

MINI auf der Auto Shanghai 2009. Inhaltsverzeichnis.



1. MINI auf der Auto Shanghai 2009.	
(Kurzfassung)	2
2. Auf einen Blick.	7
3. Konsequent offen:	
Das neue MINI Cabrio.	9
4. Aufbruch in die vierte Dimension:	
Das MINI Crossover Concept.	22
5. Fahrspaß ohne Emissionen:	
Der MINI E.	33
6. 1959 – 2009:	
50 Jahre MINI.	39

Hinweis: Sofern nicht anders angegeben, entsprechen die in dieser Medieninformation beschriebenen Fahrzeuge hinsichtlich Motorisierung und Ausstattung den Spezifikationen für den deutschen Automobilmarkt. Abweichungen in anderen Märkten sind möglich.

1. MINI auf der Auto Shanghai 2009. (Kurzfassung)



Mit der modernsten und attraktivsten Modellpalette, die jemals zur Verfügung stand, startet MINI im Jahr 2009 ein weiteres Kapitel seiner Erfolgsgeschichte auf dem chinesischen Automobilmarkt. Nach dem MINI und dem MINI Clubman steht nun das neue MINI Cabrio vor seiner Markteinführung in China. Auf der 13. International Automobile & Manufacturing Technology Exhibition, der Auto Shanghai 2009, wird der offene Viersitzer erstmals dem chinesischen Publikum vorgestellt. Mit dem Start des neuen MINI Cabrio werden nun alle in China angebotenen MINI Modelle von Vierzylinder-Motoren der neuesten Generation angetrieben. Die hochmodernen Antriebseinheiten, bei deren Entwicklung die Motorenkompetenz der BMW Group genutzt wurde, sorgen für sportliche Fahrleistungen und faszinierende Agilität. Zugleich ermöglichen sie vorbildlich niedrige Verbrauchs- und ebenso zeitgemäße Emissionswerte.

Fahrspaß, Premium-Qualität und der unverwechselbare Stil der Marke bilden die Grundlage für die anhaltenden Erfolge, die MINI auch auf dem chinesischen Automobilmarkt verbucht. Mit 3 134 verkauften Einheiten und einem Absatzplus von mehr als 40 Prozent im Vergleich zum Vorjahr war die Region China Mainland auch 2008 ein besonders dynamisch wachsender Markt für MINI Automobile. Das neue MINI Cabrio liefert wichtige Impulse, um diese Erfolgsgeschichte auch 2009 fortzusetzen.

Auf der Auto Shanghai 2009 werden darüber hinaus auch die zukünftigen Möglichkeiten für eine Erweiterung des Modellprogramms ins Blickfeld gerückt. Parallel zu den aktuell und in naher Zukunft verfügbaren Modellen MINI, MINI Clubman und MINI Cabrio können die Besucher der traditionsreichsten internationalen Automobilmesse Chinas vom 22. bis zum 28. April 2009 das MINI Crossover Concept sowie den MINI E kennen lernen. Mit einer Länge von mehr als vier Metern, vier angetriebenen Rädern, vier Türen und vier Einzelsitzen beinhaltet das MINI Crossover Concept eine Fülle von Neuerungen – und ist doch auf Anhieb als echter MINI erkennbar. Die faszinierende Konzeptstudie, die zum ersten Mal auf dem asiatischen Kontinent vorgestellt wird, bietet einen Ausblick auf eine ganz neue Ausprägung des MINI Feelings. Der MINI E, der im Rahmen von Pilotprojekten in den USA und in Deutschland im privaten Alltagsverkehr getestet wird, verkörpert den Einstieg in die Elektromobilität und liefert wichtige Erkenntnisse für eine zukünftige Serienfertigung entsprechender Fahrzeuge. Er wird von einem 150 kW/204 PS starken Elektromotor angetrieben und ermöglicht MINI typischem Fahrspaß ohne Emissionen.

Mehr Spaß im Alltagsverkehr: Das neue MINI Cabrio.

Das neue MINI Cabrio baut auf den Qualitäten des Vorgängers auf und bringt die charakteristischen Stärken des offenen MINI noch deutlicher zur Geltung. Das einzige Premium-Cabrio seines Segments fasziniert dank neuer Motoren und seines überarbeiteten Fahrwerks mit MINI typischem Fahrspaß. Zudem überzeugt es mit einem neuen ausfahrbaren Überrollschutzsystem und einer Vielzahl von Detaillösungen, die ihm zu außergewöhnlicher Funktionalität verhelfen. Es ist auf die Herausforderungen des Alltagsverkehrs bestens vorbereitet und lädt dazu ein, die angenehmen Momente möglichst häufig zu genießen. Zum Öffnen des Textilverdecks genügt ein Knopfdruck. Innerhalb von 15 Sekunden wird es vollautomatisch zurückgeklappt, ebenso schnell ist es wieder geschlossen.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt geht das neue MINI Cabrio in zwei Modellvarianten an den Start. Als sportlicher Charakter präsentiert sich das neue MINI Cooper Cabrio, das von einem 1,6 Liter großen Vierzylinder-Motor mit 88 kW/120 PS angetrieben wird. Dieser Motor ist mit einer auf Basis der einzigartigen VALVETRONIC Technologie der BMW Group entwickelten vollvariablen Ventilsteuerung ausgestattet, die für einen optimierten Drehmomentverlauf, eine hohe Leistungsausbeute und vorbildliche Effizienz sorgt. Das neue MINI Cooper Cabrio beschleunigt in 9,8 Sekunden auf 100 km/h (mit Sechsgang-Automatik: 11,1 Sekunden) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 198 km/h (Automatik: 191 km/h). Sein Kraftstoffverbrauch im EU-Testzyklus beläuft sich auf 5,7 Liter (Automatik: 6,7 Liter) je 100 Kilometer, sein CO₂-Wert beträgt 137 Gramm (Automatik: 161 Gramm) pro Kilometer.

Noch temperamentvoller tritt das neue MINI Cooper S Cabrio auf, dessen ebenfalls 1,6 Liter großer Vierzylinder dank Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung 128 kW/175 PS mobilisiert. 7,4 Sekunden genügen ihm für die Beschleunigung von null auf 100 km/h (mit Sechsgang-Automatik: 7,7 Sekunden). Als Höchstgeschwindigkeit erreicht das MINI Cooper S Cabrio 222 km/h (Automatik: 217 km/h). Sein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch im EU-Testzyklus beträgt 6,4 Liter (Automatik: 7,1 Liter) je 100 Kilometer, sein CO₂-Wert 153 Gramm (Automatik: 170 Gramm) pro Kilometer. Damit erreichen sowohl das neue MINI Cooper Cabrio als auch das neue MINI Cooper S Cabrio im Vergleich zum jeweiligen Vorgängermodell spürbar verbesserte Fahrleistungen und zugleich deutlich reduzierte Verbrauchs- und Emissionswerte.

Neben den drehfreudigen und kraftvollen Motoren sorgt auch die moderne Fahrwerkstechnik dafür, dass das agile Handling bei beiden Modellen eine neue Dimension erreicht. Serienmäßig sind MINI Cooper S Cabrio und MINI Cooper Cabrio mit der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) ausgestattet. Das System umfasst optional auch den traktionsoptimierten Modus DTC und eine

elektronische Sperrfunktion für das Differenzial der Antriebsräder. Ein nochmaliges Plus an Sicherheit wird unter anderem mit einem neuen elektromechanisch ausfahrbaren Überrollschutzsystem erzielt. Der einteilige Bügel ruht weitgehend unauffällig hinter den Fondsitzen und fährt, wenn die Sicherheitselektronik die Gefahr eines Überschlags registriert, innerhalb von Sekundenbruchteilen empor.

Das Konstruktionsprinzip des einteiligen Überrollschutzbügels ermöglicht es, eine außergewöhnlich großzügige Durchladeöffnung zwischen dem Gepäck- und dem Fahrgastraum zu integrieren. Die maximale Ladekapazität des MINI Cabrio wurde um 55 auf 660 Liter gesteigert. Nochmals erweitert wurden auch die Möglichkeiten zur Individualisierung des neuen MINI Cabrio. Neue Karosserielackierungen, drei Farb- und Materialvarianten für das Verdeck sowie die große Auswahl an Polsterungen, Interieuroberflächen und Dekorleisten bilden den Rahmen zur Konfiguration eines ganz dem persönlichen Stil entsprechenden Einzelstücks.

Faszinierender Ausblick: Das MINI Crossover Concept.

Als weltweit einziger Anbieter von Kleinwagen des Premium-Segments bietet MINI den Automobilkunden die Möglichkeit, Fahrspaß und modernen Lifestyle in einer unverwechselbaren Kombination zu genießen. Auch die lückenlose Sicherheitsausstattung und die hervorragende Verarbeitungsqualität sind markentypische Merkmale, die zur Attraktivität jedes MINI beitragen. Auf Basis dieser gemeinsamen Qualitäten entfalten der MINI und ebenso auch der MINI Clubman sowie das neue MINI Cabrio ihren jeweils eigenständigen Charakter. Möglichkeiten für eine weitere Ausprägung des MINI typischen Auftritts werden jetzt mit dem MINI Crossover Concept aufgezeigt. Die auf der Auto Shanghai 2009 präsentierte Konzeptstudie eines viertürigen MINI mit vollkommen neu interpretiertem Design, Allradantrieb und einem innovativen Innenraumkonzept macht nicht nur das Potenzial zur Erweiterung der MINI Modellfamilie, sondern auch die Innovationskraft der MINI Designer deutlich.

Die im MINI Crossover Concept gezeigten Innovationen sind darauf ausgerichtet, das charakteristische MINI Feeling um eine neue Dimension zu bereichern. Erstmals überschreitet die Karosserielänge eines MINI die Marke von vier Metern. Mit vier angetriebenen Rädern ist das MINI Crossover Concept bestens geeignet, um das Einsatzgebiet des MINI zu erweitern, neue Ziele anzusteuern und neue Zielgruppen zu erreichen. Im Innenraum der Konzeptstudie, die mit vier Türen und vier Einzelsitzen ausgestattet ist, werden gesteigerte Vielseitigkeit und innovative Funktionalität miteinander kombiniert. 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.

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.

Startsignal für emissionsfreie Mobilität: Der MINI E.

MINI typischen Fahrspaß für den Alltag bietet auch ein weiteres Highlight der Auto Shanghai 2009. Unmittelbar nach dem Start eines Pilotprojekts in den USA und Deutschland wird der zukunftsweisende MINI E jetzt auch dem chinesischen Publikum präsentiert. Unter seiner Motorhaube erzeugt ein Elektroantrieb eine Leistung von 150 kW/204 PS. Er bezieht seine Energie aus einem Lithium-Ionen-Akku, der im Fond des Zweisitzers platziert ist und eine Reichweite von mehr als 240 Kilometer beziehungsweise 150 Meilen ermöglicht. Der Energiespeicher kann an jeder Steckdose aufgeladen werden. Zum schnellen Auffrischen der Kraftreserven steht den Nutzern in den USA eine spezielle Wallbox zur Verfügung. In der deutschen Hauptstadt Berlin wird eine Infrastruktur mit öffentlich zugänglichen Ladesäulen aufgebaut.

Emissionsfreies Fahren kombiniert der MINI E mit markentypischer Agilität. Er beschleunigt in nur 8,5 Sekunden von null auf 100 km/h beziehungsweise 62 mph und erreicht eine elektronisch auf 152 km/h beziehungsweise 95 mph limitierte Höchstgeschwindigkeit. Bei der Nutzung des MINI E im realen Alltagsverkehr werden praxisnahe Erfahrungen in repräsentativer Bandbreite gesammelt. Auf diese Weise gewinnt die BMW Group wertvolle Erkenntnisse für den Entwicklungsprozess von Serienfahrzeugen mit rein elektrischem Antrieb.

50 Jahre MINI, 50 Jahre Fahrspaß und individueller Stil.

Für MINI bietet das Jahr 2009 nicht nur hervorragende Perspektiven für ein weiteres Wachstum der Marke, sondern auch einen Anlass zum Rückblick in die eigene faszinierende Geschichte. Vor 50 Jahren wurde der classic Mini „geboren“ – ein Fahrzeug, das mit seinen neuartigen Qualitäten überall in der Welt, auf den Straßen ebenso wie im Motorsport, für Furore sorgen und die Entwicklung des Automobils auf Jahrzehnte hinaus prägen sollte. Die Idee seines Schöpfers, des Automobilkonstruktors Alec Issigonis, einen ebenso sparsamen wie komfortablen Kleinwagen mit optimaler Raumnutzung und klarem, unverwechselbarem Karosseriedesign auf die Räder zu stellen, wurde zu einem einzigartigen Erfolgskonzept, das bis heute nichts von seiner Aktualität eingebüßt hat.

Auch heute ist der MINI ein im Sinne seines Schöpfers klassenloses Automobil. Seit dem Relaunch der Marke im Jahre 2001 fasziniert der MINI abermals mit zeitgemäßen Qualitäten und einer Ausstrahlung, die in den unterschiedlichsten Zielgruppen Sympathie und Anerkennung weckt. Der MINI begeistert mit agilem Handling und sportlichen Fahrleistungen, zugleich überzeugt er durch Premium-Qualität, Sicherheit, Funktionalität und vorbildliche Wirtschaftlichkeit.

MINI Fans aus aller Welt feiern das Jubiläum im Heimatland der Marke. Vom 22. bis zum 24. Mai 2009 trifft sich die internationale MINI Community in Großbritannien. Die legendäre Formel-1-Rennstrecke von Silverstone ist Schauplatz für das MINI United Festival 2009, dem großen MINI Fan-Event zum 50. Geburtstag der Marke.

2. Auf einen Blick.



- **China-Premiere: Das neue MINI Cabrio.**

Die charakteristischen Qualitäten eines MINI und das Fahrvergnügen in einem offenen Automobil – im neuen MINI Cabrio kommt beides zusammen. Mehr denn je fordert der Viersitzer dazu heraus, jede Gelegenheit zum Öffnen seines Textilverdecks zu nutzen und beim Fahren den Kontakt mit Sonne und Wind zu genießen. Das neue MINI Cabrio begeistert mit markentypischem Handling, kraftvollen und effizienten Motoren sowie mit zahlreichen Ausstattungsmerkmalen, die ihm zu einer bemerkenswerten Funktionalität im Alltagsverkehr verhelfen. Zur Markteinführung in China stehen die Modelle MINI Cooper S Cabrio (128 kW/175 PS) und MINI Cooper Cabrio (88 kW/120 PS) zur Auswahl.

