



BRITISH OPEN

Der Mini, Urvater aller Kleinwagen, Kult-Objekt und das Auto mit den wohl meisten Liebeserklärungen, kam unters Messer. Offenbarung nach 34 Jahren

Ein Mini-Fahrer an sich ist ja schon ein recht eigenwilliger Mensch. Die Auto-welt überschüttet ihn mit ach so vernünftigen Kleinwagen, alle ungemein praktisch, ungemein sparsam, ungemein sicher. Und was macht er? Kauft sich dieses Nostalgie-Produkt. Wohlwissend, daß sein Vehikel mehr Nachteile als Zähne im Getriebe hat. Aber Liebe geht halt durch den Wagen.

Wissen Sie, das hängt bestimmt mit dieser Legende zusammen. Ende der fünfziger Jahre war's. Damals soll ein gewisser Alec Issigonis, Konstrukteur bei BMC, den Kleinen in seiner Stammkneipe hastig auf eine Serviette gekritzelt haben. Nach drei Metern, vier Sitzen und fünf Bier befand der gute Alec dann: Soviel Auto braucht der Mensch.

Es wurden Millionen, die ihn brauchten. Der Mini verzauberte ganze Generationen, geriet alsbald zum Kult-Objekt (selbst die Beatles fuhren damit), gewann sogar die Rallye Monte Carlo und überlebte mit seinem schnuckeligen Aussehen sämtliche Automoden der letzten 34 Jahre.

Ein Ende ist nicht in Sicht. Wozu auch? Er hat sich geschickt angepaßt, bekam Kat und Einspritzung und nach und nach auch eine immer gediegenere Ausstattung.

Nur zu einem Open-Air-Mini konnte sich das Werk nie durchringen. Dabei gab es erste Soft-Top-Versionen bereits 1963 von der englischen Firma Crayford. Der zweite Scherenmann war der Schweizer Emil Frey. Es folgten Rolf Hartmann (später Mengers Spezial Cars), L&H (Albrecht Hammel und Andreas Prinz) und die Stuttgarter Firma Amenitsch. Jeder schnitt auf, der eine schlechter, der andere besser.

Technische Daten

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, Hubraum 1273 cm³, Bohrung x Hub 70,6 x 81,2 mm, Verdichtung 10,1:1, Leistung 46 kW (63 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 95 Nm bei 3900/min, elektronische Benzineinspritzung, Vierganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung mit Gummifederung und Teleskopstoßdämpfern, vorne Doppelquerlenker, hinten Längslenker, vorne innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 165/60 R 12 H, Kofferraumvolumen 116 l, Tank 35 Liter, Länge, 3100, Breite 1518, Höhe 1350 mm, Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h in 13,9 s, Spitze 145 km/h, Verbrauch: 9,2 l Super bleifrei/100 km. Preis: 28900 Mark. Lieferbar in Cherry-Red-Metallic und weinrotem Verdeck sowie Night-Fire-Blue und grauem Verdeck.

60 durch den Feierabend geht. Zur Information: Einem fünften Gang gibt es nicht. Es ging schließlich über 30 Jahre ohne.

Englische Cabrios haben ja immer irgendwas mit Bestrafung zu tun. Warum sollte dies beim Mini anders sein? Wer zwingt seinen Insassen schon eine derart unkomfortable Federung und eine geknicktere Sitzhaltung auf? Schwamm drüber.

Dafür gibt's jede Menge poliertes Holz. In einer Qualität, von der sich manche Luxus-Limousine eine Latte abschneiden könnte. Viel besser poliert Rolls-Royce seine Bretter auch nicht.

Da stimmt es um so trauriger, daß diese traditionelle Handwerkskunst so überhaupt nicht zur Außenhaut passen will. Anscheinend gab es in ganz England nicht mehr genügend Blender-Zubehör, sprich Schweller-Plastik. So mußten sich die Rover-Stylisten im Spoilerland Deutschland umsehen. Fündig wurden sie bei Zender. Der Mini sieht jetzt aus wie eine aufgetakelte Frau, die meint, mit viel Schminke noch was retten zu können. Schade, weniger wäre hier erheblich mehr gewesen.

Aber auch dies wird man ihm wohl verzeihen, genauso wie die bereits erwähnten fahrtechnischen Nachteile, den lauten Motor, den winzigen Kofferraum, die fummeligen Schlösser und die primitive Heizung.

Ein Mini wird niemals aus Vernunftgründen gekauft, und ein Mini hat das, was andere Autos nie bekommen werden: Charme und eben eine liebe Seele, die mit einem knuffigen Gesicht beginnt und mit einem süßen Hintern endet.

Michael Specht

Den goldenen Schnitt hat nun Rover selbst versucht. Ob optisch glücklos oder nicht, bleibt Geschmacksache. Nur an die Dichtigkeit zwischen Seitenscheiben und Verdeck müssen Abstriche gemacht werden. Ansonsten: zwei Hebel lösen, Verdeck zurückschmelzen, Persenning rüber, fertig.

Und das offene Fahrfeeling ist beeindruckend. Kein anderes Auto als der Mini läßt sich so direkt lenken (dafür aber schwer parken) und so wieselflink durch die Stadt bewegen. Dahinter stecken 63 Cooper-PS. Der kleine Quertreiber hängt wunderbar direkt am Gas (läuft nur zuviel, 9,2 Liter), murrst auf der anderen Seite aber auch nicht, wenn's im vierten mit Tempo

Fotos: Daniel Fortmann

Rumtreiber: Nur wenige Autos lassen sich so direkt um die Kurven zirkeln wie der Mini. Schade nur, daß der Kleine mit so viel Plastik verunstaltet wurde. Quertreiber: 63-PS-Cooper-Motor, leider laut und durstig

