

# OldtimerPraxis

G4078

Technik • Tipps • Termine

1 Januar 2002

DM 3,30/€ 1,69

OS 26,-/€ 1,89 - nr 3.39 - br 80,-/€ 1,98 - LH 4300,-/€ 2,22 - IFR 79,-/€ 1,96  
MH 5,-/€ 2,27 - Plus 350,-/€ 2,10 - dr 18,- - nr 26,- - dr 22,50



VE HENCKES  
GRUPPE MAIN



Leistungsdruck: Rutschen Sie mit uns hinter Steuer eines Mini, in dem gewaltig die Post abgeht – dank Turbolader!

Feine Fahrwerke für schnelle Motoren – das war die Idee der Rickman-Brüder. Wir zeigen das Ergebnis im Detail



Zwei Autos zu gewinnen!



Kinderkrebshilfe – eine Aktion von

**OldtimerPraxis**

Tipps und Technik

Fräsen für Einsteiger

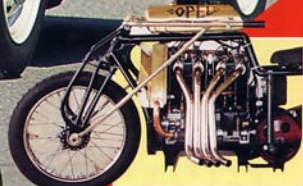
Rarer Russe

Saporochez SAS –  
in erster Hand



Ein tolles Coupé – traumhaft restauriert!

# DKW 1000 Sp

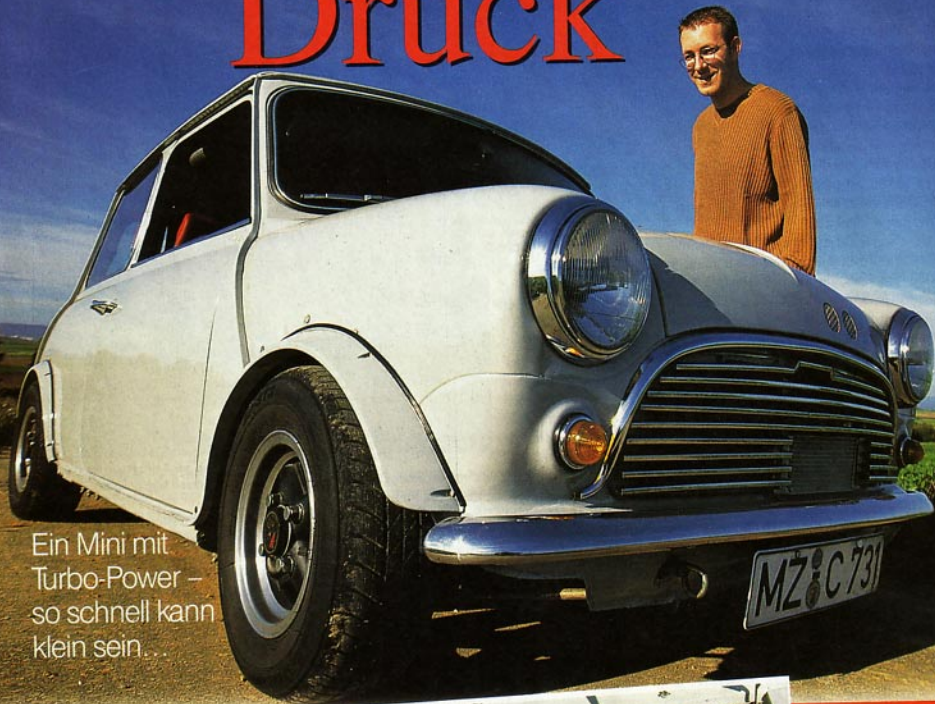


Das Monster vom Main: Die Story eines Opel-Motorrads – mit 1600 Kubik!



Austin Mini S

# Stark unter Druck



Ein Mini mit Turbo-Power – so schnell kann klein sein...

Die rote Ampel wird grün: Erster Gang – die Räder drehen durch. Zweiter Gang – die Räder drehen durch. Spätestens wenn die Pneus auch im dritten Gang noch verzweifelt wimmernd nach Grip suchen und dazu das Pfeifen der Garrett-Turbine ertönt, merken auch Außenstehende, dass hier kein ganz normaler Mini unterwegs ist...