- **Blick in die Zukunft: Das MINI Crossover Concept.**

Die Zukunft der Marke MINI hält neue Möglichkeiten und noch mehr Vielfalt im Modellprogramm bereit. Das MINI Crossover Concept, das auf der Auto Shanghai 2009 zum ersten Mal in Asien zu sehen ist, zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten der Marke und zugleich auch den Ideenreichtum der Designer und Ingenieure bei MINI auf. Erstmals übertrifft die Außenlänge eines MINI den Wert von vier Metern, erstmals verfügt ein MINI über vier angetriebene Räder, vier Türen und vier Einzelsitze. Zum innovativen Innenraumkonzept des MINI Crossover Concept gehört unter anderem eine universell nutzbare, von der Armaturentafel bis ins Heck reichende multifunktionale Befestigungsschiene, die MINI Center Rail.

- **Meilenstein: Der MINI E.**

Volles Fahrvergnügen, null Emissionen: Mit dem MINI E setzt die BMW Group einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zu einer von fossilen Brennstoffen unabhängigen Mobilität. Das neue Kapitel dieser Entwicklungsgeschichte beginnt in den USA und in Deutschland. Insgesamt werden mehr als 500 Exemplare des vollelektrisch angetriebenen MINI an ausgewählte Kunden in den US-Bundesstaaten Kalifornien, New York und New Jersey sowie in der deutschen Hauptstadt Berlin und München übergeben. Unmittelbar nach dem Startsignal für dieses Pilotprojekt wird der MINI E jetzt dem Publikum auf der Auto Shanghai 2009 vorgestellt. Die emissionsfreie Variante des Premium-Kleinwagens wird von einem 150 kW/204 PS starken Elektromotor angetrieben. Die Energieversorgung übernimmt ein neu entwickelter Lithium-Ionen-Akku. Diese Kombination verhilft dem MINI E zu einer Reichweite von mehr als 240 Kilometern beziehungsweise 150 Meilen.

- **Jubiläum: 50 Jahre MINI.**

Mit einem sparsamen und komfortablen, geräumigen und unverwechselbar gestalteten Kleinwagen wurde 1959 in Großbritannien die Grundlage für eine in der Automobilwelt einzigartige Erfolgsgeschichte geschaffen. Der classic Mini bot Qualitäten, die auch heute noch aktuell sind. Seit dem Relaunch der Marke im Jahre 2001 werden sie zeitgemäß interpretiert, sorgsam gepflegt und um moderne Werte erweitert. Heute ist MINI ein globales Phänomen – und der Geburtstag der Marke wird mit einem Treffen der weltweiten MINI Community beim MINI United Festival 2009 auf der legendären Rennstrecke im britischen Silverstone gefeiert.

3. Konsequenz offen: Das neue MINI Cabrio.



Der typische Fahrspaß und der individuelle Auftritt eines MINI werden jetzt aufs Neue mit erfrischender Offenheit kombiniert. Im neuen MINI Cabrio lässt sich diese Form der mobilen Freiheit besonders intensiv genießen. Mit einem evolutionär gereiften Design und einer erweiterten Funktionalität, mit modernster Fahrwerkstechnik, noch kräftigeren und zugleich wirtschaftlicheren Motoren sowie mit einer weiter optimierten Sicherheitstechnik baut die Neuauflage des offenen Viersitzers bewährte Stärken konsequent aus. Zugleich werden durch neue attraktive Farbvarianten und Ausstattungsdetails zusätzliche Reize geschaffen. Höchste Material- und Verarbeitungsqualität untermauert zudem die Ausnahmeposition des MINI Cabrio als einziges offenes Premium-Fahrzeug in seinem Segment.

Auch im neuen MINI Cabrio werden die Insassen von einem hochwertigen Textilverdeck mit integrierter Schiebedachfunktion vor Witterungseinflüssen geschützt. Das Softtop lässt sich – auch während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h – vollautomatisch innerhalb von nur 15 Sekunden komplett zurückklappen. In diesem Zustand offenbart das neue MINI Cabrio seine wahre Bestimmung. Es motiviert zu jeder Jahreszeit zum Offenfahren – und symbolisiert diese Einladung an den Fahrer durch den optional verfügbaren und in seiner Form einzigartigen Always-Open-Timer neben dem Drehzahlmesser. Das neuartige Zusatzinstrument zeigt die mit offenem Verdeck absolvierte Fahrzeit an und animiert so den Fahrer dazu, den Reiz des Offenfahrens möglichst häufig auszukosten. Herausragende Alltagstauglichkeit gewinnt das neue MINI Cabrio durch die Easy-Load-Funktion, die geteilt umklappbare Rückbanklehne und die außergewöhnlich große Durchladeöffnung zwischen Gepäck- und Fahrgastraum, mit der sich das Laderaumvolumen auf bis zu 660 Liter erweitern lässt. Möglich wird diese im Cabriosegment einzigartige Variabilität durch die neuartige Konstruktion des Überrollschutzes. Das neue MINI Cabrio ist mit einem über die gesamte Innenraumbreite reichenden, einteiligen Schutzbügel hinter den Fondsitzen ausgestattet, der beim Blick nach hinten außerhalb des Sichtfelds des Fahrers liegt und nur bei der Gefahr eines Überschlags automatisch ausfährt.

Zur Markteinführung wird das neue MINI Cabrio in zwei Motorvarianten angeboten. Sportliche Ambitionen offenbart das MINI Cooper Cabrio, das von einem 1,6 Liter großen Vierzylinder-Motor mit vollvariabler Ventilsteuerung und einer Leistung von 88 kW/120 PS bei 6 000 min⁻¹ angetrieben wird. Noch temperamentvoller setzt sich das MINI Cooper S Cabrio in Szene. Sein ebenfalls 1,6 Liter großer Vierzylinder mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung mobilisiert 128 kW/175 PS bei

einer Motordrehzahl von 5 500 min⁻¹ und sorgt so für besonders kräftig auffrischenden Fahrtwind. Dank der herausragend effizienten Antriebstechnologie konnten der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen des neuen MINI Cabrio im Vergleich zu den jeweiligen Vorgängermodellen maßgeblich reduziert werden.

Sein faszinierendes Handling verdankt das neue MINI Cabrio darüber hinaus der gegenüber dem Vorgängermodell umfassend überarbeiteten Fahrwerkstechnik. Dank der aufwändig konstruierten Radaufhängung, der äußerst präzisen elektromechanischen Servolenkung, einer kraftvollen Bremsanlage und der serienmäßigen Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) verbindet sich auch beim offenen MINI höchste Agilität mit vorbildlicher Sicherheit.

Das Design: Typisch MINI, kompromisslos offen und unverwechselbar in seinen Proportionen.

Das Design des neuen MINI Cabrio ist das Ergebnis eines evolutionär vollzogenen Entwicklungsprozesses. Im Vergleich zum Vorgängermodell wirkt das Fahrzeug dank der klaren und hochwertig ausmodellierten Gestaltung seiner Karosseriefächen kraftvoller und gereift. Die gestreckte Seitenansicht strahlt noch mehr Sportlichkeit aus, dank des nahezu unsichtbaren Überrollschutzes wird bei geöffnetem Verdeck eine von klassischen Roadstern inspirierte Silhouette erkennbar. Ein horizontal umlaufendes Chromband auf Schulterhöhe verbindet den Karosseriekörper mit dem Verdeck und den Glasflächen. Die aufrecht stehende Frontscheibe unterstreicht nicht nur optisch den Charakter eines kompromisslos offenen Fahrzeugs. Bei geöffnetem Verdeck sitzen Fahrer und Beifahrer unmittelbar im Freien.

Auch der offene Vertreter der Marke ist unverkennbar ein MINI. Die Proportionen, knappe Überhänge vorn und hinten, große Radausschnitte, die Höhe der Brüstungslinie und zahlreiche markentypische Designelemente weisen auf die Familienzugehörigkeit hin. Die gesamte Frontansicht entspricht dem MINI – einschließlich der modellspezifischen Besonderheiten, durch die sich auch das MINI Cooper S Cabrio und das MINI Cooper Cabrio voneinander unterscheiden. Beide verfügen über den MINI typischen, als geschlossenes Element ausgeführten Hexagon-Kühlergrill und große

Rundscheinwerfer mit integrierten Blinkleuchten. Das MINI Cooper S Cabrio ist an seinem um 20 Millimeter höher gewölbten Powerdome und einer stilisierten Öffnung auf der Motorhaube sowie am hexagonalen Gittermuster für den Kühlergrill und für den besonders großformatigen unteren Lufteinlass zu erkennen. Beim MINI Cooper Cabrio weist der Kühlergrill einen Chromrahmen und drei horizontale verchromte Streben auf. Die Ränder des unteren Lufteinlasses zeigen einen leichten Aufwärtsschwung.

Ähnlich wie die Frontgestaltung verleiht auch die Heckansicht dem neuen MINI Cabrio ein klares Plus an optischer Präsenz. Das Heck wird von parallel verlaufenden horizontalen Linien gegliedert. Dabei entsteht die auch beim MINI realisierte sanft fließende Stufenkontur, mit der die Breite des Fahrzeugs betont wird. Die nach unten öffnende Heckklappe des neuen MINI Cabrio verfügt über innen liegende Scharniere. Daraus resultiert eine homogene Fläche, die ebenfalls den kraftvollen Ausdruck der Heckpartie unterstützt. Die aufrecht stehenden Rückleuchten fallen geringfügig größer als beim Vorgängermodell aus. Sie werden – ebenso wie beim MINI – von abgesetzten und daher besonders solide wirkenden Chromrahmen eingefasst.

Optimierte Rundumsicht durch größere Seitenfenster und ausfahrbaren Überrollschutz.

Unverwechselbare Optik und einzigartige Funktionalität zeichnen das Textilverdeck des neuen MINI Cabrio aus. Bei geschlossenem Dach zeigt das Fahrzeug MINI typische Proportionen, wobei die sportliche Anmutung durch die flache Dachlinie zusätzlich betont wird. Das hochwertige, besonders winddichte und äußerst strapazierfähige Textilmaterial liegt straff auf dem aus Stahl und Aluminium gefertigten Verdeckgestänge auf, sodass auch bei hohen Geschwindigkeiten kaum windbedingte Verformungen erkennbar werden.

Die im Vergleich zum Vorgängermodell 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.

Textilverdeck mit Schiebedachfunktion – auch während der Fahrt aktivierbar.

Das vollständige Öffnen und Schließen des Textilverdecks erfolgt elektrohydraulisch innerhalb von jeweils 15 Sekunden. Nach dem Öffnen wird das Verdeck platzsparend im Heck des Fahrzeugs verstaut. Dabei liegt es mit nach oben gerichteter Außenhaut auf, sodass keine schützende Persenning benötigt wird.

Der Öffnungs- und Schließmechanismus wird mit einem im MINI typischen Design gehaltenen Kippschalter am vorderen Dachrahmen aktiviert. Um spontanen Open-air-Genuss oder auch schnelles Reagieren auf einsetzenden Niederschlag zu ermöglichen, kann der Öffnungs- und Schließvorgang bei Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h eingeleitet werden. Darüber hinaus kann das Softtop bereits vor Antritt der Fahrt mithilfe der in den bartlosen Zündschlüssel integrierten Funkfernbedienung geöffnet werden.

Ebenfalls vollautomatisch werden unmittelbar vor dem Zurückklappen des Textilverdecks die Fensterstege und Seitenscheiben des MINI Cabrio elektrisch abgesenkt. Der Schließvorgang erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Beide Vorgänge verlaufen kontinuierlich, solange der Kippschalter am Dachrahmen gedrückt bleibt.

Rein elektrisch aktiviert wird die einzigartige Schiebedachfunktion des Verdecks beim neuen MINI Cabrio. Der vordere Abschnitt des Softtops lässt sich – ebenfalls mithilfe des Schalters am vorderen Dachrahmen – um bis zu 40 Zentimeter zurückfahren. Das wohldosierte Frischluftvergnügen ist während der Fahrt bis zum Tempo von 120 km/h abrufbar.

Garanten für Fahrspaß: Vierzylinder-Motoren der neuen Generation.

Antrittsstark, drehfreudig und vorbildlich effizient: So präsentieren sich die beiden Vierzylinder-Benzinmotoren, die für das neue MINI Cabrio zur Markteinführung zur Auswahl stehen. Ihnen ist es zu verdanken, dass der Generationswechsel beim offenen MINI mit einem enormen Plus an Fahrspaß und zugleich auch mit deutlichen Fortschritten auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit einher geht.

Beide Antriebseinheiten werden aus Leichtmetall gefertigt und verfügen über einen Hubraum von jeweils 1 598 Kubikzentimetern. Sie profitieren vom Knowhow aus der Motorenentwicklung der BMW Group und Hightech aus dem Motorsport. Die Leichtmetall-Vierzylinder entstehen im BMW Group Motorenwerk Hams Hall (Großbritannien). Im Vergleich zum Vorgängermodell sind beide um 180 Grad gedreht unter der Motorhaube des MINI Cabrio eingebaut, die Auslass-Seite liegt nun vorne.

MINI Cooper S Cabrio: Stürmisches Temperament dank Twin-Scroll-Turbolader und Benzindirekteinspritzung.

Intensiver als jemals zuvor betreibt das neue MINI Cooper S Cabrio das Spiel mit dem Fahrtwind. Die kraftvollste der beiden neuen Varianten ist mit einem 1,6 Liter großen Vierzylinder-Motor ausgestattet, der seine Kraft von 128 kW/175 PS bei 5 500 min⁻¹ mit Hilfe eines Twin-Scroll-Turboladers und einer Benzin-Direkteinspritzung entfaltet. 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 eine besonders wirksame Form des Leistungszuwachses sorgt beim MINI Cooper S Cabrio das Konstruktionsprinzip des Twin-Scroll-Turboladers. 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. Das neue MINI Cooper S Cabrio beschleunigt innerhalb von nur 7,4 Sekunden von null auf 100 km/h (mit Sechsgang-Automatik: 7,7 Sekunden), zeigt auch in höheren Temporegionen beeindruckende Elastizität und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 222 km/h (Automatik: 217 km/h).

Den Kraftstoff erhält der Turbo-Vierzylinder des MINI Cooper S Cabrio über eine Direkteinspritzung nach dem Common-Rail-Prinzip. 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 aus dem Speicher direkt in den Brennraum. Die Kombination von Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung verhilft dem neuen MINI Cooper S

Cabrio gleich in mehrfacher Hinsicht zu bemerkenswerten Leistungsdaten. Die spezifische Leistung seines Motors beträgt rund 110 PS je Liter Hubraum, sein im EU-Testzyklus ermittelter Kraftstoffverbrauch beläuft sich auf 6,4 Liter (Automatik: 7,1 Liter) je 100 Kilometer bei einem CO₂-Wert von 153 Gramm (Automatik: 170 Gramm) pro Kilometer.

MINI Cooper Cabrio: Mit vollvariabler Ventilsteuerung zu frischer Sportlichkeit.

