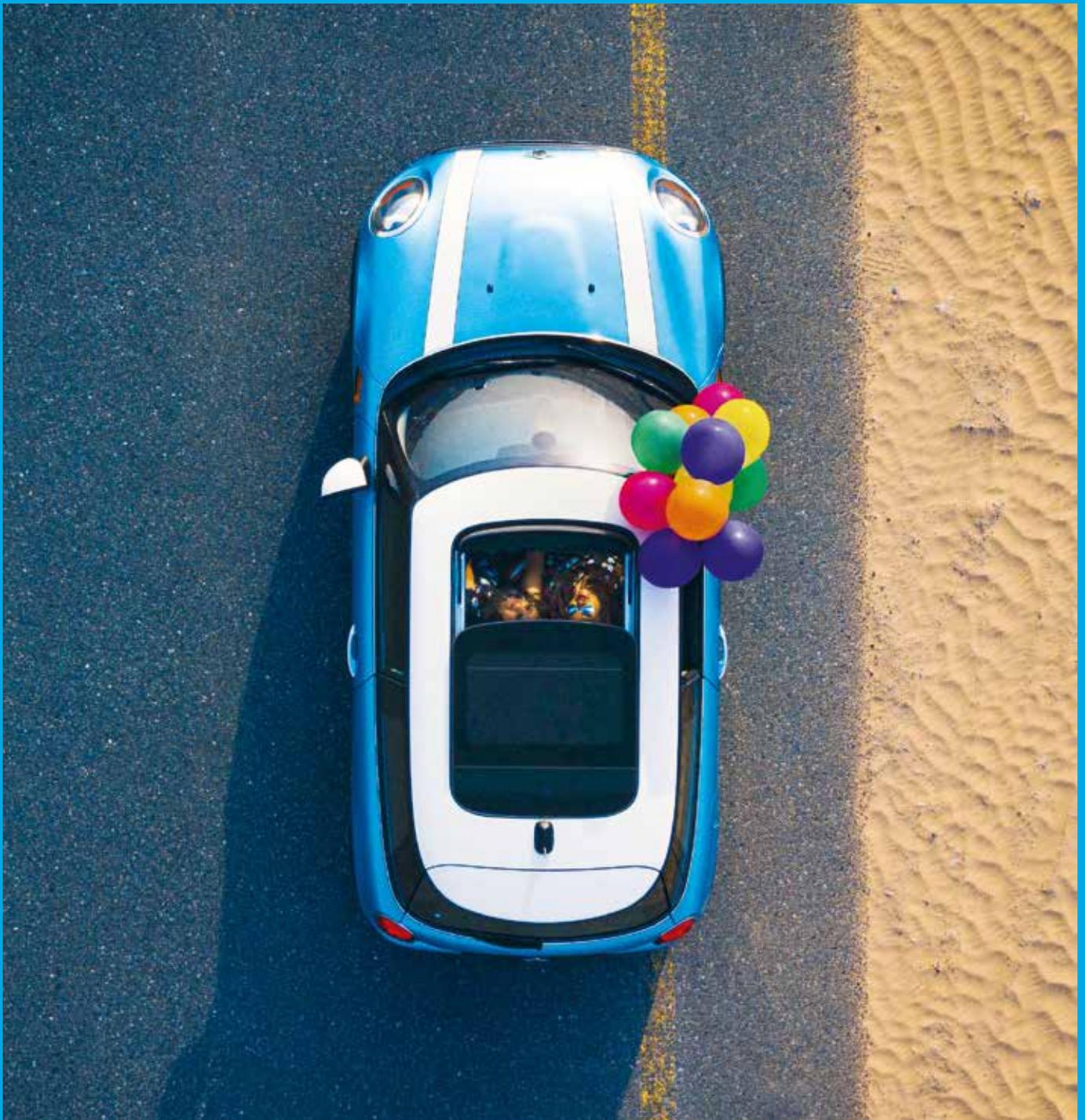


MINI INSIDER

THE GOOD TOGETHER
ISSUE 21/22

Paul Smith
Sophie Williamson-Stothert
Raphael Gielgen



HERAUSGEBER:

Bayerische Motoren Werke AG,
Petuelring 130, 80788 München
Germany

PROJEKTLEITUNG:

Lina Fischer
MINI Brand Management

PROJEKTMANAGEMENT:

Julia Reuer
MINI Austria

REDAKTION:

TERRITORY Content to Results GmbH
Bei den Mühren 1,
20457 Hamburg, Germany
www.territory.de, contact@territory.group
Geschäftsführung: Sandra Harzer-Kux
Chefredakteur: Adrian Pickshaus
Textchef: Frank Giese
Chef vom Dienst: Jørg Schumacher
Creative Direction: Jürgen Kaffer
Art Direction: Max Nelles
Bildredaktion: Michaela Stout
Redaktion: Aicha Reh, Laslo Seyda
Autoren: Anant Agarwala, Ute Eberle, Fabian
Hoberg, Elke Jochmann, Reinhard Keck,
Rachel Kretz, Lynda Matschke,
Sophie Williamson-Stothert
Projektmanagement: Thomas Rabe

COVER

Foto: The Lazy Artist Gallery /
Pexels

ILLUSTRATION

Yann Legendre

DRUCK:

druckpruskil. gmbh
Carl-Benz-Ring 9
85080 Gaimersheim
Deutschland

REALISATION:

STAR Cooperation GmbH
Otto-Lilienthal-Straße 5
71034 Böblingen
Germany

Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung/Pkw EnVKV) der MINI Produktpalette (jeweils im kombinierten WLTP Testzyklus): von 8,2 bis 0 l / 100 km; von 188 bis 0 g / km; von 15,8 bis 14,8 kWh / 100 km.

Verbraucherinformationen der hier im Speziellen gezeigten Modelle (jeweils im kombinierten-Testzyklus):

MINI Cooper SE – Stromverbrauch in kWh / 100 km: 15,2–15,8; Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 0; CO₂-Emissionen in g / km: 0.

MINI 3-Türer Cooper – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 5,5–5,9; CO₂-Emissionen in g / km: 124–134.

MINI 5-Türer Cooper S – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 6,2–6,6; CO₂-Emissionen in g / km: 141–151.

MINI Countryman Cooper S – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 6,6–7,0; CO₂-Emissionen in g / km: 151–159.

MINI Cabrio Cooper S – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 6,5–6,7; CO₂-Emissionen in g / km: 148–153.

MINI Clubman Cooper S Automatik – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 6,2–6,7; CO₂-Emissionen in g / km: 142–152.

MINI Cooper SE Countryman ALL4 Automatik – Stromverbrauch in kWh / 100 km: 14,8–15,5; Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 1,7–1,9; CO₂-Emissionen in g / km: 39–44.

MINI Clubman John Cooper Works ALL4 Automatik – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 7,4–7,9; CO₂-Emissionen in g / km: 168–180.

HINWEIS:

Die offiziellen Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben berücksichtigen bei Spannbreiten Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen. Das Fahrzeug ist auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Steuern und öffentliche Abgaben richten sich nach den in der Regel höheren WLTP-Werten.

Informationen zu den modellspezifischen Verfügbarkeiten und Ausstattungsumfängen erhalten Sie bei Ihrem MINI Vertragshändler vor Ort oder unter www.mini.at.

Redaktionsschluss und Stand der Drucklegung: 24. Februar 2021. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. BMW AG, 80788 München.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT, Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen (www.dat.de), unentgeltlich erhältlich ist.

UNSERE LIEBE ZUM PAPIER.

Der MINI Insider ist auf Munken Polar Papier gedruckt, ein außergewöhnliches, ungestrichenes Designpapier der Papierfabrik Arctic Paper in Munkedal, Schweden. Arctic Paper Munkedals gilt weltweit als Vorreiter der umweltfreundlichen Papierherstellung.

Alle Zertifikate von Munken Polar (siehe Website).

© BMW AG, München/Deutschland.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der BMW AG, München.

EDITORIAL.

„We’re all different but we’re pretty good together.“

W

ir Menschen sind verschieden, aber wenn wir zusammenhalten, kann Großartiges entstehen. Das ist die wohl schönste Erkenntnis aus dem zurückliegenden Jahr.

Welcher Aufgabe wir uns auch in Zukunft stellen müssen, wir bei MINI glauben fest daran, dass in unserer Geschichte eine Stärke liegt. Wir haben nie vergessen, dass unsere Marke aus einer Krise heraus geboren

wurde. Während des Suezkonflikts Mitte der 1950er-Jahre wurde den Menschen erstmals bewusst, dass Ressourcen endlich sind. Unsere Antwort: Ein mutiger Entwurf für eine bessere Zukunft. Ein kleines Auto wurde geboren: geringer Verbrauch, geniale Form. Das legendäre Gokart-Feeling gab Schwung für jede Herausforderung. Diesen positiven Spirit haben wir uns bis heute bewahrt.

Auch der Modeschöpfer Paul Smith wurde geprägt von einer besonderen Zeit: Als im „Swinging London“ der 1960er-Jahre junge Menschen aus aller Welt zusammenkamen, um gemeinsam ihre Einzigartigkeit zu feiern. Smith und seine Freunde damals fuhren MINI. Bis heute teilt „Sir Paul“ unsere kompromisslose Liebe für zeitloses Design. In einer neuen Kooperation mit ihm tüfteln wir gemeinsam an der Zukunft des nachhaltigen Designs. Stilvoll, innovativ und minimalistisch soll sie sein – da sind wir uns vollkommen einig.

Die neuen MINI 3- und 5-Türer und das neue MINI Cabrio zeigen: Wir bei MINI konzentrieren uns auf die essenziellen Dinge – und bleiben unseren Wurzeln treu. Wir sind eine Marke, die verschiedene Menschen zusammenführt. Auf kleinstem Raum, aber mit ganz großen Gefühlen. Das zeigt sich auch in unserem Claim, der uns durch die kommenden Monate tragen wird: „We’re all different but we’re pretty good together.“

Fahren wir doch ein Stück miteinander,
Ihr Bernd Körber



BERND KÖRBER,
Head of MINI

ROADMAP.



8

PAUL SMITH.

Die britische Mode-Legende spricht über Design, das stets modern bleibt, seine Lebensenergie und seine langjährige Verbindung zur Marke MINI.

16

DER NEUE MINI 3-/5-TÜRER.

Unsere Autorin ist seit ihrer Kindheit vernarrt in MINI – hier fasst sie ihre Zuneigung in eine Liebeserklärung.



36

DAS NEUE MINI CABRIO.

MINI Fans aus aller Welt präsentieren ihre Cabrios und erzählen von den schönsten Erlebnissen beim Oben-ohne-Fahren.

40

NÄCHSTE AUSFAHRT: ZUKUNFT.

Das Concept Car Urbanaut ist die Vision von einem MINI, der nicht nur ein Auto ist – sondern auch ein mobiles Zuhause zum Chillen und Feiern.



28

MINI COUNTRYMAN.

BMX-Profi Matthias Dandois zeigt in Paris aberwitzige Akrobatik auf Rädern – nur nicht, wenn er seinen MINI fährt.



24

DIE LUFT IST REIN.

Wie MINIs Start-up-Accelerator URBAN-X einem US-Unternehmen hilft, neue Technologien zur Schadstoffreduzierung zu entwickeln.



46

MINI CLUBMAN.

Raphael Gielgen, Trendscout bei Vitra, denkt Wohnen und Arbeiten neu. Eine seiner Inspirationen ist das Raumwunder MINI.

52

FAIR UNTERWEGS.

Eine schwedische Rösterei revolutioniert den Kaffeegenuss. Was die Gründer mit MINI verbindet: eine nachhaltige Produktion.



58

JOHN COOPER WORKS.

Der Motor des Clubman JCW ALL4 ist der Inbegriff von Dynamik und schierer Kraft. Ein Blick ins Innere.



So unterschiedlich Menschen sind, auf eines können sich alle einigen: Im MINI schlagen die Herzen höher – bei Auto-narren, Designfans und sogar bei Künstlerfürsten wie Damien Hirst, der dieses Unikat, den „Mini Spot“, im Jahr 2000 mit seinen berühmten Punkten dekorierte. Inspiration auf vier Rädern.

Foto: Marth Parr / Magnum Photos

START

TOGETHER.

Text REINHARD KECK



MINI  Paul Smith

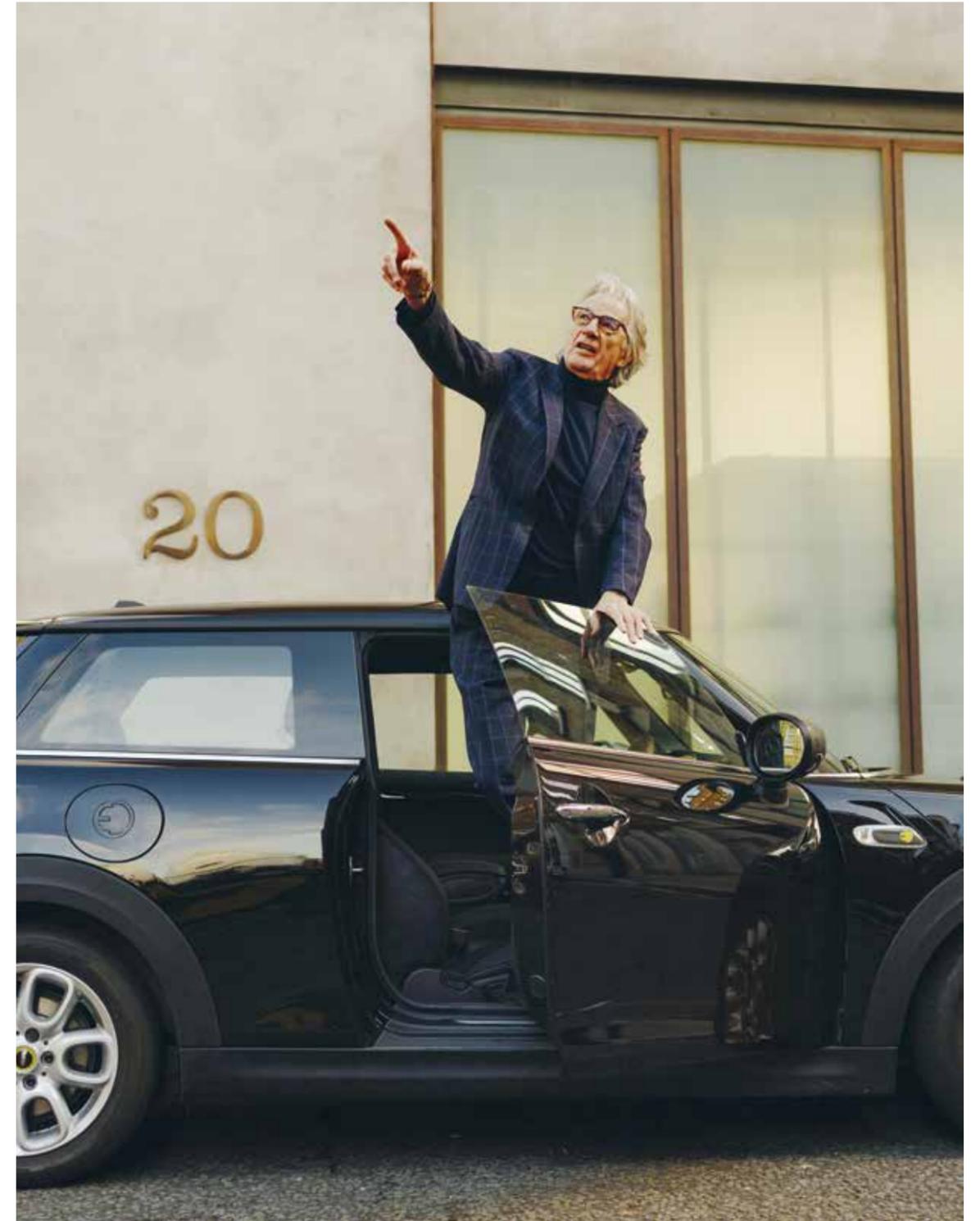
PERFECT



Zwei mit Power: Der britische Modeschöpfer Paul Smith und sein MINI Electric in London (links und rechts). Schattenspieler: Vor der Linse legt der Designer ein Tänzchen hin (oben).

Foto: Barry Hayden (S. 8), Dan Wilton (S. 8, S. 9)

MATCH.



Sir Paul Smith gilt als Meister des zeitlosen Designs. Ein Gespräch mit dem britischen Modeschöpfer über nachhaltigen Lifestyle, die wilden Jahre von London – und über seine neue Kooperation mit MINI.

E

Er gestaltet Möbel, Lampen, Bücher, Autos – und natürlich Mode. Paul Smith, 74, ist ein Botschafter guten britischen Stils und ein Meister des kreativen Designs. Seit mehr als einem halben Jahrhundert entwirft Sir Paul, der 2000 zum Ritter geschlagen wurde, lässig-elegante Kleidung. Jeden Frühling und Herbst sind seine Shows Höhepunkte der Modewochen in Paris. Und auch die Gestaltung ikonischer Produkte entwickelt er weiter: die Schreibtischleuchten von Anglepoise etwa, oder die Kameras von Leica – und nun, zum zweiten Mal, einen MINI. Wenn Smith spricht, fährt er mit seinen langen Bleistiftfingern durch die Luft, in seinen Augen knistert mehr Energie als in einer Starkstromleitung.

Sir Paul, erinnern Sie sich an Ihre erste Fahrt mit einem MINI?

Ja sicher, das war in den späten Sechzigern. Dabei kam es zu einem eher unangenehmen Zwischenfall.

Was genau war denn passiert?

Mein Kumpel hatte sich einen MINI Van für eine Spritztour zum Pub mit unserer Clique geliehen. Kaum hatten wir geparkt, quoll Rauch aus den Fenstern. Ein vergessener Zigarettenstummel schwelte auf dem Beifahrersitz. Wir trampelten so lange darauf herum, bis der Brand gestoppt war. Ich war jedenfalls froh, dass es nicht mein Auto war.

Das war in den Sixties, jener Zeit, in der MINI Kult wurde und Sie Ihre Karriere starteten. Was machte diese Ära besonders?

Dass die erste Generation, die nicht vom Krieg geprägt war, plötzlich das Sagen hatte. Man konnte ganz neue Dinge wagen und ausprobieren. Das verschaffte ein Gefühl von Freiheit. Männer ließen sich lange Haare wachsen, Mädchen trugen Miniröcke. Die Beatles und die Rolling Stones wurden zu Superstars. Und es entstand Ikonisches auf dem Gebiet von Architektur und Design: Ernő Goldfinger baute brutalistische Wohntürme, Alex Moulton entwickelte ein Fahrrad, das ohne den traditionellen diamantförmigen Rahmen

auskam. Auch der MINI fühlte sich sofort modern an und gefiel Leuten, die sich besonders cool fanden.

Viele Stars aus der Musikwelt lassen sich bis heute von Ihnen einkleiden. Sind auf diese Weise Freundschaften entstanden?

David Bowie war ein guter Freund, wir haben auch die T-Shirts für sein letztes Album „Blackstar“ gemacht. Ich bin dankbar und glücklich, dass ich ihn kennen durfte. Jimmy Page, den Gitarristen von Led Zeppelin, treffe ich regelmäßig. Paul McCartney begegnete ich erstmals vor einem Konzert in London, als die Beatles schon die größte Musiksensation der Welt waren. Während er beim Soundcheck war, legte ich etwas nervös zehn verschiedene Looks für ihn aus. Als er auftauchte, sagte er nur: Ist okay, ich nehme alle. Danach machte er mir ein Käsesandwich und eine Tasse Tee. How cool is that?, dachte ich. Erst neulich traf ich Paul zufällig beim Essen – kurz vor dem ersten Londoner Lockdown. Der Restaurantchef sagte erfreut: Heute Abend haben wir gleich zwei Sir Pauls zu Gast!

Inspiziert Sie die Ära der Sechziger, in der all dies begann, noch immer?

Es ging sehr um Individualität, Freiheit und die Fähigkeit, anders zu denken. Leider scheinen viele von uns heute eher nach einem Schema leben zu wollen. Sie verbringen mehr Zeit damit, darüber nachzudenken, wie sie in eine Norm passen, anstatt zu überlegen, wie sie wirklich sein wollen. Das Tempo ist heute höher, die Aufregung über Neues hält nicht mehr so lange.

In Ihrem Job geht es auch darum, Trends aufzuspüren und zu setzen. Der Megatrend unserer Zeit ist Nachhaltigkeit. Was bedeutet der Begriff für Sie?

