

# CLASSIC DRIVER

## Mini John Cooper Works



**Der hat uns noch gefehlt: John Cooper Works. Nach Mini One, Cooper, Cooper S, Diesel Mini, den Varianten Mini Hatch, Cabrio und Clubman nun endlich die leistungsmäßige Abrundung der Modellpalette nach oben. 211 PS aus einem 1,6 Liter Vierzylinder Turbomotor, bewährte Renntechnik, 17-Zöller, ein nochmals aufgepepptes Design und - ab dafür: in 6,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Und noch eine ganze Ecke schneller, wie der Classic Driver Fahrbericht vom Mallorca Circuit berichtet.**

JCW – John Cooper Works. Kurzerhand haben die Mini Macher aus München die Initialen auf die amtlichen Kennzeichen der deutschen Testwagenflotte prägen lassen: J – CW. Und dies gleich 38 mal. Das ging, weil der Kleine aus Oxford flugs in Jena seine Straßenzulassung erhielt, um von dort sogleich das Testkommando in Mallorca anzutreten. Oh ja, man merkt es schon an den ersten Zeilen unseres Fahrberichts. Mini macht mobil. Nicht nur in Deutschland, Großbritannien und Europa, sondern sogar weltweit.





Der neue Mini Markenchef Dr. Wolfgang Armbrecht verkündet auf der Pressekonferenz daher nicht ohne Stolz neue Absatzzahlen, die wieder einmal nach einem Rekord riechen: 127.000 Fahrzeuge hat die Marke im ersten Halbjahr 2008 verkauft. Mehr als in jedem Vergleichszeitraum zuvor. Und das in einer Phase, in der viele Hersteller dramatische Umsatzrückgänge vermelden, Autohändler für immer ihre Pforten dicht machen, Benzinpreise explodieren und die Käufertaschen reißfest zugenäht scheinen. Der Kleine trotz dem großen Umbruch im Markt. Der Mini rennt und rennt. Jetzt also gibt es nochmals zwei neue Mini-Varianten. Der kurze, [Hatchback](#) genannte Mini, und der praktische [Clubman](#) in der John Cooper Works Version. Zwei echte Schnellläufer mit mächtig Turbodampf unter der Haube. Kenner wissen: John Cooper Works steht schon seit der ersten Generation für maximalen Mini-Fahrspaß. Mittlerweile hat BMW die Tuning-Marke komplett übernommen und als Subbrand der Dachmarke positioniert.



Nach den ersten Kilometern ist klar: Das neue Familienmitglied rennt gut. Ich bin längst gestartet und habe Palma hinter mir gelassen. Im neuen Mini fühle ich mich geborgen und spontan an meinen alten Ur-Cooper erinnert – trotz des für Traditionalisten vielleicht noch immer gewöhnungsbedürftigen Innenraumdesigns. Mini alt und neu: 100 Punkte auf der [Zeitgeistskala](#) – beides coole und doch sympathische Autos. Steil steht die Frontscheibe im Wind. Um die Ecken geht es zackig und nach vorne mit Nachdruck. Ich schnüre die Küstenautobahn gen Süden hinunter. Der Works Mini klingt noch etwas heiser, beinahe verhalten. Hier hätte ich mehr Akustik erwartet, doch Motor, Abgasstrang und Betriebsstoffe müssen erst einmal sachte auf Temperatur kommen. Hinter Andratx wird es interessant. Die Autobahn verliert sich in einem halben Dutzend Kreisverkehren. Eine letzte Ausfahrt, ein letzter Ort. Landstraße, Küstenlinie und zahllose Kurven voraus. [Let's play!](#)



Doch erst die Arbeit – stichwortartige Rekapitulation der Fakten aus der Pressekonferenz: Antriebs- und Fahrwerkskomponenten sind direkt vom Rennfahrzeug [Mini John Cooper Works Challenge](#) abgeleitet. 155 Kilowatt, entsprechend 211 PS leistet der Vierzylinder-Motor aus nur 1,6 Liter Hubraum. 260 Newtonmeter Drehmoment liegen bereits ab 1.850 Touren an, 280 sind es kurzzeitig mit Overboost. Exakt 238 km/h läuft der Works Mini in der Spitze. Dampf machen der Twin-Scroll Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung. Unten herum rotieren 17 Zoll Rad-Reifenkombinationen auf Felgen aus Leichtmetall. Dahinter packen kräftige Stopper zu. Vorne sind es Festsattel-Scheibenbremsen mit Innenbelüftung. Die Sporttaste neben dem Schalthebel verändert Gaspedalkennlinie und Ansprechverhalten der Lenkung, eine elektronische Differentialsperre geriert sich als Traktionshelfer. Der Abgasstrang beim Works Mini bietet weniger Gegendruck und das Sechsgang-Schaltgetriebe ist noch etwas zackiger als beim Cooper S ausgelegt.



