

TIMES

*Zum Gruseln:
Bei Gespenstern
zu Besuch*

*Zum Genießen:
Hotels in
alten Mühlen*



40 Jahre Mini

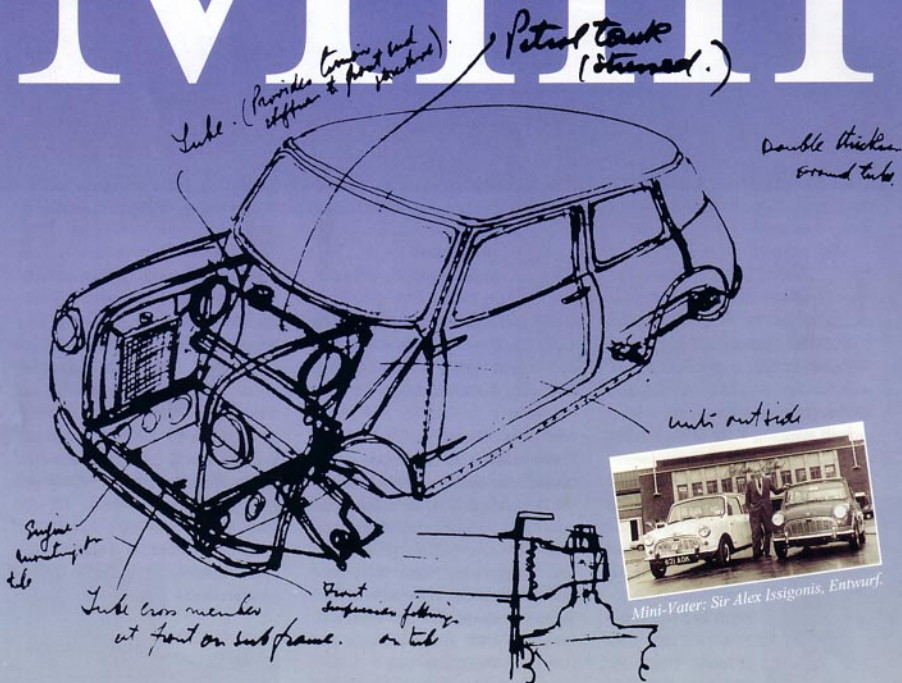
Der Klassiker feiert Geburtstag



LAND-ROVER



40 Jahre mit dem Mini



Mini-Vater: Sir Alex Issigonis, Entwurf.



Engelbert Männer, einer der ganz gestandenen deutschen Motorschreiber, erlebte den Mini vier Jahrzehnte lang live

Genau vor 40 Jahren, auf der Frankfurter Auto-Ausstellung im September 1959, sah ich den ersten Mini auf vier Rädern. Genauer gesagt: Es waren zwei Modelle, der Austin Seven und der Morris Mini Minor. Bei Morris also tauchte der später so legendäre Name erstmals auf, um den Mini von seinem Vorgänger, dem Minor, zu unterscheiden.

Mein erster Testwagen war vor vier Jahrzehnten ein Seven in Beige mit hellroten Kunstledersitzen. Die Fahrt von Düsseldorf, dem Sitz des damaligen Austin-Importeurs, nach Stuttgart zur Redaktion von auto, motor und sport war teils Spießbrutenlauf, teils Triumphzug. Ein Wechselbad, wie ich es seither auf mehr als vier Millionen Testkilometern nicht mehr erlebte.

1957

Im März beauftragt Leonard Lord Sir Alex Issigonis, Entwürfe eines Kleinwagens herzustellen.



Das erste Pressefoto: Austin Seven.

1959

Im Werk Longbridge montiert Vorarbeiter Albert Green den ersten Serien-Mini in sieben Stunden von Hand. Vieles ist sensationell im Kleinen: der quer eingebaute Frontmotor, die 10-Zoll-Reifen, die 3,10 Meter Länge. 848 Kubik sind gut für 116 km/h.

1961

Der Mini Cooper kommt mit 997 Kubik, 55 PS, den kleinsten Scheibenbremsen im Automobilbau. Entwickelt von John Cooper mit Lockheed.

**1962**

Im Januar wird aus dem Austin Seven der Austin Mini.

**1964**

Erster von drei Mini-Gesamtsiegen bei der legendären Rallye Monte Carlo. Der minimale Mini Moke wird präsentiert.

**1965**

Eine Million Mini gebaut.

1968

Minis gewinnen die Europäische und die Britische Tourenwagenmeisterschaft.

**1969**

Die zweite Million ist komplett.



