

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

WELCHE IST DIE RICHTIGE?

Zündkerzen

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin



25 JAHRE LINKE SPUR

Porsche 911 turbo

FOREVER YOUNG – 40 JAHRE MINI

Man muss ihn einfach lieb haben, den kleinen Racker, der vorm Supermarkt ebenso abräumt wie bei der Rallye Monte Carlo – ein Geburtstagsständchen



ARIEL SQUARE FOUR



Vier Zylinder zum Quadrat – das etwas andere Superbike

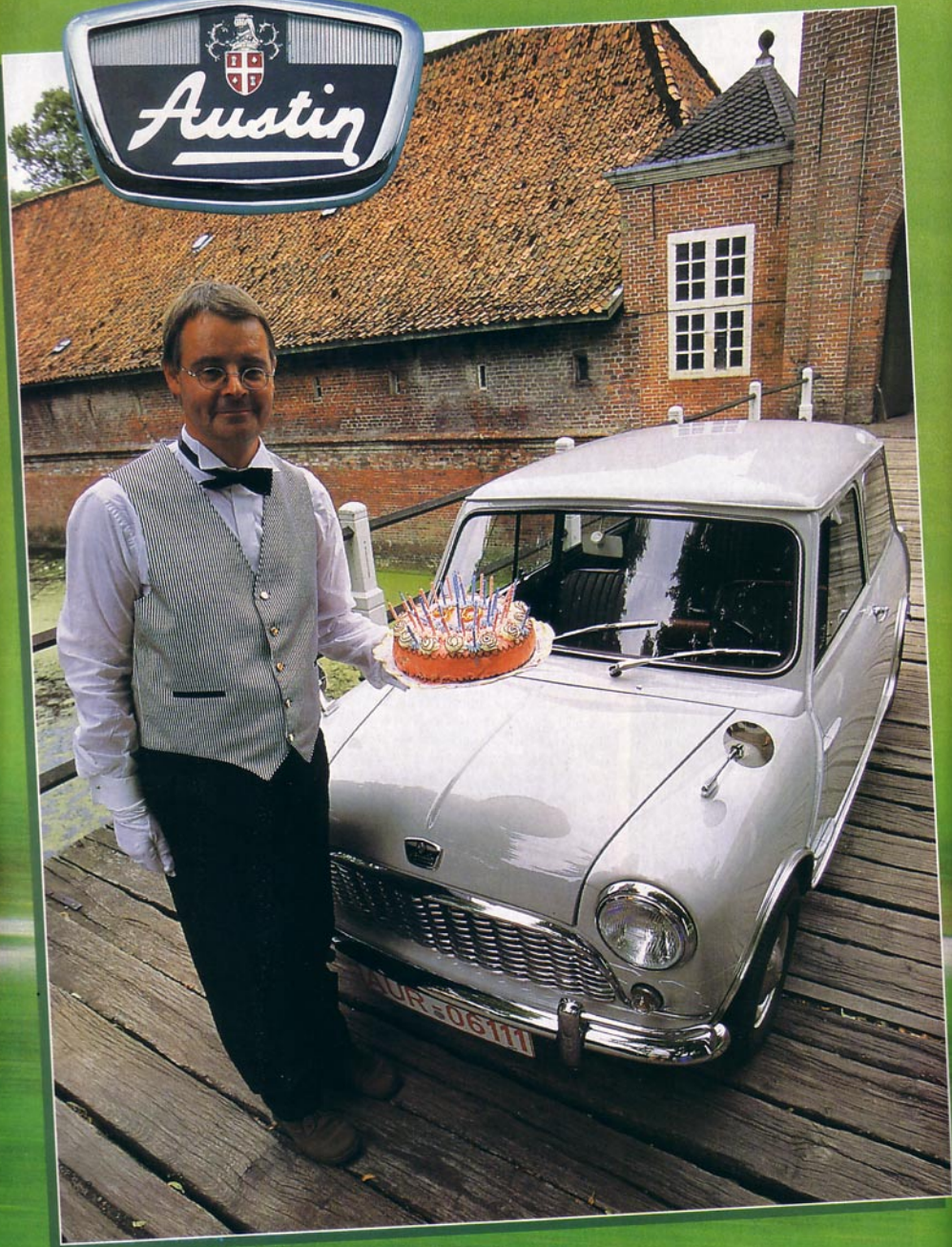
KAUFBERATUNG



Volga M21 – auch robuste Russen brauchen Liebe

ABSCHIED VON DER KUTSCHE

Mercedes Simplex



Congratulations!

