

Von der Rallye-Legende zum  
MINI Cooper S.  
Vor 40 Jahren gewann Mini  
die Rallye Monte Carlo.



Text

BMW AG



# Von der Rallye-Legende zum MINI Cooper S. Vor 40 Jahren gewann Mini die Rallye Monte Carlo.



## Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung. ....	3
2. Rallye Monte Carlo 1964: Wie der Mini Cooper zur Legende wird. ....	4
3. Kleines Auto ganz groß: Der Mini und die Rallye Monte Carlo. ....	7
4. Der Wolf im Schafspelz: Wie der Mini Cooper entstand. ....	10
5. Die drei Musketiere: Die Erfolgsfahrer auf Mini Cooper. ....	13
6. Ganz groß im kleinen Auto: Rauno Aaltonen über Mini und MINI. ....	16
7. Der Mini im Motorsport: Die wichtigsten Siege und Platzierungen. ....	19
8. Der neue MINI: Ein mehr als würdiger Nachfolger. ....	21
9. Die Power-Schmiede: John Cooper Works. ....	24
10. Mike Cooper über den MINI: „Hottest coolest car in town.“ ....	25
11. Technische Daten im Vergleich: Mini Cooper S 1964 – MINI Cooper S 2004. ....	27

## 1. Einleitung.



Es war die Sensation des Rallyewinters 1963/64: Ein kleiner roter David mit weißem Dach hatte allen PS-starken Goliaths die Rücklichter gezeigt und sich den Gesamtsieg der Rallye Monte Carlo gesichert. Mit einem Paukenschlag war aus einem Kleinwagen eine Legende geworden: Ursprünglich als preiswertes und sparsames Fortbewegungsmittel konzipiert, hatte sich der Mini zum heißblütigen Mini Cooper und mit diesem Erfolg zum Sportwagen des kleinen Mannes gemausert. Wo immer der Mini – als Normalversion, als Cooper oder als getunter Flitzer – an den Start ging, war er für eine Überraschung gut. Er wirbelte die Rallye-Welt ebenso durcheinander, wie er manchen Rundstrecken-Platzhirschen um die Ohren fuhr. Die 60er Jahre waren das Mini-Jahrzehnt – weit über die offiziellen Wettbewerbe hinaus. Denn auch als der Mini auf den abgesperrten Strecken nicht mehr konkurrenzlos war, bot kein Auto mehr Sportlichkeit für weniger Geld, mehr Fahrspaß auf kleinerer Grundfläche.

40 Jahre danach hat sich daran nichts geändert. Was einst dem Mini Cooper in der Hatz nach Monaco zum Sieg verhalf, ist noch immer eines der wichtigsten Grundelemente des MINI Cooper: Mit seinen kompakten Außenmaßen wieselt er breitspurig und mit langem Radstand in unnachahmlicher Manier um die Ecken. Ein Fahrverhalten, das geradezu nach sportlicher Fortbewegung ruft: Die John Cooper Challenge zieht als Markenpokal insbesondere im Heimatland des MINI, in England, immer mehr motorsportbegeisterte Amateure in ihren Bann. Und wie vor 40 Jahren sammeln so manche hoffnungsvolle Nachwuchsfahrer und Talente ihre ersten Erfahrungen und Pokale auf einem MINI.

Vor allem aber spürt jeder, der sich einmal hinter das Steuer eines MINI setzt, warum man mit diesem Auto eigentlich am liebsten selbst die Rallye Monte Carlo fahren möchte. Keiner sagt das treffender als der Rallye-Professor Rauno Aaltonen: „Beide Generationen Mini unterscheiden sich in derselben Art und Weise von allen anderen Autos. Sie sind extrem handlich und folgen der Lenkung sofort. Damals war der Mini eine Prinzessin, sehr schön und eigenwillig. Heute ist die Prinzessin erwachsen geworden, der neue MINI ist eine Königin.“

## 2. Rallye Monte Carlo 1964: Wie der Mini Cooper zur Legende wird.



Die Rallye verspricht spannend zu werden. Was sich die Jahre zuvor angedeutet hat, wird an diesem 17. Januar 1964 unübersehbar: Die Zeit der Amateure geht zu Ende, immer mehr Werksteams starten zur Rallye Monte Carlo. Die Starterfelder in Minsk, Glasgow, Paris, Frankfurt, Athen, Warschau, Lissabon und Monaco, für die zeitgleich die Flagge fällt, sind bunt gemischt. Den bärenstarken Ford Falcon mit Greder/Delalande und Schlessler/Leguezec können allenfalls die Mercedes-Benz 300 SE mit Böhringer/Kaiser oder Glemser/Braungart leistungsmäßig Paroli bieten. Doch auch Trana/Lindstrom auf einem „Buckelvolvo“ Typ 544 rechnen sich Chancen aus, genauso wie Toivonen/Jarvi mit ihrem Volkswagen 1500. Citroën schickt den DS 19 gleich viermal ins Rennen, muss sich aber zahlenmäßig den Briten geschlagen geben: Sechs der wieselflinken kleinen Minis meldet BMC, 24 weitere werden von Privatiers gesteuert. Die Fahrer Patrick Hopkirk und Henry Liddon starten gemeinsam mit einem weiteren Mini-Team im russischen Minsk, während Rauno Aaltonen und Tony Ambrose in Oslo Kurs Südfrankreich nehmen. Die drei anderen Minis, einer davon mit Timo Mäkinen und Patrick Vanson an Bord, nehmen die Strecke ans erste gemeinsame Ziel Reims von Paris aus unter die Räder.

### **Neuer, stärker, schneller: Der Mini Cooper S.**

Eben diese Mannschaftsaufstellung der Mini-Armada verspricht die Spannung: Aaltonen und Hopkirk drifteten im Vorjahr als Erster und Zweiter ihrer Klasse ins Ziel, der Finne schaffte es sogar auf den dritten Platz im Gesamtklassament. Und in diesem Jahr nun treten sie mit einem neuen, stärkeren Auto an: Das bisherige Auto war ein Serien-Mini mit 56 PS aus 997 Kubikzentimetern Hubraum, gut für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. In diesem Jahr nun stehen die Minis in der neuen Cooper S-Version am Start, deren Motor unter anderem auf 1071 Kubikzentimeter Hubraum vergrößert ist und jetzt 70 PS leistet. Nicht nur die gesteigerte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verspricht da mehr Wettbewerbsfähigkeit, sondern vor allem auch die bessere Beschleunigung in 13 statt bisher 19 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100.

Tatsächlich beginnt die Rallye hoffnungsvoll für die Piloten der englischen Platzwunder. Auf der 4 000 Kilometer langen Sternfahrt nach Reims schafft die Rallye-Meute einen Schnitt von 50 km/h, wenn auch nur 277 Autos dieses erste Ziel erreichen. Die Werks-Minis sind jedenfalls noch vollzählig dabei.

In der französischen Stadt notieren die Offiziellen die Kennzeichen von drei roten Minis mit weißem Dach, die später zur Legende werden sollen: 33 EJB, gefahren von Paddy Hopkirk, LBL 6D mit Rauno Aaltonen am Steuer und AJB 44B, als dessen Fahrer Timo Mäkinen in den Listen steht.

#### **Hoffnungsvoller Auftakt: Platz 2 für Paddy Hopkirk.**

Die erste gemeinsame Rallye-Etappe führt über 597 Kilometer nach Saint-Claude. Nach der 23 Kilometer langen Sonderprüfung zu Beginn zwischen Saint-Didier und Mont Main scheint sich die Favoritenrolle der Ford Falcons mit ihren gewaltigen 4,7 Liter-Achtzylindern zu bestätigen. Bo Ljungfeldt hat seinen Kraftprotz auf den ersten Platz manövriert, dicht gefolgt allerdings von Patrick „Paddy“ Hopkirk auf dem Mini Cooper S. Nur 16 Sekunden trennen ihn von dem führenden Falcon. Platz drei sichert sich Eugen Böhringer mit dem 300er Mercedes, Platz vier Trana auf Volvo 544. Und schon an fünfter Stelle rangiert der zweite Mini Cooper mit Timo Mäkinen.

