

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Rundenzeit kleiner Kurs

Hockenheim: **1.07,1 min**

8.58 min

Nordschleife Nürburgring
(VLN-Strecke)



SCHIRRA motoring

Der schärfste MINI für den Rennsport im Vergleich

| Test Mini-Konzepte von Schäfer Clubsport, AC Schnitzer, Arden, Schirra und aus der Mini Challenge



**Auf die Plätze,
fertig, groß!**



Sechs Mini beim Showdown in Hockenheim: AC Schnitzer-Cooper S Cabrio, Schäfer-JCW, JCW Challenge, Schirra-Mini, Schäfer-Clubsport und Arden AM1 Equipe (v.r.n.l.)

Kleines Auto ganz groß: Mit 215 bis 300 PS zeigen die sechs Mini aus dem Stall von Schäfer Clubsport, AC Schnitzer, Arden, Schirra Motoring und aus der Mini Challenge, was auf Basis des kultigen Kleinwagens alles möglich ist. Protokoll eines außergewöhnlichen Hockenheim-Ausfluges



Erster getunter John Cooper Works im Test: Der Schäfer-JCW beeindruckt mit Drexler-Sperre, Brembo-Bremsanlage und kräftigem Durchzug dank 243 PS

Clubsport

Die Gedankengänge sind extrem einfältig, herrlich einfältig. Ich will Kurven, nichts als Kurven. Wasser auf die Mühlen der Fahrdynamikseele. Das Blow-Off-Zwitschern klingt nach 1000 PS-Skyline

Es gibt viele verschiedene Arten, ihn zu begehen. Die einen speisen gepflegt mit den besten Freunden und laden anschließend zum Umtrunk ein. Andere stürmen das Oktoberfest oder fliegen mit ihren Engsten für ein Wochenende auf die Balearen. Der Bruder meines besten Kumpels biegt als nächster in den Hafen der Ehe ein. Wir von sport auto hätten da noch eine neue Idee für den perfekten Jungesellenabschied: Sechs heißgemachte Mini auf einer leeren Spielwiese namens Hockenheim ans Limit peitschen.

Fernab von Familienplanung, Kofferraumvolumen und Isofix-Kindersitzdiskussionen zählen heute nur Fahrspaß, Querdynamik und Sportsgeist. Die Teilnehmer des ultimativen Jungesellenabschieds

kommen aus renommierten Tuning-Schmieden und Rennställen. Heiß, heißer, Schäfer Clubsport. Die Schäfer Clubsport GmbH & Co. KG um Firmenchef Klaus-Peter „Kape“ Becker rollt das Schärfste, was derzeit auf dem Tuning-Markt für Mini-Clubsport-Fans erhältlich ist, in die Boxengasse. Neben dem mehrfachen Siegerauto aus der sport auto-Leserwahl Schäfer-Mini Cooper S Clubsport feiert mit dem Schäfer-Mini John Cooper Works der erste getunte JCW seine Testpremiere.

Knurrend scharrt der gelb-schwarze Neuling mit den Vorderrädern und rauscht mit leichten Traktionsproblemen auf den Kurs. Kein Wunder – 243 PS treffen auf kalte Kumho-Sportschlappen. Oberste Pflicht: Reifen im Zick-Zack-Rennstil auf Temperatur bringen. Zeit, den getrimmten JCW ein wenig vorzustellen. Optisch hat sich der Yellow Bird in der Rennabteilung der Mini Werks-Rennserie Challenge eingekleidet. Der Fahrzeugschein vermeldet artig Spoilerlippe, Diffusor und Dachflügel des Challenge-Boliden. Ein verschraubter Wiechers-Käfig sorgt im Interieur genauso für Renn-Ambiente wie Corbeau-Schalensitze mit Kopfschutz und Vier-Punkt-Gurte von Schroth.



Schäfer-Erfolgsmodell: Zweiter Platz beim Tuner GP und Sieger bei der sport auto-Leserwahl 2010

Herzstück des schwarz-gelben Mini ist der fein dressierte Vierzylinder-Reihenmotor mit Twin-Scroll-Lader und Direkteinspritzung. Mittels speziell programmierbarem Unichip-Zusatzsteuergerät von RMS steigt unter anderem der maximale Ladedruck von 1,3 auf rund 1,5 bar. Im Schäfer-JCW können über einen Drehregler links neben dem Lenkrad fünf unterschiedliche Kennfeld-Sets von Serienleistung bis Maximalleistung eingestellt werden. Über das elektronische Dampftrad kann der Pilot so perfekt entweder ein Setup für nasse Streckenverhältnisse oder heiße Runden im Trockenen anwählen.

Apropos heiß – Pneu und Fahrer sind auf Arbeitstemperatur. Ameisenkurve, Querspange, Sachskurve und Co. mutieren zum Epizentrum der Mini-Ekstase. Dank Drexler-Sperrdifferenzial schraubt sich der Wagen mit deutlich besserer Traktion durch enge Biegungen als der Serien-Works mit elektronisch gesteuerter Vorderachssperre. Die Antriebsinflüsse in der Lenkung sind zwar minimal höher als beim JCW von der Stange, wer

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Abgasanlage .4340 Euro
17-Zoll-Komplettradsatz1890 Euro
Drexler-Sperre2900 Euro
KW Clubsport-Gewindefahrwerk2500 Euro



HERSTELLER

Schäfer Clubsport GmbH & Co.KG
Merkurstraße 48, 67663 Kaiserslautern
Telefon 0631/350-288-5
www.mini-clubsport.com



gut zupacken kann, den nervt so etwas aber nicht. Im Gegenteil, mit KW Clubsport-Gewindefahrwerk (Tieferlegung 40 mm rundum) und veränderter Achskinematik lenkt der Mini extrem zackig ein. Geradeauspassagen sind hier noch mehr eine Beleidigung für den Fahrer als im ohnehin schon kurvengierigen Serienauto. Ich will Kurven, nichts als Kurven. Die Gedankengänge sind plötzlich extrem einfältig, einfach herrlich einfältig. Wasser auf die Mühlen der Fahrdynamikseele. Lediglich eine ganz leichte Tendenz zum Untersteuern unter Last gibt es zu bemängeln. Auf provozierte Lastwechsel reagiert der Schäfer-JCW mit leichten Heckschwenks. Mit einer aggressiveren Luftdruckwahl und mehr Luft an der Hinterachse könnte der verspoilerte Mini-Hintern noch agiler gemacht werden. Doch das Ergebnis mit 2,0 bar an der Vorderachse und 2,1 bar hinten sorgt für Jubelstürme im Cockpit. Mit 1.15,1 Minuten ist der gelb-schwarze Mini genau 3,4 Sekunden schneller in Hockenheim als das bereits getestete Serienpendant (siehe sport auto 4/09).

