

MINI auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008. Inhaltsverzeichnis.



1. MINI auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008.	
(Kurzfassung)	2
2. Auf einen Blick.	5
3. MINI auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008.	
3.1 Aus Fahrspaß wird Leidenschaft:	
Der MINI John Cooper Works.....	7
3.2 Die wichtigsten technischen Daten des MINI John Cooper Works.	23
3.3. Auf der Ideallinie zum Erfolg:	
MINI und MINI Clubman im Modelljahr 2008.	24
3.4. Startbereit für alle Rennstrecken der Welt:	
Der MINI John Cooper Works CHALLENGE.	33
3.5 MINI CHALLENGE 2008: Der Rennkalender.	39

1. MINI auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008. (Kurzfassung)



Die Saison beginnt – und MINI ist in Topform. Mit einer besonders sportlichen Ergänzung des Modellangebots untermauert MINI im Jahr 2008 seine Ausnahmeposition als Hersteller von faszinierend agilen Premium-Kleinwagen. Die Auto Mobil International (AMI) 2008 in Leipzig wird zum Schauplatz für die Deutschland-Premiere des MINI John Cooper Works. Der neue Spitzensportler wird von einem 155 kW/211 PS starken Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung angetrieben, der unmittelbar von der Antriebseinheit des neuen Rennfahrzeugs für die MINI CHALLENGE abgeleitet wurde. Motorsport-Knowhow steckt auch in der spezifischen Bremsanlage, den besonders leichten Felgen, der neuen Abgasanlage und dem modifizierten Sechsgang-Schaltgetriebe des MINI John Cooper Works.

Der MINI John Cooper Works überträgt die Leidenschaft für den Motorsport in den Alltagsverkehr. Er bietet herausragende Performance auf Premium-Niveau und repräsentiert damit all jene Qualitäten, die mit den Marken MINI und John Cooper Works verknüpft sind. 6,5 Sekunden genügen für den Spurt auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit des MINI John Cooper Works beträgt 238 km/h.

Die AMI 2008 ist die bedeutendste Automobilausstellung des Jahres 2008 in Deutschland. Auf dem Leipziger Messegelände zeigen fast 500 Aussteller aus aller Welt vom 5. bis zum 13. April 2008 ihre aktuellen Produkte und Neuentwicklungen. Die Veranstalter rechnen damit, dass sich in dieser Zeit rund 270.000 Besucher über Modellneuheiten, Trends und technische Innovationen informieren werden.

MINI und John Cooper Works: Eine Verbindung voller Tradition und Faszination.

Der MINI John Cooper Works entsteht ebenso wie der MINI John Cooper Works Clubman im MINI Werk Oxford. Beide Modelle werden im August 2008 auf dem deutschen Automobilmarkt eingeführt und über das MINI Händlernetz vertrieben. Mit dem Start der beiden neuen Topathleten vollzieht sich auch die Neupositionierung der Marke John Cooper Works. Neben den speziell für den MINI entwickelten Performance-Komponenten tragen nun erstmals zwei Modelle das neu gestaltete Logo der Marke, deren Integration unter dem Dach von MINI damit klar zum Ausdruck kommt.

Die enge Verbindung zwischen MINI und John Cooper Works basiert auf einer jahrzehntelangen, im Rennsport verwurzelten Tradition und spiegelt sich in den gemeinsamen Werten Fahrspaß, Premium-Qualität und Individualität wider. Der auf der AMI 2008 in Leipzig gezeigte MINI John Cooper Works ist mit Zubehör aus dem John Cooper Works Programm ausgestattet. Auf diese Weise kann sich das Publikum auf Anhieb vom harmonischen Zusammenspiel zwischen den neuen MINI Modellen und den John Cooper Works Performance Komponenten überzeugen.

Für die Pole Position: Der MINI John Cooper Works CHALLENGE.

Um den sportlichen Auftritt der Marke MINI perfekt zu machen, wird auf dem Leipziger Messestand auch dem neuen Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE ein Startplatz eingeräumt. So können die Besucher der AMI 2008 den MINI John Cooper Works CHALLENGE unter die Lupe nehmen und gleichzeitig die Nähe des MINI John Cooper Works zum aktuellen Rennfahrzeug noch intensiver nachempfinden.

Der MINI John Cooper Works CHALLENGE wurde speziell für den Rennstreckeneinsatz konzipiert. Sein Motor basiert auf der Antriebseinheit des MINI Cooper S und wurde gezielt auf maximale Performance hin optimiert. Hinzu kommen das gegenüber dem bisherigen Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE um 10 auf 1.170 Kilogramm (einschließlich Fahrer) reduzierte Startgewicht, eine rundum optimierte Aerodynamik und zahlreiche Modifikationen am Fahrwerk. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE beschleunigt in nur 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Im Gegenzug genügen – dank einer speziellen Rennsport-Bremsanlage – 3,1 Sekunden, um aus diesem Tempo wieder zum Stehen zu kommen. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht das neue Rennfahrzeug 240 km/h.

Den Teilnehmern an der MINI CHALLENGE 2008 beschert das neue Rennfahrzeug ein noch intensiveres Motorsporterlebnis. Mehr Drehmoment, ein verbessertes Spurtvermögen und eine gesteigerte Maximalgeschwindigkeit, höhere Querschleunigungswerte und eine nochmals optimierte Traktion zeichnen das neue Sportgerät aus. Für die Zuschauer bedeutet dies: noch mehr Spannung, noch rasantere Action und noch packendere Duelle auf der Piste. Erstmals stellt sich das bei der MINI CHALLENGE eingesetzte Fahrzeug darüber hinaus auch der Konkurrenz von Rennsportwagen anderer Fabrikate. Der neue MINI John Cooper Works CHALLENGE wird rennfertig einschließlich aller für Performance und Sicherheit erforderlichen Ausstattungsdetails an Kunden ausgeliefert, die mit ihm an entsprechenden Motorsportevents jenseits der MINI CHALLENGE teilnehmen wollen.

Die MINI Familie: Attraktiver und vielfältiger denn je.

Mit den in Leipzig präsentierten Neuheiten wird die MINI Produktpalette so vielfältig und attraktiv wie nie zuvor. Seit Einführung des MINI Clubman lässt sich das typische MINI Feeling mit drei Karosserievarianten erleben. Einen hohen Stellenwert nimmt dabei die Individualisierung ein. Ebenso wie der neue MINI John Cooper Works und der neue MINI John Cooper Works Clubman werden auch alle weiteren MINI Modelle grundsätzlich auf Kundenwunsch konfiguriert und produziert. Vier Benzin- und eine Dieselmotorisierung für den MINI, drei Benziner und ein Diesel für den MINI Clubman sowie drei Benziner für das MINI Cabrio, dazu die außergewöhnlich vielfältige Auswahl an Außenlackierungen, Innenraumfarben, Materialien und Dekorvarianten sowie Sonderausstattungen und Zubehöroptionen – all das macht jeden MINI zu einem ganz persönlichen Einzelstück.

Neben dem individuellen Stil und der für alle Modellvarianten typischen herausragenden Agilität tragen zahlreiche handfeste Tugenden im Charakter des MINI zu seinem anhaltenden Erfolg bei. Seine modernen Motoren und zahlreiche Maßnahmen im Umfeld der Antriebseinheiten wie etwa Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start-Stop Funktion und Schaltpunktanzeige machen ihn zu einem besonders effizienten Vertreter des Kleinwagen-Segments. Allen voran läuft der neue MINI Cooper D in dieser Disziplin zu Höchstform auf. 9,9 Sekunden genügen ihm für den Sprint auf 100 km/h, 3,9 Liter Dieselmotorkraftstoff reichen aus, um im EU-Testzyklus 100 Kilometer weit zu kommen. Ein derartig günstiges Verhältnis zwischen Fahrspaß und Verbrauch ist einzigartig in seiner Klasse – ebenso wie das Emissionsverhalten des MINI Cooper D. Der Wert von 104 Gramm CO₂ pro Kilometer setzt Maßstäbe – zumal dann, wenn er in Relation zur Leistung seines 80 kW/110 PS starken Vierzylinder-Dieselmotors betrachtet wird.

Darüber hinaus überzeugen MINI und MINI Clubman mit Verarbeitungsqualität und Zuverlässigkeit auf Premium-Niveau, mit vorbildlicher Sicherheit – dokumentiert unter anderem durch die Fünf-Sterne-Wertung beim Euro NCAP Crashtest für den MINI Cooper – sowie mit außergewöhnlicher Wertstabilität. Die anhaltende Popularität des MINI und die neue Vielfalt im Modellprogramm haben 2007 zu einem erneuten Rekordjahr für MINI werden lassen. Erstmals wurden innerhalb eines Jahres mehr als 220.000 Fahrzeuge verkauft. Einen maßgeblichen Beitrag zur Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte leistet mittlerweile der MINI Clubman. Zu Beginn des Jahres 2008 betrug sein Anteil am Gesamtabsatz des MINI bereits rund 30 Prozent.

2. Auf einen Blick.



- **Deutschland-Premiere: Der MINI John Cooper Works.**

Maximaler Fahrspaß im MINI – unter diesem Vorzeichen geht der MINI John Cooper Works an den Start. Er ist der neue Spitzensportler, ein umfangreiches Fitnessprogramm auf höchstem Qualitätsniveau garantiert, dass er zuverlässig Höchstleistungen vollbringt. Der neu entwickelte 155 kW/211 PS starke Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung präsentiert sich in Bestform. Spezifische Bremsen, Felgen und zahlreiche andere Details runden den sportlichen Charakter ab.

- **Neue Größe: MINI Cooper S Clubman, MINI Cooper Clubman und MINI Cooper D Clubman.**

Extrovertiertes Design, innovatives Raumkonzept: Der MINI Clubman sorgt für neue Möglichkeiten in der Welt von MINI. Mit einem im Vergleich zum MINI um 8 Zentimeter verlängerten Radstand und einer um das gleiche Maß gewachsenen Beinfreiheit im Fond setzt er Akzente in den Bereichen Komfort und Vielseitigkeit. Dazu trägt auch das auf bis zu 930 Liter erweiterbare Gepäckraumvolumen bei. Typisch MINI sind auch bei der neuen Karosserievariante die begeisternde Agilität im Fahrverhalten und die vorbildliche Effizienz beim Kraftstoffkonsum. Der MINI Clubman feierte sein erfolgreiches Debüt mit drei Motorvarianten, die vom Start weg mit den aktuellen Maßnahmen zur Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte ausgestattet wurden.

- **Mehr Vielfalt: MINI Cooper S, MINI Cooper, MINI One und MINI Cooper D.**

Der neue MINI fährt auf Erfolgskurs. Im ersten vollständigen Produktionsjahr nach seiner Markteinführung hat er für einen Rekordabsatz bei der Marke MINI gesorgt. Erstmals wurden 2007 innerhalb eines Jahres mehr als 220.000 Fahrzeuge verkauft – jedes ganz nach den persönlichen Vorlieben des künftigen Besitzers konfiguriert. Mit den – bislang – vier Varianten MINI Cooper S, MINI Cooper, MINI One und MINI Cooper D und den einzigartigen Individualisierungsmöglichkeiten wird jedem MINI Fan die Chance eröffnet, ein einzigartiges Fahrzeug auszuwählen. Auch diese Modelle sind seit August 2007 serienmäßig mit umfangreichen Maßnahmen zur Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte ausgestattet.

● **Attraktion: Der MINI John Cooper Works CHALLENGE.**

Der schnellste MINI, der jemals gebaut wurde, geht bei der MINI CHALLENGE 2008 an den Start. Und auch auf der AMI 2008 in Leipzig hat das neue Rennfahrzeug einen großen Auftritt. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE wird von einem 1,6 Liter-Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung angetrieben, der dank einer speziell auf den Rennsport ausgerichteten Leistungssteigerung 154 kW/210 PS mobilisiert. Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h, spurtet in 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h und kommt aus diesem Tempo in nur 3,1 Sekunden wieder zum Stehen. Wer wissen will, wie viel Rennsport-Potenzial im MINI steckt, bekommt mit dem MINI John Cooper Works CHALLENGE faszinierende Antworten. Erstmals stellt sich das bei der MINI CHALLENGE eingesetzte Fahrzeug auch der Konkurrenz von Rennsportwagen anderer Fabrikate. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE wird rennfertig einschließlich aller für Performance und Sicherheit erforderlichen Ausstattungsdetails an Kunden ausgeliefert, die mit ihm an entsprechenden Motorsportevents jenseits der MINI CHALLENGE teilnehmen wollen.