Der verblüffte Gesichtsausdruck des Golf-TDI-Fahrers, der eben an der Ampel noch neben mir war und jetzt im Rückspiegel immer kleiner wird, sorgt für gute Laune. Minifahren bedeutet generell maximalen Fahrspaß, man ist immer auf der Suche nach engen Kurven. Doch seitdem der Turbo unter der Haube sein Lied pfeift, sind auch die Geraden zwischen den Kurven von hohem Reiz...

1998 stand ich vor der großen Entscheidung: Soll ich mir einen Mini als Jahreswagen kaufen,



Passt, wackelt, hat Luft: Doch, die kleine Motorhaube geht tatsächlich noch zu...

oder auf das Angebot von Minischrauber Jürgen zurückgreifen und auf Basis einer sandgestrahlten, rostfreien Rohkarosserie einen Mini nach meinen eigenen Vorstellungen aufbauen? Da an einem „Jung-Mini“ noch viel zu ändern gewesen wäre, ehe er halbwegs meinen Vorstellungen entsprechen hätte, fiel die Entscheidung zu Gunsten der Restaurierung.

Deswegen lässt sich die Frage „Was ist denn der für ein Baujahr“ im Fall meines grauen Aus-

tin-Mini in „fast-Mk 1-Optik“ leider nicht mit Nennung einer schlichten vierstelligen Zahlenkombination abhandeln. „Tja, die Karosserie ist von einem Mk 2,

Baujahr 1971, und ja, ich weiß, die Rückleuchten und der Schurbartgrill sind Mk 1...“ Wenn jetzt noch jemand weiterbohrt, ist er selbst schuld, dann kriegt er halt doch die ganze Geschichte zu hören...

Individualität war angesagt, ohne Kompromisse, von den Zehn-Zoll Rädern (die beste Lösung für einen richtig gut liegenden Mini) über den Überrollkäfig bis hin zu den mit rotem Leder bezogenen Recaros. Im Frühjahr 1998 be-

gann die Sache: Neue Kotflügel und eine neue Frontmaske sind bei einer alten Minikarosserie obligatorisch – Blechteile sind zum Glück für kleines Geld zu haben. Bei den Türen und Hauben kamen gut gebrauchte Ersatzteile neueren Baujahres zum Einsatz, zum Glück passt ja alles. Ausnahme ist die Heckklappe, schließlich sollte meine Mini ja trotz allem Individualismus eine klassische Optik haben. Deswegen kam zu den MK I-Rückleuchten (absoluter Purismus ohne Rückfahrscheinwerfer) auch die passende Kofferraumklappe, die es bei frühen Minis legal erlaubte, größere Gegenstände mit offener Kofferraumklappe zu transportieren, da der Nummernschildträger dank Klappmechanismus von hinten stets zu sehen ist. Nicht dass ich jemals vor hätte, den Mini als Lastenesel zu missbrauchen, aber es ist eben ein witziges Detail. Auf die Schiebefenster Türen mit den außenliegenden Scharnieren habe ich allerdings verzichtet, für den Alltag sind die neueren Kurbel Fenstertüren doch praktischer, außerdem gibt's noch genügend Ersatzteile. Und da alte Bremsenservo inzwischen auch nicht mehr problemlos zu bekommen sind, treten die Füße des Fahrers heute auf eine Pedalerie aus den Neunzigmern und betätigen den dazugehörigen Bremsenservo.

Das Fahrwerk „rundstreckensicher“ zu gestalten, ist bei einem Mini schon fast eine Standardprozedur: Längere Querlenker aus dem Zubehör sorgen für anderthalb Grad negativen Sturz an der Vorderachse, und verstellbare Zugstreben machen das Spureinstellen leichter. In ihrer Härte verstellbare Spaxdämpfer ringsum eliminieren unerwünschte Seitenneigung, so genannte Hilo-Kits an beiden Achsen spannen die Gummifeder Elemente des Minis vor – so kann das Auto je nach Belieben höher oder tiefer gelegt werden. Noch ein „Negativ-Sturz-Kit“ an den Hinterachsschwingen und fertig ist das Fahrwerk. Bei neueren Modellen ist der Vorderachsrahmen mit vibrationsdämpfenden Unterleggummis an der Karosserie verschraubt. Um ein direkteres Lenkgefühl zu erzielen, werden diese gerne durch Aluplatten ersetzt. Meine Siebziger-Jahre-Ausgangsbasis kam noch mit einem direkt verschraubten Rahmen daher, das konnte ich mir also sparen.

