

1959 – 2019. 60 JAHRE MINI. INHALTSVERZEICHNIS.



1. Mehr als ein Automobil.	
Die MINI Modellfamilie im Wandel der Zeit.	2
2. Mit traditionellem Sportsgeist und britischem Flair.	
Die MINI 60 Years Edition.	9
3. Motorsport trifft auf Lifestyle.	
MINI und die Erfolgsgeschichte im Rennsport.	12
4. Typisch MINI – immer anders.	
Mit gezielter Individualisierung zum persönlichen Einzelstück.	15
5. Traditionelle Werte und moderne Vielfalt.	
Fahrzeugkonzept und Technik.	19
6. Vom Original zum Original.	
Das MINI Design.	27
7. Der Revolutionär mit dem Skizzenblock.	
Sir Alec Issigonis, Vater des classic Mini.	32
8. Made in England einst und jetzt.	
MINI Produktion zwischen Tradition und Moderne..	35
9. Individualisten unter sich.	
MINI Fans sind weltweit vernetzt.	38
10. Klassenloses Auto mit Star-Qualitäten.	
MINI als Mitglied der Society.	41
11. Kleines Auto, großer Auftritt.	
Das MINI Marketing.	44
12. Inspirierender Charakter.	
MINI Lifestyle und Sondereditionen.	47
13. Eine Frage des Stils.	
Die MINI Lifestyle Collection.	50

1. MEHR ALS EIN AUTOMOBIL. DIE MINI MODELLFAMILIE IM WANDEL DER ZEIT.



Das Original im Premium-Segment der Kleinwagen vollendet sein 60. Lebensjahr – und ist doch jünger denn je. Vor exakt 60 Jahren, am 26. August 1959, enthüllte die British Motor Corporation (BMC) das Ergebnis ihrer Entwicklungsarbeit für einen revolutionär neuen Kleinwagen. Dem Publikum präsentierten sich dabei gleich zwei Modelle: der Morris Mini-Minor und der Austin Seven. Die Doppelpremiere der nahezu baugleichen Viersitzer war damals dem breiten Markenspektrum der BMC geschuldet, doch sie hatte durchaus Symbolwert.

Viel Innenraum bei möglichst geringen Außenmaßen, Platz für vier Insassen, tadellose Fahreigenschaften, ein geringer Benzinverbrauch und ein günstiger Preis – diesen Vorgaben der Konzernleitung war der Schöpfer des Mini, der Konstrukteur Alec Issigonis, gefolgt. Die brillanten Ideen, die er bei der Entwicklung des familientauglichen Zweitürers umsetzte, hatten eine Tragkraft, die für mehr als ein einziges Auto reichten und sie ließen sich bestens auf weitere Varianten übertragen. So entstanden schon im ersten Produktionsjahr des classic Mini die Modelle Mini Van und Mini Estate. Seit dem Neubeginn der Marke mit der Markteinführung des MINI im Jahr 2001 hat sich das schon vor 60 Jahren gültige Prinzip bestätigt: Ein überlegenes Konzept überzeugt in vielfacher Ausführung. Dies gilt auch heute noch für die Kleinwagen MINI 3-Türer, MINI 5-Türer und MINI Cabrio, für den MINI Clubman und den MINI Countryman im Premium-Kompaktsegment sowie schon bald auch für den rein elektrisch angetriebenen MINI Cooper SE. Sie alle zeigen individuelle Stärken und einen jeweils eigenständigen Charakter, im Kern sind sie jedoch vor allem eines: ein MINI.

Schon in den ersten Verkaufsbroschüren für den Morris Mini-Minor wurde die außerordentliche Zukunftsorientierung des neuen Kleinwagens gepriesen. Doch wie sehr sich die Prophezeiungen bewahrheiten würden, ahnte damals wohl kaum jemand. 60 Jahre später steht fest: Nur wenige Fahrzeugkonzepte haben ähnlich lange Zeitspannen überdauert oder eine vergleichbare Popularität erlangt, und keines von ihnen wurde jemals in einer so großen Vielfalt von Varianten umgesetzt wie das des Mini. Dieser Erfolg liegt auch darin begründet, dass der Mini von Beginn an den Anforderungen seiner Zeit entsprach, darüber hinaus aber noch weitere Qualitäten bot. Mit einer Gesamtlänge von 3,05 Metern und einem Einstandspreis von 496 englischen Pfund war er perfekt auf knappe Parklücken und kleine Budgets zugeschnitten. Seine agilen Fahreigenschaften und der charmante Charakter seiner Proportionen machten ihn jedoch auch für jene Autofahrer interessant, die neben Raumökonomie und Wirtschaftlichkeit auch sportliche Kurvenfahrten und Individualität zu schätzen wussten.

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

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

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

In der zweiten Jahreshälfte schließlich erschien eine Variante, die wie keine zweite die Legende des classic Mini prägen sollte: der Mini Cooper. Der Sportwagenkonstrukteur John Cooper, den eine enge Freundschaft mit Alec Issigonis verband, hatte schon während der Entstehung der ersten Prototypen das sportliche Potenzial des neuen Kleinwagens erkannt. Mit dem Segen der Konzernleitung entwickelte er eine Kleinserie von 1 000 Mini Cooper, deren modifizierter und im Hubraum auf 1,0 Liter erweiterter Motor eine Leistung von 55 PS erzeugte.

Die Reaktionen auf dieses Auto, das im September 1961 auf den Markt kam, waren euphorisch und ließen nur einen Änderungswunsch offen: noch mehr Leistung. Issigonis und Cooper vergrößerten den Hubraum auf 1 071 Kubikzentimeter, was in einer maximalen Leistungsausbeute von 70 PS resultierte. Damit wurde der Mini Cooper S nicht nur auf der Straße zu einer Ausnahmeerscheinung. Der Klassensieg für den Finnen Rauno Aaltonen bei der Rallye Monte Carlo 1963 war Auftakt für eine beispiellose Erfolgsserie im Motorsport. Sie gipfelte in den drei Gesamtsiegen bei der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1964, 1965 und 1967.

Extreme Vielfalt: Vom Mini Moke bis zum Mini Clubman.

Im August 1964 stellte BMC eine weitere Variante des classic Mini vor, die ursprünglich für den militärischen Einsatz konzipiert war: den Mini Moke, ein rundum offenes, viersitziges Gefährt, das für vier Jahre in der Preisliste blieb. Seine Karosserie bestand praktisch aus einer Bodenwanne mit breiten,

kastenförmigen Schwellern plus Motorhaube und Windschutzscheibe. Gegen Niederschläge schützte lediglich ein aufklappbares Verdeck. Der Mini Moke nutzte die Antriebstechnik des Mini und wurde vor allem in den sonnenverwöhnten Regionen der USA und in Australien zum Erfolg.

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

Dauerläufer classic Mini und das Comeback des Mini Cooper.

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

Im Jahre 1990 wurde die Rückkehr des Mini Cooper in das Modellprogramm von vielen Fans mit großer Freude begrüßt. Unter seiner Motorhaube war nun der 1,3-Liter-Motor aktiv. Die Produktion des 1,0-Liter-Antriebs für den Mini endete 1992 aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Abgasqualität. Fortan wurden alle Modelle mit der 1 275-Kubikzentimeter-Maschine ausgerüstet.

1991 erschien letztmalig eine neue Variante des classic Mini. Als einzige hatte sie nicht in England, sondern in Deutschland ihren Ursprung. Ein engagierter Händler in Baden hatte dem classic Mini – wie schon manche Tuner zuvor – das Dach abgeschnitten und ihn in ein äußerst ansehnliches Cabriolet verwandelt. Im Unterschied zu den früheren Versuchen war das Ergebnis qualitativ so gut ausgefallen, dass die zwischenzeitlich für den classic Mini verantwortliche Rover Group entschied, Konstruktion und Fabrikation zu kaufen. Von dem Serienmodell wurden zwischen 1993 und 1996 insgesamt rund 1 000 Einheiten verkauft.

Im Jahr 2000 endete schließlich die Produktion des classic Mini. Mehr als 5,3 Millionen Einheiten des weltweit erfolgreichen Kleinwagens verließen in verschiedenen Ausführungen die Fabriken, darunter rund 600 000 Fahrzeuge, die zwischen 1959 und 1968 im Werk Oxford gebaut wurden. Aber auch nach

41 Jahren war noch lange nicht Schluss. Nach knapp einjähriger Pause wurde 2001 ein neues Kapitel in der Geschichte der englischen Marke aufgeschlagen.

Neubeginn 2001 – und der MINI Cooper ist sofort dabei.

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

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

Weltweit auf Erfolgskurs – ab 2004 auch als MINI Cabrio..

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

Deutlich schneller als beim klassischen Vorfahren wurde schließlich auch der Wunsch nach offenem Fahrspaß in einem MINI erfüllt. Im Frühjahr 2004 wurde das Debüt des MINI Cabrio gefeiert. In den vier Folgejahren entstand diese mit einem elektrohydraulisch betätigten Textilverdeck versehene Variante als MINI Cooper S Cabrio, MINI Cooper Cabrio und MINI One Cabrio im MINI Werk Oxford.

Vom Original zum Original: 2006 folgt die Neuauflage des MINI.

Der Erfolg des MINI übertraf selbst die kühnsten Prognosen. Er war Ansporn zu einer konsequenten Fortsetzung des Konzepts und zur Erschließung zusätzlicher Potenziale im Rahmen einer Neuauflage, die vieles erfolgreich fortführte und manches noch besser machte. Im Design evolutionär weiterentwickelt und technisch grundlegend erneuert, kam dieser neue MINI im November 2006 auf den Markt. Unter dem Motto „Vom Original zum Original“ wurde der mit höchsten Sympathienoten belegte optische Auftritt des MINI in zahlreichen Details verfeinert, die insbesondere die sportlichen Tugenden des kompakten Kurvenkünstlers noch deutlicher hervorhoben.

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

Fast auf den Tag genau ein Jahr nach dem Start der neuen Modellgeneration wurde die MINI Modellpalette im Herbst 2007 um ein innovatives Fahrzeugkonzept erweitert. Der MINI Clubman lieferte mit seinem um 24 Zentimeter längeren Karosserie, einer fließend gestreckten Dachlinie und einem Steilheck eine Neuinterpretation des traditionellen Shooting-Brake-Konzepts. Sein um acht Zentimeter erweiterter Radstand kam vollständig der erweiterten Beinfreiheit im Fond zugute. Fahrer- und Beifahrertür wurden beim MINI Clubman um eine zusätzliche Einstiegsöffnung an der rechten Fahrzeugseite und die beiden seitlich öffnenden Flügel der Splitdoor am Heck ergänzt. Die zweigeteilte Hecktür zitierte ein authentisches Detail der klassischen Vorfahren – des Morris Mini-Traveller und des Austin Mini Countryman – aus den 1960er-Jahren.

Mit einem noch sportiveren Design, optimierter aktiver und passiver Sicherheit, erweiterter Funktionalität und Motoren der neuesten Generation wurde das Modellprogramm 2009 um eine Neuauflage des MINI Cabrio erweitert. Das vollständige Öffnen und Schließen seines Textilverdecks erfolgte jetzt elektrohydraulisch – auch während der Fahrt mit bis zu 30 km/h – innerhalb von jeweils 15 Sekunden. Zudem ermöglichte ein einteiliger Schutzbügel die Integration einer großen Durchladeöffnung zwischen Gepäck- und Fahrgastraum.

Vorstoß ins Premium-Kompaktsegment.

Zum 50. Geburtstag der Marke liefen die Vorbereitungen zum Vorstoß in eine weitere Fahrzeugklasse bereits auf Hochtouren. Und schon im Jahr 2010 trat der MINI Countryman an, um zusätzliche Zielgruppen für Fahrspaß und individuellen Stil der Marke zu begeistern – nicht nur auf allen Straßen dieser Welt, sondern auch jenseits davon. Das neue Modell für das Premium-Kompaktsegment war der erste MINI überhaupt mit mehr als vier Metern Länge, fünf Sitzplätzen, vier Türen zuzüglich einer Heckklappe sowie optionalem Allradantrieb. Mit seiner dominant aufragenden Front und neuen Scheinwerfer-Konturen setzte der MINI Countryman individuelle Akzente. Dank des hexagonalen Kühlergrills, der kurzen Überhänge,

der hohen Brüstungslinie sowie der kraftvollen Statur war er dennoch auf Anhieb als echter MINI zu erkennen.

