE genutzt. Nochmals gesteigert wurde die Dichte an Fahrzeugen der Marke auf den Straßen rund um den holländischen Rundkurs. Über 3.000 classic Mini und MINI waren in Zandvoort versammelt.

Wiederum zwei Jahre später wird nun auf der legendären Rennstrecke von Silverstone das Startsignal für zwei Läufe der MINI CHALLENGE, für Partyvergnügen im typischen MINI Stil sowie für das weltweit größte Jubiläumsevent der Marke gegeben. Music-Acts und Stunt-Shows sorgen für Stimmung, für die noch führerscheinlosen MINI Fans wird eine Kids' Area eingerichtet. Neben dem aktuellen MINI CHALLENGE Rennfahrzeug treten auch historische Sportgeräte zum Wettkampf an. Der Mini Seven Racing Club schickt eine Flotte von 50 classic Mini Rennfahrzeugen an den Start.

10. Klassenloses Auto mit Star-Qualitäten. MINI als Mitglied der Society.



Für Alec Issigonis war der von ihm konstruierte Mini von Anfang an ein Auto für jedermann. Es sollte dazu beitragen, ganz alltägliche Probleme der individuellen Mobilität zu lösen. So war der ebenso kompakte wie wirtschaftliche Mini genau die richtige Antwort auf immer dichterem Verkehr in den Innenstädten und die Sorge um reduzierte Öllieferungen im Zuge der Sueskrise. Doch tatsächlich stellte sich bald heraus, dass der Mini weit mehr war. Sein Konzept fiel so überzeugend aus, dass er als Trendsetter angesehen wurde. Seine sportlichen Qualitäten ließen ihn zum Siegertypen werden, sein charmantes Design machte ihn zum Sympathieträger. Und plötzlich war der Mini zum Kultobjekt geworden. Sein innovativer und nonkonformistischer Charakter passte perfekt zum Zeitgeist der 1960er-Jahre. Fortschrittlicher Geist, Abenteuerlust und eine gewisse Respektlosigkeit gegenüber gängigen Konventionen beherrschten das Denken. Ein Auto, das ganz anders war als andere, dennoch mehr zu bieten hatte und obendrein noch jede Menge Spaß bereitete, kam da gerade recht. Schnell ließen sich Modeschöpfer, Musiker und andere Künstler vom Stil des Mini begeistern. Die Stars entdeckten die Qualitäten des Mini, und die Welt erkannte seine Starqualitäten.

Einzigartig und auf Anhieb sympathisch eroberte sich auch der 2001 eingeführte neue MINI schnell eine große und vor allem breit gefächerte Fangemeinde. Weltweit genießen inzwischen auch zahlreiche Prominente den agilen Fahrspaß des modernen Kurvenkünstlers. Schon mehrfach hat es der MINI zudem bereits zu automobilen Hauptrollen in Hollywoodfilmen gebracht. Und auch in den privaten Fuhrparks vieler Schauspieler, aber auch Musiker, Modedesigner sowie weiterer Stars aus Showbusiness, Gesellschaft und Sport hat der MINI einen festen Platz.

Starhilfe von der Queen.

Schon früh erwarb sich der classic Mini den Ruf eines klassenlosen Automobils. Zwar sah Issigonis als Zielgruppe für den Mini vor allem praktisch denkende und auf wirtschaftliche Mobilität angewiesene Familien. Dennoch hatte er tatsächlich alle gesellschaftlichen Ebenen als potenzielle Mini Fahrer im Visier. Lord Snowdon, der mit Alec Issigonis befreundet war, gebührt die Ehre, den classic Mini in der Londoner Society salonfähig gemacht zu haben. Als einer der ersten Käufer des Kleinwagens fegte er, begeistert von den kompakten Abmessungen und dem hervorragenden Handling, durch die britische Hauptstadt. Als Ehemann von Prinzessin Margaret machte er seinen Einfluss geltend und

sorgte dafür, dass Issigonis 1960 die Chance bekam, seiner Schwägerin Queen Elizabeth den Kleinwagen vorzuführen. Als sie neben Issigonis Platz nahm und sich eine Runde durch den großen Park von Schloss Windsor chauffieren ließ, hatte der classic Mini einen wahrhaft königlichen Durchbruch geschafft.

In den folgenden Jahren avancierte der classic Mini vor allem auf der britischen Insel zum Szenefahrzeug. Über alle gesellschaftlichen Schichten, Altersgruppen und Nationalitäten hinweg gewann der Mini an Beliebtheit. Und immer wieder waren es prominente Künstler, die den Ruf des Kleinwagens weiter beflügelten. Die Modeschöpfer Paul Smith und Mary Quant entdeckten ihre Liebe zum Mini, Stars der Pop- und Rockszene wie die Beatles, Eric Clapton und David Bowie legten ein offenes Bekenntnis zum britischen Kleinwagen ab.

