

# Inhaltsverzeichnis

## **Einführung**

Ein Ratgeber stellt sich vor . . . . . 6

## **Der Mini »One, Cooper, Cooper S«**

Modelle, Motoren und Ausstattung . . . . . 8

Abmessungen . . . . . 12

Modellpflege . . . . . 13

## **Die Ausrüstung**

Arbeitsplatz – damit Sie fehlerlos schrauben können . . . . . 15

Ersatzteilkauf – damit Sie keinen Cent verschenken . . . . . 16

Werkzeug – damit Sie autark sind . . . . . 18

Spezialwerkzeug und Zubehör – damit Sie schneller fertig werden . . . . . 20

Tipps für Hobbyschrauber – damit Sie keine Schraube nervt . . . . . 22

Tipps für den Werkstattbesuch – damit Sie keine Überraschungen erleben . . . . . 24

Safety first – damit Sie keinen Schaden nehmen . . . . . 26

Arbeiten unter dem Auto – damit Sie einen klaren Kopf behalten . . . . . 29

## **Die Wagenpflege**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – so bleibt Ihr Mini fit . . . . . 30

Innenreinigung – so erhalten Sie innere Werte 31

Außenwäsche – so hat der Dreck keine Chance 34

Motorwäsche – so wird's gemacht . . . . . 36

Schmierdienst – so bleibt alles beweglich . . 37

Lackpflege – so strahlt der Body über Jahre 38

Scheibenwaschanlage – so blicken Sie durch 44

Scheibenwischer – so demontieren Sie die Wischerarme . . . . . 48

## **Die Motoren**

Motoren – das sollten Sie wissen . . . . . 53

Wartungsarbeiten – das packen Sie locker . . 55

Kompressionsdruck messen – das Ergebnis ist interpretationsfähig . . . . . 57

## **Das Schmiersystem**

Wartungsarbeiten – wer gut schmiert ... . 60

Ölkreislauf – ständig im Fluss . . . . . 60

Ölfilter – Saubermann mit Verfallsdatum . . . . 60

Motoröl – ein Saft mit vielen Talenten . . . . . 61

Serviceintervallanzeige zurücksetzen . . . . . 65

## **Das Kühlsystem**

Kühlmittelkreislauf und Kühlsystem – verhindern den Hitzestau . . . . . 68

Thermostat und Kühlerventilator – regelnde Größen . . . . . 68

Kühlmittel und Frostschutz – chemische Säfte 69

## **Das Motormanagement**

Elektronisches Motormanagement und Kraftstoffeinspritzanlage – füttert die »kW's« 76

Luftfilter – damit der Motor sauber atmet . . 78

Elektronische Zündsysteme – lassen den Funken überspringen . . . . . 83

Zündspule und Zündkerzen – in direktem Kontakt . . . . . 84

Zündmodul und Kabel – eine Einheit . . . . . 86

Dieseleinspritzanlage – was Sie wissen sollten 88

Vorglühanlage – macht kalte Diesel heiß . . . 90

## **Die Kraftstoffversorgung**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – im Fall der Fälle . . . . . 94

Kraftstoffversorgung – vom Tank bis zum Motor . . . . . 95

Tankbe-/entlüftung, Kraftstofffilter, Leitungen und Kraftstoffpumpe – damit der Saft ans Ziel kommt . . . . . 96

Auspuffsystem und Abgasentgiftung – mehr als nur Rohre und Filter . . . . . 99

## **Die Kraftübertragung**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – da mischen Sie mit . . . . . 107

Kraftübertragungsprinzip – so kommen die »kW's« auf die Straße . . . . . 108

Kupplung und Kupplungsbauteile – verbinden Motor und Getriebe . . . . . 109

Schaltgetriebe – so verkuppeln sich die Zahnräder . . . . . 113

Elektronisch gesteuerte CVT-Automatik . . . 115

Getriebeautomatik mit manueller 6-Gang-Schaltoption . . . . . 116

Achsantrieb und Antriebswellen – letzte Instanz vor den Antriebsrädern . . . . . 119

**Das Fahrwerk**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – da sind Sie mit dabei . . . . . 123  
 Elektro-hydraulisch unterstützte Zahnstangenlenkung – entlastet den Bizeps . . . . . 124  
 Vorderachse und Hinterachse – damit die »Fuhre« Kurs hält . . . . . 124  
 Vorderachsgeometrie, Stoßdämpfer – schonen die Reifen . . . . . 125  
 Spurstangenköpfe, Querlenker, Radlager – »fesseln« die Räder . . . . . 129  
 Reifen und Felgen – das sollten Sie Wissen . 133

