

MINISCENE

I N T E R N A T I O N A L

LEISTUNGSHUNGRIG
Rundumkur für den Cooper S



**DER FLACHSTE!
MINI DER WELT!**

TUNING AWARD
**GO FOR
GOLD**
JETZT BEWERBEN!

**ALLE
TERMINE
2007**



**RÜCKBLICK
ESSEN
MOTOR
SHOW**

**92er Cooper
als Traumwagen**

MÄRCHENHAFT

MINI-POSTER IM MAXI-FORMAT



Wie im Märchen...

Das schöne Biest - 92er Cooper



Ein echter Cooper!



Bekannter Schriftzug auf den weißen Streifen



Für die Fond-Passagiere gibt es Ausstellfenster



Es war einmal vor langer Zeit, da machte sich ein kleines Auto auf, die Welt zu erobern. Sein alter Herr hatte es rot-weiß eingekleidet und ihm ordentlich Futter mit auf den Weg gegeben...

Der 92er Cooper wurde auf Mk2-Optik getrimmt

„Schneeweißchen und Rosenrot“ - dieser MkV ist beides in einem: Er trägt die klassischen Cooper-Farben. Wenn Marco Teuscher und Jenny Mersch von ihrem Auto schwärmen, glaubt der Zuhörer wirklich, dass hier ein Märchen wahr geworden ist. Denn beide hatten einen Traum: sie sahen ihn im Geiste bereits vor sich, „ihren“ Mini - obwohl sie ihn noch nicht einmal gefunden hatten. Rot sollte er sein, mit weißem Dach und den markanten Streifen auf der Motorhaube. Nach langer Suche fanden sie im Jahr 2002 den Stoff, aus dem ihre Träume waren: einen 92er, mit dem 1275er Vergaser-Motor. Dass der Zustand sachlich mit „5“ beschrieben werden muss, störte Marco nicht. Ein kompletter Neuaufbau war sowieso angedacht, aus dem Biest sollte eine echte Schönheit werden. Außerdem machte der John-Cooper-Plus-Kit mit der entsprechenden Plakette und dazugehöriger Seriennummer den Mini so schon zu etwas ganz Besonderem. Bis auf die letzte Schraube wurde das Auto zerlegt und begutachtet. Diverse Karosserieteile wie Kotflügel, Dreiecksbleche, Frontmaske, Scharnierbleche, Bodengruppe, Heckabschlussblech und die Schweller mussten erneuert werden. Doch das konnte Marco nicht schocken. „Die sind bei der Mini-Arbeit“, hieß es in ihrem Bekanntenkreis immer wieder. Stimmt, und die Kollegen der Ruhrpott Mini IG standen ihnen dabei mit Rat und Tat zur Seite. Arbeit gab es genug - jedes Einzelteil wurde einer intensiven Generalüberholung unterzogen. Beim Lackierer forschte man penibel nach dem richtigen Farbton, ehe das Häuschen endlich sein Finish bekam. Marco und Jenny hatten sich entschlossen, ihr Auto

Wie im Märchen...

Ein stimmiges
Gesamtbild war
Marco wichtig



Den Motor überarbeiteten Mike und Marco umfassend

Auch im Innenraum geht es zeitgenössisch-sportlich her



Jenny und Marco
hat der Mini-Virus
gepackt



92er Cooper

(Halte- bzw. Herstellerangaben)

MOTOR

Reihenvierzylinder (A+), 1380 ccm, erleichteter und feingewuchteter Kurbeltrieb mit Hauptlagerverstärkung, erleichterte und ausgewogene Renn-Pleuel mit Omega-Kolben, 286°-Kent-Megadyne-Nockenwelle (Scatter Pattern, aus Rohling gefertigt), einstellbares Steuerketten-Kit, Janspeed-Zylinderkopf, 36er Einlass- und 31er Auslassventile von Rimflow, doppelte Ventildfedern, Bronze-Ventilführungen, strömungsgünstig bearbeitete Ein- und Auslasskanäle sowie CNC-gefräste Brennräume, Hochhubkippebelwelle (1:1,5), Aldon-Red-Verteiler mit integrierter elektronischer Zündung, bearbeiteter HIF44-Vergaser mit Trichter und K&N-Luftfilter, Kent-OP3-Ölpumpe, elektrische Pierburg-Benzinpumpe, Competition-Wasserkühler, 105 PS

AUSPUFF

Maniflow-Fächerkrümmer, RC40-Ein-Topf-Auspuffanlage aus Edelstahl

KRAFTÜBERTRAGUNG

A-Serie-Schwungscheibe mit AP-Racing-Mitnehmerscheibe und verstärktem Automat, Schalthals-Getriebe mit kurzer 3,65er Endübersetzung und verstärktem Differenzial

FAHRWERK

Competition-Gummifederelemente vorne, Serielemente hinten, einstellbare Sjöberg-Gasdämpfer, einstellbare untere Tragarme und Zugstreben, Spur- und Sturz-Kit (einstellbar) hinten, HiLo-Tieferlegung (einstellbar), Hilfsrahmen (v+h) starr montiert