Die Neuinterpretation klassischer Merkmale und Tugenden wurde im Jahr 2013 mit dem MINI Paceman fortgesetzt. Dynamisch gestreckte Coupé-Linien, zwei Türen und eine große Heckklappe verhelfen ihm zu einem extravaganten Auftritt. Auch der MINI Paceman war optional mit dem Allradantrieb ALL4 erhältlich.

Die jüngste Modellgeneration: MINI erfindet sich wieder einmal neu.

Zu Beginn des Jahres 2014 wurde der jüngste Generationswechsel im Modellprogramm von MINI eingeläutet. Das aktuelle Angebot im Premium-Segment der Kleinwagen umfasst den MINI 3-Türer, den ebenfalls noch im Jahr 2014 vorgestellten MINI 5-Türer und das MINI Cabrio, dessen jüngste Auflage im Jahr 2016 an den Start ging. Mit einem erneut evolutionär weiterentwickelten Design, optimierter Funktionalität, nochmals gesteigertem Fahrspaß und einer Vielzahl von Innovationen in den Bereichen Bedienung, Fahrerassistenzsysteme und Connectivity setzt die neue Modellgeneration ihre weltweite Erfolgsgeschichte fort. Neue Drei- und Vierzylinder-Motoren mit MINI TwinPower Turbo Technologie und einem Leistungsspektrum zwischen 55 kW/75 PS und 141 kW/192 PS sorgen für eine weiter optimierte Relation zwischen Fahrspaß und Verbrauch

Im Premium-Kompaktsegment ist MINI auch in der jüngsten Modellgeneration mit zwei starken Fahrzeug-Charakteren vertreten. Die Neuauflage des MINI Clubman hat mit einem rundum gereiften Fahrzeugkonzept den Sprung in die höhere Fahrzeugklasse gemeistert. Ein deutlich erweitertes Platzangebot im Innenraum, vier Türen und fünf Sitzplätze verhelfen ihm zu einer hohen Variabilität, mit der der MINI Clubman auch den Ansprüchen jenseits des urbanen Verkehrsgeschehens gerecht wird. Optional kann er zudem mit dem Allradantrieb ALL4 ausgestattet werden.

Noch großzügiger, noch moderner, noch vielseitiger und noch sportlicher präsentiert sich die Neuauflage des MINI Countryman. Mit seiner gegenüber dem Vorgängermodell um 20 Zentimeter gewachsenen Außenlänge und seinen kraftvollen Proportionen erscheint der neue Allrounder besonders eigenständig. Für Fahrspaß jenseits fester Straßen sorgt auch beim neuen MINI Countryman auf Wunsch die jüngste Ausführung des Allradantriebs ALL4. Ebenso wie für den MINI Clubman stehen auch für den MINI Countryman sechs moderne Motoren zur Auswahl. Darüber hinaus ebnet er den Weg zu MINI typischem Fahrspaß mit elektrischem Antrieb. Der MINI Cooper S E Countryman ALL4 ist das erste Modell der Marke mit Plug-in-Hybrid-Antrieb. Ein Dreizylinder-Ottomotor, der die Vorderräder antreibt, und ein Elektroantrieb, der auf die Hinterräder wirkt, sorgen mit ihrem intelligent gesteuerten Zusammenwirken für extrem effizienten Fahrspaß mit optimierter Traktion und Fahrstabilität.

Für nachhaltigen Fahrspaß: Elektromobilität im Stil von MINI.

Die Zukunft des MINI Feelings ist nahezu lautlos, lokal emissionsfrei, aber überaus kraftvoll. Von 2020 an bringt der neue MINI Cooper SE frischen Schwung in das

Segment der Elektrofahrzeuge. Mit seinem 135 kW/184 PS starken Elektromotor verbindet er nachhaltige Mobilität mit charakteristischem Fahrspaß, ausdrucksstarkem Design und Premium-Qualität.

Mit dem neuen MINI Cooper SE setzt die britische Marke einmal mehr wegweisende Impulse für die urbane Mobilität. Vor 60 Jahren schuf das revolutionäre Konstruktionsprinzip des classic Mini die Grundlage für maximalen Innenraum auf minimaler Grundfläche. Mit der modernen Neuinterpretation von kreativer Raumnutzung und einzigartigem Fahrspaß wurde der im Jahr 2001 eingeführte MINI zum Original im Premium-Segment der Kleinwagen. Jetzt ebnet der neue MINI Cooper SE, als erster Premium-Kleinwagen mit rein elektrischem Antrieb, den Weg zu einem nachhaltigen und gleichzeitig emotionsstarken Fahrerlebnis im Stadtverkehr.

2. MIT TRADITIONELLEM SPORTSGEIST UND BRITISCHEM FLAIR. DIE MINI 60 YEARS EDITION.



Ein Original, das sich immer wieder neu erfindet, fest verwurzelt in der Tradition und dennoch stets offen für Veränderungen. So präsentiert sich MINI 60 Jahre nach dem Start des britischen Kleinwagens, der unverwechselbare Eigenschaften wie Gokart-Feeling und kreative Raumnutzung weltweit populär machte. Zum runden Jubiläum präsentiert der Premium-Automobilhersteller ein Designmodell, das sowohl die britische Herkunft als auch den agilen Charakter des MINI betont. Die MINI 60 Years Edition bringt mit ebenso hochwertigen wie exklusiven Design- und Ausstattungsmerkmalen den auch im urbanen Alltagsverkehr jederzeit spürbaren Sportsgeist der Marke zum Ausdruck. Die Sonderedition wird als MINI 3-Türer und als MINI 5-Türer in jeweils drei Motorvarianten angeboten.

Das sportliche Talent liegt in den Genen des MINI. Dass die Konstruktionsmerkmale des neuen Kleinwagens nicht nur den Platzverhältnissen im Innenraum, sondern auch seinen agilen Fahreigenschaften zugutekommen würden, ließ sich schon vor dem Verkaufsstart des classic Mini im Sommer des Jahres 1959 erkennen. Vor allem der Sportwagen-Konstrukteur John Cooper war vom Rennstrecken-Potenzial des kompakten Viersitzers überzeugt. Gemeinsam mit Alec Issigonis, dem Schöpfer des classic Mini, entwickelte er Ideen für kraftvoller angetriebene Varianten des Kleinwagens und legte so den Grundstein für eine außergewöhnliche Karriere auf Rundstrecken und Rallyepisten, die in den 1960er-Jahren mit drei Gesamtsiegen bei der Rallye Monte Carlo gekrönt wurde.

Die MINI 60 Years Edition erinnert vor allem mit einer Karosserielackierung im klassischen Farbton britischer Rennwagen an die schon früh begonnene und bis in die jüngste Vergangenheit fortgesetzte sportliche Laufbahn der Marke. Die Exterieurlackierung in British Racing Green bringt Charakter und Herkunft des Premium-Kleinwagens besonders klar zum Ausdruck. Alternativ dazu stehen für das Designmodell auch die Karosseriefarben Midnight Black metallic, Moonwalk Grey metallic, Melting Silver metallic und MINI Yours Lapisluxury Blue uni zur Auswahl. Kombiniert wird die gewählte Karosseriefarbe mit einer Lackierung in Pepper White oder Schwarz für das Dach und die Außenspiegelkappen. Motorhaubenstreifen mit einem spezifischen Jubiläumsdesign und exklusive 17 Zoll-Leichtmetallräder in der Ausführung 60 Years Spoke 2-tone runden das unverwechselbare Erscheinungsbild der Editionsfahrzeuge ab.

Das prägnante 60 Years Logo des Designmodells findet sich nicht nur auf dem linken Motorhaubenstreifen, sondern auch auf den Side Scuttles der seitlichen Fahrtrichtungsanzeiger und auf den Einstiegsleisten der Fahrer- und der Beifahrertür. Im Innenraum ist es außerdem auf den vorderen Kopfstützen und auf dem Lenkrad zu sehen. Darüber hinaus verfügt das Designmodell über eine modellspezifisch gestaltete Interieurleiste. Auch die beim Öffnen der Fahrertür

sichtbare LED-Logoprojektion zeigt das Jubiläumsdesign. Zur Serienausstattung der Editionsfahrzeuge gehören ein Sport-Lederlenkrad sowie Sportsitze in der Lederausführung MINI Yours Leder Lounge 60 Years und der exklusiven Farbe Dark Maroon.

In Verbindung mit dem Ausstattungspaket 60 Years Trim verfügen die Editionsfahrzeuge außerdem unter anderem über LED-Scheinwerfer, LED-Nebelscheinwerfer, weiße Blinkleuchten und LED-Heckleuchten im Union-Jack-Design, das Lichtpaket für den Innenraum sowie die MINI Driving Modes und das MINI Excitement Paket einschließlich Ambientebeleuchtung. Darüber hinaus sind ein Bordcomputer, eine Klimaautomatik, ein Regensensor und ein Ablagenpaket an Bord.

Drei Ottomotoren mit einem Leistungsspektrum zwischen 75 kW/102 PS und 141 kW/192 PS bilden das Antriebsportfolio für die MINI 60 Years Edition. Das Angebot der Jubiläumsmodelle umfasst den MINI One 60 Years Edition 3-Türer (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,4 – 5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 123 – 114 g/km), den MINI Cooper 60 Years Edition 3-Türer (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,3 – 5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 122 – 115 g/km) und den MINI Cooper S 60 Years Edition 3-Türer (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,4 – 6,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 147 – 139 g/km) sowie den MINI One 60 Years Edition 5-Türer (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,4 – 5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 124 – 115 g/km), den MINI Cooper 60 Years Edition 5-Türer (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,4 – 5,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 122 – 115 g/km) und den MINI Cooper S 60 Years Edition 5-Türer (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 6,5 – 6,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 149 – 141 g/km).

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007/715 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, die Spannweiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße und der optionalen Sonderausstattung und können sich während der Konfiguration verändern.

Die Angaben sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, und unter <https://www.dat.de/co2/> unentgeltlich erhältlich ist.

3. MOTORSPORT TRIFFT LIFESTYLE. MINI UND DIE ERFOLGSGESCHICHTE IM RENNSPORT.



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

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

Rennsportpionier John Cooper lehrte den Mini das Siegen.

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

Coopers Freundschaft zu Alec Issigonis entstand im Rahmen von Autorennen, bei denen beide gegeneinander antraten. Zudem bestand auch ein professioneller Kontakt, da die Cooper Car Company Motoren bei der BMC einkaufte. Im

Zusammenhang mit dem Mini war der sportliche Ehrgeiz der beiden Konstrukteure allerdings höchst unterschiedlich stark ausgeprägt. Issigonis hatte vor allem ein Alltagsauto für alle im Sinn, Cooper war vom sportlichen Potential des Kleinwagens fasziniert. Schon 1959, im Premierenjahr des Mini, schickte er seinen Fahrer Roy Salvadori mit dem ersten Mini Cooper, einer Einzelanfertigung, nach Monza. Die Qualitäten des neu erschaffenen Sportgeräts zeigten sich schon während der Anreise, die Salvadori gut eine Stunde schneller absolvierte als sein Kollege Reg Parnell im Aston Martin DB4.

Angespornt von ersten Achtungserfolgen bei der Rallye Monte Carlo im Jahre 1960 schlug Cooper den Bau eines GT-Modells auf Basis des Mini vor. Trotz anfänglicher Skepsis auf Seiten von Issigonis, doch mit dem Segen von BMC-Chef George Harriman entstand eine Kleinserie von 1 000 Mini Cooper mit einer durch umfangreiche Modifikationen am Motor um 21 auf 55 PS gesteigerten Leistung. Der Mini Cooper kam auf eine Höchstgeschwindigkeit von rund 130 km/h. Die Übersetzung des Getriebes wurde an das sportliche Potenzial angepasst, Scheibenbremsen an den Rädern der Vorderachse gewährleisteten adäquate Verzögerungswerte.