**Die Bremsanlage**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – ein Fall für »Könner« . . . . . 138  
 Elektronische Bremskomponenten – nur im Team funktionsfähig . . . . . 139  
 Bremsflüssigkeit, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsbeläge, Scheibenbremsen, Bremssattel, Handbremse – nur im Verbund funktionsfähig . . . . . 140

**Die Fahrzeugelektrik**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – nichts »geht« ohne Theorie . . . . . 154  
 Batterie, Anlasser, Generator – »die grauen Eminenzen« . . . . . 156  
 Antriebsriemen checken – das bewahrt Sie vor unverhofftem Frust . . . . . 165  
 Außenbeleuchtung und Signaleinrichtungen – die Kommunikatoren zur »Außenwelt« . . . . 174

Instrumente, Bedienungseinrichtungen – damit Sie schalten und walten können . . . . 176  
 Stromkabel, Sicherungen und Relais – die »Stromhighways« . . . . . 179

**Der Innenraum**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – schnell ein paar Euro in die eigene Tasche gespart . . . 181  
 Heizung, Lüftung, Gebläse, Klimaanlage, Schalter, Zündschlüssel – der »Teufel« steckt im Detail . . . . . 182  
 Radio, Lautsprecher, Antenne – sorgen für Kurzweil . . . . . 189  
 Vordersitze, Sicherheitsgurte – »gib 8« auf den Airbag . . . . . 191  
 Fensterheber, Seitenscheibe, Türverkleidungen – bringen Luft, Licht und decken ab . . . . . 191  
 Zentralverriegelung, Türgriff, – erschweren Dieben das Leben . . . . . 193

**Die Karosserie**

Wartungs- und Reparaturarbeiten – mitunter ein Fall für Do it yourself . . . . . 197  
 Tür, Außenspiegel, Motorhaube, Stoßfänger, Heckklappe – das Spaltmaß ist entscheidend 199

**Technische Daten**

Motor, Schmiersystem, Kühlsystem, Kraftstoffanlage, Kraftübertragung, elektrische Anlage, Karosserie, Fahrwerk, Räder, Lenkung, Bremsanlage, Füllmengen, Gewichte, Fahrleistungen 206  
 Diebstahlschutz, Sicherheit, Wartung, Garantie . . . . . 210

**Stichwortverzeichnis**

Mini von A – Z . . . . . 211

**Schnelle Hilfe – was tun bei Störungen**

**Störungsbeistände**

Anlasser . . . . . 169	Kraftstoffeinspritzung (Benziner) . . . . . 82	Warnblink- und Blinkanlage 174
Batterie und Generator . . 164	(Diesel) . . . . . 92	Wischerblatt . . . . . 50
Bremsen . . . . . 152	Kühlsystem . . . . . 74	Zentralverriegelung . . . . . 196
Bremslicht . . . . . 175	Kupplung . . . . . 112	Zylinderkopfdichtung . . . . 58
Elektrische Fensterheber . . 196	Motor und Zündanlage . . . . 87	
Heizung . . . . . 184	Scheibenwischer . . . . . 51	
Kraftstoffeinspritzung (Benziner) . . . . . 82	Schmiersystem . . . . . 66	
	Thermostat . . . . . 74	

# DER Mini



*Hecht im Karpfenteich: »Runde Hüften«, agiles Handling, leistungsfreudige Motoren, und erfrischendes Retro-Design – die charakteristischen Merkmale des Mini II. Der Bajuware mit britischem Pass mischt den »Eintopf« der Kompaktklasse gründlich auf. Hier im Bild der Cooper S mit allem, was die Zubehörpreisliste hergibt.*

Wir behaupten frech: Sir Alec Issigonis hätte seine Freude am aktuellen Mini – kommt er dem Original rein optisch und vom Fahrspaß her doch recht nahe. Ob freilich der geadelte Vater des Ur-Mini den Enkel als »very british« bezeichnen würde, sei dahingestellt. Obwohl die Neuauflage im britischen Oxford gebaut wird, ist dieser Mini doch größtenteils das Werk von BMW-Ingenieuren. Und vielleicht fehlt deshalb auch noch eine Prise des revolutionären Charakters, der das Original einst zur Ikone einer ganzen Autogeneration erhob.

Doch lassen wir die Haarspalterei und sehen den britisch-bajuwarischen Sprössling als das was er ist: Ein äußerst agiler, kultiger Kurvenflitzer im Retro-Look.