Mit seinem ebenfalls 1,6 Liter großen Saugmotor bringt das neue MINI Cooper Cabrio frische Sportlichkeit mit vorbildlicher Wirtschaftlichkeit in Einklang. Seine Höchstleistung von 88 kW/120 PS erreicht diese Antriebseinheit bei 6 000 Touren. Das maximale Drehmoment von 160 Newtonmetern steht bei 4 250 min⁻¹ zur Verfügung. 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 und Leistungsabgabe. Bereits im niedertourigen Betriebsbereich stellt der Motor des neuen MINI Cooper Cabrio ein hohes Drehmoment zur Verfügung und im oberen Drehzahlbereich wird spürbar mehr Leistung erzeugt als bei herkömmlichen Motoren. Darüber hinaus sorgen beide Technologien für einen deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauch. Das neue MINI Cooper Cabrio spurtet innerhalb von 9,8 Sekunden auf Tempo 100 (mit Sechsgang-Automatik: 11,1 Sekunden) und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 198 km/h (Automatik: 191 km/h). Sein Kraftstoffverbrauch im EU-Testzyklus beläuft sich auf 5,7 Liter (Automatik: 6,7 Liter) je 100 Kilometer, sein CO₂-Wert beträgt 137 Gramm (Automatik: 161 Gramm) pro Kilometer.

Beide Motorvarianten des neuen MINI Cabrio sind vorne quer eingebaut und übertragen ihre Kraft auf die Vorderräder. Zum Leichtbaukonzept der Vollaluminium-Motoren gehören auch gebaute – statt herkömmlich gegossene – Nockenwellen und eine gewichtsoptimierte Kurbelwelle. Diese Innovationen optimieren die Effizienz und bewirken zugleich eine Steigerung des Fahrvergnügens.

Sechsgang-Handschaltung serienmäßig, Sechsgang-Automatik als Option.

Serienmäßig sind sowohl das MINI Cooper S Cabrio als auch das MINI Cooper Cabrio mit einem Sechsgang-Handschaftgetriebe ausgestattet. Auf Wunsch steht für beide Modellvarianten auch ein Sechsgang-Automatikgetriebe zur Wahl. Die Auslegung mit sechs Gängen in allen Getriebeversionen unterstützt den agilen und sportlichen Charakter des neuen MINI Cabrio. Die Handschaltung bietet mit kurzen Schaltwegen und einer präzisen Führung ideale Voraussetzungen für dynamische Beschleunigungsmanöver. Auch das Automatikgetriebe, dessen Elektronik die Schaltvorgänge mit minimaler Zugkraftunterbrechung vollzieht, ermöglicht sportliche Fahrmanöver. Die Fähigkeit zu ebenso spontanen wie präzisen Reaktionen werden im Automatik-Modus mit höchstem Schaltkomfort kombiniert. Alternativ dazu kann der Fahrer im manuellen Modus die Gänge über Schaltwippen am Lenkrad anwählen – ähnlich wie in einem Formel-1-Rennfahrzeug.

Eine nochmals dynamischere Charakteristik entfaltet das neue MINI Cabrio nach einem Druck auf die optional verfügbare Sporttaste. Sie ist vor dem Schalt- beziehungsweise Wählhebel auf der Mittelkonsole platziert und dient zur Beeinflussung von Motorsteuerung, Lenkung und gegebenenfalls auch Automatikgetriebe. Die Aktivierung des Sport-Modus per Tastendruck bewirkt eine spürbar auf noch mehr Agilität ausgerichtete Anpassung der Gaspedalkennlinie und ein spontaneres Ansprechen der Lenkung. Bei Fahrzeugen, die mit einem Automatik-Getriebe ausgestattet sind, verkürzt die Elektronik zusätzlich die Schaltzeiten beim Gangwechsel nochmals.

Die Fahrwerkstechnik des neuen MINI Cabrio:

Go-Kart-Feeling auf höchstem Niveau.

Die Ausnahmeposition, die das neue MINI Cabrio in seinem Fahrzeugsegment einnimmt, wird wesentlich durch seine einzigartigen Fahreigenschaften bestimmt. Auch der offene MINI vermittelt das für die Marke typische Go-Kart-Feeling – jetzt auf einem noch höheren Niveau. Die Fahrwerkstechnik setzt das Potenzial der neuen, besonders kraftvollen Motoren sicher und souverän in gesteigerte Agilität um. Das präzise Handling steigert das Vergnügen sowohl bei dynamischer Kurvenfahrt auf Landstraßen als auch im Stadtverkehr.

An der Vorderachse sorgen McPherson-Federbeine für eine exzellente Radführung. Die Multilenker-Hinterachse, bei deren Entwicklung die Fahrwerkskompetenz der BMW Group genutzt wurde, bietet mit ihrer aufwändigen Kinematik stets die Gewähr für optimalen Fahrbahnkontakt. Der Einsatz von Aluminium-Längslenkern führt zu einem sehr niedrigen Komponentengewicht. Stabilisatoren reduzieren die Seitenneigung der Karosserie auf ein Minimum und leisten so einen zusätzlichen Beitrag zum agilen und sicheren Fahrverhalten. Im Vergleich zum MINI Cooper Cabrio ist das Fahrwerk des MINI Cooper S Cabrio noch sportlicher abgestimmt. Für beide Modelle steht optional ein Sportfahrwerk zur Verfügung, mit dem sich der Fahrspaß weiter steigern lässt.

Einen großen Anteil an der noch einmal verbesserten Wendigkeit des MINI Cabrio hat die elektromechanische Servolenkung EPS (Electrical Power Steering). Die geschwindigkeitsabhängige Unterstützung gewährleistet niedrige Lenkkräfte beim Einparken ebenso wie präzises Ansprechen bei Autobahntempo. Zusätzlich fördert die EPS auch die Effizienz des Fahrzeugs, weil der Elektromotor immer nur dann aktiv wird und Energie verbraucht, wenn Lenkunterstützung erforderlich ist beziehungsweise vom Fahrer gewünscht wird.

DSC serienmäßig, DTC und elektronische Sperrfunktion für das Differenzial als Option.

Neben dem sportlich abgestimmten Fahrwerk und kraftvollen Bremsen verfügt das neue MINI Cabrio 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. 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.

Als optional verfügbare Unterfunktion der DSC bietet die Dynamische Traktions Control (DTC) die Möglichkeit, die Ansprechschwellen der Fahrstabilitätsregelung heraufzusetzen, um kontrollierbaren Schlupf an den Antriebsrädern zuzulassen. Der DTC Modus wird per Knopfdruck aktiviert. So kann das MINI Cabrio beispielsweise auf schneebedeckter Fahrbahn oder auf lockerem Sand mit leicht durchdrehenden Vorderrädern 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.

Ein weiterer Bestandteil der DTC Funktion ist eine elektronisch gesteuerte Sperrfunktion für das Differenzial der Antriebsachse. Das als Electronic Differential Lock Control bezeichnete System wird im DSC-Off-Modus aktiv. Es 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.

Serienmäßig ist das MINI Cooper Cabrio mit 15 Zoll-Leichtmetallfelgen und Reifen im Format 175/65 R 15 ausgerüstet. Das MINI Cooper S Cabrio rollt auf 16 Zoll großen Leichtmetallrädern und Runflat-Reifen der Dimension 195/55 R 16, die auch bei völligem Druckverlust die Weiterfahrt ermöglichen. Optional stehen für beide Modelle unter anderem 17 Zoll-Felgen im exklusiv für das MINI Cabrio entwickelten Black Star Bullet Design zur Wahl.

Optimierter Insassenschutz durch neues Überrollschutzsystem, vier Airbags und zentrale Sicherheitselektronik.

Die anspruchsvolle Fahrwerkstechnik und die modernsten Fahrstabilitätssysteme des neuen MINI Cabrio reduzieren das Unfallrisiko erheblich. Unabhängig davon ist auch für Situationen, die der Fahrer nicht beeinflussen kann, vorgesorgt. Eine gegenüber dem Vorgängermodell um zehn Prozent steifere Fahrgastzelle, hoch belastbare Trägerstrukturen sowie präzise definierte Deformationszonen ermöglichen ein gezieltes Ableiten und Absorbieren von Aufprallenergie im Falle von Frontal-, Seiten- oder Heckkollisionen. Cabriospezifisch wurde die Karosseriesteifigkeit durch eine neu konstruierte Bodengruppe sowie durch die im Vergleich zum geschlossenen MINI nochmals verstärkten A-Säulen und Seitenschweller zusätzlich optimiert.

Zur Serienausstattung des neuen MINI Cabrio gehören Frontairbags und seitliche Kopf-Thorax-Airbags, die in die Außenflanken der Vordersitzlehnen integriert sind und bei einem Seitenaufprall sowohl den Kopf als auch den Oberkörper und den Hüftbereich vor Verletzungen schützen. Alle vier Sitzplätze sind mit Dreipunkt-Automatikgurten versehen, vorn kommen zusätzlich Gurtkraftbegrenzer sowie optimierte Gurtstrammer zum Einsatz. Alle Rückhaltesysteme werden von einer zentralen Sicherheitselektronik einschließlich Sensorik gesteuert und in Abhängigkeit von der Art und Intensität der Kollision eingesetzt. Das Sicherheitssystem des MINI Cabrio umfasst auch eine Roll-Over-Sensorik, die im Fall eines Überschlags rechtzeitig den neu entwickelten Überrollschutzbügel sowie die Gurtstrammer der vorderen Sitzplätze und die Kopf-Thorax-Airbags aktiviert. Gemeinsam mit dem cabriospezifisch verstärkten Windschutzscheibenrahmen sorgt der neue Überrollschutzbügel, der bei Bedarf elektromechanisch und innerhalb von 150 Millisekunden ausgefahren wird, als Bestandteil der Fahrgastzelle für maximalen Insassenschutz. Die Sicherheitskonzept des neuen MINI Cabrio ist darauf ausgerichtet, nicht nur die gesetzlichen Bestimmungen auf allen internationalen Automobilmärkten zu erfüllen, sondern darüber hinaus auch weltweit bei allen relevanten Crashtests und Verbraucherschutzprüfungen hervorragende Ergebnisse zu erzielen.

Der Innenraum: Geräumig, variabel, hochwertig.

Das Konstruktionsprinzip des neuen Überrollschutzbügels wirkt sich nicht nur auf den Insassenschutz, sondern auch auf die Alltagstauglichkeit des neuen MINI Cabrio positiv aus. Der einteilige Aluminium-Schutzbügel spannt sich hinter den Fondsitzen über die gesamte Breite des Innenraums. Die beiden Enden der Bügel ruhen in Halterungen, aus denen sie bei Bedarf elektromechanisch angetrieben herausfahren. In der Grundposition ragt der Bügel nicht über die hinteren Kopfstützen hinaus. Die Ausführung des Bügels als einteiliges Element ermöglicht zudem die Integration einer großen Durchladeöffnung

zwischen Gepäck- und Fahrgastraum. Auf diese Weise gewinnt das neue MINI Cabrio zusätzlich an Variabilität. Die in der Mitte geteilte Rückenlehne der Fondsitzbank kann je nach Bedarf entweder zur Hälfte oder vollständig umgeklappt werden. Bei geschlossenem Verdeck entsteht so ein Laderaumvolumen von 660 Liter. Der Wert des Vorgängermodells wird dabei um 55 Liter übertroffen. Die maximale Zuladung wurde um 30 auf 430 Kilogramm erhöht.

Ähnlich wie das Vorgängermodell verfügt auch das neue MINI Cabrio über ein Easy-Load-System. Seine Heckklappe schwenkt nach unten, sie kann als Ablage benutzt und mit einem Gewicht von bis zu 80 Kilogramm belastet werden. Zusätzlich lässt sich der hintere Verdeckrahmen um etwa 35 Grad nach oben schwenken. Dadurch entsteht eine großzügige Kofferraumöffnung. Bei geöffnetem Verdeck beträgt das Gepäckraumvolumen des neuen MINI Cabrio 125 Liter, der Wert des Vorgängermodells wird damit um 5 Liter übertroffen. Bei geschlossenem Dach kann die in zwei Führungen lagernde Gepäckraumabdeckung, auf der das Verdeck in geöffnetem Zustand ruht, nach oben verschwenkt werden. Damit wächst das Stauvolumen auf 170 Liter – ebenfalls 5 Liter mehr als beim Vorgängermodell.

Damit erreicht das neue MINI Cabrio eine einzigartige Kombination aus Fahrspaß und Funktionalität. Und selbst der Einfluss des Fahrtwindes bei geöffnetem Verdeck lässt sich ganz den individuellen Bedürfnissen anpassen. Das optional verfügbare Windschott sorgt für eine deutliche Reduzierung von Verwirbelungen im Innenraum. Es wird hinter den Vordersitzen arretiert und kann mit einem einfachen Handgriff aufgestellt werden.

Premium-Qualität und gestalterische Vielfalt im Interieur.

Eine nochmals gesteigerte Qualitätsanmutung, modern gestaltete Bedienelemente und hochwertige Materialien sorgen dafür, dass das neue MINI Cabrio schon in der Serienausstattung seine Ausnahmeposition als weltweit einziges Premium-Cabrio im Segment auf Anhieb zur Geltung bringt. Zu einer intensiveren Betrachtung fordert die große Auswahl der Außenlackierungen, Verdeckfarben, Interieurvarianten und Sonderausstattungen auf. Auch das neue MINI Cabrio bietet die für die Marke typische Vielfalt von Individualisierungsmöglichkeiten, die dafür sorgt, dass jedes Fahrzeug zu einem persönlich konfigurierten Einzelstück werden kann.

Für die Karosserielackierung des neuen MINI Cabrio stehen 12 Farben zur Wahl, darunter die erstmals präsentierten Metalltöne Horizon Blue und Midnight Black sowie die exklusiv für dieses Modell verfügbare Variante Interchange Yellow als Uni-Lackierung. Das Textilverdeck wird serienmäßig in Schwarz ausgeführt. Optional ist neben dem klassischen Braunton Hot Chocolate auch eine Verdeckvariante in Denim Blue verfügbar, die sich durch eine besonders sportlich-robuste Materialanmutung, einen durch eingewebtes Glanzgarn bewirkten Metalliceffekt und eine orangefarbene Kontrastnaht im Jeanslook auszeichnet.

Zur Basisausstattung im Innenraum des MINI Cooper Cabrio gehören Sitzbezüge in der Ausführung Stoff Cosmos und dem Farbton Carbon Black. Das MINI Cooper S Cabrio ist serienmäßig mit Sportsitzen in der Stoffvariante Checkered und dem Farbton Carbon Black ausgestattet. Die Sportsitze sind für beide Modelle auch mit Stoff-/Leder-Bezügen erhältlich. Diese Variante wird in der cabriospezifischen Farbkombination Dark Grey im Nadelstreifendesign mit kontrastierenden Steppnähten im Farbton Interchange Yellow angeboten. Optional stehen für beide Modelle außerdem vier Lederausstattungsvarianten zur Auswahl: Leder Punch in Carbon Black, Leder Gravity in Tuscan Beige sowie Leder Lounge in den Farbtönen Carbon Black oder Hot Chocolate.

