

The MINI Story. Inhaltsverzeichnis.



1. Sir Alec Issigonis.	
„I did not invent the Mini, I designed it.“	
100. Geburtstag von Sir Alec Issigonis.	2
2. Eine kleine Geschichte des MINI Classic.	4
3. Die Varianten des MINI Classic.	11
4. Die Technik des MINI Classic.	14
5. Legenden um eine Legende.	17
6. Der MINI Classic im Motorsport.	19
7. Technische Daten.	21



1. Sir Alec Issigonis.

„I did not invent the Mini,
I designed it.“
100. Geburtstag von
Sir Alec Issigonis.

Zum Hochschulstudium hat es ihm nicht gereicht und Mathematik nannte er „den Feind eines jeden kreativen Menschen“. Doch nichts faszinierte ihn so sehr wie pure Technik. Und wenn er von einer Idee überzeugt war, kannte er keine Kompromisse. Seine berühmteste prägte die Automobilentwicklung für Jahrzehnte: Der MINI Classic. Am 18. November 2006 wäre Sir Alexander Arnold Constantine Issigonis 100 Jahre alt geworden.

„Ununterbrochene Pannenserie“ mit dem ersten Auto.

Das Interesse für Technik und Maschinen hatte er vom Vater geerbt: Der Brite griechischer Herkunft betrieb kurz nach der Jahrhundertwende in der Hafenstadt Smyrna, dem heutigen Izmir, ein Unternehmen für Schiffsmotorenteknik. Davon inspiriert interessierte sich Alexander – kurz Alec gerufen – bald vor allem für Eisenbahnen und Dampfmaschinen. 1922 musste die Familie in den Wirren der türkischen Staatsgründung nach Malta fliehen, der Vater starb auf der Insel. Seine Mutter nahm ihn mit nach England, wo er zwei Jahre später zu einem ersten eigenen Auto kam: Ein Singer mit Weymann-Karosserie, mit dem er 1925 seine Mutter in einer „ununterbrochenen Pannenserie“ – so Issigonis später – durch Europa chauffierte. Ein nachhaltiges Erlebnis, das ihn unmittelbar nach der Rückkehr eher beflügelte als davon abhielt, am Battersea Polytechnikum in London eine dreijährige Ausbildung in Maschinenbau zu beginnen. Begabung fürs Handwerkliche und Begeisterung fürs Konstruktionszeichnen glichen seine Abneigung gegen mathematische Theorie gerade so aus, und Issigonis schaffte mit Müh und Not den Abschluss, freilich ohne eine Chance auf einen weiterführenden Studienplatz am gleichnamigen College.

Klein, leicht, schnell: Der Lightweight Special.

Also startete er sein Berufsleben als technischer Zeichner und Verkäufer bei einem Konstruktionsbüro für Automobiltechnik in London. Von seinem ersten Gehalt kaufte er sich einen Austin Seven, machte ihn renntauglich und startete im März 1929 zu seinem ersten Rennen. In den Folgejahren entwickelte er in seiner Freizeit einen eigenen Monoposto mit Konstruktionsmerkmalen, die ihn später berühmt machen sollten: Der „Lightweight Special“ war winzig klein, extrem leicht, aber technisch fortschrittlich und erfolgreich.

1934 wechselte Issigonis ins Konstruktionsteam des Automobilherstellers Humber Ltd. nach Coventry und wirkte dort an der Einführung der Einzelradaufhängung mit. Bereits zwei Jahre später warb ihn Morris Motors wegen seiner Fähigkeiten in der Fahrwerksentwicklung ab. Während des Krieges beschäftigte er sich notgedrungen mit verschiedenen Militärfahrzeugen, die der Pragmatiker aber gleichzeitig als Versuchsobjekte für technische Neuheiten zu nutzen wusste. 1941 startete Morris das Projekt „Mosquito“, einen kompakten Viersitzer für die Nachkriegszeit. Trotz der widrigen Umstände stellte das Team um den Workaholic Issigonis nicht nur innerhalb von drei Jahren den ersten fahrfertigen Prototyp auf die Räder; das Auto wurde ab 1948 als Morris Minor auch das erfolgreichste Modell im Nachkriegsangebot der Marke.

Drei Baureihen aus einer Hand: Erst Mini, dann Midi und Maxi.

