

# Forever young?

Mini und Mini Cooper:  
Auch Legenden kommen in die Jahre

**D**er Mini hat Geschichte geschrieben – aber wird Sie das trösten, wenn der TÜV-Prüfer auf den morschen Hilfsrahmen Ihres vierradrigen Freundes zeigt und den Kopf schüttelt? Werden Ihnen die unzähligen Rennerfolge der kleinen Sportskanone Geist und Körper erwärmen, wenn Minilein an einem feucht-kalten Morgen partout nicht anspringen will? Und wie steht es mit dem Bewusstsein, ein Kultauto zu besitzen – wenn der Rost gerade dabei ist, Ihren ganz persönlichen Kult zu killen? Fragen über Fragen. Zum Glück gibt es auf die meisten eine Antwort!

Aus und vorbei: Am 4. Oktober 2000 rollte letzte von 5.387.862 Minis im englischen Longbridge vom Band. Damit endete eine über 40-jährige Erfolgsstory – die nur gelingen konnte, weil seine Fans dem Mini die Treue hielten. Und ihn selbst dann noch kauften, als ihr Liebling bereits in vielen Punkten (etwa in Sachen passive Sicherheit) hoffnungslos veraltet war. Den Grundstein zu dieser sensationellen Bilanz legte Alec Issigonis. Als seine so genial konzipierte Raumkapsel im August 1959 debütierte, war sie ihrer Zeit (und ihrer Konkurrenz) meilenweit voraus. Wie weit, das zeigte sich erst mehrere Autoleben später: Bis auf den heutigen Tag repräsentieren die einst revolutionären Merkmale des Mini – sein vorne quer liegender Motor, der Frontantrieb, die knapp geschneiderte Karosserie mit den kurzen Überhängen und dem steilen Heck – den gültigen Standard in der kleinen Klasse.

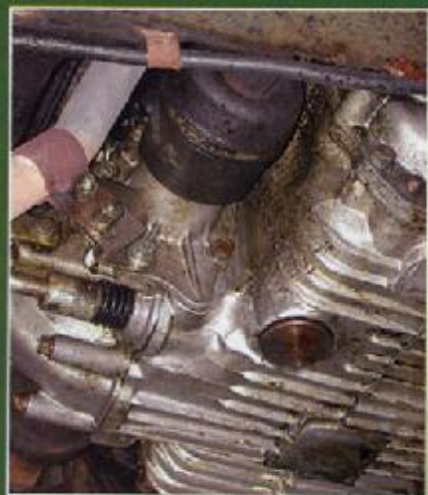
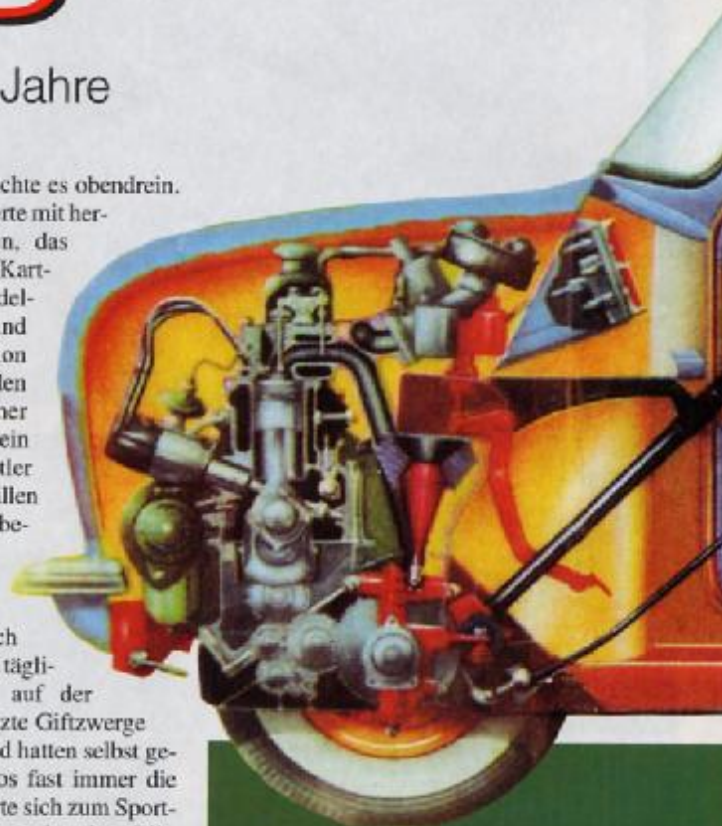
Der Mini war aber nicht nur das Auto der Vordenker. Mit seinem Charme und seiner Ausstrahlung fand er Einlass selbst in die besten Kreise. Es galt schon bald als schick, im

Mini vorzufahren. Spaß machte es obendrein. Das Drei-Meter-Auto brillierte mit hervorragendem Fahrverhalten, das gemeinsam mit dem Go-Kart-ähnlichen Handling, der tadellosen Übersichtlichkeit und der eigenartigen Sitzposition hinter der steil stehenden Lenksäule zu einem seiner Markenzeichen wurde. Kein Wunder, dass Motorsportler sein Potenzial entdeckten, allen voran der kürzlich verstorbene John Cooper, der den Fans die heute so gesuchten Cooper- und Cooper S-Versionen bescherte. Plötzlich gab es kein Halten mehr. Im täglichen Straßenverkehr wie auf der Rennpiste bliesen aufgemotzte Giftzwerge gnadenlos zum Angriff – und hatten selbst gegen deutlich potentere Autos fast immer die Nase vorn. Der Mini mauserte sich zum Sportgerät ersten Ranges und gewann in seiner Blütezeit auf Rundstrecke wie Rallyekurs so ziemlich alles, was es zu gewinnen gab. Spätestens jetzt hatte der kleine Knubbel Kultstatus erreicht!