#### **Mit Bleifuß alle Chancen gewahrt.**

Doch die Aussichten, diese Plätze zu halten, sind für die zwar flinken, aber nicht auf Höchstgeschwindigkeit getrimmten Minis weniger gut. Die Etappe von La Madelaine nach Pelle Autiers bei Gap ist eine 46 Kilometer lange Vollgasstrecke. Dementsprechend sieht nach Abschluss dieser Prüfung auch das Klassement aus: Ljungfeldt mit seinem schnellen Ami führt weiter, auf Platz 2 hat Trana seinen Buckel-Volvo geheizt. Dennoch schlagen sich die Minis erstaunlich gut: Immerhin muss Paddy Hopkirk nur einen Platz hergeben, er fährt seinen Mini Cooper auf Platz 3. Mercedes-Pilot Böhringer muss sich mit dem 4. Rang zufrieden geben, während Timo Mäkinen seine 5. Position halten kann.

#### **Entscheidung in der „Nacht der langen Messer“.**

Für die entscheidende, die anspruchsvollste Prüfung wappnen sich die Teams mit allem, was ihnen zur Verfügung steht: Eisspione fahren möglichst kurz vor dem Start voraus, um die Fahrer vor den kritischen Stellen zu warnen. Gepokert wird überall mit den Reifen: Manche setzen auf Spikes, andere auf Mischungen. Sogenannte Super Low Section-Reifen mit asymmetrischem Profil sollen für optimale Traktion sorgen, oder Pneus in Halbgürtelbauweise; zudem tauchen die ersten Dunlop Niederquerschnitts-Rennreifen auf.

Im Kampf David gegen Goliath hat vor der Nacht der langen Messer Ljungfeldts Goliath die Nase um 65 Sekunden vorn. Doch der großvolumige Motor erweist sich dennoch als Nachteil. Der Grund: Je mehr Hubraum die Autos bei der Rallye Monte Carlo haben, desto schneller müssen sie fahren, um sich keine Strafpunkte einzuhandeln. Bo Ljungfeldt wuchtet seinen Wagen durch die Serpentina zum 1607 Meter hohen Col de Turini, aber Gewicht, Größe und der Hinterradantrieb erweisen sich im tiefen Schnee als Nachteil. Die kleinen Mini Cooper gleichen das Leistungsmanko durch ihre behände Kurvenwilligkeit und den Frontantrieb mehr als aus.

Als Ljungfeldt erschöpft am Ziel ankommt, hat er gerade mal 17 Sekunden Vorsprung auf Hopkirk herausgefahren. Nach der Handicapformel führt der Ire auf dem Mini Cooper deshalb mit 2 152,1 Strafpunkten. Auf den zweiten Platz hat sich Saab-Fahrer Carlsson mit 2 183,2 Zählern vorgearbeitet. Auch Mäkinen hat einen Platz gut gemacht und liegt mit 2 216 Punkten um Haaresbreite vor Ljungfeldt mit zwei Zehntelpunkten mehr.

### **30 Punkte für den Sieg: Paddy Hopkirk gewinnt die Monte.**

Die einzige Chance, die der Ford Falcon Fahrer jetzt noch auf den Sieg hätte, ist das abschließende Rundstreckenrennen auf dem Grand Prix Stadtkurs von Monaco. Es wird in diesem Jahr zum letzten Mal bei der Rallye Monte Carlo ausgefahren. Doch es bleibt eine theoretische Chance: Bo Ljungfeldt holt aus dem Falcon raus, was die Maschine hergibt. Nur Schlesser kann bei dieser Hatz überhaupt noch mithalten. Aber auch Paddy Hopkirk lässt dem Mini Cooper keine Verschnaufpause. Er ist nur eine halbe Minute langsamer als Ljungfeldt und sichert sich so den Gesamtsieg der Rallye Monte Carlo 1964. Am Ende stehen auf dem Siebertreppchen Paddy Hopkirk mit 2 536,2 Punkten, Bo Ljungfeldt ist Zweiter mit 2 566,7 Zählern und Carlsson mit 2 573,7 Punkten Dritter. Um den Triumph der Mini Cooper komplett zu machen, rangiert Mäkinen mit 2 593,8 Punkten auf Platz vier und Rauno Aaltonen mit 2 619,5 Zählern auf Platz sieben. Die Werksstrategie hat sich damit ausgezahlt: Erstmals führen Paddy Hopkirk und seine beiden skandinavischen Kollegen in einem gemeinsamen Team. Der ebenso spektakuläre wie publikumswirksame Fahrstil des Kleeblattes sorgt dafür, dass am Ende der Rallye jeder weiß, wer mit den drei Musketieren gemeint ist.

### 3. Kleines Auto ganz groß: Der Mini und die Rallye Monte Carlo.



Schon von Anfang an war der Mini ein Rallye-Auto mit optimalen Voraussetzungen: Bereits gut sechs Monate nach seinem Debüt starteten sechs Werkswagen bei der Rallye Monte Carlo 1960. Sechs weitere der neuen Flitzer wurden von Privatfahrern gemeldet. Allerdings erwies sich der Neankömmling als noch nicht besonders wettbewerbsfähig: Die beste Platzierung erreichten Riley/Jones mit dem 23. Rang. Auch im Jahr danach waren die Kleinwagen aus England nicht so recht erfolgreich: Keiner der drei gestarteten Werkswagen erreichte das Ziel.

Ganz anders 1962: In diesem Jahr fuhr erstmals der Finne Rauno Aaltonen auf einem Mini Cooper die spektakuläre Rallye. Es wäre beinahe auch seine Letzte geworden: Bei einem Unfall überschlug sich sein Auto, landete auf dem Dach und fing Feuer. Aaltonen blieb nur Sekunden, dann brannte der Mini komplett aus. Damit blieben nur noch zwei weitere Werks-Minis im Rennen, die die Rallye mit dem 26. und dem 77. Platz beendeten. In den Teilnehmerlisten tauchten jedoch noch zwei weitere Namen auf, die später in Verbindung mit dem Mini für Schlagzeilen sorgen sollten: Timo Mäkinen startete erstmals auf einem Mini Cooper, diesmal allerdings noch als Privatfahrer. Und der Sunbeam Rapier, der den dritten Platz im Gesamtklassement belegte, wurde von einem Iren namens Patrick Hopkirk bewegt.

#### **1963: Erster Klassensieg für den Mini Cooper.**

Ein Jahr später saß er schon am Steuer eines Mini Coopers. 1963 gingen vier Werkswagen an den Start zur berühmten Monte. Erfolgreichster Mini-Pilot war Rauno Aaltonen, der den Klassensieg und den dritten Platz im Gesamtklassement einfuhr. Paddy Hopkirk folgte auf Platz zwei in seinem Segment und Platz sechs in der Gesamtwertung. Die beiden anderen unter Werksflagge fahrenden Mini Cooper erreichten die Plätze 28 und 44.

1965 setzte der Finne Timo Mäkinen mit seinem Co-Piloten Paul Easter die Erfolgsstory des Mini Cooper fort und gewann souverän die Rallye Monte Carlo. Er war der einzige Fahrer im gesamten Feld, der ohne einen Strafpunkt die Tausende von Kilometern abspulte, und das bei sehr schwierigen Schnee-Verhältnissen in den französischen Alpen. Mäkinen fuhr erstmals einen Mini Cooper mit der neuen 1275 Kubikzentimeter großen Maschine, die für dieses Modell zum Synonym wurde. Er war gemeinsam mit Paddy Hopkirk

von Stockholm aus gestartet, zwei weitere Autos kamen aus Minsk und je eines aus Paris und Athen. Hopkirk beendete die Rallye auf Platz 26, auf dem nächsten Rang folgte mit den Brüdern Eric und Donald Morley ein weiteres Werksteam.