Im „Swinging London“ der 1960er-Jahre entstanden jene Trends, die bald darauf nicht nur die Mode-, Kunst- oder Musikszene weltweit beeinflussten, sondern auch politische und gesellschaftliche Sichtweisen veränderten. Paul Smith, der unter anderem durch die Kombination klassischer Schnitte mit modernen, oftmals schrill-bunten Farbgebungen zu Großbritanniens berühmtestem Männermodedesigner wurde, kreierte in den 1990er-Jahren eine limitierte Sonderserie des Mini. Mindestens ebenso populär wurde ein Einzelstück des Mini, dem Smith eine Lackierung in dem für ihn typischen Multicolor-Streifen-Design verpasste. Auch Mary Quant, Stilikone der britischen Frauenmode und Erfinderin des Minirocks, ließ sich vom classic Mini inspirieren. Kurz nach dem Erwerb des Führerscheins bestellte sie einen schwarzen Mini, später entwarf auch sie eine Sonderedition – erkennbar unter anderem an schwarz-weiß gestreiften Sitzbezügen. Vom neuen MINI fühlte sie sich ebenso angezogen: „Er ist ein modisches, fröhliches und lächelndes Auto.“

„Keep on running!“ – der Mini und der Rock’n’Roll.

Ähnlich einflussreich wie die Mode- entwickelte sich auch die Musikszene der Insel seit den 1960er-Jahren. Auch ihre Protagonisten pflegten den unverkennbar britischen Stil in einer gänzlich revolutionären Ausprägung. Dass der Mini in seinem Charakter ganz ähnlich auftrat, ließ die Zuneigung der Stars zu ihm nachvollziehbar erscheinen. Als Botschafter einer neuen britischen Kultur sorgten Bands wie die Beatles, The Who oder die Spencer Davis Group ebenso weltweit für Furore wie der Mini.

Die Legenden und Anekdoten, die sich um den Mini und seine Rolle als Transportmittel der Stars ranken, faszinieren noch heute. John Lennon orderte 1964 einen Mini, obwohl er keinen Führerschein besaß. Sein Bandkollege George Harrison verlieh seinen Mini 1967 an Eric Clapton und erhielt ihn erst drei Jahre später zurück. Und über Spencer Davis wird berichtet, dass er den Titel zum größten Hit seiner Band während einer nächtlichen Fahrt mit fast leerem Tank durch die verregneten schottischen Highlands ersann. Die Kraftstoffanzeige seines Mini im Blick, habe er nur einen Gedanken gehabt: „Keep on running!“

Film ab: Der classic Mini erledigt den „Italian Job“, der MINI tut es ihm nach.

Niemand weiß, wie oft der classic Mini in Film und Fernsehen als Komparse oder Staffage eingesetzt wurde. Im Kultstreifen „Blow up“ von 1966 ist er ebenso zu sehen wie in den TV- und Kinopartys des Komikers Rowan Atkinson alias Mr. Bean. Darüber hinaus ist der britische Kleinwagen eines der ganz wenigen Automobile, die auch Hauptrollen spielten. So in dem 1969 mit Michael Caine gedrehten Klassiker „The Italian Job“. Der Streifen drehte sich praktisch nur um ein Thema, nämlich eine wilde Verfolgungsjagd mit drei Mini Cooper durch die italienische Stadt Turin. Gleich nach der Film Premiere legte Rover eine Sonderserie von Fahrzeugen auf, die wie die Filmstars dekoriert waren und auch den Filmtitel trugen.

34 Jahre später kam „The Italian Job“ erneut in die Kinos. In der Neuauflage mit den Hollywoodstars Charlize Theron und Mark Wahlberg wurde die Geschichte um einen spektakulären Goldraub noch effektvoller und rasanter in Szene gesetzt. Beim „Casting“ der vierradrigen Hauptakteure war die Wahl – wie konnte es anders sein? – auf den neuen MINI Cooper S gefallen, der seine Agilität und Sportlichkeit nun auf und sogar unter den Straßen von Los Angeles unter Beweis stellte.

Als ideales Fahrzeug für Verfolgungsjagden hatte sich schon im Jahr zuvor auch der MINI Cooper in der Agentenkomödie „Goldmember“ erwiesen. Drehbuchautor und Hauptdarsteller Mike Myers hatte für dieses grelle Kinospektakel nicht nur ein außergewöhnliches Aufgebot an Hollywoodstars – von Steven Spielberg über Tom Cruise, Michael Caine, Robert Wagner, Gwyneth Paltrow, Kevin Spacey und John Travolta bis zu Beyoncé Knowles und Ozzy Osborne –, sondern auch sechs MINI Cooper im Union-Jack-Dekor engagiert.

