

Der MINI John Cooper Works. Der MINI John Cooper Works Clubman. Inhaltsverzeichnis.



1. Der MINI John Cooper Works. Der MINI John Cooper Works Clubman.	
Steckbrief.	2
2. Aus Fahrspaß wird Leidenschaft: Der MINI John Cooper Works. Der MINI John Cooper Works Clubman.	5
3. Technische Daten.	21
4. Außen- und Innenabmessungen.	23
5. Leistungs- und Drehmomentdiagramm.	25

BMW AG

1. Der MINI John Cooper Works. Der MINI John Cooper Works Clubman. Steckbrief.



- Erweiterung der MINI Familie auf dem Gebiet besonders sportlicher Fahrzeuge und gleichzeitige Neupositionierung der Marke John Cooper Works. MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman vermitteln MINI typischen Fahrspaß in einer rennsportorientierten Ausprägung, die den Charakter und die Tradition der Marke John Cooper Works widerspiegelt.
- Antriebs- und Fahrwerkskomponenten direkt vom Rennfahrzeug MINI John Cooper Works CHALLENGE abgeleitet: 155 kW/211 PS starker Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, 17 Zoll-Leichtmetallfelgen mit besonders geringem Gewicht, extrem leistungsstarke Bremsen, modellspezifische Abgasanlage, modifiziertes Sechsgang-Schaltgetriebe.
- Neu entwickelter Vierzylinder-Motor auf Basis des Antriebs des MINI Cooper S, rennsportorientierte Optimierung von Kolben, Ventilen, Turbolader, Ansaugsystem und Abgasanlage, Leistung und Drehmoment nochmals gesteigert, spezifische Leistung: 132 PS pro Liter Hubraum, Motor erfüllt die Voraussetzungen zur Einhaltung der künftigen Abgasnorm EU 5.
- Kraftübertragung auf die Vorderräder, sportlich abgestimmtes und modellspezifisch ausgelegtes Fahrwerk, Vorderachse mit McPherson-Federbeinen, Zentrallenker-Hinterachse mit Aluminium-Längslenkern, modellspezifische Fahrwerksabstimmung, Sportfahrwerk beziehungsweise John Cooper Works Fahrwerk einschließlich Tieferlegung optional verfügbar, elektromechanische Servolenkung (EPS), serienmäßige Sporttaste mit Einfluss auf Gaspedal-Kennlinie und Ansprechverhalten der Lenkung.
- Serienmäßiges Fahrstabilitätssystem Dynamische Stabilitäts Control (DSC) einschließlich Dynamischer Traktions Control (DTC, einzigartig bei frontgetriebenen Fahrzeugen), Bremsassistent und Berganfahrhilfe, Sportbremsanlage mit Antiblockiersystem, elektronischer Bremskraftverteilung (EBD) und Kurvenbremshilfe (CBC), Unterstützung eines sportlich ambitionierten Fahrstils durch radindividuelle Bremseneingriffe mittels Electronic Differential Lock Control im DSC Off-Modus.

- Craschoptimierte Fahrgastzelle; sechs Airbags serienmäßig; Dreipunkt-Automatikgurte für alle Sitzplätze; Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorn; Gurtwarner; ISOFIX-Kindersitzbefestigungssystem im Fond serienmäßig.
- Sportlich-puristisch und zugleich hochwertig gestaltetes Interieur, serienmäßiges Dreispeichen-Sportlenkrad in Lederausführung, anthrazitfarbener Dachhimmel, Interieuroberflächen in Piano Black, modellspezifische Geschwindigkeitsanzeige.
- MINI typische, umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten im Exterieur und Interieur; vielfältige Auswahl von Interieurfarben, Dekorleisten und Polsterstoffen; umfassendes Angebot an John Cooper Works Performance-Komponenten zur Unterstreichung des fahraktiven Charakters des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman; modellspezifisches Sonderausstattungs- und Zubehörangebot; hochwertige Audio- und Navigationssysteme sowie Mobilfunk-Schnittstellen einschließlich der Möglichkeit zur vollständigen Integration des Apple iPhone und weiterer Smartphones zur parallelen Nutzung von Kommunikations- und Entertainmentfunktionen.
- Die Kombination rennsportprobter, hoch belastbarer Technik mit MINI typischer Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit definiert den einzigartigen Performance- und Premiumcharakter von John Cooper Works Modellen unter dem Dach von MINI. Exklusiver Qualitätsanspruch analog zu den weiteren MINI Modellen, umfasst auch die speziell für den MINI entwickelten John Cooper Works Zubehör-Optionen. Integrierte Fertigung der Modelle MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman im britischen MINI Werk Oxford nach den hohen Standards der BMW Group.
- Parallele Markteinführung beider Modelle: MINI John Cooper Works mit langer, von herausragenden Erfolgen geprägter Rennsporttradition, Viersitzer in klassischer Karosseriekonfiguration mit zwei Türen und weit nach oben öffnender Heckklappe. MINI John Cooper Works Clubman als modernes Fahrzeugkonzept, das überlegene Sportlichkeit mit innovativer Karosserieform verbindet, Komfort und Praktikabilität durch Clubdoor an der rechten Fahrzeugseite und Splitdoor am Heck erweitert, zusätzliche Beinfreiheit im Fond, wahlweise Fünf- oder Viersitzigkeit.