Austin Seven

Der Mini feiert
40. Geburtstag –
wir gratulieren!

Am 26. August ist es soweit: Seit 40 Jahren gibt es den Mini, dieses knuffige kleine Kult-Auto, diese lebendige Legende, diese Kleinwagen-Ikone. Kaum zu glauben, dass dieser alters- und klassenlose Kamerad der Straße noch immer begeisterte Freunde findet. Aber es muss wohl so sein: Schließlich lesen Sie gerade eine Eloge an dieses große kleine Auto!

Hochverehrter Jubilar! Es ist mir eine besondere Freude und Ehre, dir hier und heute ganz herzlich zu deinem Wiegenfest zu gratulieren. Müsstest du an deinem 40. Geburtstag allein dinieren, würde Butler James die Rolle deiner inzwischen von uns gegangenen engsten Freunde übernehmen: Alec Issigonis, der auf dein praktisches „Raumkapsel“-Konzept anstieß, Fahrwerkkonstrukteur Jack Daniels, der dir deine guten Fahreigenschaften anerzog; Leonard Lord würde deinen kommerziellen Erfolg von über fünf Millionen verkauften Einheiten feiern, und natürlich zu deiner Rechten John Cooper, den man lauthals schwadronieren hören könnte: „Konsequentes Kleinwagen-Konzept gut und schön – aber das Ding muss Power haben und abgehen wie die Sau.“

Doch die Gefahr, dass du an deinem Ehrentag alleine bist, besteht nicht – dazu hast du zu viele Bewunderer rund um den Globus, die dich feiern. Schließlich hast du Erstaunliches vollbracht! Seit 40 Jahren wirst du – Britisch Elend zum Trotz – unverdrossen gebaut: eine kleine Ewigkeit und allein für sich genommen schon sensationell. Dabei bist du, und das ist noch erstaunlicher, alles andere als ein verstaubtes Relikt aus der Vergangenheit! Du hast dich fabelhaft gehalten: Auch nach vier Jahrzehnten solch



Einer der ältesten noch existierenden Mini steht in Norden. Der Austin Seven lief im Juni 1959, noch vor der offiziellen Präsentation, vom Fließband in Longbridge und ist der 214. gebaute Mini. Seinerzeit kam...



...der Seven in Exportde-Luxe-Version als Linkslenker nach Dänemark. Sein 850-Kubik-Motörchen leistet 34 bhp, die deutschen Behörden beschleunigten ihm damals 29 DIN-PS



Alec Issigonis' geniales „Raumkapsel“-Konzept: Man nehme eine Grund-Plattform, auf der vier Personen gerade noch Platz finden (1,70 m, mit Rädern 2,59 m) und halte die Überhänge für Motor und Kofferraum so klein wie möglich



Egal ob für Straße oder Rennstrecke: am heißesten war der Mini als Cooper, hier ein 970 S von 1964



Auch das gab's: Ab 1965 war der Mini mit Automatik lieferbar



Alle Varianten des Mini gab es unter Austin- oder Morris-Label. Countryman hieß bei Austin die...



...Kombi-Version, bei Morris firmierte der Mini mit der großen Klappe als Traveller



jugendliche Frische, solche Dynamik und Lebenslust zu verspüren, davon kann manche geflitzte Hollywood-Diva nur träumen!

Wirklich einmalig aber ist, dass du bis auf den heutigen Tag ein so sympathischer kleiner Kerl geblieben bist, piffig, liebenswert und unverwechselbar wie am ersten Tag. Dabei hast du alles erreicht, was man in einem Autoleben erreichen kann: Du hast Geschichte geschrieben und neue Maßstäbe gesetzt, du hast unser Kleinwagenbild auf den Kopf ge-

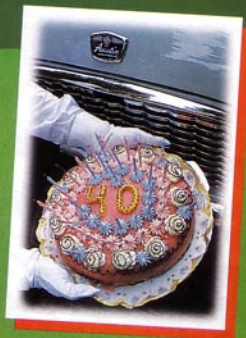
stellt und ein Konzept verinnerlicht, das bis auf den heutigen Tag nichts von seiner Gültigkeit verloren hat. Allen, die dir von Zeit zu Zeit raten, erwachsen zu werden, kannst du mit deinem unnachahmlichen spitzbübischen Lächeln begegnen und erwidern: „Wozu?“ So wie du gestrickt bist, wird man auch in absehbarer Zukunft kleine Autos bauen!