1965 brach BMC erstmals eine Tradition: Von Anfang an trugen die Mini Cooper des Werks eine tartanrote Lackierung mit weißem Dach. Auch in diesem Jahr waren die Autos so lackiert – mit einer Ausnahme: Das schwedische Team Kallström/Haakansson fuhr ein grünes Rallyeauto mit weißem Dach.

**1965: Nur 35 von 237 Autos erreichen das Ziel – darunter drei Mini Cooper S.**

Neben der Rallye Monte Carlo des Jahres 1952, als das Wetter in den Seealpen nur Schnee und Eis zu bieten hatte, galt die des Jahres 1965 als die bis dahin schwierigste. Statt des abschließenden Rundstreckenrennens auf dem Formel-1-Kurs durch die Häuserschluchten der Stadt mussten die Teams erneut in die Berge starten. In einer zweiten mörderischen Nachtfahrt von Saint-Claude nach Monte Carlo über 610 Kilometer jagten die Rallyeautos ein weiteres Mal unter schwierigsten Bedingungen durch die Seealpen. Im dichten Schneetreiben lag die Sicht fast bei Null, das von Schnee und Eis reflektierte Halogenlicht blendete die Fahrer, so dass zum Schluss nur noch 35 von einst 237 gestarteten Teams die Zielflagge sahen.

Vor diesem Hintergrund galt die Leistung Mäkinens als besonders herausragend. Immerhin war der Skandinavier auf den letzten, schwierigen Etappen in drei von fünf Sonderprüfungen die schnellste Zeit gefahren. In die letzte Nachtfahrt startete er mit acht Minuten Vorsprung, und im Verlauf dieses letzten Abschnitts markierte er in fünf von sechs Sonderprüfungen die Bestzeit.

**Umstrittene Entscheidung 1966: Gewonnen – und disqualifiziert.**

1966 versuchte die Mini-Armada den Hattrick. Die vier Cooper-Teams waren hohe Favoriten und standen ganz im Mittelpunkt des Interesses. Von Anfang an erfüllten sie diese Rolle voll und ganz: Mäkinen, Aaltonen und Hopkirk fuhren dem Feld auf und davon. Am Ende der Rallye belegten sie die ersten drei Plätze. Doch dann folgte eine der umstrittensten Entscheidungen in der Geschichte der Rallye Monte Carlo: In einer achtstündigen technischen Abnahme nach Ende der Rallye stellten die Kommissare schließlich fest, dass die vier Zusatzscheinwerfer vor dem Kühlergrill der Mini Cooper nicht exakt den französischen Zulassungsbestimmungen entsprachen. Nur auf Grund dieser – umstrittenen – Tatsache erkannte die Jury den drei Erstplatzierten ihren Sieg ab. Auch der an vierter Stelle rangierende Lotus Cortina wurde mit derselben Begründung disqualifiziert. Am Ende stand der Citroën-Fahrer Toivonen als Sieger auf der obersten Treppenstufe.

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

1968 startete die werksseitige Mini-Armada zum letzten Mal mit dem Ziel Monaco. Aaltonen belegte mit seinem Mini Cooper S den dritten Platz, Fall den vierten und Hopkirk den fünften, während Mäkinen auf Platz 55 die Rallye Monte Carlo beendete. Auch wenn die Ergebnisse noch mal hervorragend waren, stand fest: Der Mini Cooper S hatte als Rallyeauto seinen Zenit überschritten. Die Ära endete – aber die Legende blieb. Bis heute weiß jeder Rallyefan, was 33 EJB bedeutet – es war das Kennzeichen von Paddy Hopkirks Mini Cooper S, mit dem er die Rallye Monte Carlo 1964 gewonnen hatte.

## 4. Der Wolf im Schafspelz: Wie der Mini Cooper entstand.



Schon lange bevor Alec Issigonis seine legendären Skizzen für den Mini aufs Papier zeichnete, verband ihn eine Freundschaft mit einem der führenden Rennwagenkonstruktoren: John Cooper. Cooper bezog Morris-Motoren, um sie in seinen Formel-Junior-Rennwagen einzusetzen, und war deshalb für den technischen Direktor Issigonis ein geschätzter Gesprächspartner, wenn es um Motorenkonstruktionen ging. Deshalb war John Cooper von Anfang an in die Entwicklung des Mini eingeweiht.

Je mehr das Projekt Mini Gestalt annahm, desto sicherer war sich Cooper, dass mit diesem neuen Auto etwas auf den Markt kommen würde, nach dem er schon lange gesucht hatte: die Basis für einen Sportwagen, der mit dem damaligen Lotus Elite konkurrieren konnte. Cooper hatte es mit einer Renault Dauphine versucht, in die er einen Coventry-Climax-Motor verpflanzte, war aber mit dem Handling bei weitem nicht zufrieden. Sobald er einen der neuen Kleinwagen in die Hände bekam, begann er mit dem Tuning. Mit solch einem Ur-Mini Cooper ging er 1959 gemeinsam mit seinem Fahrer Roy Salvadori auf die Reise zum italienischen Grand Prix nach Monza. Schon die Anfahrt geriet zu einem Wettrennen mit Reg Parnell, einem bekannten Rennfahrer, der die Strecke mit seinem Aston Martin DB4 unter die Räder nahm. Am Ziel war Coopers neuer Mini eine satte Stunde schneller und der Rennwagen-Konstrukteur sah sich in seinen Vermutungen über das Potenzial des Mini mehr als bestätigt.

### **Startauflage 1000 Mini Cooper.**

Cooper wandte sich an Issigonis mit dem Vorschlag, einen kleinen GT aus dem Mini zu entwickeln. Issigonis aber sah in seinem Wagen weiterhin nur ein Auto für alle. Doch John Cooper ließ nicht locker: Er setzte sich direkt mit George Harriman in Verbindung, dem Chef von BMC. Die British Motor Corporation (BMC) war 1952 durch den Zusammenschluss britischer Automobilhersteller entstanden und führte unter anderem die Marken Austin, Morris, MG und Wolseley. Harriman ließ sich von Coopers Idee überzeugen und stimmte einer Kleinserie von 1000 Mini Cooper zu, um die Reaktionen zu testen.

Der Motor durfte nicht mehr als einen Liter Hubraum haben. Cooper glich deshalb den von ihm von 68,3 auf 81,3 Millimeter erhöhten Hub durch eine von 62,9 auf 62,4 Millimeter verringerte Bohrung aus. Verteilt auf die vier Zylinder ergab dies einen Hubraum von exakt 997 Kubikzentimetern.

Die Verdichtung stieg von 8,3 auf 9,0, dazu kamen größere Einlassventile und Doppelvergaser. Weitere Modifikationen betrafen die aufgebohrte Auslassöffnung und eine Verstärkung des Kurbelgehäuses, um die Mehrleistung aufzufangen. Darüber hinaus änderte Cooper im Getriebe die Übersetzungen der einzelnen Gänge, um die jeweils erzielbare Höchstgeschwindigkeit zu steigern. Die Motorleistung stieg dadurch auf 55 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf rund 130 km/h. Damit auch die Verzögerung mit der Mehrleistung Schritt halten konnte, montierte Cooper 7 Zoll große Lockheed Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse. Vielen Motorsportlern kam dieser Wagen wie gerufen, und eine Reihe von Erfolgen überzeugte BMC von der Zukunft des Konzeptes.

