

Happy Birthday, Kleiner!

eine Legende wird 40 - der Mini im Rückblick

"Du vergißt niemals deinen ersten Mini!" wußten die Werbetreibenden vor 40 Jahren. Das trifft sicher auch auf den besseren Lendenschurz zu, mit dem später die modebewußte Damenwelt der Prüderie ein Schnippchen schlug. Doch hier geht es um eine ganz andere Revolution, die gleichwohl wonnige Gefühle hervorruft: Seit vier Jahrzehnten ist der motorisierte Mini die smarteste Versuchung, seit es Parklücken gibt.



*"Kleiner Mann ganz groß
Scheinwerferbatterie und Streifen
zeichnen den Cooper aus*

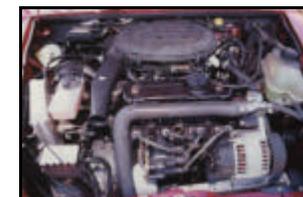
Alec Issigonis hatte seinerzeit von einem Auto geträumt, das mehr drin hat, als man ihm von außen zutraut. Mit Frontantrieb und Einzelradaufhängung sollte es im Handling den Starrachsen eins pinnen. Der BMC-Vorsitzende Leonard Lord gab "Sir Alec" schließlich die Lizenz zum Austoben. So entstand in einem kleinen, handverlesenen Team ein knuffiges, kompaktes Fahrzeug mit vorne quer eingebautem Reihenvierzylinder und direkt darunterliegendem Getriebe, das dasselbe Ölbad nutzte. Antriebsstrang und Vorder- sowie Hinterradaufhängung wurden auf einen Hilfsrahmen montiert, um gegen Motorschwingungen und Fahrbahnunebenheiten gewappnet zu sein, über die die Zehn-Zoll-Rädchen rumpelten. 34 Pferde brachten 590 Kilo Lebendgewicht ins Rollen, und zwar bis zu 120 km/h. Über die 100-Stundenkilometer-Marke schluffelte der Mini nach 26 bierruhigen Sekunden. Nachdem der oberste BMC-Lenker im Sommer 1958 mit dem Prototyp auf dem Werksgelände rumgekurvt war, beauftragte er Alec Issigonis, den Wagen zur Serienreife zu bringen. Issigonis schaffte es tatsächlich, im August 1959 mit den "BMC-Zwillingen" die Öffentlichkeit zu verblüffen: Austin Seven und Morris Mini-Minor sorgten zunächst mal für allgemeines Schmunzeln. War dieses Wägelchen ernst gemeint von dem eigentlich so konservativen Hersteller? Nach eher mauen Anfängen mit weniger als 20.000 verkauften Einheiten startete der Mini durch. Ab 1962 wurden mehr als zehnmals so viele "Raumwunder" (im neuen Sinne des Wortes) geordert. Unter den Käufern der

ersten Stunde gab es auch solche, die in dem Fünfreifenhoch den Sportler von morgen sahen. Einer von ihnen war John Cooper von der Rennwagenschmiede Cooper Car Company Limited. Der Unternehmer nutzte den ihm überlassenen Austin Seven für einen Trip zum Großen Preis von Italien, wo Ferrari- und Fiat-Konstrukteur Aurelio Lampredi ihn begeistert Probe fuhr.



*Unverändert gut -
die Mini Form hat seit 40 Jahren Bestand*

Von Coopers Idee, aus dem Mini einen GT zu machen, hielt Issigonis überhaupt nichts. BMC-Vorstandsmitglied George Harriman war schon erbauer von dem auf 100 PS gestärkten und mit einer Lockheed-Scheibenbremsanlage ausgerüsteten Pimpf. Die zunächst auf 1000 Stück begrenzte Produktion erhielt die Projektnummer ADO 50 (der "zahme" Mini lief unter ADO 15 weiter). 55 PS brachten den Cooper auf 137 km/h, der Hubraum wuchs von 848 auf 997 ccm haarscharf am Ein-Liter-Limit des Rennsports. Äußerlich machten die Querstege des Kühlergrills den Cooper unverkennbar. 1963 erschienen nicht nur die Beatles auf der Bildfläche, sondern auch ein neuer 998-ccm-Motor und wenig später der Mini Cooper S, der bis 1971 gebaut wurde. Der kleine Sprinter hatte einen 1071 ccm großen Motor, der satte 71 PS lieferte. Er siegte gleich bei seinem Debüt-Rennen, der Alpen-Rallye 1963.