- Modellvarianten:

MINI John Cooper Works:

Vierzylinder-Benzinmotor mit Twin-Scroll-Turbolader und Direkteinspritzung, Hubraum: 1.598 cm³,
Leistung: 155 kW/211 PS bei 6.000 min⁻¹,
max. Drehmoment: 260 Nm bei 1.850–5.600 min⁻¹
(280 Nm bei 2.000–5.300 min⁻¹ mit Overboost),
Beschleunigung (0–100 km/h): 6,5 Sekunden,
Höchstgeschwindigkeit: 238 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 6,9 Liter/100 Kilometer,
CO₂-Wert: 165 Gramm/km.

MINI John Cooper Works Clubman:

Vierzylinder-Benzinmotor mit Twin-Scroll-Turbolader und Direkteinspritzung, Hubraum: 1.598 cm³,
Leistung: 155 kW/211 PS bei 6.000 min⁻¹,
max. Drehmoment: 260 Nm bei 1.850–5.600 min⁻¹
(280 Nm bei 2.000–5.300 min⁻¹ mit Overboost),
Beschleunigung (0–100 km/h): 6,8 Sekunden,
Höchstgeschwindigkeit: 238 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 7,0 Liter/100 Kilometer,
CO₂-Wert: 167 Gramm/km.

BMW AG

2. Aus Fahrspaß wird Leidenschaft: Der MINI John Cooper Works. Der MINI John Cooper Works Clubman.



Das sportliche Talent ist in seinen Genen verankert, den Spaß an überdurchschnittlicher Leistung stellt er auf jedem Kilometer unter Beweis. Der MINI ist in Bestform – bereit für die Jagd nach Rekorden in seiner Paradedisziplin Fahrspaß. Der neue MINI John Cooper Works, der sich nach seiner erfolgreichen Weltpremiere auf dem Internationalen Automobilsalon 2008 in Genf nun auch auf der Straße erstmals der Öffentlichkeit präsentiert, ist ein Extremsportler und dabei im gesamten Wettbewerbsumfeld konkurrenzlos. Er ist ein ebenso eigenständiger Charakter wie MINI One, MINI Cooper, MINI Cooper S und MINI Cooper D. Seine Sonderstellung im Kleinwagen-Segment untermauert der MINI John Cooper Works mit beeindruckenden Fakten: 155 kW/211 PS leistet sein neu entwickelter Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, 260 Newtonmeter beträgt das maximale Drehmoment, mit Overboost steigt dieser Wert kurzzeitig sogar auf bis zu 280 Newtonmeter an. Mit den gleichen Leistungsdaten und dem entsprechenden sportlichen Potenzial geht zeitgleich der MINI John Cooper Works Clubman an den Start. Nur wenige Monate nach der Markteinführung der neuen Karosserievariante übernimmt auch hier ein neuer Topathlet die Pole Position.

Die Kraft des 1,6 Liter-Motors verhilft beiden neuen Modellvarianten zu imponierenden Fahrleistungen. In 6,5 Sekunden erreicht der MINI John Cooper Works aus dem Stand eine Geschwindigkeit von 100 km/h, der MINI John Cooper Works Clubman hat diesen Spurt nur 0,3 Sekunden später absolviert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt jeweils 238 km/h. Und auch auf dem Gebiet der Effizienz liegen beide Modelle nahezu gleichauf. Im EU-Testzyklus verbraucht der MINI John Cooper Works durchschnittlich 6,9 Liter je 100 Kilometer, beim MINI John Cooper Works Clubman sind es 7,1 Liter. Die entsprechenden CO₂-Werte betragen 165 beziehungsweise 169 Gramm pro Kilometer.

Zuwachs in der Modellfamilie – und bei der Marke MINI.

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

Damit untermauert MINI den gemeinsamen Premium-Anspruch, der seit jeher auch für die Produkte der Marke John Cooper Works gilt. Integrierte Entwicklungsarbeit ermöglicht perfekt auf den MINI abgestimmte Produkteigenschaften, strengste Qualitätsanforderungen nach den Richtlinien der BMW Group garantieren absolute Zuverlässigkeit, Verarbeitungsgüte und Authentizität im Design.

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

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

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

**Für höchsten Fahrspaß konzipiert:
Fahrwerk, Bremsen, Assistenzsysteme.**

Zur Serienausstattung des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman gehört nicht nur ein besonders leistungsstarker Motor, sondern auch eine Vielzahl weiterer Komponenten, die dafür sorgen, dass die unbändige Kraft agil und sicher auf die Straße gebracht werden kann. Neben den 17 Zoll großen, ebenfalls vom Rennfahrzeug der MINI CHALLENGE abgeleiteten Leichtmetallfelgen sowie entsprechend groß dimensionierten und kraftvoll zupackenden Scheibenbremsen an allen vier Rädern ist auch die Dynamische Stabilitäts Control (DSC) einschließlich Dynamischer Traktions Control (DTC) serienmäßig an Bord. Diese Kombination ist ebenso wie die ebenfalls serienmäßige elektronisch gesteuerte Sperrfunktion für das Differenzial der Vorderachse einzigartig im Wettbewerbsumfeld. Beide Systeme stehen künftig als Sonderausstattung auch für den MINI Cooper S zur Verfügung.

