

## Keine Liebe ohne Leiden



Wer sein Herz an den Rover Mini verliert, sollte diese Beziehung pflegen wie eine echte Liebe. Denn wenn der kleine Brite sich vernachlässigt fühlt, rächt er sich - und kann teuer werden.

Er ist ein Frauentyp, einer, der weiß, worauf die Damen fliegen. Sie schwärmen von seinem süßen Gesicht, den kräftigen Beinen, der knackigen Kehrseite. Und wie im echten Leben ist erst mal zweitrangig, was sich hinter dem schönen Schein verbirgt. Im Fall des MINIs ist es - genau genommen - ein alter Knacker. Denn der kleine Charmeur kam bereits vor 40 Jahren zur Welt und wurde seither kaum weiterentwickelt. Motor, Fahrwerk - alles von damals. Natürlich wurden gewisse Dinge an Gesetzmäßigkeiten angepasst; so erhielt der Mini

Ende 96 gar einen Airbag. Auch Katalysatoren sind im Sortiment, seit Anfang 92 in geregelter Ausführung mit Leistungen von 53 und 63 PS.

Der Motor ist eigentlich das Glanzstück des MINIs - nicht totzukriegen. Wer ihn hinrichten will, muss vermutlich das Öl ablassen - und bringt das Getriebe gleich mit um die Ecke: Beide hängen an einem gemeinsamen Kreislauf.

Also nicht nervös werden, wenn mal ein Tropfen Motoröl an der Zahnradkiste hängt. Das ist leider normal und kaum zu ändern: Selbst wenn die Dichtringe der Antriebswellenflansche und des Schaltgestänges erneuert werden, hängt nach ein paar zehntausend Kilometern wieder eine Ölflut dran.

Andere Teile dagegen müssen richtig matschig sein, am besten vor Fett triefen, sonst sind sie nicht gesund. Der Grund: Im Fahrwerk des MINIs finden sich noch altväterliche offene Fettmanschetten, die über Schmiernippel bei jedem Kundendienst von einer Fettpresse versorgt sein wollen. Unterbleibt dies, wäscht Spritzwasser den Fettfilm allmählich weg, Schmutz dringt in die Gelenke - Schrott. Erkennbar an Ausgenudelten Radaufhängungen, an innen abgefahrenen Reifen und an Poltergeräuschen.

Die sind eindeutig vernehmbar, denn zur großen Überraschung rollt ein Mini in der Regel sehr leise ab. Grund: Vorder- und Hinterachse werden über je einen Hilfsrahmen von der Karosserie entkoppelt. Beide Rahmen haben allerdings ihre Tücken: Am vorderen können die Gummielemente porös werden, an denen der Rahmen verschraubt ist; der hintere rostet schlicht durch.

Wie übrigens die meisten Blechteile des MINIs. Selbst neue sind erschreckend schlecht gegen Korrosion geschützt, der ab 93 benutzte Unterbodenschutz verstärkt den Gammel sogar, weil Wasser drunterkriecht.

In manchen Dingen ist der Mini aber auch besser als sein Ruf: Die Elektrik etwa macht in der Praxis kaum Ärger. Wer die direkt hinter dem Kühlergrill im Spritzwasser sitzende Zündanlage ab und zu säubert, wird deshalb kaum stehen bleiben. Höchstens das Anlasserrelais macht irgendwann schlapp, oder der Auspuff rostet, aber das kommt auch woanders vor.

Vielleicht wird beides auch nur "zerschüttelt", denn Federung findet kaum statt. Alle vier Mini-Räder stützen sich über Gummipuffer an den Hilfsrahmen ab, die Federwege lassen sich mit Daumen und Zeigefinger darstellen.

Und erst die Lenkung: Servo gibt's nicht, dafür sorgt eine Übersetzung wie bei einem Go-Kart für die Lenkkräfte eines Vierzigtonners - was Frau selbst beim Einparken nicht zu stören scheint. Dafür wetzt der Mini auch unerreicht wieselig um die Ecken. Die Probefahrten haben jedenfalls Spaß gemacht.

H. Dieckmann (männlich)



Helles Haupt:  
Nur Cooper-Minis tragen das weiße Dach



Angerostet: Der Gammel findet reichlich Nahrung, hier im Bereich der Türschweller. Wo mehrere Lagen Blech übereinander liegen, fault es dazwischen

### Schwachstellen:

Korrosion an allen möglichen Blechteilen beschwört spätestens im siebten Jahr teure Reparaturen herauf. Mini-Spezialisten empfehlen deshalb eine moderne Hohlraumversiegelung. Radaufhängungen arbeiten noch mit historischen Fettgeschmierten Kugelbolzen. Wird die regelmäßige Fettfüllung vergessen, verschleiben die Teile im Zeitraffer - erkennbar an Fahrwerksklappern und schieb abgefahrenen Reifen. Motorstreben verhindern Nicken des quer eingebauten Motors beim Lastwechsel. Sind oft ausgeschlagen - können gegen verbesserte, dauerhafte Nachrüstausrüstung gewechselt werden. Keilriemen ist schwer zugänglich, wird daher gern vergessen und reißt schließlich - Ursache der häufigsten Mini-Pannen.

### Reparaturkosten:



Ausgelaufen: Ölverlust ist bis zu einem gewissen Grad normal. Wenn allerdings Pfützen unterm Auto stehen, müssen Motor und Getriebe zum Abdichten

45 kW/61 PS, Baujahr 92) sind, gemessen an der Größe des Wagens, recht üppig. Freie Schrauber bieten meistens billiger an.



Der bekommt sein Fett weg: Wer die Schmiernippel im Fahrwerk vernachlässigt, muss sich auf teure Reparaturen einstellen

### Fazit:

"Wer sich für einen Mini entscheidet, sollte sich darüber im klaren sein, dass er sich auf ein 40 Jahre altes Konzept einlässt. Entsprechend viel Zuwendung verlangt das kleine Auto. Wer aber nur Mini fährt, weil es gerade angesagt ist, wird sicher recht bald zu einem modernen Kleinwagen mit Servolenkung und anderen technischen Errungenschaften der Neuzeit umschwenken. Richtig verliebte Mini-Fans aber lassen sich auch nicht von den Rostproblemen, der pflegeintensiven Radaufhängung oder den oft ölundichten Getrieben beirren. Schließlich versöhnt der Mini mit unvergleichlichem Fahrgefühl, lebendigen Motoren und nobler Club-Atmosphäre."

Manfred Peterreit; Mini-Meister, Hamburg