3. MINI auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008.

3.1 Aus Fahrspaß wird Leidenschaft: Der neue MINI John Cooper Works.

Das sportliche Talent ist in seinen Genen verankert, den Spaß an überdurchschnittlicher Leistung stellt er auf jedem Kilometer unter Beweis. Der MINI ist in Bestform – bereit für die Jagd nach Rekorden in seiner Paradedisziplin Fahrspaß. Der neue MINI John Cooper Works ist ein Extremsportler und dabei im gesamten Wettbewerbsumfeld konkurrenzlos. Er ist ein ebenso eigenständiger Charakter wie MINI One, MINI Cooper, MINI Cooper S und MINI Cooper D. Seine Sonderstellung im Kleinwagen-Segment untermauert der MINI John Cooper Works mit beeindruckenden Fakten: 155 kW/211 PS leistet sein neu entwickelter Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, 260 Newtonmeter beträgt das maximale Drehmoment, mit Overboost steigt dieser Wert kurzzeitig sogar auf bis zu 280 Newtonmeter an. Mit den gleichen Leistungsdaten und dem entsprechenden sportlichen Potenzial geht zeitgleich der MINI John Cooper Works Clubman an den Start. Nur wenige Monate nach der Markteinführung der neuen Karosserievariante übernimmt auch hier ein neuer Topathlet die Pole Position.

Die Kraft des 1,6 Liter-Motors verhilft beiden neuen Modellvarianten zu imponierenden Fahrleistungen. In 6,5 Sekunden erreicht der MINI John Cooper Works aus dem Stand eine Geschwindigkeit von 100 km/h, der MINI John Cooper Works Clubman hat diesen Spurt nur 0,3 Sekunden später absolviert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt jeweils 238 km/h. Und auch auf dem Gebiet der Effizienz liegen beide Modelle nahezu gleichauf. Im EU-Testzyklus verbraucht der MINI John Cooper Works durchschnittlich 6,9 Liter je 100 Kilometer, beim MINI John Cooper Works Clubman sind es 7,0 Liter. Die entsprechenden CO₂-Werte betragen 165 beziehungsweise 167 Gramm pro Kilometer.

Zuwachs in der Modellfamilie – und bei der Marke MINI.

MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman gehören zum Angebot der MINI Serienfahrzeuge, beide werden im MINI Werk Oxford gemeinsam mit den weiteren Modellvarianten produziert. Mit der Markteinführung der neuen Topsportler wird die Integration des Labels John Cooper Works – traditionsreiches Gütesiegel für extrem sportlich orientierte Fahrzeuge, Komponenten und Zubehörangebote – in die Marke MINI vollzogen.

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.

Vom Motorsport direkt auf die Straße – der ideale Weg zur Topleistung.

Auch der MINI John Cooper Works ist damit – wie der MINI John Cooper Works Clubman – in jeder Hinsicht ein MINI. Und was für einen: Sein Antrieb wurde direkt aus dem Motorsport abgeleitet, exklusive Leichtmetallfelgen mit besonders geringem Gewicht, extrem leistungsstarke Bremsen, eine neue Abgasanlage sowie das modifizierte Sechsgang-Schaltgetriebe entstanden ebenfalls in enger Anlehnung an das neue Rennfahrzeug für die MINI CHALLENGE 2008. Selten zuvor nahm Motorsport-Knowhow einen so direkten Weg auf die Straße.

Daraus erwächst auch ein außergewöhnlich hoher Qualitätsanspruch. In jedem Detail müssen die beiden neuen Modelle sowohl den extremen Herausforderungen der Rennstrecke gewachsen sein als auch die umfassenden Anforderungen des Alltagsverkehrs hinsichtlich Funktionalität, Design, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit erfüllen. Die Marken MINI und John Cooper Works stehen somit für ein Qualitätsversprechen, dessen Aussagekraft im Wettbewerbsumfeld des MINI einzigartig ist.

Für höchsten Fahrspaß konzipiert: Fahrwerk, Bremsen, Assistenzsysteme.

Zur Serienausstattung des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman gehört nicht nur ein besonders leistungsstarker Motor, sondern auch 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) serienmäßig an Bord. Diese Kombination ist ebenso wie die ebenfalls serienmäßige elektronisch gesteuerte Sperrfunktion für das Differenzial der Vorderachse einzigartig im Wettbewerbsumfeld. Beide Systeme stehen künftig als Sonderausstattung auch für den MINI Cooper S zur Verfügung.

Wie bei MINI üblich wird die Antriebsleistung auf die Vorderräder übertragen. Ein speziell auf die Charakteristik des leistungsstarken Triebwerks abgestimmtes Sechsgang-Schaltgetriebe erleichtert den zügigen Gangwechsel bei dynamischen Fahrmanövern.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum John Cooper Works Schalthebel ist auf der Mittelkonsole die ebenfalls serienmäßige Sporttaste angeordnet. Mit einem Druck auf diese Taste werden eine auf noch mehr Sportlichkeit ausgelegte Gaspedal-Kennlinie sowie ein noch direkteres Ansprechen der Lenkung aktiviert. Ein Sportlederlenkrad, ein anthrazitfarbener Dachhimmel, Interieuroberflächen in der Variante Piano Black und die bis zum Wert von 260 km/h reichende Skala für die Geschwindigkeitsanzeige im Zentralinstrument runden den auf puristische Sportlichkeit getrimmten Innenraum des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman ab.

Der Antrieb: Motorsport-Technik für die Herausforderungen des Alltags.

MINI, John Cooper Works und Motorsport gehören zusammen – das galt bereits vor 50 Jahren und ist auch heute aktuell. Dies zeigt sich ganz deutlich beim Blick unter die Motorhaube des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman. Dort agiert ein wahres Kraftpaket, das auf dem aktuellen Motor des MINI Cooper S basiert, für das Rennfahrzeug MINI John Cooper Works CHALLENGE umfangreich überarbeitet wurde und nun im MINI John Cooper Works mit frischen Kräften auf die Straße zurückkehrt.

Beibehalten wurden die Werte für die Bohrung (77 Millimeter) und den Hub (85,8 Millimeter) und damit auch der Hubraum von 1.598 cm³ sowie der Zylinderabstand von 84 Millimetern. Darüber hinaus weist bereits die Grundkonstruktion des Vierzylinders eine Reihe von technischen Details auf, die direkt aus dem Motorsport entlehnt wurden. Zylinderblock und Lagergehäuse sind aus einer Aluminiumlegierung gegossen. Die Integration des Kettenkastens in das Gehäuse spart Gewicht und verbessert die Akustik.

Die vier Ventile pro Zylinder werden von zwei obenliegenden Nockenwellen, reibungsoptimierten Rollenschlepphebeln und hydraulischen Ventilspiel-Ausgleichselementen gesteuert. Die Auslassventile sind mit Natrium gefüllt, um den bei einem Turbomotor höheren Kühlbedarf zu decken. Die Einlassnockenwelle verfügt über eine stufenlose Phasenverstellung, mit der die Ventilsteuerzeiten der jeweiligen Leistungsanforderung angepasst werden.

Die Nockenwellen des MINI Vierzylinders sind gebaut. Im Gegensatz zum konventionellen Gussverfahren werden dabei Nockenringe aus hochfestem Edelstahl auf die eigentliche Welle aufgeschraubt. Anschließend werden die Nocken mit einer Genauigkeit von 1/1.000 Millimeter feingeschliffen.

Weil konsequenter Leichtbau sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße unmittelbar zur Agilität des Fahrzeugs beiträgt, wurde auch an anderer Stelle auf möglichst geringes Gewicht geachtet. So sind die Kurbelwellen gewichtsoptimiert konstruiert und außerdem mit speziellen Lagerschalen und vergleichsweise kleinen Lagerzapfen – Durchmesser 45 Millimeter – versehen. Generator und Klimakompressor werden von einem einzigen Poly-V-Riemen angetrieben. Den Antrieb der Wasserpumpe übernimmt dagegen ein Reibradgetriebe. Beide Maßnahmen verhelfen der Antriebseinheit zu einer besonders kompakten Bauart. Damit gehört der neue Antrieb nicht nur zu den stärksten, sondern auch zu den kürzesten Vierzylinder-Motoren in seiner Hubraumklasse.

Die Triebwerke für den MINI John Cooper Works und den MINI John Cooper Works Clubman entstehen im BMW Group Motorenwerk Hams Hall (Großbritannien), wo die Antriebseinheiten aller MINI Modellvarianten produziert werden. Dabei fließen speziell für das Top-Aggregat diverse Besonderheiten in den Fertigungsprozess ein, die der Leistungssteigerung dienen, den damit verbundenen höheren Temperaturen im Brennraum Rechnung tragen und damit eine maximale Zuverlässigkeit des Antriebssystems gewährleisten. Die Motoren des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman erhalten verstärkte und spezifisch geschliffene Kolben sowie einen Zylinderkopf mit optimierter Festigkeit und modifizierter Dichtung. Auch die Einlassventile und Ventilsitzringe werden aus besonders widerstandsfähigem Material gefertigt. Darüber hinaus wird gegenüber dem Motor des MINI Cooper S die Verdichtung leicht reduziert.

Mehr Luft, mehr Kraft, mehr Drehmoment – die Formel für mehr Fahrspaß.

Mit diesen Modifikationen ist der Motor des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman darauf ausgelegt, dem hohen Qualitätsanspruch der Marken MINI und John Cooper Works gerecht zu werden. Sein Potenzial zeigt er schon auf der ersten Runde, seine Qualität erweist sich im dauerhaften Einsatz des Alltagsverkehrs.

Die Leistungssteigerung gegenüber dem Motor des MINI Cooper S erfolgt insbesondere durch eine optimierte Zu- und Abfuhr von Luft sowie durch eine Anpassung des Turboladers. Luftfilter, Luftmassenmesser, Abgasanlage und Katalysator wurden modifiziert, um eine leistungsfördernde Entdrosselung

auf der Ansaug- und auf der Abgasseite zu erzielen. Diese macht sich auch in einem modellspezifischen Motorsound bemerkbar. Vor allem im Innenraum von MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman ist ein intensiver Sound vernehmbar, der unverkennbar auf das herausragende sportliche Potenzial der Antriebseinheit hinweist. Optisch ist die spezifische Abgasanlage am polierten Edelstahl-Doppelendrohr mit einem Durchmesser von jeweils 85 Millimetern zu erkennen. Durch die Anpassung der Abgasanlage wird eine erhebliche Verringerung des Gegendrucks realisiert. MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman erfüllen die Voraussetzungen zur Einhaltung der besonders strengen Grenzwerte für die Abgasnormen EU5 in Europa und ULEV II in den USA.

Angehoben wurde auch die Durchlasskapazität der Reinfluftleitung für den Turbolader. Analog zur Antriebseinheit des MINI Cooper S kommt beim neuen Spitzentriebwerk ein Twin-Scroll-Turbolader zum Einsatz. Sein Bauprinzip ermöglicht einen besonders spontanen Leistungsaufbau. Im Abgaskrümmen und im Turbolader sind die Kanäle von jeweils zwei Zylindern voneinander getrennt. Diese Anordnung führt durch die Reduzierung des Abgasgegen-drucks bei niedrigen Drehzahlen dazu, dass die Dynamik der pulsierenden Gassäulen im Krümmer besser genutzt wird.