**Für Sparfüchse und Leistungshungrige – das Motorenangebot**

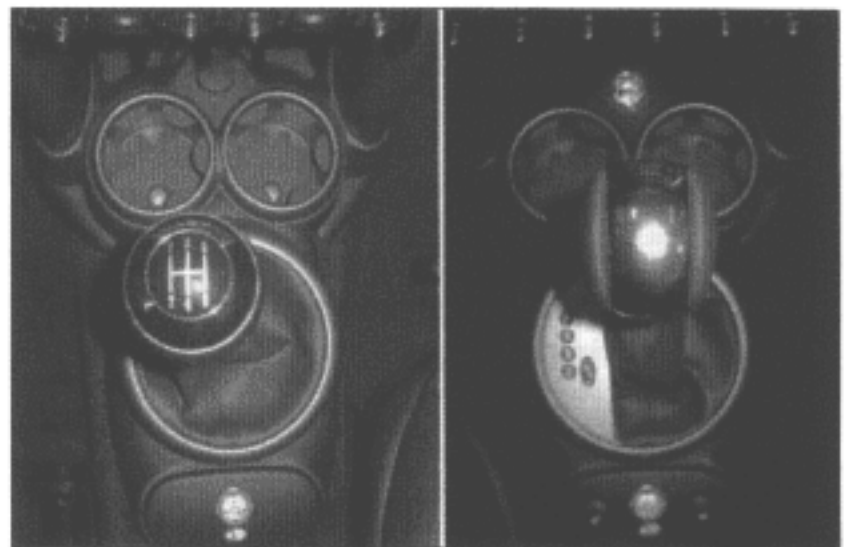
Damals wie heute sind's vordergründig die eigenwilligen Proportionen und Rundungen, die im allgemeinen Straßenbild den Status des Mini ausmachen: Mini bleibt eben Mini – heute nicht anders als vor gut vierzig Jahren. Sehr zur Freude seiner heutigen Fangemeinde.

Damit sich der Mini so flott bewegt wie er aussieht, wurde das Modellprogramm zügig ausgebaut. Schon kurz nach der Premiere im Jahr 2001 folgte auf die noch relativ harmlos motorisierten Mini One (90 PS) und Cooper (115 PS) ein echter Kracher: Der Cooper S mit seinem 163 PS starkem Kompressor-Triebwerk. Alle Triebwerke gehen auf eine Gemeinschaftsentwicklung von BMW und Chrysler zurück, was vielleicht die interne Bezeichnung »Pentagon« plausibler macht. Aber auch eine Version für Sparfüchse wurde bald nachgereicht: Mit 75 PS fordert der Mini-Diesel zwar weder das aufwändige Fahrwerk, noch seine Besitzer – doch dafür verbraucht das diesmal in Kooperation mit Toyota adaptierte Motörchen im Schnitt nur rund fünf Liter Diesel pro 100 Kilometer.

Von solchen Verbräuchen kann ein Fahrer des Cooper S nur träumen, denn der Kompressor-Treibsatz nimmt bei Vollgasorgien doch gerne mal 15 Liter kostbares Superplus auf 100 Kilometern zu sich. Doch von nichts kommt nichts und erst recht kein Fahrspaß. So müssen auch die BMW-Ingenieure gedacht haben und verpassten Mitte 2005 dem Diesel und dem Cooper S eine spürbare Leistungsspritze auf 88 PS und 170 PS. Wem das immer noch nicht reicht, kann neuerdings direkt ab Werk den John-Cooper-Works-Tuningkit installieren lassen. Dann stehen 210 PS zur Verfügung...

**Alternativen zum Schaltgetriebe – CVT und adaptive Sechsgang-Automatik**

Serienmäßig schalten Mini-Käufer fünf Gänge per Hand – zumindest dann, wenn sie sich für den Mini One oder Mini Cooper entschieden haben. Im Mini One D und Mini Cooper S sortieren ab Werk Sechsgang-Getriebe die Leistung an den Vorderrädern. Für den Mini One und Mini Cooper gibt es auf Wunsch eine stufenlose Automatik mit Steptronic-Funktion. Derzeit nur für den Cooper S im Angebot: Eine Sechsgang-Stufenautomatik mit Steptronic-Funktion und adaptiver Getriebesteuerung (AGS).



*Knackig: Sechsgang-Schalthebel im Cooper S.*

*Alternativ: Die Automatik mit sechs Gängen.*

**Vorbildlich präzise – das Mini-Fahrwerk**

Da Fahrspaß jedoch nicht primär von Motorleistung abhängt, wurde dem Mini ein besonders aufwändiges Fahrwerk mit auf den Weg gegeben. Die Vorderräder führt zwar eine konventionelle Eingelenk-McPherson-Achse, die Hinterräder werden jedoch von einer weitgehend spur- und sturzstabilen Multilenkerachse mit Querstabilisator geführt. Zusammen mit einer recht straffen Grundabstimmung führt das zum Mini-typischen, Go-Kart ähnlichen Fahrverhalten. Auch in diesem Punkt wurden die Erwartungen also erfüllt.