Da kann der schwarz-grüne Teamkollege aus der Schäfer-Mannschaft seine 17-Zöller nicht lange still halten und will ebenfalls sein Kurventalent unter Beweis stellen. Dass der Schäfer-Mini Cooper S Clubsport fahrdynamisch einiges drauf hat, durfte er im sport auto-Test schon 2005 und 2007 zeigen. Aus den 220 PS beim Test in Heft 7/07 sind mittlerweile 235 PS geworden. Das Blow-Off-Zwitschern des nachgewürzten Turbo-Agregats klingt nun eher nach einem 1000-PS-Nissan Skyline auf der

TECHNISCHE DATEN

	Schäfer-Mini Cooper S CS	Schäfer-Mini JCW
SPAX*	5,5	5,6
Motor	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Ventile	4 pro Zylinder, dohc	4 pro Zylinder, dohc
Bohrung mal Hub	77,0 x 85,8 mm	77,0 x 85,8 mm
Hubraum	1598 cm ³	1598 cm ³
Verdichtung/Ladedruck	10,5:1/1,2 bar	10,0:1/1,5 bar
Leistung	235 PS bei 5900/min	243 PS bei 5900/min
Drehmoment	300 Nm bei 2900/min	338 Nm bei 2950/min
Literleistung	147,1 PS/L Hubraum	152,1 PS/L Hubraum
Kraftübertragung	Vorderradantrieb, 6-Ganggetriebe	Vorderradantrieb, 6-Ganggetriebe
Bremsen Ø vorn/hinten	380/259 mm	380/259 mm
Bereifung (VA / HA)	Kumho Ecsta V700 205/40 R 17 auf 7,0-Zoll-Felgen	Kumho Ecsta V700 205/40 R 17 auf 7,0-Zoll-Felgen
Länge x Breite x Höhe	3729 x 1683 x 1367 mm	3729 x 1683 x 1367 mm
Tankinhalt	50 Liter	50 Liter
Grundpreis	23 650 Euro	28 900 Euro
Testwagenpreis	50 000 Euro	60 000 Euro

MESSWERTE

Gewicht		
Fahrzeug voll getankt	1162 kg	1191 kg
Gewichtverteilung vorn/hi.	63,3/36,7 %	64,0/36,0 %
Leistungsgewicht	4,9 kg/PS	4,9 kg/PS
Beschleunigung		
0 - 40 km/h	1,9 s	2,0 s
0 - 60 km/h	3,1 s	3,1 s
0 - 80 km/h	4,3 s	4,3 s
0 - 100 km/h	6,1 s	6,3 s
0 - 120 km/h	8,1 s	8,0 s
0 - 140 km/h	10,8 s	10,6 s
0 - 160 km/h	13,6 s	13,6 s
0 - 180 km/h	17,9 s	18,2 s
0 - 200 km/h	23,2 s	23,3 s
Elastizität im 4./5./6. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	2,3 s / 2,7 s / 3,2 s	2,0 s / 2,4 s / 3,0 s
bis 120 km/h	4,5 s / 5,4 s / 6,6 s	4,1 s / 5,1 s / 6,2 s
bis 140 km/h	6,9 s / 8,3 s / 10,1 s	6,4 s / 8,0 s / 10,0 s
bis 160 km/h	9,9 s / 11,5 s / 14,1 s	9,2 s / 11,2 s / 14,0 s
bis 180 km/h	-,- s / 15,7 s / 18,9 s	-,- s / -,- s / -,- s
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h	255 km/h
Fahrdynamik		
Kleiner Kurs Hockenheim	1.14,6 min	1.15,1 min
18-Meter-Slalom	72,2 km/h	72,1 km/h
Bremsweg		
aus 100 km/h (kalt/warm)	36,9 m / 36,3 m	37,0 m / 36,0 m
Verzögerung (kalt/warm)	10,5 m/s ² / 10,6 m/s ²	10,4 m/s ² / 10,7 m/s ²
aus 200 km/h (warm)	137,9 m	142,2 m
Verzögerung	11,2 m/s ²	10,9 m/s ²
Testverbrauch		
Minimalverbrauch	8,7 L/100 km Super Plus	9,4 L/100 km Super Plus
Maximalverbrauch	14,5 L/100 km Super Plus	15,3 L/100 km Super Plus
Durchschnittsverbrauch	11,0 L/100 km Super Plus	11,6 L/100 km Super Plus

* Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:
[Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX

Messbedingungen:
Lufttemperatur..... 24° Celsius
Asphalttemperatur..... 31° Celsius
Luftdruck..... 1022 mbar

sport auto-Wertung (objektiv)

	Schäfer-Mini Cooper S CS		Schäfer-Mini JCW	
Kleiner Kurs Hockenheim	1.14,6 min	8	1.15,1 min	7
Slalom (18 m)	72,2 km/h	10	72,1 km/h	10
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	6,1 s	5	6,3 s	5
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	36,3 m	7	36,0 m	8
Leistungsgewicht	4,9 kg/PS	7	4,9 kg/PS	7
Preis-Leistungs-Verhältnis*	119 Euro/PS	10	137 Euro/PS	10
Summe (maximal 60 Punkte)		47		47

sport auto-Wertung (subjektiv)

Fahrspaß	10	10
Alltagstauglichkeit	3	3

maximal je 10 Punkte
* Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis



Die Kumho-Sportreifen wollen für schnelle Runden richtig aufgewärmt werden; standfeste Brembo-Bremsanlage mit größeren Bremsscheiben an der Schäfer-Vorderachse



DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Abgasanlage . 4340 Euro
 KW Clubsport-Fahrwerk 2500 Euro
 17-Zoll-Komplettradsatz 1890 Euro
 Brembo-Bremse Vorderachse 2150 Euro

Rennwagen mit Straßenzulassung: Sparco-Lenkrad, AIM-Dashboard, Schaltwegverkürzung plus langer Schalthebel, Bord-Feuerlöscher, gelochte Alu-Pedalerie

HERSTELLER

Schäfer Clubsport GmbH & Co.KG
 Merkurstraße 48, 67663 Kaiserslautern
 Telefon 0631/350-288-5
 www.mini-clubsport.com

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Ob Schäfer-Mini John Cooper Works oder Schäfer-Mini Cooper S Clubsport, ein besonderes Fahrdynamik-Talent haben beide Fahrzeuge. Mit nahezu gleichen Tuning-Komponenten hat die Clubsport-Variante die Nase bei der Rundenzeit nur wegen des etwas besseren Einlenkverhaltens

und des neutraleren Fahrverhaltens leicht vor dem JCW. Grund: Der Clubsport hat drei Grad negativen Sturz an der Vorderachse, während der JCW nur mit zwei Grad an den Start geht. Das KW Clubsport-Fahrwerk ist genauso wie die verstärkte Bremsanlage ideal für den Rennstrecken-Einsatz geeignet.