Das Ergebnis dieser Bemühungen begeisterte auch Issigonis. Umgehend begann er gemeinsam mit John Cooper die Arbeit an einer nächsten Stufe der Leistungsverbesserung. Für den Mini Cooper S wurde die Bohrung bis an die Grenzen des Möglichen vergrößert. Der Hubraum blieb dabei mit 1 071 Kubikzentimeter unter dem in der angepeilten Rennsportklasse geltenden Limit von 1 100 Kubikzentimetern, der Motor erreichte jedoch beeindruckende Drehzahlen. Er gab 70 PS bei 6 200 min⁻¹ ab, die Höchstdrehzahl lag bei 7 200 Touren. Auch diese Version wurde mit neuen Bremsen ausgestattet; die Bremskraft bekam Verstärkung durch ein Servogerät.

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

Damit war die Basis für sensationelle Motorsporterfolge gelegt. In Monte Carlo sorgte der Mini Cooper S erstmals 1962 für Aufsehen. Mit dem Finnen Rauno Aaltonen am Steuer verwies der wendige Kleinwagen als David eine deutlich PS-stärkere Goliath-Phalanx auf die Plätze. Nur drei Kilometer vom Ziel entfernt schätzte der an der Spitze liegende Aaltonen jedoch eine Kurve falsch ein und beendete das Rennen mit einem Überschlag. Doch schon im folgenden Jahr machte er sein Missgeschick wett: Aaltonen fuhr im Mini Cooper S als Klassensieger und Drittplatzierter des Gesamtklassements ins Ziel.

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

35 von 237 gestarteten Autos erreichten bei dieser Rallye das Ziel, darunter drei Mini Cooper S.

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

Legendäre Rennfahrerkarrieren begannen hinter dem Lenkrad des Mini.

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

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

Die härteste Rallye der Welt: MINI mit vier Siegen in Folge bei der Rallye Dakar.

Mittlerweile hat sich auch der MINI im internationalen Rallyesport fest etabliert. Mit spektakulären Auftritten des auf der Basis des MINI Countryman entwickelten MINI John Cooper Works WRC bei ausgewählten Läufen der FIA World Rally Championship (WRC) knüpfte die Marke bereits in den Jahren 2011 und 2012 an ihre erfolgreiche Geschichte im Rallyesport an.

Mit dem speziell für Marathon-Rallyes konzipierten MINI ALL4 Racing wurde darüber hinaus eine ganz besondere sportliche Herausforderung angenommen. Im Jahr 2012 traten MINI und Motorsport-Partner X-raid bei der Rallye Dakar an, dem

ultimativen Härtestest für Fahrer, Fahrzeuge und Teams. Performance und Zuverlässigkeit des MINI ALL4 Racing führten zu vier aufeinander folgenden Dakar-Siegen in den Jahren 2012, 2013, 2014 und 2015. 2016 gewann MINI bei dieser Rallye die Kategorie der Allrad-Fahrzeuge.

Auch im FIA Cross-Country Rally World Cup demonstrierte MINI, wie Erfolg zu Erfolg führt. Der erste Gewinn der World Cups 2012 wurde in den drei darauffolgenden Jahren (2013 – 2015) jeweils wiederholt. Im Jahr 2017 wurde in diesem Wettbewerb sowie bei der Rallye Dakar erstmals der neue MINI John Cooper Works Rally eingesetzt. 2018 gewann er einen weiteren Titel beim FIA Cross Country Rally World Cup.

John Cooper Works – Inbegriff für extremen Fahrspaß im MINI.

Nicht nur auf der Rennstrecke, sondern auch auf der Straße bietet der Markenname John Cooper Works die Gewähr für herausragende Performance. Bereits in den 1970er-Jahren stießen John Cooper Works Tuning-Kits für Mini Serienfahrzeuge auf große Nachfrage. Mit ihnen ließ sich schon damals die Sportlichkeit des classic Mini als eine seiner wichtigsten Tugenden optisch wie technisch unterstreichen. Gleiches gilt für die nach dem Relaunch der Marke eingeführten und unter dem Label John Cooper Works angebotenen Tuning-Kits für den MINI Cooper S und den MINI Cooper. Das aktuelle Angebot an John Cooper Works Zubehör umfasst unter anderem Leichtmetallräder, belüftete Brems Scheiben, Endrohrblenden sowie weitere Nachrüstprodukte für das Exterieur und das Interieur in jeweils modellspezifischer Auswahl.

Darüber hinaus wird der performance-orientierte Charakter der Marke von vier extrem sportlichen MINI Modellen verkörpert. Wichtigste Gemeinsamkeit der Topathleten ist die aus dem Rennsport abgeleitete Antriebs- und Fahrwerkstechnik, die mit aerodynamisch optimierten Karosseriemerkmalen kombiniert wird. Die Extrem-Sportler im Kleinwagen-Segment, der MINI John Cooper Works und das MINI John Cooper Works Cabrio, werden von einem 170 kW/231 PS starken Vierzylinder-Turbomotor angetrieben. In den jüngsten Ausführungen des MINI John Cooper Works Clubman und des MINI John Cooper Works Countryman sorgt jeweils ein 225 kW/306 PS starker Vierzylinder-Turboantrieb für überragende Performance-Eigenschaften.

Im Jubiläumsjahr macht sich darüber hinaus ein weiterer Garant für extremen Fahrspaß und unverfälschte Rennsport-Leidenschaft auf dem Weg zur Startlinie. Im Sommer 2019 absolvierte ein Prototyp des neuen MINI John Cooper Works GP intensive Testfahrten auf zahlreichen Rennstrecken in aller Welt. Auch er wird von einem mehr als 220 kW/300 PS starken Vierzylinder-Motor angetrieben. Sein Erscheinungsbild mit großen Lufteinlässen, spezifisch gestalteter Front- und Heckschürze sowie markantem Dachspoiler lässt auf außergewöhnliche Performance-Eigenschaften schließen. Und tatsächlich umrundete er bei seinen Testfahrten die legendäre Nordschleife des Nürburgrings in weniger als acht Minuten.

4. TYPISCH MINI – IMMER ANDERS. MIT GEZIELTER INDIVIDUALISIERUNG ZUM PERSÖNLICHEN EINZELSTÜCK.



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

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

Vom Besonderen zum Einzelstück: Individualisierung ab Werk.

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

Die umfangreichen Möglichkeiten zur Individualisierung spiegeln sich auch im Produktionsverfahren wider. Jeder MINI wird speziell nach Kundenwunsch im britischen MINI Werk Oxford beziehungsweise beim Produktionspartner VDL Nedcar im niederländischen Born gefertigt. Jeder Kunde kann sich seinen MINI exakt den persönlichen Wünschen entsprechend zusammenstellen. Sämtliche Produktions- und Logistikprozesse sind flexibel auf diese hohe Variantenvielfalt hin ausgerichtet. Aufgrund der zahlreichen Ausstattungsoptionen und der sich daraus ergebenden nahezu unendlichen Variationsmöglichkeiten ist es äußerst

unwahrscheinlich, dass zum Beispiel innerhalb eines Produktionsjahres zwei vollkommen identische MINI das Werk verlassen.

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

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

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

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

Lackierung, Dachdekor, Innenraummaterialien: MINI typischer Stil in maximaler Vielfalt.

In der aktuellen MINI Generation wird bereits durch die Modellvielfalt sowie mit den umfangreichen Optionen für die Zusammenstellung der Serien- und Sonderausstattung ein Individualisierungsgrad ermöglicht, der auch für die moderne Automobilwelt Maßstäbe setzt. Neben den verschiedenen Motorvarianten bildet auch die große Auswahl der Karosserielackierungen, der Dachdekor-beziehungsweise Verdeckvarianten, der Felgen sowie der Sitzpolsterungen, der Innenraummaterialien und Dekorelemente ideale Voraussetzungen, um das jeweilige Fahrzeug zum persönlichen Einzelstück werden zu lassen.

Eine gezielte Individualisierung ermöglichen die modellspezifischen Ausstattungspakete, mit denen sich sowohl im Exterieur als auch im Interieur ausgewählte Facetten im Charakter des jeweiligen Modells – etwa die Sportlichkeit, Eleganz oder Robustheit – besonders klar hervorheben lässt. Hinzu kommen unter anderem Motorhaubenstreifen und Außenspiegelkappen in verschiedenen Farben und Mustern, die Optionen Chrome Line und Piano Black für das Exterieur sowie ein Lichtpaket, ein anthrazitfarbener Dachhimmel und die Chrome Line für das Interieur. , ,

Ergänzend dazu stehen im Zubehörprogramm unter anderem weitere Außenspiegelkappen, Seitenblinkereinfassungen, Radventilkappen und Türgriffe in unterschiedlichen Designs, ein Tankverschluss in Chromausführung, Sport-Stripes, Bonnet-Stripes und MINI spezifische Sticker zur Platzierung auf den Türen zur Auswahl. Auch das Spektrum der jeweils modellspezifisch verfügbaren Leichtmetallfelgen wird durch die im Zubehörprogramm enthaltenen Optionen nochmals erweitert.

In den perfekt auf die Eigenschaften des MINI zugeschnittenen Performance-Komponenten von John Cooper Works, die als Zubehör erhältlich sind, offenbaren sich die langjährige Erfahrung und die gemeinsame Tradition beider Marken im Motorsport. Zu den Highlights gehören John Cooper Works Leichtmetallräder, gelochte Bremsscheiben, Stoßfängerblenden, Spoiler-Aufsätze, Endrohrblenden, Außenspiegelkappen und Side Scuttles. Passend dazu sorgen unter anderem Dekorleisten, Handbremshebel, Sportschalthebel, Innenspiegelkappen und Fußmatten für ein noch sportiveres Ambiente im Innenraum.

Individualisierung auf höchstem Niveau: MINI Yours.

Den exklusivsten Weg zu einer gezielten Individualisierung ebnen die Optionen aus dem Programm von MINI Yours. Hochwertige Materialien, stilvolles Design und präzise Verarbeitung auf höchstem Niveau kennzeichnen diese ab Werk verfügbaren Sonderausstattungen für das Exterieur und das Interieur aktueller MINI Modelle. Sie sind als Einzeloptionen sowie in jeweils modellspezifisch zusammengestellten Ausstattungspaketen erhältlich.

Die Sonderausstattungen von MINI Yours eignen sich in besonderer Weise dazu, bei der individuellen Fahrzeuggestaltung klare Akzente für Exklusivität und Stilbewusstsein zu setzen. Sämtliche Angebote spiegeln die britische Herkunft und

den Premium-Charakter der Marke wider. Das herausragende Niveau der Materialauswahl und Verarbeitungsqualität sowie das von Traditionsbewusstsein und Kreativität geprägte Design sorgen für Highlights im Erscheinungsbild des Fahrzeugs. Das MINI Yours Emblem setzt dabei einen zusätzlichen unverwechselbaren Akzent. Die Fertigung der Optionen von MINI Yours erfolgt in speziellen, von klassischer Handwerkskunst inspirierten Produktionsprozessen.

Das aktuelle MINI Yours Programm zur Individualisierung des Exterieurs umfasst außergewöhnlich anspruchsvolle Lackierungen und ausdrucksstarke, sportlich-elegante Leichtmetallfelgen in einer modellspezifischen Auswahl. Für das MINI Cabrio steht außerdem ein MINI Yours Verdeck mit eingewebtem Union Jack Muster zur Auswahl. Persönlicher Stil und Sinn für erlesene Qualität lassen sich mit den MINI Yours Angeboten für das Interieur zur Geltung bringen. Die MINI Yours Leder Lounge Sportsitze sind mit hochwertigem, in Handarbeit vernähtem Glattleder bezogen. Auf ihren Kopfstützen ist das klassische Union Jack Motiv in Perforiertechnik eingearbeitet. Die modellspezifisch verfügbaren MINI Yours Interior Styles umfassen hinterleuchtete Oberflächen, deren Lichtspots die Farbe in Abhängigkeit vom Ambientelicht variieren. Sicht- und spürbare Exklusivität kennzeichnet auch das MINI Yours Sport-Lederlenkrad mit seinem hochwertigen Walknappa, den anthrazitfarbenen Nähten und den Speichen in hochglänzendem Piano Black.