Dieser Effekt begünstigt das Ansprechverhalten des Turboladers. Seine Laderschaufeln werden schon bei niedrigen Motordrehzahlen optimal in Bewegung gesetzt. Speziell für den Motor des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman wurde eine Turbine aus besonders hochwertigem Material entwickelt. Darüber hinaus wurde der maximale Ladedruck von 0,9 auf 1,3 bar Überdruck angehoben. Mit dem gesteigerten Druck wird im Verbrennungsraum auch die Höchsttemperatur länger aufrecht erhalten. Diese Ausdehnung jedes Verbrennungsvorgangs führt zum deutlich gesteigerten Drehmoment des neuen Vierzylinders. Bereits bei einer Motordrehzahl von $1\,850\text{ min}^{-1}$ steht das maximale Drehmoment von 260 Newtonmetern zur Verfügung. Beim Beschleunigen wird das Drehmoment durch eine kurzzeitige Erhöhung des Ladedrucks im Drehzahlbereich zwischen 2.000 und 5.300 min^{-1} sogar auf 280 Newtonmeter angehoben. Diese Overboost-Funktion verhilft dem MINI John Cooper Works und dem MINI John Cooper Works Clubman zu einem noch kraftvolleren Antritt. Sie wirkt sich ausschließlich auf das Drehmoment, nicht jedoch auf die Leistung des Motors aus.

Benzin-Direkteinspritzung:

Kraftstoff wird präzise dosiert und effizient genutzt.

Mit einer spezifischen Leistung von 132 PS pro Liter Hubraum stößt der Motor des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman in die Regionen reinrassiger Sportwagen vor. Die Charakteristik des neuen Spitzentriebwerks ist von begeisternder Elastizität und darüber hinaus auch von einer harmonischen Leistungsentfaltung geprägt. Die Maximalleistung von 155 kW/211 PS erreicht das Triebwerk bei 6.000 min⁻¹. Das spontane Ansprechverhalten schlägt sich auch in den Beschleunigungswerten nieder. Der MINI John Cooper Works benötigt 6,5 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h, beim MINI John Cooper Works Clubman sind es 6,8 Sekunden. Beide erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h.

In Ergänzung zu seiner herausragenden Leistungsfähigkeit verfügen auch die beiden neuen Modelle über die MINI typische Eigenschaft, einzigartigen Fahrspaß in Verbindung mit vorbildlicher Effizienz zu bieten. Unter Berücksichtigung ihrer Fahrleistungen überzeugen daher auch der MINI John Cooper Works und der MINI John Cooper Works Clubman mit einem äußerst zurückhaltenden Kraftstoffkonsum. Die Schlüsselrolle kommt dabei der Kraftstoffversorgung zu. Der Turbo-Vierzylinder ist mit einer Benzin-Direkteinspritzung nach dem Common-Rail-Prinzip ausgestattet. Die für alle Zylinder gemeinsame Edelstahl-Speicherleitung (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 und mit einem Druck von 120 bar aus dem Speicher direkt in den Brennraum. Damit ist in jeder Fahrsituation eine präzise an der jeweiligen Lastanforderung orientierte Kraftstoffzufuhr gewährleistet. Der Durchschnittsverbrauch im EU-Testzyklus liegt auf einem für Fahrzeuge dieser Leistungsklasse ungewöhnlich niedrigen Niveau. Der MINI John Cooper Works begnügt sich mit 6,9 Litern je 100 Kilometer, der MINI John Cooper Works Clubman kommt auf 7,0 Liter. Die entsprechenden CO₂-Werte betragen 165 beziehungsweise 167 Gramm pro Kilometer.

Go-Kart-Feeling in neuer Dimension.

Das wirksame Krafttraining für den Motor ist die zentrale, allerdings nicht die einzige Maßnahme, die den MINI John Cooper Works und den MINI John Cooper Works Clubman zu Extremsportlern machen. Um zusätzliche Leistung in ein herausragendes Fahrerlebnis münden zu lassen, wurde genauestens analysiert, welche Fahrzeugdetails den

neuen Erfordernissen entsprechend zu modifizieren waren. Auf diese Weise konnte die Entwicklung der neuen Modelle anhand eines präzisen Gesamtkonzepts erfolgen, in dem sich der Premium-Charakter der Marken MINI und John Cooper Works widerspiegelt.

MINI typisch wird die Antriebskraft auf die Vorderräder übertragen. MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman sind mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet, dessen Bauelemente an das besonders hohe Drehmoment des neuen Spitzenmotors angepasst wurden. Die Abstufung der Übersetzungen ist so konzipiert, dass bei jedem Schaltvorgang die ideale Anschlussdrehzahl für eine zügige Fortsetzung des Beschleunigungsvorgangs vorliegt. Der serienmäßige John Cooper Works Schalthebel steigert den Spaß an schnellen Gangwechseln.

Das für alle MINI Modelle charakteristische Go-Kart-Feeling basiert vor allem auf dem tiefen Schwerpunkt des Fahrzeugs und auf seiner anspruchsvollen Fahrwerkstechnik. Die Vorderachse mit McPherson-Federbeinen und die im Kleinwagen-Segment einzigartige Zentrallenker-Hinterachse gewährleisten auch in besonders dynamischen Situationen jederzeit einen perfekten Kontakt zur Fahrbahn.

Ein weiterer Garant für das sichere und zugleich begeisternd präzise Handling ist die elektromechanische Lenkung EPAS (Electrical Power Assisted Steering). Sie führt zu einer einzigartigen Kombination aus Fahrkomfort und Fahrdynamik. Die Lenkunterstützung erfolgt in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. Das Rangieren und Einparken ist mit geringem Kraftaufwand möglich. Zugunsten von Sicherheit und Präzision müssen dagegen bei höheren Geschwindigkeiten entsprechend stärkere Lenkkräfte aufgebracht werden. Darüber hinaus zeichnet sich die elektromechanische Lenkung durch ihr im Vergleich zu herkömmlichen Systemen deutlich geringeres Gewicht sowie durch eine bedarfsorientierte und damit energiesparende Funktionsweise aus. Der elektrische Servomotor wird immer nur dann aktiv, wenn eine Lenkunterstützung erforderlich beziehungsweise vom Fahrer gewünscht ist.

Das elektromechanische Lenksystem ermöglicht die Programmierung unterschiedlicher Abstimmungen. In der Basiskennung wird für eine ausgewogene Lenkkraftunterstützung in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit gesorgt. Mit der beim MINI John Cooper Works und beim MINI John Cooper Works Clubman serienmäßig neben dem Schalthebel auf der Mittelkonsole platzierten Sporttaste lässt sich eine spürbar dynamischere Kennung

aktivieren. Sie zeichnet sich durch höhere Lenkmomente sowie durch eine gesteigerte Lenkpräzision aus. Passend dazu bewirkt der Druck auf die Sporttaste auch den Wechsel zu einer noch stärker auf Sportlichkeit ausgerichteten Gaspedal-Kennlinie.

Fahrwerk, Bremsen und Felgen im Stil des Rennfahrzeugs.

MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman sind serienmäßig mit einem sportlich abgestimmten Fahrwerk ausgestattet, das auch den entsprechenden Modellvarianten des MINI Cooper S zu faszinierender Handlichkeit verhilft. Alternativ dazu ist ein Sportfahrwerk mit strafferer Dämpfercharakteristik und kräftigeren Stabilisatoren für die Vorder- und die Hinterachse zu haben. Für eine extrem rennsportliche Ausrichtung steht für den MINI John Cooper Works außerdem ein John Cooper Works Fahrwerk im Zubehörprogramm zur Wahl. Es umfasst eine Tieferlegung um 10 Millimeter, eine nochmals straffere Dämpfercharakteristik und Stabilisatoren, deren Durchmesser auch im Vergleich zum Sportfahrwerk nochmals größer ausfällt.

Die dynamischen Qualitäten von MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman zeigen sich nicht nur beim Beschleunigen und bei schnellen Richtungswechseln, sondern auch beim Bremsen. Die serienmäßige Sportbremsanlage garantiert kurze Anhaltewege und zeichnet sich durch präzises Ansprechen und feinfühliges Dosierbarkeit aus. Die Festsattel-Scheibenbremsen mit rot lackierten Aluminium-Sätteln – an den Vorderrädern mit Innenbelüftung versehen und am John Cooper Works Emblem auf den Sätteln zu erkennen – sind großzügig dimensioniert, Bauart und Wirkungsweise orientieren sich an den Verzögerungssystemen des Rennfahrzeugs für die MINI CHALLENGE. Gleiches gilt für die exklusiven serienmäßigen 17 Zoll-Leichtmetallräder im John Cooper Works Cross Spoke CHALLENGE Design. Mit einem Gewicht von weniger als 10 Kilogramm sind sie die leichtesten Serienräder im gesamten Wettbewerbsumfeld von MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman. Sie unterscheiden sich von den gleichformatigen Rädern des MINI John Cooper Works CHALLENGE lediglich durch ihre an die Anforderungen des Straßeneinsatzes angepasste Felgenbreite und ein spezifisches Befestigungssystem. Im Zubehörprogramm sind außerdem 18 Zoll-Leichtmetallräder erhältlich.

Die Hochgeschwindigkeitsreifen im Format 205/45 W 17 verfügen über Notlauf Eigenschaften, die es ermöglichen, die Fahrt auch bei völligem Luftdruckverlust fortzusetzen, um eine Werkstatt anzusteuern. Zusätzlich sind MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman mit einer Reifen-Pannen-Anzeige ausgerüstet, die permanent den Luftdruck kontrolliert und im Notfall den Fahrer per Signal im Cockpit-Display informiert.

Serienmäßig und einzigartig bei frontgetriebenen Fahrzeugen: DSC einschließlich DTC.

Neben dem sportlich abgestimmten Fahrwerk und den kraftvollen Bremsen verfügen MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman auch über anspruchsvolle Fahrstabilitätssysteme. Zur Serienausstattung gehören das Antiblockiersystem ABS, die elektronische Bremskraftverteilung EBD (Electronic Brakeforce Distribution), die Kurvenbremsregelung CBC (Cornering Brake Control) und die Dynamische Stabilitäts Control (DSC) einschließlich Berganfahrhilfe und Dynamischer Traktions Control (DTC). Die DSC erzielt bei Bedarf mit radindividuellen Bremseingriffen sowie mit einer Reduzierung der Motorleistung eine stabilisierende Wirkung, durch die in besonders fahrdynamischen Situationen sowie auf rutschigem Untergrund ein Ausbrechen des Fahrzeugs über die Vorder- oder die Hinterräder frühzeitig unterbunden werden kann. Der ebenfalls zum Funktionsumfang der DSC gehörende Bremsassistent erkennt Notbremssituationen und sorgt im Bedarfsfall unverzüglich für einen maximalen Bremsdruckaufbau. Dadurch wird der Bremsweg so kurz wie möglich gehalten.

Als Unterfunktion der DSC bietet DTC – erstmals bei frontgetriebenen Fahrzeugen – die Möglichkeit, die Ansprechschwellen der Fahrstabilitätsregelung heraufzusetzen, um kontrollierbaren Schlupf an den Antriebsrädern zuzulassen. Der DTC Modus wird per Knopfdruck aktiviert. So können MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman beispielsweise auf schneebedeckter Fahrbahn oder auf lockerem Sand mit leicht durchdrehenden Vorder- rädern kontrolliert Fahrt aufnehmen oder in besonders fahrdynamischen Situationen noch intensiver an die fahrphysikalischen Grenzen herangeführt werden. Beim Erreichen des Grenzbereichs ist der stabilisierende Eingriff der DSC auch im DTC Modus gewährleistet. Bei Bedarf ist auch eine vollständige Deaktivierung der DSC Funktion möglich.

Perfekte Traktion durch elektronische Sperrfunktion für das Differenzial.