Vier Jahre später fusionierte Morris mit der Austin Motor Company zur British Motor Corporation, in der Issigonis keine Zukunftschancen für seine Kreativität sah. Er wechselte deshalb zu Alvis, um dort eine Luxuslimousine zu entwickeln. Das Projekt scheiterte an den Finanzen und BMC holte den Ingenieur 1955 als stellvertretenden Technischen Leiter ins Austin-Werk nach Longbridge zurück. Sein Auftrag: drei neue Baureihen für Klein-, Mittel- und Oberklasse entwickeln, die dem damals größten europäischen Automobilhersteller die Zukunft sichern sollten. Dem Druck, der ab 1956 als Folge der Suez-Krise auf der Entwicklung des Kleinwagens lag, widerstand Issigonis durch seine fordernde und autoritäre Arbeitsweise. Er trieb sein Team in kürzester Zeit zu Höchstleistungen, ging in der Sache aber keinerlei Kompromisse ein. Dennoch respektierten ihn seine Mitarbeiter nicht nur, zu vielen entwickelten sich auch lebenslange Freundschaften. 1959 debütierte als Ergebnis der MINI Classic, drei Jahre später der viertürige Mittelklassewagen Morris 1100 und 1964 der überaus geräumige Austin 1800.

Karriere und Ritterschlag: Ehrungen für ein Lebenswerk.

Der Erfolg des MINI Classic machte auch seinen Vater in aller Welt bekannt, der Wert auf die Feststellung legte: „Ich habe den Mini nicht erfunden, ich habe ihn konstruiert.“ 1961 wurde Alec Issigonis als Technischer Direktor Vorstandsmitglied der Austin Motor Company, zwei Jahre später der gesamten BMC. 1967 nahm ihn die Royal Society, die angesehenste britische Forschungsvereinigung, als Mitglied auf und zwei Jahre später schlug die Queen den Vater des MINI Classic zum Ritter. 1971 trat Sir Alec Issigonis in den Ruhestand, blieb dem Unternehmen aber noch bis 1987 als Berater treu. Im Jahr darauf starb er am 2. Oktober, kurz vor seinem 82. Geburtstag.

2. Eine kleine Geschichte des MINI Classic.



Alexander Arnold Constantine (Alec) Issigonis ist der Vater des MINI Classic. Ende 1956 erhielt er von Leonard Lord, Chef der British Motor Corporation (BMC), den Auftrag, so schnell wie möglich einen „richtigen Kleinwagen“ auf die Straße zu bringen. Issigonis war von der Idee begeistert. Die Konstruktion eines perfekten Kleinwagens gehörte schon immer zu seinen Lieblingsthemen. Nun galt es, seine Vorstellungen am Zeichentisch zu entwickeln und mit seinem Team umzusetzen. Seine Vision: ein viersitziger Kleinwagen mit optimaler Raumausnutzung und gediegenem Fahrkomfort, technisch und optisch völlig anders als alle aktuellen Fahrzeuge und für jedermann erschwinglich.

Suez-Krise als Auslöser.

Schuld an dem Projekt war ein Mann, der mit Autos überhaupt nichts zu tun hatte. Gamal Abd el-Nasser, Staatspräsident von Ägypten, verfügte am 26. Juli 1956 einen Monat nach Abzug der britischen Truppen aus der Suezkanalzone die Verstaatlichung der Kanalgesellschaft und sperrte die Wasserstraße. Briten und Franzosen, denen die Gesellschaft mehrheitlich gehört hatte, schickten zwar postwendend Fallschirmjäger an die künstliche Wasserstraße, aber diese blieb für einige Monate unterbrochen. Die Folge: Öl und Benzinpreise schossen in die Höhe, und England dachte daran, das Benzin auf zehn Gallonen pro Monat zu rationieren. Es sah so aus, als hätten langfristig nur sehr sparsame Autos Marktchancen.

Große Pläne mit kleinem Budget.

Das Ziel schien klar abgesteckt: die Entwicklung eines kraftstoffsparenden Kleinwagens in der großen Tradition des Vorkriegsmodells Austin Seven und des legendären Morris Minor. Da BMC zu diesem Zeitpunkt – wie vielen anderen Automobilherstellern auch – sehr begrenzte Finanzmittel zur Verfügung standen, achtete Lord darauf, sowohl die Entwicklungskosten niedrig, als auch die Entwicklungszeit kurz zu halten. Eine Bedingung für den künftigen Kleinwagen war deshalb, einen Motor aus der laufenden Produktion zu verwenden. Die British Motor Corporation (BMC) war 1952 durch den wirtschaftlich notwendigen Zusammenschluss britischer Automobilhersteller entstanden und führte unter anderem die Marken Austin, Morris, Riley und Wolseley.