Modellspezifisch sind auch die serienmäßigen Interieuroberflächen ausgeführt. Beim MINI Cooper Cabrio sind die Dekorfläche der Instrumententafel und die sieben Dekorringe in Fine White Silver gehalten, im MINI Cooper S Cabrio kommt an den gleichen Stellen die Variante Checkered zum Einsatz, wobei die Zahl der Dekorringe auf 16 erweitert wird. Optional werden die Interieuroberflächen auch in den Varianten Fluid Silver, Piano Black, Brushed Alloy und English Oak sowie – exklusiv für das MINI Cabrio – in den mit der Außenlackierung korrespondierenden Farbtönen Interchange Yellow uni und Horizon Blue metallic für Cockpit, Türellipsen und Seitenverkleidung angeboten. Als zusätzliches Stilelement ist auf Wunsch die MINI typische Colour Line zur farblichen Akzentuierung des unteren Bereichs der Instrumententafel und der Armauflagen der Türen in den Varianten Dark Grey, Cream White, Rooster Red, Pacific Blue oder – exklusiv für das MINI Cabrio – Hot Chocolate erhältlich.

Optionale Klimaautomatik mit Cabrio-Modus.

Auf Wunsch wird das neue MINI Cabrio mit einer Klimaanlage beziehungsweise einer Klimaautomatik ausgestattet. Zum Funktionsumfang der Klimaautomatik 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 Fahrtwindes, der Außentemperatur und der direkten Sonneneinstrahlung aufrecht erhalten. Ist dabei der Einsatz des Klimakompressors überflüssig, wird dieser abgeschaltet, was die Effizienz des Fahrzeugs steigert. Bei niedrigen Außentemperaturen wird automatisch die Beheizung des Fußraums intensiviert, um möglichst schnell für ein angenehmes Innenraumklima zu sorgen. Nach dem Schließen des Verdecks wird der Cabrio-Modus beendet und die gewünschte Innenraumtemperatur in gewohnter Weise eingeregelt.

Hochwertige Audio- und Navigationssysteme, Integration von Apple iPod und Apple iPhone.

Analog zu den Modellen MINI und MINI Clubman lässt sich auch das neue MINI Cabrio mit besonders hochwertigen Entertainment- und Navigationssystemen ausstatten. Die Bedienelemente der Audioanlage und das 6,5 Zoll große TFT-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems werden im zentralen Rundinstrument platziert. Zum serienmäßigen Audiosystem gehören ein CD-Laufwerk und sechs Lautsprecher. Bei Ausstattung mit einem Navigationssystem ist das Display innerhalb des Zentralinstruments platziert. 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 Cabrio integrieren. Ein serienmäßiger AUX-Anschluss macht es möglich, zum Beispiel auf einem MP3-Player gespeicherte Musik über das Audiosystem wiederzugeben. 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. Speziell für aktuelle Smartphone-Modelle wie beispielsweise das Apple iPhone ist eine Schnittstelle zur integrierten Bedienung der Audio- und der Telefonfunktionen verfügbar.

Jede Minute zählt: Der Always-Open-Timer.

Optional ist für das neue MINI Cabrio darüber hinaus ein Ausstattungsmerkmal verfügbar, das den Reiz des Fahrens bei geöffnetem Verdeck auf besondere Weise betont. Der links neben dem Drehzahlmesser platzierte Always-Open-Timer hält minutengenau die offen absolvierte Fahrzeit fest. Aktiviert wird das Zusatzinstrument, sobald der Motor des MINI Cabrio gestartet und das Softtop vollständig geöffnet ist. Ein analoger Zeiger, der sich auf einer von null bis 60 reichenden Skala bewegt, weist anschließend die beim Offenfahren bereits bewältigte Zeitspanne in Minuten aus. Nach einstündiger Fahrt springt der Zeiger in die Ausgangsposition zurück, und das erste LED-Element der insgesamt sechsstufigen Skala leuchtet im Inneren des Rundinstruments auf. Zusätzlich wird die Dauer der mit geöffnetem Verdeck absolvierten Fahrten auch vom Bordcomputer erfasst. Per Anzeige im unteren Bereich des Drehzahlmessers lässt sich sowohl ein Zwischenstand als auch die Gesamt-Offenfahrzeit seit Zulassung des Fahrzeugs abrufen. Der Always-Open-Timer ist ein einzigartiges Instrument, mit dem sich der außergewöhnliche Spaß am Offenfahren im MINI Cabrio auch in Zahlen ausdrücken lässt. Er fordert dazu auf, möglichst häufig die vergnüglichen Facetten des Alltagsverkehrs auszukosten. Und er symbolisiert die Einladung des MINI Cabrio, jede Minute für ein besonders reizvolles Fahrerlebnis zu nutzen. Damit bringt das neuartige Zusatzinstrument die Essenz des offenen Viersitzers charmant auf den Punkt: Das MINI Cabrio ist der ideale Begleiter für Autofahrer, die jederzeit den Reiz des Offenfahrens erkennen und dabei die speziellen Momente bewusst genießen wollen.

4. Aufbruch in die vierte Dimension: Das MINI Crossover Concept.



Kein MINI war jemals so wie dieser, doch auf den ersten Blick wird klar: Es ist ein MINI. Das MINI Crossover Concept überrascht mit einer vollkommen neuen Interpretation des markentypischen Erscheinungsbildes, des unverwechselbaren Designs und der einzigartigen Qualitätsmerkmale, die den Charakter des Premium-Kleinwagens prägen. Die Studie ermöglicht damit einen faszinierenden Ausblick auf neue Facetten der Marke, die in einem innovativen Karosseriekonzept – dem vierten nach dem klassischen Zweitürer, dem MINI Cabrio und dem MINI Clubman – zum Ausdruck kommen. Das MINI Crossover Concept präsentiert sich als neue Modellvariante mit erstmals mehr als vier Metern Außenlänge, vier angetriebenen Rädern, vier Türen und vier Einzelsitzen. Dabei bleibt die markentypische Designsprache gewahrt. Die markanten Erkennungsmerkmale der Front-, Seiten- und Heckansicht und die spezifischen Proportionen werden mit einer neuartigen Dachkonstruktion und einer betont robusten Anmutung kombiniert.

Das MINI Crossover Concept nimmt neue Ziele und zugleich auch neue Zielgruppen ins Visier. Es kombiniert den individuellen Stil der Marke mit Raumkomfort und Transportkapazitäten in einem bei MINI bisher unbekannten Maß sowie mit einer Flexibilität im Innenraum, die unterschiedlichsten Anforderungen des Alltagslebens und der Freizeitgestaltung mit Hilfe von innovativen Lösungen entgegenkommt. Mit diesen Merkmalen rückt das MINI Crossover Concept ins Blickfeld von Autofahrern, die den individuellen Stil der Marke mit einer gesteigerten Vielseitigkeit im Innenraum und einer innovativen Funktionalität verbinden wollen. Mehr denn je symbolisiert die Designstudie damit das MINI Prinzip des klassenlosen Automobils, das den verschiedensten Mobilitätsanforderungen der modernen Zeit gerecht wird.

Im Innenraum des MINI Crossover Concept wird der charakteristische Gestaltungsstil durch eine gezielte Erweiterung des Formen-, Farb- und Materialspektrums sowie durch eine individuelle Anordnung der Sitzplätze und innovative Ausstattungsmerkmale in eine neue Richtung gelenkt. Das MINI Crossover Concept verfügt auch im Fond über Einzelsitze. Zwischen den Sitzen auf der Mittelkonsole platziert, sorgt eine universell nutzbare, von der Armaturentafel bis ins Heck reichende Befestigungsschiene, die MINI Center Rail, nicht nur für unkonventionelle Ablagemöglichkeiten, sondern auch für eine intensive Verbindung zwischen der vorderen Sitzreihe und dem Fond. 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.

Im MINI Crossover Concept spiegelt sich nicht nur das Potenzial zur Erweiterung der MINI Modellfamilie wider, sondern auch die Innovationskraft der MINI Exterieur- und Interieur-Designer. Der Ausblick auf ein zusätzliches MINI Fahrzeugkonzept wird angereichert um eine Vielzahl von Visionen für das Fahrerlebnis und das Lebensgefühl, das nur ein MINI auslösen kann. Alle im MINI Crossover Concept gezeigten Innovationen sind darauf ausgerichtet, das charakteristische MINI Feeling um eine neue Dimension zu erweitern. Sein innovativer Charakter umfasst das Karosserie- ebenso wie das Antriebs-, das Innenraum- und auch das Bedienkonzept. Mit dieser Vielfalt an Möglichkeiten erobert das MINI Crossover Concept neue Formen der Mobilität auch jenseits des urbanen Umfelds.

Vierradantrieb – Basis für ein neues MINI Feeling.

Ein neuer MINI bietet mehr – und das auf einzigartige Weise. Diesem Prinzip folgt auch das MINI Crossover Concept. Sein Vierradantrieb zielt darauf ab, das Einsatzgebiet zu erweitern und gleichzeitig auch die gewohnten Wege neu zu erleben. Dabei beschränkt sich das MINI Crossover Concept nicht auf den Status eines Allradfahrzeugs herkömmlicher Kategorie. Damit sich das zusätzliche Mobilitätspotenzial möglichst intensiv genießen lässt, bietet das Konzeptfahrzeug zahlreiche Ausstattungsmerkmale, die es zum Allroundtalent für die abwechslungsreiche Gestaltung des Alltagslebens, der Freizeitgestaltung und der Reiseplanung machen.

Vier Meter Außenlänge – mehr Format, mehr Möglichkeiten.

Als konsequente Weiterentwicklung der MINI Modellfamilie erreicht das MINI Crossover Concept ein neues Format. Erstmals überschreitet die Karosserielänge eines MINI die Marke von vier Metern. Auch mit seiner Breite von 1 830 Millimetern und seiner Höhe von 1 598 Millimetern überragt das MINI Crossover Concept die bisher verfügbaren Serienfahrzeuge der Marke MINI. Sein Radstand beträgt 2 606 Millimeter. Die Außenmaße der Studie sind ein weiteres Symbol für das Streben nach zusätzlichen Einsatzmöglichkeiten und einer Erweiterung des Fahrerlebnisses. Das MINI Crossover Concept bietet Raumkomfort und Bewegungsfreiheit im Fond sowie Transportkapazitäten in einem bei MINI bisher nicht gekannten Ausmaß. Hinzu kommt eine Flexibilität bei der Innenraumaufteilung, die individuellen Wünschen und Erfordernissen entspricht.

Die Verbindung seines einzigartigen Designs mit herausragender Agilität, die nicht auf feste Fahrbahnen beschränkt ist, verleiht dem MINI Crossover Concept eine Sonderstellung im Fahrzeugsegment von MINI. Zugleich wird die Zugehörigkeit zur MINI Modellfamilie durch eine gezielte Neuinterpretation markentypischer Gestaltungselemente authentisch gewahrt. Das MINI Crossover Concept symbolisiert den Vorstoß in eine neue Fahrzeugkategorie und macht die Marke damit für eine nochmals erweiterte Zielgruppe interessant.

Markentypische Designelemente neu interpretiert.

Das Karosseriedesign des MINI Crossover Concept lässt keinen Zweifel an der Markenzugehörigkeit aufkommen. Unverwechselbare Gestaltungselemente sind auf den ersten Blick zu erkennen, zugleich wird die gezielte Weiterentwicklung des Designspektrums und die Übertragung der Formensprache auf eine neue Fahrzeugkategorie sichtbar. Das glattflächige und straffe Karosseriedesign, die Betonung der breiten Spur, kurze Überhänge vorn und hinten, die hohe Schulterlinie und schmale Karosseriesäulen in dunkler Farbgebung, die die Fensterflächen des Fahrgastraums als ununterbrochenes das Fahrzeug umlaufendes Band erscheinen lassen, prägen die MINI typische Gesamtanmutung. Eine besonders breite Ausführung der dunklen, auch die Radhäuser einfassenden Karosserieumrahmung zur Fahrbahn hin unterstreicht die robuste Ausstrahlung der vierradgetriebenen Konzeptstudie.

Hinzu kommen die charakteristischen Designmerkmale der Front-, Seiten- und Heckansicht, die beim MINI Crossover Concept eine neue Ausprägung erhalten. Die großen, in die Seitenwände eingelassenen Rundscheinwerfer sind auffallend stark geneigt. Nebelscheinwerfer sind in den besonders großflächig ausgeführten und mit drei soliden Querstreben bestückten Hexagon-Kühlergrill integriert.

Seitenansicht: Eine Frage der Perspektive.

In der Seitenansicht wird die charakteristische Dachlinie des MINI Crossover Concept besonders klar erkennbar. Sie fällt sanft nach hinten hin ab, wobei der obere Rand der Seitenfenster parallel zur Dachreling verläuft. Von der C-Säule an ist der Dachaufbau tiefer angesetzt, sodass die in die Fahrzeugflanken umlaufende Heckscheibe besonders flach und das Dach in diesem Bereich überaus robust wirkt. Das MINI Crossover Concept hat wie der MINI, das MINI Cabrio und der MINI Clubman eine eigenständige Dachgrafik, durch die das Fahrzeug sofort als MINI Crossover Concept erkennbar ist. Dieses an einen Helm erinnernde Dach des MINI Crossover Concept unterstreicht das Fahrzeugkonzept des Viertürers durch seine besondere grafische Anmutung.

MINI typisch umläuft eine Chromleiste die gesamte Karosserie unterhalb der Fensterflächen. Darüber hinaus erhält auch der so genannte Side Scuttle, der den Seitenblinker trägt, eine neuartige Ausführung.

Charakteristisch für das MINI Crossover Concept ist die durch das Türkonzept bedingte Asymmetrie der Seitenansicht. Die Beifahrerseite verfügt über die klassische Viertürer-Struktur einschließlich zweier Türgriffe. Auf der Fahrerseite ist lediglich ein Türöffner erkennbar. Diese Anordnung verhilft der linken Seitensicht des MINI Crossover Concept zu einer coupé-ähnlichen, sportlichen Anmutung.

Die asymmetrische Gestaltung und das außergewöhnliche Dachkonzept werden durch die Farbgebung zusätzlich betont. Die Karosserie des MINI Crossover Concept ist im Metallic-Farbtönen Minimal Grey, das Dach in Emerald Green gehalten. Auf der Fahrerseite ist auch der Außenspiegel in dunklem Grün lackiert. Zusätzlich findet sich dieser Farbtönen in der Lackierung der Felgen auf der Fahrerseite. Das MINI Crossover Concept ist mit 18 Zoll großen 6-Speichen-Leichtmetallfelgen ausgestattet – rechts im Splitspoke-Design, links in der Ausführung Litestar classic. Auch diese Differenzierung bringt den vielseitigen Charakter der Studie zum Ausdruck, die funktionale Qualitäten mit einem sportlich-aktiven Auftritt kombiniert.