Im DSC-Off Modus sorgt darüber hinaus eine weitere Funktion für optimalen Vortrieb und perfekte Traktion bei besonders dynamischer Kurvenfahrt. MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman sind mit einer elektronisch gesteuerten Sperrfunktion für das Differenzial der Antriebsachse ausgestattet. Das als Electronic Differential Lock Control bezeichnete System unterstützt einen sportlich ambitionierten Fahrstil, beispielsweise beim Herausbeschleunigen aus Kurven und Kehren. Die elektronisch gesteuerte Sperrfunktion bewirkt, dass in engen Kurven ein durchdrehendes Antriebsrad gezielt und angemessen abgebremst wird. Dies fördert den Vortrieb des Fahrzeugs, ohne das Eigenlenkverhalten negativ zu beeinflussen. Die Kurvenfahrt verläuft harmonischer und zugleich schneller.

Interieur im Stil eines Sportwagens.

Im Innenraum beeindruckt die Serienausstattung durch eine sportlich geprägte schlichte Eleganz. Ein Dreispeichen-Sportlenkrad in Lederausführung bildet die Schnittstelle zwischen dem Fahrer und seinem Sportgerät, der anthrazitfarbene Dachhimmel und die Interieuroberflächen in glänzendem „Piano Black“ sorgen für eine ruhige, die Konzentration auf das Fahrgeschehen unterstützende Atmosphäre. Ein weiteres Merkmal der beiden Topsportler ist die bis zum Wert von 260 km/h reichende Skala der Geschwindigkeitsanzeige.

Für Sportler mit Persönlichkeit:

Einzigartige Individualisierungsmöglichkeiten.

Top-Qualität, vom Motorsport inspiriertes Design und höchste Sicherheitsstandards kennzeichnen die vielfältigen Ausstattungs- und Zubehöroptionen für den neuen MINI John Cooper Works und den neuen MINI John Cooper Works Clubman. MINI bietet auch bei der Konfiguration der beiden neuen Extremsportler alle Möglichkeiten zu einer unvergleichlich detaillierten Individualisierung. So besteht hinsichtlich Außenlackierungen, Interiurgestaltung, Sitzpolsterungen, Innenraumfarben und Dekorvarianten sowie bei den Komfortausstattungen die vollständige auch für die weiteren Modellvarianten gebotene Vielfalt. Ein weiteres Plus an Komfort, Praktikabilität und sportlicher Ausstrahlung lässt sich mit den Inhalten des umfangreichen Zubehörprogramms von MINI und von John Cooper Works erzielen.

Zehn Außenfarben stehen für den MINI John Cooper Works und den MINI John Cooper Works Clubman zur Wahl, darunter neben den Tönen Chili Red und Pepper White die Metallic-Farben Lightning Blue, Laser Blue, British Racing Green, Astro Black, Pure Silver, Dark Silver und Sparkling Silver. Außerdem sind für den MINI John Cooper Works die Farbe Mellow Yellow und für den MINI John Cooper Works Clubman der Metallic-Ton Hot Chocolate erhältlich. Durch die Möglichkeit, die Dachlackierung in Karosseriefarbe oder in den Tönen Weiß und Schwarz beim MINI John Cooper Works beziehungsweise Silber und Schwarz beim MINI John Cooper Works Clubman zu wählen, ergeben sich vielfältige Kombinationsmöglichkeiten.

Zur Basisausstattung gehören Sitzbezüge in der Ausführung Stoff Chequered und dem Farbton Carbon Black. Als Sonderausstattung sind Sportsitze mit Stoff-/Leder-Bezug in Carbon Black, Rooster Red oder Pacific Blue erhältlich. Modellspezifisch wird die Stoff-/Leder-Polsterung für den MINI John Cooper Works auch in Cream White angeboten. Die Standardsitze stehen optional für beide Modellvarianten mit Lederbezug in der Farbe Carbon Black sowie in der Ausführung Leder Gravity in Tuscan Beige zur Verfügung. Sportledersitze stehen für den MINI John Cooper Works in

den Farbvarianten Carbon Black und Rooster Red sowie für den MINI John Cooper Works Clubman in Carbon Black und Hot Chocolate zur Wahl. Für den MINI John Cooper Works werden darüber hinaus Recaro Sportsitze aus dem John Cooper Works Zubehörprogramm offeriert.

Alternativ zur Ausführung in Piano Black können die Dekorleisten des Innenraums bei beiden Modellversionen in der Variante Fluid Silver gewählt werden. Im Zubehörprogramm wird außerdem eine Interieurleiste aus Carbon angeboten. Als zusätzliches Stilelement ist die Colour Line in serienmäßigem Dark Grey sowie optional in Cream White, Rooster Red, Mellow Yellow oder Pacific Blue erhältlich.

Hochwertige Navigationssysteme, Integration von Apple iPod und Apple iPhone.

Die hochwertigen Entertainment- und Navigationssysteme des MINI Ausstattungsprogramms sind auch für die beiden Topsportler 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.

Externe Musikspeicher lassen sich problemlos in die Audioanlage des neuen MINI Clubman integrieren. Ein serienmäßiger AUX-Anschluss macht es möglich, zum Beispiel auf einem MP3-Player gespeicherte Musik über das Audiosystem wiederzugeben. Als Zubehör ist darüber hinaus 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 Handy-Vorbereitung beziehungsweise eine integrierte Freisprecheinrichtung, die jeweils mit Bluetooth-Schnittstelle und USB-Anschluss ausgestattet sind. Sie ermöglichen die Integration zahlreicher aktueller Mobiltelefon-Modelle 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 Motorsport-Tradition. Um den

dynamischen Charakter beider Modellversionen noch intensiver zu betonen, können Exterieur- und Interieur-Elemente gewählt werden, deren Funktion und Gestaltung erkennbar vom Rennsport inspiriert ist.

Zu den Highlights aus dem John Cooper Works Zubehörprogramm gehören das Aerodynamikpaket und das Sportfahrwerk mit rot lackierten Federn für den MINI John Cooper Works sowie die gelochten Bremsscheiben und die Heckspoiler für beide Modellversionen. Außerdem werden eine Domstrebe für den Motorraum, Spiegelkappen in Carbon-Ausführung und die als Side Scuttles bezeichneten Einfassungen der Seitenblinker mit sportiver Gitterstruktur angeboten. Passend dazu können im Innenraum auch Dekorleisten, Handbremshebel und Sportschalthebel im Carbon-Dekor für ein noch sportiveres Ambiente sorgen. Einen zusätzlichen Beitrag zum intensiven Fahrerlebnis leistet der ebenfalls im John Cooper Works Zubehörprogramm aufgeführte Gear-Shift Indicator. Mit farbigen Leuchtdioden signalisiert er dem sportlich ambitionierten Fahrer anhand der Motordrehzahl den für ein extrem intensives Beschleunigungsmanöver perfekten Zeitpunkt zum Gangwechsel.

John Cooper: Synonym für Erfolg im Motorsport.

Beim Fahren ist unverkennbar, dass die enge Verbindung zwischen MINI und John Cooper Works einzigartige Spuren hinterlassen hat, optisch sind diese ebenfalls leicht identifizierbar. Letzte Zweifel beseitigt das neu gestaltete John Cooper Works Markenlogo auf zwei Emblemen, die vorn links im unteren Kühlergrill sowie rechts auf dem Heckdeckel des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman platziert sind. Ein weiteres Logo findet sich auf der Einstiegsleiste.

Kein Name ist mit dem Rennsport-Mythos des MINI so eng verknüpft wie der von John Cooper. Neben dem Konstrukteur des klassischen Mini, Sir Alec Issigonis, hat er den bis heute lebendigen Charakter dieses einzigartigen Fahrzeugs entscheidend geprägt. Ausgangspunkt dafür war eine tiefe Freundschaft zwischen den beiden Männern. Lange bevor Alec Issigonis den klassischen Mini erschuf, pflegte er innigen Kontakt zu dem Ex-Rennfahrer und renommierten britischen Automobilkonstrukteur. Cooper galt als ebenso begabt und ehrgeizig wie lebensfroh. Bereits im Alter von zwölf Jahren zeigte der 1923 im englischen Surrey geborene John Cooper der Öffentlichkeit in einem von seinem Vater Charles gebauten Rennsportwagen, dass er weit hinaus wollte. Zusammen mit seinem Vater gründete er 1946 die Cooper Car Company. Die beiden starteten mit dem Bau von Rennwagen, zunächst für die Formel 3. Bald avancierte die Cooper Car Company zum erfolgreichsten britischen Anbieter professioneller Racing-Fahrzeuge und brachte englische Teams und Fahrer an die Spitze der Formel 1.

Das Mittelmotor-Konzept: Eine Vision verändert 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 Fahrer-Titel in der Formel-1-Weltmeisterschaft – zum ersten Mal in der Rennsportgeschichte mit Mittelmotor-Fahrzeugen. Ein Konzept setzte sich durch, schon in den folgenden Jahren zogen andere Hersteller nach. Bald wurden alle Wagen der Formel 1-Serie nach diesem Muster konstruiert. Dennoch gelang es Cooper, den Status der erfolgreichsten Marke im Formel 1-Rennsport der 1950er und 1960er-Jahren zu halten. Nahezu alle Legenden des Motorsports fuhren im Laufe der Zeit auf Cooper: von Jack Brabham über Bruce McLaren bis Jochen Rindt.

Der Kontakt zu Alec Issigonis entstand bereits, als John Cooper Motoren bei der British Motor Corporation (BMC) bauen ließ, die er in seinen Formel-Junior-Rennwagen einsetzte. Daher war Cooper von Anfang an in die Entwicklungsgeschichte des Mini eingeweiht, den Issigonis für die BMC entwickeln sollte. Die BMC war 1952 durch den Zusammenschluss britischer Automobilhersteller entstanden und führte unter anderem die Marken Austin, Morris, MG und Wolseley.

Das Potenzial des Mini früh erkannt.

John Cooper verfolgte die Entstehung des Mini voller Faszination. Er war davon überzeugt, dass das innovative Fahrzeugkonzept, mit dem Ein-Rad-an-jeder-Ecke-Prinzip, den kurzen Überhängen und der flachen Gesamterscheinung genau das war, wonach er seit langem gesucht hatte. Sein Plan war es, den erfolgreichen Lotus Elite zu übertrumpfen, das dafür geeignete Fahrzeug hatte er bislang jedoch nicht gefunden. Aus diesem Grund gab es also jemanden, der bereits vor dem Markteintritt des Mini eifrig am Tuning für den Kleinwagen arbeitete. Und er hatte es eilig. 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.

1960, gerade einmal sechs Monate nach dem Debüt des ersten Mini, feierten sechs von John Cooper ausgestattete Werkswagen erste Achtungserfolge bei der Rallye Monte Carlo.

Weitaus zurückhaltender als der Rennpionier Cooper begegnete Mini Schöpfer Issigonis dem Vorhaben, das als Raumwunder sowie als preiswertes und sparsames Fortbewegungsmittel für jedermann konzipierte Fahrzeug auch auf Sportlichkeit zu trimmen. Coopers Vorschlag, ein GT-Modell aus dem Mini

abzuleiten, lehnte Issigonis zunächst ab. Doch Cooper ließ sich davon nicht beirren, wandte sich an BMC-Chef George Harriman und erhielt eine Zusage. Mit einer Kleinserie von 1.000 Mini Cooper sollten die Reaktionen der Öffentlichkeit auf ein derartiges Fahrzeugkonzept getestet werden. Mit Modifikationen wie einem erhöhten Hub bei verringerten Bohrungen, größeren Einlassventilen, Doppelvergaser, aufgebohrter Auslassöffnung und einer Verstärkung des Kurbelgehäuses brachte es der erste Mini Cooper auf 55 PS und 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 mit 70,6 Millimeter bis an die Grenzen des Möglichen vergrößert. Der Hubraum blieb dabei mit 1.071 cm³ unter dem in der angepeilten Rennsportklasse geltenden Limit von 1.100 cm³, der Motor erreichte jedoch beeindruckende Drehzahlen. So gab die neue Maschine 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 in seinem Windschatten. 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 auf der berühmten Monte mit der neu erschaffenen Rennmaschine den ersten Platz im Gesamtklassement. Der Kleinwagen setzte sich damit gegen deutlich stärkere Konkurrenten durch. 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 bei Schnee und Eisglätte in den französischen Alpen. Nur 35 von 237 gestarteten Autos erreichten bei dieser Rallye das Ziel, darunter drei Mini Cooper S.