Platzsparend: Frontantrieb und Quermotor.

Issigonis entschied sich für ein Frontantrieb-Konzept mit quer stehendem Motor. Als Triebwerk kam nur der so genannte Serie-A-Motor in Frage. Der Motor mit 948 ccm Hubraum, wie er im Morris Minor Verwendung fand, leistete 37 PS. Und das war immer noch mehr als genug: Ein erstes Versuchsfahrzeug kam damit auf stolze 150 Kilometer pro Stunde Höchstgeschwindigkeit, mit der das kleine Auto allerdings heillos überfordert war: Weder Fahrwerk noch Bremsen waren für derartige Belastungen ausgelegt. Also wurde die Leistung auf 34 PS reduziert, indem der Hubraum auf 848 ccm verkleinert wurde, was immer noch beachtliche 120 km/h bedeutete.

Auffallend – und später charakteristisch – am MINI Classic waren die nach außen gerichteten Blechfalze zwischen Kotflügeln und Karosserie. Der Grund dafür war schlicht die Wirtschaftlichkeit: Die außen liegenden Schweißnähte

lassen sich produktionstechnisch bedeutend billiger setzen. Zweites von außen sichtbares Zeichen der kostenorientierten Produktion waren die ebenfalls außen liegenden Türscharniere. Der minimalistischen Philosophie folgte selbstverständlich auch die Innenausstattung: Zum Öffnen der Tür diente ein schlichter Seilzug, vor Fahrer und Beifahrer spannte sich statt eines Armaturenbretts eine kleine Ablage. In ihrer Mitte saß als Zentralinstrument der Tacho mit Meilenzähler und Benzinuhr. Darunter zwei Kippschalter für Scheibenwischer und Licht, und das war's dann auch schon – eine Heizung gab's nur gegen Aufpreis. Selbst das mit Chrom aufgewertete

De-Luxe-Modell blieb serienmäßig unbeheizt, bot dafür aber Teppichboden, Lederapplikationen an den Sitzen und einen Aschenbecher.

Das Leichtgewicht: Ein Auto mit 600 Kilo.

Etwa 600 Kilo wog ein MINI Classic in Serienausstattung, er bot vier Personen ausreichend Platz und man durfte auch etwas Gepäck mitnehmen. Wem der 195 Liter fassende Kofferraum nicht ganz ausreichte, der konnte ja einfach die Klappe offen lassen – weil die unten angeschlagen war, ließen sich sogar sperrigere Güter darauf ablegen und einigermaßen sicher befestigen. Und das war durchaus kein Geheimtipp, in Hochglanzprospekten wurde diese erweiterte Ladekapazität farbenfroh präsentiert.

Debüt am 26. August 1959.

Am 26. August 1959 war es dann soweit – der MINI Classic hatte Premiere. Und zwar in allen Ländern gleichzeitig, in denen BMC vertreten war. Er kam zunächst in zwei Varianten auf den Markt, als Morris Mini-Minor und als Austin Seven, die sich allerdings nur im Kühlergrill, in den Karosseriefarben und den Radkappen unterschieden. Dafür stammten sie aus

verschiedenen Produktionsstätten, der Austin entstand in Birmingham, der Morris in Oxford. Später fertigte BMC beide Versionen an beiden Standorten.

In seinem Heimatland kostete der MINI Classic 496 englische Pfund und war damit das zweitpreiswerteste Auto auf dem Markt.

Preiswert aber nicht billig.

Der „Incredible Austin Seven“ – das v stand auf dem ersten Werbefoto um 90 Grad gedreht – trat gegen zwar teurere, aber in Europa bewährte Konkurrenz an: Den Volkswagen, die Dauphine von Renault oder den Fiat 600. Das legendäre englische Fachmagazin „The Autocar“ attestierte dem Neuling: „Die Mode bringt oft automobiler Mißgeburten ans Licht der Welt, doch

wenn sich clevere und verständige Ingenieure mit einem Thema beschäftigen, dann kann das Resultat auch außerordentlich gelungen sein.“ Obwohl

sich der britische Neuling auch in der internationalen Fachpresse gut gegen die Wettbewerber behaupten konnte, begannen die Verkäufe eher verhalten. Für junge Käufer war er trotz seines günstigen Preises noch zu teuer,