Die Praxis rechtfertigt die Fakten: Wieselflink saust der Mini dem Punta de Son Serralta entgegen. Kurvenräubern ist ein [Heidenspaß](#), so schnell schlägt der Works selbst rechtwinklige Haken. Wie damals beim alten Cooper S nur eben nochmals deutlich zügiger. Dabei bleibt der aktuelle Kleine sehr gutmütig; schiebt beim starken Einlenken leicht über die Vorderräder und hält das Heck auf Kurs. Beim scharfen Antritt am Kurvenausgang scharren die Antriebsräder nicht nur im zweiten Gang auf dem Asphalt. Soviel Kraft auf der Lenkachse sind bei rund 1.200 Kilogramm schon eine Herausforderung. Doch die Elektronik hält die 211 PS Leistung verlässlich unter Kontrolle.





Bei Drehzahlen jenseits der 3.500 Touren kommt auch akustisch mehr rüber, wobei die Dämmung den Innenraum für meinen Geschmack noch zu sehr gegen den wünschenswerten Sound der Doppelrohrabgasanlage abschirmt. Außen hört sich das schon anders an. Doch wer fährt, sitzt hinter dem Steuer. Und konzentriert sich tunlichst auf das vor dem Fahrzeug liegende Straßenband. Scharfe Kurve rechts. Enge Durchfahrt, komplett uneinsichtig. Kräftig in die Eisen. Die Tachonadel im großen Zentralinstrument übt den freien Fall. Die Kurve geht auf. Vollgas voraus. Kuppeln. Schalten. Und wieder Gas. Mini maximal.



Turbolochfreie Zwischenspurts im zweiten dritten Gang halten den arbeitsamen Mini ständig auf hoher Geschwindigkeit. Wer hier nicht Acht gibt, kommt schnell in einen realitätsentrückenden Flow. Das soll nicht sein. Pause. Blickkontakt. Der Mini - er ist ein Augenschmeichler: Die Lufteinlässe sind nochmals größer als beim Cooper. Works Schriftzüge zieren das Blech. 205er Reifen stehen in den Radhäusern. Die Bremssättel sind rot lackiert. Auch das Chili Red Uni steht dem Mini gut. Eine Hommage an die früheren immens erfolgreichen Cooper S Modelle aus den fünfziger und sechziger Jahren. Wer mag, kann sich seinen Works mit zahlreichen Carbon-Teilen, Heckflügel, Domstrebe und nochmals markanteren Felgen, Schürzen und Schwellern individualisieren. Aber auch ohne das gern gekaufte Zubehör macht der Works Mini eine propere Figur.



Keine zehn Minuten später: Auf der M19 fliegt ein Works-Geschwader zur Rennstrecke von Mallorca, dem Ciruito Mallorca, einige Kilometer östlich von Palma gelegen. Dort wartet bereits kein anderer als Rallye-Ass [Rauno Aaltonen](#) zum Fahrerbriefing. Der „fliegende Finne“ ist mit 70 Jahren immer noch in seinem Element: Kurz die Strecke erklärt, ein wenig Fahrphysik, Bremspunkte, Belagunterschiede, Reglement, die richtige Sitzposition hinter dem Lenkrad. Dann geht es raus. In die sengende Mittagssonne. Auf die Piste. Zunächst dem Pacecar hinterher, danach frei. Schlagartig wird deutlich, was noch in dem Mini steckt. Vor allen Dingen ein hohes Maß an Agilität und unablässiger Biss, der auch sportlich versierten Fahrern echte Freude bereitet. Den Bremschlag aus 150 km/h kurz vor der rechten Kehre quittiert der eingefahrene Mini mit vehementer Verzögerung und einem nur minimalen Schlingern. Und dies auch nur, weil sämtliche Fahrassistenten abgeschaltet sind. Dann geht es in die Kurve. Die Seriensitze bieten noch Halt, die optionalen Recaro Rennschalen aber wären jetzt besser. Dieser Cooper – er ist ein Pulstreiber.