„Mini“ sind an dir also nur deine Idealmaße von 3050 mal 1410 mal 1350 Millimetern. Aber nicht nur deine Abmessungen haben Go-

Kart-Format, auch dein Fahrverhalten! Erinnerst du dich? My goodness, was bist du Krinkel um brave Familienkutschen gefahren! Der GTI der frühen Jahre hieß Mini Cooper... Kein Wunder, dass du für viele Fans mehr bist als „nur“ ein kleines Auto. So avanciertest du, und auch das gelang kaum einem deiner Zeitgenossen, schon zu Lebzeiten zum Kultobjekt, ja sogar zur Lebensphilosophie: Im Mini vorzufahren hat Stil – egal ob in „Swinging London“, Paris oder Monte Carlo. Daran hat sich in



Was bei uns die gelben Engel für den ADAC, waren die Mini-Vans für die britische AA (Automobile Association)



Die offenste Mini-Variante stellte der Pick-up dar – bis der Moke kam



den letzten 40 Jahren wenig geändert, warst du doch eines der ersten „Weltautos“, das man in der Kings Road ebenso antreffen konnte wie auf einem indischen Trampelpfad oder in der kenianischen Trockensavanne.

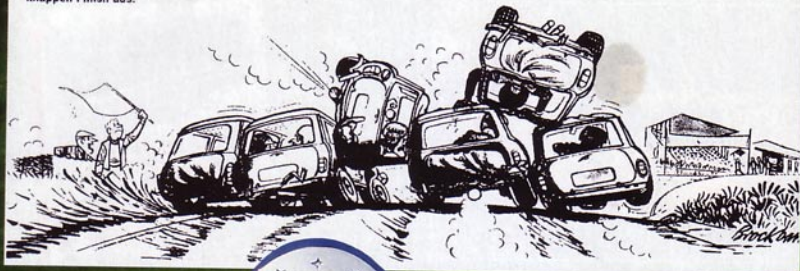
Warum? Ganz einfach: Weil du Charakter, Charme und Charisma ausstrahltest, weil sich deiner pfiffig-frechen Art niemand entziehen konnte, weil du über unbestreitbare „sachliche“ Qualitäten verfügtest, klein und wendig warst und jede Menge Fahrspaß vermitteltest.

Und das alles bis auf den heutigen Tag. Du warst und bist klassenlos! Nicht nur der Fabrikarbeiter aus Birmingham fühlte sich in dir wohl, sondern auch die Gattin des Bankdirektors aus der Fleet Street – und der Bankdirektor selbst. Show-Größen, VIPs und solche, die sich dafür hielten, ließen sich das Vergnügen deiner Gegenwart übrigens ein kleines Vermögen kosten. Von Radford oder Wood & Pickett mit Leder, Holz, Minibar und dunkel getönten Scheiben veredelt, konnte dein Preis durchaus

auf Bentley-Niveau klettern. Aber einen Bentley hatte man ohnehin in der Garage stehen – für den Fall, dass in Ascot wirklich einmal distinguiertes Auftreten erforderlich war...

Mal ehrlich: Hättest du selbst mit einer solchen Entwicklung, mit einem solchen Erfolg gerechnet? Kaum. Denn du hattest eine schwere Kindheit. Als du mit deiner „Raumkapsel-Karosserie“, querliegender Motor-Getriebe-Differential-Einheit, Zehn-Zoll-Rä-

„Sieht nach einem knappen Finish aus.“



Paddy Hopkirk errang 1964 den ersten Monte-Sieg auf Mini (oben), gefolgt 1965 von Timo Mäkinen



1966 entschied die FIA, des Minis Lampen seien illegal – Mäkinen und Co. wurden disqualifiziert