"Proppenvoll"

Im März 1964 kamen zwei Motoralternativen hinzu: 970 ccm und 1275 ccm. Letzterer ist der einzig Überlebende der legendären A-Vierzylinder. 1967 war auf der Haube des "S" erstmals der Name "Mini Cooper" zu lesen.

Ein Jahr später erhielt der Spürter ein vollsynchronisiertes Getriebe. Der Mark III überlebte nur 15 Monate und wurde 1971 von der hauseigenen Konkurrenz in Gestalt des neuen Mini 1275 GT aus dem Rennen gestupst. Das brave Baby, der Basis-Mini, erlebte hingegen in den frühen 70ern seine besten Produktionsjahre. BMC, seit 1968 mit Leyland fusioniert, wurde 1986 in die Rover Group umgewandelt. Bis zu diesem Zeitpunkt hielt sich der Mini so gerade über Wasser und schaffte es irgendwie immer, dem Strudel in die ewigen Produktionsstoppgründe auszuweichen. Rover-Geschäftsführer Graham Day erkannte schließlich die Dramatik dieses Überlebenskampfes und startete ein Artenschutzprogramm, das den Straßenfloh zum Kultobjekt machte. "Minis haben auch Gefühle" oder "Mini, it's like falling in love" die Slogans gingen nicht nur ins Herz, sondern erinnerten auch daran, daß es den Knirps überhaupt noch gab, ladenneu sogar. Das zog. Auch der Export fluppte bald. Besonders in Japan entdeckte man den Kleinen für sich nicht nur, weil er als Importexot "Angeberwert" hat, sondern auch, weil er Innovation und Tradition kombiniert und Individualismus widerspiegelt, ohne zu schockieren.



*"Nobles Ambiente -
Holz und Leder im Innenraum*

Zum Dreißigsten ehrten die Briten ihren Mini mit zwei Sonderserien "Racing" und "Flame", beide mit weißem Dach und Minilite Felgen. 1991 war in Deutschland der "zeitgemäße" 1.3i mit Einspritzung, elektronischem Motormanagement und geregelterm Dreiwege-Kat zu haben. Als Bonbon führte Rover ein Automatikgetriebe ein und schaffte es 1994 sogar, eine Klimaanlage in den eh' schon proppenvollen Motorraum zu quetschen. Im selben Jahr wurde die Rover Group an BMW verkauft. Nun wanderte nicht nur der Kühler gen Front, Mmin und Mini Cooper erhielten auch Airbag, Seitenaufprallschutz, Walnuß-Armaturenbrett und eine neue Innenausstattung serienmäßig. Anfang 2000 soll für die kleine Knutschkugel ein Neustart stattfinden. Eine erste Studie bei der Rallye Monte Carlo 1997 zeigte den charakteristischen Kühlergrill, die unverkennbaren "Froschaugen", ein weißes Dach und breite weiße Designstreifen...



Weiter geht 's -

Sieht so der neue Mini aus?



Retro Design -

klassische Elemente werden aufgegriffen

...und da der Mini 2000 in England gebaut werden soll, dürfte auch der K(r)ampf mit den deutschen Schraubenziehern Tradition bleiben...

Text: Steffi Biber
Fotos: Steffi Biber, Rover

aus der Zeitschrift "MOTOR SCENE International"



*New MINI Cooper
& Klassik MINI
bei der Vorstellung
des New MINI im
Jahre 2001*