Die Heckpartie des MINI Crossover Concept wird von der nach unten hin an Breite zunehmende Grundform geprägt. Die einzigartige Kinematik der Hecktür ist von außen nicht erkennbar. Die hoch angesetzte Heckscheibe und die kraftvoll ausgeprägte Hecktür unterstreichen den soliden Charakter des Fahrzeugs. Schmale und auffallend hohe Rückleuchten, die weit außen platziert und von einem breiten Chromband eingerahmt sind, nehmen Bezug zu den ähnlich konturierten Heckleuchten klassischer MINI Modelle.

Vier Türen – neue Vielfalt dank asymmetrischer Anordnung.

Mit jeweils zwei Türen auf jeder Fahrzeugseite gewährleistet das MINI Crossover Concept einen besonders bequemen Zustieg in den Fond. Auch auf diesem Gebiet werden die Möglichkeiten der bislang realisierten Karosseriekonzepte für MINI nochmals erweitert. Doch damit nicht genug: Das MINI Crossover Concept ist kein Viertürer im klassischen Sinn, was durch die asymmetrische Ausführung der Türen bei der Designstudie eindrucksvoll unter Beweis gestellt wird. Die konventionelle Anordnung findet sich lediglich auf der Beifahrerseite. Auf der Fahrerseite verfügt das MINI Crossover Concept dagegen zusätzlich zur konventionell angeordneten Tür für die erste Sitzreihe über eine außen laufende Hebe-Schiebetür zum Einstieg in den Fond beziehungsweise zur seitlichen Beladung des Fahrzeugs. Dabei handelt es sich um eine von MINI patentierte

4-Gelenktür, die aufgrund einer zusätzlichen zwangsgesteuerten Schiene einen besonders weiten Fahrweg aufweist. Durch den Entfall der B-Säule auf der Fahrerseite wird das Potenzial der großzügigen Öffnung noch weiter ausgeschöpft. Die Hebe-Schiebetür für den Zustieg in den Fond kann erst nach dem Öffnen der vorderen Tür bewegt werden. Ihr Griff wurde von den Designern in der vorderen Türkante platziert. Rahmenlose Seitenscheiben sind ein weiteres für einen Viertürer ungewöhnliches Karosseriemerkmal und unterstreichen die Transparenz des Gesamtkonzepts.

Auch die einteilig zur Seite wegschwenkende Hecktür mit einer ebenfalls rahmenlosen und elektrisch versenkbaren Scheibe trägt zur Erweiterung der Nutzungs- beziehungsweise Beladungsmöglichkeiten bei. Sie wird durch Betätigung eines in die Hecktür eingelassenen Kontaktschalters entriegelt und anschließend nach rechts um das Fahrzeug herumgeschwenkt. Die aufwändige Kinematik der Tür führt zu einem besonders großen Öffnungswinkel.

Dank der großen Öffnung und der niedrigen Ladekante lassen sich Sportgeräte und andere Transportgüter bequem in den Laderaum heben, dessen Volumen zudem durch die einzeln umklappbaren und mittels einer Parallelogrammkinematik vollständig im Boden versenkbaren Fondsitze bedarfsgerecht vergrößert werden kann. Um kleine Gegenstände im Gepäckraum abzulegen, genügt es, anstelle der gesamten Tür lediglich die Heckscheibe zu öffnen. Auf Knopfdruck fährt sie elektrisch betrieben nach unten. Zusätzliche Staukapazitäten können durch einen außen an der Hecktür an eigens zu diesem Zweck angebrachten Klemmschienen befestigten Transportkoffer geschaffen werden. Darüber hinaus ist das Roof Rail System des MINI Crossover Concept für die Anbringung von Ski-, Snowboard- und Fahrradträgern sowie Transportboxen unterschiedlicher Größe geeignet.

Flexible Dachkonstruktion: Offen für Open-air-Fahrspaß und Transportaufgaben.

Die Dachkonstruktion des MINI Crossover Concept bietet noch weitere Optionen zur Steigerung von Alltagstauglichkeit und Freizeitspaß. Als Faltverdeck, das sich fast über die gesamte Dachlänge hinweg erstreckt, kann es sowohl von vorn als auch von hinten geöffnet werden. Ganz nach Wunsch gelangen so Frischluft und wärmende Sonnenstrahlen ins Fahrzeug. Die Öffnung im hinteren Bereich ermöglicht zudem auch das Verstauen extrem langer Gegenstände – vom Surfbrett bis zum Langlaufski lässt sich auch auf diese Weise fast alles in buchstäblich herausragender Form transportieren.

Das faltverdeck besteht aus einem widerstandsfähigen Textilmaterial, das auch bei Cabriodächern verwendet wird. Solide Kunststoffelemente sorgen vorn und hinten für eine passgenaue Verbindung zur Karosserie. Der variable Öffnungsmechanismus ist eine konsequente Weiterentwicklung der Verdecktechnik, durch die sich das Faltdach an beliebiger Stelle in der Dachöffnung positionieren lässt. Dank dieser einzigartigen Option kann das Verdeck vorn um bis zu 40 Zentimeter geöffnet werden, um eine gezielte Frischluftzufuhr zu gewährleisten. Außerdem kann es im hinteren Bereich angehoben werden, um sperrige Gegenstände in den Laderaum zu heben.

Das Dach des MINI Crossover Concept bietet zusätzlich auch den Fond-Passagieren die Möglichkeit, die Schiebedach-Funktion zu nutzen und verleiht dem Fahrzeug in dieser Stellung einen Landauet-Charakter. Darüber hinaus haben die Designer die Dachgestaltung auch auf zusätzliche Individualisierungsmöglichkeiten hin ausgerichtet. Denkbar wäre beispielsweise, alternativ zum Faltdach ein Glasschiebehubdach herkömmlichen Formats beziehungsweise ein Panoramaglasdach mit besonders großer Öffnungsfläche anzubieten. Und damit nicht genug: Eine zusätzliche Option könnte ein so genanntes Yacht-Dach sein. Dieser Dachaufsatz, dessen Kontur einem Bootsdeckaufbau ähnelt, beinhaltet ebenfalls gläserne Öffnungen, zwei vom Fahrzeuginnenraum aus nutzbare Staufächer sowie ausklappbare LCD-Monitore im Dachhimmel.

Vier Einzelsitze – für maximalen Raumkomfort im MINI.

Das MINI Crossover Concept präsentiert sich nicht nur als unkonventioneller Viertürer, sondern auch als außergewöhnlicher Viersitzer. Die Einzelsitze im Fond verfügen über die gleiche Kontur wie die Plätze des Fahrers und des Beifahrers. Sie sind um 13 Zentimeter in der Länge verschiebbar. Je nach Bedarf kann so für lounge-artige Beinfreiheit oder zusätzlichen Stauraum im Heck gesorgt werden.

Die Rückseiten der Vordersitzlehnen sind mit Transportnetzen und mit elastischen Haltebändern versehen, die für die Unterbringung von Reiseutensilien wie Straßenkarten, CD-Hüllen, Zeitschriften, tragbaren Spielkonsolen oder auch Trinkgefäßen geeignet sind. Die Rückseiten der Kopfstützen können ebenfalls mit Verzurrbändern oder auch mit LCD-Monitoren für den Betrieb eines Rear-Seat-Entertainment Systems bestückt werden.

MINI Center Globe – die Vision des Zentralinstruments der Zukunft.

Mit dem kreisrunden Zentralinstrument in der Mitte der Armaturentafel verfügen die aktuellen MINI Modelle über ein in seiner Funktionalität einzigartiges und zudem auch optisch unverwechselbares Gestaltungselement für das Interieur. Alle wichtigen Entertainment-, Telekommunikations- und Navigationsfunktionen werden mithilfe dieses Multifunktionsdisplays gesteuert, an dessen Rand sich die umlaufende Geschwindigkeitsanzeige befindet. Im MINI Crossover Concept wird die konsequente Weiterentwicklung dieses Anzeige- und Bedienkonzepts präsentiert: der MINI Center Globe. Erstmals ist das zentrale Anzeige- und Bedienelement bei dieser Konzeptstudie in der Form einer Kugel ausgeführt.

Die dreidimensionale Gestaltung ermöglicht eine noch intensivere Integration von Funktionen und eine situationsgerechte Darbietung von Informationen und Entertainmentfunktionen. Zusätzlich zu den heute vertikal und horizontal angeordneten Anzeigen kann damit nun auch die Tiefe des Raums genutzt werden. Anzeigen werden auf unterschiedlichen Ebenen geschichtet und dabei – je nach Wunsch von Fahrer und Beifahrer – mehr oder weniger prägnant hervorgehoben. Das aktuelle Reisetempo wird MINI typisch auf einem außen umlaufenden Display angezeigt. Dabei steigt eine rote Flüssigkeit in einer den MINI Center Globe umgebenden Röhre je nach Geschwindigkeit im entsprechenden Maße an. Gekoppelt ist diese Anzeige mit der so genannten Herzschlag-Funktion. Je nach Fahrweise pulsiert im unteren Bereich des Zentralinstruments eine rote Beleuchtung in unterschiedlicher Frequenz. Je schneller der MINI unterwegs ist und je intensiver die Fieberkurve der Geschwindigkeitsanzeige leuchtet, desto mehr steigert sich auch der Herzschlag.

Weltweit einzigartig: Laserprojektionstechnik im Automobil.

Für die klare, flexible und jederzeit perfekt ablesbare Darstellung aller Informationen wird mithilfe hochmoderner Laserprojektionstechnik gesorgt. Dank dieser Technologie, die nie zuvor in einem Automobil eingesetzt wurde, ist auch die optische Teilung der Projektionskugel in zwei Hemisphären realisierbar. Die verschiebbaren Hemisphären ermöglichen es, dem Fahrer und dem Beifahrer unterschiedliche Funktionen darzustellen, die nur aus der jeweiligen Perspektive erkennbar sind. So kann beispielsweise der Beifahrer auf Internet-Seiten surfen, während der Fahrer weiterhin freien Blick auf alle Anzeigen des MINI Center Globe hat. Dazu schließt sich die dem Beifahrer zugeneigte Hemisphäre und dient als Projektionsfläche auf der die entsprechenden Inhalte angezeigt werden.

Die einzigartigen optischen Eigenschaften des Laserprojektors ermöglichen es, Bildinhalte auf mehreren Ebenen gleichzeitig mit herausragender Tiefenschärfe und in außergewöhnlich kraftvollen Farben darzustellen. Die Farbsättigung, die durch diese Technologie erreicht wird, liegt deutlich über der eines LCD-Displays. Zudem ist die Laserprojektion in besonderem Maße für eine Bilddarstellung auf gewölbten Oberflächen geeignet. Das in dieser Designstudie dargestellte Zentralinstrument vermittelt bereits jetzt einen Eindruck davon, welche Möglichkeiten im Bereich von Navigation, Kommunikation und Entertainment im Automobil der Zukunft durch innovative Technologie erschlossen werden können.

Vielfältige Bedienmöglichkeiten, klar verständliche Handhabung.

Die Bedienung des MINI Center Globe ist durch vier verschiedene Konzepte möglich: Zur Nutzung der berührungssensitiven Kugeloberfläche muss der Fahrer oder Beifahrer nur mit dem Finger über die gewünschte Schaltfläche streichen, um über spürbare Widerstände eine Funktion zu aktivieren. Ebenso hat der Fahrer die Möglichkeit, die Informationsauswahl und Funktionssteuerung über einen Trackball am Lenkrad vorzunehmen und kann so während der Fahrt beide Hände am Lenkrad lassen. Im unteren Bereich des MINI Center Globe befinden sich zudem Tasten und Schieberregler, mit denen besonders häufig genutzte Funktionen wie Hauptmenü, Audiofunktionen, das Ambient Light und eine Duftfunktion gesteuert werden. Je nach aktueller Vorliebe können Fahrer und Beifahrer mit einem Regler das Farbspektrum des Ambient Lights verändern und per Tastendruck verschiedene Düfte im Innenraum verströmen. Direkten Zugriff auf eine Vielzahl von Funktionen hat der Beifahrer darüber hinaus über eine Tastatur, die auf Knopfdruck aus der Armaturentafel fährt.

Zusätzlich ist der MINI Center Globe mit dem Startsystem für den Motor gekoppelt. Anstelle eines Fahrzeugschlüssels nutzt der Fahrer dazu ein als Keyball bezeichnetes Start-/Stop-Element. Der Keyball des MINI Crossover Concept wird am oberen Rand des MINI Center Globe in eine dafür vorgesehene Öffnung gelegt und rollt dann an der dem Fahrer zugewandten Seite entlang bis zur Mitte des Zentralinstruments. In dieser Position kann er gedrückt werden, um den Motorstart auszulösen. Mit einem erneuten Druck wird der Motor abgeschaltet, woraufhin der Keyball nach unten in ein Auffangfach rollt, aus dem der Fahrer ihn bequem entnehmen kann.

Während des Startvorgangs wird auch der MINI Center Globe aktiv. Die zuvor geschlossenen Hemisphären öffnen sich und geben den Blick auf das Innere des MINI Center Globe frei.

In die Oberfläche des MINI Center Globe sind die Umrissse einer Weltkarte eingraviert. Damit ähnelt das Zentralelement einem Globus – Symbol für seinen Stellenwert als universeller Reisebegleiter und Orientierungshilfe. Auf Höhe des Äquators ist zu diesem Zweck eine Ebene eingezogen, die sich je nach Fahrzeugposition in alle Richtungen neigt und dabei die von einem Kompass bekannte Funktion des künstlichen Horizonts übernimmt. Gleichzeitig vollzieht ein auf dieser Ebene stehendes MINI Modell die Bewegungen des realen Fahrzeugs nach. In geschlossenem Zustand wird mittels Laserprojektion die Position anderer MINI Fahrer, mit denen der Fahrzeugbesitzer in Kontakt steht, auf der Weltkarte angezeigt.

Für die Kommunikation zur Außenwelt kommen ebenfalls Kugeln auf der rechten Seite des MINI Center Globe zum Einsatz. Je nachdem, ob eine E-Mail, Voice-Mail oder eine SMS eingegangen sind, leuchtet eine der drei Kugeln auf. Sobald sie gedrückt wurde, wird die jeweilige Nachricht angezeigt beziehungsweise abgespielt.