Thema Lackierung: Bewaffnet mit den Farbkatalogen meines Lackierers entschied ich mich für ein helles Polargrau von Ford, was zur Folge hatte, dass mich später jeder fragte, ob auf die Grundierung noch eine Farbe draufkomme... Das einzige, was dann nach der Fertigstellung 1999 enttäuschte, war der serienmäßig belassene 1300-Motor, der aus einem 1990-Vergaser-Cooper stammt. Er „glänzte“ von Anfang an durch Abwesenheit von Laufruhe, Drehmoment, Drehfreude und Leistung. Die ersten drei Punkte konnte ich persönlich zwar noch verschmerzen, doch der Leistungsmangel stand in krasser Diskrepanz zu den Möglichkeiten, die das Fahrwerk an Reserven bereithielt...

Wie also kommt man möglichst kostengünstig an möglichst viel PS? Das Stöbern in alten Autokatalogen brachte die Antwort: Da gab es doch in den Achtzigern so einen merkwürdigen

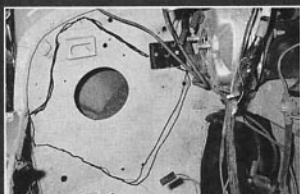


Der Weg ist das Ziel: Auf kurvigen Landstraßen fühlt sich ein Mini erst richtig wohl, niedriges Gewicht verbunden mit dem guten Fahrwerk und ausreichend Leistung sind ein Quell steter Freude

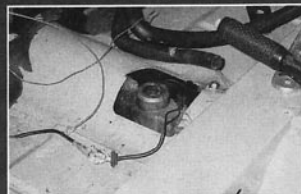


Schlichte Heckansicht: Ganz bewusst zielt kein Turbo-Schriftzug den Mini-Rücken

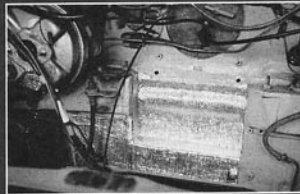




Es zeichnet sich ab: Die Arretierung des Haubenaufstellers wird Opfer der Kühlung



Schneidearbeit: Das „späte“ Schaltgestänge benötigt ein Zusatzloch in der Karosserie



Platz da! Das neue Zuhause für den Lader, nett tapeziert mit silberner Hitzeisolierung

Kleinwagen, dazu auserkoren, mit einer so praktischen wie modischen Heckklappe die Nachfolge des Issigonis-Meisterwerks anzutreten – genau, der Mini-Metro. Technisch eng mit dem Mini verwandt, lässt sich die Motor-Getriebe-Einheit eines Metro ohne Probleme auch in einen alten Mini versenken, dem englischen Baukastenprinzip sei Dank. Mein Gedanke: Dann muss doch auch die Turboteknik des (einzig attraktiven) Metros passen, des MG Metro mit 95 PS. Dessen eindrucksvolle Leistung liegt bei moderaten 0,52 bar Ladedruck an, ohne wirklich tiefgreifende Änderungen an der 1300er Maschine.

Dass ich nicht als erster auf diese Idee kam, zeige sich schon bei der Suche nach einem guten gebrauchten Lader: Die wenigen Turbo-Metros, die ich ausfindig machen konnte, waren bereits sämtlich ihrer Technik beraubt... Ein ehemaliger Rennfahrer trennte sich dann aber doch von seinem Lader, inklusive des speziell abgedichteten SU-HIF 44 Vergasers samt Ansaugbrücke. Den Umbau bin ich dann schließlich nicht ohne sachkundige Hilfe angegangen. Tatsächlich hätte ich wahrscheinlich eher traditionelle Tuningmaßnahmen ergriffen – sprich

für mehr Hubraum, eine schärfere Nockenwelle, einen bearbeiteten Kopf und ähnliches gesorgt – wenn der Meister meiner Miniwerkstatt mir von der Turbo-Idee abgeraten hätte. Doch den Meister reizte die Idee durchaus...