	1.598 cm <sup>3</sup> 66 kW/90 PS	1.598 cm <sup>3</sup> 85 kW/115 PS	1.598 cm <sup>3</sup> 125 kW/170 PS	1.364 cm <sup>3</sup> 55 kW/75 PS 65 kW/88 PS
Mini One	● <sup>1</sup>	–	–	–
Mini Cooper	–	● <sup>1</sup>	–	–
Mini Cooper S	–	–	● <sup>2</sup>	–
Mini One D	–	–	–	●

– nicht lieferbar; ● lieferbar; <sup>1</sup> mit CVT-Automatik lieferbar; <sup>2</sup> mit 6-Gang Automatik lieferbar.

## **Leider nur durchschnittlich – die Mini-Sicherheitsfeatures**

In puncto Sicherheit »fährt« der Mini auf bewährten Wegen – unabhängig vom jeweiligen Ausstattungs- und Motorenstandard sind ab Werk ABS (Antiblockiersystem), CBC (Kurvenbremskontrolle), EBV (elektronische Bremskraftverteilung) und RPA (automatische Reifenpannenanzeige) mit an Bord. ASC+T (automatische Stabilitäts- und Traktionskontrolle) »sichern« in Serie erst den Mini One D und den Cooper S. Der Schleuderschutz DSC (dynamische Stabilitätskontrolle) ist in allen Modellen aufpreispflichtig. Gleichfalls Kopfairbags, nicht jedoch Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbags sowie aktive Rückhaltesysteme mit Gurtstraffer auf den Vordersitzen oder vier Kopfstützen.

Verletzungen bei seitlichen Kollisionen wirken spezielle Verstärkungsprofile in den oberen und mittleren Türbereichen sowie in den Seitenschwellern entgegen. »Reversible« Stoßfänger an Front und Heck eliminieren leichte Schubser, bei ernsthafteren Kollisionen minimieren aufwendige Karosserieverstärkungen den Schaden.

## **Größer als der erste Mini – kleiner als die anderen in dieser Preisklasse**

Mit einer Länge von 3.635 Millimeter ist ein Mini One nicht wirklich klein. Auch die Höhe von etwas über 1,40 Meter ist bemerkenswert. Trotzdem wirkt der Brite knuffig. Das liegt vor allem an seinem Grundlayout mit steil stehenden Scheiben, großen Kulleraugen und je einem Rad an jeder Ecke. Die Vorteile sind sofort zu spüren: Die Kopffreiheit ist excellent, der im Verhältnis gesehen lange Radstand und die breite Spur sorgen für satte Straßenlage. Das der Kofferraum winzig ist und der Platz auf den Rücksitzen des Viersitzers Erwachsenen kaum zumutbar ist, stört den echten Fan wohl kaum. Eher schon der Preis, der trägt eindeutig die Handschrift der Bayern: Mini fahren ist nicht billig und soll es auch nicht sein. Exklusivität hat nunmal seinen Preis.

## **Ab Erstzulassung wirksam – die Garantieleistungen**

Die Karosseriebleche sind so rostresistent, dass Mini ab dem Tag der ersten Zulassung eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung gewährt. Kulanz wird über 24 Monate gewährt. Das war es auch schon. Ab-

gesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen Leistungen können Sie nur auf die anerkannt gute Qualität innerhalb der BMW-Group hoffen. Dabei hatte der Mini hier gewisse Startschwierigkeiten. Die Verarbeitung und auch einige konstruktive Eigenschaften entsprachen nicht immer dem erwarteten Stand. Mini-Besitzer berichten von Knack- und Knistergeräuschen, bis hin zu Wassereinbrüchen. Bei manchen Autos musste sogar die Lenksäule getauscht werden. Auch die Urteile der Langzeittest in den Zeitschriften *auto*, *motor und sport* (Heft 26/2005) und *Motors* (Januar 2006) fielen zwiespältig aus. Beide hatten einen Cooper S über 100.000 Kilometer beziehungsweise ein Jahr bewegt und kamen im Prinzip auf das gleiche Ergebnis: Bestnoten für Fahreigenschaften und Styling, mehr oder weniger herbe Kritik an Betriebskosten und Verarbeitung. Fairerweise muss gesagt werden, dass BMW im Rahmen von Modellpflagemassnahmen stets um eine Verbesserung der Qualität bemüht ist. Der Mini wird also laufend weiterentwickelt. Sollten Änderungen in die Serie eingeflossen sein, werden wir sie bei den Arbeitsschritten darauf hinweisen.