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

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

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

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

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

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

konventionellen Gussverfahren werden dabei Nockenringe aus hochfestem Edelstahl auf die eigentliche Welle aufgeschraubt. Anschließend werden die Nocken mit einer Genauigkeit von $\frac{1}{1.000}$ Millimeter feingeschliffen.

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

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

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

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

Die Leistungssteigerung gegenüber dem Motor des MINI Cooper S erfolgt insbesondere durch eine optimierte Zu- und Abfuhr von Luft sowie durch eine Anpassung des Turboladers. Luftfilter, Luftmassenmesser, Abgasanlage und Katalysator wurden modifiziert, um eine leistungsfördernde Entdrosselung auf der Ansaug- und auf der Abgasseite zu erzielen. Diese macht sich auch

in einem modellspezifischen Motorsound bemerkbar. Vor allem im Innenraum von MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman ist ein intensiver Sound vernehmbar, der unverkennbar auf das herausragende sportliche Potenzial der Antriebseinheit hinweist. Optisch ist die spezifische Abgasanlage am polierten Edelstahl-Doppelendrohr mit einem Durchmesser von jeweils 85 Millimetern zu erkennen. Durch die Anpassung der Abgasanlage wird eine erhebliche Verringerung des Gegendrucks realisiert. MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman erfüllen die Voraussetzungen zur Einhaltung der besonders strengen Grenzwerte für die Abgasnormen EU 5 in Europa und ULEV II in den USA.

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

Dieser Effekt begünstigt das Ansprechverhalten des Turboladers. Seine Laderschaufeln werden schon bei niedrigen Motordrehzahlen optimal in Bewegung gesetzt. Speziell für den Motor des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman wurde eine Turbine aus besonders hochwertigem Material entwickelt. Darüber hinaus wurde der maximale Ladedruck von 0,9 auf 1,3 bar Überdruck angehoben. Mit dem gesteigerten Druck wird im Verbrennungsraum auch die Höchsttemperatur länger aufrecht erhalten. Diese Ausdehnung jedes Verbrennungsvorgangs führt zum deutlich gesteigerten Drehmoment des neuen Vierzylinders. Bereits bei einer Motordrehzahl von 1.850 min^{-1} steht das maximale Drehmoment von 260 Newtonmetern zur Verfügung. Beim Beschleunigen wird das Drehmoment durch eine kurzzeitige Erhöhung des Ladedrucks im Drehzahlbereich zwischen 1.950 und 5.500 min^{-1} sogar auf 280 Newtonmeter angehoben. Diese Overboost-Funktion verhilft dem MINI John Cooper Works und dem MINI John Cooper Works Clubman zu einem noch kraftvolleren Antritt. Sie wirkt sich ausschließlich auf das Drehmoment, nicht jedoch auf die Leistung des Motors aus.

Benzin-Direkteinspritzung:

Kraftstoff wird präzise dosiert und effizient genutzt.

Mit einer spezifischen Leistung von 132 PS pro Liter Hubraum stößt der Motor des MINI John Cooper Works und des MINI John Cooper Works Clubman in die Regionen reinrassiger Sportwagen vor. Die

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

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

Go-Kart-Feeling in neuer Dimension.

Das wirksame Krafttraining für den Motor ist die zentrale, allerdings nicht die einzige Maßnahme, die den MINI John Cooper Works und den MINI John Cooper Works Clubman zu Extremsportlern machen. Um zusätzliche Leistung in ein herausragendes Fahrerlebnis münden zu lassen, wurde genauestens analysiert, welche Fahrzeugdetails den neuen Erfordernissen entsprechend zu modifizieren waren. Auf diese Weise konnte die Entwicklung der neuen Modelle anhand eines präzisen Gesamtkonzepts erfolgen, in dem sich der Premium-Charakter der Marken MINI und John Cooper Works widerspiegelt.

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

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

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

Das elektromechanische Lenksystem ermöglicht die Programmierung unterschiedlicher Abstimmungen. In der Basiskennung wird für eine ausgewogene Lenkkraftunterstützung in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit gesorgt. Mit der beim MINI John Cooper Works und beim MINI John Cooper Works Clubman serienmäßig neben dem Schalthebel auf der Mittelkonsole platzierten Sporttaste lässt sich eine spürbar dynamischere Kennung aktivieren. Sie zeichnet sich durch höhere Lenkmomente sowie durch eine gesteigerte Lenkpräzision aus. Passend dazu bewirkt der Druck auf die Sporttaste auch den Wechsel zu einer noch stärker auf Sportlichkeit ausgerichteten Gaspedal-Kennlinie.

Fahrwerk, Bremsen und Felgen im Stil des Rennfahrzeugs.

