

# CLASSIC DRIVER

## Investment-Tipp: Rover Mini (1994-2000)



**Der Mini ist der vielleicht beliebteste Kleinwagen überhaupt. Vom Start weg war er ein Volltreffer für den Hersteller Leyland, der sich sehr schnell auch in der Prominenten-Szene größter Popularität erfreute. Ganz sicher ist er zudem ein Meilenstein der Automobilgeschichte, nicht zuletzt wegen seinen überwältigenden Erfolgen bei der Rallye Monte Carlo (als BMC Mini Cooper S) in den Jahren 1964, 1965 und 1967. Nunmehr ist ein Jahrzehnt seit der Einstellung des klassischen Minis vergangen, und es mehrt sich die Zahl der Sammler, die sich „everybody's darling“ in die Garage stellen.**

Zu seinem Produktionsende gab es eine große Anzahl an Sondermodellen, mit denen die letzten der klassischen Minis an ihre treue Klientel ausgeliefert wurden. Alle waren mit dem 1300er Aggregat ausgestattet, das seit 1997 mit einer MPI-Einspritzanlage (multi point injection) versehen war und 63 PS freisetzte. Die Extras reichten vom sogenannten „Sportpack“ mit breiten 13 Zoll MiniLite-Alurädern und Kotflügelverbreiterungen sowie bis zu vier Zusatzscheinwerfern, über gediegene Lederausstattungen in unterschiedlichsten Farben, Airbag-Lenkrad und üppigen Wurzelholzapplikationen, bis zum weit öffnenden elektrischen Faltdach. Bis zu 25.000 D-Mark haben die letzten der Minis seinerzeit gekostet. Mit Accessoires aus dem Aftermarket-Bereich wie Edelstahlauspuffanlagen und Sportfilter ließen sich die Kleinen weiter individualisieren, wovon auch rege Gebrauch gemacht wurde.





Heute sind besonders die gut ausgestatteten Sondermodelle der späten Baujahre von 1997 bis 2000 gesucht, sie erreichen wieder ihre einstigen Neupreise – und mehr! Originale Top-Exemplare mit homöopathischen Laufleistungen deutlich unter 10.000 km kosten auch schon mal annähernd 20.000 Euro, während der (für ein modernes Auto zugegeben ganz gelungene) BMW-Nachfolger sich zu Hunderten bei den Gebrauchtwagenhändlern die Reifen plattsteht.

Achten Sie bei der Suche nach ihrem Exemplar auf die Mini-typischen Roststellen (u.a. Korrosion am Scheibenrahmen, den Dreiecksblechen an der A-Säule und unter den Scheinwerfern sowie dem Hilfsrahmen). Ein vorhandenes, geführtes Scheckheft und möglichst wenige Vorbesitzer sprechen für einen guten Wagen. Rostfreie Exemplare kosten mindestens 6.000 Euro, mit den begehrten Extras auch Einiges mehr – allen Stückzahlen zum Trotz. Besonders begehrt sind die Sondermodelle von 1994/1995, der „Silverbullet“ und der „Mini 35“ (beide noch mit SPI – single point injection), sowie der „British Open“, der „Monza“ und der „Mini 40“ aus dem letzten Baujahr.



Mit seinen kompakten Abmessungen und sportlichen Attributen passt der Kleine heute so gut wie schon früher in die Autowelt und gewinnt weitere Freunde, was sich schon in den letzten beiden Jahren nachhaltig auf die geforderten (und bezahlten) Preise ausgewirkt hat. Die weiterhin positive Wertentwicklung des englischen „Davids“ lässt manchen „Goliath“ seiner Bauzeit sehr alt aussehen. So gesehen ist „Mini-Fahren“ – neben all dem Spaß, das es vermittelt – eben auch äußerst smart!

□ Während einige Automobile einen regelrechten Preishöhenflug erleben, sind oder bleiben andere unterbewertet. In dieser Reihe stellt der Automobil- und Marktexperte Stephan Arensmeier ([CLASSICON](#)) Ihnen Fahrzeuge vor, die aus seiner persönlichen Sicht gute Chancen auf Wertsteigerung haben.

Text: [Stephan Arensmeier](#)

Fotos: BMW

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/investment-tipp-rover-mini-1994-2000>  
© Classic Driver. All rights reserved.