## **Individualität über alles – die verschiedenen Modellvarianten**

Von Mitte 2001 bis Ende 2005 haben bereits 720.000 Minis die Werkstore verlassen, darunter 60.000 Cabrios. Das Werk selbst, einst auf 180.000 Autos pro Jahr ausgelegt, arbeitet an der Kapazitätsgrenze und soll im Jahr 2006 erweitert werden. Allein in Deutschland wurden seither über 100.000 Mini registriert – beliebtestes Modell ist übrigens der Mini Cooper mit etwa der Hälfte aller Neuzulassungen. Und trotzdem gleicht kaum ein Mini dem Anderen. Im Grunde sind es nur zwei Modelle (Zweitürer und Cabrio) aus denen der Kunde jedoch eine Vielzahl von Variationen ableiten kann. Das beginnt bei den Farben (mit oder ohne weißem Dach), reicht über Sonderausstattungen (Sportfahrwerk, Navigationssystem, Soundpaket) bis hin zu eigenständigen Sondermodellen. Ganz neu im Angebot der Saison 2005/2006 sind die Modelle Seven, Park Lane und Checkmate, die lifestylich, edel oder betont sportlich daher kommen. Wir möchten uns hier jedoch auf die Urversionen konzentrieren und sehen uns diese deshalb jetzt einmal genauer an.

## **Mini One – die »Einstiegs-Variante«**

Im Sinne einer Vollwertausstattung ist der Basis-Mini im Serientrimm zwar kein »arme-Leute-Auto«, vom

»Augen schmeichelnden« Überfluss eines Premiumprodukts trennt den One allerdings doch mehr als es Käufern lieb sein mag. Zwar sind Drehzahlmesser mit Außentemperatur- und digitaler Geschwindigkeitsanzeige selbstverständlich, auch erfreuen die Besatzung elektrische Fensterheber, drei Cupholder und – zumindest die Hinterbänker – praktische Einstiegshilfen oder Einstiegsleisten aus Edelstahl. Selbstverständlich »isoliert« jeden Mini auch eine grüngefärbte Wärmeschutzverglasung und eine per Funkschlüssel betätigte Zentralverriegelung. Doch wahrer Luxus in Form von Klimaanlage, Bordcomputer, Navigationssystem oder ein einfaches Radio kostet kräftig Aufpreis.

Äußerlich setzt der Mini One überwiegend auf die Kontrastfarbe Schwarz: die Kühlergrilllamellen, der Heckklappengriff, die Dachantenne sowie die Außenspiegelgehäuse sind entsprechend gefärbt. Das Auspuffrohr glänzt dagegen immerhin in matt poliertem Edelstahl. Der Mini One rollt serienmäßig auf voll abgedeckten 5,5J x 15" Stahlfelgen, sie sind mit zierlichen 175/65 R 15 Reifen besohlt. Eine nette Option: Anstelle des in Wagenfarbe lackierten Stahldachs, liefert Mini den One auch als Beinahe-Cabrio mit großem Faltschiebedach.

Keinesfalls außergewöhnlich sind jedoch die Sicherheitsdetails: Vier Airbags, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf den Vordersitzen, ABS, CBC, EBV... alles Standard bei den heutigen Kleinwagen. Gleichfalls die Sicherheitslenksäule, der Seitenaufprallschutz und Isofix-Kindersitzbefestigungen auf der Fondsitze mit umklappbaren Lehnen. Lediglich die Reifendruck-Kontrollanzeige fällt etwas aus dem Rahmen. Diese basiert jedoch auf dem ABS-System und ist aus Sicherheitsgründen wichtig. Schließlich gibt es für den Mini auch Reifen mit Notlaufeigenschaften, die es dem Fahrer schwer machen, einen Plattfuss rechtzeitig zu erkennen.

### **Mini One D – die »sparsame Variante«**

Das »D« im Namenszug bezeichnet den wesentlichen Unterschied zum Mini One: Denn der One D konsumiert kein Benzin sondern Dieselöl. Und da das sparsame Selbstzunderherz etwas mehr wiegt als seine drahtigen Ottokollegen wanderte als erstes die Batterie aus dem Motorraum ins Gepäckabteil. Da der kleine Diesel ohnehin kein Temperamentsbolzen ist, wurde auch die Fahrwerksabstimmung in Richtung soft getrimmt. Der Leistungscharakteristik angepasst ist auch das Sechsganggetriebe. In die gleiche Rich-

tung, wenngleich mit anderen Vorzeichen, wirkt die Anwesenheit von ASC + T. Die Elektronik bremst bei Bedarf auf widrigen Straßenoberflächen das vorhandene Drehmoment ein und sorgt für schlupffreie Übertragung auf die Straße. Insgesamt also eher vernünftig als spaßig. Schade auch: Als Cabrio gibt es den Mini Diesel weder für Geld noch gute Worte.