Das Konzept des MINI Center Globe umfasst darüber hinaus auch neue Optionen für eine individualisierte Nutzung des Fahrzeugs. Analog zu den Personal Profiles, die bei heutigen Serienmodellen im fahrerspezifischen Funkschlüssel gespeichert sind, ist eine fahrerspezifische Konfiguration des Keyballs denkbar. Neben den bevorzugten Einstellungen der Sitz- und Lenkradposition und des Entertainmentsystems könnten auch Telefonlisten, Musikdateien oder Navigationsrouten auf dem Keyball gespeichert werden. Auf diese Weise hätte der Fahrer stets alle unterwegs relevanten Daten an Bord.

MINI Center Rail: Die ideale Verbindung zwischen der vorderen Sitzreihe und den Fond-Passagieren.

Anstelle einer herkömmlichen Mittelkonsole verfügt das MINI Crossover Concept über eine als MINI Center Rail bezeichnete Befestigungsschiene, die von der Armaturentafel bis zur Heckklappe des Fahrzeugs reicht. Sie ist das verbindende Element zwischen den Vordersitzen und dem Fond und unterstützt damit das gemeinsame Fahrerlebnis im MINI. Halterungen für Entertainment- und Telekommunikationsgeräte, Cupholder, Ablagen und Staufächer lassen sich auf dieser Schiene arretieren und anschließend über die gesamte Fahrzeuglänge hinweg nach vorn beziehungsweise hinten schieben.

Die MINI Center Rail ist mit einem integrierten Kabelkanal ausgestattet, der es ermöglicht, Mobiltelefone oder externe MP3-Player an einer beliebigen Position mithilfe einer auf der Schiene befestigten Halterung mit dem Entertainmentsystem des Fahrzeugs zu verbinden. Ein speziell für MINI entwickeltes Arretiersystem ermöglicht es darüber hinaus,

die Center Rail individuell zu bestücken und so unter anderem externe Musikplayer und andere Geräte, Aufbewahrungsboxen und Ablagen für Sonnenbrillen, Handschuhe, Parkscheine, Münzen, Schreibutensilien oder Reiseführer sowie Halterungen unterschiedlichster Art zu befestigen. Sowohl vorn als auch im Fond kann beispielsweise eine Armauflage mit integriertem Staufach justiert werden. Darüber hinaus kann die Schiene Cupholder und Transportboxen unterschiedlicher Größe, Laptop-Halterungen, zusätzliche Lichtquellen zur Innenraumbeleuchtung oder eine Kühlbox aufnehmen.

Der innovative Befestigungsmechanismus der MINI Center Rail sorgt für eine solide Fixierung aller Halterungen und Ablagen. Zugleich bietet der Schienencharakter des Systems die Möglichkeit, einzelne Elemente durch einfaches Verschieben abwechselnd vorn oder im Fond zu nutzen. So wird die gemeinsame Nutzung von externen Musikplayern ebenso erleichtert wie das Weiterreichen von Speisen und Getränken an die Fond-Passagiere während der Fahrt. Im MINI Crossover Concept wird dieses Gemeinschaftserlebnis auf Reisen durch eine speziell für das Konzeptfahrzeug kreierte Serie von Schalen und Gefäßen aus Porzellan erweitert. Sie lassen sich auf der MINI Center Rail befestigen und anschließend über die gesamte Länge der Schiene hinweg durch das Fahrzeug schieben.

Die Schalen und Gefäße sind stapelbar und können auch außerhalb des Fahrzeugs – beispielsweise während einer Pause auf Langstreckenfahrten – genutzt werden. Die Einzelstücke, die in aufwändiger Handarbeit gefertigt wurden und ein eigens für diesen Zweck entworfenes Design aufweisen, spiegeln durch ihre klassische Qualitätsanmutung sowie durch ihre individuelle Form- und Farbgebung französisches Lebensgefühl wider. Dabei bilden sie im Interieur der visionären Designstudie einen reizvollen Kontrast zwischen Tradition und Moderne.

Vier hochwertige Materialien für ein exklusives Ambiente.

Die Verwendung hochwertigsten Porzellans unterstreicht den exklusiven Lifestyle-Charakter, der im MINI Crossover Concept auch durch die Verwendung dreier weiterer besonders exklusiver Materialien für das Interieur zum Ausdruck kommt. Im Bereich der Armaturentafel spannt sich eine Echtholz-Dekorleiste über die gesamte Innenraumbreite. Auch die Armauflagen der Türen und die Inlays im Fußraum sind aus massivem Lindenholz gefertigt. An den Türverkleidungen sowie an den Umrahmungen für die Luftausströmer kommen Inlays aus spezialgehärtetem, lagunenblau schimmerndem Glas zum Einsatz. Die MINI Center Rail besteht ebenso wie die Türzuziehgriffe auf der Beifahrerseite aus massivem, mattpoliertem Aluminium. Bei der Farbauswahl für das Interieur stehen naturnahe, authentische Töne im Mittelpunkt. Dabei unterscheidet sich

der in einem dunklen Grünton gehaltene Lederbezug für den Fahrersitz vom kaffeebraunen Leder der übrigen Sitze. Zur Betonung der Fahrerorientierung sind außerdem der Türzuziehgriff auf der Fahrerseite, der Schaltknäuf, die Speichen des Lenkrads sowie der Außenspiegel auf der Fahrerseite im Farbton Mallard Green gehalten. Die weiteren Textiloberflächen sind in hellen Grau- sowie in Brauntönen ausgeführt, im Fußraum wird weiches Gummilaminat mit Holzinlays eingesetzt.

Die Oberflächengestaltung gewinnt einen zusätzlichen Reiz durch den gezielten Kontrast zwischen matten und glänzenden Flächen bei unmittelbar nebeneinander angeordneten Elementen des Interieurs. Die Verwendung von Farben und Materialien, die auch im Exterieur der Designstudie zum Einsatz kommen, lassen eine optische Verbindung zwischen dem Äußeren und dem Innenraum entstehen. So ähnelt beispielsweise die Oberflächenstruktur an der Hinterseite der Sitze der Textur des faltverdecks, die Lackierung des Dachs entspricht der Farbgebung für die dem Fahrer zugeordneten Ausstattungselemente. Und die Unterseite der Armaturentafel trägt den auch für die Karosserie eingesetzten Farbton Minimal Grey.

Das MINI Crossover Concept: Visionen für die Mobilität von morgen.

Mit dem MINI Crossover Concept präsentiert MINI nicht nur eine faszinierende Option für die Erweiterung der Markenfamilie um ein innovatives Fahrzeugkonzept, sondern auch zukunftsweisende Visionen für die Mobilität von morgen. Die Konzeptstudie greift das hohe Potenzial der Marke für eine zielgruppenorientierte Diversifizierung auf, das durch den Erfolg der drei bisher eingeführten Modelle MINI, MINI Cabrio und MINI Clubman unter Beweis gestellt wurde. Auch die neue Ausprägung der MINI typischen Eigenschaften erfolgt in einer authentischen Form unter Wahrung der Kernwerte, Fahrspaß, Lifestyle und Premium-Qualität.

Das MINI Crossover Concept ist die Antwort auf die veränderten Anforderungen einer modernen, lifestyleorientierten Zielgruppe. Es beinhaltet technische Innovationen und Ausstattungsmerkmale, die in vergleichbarer Form auch jenseits des Fahrzeugsegments des MINI nie zuvor gezeigt wurden. Vor allem aber erweitert es die Fantasie und bietet einen Vorgeschmack darauf, was das Fahrerlebnis in einem MINI in Zukunft ausmachen wird.

5. Fahrspaß ohne Emissionen: Der MINI E.



Als weltweit erster Hersteller von Premium-Automobilen bringt die BMW Group eine Flotte von mehr als 500 rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen für die private Nutzung im Alltagsverkehr zum Einsatz. Der MINI E wird von einem 150 kW/204 PS starken Elektromotor angetrieben, der seine Energie aus einem leistungsstarken Lithium-Ionen-Akku bezieht und seine Kraft nahezu lautlos und emissionsfrei über ein einstufiges Stirnradgetriebe an die Vorderräder überträgt. Die speziell für die Anwendung im Automobil entwickelte Batterietechnik ermöglicht eine Reichweite von mehr als 240 Kilometern beziehungsweise 150 Meilen. Der MINI E wird im Rahmen eines Pilotprojekts ausgewählten Privat- und Firmenkunden zunächst in den US-Bundesstaaten Kalifornien, New York und New Jersey zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind ab Frühsommer 2009 auf den Straßen der deutschen Hauptstadt Berlin 50 MINI E sowie 15 Fahrzeuge in München im Alltagseinsatz unterwegs. Im Rahmen eines Gemeinschaftsprojekts der BMW Group mit den Energieversorgern Vattenfall Europe und E.ON Energie werden sie mit Strom versorgt, der aus erneuerbarer Energie erzeugt wird. Damit ist neben dem Fahren im MINI E auch die Gewinnung des dafür genutzten Stroms CO₂-neutral.

Der Elektroantrieb des MINI E aktiviert ein maximales Drehmoment von 220 Newtonmetern und ermöglicht eine unterbrechungsfreie Beschleunigung in 8,5 Sekunden auf 100 km/h beziehungsweise 62 mph. Die Höchstgeschwindigkeit des MINI E wird elektronisch auf 152 km/h oder 95 mph limitiert. Eine speziell an der Gewichtsverteilung des Fahrzeugs orientierte Fahrwerksabstimmung verhilft ihm zudem zu MINI typischer Agilität und einem überragenden Handling.

Mit dem MINI E unterstreicht die BMW Group ihre konsequente Entwicklungsarbeit bei der Reduzierung des Energieverbrauchs und der Emissionen im Straßenverkehr. Die BMW Group nutzt ihre einzigartige Technologiekompetenz auf dem Gebiet der Antriebssysteme für die Entwicklung eines Fahrzeugkonzepts, das es ermöglicht, Emissionen zu vermeiden, ohne auf Fahrspaß zu verzichten. Durch die Nutzung von mehr als 500 Fahrzeugen im realen Alltagsverkehr ergibt sich die Möglichkeit, praxisnahe Erfahrungen in repräsentativer Bandbreite zu sammeln. Die Auswertung dieser Erkenntnisse generiert wertvolles Knowhow, das für den Entwicklungsprozess von Serienfahrzeugen genutzt werden soll. Die BMW Group strebt als Bestandteil der

Unternehmensstrategie Number ONE mittelfristig die Serienproduktion von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen an. Im gleichen Kontext steht die im project i angesiedelte Entwicklung innovativer Konzepte für die Mobilität in großstädtischen Ballungsräumen, die ebenfalls auch die Nutzung eines rein elektrischen Antriebs einschließt.

Der Energiespeicher: Lithium-Ionen-Technik der neuesten Generation, speziell für die Nutzung im MINI entwickelt.

Das auf dem aktuellen MINI basierende Fahrzeug geht als Zweisitzer an den Start. Der Platz, der beim Serienmodell den Fond-Passagieren zur Verfügung steht, ist bei ihm für den Lithium-Ionen-Akku reserviert. Diese im emissionsfreien MINI eingesetzte Batterieeinheit kombiniert Leistungsfähigkeit, Speicherkapazität und kompakte Bauweise in einem auf diesem Einsatzgebiet bislang unerreicht günstigen Verhältnis. Der Lithium-Ionen-Speicher verfügt über eine Gesamtkapazität von 35 Kilowattstunden (kWh) und überträgt seine Energie in Form von Gleichstrom mit einer Nominalspannung von 380 Volt an den Elektromotor. Der Akku setzt sich aus 5 088 Batteriezellen zusammen, die in 48 Modulen zusammengefasst sind. Diese Module werden in Form von drei Batterieelementen kompakt im Innenraum des MINI E angeordnet.

Die Grundbestandteile des Energiespeichers basieren auf einem technologischen Prinzip, das sich bei der Stromversorgung für Mobiltelefone und tragbare Computer auch im Praxisbetrieb bewährt hat. Der Lithium-Ionen-Akku des MINI E kann an jede konventionelle Netzstrom-Steckdose angeschlossen werden. Die Aufladezeit ist eng an die im Versorgungsnetz herrschende Spannung und Stromstärke gebunden. In den USA lässt sich ein vollständig entladener Akku innerhalb kurzer Zeit mithilfe einer so genannten Wallbox aufladen, die zum Ausstattungsumfang jedes MINI E gehört. Die Wallbox wird in der Garage des Kunden installiert, lässt eine höhere Stromstärke zu und ermöglicht damit besonders geringe Ladezeiten. Schon zweieinhalb Stunden nach dem Ankoppeln an die Wallbox verfügt der Akku wieder über die vollständige Energiemenge.

Das Gemeinschaftsprojekt in Berlin beinhaltet neben dem Einsatz des MINI E im Alltagsverkehr durch private Nutzer auch den Aufbau einer öffentlichen Infrastruktur für die Versorgung von Elektrofahrzeugen. Der aus erneuerbarer Energie gewonnene Strom kann an Ladestationen, die über das Stadtgebiet verteilt installiert werden, in die Fahrzeuge eingespeist werden.

Fahren mit Strom: Zuverlässig, preiswert, emissionsfrei.

Für eine vollständige Wiederaufladung werden maximal 28 Kilowattstunden aus dem Stromnetz entnommen. Umgerechnet auf die Reichweite des Fahrzeugs genügt eine Kilowattstunde für die Distanz von 5,4 Meilen. So bietet der MINI E neben dem Vorzug der emissionsfreien Fortbewegung auch deutliche ökonomische Vorteile gegenüber einem Fahrzeug mit herkömmlichem Verbrennungsmotor.

Der leistungsstarke Akku liefert seine Energie an einen Elektromotor, der sie in begeisternde Agilität umwandelt. Der vorn quer unter der Motorhaube positionierte Antrieb stellt seine volle Durchzugskraft aus dem Stand heraus zur Verfügung. Dies verhilft dem MINI E zu einem faszinierend spontanen Antritt. Das intensive Fahrerlebnis äußert sich darüber hinaus durch eine ebenfalls eng an die Bewegung des Fahrpedals gekoppelte Verzögerungsdynamik. Sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt, übernimmt der Elektromotor die Funktion eines Generators. Dabei entsteht ein Bremsmoment, und der aus der Bewegungsenergie gewonnene Strom wird in die Fahrzeugbatterie zurückgespeist. Diese Reaktion ermöglicht vor allem bei mittlerem und dabei immer wieder leicht variierendem Tempo eine überaus komfortable Fahrweise. Im Stadtverkehr können rund 75 Prozent aller Verzögerungsvorgänge ohne Hilfe der Bremsanlage absolviert werden. Eine intensive Nutzung dieser so genannten Rekuperation von Energie durch den Motor führt zu einer Erhöhung der Reichweite um bis zu 20 Prozent.

MINI typische Agilität in neuer Ausprägung.

Der 1 465 Kilogramm (3 230 lbs) schwere MINI E weist eine ausgewogene Gewichtsbalance auf. Leichte Modifikationen am Fahrwerk gewährleisten ein jederzeit sicheres Handling. Auch die Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) wurde den modellspezifischen Radlasten entsprechend angepasst.