Heute haben Liebhaber die Qual der Wahl. In seiner langen Laufbahn wurde der Mini in kaum zählbaren Varianten und Versionen gebaut – alles in allem waren es rund 130! Als Austin Seven und Morris Mini Minor (erst ab Modelljahr 1970 vermarkteten ihn seine Schöpfer unter dem alles umfassenden Markennamen Mini), als Cooper und Cooper S, als Riley Elf und Wolseley Hornet, als Clubman, Mini Moke und als in Italien montierter Innocenti, als Saloon, Cabrio, Pick-Up und Van, als Austin Countryman und Morris Traveller. Klar, dass im Lauf der Zeit Dutzende verschiedener Motoren für Vortrieb sorgten, von anderen Modifikationen gar nicht zu reden. Ein paar Meilensteine der Mini- und Mini Cooper-



Kotflügel und Frontmaske rosten vor allem an den gemeinsamen Schweißnähten



Jeder Mini-Motor verliert Öl. Nach fünf Minuten Standzeit sollten keine Flecken am Boden sein



Der Windschutzscheibenrahmen gammelt meist am unteren Rand



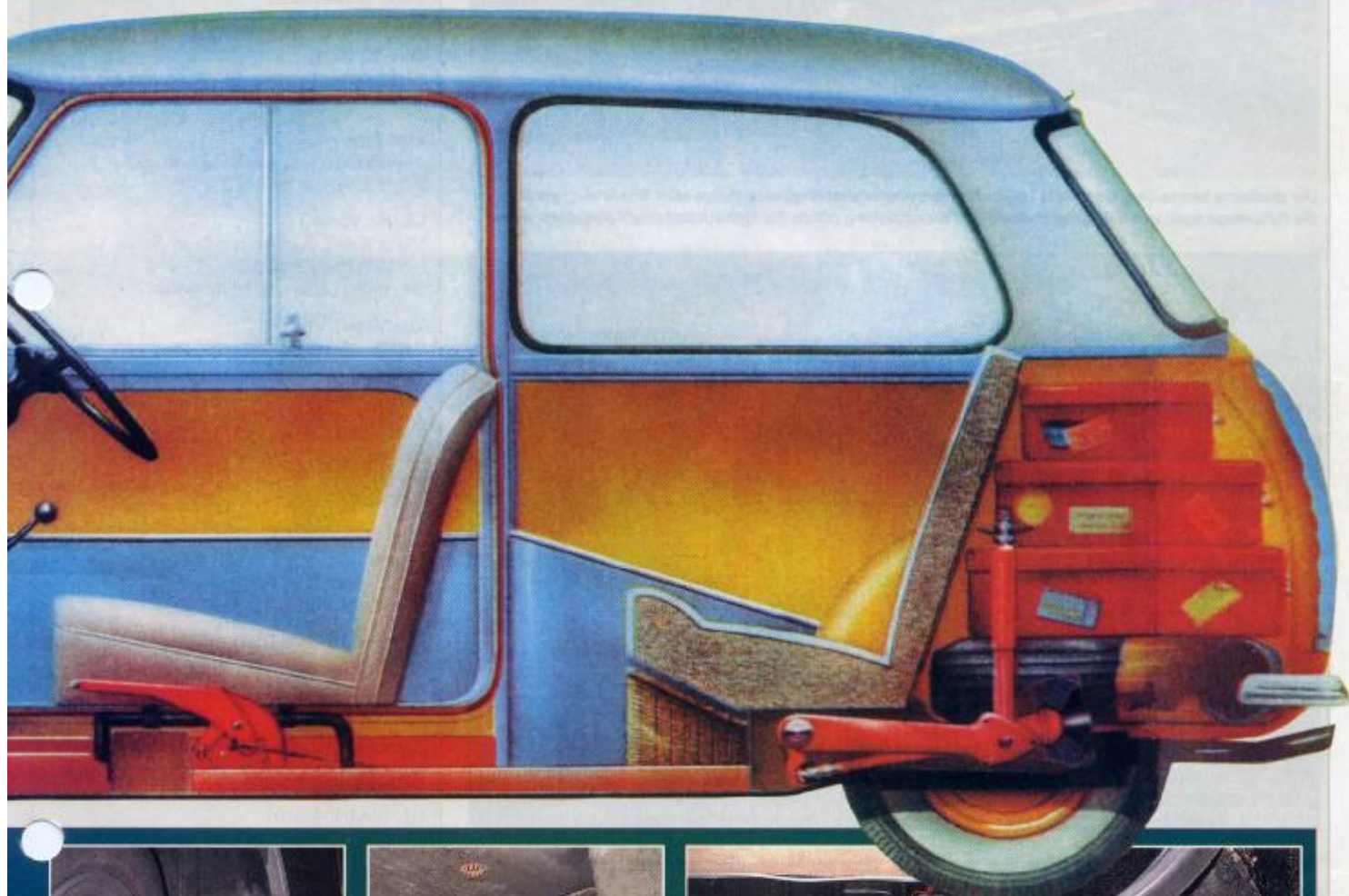
Die hinteren Fensterdichtungen schrumpfen und werden so undicht



Inspizieren Sie die A-Säule in diesem Bereich und die Türen rundum



Regenrinne ist oft gleichbedeutend mit Rostherd. Schauen Sie nach!