### **Mini Cooper – die »elegante Variante«**

Der Cooper setzt, einer bewährten Mini-Tradition folgend, äußere Akzente: Er fährt entweder ein weißes oder schwarzes Dach spazieren. Gleichmaßen sind auch die Außenspiegelgehäuse gefärbt – unabhängig von der Wagenfarbe. Das Auspuffrohr, die Kühlergrillstreben und sein Heckklappengriff sind verchromt. Außerdem wetzt der Cooper mit einem Sportfahrwerk um die Kurven. Um genügend Speed aufzubauen ist der Cooper bereits mit 115 PS ausgestattet. Dabei handelt es sich um den gleichen Motor wie im Mini One – hier allerdings mittels anderer Motorsteuerung entdrosselt. Der Mini Cooper setzt sich bereits mit 5,5J x 15" Leichtmetallfelgen und 175/65 R 15 Reifen in Szene und natürlich gibt es die Cooper-Version auch als viersitziges Cabrio.

### **Mini Cooper S – die »kesse Variante«**

Äußerlich verraten ein chromgefasster Kühlergrill mit in Wagenfarbe lackierten Horizontal-Streben sowie die breite Lufthutze auf der Motorhaube den Cooper S. An den »alten« erinnert die Cooper-Fans der zentral mündende Doppelrohrauspuff mit polierten Zierblenden. Typisch für den neuen Cooper S: ein in Dachfarbe gefärbter Heckspoiler, der dem dritten Bremslicht elegant Platz bietet.

Im Cooper S-Abteil weisen eine gebürstete, in Alu-Patina gehaltene Instrumententafel sowie die ellipsenförmigen Türverkleidungsringe auf die »S-Version« hin. Natürlich gibt es auch eine Edelh Holz-Version. Die Pedalerie sowie eine Fußstütze im linken Fußraum sind aus Edelstahl gefertigt. Wie der Mini One D bringt der »S« seine Leistung von nunmehr 170 PS über ein Sechsganggetriebe an die Vorderräder. Dieses wurde übrigens Mitte 2004 überarbeitet und mit einem kürzeren sechsten Gang versehen. Damit erreicht der schnellste aller Mini noch leichter seine Höchstgeschwindigkeit von 222 km/h. Damit der Spurt von 0 auf 100 km/h besser gelingt, gibt es seit Anfang 2005 auch ein traktionsförderndes Sperrdifferenzial.

Die Anpassung der angegebenen Leistung von 163 PS auf 170 PS Mitte 2004 war im Übrigen eher eine Formsache. Schon die frühen Motoren waren bekannt dafür, die Toleranzen gehörig nach oben auszureizen. Echte 180 PS sind bei gut eingefahrenen Exemplaren eher die Regel als die Ausnahme.

Damit der S-Pilot die gebotene Motorleistung dann möglichst lange unter Kontrolle hält, rollt die Topversion auf 6,5J x 16" Leichtmetallfelgen mit 196/55 R 16 Reifen. Ein im Mini-Jargon »Sportfahrwerk PLUS« getauftes Fahrwerk tut sein übriges dazu. Knochenhart aber fair – so lässt sich das Fahrgefühl wohl am besten umschreiben. Frischluftfreaks werden auch bedient: das Cabrio gibt es in sportlicher Cooper S Ausführung.