„Du wirst richtige Hitze Probleme bekommen mit deinem Turbo unter der Minihaube!“, so die skeptischen Kommentare anderer Minischrauber. „Das wird nix, der geht dir hoch“, bekam ich mehr als einmal zu hören. In der Tat, die Voraussetzungen sind denkbar ungünstig – ein enger Motorraum und eine Einbauposition des thermisch hoch beanspruchten Laders genau zwischen Motor und der Stirnwand, wo eigentlich gar kein Raum für ihn ist...

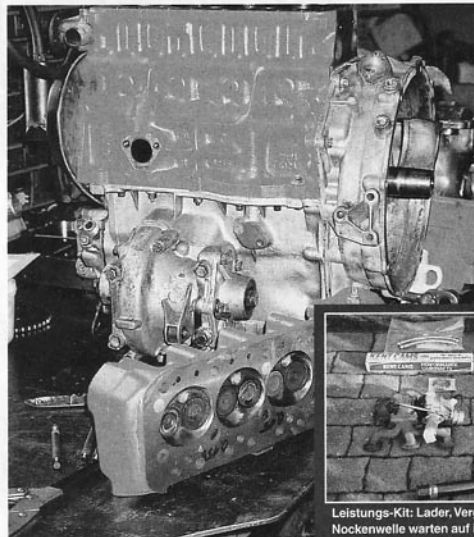
Also hieß es erst einmal Platz schaffen. Die Stirnwand mussten wir dazu modifizieren indem wir ein großes Quadrat aus ihr heraus flexten und eine „Kiste“ einschweißten, die etwa fünf Zentimeter tief in den Innenraum ragt. Folgerichtig mussten wir natürlich auch die Halter des Heizungs- und Lüftungsgehäuses ändern, die genau hier ihren Arbeitsplatz haben. Inzwischen sind übrigens Einbauleitungen für die Turbonachrüstung im Umlauf, nach denen auch der Hilfsrahmen im Bereich des gigantischen

Abgasrohrs in größerem Umfang geändert (und geschwächt) werden soll. In meinem Fall war das allerdings kaum nötig. Die auffälligen Löcher in der Motorhaube sorgen für den zusätzlichen Luftbedarf, für die Hutzen auf der Haube opferte sich eine Spindlür.

Die Veränderungen im Motor hielten sich in Grenzen, Kolben, Kurbelwelle und Lager blieben unangetastet, sie zeigten sich noch in brauchbarem Zustand. Lediglich das mittlere der drei Kurbelwellenlager bekam eine Verstärkung. Das Getriebe musste aber ab, denn eine neue (übrigens nicht verstärkte!) Kupplung sollte es schon sein, und die Kegelräder im Differenzial bekamen eine verstärkte Achse. Und da eh alles zerlegt auf der Werkbank lag, ließ sich bei der Gelegenheit gleich der Primärtrieb neu buchsen. Eine verstärkte Ölpumpe versorgt heute Motor und Lader mit dem lebensnotwendigen Schmierstoff. Wichtig: für eine dauerhafte Haltbarkeit des Laders sollten nach Fertigstellung unbedingt Ölwechselintervalle von maximal 5000 Kilometern eingehalten werden. Der goldbraune Saft versorgt nämlich nicht mehr nur den Motor und das Getriebe sondern auch den Turbolader, woraus sich ein unmittelbarer Einsatz eines Ölkühlers ergibt.