#### **Der Erfolgsmotor: 1071 Kubikzentimeter, 70 PS.**

Auch Issigonis schwenkte nun um und arbeitete mit John Cooper gemeinsam an der nächsten Stufe der Leistungsverbesserung. Das Rezept dazu hatte John Cooper bereits bei seinen Formel-Junior-Motoren erfolgreich ausprobiert: kleiner Hub und große Bohrung, verbunden mit festeren Bolzen für die Zylinderkopfbefestigung. Dementsprechend wählten die Ingenieure für den Cooper S als Basis den Motor mit 848 Kubikzentimetern Hubraum. Der Hub von 68,2 Millimetern blieb unverändert, dafür wurde die Bohrung auf 70,6 Millimeter und damit bis an die Grenze des Möglichen vergrößert. Damit hatte Cooper zwei wichtige Ziele erreicht: Der Hubraum blieb mit 1071 Kubikzentimetern unter dem in der vorgesehenen Klasse geltenden Limit von 1100 Kubikzentimetern, und der kurze Hub erlaubte hohe Drehzahlen. So gab die neue Maschine 70 PS bei 6200 Umdrehungen ab, die Höchstdrehzahl lag bei 7200 Touren.

Mehr Leistung ergab natürlich erneut eine gestiegene Höchstgeschwindigkeit, und demzufolge überarbeitete John Cooper auch die Bremsen. Der Durchmesser der Scheiben wuchs auf 7 1/2 Zoll, die Bremskraft wurde von nun an von einem Servogerät verstärkt. Mit dem Einsatz von Scheibenbremsen hatte Cooper überdies für Lockheed eine Tür geöffnet: Diese Art Bremse war zuvor nur weitaus größeren und teureren Fahrzeugen vorbehalten gewesen und zog als Konsequenz des Mini-Cooper-Erfolges mehr und mehr auch in die unteren Fahrzeugklassen ein.

#### **10 Jahre Produktion, 19 Jahre Pause:**

##### **Die Wiederauferstehung des Mini Cooper.**

In dieser und ähnlicher Form wurde der Mini Cooper exakt zehn Jahre, von Juli 1961 bis Juli 1971, verkauft. Dann stellte Lord Stokes die Produktion ein. Die weltweite Nachfrage blieb davon freilich recht unbeeindruckt. John Cooper fertigte nun Tuningkits, die sich vor allem in Japan großer Beliebtheit erfreuten. Die zwischenzeitlich für Mini verantwortliche Rover Group bat Cooper, diese Kits auch auf dem Heimatmarkt anzubieten, wo sie sich ebenfalls zu einem Erfolg entwickelten. Rover erkannte die Marktchancen und ließ den

Mini Cooper 1990 wieder aufleben. Bis zum Produktionsende des Mini wurden die Mini Cooper in verschiedenen Ausführungen wieder in Longbridge gebaut. Die John Cooper Garages produzierten darüber hinaus eine Serie limitierter Editionen auf Basis des Mini Cooper S, beispielsweise den Grand Prix, Sport 5, Cooper S touring und die 90 PS S-Version. Und natürlich die Tuning Kits.

## 5. Die drei Musketiere: Die Erfolgsfahrer auf Mini Cooper.



### **Paddy Hopkirk.**

Patrick Barron Hopkirk wurde am 4. April 1933 in Belfast, Nordirland, geboren. Nach seiner Schulzeit studierte er drei Jahre Landwirtschaft am Trinity College in Dublin, danach Ingenieurwissenschaften. 1955 gab er das Studium auf, und begann seine Laufbahn als Rallyefahrer bei Triumph und ging später zu Rootes. Während dieser Anfangszeit als Motorsportler baute sich Hopkirk in Belfast ein zweites wirtschaftliches Standbein mit verschiedenen Automobilunternehmen wie seiner Paddy Hopkirk School of Motoring und der Paddy Hopkirk (Garages) Ltd. auf.

Obwohl er das von Rauno Aaltonen in den Rallyesport eingeführte Linksbremsen nicht übernahm, entwickelte er sich zu einem der besten Fahrer in dieser Sportart. 1962 belegte Hopkirk auf einem Sunbeam Rapier den dritten Platz bei der Rallye Monte Carlo. Dennoch fühlte er sich vom Rootes Team gebremst und wechselte zum BMC Team auf einen Austin Healey 3000. Sein Einstieg bei BMC fiel mit der Einführung des Mini Cooper zusammen. Nachdem er den Fronttriebler ausgiebig getestet hatte, kam er nicht nur bestens mit diesem Antriebsprinzip zurecht, er setzte auch künftig auf danach konstruierte Rallyeautos. Mit dem Mini Cooper erreichte er internationale Anerkennung durch zahlreiche Siege und Platzierungen auf vordersten Rängen. Zu seinen größten Erfolgen zählen neben dem Gewinn der Rallye Monte Carlo 1964 die Rallye Rund um Irland 1965 und 1967, die Alpenrallye 1966 und 1967 und die Rallye Akropolis 1967. Darüber hinaus engagierte sich Patrick Hopkirk auch auf Straßenrennen wie der Targa Florio, Le Mans und Sebring.

1970, zwei Jahre nachdem BMC-Chef Lord Stokes die Motorsportabteilung des Werkes aufgelöst hatte, zog sich Paddy Hopkirk aus dem professionellen Rallyesport zurück und konzentrierte sich auf seine geschäftlichen Interessen. Allerdings lässt ihn der Sport bis heute nicht los: 1982 nahm Hopkirk an der RAC Golden 50 teil, dem Jubiläumswettbewerb zur 50. RAC Rallye. Er und sein Co-Pilot Brian Culcheth gewannen die historische Rallye auf dem Mini Cooper, mit dem Timo Mäkinen 1965 die Rallye Monte Carlo für sich entschieden hatte. 1990 fuhr er den Pirelli Classic Marathon mit und gewann ihn mit seinem Co-Piloten Alec Poole.

Die „Monte“ verlor aber nie ihren Reiz, und 1994 probierte es Paddy Hopkirk noch einmal: Zusammen mit Ron Crellin als Navigator stand er am Start in einem neuen Mini Cooper, auf der Seite die Startnummer 37, vorn und hinten das Kennzeichen L33EJB. Immerhin: Gegen eine Konkurrenz mit modernen Fahrzeugen schaffte es Paddy Hopkirk 30 Jahre nach seinem legendären Sieg auf einen beachtlichen 60. Platz.

### **Rauno Aaltonen.**

Rauno Aaltonen wurde am 7. Januar 1938 in Turku, Finnland, geboren. Von Anfang an interessierte ihn alles, was mit Motorsport auch nur im Entferntesten zu tun hatte. Bereits im Alter von zwölf Jahren fuhr er mit Rennbooten Wettbewerbe. Siebenmal gewann er die finnische Meisterschaft auf dem Wasser, mit 20 Jahren auch die skandinavische. Eine andere Leidenschaft waren Motorräder. Als Speedway-Fahrer wurde er Mitglied des Nationalteams, als Straßenrennfahrer gewann er den skandinavischen Grand Prix auf einer 125er Ducati. Nebenbei machte er an der Universität seinen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften und widmete sich dann dem Rallyesport. Im Sommer kämpfte er in einem Mercedes um Punkte, im Winter in einem Saab und wurde 1961 finnischer Rallye-Meister.

1962 kam Rauno Aaltonen ins BMC Team und startete auf einem Mini Cooper zur Rallye Monte Carlo. Drei Kilometer vor dem Ziel schätzte er, an zweiter Stelle liegend, eine Kurve falsch ein und beendete den Wettbewerb mit einem Überschlag. Das Auto fing sofort Feuer und Rauno Aaltonen schaffte es gerade noch rechtzeitig, den Flammen zu entkommen. Im Jahr darauf beendete er die Rallye Monte Carlo in seinem Mini Cooper als Dritter und Sieger in seiner Klasse, 1964 auf Platz 7.