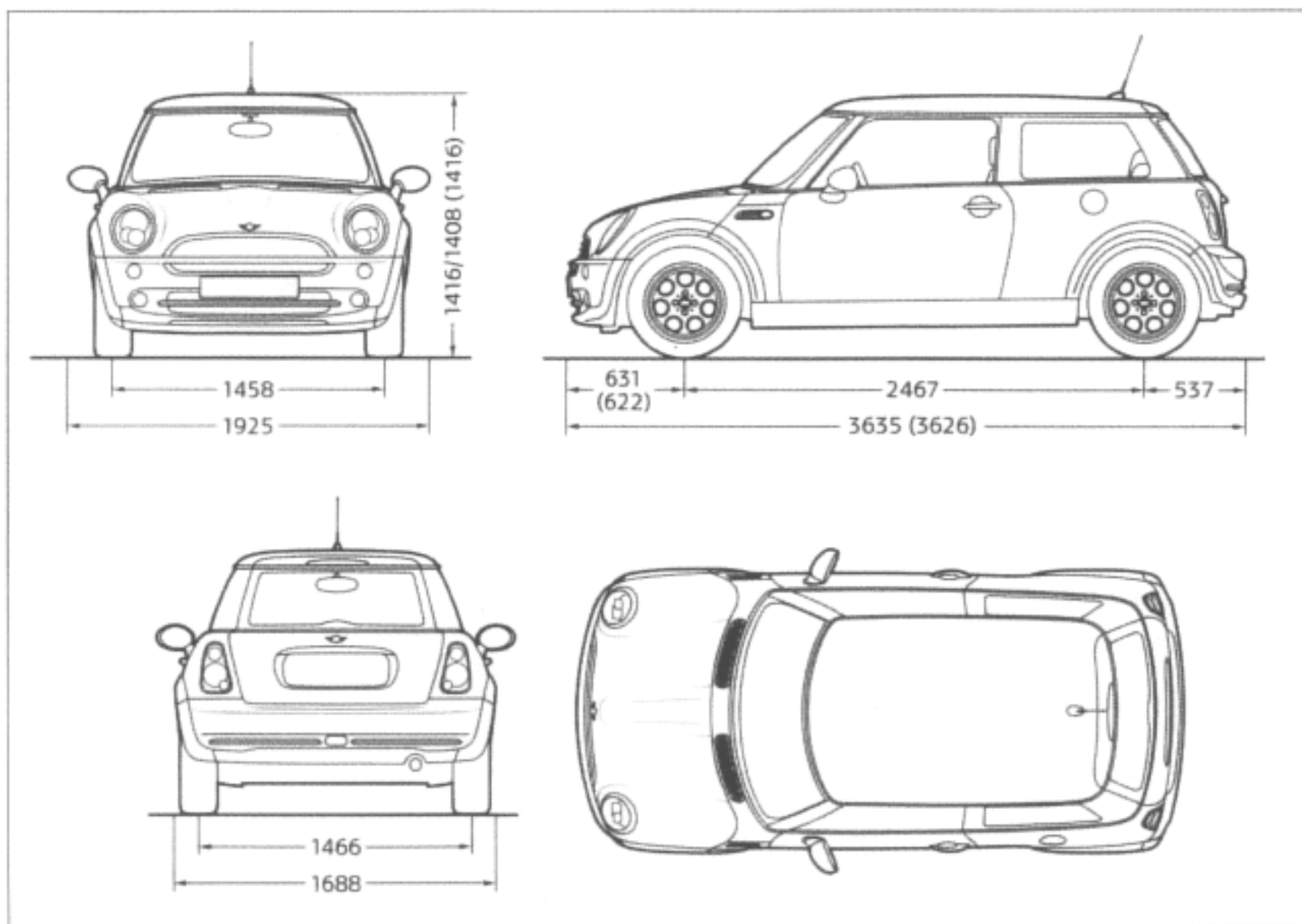
## Mini-Sonderausstattungen

Käufern, denen die gebotene Mini-Serienkonfektion zu bieder daher kommt, finden unter »Sonderausstattun-

gen« ein reiches Betätigungsfeld. Das Angebot startet bei »A« mit »anklappbaren Außenspiegeln« oder »Ab-lagepaket, inklusive abschließbarem Handschuhfach, Gepäcknetzen an den Vordersitzlehnen und 12-Volt-Steckdose im Gepäckraum« und endet nicht mit »Z« sondern schon bei »X« wie »Xenon-Licht«.

Im Hinblick auf den Wiederverkauf sollten die Klimaanlage und auch die Fahrdynamikregelung ESP (die im Hause BMW DSC heißt) unbedingt an Bord sein. Darüber hinaus befriedigt der »Mini-Sonderwunsch-zettel« natürlich auch Musik- und Informationsfreaks, Menschen die im Auto ständig telefonieren müssen, Straßenkartenmuffel oder Rad/Reifengourmets. Selbst jene Käufer, die hochwertiges Original-Zubehör wie Mützen, T-Shirts und Modellautos mögen, werden bei Mini fündig.

Ambitionierte Do it yourself finden da auf den ersten Blick nur noch wenig Betätigungsfelder. Dennoch lohnt ein Preisvergleich im gut sortierten Zubehörhan-



Abmessungen\*: Länge 3.626 – 3.655 mm; Breite 1.925 mm\*\*; Höhe 1.408 – 1.416 mm; Radstand – 2.467 mm; Spurweite v./h. 1.458 mm/1.466 mm – 1.454 mm\*\*\*/1.460 mm\*\*\*.