Der Klassiker unter den Roststellen liegt im Spritzbereich der Vorderräder



Hilfsrahmen und Batteriekasten (Pfeile) sind typische Rostherde



Schauen Sie sowohl vorn als auch hinten unter die Teppiche



Die hinteren Schwingelager leiden unter verschleppter Schmiering



Die Manschetten der Antriebswellen reißen und lassen Schmutz eindringen



Blick unter den Öldeckel: Schlamm ist der Tod der Motor-Getriebe-Einheit!



Ein steter Quell des Ärgers ist der schwergängige Heizungshahn



Beule in der Stoßstange? Nicht schlimm – Anbauteile sind billig!



Der dreifache Monte-Sieg nährte die Legende vom beinahe unschlagbaren Rallye-Mini. Tatsächlich profitierten die Giftzwerge auch von heftigen Schneefällen: Motorleistung nützte der kraftstrotzenden Konkurrenz wenig



Mini-Puristen schwören auf die frühen Schiebefenster-Modelle: In den riesigen Türablagen ließen sich eine Menge Reiseutensilien unterbringen. Später wurde der Platz für die Kurbelfenster gebraucht

Entwicklung müssen freilich erwähnt werden, um wenigstens etwas Übersicht in das Getümmel zu bringen.

So wurde im September 1964 die genial-einfache Gummifederung durch die neue *Hydrolastic Suspension* abgelöst, die wegen ihrer Füllung aus Alkohol und Gas bald als *Whisky-Soda-Federung* belächelt wurde. Die Änderungen an den Hilfsrahmen sorgen heute noch beim Teiletasch für Verwirrung. Ein Jahr später debütierte das gemeinsam von AP und BMC entwickelte Automatikgetriebe, das auf noch weniger Gegenliebe stieß als die Hydrolastic. Im Herbst 1967 erschien der Mk 2, am eckigen Alu-Kühlergrill, dem größeren Heckfenster und an den prominenteren Heckleuchten sofort zu identifizieren. Wer wollte, erhielt den Mini ab jetzt mit dem 1000er-Motor und der vollsynchronisierten *Remote-Control-Box*, die erst im Jahr darauf für die 850er Modelle zu haben war. Diese *Fernbedienung* fürs Getriebe war nichts anderes als ein Ausleger, der endlich einen kürzeren Schaltknüppel erlaubte. 1969

ging der Modernisierungsprozess weiter. BMC spendierte seinem Bestseller (mit Ausnahme von Van und Pick-Up) Kurbelfenster und innen liegende Türscharniere. Außerdem feierte die schon ausrangierte Gummifederung schrittweise ein Comeback. Ab 1973 sorgte der dritte Getriebetyp namens *Rod Change* mit direkterem Schaltgestänge für eine bessere Schaltung. Das Modelljahr 1976 bescherte den beiden Hilfsrahmen dicke Gummilager, die zumindest akustisch für eine gewisse Trennung von Fahrwerk und Innenraum sorgen sollten. 1980 löste British Leyland das altgediente A-Triebwerk ab und lancierte den in Details überarbeiteten, vom Metro abgeleiteten A-Plus-Motor (Erkennungsmerkmal: Der Ölpeilstab steckte nun nicht mehr in einem aus dem Block ragenden Röhrchen, sondern direkt im Motorblock). Ab Sommer 1984 rollten alle Minis schließlich auf deutlich größeren Zwölf-Zoll-Rädern vom Band, die seit 1975 dem 1275 GT vorbehalten waren. Sie ließen den Mini viel erwachsener aussehen und verbesserten seinen

## Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

### I. Bremer Mini Club

Ronald Karohl, Heukämpdamm 35  
D-28279 Bremen  
Tel.: 0421/823757

### Mini-Club Freudenstadt

Marco Volpatti, Birkenweg 1  
D-76474 Au am Rhein  
Tel./Fax: 07254/86389

### Mini Club München e.V.

Harry Wild, Fischerweg 1  
D-82194 Gröbenzell  
Tel.: 08142/570750, Fax: /570751

### Mini-IG Nord

Stefan Sellin, Panstede 13  
D-24217 Schönberg

### Mini Pigs

Angelika Selinger, Am Retzgraben 60  
D-79108 Freiburg

### Classic Minis

Mario Weber, Forstmeister-Gräff-Straße 3  
D-55543 Bad Kreuznach  
Tel.: 0671/28056 oder 0170/4450397

### The Minis

Udo Quetschke, Nettelbeckstraße 5  
D-40477 Düsseldorf  
Tel.: 0211/4849519 Fax: /4849576