MINI Yours Customised: Vom Original zum persönlich gestalteten Unikat.

Das Programm MINI Yours Customised eröffnet den Kunden die Möglichkeit, ausgewählte Nachrüstprodukte mit einem selbstgewählten Design zu versehen und so das eigene Fahrzeug in ein persönlich gestaltetes Unikat zu verwandeln. Das innovative Angebot steht seit 2018 für zahlreiche MINI Modelle in Europa und weiteren großen Märkten zur Verfügung. Das Produktprogramm von MINI Yours Customised umfasst die als Side Scuttles bekannten Seitenblinkereinleger, Dekorleisten für die Beifahrerseite im Innenraum, LED-Einstiegsleisten, und LED-Türprojektoren.

Die im Produktprogramm von MINI Yours Customised verfügbaren Nachrüstteile können vom Kunden in einem eigens für das neue Angebot konzipierten Online-Shop ausgewählt, gestaltet und bestellt werden. Die Herstellung der individualisierten Produkte erfolgt anschließend unter Einsatz von innovativen Fertigungsverfahren wie verschiedenen 3D-Druck-Verfahren und Laserbeschriftung. Die fortschrittlichen Produktionsprozesse ermöglichen eine präzise Umsetzung der Kundenwünsche. Die individuell gestalteten Produkte werden innerhalb weniger Wochen geliefert. Sie sind so konzipiert, dass sie anschließend vom Kunden in Eigenregie oder vom teilnehmenden MINI Service Partner ins Fahrzeug integriert werden können.

5. TRADITIONELLE WERTE UND MODERNE VIELFALT. FAHRZEUGKONZEPT UND TECHNIK.



Sparsamen Kleinwagen gehört die Zukunft! Unter dieser Prämisse stand die Entwicklung des classic Mini. Knappe Außenmaße und ein großzügiges Platzangebot im Innenraum waren gefragt, ein sowohl komfortables als auch sportliches Fahrverhalten und verbrauchsgünstige Motoren sollten den neuen Kleinwagen der British Motor Corporation (BMC) ebenfalls auszeichnen. Die Sueskrise des Jahres 1956, die eine massive Verknappung der Öleinfuhren zur Folge hatte, war Anlass dafür gewesen, den Konstrukteur Alec Issigonis mit derart anspruchsvollen Vorgaben zu betrauen. Vor 60 Jahren schuf das revolutionäre Konstruktionsprinzip des classic Mini die Grundlage für maximalen Innenraum auf minimaler Grundfläche. Mit der modernen Neuinterpretation von kreativer Raumnutzung und einzigartigem Fahrspaß wurde der im Jahr 2001 eingeführte MINI zum Original im Premium-Segment der Kleinwagen. Heute ist die Marke MINI Inbegriff für begeisternde Mobilität im urbanen Umfeld und darüber hinaus. Mit dem neuen MINI Cooper SE verbindet die Marke künftig auch die Elektromobilität mit einem einzigartigen emotionalen Erlebnis. Er basiert auf dem MINI 3-Türer und kombiniert lokal emissionsfreies Fahren mit Premium-Qualität und ausdrucksstarkem Design.

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

Herausragende Ingenieurskunst hat schon beim classic Mini zu außergewöhnlichen und technisch überlegenen Lösungen geführt. Alec Issigonis entschied sich für ein Frontantriebskonzept mit einem vorn quer eingebauten Motor. Dieses Prinzip – heute als Standardlösung für kompakte Fahrzeuge etabliert – war damals zwar schon von mehreren Herstellern eingesetzt worden, doch niemand hatte es jemals so konsequent zur Förderung des Fahrverhaltens und der Raumökonomie genutzt wie der Vater des Mini. Auch die Anordnung der 10 Zoll großen Räder an den äußeren Karosserieecken kam beiden Merkmalen zugute. Der Radstand betrug 2,03 Meter. Auf 3,05 Meter belief sich die Außenlänge des Mini, er war 1,41 Meter breit und 1,35 Meter hoch. Das Wichtigste dabei: 80 Prozent des Raums, den der Kleinwagen einnahm, stand den Passagieren und ihrem Gepäck zur Verfügung.

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

Fahrgastzelle mit schlanken Dachholmen und großen Fensterflächen zu versehen. Dies kam der Rundumsicht ebenso zugute wie dem Raumgefühl.

Die Frage, welcher Motor den neuen Kleinwagen antreiben sollte, war früh entschieden. Die BMC-Führung hatte sich auf eine überarbeitete Version des Serie-A-Motors festgelegt, der schon im legendären Morris Minor eingesetzt wurde. Der Vierzylinder war mit einer dreifach gelagerten Kurbelwelle ausgestattet. Seine oben liegenden Ventile wurden über Stößelstangen und eine unten liegende Nockenwelle betätigt, die sich mit den Ein- und Auslasskanälen dieselbe Seite teilten. Halb-Fallstromvergaser waren für die Gemischaufbereitung zuständig, für Nachschub sorgte bereits von Beginn an eine elektrische Kraftstoffpumpe. Issigonis und sein Team reduzierten den Hubraum auf 848 Kubikzentimeter und beschränkten so die Leistung auf 34 PS bei 5 500 min⁻¹. Diese Nenndrehzahl war außergewöhnlich hoch, damals erreichten lediglich hochkarätige Sportmotoren auf Dauer derart hohe Touren.

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

Die Geburtsstunde des Gokart-Feelings.

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

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

Mehr Komfort: Hydrolastik-Federung und Automatikgetriebe.

Einen Vorstoß zugunsten von noch mehr Komfort unternahm Issigonis im Jahr 1964 mit der Einführung einer frühen Form der Niveauregulierung im Mini. Dazu wurde die neue Hydrolastik-Federung aus den BMC-Limousinen für den Kleinwagen modifiziert. Charakteristisch für diese einzigartige Federung waren Zylinder im Format einer 1-Liter-Öldose an jedem Rad, in denen Federung und Dämpfung zusammengefasst waren, wobei als Dämpfungsmedium eine frostsichere Wasseremulsion diente. Beim Hydrolastik-System waren auf jeder Fahrzeugseite die Hydraulikkammern des Vorder- und des Hinterraddämpfers per Druckschlauch miteinander verbunden. Fuhr das Vorderrad über eine Unebenheit, wurde ein Teil der Hydraulikflüssigkeit an die Partnerkammer der Hinterachse gedrückt und hob dort die Karosserie ein Stück weit an. Natürlich funktionierte das auch im umgekehrten Fall. Das innovative System schuf die Voraussetzungen für ein konstantes Fahrzeugniveau, konnte sich in der Praxis jedoch nicht dauerhaft durchsetzen und wurde nach sieben Jahren wieder aus dem Programm genommen.

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

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

Kleiner Motor, großes Entwicklungspotenzial.

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

Höchstgeschwindigkeit zu steigern. Der erste Mini Cooper verfügte nun über eine Motorleistung von 55 PS, was zu einer Steigerung der Höchstgeschwindigkeit von 120 auf rund 136 km/h führte. Cooper versäumte es nicht, auch die Verzögerungsleistung entsprechend anzupassen, und montierte 7 Zoll große Lockheed-Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse.

Seine Leistungsgrenzen hatte der Vierzylinder damit noch nicht erreicht, wie schon 1963 mit dem Mini Cooper S bewiesen wurde. Abermals wurde der Hubraum erweitert, er betrug nunmehr 1 071 Kubikzentimeter, was in einer maximalen Leistungsausbeute von 70 PS resultierte. Mehr Leistung ergab natürlich erneut eine gestiegene Höchstgeschwindigkeit. Sie lag jetzt bei 160 km/h, demzufolge überarbeitete John Cooper auch die Bremsen. Der Durchmesser der Scheiben wuchs auf 7½ Zoll, die Bremskraft des Mini Cooper S wurde von nun an von einem Servogerät verstärkt.

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

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

Neubeginn mit traditionellen Werten.

Auf dem Papier konnten der MINI Cooper und der MINI One, die im Jahr 2001 den Neubeginn der Marke einläuteten, kaum nennenswerte Gemeinsamkeiten mit dem classic Mini aufweisen. Unvergleichlich strengere Sicherheitsbestimmungen, deutlich gestiegene Komfortansprüche und vollkommen neue technische Möglichkeiten führten zu Lösungen, die zu Zeiten von Alec Issigonis und seinem Team nicht einmal vorstellbar gewesen wären. Dennoch bestehen elementare Parallelen zwischen dem MINI und seinem Vorfahren, die im Konzept der Neuauflage begründet liegen und in seinem charakteristischen Design zum Ausdruck kommen. Auch die Entwicklung des MINI stand unter der Prämisse, einen revolutionär neuen Kleinwagen zu konzipieren. Und wie schon beim classic Mini wurden erneut technische Innovationen genutzt, um auch den MINI mit einzigartigen Eigenschaften auszustatten.

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

Sprung in eine neue Ära der Technologie.

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

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

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

Bereits im Januar 2002 zündete MINI die dritte Fahrspaßstufe. Schneller noch als beim classic Mini und zugleich deutlich intensiver als der 70 PS starke Vorfahr sorgte die stärkste Variante im Modellprogramm für einen faszinierenden Leistungsschub. Der MINI Cooper S wurde von einem Vierzylinder-

Kompressormotor mit 120 kW/163 PS angetrieben und verfügte darüber hinaus serienmäßig über ein Sportfahrwerk und ein Sechsgang-Handschatgetriebe. Darüber hinaus wurde im Jahr darauf der erste von einem Dieselmotor angetriebene MINI präsentiert. Mit dem MINI One D wurde die Grundidee des verbrauchsgünstigen Viersitzers, die einst zur Entwicklung des classic Mini geführt hatte, in ihrer modernsten Form verwirklicht. Aus vier Zylindern und einem Hubraum von 1,4 Litern entwickelte der Vollaluminiummotor mit Common-Rail-Einspritzung und Abgasturboladung eine Leistung von 55 kW/75 PS.

Die Neuauflage des MINI: Vom Original zum Original.

Mit der im November 2006 eingeführten Neuauflage des MINI wurden die modernen Qualitäten des weltweit ersten Premium-Kleinwagens noch intensiver betont. Unter dem Motto „Vom Original zum Original“ wurde der optische Auftritt des MINI in zahlreichen Details verfeinert, die insbesondere die sportlichen Tugenden des kompakten Kurvenkünstlers noch deutlicher hervorhoben. Gleichzeitig wurde der Insassenschutz weiter optimiert.

Neue, noch kraftvollere und zugleich erheblich effizientere Motoren ermöglichten es gemeinsam mit der weiter optimierten Fahrwerkstechnik, MINI typischen Fahrspaß neu zu definieren. Die zur Markteinführung verfügbaren Modelle MINI Cooper S mit 128 kW/175 PS und MINI Cooper mit 88 kW/120 PS begeisterten auf Anhieb durch gesteigerte Fahrleistungen bei gleichzeitig deutlich reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten. Beide Motoren verfügten über einen Hubraum von 1,6 Liter, für die hohe Leistung des MINI Cooper S sorgten ein Twin-Scroll-Turbolader und eine Benzin-Direkteinspritzung. Die Antriebseinheit des MINI Cooper war mit einer vollvariablen Ventilsteuerung ausgestattet. Diese kam später auch im 1,4 Liter großen und 70 kW/95 PS starken Motor des MINI One zum Einsatz. Turboaufladung und eine Common-Rail-Direkteinspritzung verhalfen den Dieselmotoren zu herausragender Effizienz. Dem MINI Cooper D mit 82 kW/112 PS folgen in rascher Folge der MINI One D mit 66 kW/90 PS und der MINI Cooper SD mit 105 kW/143 PS. Als Einstiegsmodell kam schließlich der 55 kW/75 PS starke MINI One hinzu. Die Rolle des Top-Sportlers übernahm erstmals der MINI John Cooper Works mit einem mit 155 kW/211 PS starken Turbomotor und spezifischer Fahrwerkstechnik.