Hollywood-reif ist inzwischen auch das MINI Cabrio. Im Jahr 2007 eroberte es endgültig die Herzen der Kinozuschauer. In der Komödie „Nach 7 Tagen – Ausgefliert“ absolvierten die von Malin Akerman und Ben Stiller verkörperten Hauptfiguren mit dem MINI Cabrio ihre Hochzeitsreise. Dabei wurde der offene Viersitzer zur Kulisse für spritzige Dialoge und amüsante Auseinandersetzungen zwischen den beiden frisch Angetrauten.

11. Kleines Auto, großer Auftritt. Das MINI Marketing.



Der MINI erregt Aufmerksamkeit, wo immer er auftaucht. Das gilt sogar schon vor der Markteinführung eines neuen Modells. Mit innovativen, immer wieder überraschenden und Sympathie erzeugenden Marketingkampagnen werden sowohl die Marke MINI als auch die entsprechenden Modelle wirkungsvoll in Szene gesetzt. Das MINI Marketing nutzt eine außergewöhnliche Vielfalt von Kommunikationskanälen, um mit potenziellen Zielgruppen in Kontakt zu treten. Ergänzend zu klassischen Maßnahmen in Printmedien, Rundfunk und Fernsehen wurden frühzeitig auch innovative Online-Aktivitäten entwickelt, die präzise auf moderne, trendbewusste und technikaffine Nutzer des World Wide Web zugeschnitten sind und auch die Möglichkeiten einer interaktiven Kommunikation mit dem Publikum berücksichtigen.

Auf diese Weise setzt MINI nicht nur im Automobilbau, sondern auch in der Welt des Marketings immer wieder neue Impulse. Ein markantes Beispiel dafür ist die Launchkampagne für das neue MINI Cabrio. Im Internet platzierte, extrem kurzweilig, spritzig und selbstironisch inszenierte Kurzfilme, die den zum Offenfahren animierenden Charakter des MINI Cabrio auf den Punkt brachten, stießen auf hohe Publikumsresonanz und große Anerkennung in der Film- und Werbebranche. Darüber hinaus setzte MINI als weltweit erster Automobilhersteller eine interaktive Printanzeige mit virtuellem 3-D-Modell ein. Mit Hilfe der innovativen Augmented-Reality-Technologie schlägt MINI die Brücke zwischen realer und digitaler Welt, zwischen zweidimensionaler Printanzeige und dreidimensionalem Produkt. Erst wenn der Betrachter eine Online-Verbindung zur Internetseite www.mini.de/webcam herstellt und die Printanzeige vor die Webcam seines Computers hält, erscheint das neue MINI Cabrio als virtuelles Modell auf seinem Bildschirm – live und in einer dreidimensionalen Darstellung. Wie auf einer Bühne parkt plötzlich das neue MINI Cabrio auf der Anzeigenseite. Die detailgetreuen 3-D-Daten des Fahrzeuges sind hierbei mit dem Livebild verknüpft. Wird die Anzeige bewegt, bewegt sich parallel dazu auch das MINI Cabrio in Echtzeit. Der Betrachter kann seinen Blickwinkel vollkommen frei wählen und spielerisch mit dem Modell interagieren.

Unkonventionell und unverwechselbar: MINI Marketing als Happening.

Ein unverwechselbarer Stil und ein hoher Wiedererkennungswert kennzeichnet alle Marketingaktivitäten von MINI. Hinzu kommt ein hoher künstlerischer Anspruch, der sich darin äußert, dass regelmäßig angesehene Künstler aus den Bereichen Design und Film ihre Kreativität in den Dienst von MINI stellen. Für MINI hat unkonventionelles Marketing eine besondere Bedeutung innerhalb aller Kommunikationsaktivitäten. Daher wird zur Einführung neuer Modelle auf innovative und überraschende Aktionen gesetzt, um die Zielgruppen zu erreichen und eine große Öffentlichkeitswirkung mit hohen Sympathiewerten zu erzielen. Immer wieder nehmen derartige Aktionen den Charakter eines Kunst-Happenings an. Hochkarätige Auszeichnungen belegen regelmäßig den innovativen Charakter und den Ideenreichtum, der den Kampagnen der Marke zugrunde liegt.

Der classic Mini – das „aufregendste Auto der Welt“.

Innovativ, selbstbewusst, charmant: Schon der classic Mini konnte seinen außergewöhnlichen Charakter nicht nur auf der Straße, sondern auch im Dialog mit dem Publikum zur Geltung bringen. Bereits in den Anfangsjahren wurden die klassischen Formen des Marketings konsequent dazu genutzt, die Besonderheiten des revolutionären Kleinwagens offensiv darzustellen. Augenzwinkernd wurde bereits in den ersten Verkaufsbroschüren klargestellt, dass die ganze Welt auf den „unglaublichen Austin Seven“ gewartet habe – wobei der Buchstabe V im Wort Seven durch die Zahl 7 ersetzt wurde. Dem Schwestermodell Morris Mini-Minor wurde attestiert, das „aufregendste Auto der Welt“ zu sein.