Wir sind uns alle einig, dass ein ökologischer Lebensstil sehr wichtig ist. Aber das Wort Nachhaltigkeit darf nicht bloßes Etikett oder reines Verkaufsargument sein. Für mich ist Nachhaltigkeit ein

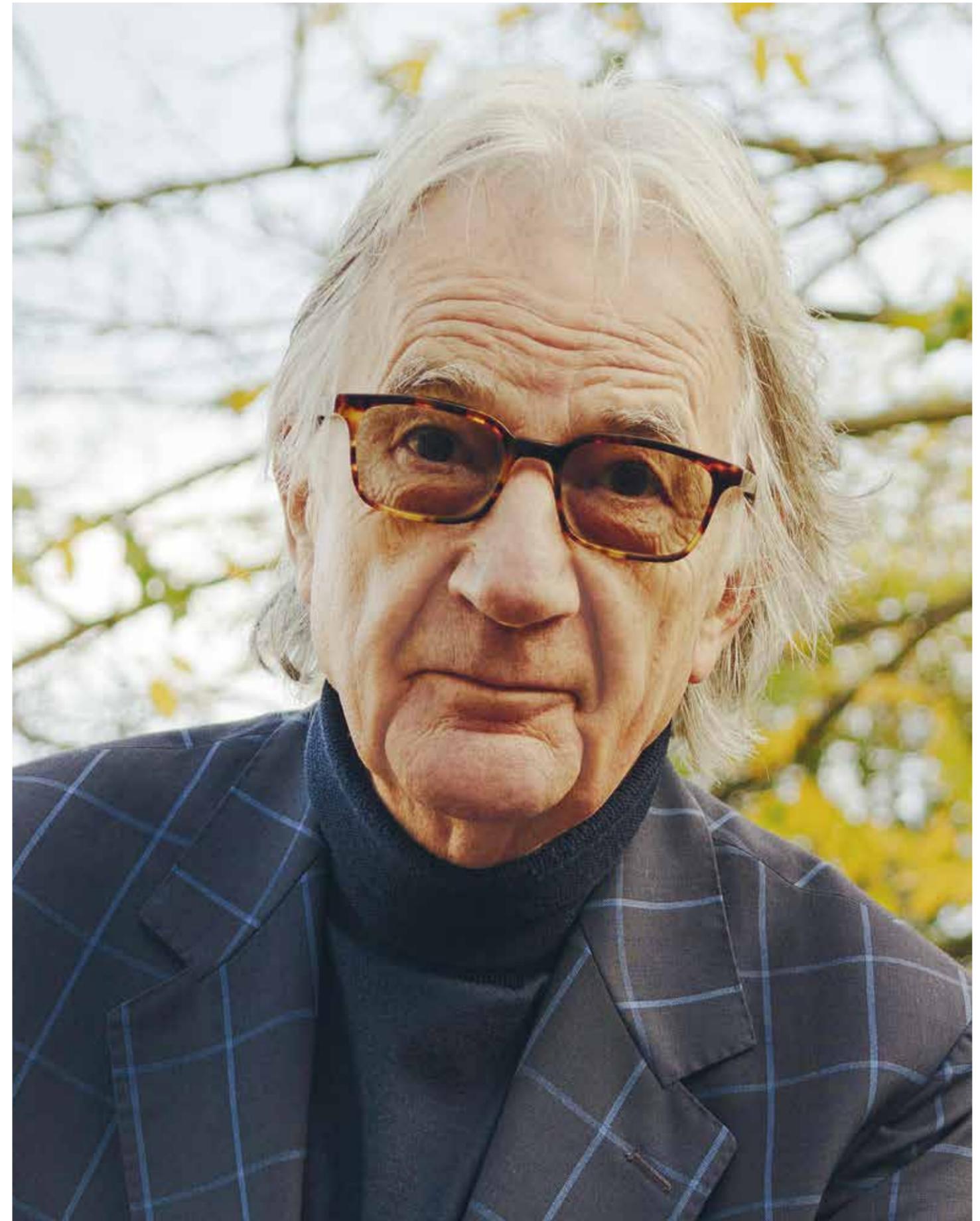


Foto: Dan Wilton



„Nachhaltigkeit ist vernünftig – diese Botschaft muss auch das Design vermitteln.“



Kreatives Chaos: In seinem Londoner Atelier hortet Smith Bücher, Bilder und Rennräder. Alles Dinge, die sein Werk prägen (rechts). Der Modeschöpfer ist schon lange bekennender MINI Fan, Design und Technik seines MINI Electric begeistern ihn sehr (oben).

Foto: Dan Wilton (S.12 (2)), Alex Rank (S.12 (2)), BMW AG (S.13 (4)), Birgit Bittermann/BMW AG (S.13 unten)

MINI UND PAUL SMITH: KLEINE CHRONIK

1946

Am 5. Juli wird Paul Smith in der Nähe von Nottingham geboren.



1959

Der britische Ingenieur Alec Issigonis schreibt mit der Konstruktion des MINI Automobilgeschichte.

1970

Nach Jobs als Boutique-Manager und Modeeinkäufer eröffnet Paul Smith in Nottingham sein erstes eigenes Geschäft.



1980

Weltstar Brigitte Bardot, schon in Sixties-Filmen in MINIs unterwegs, fährt ihre Hunde in einem Mini Moke spazieren.



1998

Paul Smith kreiert eine auf 1800 MINIs limitierte Edition in einem von ihm entworfenen Blauton samt passender Felgen.



1999

Zum 40. Geburtstag des MINI verpasst Paul Smith einem Einzelstück 86 verschiedenfarbige Streifen.

2020

Paul Smith – hier mit MINI Chefdesigner Oliver Heilmer – vereinbart eine zukunftsweisende Kooperation mit MINI.



Kreislauf: Wo und wie wird der Artikel oder das Produkt hergestellt, und unter welchen Arbeitsbedingungen? Und vor allem: Wo landet das Produkt, wenn es nicht mehr gebraucht wird? Kann es in etwas Neues verwandelt werden? 98 Prozent unserer Sweatshirts bestehen aus recyceltem Polyester, die Anzüge aus Low-Impact-Wolle.

Wie kann gutes Design helfen, dieses „Sustainable Mindset“ zu fördern?

Nachhaltigkeit ist eine vernünftige Sache – diese Botschaft muss auch das Design vermitteln. Und da sind wir wieder beim ‚Weniger ist mehr‘. Was kann ich weglassen? Das sollten sich nicht nur die Hersteller, sondern auch die Konsumenten fragen: Will ich meine Garderobe mit Stücken füllen, die bald auf der Mülldeponie landen? Oder will ich generell Höherwertiges und Zeitloses, aber weniger davon? Wahrscheinlich sind es eher meine und die mittlere Generation, die davon überzeugt werden müssen. Die jüngere Generation hat diese Denkweise längst angenommen.

Jeden Morgen um kurz nach sechs parkt Paul Smith seinen MINI Electric auf seinem Privatparkplatz vor seinem Studio in Covent Garden. Er ist zusammen mit den Putzkräften immer der erste im Studio. Dann legt er eine Vinylplatte auf – etwa von der amerikanischen Folkrock-Band The Lumineers. Mit Gute-Laune-Musik groovt der Meister in den Tag. Und begrüßt seine 200 Mitarbeiter – normalerweise, würden nicht viele gerade von zu Hause arbeiten.

Was macht Ihnen mehr Spaß: Mit dem MINI über die Hügel Mittelenglands zu düsen oder entspannt um den Piccadilly Circus zu cruisen?

Letzteres, denn ich fahre den MINI nur in London. Meine Heimatstadt Nottingham ist zu weit weg. Ich liebe es, früh morgens durch die erwachende Großstadt zu surren. Leider ist in London – wie in vielen anderen Metropolen – die Luftverschmutzung ein großes Problem. Wir müssen sie unbedingt reduzieren, so schnell wie möglich. Elektrische Fahrzeuge sind die richtige Antwort auf diese Herausforderung. Die Elektrifizierung der Mobilität beginnt ja erst. Aber wir müssen schnell Techniken entwickeln, die das Aufladen noch effizienter und bequemer machen.

Könnte der MINI Electric eine Ikone einer neuen grünen Ära werden?

Dafür wurde ein großartiger Anfang gemacht. Ich finde das Design vieler Elektroautos seltsam, fast lachhaft. Es wurde zu sehr versucht, etwas Futuristisches zu bauen. Der MINI hingegen bleibt sich treu. Das wäre auch mein Wunsch für die Zukunft: Just keep it simple – bleibt beim Einfachen. Ein MINI ist die Essenz der Mobilität. Dazu strahlt er Leichtigkeit und Einfachheit aus – ganz anders als diese riesigen, massiven Fahrmaschinen, die sich so ernst und wichtig nehmen. Ich hoffe, diese Freude an der Einfachheit wird generell die Ära der Nachhaltigkeit definieren.

Würden Sie nach diesem Prinzip auch Ihren persönlichen Traum-MINI gestalten?

Das Leitmotiv wäre auch hier der Kreislauf: Polster, Sitze und andere Textilien wären aus recycelter Wolle oder Strickgarn. Ich würde mich von dem Designer Dieter Rams leiten lassen. Er sagte: Form follows function – die Form muss der Funktion folgen. Ich würde viel weglassen und vereinfachen. Wer weiß, vielleicht braucht es nicht mal mehr ein Armaturenbrett. Vielleicht reicht ein Halter für das Smartphone und ich steuere Licht, Radio, Klimaanlage und mehr mittels einer App. Ich werde oft mit farbenfrohen Designs in Verbindung gebracht. Beim MINI würde ich allerdings die Auswahl sämtlicher Farben meinen Kunden überlassen.



Paul Smith ist bekannt für bequeme, gut geschnittene Anzüge, deren Fähigkeiten er gerne selbst demonstriert (oben links und rechts). Formschöne Zukunft: das Cockpit des MINI Cooper SE (Mitte).

Autos, Bücher, Kameras, Möbel – Sie toben sich längst nicht nur mit Mode kreativ aus. Woher nehmen Sie so viel Energie?

Von meiner Liebe für das Leben. Ich fühle mich gesegnet: Ich bin unabhängig und mein eigener Boss. Ich habe zu Hause Stabilität, seit meinem 21. Lebensjahr bin ich mit meiner Frau Pauline zusammen. Wir sind immer noch sehr aneinander interessiert und glücklich. Lebensfreude ist der Kern meines Unternehmens. Lighthearted and proper – unbeschwert und ordentlich – so wurden wir kürzlich beschrieben. Das passt. Wir haben Spaß, wir nehmen uns nicht zu ernst. Aber wir sind supereffizient und verantwortungsbewusst. Und wir haben gute Manieren. Ich hatte noch nie einen schlimmen Streit.

Ihr Ernst?

Meistens geht es beim Streiten doch nur um Ego oder Gier. Wenn du das zulässt, kannst du nichts lösen. Ich versuche immer das Gegenargument zu verstehen. Ich diskutiere, das schon. Aber streiten? Nein.

An den Backsteinwänden des Büros hängen unzählige Fotos, Kunstwerke und Skizzen, die alte und neue Projekte, Freundschaften und glückliche Momente eines reichen Künstlerlebens feiern. Smith verließ mit 15 die Schule. Zunächst wollte er Profi-Radrennfahrer werden, dann traf er seine Frau Pauline, eine Studentin am Royal College of Art. Sie zeigte dem Sohn eines Textilhändlers am Küchentisch, wie man schneidert. 1970 eröffnete Smith seinen ersten Shop in Nottingham – und legte damit den Grundstein für sein globales Kreativ-Imperium.

Kurz vor Ihrem 18. Geburtstag hatten Sie einen schweren Unfall, der Ihren Traum beendete, Radrennfahrer zu werden. Mit welchen Gefühlen blicken Sie auf dieses Ereignis zurück?

Ich lag drei Monate im Krankenhaus, nachdem ich gegen einen Austin-Kombi gekracht war. Es war eines dieser großen, sperrige Autos – wahrscheinlich kann ich die deshalb bis heute nicht leiden. Oberschenkel-

knochen, Schlüsselbein, Finger und mehr waren gebrochen. Damals war die medizinische Versorgung nicht so weit wie heute – auf meiner Station starben während meines Aufenthalts 16 Menschen. Nottingham war ein großes Zechengebiet, häufig wurden Bergleute in schlimme Unfälle verwickelt. Es war also sehr traumatisch. Allerdings habe ich auch gelernt, einen Löffel zwischen die Zehen zu klemmen und mit dem Fuß Götterspeise zu essen. Für die anderen Patienten war ich wohl der Krankenhaus-Kasper. Mein Sinn für Humor hat mir auch bei der Reha geholfen.

Ein Symbol für den Humor in Ihrer Mode sind Ihre mehrfarbigen Zebra-Streifen. Wie kamen Sie auf die Idee dazu?

Das war Zufall. In den Neunzigern spielte ich irgendwann mit Fäden, wickelte verschiedene Farben um eine Spindel und machte in diesem mehrfarbigen Zebra-Look ein Hemd. Das verkaufte sich sofort ziemlich gut. Als ich danach bei Harrods die Winterkollektion vorstellte, hieß es: Schön – aber wo sind die Streifen? Ich sagte: Die gab es nur in der Sommersaison. Und die Harrods-Leute erwiderten: Nein, nein! Wir wollen mehr Streifen! Seitdem tauchen sie jedes Jahr in meinen Kollektionen auf.

Welche Leistung macht Sie besonders stolz?

Dass ich alle Generationen anspreche, auch viele großartige jüngere Künstler – Schauspieler wie Orlando Bloom zum Beispiel, oder die Musiker John Legend und Niall Horan. Dass unsere Marke seit einem halben Jahrhundert im Geschäft ist, dass wir nach wie vor relevant und zeitgemäß sind und so vielen unterschiedlichen Menschen Freude machen – das ist absolut fantastisch.

Was ist Ihr Traumprojekt?

Es gibt da kein bestimmtes. Aber ich bekomme so viele Anfragen für Kooperationen – und die meisten sage ich ab. Mein Leitsatz ist: Mach nicht, was einfach ist. Mach, was sich richtig anfühlt. Und was könnte sich schon richtiger anfühlen, als eine Kooperation mit MINI? ●

Foto: Dan Wilton, Alex Rank, Barry Hayden

MINI COOPER SE



SEKUNDEN

... benötigt der MINI COOPER SE für die Beschleunigung von null auf 100 Stundenkilometer. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometern ist Schluss – zur Schonung des Energiehaushalts.



KILOWATTSTUNDEN

... braucht der MINI auf einer Strecke von 100 Kilometern. Ist der Arbeitsplatz 15 Kilometer entfernt, kommt man mit einer Ladung eine Woche hin – und hat noch Reserve für einen kleinen Ausflug.



MINUTEN

... dauert es, um die Batterie an einer 50-kW-Gleichstromsäule zu 80 Prozent zu laden. Bei einem Wechselstromstecker mit 11 kW beträgt die Ladedauer rund zweieinhalb Stunden.

SCHÖN UNTER STROM

Auch der MINI Cooper SE ist natürlich ein echter MINI – das Original mit dem ikonischen Design. Um ihn aber als vollelektrisches Fahrzeug zu kennzeichnen, gaben ihm die MINI Designer mit dezenten Gestaltungsmerkmalen wie den gelben Außenspiegeln, den futuristischen Leichtmetallrädern und dem MINI E Logo einen besonderen Look.

GO GREEN

Wird der MINI Cooper SE mit regulärem Strommix geladen, neutralisiert sich sein CO₂-Fußabdruck nach 30.000 Kilometern. Fährt er ausschließlich mit Energie aus erneuerbaren Quellen, sogar bereits nach 19.000 Kilometern. Damit produziert der MINI Cooper SE im Laufe seines Lebens im Vergleich zu einer entsprechenden Benziner-Variante bis zu 70 Prozent weniger CO₂.

WACHSENDES NETZ

In Europa stehen insgesamt rund 200.000 öffentliche Ladestationen für elektrifizierte Fahrzeuge zur Verfügung. Weltweit ist ihre Zahl im Sommer 2020 sogar über eine Million gestiegen. Bei dieser Abdeckung an E-Zapfsäulen geht dem MINI Cooper SE garantiert nie der Strom aus.



SIR PAUL SMITH

wurde 2000 von der Queen zum Ritter geschlagen. Statt einer Rüstung trägt er lieber schmal geschnittene Anzüge.

CHECK AUS DER FERNE

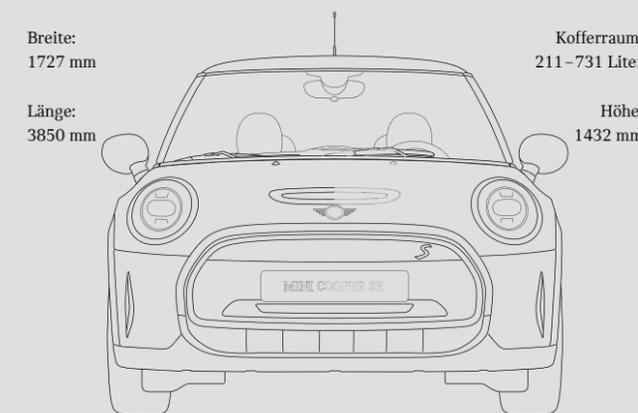
Mit der MINI APP können FahrerIn oder Fahrer des MINI Cooper SE bequem auf dem Smartphone checken, wie voll der Akku ihres Wagens ist. Die App zeigt auch Ladestationen in der Umgebung. Und sie gibt an, wie lange der Ladevorgang noch dauert, wenn das Fahrzeug am Kabel hängt.

MINIS IN DER U-BAHN

Dass MINI elektrisch kann, bewiesen lange vor dem E-Serienmodell die MINIs im Gangsterfilm „The Italian Job“ (2003). Weil bei der Verfolgungsjagd durch die U-Bahn-Tunnel von Los Angeles aus Sicherheitsgründen keine Benziner erlaubt waren, wurden zwei MINI Cooper und ein MINI Cooper S auf E-Antriebe umgerüstet. Die Szenen im Film: elektrisierend!

ENTWICKLUNGSSPRUNG

In den Testwagen für einen elektrischen MINI, die 2009 durch Berlin, London und L. A., surrten, bestand der Stromspeicher aus 5088 Lithium-Ionen-Zellen. Seither hat sich die Leistung der Akkus vervielfacht. Der MINI Cooper SE hat nur 96 Zellen mit einer Gesamtkapazität von 32,6 kWh, die im Boden verbaut sind und eine Reichweite von bis zu 234 Kilometer ermöglichen.



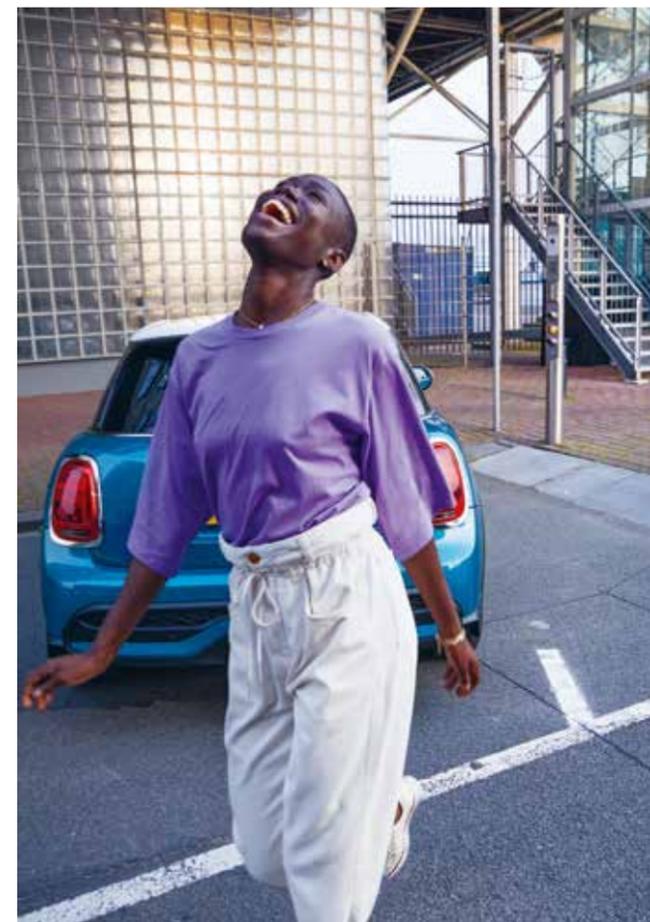
MINI Cooper SE – Stromverbrauch auf 100 km: 15,2–15,8 kWh Alle Werte im kombinierten WLTP-Testzyklus

SMALL CAR, BIG LOVE - SZENEN EINER LIEBE.