In modellspezifischer Zusammensetzung wurden serienmäßig unter anderem die Bremsenergie-Rückgewinnung, die Auto-Start-Stop-Funktion, die Schaltpunktanzeige, die elektromechanische Servolenkung, die volumenstromgeregelt Ölpumpe sowie die abschaltbare Kühlwasserpumpe eingesetzt. Serienmäßig war der MINI nun mit einem Sechsgang-Handschatgetriebe ausgestattet, optional war eine Sechsgang-Automatik verfügbar, bei der die manuelle Gangwahl auf Wunsch auch über Schaltwippen am Lenkrad vorgenommen werden konnte.

Zur großen Auswahl im Antriebsportfolio gesellte sich schon bald eine außergewöhnliche Vielfalt im Modellprogramm des MINI. Fast auf den Tag genau ein Jahr nach dem Start der neuen Modellgeneration wurde das Angebot um den MINI Clubman mit einem um acht Zentimeter erweiterten Radstand und

zweigeteilter Hecktür erweitert. 2009 folgte die neue Generation des MINI Cabrio. Und damit nicht genug: Mit den beiden Zweisitzern MINI Coupé und MINI Roadster wurden die markentypische Sportlichkeit und das Open-Air-Vergnügen von 2011 an auf besonders puristische Weise erlebbar. Parallel dazu eroberten der 2010 vorgestellte MINI Countryman und der ab 2013 verfügbare MINI Paceman das Premium-Kompaktsegment. In diesen beiden Modellen wurde erstmals der speziell für MINI entwickelte Allradantrieb ALL4 eingesetzt. Mit dem auf einem elektromagnetisch arbeitenden Mitteldifferenzial basierenden System wurde es möglich, die Antriebskraft stufenlos zwischen Vorder- und Hinterachse zu verteilen.

Die jüngste Generation: Noch mehr Fahrspaß, Effizienz und Premium-Qualität.

Mit einem erneut evolutionär weiterentwickelten Design, neuer Antriebstechnologie und einer Vielzahl von innovativen Ausstattungsmerkmalen ging 2014 die aktuelle Generation des MINI an den Start. Motoren mit MINI TwinPower Turbo Technologie und ebenfalls neu entwickelte Getriebe steigern seitdem das Spurtvermögen des MINI und führen zugleich zu einem reduzierten Kraftstoffverbrauch. Je nach Motorisierung stehen alternativ zum serienmäßigen 6-Gang Handschaltgetriebe ein 7-Gang Steptronic Getriebe mit Doppelkupplung oder ein 8-Gang Steptronic Getriebe zur Auswahl. Zum deutlichen Plus an Effizienz tragen außerdem das optimierte Gewicht und die verbesserten Aerodynamik-Eigenschaften bei. Erstmals ist optional ein Adaptives Fahrwerk erhältlich. Eine bedarfsgerechte Fahrzeugabstimmung ermöglicht die für den neuen MINI erstmals angebotene Option MINI Driving Modes. Damit lassen sich die Gaspedal- und Lenkungscharakteristik sowie bei entsprechender Ausstattung auch die Schaltcharakteristik des Automatikgetriebes und die Dämpfer-Abstimmung beeinflussen. Das neue Bedienkonzept umfasst ein Kombiinstrument auf der Lenksäule sowie optional auch ein MINI Head-Up Display. Zur deutlich erweiterten Auswahl an Fahrerassistenzsystemen gehören die Auffahr- und Personenwarnung mit City-Anbremsfunktion, der Driving Assistant, der Parkassistent und die Rückfahrkamera. Eine Führungsrolle im Wettbewerbsumfeld übernimmt der MINI darüber hinaus erneut auf dem Gebiet der Vernetzungstechnologie und der digitalen Services.

Bereits im folgenden Jahr wurde das Modellprogramm erneut um eine vollständig neue Karosserievariante des MINI ergänzt. Erstmals ist die britische Marke seitdem mit einem Fünftürer im Kleinwagen-Segment vertreten. Mit seinem um 72 Millimeter erweiterten Radstand bietet der MINI 5-Türer den Passagieren im Fond neben dem komfortablen Ein- und Ausstieg auch deutlich mehr Beinfreiheit. Komplettiert wird das Angebot im Kleinwagen-Segment seit 2016 vom neuen MINI Cabrio. Der offene Viersitzer verfügt nun über einen vollelektrischen Öffnungs- und Schließmechanismus für das Textilverdeck. Sowohl für die klassische Karosserievariante des MINI 3-Türer als auch für das MINI Cabrio wurde anschließend auch eine extrem sportliche Modellvariante entwickelt. Der MINI John Cooper Works und das MINI John Cooper Works Cabrio werden jeweils von einem neuen, 170 kW/231 PS starken Turbomotor angetrieben.

Im Premium-Kompaktsegment ist auch die neue Generation des MINI mit zwei Modellen vertreten. Für den neuen MINI Clubman und den neuen MINI Countryman stehen jeweils drei Otto- und drei Dieselmotoren zur Auswahl. Optional ist das weiterentwickelte Allradsystem ALL4 erhältlich. Zur Serienausstattung gehört die Kraftübertragung auf alle vier Räder bei den Topathleten MINI John Cooper Works Clubman und MINI John Cooper Works Countryman, die in ihrer jüngsten Ausführung von einem 225 kW/306 PS starken Turbomotor angetrieben werden.

Darüber hinaus ebnet der MINI Cooper S E Countryman ALL4 (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 2,1 – 1,9 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 13,9 – 13,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 47 – 43 g/km) den Weg zum lokal emissionsfreien Fahrspaß. Das erste Plug-in-Hybrid-Modell von MINI wird von einem Dreizylinder-Ottomotor und einem Elektromotor angetrieben, die gemeinsam eine Systemleistung von 165 kW/224 PS erzeugen.

Elektromobilität im Stil von MINI: Der neue MINI Cooper SE:

Die Marke MINI, die seit mittlerweile 60 Jahren Inbegriff für begeisternde Mobilität im urbanen Umfeld ist, verbindet künftig auch das lokal emissionsfreie Fahren im Stadtverkehr mit einem einzigartigen emotionalen Erlebnis. Der neue MINI Cooper SE (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 0,0 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 16,8 – 14,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km), der ab November 2019 im britischen Werk Oxford in Serie produziert wird, ist das erste rein elektrisch angetriebene Modell der Marke und von Grund auf ein echter MINI. Sein Fahrzeugkonzept basiert auf dem MINI 3-Türer. Abmessungen, Design, Platzangebot und Innenraumambiente des neuen MINI Cooper SE orientieren sich klar am herkömmlich angetriebenen Fahrzeug, bei dessen Entwicklung die Erweiterung des Modellangebots um eine rein elektrisch angetriebene Variante bereits berücksichtigt wurde.

Anstelle eines Otto- oder Dieselantriebs findet unter der Motorhaube des neuen MINI Cooper SE eine Elektromaschine Platz. Die spontane Kraftentfaltung des 135 kW/184 PS starken Elektromotors, der markttypische Vorderradantrieb und die innovative Fahrstabilitätsregelung mit aktornaher Radschlupfbegrenzung verhelfen dem neuen MINI Cooper SE zu einer besonders intensiv wahrnehmbaren Ausprägung der unverwechselbaren, als Gokart-Feeling bekannten Agilität. Seine modellspezifische Lithium-Ionen-Batterie ermöglicht eine Reichweite von 235 bis 270 Kilometern. Der Hochvoltspeicher ist tief im Fahrzeugboden angeordnet, sodass sich keinerlei Einschränkungen des Gepäckraumvolumens im Vergleich zum herkömmlich angetriebenen MINI 3-Türer ergeben.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007/715 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, die Spannbreiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße und der optionalen Sonderausstattung und können sich während der Konfiguration verändern.

Die Angaben sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Schramhausen, und unter <https://www.dat.de/co2/> unentgeltlich erhältlich ist.

6. VOM ORIGINAL ZUM ORIGINAL. DAS MINI DESIGN.



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

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

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

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

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

eines Hotelrestaurants entstand und später als Vorlage für den ersten Entwurf auf dem Reißbrett in Issigonis' Konstruktionsbüro diente.

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

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

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

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

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

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

Erkennungsmerkmale und Designikonen.

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

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

Anleihen beim Stil des classic Mini gemacht – wenn auch die Räder heute größer, breiter und mit Runflat-Bereifung bestückt sind.

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

Mehr denn je kommen die aktuellen Stärken des MINI im Design der aktuellen Modellgeneration zum Ausdruck, die im Herbst 2013 vorgestellt wurde. Wiederum wurden sowohl die Grundzüge als auch die unverwechselbaren Details akribisch und evolutionär überarbeitet. Die kraftvolle, sich auf die Räder abstützende Statur unterstreicht den sportlichen Charakter des MINI noch intensiver. Im Innenraum setzt das nochmals größere, jetzt von einem Leuchtenband umgebene Zentralinstrument unverwechselbare und markentypische Akzente.

Ähnlich wie der classic Mini weckt auch der MINI dank seines stimmigen Gesamtkonzepts auf Anhieb Sympathie. Mit seinen Proportionen und seiner freundlichen Mimik weckt der MINI Beschützerinstinkte. Die Gestik mit den kräftigen Schultern strahlt Sicherheit aus, und in der Karosseriemodellierung kommen sanft fließende Formen zum Ausdruck.

MINI Cabrio: konsequent offen, typisch MINI.

Ein echter MINI und doch ein eigenständiger Charakter ist auch das offene Modell der Marke. Auf dem Automobilsalon 2004 in Genf wurde das erste neue MINI Cabrio präsentiert, drei Jahre nach dem geschlossenen MINI, mit dem es unverkennbare Grundzüge des Designs teilt. Neben dem Textilverdeck, das in geschlossenem Zustand MINI typische Proportionen und eine eigenständige Silhouette miteinander kombinierte, wies der Viersitzer eine Reihe weiterer Cabrio-spezifischer Besonderheiten auf. Die ansteigende Gürtellinie wurde von einer umlaufenden Chromleiste betont, die steil stehende Windschutzscheibe war ebenso charakteristisch wie die verchromten Überrollschutzbügel. Am Heck fanden sich mit der nach unten öffnenden Gepäckraumklappe und den außen liegenden Scharnieren Details, deren Ursprung im Design des classic Mini liegen.

Die jüngste Auflage des MINI Cabrio erlebte ihren ersten Sommer im Jahr 2016. 18 Sekunden genügen, um den nochmals gesteigerten Fahrspaß in einem MINI mit intensivem Open-Air-Feeling zu kombinieren. Dazu verfügt das neue MINI Cabrio über eine vollautomatische, erstmals vollelektrisch angetriebene und dadurch besonders geräuscharme Verdeckbetätigung und einen nunmehr vollständig integrierten Überrollschutz.

Typisch MINI – auch im Premium-Kompaktsegment.

Ebenso wie die Übertragung klassischer Gestaltungsmerkmale auf ein modernes, an den Ansprüchen des 21. Jahrhunderts orientiertes Fahrzeugkonzept gelang auch der Transfer des markentypischen Designs auf die Modelle des Premium-Kompaktsegments. Im Jahr 2010 wurde der erste MINI mit einer Außenlänge von mehr als vier Metern, fünf Türen und fünf Sitzplätzen präsentiert. Der MINI Countryman eroberte neue Zielgruppen in aller Welt – mit seinem klaren Plus an Vielseitigkeit und mit dem unverwechselbaren Stil seines Designs, das ihn auf den ersten Blick als typischen Vertreter der britischen Traditionsmarke auswies.