BREMSEN

10"-Scheibenbremsanlage (Cooper S), Stahlflex-Bremsleitungen

RÄDER/REIFEN

Potenza-Alufelgen in 7 x 10 mit Yokohama A032R in 165/70-10

KAROSSERIE

klassische Gruppe-2-Verbreiterungen mit Chromkeder, Mk1-Rückleuchten und Schnurrbartgrill, Lack: "Feuerrot" mit weißem Dach

INTERIEUR

Umbau auf Smith-Mitteltacho mit Zusatzinstrumenten, 35er Leder-Sportlenkrad, Cobra-Schalensitze und Rückbank in schwarzem Leder, Wiechers-Überrollbügel

älter wirken zu lassen, als es eigentlich ist. So wurden die klassischen Gruppe-2-Verbreiterungen mit Chromkedern verziert. Mk1-Rückleuchten und der Schnurrbartgrill erinnern an frühere Generationen, die Haubenhalter an die sportlichen Ambitionen des Cooper.



Sportliche Halter, niedliche Schirmchen

Auch die kleinen Räder scheinen sich aus vergangenen Tagen herübergerettet zu haben. Gianni von Potenza besorgte Marco die "genialen Felgen, die ihresgleichen suchen" (O-Ton Marco). Sie sind 7 x 10 Zoll groß und tragen 165/70er Yokohamas. Die "aufregende Welt der englischen Kleinwagen" ließ das junge Pärchen aus Herscheid nicht mehr los. Sie beschäftigten sich intensiv mit der Materie und verfeinerten ihr Auto nach allen Regeln der Kunst. So wurde das Fahrwerk mit einstellbaren Sjöberg-Gasdämpfern und vorderen Competition-Gummifederelementen ausgestattet. Die unteren Tragarme sowie die Zugstreben der Vorderachse lassen sich ebenso justieren wie der Spur- und Sturz-Kit der Hinterachse oder die HiLo-Tieferlegung. Der Hilfsrahmen ist starr montiert, Stahlflexleitungen geben die Signale des Bremspedals an die 10-Zoll-Scheiben eines Cooper S weiter.

Logisch, dass da auch der Motor mit einer möglichst märchenhaften Kraftentfaltung überzeugen sollte. Ausgangsbasis ist das A+-Triebwerk mit 1380 ccm Hubraum. Der gesamte Kurbeltrieb wurde erleichtert und feingewuchtet, die Renn-Pleuel mit Omega-Kolben erleichtert und ausgewogen. Das mittlere Hauptlager ist natürlich verstärkt. Die Kent-Megadyne-Nockenwelle (Scatter Pattern) wurde mit 286° aus einem Rohling gefertigt, der einstellbare Steuerketten-Kit ermöglicht eine individuelle

Abstimmung. Im Janspeed-Zylinderkopf sitzen Rimflow-Ventile mit doppelten Federn. Ein bearbeiteter HIF-44-Vergaser vermischt den via K&N-Filter angelieferten Sauerstoff mit dem von einer elektrischen Pierburg-Pumpe beigesteuerten Benzin. Ein Aldon-Red-Verteiler mit elektronischer Zündung bringt das Gemisch schließlich in Wallung. Während die heiße Luft durch den Manifold-Fächerkrümmer in die RC40-Wintopf-Anlage entweicht, wirkt die Kraft über eine AP-Racing-Mitnehmerscheibe auf das Schalthebel-Getriebe der A-Serie mit kurzer 3,65er Endübersetzung. Die zahlreichen Detaillösungen waren alleine kaum zu bewältigen - deshalb geht ein großes Dankeschön für seine Hilfe an Mike von Mini-Tec, der maßgeblich an der Motorkonzeption und deren Umsetzung beteiligt war. Das Ergebnis einer professionellen Prüfstands-Abstimmung ergab dann echte 105 PS bei 7300 U/min - "mit einer ordentlichen Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich".

In Anlehnung an das äußere Erscheinungsbild und die nunmehr ausreichende Leistung wurde auch der Innenraum in der sportlich-klassischen Variante aufgebaut. Das bedeutete: Cobra-Schalensitze in schwarzem Leder, der typische (Smith-)Mitteltacho mit diversen Zusatzinstrumenten und ein Wiechers-Überrollkäfig hielten Einzug. Hinzu kommt ein 35er Leder-Sportlenkrad. Ein HiFi-System? "Aus Überzeugung nicht", grinst Marco, "es gibt keinen besseren Sound als den eines Mini-Motors!"

Und von diesem Klang kann er gar nicht genug bekommen: Neben diesem Projekt ist auch noch ein Renn-Mini entstanden, mit dem Marco regelmäßig in der British Car Trophy startet. Und so sind Marco und Jenny mit ihren Minis glücklich und zufrieden bis an ihr Lebensende...

Text & Fotos: Thomas Pfahl

Sicherheit muss sein!



Jedes Detail wurde mit viel Liebe angepasst



Die Schalensitze erinnern an glorreiche Zeiten...

Die Rückleuchten stammen vom Mk2

Das Lederlenkrad misst 35 Zentimeter

Ein Dank geht an Gianni für diese Räder!

Echte Glanzstücke an der Tür

Wie im Märchen...



Die Chromkeder auf den Verbreiterungen setzen Akzente