Umlaufbahn eines japanischen Highways bei Mitternacht als nach einem Mini. Für die Leistungssteigerung ist neben dem Unichip-Zusatzsteuergerät von RMS und einer Schäfer-Edelstahlabgasanlage mit Stahlkat auch eine Carbon-Airbox verantwortlich. Das maximale Drehmoment steigt von 240 auf 300 Newtonmeter.

Klack-Klack-Klack, mit Schaltwegverkürzung und hohem Schaltstock geht's knackig in den dritten Gang. Sieht optisch wie ein sequenzielles Renngetriebe aus – die Krönung wäre eines. Egal, in 6,1 Sekunden beschleunigt der Clubsport-Mini auch mit manueller H-Schaltung und gut aufgewärmten Kumho-Semislicks auf 100 km/h. Serienzugelassene Längsdynamikfeinde aus dem Mini-Lager hat er mit diesem Antritt nicht mehr. Der Schäfer ist 1,3 Sekunden schneller als der Serien-Cooper S (sport auto 1/08) und hat seine Schnauze mit der Challenge-Frontlippe eine halbe Sekunde vor dem Serien-JCW.

Doch wir pfeifen auf Längsdynamik, wir spielen schließlich gerade im Mekka der Querbeschleunigung. Mit 40 Millimeter tieferem Schwerpunkt dank KW Clubsport-Gewindefahrwerk, drei Grad negativem Sturz an der Vorderachse und erhöhtem Nachlauf zeigt der Schäfer-Clubsport schon in der Ameisenkurve mit messerscharfem Einlenkverhalten, dass er es richtig ernst meint. Wild flammen die Leuchtdioden auf dem AIM-Dashboard auf und mahnen zum Hochschalten. Nicht nur die Schaltlampen, auch das Sparco-Velourlederlenkrad, die Recaro-Schalensitze und mehrere Meter Stahlrohr des quietschgrünen Wiechers-Käfigs lassen den Piloten die Nummernschilder mit Kaiserslauterer Zulassung sofort vergessen. Mehr Renngefühl ist definitiv nicht legal straßenzulassungsfähig. >



Vorübergehend geschlossen: Mit 226 PS ist das AC Schnitzer-Cabrio auf Basis des Mini Cooper S sowohl zum Cruisen als auch für flottes Tempo geeignet

Lifestyle

Fühlen, schmecken, riechen – die feine Innenausstattung für 12 500 Euro muss mit allen Sinnen erlebt werden. In der Sattlerei veredeln die Arden-Mitarbeiter das Interieur mit Connolly-Leder

rig. Die Rundenzeit von 1.14,6 Minuten ist, pardon Knigge, einfach nur geil! Doch Stillstand ist Rückschritt. Mit Türen und Motorhaube aus Kohlefaser hat Kape Becker die nächsten Entwicklungsschritte für

Einlenken und schon vor dem Scheitelpunkt wieder brachial aufs Gas gehen: Der Schäfer-Clubsport-Mini giert fast nach digitaler Fahrweise, zu beeindruckend ist der Traktionszauber der Drexler-Sperre mit 40 Prozent Sperrgrad. Mit 1,9 bar Luftdruck an der Vorderachse und 2,3 bar in den Hinterreifen kann der äußerst neutral agierende Mini auch über bewusste Lastwechsel einfach vor der Kurve angestellt werden. Ein Mitlenken des Hecks auf Abruf, Untersteuern macht auch Hecktriebler-Fans den Mund wäss-

den Schäfer-Mini Cooper S Clubsport schon fest im Visier. Mit unterschiedlichen Leichtbaumaßnahmen soll das Gewicht um weitere 80 Kilogramm sinken.

Nach den zwei Fahrdynamik-Projektilen muss Zeit sein zum Ver-schnaufen. Stoff-Mützchen runter – Verdeck auf und einmal tief durch-atmen. Mit dem Mini Cooper S Cabrio von AC Schnitzer betritt nun ein eleganter Vertreter der Lifestyle-Kategorie das Hockenheim-Parkett. Die Zeit auf den Ehrenrunden steht ausnahmsweise mal nicht im Mittelpunkt. Schöner als im Schnitzer-Mini kann man die letzten sommerlichen Sonnenstrahlen nicht an der Nasenspitze kitzeln lassen. Im Innenraum umschmeicheln Leder und Klavierlack die Fahrerseele. Der Aluminium-Schaltknopf mit knallrot leuchtender digitaler Gang-anzeige ist Spielkram. Optisch gefallen Alu-Pedalerie und Velourmatten mit Schnitzer-Logo deutlich mehr.

Ein dezentes Karosserie-Paket mit Frontspoiler, Heckschürze und Seitenschweller sorgt genauso wie die 18-Zoll-Räder für ein sportliches Aussehen. Doch das AC Schnitzer-Cabrio flaniert nicht nur im Trai-



Elegante Erscheinung: Edeltahlgitter für die Lufteinlässe und polierte 18-Zoll-Leichtmetallräder

ningsanzug rum. Mit höhenverstellbarem Rennsportfahrwerk, Domstrebe an der Vorderachse und einer Leistungssteigerung von 175 auf 226 PS will das Cabriolet seine Muskeln in Hockenheim ebenfalls spielen lassen.

Mit angenehm, gleichmäßiger Leistungsentfaltung rennt der AC Schnitzer-Mini in 1.19,2 Minuten um den Kleinen Kurs und ist damit 1,3 Sekunden schneller als das Serien-Cooper S Cabrio (sport auto 6/09). Wer jedoch öfter einen Rennstreckenbesuch plant, sollte noch weiter aufrüsten. Ohne Sperre untersteuert der Mini spürbar, und das kurveninnere Rad kämpft in engen Ecken mit Traktionsverlust. Für rund 4100 Euro inklusive Montage bietet AC Schnitzer ebenfalls ein mechanisches Sperrdifferential an. Auch über eine Aufrüstung der Bremsanlage muss nachgedacht werden. Die verbaute Serienbremse machte nach den schnellen Runden in Hockenheim mit nachlassendem Druckpunkt auf sich aufmerksam. Für 4200 Euro schafft AC Schnitzer auch in diesem Punkt Abhilfe und installiert

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung ohne Gutachten . . .	3911 Euro
Rennsportfahrwerk	2472 Euro
Auspuff-Endblende	397 Euro
18-Zoll-Komplettradsatz	2934 Euro

HERSTELLER

AC Schnitzer, Zweig der Kohl automobile GmbH
Neuenhofstraße 160, D-52078 Aachen
Telefon 0241/568-81-30
www.ac-schnitzer.de



eine Bremsanlage mit Vier-Kolben-Sätteln und 328-mm-Bremsscheiben an der Vorderachse (Scheiben-Durchmesser Serie: 294 mm).