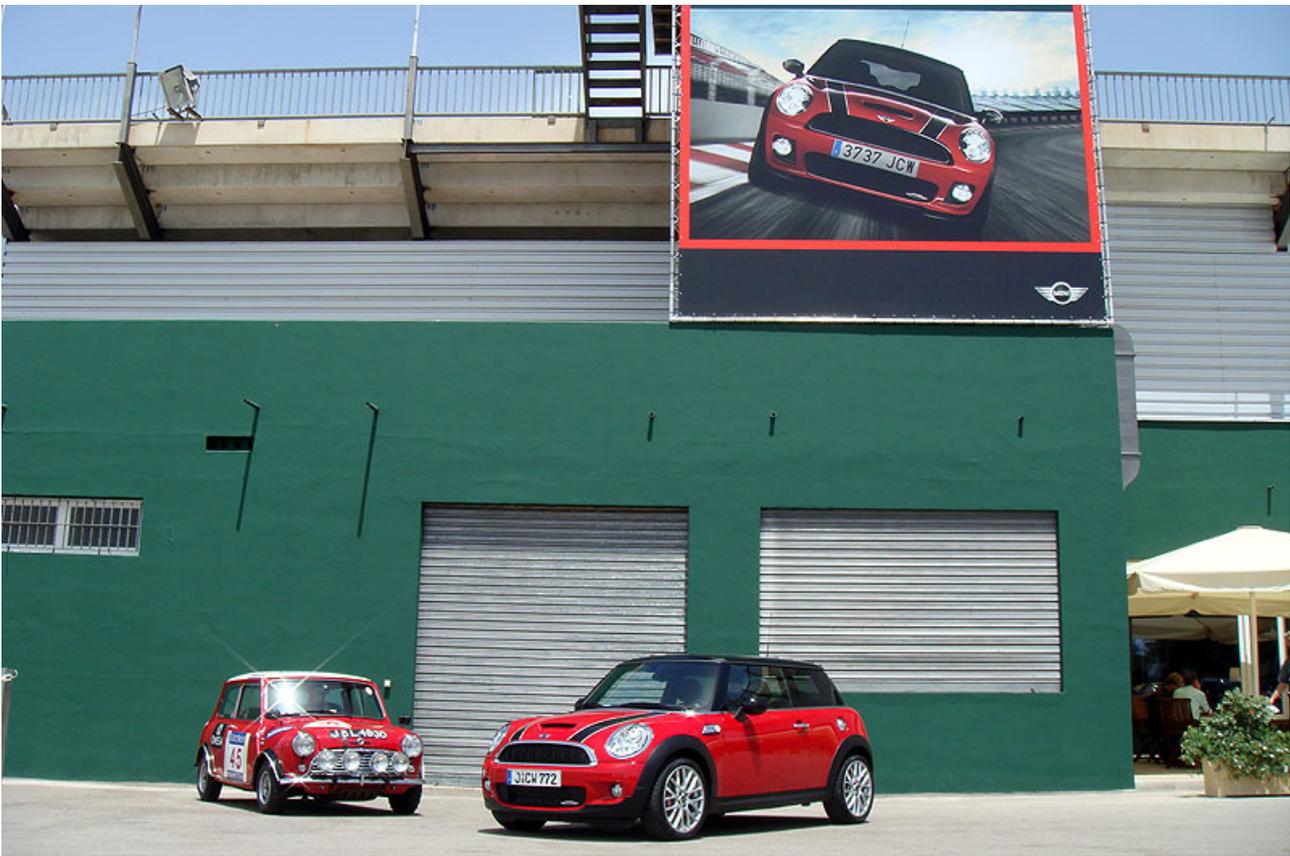
Es geht noch mehr: Der Works und Rauno Aaltonen zusammen profilieren sich als Nervenkitzler. Der Finne schießt den Mini aus dem Boxenbereich auf den Track und kommentiert dies in aller Seelenruhe über sein Headset in klar verständlichem Deutsch. Die langgezogene Kurve nimmt er im dritten Gang und mit Vollgas. Aaltonen lupft nur einmal blitzschnell das Gas, um nach einer kleinen Kuppe optimale Traktion zu haben. 160 km/h stehen am Kurvenausgang auf dem Tacho, der vierte Gang ist längst eingelegt, die Reifen fiepen und wimmern, touchieren leicht die Curbs. Der Ideallinie folgend brennt Rauno Aaltonen mit dem neuen Mini Cooper Works eine beeindruckend schnelle Runde in den Asphalt der Inselstrecke. „Excitement!“ Das versprechen die Mini-Strategen. Tatsächlich, die Steigerung der BMW-typischen Freude am Fahren ist gelungen.