\* bei Leergewicht mit Normalbereifung; \*\* mit eingeklappten Außenspiegeln 1.688 mm; \*\*\* Mini Cooper S.

del: beispielsweise bei Anhängerkupplungen oder Dachtransportsystemen. Die Anhängerkupplung wird nämlich ab Werk nicht angeboten, eine Dachbox bietet angesichts des winzigen Gepäckabteils zusätzlichen Stauraum. Auch auf dem Tuningsektor ist einiges zu holen: Motortuning, breite Reifen, Sportauspuffanlagen, Sportfahrwerke, größere Bremsanlagen – keine Frage, der Mini ist eines der Lieblingsobjekte dieser Branche. Damit aber bei aller Begeisterung die Sicherheit nicht auf der Strecke bleibt, sollten Sie sportliches Zubehör nur mit ABE ordern – oder gleich auf das Werksangebot von John Cooper zurückgreifen.

### **Der Mini-Kult – eine Bilderbuchkarriere ohne Ende?**

Nach dem heutigen Stand der Dinge ist dem Mini ein langes Leben beschert. Schon jetzt hat der Kleine Kultstatus erreicht und selbst die kühnsten Erwartungen seiner Macher übertroffen. Ganz wie der Ur-Mini. Doch das ist für BMW kein Grund sich auf den Lorbeeren auszuruhen, im Gegenteil: Der deutlich überarbeitete Nachfolger steht bereits in den Startlöchern und wird im Herbst 2006 auf den Markt kommen. Neue Motoren (diesmal in Kooperation mit dem PSA-Konzern) werden die Pentagon-Triebwerke ablösen, der Mini wird noch hochwertiger (vor allem im Innenraum), noch sicherer (besonders für Fußgänger), sparsamer (durch Direkteinspritzung auch für die Benziner) und wahrscheinlich noch etwas teurer. Eine wesentliche Änderung betrifft den Cooper S: Das markante Singen des Kompressors wird im Rahmen der Modellpflege durch das dezente Pfeifen eines Turboladers ersetzt. Eigentlich schade, gibt es die spektakuläre Kompressor-Technik doch sonst nur noch bei viel teureren Autos aus dem Hause DaimlerChrysler oder Jaguar. Die gute Nachricht lautet: Das knuffige Design wird nur behutsam überarbeitet. Lediglich die auf Grund der gesetzlichen Auflagen zum Fußgängerschutz etwas höhere Schnauze wird dem geneigten Betrachter auf Anhieb auffallen. Und noch eine frohe Botschaft gibt es: Vom Mini II stehen bereits weitere Modellversionen auf dem Prüfstand. So wird intensiv über einen offenen Zweisitzer im Stil eines Roadsters nachgedacht, die Kombiversion soll dagegen schon beschlossene Sache sein. Und die gab es schließlich auch schon beim Urahn – womit sich der Kreis endgültig schließen würde.

## **Mini-Telegramm (2001 – 2005)**

### **Markteinführung**

- 2001 – September Mini One, Mini Cooper
- 2002 – Juni Mini Cooper S
- 2003 – Juni Mini One D
- 2004 – Juli Mini One Cabrio, Mini Cooper Cabrio
- 2004 – August Mini Cooper S Cabrio

### **Modifikationen**

- 2004 – Juli Kürzer übersetzte Getriebe (Getrag) für Mini One und Mini Cooper; stärkerer Motor (125 kW/170 PS, 220 Nm) für Mini Cooper S; kürzerer sechster Gang (Getrag-Getriebe).
- 2005 – Februar Mini Cooper S und Mini Cooper S Cabrio auf Sonderwunsch mit Automatik-Getriebe (Aisin) lieferbar; Mini Cooper S auf Sonderwunsch mit Sperrdifferenzial lieferbar.
- 2005 – September Stärkerer Motor (65 kW/88 PS, 190 Nm) für Mini One D.

### **Design/Sonstiges**

- 2004 – Juli Außen: modifizierte Front- und Heckstoßfänger für Mini One und Mini Cooper; Kühlergrilldesign mit flacher Chromumrandung und 3 Grillstreben; Hauptscheinwerfer in Klarglasoptik; Heckleuchten in LED-Optik; modifizierte Antenne.
- 2005 – September Innen: verbesserte Ergonomie mit praktischen Ablageflächen; erweiterte Ausstattungsvarianten. Radio »Wave« gehört in allen Modellen zur Grundausstattung. Einführung der neuen Ausstattungslinien Seven, Park Lane und Checkmate.