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

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

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

Serienmäßig und einzigartig bei frontgetriebenen Fahrzeugen: DSC einschließlich DTC.

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

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

Perfekte Traktion durch elektronische Sperrfunktion für das Differenzial.

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

Interieur im Stil eines Sportwagens.

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

Für Sportler mit Persönlichkeit:

Einzigartige Individualisierungsmöglichkeiten.

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

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

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

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

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

Hochwertige Navigationssysteme, Integration von Apple iPod und Apple iPhone.

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

Externe Musikspeicher lassen sich problemlos in die Audioanlage des neuen MINI Clubman integrieren. Ein serienmäßiger AUX-Anschluss macht es möglich, zum Beispiel auf einem MP3-Player gespeicherte Musik über das Audiosystem wiederzugeben. Als Zubehör ist darüber hinaus eine spezielle Schnittstelle zur vollständigen Integration eines Apple iPod erhältlich. In diesem Fall kann die Auswahl der Musikdateien über die Bedienelemente der Audioanlage erfolgen. Für optimale und sichere Kommunikationsverbindungen unterwegs sorgen optional eine Handy-Vorbereitung beziehungsweise eine integrierte Freisprecheinrichtung, die jeweils mit Bluetooth-Schnittstelle und USB-Anschluss ausgestattet sind. Sie ermöglichen die Integration zahlreicher aktueller Mobiltelefon-Modelle sowie den Anschluss von externen Audiogeräten und USB-Speichermedien. Speziell für das Apple iPhone ist eine Schnittstelle zur integrierten Bedienung der Audio- und der Telefonfunktionen verfügbar.

Performance auf Premium-Niveau: John Cooper Works Zubehör.

In den perfekt auf die Eigenschaften des MINI zugeschnittenen Performance-Komponenten von John Cooper Works, die als Zubehör erhältlich sind, offenbart sich ein halbes Jahrhundert Motorsport-Tradition. Um den dynamischen Charakter beider Modellversionen noch intensiver zu betonen, können Exterieur- und Interieur-Elemente gewählt werden, deren Funktion und Gestaltung erkennbar vom Rennsport inspiriert ist.

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

John Cooper: Synonym für Erfolg im Motorsport.

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

Kein Name ist mit dem Rennsport-Mythos des MINI so eng verknüpft wie der von John Cooper. Neben dem Konstrukteur des klassischen Mini, Sir Alec Issigonis, hat er den bis heute lebendigen Charakter dieses einzigartigen Fahrzeugs entscheidend geprägt. Ausgangspunkt dafür war eine tiefe Freundschaft zwischen den beiden Männern. Lange bevor Alec Issigonis den klassischen Mini erschuf, pflegte er innigen Kontakt zu dem Ex-Rennfahrer und renommierten britischen Automobilkonstrukteur. Cooper galt als ebenso begabt und ehrgeizig wie lebensfroh. Bereits im Alter von zwölf Jahren zeigte der 1923 im englischen Surrey geborene John Cooper der Öffentlichkeit in einem von seinem Vater Charles gebauten Rennsportwagen, dass er weit hinaus wollte. Zusammen mit seinem Vater gründete er 1946 die Cooper Car

Company. Die beiden starteten mit dem Bau von Rennwagen, zunächst für die Formel 3. Bald avancierte die Cooper Car Company zum erfolgreichsten britischen Anbieter professioneller Racing-Fahrzeuge und brachte englische Teams und Fahrer an die Spitze der Formel 1.

Das Mittelmotor-Konzept:

Eine Vision verändert die Formel 1.

Mit ihrem Konzept eines Mittelmotor-Sportwagens setzten Charles und John Cooper 1955 einen für die gesamte Branche bahnbrechenden Trend. In den Jahren 1959 und 1960 gewannen Rennwagen von Cooper den Konstrukteurs- und den Fahrer-Titel in der Formel-1-Weltmeisterschaft – zum ersten Mal in der Rennsportgeschichte mit Mittelmotor-Fahrzeugen. Ein Konzept setzte sich durch, schon in den folgenden Jahren zogen andere Hersteller nach. Bald wurden alle Wagen der Formel 1-Serie nach diesem Muster konstruiert. Dennoch gelang es Cooper, den Status der erfolgreichsten Marke im Formel 1-Rennsport der 1950er und 1960er-Jahren zu halten. Nahezu alle Legenden des Motorsports fuhren im Laufe der Zeit auf Cooper: von Jack Brabham über Bruce McLaren bis Jochen Rindt.

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

Das Potenzial des Mini früh erkannt.

John Cooper verfolgte die Entstehung des Mini voller Faszination. Er war davon überzeugt, dass das innovative Fahrzeugkonzept, mit dem Ein-Rad-an-jeder-Ecke-Prinzip, den kurzen Überhängen und der flachen Gesamterscheinung genau das war, wonach er seit langem gesucht hatte. Sein Plan war es, den erfolgreichen Lotus Elite zu übertrumpfen, das dafür geeignete Fahrzeug hatte er bislang jedoch nicht gefunden. Aus diesem Grund gab es also jemanden, der bereits vor dem Markteintritt des Mini eifrig am Tuning für den Kleinwagen arbeitete. Und er hatte es eilig. Schon 1959, im Premierenjahr des Mini, schickte er seinen Fahrer Roy Salvadori mit dem ersten Mini Cooper, einer Einzelanfertigung, nach Monza. Die Qualitäten des neu erschaffenen Sportgeräts zeigten sich schon während der Anreise, die Salvadori gut eine Stunde schneller absolvierte als sein Kollege Reg Parnell im Aston Martin DB4.