Auch der weltweite Siegeszug des Fernsehens wurde vom Mini Marketing aufmerksam verfolgt und geschickt genutzt. Für unterschiedliche Marktregionen wurden spezifische TV-Spots kreiert, in denen jeweils ausgewählte Facetten im Charakter des Mini in den Vordergrund gestellt und dabei auch der kulturelle Kontext des entsprechenden Publikums berücksichtigt wurde. Ob als perfekte Lösung für das Verkehrsgetümmel der Pariser Innenstadt oder als ideales Transportmittel auf dem Weg zu einem australischen Strand – immer präsentierte sich der Mini als das richtige Auto am richtigen Ort. Sogar in einem Cartoon stellte er humorvoll und selbstironisch seine Überlegenheit unter Beweis.

Neuanfang mit innovativen Ideen.

Der Relaunch der Marke im Jahr 2001 war auch mit einem Neuanfang im Marketing verbunden, der parallel zur Fahrzeugentwicklung intensiv vorbereitet wurde. Zentrale Herausforderung war es dabei, MINI als erste Premium-Marke im Kleinwagensegment zu etablieren. Vorgesehen war eine weltweit einheitliche Positionierung als eigenständige Marke, deren Kern sich im Begriff Begeisterung spiegelt. Die Grundlagen der Markenführung haben bis heute Bestand. Bei der Charakterisierung des MINI spielen seine hochwertige Produktsubstanz und fortschrittliche Technik, das emotionale Design und die hohe Agilität im Fahrverhalten sowie die nahezu grenzenlosen Möglichkeiten zur Individualisierung der Ausstattung die wichtigsten Rollen. Dabei ist auch die richtige Bilanz zwischen der Kontinuität der nunmehr seit 50 Jahren bestehenden Marke und ihrer Fähigkeit zur Innovation von großer Bedeutung.

Mit der Einführung des MINI erhielten Kunden in aller Welt erstmals die Gelegenheit, Premium-Merkmale in einem Kleinwagen zu erleben. Die maßgeblichen Charakterzüge finden sich in jedem Modell der Marke, zugleich unterscheidet sich der MINI durch sie klar vom Wettbewerb. Ähnliches gilt auch für den Auftritt der Marke in der Öffentlichkeit. Alle Marketinginstrumente unterliegen einem einzigartigen und stets wiedererkennbaren Stil. Grafische Elemente, Farben, die Bildsprache und das durch Wort und Bild vermittelte Selbstverständnis sind klar definiert. MINI ist erfrischend anders. Durch Offenheit und Selbstbewusstsein gewinnt die Marke an Akzeptanz, ihr Auftritt weckt Neugier und Sympathie.

Um bereits vor der Markteinführung des MINI für Aufmerksamkeit in der angestrebten Zielgruppe zu sorgen, werden in der Kommunikation seit Beginn neue Wege beschritten. Das Magazin „MINI international“ porträtiert regelmäßig ausgewählte Städte rund um den Globus anhand besonders kreativer Bewohner. Neben klassischer Kommunikation wurden zudem auch andere innovative Formen wie das so genannte Guerilla-Marketing eingesetzt. Als erste Automobilmarke nutzte MINI zudem schon im Jahr 2000 das Internet nicht nur als Informations-, sondern auch als Positionierungsmedium.

Moderne Technik schafft neue Möglichkeiten – auch im Marketing.

Bis heute haben technische Fortschritte auf dem Gebiet der Kommunikation zu neuen Möglichkeiten für das Marketing geführt – und bei MINI wurden sie oft besonders schnell erkannt und genutzt. Per Anruf vom Handy konnten Passanten 2006 ein Plakat, das den MINI Cooper S zeigte, zum Leben erwecken. Unter dem Motto „Wecken Sie den Stier“ war es möglich, den Ausstoß von Rauchwolken aus den „Nüstern“ des MINI zu aktivieren. Als erster Automobilhersteller verblüffte MINI zudem das Kinopublikum mit einer virtuellen

Probefahrt. Im Kino wurde 2008 ein Film gezeigt, der das agile Handling des MINI Clubman zum Thema hatte. Dabei wurde durch aufwendige Tricktechnik eine Interaktion mit dem Publikum erzielt. Die Zuschauer konnten durch ihre Reaktion Einfluss auf das Fahrverhalten des im Film gezeigten MINI nehmen. Durch optische Erkennung einer Infrarotkamera wurden die Bewegungen der Zuschauer erfasst und innerhalb von Sekundenbruchteilen ausgewertet und auf das Fahrverhalten des MINI übertragen. Dies machte die rasante Fahrt für das Publikum nicht nur zu einem emotionalen, sondern auch körperlichen Erlebnis.