### Mini Team Bocholt

Simone Schiwiek, Gerhard-Domagk-Straße 12  
D-46397 Bocholt  
Tel.: 02871/32171

### Mini Club Oberösterreich

Edmund Aigner Straße 83  
A-4030 Linz  
Tel.: 0664/4230184

### Mini Fan Club Steirisches Salzkammergut

Werner Ebner  
A-Kainisch 105  
Tel.: 03634/378

### Österreichische Mini-Freunde

Helmut Parolini, Pfaffenbergengasse 3-5/2/4  
A-1140 Wien  
Tel.: 0664/5048910

### Mühlviertler Mini-Freunde

Walter Trattner, Ledergasse 33  
A-4210 Gallneukirchen  
Tel.: 07235/35294

### Berner Mini Club BMC

Marina Jäggi, Halenweg 5  
CH-3032 Hinterkappelen  
Tel.: 031/9010992

### Mini Club Luzern

Georg J. Moravitz, Rotseehöhe 11  
CH-6006 Luzern  
Tel.: 041/4220011

### Mini-Club Neuhausen

Kurt Dell'Olivo, Zelgstraße 33  
CH-8222 Beringen  
Tel.: 052/6851361

### Mini & Mini Cooper Club

R. & T. Baumann-Keller, Alte Bahnhofstraße 23  
CH-8957 Spreitenbach  
Tel.: 056/4011049

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint jeweils im Oktober-Heft

Federungskomfort. Hauptgrund für die Umstellung waren jedoch die vorderen Scheibenbremsen, die bei Cooper und Cooper S von Anfang an für Verzögerung gesorgt hatten. Durch die Zwölf-Zoll-Räder durften sie sogar wesentlich größer ausfallen. Wir legen den Schwerpunkt unserer Betrachtung auf die klassischen Zehn-Zoll-Minis – nicht zuletzt, weil der Stammbaum der unzähligen Sondermodelle danach die klare Struktur eines wild wuchernden Gebüschs annimmt. Nahezu alle genannten Schwachstellen gelten aber (leider) auch für die in den meisten Details identischen Zwölf-Zoll-Modelle.

## Karosserie

Nicht nur böse Zungen behaupten, das selbsttragend ausgelegte Mini-Kleid roste an allen Ecken und Enden. Da ist was dran. In die Produktion floss viel Handarbeit ein, was den Mini-Workern leider kein gutes Zeugnis ausstellt: Die Fertigungsqualität war traditionell schlecht, um gegen Ende der Produktion noch schlechter zu werden. Vermünftige Rostvorsorge (abgesehen von einem Hauch Unterbodenschutz) fand so gut wie nicht statt, und einzelne Produktionsabläufe waren seltsam geregelt. So wurden die Karosserien erst zusammengebaut und dann zur Grundierung ins Tauchbad befördert. Davon kann sich jeder überzeugen, der die Türscharniere seines Minis abmontiert – und dabei auf nacktes, fast immer angefressenes Blech stößt. Dass man die unbehandelten Rohkarossen bei jedem Wetter im Freien lagerte, war im regnerischen England ebenfalls keine so gute Idee – kann jedoch als Erklärung dienen, weshalb manche Exemplare sehr stark rosten und andere weniger – schließlich hat der Sommer in England auch sonnige Tage...

Daneben gibt es typische Rostnester – wie die vielen, stark rostgefährdeten Falze und Karosserienähte. Begutachten Sie deshalb alle Dachkanten und Regenabläufe – um danach zu prüfen, ob sich im Schwellerbereich Feuchtigkeit unter der Türausschnittsdichtung eingenis-



1967 bescherte der Mk 2 der Fangemeinde den Abschied vom „Schnauzbar-Grill“ und den knubbligen Rückleuchten. Die Türscharniere lagen immer noch außen und die Zuladung schien grenzenlos zu sein...

tet hat. Das Außenblech unter den hinteren Seitenscheiben ist ein weiteres Biotop der braunen Pest, weil durch das im Laufe der Jahre absackende Ausstellfenster die Gummidichtung leidet – mit dem Resultat, dass Feuchtigkeit eindringt und langfristig an der Blechsubstanz nagt. Außerdem neigen die Dichtungen zum Schrumpfen, wodurch manchmal zentimeterbreite Spalte entstehen! Leider lassen sich nicht alle Falze und Nähte so einfach kontrollieren. Probleme bereitet vor allem der Bereich von Spritzwand und A-Säule, wo Dreiecksblech und Kotflügel miteinander verschweißt sind. Kann sich hier Dreck und Feuchtigkeit festsetzen, ist Korrosion nur noch eine Frage der Zeit. Von außen sichtbare Rostbläschen lassen bereits auf gravierende Schäden schließen. Gleiches gilt für das Windlaufblech vor der Frontscheibe, wo es an seinen Enden auf die Kotflügel trifft: Hier sammelt sich nicht nur am Falz Schmutz, sondern auch an den kurzen Schlauchstutzen, die zu den Belüftungsschlitzen links und rechts am Armaturenbrett führen.

Die größten Problemzonen der Mini-Haut sind die Schweller. Sie rosten am Übergang zum Bodenblech und an ihren Enden, wo der hintere Hilfsrahmen verschraubt ist. Auch über die A-Säule kann Feuchtigkeit eindringen –



Sowohl den Austin Mini Countryman als auch seinen Zwillingsbruder namens Morris Mini Traveller gab es mit und ohne die heute so gesuchten Holzapplikationen