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

Weitaus zurückhaltender als der Rennpionier Cooper begegnete Mini Schöpfer Issigonis dem Vorhaben, das als Raumwunder sowie als preiswertes und sparsames Fortbewegungsmittel für jedermann konzipierte Fahrzeug auch auf Sportlichkeit zu trimmen. Coopers Vorschlag, ein GT-Modell aus dem Mini abzuleiten, lehnte Issigonis zunächst ab. Doch Cooper ließ sich davon nicht beirren, wandte sich an BMC-Chef George Harriman und erhielt eine Zusage. Mit einer Kleinserie von 1.000 Mini Cooper sollten die Reaktionen der Öffentlichkeit auf ein derartiges Fahrzeugkonzept getestet werden. Mit Modifikationen wie einem erhöhten Hub bei verringerten Bohrungen, größeren Einlassventilen, Doppelvergaser, aufgebohrter Auslassöffnung und einer Verstärkung des Kurbelgehäuses brachte es der erste Mini Cooper auf 55 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von rund 130 km/h. Die Übersetzung des Getriebes wurde an das sportliche Potenzial angepasst, Scheibenbremsen an den Rädern der Vorderachse gewährleisteten adäquate Verzögerungswerte.

Das Ergebnis dieser Bemühungen begeisterte auch Issigonis. Umgehend begann er gemeinsam mit John Cooper die Arbeit an einer nächsten Stufe der Leistungsverbesserung. Für den Mini Cooper S wurde die Bohrung mit 70,6 Millimeter bis an die Grenzen des Möglichen vergrößert. Der Hubraum blieb dabei mit 1.071 cm³ unter dem in der angepeilten Rennsportklasse geltenden Limit von 1.100 cm³, der Motor erreichte jedoch beeindruckende Drehzahlen. So gab die neue Maschine 70 PS bei 6.200 min⁻¹ ab, die Höchstdrehzahl lag bei 7.200 Touren. Auch diese Version wurde mit neuen Bremsen ausgestattet; die Bremskraft bekam Verstärkung durch ein Servogerät.

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

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

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

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

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

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

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

Mike Cooper setzt beim MINI die Arbeit seines Vaters fort.

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

Von Mike Cooper stammen auch die attraktiven, unter dem Label John Cooper Works angebotenen Tuning-Kits für den MINI Cooper S und den MINI Cooper. Neben optischen Retuschen unterschieden sie sich von den Serienmodellen vor allem durch die gesteigerte Motorleistung und das höhere Drehmoment. Mit den Tuning-Kits wurde insbesondere der MINI Cooper S zu einem exzellenten Sportgerät, das den Vergleich mit renommierten Sportwagen nicht scheuen muss. Das aktuelle Tuning-Kit für den MINI Cooper S besteht aus Sportluftfilter, Sportschalldämpfer und einer modifizierten Motorelektronik und ermöglicht mit geringem Aufwand eine Leistungssteigerung auf 141 kW/192 PS sowie zusätzlich eine optische und akustische Differenzierung.

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

3. Technische Daten. MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman.



		MINI John Cooper Works	MINI John Cooper Works Clubman
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitzplätze		3/4	5/5 (optional 4)
Länge/ Breite/Höhe (leer)	mm	3.714/1.683/1.407	3.958/1.683/1.432
Radstand	mm	2.467	2.547
Spurweite vorne/hinten	mm	1.453/1.461	1.453/1.461
Wendekreis	m	10,7	11,0
Tankinhalt	ca. l	50	50
Kühlsystem einschließlich Heizung	l	5,2	5,2
Motoröl	l	4,2	4,2
Getriebeöl inkl. Achsantrieb	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach DIN/EU ¹⁾	kg	1.130/1.205	1.205/1.280
Zuladung nach DIN	kg	450	485
Zulässiges Gesamtgewicht nach DIN	kg	1.580	1.690
Zulässige Achslasten vorne/hinten	kg	865/845	870/850
Zulässige Anhängelast ²⁾ gebremst (12 %)/ungebremst	kg	nicht möglich	nicht möglich
Zul. Dachlast/Zul. Stützlast	kg	75/-	75/-
Kofferrauminhalt nach DIN	l	160-680	260-930
Luftwiderstand	$c_x/A/c_x \times A$	0,36/1,97/0,71	0,35/2,02/0,71
Motor			
Bauart/Anzahl Zylinder/Ventile		Reihe/4/4	Reihe/4/4
Kraftstoffaufbereitung		MED 17.2	MED 17.2
Hubraum	cm ³	1.598	1.598
Bohrung/Hub	mm	77/85,8	77/85,8
Verdichtung	:1	10,0:1	10,0:1
Kraftstoff	ROZ	91-98	91-98
Leistung	kW/PS	155/211	155/211
bei Drehzahl	min ⁻¹	6.000	6.000
Drehmoment (mit Overboost)	Nm	260 (280)	260 (280)
bei Drehzahl (mit Overboost)	min ⁻¹	1.850-5.600 (2.000-5.300)	1.850-5.600 (2.000-5.300)
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah/-	46/Motorraum	46/Motorraum
Lichtmaschine	A/W	120/1.680	120/1.680
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung		Eingelenk Mc Pherson Federbein Achse mit Bremsnickausgleich	
Hinterradaufhängung		Längslenker mit zentral angeschlagenen Querlenkern, z-Achse	
Bremsen vorn			Scheibe belüftet
Durchmesser	mm		316 x 22
Bremsen hinten			Scheibe
Durchmesser	mm		280 x 10
Fahrstabilitätssysteme		Hydraulische 2-Kreis-Bremsanlage mit Antiblockiersystem (ABS), elektronischer Bremskraftverteilung (EBD) und Kurvenbremshilfe (CBC) sowie Traktionshilfe (ASC+T), Fahrstabilitätssystem (DSC), Dynamische Stabilitäts Kontrolle (DTC) und Electronic Differential Lock Control (EDLC). Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.	