1965 ging nach einer Reihe von Siegen und vorderen Platzierungen bei internationalen Rallyes der Titel des Rallye-Europameisters an Rauno Aaltonen. 1966 setzte Aaltonen seine Erfolgsserie fort, die im Januar 1967 in einem weiteren Höhepunkt gipfelte: Sein unnachahmlicher Fahrstil und eine kluge Reifenwahl trugen dem „fliegenden Finnen“ den Gesamtsieg in der Rallye Monte Carlo ein.

Rauno Aaltonen arbeitete in den folgenden Jahren als Werksfahrer bei Lancia, Saab, Nissan, Citroën, Fiat und Opel. 1976 gründete er auch als „Rallye-Professor“ für seine analytischen und didaktischen Talente bekannt gewordene Finne gemeinsam mit Börries von Breitenbuch das BMW Fahrer-Training und wurde Chefinstruktor. Dieses Engagement für den Motorsport und die Verkehrssicherheit honorierte die finnische Regierung 1981 mit der Verleihung des Ritterordens „Finnischer Löwe“. In Deutschland wurde er mit dem Christophorus-Preis ausgezeichnet. Bis heute ist Rauno Aaltonen in beiden Bereichen als begehrter Fahrer und Ratgeber aktiv.

## **Timo Mäkinen.**

Timo Mäkinen wurde am 18. März 1938 in Helsinki, Finnland, geboren. Er begann sein Berufsleben mit dem Ausfahren von Zeitungen im Transportunternehmen seines Vaters. Doch schon als junger Mann startete er bei Eisrennen und später auf Rundstreckenkursen. In den späten 50er-Jahren machte er mit einigen Erfolgen auf einem Jaguar D-Type erstmals auf sich aufmerksam.

1960 fuhr Mäkinen seine erste Rallye, gesponsert von seinem Arbeitgeber, der BMC-Vertretung in Helsinki. Ab diesem Zeitpunkt stand für ihn fest, wo im Motorsport seine Zukunft lag: im Rallyefahren. Er begann, sich auf Austin Healey 3000 und Mini Cooper einen Namen zu machen. Vor allem der kleine Fronttriebler hatte es ihm angetan: Mäkinen war einer der Ersten, die das Potenzial des Mini bewiesen und eine Technik entwickelten, wie man mit dem sportlichen Cooper erfolgreich fährt. Dadurch wurde der BMC-Teamchef Stuart Turner auf ihn aufmerksam, der ihn für die RAC Rallye 1962 engagierte. Mäkinen beendete den Wettbewerb auf dem siebten Platz in der Gesamtwertung.

1963 charakterisierte Christobel Carlisle, die Mäkinen als Co-Pilotin in einem Austin Healey 3000 assistierte, den Fahrstil des Finnen so: „Nach drei Stunden Fahrt über einen verschneiten Pass wollte ich das nächste Flugzeug nach Hause nehmen. Ich war fast krank vor Angst. Der Finne fuhr mit Tempo 130 und nahm jede Kurve quer. Aber es ist nie etwas passiert. Deshalb habe ich mich in mein Schicksal ergeben. Am Ende der Rallye hatte ich so viel Vertrauen in Timos Fähigkeiten, dass ich sogar in der Lage war, ihn noch mehr anzutreiben, um die Zeitvorgaben einzuhalten.“ Dies erklärt ein wenig die Ausnahmeleistung von 1965, als Mäkinen die verschneite Rallye Monte Carlo absolut konkurrenzlos gewann.

Mäkinen fuhr in den sechziger Jahren auf dem Healey-Sportwagen und dem Mini Cooper reihenweise Topresultate ein. Zu seinen Siegen mit dem Cooper zählen die Tulpen-Rallye 1964, die 1000-Seen-Rallye 1965, 1966 und 1967 und die Drei-Städte-Rallye 1966. 1968 stieg er ins Powerboot um und wurde finnischer Off-Shore-Champion. 1969 gewann Mäkinen das Rennen rund um Britannien. Bis in die 90er Jahre fuhr er für Ford und Peugeot weiter Rallyes. Und wie Paddy Hopkirk startete er 1994 noch einmal auf einem neuen Mini Cooper zur Rallye Monte Carlo. Und dass er dabei das Ziel nicht erreichte, lag nicht an seinem Können.

## 6. Ganz groß im kleinen Auto: Rauno Aaltonen über Mini und MINI.



### **Erinnern sie sich noch an Ihre erste Rallye Monte Carlo im Mini?**

Ja, das war 1962. Es war meine erste Rallye Monte Carlo überhaupt. Ich hatte zuvor den BMC-Sportchef Stuart Turner angerufen, den ich von den Sommerrallyes her kannte, und nach einem Auto für die Rallye Monte Carlo gefragt. Er hatte bereits zwei Wagen gemeldet, mit Geoff Mabbs und Pat Moss als Fahrern. Weil die Meldefrist fast schon abgelaufen war, wurde ich offiziell Beifahrer von Mabbs, tatsächlich aber saß ich am Steuer.

### **Wie waren Ihre ersten Eindrücke?**

Erstmals wurde damals der Mini Cooper in einer größeren Rallye eingesetzt. Und das Auto ging überraschend gut. Ich hatte nicht erwartet, dass es beim ersten Einsatz schon so zuverlässig sein würde. Immerhin lagen wir wenige Sonderprüfungen vor Ende der Rallye auf dem zweiten Platz im Gesamtklassement.

### **Was ist dann passiert?**

Ich hatte einen Unfall. Es war trocken, ich war nicht zu schnell, aber touchierte an einer engen Passage mit der linken Seite die Felswand und flog von der Straße. Das Auto hat sich sechsmal überschlagen und ist dann explodiert. Möglicherweise war die Rechtslenkung der Grund für meinen Fahrfehler, ich weiß es nicht. Der Beifahrer kam zuerst aus dem Auto, ihm ist nichts passiert.

### **Was hat Ihnen am Mini Cooper am meisten gefallen?**

Als ich das Auto zum ersten Mal sah, dachte ich, es müsste wohl ungeheuer handlich sein, mit den Rädern außen an den Ecken. Und so war es dann auch. Das Team hat Auto und Motor hervorragend vorbereitet. Alles, was innerhalb des Reglements erlaubt und möglich war, wurde auch wahrgenommen. Mein Mini Cooper von 1962 hatte eine andere Nockenwelle von einem Rundstreckenauto und damit wahrscheinlich 85 PS. Auch das Getriebe war wohl etwas anders übersetzt als im Serienfahrzeug. Natürlich musste man die relativ bescheidene PS-Leistung ausgleichen und den Berg runter schneller fahren als die Konkurrenz. Das ging mit dem leichten Mini aber auch sehr gut.

### **Es gehörte aber auch exzellentes Fahrkönnen dazu...**

Als Erfinder des LinksbremSENS hatte ich im Mini Cooper große Vorteile. Ich habe das 1958 entwickelt, als ich von den Autos mit Heckantrieb erstmals auf den frontgetriebenen Saab wechselte. Anfangs habe ich in Kurven immer große Löcher in den Schnee gemacht, weil ich geradeaus gerutscht bin. Die Kollegen sagten dann feixend zu mir, es gäbe da in der Mitte einen Hebel, mit dem könne man bremsen. Aber der Einsatz der Handbremse erschien mir nicht logisch, weil es besser ist, beide Hände am Lenkrad zu haben. Deshalb habe ich auf dem Saab das LinksbremSEN entwickelt, das den zusätzlichen Vorteil hat, dass beim Bremsen mehr Last auf die Vorderachse kommt. Die anderen Fahrer konnten das nicht so gut. Auch nicht, als ich später den Mini fuhr.