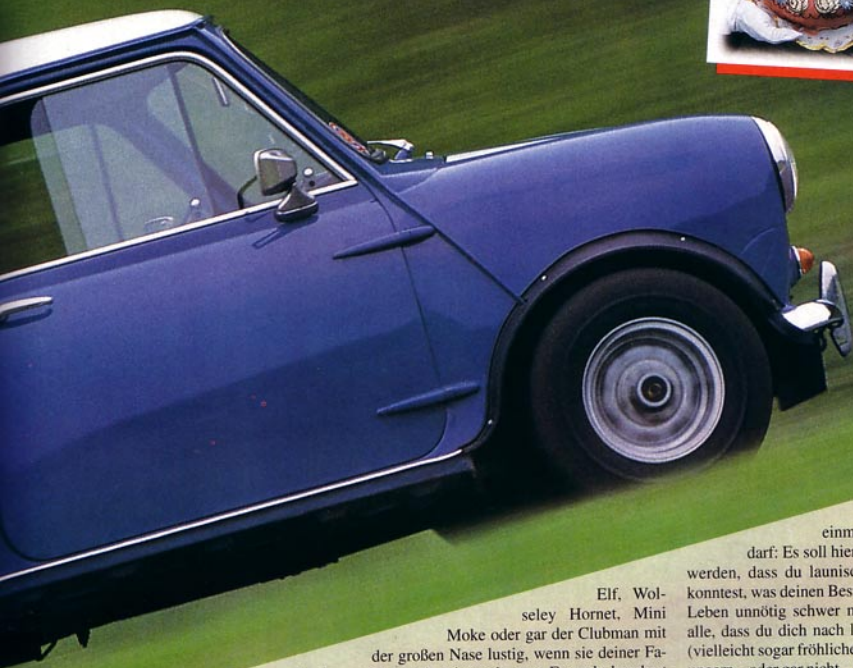
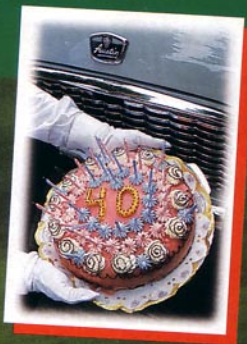
1967 schlug das (britische) Empire zurück: Rauno Aaltonen siegte; o.: Simo Lampinen, der 15. wurde



„...voluntionär“ verdienten – das alles erkannten selbst Fachleute erst sehr viel später.

Wir wollen deinen damaligen Weggefährten hier nichts Böses unterstellen, aber einige von ihnen hätten dich vermutlich am liebsten verboten. Deine unwälbende Botschaft ließ sich jedoch nicht unterdrücken oder totschweigen. Kannst du dich überhaupt noch an damals erinnern? An deine Mitbewerber? An Käfer, Ente, Fiat 600 und den R4 bestimmt! Aber an Ford Anglia, DKW Junior, BMW 700, Glas Isar, NSU Prinz, Citroën Ami, Daf oder gar Hillman Imp? Einige von ihnen waren jünger

derchen und Gummifederung zur Welt kamst, wurdest du vielfach belächelt und verspottet; einige tippten sich hinter deinem Rücken sogar an die Stirn. Du aber standest über solchen Dingen. Dass du deiner Zeit um mindestens zehn Jahre voraus warst und dass die konstruktiven Details, die Alec Issigonis dir mit auf den Weg gegeben hatte, schlichtweg die Prädikate „genial“ und „re-



als du, hatten vielleicht sogar Erfolg. Auch unverblümete Kopien wie den Honda N 600 oder den Autobianchi A 112 hat es gegeben. Im Gegensatz zu dir sind sie samt und sonders längst abgetaucht in die Niederungen der Automobilgeschichte, verweht von einer neuen, von dir eingeleiteten und geprägten Ära.

Von diesem Vorsprung gegenüber deinen Mitbewerbern profitierst du noch heute. Schließlich war dein keckes Mini-Kleid damals, als du auf der Bildfläche erschienst, deiner Zeit so weit voraus, dass man sich sogar heute noch gerne darin zeigt. Was hätte man auch groß verändern sollen? Du bist dir immer treu geblieben. Der Glaube, ein bestimmtes Modell für wenig Geld aufpeppen zu können, verführte auch namhafte Hersteller zu abenteuerlichen Dingen – selbst dein eigenes Haus. Heute erscheinen uns die Anverwandten Riley

Elf, Wolseley Hornet, Mini Moke oder gar der Clubman mit der großen Nase lustig, wenn sie deiner Familie auch seinerzeit neue Freunde beschert haben mögen...