		MINI John Cooper Works		MINI John Cooper Works Clubman	
Lenkung		Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Lenkunterstützung (EPS)			
Gesamtübersetzung Lenkung		:1	14,1		14,1
Getriebeart		6-Gang-Schaltgetriebe		6-Gang-Schaltgetriebe	
Getriebeübersetzung	I	:1	3,308		3,308
	II	:1	2,130		2,130
	III	:1	1,483		1,483
	IV	:1	1,139		1,139
	V	:1	0,949		0,949
	VI	:1	0,816		0,816
	R	:1	3,231		3,231
Achsenübersetzung		:1	3,647		3,647
Reifen		205/45 R17 84W RSC		205/45 R17 84W RSC	
Felgen		7J x 17LM		7J x 17LM	
Fahrleistungen					
Leistungsgewicht nach DIN		kg/kW	7,3		7,8
Literleistung		kW/l	97,0		97,0
Beschleunigung	0–100 km/h	s	6,5		6,8
	0–1000 m	s	26,3		26,7
im 4./5. Gang	80–120 km/h	s	5,2/6,2		5,4/6,6
Höchstgeschwindigkeit		km/h	238		238
Verbrauch (EU Zyklus)					
städtisch		l/100 km	9,2		9,3
außerstädtisch		l/100 km	5,6		5,7
insgesamt		l/100 km	6,9		7,0
CO ₂		g/km	165		167
Sonstiges					
Emissionseinstufung		–	EU 4		EU 4
Typklasseneinstufung		HPF/VK/TK	–		–
Bodenfreiheit		mm	130		135