Mit außergewöhnlichen Aktionen hatte der MINI Clubman bereits im Vorfeld seiner Weltpremiere auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 2007 in Frankfurt für Aufsehen gesorgt. Das neue Modell war in der Mainmetropole praktisch unübersehbar präsent. Seine Heckansicht schmückte die Ausgangstüren im Ankunftsbereich des Flughafenterminals. In der Innenstadt war das gleiche Motiv auch auf den Eingangstüren diverser Modegeschäfte zu sehen. Unweit des Messegeländes zog eine Installation von vier aufrecht stehenden und bis zur Windschutzscheibe im Boden vergrabenen Fahrzeugen die Aufmerksamkeit auf sich. In Anlehnung an die bekannte, 1974 im texanischen Amarillo entstandene Cadillac Ranch wurde so das ungewöhnliche Heckdesign des MINI Clubman auf künstlerische Weise ins Blickfeld gerückt. Ein buchstäbliches Highlight war die über zehn Stockwerke reichende Lichtprojektion in rund 100 Metern Höhe auf dem Frankfurter Messeturm. Ein zur rollenden Diskothek umgebauter MINI Clubman – „The other Disco“ – wurde nicht nur in Frankfurt, sondern später auch in anderen Städten bei Musik- und Modeevents zum tonangebenden Faktor.

Immer überraschend: MINI Installationen im öffentlichen Raum.

Bei den spektakulären Auftritten im öffentlichen Raum spielen nicht immer fahrbereite MINI die Hauptrolle. Seit dem Relaunch der Marke 2001 wurden mehr als 170 maßstabgetreue Fiberglasmodelle produziert und in zahlreichen Ländern für attraktive Kampagnen eingesetzt. In den USA reiste der MINI schon 2002 huckepack auf einem großen SUV-Modell durchs Land. In Kanada wurde er ein Jahr später auf einer Plakatwand in ein gespanntes Katapult platziert. In Anspielung auf das Beschleunigungsvermögen des MINI Cooper trug das Plakat dazu die Aufforderung zum Anschnallen. Im spanischen Skiort La Molina war im Winter 2005/2006 ein Platz im Skilift für einen MINI in Originalgröße reserviert.

Als perfekter Gastgeber zeigte sich der MINI bei der Fußballweltmeisterschaft 2006 in Deutschland. Das MINI Fanhotel wurde zu einem besonders exklusiven Schlafplatz für Fans. Vor allem die Anhänger der Seleção und der Squadra Azzurra fanden im „MINI Hotel Brasilien“ und im „MINI Hotel Italien“ das ideale Quartier. Für die neutralen Beobachter stand das „MINI Hotel International“ zur Verfügung, das zwei Jahre später als eines der Highlights in der Ausstellung „RADICAL ADVERTISING“ im Düsseldorfer NRW-Forum Kultur und Wirtschaft erneut im Rampenlicht stand.

In bester Erinnerung ist auch eine Aktion, die der Marke MINI einen besonders sympathischen Auftritt im Rahmen der Olympischen Sommerspiele 2008 in Peking bescherte. Dort wurde ein spezielles MINI Fahrzeug eingesetzt, um Touristen wie Einheimischen ein ebenso intensives wie unvergessliches Fahrerlebnis zu ermöglichen. Mit einer anlässlich Olympia 2008 gefertigten MINI Rikscha – einer Mischung aus Fahrrad und MINI Clubman – konnten sich die Fahrgäste ideal durch den Straßenverkehr der asiatischen Metropole bewegen. Pure Muskelkraft bewegte das aufregende Gefährt gänzlich emissionsfrei durch die Straßen der Olympiastadt. Mit der MINI Rikscha wurde die Pekinger Dynamik zwischen Tradition und Fortschritt perfekt widergespiegelt – gepaart mit einer Prise Fantasie, Individualität und Humor im typischen Stil von MINI.

12. Inspirierender Charakter. MINI Lifestyle und Sondereditionen.



Vom Besonderen etwas ganz Spezielles – das sind die Sondereditionen, limitierten Auflagen und Einzelstücke, die in den vergangenen 50 Jahren immer wieder auf Basis des classic Mini und später des neuen MINI entworfen und produziert wurden. Der einzigartige Kleinwagen fasziniert und inspiriert Künstler vieler Sparten. Immer wieder entfalten Modedesigner und Maler, aber auch Schauspieler und Musiker ihre Kreativität bei der Gestaltung von außergewöhnlichen Fahrzeugen der Marke.

Kein anderes Fahrzeug ist ähnlich häufig und in vergleichbarer Vielfalt zum Kunst- und auch Modeobjekt geworden. Schon früh entdeckten Spezialfirmen das Potenzial des classic Mini und ergänzten das Fahrzeug auf individuellen Kundenwunsch außen wie innen um exklusive Sonderausstattungen. So entstanden im Auftrag von zahlungskräftigen und prominenten Kunden spektakuläre Sonderanfertigungen, die den Kultstatus des Mini nur noch steigerten.

Mini im noblen Dress: der „Wickerwork“-Look.