Das folgende Jahr sollte den „Hattrick“ bringen. Die vier gestarteten Cooper-Teams fuhren dem Feld auf und davon, und die Fahrer Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen und Paddy Hopkirk schafften das Unglaubliche. Sie fuhren als Erster, Zweiter und Dritter ins Ziel. Doch es folgte eine bittere Enttäuschung. Nachträglich wurden den drei Erstplatzierten ihre Erfolge aberkannt, weil die Rallye-Kommissare darin übereinkamen, dass die vier Zusatzscheinwerfer vor dem Kühlergrill der Mini Cooper nicht exakt den französischen Zulassungsbestimmungen 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.

Doch der Mini glänzte nicht nur auf Rallyestrecken. In den 1960er-Jahre fuhr er auch auf Straßenkursen zahlreiche Siege ein. Mit seiner sportlichen Gesamtbilanz wurde er zum herausragenden Rennfahrzeug des gesamten Jahrzehnts.

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.

Darüber hinaus stießen in den folgenden Jahren John Cooper Works Tuning-Kits für Mini Serienfahrzeuge auf große Nachfrage. Mit ihnen ließ sich schon damals die Sportlichkeit des Mini als eine seiner wichtigsten Tugenden optisch wie technisch unterstreichen. Auch wenn der Mini auf den abgesperrten Strecken nicht mehr konkurrenzlos war, bot kein Auto mehr Sportlichkeit für weniger Geld und mehr Fahrspaß auf kleinerer Grundfläche. Dass der sportliche Charakter für die Marke Mini weit mehr war als nur ein Image, war damit zu einer anerkannten Tatsache geworden.

Mike Cooper setzt beim MINI die Arbeit seines Vaters fort.

Die traditionelle Verbindung zwischen Mini und John Cooper wurde auch bei der Neuauflage des Kleinwagens zu einem bestimmenden Faktor. Im Jahre 1999 lud die BMW Group den Sohn des Firmengründers, Mike Cooper, ein, das Knowhow des mittlerweile unter John Cooper Garages firmierenden Familienunternehmens in das Projekt MINI einzubringen. Mike Cooper führte die Arbeit seines Vaters mit derselben Leidenschaft fort. Wie einst John Cooper sinnierte auch er bereits lange vor der Markteinführung des MINI im Jahre 2001 über eine leistungsgesteigerte Version. Und schon damals war es sein Traum, MINI wieder auf die Rennstrecke zu bringen. Zum Auftakt veranstaltete er in England die John Cooper Challenge für leistungsgesteigerte Serienfahrzeuge – mit einem in kürzester Zeit ausgebuchten Starterfeld.

Von Mike Cooper stammen auch die attraktiven, unter dem Label John Cooper Works angebotenen Tuning-Kits für den MINI Cooper S und den MINI Cooper. Neben optischen Retuschen unterschieden sie sich von den Serienmodellen vor allem durch die gesteigerte Motorleistung und das höhere Drehmoment. Mit den Tuning-Kits wurde insbesondere der MINI Cooper S zu einem exzellenten Sportgerät, das den Vergleich mit renommierten Sportwagen nicht scheuen muss. 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.

Mikes Vater John erlebte den Markteintritt des modernen MINI nicht mehr. Er verstarb im Jahr 2000 im Alter von 77 Jahren. Der Name John Cooper Garages blieb bestehen. Heute steht er für ein Traditionsunternehmen, das seit drei Generationen kontinuierlich durch herausragendes Knowhow und höchstes Qualitätsbewusstsein im Automobil-Tuning überzeugt sowie für herausragende Persönlichkeiten, die über Jahrzehnte Meilensteine im Motorsport gesetzt haben.

3.2 Die wichtigsten technischen Daten des MINI John Cooper Works.

MINI John Cooper Works.

Motor:	Vierzylinder-Reihenmotor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, vorn quer eingebaut John Cooper Works Abgasanlage
Hubraum:	1598 cm ³
Leistung:	155 kW/211 PS
max. Drehmoment:	260 Nm (mit Overboost: 280 Nm)
Kraftübertragung:	Frontantrieb, Sechsgang-Handschaltgetriebe
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine vorn, Zentrallenker-Hinterachse, EPAS (Electrical Power Assisted Steering), 17 Zoll-Aluminiumfelgen im MINI CHALLENGE Design, DSC inklusive DTC und elektronisch gesteuerter Sperrfunktion für das Differenzial der Antriebsachse, Sportbremsanlage
Fahrleistungen:	Beschleunigung (0–100 km/h) in 6,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 238 km/h
Verbrauch EU:	6,9 Liter/100 Kilometer
CO₂-Emission:	165 Gramm/Kilometer
Sicherheit:	sechs Airbags, Dreipunkt-Sicherheitsgurte für alle Sitzplätze, Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer vorn, zentrale Sicherheitselektronik, ISOFIX-Befestigungssystem für Kindersitze im Fond

3.3 Auf der Ideallinie zum Erfolg: MINI und MINI Clubman im Modelljahr 2008.

Cool, trendsicher, selbstbewusst und unübertroffen individuell – so präsentiert sich der neue MINI im Modelljahr 2008. Als attraktive Ergänzung an seiner Seite: der MINI Clubman. Das neue Modell kombiniert typisches MINI Feeling mit extrovertiertem Design, loungeartigem Sitzkomfort im Fond, flexibler Raumausnutzung und einem einzigartigen Türkonzept. Beide Modelle zeigen sich als eigenständige Charaktere, zugleich überzeugen sie mit gemeinsamen Qualitäten. Neben dem im Kleinwagen-Segment einzigartigen Premium-Stil und den markentypischen agilen Handlingeigenschaften gehört dazu auch die vorbildliche Effizienz. Dank einer Vielzahl von verbrauchs- und emissionsmindernden Maßnahmen bieten MINI und MINI Clubman herausragenden Fahrspaß bei außer-gewöhnlich günstigen Verbrauchs- und CO₂-Werten.

Nur wenige Monate nach seiner Markteinführung ist der MINI Clubman zu einer festen Größe im Modellportfolio der Marke MINI geworden. Sein erfolgreicher Start ist ein Beleg für die Faszination, die das außergewöhnliche Fahrzeugkonzept ausstrahlt. Die Entwicklung des MINI Clubman wurde von historischen Wurzeln inspiriert und führte dennoch zu einem vollkommen neuartigen Ergebnis. Der MINI Clubman interpretiert mit seiner Vielseitigkeit traditionelle Shooting-Brake-Konzepte, die mit einer fließend gestreckten Dachlinie und einem Steilheck sowohl die Sportlichkeit als auch die Funktionalität betonen. Bis zur B-Säule gleicht der MINI Clubman der jeweiligen Modellvariante des MINI, und auch der Platz hinter dem Lenkrad lässt keinen Unterschied erkennen. Seitenlinie, Heckpartie, Fondplätze und Gepäckraum weisen den MINI Clubman dagegen als komplett neu konstruiertes Fahrzeug aus. Im direkten Vergleich zum MINI bietet er 24 Zentimeter mehr Karosserielänge und einen acht Zentimeter längeren Radstand, der vollständig der erweiterten Beinfreiheit im Fond zugute kommt.

Perfekt wird das neue MINI Erlebnis allerdings erst durch das innovative Türkonzept. Der MINI Clubman ist ein Fünftürer der besonderen Art. Fahrer- und Beifahrertür werden 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.

Die Motoren: Fahrspaß und Effizienz in faszinierender Vielfalt.

Der MINI Clubman hat seine Startphase mit drei Motorvarianten absolviert. Als MINI Cooper S Clubman stürmt er, angetrieben von einem 1,6 Liter großen Vierzylindermotor mit Twin-Scroll-Turbolader, Benzin-Direkteinspritzung und einer Leistung von 128 kW/175 PS bei einer Motordrehzahl von 5.500 min⁻¹ direkt an die Spitze der neuen Modellreihe. Der MINI Cooper Clubman garantiert dank seines 1,6 Liter-Vierzylinders mit vollvariabler Ventilsteuerung, der bei 6.000 min⁻¹ seine Höchstleistung von 88 kW/120 PS liefert, fulminanten Fahrspaß und überzeugende Wirtschaftlichkeit. Die Rolle des besonders effizienten Kraftpakets übernimmt der MINI Cooper D Clubman, dessen 1,6 Liter-Dieselmotor mit 80 kW/110 PS bei 4.000 min⁻¹ für faszinierende Durchzugskraft sorgt und darüber hinaus mit überragend niedrigem Kraftstoffkonsum sowie vorbildlichem Emissionsverhalten glänzt.

Sämtliche Antriebseinheiten repräsentieren den jüngsten, durch die herausragende Entwicklungskompetenz der BMW Group geprägten Stand des Motorenbaus. Die modernen Vierzylinder entsprechen den Antriebseinheiten, die auch für die jeweiligen Modellvarianten des MINI zur Verfügung stehen. Neben MINI Cooper S, MINI Cooper und MINI Cooper D steht für den attraktiven Einstieg in die MINI Welt darüber hinaus der MINI One zur Auswahl. Sein 1,4 Liter großer Vierzylinder-Motor leistet 70 kW/95 PS bei einer Drehzahl von 6.000 min⁻¹.

Alle Modellvarianten des MINI und des MINI Clubman verfügen serienmäßig über zukunftsweisende Technologien wie die Bremsenergie-Rückgewinnung und die elektromechanische Servolenkung EPAS (Electrical Power Assisted Steering) sowie die Auto Start-Stop Funktion und die Schaltpunktanzeige für Fahrzeuge mit Handschaltung. Dieses Maßnahmenpaket trägt dazu bei, die hohe Effizienz der modernen Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren noch weiter zu steigern. Darüber hinaus wirken sich diese Innovationen auch auf die Agilität und das präzise Handling des MINI positiv aus. Zum absoluten Primus in Sachen Effizienz wird der MINI Cooper D, der mit seinem 80 kW/110 PS starken Vierzylinder-Dieselmotor im EU-Testzyklus lediglich 3,9 Liter je 100 Kilometer verbraucht und dabei auf einen in dieser Leistungsklasse einzigartig niedrigen CO₂-Wert von nur 104 Gramm pro Kilometer kommt.

Beim Gasgeben entsteht purer Spaß, beim Bremsen Strom fürs Bordnetz.

Paradebeispiel für die clevere Verknüpfung von zusätzlichem Fahrgenuss und reduziertem Verbrauch ist die Bremsenergie-Rückgewinnung, die zur Serienausstattung aller MINI Modelle gehört. Das Energiemanagement sorgt dafür, dass Motorleistung primär in Vorwärtsdrang umgewandelt und Strom für das Bordnetz nur dann erzeugt wird, wenn das Fahrzeug rollt oder abbremst. Um dies zu erreichen, wird der Generator während der Zugphasen des Motors automatisch abgekoppelt. Die Leistung, die er bei herkömmlichen Fahrzeugen abzweigt, steht nun für eine noch kraftvollere Beschleunigung zur Verfügung. Dennoch bleibt die Bordstromversorgung stets gewährleistet, denn sobald der MINI in eine Schub- oder Bremsphase wechselt, wird der Generator wieder aktiv.

Der Ladezustand der Batterie wird vom Energiemanagement permanent überwacht. Gezielte Regenerationsphasen, eine definierte Mindestladekapazität und der Einsatz einer neuen AGM-Batterietechnologie (Absorbent Glass Mat) gewährleisten die maximale Batterie-Lebensdauer. Die Bremsenergie-Rückgewinnung ermöglicht eine vom Fahrstil unabhängige Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte beim neuen MINI.

Auto Start-Stop Funktion: Schluss mit Leerlauf.