# EINE VISION WIRD WIRKLICHKEIT

# RETRO CLASSICA

INTERNATIONALE BÖRSE FÜR OLDTIMER, CLASSICS, MOTORRÄDER, ERSATZTEILE UND RESTAURIERUNG



MESSE STUTTGART  
30. MÄRZ BIS 1. APRIL 2001  
TÄGLICH VON 9.00 - 18.00 UHR

- Handel von Oldtimern, Youngtimern und Classic-Cars
- Handel von klassischen Motorrädern
- Restaurierung und Design
- Vertrieb und Handel von Oldtimer-Zubehör, Ersatzteilen, Werkzeugen und Accessolres
- Handel von Retro-Spielzeug
- Spezialversicherungen
- Organisation und Durchführung von Rallye-Sport-Veranstaltungen
- Literatur-Verlage
- Automobilkultur/Museen
- Automobilclubs und -vereine

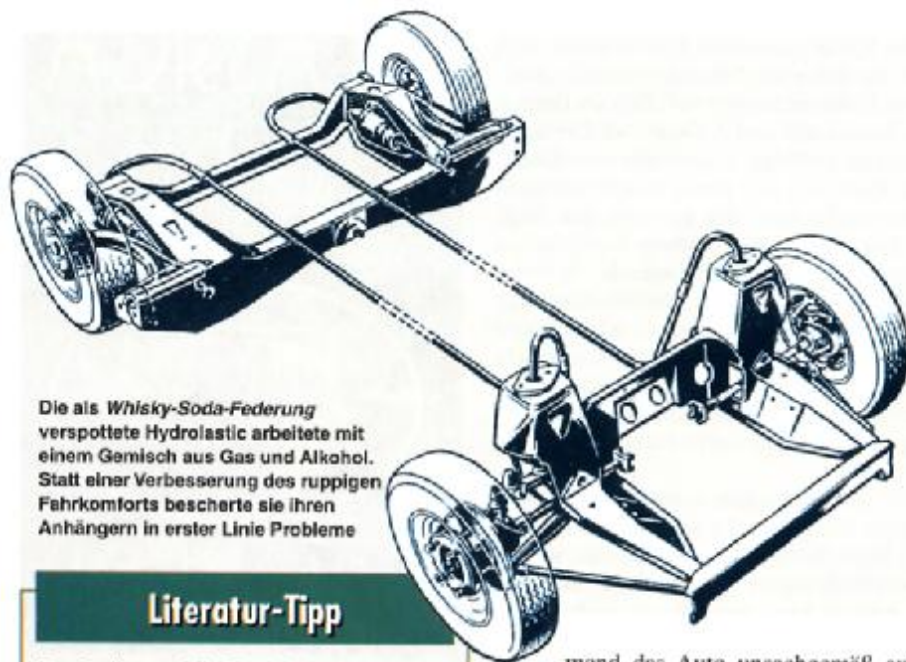
Messe Stuttgart-Hotline  
Tel 0711/25 89-0 Fax 0711/25 89-691  
www.messe-stuttgart.de

Messe Stuttgart  
INTERNATIONAL

ColorService  
COLOREGLASS



Die Karosserieform des 1969 präsentierten Mk3 blieb dem Mini bis zum Schluss erhalten. Selbst als das Format der Räder 1984 auf zwölf Zoll anwuchs, kamen die Konstrukteure ohne Änderungen am Blech aus



Die als *Whisky-Soda-Federung* verspottete *Hydroastic* arbeitete mit einem Gemisch aus Gas und Alkohol. Statt einer Verbesserung des ruppigen Fahrkomforts bescherte sie ihren Anhängern in erster Linie Probleme

## Literatur-Tipp

Das fundierteste Mini-Buch in deutscher Sprache ist leider vergriffen. Johannes Hübners *Großes Mini-Buch* aus dem Heel-Verlag gibt es auf Oldtimermärkten nur noch antiquarisch. Sehr atmosphärisch ist die deutsche Version von L.J.K. Setright's *Mini – die ersten 40 Jahre* (Heel, 85 Mark, ISBN: 3-89365775-4), allerdings kommt die Technik dort etwas zu kurz. Schrauber sollten deshalb Lindsay Porter im englischen Original lesen: *Mini Restoration Manual* (Haynes, ISBN: 0-85960440-3, zu beziehen über Schröder & Weise in Hannover, Tel.: 0511/517037).

weil das Moosgummi um den Türaufsteller porös geworden ist und Wasser von da in den Schweller gelangt. Sind dann noch die Schlitzlöcher des Wasserablaufs verstopft, sollten Sie sich bei nächster Gelegenheit nach den Preisen für Innen- und Außenschweller erkundigen. Der Boden kann ebenfalls übel verrotten – weil je-

mand das Auto unsachgemäß aufgebockt, dabei das Bodenblech verbogen und so den Falz am Übergang zur Spritzwand hochgebogen hat.

Eine genaue Inspektion haben die Türen verdient. Sie reißen ungeniert an ihren oberen Ecken ein und gammeln vor sich hin, wenn die Fenster-Abstreifleisten verschlissen und die Ablauflöcher verstopft sind. Auch der Scheibenrahmen ist selbst bei relativ jungen Autos häufig angefressen, da Feuchtigkeit die Abdeckung der Wischerwellen unterwandert und in den unbehandelten Hohlraum unter dem Windlauf dringt. Die Liste gefährdeter Karosserieteile lässt sich mit den vorderen Kotflügeln fortsetzen, die besonders gerne unter den Scheinwerfern an der Schweißnaht zur Frontmaske korrodieren. Und dass sich unter den aufgeschraubten Kotflügelverbreiterungen (falls vorhanden) allerhand Unappetitliches sammelt, ist fast schon Ehrensache.