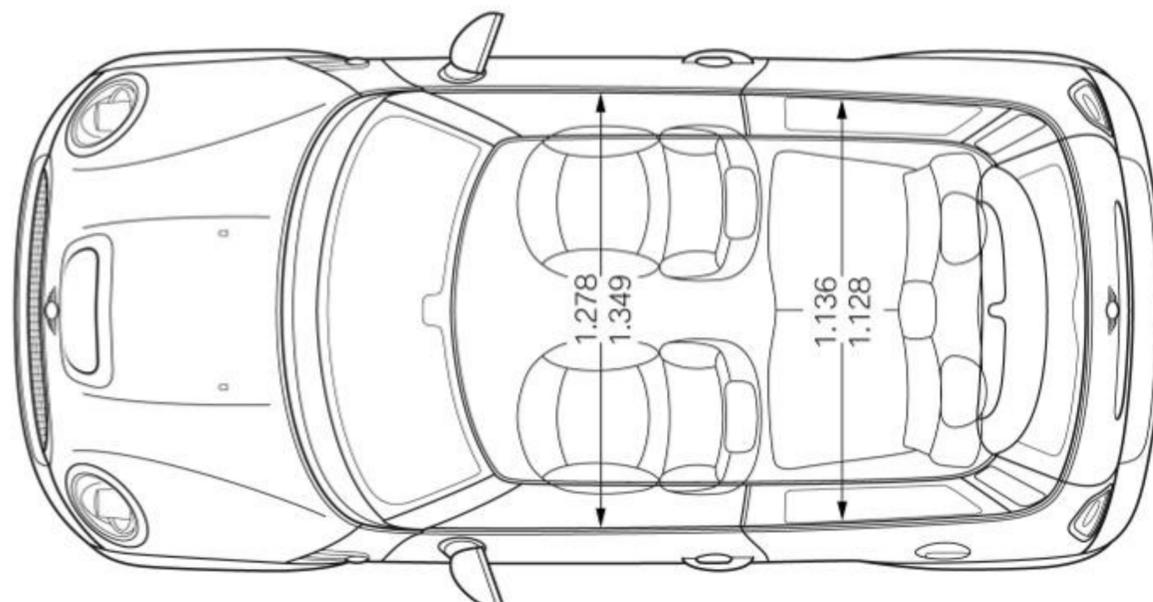
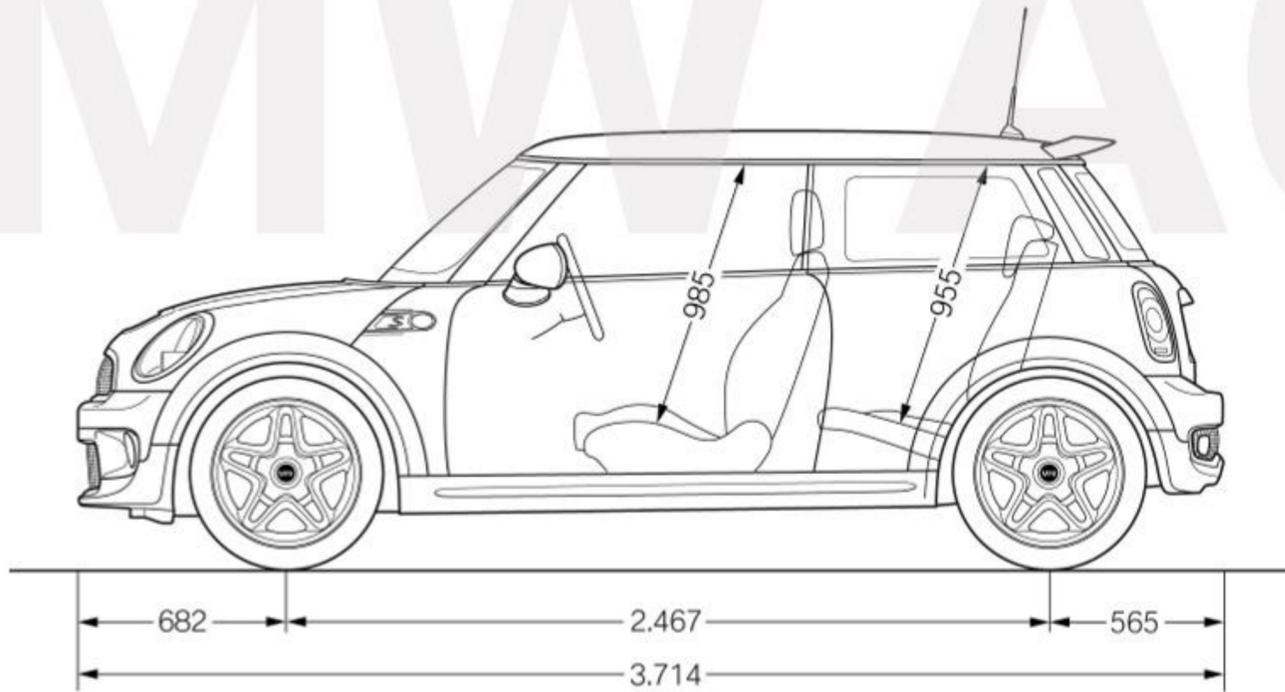
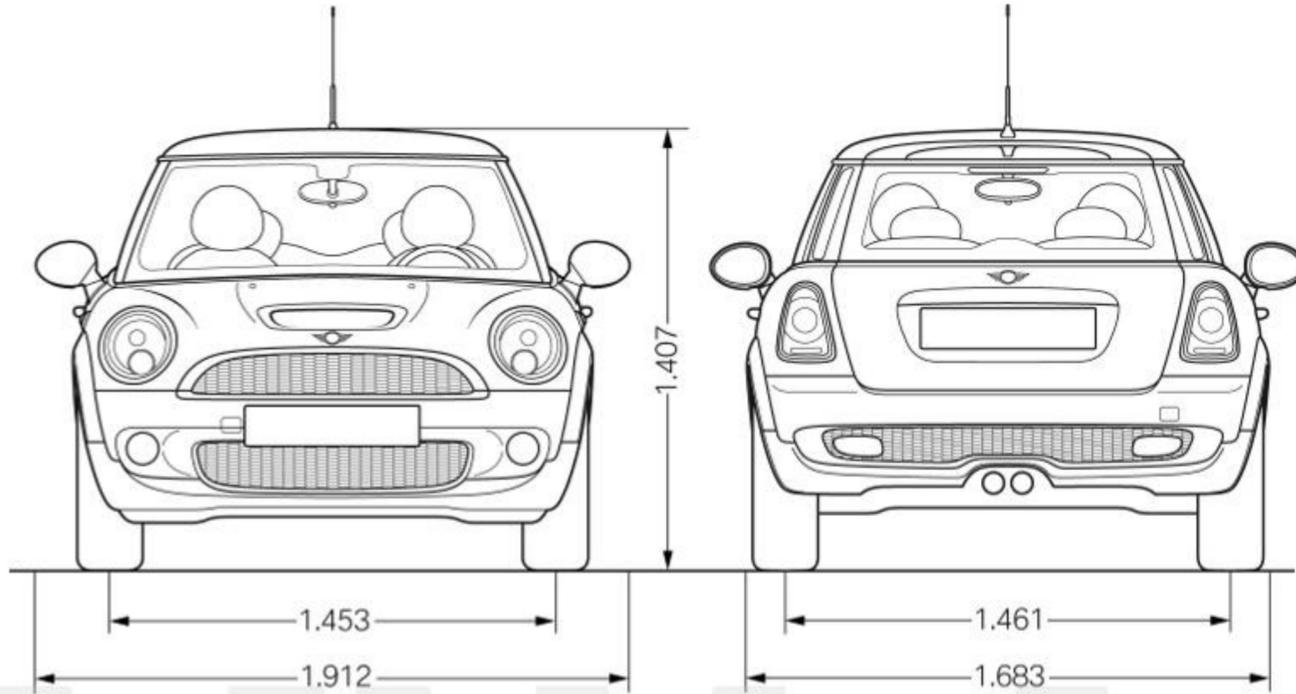
¹⁾ Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck.