### **Was haben Sie sich damals für den Mini Cooper am meisten gewünscht?**

Größere Räder! Wir hatten immer Reifenprobleme. Die kürzeste Sonderprüfung während der Rallye Monte Carlo führte nur über zwölf Kilometer. Aber bereits danach war die komplette Lauffläche wegradiert. 13 Zoll-Reifen wären sehr viel besser gewesen. Zwölf Zoll hätten schon genügt. Aber es ging nicht.

### **Waren die kleinen Räder nicht auch im Schnee ein Nachteil?**

Nein, denn wir hatten mit Abstand die besten Reifen. Wir sind damals auf finnischen Winterreifen gefahren. Die finnische Reifenindustrie war mit der Entwicklung von Haftreifen um Jahre voraus. In Finnland gibt es keine hohen Berge, deshalb gibt es auch keine Schneeketten. Also entwickelte man die Haftreifen. Damit waren wir den Konkurrenten total überlegen. Später kamen noch die Spikes dazu. Aber die haben sich oft auf trockener Straße überhitzt und sind dann rausgeflogen.

### **Haben Sie noch Kontakt zu ihren Kollegen von damals?**

Ab und zu trifft man sich. Vielleicht einmal im Jahr. Paddy Hopkirk ist älter als ich und deshalb nicht mehr so aktiv. Timo Mäkinen lebt in Helsinki, hat aber nicht so viele Sprachkenntnisse und bleibt deshalb lieber in Finnland.

### **Haben Sie auch amüsante Erlebnisse mit dem Mini gehabt?**

Aber sicher. Ein Beispiel: Nach der Disqualifikation 1966 war ich im Dezember erneut zum Training für die Rallye Monte Carlo 1967 in den Seealpen. Aber sonntags konnte man nicht fahren, es waren einfach zu viele Skitouristen unterwegs. Also entschloss ich mich, auch Skilaufen zu gehen. Aber es gab keinen Parkplatz mehr und so stellte ich den Mini Cooper mitten auf den Marktplatz. Als einziges Auto. Sofort kam wütend ein französischer Polizist angelaufen und fragte, ob ich nicht verstehe, dass ich da nicht parken darf. Er verlangte meinen Führerschein; als er aber meinen Namen las, sagte er nur: Oh Herr Aaltonen, für Sie ist alles erlaubt. Und dann entschuldigte er sich noch für die Veranstalter der Rallye, dass sie uns disqualifiziert hatten.

Aus heutiger Sicht kann man sagen, dass diese Disqualifikation dem Mini eine ungeheure Beliebtheit und Bekanntheit eingebracht hat. Mehr noch als jeder Sieg vielleicht.

**Wissen Sie noch, wie viele Rallyes Sie mit dem Mini gefahren sind?**

Nein, das weiß ich wirklich nicht mehr. Aber in den 60er Jahren bin ich hauptsächlich auf Mini Cooper gefahren. Ich hatte in dieser Zeit mehr Gesamtsiege als jeder andere Rallyefahrer auf der Welt. Und fast alle waren auf Mini Cooper.

**Wann sind Sie zum letzten Mal mit dem klassischen Mini gefahren?**

Als Werkseinsatz im Jahr 1968. Aber Mitte der 80er Jahre bin ich noch mal bei einem Rundstreckenrennen mit einem privaten Mini Cooper gestartet.

**Mit welchem Ergebnis?**

Ich habe gewonnen. Es war eine sehr enge Rennstrecke.

**Wie finden Sie den neuen MINI?**

Er gefällt mir sehr. Es ist den Designern gelungen, den Geist des Mini einzubinden. Als einzigem Auto und viel mehr als den sogenannten Retro-Cars. Auch das Fahrgefühl ist wie damals: Beide Generationen Mini unterscheiden sich in derselben Art und Weise von allen anderen Autos. Sie sind extrem handlich und folgen der Lenkung sofort. Lassen Sie es mich so vergleichen: Damals war der Mini eine Prinzessin, sehr schön und eigenwillig. Heute ist die Prinzessin erwachsen geworden, der neue Mini ist eine Königin.

## 7. Der Mini im Motorsport: Die wichtigsten Siege und Platzierungen.



Bereits unmittelbar nach seinem Erscheinen war der Mini ein Sportwagen im ursprünglichen Sinn des Wortes. Ungezählte Teams und Privatfahrer erkannten das große Potenzial des kleinen Autos mit seinem Fahrverhalten, das einem Gokart ähnelte.

Außer bei Rallyes fuhren die Mini, später Cooper und Cooper S auf Straßenkursen um Platz und Sieg. So wurde bereits 1960 ein erstes Rundstreckenrennen in Silverstone ausgetragen, bei dem unter anderem Fahrer wie Graham Hill, Jack Brabham und Jim Clark hinter dem vergleichsweise flach stehenden Steuer Platz nahmen.

Aber die Domäne des kleinen Flitzers war von Anfang an und blieb Zeit seiner Produktion die Rallye. Mit wachsender Leistung der von John Cooper getunten Werks-Mini wurden die immer rot lackierten Wagen zunehmend konkurrenzfähig. Ab 1962 fuhren die Mini Cooper und später die Mini Cooper S eine Reihe von internationalen Siegen ein, erstmals bei der Tulpen-Rallye. Am Steuer saß Patt Moss, Schwester von Stirling Moss. Manche Quellen rechnen dem Mini Cooper im Jahr 1962 insgesamt 153 Siege zu.

Die wichtigsten Siege und Platzierungen im Überblick:

Jahr	Veranstaltung	Team	Platzierung
1962	Tulpen Rallye	Moss/Riley	1.
1962	Rallye Baden-Baden	Moss/Maymann	1.
1962	Rallye Genf	Moss/Maymann	3.
1962	RAC Rallye	Aaltonen/Ambrose	5.
		Mäkinen/Streadman	7.
		Morrison/Finley	13.
1963	Rallye Monte Carlo	Aaltonen/Ambrose	3.
		Hopkirk/Scott	6.
		Maymann/Domleo	28.
1963	Tulpen Rallye	Hopkirk/Liddon	2.
		Mayman/Domleo	21.
1963	Alpen Rallye	Aaltonen/Ambrose	1.
		Mayman/Domleo	6.

1964	Rallye Monte Carlo	Hopkirk/Liddon	1.
		Mäkinen/Vanson	4.
		Aaltonen/Ambrose	7.
1964	Tulpen-Rallye	Mäkinen/Ambrose	1.
1964	Alpen Rallye	Mayman/Domleo	1.
		Aaltonen/Ambrose	4.
1964	Tour de France	Mayman/Domleo	1.
1964	Circuit of Ireland	Hopkirk/Liddon	1.
1965	Rallye Monte Carlo	Mäkinen/Easter	1.
		Hopkirk/Liddon	26.
		Morley/Morley	27.
1965	Rallye Genf	Aaltonen/Ambrose	1.
1965	CSSR Rallye	Aaltonen/Ambrose	1.
1965	Rallye Polen	Aaltonen/Ambrose	1.
1965	1000 Seen Rallye	Mäkinen/Keskitalo	1.
		Aaltonen/Jaervi	2.
		Hopkirk/Ruutsalo	6.
1965	München-Budapest	Aaltonen/Ambrose	1.
		Fall/Crellin	2.
1965	RAC Rallye	Aaltonen/Ambrose	1.
		Lusenius/Wood	6.
		Hopkirk/Liddon	13.
1966	Circuit of Ireland	Fall/Liddon	1.
1966	Tulpen Rallye	Aaltonen/Liddon	1.
		Mäkinen/Easter	9.
1966	Österreich-Rallye	Hopkirk/Crellin	1.
1967	Rallye Monte Carlo	Aaltonen/Liddon	1.