Zwerg Nase: Das Facelift des modernisierten Mini Clubman ging am Publikumsgeschmack vorbei



Auch vom Clubman gab es die praktische Kombi-Variante, die den Mini zum Kleintransporter machte



Mit 60 PS war der 1275 GT zu dünn motorisiert, um an den sportlichen Nimbus der Cooper anzuknüpfen

Betrachten wir nun das Hinterteil des Mini. Bitte öffnen Sie die Heckklappe, die Sie bei dieser Gelegenheit gleich auf Kantenrost untersuchen können, und befreien Sie den Kofferraum, falls nötig, von leeren Öldosen und sonstigem Müll. Fühlt sich der Kofferrauminhalt feucht an, ist entweder die Dichtung verschlissen – oder Wasser dringt über Rostlöcher in den Kofferraum. Vielleicht, weil die Ecken im Bereich zur Seitenwand bereits durchgammelt sind? Weil die Heckscheibendichtung brüchig geworden ist? Oder weil sich der Rostfraß bereits um die Verschraubung des Hilfsrahmens eingestrichelt hat? All das ist möglich. Stichwort Hilfsrahmen: Der vordere bereitet (dank Ölverlust-Schmierung) nur selten Probleme, dagegen fault der hintere häufig weg, besonders an den Unterseiten seiner beiden Längsträger (die einen Hohlraum mit Abflusslöchern) bilden.

## Mechanik und Elektrik

Hat Ihr Prüfling bis hierher eine gute Figur gemacht, dann entspannen Sie sich! Das Schlimmste ist überstanden, denn in Sachen Mechanik überrascht der kleine Brit durch sein robustes, wenig störanfälliges Wesen. Er-

freulich ist außerdem, dass die beiden Fahrschemel größere Reparaturen erleichtern; der vordere Hilfsrahmen etwa beherbergt die gesamte Antriebseinheit und ist verhältnismäßig einfach auszubauen. Ein weiterer Pluspunkt sind die Schmiernippel des Mini, regelmäßige Wartung vorausgesetzt. Und dass man an einem Mini deutlich besser arbeiten kann, als die drangvolle Enge unter der Haube suggeriert, wissen versierte Schrauber.

Zu den Schattenseiten gehört, dass kaum ein Auto so nachhaltig und inbrünstig getunt wurde, oftmals mit fragwürdigem Ergebnis. Von verbastelten Kisten sollte man daher besser die Finger lassen. Generell gilt, dass alle Tuningmaßnahmen (also auch korrekt und einwandfrei ausgeführte) Einfluss auf

die Lebensdauer haben. Durch die höhere Leistung ohnehin anfälliger, werden solche Autos fast immer härter rangenommen – was sich direkt und unmittelbar auf die Laufleistung der meisten Aggregate auswirkt. Dagegen erreichen die serienmäßigen Triebwerke bei sachgemäßer Behandlung durchaus hohe Kilometerzahlen – regelmäßige Öl- und Filterwechsel vorausgesetzt, denn durch den gemeinsamen Ölsumpf von Motor, Getriebe und Differenzial können

### Das kosten gängige Mini-Ersatzteile

Motor (998 ccm)	2.995 DM
Auspuffanlage (komplett)	69 DM
Bremstrommel (vorn oder hinten)	48 DM
Hauptbremszylinder	179 DM
Vergaser (SU HS4)	350 DM
Kupplung (komplett)	150 DM
Wasserpumpe	47 DM
Lichtmaschine (Lucas AT)	210 DM
Anlasser (AT)	90 DM
Windschutzscheibe	130 DM
Kotflügel vorn	120 DM
Frontmaske	150 DM
Scheinwerfer H4 (Einsatz)	59 DM
Rücklicht komplett	139 DM

Quelle: BRITISH OPEN, Offkamp 7, 22529 Hamburg, Tel 040/553531-5, Fax -6

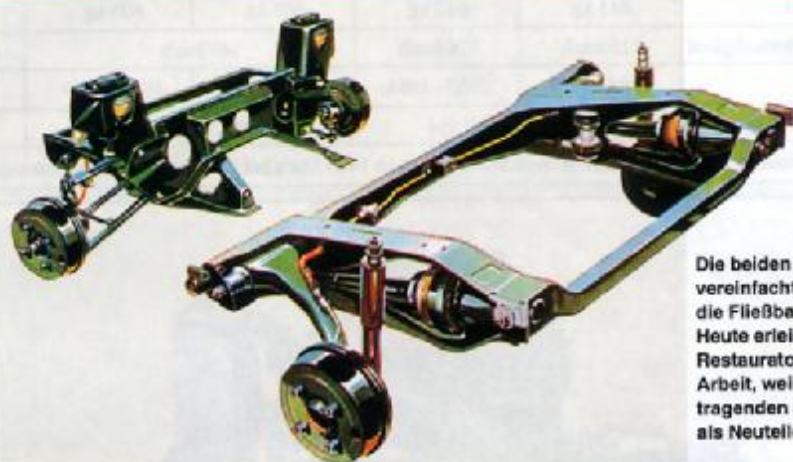
Metallspäne, vor allem durch Abrieb an den Getriebe-Zahnradern, in den Motor-Kreislauf gelangen.