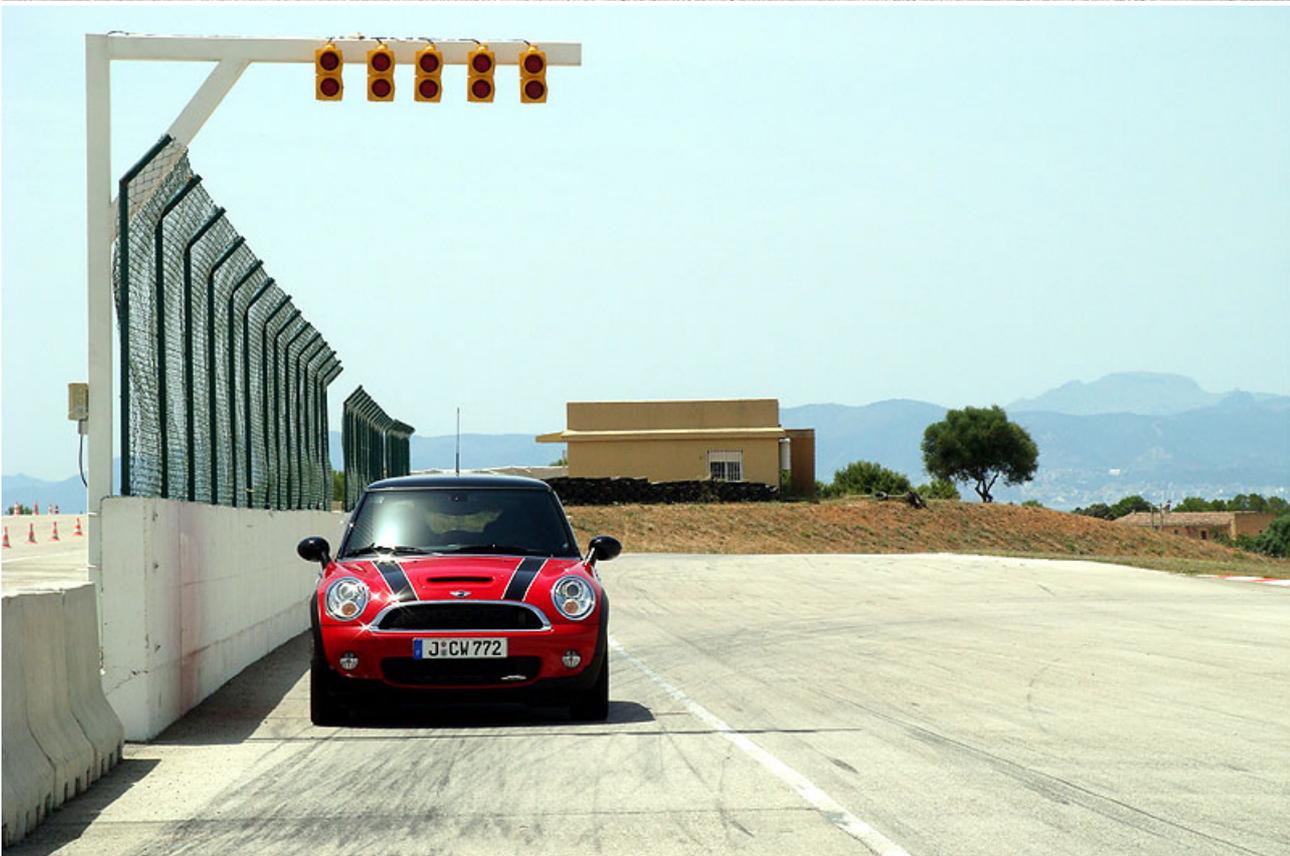
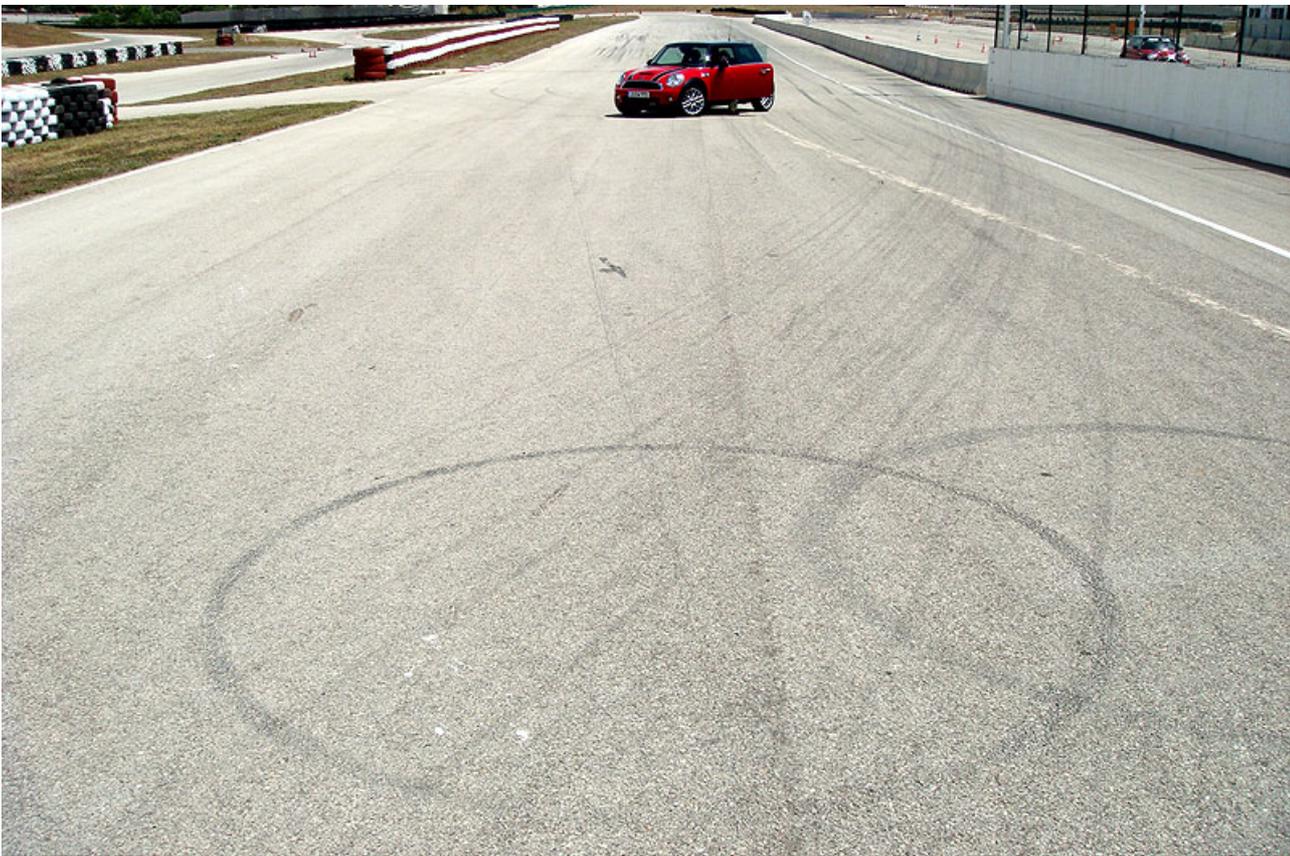