Die Bremsanlage des MINI E ist mit einer neu entwickelten elektrischen Unterdruckpumpe ausgestattet. Seine elektromechanische Lenkung EPS (Electrical Power Steering) entspricht dem auch bei MINI Serienmodellen eingesetzten System. Sowohl die Brems- als auch die Lenkunterstützung agieren bedarfsgerecht und damit besonders effizient. Auch der elektrisch betriebene Kompressor der Klimaanlage arbeitet nur, wenn Abkühlung erwünscht beziehungsweise erforderlich ist.

Design: Unverwechselbar MINI, unübersehbar neu.

Der MINI E ist auf den ersten Blick als Modell der Marke erkennbar. Das Design des MINI, der die konstruktive Basis für den emissionsfreien Zweisitzer bildet, wird um eine Reihe von Gestaltungsmerkmalen ergänzt, die auf das revolutionäre Antriebskonzept des Fahrzeugs hinweisen. Alle für das Pilotprojekt produzierten Exemplare erhalten eine einheitliche Lackierung und individuelle Seriennummern auf den vorderen Seitenwänden.

Exklusiv für den MINI E wird die Karosserielackierung im Metallicfarbton Dark Silver mit einem Dach in Pure Silver kombiniert. Erkennungsmerkmal des emissionsfreien MINI ist ein speziell gestaltetes Logo im Farbton Interchange Yellow, das einen stilisierten Netzstromstecker zeigt, der im Kontrast zum silberfarbenen Untergrund gleichzeitig ein „E“ darstellt. Es ist auf dem Dach sowie in kleinerer Ausführung an der Front, am Heck, auf der Abdeckung der Anschlussbuchse für das Batterieladekabel, auf der Dekorleiste der Armaturentafel sowie in leicht veränderter Form und in Kombination mit dem MINI Schriftzug auch auf den Einstiegsleisten zu finden. Im Gelbton des Logos sind auch die Dachflanken und die Außenspiegelkappen sowie Dekorflächen und Sitzziernähte im Innenraum gehalten.

Darüber hinaus verfügen das Zentralinstrument und die Ladezustandsanzeige hinter dem Lenkrad, die beim MINI E den Drehzahlmesser des MINI ersetzt, über dunkelgraue Ziffernblätter mit gelber Beschriftung. Der aktuelle Ladezustand der Batterie wird in Prozentwerten dargestellt. Im Zentralinstrument ist zusätzlich ein Display untergebracht, das während der Fahrt mit roten LED-Leuchten signalisiert, wie viel Strom momentan entnommen wird, beziehungsweise mit grüner Beleuchtung den Umfang der aktuell durch Rekuperation eingespeisten Energie darstellt.

Die Kunden des MINI E haben Anteil an einer Pionierleistung.

Der MINI E wurde bis zum Ende des Jahres 2008 in einer limitierten Serie von mehr als 500 Fahrzeugen produziert. Mit dieser Auflage erreicht das Projekt eine Größenordnung, die den Umfang vergleichbarer aktueller Versuchsserien bei weitem überschreitet. Der Einsatz des MINI E im Alltagsverkehr ist eine Pionierleistung, an der die Nutzer der Fahrzeuge gemeinsam mit den Entwicklern des ersten emissionsfreien MINI Modells teilhaben. Die Kunden des MINI E leisten in Kooperation mit den Experten der BMW Group einen Beitrag zur wissenschaftlichen Auswertung des Projekts. Für die Entwickler des MINI E ist der Kontakt zu den Fahrern von großer Bedeutung, weil sie neben den Fahrzeugeigenschaften auch das Nutzerverhalten analysieren, um ein möglichst exaktes und realitätsgetreues Bild von den Anforderungen zu gewinnen, die an das rein elektrisch betriebene Fahrzeug in den definierten Einsatzgebieten gestellt werden.

Spezial-Ladestation und Komplettservice für jeden MINI E.

Die Überlassung der Fahrzeuge erfolgt im Rahmen eines Leasing-Vertrags, der über einen Zeitraum von einem Jahr mit Verlängerungsoption in den USA beziehungsweise über sechs Monate in Deutschland abgeschlossen wird. Die monatliche Leasingrate umfasst bei Bedarf einen technischen Service einschließlich aller notwendigen Wartungsarbeiten sowie den Austausch von Verschleißteilen. Nach Ablauf der Leasingdauer kehren alle Fahrzeuge des Projekts in den Entwicklungsfuhrpark der BMW Group zurück, wo sie vergleichenden Untersuchungen unterzogen werden.

In den USA kann der Lithium-Ionen-Akku des MINI E an der so genannten Wallbox aufgeladen werden, die den Kunden von MINI zur Verfügung gestellt wird. Als Homebase und Stromtankstelle des MINI E sind dort daher ausnahmslos verschließbare Garagen beziehungsweise vergleichbare Gebäude geeignet.

Wartung durch qualifizierte Spezialisten.

Die Hochvolt-Technologie des Elektroantriebs erfordert Wartung durch qualifiziertes Fachpersonal und mithilfe von Spezialwerkzeugen, die nicht zur üblichen Ausstattung eines MINI Service Partners gehören. Für das Pilotprojekt wird daher sowohl an der West- als auch an der Ostküste der USA ein Service-Stützpunkt eingerichtet, dessen Mitarbeiter speziell für die eventuell erforderliche Wartung und Reparatur der elektrischen Komponenten des MINI E ausgebildet sind. Im Falle einer eventuellen Funktionsstörung im Bereich des Antriebssystems leisten sie kompetente Hilfe beim örtlichen MINI Händler oder in der speziell ausgestatteten Werkstatt des Service-Stützpunkts. Eine technische Durchsicht ist nach absolvierten 3 000 Meilen (beziehungsweise knapp 5 000 Kilometern), spätestens aber nach Ablauf von sechs Monaten vorgesehen. Auch in Berlin ist ein komplettes Servicepaket Bestandteil des Angebots an die Nutzer des MINI E.

Produktion in Oxford und München.

Der MINI E hat wesentliche Bestandteile des Produktionsentwicklungsprozesses für Serienfahrzeuge durchlaufen und dabei unter anderem eine Vielzahl von Crashtestes absolviert. Dabei wurde neben dem Insassenschutz auch die eventuelle Einwirkung von Aufprallkräften auf den Lithium-Ionen-Akku analysiert und seine gefähderungsfreie Positionierung im Fahrzeug bestätigt. Bei allen im Rahmen der besonders strengen US-Standards für den Unfallschutz vorgeschriebenen Crash-Versuchen blieb der Energiespeicher unversehrt.

Die Produktion der Fahrzeuge erfolgte an den Standorten Oxford und München und wurde noch bis Ende des Jahres 2008 abgeschlossen. Im britischen MINI Werk entsteht das gesamte Fahrzeug mit Ausnahme der Antriebskomponenten und des Lithium-Ionen-Speichers parallel zur Fertigung der Serienmodelle der Marke. Die Integration des Elektromotors, der Batterieeinheiten, der Leistungselektronik und des Getriebes wird anschließend in einem speziell zu diesem Zweck eingerichteten Produktionskomplex auf dem Gelände des BMW Werkes in München vollzogen.

6. 1959 – 2009: 50 Jahre MINI.



Fünf Jahrzehnte voller Fahrspaß und Individualität – das ist die Geschichte des MINI in Kurform. Doch seine Bedeutung reicht weit über diese Faktoren hinaus. Nur wenige Fahrzeuge haben die Automobilentwicklung in vergleichbarer Weise geprägt. Seit 50 Jahren ist der MINI Inbegriff für eine in vielerlei Hinsicht ökonomische und zugleich begehrenswerte Form der individuellen Mobilität. Die Merkmale des classic Mini, der im Jahre 1959 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde, werden vom aktuellen MINI in moderner Form interpretiert. Noch immer gilt: Kompakte Abmessungen treffen auf große Ausstrahlung, niedrige Verbrauchswerte auf hohe Funktionalität. Seine umfassenden Qualitäten machen den MINI zu einem zeitlosen Automobil. Dennoch ist nun ein halbes Jahrhundert MINI Geschichte vollendet. Und sein Geburtstag wird in angemessener Form gefeiert: mit einem großen Fan-Event für die weltweite MINI Community im Heimatland des MINI.

Das internationale Treffen beim MINI United Festival 2009 symbolisiert nicht zuletzt den Status des MINI als globales Erfolgsmodell. Der unverwechselbare Stil der Marke, zeitgemäße Verbrauchs- und Emissionswerte, agiles Handling, hohe Sicherheit und Premium-Qualität sind Eigenschaften, die überall in der Welt geschätzt werden. Und auch die historischen Wurzeln des MINI bergen eine Faszination, der sich niemand entziehen kann. So ist das Jubiläum der Marke idealer Anlass für einen Rückblick in die spannende Geschichte eines außergewöhnlichen Automobils.

Alec Issigonis: Visionär und Vater des classic Mini.

Alexander Arnold Constantine (Alec) Issigonis war der Vater des classic Mini. Ende 1956 erhielt er von Leonard Lord, Chef der British Motor Corporation (BMC), den Auftrag, so schnell wie möglich einen „richtigen Kleinwagen“ auf die Straße zu bringen. Issigonis war von der Idee begeistert. Die Konstruktion eines perfekten Kleinwagens gehörte schon immer zu seinen Lieblingsthemen. Nun galt es, seine Vorstellungen am Zeichentisch zu entwickeln und mit seinem Team umzusetzen. Seine Vision: ein viersitziger Kleinwagen mit optimaler Raumnutzung und gediegenem Fahrkomfort, technisch und optisch völlig anders als alle aktuellen Fahrzeuge und für jedermann erschwinglich.

Suez-Krise als Auslöser.

Den Anlass für das Projekt lieferte ein Mann, der mit Autos überhaupt nichts zu tun hatte. Gamal Abd el-Nasser, Staatspräsident von Ägypten, verfügte am 26. Juli 1956 einen Monat nach Abzug der britischen Truppen aus der Suezkanalzone die Verstaatlichung der Kanalgesellschaft und sperrte die Wasserstraße. Briten und Franzosen, denen die Gesellschaft mehrheitlich gehört hatte, schickten zwar postwendend Fallschirmjäger an die künstliche Wasserstraße, aber diese blieb für einige Monate unterbrochen. Die Folge: Öl und Benzinpreise schossen in die Höhe, und England dachte daran, das Benzin auf zehn Gallonen pro Monat zu rationieren. Es sah so aus, als hätten langfristig nur sehr sparsame Autos Marktchancen.

Große Pläne mit kleinem Budget.

Das Ziel schien klar abgesteckt: die Entwicklung eines Kraftstoff sparenden Kleinwagens in der großen Tradition des Vorkriegsmodells Austin Seven und des legendären Morris Minor. Da BMC zu diesem Zeitpunkt – wie vielen anderen Automobilherstellern auch – sehr begrenzte Finanzmittel zur Verfügung standen, achtete Lord darauf, die Entwicklungskosten niedrig und die Entwicklungszeit kurz zu halten. Eine Bedingung für den künftigen Kleinwagen war deshalb, einen Motor aus der laufenden Produktion zu verwenden. Die British Motor Corporation (BMC) war 1952 durch den wirtschaftlich notwendigen Zusammenschluss britischer Automobilhersteller entstanden und führte unter anderem die Marken Austin, Morris, Riley und Wolseley.

Platz sparend: Frontantrieb und Quermotor.

Issigonis entschied sich für ein Frontantrieb-Konzept mit quer stehendem Motor. Als Triebwerk kam nur der so genannte Serie-A-Motor in Frage. Der Motor mit einem Hubraum von 948 Kubikzentimetern, wie er im Morris Minor Verwendung fand, leistete 37 PS. Und das war immer noch mehr als genug: Ein erstes Versuchsfahrzeug kam damit bereits auf eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, mit der das kleine Auto allerdings heillos überfordert war: Weder Fahrwerk noch Bremsen waren für derartige Belastungen ausgelegt. Also wurde die Leistung auf 34 PS reduziert, indem der Hubraum auf 848 Kubikzentimeter verkleinert wurde, was hinsichtlich des Höchsttempos immer noch beachtliche 120 km/h bedeutete.

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 im Produktionsablauf bedeutend einfacher und damit kostengünstiger setzen. Zweites von außen sichtbares Zeichen der kostenorientierten Produktion waren die ebenfalls außen liegenden Türscharniere. 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 befanden sich zwei Kippschalter für Scheibenwischer und Licht – eine Heizung war nur gegen Aufpreis erhältlich. Selbst das mit Chrom aufgewertete De-Luxe-Modell blieb serienmäßig unbeheizt, bot dafür aber Teppichboden, Lederapplikationen an den Sitzen und einen Aschenbecher.

Leichtgewicht mit großen Platzreserven.

Mit seinem quer eingebauten Motor, dem Frontantrieb, dem steil abfallenden Heck und dem Konstruktionsprinzip „ein Rad an jeder Ecke“ unterschied sich der classic Mini von allem, was zur damaligen Zeit auf Europas Straßen rollte. Etwa 600 Kilogramm wog ein classic Mini in Serienausstattung. Er bot vier Personen ausreichend Platz, und diese durften auch etwas Gepäck mitnehmen. Wem der 195 Liter fassende Kofferraum nicht ganz ausreichte, der konnte ja einfach die Klappe offen lassen. Weil diese 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.

Debüt am 26. August 1959.

Am 26. August 1959 war es dann soweit: Der classic Mini erlebte seine Premiere – und zwar in allen Ländern gleichzeitig, in denen BMC vertreten war. Er kam zunächst in zwei Varianten auf den Markt, als Morris Mini-Minor und als Austin Seven, die sich allerdings nur im Kühlergrill, in den Karosseriefarben und den Radkappen unterschieden. Dafür stammten sie aus verschiedenen Produktionsstätten. Der Austin entstand in Birmingham, der Morris in Oxford. Später fertigte BMC beide Versionen an beiden Standorten. In seinem Heimatland kostete der classic Mini 496 englische Pfund und war damit das zweitpreiswerteste Auto auf dem Markt.

Der „Incredible Austin Seven“ – das v stand auf dem ersten Werbefoto um 90 Grad gedreht – trat gegen zwar teurere, aber in Europa bewährte Konkurrenz an: den Volkswagen, die Dauphine von Renault oder den Fiat 600. Das legendäre englische Fachmagazin „The Autocar“ attestierte dem Neuling: „Die Mode bringt oft automobiler Missgeburten ans Licht der Welt, doch wenn sich clevere und verständige Ingenieure mit einem Thema beschäftigen, dann kann das Resultat auch außerordentlich gelungen sein.“ Obwohl sich der britische Neuling auch in der internationalen Fachpresse gut gegen die Wettbewerber behaupten konnte, begannen die Verkäufe eher verhalten. Für junge Käufer war er trotz seines günstigen Preises noch zu teuer, für besser

verdienende zu spartanisch. So schrieb die deutsche „Motor Revue“ 1960 über den Austin Seven im Vergleichstest: „Der weitaus interessanteste von allen (den Preis ausgenommen). Deswegen ist dieser Wunderwagen (Gummifederung, quer gestellter Vierzylindermotor, Motor und Getriebe in einem Ölsumpf, billige 10-Zoll-Reifen, ungewöhnlich großer Innenraum, kleine Verkehrsfläche) bei uns nicht zu sehen. Der Wagen hätte es anders verdient, denn bei uns wird oft für mehr Geld Unvollkommenes gekauft – aber unserem Käuferpublikum fehlt der klare Blick.“ 5 780 Mark kostete der classic Mini damals beim Importeur – einen Volkswagen gab es für 4 600 Mark, den nagelneuen BMW 700 Sport für 5 650 Mark.