Macht im urbanen Raum Lust auf die Insel: der neue MINI 5-Türer Cooper S strahlt in der sommerfrischen Lackierung „Island Blue“. Die weißen „Bonnet Stripes“ verleihen ihm einen sportlichen Auftritt – und verweisen auf die glorreiche Renngeschichte der Marke MINI (rechts).

Text
SOPHIE
WILLIAMSON-STOERTH

Foto
ALEX RANK



Die Motorjournalistin Sophie Williamson-Stoertthert ist schon viele außergewöhnliche Autos gefahren – doch in ihrem Herzen parkt nur MINI. Zum Launch der neuen 3- und 5-Türer erklärt die Britin, wie ihre tiefe Zuneigung stetig wuchs – und warum es Millionen Fans ebenso geht.

M

ine Leidenschaft für den legendären kleinen MINI nahm ihren Anfang, als ich zwölf war. Damals baute mir mein Vater aus der Karosse eines klassischen MINI, einem Überrollkäfig und einem getunten Motor meinen ersten Rennwagen – und ließ mich damit auf kurze Rundstrecken los. Ich schlug mich auch nicht schlecht, sammelte manche Trophäe und eroberte mir in einem männlich dominierten Feld einen Platz in den oberen Rängen. In meiner Vorstellung stand ich – zumindest ein bisschen – in der Tradition eines Superstars der Rallye-Welt: jenes legendären MINI Coopers, mit dem der ebenso legendäre nordirische Fahrer Paddy Hopkirk 1964 die Rallye Monte Carlo gewonnen hatte. Das war meine erste Erfahrung mit der Eigenschaft des MINI, die dieses Auto so beliebt und zum Verkaufsschlager gemacht hat: sein Gokart-Handling.

Welches Auto hätte wohl das Zeug dazu, eine Community um sich zu scharen und den Hunger auch des talentiertesten Fahrers nach Glücksgefühlen hinter dem Steuer zu stillen? In jedem Fall ein MINI – sei es nun das klassische oder das aktuelle Modell. Damals wie heute ist ein MINI so viel mehr als nur ein Auto, er steht für einen bestimmten Lebensstil, er verkörpert Individualität und Selbstverwirklichung.

Dieses Jahr ist besonders für Fans der Marke. MINI stellt einen neuen 3-Türer vor, den Klassiker überhaupt. Dazu gesellt sich sein großer Bruder, auch der 5-Türer bekommt ein neues Gesicht: freundlicher, auch sportlicher, einfach moderner. Betrachtet man die beiden Autos, deren Bilder diesen Text rahmen, wird sofort klar: MINI geht mutig nach vorn. Stillstand ist keine Option. In Sachen

Design, Technik und Nachhaltigkeit will die Marke Vorreiter sein. Dennoch vernachlässigt sie nie ihre DNA: kleines Auto, großer Spaß. Ein eigener Look, der nie aus der Zeit gefallen wirkt. Es ist diese Mischung, die Fans wie mich elektrisiert. Wenn unsere Community diese brandneuen MINIs sieht, steigen warme Erinnerungen in uns auf.

Seit Alec Issigonis' Mini 1959 in Großbritannien vom Band rollte, errang der kleine Wagen Kultstatus, verdiente er sich den Respekt und die Liebe abertausender Fans in aller Welt – auf der Straße, auf der Rennstrecke und in der Rallye-Szene. Dabei war dieses Auto eigentlich entworfen worden, um Familien nach der Suez-Ölkrise von 1956 wieder mobil zu machen, und das zu einem erschwinglichen Preis.

Sechs Jahrzehnte später erobert der MINI noch immer die Welt im Sturm, ganz wie einst sein Vorgänger. Ich bin stolz darauf, einer seiner großen Fans zu sein – und dass ich, seit ich mit meinen Füßen an die Pedale heranreichen konnte, MINIs fahre und besitze.

Meine Liebe zu MINI vertiefte sich, als ich mit 17 meinen ersten MINI kaufte – einen Cooper, Baujahr 2002, Kosename „Minty“. Seitdem ich mich in jungen Jahren in den klassischen MINI verliebt hatte, gab es für mich keinen Zweifel, dass mein erstes straßenzugelassenes Auto dieselbe DNA haben würde. Nur dass ich mich diesmal Hals über Schaltknauf in die Marke verliebte, nicht nur in eine Plakette am Kühler.

Ich war angenehm überrascht, wie ähnlich der moderne MINI der Taschenrakete war, auf die er zurückging – wirf ihn in eine Kurve, und er klebt förmlich auf der Straße! Unbestritten: Die Reinkarnation des kleinen Wagens war deutlich größer als sein winziger Vorfahr. Doch seine Größe tut der Stabilität des MINI bei flotter Kurvenfahrt keinen Abbruch. Und es war auch kein Hinderungsgrund, charakteristische Designmerkmale des Ur-Mini oder der späteren Achtziger-Jahre-Modelle außen vor zu lassen, etwa den niedlichen, nach unten abfallenden Chrom-Kühlergrill und die markanten gerundeten Scheinwerfer.

BMW hat es nicht nur fertiggebracht, einen Klassiker auferstehen zu lassen, sondern auch viele seiner Varianten neu zu erschaffen und zu gestalten. Zum Beispiel den Clubman, dessen Vorgänger in den 1960er-Jahren ein beliebter Kombi war, und den Countryman, der von einem Kombi zu einem familienkompatiblen SUV gewachsen ist.

Bei mir selbst lösten mein eigener kleiner Renner und das Erscheinen von Minty nach meiner bestandenen Fahrprüfung einen regelrechten MINI-Tick aus, der bis heute Glücksgefühle in mir freisetzt. 2010 hatte ich genug Geld zusammengekratzt, um mir einen weiteren zu kaufen – wieder einen Cooper, diesmal Baujahr 2004, getunt von einem der angesagtesten MINI Tuner Großbritanniens und ausgestattet mit allerlei skurrilen Extras wie speziellen Leichtmetallfelgen, Bremsen und Bremssätteln. Dieser Wagen wurde mein ständiger Begleiter bei MINI Shows und MINI Veranstaltungen.

Meine kleine MINI Familie wuchs weiter, als ich 2016 meinen einzigen Nicht-MINI gegen einen MINI Cooper SD eintauschte – mein Arbeitspferdchen, liebevoll „Dizzy Diesel“ genannt. Zudem fanden mein Vater und ich endlich für ein Restaurierungsprojekt das Auto, nach dem wir gesucht hatten: Einen MINI Mayfair von 1989, den wir wegen seiner schönen Perlmutterlackierung „Pearl“



Sophie Williamson-Stothert, 28, ist MINI Fan durch und durch, denn sie ist mit den Autos der Marke aufgewachsen. Die Britin arbeitet für Auto- und Motorsportzeitschriften und schrieb 2016 das Buch „BMW MINI: An Enthusiast's Guide“. Schön scharf: der neue MINI 3-Türer als Cooper in Chili Red (rechts).



„Ich habe mich unter Fremden
nie wohler gefühlt als in der
Gesellschaft von MINI-Fans.“



Einer rot,
einer blau, beide Garant
für Fahrspaß. Wo immer die neu-
en Modelle von MINI auftauchen,
ist gute Laune nicht weit (links
und rechts). Offenbar stimmt es,
was unsere Autorin schreibt:
„Dieses kleine Auto genießt
Kultstatus, rund um
die Welt hat es en-
thusiastische
Fans.“



Kleines Auto, viel Platz, purer Luxus: Die Sitze in diesem MINI 5-Türer Cooper S empfangen die Gäste mit feinstem Nappa-Leder aus der „MINI Yours“-Linie. Da bekommt sogar das Ausparken Kino-Feeling (rechts).



nannten. Er ist mein ganzer Stolz – und es war das Auto, das meinen Mann und mich nach unserer Trauung zu unserem Hochzeitsempfang eskortierte – mit Stil!

Der MINI ist seit seiner Geburt eine Ikone der Popkultur. 2019 lief der zehnmillionste MINI seit 1959 vom Band, und von jeher begleitete er Popstars, Models und Schauspieler. Alle vier Mitglieder der Beatles besaßen speziell für sie gefertigte MINIs, der „King of Cool“, der US-Schauspieler Steve McQueen, hatte ebenfalls einen. Heute ist er noch immer ein Hit – so kaufte sich Popstar Ed Sheeran einen MINI 3-Türer als erstes Auto, und Madonna singt über ihr geliebtes Auto in „American Life“: „I drive my MINI Cooper and I'm feeling superduper.“

Ich sollte hier erwähnen, dass ich Motorjournalistin bin, meine Besessenheit für Autos und für den MINI im Besonderen ist also nicht ungewöhnlich. 2016 veröffentlichte ich mein erstes Buch. Unschwer zu erahnen, worum es darin ging, oder? Treffer, alles über MINI! Beim Schreiben wurde mir wirklich klar, wie gut diese Autos Beziehungen stiften, Communities aufbauen und sogar das Leben verändern können. Als mich meine örtliche Buchhandlung zu einer Signierstunde einlud, fühlte ich mich geehrt, glaubte aber nicht, dass jemand erscheinen würde – ich war ja keine Promi-Autorin. Doch zu meinem Erstaunen versammelten sich ehemalige und heutige MINI Fahrer und Fahrerinnen verschiedener sozialer Schichten und ethnischer Herkunft, um

einer gemeinsamen Leidenschaft zu huldigen: der für ein kleines Auto, das in den Herzen der Menschen große Reifenabdrücke hinterlässt.

Ich hörte viele wunderbare Geschichten – von der Geburt eines Babys auf dem Rücksitz eines MINI in den Swinging Sixties über eine Erdumrundung im MINI samt (versehntlicher) Tauchfahrt im Meer in den Siebzigern bis zu der Begeisterung, die der Kauf eines der ersten neuen MINIs 2001 auslöste. Ich lernte einen der jüngsten Fans der Marke kennen: einen Vierjährigen, der mir seine liebsten MINI Modelle zeigen wollte. Und ich kann ehrlich sagen, dass ich mich unter Fremden nie wohler gefühlt, dass ich nie zuvor ein solches Wir-Gefühl mit mir bis dahin unbekanntem Menschen entwickelt habe wie an diesem Tag.

Der MINI ist heute, in der dritten Generation, mit all seinen Varianten unbestreitbar eines der aufregendsten, trendigsten, vielseitigsten und familienfreundlichsten Fahrzeuge auf dem Markt. Wie bei seinem Vorgänger, dem Ur-Mini von Alec Issigonis, können sich in den heutigen MINI 3-Türer bequem vier Erwachsene hineinquetschen, und man kann absolut sicher sein, dass man am Steuer eines MINI überall stilvoll ankommt. Der kleine Junge, der seine Modelle zu meiner Signierstunde mitbrachte, zeigt uns, dass die Verbundenheit zwischen den Menschen und dieser einzigartigen Marke über Generationen fortbestehen wird, dass der MINI ein Gemeinschaftsgefühl schafft, die nur dieses Auto bieten kann. Ich bin daher sicher, dass wir in wiederum sechs Jahrzehnten die Geburt des MINI Nachfolgers feiern werden: den MINI!

MINI 3-/5-TÜRER



METER

...misst die dreitürige Variante – Idealmaße, um einen Parkplatz zu finden, auch wenn der MINI seit seinem ersten Erscheinen deutlich gewachsen ist. Zum Vergleich: Der Ur-Mini von 1959 war gerade mal 3,06 Meter lang.



LACKIERUNGEN

...darunter das moderne Rooftop Grey und das brillante Island Blue, sowie vier Oberflächentöne für das Interieur sorgen für eine individuelle Vielfalt bei der Farbgestaltung des MINI.



KW

...beziehungsweise 231 PS bietet der MINI 3-Türer in der Topvariante John Cooper Works. Der flinke Fahrspaß beginnt bei MINI jedoch bereits mit 75 PS / 55 kW.

GIB MIR FÜNF!

Seit 2014 ist der MINI auch als 5-Türer zu haben. Bei dessen Fahrdynamik gibt es trotz vergrößerter Dimensionen keine Abstriche, der Wagen liegt ebenso straff auf der Straße wie der 3-Türer.

SPORTPROGRAMM

Die Cooper Modelle von 1961 basierten auf Rennautos, die John Cooper vom Ur-Mini ableitete. Mit ihnen wandelte sich das Image des MINI zum Sport- und Spassmobil. Heute ist die schnellste Variante als John Cooper Works bekannt.

KRAFTAKT

Sein Triumph bei der Rallye Monte Carlo im Januar 1964 machte den MINI zur Legende. Der Sieg des 90 PS / 66 kW starken MINI Cooper S war überraschend, weil die Konkurrenten drei- bis viermal so viel PS auf die vereisten Straßen brachten.



Sophie Williamson-Stoherth hat manche Stunde mit dem Tuning von MINI Motoren verbracht – und mit dem Vergnügen, die Autos anschließend über eine Rennstrecke zu steuern.

GEKAUFT, ABER NICHT GEFAHREN

Nicht immer nutzen Promis ihre MINIs auch: John Lennon soll 1964 einen bestellt haben, ohne einen Führerschein zu besitzen. Und Beatles-Kollege George Harrison verlieh seinen 1967 an Eric Clapton – und bekam ihn erst drei Jahre später zurück.

DEUTSCHE WURZELN

Die Verbindung von MINI zu Bayern bestand lange, bevor MINI Teil der BMW Group wurde: MINI Erfinder Alec Issigonis wurde 1906 als Sohn einer aus Bayern stammenden Mutter geboren. Seit 2001 schickt Münchens Polizei MINIs auf Streife.

ENGE KISTE

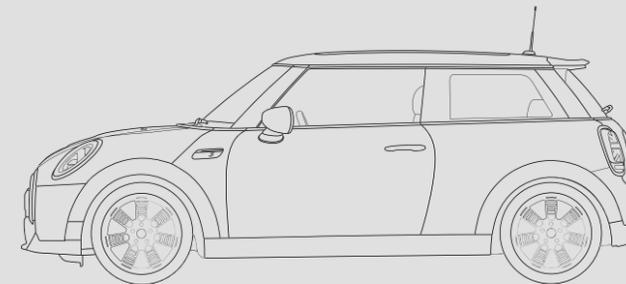
Dass ein MINI mehr packt, als man vermuten mag, bewiesen 2012 engagierte Turnerinnen: Sie quetschten sich in den Innenraum eines 5-Türers. 28 Athletinnen waren es am Ende – Weltrekord!

Länge: 3863 mm
Breite: 1727 mm
Höhe: 1414 mm

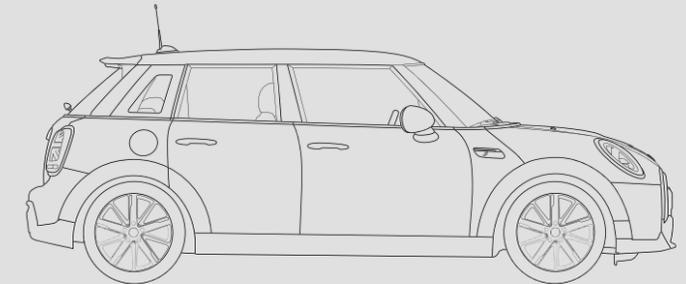
Kofferraum
211 – 731 Liter

Kofferraum
278 – 941 Liter

Länge: 4023 mm
Breite: 1727 mm
Höhe: 1425 mm



Radstand: 2495 mm



Radstand: 2567 mm

MINI 3-Türer – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 5,5–7,0; CO₂-Emissionen in g / km: 124–159
Alle Werte im kombinierten WLTP-Testzyklus

MINI 5-Türer – Kraftstoffverbrauch in l / 100 km: 5,5–6,2; CO₂-Emissionen in g / km: 125–141

DER



EFFEKT.

SCHMETTERLINGS-



Vorbild aus der Natur: In den Metalmark-Labors spüren Wissenschaftler dem Bauprinzip von Falterflügeln nach, um deren Nano-Strukturen auf neue Luftreinigungs-Technologien zu übertragen.

Text UTE EBERLE
Foto JILLIAN FREYER

Ein US-Start-up griff seine Idee förmlich aus der Luft. MINI war sofort begeistert.

Sie sind oft schillernde Erscheinungen, die in ihrem Leben zudem die Entwicklung von plumper Raupe zu filigranen Luftakrobaten durchlaufen: Schmetterlinge gelten als besondere Spezies, auch weil sie Anpassungs- und Wandlungsfähigkeit symbolisieren. Und sie könnten demnächst die Welt verbessern – jedenfalls wenn es nach Metalmark Innovation geht, einem Start-up aus Cambridge, Massachusetts. Das Unternehmen hat das Bauprinzip von Schmetterlingsflügeln zu einer Technologie fortentwickelt, mit der die Luft um uns sauberer werden könnte.

„Was den Flügeln mancher Schmetterlinge ihre Farbe verleiht, sind nicht Pigmente, sondern wabenähnliche Nano-Strukturen, die porös und gleichzeitig stabil sind“, erklärt Sissi Liu, CEO von Metalmark. „Dieses Design macht die Flügel robust und flexibel, es ist raffiniert und simpel zugleich.“ Von dieser Architektur leitet Metalmark eine Katalysator-Technologie ab, mit der Luft effektiv und billiger gereinigt werden könne als mit bekannten Verfahren.

Die Harvard-Absolventin Liu engagiert sich seit fast 20 Jahren für die Entwicklung umweltverträglicherer Technologien. Metalmark, das seinen Namen von der Bezeichnung für den vor allem in Südamerika vorkommenden Würfelfalter entliehen hat, treibt die Vision von der Schmetterlings-Technologie mit Unterstützung von URBAN-X voran. Der MINI eigene Accelerator hilft jungen Firmen seit 2016, nachhaltige Technologien zu entwickeln und hat bisher 57 Start-ups im Portfolio. Dabei geht es oft gar nicht um Technologien, die mit der Automobilbranche zu tun haben. Gefördert werden bevorzugt Lösungen, die das Leben dort verbessern, wo die Mehrheit der Menschheit lebt: in den Städten. „Die urbanen Zentren stehen vor größeren Herausforderungen als je zuvor. Wir brauchen die schlauesten und kreativsten Köpfe, um unsere Städte lebenswerter, gerechter und effizienter zu gestalten“, sagt Micah Kotch, Direktor von URBAN-X. Als New Yorker wurde ihm dieses Anliegen praktisch in die Wiege gelegt. Und dasselbe gelte auch für MINI. „Der Ur-MINI entstand als Antwort auf ein Problem: die erste Ölkrise“, so Kotch. „Der gleiche Geist für innovative und kreative Lösungen herrscht bei MINI bis heute.“

Luftverschmutzung ist ein großes Problem. Gerade als Autohersteller, der sich für Nachhaltigkeit einsetzt, will MINI hier Verantwortung übernehmen. Abgase und Feinstaub

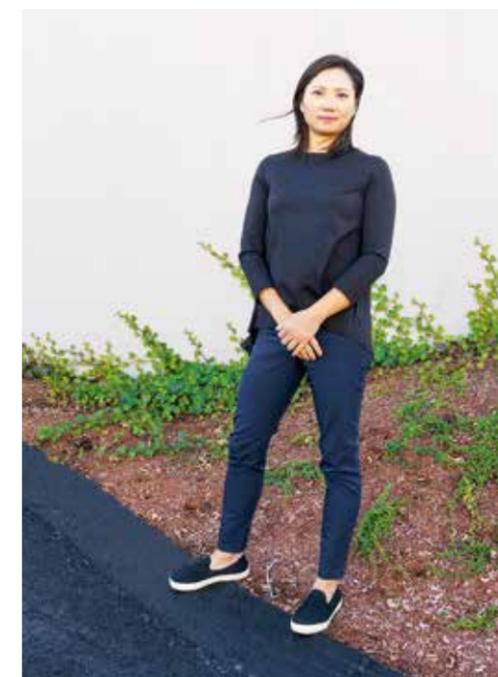
erhöhen das Risiko für Herzleiden, Schlaganfälle und Krebs. Noch schlimmer aber ist, was wir in Gebäuden und Fahrzeugen einatmen. „Innenluft kann fünfmal höher belastet sein als Außenluft“, sagt Liu. Denn viele Teppiche, Möbel und Reinigungsmittel dünsten Chemikalien wie Formaldehyd oder Benzol aus, die sich in Innenräumen ansammeln.

Abhilfe können Katalysatoren schaffen, wie sie auch im Abgasstrang von Autos arbeiten. Sie bewirken chemische Reaktionen, bei denen schädliche Gase teils entgiftet werden. Doch sie sind teuer, weil sie Edelmetalle wie etwa Platin enthalten. Zudem funktioniert eine effektive Schadstoffverbrennung oft erst bei Betriebstemperaturen ab 250 Grad Celsius.