Manche Zeitgenossen lästerten und spotteten über die „Büchse“ (in die dennoch vier Personen passen). Triumphal verlief aber das Einparken. Denn selbst Käfer oder Renault Dauphines konnten in die Mini-Lücken, in die ich mit meinem Engländer passte, nicht hinein manövriert werden.

Viele Details waren genial gelöst und ihrer Zeit voraus, etwa der große Rundtacho in der Mitte des Armaturenbretts mit seinen riesigen Ablagen. Auch die großen Ablagefächer in den Türen nahmen viel Kleinzeug auf. Aber viele Lösungen waren auch archaisch, wie zum Beispiel die Schiebefenster in den Türen oder die Seilzüge zum Öffnen. Der Mini forderte auch unter den Autotestern heftige Kontroversen heraus. Entweder sie mochten, ja liebten ihn auf Anhieb, oder sie lehnten ihn rundweg ab.

Der erste Mini war mit seinen 29 PS doch arg lahm. Nur mit Vollgas im dritten Gang schaffte er die langen Steigungen der Westerwald-Autobahn mit 80 bis 85 Sachen. Entsprechend hoch kletterte dann der Verbrauch.

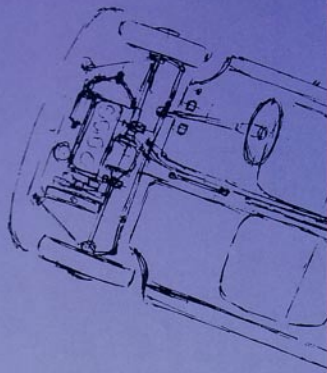
Später hatte ich das Vergnügen, drei oder vier Dutzend Mini in allen Spielarten zu bewegen. Unvergesslich bleiben die sportlichen Mini Cooper und vor allen der Cooper S, der viel größeren Autos höllisch einheizte.



Zauberhafte Werbung: Frühe Mini-Anzeige.



1961 - 1964



1971

Der Mini Cooper wird nach 144.910 Exemplaren eingestellt. Das beste Jahr mit 318.000 verkauften Mini.

1972 1986

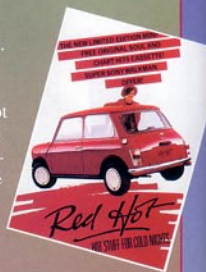
Drei Millionen automobile Winzlinge bei den Kunden.

Fünf Millionen Minis sind gebaut.

1976 1988

Die Vier-Millionen-Marke wird überschritten, die erste Mini Special Edition kommt heraus, es ist der 1000 Special.

Der Mini Red Hot ist mit 160 PS aus seinem 1.380 ccm-16V-Treibsatz die stärkste aller Special Editions.



1977

Jetzt gibt es ab Werk Liegesitze und einen Rückfahrerscheinwerfer.



1978

Frauen kaufen die Hälfte aller Mini.

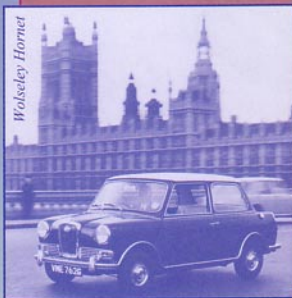


Ich erinnere mich an eine Fahrt von Stuttgart nach Heidelberg über eine kurvenreiche Strecke, wo ich einen älteren Herrn mit einem Mercedes 220 S erst jagte und dann überholte. Darüber ärgerte er sich so maßlos, dass er mich in einer Ortschaft mit mindestens 100 statt der erlaubten 50 km/h abbügelte – nur um die Schmach zu tilgen.

Die Kehrseite der Cooper S-Medaille: Der Kraftzwerg schluckte pro Tankfüllung einen Liter Motoröl, so dass die Fama aufkam, die großen Türablagefächer seien vor allem dazu da, genügend Öldosen zu verstauen.

Es waren diese Cooper-Modelle, die vor allen anderen Mini-Legende schrieben. Wendig wie Go-Karts, pfeilten die Giftzwerge um die Kurven und gewannen gleich dreimal die Rallye Monte Carlo. Ich durfte einen der Siegerwagen in England bewegen. Das war äußerst eindrucksvoll, sowohl in der Beschleunigung wie im nervtötenden Motorgeräusch.

Wolsley Hornet



Über die Jahre fuhr ich viele Mini-Modelle über Deutschlands und Europas Straßen. Dazu gehörten auch Kombis (als Countryman oder Traveller, teilweise mit kuriosen Holzverzierungen) mit Schaltgetriebe oder Automatik. Auch ei-

1997

Heftige Renovierung bezüglich Abgas- und Geräuschverhalten, Kühler jetzt quer vor dem Motor, Fahrerairbag, Seitenaufprallschutz, Gurtstraffer.



nige Raritäten der Mini-Geschichte konnte ich in England fahren, etwa den Riley Elf oder den Wolsley Hornet, jeweils mit deutlich mehr Gepäckraum in einem allerdings hässlichen Stufenheck. Nur Mini-Spezialisten kennen all die Varian-



Spielarten einer guten Idee (von links): MK 1 Riley Elf (1961), als Post- und Servicewagen, Pickup und Kombi für die ganze Familie.