Zu den ersten Prominenten, die sich für den Mini begeisterten und zugleich ihren Sinn für Exklusivität ausleben wollten, gehörte der britische Schauspieler Peter Sellers. Er begründete einen neuen Trend, indem er den ursprünglich spartanischen Kleinwagen innen besonders edel ausstatten ließ und dies äußerlich durch einen Karosserieüberzug mit dem Aussehen eines Korbflechtes dokumentierte. Dieses Design gefiel Jahre später wiederum dem monegassischen Regenten so gut, dass sich Rainier von Monaco ebenfalls einen classic Mini im so genannten „Wickerwork“-Trimm anfertigen ließ.

Auch bei den weiteren Spezialanfertigungen handelte es sich lange Zeit um Unikate, die ganz nach dem Geschmack ihrer künftigen Besitzer gefertigt wurden. Erst in den 1970er-Jahren wurde bei Mini die Idee geboren, mit Sondereditionen ab Werk den Wunsch nach Exklusivität zu erfüllen. Das erste Modell dieser Art, der Mini Limited Edition 1000, wurde 1976 auf Anhieb zum Erfolg. Zum 25. Geburtstag des Mini kam 1984 erstmals ein Jubiläumsmodell auf den Markt, weitere folgten im 5-Jahres-Abstand bis zum Produktionsende des classic Mini im Jahr 2000.

Silber und Gold zum 40. Geburtstag.

In den letzten Jahren seiner Produktionszeit rückte der classic Mini noch einmal verstärkt ins Blickfeld der Kreativen. Der britische Modedesigner Paul Smith gestaltete 1997 ein Einzelstück mit unverwechselbarem Streifenmuster. Im Jahr darauf entwarf Smith eine Sonderedition des Mini, die sowohl mit ihrer strahlend blauen Karosserielackierung als auch mit schlichter Eleganz im Innenraum faszinierte. Zum 40. Geburtstag des Mini gratulierte eine illustre Schar von Künstlern mit jeweils ganz eigenen Ideen für die Gestaltung des ewig jungen Kleinwagens. Für ein Spinnennetzmotiv entschied sich Supermodel Kate Moss, die schon seit langem den Londoner Stadtverkehr im classic Mini meisterte. Popikone David Bowie ließ einen komplett verchromten und verspiegelten Mini anfertigen. Auf der Straße wusste er dagegen die Vorzüge seines erst kurz zuvor erworbenen Serienmodells zu schätzen. „Der Mini ist für das Parken, was das Sandwich für den Hunger ist: ein perfekt designer Klassiker“, urteilte der Musiker. Schauspieler Michael Caine verpasste dem schwarzen Mini ein Goldbarrendekor. Dies war eine humorvolle Anspielung auf den Filmerfolg „The Italian Job“, in dem Caine sowie drei mit Gold beladene Mini Cooper an einer der spektakulärsten Verfolgungsjagden der Filmgeschichte beteiligt waren.

Auf Anhieb ein Hit: Der neue MINI inspiriert Popmusiker.

Auch nach dem Relaunch der Marke geriet der MINI schnell in das Visier der Modeschöpfer und vieler weiterer Künstler. Zur Markteinführung gestalteten die Musiker der Band Jamiroquai ein Einzelstück des neuen MINI. Jay Kay, der als begeisterter Autofan bekannte Sänger der Gruppe, verpasste dem Fahrzeug unter anderem das Bandlogo auf Türen und Motorhaube sowie den Schriftzug „Jamiromini“. Für einen Musikvideodreh ließ Popstar Madonna einen MINI Cooper für den Geländeeinsatz umrüsten. Er büßte seine Türen ein, erhielt dafür aber unter anderem Off-road-Bereifung und eine Lackierung in Tarnfarben.

Zum Verkaufsstart des MINI Cabrio der ersten Generation im Jahr 2004 verfielen Designer des italienischen Lifestylelabels Bisazza auf die Idee, den offenen Viersitzer in ein Kleid aus Mosaiksteinen zu hüllen. Gleich drei MINI Cooper S Cabrio sowie zwei weitere geschlossene MINI erhielten den glanzvollen Look in einer jeweils individuellen Musterung und Farbgebung. Mehr als 30.000 Glassteine wurden für jedes der fünf Fahrzeuge verwendet.

MINI, Mode, Charity: soziales Engagement beim Life Ball.