Starthilfe von der Queen.

Selbst die Tatsache, dass eine Parklücke von rund 3,50 Metern ausreichte, um den drei Meter und fünf Zentimeter kurzen classic Mini abzustellen, zog nicht so sehr wie erhofft. Doch dann entdeckte die Londoner Schickeria den flotten Flitzer, allen voran Lord Snowdon, Gemahl von Prinzessin Margaret. Auch deren Schwester, die Queen persönlich, ließ sich von Alec Issigonis den classic Mini bei einer Probefahrt vorführen, was dem Kleinwagen dann endgültig das nötige Image sicherte. Auch in den USA wurde man neugierig auf den Winzling aus Europa und empfing ihn mit Wohlwollen. So urteilte eine führende US-Fachzeitschrift 1960: „Der Austin ist das wohl kleinste vollwertige Automobil der Welt. Wir müssen zugeben, dass man zu viert keine Platzprobleme kennt, man sitzt sogar besser als in einem der großen einheimischen Fahrzeuge. Und obwohl er sehr viel Spaß macht, ist er trotzdem ein sehr reales Automobil, gut gemacht und mit großen Möglichkeiten.“

Neue Varianten schon im ersten Produktionsjahr.

1959 verließen 19 749 Austin Seven und Morris Mini-Minor die Bänder, im Jahr darauf waren es bereits 116 677. Mit zunehmendem Erfolg wuchsen auch die Ansprüche an den classic Mini. 1960 reagierte BMC mit zwei Varianten, dem Van und dem Estate. Sowohl der geschlossene Lieferwagen, als auch der rundum verglaste Kombi hatten zwei Hecktüren.

Aber erst 1961 deutete sich so richtig an, was mit dem classic Mini alles möglich war: Es begann am 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 mit herrschaftlich aufgerichteten Kühlermasken und Schwalbenschwänzchen-Kotflügeln am Heck. In der zweiten Jahreshälfte schließlich erschien eine Variante, die wie keine zweite die Legende des classic Mini begründete: der Mini Cooper.

Der Sportliche: Mini Cooper.

Schon lange bevor Alec Issigonis seine legendären Skizzen für den classic Mini aufs Papier gezeichnet hatte, verband ihn eine Freundschaft mit dem Rennwagenkonstrukteur John Cooper. Der BMC Chefkonstrukteur schätzte die kompetente Meinung seines Kollegen, deshalb war Cooper von Anfang an in die Entwicklung des classic Mini eingeweiht. Je mehr das Projekt Gestalt annahm, desto sicherer war sich Cooper, dass mit diesem neuen Auto etwas auf den Markt kommen würde, nach dem er schon lange gesucht hatte: die Basis für einen Sportwagen, der mit dem damaligen Lotus Elite konkurrieren konnte. Sobald er einen der neuen Kleinwagen in die Hände bekam, begann er mit dem Tuning.

Cooper wandte sich an Issigonis mit dem Vorschlag, einen kleinen GT aus dem classic Mini zu entwickeln. George Harriman, mittlerweile Chef von BMC, ließ sich von Coopers Idee überzeugen und stimmte einer Kleinserie von 1000 Mini Cooper zu, um die Reaktionen zu testen. Der Motor durfte nicht mehr als einen Liter Hubraum haben. Cooper glückte deshalb den von ihm von 68,3 auf 81,3 Millimeter erhöhten Hub durch eine von 62,9 auf 62,4 Millimeter verringerte Bohrung aus. Verteilt auf die vier Zylinder ergab dies einen Hubraum von exakt 997 Kubikzentimetern. 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. Die Motorleistung stieg dadurch auf 55 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf rund 136 km/h. Damit auch die Verzögerung mit der Mehrleistung Schritt halten konnte, montierte Cooper 7 Zoll große Lockheed Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse.

Spitzenleistung: Der Mini Cooper S.

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 des 848-Kubikzentimeter-Motors auf 1071 Kubikzentimeter, woraus eine maximale Leistungsausbeute von 70 PS resultierte. Mehr Leistung ergab natürlich erneut eine gestiegene Höchstgeschwindigkeit. Sie lag nun bei 160 km/h, und dementsprechend überarbeitete John Cooper auch die Bremsen. Der Durchmesser der Scheiben wuchs auf 7 1/2 Zoll, die Bremskraft des Mini Cooper S, der 1963 debütierte, wurde von nun an von einem Servogerät verstärkt.

Der Laufsteg: Die Rallye Monte Carlo.

Schon von Anfang an war der classic Mini für den Rallye-Einsatz prädestiniert. Bereits gut sechs Monate nach seinem Debüt starteten sechs Werkswagen bei der Rallye Monte Carlo 1960. Doch es dauerte drei Lehrjahre, bis die kleinen Flitzer konkurrenzfähig waren. 1963 fuhr Rauno Aaltonen den Klassensieg heraus, ehe 1964 die große Stunde der kleinen Autos schlug: Gegen eine vermeintliche Übermacht hochmotorisierter Konkurrenten gewann Paddy Hopkirk mit seinem roten Mini Cooper S diese bedeutendste Rallye Europas. Um den Triumph der Mini Cooper komplett zu machen, belegten seine Teamkollegen Timo Mäkinen Platz vier und Rauno Aaltonen Platz sieben. Dieser Sieg war der Auftakt zu einer beispiellosen Karriere des classic Mini als erster Breitensportwagen der Nachkriegszeit: Mit diesem kleinen Briten ließen sich sowohl bei Rallyes als auch auf der Rundstrecke viele internationale Größen bezwingen. Der damit verbundene Imagegewinn für den Kleinwagen war enorm.

Bittere Enttäuschung und triumphale Rückkehr.

1965 setzte Mäkinen mit seinem Co-Piloten Paul Easter die Erfolgsstory des Mini Cooper fort und gewann souverän die Rallye Monte Carlo. Er war der einzige Fahrer im gesamten Feld, der ohne einen Strafpunkt die Tausende von Kilometern abspulte. Im Jahr darauf galten die Mitglieder des Mini Geschwaders als Favoriten der Monte. Doch es kam anders. Mäkinen, Aaltonen und Hopkirk belegten zwar nach der Zieleinfahrt die ersten drei Plätze. Doch den Siegerwagen stand noch eine achtstündige technische Abnahme nach Ende der Rallye bevor. Die Kommissare stellten schließlich fest, dass die vier Zusatzscheinwerfer vor dem Kühlergrill der Mini Cooper nicht exakt den französischen Zulassungsbestimmungen entsprachen. Dies bedeutete die Disqualifikation. Es war eine der umstrittensten Entscheidungen in der Geschichte der Rallye Monte Carlo.

Ungeachtet dieser bitteren Entscheidung kehrten die Mini Cooper 1967 zur Rallye Monte Carlo zurück. Die drei Musketiere Aaltonen, Hopkirk und Mäkinen wurden ergänzt von Simo Lampinen und Tony Fall. Der „fliegende Finne“ Rauno Aaltonen mit der Startnummer 177 fuhr als Schnellster ins Ziel. Auch alle anderen Mini Cooper sahen die Zielflagge, Hopkirk als sechster, Fall als zehnter, fünfzehnter wurde Lampinen, und Mäkinen landete auf Platz 41.

1965: Eine Million classic Mini.

Im August 1964 stellte BMC eine weitere Variante des classic Mini vor, die ursprünglich für den militärischen Einsatz konzipiert war: den Moke, ein rundum offenes, viersitziges Gefährt. Der Mini Moke blieb für vier Jahre in der Preisliste, seine Hydrolastik-Federung führte Issigonis für die gehobenen Saloon-Modelle auch in der Großserie ein. Bei diesem teilhydraulischen Federsystem waren die Feder-/Dämpfer-Einheiten von Vorder- und Hinterachse seitenweise miteinander verbunden und sorgten so für höheren Fahrkomfort.

Der classic Mini überzeugte auf ganzer Linie und ließ die Jahresproduktion auf 244 359 anschwellen, einen ersten Spitzenwert. Im Jahr darauf überschritt der classic Mini die magische Marke von einer Million produzierter Einheiten. Im selben Jahr hatten Alec Issigonis und sein Team ein Automatikgetriebe zur Serienreife entwickelt und in die Ausstattungsliste gebracht. Damit war der classic Mini einer von sehr wenigen Kleinwagen mit einer derartigen Oberklasse-Option. 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.

1967: Modellüberarbeitung.

Im Jahr 1967 war der classic Mini reif für eine gründliche Überarbeitung. So erhielt er einen kraftvolleren Motor mit einem Hubraum von 998 Kubikzentimetern, der vor allem mit maximal 52 statt wie bisher 44 Newtonmetern mehr Drehmoment aufwies. Die Leistung stieg gleichzeitig auf 38 PS. Zwei Jahre später wurde ihm eine zweite, geringfügig größere Karosserievariante mit veränderter Front an die Seite gestellt: der Mini Clubman. Gemeinsam mit ihm debütierte der Mini Clubman Estate, der die schon 1960 als Morris Mini-Traveller und Austin Seven Countryman eingeführten Modelle mit vergrößertem Platzangebot ablöste. Der Mini Clubman maß mit 3 165 Millimetern elf Zentimeter mehr als der classic Mini, der Mini Clubman Estate kam auf 3,40 Meter und bot entsprechend flexiblere Transportmöglichkeiten. Breite, Höhe und Radstand blieben jeweils unverändert. Der Mini Clubman war serienmäßig mit einem 38 PS starken 1,0 Liter-Motor ausgestattet. Der Mini Cooper wurde 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 Markenzeichen prangte auf der Motorhaube.

1972: Drei Millionen verkaufte classic Mini.

1972 wurde zu einem der erfolgreichsten Jahre des classic Mini. 13 Jahre nach dem Debüt entwickelte sich die Nachfrage derart stark, dass 306 937 Einheiten gebaut wurden, darunter das 3-millionste Exemplar des mittlerweile schon als Klassiker geltenden Kleinwagens. Fast jährliche kleine Modellpflegemaßnahmen hielten die Attraktivität des classic Mini hoch. So gab es ab 1974 beispielsweise Denovo-Räder als Option für den Mini 1275 GT, eine frühe Form pannensicherer Dunlop-Reifen, die auch drucklos nicht von der Felge sprangen. Käufer des Basismodells konnten sich im selben Jahr am Einzug der Heizung in die Serienausstattung erwärmen.

Im Jahr 1976 wurden bei der Modellspezifikation des classic Mini neue Wege eingeschlagen: Sondermodelle mit den unterschiedlichsten Schwerpunkten – von sportlich bis modisch, von nobel-distinguiert bis jugendlich-frech – fanden ihre Käufer. Von 1980 bis 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 5-millionste classic Mini im Werk Longbridge vom Band.

1990: Die Rückkehr des Mini Cooper.

Auch nach dem offiziellen Ende der Cooper-Modelle hatte ihr Namensgeber John Cooper weiterhin Leistungskits für den classic Mini entwickelt und verkauft. 1990 erkannte die zwischenzeitlich für den classic Mini verantwortliche Rover Group Marktchancen und ließ den Mini Cooper wieder aufleben. Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Abgasqualität endete 1992 die Produktion der 1,0 Liter-Maschine mit Vergaser, danach wurden alle Modelle nur noch mit der 1 275-Kubikzentimeter-Maschine und Einspritzung ausgerüstet. Ab 1993 gab es auch eine offizielle Cabrio-Version, die zuvor in Deutschland entwickelt und verkauft worden war. Im Jahr 2000 endete schließlich die Produktion des classic Mini. Über 5,3 Millionen Einheiten des weltbekannten englischen Kleinwagens hatten bis dahin in verschiedenen Ausführungen die Fabriken verlassen, 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. Im Jahr 2001 schlugen der MINI One und der MINI Cooper ein neues Kapitel in der Geschichte der englischen Marke auf.

MINI United 2009: Jubiläumsparty im Heimatland des MINI.

Mit dem Relaunch der Marke unter dem Dach der BMW Group begann zugleich eine Neuauflage der Erfolgsgeschichte des einzigartigen britischen Kleinwagens. Mit der Markteinführung des MINI wurde ein neues Marktsegment definiert – das des Premium-Kleinwagens mit weltweiter Präsenz und umfangreichen Individualisierungsoptionen. Wie schon nach dem Start des classic Mini wurden die Marktprognosen innerhalb kürzester Zeit weit übertroffen. Sechs Jahre nach der Markteinführung waren bereits eine Million Einheiten verkauft. Auf rund 80 Märkten erfreut sich MINI steigender Beliebtheit bei den Kunden. Längst ist MINI die am stärksten wachsende Premium-Marke im Automobilbereich. Mehrfach wurden die Produktionskapazitäten im umfangreich modernisierten MINI Werk Oxford erweitert, um die von Jahr zu Jahr steigende Nachfrage befriedigen zu können. Weltweit wurden im Jahr 2008 mehr als 232 000 MINI verkauft.

Den 50. Geburtstag erlebt die Marke MINI in absoluter Topform – Grund genug, das Jubiläum auf einer Rennstrecke zu feiern. Der legendäre Formel-1-Kurs im britischen Silverstone ist Schauplatz für das dritte MINI United Festival, mit dem 50 Jahre MINI gefeiert werden. Vom 22. bis zum 24. Mai 2009 trifft dort die internationale MINI Community zusammen. Die MINI Fans aus aller Welt, von denen viele mit dem eigenen Automobil anreisen, erwartet in Silverstone ein einzigartiger Mix aus Lifestyle-Party, Showprogramm, Musikfestival und Motorsport-Action.

Auf der Rennstrecke werden unter anderem der dritte und der vierte Lauf der aktuellen MINI CHALLENGE Saison ausgetragen. Die Rennen der populären Clubsportserie waren schon in den vergangenen Jahren fester Bestandteil der MINI United Festivals. Darüber hinaus gehen in Silverstone auch classic Mini an den Start. Der Mini Seven Racing Club schickt rund 50 classic Mini Rennfahrzeuge auf die Strecke. In einer Ausstellung werden die MINI Fans zudem durch die spannende Historie der Marke geführt.