Dir selbst, verehrter Jubilar, blieben derartige Exzesse gottlob erspart, von kleineren äußeren Retuschen mal abgesehen. Einige davon – die größeren Heckleuchten und die Zwölf-Zoll-Räder, die innenliegenden Türscharniere und die Kurbelfenster – kamen deiner Alltagstauglichkeit zugute (was viele deiner Fans freilich nicht daran hinderte, trotzdem dagegen Sturm zu laufen). Nur eine serienmäßige Heckklappe spendierte man dir nie – schade eigentlich! Tiefgreifender als die optischen waren die technischen Modifikationen, mit denen man dich up to date hielt und hält. So kommst du mittlerweile mit vorderen Scheibenbremsen, Benzineinspritzung, geregelter Katalysator sowie Airbag daher. Und kannst dank dieser Errungenschaften deiner Konkurrenz – also praktisch deinen Urenkeln – immer noch Paroli bieten.

Wenn ich einmal ganz offen sein darf: Es soll hier nicht verheimlicht werden, dass du launisch und zickig sein konntest, was deinen Besitzern oft genug das Leben unnötig schwer machte. Wir wissen alle, dass du dich nach langer und feuchter (vielleicht sogar fröhlicher) Nacht nur höchst ungerne – oder gar nicht – hast wecken lassen. Naja, du meinst es sicher nur gut und wolltest Frauchen oder Herrchen zu ein bisschen Frühsport durch Schiebung verhelfen. Auch der gemeinsame Ölsumpf von Motor und Getriebe erwies sich oft genug als problematisch, ebenso die eine Zeit lang gebaute „Whisky-Soda-Federung“. Und dann waren da noch die katastrophalen Sitze, Rostprobleme, Verarbeitungsmängel, Undichtigkeiten... Was soll's, Schwamm drüber – aber möglichst einen trockenen!

Doch du hieltest dich fit – mit Sport. Wirklich faustdick hattest du es als Cooper hinter den Ohren. Als solcher fuhrst du, dank überlegener Fahreigenschaften und kräftiger Leistungszulagen, die Konkurrenz in Grund und Boden – im normalen Straßenverkehr wie auf der Renn- oder Rallyepiste! Denn du hattest das Zeug zum echten Vollblut-Sportler! Allein deine legendären Auftritte bei der

Mit Rucksack erschien der Mini 1961 als Riley Elf (rechts) oder Wolseley Hornet (unten). Zunächst hatten beide die 850er Maschine, ab 1963 wurden sie von einer gemäßigten Variante des 998-Kubik-Cooper-Motors befeuert



Rallye Monte Carlo, die du mit Paddy Hopkirk, Timo Mäkinen und Rauno Aaltonen in den Jahren 1964, 1965 und 1967 gewonnen hast, bleiben für immer unvergessen.

Damit kommen wir aber auch zu einem der bittersten Momente in deiner langen Laufbahn: Auch 1966 standest du kurz davor, dich in die Siegerlisten einzutragen. Dass es nicht dazu kam, lag nicht an dir, auch nicht an Rauno Aaltonen und Timo Mäkinen, die im

Endklassement die ersten beiden Plätze belegten (Paddy Hopkirk war Vierter). Sondern an der Rennkommission, die dich kurzerhand disqualifizierte. Begründung: Die verwendeten Halogen-Birnen hätten nicht dem Anhang J – und damit dem Reglement – entsprochen. Was sagte ich vorhin? Am liebsten hätte man dich verboten – in diesem Fall tat man es. Aber so komisch das klingen mag: Gerade dieser Schlag unter die Gürtellinie hat zum „Mythos

Mini“ ebenso beigetragen wie später der Film *The Italian Job* oder Rowan Atkinson als „Mr. Bean“.