Gemeinsam mit hochrangigen Künstlern engagiert sich MINI seit acht Jahren beim größten Charity-Event Europas, dem Life Ball, der jährlich in Wien stattfindet und dessen Erlöse in nationale und internationale Aidshilfe-Projekte fließen. Die Veranstaltung dient der Unterstützung von Projekten, die sich der Aufklärung, der medizinischen Forschung und der Behandlung von HIV-Patienten widmen. Zugunsten dieser Projekte präsentiert MINI in jedem Jahr ein von Modedesignern gestaltetes Einzelstück aus dem aktuellen Modellportfolio. Die Reihe der Life-Ball-Fahrzeuge begann schon wenige Monate vor der offiziellen Markteinführung des neuen MINI mit einem noch vollständig mit rotem Stoff verhüllten Fahrzeug. Im Jahr darauf fuhr ein mit den Autogrammen von zahlreichen Prominenten versehener MINI One beim Life Ball vor. Seit 2003 legen renommierte Modeschöpfer Hand an den MINI. Als erster versah Angelo Missoni einen MINI Cooper mit unzähligen Blumenmotiven. Gianfranco Ferré verhalf 2004 einem roten MINI Cabrio zu einem eindrucksvollen Krokodilmuster-Look. 2005 folgte ein MINI Cooper Cabrio im exklusiven Blüten-Look von Donatella Versace. Auch sein Innenraum entsprach dem typischen Versace-Stil: mit goldfarbenen Nähten an den schwarzen Ledersitzen, Swarovski-Steinen am Schalthebel. Im trendigen Jeans-Look des Labels Diesel fuhr 2006 ebenfalls ein MINI Cooper Cabrio auf die Bühne der Wiener Life-Ball-Gala. Im Jahr 2007 war es der renommierte Modefotograf Mario Testino, der die Außenhaut eines MINI Cooper mit glitzernden Feuerwerksmotiven in einem besonderen Glanz erstrahlen ließ. Der Lifeball MINI des Jahres 2008 trug den provokanten Pin-up-Look des Dessous-Labels Agent Provocateur.

Die von MINI zur Verfügung gestellten Fahrzeuge werden seit 2002 jeweils im Anschluss an die Life-Ball-Gala versteigert. Der Erlös kommt stets der Aidshilfe zugute. Im Laufe von acht Veranstaltungen wurden so bereits mehr als 300.000 Euro für den Kampf gegen HIV-Infektionen und Aids zusammengetragen.

13. Eine Frage des Stils. Die MINI Collection.



Der Fahrspaß im MINI ist immer wieder faszinierend. Das typische MINI Feeling reicht jedoch weit darüber hinaus. Wer die Leidenschaft für unverwechselbaren Stil auch jenseits der Straße zum Ausdruck bringen will, findet in der MINI Collection reichhaltige Möglichkeiten dazu. Sie umfasst Mode, Schmuck, Accessoires und zahlreiche Lifestyle-Produkte, die es nicht nur MINI Fahrern leicht machen, ihre Individualität zum Ausdruck zu bringen. In Produktauswahl, Farbgebung und Design orientiert sich die MINI Collection eng am Stil der Marke. Technologie, Innovation, Spaß und Qualität sind Merkmale, die auch bei der Zusammenstellung der MINI Collection im Vordergrund stehen. Und ähnlich wie die Modellfamilie des MINI gewinnt auch die MINI Collection permanent an Vielfalt. Hier wie dort erschließen sich durch Kreativität und Inspiration immer neue Facetten des einzigartigen Lebensgefühls. Neue Modelle und neue Lifestyle-Produkte machen es möglich, das typische MINI Feeling auf eine wachsende Zahl von Lebenssituationen zu übertragen.

Auf seinem Weg zum klassenlosen und international erfolgreichen Bestseller hatte schon der classic Mini immer wieder auch die Modewelt inspiriert. Renommierete Designer entwarfen Einzelstücke mit außergewöhnlichen Karosserielackierungen und Innenausstattungen. In den 1970er-Jahren arbeitete sich der Mini schließlich von der Garage bis in die gute Stube seiner Fans vor – als Miniaturmodell für das Kinderzimmer oder die Sammlervitrine. Mit der Markteinführung des MINI erfolgte auch das Startsignal für die MINI Collection. Von Beginn an zeichnete sich das Angebot durch seine charakteristische, kosmopolitische und sympathische Ausstrahlung sowie durch überraschende Details aus. Die MINI Collection greift immer wieder aktuelle, spannende Trends auf und führt diese im typischen Stil der Marke fort.

Typisch MINI: abwechslungsreich und unverwechselbar.

In ihren Entwürfen für die MINI Collection nehmen die Designer neben aktuellen Modetrends auch Anleihen bei der Formensprache und Linienführung der MINI Modelle. Auch die Auswahl der Farben und Materialien orientiert sich mit am Stil der aktuellen Fahrzeugpalette. So entsteht ein markentypisches und zugleich immer wieder abwechslungsreiches Produktportfolio, das ständig neue Impulse setzt und dabei unverwechselbar bleibt.

Ein markantes Beispiel dafür ist die in Zusammenarbeit mit der japanischen Marke Onitsuka Tiger entworfene Sneaker-Range, bei der Gestaltungselemente des MINI Clubman aufgegriffen wurden. Vorn und hinten weisen Patches aus Gummi das gleiche Wabenmuster auf wie der Kühlergrill des MINI Cooper S Clubman, die Innensohle des Schuhs gleicht in ihrem Profil den Ledersitzen des Fahrzeugs, und unterhalb der Fersenlasche ist ein MINI Logo angebracht.