Bei allen handgeschalteten Modellen des MINI und des MINI Clubman haben Leerlaufphasen nahezu ausgedient. Die Auto Start-Stop Funktion sorgt dafür, dass der Motor beispielsweise beim Halt an einer Kreuzung selbsttätig abgeschaltet wird, sobald der Schalthebel in die neutrale Position bewegt und der Fuß vom Kupplungspedal genommen wird. Betätigt der Fahrer das Kupplungspedal, startet der Motor wieder automatisch ohne jede Verzögerung.

Die Auto Start-Stop Funktion ermöglicht vor allem im Stadtverkehr einen deutlich effizienteren Kraftstoffeinsatz. Bei jedem Zwischenstopp können Verbrauch und Emissionen ganz unkompliziert auf null gesenkt werden. Die Auto Start-Stop Funktion ist nach jedem Anlassen des Motors in Bereitschaft. Das System wird aktiv, sobald das Motoröl die erforderliche Betriebstemperatur erreicht hat. Unter bestimmten Bedingungen wird auf das Abschalten des Motors verzichtet, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und des Komforts erforderlich ist. Durch eine permanente Überwachung des Betriebszustands des Fahrzeugs sowie der Witterungseinflüsse ist die intelligente Steuerung des Systems in der Lage, Situationen zu erkennen, in denen ein Dauerbetrieb des Motors von Vorteil ist. Dies gilt im Falle einer stark entladenen Batterie sowie bei sehr hohen (mehr als 30 Grad Celsius) oder sehr niedrigen (weniger als 3 Grad Celsius) Außentemperaturen.

Außerdem bleibt der Motor bei kurzen Zwischenstopps auch dann in Betrieb, wenn die Innentemperatur noch nicht den auf der Klimaanlage vorgewählten Wert erreicht hat oder wenn Heizleistung benötigt wird, um die Frontscheibe von Eis oder Beschlag zu befreien. Außerdem kann das System zwischen kurzzeitigen Stopps und dem Ende der Fahrt unterscheiden. Der automatische Neustart bleibt aus, sobald bei abgestelltem Motor Gurtschloss, Fahrertür oder Motorhaube geöffnet wurden. Das System kann jederzeit per Knopfdruck deaktiviert werden.

Schaltpunktanzeige: Immer im richtigen Gang unterwegs.

Dank der Schaltpunktanzeige (ebenfalls serienmäßig) hat der Fahrer eines handgeschalteten MINI jederzeit eine verbrauchsgünstige Fahrweise im Blick. Die Motorelektronik analysiert permanent Drehzahl, Fahrsituation sowie Gaspedalstellung und kalkuliert anhand dieser Daten die für wirtschaftliches Fahren optimale Fahrstufe. Im Display erscheint dann unterhalb des Drehzahlmessers ein entsprechendes Pfeilsymbol und eine Ziffer, die die ideale Fahrstufe angezeigt. Die Schaltpunktanzeige kann über den Bordcomputer aktiviert beziehungsweise deaktiviert werden. Darüber hinaus berücksichtigt das System den jeweils aktuellen Fahrstil, wie zum Beispiel besonders intensive Beschleunigungsmanöver.

MINI Cooper D: Sparsam, sauber und durchzugsstark wie nie zuvor.

Eindrucksvoller als jemals zuvor zeigt der neue MINI Cooper D das große Potenzial moderner Dieselmotoren. 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 mit Hilfe einer Overboost-Funktion kurzfristig auf bis zu 260 Nm gesteigert werden.

Der MINI Cooper D fasziniert mit kraftvollem Durchzug und sportlichen Fahrleistungen: 9,9 Sekunden genügen für den Spurt auf 100 km/h, das Höchsttempo ist erst bei 195 km/h erreicht. Umso beeindruckender fallen die Verbrauchs- und Emissionswerte des neuen MINI Cooper D aus. 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. Mit einer maximalen Reichweite von 1.025 Kilometern weist der MINI Cooper D darüber hinaus bemerkenswerte Langstreckenqualitäten auf.

MINI Cooper S: Noch effizienter zur Höchstleistung.

Die nicht nur für das Kleinwagen-Segment vorbildliche Relation zwischen Fahrspaß und Wirtschaftlichkeit kommt auch bei den weiteren Motorvarianten zum Tragen. Effizienz auf höchstem Niveau erreicht dabei der neue MINI Cooper S. Er wird von einem 1,6 Liter großen Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung angetrieben. Dieses Triebwerk leistet 128 kW/175 PS und mobilisiert im Bereich zwischen 1.600 und 5.000 min⁻¹ ein maximales Drehmoment von 240 Newtonmeter, das sich mittels Overboost-Funktion sogar noch auf 260 Nm steigern lässt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 225 km/h, den Spurt auf Tempo 100 absolviert der MINI Cooper S in 7,1 Sekunden. Sein im EU-Testzyklus ermittelter Durchschnittsverbrauch von 6,2 Litern je 100 Kilometer und ein CO₂-Wert von nur 149 Gramm pro Kilometer unterstreichen seine Effizienz eindrucksvoll.

MINI Cooper: Mehr Fahrspaß, weniger Verbrauch.

Der Vierzylinder-Saugmotor des MINI Cooper erzeugt aus einem Hubraum von 1,6 Litern eine Leistung von 88 kW/120 PS. Sein maximales Drehmoment von 160 Nm steht bei 4.250 min⁻¹ zur Verfügung. Die Steuerung der Einlassventile, bei der die einzigartige VALVETRONIC Technologie der BMW Group Pate stand, ist vollvariabel. Ventilhub und Öffnungszeiten werden stufenlos und elektronisch gesteuert der jeweiligen Leistungsanforderung angepasst. Diese innovative Ventilsteuerung sorgt nicht nur für ein besonders spontanes Ansprechverhalten und eine hohe Laufkultur, sondern auch für einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und ein optimiertes Abgasverhalten. 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.

MINI One: Die Basis für nachhaltiges Fahrvergnügen.

Das attraktive Einstiegsmodell MINI One verkörpert die Faszination des einzigartigen Premium-Kleinwagens auf eine besonders wirtschaftliche Weise. Sein 1,4 Liter großer Vierzylinder-Motor weist die gleichen High-Tech-Komponenten auf, die auch dem MINI Cooper zu beeindruckender Kraftentfaltung und Effizienz verhelfen. Mit einer Leistung von 70 kW/95 PS und einem maximalen Drehmoment von 140 Newtonmeter bei 4.000 min⁻¹ erreicht der MINI One sportliche Fahrleistungen. Für die Beschleunigung von null auf 100 km/h benötigt er 10,9 Sekunden, das Höchsttempo beträgt 185 km/h. Nochmals optimiert wurden Verbrauch und Emission. Der MINI One des Modelljahrs 2008 begnügt sich mit 5,3 Litern je 100 Kilometer im EU-Testzyklus und kommt auf einen CO₂-Wert von 128 Gramm pro Kilometer.

MINI Clubman: Drei Motorvarianten bieten Fahrspaß und Effizienz in MINI typischer Ausprägung.

Der MINI Clubman eröffnet neue Möglichkeiten – und bietet bewährte Qualitäten. Mit seinem begeisternden Handling, den sportlichen Fahrleistungen und der vorbildlichen Effizienz ist auch er ein typischer MINI. Unter den Motorhauben von MINI Cooper S Clubman, MINI Cooper Clubman und MINI Cooper D Clubman kommt die gleiche moderne Antriebstechnik zum Einsatz, die auch den entsprechenden Modellvarianten des MINI zu herausragendem Fahrspaß verhilft. Folglich weichen die Fahrleistungen, Verbrauchs- und Emissionsdaten für die drei Varianten des MINI Clubman jeweils nur geringfügig von den beim MINI erreichten Top-Werten ab.

Der MINI Cooper S Clubman wird vom 128 kW/175 PS starken Turbomotor in nur 7,6 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 224 km/h. Der MINI Cooper S Clubman wartet nicht nur mit imponierenden Fahrleistungen, sondern auch mit einem außergewöhnlich günstigen Verhältnis zwischen Fahrspaß und Wirtschaftlichkeit auf. Auf 6,3 Liter je 100 Kilometer beläuft sich sein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch im EU-Testzyklus. Damit kommt der MINI Cooper S Clubman auf einen CO₂-Wert von 150 Gramm pro Kilometer.

Ähnlich beeindruckend fällt die Relation zwischen Temperament und Verbrauch beim MINI Cooper Clubman aus. Sein 88 kW/120 PS starker Vierzylinder-Saugmotor ermöglicht eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 9,8 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 201 km/h. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,5 Litern je 100 Kilometer im EU-Zyklus und einem CO₂-Wert von 132 Gramm pro Kilometer setzt der MINI Cooper Clubman unter den Benzinern seiner Klasse Maßstäbe.

Extrem effizient arbeitet der 80 kW/110 PS starke Vierzylinder-Turbodiesel auch im MINI Cooper D Clubman. 10,4 Sekunden genügen ihm für den Spurt auf Tempo 100, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 193 km/h. Seinen agilen Charakter kombiniert der neue MINI Cooper D Clubman mit ausgeprägter Sparsamkeit. Sein durchschnittlicher Verbrauch liegt im EU-Testzyklus bei nur 4,1 Litern je 100 Kilometer, hinzu kommt ein CO₂-Wert von nur 109 Gramm pro Kilometer.

Go-Kart-Feeling: Typisch für MINI und MINI Clubman.

Markentypisch wird die Antriebskraft sowohl beim MINI als auch beim MINI Clubman auf die Vorderräder übertragen. Alle Varianten beider Modelle sind serienmäßig mit einem Sechsgang-Handschaftgetriebe ausgestattet. Auf Wunsch steht für jeden MINI und für jeden MINI Clubman ein Sechsgang-Automatikgetriebe zur Wahl. Ein technisch anspruchsvolles, sportlich abge-

stimmtes Fahrwerk und kraftvolle Bremsen sorgen dafür, dass sich das von der breiten Spur, dem tiefen Schwerpunkt und den knappen Karosserie-überhängen geprägte Go-Kart-Feeling souverän und sicher genießen lässt.

Die elektromechanische Servolenkung EPAS (Electrical Power Assisted Steering) liefert dem Fahrer eine exakte Rückmeldung über den Straßenzustand und die Fahrsituation. Die Lenkung agiert sportlich direkt, die Unterstützung erfolgt geschwindigkeitsabhängig. Darüber hinaus zeichnet sie sich durch ihr im Vergleich zu herkömmlichen Systemen deutlich geringeres Gewicht sowie durch eine bedarfsorientierte und damit energiesparende Funktionsweise aus. Der elektrische Servomotor wird immer nur dann aktiv, wenn eine Lenkunterstützung erforderlich beziehungsweise vom Fahrer gewünscht ist.

Unverwechselbares Aussehen paart sich mit persönlicher Note.

Einen MINI zu fahren, ist nicht nur reine Fortbewegung, sondern stets auch Ausdruck eigenen Stils. Die umfassenden Möglichkeiten zur Individualisierung des MINI bieten jede Menge Spielraum, die persönliche Note zur Geltung zu bringen. Umfangreicher und detaillierter als jeder andere Hersteller 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 zahlreiche attraktive und hochwertige Optionen ab Werk angeboten, mit denen sich sowohl der Fahrspaß als auch der Komfort zusätzlich steigern lässt. Eine weitere Ergänzung stellt das Original MINI Zubehör-Programm dar. Es umfasst klassische Rennsporttechnik in Form von John Cooper Works Komponenten, komfortbetonte Details wie eine iPod Schnittstelle, einen Dachträger aus hochfestem, eloxiertem Aluminiumprofil oder Zusatzscheinwerfer, Nützliches für den Alltag und ungewöhnliche Elemente wie extravagante Dachdekore.

Vollintegrierte Einbindung für das Apple iPhone.