Damit die Temperaturen auch im Inneren des Motors im Rahmen bleiben, fiel die Entscheidung für eine Ladeluftkühlung. Wenn man bedenkt, dass die angesaugte Luft vor dem Vergaser noch kräftig vom Krümmer angeheizt wird, ist das recht sinnvoll – und die Mehrleistung kann auch nicht schaden. Der Ladeluftkühler inklusive E-Lüfter stammt aus einem Kleinwagen mit Heckmotor und Kippproblemen... Von einem Chevy stammen die Verbindungsstücke zwischen Ladeluftkühler und Vergaser – seine Kühlwasserschläuche passten.

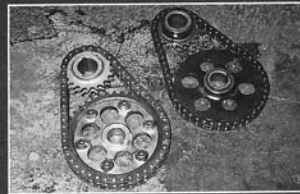
Spannung wurde der Wiedereinbau des kompletten Motors: Würde alles passen, oder hatten wir irgendwo falsch gemessen? Richtig, natür-



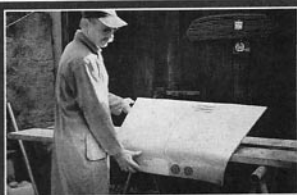
Fast alles beim alten: Frisch geplant und mit bearbeiteten Brennräumen versehen wartet der Kopf auf heiße Zeiten. Die Eingriffe im Block hielten sich in Grenzen



Leistungs-Kit: Lader, Vergaser, Abgasrohr und Nockenwelle warten auf ihre neue Aufgabe



Doppelt hält besser: Eine Duplexstuerkekkette ersetzt das „einfache“ Original

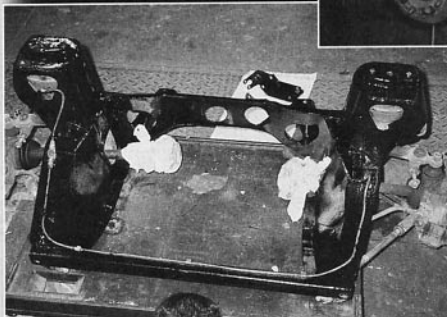
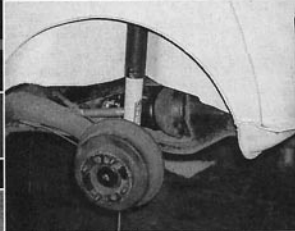


Gelungenes Einzelstück: Mini-Freund Peter ist für das neue Haubendesign verantwortlich

lich passte es nicht auf Anhieb, weswegen Mini-Schrauber Jürgen eine eher unkonventionelle Lösung vorschlug: „Setzen wir doch einfach das Ganze im Hilfsrahmen acht Millimeter weiter nach vorne!“ Gesagt, getan: Neue Löcher gebohrt, die obere Motoraufhängung verlängert – und schon flutschte das Biest dahin, wo es sollte. Doch auch hier galt: keine Änderung ohne Folgen. Der Ölkühler, sonst ohne Probleme hinterm Grill zu verstecken, kam in Konflikte mit der Lichtmaschine. Also, Miniflex genommen, Grill ausgeschneipelt und raus mit dem Ölkühler an die frische Luft.

Und natürlich taten sich auch beim ersten Probelauf noch einige Überraschungen auf: Der Motor sprang zwar an, lief auch eine Weile, ging aber nach einer gewissen Zeit aus. Vielleicht hatte die elektronische Pierburg-Benzinpumpe doch einen Knacks? In dem MG B, in dem ich sie vorher verbaut hatte, hatte ich sie nämlich mal auf Verdacht getauscht. Auch die originale Lucas-Pumpe brachte keine Verbesserung und selbst nach maximalem Aufdrehen des vorsorglich eingebauten Benzindruckreglers ging der Motor bei höheren Drehzahlen aus. Ein Anruf beim Verkäufer des Laders brachte die Lösung: „Mit 'ner normalen Spritpumpe komm'ste beim Turbo nicht weit. Der Benzindruck muss immer 0,25 bar überm Ladedruck liegen. Außerdem gibt's 'nen speziellen Benzindruckregler, der vom Lader angesteuert wird.“ Eigentlich logisch: Da sich im Ladedruckbereich auch das Gemischverhältnis ändert, muss in diesen Drehzahlregionen auch mehr Benzin nachkommen. Und die elektrische Pierburg-Pumpe hat zwar eine hohe Förderleistung in Litern, bringt aber schlicht und ergreifend nicht genug Arbeitsdruck. Diesmal musste mein 14 Jahre alter Alltags-Ford als Spender herhalten. Bei dem sorgt eine riesige Bosch-Pumpe dafür, dass die K-Jetronic mit Sprit geflutet wird. Also, rein in den hinteren Hilfsrah-