Rundenzeiten, Längsdynamik-Werte, Verzögerung – alles erst einmal Schall und Rauch beim zweiten Mini der Lifestyle-Wertung. In den auf 40 Exemplare limitierten Arden-Mini AM1 Equipe steigst du nicht einfach ein, knallst die Tür zu und gibst Vollgas. Das wäre in etwa so unpassend, als wenn man bei einer Audienz im Vatikan dem Papst mit der Frage „Alter, was geht ab?“ auf die Schulter klopfen würde. Fühlen, schmecken, riechen – die feine Interieur-Ausstattung für 12500 Euro muss mit allen Sinnen erlebt werden. In der hauseigenen Sattlerei veredeln die Arden-Mitarbeiter den Innenraum mit braun-beigem Connolly-Leder und Alcantara. Neben glänzendem Klavierlack gleiten die Testerhände selbst am Innenspiegel und den Gurtaufnahmen über feinstes Alcantara.

Auch der AM1 ist kein reines Show-and-Shine-Fahrzeug. Eine umprogrammierte Motorelektronik, ein größerer Ladeluftkühler sowie eine komplette Edelstahl-Abgasanlage mit Rennsport-Kats steigern die maximale Leistung um 40 auf 215 PS. Mittels Arden-Sportfahrwerk kauert der AM1 30 Millimeter näher am Asphalt als seine Serien-Verwandten. Dank der polierten 18-Zoll-Leichtmetall-Rädern wächst zudem die Spurweite an der Vorder- und Hinterachse jeweils um zwei Zentimeter. Die moderaten Technik-Modifikationen zeigen sowohl längs- als auch fahrdynamisch Wirkung. Mit kräftigem Durchzug und standfesten Bremsen samt 342er-

TECHNISCHE DATEN

	AC Schnitzer-Mini Cooper S Cabrio	Arden-Mini AM1 Equipe
SPAX*	6,4	6,2
Motor	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Ventile	4 pro Zylinder, dohc	4 pro Zylinder, dohc
Bohrung mal Hub	77,0 x 85,8 mm	77,0 x 85,8 mm
Hubraum	1598 cm ³	1598 cm ³
Verdichtung/Ladedruck	10,5:1/1,0 bar	10,5:1/0,9 bar
Leistung	226 PS bei 5900/min	215 PS bei 6050/min
Drehmoment	260 Nm bei 1650/min	305 Nm bei 2100/min
Literleistung	141,4 PS/L Hubraum	134,5 PS/L Hubraum
Kraftübertragung	Vorderradantrieb, 6-Ganggetriebe	Vorderradantrieb, 6-Ganggetriebe
Bremsen Ø vorn/hinten	294/259 mm	342/259 mm
Bereifung (VA / HA)	Michelin Pilot Sport 2 225/35 R 18 auf 7,5-Zoll-Felgen	Yokohama Sdrive 215/35 R 18 auf 8,0-Zoll-Felgen
Länge x Breite x Höhe	3729 x 1683 x 1384 mm	3729 x 1683 x 1377 mm
Tankinhalt	50 Liter	50 Liter
Grundpreis	27 750 Euro	23 650 Euro
Testwagenpreis	51 071 Euro	58 900 Euro

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt	1290 kg	1208 kg
Gewichtsverteilung vorn/hi.	60,9/39,1 %	62,8/37,2 %

Leistungsgewicht	5,7 kg/PS	5,6 kg/PS
-------------------------	------------------	------------------

Beschleunigung

0 - 40 km/h	2,2 s	2,1 s
0 - 60 km/h	3,5 s	3,4 s
0 - 80 km/h	4,9 s	4,7 s
0 - 100 km/h	7,0 s	6,7 s
0 - 120 km/h	9,3 s	8,9 s
0 - 140 km/h	12,6 s	12,3 s
0 - 160 km/h	16,6 s	16,0 s
0 - 180 km/h	22,6 s	22,1 s
Elastizität im 4./5./6. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	2,5 s / 3,0 s / 3,9 s	2,4 s / 2,9 s / 3,5 s
bis 120 km/h	5,3 s / 6,2 s / 7,6 s	4,9 s / 5,9 s / 7,0 s
bis 140 km/h	8,5 s / 9,8 s / 11,7 s	7,7 s / 9,3 s / 11,1 s
bis 160 km/h	12,4 s / 13,9 s / 16,6 s	11,4 s / 13,1 s / 16,0 s

Höchstgeschwindigkeit	240 km/h	235 km/h
------------------------------	-----------------	-----------------

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim	1.19,2 min	1.19,3 min
18-Meter-Slalom	68,3 km/h	66,7 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt/warm)	36,0 m / 37,8 m	36,6 m / 37,2 m
Verzögerung (kalt/warm)	10,7 m/s ² / 10,2 m/s ²	10,5 m/s ² / 10,4 m/s ²
aus 200 km/h (warm)	149,6 m	149,0 m
Verzögerung	10,3 m/s ²	10,4 m/s ²

Testverbrauch

Minimalverbrauch	10,8 L/100 km Super Plus	10,2 L/100 km Super Plus
Maximalverbrauch	13,5 L/100 km Super Plus	14,6 L/100 km Super Plus
Durchschnittsverbrauch	11,8 L/100 km Super Plus	11,5 L/100 km Super Plus

* Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:
[Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX

Messbedingungen:
Lufttemperatur..... 24° Celsius
Asphalttemperatur..... 31° Celsius
Luftdruck..... 1022 mbar

sport auto-Wertung (objektiv)

	AC Schnitzer-Mini Cooper S Cabrio	Arden-Mini AM1 Equipe
Kleiner Kurs Hockenheim	1.19,2 min	1.19,3 min
Slalom (18 m)	68,3 km/h	66,7 km/h
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	7,0 s	6,7 s
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	37,8 m	37,2 m
Leistungsgewicht	5,7 kg/PS	5,6 kg/PS
Preis-Leistungs-Verhältnis*	140 Euro/PS	135 Euro/PS
Summe (maximal 60 Punkte)	40	38

sport auto-Wertung (subjektiv)

Fahrspaß	8	7
Alltagstauglichkeit	6	6
maximal je 10 Punkte		

* Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis



Schickes Outfit: geschmiedete 18-Zoll-Leichtmetallräder; Yokohama-Bereifung mit mäßigem Gripniveau; Sportbremsanlage mit größeren Scheiben an der Vorderachse



DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Abgasanlage . 5320 Euro
Sportfahrwerk 605 Euro
18-Zoll-Komplettradsatz 3900 Euro
Bremsanlage Vorderachse 2950 Euro

HERSTELLER

Arden Automobilbau GmbH
Untergath 175, D-47805 Krefeld
Telefon 02151/37-23-0
www.arden.de

Exklusiv, exklusiver, Arden: Die Leder- und Alcantara-Veredelung im Innenraum kostet 12 500 Euro, dafür erinnert die Interieur-Verarbeitung des AM1 Equipe fast an Bentley-Qualität

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Das **AC Schnitzer-Mini Cooper S Cabrio** und der **Arden-Mini AM1 Equipe** sind natürlich nicht in erster Linie für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipiert worden. Mit einer Leistungssteigerung und modifiziertem Fahrwerk setzen sich die beiden Lifestyle-Mini trotzdem gekonnt in Szene und sind auf dem

Kleinen Kurs schneller als das Serienauto. Ohne mechanische Sperre neigen beide Mini zum Untersteuern. Die Yokohama-Bereifung des Arden macht mit mäßigem Gripniveau auf sich aufmerksam, während die Serienbremse des AC Schnitzer nach den Runden Ermüdungserscheinungen zeigt.