Neben hochwertigen Audio- und Navigationssystemen trägt optional auch die Cruise Control mit digitaler Geschwindigkeitsanzeige im Cockpit zum gesteigerten Fahrkomfort im MINI und MINI Clubman bei. Optional ist außerdem ein USB-Anschluss einschließlich Bluetooth-Funktion zur Integration externer Audioquellen verfügbar. USB-kompatible Speichermedien und MP3-Player wie der Apple iPod lassen sich so über den USB-Port bequem in das MINI Entertainmentsystem integrieren. Der Zugriff auf die

Musikauswahl erfolgt über die Bedieneinheiten des Audiosystems, die verschiedene Auswahlkriterien wie zum Beispiel Interpret oder Album anbietet. Handys können kabellos mittels der Bluetooth-Schnittstelle angebunden werden.

MINI und MINI Clubman können darüber hinaus mit einer vollintegrierten Einbindung für das Apple iPhone in das Bediensystem des Fahrzeugs ausgestattet werden. Sie ermöglicht eine komfortable Nutzung der Telefon- und Audiofunktionen des neuen Smartphones im Automobil. Zu diesem Zweck wurde eine gemeinsame Plattform für beide Funktionalitäten entwickelt. Mit der angepassten Software wird ein Musikprogramm, das der Fahrer über die Fahrzeuglautsprecher hört, bei einem Telefonanruf automatisch gestoppt und im Anschluss an das Gespräch an der gleichen Stelle fortgesetzt. Zum Telefonieren werden Lautsprecher und Mikrofon der Freisprechanlage genutzt. Nach Beendigung des Gesprächs wird automatisch zum Musikbetrieb zurückgeschaltet.

Im MINI und im MINI Clubman werden die aktivierten Smartphone-Funktionen entweder im Radiodisplay oder – falls vorhanden – im Display des Navigationssystems angezeigt. Ist das Fahrzeug mit einem Navigationssystem ausgestattet, können mit dem MINI Joystick auf der Mittelkonsole die Telefon- und Audiofunktionen des Apple iPhone bequem gesteuert werden. Voraussetzung für die umfassende Integration der Telefonfunktionen ist die Handylvorbereitung mit Bluetooth-Schnittstelle aus dem MINI Sonderausstattungsprogramm. Die Musikdateien und die Signale zur Bedienung der Audiofunktionen werden mit einem bei MINI erhältlichen Kabeladapter für die ebenfalls verfügbare USB-Audio-Schnittstelle zwischen dem Apple iPhone und dem fahrzeugseitigen Audiosystem übertragen. Über diese Verbindung lässt sich das Apple iPhone während der Fahrt auch aufladen. Mit den frühzeitig verfügbaren, technisch ausgereiften und bedienungsfreundlich gestalteten Vorrichtungen zur Integration der neuesten Mobiltelefon- und Audiosysteme stellt MINI einmal mehr seine Ausnahmeposition als innovative und lifestyle-orientierte Premiummarke unter Beweis.

Sicherheit auf Premium-Niveau: Fünf Sterne im Euro NCAP Crashtest.

Auch beim Thema Sicherheit bewegt sich der MINI auf Premiumniveau. Mit der Höchstwertung von fünf Sternen beim Euro NCAP Crashtest für den MINI Cooper wird das umfassende Konzept für den Insassenschutz auf ein-drucksvolle Weise bestätigt. Grundlage für die Bestnote in dem anspruchsvollen Testverfahren ist die auf hohe passive Sicherheit ausgelegte Konstruktion des Kompaktmodells. Die robuste Karosseriestruktur mit klar definierten Lastpfaden und Deformationszonen zeigt ebenso wie die serienmäßige

Ausstattung mit sechs Airbags, Dreipunkt-Sicherheitsgurten für alle Sitzplätze und ISOFIX-Kindersitzbefestigungen im Fond sowie einer zentralen Sicherheitselektronik zur bedarfsgerechten Steuerung der Rückhaltesysteme den hohen Stellenwert, den der Insassenschutz bei der Entwicklung von Fahrzeugen nach den hohen Standards der BMW Group genießt.

Typisch MINI: Sympathisch, agil, effizient, sicher, zuverlässig, wertstabil.

Auch die Qualität des neuen MINI wird regelmäßig von unabhängigen Experten bestätigt. Er gehört zu den zuverlässigsten Fahrzeugen seines Segments. Laut einer Analyse des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) ist der MINI das pannensicherste unter allen aktuell produzierten und in Deutschland angebotenen Modellen seiner Fahrzeugklasse.

Produktqualität und Popularität haben dem MINI darüber hinaus noch zu einer weiteren Spitzenposition verholfen. Europas auflagenstärkste Automobilzeitschrift „Auto Bild“ kürte den MINI Cooper zum „Wertmeister 2008“. Grundlage für diesen Titel ist der von Automobilmarktexperten ermittelte voraussichtliche Wiederverkaufswert eines im Jahre 2008 neu zugelassenen MINI im Jahre 2011. Dabei erweist sich der MINI Cooper als das wertstabilste aller derzeit in Deutschland angebotenen Fahrzeuge. Der zweite Rang in diesem Klassement ging an das MINI Cabrio.

3.4 Startbereit für alle Rennstrecken der Welt: Der MINI John Cooper Works CHALLENGE.

Auf der Straße hat der neue MINI sein sportliches Talent bereits eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Jetzt ist auch die Rennversion auf Basis der neuen Generation des Premium-Kleinwagens, der neue MINI John Cooper Works CHALLENGE, am Start. Das Rennfahrzeug für die MINI CHALLENGE 2008 ist der schnellste MINI, der jemals gebaut wurde. Auf der Grundlage des neuen MINI Cooper S entstand ein Sportgerät, das den Teilnehmern der MINI CHALLENGE 2008 in Europa ebenso wie in Neuseeland und Australien ein noch intensiveres Fahrerlebnis bietet. Dazu kann der MINI John Cooper Works CHALLENGE mit einer Vielzahl von Bestwerten aufwarten: beim maximalen Drehmoment, beim Leistungsgewicht, beim Spurtvermögen und bei der Höchstgeschwindigkeit. Sein Motor leistet 154 kW/210 PS. Die Höchstgeschwindigkeit des MINI John Cooper Works CHALLENGE beträgt 240 km/h, für den Spurt auf Tempo 100 genügen 6,1 Sekunden. Darüber hinaus begeistert er die Fahrer mit zuvor unerreichten Querbefleunigungs-, Traktions- und Verzögerungswerten. Das neue Rennfahrzeug setzt nicht nur im Bereich der Agilität, sondern auch auf dem Gebiet der Sicherheit neue Maßstäbe. Für die Zuschauer bei den Läufen der MINI CHALLENGE 2008 bedeutet dies: noch mehr Spannung, noch rasantere Action und noch packendere Positionskämpfe auf der Piste.

Erstmals stellt sich das bei der MINI CHALLENGE eingesetzte Fahrzeug auch der Konkurrenz von Rennsportwagen anderer Fabrikate. Der neue MINI John Cooper Works CHALLENGE wird rennfertig einschließlich aller für Performance und Sicherheit erforderlichen Ausstattungsdetails an Kunden ausgeliefert, die mit ihm an entsprechenden Motorsportevents jenseits der MINI CHALLENGE teilnehmen wollen. Dank seiner herausragenden Fahrleistungen und seiner überlegenen Handlicheigenschaften bietet der neue MINI für den Rennsportinsatz ideale Voraussetzungen, um im Wettbewerb mit anderen Marken auf die Siegerstraße zu fahren.

Perfekte Basis: Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader.

Entwicklungsbasis für das Kraftpaket unter der Haube des MINI John Cooper Works CHALLENGE war der Vierzylinder-Motor, der schon in der Serienversion des MINI Cooper S seinen Sportsgeist offen zur Schau trägt. Der stärkste Vertreter der neuen MINI Generation verkörpert puren Fahrspaß, die Kraft seines vollkommen neu entwickelten Motors und das bereits legendäre Go-Kart-Feeling machen ihn zu einer Ausnahmeerscheinung im Kleinwagen-Segment. Sein 1,6 Liter großer Vierzylinder ist mit einem Twin-Scroll-

Turbolader und einer Benzin-Direkteinspritzung ausgestattet. Er mobilisiert eine Leistung von 128 kW/175 PS bei 5.500 min⁻¹. Daraus ergibt sich eine spezifische Leistung von 80,1 kW/109,5 PS pro Liter Hubraum – ein Wert, der den neuen MINI Cooper S deutlich in die Nähe hochkarätiger Sportwagen rückt. Sein maximales Drehmoment von 240 Newtonmetern steht zwischen 1.600 und 5.000 Touren praktisch konstant zur Verfügung. Beim besonders kraftvollen Beschleunigen wird das Drehmoment darüber hinaus mit Hilfe einer Overboost-Funktion durch eine kurzzeitige Erhöhung des Ladedrucks auf bis zu 260 Nm angehoben. Spontane Leistungsentfaltung, vehemente Durchzugskraft und hohe Drehfreude kennzeichnen die Antriebseinheit des serienmäßigen Kompakt-Sportlers.

Die Qualitäten des neuen Turbo-Triebwerks sind im Alltagsverkehr deutlich zu spüren. Bestätigt wurden sie jüngst von einer internationalen Fachjury, die den Motor des neuen MINI Cooper S beim „Engine of the Year Award“ 2007 zum Sieger seiner Hubraumklasse kürte. Seine 16 Ein- und Auslassventile werden von zwei obenliegenden Nockenwellen, reibungsoptimierten Rollenschlepphebeln und hydraulischen Ventilspiel-Ausgleichselementen gesteuert. Die Auslassventile sind mit Natrium gefüllt, um den bei Turbomotoren besonders hohen Kühlbedarf zu decken. Die Einlassnockenwelle verfügt über eine stufenlose Phasenverstellung, mit der die Ventilsteuerzeiten der jeweiligen Leistungsanforderung angepasst werden. Der zweiteilige Bedplate-Aufbau des Kurbelgehäuses stellt eine aus dem Motorsport stammende Technologie dar. Zylinderblock und Lagergehäuse sind aus einer Aluminiumlegierung gegossen. Außerdem sind die Nockenwellen gebaut anstatt gegossen, was zur Gewichtsreduzierung beiträgt. Im Gegensatz zum konventionellen Gussverfahren werden dabei Nockenringe aus hochfestem Edelstahl auf die eigentliche Welle geschrumpft. Die Kolben, die in gusseisernen Buchsen laufen, sind spritzölgeköhlt und damit auch hohen thermischen Belastungen gewachsen.

Der neue MINI Cooper S ist das erste Fahrzeug seines Segments, dessen Motor über einen Twin-Scroll-Turbolader verfügt. Dieses Bauprinzip gewährleistet eine besonders spontane Leistungsentfaltung. Im Abgaskrümmer und im Turbolader sind die Kanäle von jeweils zwei Zylindern zusammengeführt. Diese Anordnung führt durch die Reduzierung des Abgasgegendrucks bei niedrigen Drehzahlen dazu, dass die Dynamik der pulsierenden Gassäulen im Krümmer besser genutzt wird. Dieser Effekt begünstigt das Ansprechverhalten des Turboladers. Sein Ladedruck wird von einem Überdruckventil (Wastegate) auf 0,8 bar begrenzt. Weil er seine leistungsfördernde Wirkung bereits bei einer Drehzahl von 1.400 min⁻¹ entfaltet, ist von einem Turboloch, wie es aufgeladene Motoren herkömmlicher Art aufweisen, nichts zu spüren.

Für eine stets dem aktuellen Leistungsbedarf entsprechende und dabei höchst effiziente Kraftstoffversorgung sorgt eine Benzin-Direkteinspritzung nach dem Common-Rail-Prinzip. Von einer Hochdruckpumpe wird die für alle Zylinder gemeinsame Edelstahl-Speicherleitung mit Kraftstoff gefüllt, der anschließend durch die seitlich im Zylinderkopf positionierten Einspritzventile exakt dosiert in die Brennräume eingespritzt wird. Vier Ventiltaschen und eine mittig angeordnete Brennraummulde in jedem Kolben sorgen für eine optimale Ladungsschichtung des homogenen Benzin-Luft-Gemischs.