Inspiziert von Schmetterlingsflügeln hat Metalmark Filtersysteme mit einer wabenähnlichen Nanostruktur entwickelt, in der die Schadstoffe auf weit mehr Oberfläche aufeinandertreffen. „Das Material kommt supereffizient zum Einsatz“, sagt Liu. So benötigt man weniger kostbare Metalle, um die Luft zu säubern, auch die Arbeitstemperatur könne niedriger liegen.

Metalmark konzentriert sich vorerst auf das Reinigen von Innenluft. Aktuell besonders spannend: Weil der Katalysator-Entwurf sogar Partikel angreift, die kleiner als 0,3 Mikrometer sind (das ist 300-mal dünner als Papier), könnte er potenziell sogar Viren wie den Corona-Erreger entfernen.

Metalmark hat mittlerweile einen Prototypen entwickelt und verhandelt mit Raumklimafirmen, aber auch mit Autoherstellern, um Filter in Heizungs- oder Kühlungsanlagen zu testen. URBAN-X wird das junge Unternehmen dabei mit Design-Know-how und Tech-Expertise begleiten. Langfristig hofft Metalmark, seine Filtertechnologie auch in Oberflächen und Beschichtungen integrieren zu können, etwa in Fahrzeuglacke. Derart gerüstete Autos würden dann aktiv die Umgebungsluft reinigen, ähnlich wie Pflanzen. Für Liu der nächste logische Schritt, denn: „Wir können so viel von der Weisheit der Natur und ihren lebenserhaltenden Strategien lernen.“ ●



Inspiziert von Schmetterlingen: Sissi Liu, CEO des amerikanischen Start-ups Metalmark.



Platz ist in der kleinsten Hütte. Oder im kleinsten Hubraum?
MINI ist auch deshalb so eine charmante Marke, weil sie
große Gefühle auf kleinstem Raum auslöst. 1966 quetschten
sich 15 Frauen in einen Austin Mini (Foto). All together wow!

COME

Foto: action press

TOGETHER.

M



**TANZ AUF
DEM SATTEL.**

B

X

Die meisten Menschen fahren mit dem Rad bloß durch die Gegend. Matthias Dandois lernt darauf Tricks, an die noch kein Mensch vor ihm gedacht hat. Rund um Paris im MINI Countryman mit dem vielfachen BMX-Weltmeister.

Text ANANT AGARWALA
Foto PIERRE BLONDEL





V

Vielleicht erkennt man einen achtfachen Weltmeister daran, dass in seinem Wohnzimmer keine Pokale stehen. Wer schon mit 19 Jahren der Beste war und es mit 31 immer noch ist, wer so oft gewinnt wie Matthias Dandois, der hat Angeberei nicht nötig. Stattdessen fällt ein halb fertiges Puzzle auf dem Esstisch ins Auge, 1000 Teile Kitsch. Zwischen gelben, roten, pinken Blüten setzt sich ein Spruch zusammen: „Je m'emmerdaïs“. Mir war langweilig.

Dandois empfängt in seinem Appartement am Montmartre, nur ein paar Pedaltritte vom Moulin Rouge entfernt, dem legendären Variété-Theater im Norden von Paris. Er bietet einen Fist Bump zur Begrüßung an, Faust auf Faust, man kennt das von coolen Rappern, hier geht es aber um Hygiene. Der Blick des Reporters fällt auf die Hände des jungen Mannes: Bon Jour steht da, ein Tattoo wünscht Guten Tag.

Dandois, ein schlanker, durchtrainierter Typ, sieht so aus, wie man sich einen BMX-Weltmeister vorstellt. Volltätowierte Arme, lässige Klamotten, eine verkehrt herum sitzende Basecap über den dunklen Locken. Doch seine Coolness scheint ihm nicht allzu wichtig zu sein, vielmehr spielt er mit ihr, bricht sie. Auf Instagram postet er heute ein Video, in dem er auf seinem BMX durch Hochhausschluchten heizt oder rückwärts von Mauern springt. Und morgen ein Foto, auf dem er mit seinem Hündchen kuschelt oder mit dem Gesicht zuerst auf dem Asphalt landet. Er wirkt wie ein Mann, der niemandem etwas beweisen muss.

Matthias, auf Ihren Social-Media-Kanälen bekommt man den Eindruck, Sie haben den ganzen Tag Spaß. Wie ist es in echt?

Instagram ist natürlich nicht die Realität. Aber ich habe das Glück, mit meiner Leidenschaft Geld zu verdienen und dabei auch noch mit meinen Freunden zusammenzuarbeiten. Ich bin ein sehr positiver Typ und versuche, das auch zu teilen. Aber natürlich ist es am Ende auch mein Business.

Sie haben rund 250.000 Follower auf Instagram, arbeiten mit Marken wie MINI, Red Bull und Vans zusammen. Sind Sie mehr Influencer als Athlet?

Nein, mein Sport bleibt mein Sport. Ich kenne Influencer, deren Gedanken ständig darum kreisen, wie sie sich als nächstes zeigen oder wie die Fans auf einen Post reagieren. Das ist ein bisschen wie eine Schizophrenie, in der die Persönlichkeit, die man in den sozialen Medien präsentiert, das echte Leben übernimmt. Ich blende das meist aus, kann jederzeit auf mein Fahrrad steigen und das machen, was ich immer schon gemacht habe.

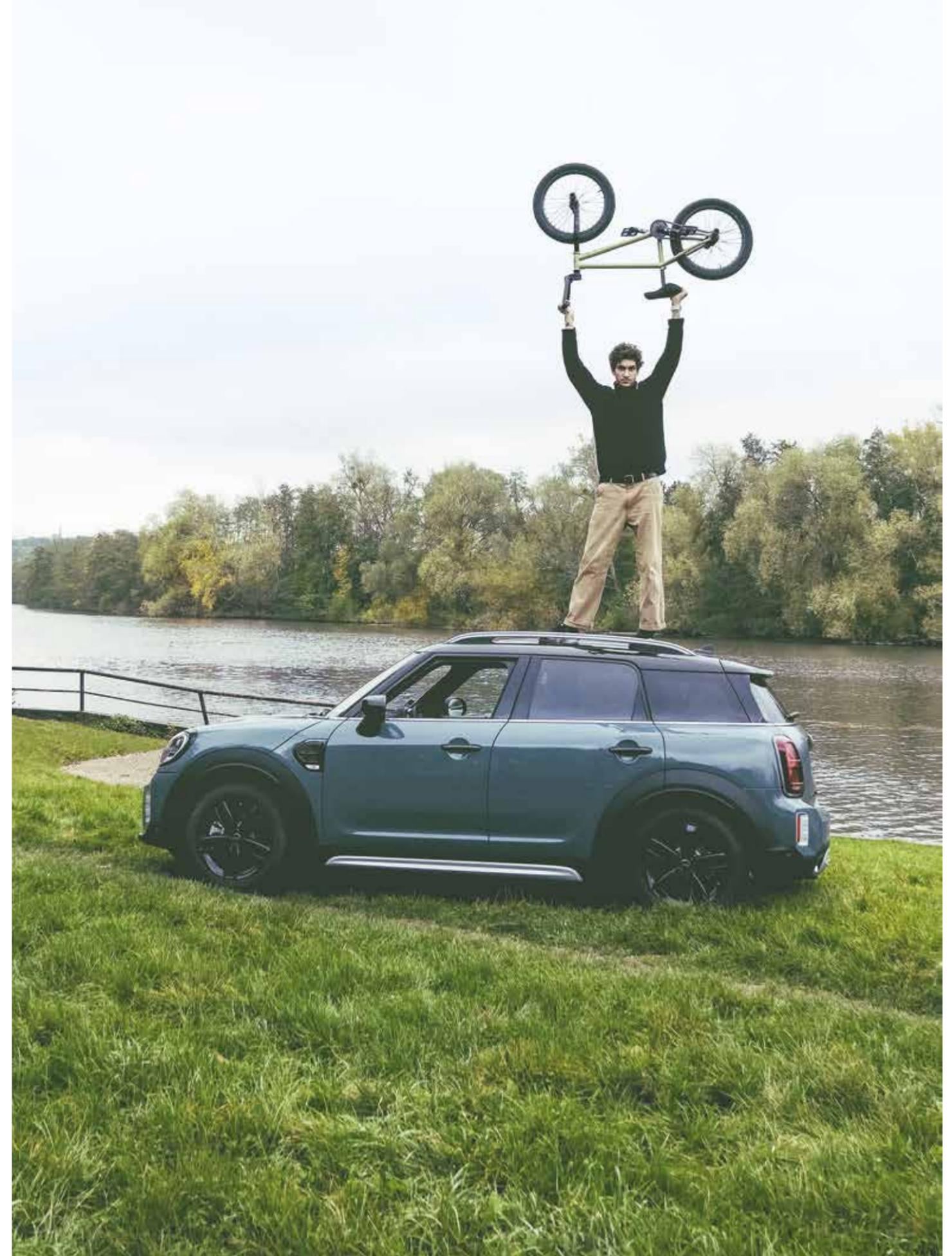
Muss man als achtfacher Weltmeister eigentlich noch trainieren?

Ich mag das Wort nicht sonderlich, aber ich bin jeden Tag zwischen zwei und drei Stunden auf meinem Rad. Ich verfeinere meine Tricks oder denke mir neue aus. Ich setze dann Kopfhörer auf, bin total in meiner eigenen Welt. Für mich ist das wie Meditieren.

Der BMX-Sport erfuhr den ersten großen Hype in den 1980er Jahren, da schwappte der Trendsport von Kalifornien aus in die Welt. Die leichten Räder mit dem tiefen Sattel hinterließen Spuren in der Popkultur, doch irgendwann ebte es ab. Mountainbikes wurden Mainstream. Aber ein harter Kern von Athleten entwickelte den BMX-Sport weiter. Dandois bekam mit zwölf zu Weihnachten sein erstes BMX-Rad, mit 17 den ersten Sponsorenvertrag, mit 19 holte er den ersten WM-Titel.



Handzeichen: BMX-Weltmeister Matthias Dandois liebt Tattoos (oben links). Im MINI Countryman erkundet er das Umland von Paris (rechte Seite), immer auf der Suche nach neuen Spots (oben).



„Urbane Räume zu erobern, das ist für mich die Essenz des BMX-Sports.“



Cooler Typ plus Top-Athlet: Dandois gewann bereits acht Weltmeisterschaften, aber an frischer Motivation herrscht kein Mangel. Das gefällt auch den Sponsoren.

Seine Disziplin nennt sich ‚Flatland‘, quasi Eiskunstlauf auf einem BMX: Die Athleten tanzen Figuren auf ihren Fahrrädern, Bässe pumpen über die Bühne; eine Jury bewertet die Tricks.

Würde nicht eine Pandemie den Planeten zum Stillstand zwingen, Dandois säße jetzt wohl in einem Flugzeug. Die Szene ist global vernetzt. Doch Covid-19 hat Dandois zurückgeworfen auf den Ort, unweit dessen er aufgewachsen ist. Paris, dieses übervolle Freilichtmuseum, durchschnitten von der Seine. Hier zieht Dandois mit seinen Kumpels von Monument zu Monument, dreht sich auf dem Hinterrad vor dem Eiffelturm, radelt über das gläserne Dach des Grand Palais, springt unter dem strengen Blick der Mariannenstatue über den Place de la République.

Ist es merkwürdig für Sie, so lange am selben Ort zu sein?

Zum ersten Mal seit 15 Jahren habe ich so etwas wie eine Routine. Mit dem Hund Gassi gehen, Yoga, BMX. Aber mir fehlt das Reisen. Wenn ein Sponsor ein paar seiner Athleten für ein Filmprojekt irgendwo hinschickt, wohnen wir meist ein, zwei Wochen gemeinsam in einem großen Haus. Man kann sich das wie ein Ferienlager vorstellen, eine BMX-Kolonie. Die Stunts, die wir für die Filme machen, bleiben mehr oder weniger dieselben, aber die Ästhetik ändert sich mit der Architektur, Bogotá ist anders als New York oder Kapstadt. Urbane Räume zu erobern, die eigentlich nicht für das Fahrrad gedacht sind: Das ist für mich die eigentliche Essenz von BMX. Und das mache ich hier in Paris und Umgebung natürlich auch, mit drei, vier Kumpels bin ich hier oft unterwegs.

Irgendeinen Ort, den man kennen müsste?

Ich fahre gern mit meinem MINI Countryman raus nach Sarcelles, in die Banlieue von Paris. Dort stehen Hochhäuser, Leute verticken Drogen, man wird dumm angequatscht. Aber nicht mit dem BMX. Du verwandelst einen Ort, wenn du ihn für deine Tricks nutzt. Man kommt plötzlich ins Gespräch. BMX ist eine universelle Sprache. Jeder kann sie verstehen, sie knüpft eine Verbindung zwischen Leuten, die sonst in unterschiedlichen Welten zu Hause sind. Ich habe acht WM-Titel, ob noch ein neunter oder zehnter dazu kommt, wird mein Leben nicht großartig verändern. Aber ich kann andere Leute für meinen Sport begeistern. Wer weiß, ob da nicht jemand zugeht, der eines Tages selbst Weltmeister wird.



Die Freiheit, die er meint – Dandois tanzt auf seinem Rad vor brutalistischer Kulisse (oben). Schwarz und stylisch: Die Felgen des MINI Countryman passen perfekt zum BMX-Bike des Franzosen (ganz links). Ein Brite in Paris: Die Rücklichter des Countryman zitieren den Union Jack, die Flagge Großbritanniens.

„Man lernt Menschen nirgends so gut kennen wie auf einem Roadtrip.“

Wenn Sie Ihre Ausflüge um Paris herum machen, nehmen Sie Ihren MINI Countryman. Fahren Sie, der Fahrradprofi, überhaupt gern Auto?

Ich fahre sehr gern Auto, sitze lieber selbst am Steuer als auf dem Beifahrersitz. Man lernt Menschen nirgends so gut kennen wie auf einem Roadtrip. Einige meiner schönsten Erinnerungen spielen im Auto, zehn Tage unterwegs mit ein paar Freunden, von Paris nach Barcelona, weiter nach Portugal, zurück bis nach Köln, das werde ich nie vergessen. Das verbindet für mich auch Autofahren und BMX: Diese Kameradschaft, die dabei entsteht.

Wieso haben Sie sich ausgerechnet einen MINI Countryman zugelegt?

Der MINI ist für mich ein urbanes Auto, man sieht sehr viele in Paris. Und wenn man so oft ein Fahrrad transportiert wie ich, ist der Countryman perfekt. Ich habe schon mal eine Tour mit vier Kumpels und vier

BMX im Kofferraum gemacht – ging alles rein. Wir sind ja immer auf der Suche nach neuen Spots, wo man Tricks für Fotos oder Videos gut in Szene setzen kann. Viele davon sind außerhalb von Paris. Sobald wir also aus der Stadt rauswollen, setzen wir uns ins Auto. Und dann fährt er sich auch noch so agil wie ein Gokart, was gerade im Pariser Verkehr recht gut kommt.

Sie sind jetzt 31. Wie lange wollen Sie das noch machen? Spots suchen, Tricks machen, Turniere gewinnen. Kann man als Extremsportler in Würde altern?

Ich werde niemals damit aufhören, auf mein BMX zu steigen. Aber für meine professionelle Karriere kann es nur einen Abschluss geben: Olympische Sommerspiele 2024, hier in Paris, vor meiner Familie, vor meinen Freunden. Noch einmal alles dafür tun, das Allerbeste aus sich herauszuholen und dann sagen: Ciao, das war's, bon dimanche! Mit dem größten Triumph abzutreten, darauf arbeite ich hin.

Dandois hat seine Karriere nach der Karriere längst angeschoben: Produktionsfirma gegründet, Freunde dazu geholt; Fotoshootings, Podcasts, Videos, Kameradschaft. Er begeistert sich für analoge Fotografie, hat schon einen kleinen Bildband herausgegeben. Dass seine Freundin Laufstegmodel ist, hilft da auch. Das Puzzle auf dem Wohnzimmertisch scheint, alles in allem, eine Lüge zu sein. Matthias Dandois? Dem wird nicht langweilig. ●



2010 stellte MINI den ersten Countryman vor. Seitdem fahren Großstädter wie Dandois mit dem SUV gerne aufs Land.

MINI COUNTRYMAN



PICNIC BENCH

... fürs Dinner im Grünen ist optional zu haben. Sie lässt sich unter dem Kofferraumboden vorziehen, über die Ladekante legen und bietet Platz für zwei.



ZOLL

... messen die Leichtmetallfelgen Turnstile Spoke 2-Tone, die dem MINI Countryman mit ihrem Hochglanz-Finish einen robusten, stylischen Touch geben.



KILOMETER

... weit kommt der MINI Countryman Cooper S ALL4 Automatik mit einer Tankfüllung von 51 Litern. Auf Wunsch gibt es einen Tank, der zehn Liter mehr fasst.

BESTSELLER

Der MINI Countryman ist ein Erfolgstyp: Vom größten MINI wurden 2019 genau 98.845 Einheiten verkauft – fast ein Drittel der 348.000 in jenem Jahr weltweit abgesetzten MINIs.

VIER GEWINNT

Der Countryman ist der erste MINI mit ALL4-Allradantrieb. Ob auf nasser Straße oder abseits von Asphalt: Das System überträgt die Antriebskraft dynamisch auf Vorder-/Hinterachse und sorgt dafür, dass das Antriebsmoment immer entsprechend dem Untergrund optimal verteilt wird.

PLATZ GEMACHT

Im MINI Countryman ist die Rückbank im Verhältnis 40:20:40 Prozent umklappbar, so dass sich auch Sperrgut verschiedener Größe unterbringen lässt – bis zu einer Zuladung von 1390 Liter.



MATTHIAS DANDOIS

sitzt im BMX-Sattel, seit er zwölf ist. Das feine Leder im Cockpit des MINI Countryman findet er bequemer.

ELEKTRISIEREND

Der Countryman Cooper SE ist der erste Plug-in-Hybrid von MINI. Der Ladeanschluss verbirgt sich hinter der Zierblende auf der Fahrerseite. Der Akku lässt sich mit dem entsprechenden Kabel an jeder Steckdose laden.

LUFTSPRUNG

Salto mit einem MINI? Ski-Freeride-Weltmeister Guerlain Chicherit steuerte einen Countryman auf eine Schneerampe, legte einen Rückwärtssalto hin und landete sicher auf allen Rädern. Es war der erste Stunt dieser Art mit einem Auto.

WÜSTENTAUGLICH

MINIs holten bei der Rallye Dakar schon fünfmal den Sieg. Immer dabei: der MINI Countryman als Begleitfahrzeug. Offroad-Spezialist X-raid rüstet auf Wunsch Serienfahrzeuge entsprechend auf.

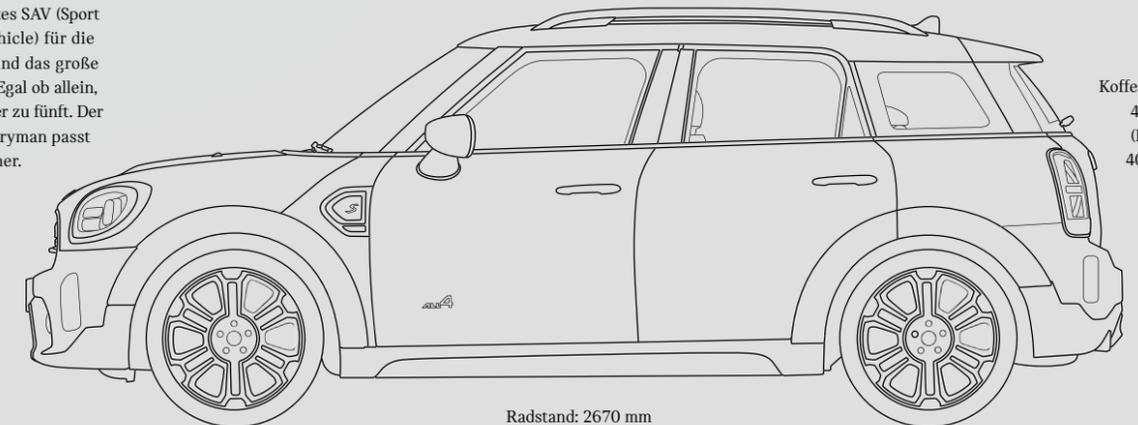
AUSSEN KLEIN UND INNEN GROSS

Der MINI Countryman ist ein kompaktes SAV (Sport Activity Vehicle) für die Großstadt und das große Abenteuer. Egal ob allein, zu zweit oder zu fünft. Der MINI Countryman passt einfach immer.