## 8. Der neue MINI: Ein mehr als würdiger Nachfolger.



Das Erfolgsrezept hat sich seit 1959 im Prinzip nicht geändert: Ausreichend Platz und kein Gramm Fett, eine ordentliche Prise Komfort und genug Pfeffer unter der Haube, viel Charakter und noch mehr Sportlichkeit – kein Auto ist sich über 40 Jahre so treu geblieben wie der MINI.

Als der bekannteste Kleinwagen der Welt 1957 konzipiert wurde, stand sein Name schon fest. Leonard Lord, damals Chef der British Motor Corporation (BMC), gab Alec Issigonis den Auftrag, eine Miniaturversion des Morris Minor zu entwickeln. Das war der Ursprung der Bezeichnung Mini, abgekürzt für Miniaturversion. Grund für die Entwicklung des Kleinwagens war die Suez-Krise. Der ägyptische Präsident Nasser schloss 1956 den Suez-Kanal, die Kraftstoffversorgung von Europa wurde knapper und England rationierte das Benzin auf zehn Gallonen pro Monat. Als der Wagen am 26. August 1959 in den Verkauf ging, kam er zunächst in zwei Varianten auf den Markt: als Morris Minor und als Austin Seven. 1962 entfiel der Name Seven, und das Auto wurde zum Austin Mini. Diese Bezeichnung war derart erfolgreich, dass sieben Jahre später alle Markennamen wegfielen und der Mini nur noch Mini hieß.

### **Der Mini: Automobil der Ausdruck einer ganzen Generation.**

Ganz anders als von seinen Vätern ursprünglich beabsichtigt, wurde der Mini aber nicht wegen seines genügsamen Umgangs mit Kraftstoff zum Welterfolg. Denn als die Tanker wieder ausreichend Sprit lieferten und die anderen Kleinwagen in Europa bald vom Markt verschwanden, feierte der Mini Erfolg um Erfolg. Das lag einerseits an dem einmaligen Konzept, das zum automobilen Ausdruck der „Swinging Sixties“ wurde. Andererseits an den sportlichen Lorbeeren, die der große Kleine reihenweise als Mini Cooper einfuhr. „Der Mini sah nicht nur aus wie ein Gokart, er fuhr sich auch so – schnell, sportlich und unschlagbar agil“, so der MINI Chef-Designer Gert Hildebrand. „Der lange Radstand und die kurzen Überhänge, das Verhältnis Oberbau zu Unterbau, der kleinstmögliche Grundriss bei größtmöglichem Innenraum, all das war und ist einzigartig für den Mini. Und in der Formensprache seiner Front verkörpert er die ideale Kombination von Mann, Frau und Kind. Das breite Dach schützt wie die breiten Schultern eines Mannes, bei dem sich auch Frauen geborgen fühlen, und gleichzeitig will man ihn knuddeln wie ein Kind.“

### **Der MINI: Eine zukunftsorientierte Neuauflage eines Originals.**

All dies gilt Wort für Wort auch für den MINI von heute. Dass erneut wieder hunderttausende von Autokäufern daran Geschmack finden, hat einen einfachen Grund: Das Rezept ist immer noch das unübertrefflich gleiche, veredelt mit den Zutaten von heute. Der MINI ist eine zukunftsorientierte Neuauflage eines Originals. Einerseits präsentiert er in vielerlei Hinsicht das Beste an Technik, das in diesem Segment heute möglich ist, andererseits finden sich die Gene und die Charakteristik des Ur-Mini in vielen emotionalen Komponenten wieder. Gleichzeitig trägt er in seinen Dimensionen den heutigen Standards in allen wichtigen Eigenschaften wie Sicherheit, Fahrdynamik, Flexibilität und Individualisierung deutlich Rechnung.

Der MINI ist ein vollwertiger Viersitzer, Ausdruck eines modernen, urbanen Lebensstils, der jenseits von Mode und Zeitgeschmack den Erwartungen der Kunden im neuen Jahrtausend Rechnung trägt. Er verkörpert die Lust am Leben, verbindet Klassen, Länder, Generationen und ist das genaue Gegenteil eines Statussymbols.

### **Die Legende lebt: Der MINI Cooper S.**

Der MINI hat noch etwas geerbt: das unverwechselbare Fahrerlebnis, das John Cooper schon vor 44 Jahren zu Sportwagen ganz eigener Art inspirierte. Auch diese haben ihre Nachfolger gefunden – den MINI Cooper und den MINI Cooper S. 1964 gewann Patrick Hopkirk mit dem damaligen S-Modell die Rallye Monte Carlo, schrieb damit Motorsportgeschichte und brachte Generationen von begeisterten Autofahrern auf den Geschmack sportlicher Fortbewegung auf vier Rädern.

40 Jahre danach ist es genau dieser Charakter, der dem MINI Cooper S zu enormer Beliebtheit verhilft. Das geniale Fahrzeug- und Antriebskonzept wurde beibehalten, doch unter der gewölbten Haube des stärksten MINI Cooper S in der Markengeschichte sorgt modernste Fahrzeugtechnik für maximalen Fahrspaß und optimale Insassensicherheit. Mit einer Motorleistung von 163 PS/120 kW und einem maximalen Drehmoment von 210 Newtonmetern ist die exklusive Fahrmaschine 218 km/h schnell und beschleunigt innerhalb von 7,4 Sekunden von Null auf Tempo 100.

### **Kurvenstar mit Gokart-Feeling.**

Agilität und direktes Handling sind zwei der großen Stärken, die alle MINI Modelle gemein haben. Durch das Sportfahrwerk „Plus“ ist der MINI Cooper S noch direkter auf die Bedürfnisse engagierter Fahrer abgestimmt, auf kurvenreichen, verwinkelten Landstraßen wie auf langen, schnellen Autobahnpassagen. Es zeichnet sich im Vergleich zum Sportfahrwerk des MINI Cooper durch verstärkte Stabilisatoren und eine straffere Federabstimmung aus. Die McPherson-Federbeine vorne in Verbindung mit dem verstärkten Stabilisator sowie die sehr direkte elektro-hydraulische Lenkung vermitteln das Gokart-ähnliche Fahrgefühl, das MINI Freunde seit jeher lieben.

Der MINI Cooper S zeigt, dass er ein ganz besonderer MINI ist. Er geizt nicht mit seinen Reizen und demonstriert, dass er eine kraftvolle, wendige Fahrmaschine mit Charakter ist. Das einer Kurvenpassage nachempfundene, geschwungene „S“, das die Seitengrills und den Schriftzug auf der Heckklappe ziert, steht stellvertretend für Kraft, Agilität, ja Kurvengierigkeit und puren Fahrspaß.

## 9. Die Power-Schmiede: John Cooper Works.



Bis heute ist der Name Cooper eng mit der Marke MINI verbunden. Noch bevor der neue MINI im Jahr 2001 auf den Markt kam, hatte Mike Cooper, Sohn des legendären John Cooper, schon eine leistungsgesteigerte Version im Kopf. Parallel zur Serienentwicklung des MINI startete Mike Cooper mit der Weiterentwicklung des Antriebs der Serienversion. Daraus entstanden zwei attraktive John Cooper Works Tuning-Versionen der Modelle MINI Cooper und MINI Cooper S. Sie unterscheiden sich von den Serienmodellen vor allem durch die gesteigerte Motorleistung und das höhere Drehmoment.