Auch das optimierte Gewicht des ganz aus Leichtmetall gefertigten Antriebsaggregats trägt zu den sportlichen Qualitäten des Fahrzeugs bei – auf der Straße ebenso wie auf der Rennstrecke. Die reduzierte Vorderachslast ermöglicht eine perfekt ausbalancierte Gewichtsverteilung und bietet somit ideale Voraussetzungen für höchste Agilität in engen Kehren und Schikanen.

Mit Motorsport-Know-how zu mehr Leistung und Drehmoment.

Mit Hilfe überaus gezielter Maßnahmen zur Leistungssteigerung wurde aus dem höchst sportlichen Serienantrieb des MINI Cooper S ein wahres Hochleistungstriebwerk für den Wettkampfeinsatz. Mit seinen Fahrleistungswerten zieht die Rennversion für die MINI CHALLENGE 2008 auch am Rennfahrzeug der vorherigen Saison vorbei. Und das, obwohl die Maximalleistung des Motors mit 154 kW/210 PS exakt dem Wert des Rennfahrzeugs der MINI CHALLENGE 2007 entspricht. Allerdings schufen die auf die Konstruktion von Rennsportfahrzeugen und -motoren spezialisierten Ingenieure durch eine optimierte Motorcharakteristik, ein nochmals gesteigertes Drehmoment und eine rennsportspezifische Abgasanlage die Voraussetzungen für eine noch überzeugendere Performance.

Gegenüber dem Serienmodell wurde das maximale Drehmoment um 20 Newtonmeter angehoben, es beträgt nun 260 Nm, für besonders kraftvolle Zwischenspurts wird es per Overboost kurzzeitig sogar auf 280 Nm erhöht. Die verbesserte Durchzugskraft macht sich bereits beim Start bemerkbar, kurz darauf kommen dann auch die verbesserte Elastizität und der höhere Top-Speed zur Geltung. Somit sind trotz konstanter Motorleistung bei der MINI CHALLENGE 2008 auf allen Rennstrecken neue Rundenrekorde zu erwarten. Dies ist neben dem neuen Motor auch dem um 10 auf 1.170 Kilogramm (einschließlich Fahrer) reduzierten Startgewicht, einer rundum optimierten Aerodynamik sowie dem enorm leistungsfähigen und für den Renneinsatz modifizierten Fahrwerk des neuen MINI John Cooper Works CHALLENGE zu verdanken.

Schneller beim Sprint, rasanter in der Kurve, früher im Stand.

Das ausgewogene Paket der leistungssteigernden Maßnahmen macht den MINI John Cooper Works CHALLENGE zu einem außergewöhnlichen Sportgerät. Das neue Rennfahrzeug spurtet schneller denn je, erreicht dank einer speziell entwickelten Rennsport-Bremsanlage und eines rennspezifisch abgestimmten Antiblockiersystems aber auch bei der Verzögerung Bestwerte. Es ist leichter als sein Vorgänger, liegt aber spürbar satter auf der Straße, erreicht deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten und bietet zugleich ein noch souveräneres Handling.

Der neue MINI John Cooper Works CHALLENGE beschleunigt in nur 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Im Gegenzug genügen 3,1 Sekunden (31 Meter), um aus diesem Tempo wieder zum Stehen zu kommen. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht das neue Rennfahrzeug 240 km/h. Darüber hinaus ermöglicht das neue Rennfahrzeug für die MINI CHALLENGE faszinierend hohe Querschleunigungswerte. Zum hohen Kurventempo gesellt sich die Fähigkeit zum noch kraftvolleren Herausbeschleunigen auf die nächste Gerade. Um das Durchdrehen der Antriebsräder am Kurvenausgang zu unterbinden, sorgt erstmals bei einem Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE ein Sperrdifferenzial dafür, dass innerhalb kürzester Zeit ein größerer Teil der Motorkraft auf das Rad gelenkt wird, das über die bessere Traktion verfügt. Das Sperrdifferenzial erleichtert es dem Fahrer, auch ausgangs einer Kurve mit noch höherem Tempo auf der Ideallinie zu bleiben.

Das Fahrwerk des neuen Rennfahrzeugs verfügt darüber hinaus über verstellbare Stoßdämpfereinheiten, die ebenfalls speziell für den Rennsportesatz konzipiert wurden. Bodenfreiheit, Dämpferdruck (Zug-Druckstufe) und Ansprechverhalten lassen sich den Anforderungen verschiedener Rennstrecken entsprechend anpassen. Die Kraftübertragung an die Vorderräder erfolgt über das serienmäßige Sechsgang-Handschaftgetriebe. Das neue Rennfahrzeug ist mit 17 Zoll großen Leichtmetallfelgen (Borbet) im speziellen MINI CHALLENGE Design und mit neu entwickelten Rennreifen (Dunlop) ausgerüstet.

Sein außergewöhnlich souveränes Handling verdankt der neue MINI John Cooper Works CHALLENGE auch einer überaus wirkungsvollen Karosserieüberarbeitung. Sie basiert auf dem John Cooper Works Aerodynamik-Paket und umfasst einen rennsportspezifischen Frontspoiler, einen Heckdiffusor und einen verstellbaren Heckflügel. Diese Zusammenstellung sorgt dafür, dass bei diesem Rennfahrzeug nicht nur der Auftrieb eliminiert, sondern bei zunehmender Geschwindigkeit Abtrieb generiert wird. Die aerodynamischen Maßnahmen wurden so konzipiert, dass der Abtrieb zwischen Vorder- und Hinterachse perfekt ausbalanciert wird.

MINI CHALLENGE: Faszination aus Rennsport und Lifestyle.

Mit der Premiere für den neuen MINI John Cooper Works CHALLENGE wird der erste Schritt zur Fortsetzung einer einzigartigen Erfolgsgeschichte getan. Die in dieser Form erstmals im Jahre 2004 ausgetragene MINI CHALLENGE hat sich innerhalb kurzer Zeit zu einer der attraktivsten Clubsportserien entwickelt. Die Wertungsläufe werden nicht nur in Deutschland, sondern darüber hinaus auch in den Niederlanden, in Belgien und in Österreich ausgetragen. Unter anderem finden die Läufe im Vorfeld von Formel-1-Rennen statt: beim Großen Preis von Europa auf dem Nürburgring und beim Großen Preis von Belgien in Spa-Francorchamps. Dank ihrer hohen Attraktivität hat sich die Clubsportserie nicht nur zu einem europaweiten, sondern sogar globalen Phänomen entwickelt. Nachdem bereits seit dem Jahr 2006 in Neuseeland eine MINI CHALLENGE Serie ausgetragen wird, kommen jetzt erstmals auch in Australien rennsportbegeisterte MINI Fans zu einem außergewöhnlichen Spektakel. Die australische MINI CHALLENGE 2008 umfasst acht Rennwochenenden auf ebenso vielen Strecken im gesamten Land.

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 Teilnehmerfeldes bei. Neben Routiniers und Nachwuchstalenten aus dem Motorsport gehen auch Prominente aus Showbusiness und Sport an den Start.

Sportliches Markenzeichen der MINI CHALLENGE: Chancengleichheit.

Alle Piloten gehen mit technisch identischen MINI Fahrzeugen ins Rennen. Sämtliche Fahrzeuge werden aufgebaut und für den Einsatz auf der Rennstrecke optimiert. Auf diese Weise ist für Chancengleichheit gesorgt – ein wichtiges Merkmal der MINI CHALLENGE, das die Fähigkeiten der Fahrer ins Blickfeld rückt. Um über die Saison hinweg für Ausgeglichenheit im Teilnehmerfeld zu sorgen, erhalten erfolgreiche Fahrer für das nachfolgende Rennen ein Platzierungsgewicht. So wird etwa das Siegerfahrzeug mit einem zusätzlichen Ballast bestückt. Nach Vorbild der Tourenwagen-Weltmeisterschaft wird auch in der MINI CHALLENGE für die ersten 6 Fahrer aus Rennen 1 die Startaufstellung umgekehrt (Reversed Grid). Das souveräne Handling des MINI und die anspruchsvolle Sicherheitsausstattung der Rennfahrzeuge machen die MINI CHALLENGE besonders für Rennsport-einsteiger und ambitionierte Amateurpiloten interessant.

Mit dem Einsatz des neuen Rennfahrzeugs für die MINI CHALLENGE 2008 wird der sportliche Reiz der innovativen Clubsportserie nochmals gesteigert. Das sportliche Potenzial des neuen MINI John Cooper Works CHALLENGE

bietet den Piloten alle Möglichkeiten, neue Runderekorde zu erzielen und das Publikum mit noch rasanteren Positionskämpfen zu begeistern. Sogar beim Boxenstopp – während der Qualifikation – ist jetzt für noch mehr Tempo bei gesteigerter Sicherheit gesorgt. Jedes Rennfahrzeug ist mit einer integrierten Hebevorrichtung ausgestattet. Sie besteht aus vier ausfahrbaren pneumatischen Stempeln am Fahrzeugboden, die an der Box durch Pressluftzufuhr aktiviert werden und das Auto anheben. So kann innerhalb kürzester Zeit ein Reifenwechsel absolviert werden.

Zugleich wird mit dem neuen Rennfahrzeug auch ein höheres Sicherheitsniveau erreicht. Dafür sorgt nicht allein das nochmals verbesserte Handling des MINI. Wie schon das Vorgängermodell ist auch der neue MINI John Cooper Works CHALLENGE mit einem fest mit der Karosserie verschweißten Sicherheitskäfig ausgerüstet. Zur Standardausrüstung aller Rennfahrzeuge gehört neben dem RECARO Sportschalensitz, der mit einem Sechspunkt-Sicherheitsgurt kombiniert wird, auch das aus der Formel 1 bekannte HANS-System (Head And Neck Support) am Helm, das einen effektiven Schutz für den Nackenbereich des Fahrers gewährleistet.

Mehr Performance, mehr Action, mehr Spannung: Die Fans der MINI CHALLENGE können sich auf eine faszinierende Rennsaison im Jahr 2008 freuen. Und für die Fahrer wird die sportliche Herausforderung so groß wie nie zuvor. Der MINI John Cooper Works CHALLENGE bietet ihnen noch bessere Möglichkeiten, ihr fahrerisches Talent mit spektakulären Manövern und noch besseren Rundenzeiten unter Beweis zu stellen. Der Kampf um die Podiumsplätze bei der MINI CHALLENGE 2008 wird spannender denn je, ein Siegertyp steht schon fest: Der MINI John Cooper Works CHALLENGE. Und auch bei zahlreichen anderen Motorsportevents werden 2008 die Karten neu gemischt. Ambitionierte Motorsportler bekommen mit dem neuen MINI John Cooper Works CHALLENGE ein extrem konkurrenzfähiges Rennfahrzeug zur Verfügung gestellt. Die sportliche Karriere des neuen MINI steht damit vor neuen Höhepunkten.

3.5 MINI CHALLENGE 2008: Der Rennkalender.

1. + 2. Lauf: 18.–20. April	Hockenheimring (Grand-Prix-Kurs) Preis der Stadt Stuttgart
3. + 4. Lauf: 09.–11. Mai	Motorsport Arena Oschersleben GT Masters
5. Lauf: 22.–24. Mai	Nürburgring (Nordschleife + Grand-Prix-Kurs) ADAC 24-Stunden-Rennen
6. + 7. Lauf: 06.–08. Juni	Motorsport Arena Oschersleben Rock the Race
8. + 9. Lauf: 18.–20. Juli	Hockenheimring (Grand-Prix-Kurs) Großer Preis von Deutschland (Formel 1)
10. + 11. Lauf: 08.–10. August	Nürburgring (Grand-Prix-Kurs) Oldtimer-Grand-Prix
12. + 13. Lauf: 29.–31. August	Motorsport Arena Oschersleben Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC)
14. + 15. Lauf: 26.–28. Sept.	Salzburgring/Österreich MINI CHALLENGE Finale, Rundstrecken-Trophy