Bremsscheiben vorne macht der Arden seine Traktionsschwächen ohne Sperre und das fehlende Gripniveau der Yokohama-Reifen wett. So liegt die Rundenzeit trotz geringerer Leistung auf dem Niveau des AC Schnitzer-Mini Cooper S Cabrio.

Während die Lifestyle-Kontrahenten gemütlich zurücktraben, rascheln in der Boxengasse Klettverschlüsse von Heizdecken, und Luftdruckprüfer zischeln aufgeregt wie eine Meute Klapperschlangen. Vorbereitungen für den großen Rennsport-Showdown. Am Start stehen zwei professionelle Fahrdynamik-Koryphäen, für die Querbremsschleunigung Lebenselixier und Alltag zugleich ist. Neben dem Mini John Cooper Works Challenge aus der 2010 bereits im siebten Jahr erfolgreich ausgetragenen Markenpokal-Rennserie Mini Challenge will ein besonderer Ehrengast sein Kurventalent in Hockenheim darbieten: der Langstrecken-Mini von Schirra Motoring aus der VLN Langstrecken-Meisterschaft Nürburgring. Beide tragen, wie es sich für Rennfahrzeuge gehört, profillose Rennreifen.

Unter dem knallroten Mini-Kleid mit den weißen Rennstreifen faucht der auch im Straßen-JCW eingesetzte Reihenvierzylinder-Turbo mit 211 PS. Bis zu 30 identische Renn-Mini gehen bei 15 Wertungsläufen an den Start und liefern auch für die Serienentwicklung fundamentale Rückschlüsse. Mit einem vorgeschriebenen Startgewicht von mindestens 1170 Kilogramm einschließlich Fahrer ist das ausgeräumte Renngefährt mit eingeschweißtem Überrollkäfig und Recaro-Rennschalensitz nur minimal leichter als das Straßenauto.

Genug der Worte, lassen wir das Mini-Aggregat kernig durch die Rennsport-Abgasanlage röcheln. Je nach Rennstrecke können Spur



TECHNISCHE DATEN

Schirra-Mini VLN

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 77,0 x 85,8, Hubraum 1598 cm³, Verdichtung 10,0:1 **Leistung 300 PS (221 kW) bei 6250/min, max. Drehmoment 410 Nm bei 4400/min, Literleistung 187,7 PS/L**

Kraftübertragung Vorderradantrieb, sequenzielles Sechsganggetriebe, Differenzialsperre

Fahrwerk Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: Scheiben rundum, vorn innenbelüftet, Durchmesser vorn/hinten 330/280 mm, vorn Vierkolben-Festsättel, hinten Einkolben-Schwimmsättel, Renn-ABS, Bereifung: Michelin-Slick- und Regenreifen 24/61/17 auf 9,0-Zoll-Felgen

Karosserie Einsitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe (mm) 3798 x 1712 x 1446, Radstand 2467 mm, Spur vorn/hinten 1482/1490, Gewicht 989 kg (inkl. 20 Liter Kraftstoff), Leistungsgewicht 3,3 kg/PS

Messwerte

Fahrleistungen	
0 - 100 km/h	4,7 s
0 - 200 km/h	15,8 s
Höchstgeschwindigkeit	258 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.07,1 min

Bremsweg

aus 100 km/h kalt mit kalten Reifen 35,6 m
aus 100 km/h warm mit warmen Reifen 32,6 m

Preis 110 000 Euro

Rennsport

Das 2D-Messgerät vermeldet auch Fabelzeiten gewohnt trocken. Mit 1.07,1 min katapultiert sich der Schirra-Mini in einen elitären Kreis. Er ist der zweitschnellste je von sport auto gemessene Wagen

und Sturz, Bodenfreiheit und Dämpfer (Zug- und Druckstufe) des Rennsportfahrwerks modifiziert werden. Die aktuelle Konfiguration stammt vom letzten Lauf in Oschersleben. Das Setup passt auch gut für die Streckencharakteristik des Kleinen Kurses in Hockenheim. Der Challenge-Mini rennt vergnügt über die Piste und verhält sich weitgehend neutral. Nur unter Last könnte die Traktion besser sein. Die Differenzialsperre wird ihrer Aufgabe in engen Ecken nur bedingt gerecht, und der Fahrer lässt hier einige Zehntel liegen, da er erst spät wie-

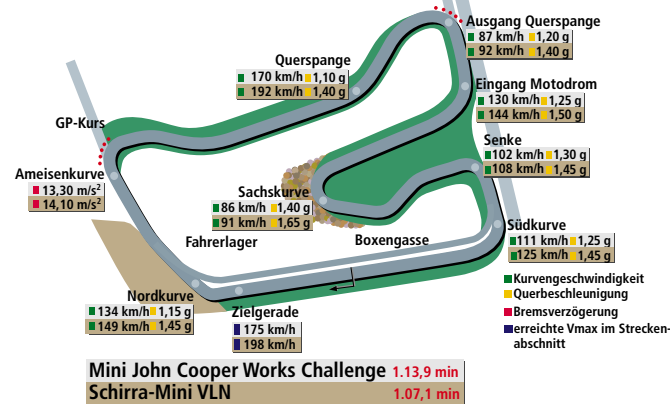
Profillose Rennreifen von Michelin für den Rennersatz; Kraftwerk: Der Vierzylinder-Turbo leistet 300 PS mit Drehmoment regeltem Ladedruck zwischen 1,6 und 1,8 bar



RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Wirklich vergleichen lassen sich der **Mini JCW Challenge** und der **Schirra-Mini** aus der VLN nicht. Mit seriennaher Technik zeigt das Challenge-Auto trotzdem eine beachtliche Leistung. Nur die mäßige Traktion beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven gibt Anlass zur Kritik. Anders der Schirra-Mini:

Dank Drexler-Sperre punktet er mit hervorragender Traktion. Das strafere Fahrwerk ermöglicht ein exakteres Fahrverhalten und höhere Kurventempi als beim Challenge-Auto. Auf der Bremse herrscht Einigkeit. Auch der Schirra-Mini nutzt die kräftige Bremse des Challenge mit AP-Komponenten.



der voll aufs Gas gehen kann. Mit gut aufgewärmten Reifen bleibt das Heck stabil und reagiert nur auf extreme Lastwechsel-Provokationen. Und die Rundenzeit? Mit 1.13,9 Minuten knackt der Challenge-Mini mit Dunlop-Slicks deutlich stärkere Serienfahrzeuge mit Straßenreifen wie einen Audi TT RS oder einen Porsche Cayman S (sport auto 4/10).