Breite:
1822 mm

Länge:
4297 mm

Höhe: 1557 mm
(Plug-in-Hybrid: 1559 mm)



Kofferraumvolumen:
450–1390 Liter
(Plug-in-Hybrid:
405–1275 Liter)

Radstand: 2670 mm

Das MINI Cabrio gehört zu den meistverkauften Cabrios der Welt – seit Jahren schon. Aber was ist das Geheimnis des formschönen Flitzers? Hier erzählen Fans aus der Instagram-Community, warum sie ihren offenen MINI so lieben.

HUT AB!

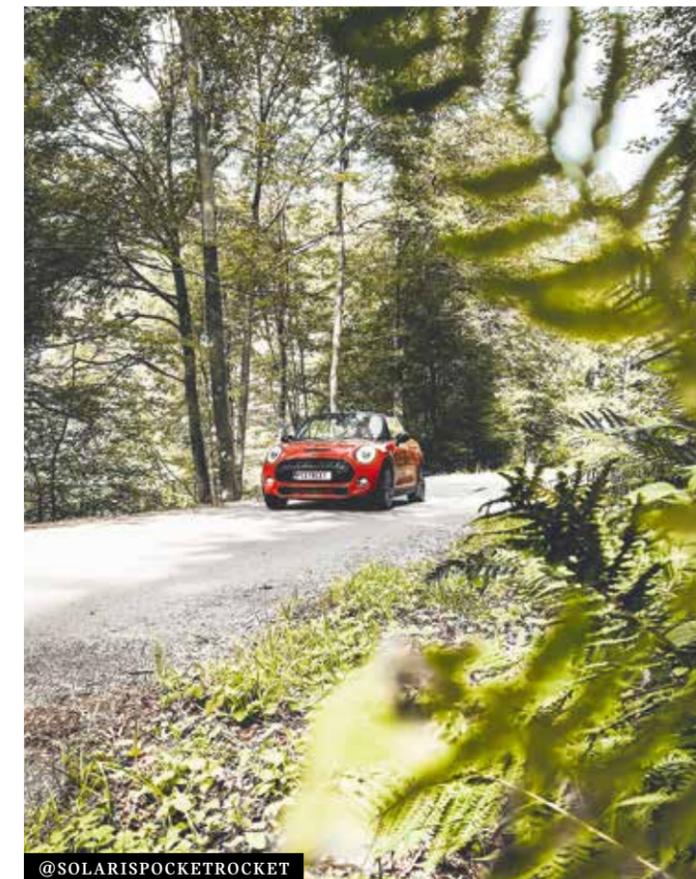


Wenn dir das Leben Zitronen schenkt... fahr Cabrio! Der neue „Oben ohne“ von MINI im frischen Farbton „Zesty Yellow“.



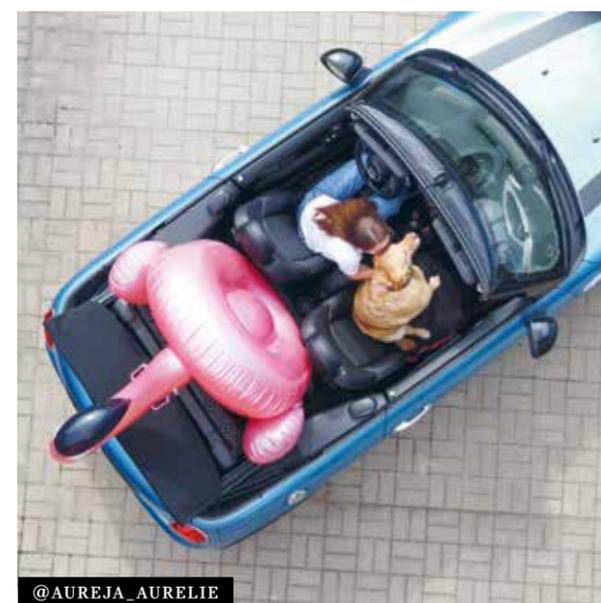
@EVI_TAMAS25

„Ich lebe in Budapest und liebe es, das MINI Cabrio in meiner Stadt zu fahren. Ich komme überall hin, kann überall einfach und schnell parken. Wenn der Wind in meinen Haaren spielt, während ich unter freiem Himmel die Welt entdecke – das ist für mich die ultimative Freiheit.“



@SOLARISPOCKETROCKET

„Ich gehöre zum Team ‚immer offen!‘ Sobald es nicht regnet, ist mein Dach verschwunden, egal wie kalt es ist. An meinem Geburtstag 2016 bin ich mit Luftballons am Cabrio ein Charity-Rennen für den Kampf gegen Krebs gefahren. Es ist eine meiner schönsten Erinnerungen.“



@AUREJA_AURELIE

„Ein MINI war immer das Auto meiner Träume, heute habe ich sechs verschiedene Modelle. Mein liebstes ist das Cabrio. Ich komme aus Litauen, hier regnet es viel. Deswegen sind Cabrios kaum angesagt. Aber mich stört das nicht. Mein größtes Vergnügen? Mit meinem Hund und offenem Dach zu fahren!“



@SCHORSCHAL

„Platz für mein Surfboard oder meine beste Freundin, mein MINI Cabrio ist perfekt, um alle Essentials für einen guten Sommerabend mit zum See zu bringen. Can't wait for Summer :-)"



@DAMCDP

„Für mein MINI Classic Cabrio bin ich 1200 Kilometer gefahren, von Südfrankreich bis nach Belgien. Auf dem Rückweg hatte ich Motorprobleme, musste sogar mal anschieben. Ausgemacht hat es mir nichts, denn: „Once you go Cab you never go back.“

OFFEN FÜR ALLE(S)

Das erste offizielle Cabrio bezauberte 1993 die Anhänger der Marke, vorher gab es nur Umbauten von Tüftlern. 2021 zeigt sich das Kultauto in neuer Formensprache: sportlicher, schnittiger. Unschlagbares Feature weiterhin: Die Schiebedachfunktion, mit der sich der vordere Abschnitt des faltverdeckts stufenlos um bis zu 40 Zentimeter zurückfahren lässt.



@HNNS.VNCNT

„Das Beste sind Trips im Cabrio zum Blumenhändler am Rande Berlins. Unsere Einkäufe dort ufern meist aus. Der MINI ist aber so geräumig, dass wir problemlos alles einladen können. Bei der Rückfahrt hat man das Gefühl, in einem offenen Blumenbeet durch die Stadt zu fahren. Das liebe ich!“



@MINICHRONICLES

„Es begann alles mit einem Hawaii-Urlaub. Mein Mietwagen war ein Cabrio von MINI. Danach konnte ich mir kein anderes Auto mehr vorstellen. Es ist einfach so sinnlich. Cabrio fahren lässt dich Teil deiner Umwelt werden, du bist mittendrin, nicht ausgegrenzt. Das ist es, was ich so schätze.“



@WILSON_RIBEIRO_WR

„Ich habe zwei kleine Nichten, neulich habe ich sie mit dem MINI Cabrio besucht. Sie überredeten mich zu einem Picknick-Ausflug. Hinten im Auto versuchten die Kleinen immer wieder, den Himmel mit ausgestreckten Händen zu berühren. Unbezahlbar! Der Wagen ist mein Platz an der Sonne.“



@MASHA_LAZINA

„Wir reisten durch Österreich und beschlossen, einen Wagen zu mieten. Die Wahl fiel auf das MINI Cabrio. Mein Mann war skeptisch, da er fast zwei Meter groß ist. Aber dann war es doch die große Liebe. Das Beste an unserem roten Flitzer ist: Sonnenschein und frische Luft gibt es auf Knopfdruck.“



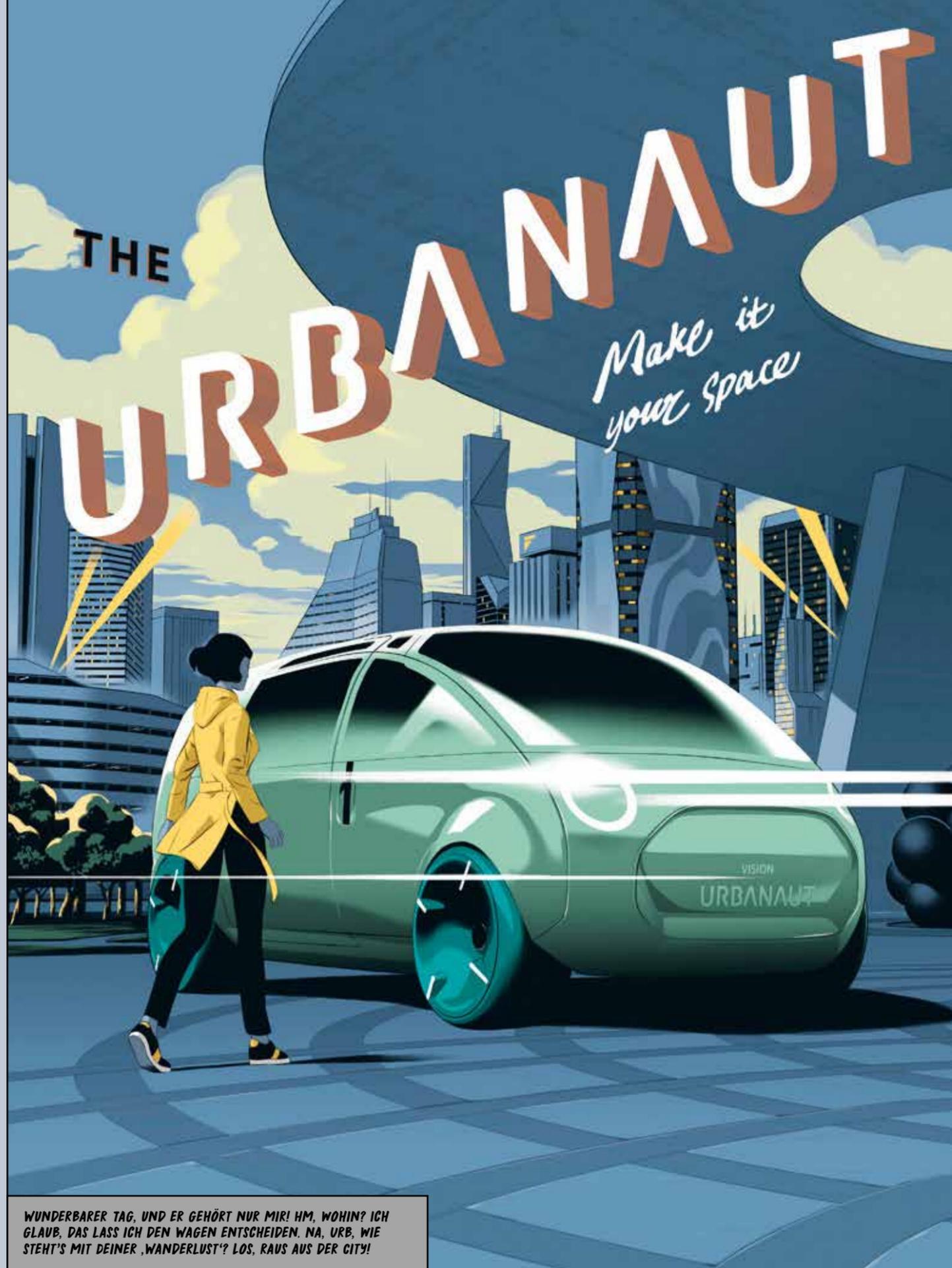
@FUCHS.AUFREISEN

„Raus aus der Garage, Dach runter, Fuß aufs Gas. Das Fahrgefühl im MINI macht jeden Tag perfekt. Am schönsten war es an meinem 30. Geburtstag, als ich im Cabrio Madeira entdecken durfte: enge Gassen, steile Serpentina. Durch Wolken fahren, bis sich schließlich alles lichtet – unvergesslich!“



@NINAWRO

„Freedom = MINI Cabrio Es ist ein einfache Gleichung: Cabrio + Sonne + Musik = Freiheit. Ich genieße nichts mehr als mit dem MINI Cabrio die Landschaft mit Go-Kart Feeling zu genießen. Es gibt wenige andere Momente wo man ein vergleichbares Freiheitsgefühl hat.“



WUNDERBARER TAG, UND ER GEHÖRT NUR MIR! HM, WOHIN? ICH GLAUB, DAS LASS ICH DEN WAGEN ENTSCHEIDEN. NA, URB, WIE STEHT'S MIT DEINER ,WANDERLUST'? LOS, RAUS AUS DER CITY!

Ein Blick in die Zukunft: Ein neuer Star ist in der Stadt – der MINI Vision Urbanaut. Bitte einsteigen, es geht in die MINI Welt von morgen.

Illustration
SENOR SALME

Text
FABIAN HOBERG

Es ist ein echter MINI – und es ist mehr als ein Auto. Die Fahrzeugstudie MINI Vision Urbanaut vereint Gefährt, Wohnraum und Erlebniswelt. Der Urbanaut gibt einen Ausblick darauf, wie wir in naher Zukunft reisen und leben könnten.

Kern der Idee ist das revolutionäre Innenraumkonzept des MINI Vision Urbanaut. Überraschend, inspirierend und höchst wandlungsfähig. Nicht länger ist der Weg von A nach B, die Fortbewegung auf vier Rädern Ziel und Zweck – das Auto selbst wird zum Erlebnisraum. Und die MINI Fahrzeugstudie erschafft dafür auf nur 4,46 Metern Länge gleich drei Lebenswelten: „Wanderlust“, „Chill“ und „Vibe“.

„Wanderlust“ definiert das Fahren neu, es kombiniert entspanntes Vorankommen mit dem Thrill von Entdeckungsreisen. Der MINI Vision Urbanaut wird elektrisch angetrieben,

und er verleitet dazu, sich treiben zu lassen, Neues abseits bekannter Routen zu entdecken. Das intelligente Interface empfiehlt dazu Playlists oder Podcasts, die zur Strecke passen, dazu tauchen immer wieder individuelle Tipps zur Routenplanung auf.

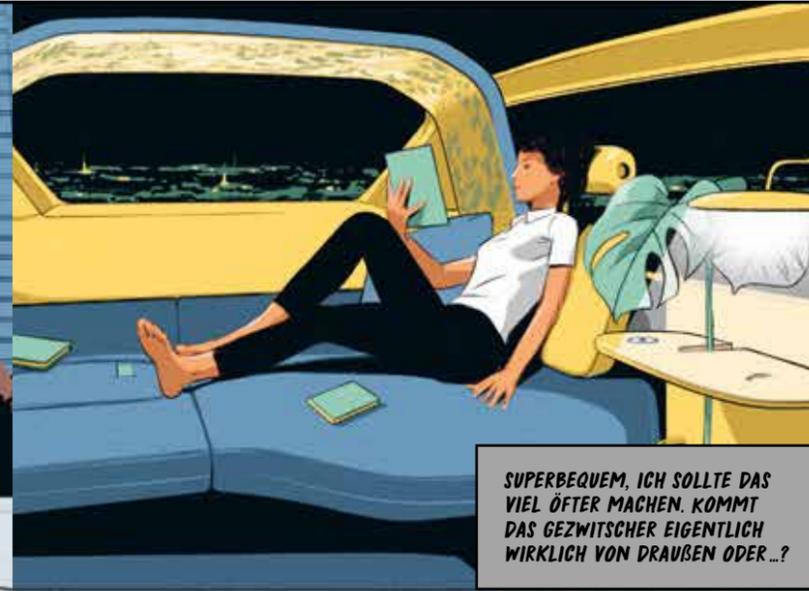
Mit „Chill“, der zweiten Erlebniswelt, wird der Urbanaut zum Rückzugsort, sobald man einen Stopp einlegt. Die stoffbezogene „Instrumententafel“ lässt sich herunterfahren und verwandelt sich zur Liegefläche. Öffnet man die Schiebetür und die riesige Frontscheibe, verschwimmen die Grenzen zwischen Auto und Umwelt, zwischen Interieur und Natur. Im Fond entsteht dank umgeklappter Lehnen in der Rückbank eine weitere Ruhezone, eine sogenannte „Cosy Corner“. Hochwertige Materialien schaffen eine entspannte Wohnzimmeratmosphäre, Lichtanimationen hinter der Textilbespan-

nung simulieren grüne Baumwipfel über der Sitzlandschaft. Und kein Display, kein Schalter erinnert mehr daran, dass dieser Kokon auch ein Auto sein kann.

„Vibe“ schließlich heißt: Der MINI Vision Urbanaut wird zum sozialen Hotspot: relaxen, feiern, Freunde treffen. Mit dem MINI Token – dem multifunktionalen Steuerungselement des Urbanaut – startet die Session: Über Social-Media-Kanäle erfahren die Gäste den Standort, bald wird das zentrale Rundinstrument des Fahrzeugs zur Medienzentrale und zur digitalen Jukebox. Und bunte Animationen erhellen die Szenerie im Rhythmus der Musik.

Die Zukunft des MINI klingt verlockend? Dann begleiten Sie doch eine junge Urbanaut-Pilotin auf ihrem Ausflug in die MINI Welt von morgen – blättern Sie um, die Reise beginnt.

RUNTER ZUM FLUSSUFER, ÖSTLICH DER STADT? GUTE IDEE. KOMISCH, DASS ICH DA NOCH NIE WAR... KLAR, BRING MICH HIN, DU WEIßT JA DEN WEG. UND MACH MAL PASSENDE MUSIK!



SUPERBEQUEM, ICH SOLLTE DAS VIEL ÖFTER MACHEN. KOMMT DAS GEZWITSCHER EIGENTLICH WIRKLICH VON DRAUßEN ODER...?



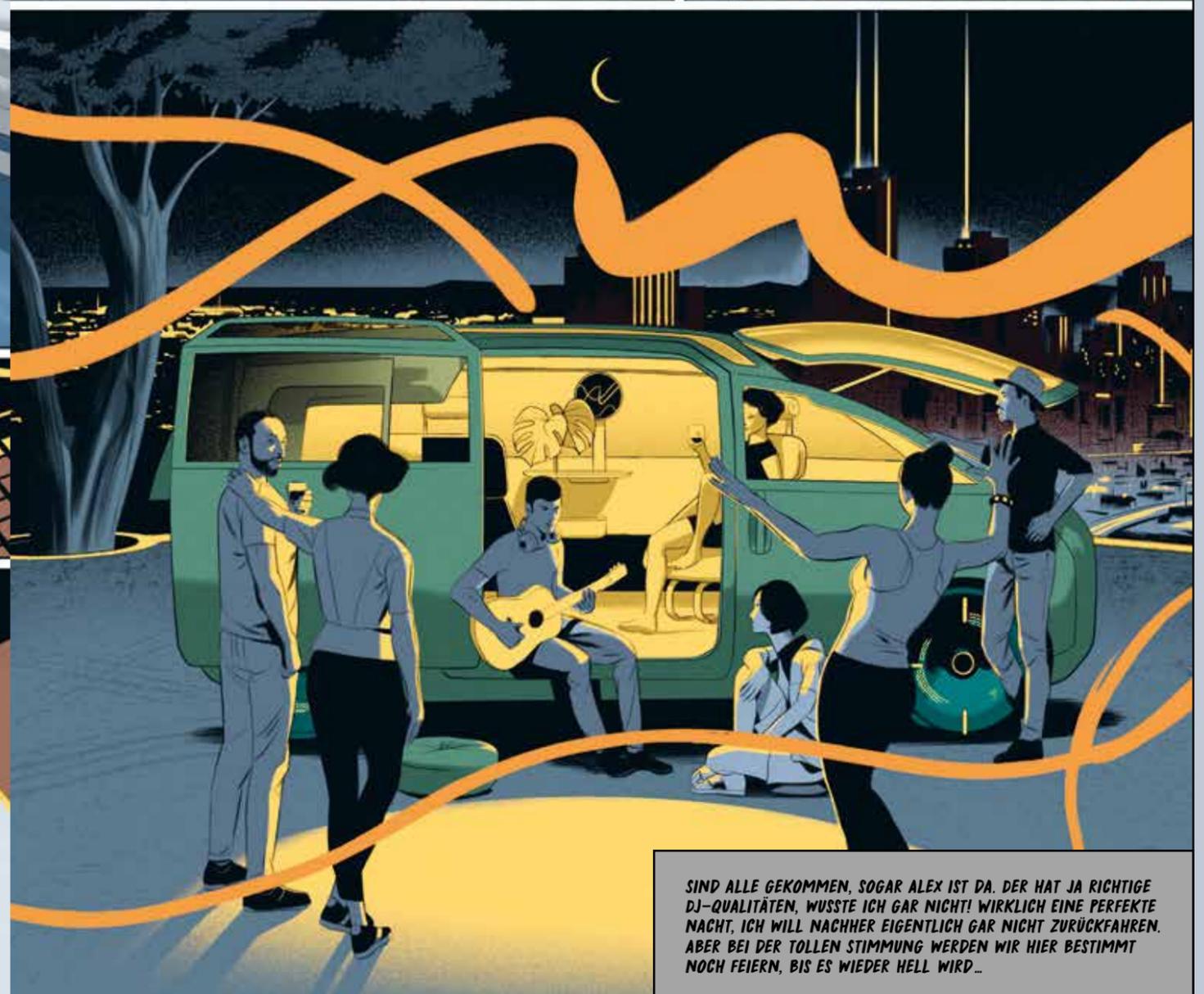
ECHT SCHÖN HIER, DAS MÜßEN DIE ANDEREN AUCH SEHEN. HEY URB, KANNST DU IHNEN MAL DEN STANDORT FUNKEN? KENNWORT 'VIBE'!