### **MINI Cooper S mit 200 PS.**

Der John Cooper Works Tuning-Satz für den MINI Cooper umfasst unter anderem einen modifizierten Zylinderkopf mit höherer Verdichtung, eine veränderte Motorelektronik sowie einen speziellen Luftfilter und Endschalldämpfer. Der Umbau beschert dem MINI Cooper eine Maximalleistung von 126 PS (93 kW), macht ihn 204 km/h schnell und lässt ihn binnen 8,9 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigen. Das Top-Modell MINI Cooper S wird durch einen noch leistungsfähigeren und schneller drehenden Kompressor zu einer exzellenten Fahrmaschine: 200 Pferdestärken (147 kW) bei 6950 min<sup>-1</sup> machen das Kraftpaket 226 km/h schnell. Das satte Drehmoment von 240 Nm katapultiert den stärksten MINI in nur 6,7 Sekunden auf Tempo 100.

### **Ein starker MINI für eine starke Rennserie: die John Cooper Challenge.**

Was bietet sich besser an, als die von Mike Cooper getunten MINI auf einer Rennstrecke zu fahren? Die Idee einer eigenen Rennserie, der John Cooper Challenge, war schnell geboren und wurde bereits 2002 erstmals umgesetzt. Die John Cooper Challenge ist die erste Rennserie für den neuen MINI, bei der sich Nachwuchsfahrer und Talente packende Zweikämpfe und Rennen liefern und echten Motorsport zeigen.

## 10. Mike Cooper über den MINI: „Hottest coolest car in town.“



Mike Cooper setzt fort, was sein Vater als einer der weltweit namhaftesten Motorsportkonstrukteure begonnen hatte. Der 49-jährige Familienvater, der nur beim Gitarrespielen nicht ans Auto denkt, entwickelt und testet ständig neue Tuningkomponenten für das „hottest, coolest car in town“, wie er den MINI nennt. „In diesem Jahr habe ich in Goodwood mit einem erleichterten 200 PS-MINI Cooper exakt dieselbe Zeit gefahren wie 1960 der Formel 1 Cooper meines Vaters.“ Der Chef der berühmten Power-Schmiede in Surbiton hat 2003 mit über 3000 Tuningkits für den MINI deutlich mehr verkauft als je erwartet: „Ein phantastisches Feedback, vor allem aus den USA, Deutschland und England.“

Schon als er und sein 2000 verstorbener Vater John Cooper einen ersten MINI Prototypen sehen und erleben konnten, war diese Zukunft freilich abzusehen: „Als mein Vater den neuen MINI zum ersten Mal sah, sagte sein Gesichtsausdruck nur eines: Es ist ein Mini. Das sagt alles. Er war auch sehr beeindruckt von der Straßenlage. Das Auto ist so handlich wie der klassische Mini, fährt sich aber so komfortabel wie ein großer Wagen.“

Mike Cooper sagt über...

...den klassischen Mini: „Das Original war ein brillantes Designkonzept, das über 40 Jahre lang jung blieb. Man erwarb mit dem Mini das beste Auto in dieser Klasse, das jede Menge Fahrspaß bot. Es war die erste Limousine mit dem Handling eines Sportwagens.“

...den klassischen Mini gegenüber dem neuen MINI: „Den frühen Mini dem heutigen MINI gegenüber zu stellen ist wie ein Vergleich Fangio gegen Schumacher. Es sind jeweils die Besten ihrer Zeit.“

...den MINI im Motorsport: „Für mich stand von Anfang an fest, dass der neue MINI auch ein Rennauto werden sollte. Als wir die Rennserie der John Cooper Challenge ins Leben riefen, wurde ein Traum für mich wahr. Ein Engagement bei den großen Rallyes steht aber derzeit nicht zur Debatte. Der Aufwand, den wir dafür treiben müssten, ist heute um ein Vielfaches höher als vor 40 Jahren. Aber mir schwebt vor, Ende 2004 eine World Driver Competition auszutragen, in der die besten Fahrer der nationalen John Cooper Challenge gegeneinander antreten. MINI Cooper sucht den Superstar.“

...seine Hobbies: „Ich spiele sehr gern Gitarre. Aber grauenhaft schlecht. Kommen Sie nie zu einem meiner Auftritte.“

...seine Karriere im Motorsport: „Mit 17 ließ mich mein Vater zum ersten Mal mit einem Monoposto fahren. Er sagte nur: „Du bist nicht gut genug.“ Meinen größten Erfolg habe ich deshalb auch erst 2002 gefeiert: „Bei der Celebrity Challenge, einem historischen Rennen in Australien, belegte ich den dritten Platz. Aber wenn ich mehr Zeit hätte, würde ich gerne so etwas wie die klassische Rallye Monte Carlo einmal mitfahren.“

...das Leben als Sohn der Rennlegende John Cooper: „20 Jahre lang war ich mit meinem Vater bei jedem britischen Grand Prix. Er liebte das über alles. Und jedes Mal, wenn ein Cooper gewann, machte er in der Boxengasse vor Freude eine Rolle vorwärts. Mein Vater war sehr beliebt und gab für sein Leben gern Parties. Wir hatten oft prominente Gäste. Für mich war das aber nicht immer so toll. Als ich sieben Jahre alt war, musste ich einmal mein Bett für jemanden hergeben, der gleich bei uns übernachten wollte. Dieser Gast war Steve McQueen.“

...den individuellen MINI: „Viele bekannte Leute lieben den MINI. Madonna hat zum Beispiel ein Auto von uns, oder Kate Moss. Ihr Cooper hat eine ganz besondere Innenausstattung aus einem Stoff, auf dem die Abdrücke von Tigertatzen abgebildet sind. Nach oben ist da praktisch keine Grenze. Ein anderes Auto wurde von uns auf Wunsch des Besitzers innen und außen mit sehr aufwändigen Airbrush-Malereien lackiert, das kostete zum Schluss 65 000 Euro.“

## 11. Technische Daten im Vergleich: Mini Cooper S 1964 – MINI Cooper S 2004.



	Mini Cooper S, 1964	MINI Cooper S, 2004
Motor	4-Zylinder, quer eingebaut	4-Zylinder, quer eingebaut
Hubraum	1071 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	70,6 mm x 68,2 mm	77 mm x 85,8 mm
Verdichtung	9,0:1	8,3:1
Nennleistung	51 kW (70 PS) bei 6 200/min	120 kW (163 PS) bei 6 000/min
Nenndrehmoment	86 Nm bei 4 500/min	210 Nm bei 4 000/min
Gemisch- aufbereitung	2 SU Vergaser	Einspritzung
Getriebe	Viergang, Frontantrieb	Sechsgang, Frontantrieb
Bremsen	7½ Zoll Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker	Scheibenbremsen rundum, Bremskraftverstärker
Fahrwerk	Einzelradaufhängung mit Hilfs- rahmen vorn; Querlenker; Einzelradaufhängung mit Längslenkern hinten; Hydrolastic-Federung	Eingelenk-McPherson- Federbeinachse vorn, Längslenkerachse mit Querlenkern hinten
Länge/ Breite/ Höhe	3 050/1 410/1 350 mm	3 655/1 688/1 416 mm
Radstand	2 040 mm	2 467 mm
Spur (vorn/hinten)	1 205/1 160 mm	1 454/1 460 mm
Leergewicht	635 kg	1 140 kg
Höchst- geschwindigkeit	160 km/h	218 km/h
0–100 km/h	12,9 sec	7,4 sec
Gesamtproduktion	ca. 45 650	unlimited

# BMW AG

**2/2004**

**Postanschrift**  
BMW AG  
D-80788 München

**Hausanschrift**  
BMW Haus  
Petuelring 130

**Telefon**  
+49(0)89-382-5 13 78  
+49(0)89-382-2 77 97

**Telefax**  
+49(0)89-382-2 06 26

**e-mail**  
[presse@mini.com](mailto:presse@mini.com)

**Media Website**  
[www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)

**Deutsch**