²⁾ Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

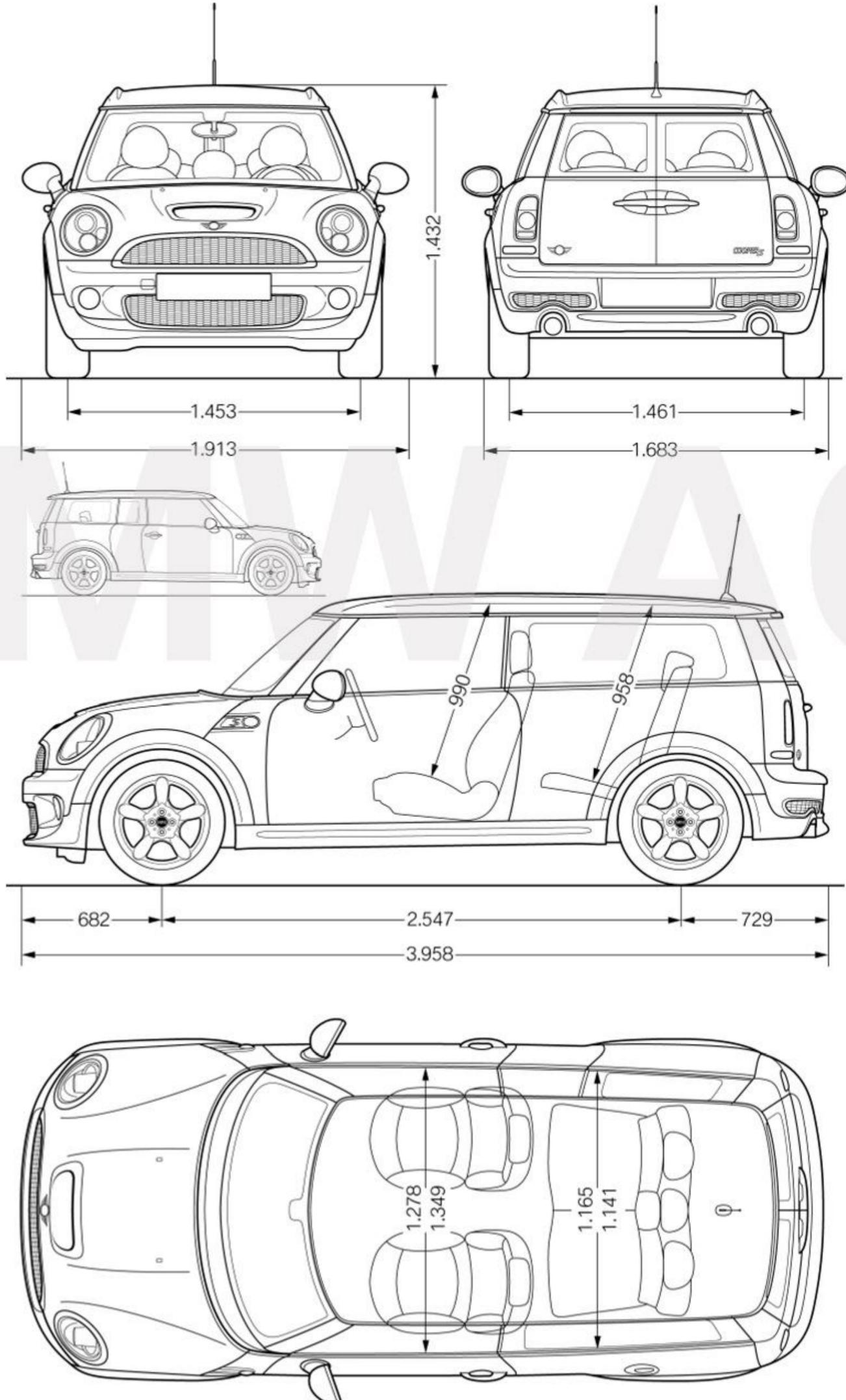
4. Außen- und Innenabmessungen.



MINI John Cooper Works.



MINI John Cooper Works Clubman.



5. Leistungs- und Drehmomentdiagramm.



MINI John Cooper Works und MINI John Cooper Works Clubman.