...SCHALT MAL UM AUF 'CHILL'. IST JA EIN SUPER-SPOT HIER! SCHNELL EIN KLEINER UMBAU, DAS LENKRAD HAT PAUSE... WIRKLICH DER PERFERTE RÜCKZUGSORT.



WO IST DENN DER TOKEN? AH, HIER. OKAY, MEIN FREUND, DANN...



SIND ALLE GEKOMMEN, SOGAR ALEX IST DA. DER HAT JA RICHTIGE DJ-QUALITÄTEN, WUSSTE ICH GAR NICHT! WIRKLICH EINE PERFERTE NACHT, ICH WILL NACHHER EIGENTLICH GAR NICHT ZURÜCKFAHREN. ABER BEI DER TOLLEN STIMMUNG WERDEN WIR HIER BESTIMMT NOCH FEIERN, BIS ES WIEDER HELL WIRD...



Fahrspaß steht bei MINI stets an erster Stelle. Motor an, Dach auf, Gas geben und die Freiheit atmen: Das ist das typische Gokart-Feeling. Wer das Maximum rausholen will, fährt nicht allein, sondern holt sich gute Freunde an Bord. Und schon kommt die Party ins Rollen.

CELEBRATE

Foto: The Lazy Artist / Pixels

TOGETHER.

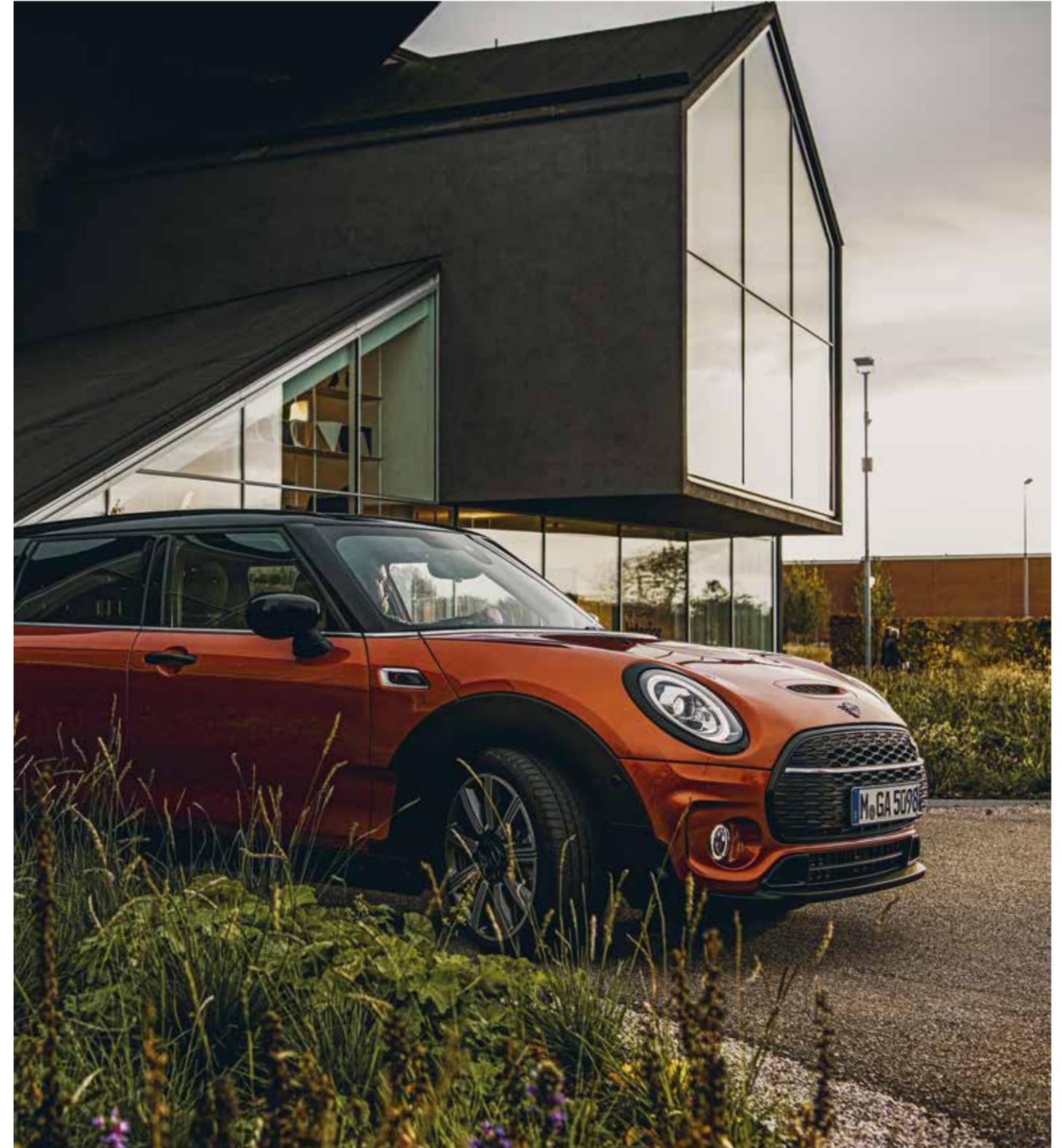
In der Rebellenhochburg:
Das Home Office von
Trendscout Raphael
Gielgen überzeugt mit
viel Licht und freiem
Blick auf Pferdekoppel
und Wald (oben). Auf dem
Vitra-Campus in Weil
am Rhein parkt der MINI
Clubman vor einem
Entwurf der Schweizer
Baumeister Herzog & de
Meuron (rechts).



DER

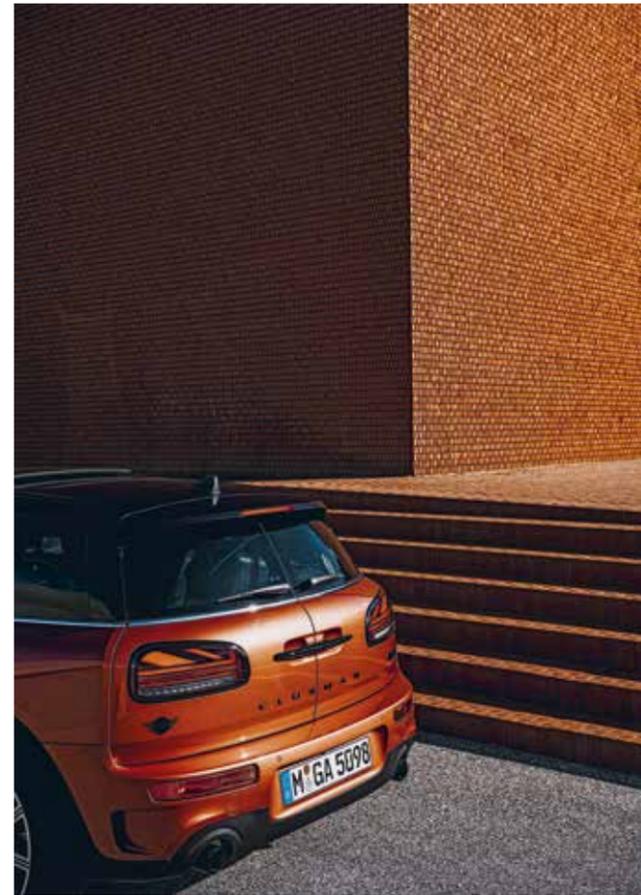
SUCHT

ARBEIT.





Klassiker im Regal: Vitra fertigt zeitlose Möbel von Designlegenden wie Charles und Ray Eames, Verner Panton und Jean Prouvé (links). Color-Blocking: Mit der roten Klinkerfassade des Schaudepots auf dem Firmencampus harmoniert der MINI Clubman ganz prächtig (rechts)



In einem Lichthof bei Vitra diskutiert Gielgen mit der Innenarchitektin Pirjo Kiefer (oben). Gut sortiert: Gielgen bereitet sich auf einen Video-Vortrag vor (rechts daneben). Der Clubman von oben, abgerundet durch die Werkhallen-Architektur von Frank O. Gehry (rechts unten).



Für den Möbelhersteller Vitra erforscht Raphael Gielgen die Berufswelt der Zukunft. Unterwegs im MINI Clubman mit einem Mann, der die Neugier zum Beruf gemacht hat.

Text ADRIAN PICKSHAUS

Foto MALTE JÄGER

Raphael Gielgen hat mal wieder was entdeckt. „Wow, der hat ja sogar Tempomat!“, sagt der 51-Jährige, während er am Steuer des MINI Clubman die A5 entlangfährt. Kein Knopf, kein Hebel im Cockpit ist vor ihm sicher. Er greift, drückt, klickt. Verbindet sein Handy per Bluetooth. Dann beschleunigt er. Gielgen hat es nicht eilig, er möchte nur vorne sein. Denn genau das ist sein Beruf. Als „Trendscout Future of Work“ erforscht er für den Möbelhersteller Vitra die Zukunft der Arbeit. Viele Unternehmen hat die Corona-Krise gelähmt, ganze Abteilungen von Großkonzernen versanken im Dornröschenschlaf. Auch Gielgen wurde zunächst ausgebremst. Vor der Pandemie war er knapp 200 Tage im Jahr unterwegs, er besuchte Hunderte Unternehmen, sah Konzernzentralen von Houston bis Herzogenaurach. Zusammen mit Gleichgesinnten unternahm er Lernreisen. Zuletzt ins chinesische Shenzhen, an die Werkbank des roten Wirtschaftswunders. Dann kam der Break.

Doch die Ruhe ist vorbei. „Meine Themen haben einen enormen Push bekommen“, sagt Gielgen. Viele Unternehmen wollten jetzt wissen, wohin die Reise nach der Krise gehe. Remote Work und agiles Arbeiten, Digitalisierung und Home-Office. Bürosterben, stattdessen Führung von unterwegs. Kaum ein deutscher Mittelständler mehr, der sich mit diesen Themen nicht auseinandersetzt. Auseinandersetzen muss. „Ich bin dadurch voll im Fokus“, sagt Gielgen.

„Aber meine Rolle hat sich verändert. Früher war ich vor allem Jäger und Sammler. Jetzt bin ich noch stärker zum Sender geworden.“

Die Tage des Trendscouts sind in Interviews und Gruppencalls gegliedert. Das Mobiltelefon klingelt im Minutentakt. Gielgen nimmt Podcasts und Videos auf und bereitet Präsentationen vor. Er spricht mit Architekten, Unternehmensberatern und Konzernchefs. Er teilt Wissen, um Vitra Türen zu öffnen. Damit sein Arbeitgeber, dessen Produkte von Stardesignern wie Charles und Ray Eames, Verner Panton und Jean Prouvé gestaltet wurden, am Ende des Prozesses Möbel an Unternehmen verkauft.

Gielgen ist Lehrer, Botschafter und Verkäufer zugleich. Klar, dass dieser Mann nicht nur einen Arbeitsplatz hat. Sondern drei: „Der erste ist zuhause, auf meinem Ponyhof.“ Gielgen schmunzelt. „Der zweite ist auf dem Vitra Campus in Weil am Rhein. Und der dritte ist unterwegs.“ Gielgen lebt ein Modell, das auf uns alle zukommen wird. In diesem Modell ist Arbeit nicht nur dort, wo das Büro ist. Arbeit ist dort, wo wir sie bestmöglich erledigen können.

PLANET PONYHOF

Anderthalb Autostunden nördlich von München, kurz vor Regensburg. Der MINI Clubman schlängelt sich eine Serpentine hoch, neben der Fahrbahn leuchtet der Bayerische Wald im Herbstkleid. Vor einer Kapelle geht es rechts, dann bremst der sportliche Flitzer auf dem Hof von Gielgen. Drei Hektar Land, Pferdekoppeln und Reithalle, ein großer Teich. „Ich fühle mich hier oft, als würde ich aus der Raumstation ISS auf die Erde schauen“, sagt der Gastgeber und lacht. Er meint die Abgeschiedenheit, denn still wie im All ist es hier nicht. Gielgen und seine Frau teilen sich den Ort mit acht Katzen, sechs Hunden, zwei Haflingern und zwei Ponys. Hinzu kommen Gielgens Schwiegereltern und auch eine heilpädagogische Jugendwohngruppe ist auf dem Areal untergebracht.

Gielgen, weiße Sneakers und blauer Kapuzenpullover, zeigt sein Büro. Ein heller, großer Raum, der von der Wohnküche abgeht. Die Fenster geben den Blick frei auf eine Pferdekoppel und den Wald. Kamin, Naturfliesenboden, eine beeindruckende Bücherwand. Und natürlich Designklassiker. Der „Panton Chair“ in quietschgelb, der Holzelefant von Eames, ein großer Schreibtisch von Fantoni. An den Wänden hängen Konferenzposter aus aller Welt, auch eine Postkarte mit einem Picasso-Zitat klebt da: „Ich suche nicht, ich finde.“

„Das ist mein Denkraum“, sagt Gielgen. „Wenn ich von meinen Reisen zurückkomme, kann ich mich hier perfekt fokussieren und Eindrücke bündeln.“



Was kommt da auf uns zu? Gielgen im Nebelwald seiner süddeutschen Wahlheimat. Die Marke MINI schätzt er für Designanspruch, Qualität und Nachhaltigkeit.

einheit. Ich flieg' rein, springe in das neue Territorium, lass' mich rausholen und berichte.“ Natürlich lese er sich vorher Wissen an. Und natürlich mache er viele Termine mit spannenden Gesprächspartnern, bevor er etwa ins Silicon Valley aufbreche. „Aber ich komme dort ohne Raster, Filter oder sonstige Leitplanken an. Ich will ganz offen sein.“ Sonst wäre er kein Trendscout. Sondern nur ein Experte.

Gielgen ist ein Autodidakt, der nie eine Uni besucht hat. Doch er kennt alle Facetten des Möbelgeschäfts. Erst machte er eine Lehre zum Schreiner, dann lernte er Einzelhandelskaufmann. Für die Vitra-Konkurrenten Bene und Steelcase war er in der Beratung, Geschäftsführung und Kommunikation tätig. Schließlich überzeugte er das Schweizer Traditionsunternehmen, für ihn diese besondere Stelle zu schaffen. Seit sieben Jahren nun reist Gielgen für Vitra in die Zukunft.

VITRA CAMPUS

Gielgen lenkt den Clubman durch das Werkstor. Das Firmengelände in Weil am Rhein ist eine Pilgerstätte für Design- und Architekturfans aus aller Welt. Vitra-Mastermind Rolf Fehlbaum, der die Führung des Unternehmens inzwischen an seine Nichte Nora abgegeben hat, hatte Anfang der 1980er-Jahre eine geniale Idee: Warum sollten Zweckbauten nicht von Stararchitekten gebaut werden? Und so schuf Zaha Hadid hier eine gezackte Feuerwache, Frank O. Gehry entwarf eine schlichte Fabrik und das wilde Vitra-Museum. SANAA bauten eine Lagerhalle, die wie eine riesige Panna cotta aussieht. Zuletzt steuerten Herzog & de Meuron einen feuerroten Backsteinofen bei, in dem Schlüsselobjekte der Designgeschichte lagern.

„Der Campus hat eine unglaubliche Aura. Mich packt das zu jeder Tageszeit“, sagt Gielgen. „Du bekommst breite Schultern, wenn Du hier arbeitest.“ Heute steht für den Trendscout ein Treffen mit Pirjo Kiefer, 51, an. Als Head of Interior Design Services berät sie Unternehmen bei Büroprojekten. „Aufbauend auf Raphaels Input können wir zukunftsorientierte Bürowelten mit unseren Kunden gestalten. Er sensibilisiert die Entscheider, indem er die Zusammenhänge zwischen globalen Trends, Unternehmensstrategie und Raum verdeutlicht. Damit bereitet er uns den Weg.“

Kiefer, wache Augen unter dem braunen Pony, sieht zwei Megathemen aus der Pandemie erwachsen: „Zum einen werden wir mehr Dinge zuhause machen. Deswegen sprechen wir vom ‚active home‘. Zum anderen wird das Büro nicht sterben, nur seine Rolle wird sich ändern. Hin zu einem Ort, der für Identifikation und Emotion steht. Deshalb nennen wir es ‚club office‘.“ Die Konzernzentrale als Vereinsheim. Gielgen nickt.

Vor dem Vitra-Haus parkt der MINI Clubman. Dessen Farbton „Indian Summer Red“ bildet einen schönen Kontrast zur nachtgrauen Fassade. Sieht der Trendscout Parallelen zwischen den Marken Vitra und MINI? „Ich denke, es gibt eine große Schnittmenge bei der Zielgruppe“, sagt Gielgen. „Jeder MINI ist ein Designobjekt, jeder Vitra-Stuhl auch.“ Die Menschen hätten eine echte Beziehung zu den Produkten. „Es sind wichtige Elemente ihrer Lebenscollage.“ Gielgen steigt ein, dann startet er den Motor. Feierabend. An jedem Arbeitsplatz. ●

„Ich springe in ein neues Territorium, lass mich rausholen und berichte.“

RAPHAEL GIELGEN, TRENDSCOUT VON VITRA

Für Vitra erstellt er sogenannte Work Panoramen, alle anderthalb Jahre neu. Darin benennt Gielgen globale Metatrends, von denen er glaubt, dass sie die kommende Arbeitswelt prägen werden. Für die Kunden entsteht so ein Kompass, der den Weg in die Zukunft weisen soll. „Mich erdet das hier“, sagt Gielgen und schaut aus dem Fenster ins Grün. „Wenn ich etwas vermisste, dann ist das nur der Austausch mit den Kollegen.“

UNTERWEGS

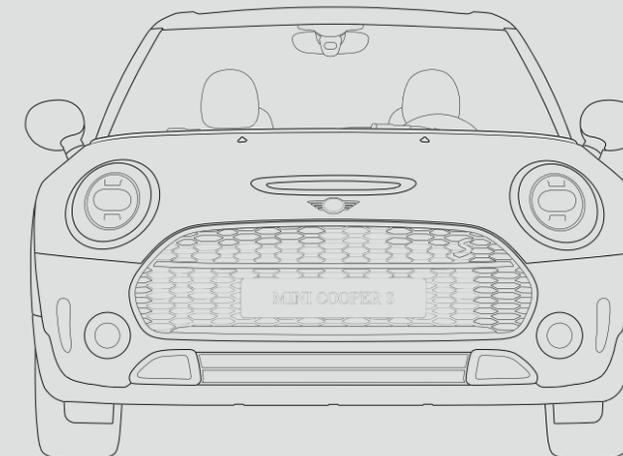
500 Kilometer sind es von Gielgens Ponyhof zum Vitra Campus. Mit rheinischem Dialekt spricht der Trendscout die Adresse ins Navi. Gielgen kommt aus einem Dorf in der Nähe von Aachen, für seine Frau ist er in die Oberpfalz gezogen. Zu seinem Arbeitgeber an der Schweizer Grenze pendelt Gielgen mit dem Auto. „Ich liebe es zu fahren. Hinter dem Steuer fühle ich mich wie ein Cowboy auf seinem Pferd.“ Auch Zukunftsforscher lieben den Wilden Westen.

Gielgen nutzt das Auto als Lernort. Vor jeder Fahrt lädt er sich Hörbücher und Podcasts herunter. Meist ist er schon um vier Uhr morgens auf der Straße. Dann telefoniert er schon mal mit Vitra-Kollegen aus Asien, deren Tag bereits vorangeschritten ist. Gespräche mit der Zukunft. Seine Arbeit im Ausland beschreibt Gielgen so: „Ich bin wie der Fallschirmspringer einer Spezial-

MINI CLUBMAN



RAPHAEL GIELGEN
steigt auf seinem Hof gern auf den Traktor. Im Stadtverkehr bevorzugt er aber doch den MINI.