Neu im Fashion-Sortiment: Das T-Shirt zum MINI Jubiläum.

Die aktuelle MINI Collection im Bereich Fashion setzt Akzente durch einen „Drive of Fame“-Stern als Aufdruck mit Stickerei. Die Auswahl der Women Styles Collection reicht von klassischen T-Shirts mit verschiedenen MINI Motiven, Kleidern, Sweat-Shirts und Jacken bis zum Ladies' Biker Jacket mit Stehkragen und breitem Gürtel. Die Men's Styles umfassen ebenfalls eine Vielzahl von T-Shirts, Sweat-Shirts und Jacken sowie als Neuheiten das Men's Bike Jacket und ein weißes Men's Tattoo Longsleeve mit einem innen aufgebracht und nach außen durchscheinenden Druckmotiv. Speziell für die jüngsten MINI Fans stehen T-Shirts und Sweatjacken mit eigenständigen Druckmotiven und Schnitten zur Auswahl.

Ein weiterer Bestandteil des aktuellen Angebots ist die John Cooper Works Collection, zu der Fashion-Produkte und Accessoires zählen, die den extremen Sportsgeist der Marke auch jenseits der Rennstrecke erlebbar machen. Passend zum Jubiläum des MINI wird außerdem das Fashion-Sortiment für Frauen und Männer um ein exklusives T-Shirt ergänzt, dessen Vorderseite das Jubiläumslogo ziert.

MINI Feeling immer dabei: die Accessoires.

Darüber hinaus umfasst die MINI Collection eine umfangreiche und im Jubiläumsjahr des MINI nochmals erweiterte Auswahl an Taschen und Koffern – stilsichere und trendbewusste Begleiter für den Alltag und auf Reisen. Auch bei Entwicklung und Produktion dieser Accessoires wird mit renommierten Herstellern kooperiert, um den hohen Qualitätsstandards der Marke MINI gerecht zu werden.

Zum weiteren Angebot der Accessoires gehören neben Sonnenbrillen, Baseball-Caps, Gürteln, Schals und Uhren im unverwechselbaren MINI Stil auch zahlreiche Artikel, die im Alltagsleben auf und neben der Straße für besondere Momente sorgen. Ein MINI Magnetboard, eine Laptop-Tasche, Notizblocks, Adressbücher, Schlüsselringe, Trinkflaschen, Picknickdecken, ein Regen-Cover, der MINI Baby Racer für den sportlichen Nachwuchs, Miniaturmodelle

in unterschiedlichen Dimensionen und Farben, ein Auto-Rennbahn-Set und sogar ein Plüsch-MINI sorgen dafür, dass der individuelle Stil der Marke in jeder Lebens- und Alltagslage präsent ist.

Zum spektakulären Klassiker im Sortiment der MINI Collection hat sich die Cuckoo Clock im Stil des Rundinstruments im Interieur des aktuellen MIN entwickelt. Besonderer Clou der mittlerweile in zwei Ausführungen erhältlichen Wanduhr: Stündlich umrundet ein MINI beziehungsweise MINI Clubman Miniaturmodell im Maßstab 1:93 die Uhr, wobei anstelle eines Kuckuck-Schreis ein MINI typischer Sound erklingt. Ebenfalls einzigartig und nur in der MINI Collection zu haben ist die Urban Chill Box, die ein Volumen von 14 Litern fasst, sowohl zum Kühlen als auch zum Erwärmen geeignet ist und in fünf unterschiedlichen Designs zur Verfügung steht.

Die MINI Collection: präsent bei Fashion-Events und auf der Kinoleinwand.

Mittlerweile ist die MINI Collection in der Modeszene ein Begriff und regelmäßig bei hochkarätigen Fashion-Events präsent. Bereits mehrfach präsentierte sich die MINI Collection beispielsweise bei der renommierten Modemesse „BREAD & BUTTER“ im spanischen Barcelona. Auch andere vergleichbare Veranstaltungen erweisen sich immer wieder als ideales Umfeld zur Präsentation der Marke MINI.

Darüber hinaus haben es – ähnlich wie der MINI – inzwischen auch die Produkte der MINI Collection zu Leinwandruhm gebracht. In der Disney-Produktion „Hexe Lilli – Der Drache und das magische Buch“ spielen unter anderem die Cuckoo Clock und der MINI Baby Racer wichtige Rollen. Neben der Hauptdarstellerin Alina Freund findet in der Kinoverfilmung des Kinderbuchs auch der animierte Drache Hektor Gefallen an der MINI Collection. Ihm hat es vor allem der MINI Baby Racer angetan, mit dem er kräftig Vollgas gibt.

Der Vertrieb aller Produkte aus der MINI Collection erfolgt weltweit über das MINI Händlernetz. Ein Überblick über den Gesamtumfang der MINI Collection ist darüber hinaus auch online verfügbar. Unter www.MINI.com/shop können sämtliche Angebote begutachtet und auch bestellt werden.