Boxenampel grün – Bühne frei für den letzten Testkandidaten mit der Startnummer 411. Die Heizdecken haben die Michelin-Slicks des Schirra-Rennwagens auf 80 Grad temperiert. Mini Rennwagen, aber maximale Attacke. Das maßgeblich von Unternehmer und Rennfahrer Friedrich von Bohlen sowie Teamchef und Ex-Renault 5-Pokal-Fahrer Joachim Schirra initiierte Mini-Projekt läuft 2010 bereits in der dritten Saison.

Ohne jegliche Werksunterstützung, aber mit viel technischem Geschick und Herzblut entwickelte sich der in Eigenregie auf einer Rohkarosserie aufgebaute Renn-Mini zu einem Top 15-Kandidaten unter den zum Teil deutlich stärkeren VLN-Teilnehmern. Mit kompletter Kohlefaser-Karosserie (außer der Dachpartie), Drexler-Sperre, Sachs-Fahrwerk mit Uniball-Gelenken, einem sequenziellen, über Schaltwippen gesteuerten Sechsgang-Getriebe und nicht zuletzt dem rund 300 PS starken Motor beherrscht Schirra das Einmaleins des Rennwagen-

baus. Das Ergebnis ist ein Leichtgewicht: Mit 20 Litern im Tank wiegt der Schirra-Mini nur 989 Kilogramm.

Trotz Nordschleifen-Abstimmung des Fahrwerks und langer Getriebeübersetzung fühlt sich der Power-Mini auf dem Kleinen Kurs sofort heimisch. Mit 3,5 Grad Negativ-Sturz an der Vorderachse lenkt er ultradirekt und punktgenau ein. Die Drexler-Sperre in Kombination mit den warmen Michelin-Slicks verleihen dem Langstrecken-Mini einen Traktions-Orden. Fast sofort nach dem Einlenken und noch deutlich vor dem Scheitelpunkt kann der Pilot wieder aufs Gas steigen. In engen Ecken untersteuert der Wagen selbst unter Last nur minimalen Kurvenausgang. Bei gewollten Lastwechseln oder kräftigen Bremsimpulsen knickt das Heck leicht ein, lenkt aber produktiv mit.

Das 2D-Messgerät vermeldet auch Fabelzeiten gewohnt trocken. Mit 1.07,1 Minuten katapultiert sich der Schirra-Mini in einen höchsten elitären Kreis. Hinter dem Donkervoort D8 RS (1.04,8 min) und vor dem Gumpert Apollo (1.07,2 min) ist der Schirra-Mini das zweit-schnellste je von sport auto gemessene Fahrzeug. Den Rundenzeiten-Pokal für den zweiten Platz darf er, trotz beeindruckender Querbeschleunigungswerte von bis zu 1,65 g, wegen seiner profillosen Rennbereifung nicht behalten. Offiziell werden nur Fahrzeuge mit straßenzugelassenen Reifen in das sport auto-Ranking aufgenommen. Offiziell oder inoffiziell – die Mini-Fangemeinde und der Testredakteur verneigen sich tief. Chapeau, Schirra-Mini.

Christian Gebhardt

Komfort war gestern: Recaro-Rennschalensitz, eingeschweißter Überrollkäfig und Sparco-Rennlenkrad im Mini JCW Challenge für den Start bei den Mini Challenge-Sprintrennen



HERSTELLER



SCHIRRA motoring
Im Dürren Kopf 38-40
D-64347 Griesheim
www.schirra-motoring.de



Für den Renneinsatz in der Mini Challenge gilt ein Mindestgewicht von 1170 Kilogramm, der Flügel ist einstellbar

TECHNISCHE DATEN

Mini JCW Challenge

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 77,0 x 85,8, Hubraum 1598 cm³, Verdichtung 10,0:1, max. Ladedruck 1,3 bar **Leistung 211 PS (155 kW) bei 6000/min, maximales Drehmoment 280 Nm bei 2000-5300/min, Literleistung 132,0 PS/L**

Kraftübertragung Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, elektr. Differenzialsperre

Fahrwerk Einzelradaufhängung mit einstellbaren Stoßdämpfern rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator; Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Scheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 330/280 mm, Renn-ABS; Bereifung: Dunlop-Slicks in der Größe 215/45 R 17 vorn und hinten auf 8,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie Einzige Kompaktlimousine, Länge x Breite x Höhe (mm) 3729 x 1683 x 1367 Radstand 2467 mm, Spurweite vorn/hinten 1530/1492 mm, Tankvolumen 50 Liter, Mindestgewicht 1170 kg, Leistungsgewicht 5,5 kg/PS

Messwerte

Fahrdynamik
Kleiner Kurs Hockenheim 1.13,9 min

Fahrleistungen * 0 - 100 km/h in 6,0 Sekunden, 0 - 160 km/h in 13,2 Sekunden, **Höchstgeschwindigkeit 240 km/h, Bremsweg 100 - 0 km/h: 31,0 Meter**

Grundpreis 49 900 Euro

* Herstellerangaben

AUF DEN PUNKT GEBRACHT



sport auto-Redakteur Christian Gebhardt

Alle sechs Mini setzten sich in ihrem spezifischen Aufgabenbereich gekonnt in Szene. Die beiden Clubsport-Varianten von **Schäfer Clubsport** sind mit optimiertem Fahrwerk, Überroll-Käfig und Leistungsplus für den Einsatz bei Clubsport-, Slalom oder Berg-Rennsportveranstal-

tungen perfekt vorbereitet. Wer einen außergewöhnlichen Mini für den Alltag sucht, wird bei **AC Schnitzer** oder **Arden** fündig. Mit einer Leistungssteigerung und verändertem Fahrwerk sowie neuen Leichtmetallrädern sehen das AC Schnitzer-Cabrio sowie der Arden-Mini nicht

nur gut aus, sondern sind auch schneller als das Serienpendant. In puncto Verarbeitung glänzt vor allem der Arden mit wunderschönem Leder-Alcantara-Interieur. Fahrdynamik-Junkies werden den JCW aus der **Mini Challenge** und den Renn-Mini von **Schirra Motoring** lieben.