In der aktuellen Modellgeneration bringen sowohl der MINI Clubman als auch die Neuauflage des MINI Countryman markentypischen Stil in das Premium-Kompaktsegment. Neu interpretiert und behutsam weiterentwickelt zeigen auch sie die für MINI typischen Proportionen, die charakteristische Dreiteilung zwischen Karosseriekörper, Fenstergrafik und Dach, die kraftvolle, sich auf die Räder abstützende Statur sowie die unverwechselbaren Details, zu denen die Side Scuttles, eine Vielzahl von Chromelementen, der hexagonale Kühlergrill und die großen Scheinwerfer gehören.

Aufbruch in eine neue Ära: Der MINI Cooper SE.

Als erster Premium-Kleinwagen mit rein elektrischem Antrieb setzt der neue MINI Cooper SE auch in seinem Design Akzente für zukunftsweisenden Fahrspaß. Er basiert auf dem MINI 3-Türer und unterscheidet sich mit gezielten Modifizierungen und dezenten Differenzierungen von den herkömmlich angetriebenen Modellen der Marke.

Kraftvolle Proportionen, die horizontale Fahrzeugstruktur, kurze Überhänge und weit außen platzierte Räder kennzeichnen den Auftritt des MINI Cooper SE. Präzise gesetzte Akzente weisen auf sein zukunftsweisendes Antriebssystem hin. Der Ladeanschluss befindet sich oberhalb des rechten Hinterrads und damit exakt dort, wo beim herkömmlich angetriebenen MINI 3-Türer der Tankstutzen seinen Platz hat. Auf den Unterschied beim Einspeisen von Energie weist ein eingepprägtes MINI Electric Logo hin. In Gelb gehaltene Ausführungen dieses Signets zieren die als Side Scuttles bekannten Einleger der seitlichen Blinkleuchten, die Heckklappe und den Kühlergrill. Das zentrale Element der Fahrzeugfront weist auch beim MINI Cooper SE die markentypische hexagonale Kontur auf, ist jedoch aufgrund des geringen Kühlluftbedarfs des Elektromotors geschlossen. Ein gelber Ziersteg auf dem Grill und die im gleichen Farbton lackierten Außenspiegelkappen komplettieren das modellspezifische Design.

Ebenso wie der modellspezifische Frontgrill tragen der weitgehend geschlossene Unterboden und die eigenständige Gestaltung der Heckschürze zur Reduzierung des Luftwiderstands bei. Auch die Tatsache, dass der elektrisch angetriebene MINI keine Abgasanlage benötigt, begünstigt die Luftführung im Unterboden und am Heck. Eine aerodynamisch optimierte Oberfläche weisen zudem die optionalen 17 Zoll großen und in einem asymmetrischen Design gehaltenen Leichtmetallräder in der Ausführung MINI Electric Corona Spoke 2-tone auf.

7. DER REVOLUTIONÄR MIT DEM SKIZZENBLOCK. SIR ALEC ISSIGONIS, VATER DES CLASSIC MINI.



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

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

Nach sieben Monaten: Testfahrt im Prototyp des Mini.

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

Nur sieben Monate nach dem offiziellen Startschuss waren zwei Prototypen des neuen Kleinwagens fahrbereit. Issigonis lud seinen Boss Leonard Lord zu einer

Testfahrt ein, von der er noch Jahre später amüsiert berichtete: „Wir fuhren um das Werk, und ich raste mit ihm in einem Höllentempo. Ich bin sicher, dass er Angst hatte, aber dann war er sehr beeindruckt von der Straßenlage. Wir hielten vor seinem Büro. Er stieg aus und sagte: „Los, bauen Sie dieses Auto.“

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

Alec Issigonis: Begeisterung für Technik lag in der Familie.

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

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

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

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

Karriere und Ritterschlag: Ehrungen für ein Lebenswerk.

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

8. MADE IN ENGLAND – EINST UND JETZT. MINI PRODUKTION ZWISCHEN TRADITION UND MODERNE.



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

Zehn Jahre lang dauerte die Produktion an zwei Standorten fort. Von 1962 an trug die im Werk Longbridge produzierte Variante den Namen Austin Mini. In Oxford, wo schon seit 1913 Automobile gefertigt wurden, entstanden während dieser Zeit exakt 602 817 Einheiten, ausnahmslos in der Grundversion des Viersitzers. Alle weiteren Karosserievarianten – vom Mini Van über den Mini Pick-up bis zu den Modellen Morris Mini-Traveller und Austin Seven Countryman – stammten aus Longbridge. Im Jahr 1969 wurde die gesamte Produktion auf dieses Werk konzentriert. Gleichzeitig wurde die Modellpalette gestrafft und Mini zum Markennamen für den revolutionären Kleinwagen gemacht. Die Zeit des Zwillingdaseins war endgültig vorüber.

Eine Million Fahrzeuge in sechs Jahren: Der MINI wiederholt den rasanten Start des classic Mini.

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

Nach 41 Jahren und mehr als 5,3 Millionen produzierten Einheiten verließ am 4. Oktober 2000 der letzte classic Mini das Werk Longbridge. Bereits ein halbes Jahr zuvor war die Entscheidung gefallen, den modernen MINI in Oxford zu fertigen. Zu diesem Zeitpunkt verblieben bis zum Beginn der MINI Vorproduktion lediglich neun Monate, bis zum Start der Serienproduktion waren es gerade noch 13 Monate. Für die damals rund 2 500 Mitarbeiter in Oxford und ihre Kollegen aus

dem BMW Werk Regensburg, die den Modernisierungsprozess begleiteten, stand der Neuanfang somit im Zeichen eines außergewöhnlich anspruchsvollen Zeitplans.

MINI Produktion in Oxford nach strengen Qualitätsstandards der BMW Group.

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

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

Teamarbeit für Premium-Qualität: Das MINI Production Triangle.

Mit dem Produktionsstart der Neuauflage des MINI im Herbst 2006 wurde auch die vollständige Integration der Fertigungsstätten Oxford (Karosseriebau, Lackierung und Montage), Swindon (Presswerk) und Hams Hall (Motorenbau) zum sogenannten MINI Production Triangle vollzogen. In Swindon, rund 70 Kilometer westlich von Oxford, werden bereits seit 1954 Karosseriebleche gefertigt. Heute entstehen dort vormontierte Karosseriebauteile wie Klappen und Türen für den MINI Karosseriebau im Werk Oxford.

Das in der Nähe von Birmingham errichtete Werk in Hams Hall ist seit 2001 das Kompetenzzentrum der BMW Group für die Fertigung von Vierzylinder-Benzinmotoren mit einem Hubraum von bis zu 2,0 Litern. Für MINI entstehen dort Benzinmotoren mit modernster MINI TwinPower Turbo Technologie. Das Werk liefert die Triebwerke direkt nach Oxford – just in time und just in sequence, also punktgenau in der für die Endmontage benötigten Reihenfolge.

Nach 60 Jahren: Zehn Millionen MINI produziert.

Was 2001 mit 300 produzierten Fahrzeugen pro Tag begann, ist inzwischen auf eine Fertigungskapazität von rund 1 000 Einheiten pro Tag angewachsen. Alle

67 Sekunden stellen die insgesamt 4 500 Werksangehörigen einen MINI auf die Räder – jeder von ihnen ein Botschafter seiner Idee, seines Landes, seines Lebensgefühls. Im Jahr 2019 konnte in Oxford nicht nur das 60-jährige Bestehen der Marke, sondern auch ein Produktionsjubiläum gefeiert werden. Am traditionsreichen Fertigungsstandort rollte das zehnmillionste Fahrzeug der Marke vom Band: ein MINI 3-Türer aus der 60 Years Edition.

Die BMW Group hat seit dem Jahr 2000 mehr als zwei Milliarden britische Pfund in die Produktionsstätten im Vereinigten Königreich investiert. Im MINI Werk Oxford entstanden zuletzt beispielsweise eine Erweiterung der Endmontage und eine neue Lackieranlage. Die jüngsten Investitionen gelten darüber hinaus dem MINI Cooper SE. Von November 2019 an wird das erste rein elektrisch angetriebene Modell der Marke im MINI Werk Oxford produziert.

Globale Wachstumsstrategie: Ausbau der Fertigungskapazitäten.

Im MINI Werk Oxford entstehen aktuell die Modelle MINI 3-Türer, MINI 5-Türer und MINI Clubman. Um der kontinuierlich wachsenden Nachfrage Rechnung zu tragen, entschied sich die BMW Group im Jahr 2014 zu einer Auftragsfertigung von MINI Modellen beim Vertragsproduzenten VDL Nedcar im niederländischen Born bauen. MINI ist damit der einzige Automobilhersteller, der Serienfahrzeuge im Zuge einer Auftragsfertigung auch in den Niederlanden produzieren lässt. Die BMW Group profitiert von der logistisch vorteilhaften Lage des VDL Nedcar Werks in Born und seiner Nähe zum britischen MINI Produktionsdreieck mit den Standorten Oxford, Swindon und Hams Hall. Derzeit werden in Born die Modelle MINI Cabrio und MINI Countryman produziert.

Darüber hinaus haben die BMW Group und der chinesische Automobilhersteller Great Wall im Jahr 2018 eine Joint-Venture-Vereinbarung geschlossen. Sie umfasst unter anderem den Bau von rein elektrisch angetriebenen MINI Fahrzeugen für den chinesischen Markt. In der chinesischen Provinz Jiangsu soll dazu eine gemeinsame Produktionsstätte errichtet werden.

9. INDIVIDUALISTEN UNTER SICH. MINI FANS SIND WELTWEIT VERNETZT.



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

Auch in Deutschland etablierte sich eine lebendige Clubszene, die mit dem Relaunch der Marke und der Einführung des MINI zusätzlichen Aufschwung erhielt. Inzwischen sind bundesweit Tausende von Mitgliedern in mehr als 100 classic Mini Communities und über 50 MINI Clubs organisiert. Mit ihren vielfältigen Aktivitäten fungieren sie als authentische Markenbotschafter und kompetente Ansprechpartner für neue Fans des classic Mini und des MINI. Darüber hinaus haben sich in vielen weiteren Ländern MINI Enthusiasten zu gemeinsamen Aktivitäten zusammengeschlossen. Die internationale MINI Community ist in der Welt des Automobils ein beispielloses Phänomen. MINI Eigner sind Individualisten, was sich in der am persönlichen Stil orientierten Gestaltung und Ausstattung ihrer Fahrzeuge ablesen lässt. Zugleich haben sie viele Gemeinsamkeiten, die in einem außergewöhnlich kommunikativen Umgang miteinander sowie in der Begeisterung für Technik, Motorsport, Lifestyle und Design zum Ausdruck kommen.

MINI Enthusiasten treffen sich – online und auf der Straße.

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

Zu den Höhepunkten aller Aktivitäten gehören nach wie vor die realen Treffen, die durch die Nutzung vielfältiger Kommunikationskanäle und auch dank der Unterstützung von MINI beeindruckende Dimensionen angenommen haben. Das erste bundesweite Treffen für Fans der Marke organisierte MINI Deutschland gemeinsam mit nationalen classic Mini und MINI Clubs im Jahr 2005. Damals reisten in zahlreichen Sternfahrten mehr als 2 500 Teilnehmer an. Ihr Ziel war das Loreley-Plateau am Rhein, wo ihnen ein abwechslungsreiches Programm mit MINI Driver Training, einem Design-Workshop, Treffen mit Mike Cooper und der

Rallyesport-Legende Rauno Aaltonen sowie die Präsentation neuer MINI Modelle geboten wurde. Ein zweites Treffen auf dem Flugplatzgelände in Hildesheim zog 2008 bereits die doppelte Anzahl von MINI Enthusiasten aus ganz Deutschland an.

Noch spektakulärer gestalteten sich die überregionalen Aktivitäten der Clubszene in Großbritannien. Der Einladung zum internationalen Treffen in Goodwood anlässlich des 40. Geburtstags der Marke folgten 1999 mehr als 50 000 Besucher. 2007 bildeten 269 Fahrzeuge im britischen Blackpool den längsten MINI Konvoi der Welt. Die Parade wurde ins Guinnessbuch der Rekorde aufgenommen, wo bis dato die Bestmarke des MINI Clubs im kanadischen Vancouver mit 195 Fahrzeugen verzeichnet gewesen war. Der 50. Geburtstag der Marke wurde 2009 im Rahmen des MINI United Festivals auf der Formel-1-Rennstrecke im britischen Silverstone gefeiert. Zehntausende Fans vergnügen sich bei einem abwechslungsreichen Mix aus Lifestyle-Party und Musikfestival, Showprogramm und Motorsport-Action.