DIE FRONT

Seit der Modellpflege von 2019 mit Überarbeitung der Front wirkt der Kühlergrill deutlich größer.



GÄNGE

... hat die optionale Sportautomatik, es ist auf Wunsch aber auch ein siebenstufiges Doppelkupplungsgetriebe zu haben.



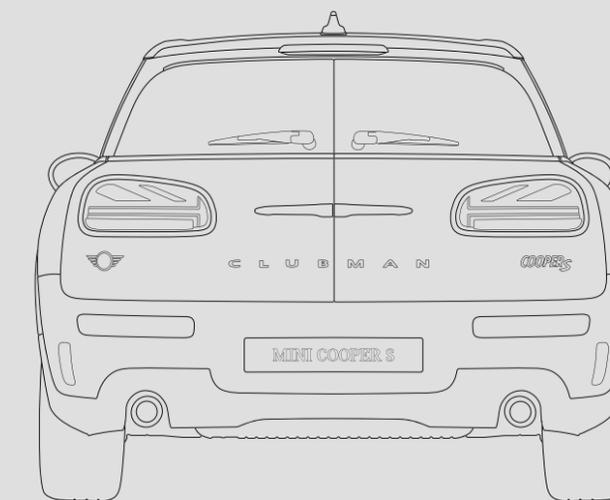
MILLIMETER

... tieferlegen lässt sich das Sportfahrwerk auf Wunsch. Außerdem kann man adaptive Dämpfer ordern.



LITER

... Kofferraumvolumen bietet der MINI Clubman, wenn die Rückbank umgelegt wird.



Länge: 4266 mm Höhe: 1441 mm Breite: 1800 mm

GROSSER EINFALL

Die Idee des Clubman ist fast so alt wie der MINI selbst. Bereits 1960, ein Jahr nach Einführung des Ur-MINI, erschien die Kombi-Version Estate, rundum verglast und bereits mit den Split Doors am Heck. Auf die Variante Traveller mit Holzaufbau folgte 1969 der erste Clubman. Er war 3,39 Meter kurz.

TÜR UND TOR

2007 rollte der erste Clubman der neuen MINI-Generation auf die Straße. Er war kein klassischer Fünftürer, sondern ermöglichte über die Coach Door, eine hinter der Beifahrertür gegenläufig aufschwingende Halbtür, einen komfortableren Einstieg in den Fond. Mit dem Nachfolgemodell von 2015 bekam der MINI Clubman die Doppeltür, die ihm seine markante Rückansicht verleiht.

IDEALGEWICHT

Große Autos müssen nicht schwer sein – der MINI Clubman ist der beste Beweis dafür. Je nach Variante und Ausstattung hat er ein Leergewicht zwischen 1320 und 1530 Kilogramm (nach DIN) – und ist damit fast schon ein Fliegengewicht in seiner Klasse.

LEUCHTENDES BEISPIEL

LED-Scheinwerfer samt LED-Nebelscheinwerfern sind beim MINI Serie. Für noch höhere Sicherheit sind optional adaptive LED-Scheinwerfer zu haben: Die im Rückspiegel installierte Kamera erkennt entgegenkommende und vorausfahrende Autos und schaltet automatisch eines oder mehrere der vier Fernlichtelemente aus und wieder ein.

PISTENFEST

MINI war stets experimentierfreudig. Für den Turiner Autosalon 2016 ließen sich die Designer von der Motorradsparte des Mutterkonzerns BMW inspirieren. Das Showcar auf Grundlage des Clubman war eine Hommage an die rustikale Maschine R nineT Scrambler: ein MINI mit mattgrauem Lack, groben Stollenreifen, Zusatzscheinwerfern an der Stoßstange, Dachgepäckträger und braunen Ledersitzen.



Text
AICHA REH

Foto
OSKAR OMNE

„Wenn ich früher an einem Kaffee nippte, schmeckte ich immer die dunkle Seite des Kaffee-Geschäfts“, sagt Sebastian Balck und verzieht das Gesicht. Während es aus ihm herausprudelt, sprudelt hinter ihm der Wasserkocher. Dann wird Filterkaffee aufgesetzt. Unter Hipstern ist das heute ein Trend, Sebastian, 32, und seine Freundin Louise Andersson, 29, begrüßen das. Echter, guter Kaffee sei Espresso sowieso nicht, „zu bitter“, erklärt Sebastian. „Wer die Bohne wirklich schmecken möchte, der brüht.“

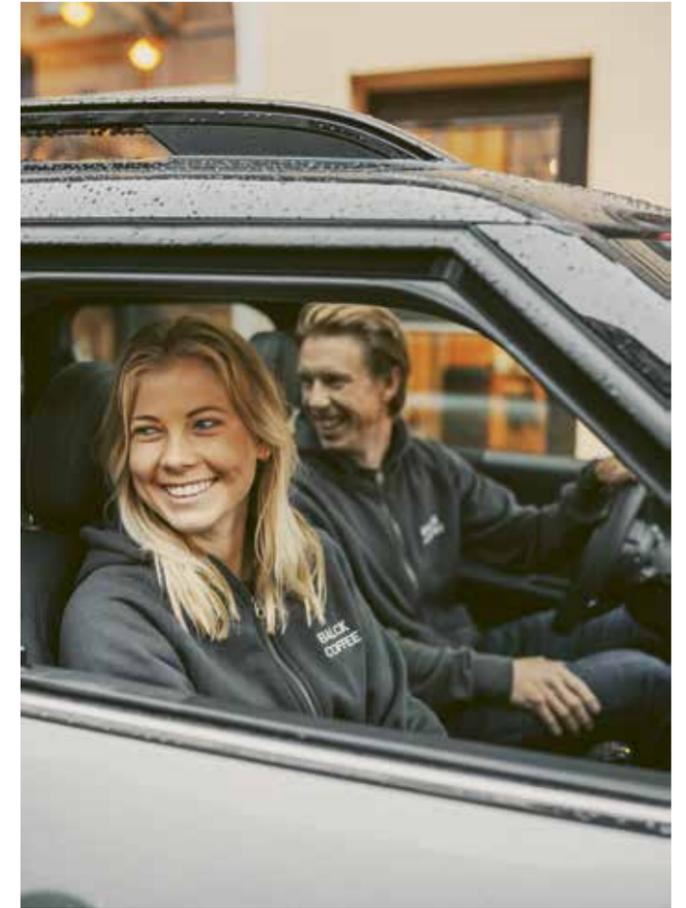
Das kann man schon mal glauben. Denn es gibt wohl kaum etwas, dass die beiden Gründer der schwedischen Kaffeemarke Balck Coffee nicht über die schmackhaften Bohnen wissen. „Die meisten davon stammem aus Brasilien, getrunken wird Kaffee aber vor allem in Europa.“ Und: „Die Bohnen, das Wasser, die Kanne: Bei Kaffee kann man ja so viel falsch machen“, sagt Sebastian, lacht und füllt den duftenden Filterkaffee in eine Thermoskanne. Seine Freundin und er machen sich im MINI Cooper SE Countryman auf den Weg nach Stockholm, Kaffeebohnen ausliefern. Fünf Stunden Fahrt liegen vor ihnen, denn die Basis von Balck liegt im südschwedischen Kalmar. Ihr Auto ist ein Hybrid. Umweltschonend unterwegs zu sein ist den beiden Kaffee-Pionieren ein Anliegen.

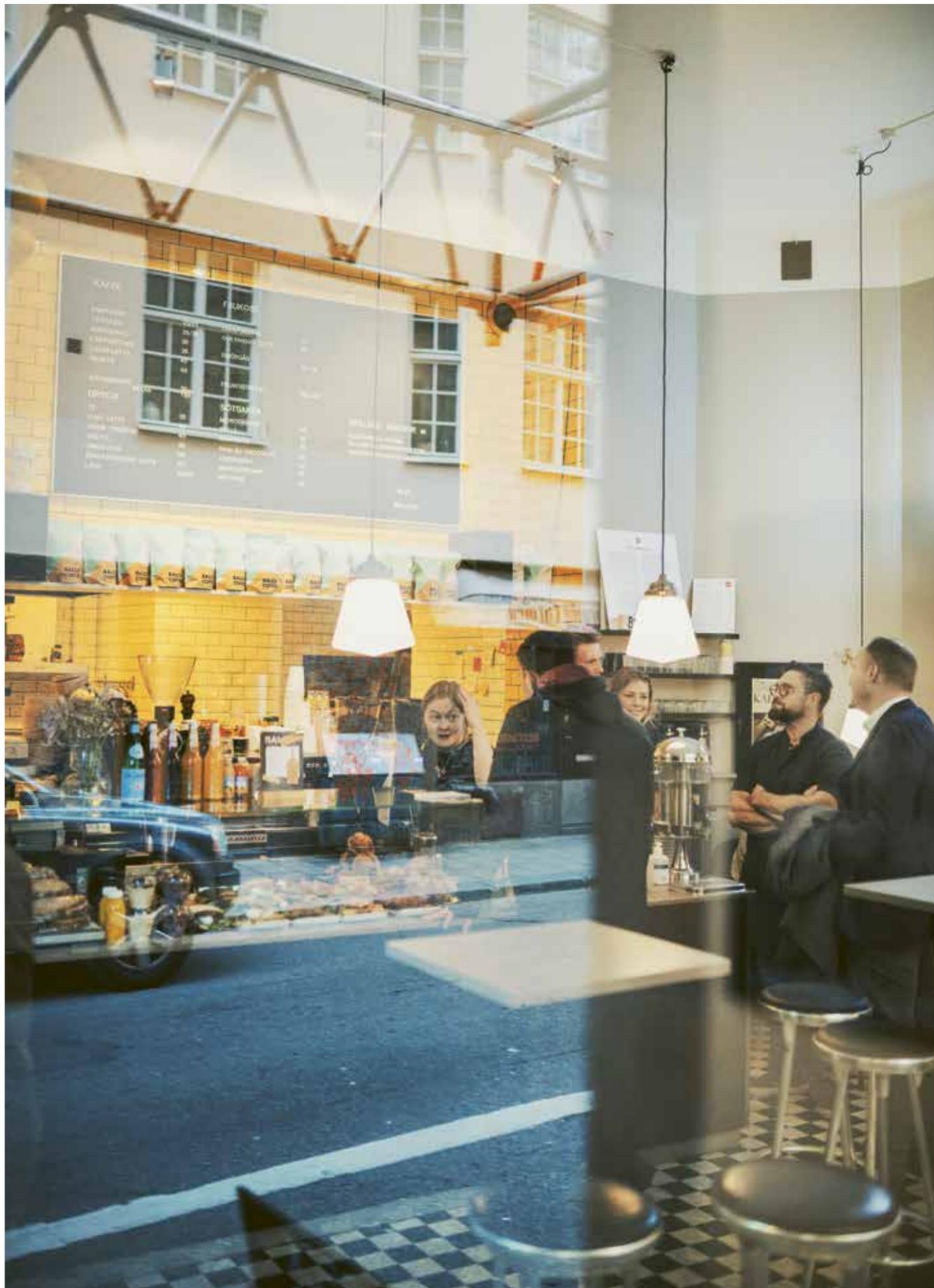
In diesem Business arbeiten, das müsse man wollen. Denn an wenig Produkten klebe so viel menschliches Leid, sagt Sebastian. Um das zu ändern, haben er und Louise aus dem Kaffeehandel ein Lebensprojekt gemacht. Sie sind Paar und Geschäftspartner, auf Augenhöhe im Koffeingeschäft. Gemeinsam wollen sie nicht weniger als die Welt zu einem besseren Ort machen.

Ortswechsel – acht Uhr morgens im Stockholmer Szeneviertel Södermalm. Ohne viel Hin und Her rangiert Sebastian den MINI in eine kleine Parklücke. Vor der „Beck Kaffeebar“ steht schon eine Schlange von Kunden. Das Paar hebt zwei große Säcke aus dem geräumigen Kofferraum des Hybrid-Autos und trägt sie hinein. Großes Hallo. Louise und Sebastian wollen mit ihrem Kaffeehandel weg von hohen Margen und Ausbeutung. Der große, blonde Schwede und die charismatische, zupackende Frau an seiner Seite meinen es ernst. „Es muss doch möglich sein, eine Tasse Kaffee zu trinken, ohne dabei ein schlechtes Gewissen zu haben“, sagen sie fast synchron. Seit sechs Jahren schon treibt sie dieser Gedanke an.

L
Ä
U
F
T.

Kaffeegenuss mit gutem Gewissen? Geht, wenn man fair trinkt. Visite bei zwei Schweden, die es mit der Weltverbesserung ernst meinen.





Auf ihren häufigen Fahrten durch Südschweden nutzen Louise und Sebastian den MINI auch als kreativen Kraftort. Die „Beck Kaffeebar“ (linke Seite) ist ihr Lieblingscafé in Stockholm.

„Manchmal war unsere Geduld beinahe am Ende“, sagt Louise. „Doch wir haben durchgehalten.“ 20 Flugreisen nach Südamerika, Asien und Afrika haben sie zunächst unternommen, um ein tragfähiges Netzwerk von Kaffeebauern und Lieferanten zu knüpfen. Heute sind sie stolze Besitzer ihrer eigenen Rösterei. Balck beschäftigt in Kalmar neun Angestellte. Der Kaffee ist 100 Prozent fair gehandelt und in coolen Cafés, guten Restaurants und Bioläden in ganz Schweden zu haben. Über ihren Onlineshop versenden Sebastian und Louise weltweit. Sie mahlen, verpacken, verschicken. An manchen Tagen kommen sie kaum hinterher.

Der persönliche Kontakt zu den Kunden, das Ausliefern an schöne Cafés, das empfinden die beiden als zutiefst befriedigend. Auf den Fahrten klingen oft Gospels aus den Boxen. „Es sind die Songs der Erntehelfer“, erklärt Sebastian. „Wir haben sie mit unseren Handys aufgenommen.“ Die meisten Aufnahmen stammen von Bauern in Äthiopien. „Die Gesänge begleiten uns im Alltag. Und motivieren uns sehr“, ergänzt Louise.

Louise und Sebastian ist es wichtig, ihre Kaffeebauern persönlich zu kennen und fair zu bezahlen. Sie haben zig Farmen besichtigt, unzählige Gespräche geführt, Vertrauen in einem schwierigen Geschäft aufgebaut. „Wir wollen eine echte Beziehung zu den Bauern. Ihr Leben und Tun verstehen und wertschätzen.“ Genau deshalb drucken sie auch deren Konterfeis auf die Packungen. Balck Coffee bezieht Bohnen aus Ruanda und Äthiopien, Costa Rica und Brasilien. Das Paar half auf den Farmen auch bei der Ernte. „Wir lernten so den natürlichen Prozess kennen – und Ressourcen besser zu verstehen.“

Der nächste Morgen, zurück im ländlichen Kalmar. In der Rösterei zischt und summt es, es röhrt und ruckelt, Kaffeeduft erfüllt den Raum. Wer bewusst schnuppert, riecht mehr als nur Kaffee. Da sind Mandeln, Erde und Kakao, dazu fruchtig herbe Aromen. Die Nase fährt Achterbahn. 167 Millionen Säcke Kaffeebohnen werden insgesamt pro Jahr geerntet. Die Europäer konsumieren mit 32,7 Prozent den meisten Kaffee, dahinter Asien und Ozeanien mit 22,2 Prozent, gefolgt von Nordamerika mit 18,8 Prozent. Mit Kaffee lässt sich viel Geld verdienen, nicht umsonst heißt er „schwarzes Gold“. Sebastian und Louise sagen, dass ihr Geschäft sie nicht reich mache, einfach weil sie ihre Bauern fair entlohnen.

Es habe Phasen gegeben, da brauchten sie einen wirklich langen Atem. Und noch einen Kredit von der Bank. Was ihnen heute auf Durststrecken hilft? „Der Glaube an Qualität“, sagt Louise. Vielen großen Kaffeehändlern fehle die Geduld zu warten, bis eine Bohne wirklich reif sei. Die Folge ist, dass der allermeiste

Den Menschen,
sagen Sebastian
und Louise, ist es
endlich wichtig,
wie ihr Kaffee
angebaut und
gehandelt wird.

Kaffee grün geerntet wird. Bei Balck kommt sowas nicht in die Mühle. Dass Qualität zunehmend geschätzt werde, zeige sich in ihren wachsenden Abverkäufen.

Den Menschen, so die beiden Balck-Macher, sei es endlich wichtig, woher ihr Kaffee kommt. Wie er angebaut, gehandelt, geröstet, gemahlen, zubereitet wird. Somit erfährt das globale Traditionsgetränk gerade, was schon mit Meersalz, Olivenöl, Schokolade und Wein passiert ist: eine Aufwertung. Von der Massenware zum hochpreisigen Nischenprodukt. Cafés in Stockholm, Berlin und London heißen jetzt „Brew Bars“ und bewirten Leute, die über Kaffee reden und dabei Vokabeln nutzen, die man sonst von Weinliebhabern hört.

Sebastian und Louise lieben ihren MINI. Aber was kann die Automobilindustrie von ihnen lernen? „Wer am Markt überleben will“, sagt Anders Brocknäs, President of MINI Northern Europe, „muss Qualität produzieren und transparent sein. Er muss die Welt sehen, wie sie ist – und das heißt auch, sie zu schützen.“ Was Sebastian und Louise mit Balck verkörpern, seien auch die Werte von MINI. „Wir wollen in Beziehung treten mit den Menschen, die unsere Autos machen, verkaufen und kaufen. Wir wollen Qualität schätzen, garantieren und letzten Endes natürlich nachhaltig sein“, so der Manager. „Als großes, erfolgreiches Unternehmen ist es unsere Pflicht, diese Herausforderung anzunehmen.“ Brocknäs hat es beeindruckt, wie zwei junge Menschen sich so selbstverständlich ihrer Aufgabe hingeben. Ein besseres Match konnte er sich nicht vorstellen, als er auf sie zugeht. Eine Zusammenarbeit reifte heran. Seither kommen die Kunden in den skandinavischen MINI Filialen selbst in den Genuss des fair produzierten Kaffees von Balck – was sich wiederum gut mit Gesprächen über die Bedeutung nachhaltigen Handelns verbinden lässt.

In Stockholm wohnen Louise und Sebastian schon lange nicht mehr. Die Stadt ist ihnen zu laut und hektisch geworden. Sie befürchten, dort den Fokus zu verlieren. Das Paar bevorzugt Südschweden. Dicht bewaldet, kleine Ortschaften, gespickt mit Seen. Perfekt für lange Spaziergänge oder ein erfrischendes Sommerbad. Es ist die Bullerbü-Idylle mit roten Holzhäuschen, das Småland aus den Erzählungen Astrid Lindgrens. Konsequenz zu sein ist hier vielleicht einfacher.

Das Powerpaar entzieht sich bewusst der Vielfalt, um anderen Vielfalt bieten zu können. Louise geht mit den Hunden raus, Sebastian gießt die Topfpflanzen in der Rösterei. Unterdessen hat er den MINI Cooper SE Countryman an der Steckdose vor der Haustür aufgeladen. Als sie einsteigen und das Auto starten, setzt ein leises Surren ein. Beinahe lautlos rauschen Louise und Sebastian davon. Eine Revolution kann sehr sanft und leise über die Bühne gehen. ●



Frisch geröstet: Die Gründer von Balck Coffee bringen Nachschub (oben). Im südschwedischen Kalmar betreiben sie ihre eigene Rösterei.

GRÜNE WELLE.

Für die BMW Group, zu der MINI gehört, zählt es zur höchsten Priorität, den ökologischen Fußabdruck zu reduzieren. Ein Querschnitt der wichtigsten Maßnahmen.

EMISSIONEN

1 – Bis 2030 will die gesamte BMW Group ihren CO₂-Ausstoß um mindestens ein Drittel reduzieren. Bei rund 2,5 Millionen Fahrzeugen, wie sie zum Beispiel 2019 von den Bändern rollten, würde das eine Ersparnis von mehr als 40 Millionen Tonnen CO₂ bedeuten.

2 – 2030 soll die Fahrzeugproduktion des Konzerns 80 Prozent weniger CO₂ verursachen, die Lieferkette 20 und die Nutzung der Fahrzeuge 40 Prozent weniger.

FLOTTE

3 – Schon 2023 wird die BMW Group insgesamt 25 Modelle mit E-Antrieb anbieten, jeweils rund die Hälfte als Hybride und als vollelektrische Fahrzeuge. Bis 2030 will der Konzern sieben Millionen elektrifizierte Fahrzeuge bauen, zwei Drittel davon mit vollelektrischem Antrieb.