Zum Jubiläum:
Mini 40 Limited Edition
mit Super-Ausstattung
und Kult-Potenzial.

ten und Sondermodelle, die teils für sehr viel Geld ganz fein ausgestattet wurden und sogar für die Beatles schick genug waren.

Jetzt ist der Mini 40 Jahre alt, das einzige britische Serienauto, das vier Jahrzehnte überlebte. In Deutschland fuhr ich die 40 Limited Edition-Sonderausgabe. Um ehrlich zu sein: Dieser Mini machte mir nicht mehr so viel Spaß wie früher. Ich bin halt seit der ersten Bekanntschaft vierzig Jahre älter geworden. Der Mini aber, so scheint's, ist keck und frech geblieben.

Ja, die Good old Days: Besonderen Spaß hatte ich mit dem Moke, einem ganz offenen Viersitzer (wirklich ein radikales Cabrio, sogar die Frontscheibe ließ sich umlegen). Als Wetterschutz hatte dieser Minimal-Mini nur ein einfaches Stoffverdeck. Das aber war unendlich schwierig und nur zu Zweit zu befestigen. Deshalb ging es bei kurzen Regenschauern einfach offen weiter. An den Seiten gab es einen rudimentären Einsteckschutz, aber keine Türen. Der Mini Moke war sicher kein Geländewagen, dazu waren die Rädchen zu klein und der Frontantrieb nicht ausreichend. Aber er machte unglaublich Freude, solange man ihn nicht als Alltagswagen zu missbrauchen versuchte.

Der Moke war für ganz besondere Erlebnisse gut. In einer Ortschaft versuchte ein riesiger Hund, meinen Moke zu entern, was bei einer Außenbordhöhe von 45 Zentimetern wahrlich kein Problem war. Ich habe aber eine Heidenangst vor großen Hunden und war

Drei Minis, Jahrgang 1999

63 muntere Pferde leben unter der Fronthaube des aktuellen Mini, der in drei Versionen zu haben ist. Der Mini 40 Limited Edition ist die derzeit üppigste Realisierung einer klassischen Idee. In Schwarz oder Silber, mit 13 Zoll großen Minilite-Rädern, Zusatzscheinwerfern, Ledersitzen und Holz-Alu Schaltknäuf sowie dem wunderschönen Aluminium-Instrumententräger hat er das Zeug zum Kultobjekt. Der Mini Cooper erinnert mit seinem Streifen Dekor an glorreiche Rallyetage, und der Mini kommt ganz klassisch im Uni-Understatement-Look daher.



Dauerbrenner: Sportlicher Mini Cooper.



Vielfalt ganz groß: Rieses Mini-Palette.

heilfro, als der lahme Moke endlich Tempo aufnahm. Zweitens holte ich mir an einem heißen Sommertag bei voller Öffnung eine veritable Lungenentzündung auf den schwitzen Kunstledersitzen, weil im Moke auch bei geringer Geschwindigkeit ein Orkan tobte. Aber nicht mal das konnte man dem Kleinen übernehmen.

In England fuhr ich einen ganz seltenen Vogel, den Twin Moke mit einem Motor im Heck, einem im Bug und selbstverständlich Vierradantrieb. Er war für die britischen Parashooters gedacht und sollte sogar an Fallschirmen abgeworfen werden. Aber der zweimotorige Mini war technisch viel zu kompliziert – und auf der Straße sehr schwierig zu fahren.

Hätte ich mir in den vier Jahrzehnten einen Mini aussuchen dürfen, ich hätte den Cooper S gewählt, obwohl der mit seiner Nervosität und Empfindlichkeit schon nahe an eine Rennmaschine kam. Sollte ich mir einen Mini anschaffen, so wird es wohl ein Vertreter der neuen Generation sein, die 2000 kommt. Einen Prototyp konnte ich bereits in Augenschein nehmen. Er setzt die Tradition würdig fort, ist etwas geräumiger, aber immer noch kompakt mit kurzen Karosserieüberhängen und Rädern an den vier Ecken des Autos. Der Cooper S, so würde mir versprochen, soll wieder bärenstark sein.

Ich schätze, der Mini wird es noch ein paar Jahrzehnte machen. Doch die ganz neue Mini-Geschichte werde ich wohl als Testfahrer nicht mehr erleben.