International Mini Meeting: Seit über 40 Jahren Treffpunkt für Fans des britischen Originals.

Als Ergänzung zu den marktspezifischen Aktivitäten in einer Vielzahl von Ländern wird seit 41 Jahren das International Mini Meeting (IMM) veranstaltet. Das IMM geht auf eine Initiative deutscher Fans des classic Mini zurück. Es wurde erstmals 1978 ausgetragen und hat sich inzwischen zum weltweit größten Treffen für Besitzer und Freunde des classic Mini entwickelt. Mittlerweile haben Mini Clubs in diversen europäischen Ländern die Gastgeberrolle übernommen. Im Abstand von jeweils fünf Jahren findet das IMM in der britischen Heimat des classic Mini und des MINI statt.

Im Mittelpunkt steht dabei stets die Begeisterung für den classic Mini und seine außergewöhnliche Geschichte seit 1959. Die Veranstaltung gehört zu den Highlights im Kalender der internationalen Mini Club Szene. Die Teilnehmer nehmen Anreisen über Hunderte oder sogar Tausende von Kilometern auf sich, um ihren sorgsam gepflegten classic Mini oder individuell gestalteten MINI im Kreis gleichgesinnter Enthusiasten zu präsentieren und das Gemeinschaftserlebnis einer außergewöhnlich aktiven Community zu genießen.

Fröhliche Invasion: MINI Takes The States.

Seit 2006 erobert MINI im Zweijahres-Rhythmus die USA: Die Rallye MINI Takes The States ist eine fröhliche Invasion Tausender MINI-Fans mit ihren Fahrzeugen. Sie beteiligen sich an einer lustig-bunten Tour über rund 4 000 Kilometer quer durch die Vereinigten Staaten mit vielen Zwischenstopps an berühmten Sehenswürdigkeiten und in großen Städten, wo MINI Fahrer ihre Fahrzeuge präsentieren, sich beim lockeren Get-Together kennenlernen und den riesigen, bunten Konvoi aus classic Mini und MINI immer weiter anwachsen lassen. Die Fahrt führt jeweils über sorgfältig ausgewählte Strecken und durch sehenswerte Naturlandschaften.

Über den reinen Fahrspaß und das Community-Event hinaus ist die Rallye auch von einem sozialen Engagement geprägt. Ein wesentlicher Teil der Startgebühr

wird als Spende an die Hilfsorganisation Feeding America überwiesen, die für bedürftige Amerikaner kostenlose Mahlzeiten ausgibt. Bei der MINI Takes The States Rallye, die im Sommer 2018 von Portland im äußersten Nordwesten und Orlando im Südosten zum gemeinsamen Treffpunkt Keystone / Colorado in den Rocky Mountains führte, kamen Spenden für rund 1,1 Millionen Mahlzeiten zusammen. Das nächste MINI Takes The States Event findet im Jahr 2020 statt.

10. KLASSENLOSES AUTO MIT STAR-QUALITÄTEN. MINI ALS MITGLIED DER SOCIETY.



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

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

Starthilfe von der Queen.

Schon früh erwarb sich der classic Mini den Ruf eines klassenlosen Automobils. Zwar sah Issigonis als Zielgruppe für den Mini vor allem praktisch denkende und auf wirtschaftliche Mobilität angewiesene Familien. Dennoch hatte er tatsächlich alle gesellschaftlichen Ebenen als potenzielle Mini Fahrer im Visier. Lord Snowdon, der mit Alec Issigonis befreundet war, gebührt die Ehre, den classic Mini in der Londoner Society salonfähig gemacht zu haben. Als einer der ersten Käufer des Kleinwagens fegte er, begeistert von den kompakten Abmessungen und dem hervorragenden Handling, durch die britische Hauptstadt. Als Ehemann von Prinzessin Margaret machte er seinen Einfluss geltend und sorgte dafür, dass Issigonis 1960 die Chance bekam, seiner Schwägerin Queen Elizabeth den Kleinwagen vorzuführen. Als sie neben Issigonis Platz nahm und sich eine Runde durch den großen Park von Schloss Windsor chauffieren ließ, hatte der classic Mini einen wahrhaft königlichen Durchbruch geschafft.

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

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

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

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

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

1966 waren es die Beach Boys aus dem US-Bundesstaat Kalifornien, die mit ihrem Surfer-Sound zu einer internationalen Tournee aufbrachen und in Großbritannien vor einem Mini Moke posierten. Das Bild der kalifornischen Musiker und des Strandmobils, das mit dem Bandnamen beschriftet worden war, ging um die Welt. Etwa zur gleichen Zeit erreichte die US-amerikanische Band The Monkees den Gipfel ihrer Popularität. Aus dieser Zeit stammt eine Aufnahme, auf der der

Gitarrist und Sänger Michael Nesmith gemeinsam mit seiner Frau Phyllis durch das Faltdach eines Mini in die von oben auf das Paar gerichtete Kamera blickt.

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

Niemand weiß, wie oft der classic Mini in Film und Fernsehen als Komparse oder Staffage eingesetzt wurde. Im Kultstreifen „Blow up“ von 1966 ist er ebenso zu sehen wie in den TV- und Kinotrümpfen des Komikers Rowan Atkinson alias Mr. Bean. Ein Mini Moke erhielt sogar einen Auftritt im James-Bond-Thriller „Live and Let Die“. 1973 trat Roger Moore bei seinem ersten Einsatz als Agent 007 zu einer wilden Verfolgungsjagd mit dem Strandfahrzeug an. Darüber hinaus ist der britische Kleinwagen eines der ganz wenigen Automobile, die auch Hauptrollen spielten. So in dem 1969 mit Michael Caine gedrehten Klassiker „The Italian Job“. Der Streifen drehte sich praktisch nur um ein Thema, nämlich eine wilde Verfolgungsjagd mit drei Mini Cooper durch die italienische Stadt Turin. Gleich nach der Film Premiere legte Rover eine Sonderserie von Fahrzeugen auf, die wie die Filmstars dekoriert waren und auch den Filmtitel trugen.

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

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

Hollywood-reif ist inzwischen auch das MINI Cabrio. Im Jahr 2007 eroberte es endgültig die Herzen der Kinozuschauer. In der Komödie „Nach 7 Tagen – Ausgefliittert“ absolvierten die von Malin Akerman und Ben Stiller verkörperten Hauptfiguren mit dem MINI Cabrio ihre Hochzeitsreise. Dabei wurde der offene Viersitzer zur Kulisse für spritzige Dialoge und amüsante Auseinandersetzungen zwischen den beiden frisch Angetrauten. Fortgesetzt wird die Hollywood-Karriere auch von der jüngsten Generation des MINI. In der Science-Fiction-Komödie „PIXELS“ traten im Jahr 2015 vier MINI Cooper S 3-Türer, gefahren von den Hauptdarstellern Adam Sandler, Peter Dinklage, Denis Akiyama und Josh Gad, an, um die Welt vor außerirdischen Angreifern in der Form von Videospiele-Figuren zu bewahren.

11. KLEINES AUTO, GROßER AUFTRITT. DAS MINI MARKETING.



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

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

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

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

Neuanfang mit innovativen Ideen.

Der Relaunch der Marke im Jahr 2001 war auch mit einem Neuanfang im Marketing verbunden, der parallel zur Fahrzeugentwicklung intensiv vorbereitet wurde. Zentrale Herausforderung war es dabei, MINI als erste Premium-Marke im Kleinwagensegment zu etablieren. Vorgesehen war eine weltweit einheitliche Positionierung als eigenständige Marke, deren Kern sich im Begriff Begeisterung spiegelt. Die Grundlagen der Markenführung haben bis heute Bestand. Bei der

Charakterisierung des MINI spielen seine hochwertige Produktsubstanz und fortschrittliche Technik, das emotionale Design und die hohe Agilität im Fahrverhalten sowie die nahezu grenzenlosen Möglichkeiten zur Individualisierung der Ausstattung die wichtigsten Rollen. Dabei ist auch die richtige Balance zwischen der Kontinuität der nunmehr seit 60 Jahren bestehenden Marke und ihrer Fähigkeit zur Innovation von großer Bedeutung.

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

Um bereits vor der Markteinführung des MINI für Aufmerksamkeit in der angestrebten Zielgruppe zu sorgen, wurden in der Kommunikation seit Beginn neue Wege beschritten. Als erste Automobilmarke nutzte MINI zudem schon im Jahr 2000 das Internet nicht nur als Informations-, sondern auch als Positionierungsmedium.

Immer überraschend: Kreative Kampagnen mit durchschlagender Kraft.

Mit der Markteinführungskampagne für den neuen MINI setzt die Marke 2013 die Tradition der unkonventionellen und humorvollen Auftritte in den unterschiedlichsten Kommunikationskanälen fort. Im Mittelpunkt stehen dabei aufwendig produzierte TV-Spots. In augenzwinkernd erzählten Geschichten werden darin der unverwechselbare Fahrspaß und die starke emotionale Bindung zwischen dem Fahrer und seinem MINI in Szene gesetzt. Als Co-Star tritt neben dem neuen MINI ein nicht nur bei den Fans der Marke wohlbekannter Darsteller auf: die Englische Bulldogge Spike. Individueller Lifestyle, Begeisterung für Fahrspaß sowie ein ausgeprägter Sinn für innovative Technik und einzigartige Details kommen im dem TV-Spot, der mit verschiedenen Schlusspointen inszeniert wurde, zum Ausdruck. Bulldogge Spike lernt beim ersten Ausflug im neuen MINI alle wichtigen Stärken der jüngsten Generation des britischen Kleinwagens kennen und schätzen.

Mit außergewöhnlichen Aktionen hat das MINI Design Team auch auf dem Salone del Mobile 2013 in Mailand für Aufsehen gesorgt. Das MINI Design Team inszenierte den MINI Paceman als dynamische Skulptur. In der zweiteilig gestalteten Installation MINI KAPOOOOW! durchbrach der MINI Paceman räumliche Grenzen und erlebte eine Transformation der Materialien und Formen. Sportlich agil setzte der MINI Paceman zu einem Sprung in ein neues Universum an, in dem sich Farben und Materialien transformieren und ungeahnte Erlebnisräume öffnen. Die erste Phase zeigte das Heck des MINI Paceman als hochdynamische Skulptur. Er war als verchromtes reales Fahrzeug zu erkennen

und begann mit seiner Metamorphose. Die einzelnen Fahrzeugteile schienen auseinander zu fliegen. In der zweiten Phase durchbrach der MINI Paceman eine Grenze in der Mitte des Raumes. In dieser neuen Dimension, löste sich das Fahrzeug von seiner ursprünglichen Form und die Front wurde zu einer Idee aus Papier. Das Material Papier stand dabei sinnbildlich für das „Prototyping“ des Kreativprozesses.

Mit nachhaltigem Antrieb durch Nord-, Mittel- und Südamerika: Mit dem MINI Cooper S E Countryman ALL4 auf der Panamericana.

Die Panamericana ist eines der letzten Autoabenteuer. 2018 nahmen drei Exemplare des MINI Cooper S E Countryman ALL4 mit Plug-In Hybrid-Antrieb die Interkontinentaltour auf der weltweit längsten Nord-Süd-Straßenverbindung in Angriff, um zu beweisen, wie tough Nachhaltigkeit ist. Die Fahrt über die historische Traumstraße – 17 000 Kilometer von Dallas im US-Bundesstaat Texas bis Ushuaia im argentinischen Feuerland – führte durch diverse Klimazonen, durch dichten Dschungel und über anspruchsvolle Hochgebirgspässe. Neben gut ausgebauten Schnellstraßen gehörten auch Schotterpisten und schmale Bergpassagen zum Streckennetz, das die drei Plug-in-Hybrid-Modelle zu bewältigen hatten.