Obligatorisch: Die Spax-Dämpfer sorgen für ein knackiges Fahrverhalten – und null Restkomfort



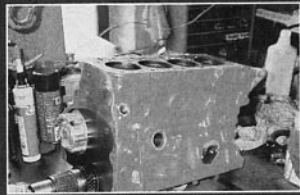
Neuer Glanz: Einmal ausgebaut, bekam auch der vordere Hilfsrahmen zusätzlichen Rostschutz

## Die Adresse

Stephan Heide  
Johann-Benz-Str.16A  
55276-Oppenheim



Smarte Sache: Der Lüfter des Ladeluftkühlers ist nach Bedarf am Amorturen Brett zuschaltbar



Schön zu sehen: Die verstärkte Ölpumpe am ansonsten unveränderten Motorblock



men mit dem Monster, noch eine zusätzliche Rückflussleitung legen, und siehe da, endlich ließ sich der volle Ladedruck auch auf der Straße erfahren! Nicht ohne Schrecksekunde: Als sich eine Schlauchverbindung von der Ladeluftkühlung verabschiedete, glaubte ich schon, den Lader bei der ersten Probefahrt gehimmelt zu haben...

Der Lohn der Mühen? Ein wirklich fantastisches Fahrerlebnis! Im Gegensatz zu herkömmlich getunten Mini-Motoren lässt sich der aufgeladene Motor im unteren Drehzahlbereich (der Lader setzt erst bei zirka 3200 U/min richtig ein) völlig zivil fahren, wie ein Serienmotor. Und darüber fängt der Spaß erst richtig an: Drehmoment satt, endlich lohnt es sich bei 130 km/h auf der Autobahn noch mal richtig Gas zu geben. Als Fahrer muss man sich freilich auf die neuen Verhältnisse einstellen: Wer den ersten Gang einlegt, die Kupplung kommen lässt und auf ein sofortiges

Wunder hofft, ist enttäuscht. Zwei Sekunden lang... Typisch für einen Turbo alter Schule muss man nämlich, um schnell unterwegs zu sein, stets

Kostengünstig sollten die Mehr-PS sein, auch in dieser Hinsicht schien mir der Turbo ideal. Eine irriige Annahme... Die Menge der Kleinteile und Änderungen hatte auch Auswirkungen auf die Kosten.

Die Teilekosten allein beließen sich am Ende auf etwa 2500 Mark – und ich habe günstig eingekauft und auf „Goodies“ wie spezielle Kolben oder geradeverzahnter Getriebeersatz vorerst verzichtet. Hier bleibt noch viel Spielraum für zukünftige Leistungspritzen. Wer seinen Mini einfach bei einem renommierten Tuner abgibt, und einen fertigen Turbo-Zwerg wieder abholt, dürfte ohne Probleme im fünfstelligen Bereich landen, wenn's ans Bezahlen geht...

Allen Bedenkenträgern zum Trotz hat sich der aufgeladene Motor bis jetzt ohne Pannen bewährt. Und wenn ich nur an den Gesichtsausdruck des Golffahrers denke...

Text: Stephan Heide  
Fotos: Oliver Rossi



Überrollkäfig für die Sicherheit, Mittelacho für die Optik – und rotes Leder zum Wohlfühlen



Seit dem Turboubau stark frequentiert: Hinterrm Deckel verbirgt sich ein einziger 25 Liter-Tank



Was dem Fahrer Recht ist: Dank Ölkühler und Zusatzfrischluft fühlt sich auch der Motor wohl

in dem Drehzahlbereich fahren, in dem der Lader arbeitet – also jenseits der 3200 Touren.