Gleichwohl ist der Works Mini auch etwas für den zivilen Alltag. Beim Verbrauch soll es moderat zugehen. 6,9 Liter gemäß EU-Testzyklus, beziehungsweise 7,1 Liter beim Clubman gibt Mini an. Mich erstaunt jedenfalls, daß nach der Inselrundfahrt und zig harten Runden auf der Rennstrecke der 50 Liter fassende Tank immer noch halb voll ist. Bleibt die Frage nach dem Preis, oder besser nach den Preisen, denn Mini John Cooper Works und Mini John Cooper Works Clubmann trennen in der Basisausstattung knapp 2.000 Euro voneinander. Inklusiv Mehrwertsteuer schlägt der Hatchback mit 27.700 Euro zu Buche. Für den Clubman sind 29.500 Euro fällig. Wer jetzt noch ein paar angenehme Features wie Klima, Leder, Xenon-Licht, Bordcomputer, Soundsystem, Glasdach und Bluetooth-Einrichtung ordert, ist schnell bei deutlich über 30.000 Euro angelangt – und das für einen Mini. Aber was soll's. Geld ist zum Ausgeben da. Und wer hart arbeitet, soll auch spielen dürfen! Die Works Minis haben das richtige Zeug dafür.









---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**  
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)  
**Galerie**



















**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/mini-john-cooper-works>  
© Classic Driver. All rights reserved.