Mit der spektakulären Aktion rückte MINI 2018 die Qualitäten des elektrifizierten Antriebs auch in jenen Ländern in den Blickpunkt, in denen das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität erst langsam erwacht, die zugleich jedoch von den Folgen des Klimawandels in besonderer Weise betroffen sind.

12. INSPIRIERENDER CHARAKTER. MINI LIFESTYLE UND SONDEREDITIONEN.



Vom Besonderen etwas ganz Spezielles – das sind die Sondereditionen, limitierten Auflagen und Einzelstücke, die in den vergangenen 60 Jahren immer wieder auf Basis des classic Mini und später des neuen MINI entworfen und produziert wurden. Der einzigartige Kleinwagen fasziniert und inspiriert Künstler vieler Sparten. Immer wieder entfalten Modedesigner und Maler, aber auch Schauspieler und Musiker ihre Kreativität bei der Gestaltung von außergewöhnlichen Fahrzeugen der Marke.

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

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

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

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

Silber und Gold zum 40. Geburtstag.

In den letzten Jahren seiner Produktionszeit rückte der classic Mini noch einmal verstärkt ins Blickfeld der Kreativen. Der britische Modedesigner Paul Smith gestaltete 1997 ein Einzelstück mit unverwechselbarem Streifenmuster. Im Jahr darauf entwarf Smith eine Sonderedition des Mini, die sowohl mit ihrer strahlend blauen Karosserielackierung als auch mit schlichter Eleganz im Innenraum faszinierte. Zum 40. Geburtstag des Mini gratulierte eine illustre Schar von

Künstlern mit jeweils ganz eigenen Ideen für die Gestaltung des ewig jungen Kleinwagens. Für ein Spinnennetzmotiv entschied sich Supermodel Kate Moss, die schon seit langem den Londoner Stadtverkehr im classic Mini meisterte. Popikone David Bowie ließ einen komplett verchromten und verspiegelten Mini anfertigen. Auf der Straße wusste er dagegen die Vorzüge seines erst kurz zuvor erworbenen Serienmodells zu schätzen. „Der Mini ist für das Parken, was das Sandwich für den Hunger ist: ein perfekt designer Klassiker“, urteilte der Musiker. Schauspieler Michael Caine verpasste dem schwarzen Mini ein Goldbarrendekor. Dies war eine humorvolle Anspielung auf den Filmernfolg „The Italian Job“, in dem Caine sowie drei mit Gold beladene Mini Cooper an einer der spektakulärsten Verfolgungsjagden der Filmgeschichte beteiligt waren.

Auf Antrieb ein Hit: Der neue MINI inspiriert Popmusiker.

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

Zum Verkaufsstart des MINI Cabrio der ersten Generation im Jahr 2004 verfielen Designer des italienischen Lifestylelabels Bisazza auf die Idee, den offenen Viersitzer in ein Kleid aus Mosaiksteinen zu hüllen. Gleich drei MINI Cooper S Cabrio sowie zwei weitere geschlossene MINI erhielten den glanzvollen Look in einer jeweils individuellen Musterung und Farbgebung. Mehr als 30 000 Glassteine wurden für jedes der fünf Fahrzeuge verwendet.

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

Gemeinsam mit hochrangigen Künstlern engagierte sich MINI zwölf Jahre lang beim größten Charity-Event Europas, dem Life Ball, der jährlich in Wien stattfindet und dessen Erlöse in nationale und internationale Aidhilfe-Projekte fließen. Die Veranstaltung dient der Unterstützung von Projekten, die sich der Aufklärung, der medizinischen Forschung und der Behandlung von HIV-Patienten widmen. Zugunsten dieser Projekte präsentierte MINI Jahr für Jahr ein von Modedesignern gestaltetes Einzelstück aus dem aktuellen Modellportfolio. Die Reihe der Life Ball-Fahrzeuge begann schon wenige Monate vor der offiziellen Markteinführung des neuen MINI im Jahr 2001 mit einem noch vollständig mit rotem Stoff verhüllten Fahrzeug. Im Jahr darauf fuhr ein mit den Autogrammen von zahlreichen Prominenten versehener MINI One beim Life Ball vor. Von 2003 an legten renommierte Modeschöpfer Hand an den MINI. Als erster versah Angelo Missoni einen MINI Cooper mit unzähligen Blumenmotiven. Gianfranco Ferré verhalf 2004 einem roten MINI Cabrio zu einem eindrucksvollen Krokodilmuster-Look. 2005 folgte ein MINI Cooper Cabrio im exklusiven Blüten-Look von Donatella Versace. Auch sein Innenraum entsprach dem typischen Versace-Stil: mit goldfarbenen Nähten an den schwarzen Ledersitzen, Swarovski-Steinen am Schalthebel. Im trendigen Jeans-Look des Labels Diesel fuhr 2006 ebenfalls ein MINI Cooper

Cabrio auf die Bühne der Wiener Life Ball-Gala. Der Life Ball MINI des Jahres 2008 trug den provokanten Pin-up-Look des Dessous-Labels Agent Provocateur. Roberto und Eva Cavalli enthüllten 2013 den von Modeschöpfer Cavalli veredelten Life Ball MINI 2013.

Die von MINI zur Verfügung gestellten Fahrzeuge werden seit 2002 jeweils im Anschluss an die Life-Ball-Gala versteigert. Der Erlös kommt stets der Aidshilfe zugute.

Architektonische Lösungen für urbane Lebenswelten: MINI prägt das Leben in der Stadt.

„Creative Use of Space“, der kreative Umgang mit Raum liegt im Kern der Marke MINI. Bereits 1959 bot der classic Mini eine clevere Lösung für eines der relevantesten Probleme dieser Zeit – erschwingliche urbane Mobilität. Die Lösung war ein Fahrzeug mit hohem Nutzwert und maximalem Fahrspaß auf minimaler Verkehrsfläche. Der classic Mini zeigte, dass auch ein kleines Auto außerordentlich aufregend sein kann, und prägte über Generationen die urbane Mobilität. Heute ist eine der größten Herausforderungen in Großstädten, attraktiven, bezahlbaren Wohnraum zu finden. Die Lösung lautet auch hier: „Creative Use of Space“. Wie sich dieses Prinzip auf urbanen Wohnraum übertragen lässt, zeigt die Marke seit 2016 mit ihrer Initiative MINI LIVING. MINI LIVING setzt sich mit einer Herausforderung in Großstädten kreativ auseinander – und zeigt architektonische Lösungen für urbane Lebenswelten der Zukunft.

Gemeinsam mit dem chinesischen Projektentwickler NOVA Property Investment Co. realisiert MINI in Shanghai das weltweit erste MINI LIVING Gebäude. Das Projekt basiert auf einem innovativen Co-Living-Konzept. Mitten in der Stadt, in einem ungenutzten Industriekomplex im aufstrebenden Teil des berühmten Jing‘An-Distrikts, schafft MINI aus einem Verbund von sechs Gebäuden eine lebhaft urbane Nachbarschaft. Mit viel Platz zum Arbeiten, Netzwerken und Leben entsteht aus einer ehemaligen Farbenfabrik ein urbaner Hotspot. Vorgesehen sind Wohnungen in unterschiedlichen Größen für Singles, Wohngemeinschaften oder Familien zur kurz-, mittel- oder auch langfristigen Miete. Alles, was in den Apartments selbst keinen Platz findet, ob Aktivitäten oder Gegenstände, kann in den angrenzenden Räumlichkeiten stattfinden beziehungsweise untergebracht werden. Großzügige Lobbys, Ausstellungsflächen und ein Foodcourt laden zum Verweilen ein. Abgerundet wird das Angebot durch Gärten, Spielplätze, Shops und Restaurants, die auch der Öffentlichkeit zugänglich sein werden. Wer teilt, so die Idee von MINI LIVING, erhält mehr – zum Vorteil der Bewohner und der gesamten Stadt. Digital buchbare Dienstleistungen ergänzen das Angebot. Die Bewohner können beispielsweise Platzreservierungen in den Restaurants vornehmen, Essen bestellen oder Zimmerreinigung und -service sowie Fahrzeuge zur gemeinschaftlichen Nutzung buchen. MINI LIVING zeigt damit nicht nur einen intelligenten Umgang mit Raum, sondern entwickelt neue Möglichkeiten für individuelles und gleichzeitig gemeinschaftliches Leben in der Stadt.

13. EINE FRAGE DES STILS. DIE MINI LIFESTYLE COLLECTION.



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

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

Typisch MINI: abwechslungsreich und unverwechselbar.

In ihren Entwürfen für die MINI Lifestyle Collection nehmen die Designer neben aktuellen Modetrends auch Anleihen bei der Formensprache und Linienführung der MINI Modelle. Auch die Auswahl der Farben und Materialien orientiert sich mit am Stil der aktuellen Fahrzeugpalette. So entsteht ein markentypisches und zugleich immer wieder abwechslungsreiches Produktportfolio, das ständig neue Impulse setzt und dabei unverwechselbar bleibt. Ein weiterer Bestandteil des Angebots ist die John Cooper Works Collection, zu der Fashion-Produkte und Accessoires zählen, die den extremen Sportsgeist der Marke auch jenseits der Rennstrecke erlebbar machen.

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

Mittlerweile ist die MINI Lifestyle Collection in der Modeszene ein Begriff und regelmäßig bei hochkarätigen Fashion-Events präsent. Bereits mehrfach präsentierte sich die MINI Lifestyle Collection beispielsweise bei der

renommierten Modemesse „BREAD & BUTTER“ im spanischen Barcelona. Auch andere vergleichbare Veranstaltungen erweisen sich immer wieder als ideales Umfeld zur Präsentation der Marke MINI.

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

MINI Feeling überall – die aktuelle MINI Lifestyle Collection.

Eine klare Formensprache, unverkennbares Design und hochwertige Materialien zeichnen die aktuelle MINI Lifestyle Collection 2018-2020 aus. Sie bietet eine vielfältige Auswahl an Produkten, die den abwechslungsreichen Alltag erleichtern, bereichern oder verschönern und verkörpert das Wesen der Marke MINI – auch über die Fahrzeuge hinaus. Die über 100-teilige Kollektion reicht von Kleidung über Accessoires, Taschen und Gepäck bis hin zu Kinder- und Mobilitätsartikeln.

Optisch zeichnet sich die MINI Lifestyle Collection 2018-2020 besonders durch die zwei neuen, ausdrucksstarken Akzentfarben „Island“ und „Coral“ aus. Der moderne Blauton „Island“ nimmt die Außenfarbe „Island Blue“ des aktuellen MINi Countryman auf. Der strahlende Rotton „Coral“ ist die perfekte farbliche Ergänzung dazu und setzt einen frischen Akzent. Im Zusammenspiel mit den Basisfarben Schwarz, Weiß und Grau kommen beide Akzentfarben optimal zur Geltung.

Die Produktauswahl der aktuellen MINI Lifestyle Collection reicht von den beliebten Logo-T-Shirts, Polo Shirts und Sweatshirts über das MINI Logo Patch Sweatshirt Kids mit praktischer Kängurutasche und Caps bis hin zu Taschen und Koffern unterschiedlicher Größe. Hinzu kommen stilsicher gestaltete Accessoires wie zum Beispiel Regenschirme, Bluetooth-Speaker, Uhren, Sonnenbrillen oder Travel Mugs, das MINI Cloth-Bound Notebook, der MINI Fountain Pen und der MINI Tea-Maker. Für die jüngsten MINI Fans umfasst das Angebot unter anderem die MINI Bulldog und das MINI Puzzle Set. Fahrspaß in diversen Varianten erlebt der Nachwuchs mit dem MINI Pull Toy Car, dem ferngesteuerten MINI Countryman RC und dem MINI Tricycle. Zum Jubiläum wurde zudem die MINI 60 Years Lifestyle Collection aufgelegt, die besondere Designerstücke im Stil der britischen Marke beinhaltet.

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