Mit profillosen Rennreifen zeigen beide eine außergewöhnliche Querdynamik-Vorstellung. Dank optimiertem Fahrwerk, höherer Leistung und Leichtbau-Konzept hat der Schirra-Mini seine Nase am Ende erwartungsgemäß deutlich vor dem Challenge-Rennwagen.



Die Ex-DTM-Piloten Markus Oestreich und Harald Grohs (rechts) erklären sport auto-Mitarbeiter Christian Gebhardt den Schirra-Mini



Mini-Rock

David gegen Goliath: In den sechziger Jahren dominierte der Mini die internationale Rallye-Szene. Heute mischt er auf der Langstrecke die Konkurrenz auf. Der Schirra-Mini von der Nordschleife und sein Vorfahre von der Rallye Monte Carlo 1968 im Tracktest



Passender hätte Petrus die Wetter-Komposition nicht wählen können. Grau-schwarze Gewitterwolken brodeln wie ein geheimnisvolles Gemisch im Reagenzglas über der Eifel. Regen, Sonne, Regen. Der Wettergott hat typisches Nordschleifen-Wetter bestellt.

1026 Kilometer entfernt spielt Petrus ebenfalls den Bestimmer. Erst tagelanger Schneefall, jetzt Tauwetter. Die winterliche Milde ist trügerisch. Der nasse Asphalt verwandelt sich zur rutschigen Eispiste. Glatteis, Regen, Schneestürme. Typisch am Col de Tu-

rini. Wechselnde Bedingungen sind auf der ehemaligen Route der Rallye Monte Carlo in den französischen Seealpen das Salz in der Suppe.

Stilechte Wetterkapriolen für einen besonderen Doppel-Tracktest. Eine Replica des Gruppe 2-Rallye-Mini von Mini-Werkspilot Rauno Aaltonen aus dem Jahr 1968 trifft auf den aktuellen Langstrecken-Mini von Schirra Motoring, der heute in der VLN und beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring mit den DTM-Altstars Harald Grohs und Markus



**Wiedersehen nach über 40 Jahren:
Der Mini Cooper S am Col de Turini**



Kleiner ganz groß: Beim vorletzten VLN-Rennen 2009 fuhr der Schirra-Mini auf den 17. Platz in der Gesamtwertung

TECHNISCHE DATEN

Schirra-Mini VLN

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader und Benzin-Direkteinspritzung, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 77,0 x 85,8, Hubraum 1598 cm³, Verdichtung 10,0:1
Leistung 275 PS (202 kW) bei 6100/min, maximales Drehmoment 370 Nm bei 4200/min, Literleistung 172,1 PS/L

Kraftübertragung Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Differenzialsperre

Fahrwerk Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: Scheiben rundum, vorn innenbelüftet, Durchmesser vorn/hinten 315/264 mm, vorn Vierkolben-Festsättel, hinten Einkolben-Schwimmsättel, Renn-ABS; Bereifung: Michelin-Slick- und Regenreifen 24/61/17 auf 8,0-Zoll-Felgen

Karosserie Einsitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe (mm) 3798 x 1703 x 1446, Radstand 2467 mm, Spur vorn/hinten 1481/1489, Tankvolumen 100 Liter, Gewicht 978 kg, Leistungsgewicht 3,6 kg/PS

Fahrleistungen * **Höchstgeschwindigkeit 246 km/h, Verbrauch 8,1 Liter Super Plus pro Runde (VLN-Streckenvariante: Nordschleife plus Kurzanbindung GP-Kurs Nürburgring)**

Preis 95 000 Euro

* Herstellerangaben

Oestreich sowie Friedrich von Bohlen der Konkurrenz das Fürchten lehrt.

Mit knurrigem Motorengeräusch tobt der blau-gelbe Schirra-Mini mit der Startnummer 411 von der Touristeneinfahrt an der Döttinger Höhe raus auf den Ring. Schwups, schon sind Antoniusbuche und Tiergarten passé. Die Langstrecken-Version hängt deutlich bissiger am Gas als das Clubsport-Modell aus der Mini Challenge. „Das Auto ist eine komplette Eigenentwicklung und basiert nicht auf dem Cupfahrzeug“, hatte Teamchef Joachim Schirra zuvor verraten. Für die Hatz durch die grüne Hölle modifizierte die Schirra-Truppe das 1,6-Liter-Aggregat grundlegend. Dank des um 0,3 auf 1,4 bar erhöhten Ladedrucks steigt die maximale Leistung des Turbomotors mit Direkteinspritzung von 211 auf 275 PS bei 6100/min. Außerdem kommen ein größerer Wasserkühler sowie ein gewaltiger Ladeluftkühler zum Einsatz.

Während bis zu 375 Newtonmeter maximales Drehmoment an der Antriebsachse zerran und den Schirra-Mini über die Eifel-Achterbahn peitschen, läuft sich am Fuße der französischen Seelpen eine historische Rallye-Legende warm. Nicht ganz original, aber der Mini Cooper S Mk II ist ein detailgetreuer Nachbau des Werks-Mini mit der Starnum-

mer 18, mit dem Rauno Aaltonen bei der Rallye Monte Carlo 1968 auf Platz drei fuhr. Von den Lucas-Abdeckungen der vier Zusatzscheinwerfer über die Rennkupplung, den Käfig bis hin zur beheizbaren Frontscheibe ähnelt die Replica dem einstigen Einsatzwagen.

In den sechziger Jahren dominierten die nur drei Meter langen Fahrzeuge die internationale Rallye-Szene. Von 1964 bis 1967 gewann der britische Renn-Floh vier Mal in Folge die Monte. 1966 wurde das Werksteam der British Motor Corporation (BMC) allerdings wegen falscher Glühlampen in den Scheinwerfern disqualifiziert – eine höchst umstrittene Entscheidung. „Der Mini war deutlich leichter und schmaler und dadurch sehr handlich und wendig auf engen Strecken“, erinnert sich der 71-jährige Ex-Werksfahrer Aaltonen heute an das Erfolgsrezept.