Wer zur Probefahrt startet, sollte auf starke Vibrationen achten. Treten sie im Leerlauf auf, ist vermutlich die Drehmomentstütze zwischen Spritzwand und Motor der Übeltäter. Ist die Halterung dieser im Fachjargon „Knochen“ genannten Stange gebrochen, stützt sich der Motor auf den Auspuff – bis der ohnehin schwach dimensionierte Anschlusskragen des Hosenrohrs einfach abreißt. Probleme kann auch das Getriebe bereiten. Pfeifgeräusche, die

## Der heutige Marktwert

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Austin Seven 850 Mini*	1959 bis 1967	DM 11.300	DM 8.000	DM 4.900	DM 2.600	DM 1.100	DM 5.175
Austin Mini 850 Mk2*	1967 bis 1969	DM 8.600	DM 6.500	DM 3.600	DM 1.800	DM 800	DM 4.850
Mini 1000 Mk2*	1967 bis 1969	DM 10.100	DM 7.400	DM 4.000	DM 2.300	DM 900	DM 4.980
Mini Countryman*(Woody)	1960 bis 1967	DM 17.900	DM 13.000	DM 8.500	DM 4.100	DM 1.600	DM 6.590
Mini 1000 Mk3	1969 bis 1982	DM 9.900	DM 7.600	DM 4.600	DM 1.900	DM 700	DM 4.940
Cooper 998	1964 bis 1967	DM 32.900	DM 24.400	DM 12.300	DM 4.800	DM 2.000	DM 7.410
Cooper 998 Mk2	1967 bis 1970	DM 31.400	DM 22.000	DM 11.400	DM 4.800	DM 2.000	DM 6.990
Cooper S 1071	1963 bis 1964	DM 36.500	DM 28.100	DM 14.400	DM 5.900	DM 2.900	DM 9.570
Cooper S 970	1964 bis 1965	DM 38.200	DM 29.500	DM 15.800	DM 6.400	DM 4.000	DM 7.990
Cooper S 1275 (Mk 1-3)	1964 bis 1971	DM 36.000	DM 27.000	DM 13.800	DM 5.600	DM 2.800	DM 10.530
Innocenti Mini 1001	1972 bis 1975	DM 12.000	DM 8.900	DM 5.000	DM 2.500	DM 1.300	DM 7.290
Innocenti Cooper 1300	1972 bis 1975	DM 21.500	DM 15.500	DM 9.800	DM 4.800	DM 2.400	DM 8.890
Mini Clubman	1969 bis 1980	DM 9.500	DM 7.200	DM 4.100	DM 1.700	DM 600	DM 5.990
Mini Clubman Estate	1969 bis 1982	DM 10.900	DM 8.200	DM 5.000	DM 2.200	DM 700	DM 6.450
Mini 1275 GT	1969 bis 1980	DM 10.700	DM 8.000	DM 4.400	DM 2.000	DM 700	DM 10.080

\*Die Preise der parallel angebotenen Morris-Modelle weichen nicht nennenswert von den hier aufgeführten Austin-Versionen ab



Die beiden Hilfsrahmen vereinfachen vor allem die Fließbandmontage. Heute erleichtern sie Restauratoren die Arbeit, weil es die tragenden Strukturen als Neuteile gibt

**AXA Colonia**  
*Classic Police*

*Eine Klasse besser,  
im Service  
und im Preis.*

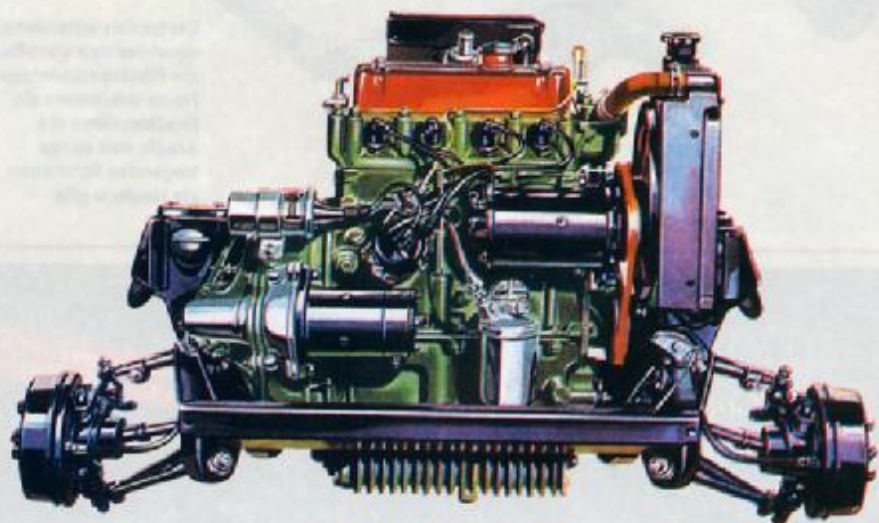
Besuchen Sie uns auf der  
Techno Classica, Halle 1

Wir begleiten Sie, wir sichern Sie.  
Reden Sie mit uns: 0 180 3 - 95 66 22  
oder [www.axa-colonia.de](http://www.axa-colonia.de)