Du prägest nicht nur ganze Generationen von Kleinwagen mit, du hast auch gesellschaftliche Veränderungen miterlebt: Merry Old England verschwand, an seine Stelle trat ein modernes Großbritannien, dass dem „Kontinent“ nicht nur durch den Kanaltunnel näher gerückt ist. Queen, Splendid Isolation und

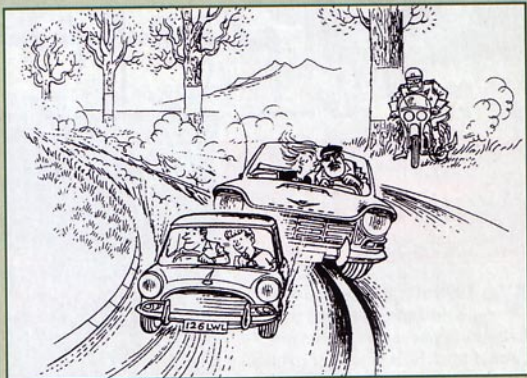
Narren-sicher: Mini fahren

Sicher, 40 Jahre sind eine lange Zeit. Der Mini ist heute im Vergleich zu modernen Kleinwagen zwar laut, Zartbesaitete mögen Fahrkomfort vermissen, und an den Zentraltacho muss sich das Auge erst mal gewöhnen. Aber in puncto Raumausnutzung fragt man sich, wo in den letzten 40 Jahren der Fortschritt geblieben ist: Nur wenige Zentimeter länger als ein Smart, bietet der Mini vier Personen ungeahnten Platz, und sein Verbrauch liegt auch nicht höher. Außerdem kippt er nicht um... Der Dreh am Zündschlüssel drängt anfängliche Skepsis vollends in den Hintergrund. Erster Pluspunkt: Er ist angesprungen! Die direkte Lenkung erschrickt zunächst den Servo-verwöhnten Umsteiger. Beim Fahren selbst zeigt er sich vielen modernen Kleinwagen durchaus ebenbürtig, vielleicht sogar überlegen. Die Gänge lassen sich ein wenig hakelig durchschalten, Antrieb und Federung wirken etwas hülzern. Der Spruch von der „Whisky-Soda-Federung“ hat was für sich: Man fühlt sich wie gut geschüttelter Martini (deshalb sah man James Bond wohl so selten in einem Mini – Sean Connery mag seine Martinis lieber

gerührt). In seinem Element jedoch, der kurvigen Landstraße, zeigt er seine wahren Qualitäten. Der Kleine macht Laune, auch wenn einem das Fahrwerk die Unebenheiten schlechter Wegstrecken ins Kreuz haut. Ecken lassen sich forscher als gedacht angehen, und nach einer Weile erlappst sich der Fahrer – nein, inzwischen ist er der Pilot – immer öfter beim Wunsch, sofort umzudrehen und die selbe Kurve noch mal zu durchheilen – dieses Mal aber im Four-Wheel-Drift!



Noch 'ne Sonderserie: Rover feiert mit der „40 Limited Edition“ den runden Geburtstag des rüstigen Jubilärs



Ein engagiert bewegter Mini stößt nicht immer bei allen Zeitgenossen auf Gegenliebe, wie Russell Brockbank illustriert...

Bowlerhut wurden abgelöst von Pop-Kultur, EG-Beitritt und Skandalen im Königshaus – shocking! Genau wie du! Immerhin gibt es noch Tee. All diese Veränderungen hast du vielleicht sogar ein wenig mitgeprägt. Mindestens hast du damals – vor 40 Jahren – mit der Vorstellung aufgeräumt, das Design britischer Autos stamme in direkter Linie von Westminster Abbey ab und ihr Fahrwerk von Stonehenge... Sollte man dir dereinst ein Denkmal set-

zen, so stünde es bestimmt am Londoner Leicester Square – direkt neben der Statue von Charlie Chaplin!

Noch ist es nicht an der Zeit für ein Denkmal, auch wenn dich unlängst eine englische Oldtimerzeitschrift zum Auto des Jahrhunderts erkoren hat. Heben wir also unser Glas und trinken wir auf die vergangenen 40 Jahre. Und darauf, dass man dich noch lange kaufen kann – nicht nur im Kleinanzeigenteil von OLDTI-

MER-MARKT, sondern nagelneu und offenfrisch bei jedem Rover-Händler im Land. Denn eines ist klar: Dein bereits in den Startlöchern kauender Nachfolger mag noch so gut, schön und originell sein: Du bist und bleibst unersetzlich. In diesem Sinne: Happy Birthday, Mini!

Text: Dieter Günther/mh
Fotos: A. Beyer/L. Rosenbrock/Archiv