Genug der Vorschusslorbeeren. Auch der historische Mini will sein Potenzial heute unter Beweis stellen. Laut durch die Rennabgasanlage grummelnd kraxelt der Oldie die ersten Turini-Spitzkehren hinauf. Auf der einen Seite erstrecken sich zerklüftete Felswände, zur anderen tiefe Schluchten. Nur eine kniehohe Begrenzungsmauer trennt die stummelige Mini-Schnauze bei einem Ausritt vom



Langstreckentauglich: verstärkter Käfig, Tankvolumen von 50 auf 100 l vergrößert



Nix mehr Serie: Mit leer geräumtem Cockpit wiegt der Mini nur noch 978 kg



Dampfhammer: 1,6-Liter-Reihenvierzylinder mit Direkteinspritzung und 275 PS



Quer geht eben mehr: Dank hecklastiger Bremsbalance geht der rüstige Mini von 1968 mühelos in den Drift

TECHNISCHE DATEN

Mini Cooper S Mk II Gr. 2 (1968)

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, eine seitlich liegende Nockenwelle, Ventilbetätigung über Stoßstangen und Kipphebel, zwei Ventile pro Zylinder, Gemischaufbereitung durch Weber-Doppelvergaser (Serie: zwei SU HS 2-Vergaser), Bohrung mal Hub (mm) 70,6 x 81,3, Hubraum 1275 cm³, Verdichtung 9,75:1 **Leistung 92 PS (68 kW) bei 6500/min, maximales Drehmoment ca. 105 Nm bei 3100/min, Literleistung 70,8 PS/L**

Kraftübertragung Vorderradantrieb, manuelles, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe

Fahrwerk Einzelradaufhängung mit Hydro-elastic-Feder/Dämpfereinheit rundum, vorn Querlenker, Stabilisator, hinten Längslenker; Bremsen: vorn Bremsscheiben, hinten Bremstrommeln, Durchmesser 190/177 mm; Bereifung: 12 Dunlop-Reifenvarianten (Rallye Monte Carlo 1968) auf 3,5 x 10-Zoll Felgen rundum

Karosserie Zweisitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe (mm) 3055 x 1410 x 1350, Radstand 2036 mm, Spur vorn/hinten 1285/1240 mm, Tankvolumen 50 l, Gewicht voll betankt 651 kg, Leistungsgewicht 7,1 kg/PS

Fahrleistungen * 0 - 100 km/h in 8,0 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 170 km/h

Produktionszahl Serie (1963 - 1971): 45 629

* Herstellerangaben

freien Fall. „Egal, ob 20 oder 50 Meter tiefe Schluchten, darüber darfst du als Rallye-Fahrer nicht nachdenken“, resümiert Rauno Aaltonen später.

Der Mini fühlt sich auf dem verwinkelten Passsträßchen noch so wohl wie vor über 40 Jahren. Unter der mit groben Lederriemen gesicherten Motorhaube rackert ein quer eingebauter Vierzylinder-Reihenmotor mit Doppel-Webervergaser. Trotz des für heutige Verhältnisse schwächtigen Aggregats (1275 Kubikzentimeter und rund 92 PS) wieselt der nur 651 Kilogramm schwere Wagen leichtfüßig um die Kurven.

Szenenwechsel: Karussell, Hohe Acht, Wippermann. Von dem schlanken Idealgewicht seines historischen Bruders ist der Mini von 2009 weit entfernt. Mit 978 Kilogramm ist aber auch er alles andere als ein Schwergewicht. „Das Ding geht so gut, dass man nicht mehr in den Rückspiegel schauen muss“, beschreibt der mittlerweile 65-jährige Rennhaudegen Grohs das Potenzial. „Außerdem macht es den Harald rund fünf Jahre jünger“, ergänzt Teamkollege Oestreich schmunzelnd.

Dank Drexler-Sperre punktet der heißgemachte Mini mit herausragender Traktion. Mit Uniball-Gelenken und vierfach verstellbarem Sachsfahrwerk fährt sich die Schirra-Version deutlich exakter als

die Clubsport-Variante. Dreieinhalb Grad Sturz an der Vorderachse bescheren dem bissigen Rennfloh ein präzises Einlenkverhalten.

Auch die Mini-Zahnstangenlenkung von 1968 arbeitet erstaunlich direkt. Knisternd krallen sich die Spikereifen auf den winzigen Zehn-Zoll-Miniliter-Rädern in die vereisten, historischen WP-Kilometer. „Mit Links-Bremsen kann man den Mini leicht querstellen“, verrät Rauno Aaltonen Kniffe seiner spektakulären Fahrweise. Trotz Frontantrieb lässt der 68er-Mini mit sehr hecklastiger Bremsbalance so erstaunliche Driftwinkel zu. Ein letztes Mal quertreiben – und der Works-Vertreter ist auf dem Herzstück der ehemaligen Monte-Route angekommen. Leise tickend ruht sich der Mini auf dem Turini-Hochplateau in 1607 Meter Höhe aus.

Auch die Nordschleifen-Runde ist nach weniger als zehn Minuten Geschichte. Mit breitem Grinsen klettert der Gastpilot aus dem aktuellen Mini-Cockpit. „Unsere VLN-Rekordzeit steht derzeit bei 9:07 Minuten, aber wir wollen unter die Neun-Minuten-Grenze“, sagt Harald Grohs abschließend. „Für 2010 planen wir noch mehr Leistung und ein sequenzielles Getriebe“, verrät Teamchef Joachim Schirra, wie der ambitionierte Plan gelingen soll.

Christian Gebhardt



ORX 7 F: Mit der Startnummer 18 fuhr Rauno Aaltonen auf P3 bei der Monte 68



Linkslenker-Replica: Der Originalwagen wurde von der rechten Seite gesteuert

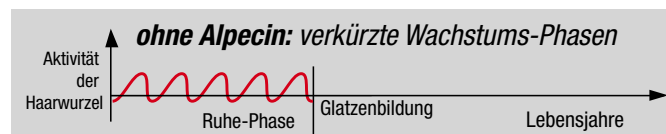


Kilometerzähler hinten: gegen ungenaue Werte des Fronttrieblers bei Wheelspin

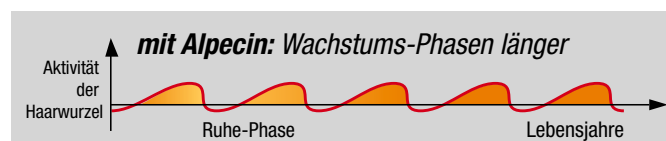
Doping für die Haare

Inzwischen weiß man, dass Coffein die schädigende Wirkung des Testosterons auf die Haarwurzel ausbremsen kann. Deshalb schwören immer mehr Männer – nicht nur Sportler – auf die Coffein-Rezepturen von Alpecin. Ihre positive Wirkung auf die Leistungssteigerung der Haarwurzeln ist wissenschaftlich nachgewiesen. Wichtig: Coffein ist für Sportler unbedenklich, denn es steht nicht mehr auf der Dopingliste. Es darf also als vorbeugendes Mittel gegen Haarausfall bedenkenlos eingesetzt werden.

Wie wirkt das Coffein in Alpecin?



Unter erblich programmiertem Testosteron-Einfluss verkürzen sich die Wachstumsphasen immer mehr. Das Haarwachstum schläft vorzeitig ein. Glatzenbildung ist die Folge.



Unter dem Einfluss des Coffein-Complexes dehnen sich die Wachstumsphasen wieder auf natürliche Länge aus.

Fühlbar mehr Haar