The Future. Together. Now

## Technische Daten: Mini und Mini Cooper

Modell	Mini 850	Mini 1000	Cooper 997	Cooper 998	Cooper 1071 S	Cooper 970 S	Cooper 1275 S
Motor	Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, quer eingebaut; wassergekühlt; hängende Ventile, von unten liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; dreifach gelagerte Kurbelwelle; ein oder zwei SU-Vergaser						
Hubraum	848 ccm	998 ccm	997 ccm	998 ccm	1071 ccm	970 cm	1275 ccm
Bohrung x Hub	62,9 x 68,2 mm	64,5 x 76,2 mm	62,5 x 81,3 mm	64,6 x 76,2 mm	70,6 x 68,26 mm	70,6 x 61,91 mm	70,6 x 81,33 mm
PS bei U/min	34 bei 5500	38 bei 4750	55 bei 6000	55 bei 5800	70 bei 6000	65 bei 6500	73 bei 6000
Verdichtung	8,3 : 1		9 : 1			9,75 : 1	
Getriebe	Viergangschaltung (der erste Gang war bis 1967 unsynchronisiert)						
Karosserie	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Hilfsrahmen						
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schubstangen; Gummifederung; Teleskop-Stoßdämpfer Von 1964 bis 1969: Hydrolastikfederung mit Torsionsstäben (Flüssigkeits-Verbundfederung)						
Hinterachse	Einzelradaufhängung an gezogenen Längslenkern; Gummi-Federung; Teleskop-Stoßdämpfer; Von 1964 bis 1971: Hydrolastikfederung mit Torsionsstäben (Flüssigkeits-Verbundfederung)						
Bremsen	Trommeln rundum		vorne Scheiben, hinten Trommeln				
Radstand	Limousine: 2036 mm, Kombi: 2130 mm						
Länge x Breite x Höhe	3048 x 1410 x 1350 mm, Kombi: 3300 x 1396 x 1360 mm						
Leergewicht	615 kg	630 kg	605 kg	605 kg	635 kg	625 kg	635 kg
Höchstgeschwindigkeit	115 km/h	126 km/h	140 km/h		152 km/h	147 km/h	155 km/h
Bauzeit	1959 - 1979	1967 - 1984	1961 - 1963	1963 - 1969	1963 - 1964	1964 - 1965	1964 - 1971
Stückzahl	1959-1984: 4.782.164		ca. 98.500		4017	964	40.449
Kat-Nachrüstung	Bausätze zum Selbststeinbau ab 1485 Mark bei Pohlhausen Qualitätsmanagement, 33428 Harsewinkel, Tel./Fax: 02588/8129						



Der Geniestreich des Sir Alec Issigonis: Der quer stehende Motor bildet mit Vorderachse und Hilfsrahmen eine Einheit, die nur ein Sechstel der Fahrzeuglänge beansprucht – und komplett auszubauen ist!

verschwinden, wenn Sie die Kupplung treten, deuten auf ein defektes Zwischenrad hin, Heulgeräusche auf verschlissene Wellenlager. Alle Minis haben eine hydraulische Kupplung, die ohne Motor- oder Getriebeausbau getauscht werden kann. Trennt sie nicht mehr richtig, ist vermutlich der Geber- oder der Nehmerzylinder undicht. Ein Blick ins Reservoir des Geberzylinders kann also nicht schaden.

Einmal in Fahrt, ist beim Lenken unbedingt auf Knackgeräusche zu achten: Ausgeschlagene Kugelköpfe der Lenkung sind in den

meisten Fällen die Ursache. Auch hier gilt, dass breite Felgen und Reifen erhöhten Verschleiß nach sich ziehen. Prüfen Sie die Bremsanlage! Den Cooper-Modellen spendierte BMC vom Start weg Scheiben an den Vorderrädern, dem „normalen“ Mini nicht: Hier kamen bis zum Modelljahr 1985 Trommeln rundum zum Einsatz (seit 1964 mit vorderer Duplex-Bremse, also mit zwei Radbremszylindern je Bremstrommel). Leider neigen Trommelbremsen dazu, schief zu ziehen – erst recht, wenn die Anlage vernachlässigt

wurde (festgerostete oder rund gedrehte Einstellexzenter deuten darauf hin). Dafür bereitet die elektrische Anlage von Lucas (Marelli beim italienischen Familienzweig der Innocenti) wenig Ärger. Wenn doch, dann sind fast immer korrodierte Rundstecker die Ursache. In die Hülsen dieser *Bullets* dringt Feuchtigkeit ein und lässt die Kontakte aufblühen.

### Fazit

Mini-Fans haben ein großes Herz. Mit kühner Handbewegung wischen sie die Kritik ihrem Liebling – der vielen als unsicher, unzuverlässig und reparaturanfällig gilt – vom Tisch. Für sie ist Mini-Fahren mehr als bloße Beförderung, ist Stilfrage und Lebensgefühl. Aber selbst Zeitgenossen, die den kleinen Engländer nüchterer betrachten, entdecken seine Reize. Denn im tagtäglichen Umgang präsentiert sich ein gepflegter Mini als liebenswerter und durchaus verlässlicher Begleiter, der jede Menge Fahrspaß vermittelt, sich als ausgesprochener Sympathieträger entpuppt und bei der Parkplatzsuche immer wieder Pluspunkte verbucht. Ein weiterer Vorteil ist, dass alle wesentlichen Teile – egal, ob Blech oder Mechanik – lieferbar sind und das sogar zu erstaunlich günstigen Preisen. Also dann – geben Sie sich einen Ruck und gute Fahrt im Mini!

Text: Dieter Günther  
Fotos: Peter Steinfurth/Archiv

Wir danken Stefan Schultz, Uwe Wubbels und Stefan Wipperfurth von „British Open“ für die freundliche Unterstützung