4 – Um ihrer Vorreiterrolle in Sachen Nachhaltigkeit gerecht zu werden, bauen MINI und BMW das Repertoire an Elektrofahrzeugen stetig aus. Allein am Standort im niederbayerischen Dingolfing werden die Mitarbeiter ab 2022 jedes Jahr rund 500 000 E-Antriebe für Modelle wie den MINI Cooper SE oder den BMW iX (Verkaufsstart: Ende 2021) fertigen.

PRODUKTION

5 – Seit 2020 kauft die BMW Group weltweit nur noch Strom aus erneuerbaren Quellen. Ab 2021 werden alle Werke CO₂-neutral produzieren. Auch die Lieferanten der BMW Group leisten einen Beitrag zum Klimaschutz. So haben sich die Lieferanten von E-Auto-Batterien dazu verpflichtet, Grünstrom für ihre Fertigung zu nutzen. So sollen rund zehn Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden.

6 – Um den Stromverbrauch zu reduzieren, testet das Unternehmen in seinen Werken Anlagen, die statt mit Strom mit Wasserstoff, Biogas, Biomasse oder Erdwärme betrieben werden. Auch Wärme, die beim Bau der Autos entsteht, soll für die Produktion genutzt werden. Und smarte Maschinensteuerung senkt den Energieverbrauch weiter.

RECYCLING

7 – Auch wenn ein Auto das Ende seines Lebenszyklus erreicht hat, ist es noch eine werthaltige Ressource. Deshalb verfügt die BMW Group weltweit über knapp 3000 Rücknahmestellen, an denen Altfahrzeuge gelagert, deren Bauteile für ihre Wiederverwertung vorbereitet und der Verbleib von Schrott und Abfall transparent dokumentiert werden. Alle

BMW und MINI sind so konstruiert, dass sie zu 95 Prozent recycelt werden können.

8 – Der Konzern übertrifft sogar die ambitionierten Umweltziele der EU. So entwickelten BMW Ingenieure mit dem deutschen Recyclingspezialisten Duesenfeld ein Verfahren, mit dem satte 96 Prozent der in E-Autos verbauten Hochvoltbatterien recycelt werden können.

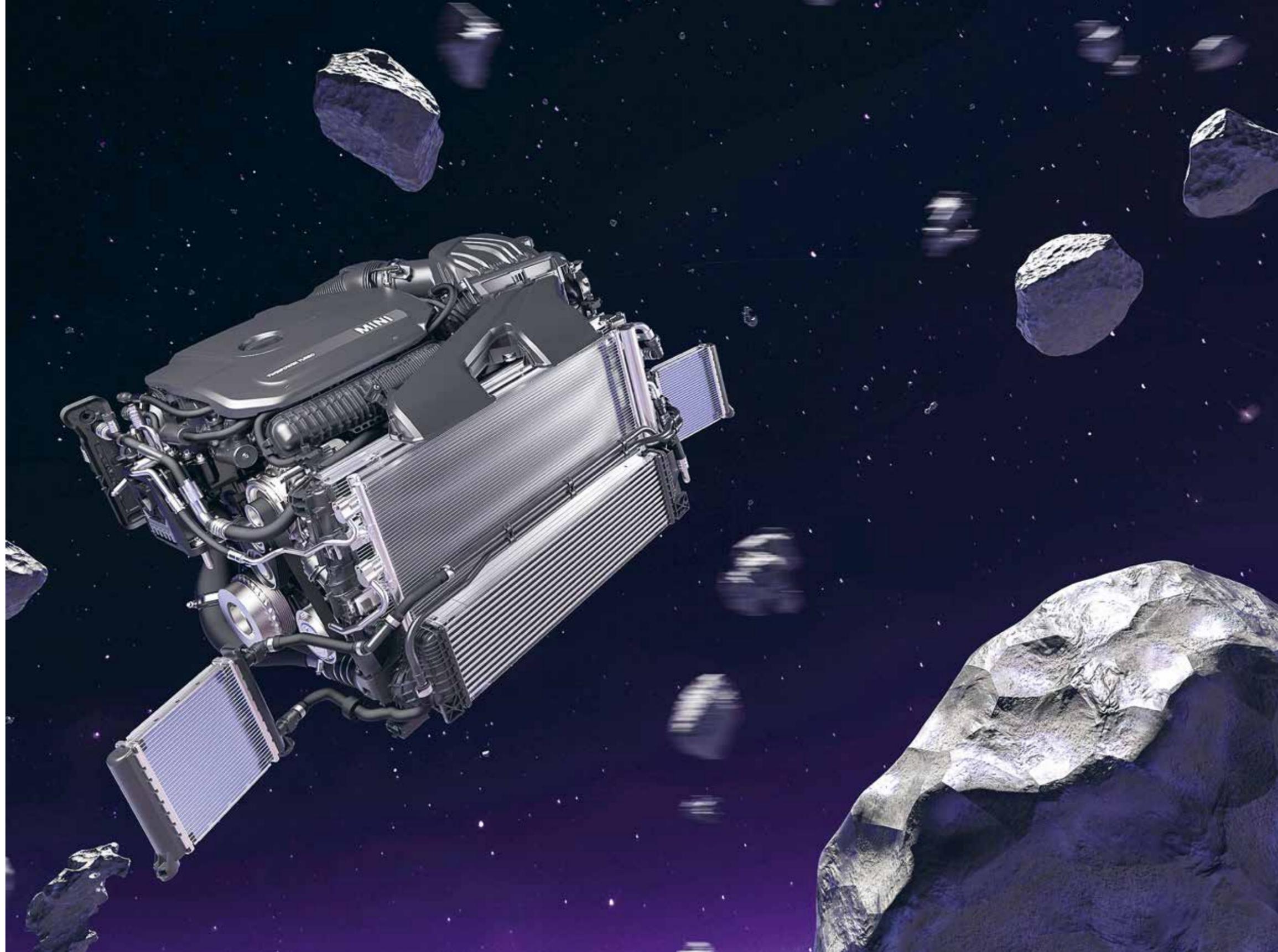
RESSOURCEN

9 – Die BMW Group steht für verantwortungsvolles Unternehmertum. So müssen Zulieferer nicht nur strenge Richtlinien über Abbau, Verwertung und Entsorgung von Rohstoffen erfüllen, sondern auch faire Arbeitsbedingungen garantieren, zum Beispiel in zertifizierten Minen in Australien und Marokko, die Kobalt und Lithium für Akkus fördern.

10 – Um den Ressourcenverbrauch einzuschränken, verwenden MINI und BMW in der Fahrzeugproduktion bereits heute eine Vielzahl sekundärer Materialien. So bestehen ausgewählte Bauteile inzwischen bis zu 25 Prozent aus wiederverwertetem Stahl, bis zu 50 Prozent aus wiederverwertetem Aluminium und bis zu 20 Prozent aus wiederverwerteten Kunststoffen.



Unter Strom: Plug-in-Hybride wie der MINI Cooper SE Countryman, der bis zu 51 Kilometer (kombinierter Wert im WLTP-Testzyklus) elektrisch und emissionsfrei fährt, sind wichtige Bausteine der Nachhaltigkeitsstrategie der BMW Group.



ÜBERFLIEGER.

Überirdische Leistung: Der Motor des MINI Clubman JCW ALL4 mobilisiert 306 PS/225 kW aus zwei Litern Hubraum. Unser 3-D-Künstler inszenierte das Aggregat angemessen: als ungebundenes Kraftpaket.

Illustration
JOSEPH TÖREKI

Text
FABIAN HOBERG

Sternstunden der Ingenieurskunst: Der Motor des Clubman JCW ALL4 ist das stärkste Aggregat, das je einen MINI angetrieben hat. Unser Autor schaute unter die Fronthaube.

Urplötzlich setzt der Schub ein. Bei 1.600 Umdrehungen zischt es kurz – dann drückt der Turbo mit Macht Luft in die Brennräume, entfesselt der Zweiliter-Vierzylinder seine Leistung von 306 PS/225 kW, drängt der MINI Clubman John Cooper Works ALL4 mit unglaublicher Beschleunigung auf die Piste. Testtermin auf der BMW-Rennstrecke Aschheim bei München: Ich bin hier, um das bei weitem potenteste Triebwerk der MINI-Geschichte in Aktion zu erleben – und vor Ort zu ergründen, wie gut dieses Kraftpaket zu dieser Variante des Clubman und zum MINI Countryman JCW passt.

„Wir wollten die Motorleistung im Vergleich zum Vorgängermodell nicht nur steigern – wir wollten das Maximum aus diesem Aggregat herausholen“, sagt Thomas Kazenwadel, Projektleiter Antrieb MINI John Cooper Works. Offenbar ist das gelungen: 450 Newtonmeter ab 1.750 Umdrehungen sorgen für souveräne Beschleunigung in allen Gangstufen, die 306 PS/225 kW für den nötigen Push bei hohen Drehzahlen. Der Clubman JCW schafft damit die 100-Stundenkilometer-Marke in 4,9 Sekunden und wird erst bei Tempo 250 elektronisch abgeregelt.

Um aus gerade mal zwei Litern Hubraum soviel Power herauszukitzeln, optimierte Kazenwadels Team Kolben, Pleuel und Lager. Ein weiterentwickelter TwinPower-Abgas-turbolader mit absolutem Ladedruck zwischen 2,3 und 2,5 bar unterstützt den Motor, zudem entdrosselten die Ingenieure die Ansaugluft bis zum Brennraum, damit der Vierzylinder zur maximalen Leistungsentwicklung möglichst viel Luft bekommt. „Wir wollten aber nicht nur die Leistung erhöhen, sondern auch das Fahrerlebnis in Kurven verbessern. Jeder MINI zeichnet sich durch sein agiles Fahrwerk aus, aber ein JCW muss das noch übertreffen“, so der 56-jährige. Er muss es wissen: Vier Jahre arbeiteten der Ingenieur mit der ruhigen, gelassenen Art und sein Team an diesem Motor – eine Herzensangelegenheit.

Leistung ist das eine, Effizienz das andere. Trotz der immensen Kraft und einer Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometer verbraucht der Turbo-Benziner im MINI Clubman JCW All4 lediglich 7,4 bis 7,9 Liter auf 100 Kilometer (im kombinierten WLTP-Testzyklus).



„Am schönsten ist es, einen neuen Antrieb erstmals im Auto zu erleben.“

Thomas Kazenwadel, Projektleiter

Entsprechend des Kraftzuwachses passten die Entwickler das Fahrwerk an. Lagerungen an Motor und Fahrwerk, Dämpfer und Federn arbeiten deutlich steifer und straffer, die um zehn Millimeter abgesenkte Karosserie wurde verstärkt.

JCW-Piloten spüren das in der ersten Kurve. „Das Auto reagiert noch mal deutlich agiler und direkter als etwa ein Cooper S,“ sagt Kazenwadel. „Folge: Das Fahrverhalten auf Landstraßen kann süchtig machen!“ Im Kopf cruise ich schon durch die Toskana.

Es ist seine ungeheure Kraft, die das Triebwerk auszeichnet. Die Achtgang-Steptronic-Sportautomatik überträgt sie ebenso verstärkt wie die Antriebswellen, und in allen Gangstufen herrschen enorme Durchzugskräfte. Erstmals kommt in einem MINI zudem ein mechanisches Torsen-Sperrdifferential zum Einsatz. Es verbessert den Grip auch in schnell gefahrenen Kurven und sorgt im Zusammenspiel von Motor, Getriebe und Fahrwerk insgesamt noch einmal für mehr Fahrdynamik.

Der MINI Clubman JCW spricht spontan auf Gaspedal- und Lenkbefehle an, die Power

wird über den Allradantrieb ALL4 verteilt. Eine Hochleistungsbremsanlage garantiert eine kraftvolle Verzögerung. Ihr Kennzeichen: in Chili Red lackierte Bremssättel. Auch akustisch erkennt man diesen JCW sofort, denn eine Klappe in der Auspuffanlage prägt den Sound. „Typisch JCW – kernig und authentisch, ohne aber übertrieben oder aufdringlich zu sein“, betont Kazenwadel.

Natürlich spiegelt sich die Sportlichkeit auch in der Erscheinung dieser schnellsten aller Clubman-Varianten wider: Ein rotes Dach mit speziellem JCW-Spoiler, rote Außenspiegelkappen, ein Kühlergrill im Rennsportdesign und zusätzliche Lufteinlässe kennzeichnen den MINI. „Schon das Design der anderen Motorvarianten ist cool – beim JCW haben wir es nochmal nachgeschärft“, sagt Interieurdesigner Thomas Wu. Für den Innenraum heißt das unter anderem: spezielle zweifarbige Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, ein JCW-Badge im Sport-Lederlenkrad, rote Kontrastnähte, dunkler Dachhimmel.

Die roten Racing-Stripes sind eine Hommage an frühere JCW-Modelle, Union

Jacks betonen die Herkunft des Autos, beides ist inspiriert von der Rennhistorie des MINI. „Und so dynamisch und kompakt der JCW ist, bietet er doch mehr Komfort und Luxus, als man vermuten mag. Der MINI ist eben außen klein und innen groß, auch in Sachen Qualität und Materialauswahl“, sagt der 35-Jährige und lächelt stolz. Ein John Cooper Works soll kein puristischer Rennwagen sein, sondern ein sehr dynamisches Auto, das auch abseits von Rennstrecken im Alltag Spaß macht.

Als wir wieder von der Piste rollen, kann ich diese Einschätzung nur bestätigen – wobei meine Sympathien zuerst der Sportlichkeit gelten. Thomas Kazenwadel versteht das gut, er erinnert sich genau an seine erste Fahrt im Clubman JCW. „Es zählt für einen Entwickler immer zu den schönsten Momenten seines Jobs, wenn er einen neuen Antrieb erstmals im Auto erlebt. Dieser JCW hat mir sofort ein Lächeln ins Gesicht gezaubert.“ Warum? „Weil wir den Fahrspaß im Vergleich zum Vorgänger noch mal deutlich steigern konnten.“ Wie gerne würde ich jetzt mit diesem Kraftpaket gen Süden brausen. ●

JOHN COOPER WORKS



2,5

BAR

...beträgt der maximale Ladedruck, mit dem der TwinPower-Abgasturbolader 306 PS/225 kW aus dem Motor des MINI Clubman John Cooper Works ALL4 herausholt.



33,9

METER

... und keinen Zentimeter mehr braucht die Sportbremsanlage, um den 1550 Kilo schweren MINI Clubman JCW ALL4 von Tempo 100 zum Stillstand zu bringen.



250

STUNDENKILOMETER

... kann der MINI Clubman JCW ALL4 maximal erreichen – dann wird elektronisch abgeregelt. Für so ein Tempo braucht man aber wirklich freie Bahn.

DER VATER DER LEGENDE

1946 gründet der 23-jährige John Cooper seine Rennsportschmiede, gut eineinhalb Jahrzehnte später haucht er dem MINI Sportlichkeit ein. Die vielen Ralliesiege des MINI Cooper machten seinen Erfinder unter MINI Fans unsterblich.

NEUAUFLAGE

2001 kam der neue MINI auf den Markt, ein Jahr später gründete John Coopers Sohn Michael das Unternehmen John Cooper Works (JCW). 2003 erschien erstmals ein MINI Cooper S mit JCW-Tuning-Kit.

STARKES TEAM

Seit 2007 sind die John Cooper Works Modelle ab Werk erhältlich. Dazu zählen neben dem Clubman JCW ALL4 der Countryman JCW ALL4 und der MINI 3-Türer JCW sowie das Cabrio JCW mit jeweils 231 PS / 170 kW.



JOHN COOPER (1923-2000)

Der geniale Tüftler folgte dem Leitsatz: „Manchmal genügt es nicht, besser zu sein als der Rest – du musst anders an eine Sache herangehen, um besser zu sein.“

RASANTE PLATZWUNDER

Clubman JCW ALL4 und Countryman JCW ALL4 sind erst seit Sommer 2019 mit dem 306 PS/225 kW starken Vierzylinder-Turbo zu haben. Ein Riesenschritt bei der Motorleistung – zuvor waren 231 PS/170 kW das Maximum.

REKORDHALTER

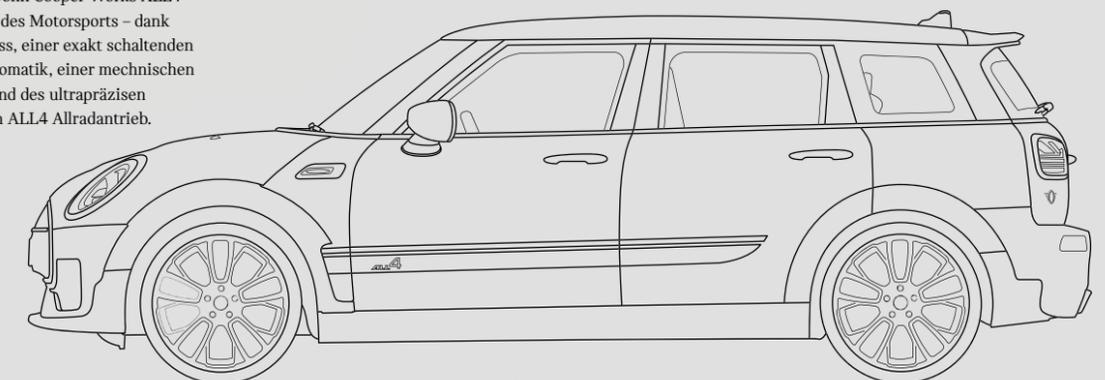
Der MINI Clubman JCW ALL4 erreicht die Marke von 100 Stundenkilometer in 4,9 Sekunden. Damit ist dieses Modell der sprintstärkste MINI, der je vom Band lief.

FARBENSPIEL

Die Bremssättel und die Blende im Grill in Chili Red, die optionale rote Lackierung von Außenspiegeln und Dach sowie die ebenfalls optionalen JCW Sport Stripes auf Haube und Türen geben ein unmissverständliches Signal an alle, die sich mit den JCW Modellen messen wollen: Lasst es lieber, keine Chance!

STRASSEN BOLIDE

Der MINI Clubman John Cooper Works ALL4 steht für die Essenz des Motorsports – dank Leistung im Überfluss, einer exakt schaltenden Acht-Gang-Sportautomatik, einer mechanischen Differenzialsperre und des ultrapräzisen Handlings durch den ALL4 Allradantrieb.



Radstand: 2670 mm

Länge:
4266 mm
Breite:
1441 mm
Höhe:
1800 mm

MINI CABRIO.

THE FREE SPIRIT

Das Leben spüren, ganz direkt und ohne Filter, dafür mit Wind in den Haaren. Dieser Freigeist ist wie gemacht für eine spontane Flucht aus dem Alltag.



18 SEKUNDEN
...benötigt das Dach des MINI Cabrio, um sich zu öffnen oder zu schließen.

MINI 3-TÜRER.

THE INDIVIDUALIST

Die Welt ist zu bunt und vielfältig, um nicht sein eigenes Ding zu machen. Der legendäre Hatch bringt mächtig Freude ins urbane Leben.



3863 MM
...passen in so ziemlich jede Parklücke.

MINI 5-TÜRER.

THE INDIVIDUALIST

Maximales Potential auf kleinstem Raum. Das MINI Original mit mehr Türen und mehr Komfort sorgt für unverwechselbaren Fahrspaß.



10 LACKE
... von Chili Red bis British Racing Green machen Ihren MINI 5-Türer so individuell wie möglich.

MINI CLUBMAN.

THE GENTLEMAN

Der kultivierte Klassiker hat Großes vor. Das elegante Design mit der charakteristischen Split Door am Heck. Ein cooles Statement.



6 TÜREN
...machen den MINI Clubman besonders flexibel für den Transport von Personen und Gepäck.

MINI COUNTRYMAN.

THE ADVENTURER

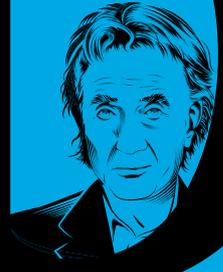
Der robuste Allrounder mit dem großen Kofferraum ist immer für ein Abenteuer abseits der befestigten Straße zu haben. Der SUV unter den MINIs.



5 FREUNDE
...können bequem gemeinsam verreisen.

MINI - EIN
LEBENSGEFÜHL.

GOOD



MINI INSIDER

TOGETHER



511 999 099 16 3 2021
Printed in Germany

THEIR



2021/2022

THE
GOOD TOGETHER
ISSUE