für besser verdienende zu spartanisch. So schrieb die deutsche Motor Revue 1960 über den Austin Seven im Testrückblick: „Der weitaus interessanteste von allen (den Preis ausgenommen). Deswegen ist dieser Wunderwagen (Gummifederung, quer gestellter Vierzylindermotor, Motor und Getriebe in einem Ölsumpf, billige 10-Zoll-Reifen, ungewöhnlich großer Innenraum,

kleine Verkehrsfläche) bei uns nicht zu sehen. Der Wagen hätte es anders verdient, denn bei uns wird oft für mehr Geld Unvollkommeneres gekauft – aber unserem Käuferpublikum fehlt der klare Blick.“ 5 780 DM kostete der MINI Classic damals beim Importeur – einen Volkswagen gab's vergleichsweise für 4 600 Mark, den nagelneuen BMW 700 Sport für 5 650 DM.

Starthilfe von der Queen.

Selbst die Tatsache, dass man nur eine Parklücke von rund 3,50 Meter brauchte, um die drei Meter und fünf Zentimeter MINI Classic Länge einzufädeln,

zog nicht so sehr wie erhofft. Doch dann entdeckte die Londoner Schickeria den flotten Flitzer, allen voran Lord Snowdon, Gemahl von Prinzessin Margaret. Auch deren Schwester, die Queen persönlich, ließ sich von Alec Issigonis den MINI Classic in einer Probefahrt vorführen, was dem Kleinwagen dann endgültig das nötige Image sicherte. Auch in den USA wurde man neugierig auf den Winzling aus Europa und empfing ihn mit Wohlwollen. So urteilte eine führende US-Fachzeitschrift 1960: „Der Austin ist das

wohl kleinste vollwertige Automobil der Welt. Wir müssen zugeben, dass man zu viert keine Platzprobleme kennt, man sitzt sogar besser als in einem

der großen einheimischen Fahrzeuge. Und obwohl er sehr viel Spaß macht, ist er trotzdem ein sehr reales Automobil, gut gemacht und mit großen Möglichkeiten.“

Neue Varianten schon im ersten Produktionsjahr.

1959 verließen 19 749 Austin Seven und Morris Mini-Minor die Bänder, im Jahr darauf waren es bereits 116 677. Mit zunehmendem Erfolg wuchsen auch die Ansprüche an den MINI Classic. 1960 reagierte BMC mit zwei Varianten, dem Van und dem Estate. Sowohl der geschlossene Lieferwagen, als auch der rundum verglaste Kombi hatten zwei Hecktüren. Aber erst 1961 deutete sich so richtig an, was mit dem MINI Classic alles möglich war:

Das begann am Anfang des Jahres mit dem kleinsten aller Lastesel, dem Mini Pick-up. Ein gutes halbes Jahr später folgten zwei Gegenstücke auf der noblen Seite der Skala, der Wolseley Hornet und der Riley Elf mit herrschaftlich aufgerichteten Kühlermasken und Schwalbenschwänzchen-Kotflügeln am Heck. In der zweiten Jahreshälfte schließlich erschien eine Variante, die wie keine zweite die Legende MINI Classic begründete: der Cooper.

Der Sportliche: Mini Cooper.

Schon lange bevor Alec Issigonis seine legendären Skizzen für den MINI Classic aufs Papier gezeichnet hatte, verband ihn eine Freundschaft mit dem Rennwagenkonstrukteur John Cooper. Der BMC Chefkonstrukteur schätzte die kompetente Meinung seines Kollegen, deshalb war Cooper von Anfang an in die Entwicklung des MINI Classic eingeweiht. Je mehr das Projekt Gestalt annahm, desto sicherer war sich Cooper, dass mit diesem neuen Auto etwas auf den Markt kommen würde, nach dem er schon lange gesucht hatte: die Basis für einen Sportwagen, der mit dem damaligen Lotus Elite konkurrieren konnte. Sobald er einen der neuen Kleinwagen in die Hände bekam, begann er mit dem Tuning.

Cooper wandte sich an Issigonis mit dem Vorschlag, einen kleinen GT aus dem MINI Classic zu entwickeln. George Harriman, mittlerweile Chef von BMC, ließ sich von Coopers Idee überzeugen und stimmte einer Kleinserie von 1000 Mini Cooper zu, um die Reaktionen zu testen. Der Motor durfte nicht mehr als einen Liter Hubraum haben. Cooper glich deshalb den von ihm von 68,3 auf 81,3 Millimeter erhöhten Hub durch eine von 62,9 auf 62,4 Millimeter verringerte Bohrung aus. Verteilt auf die vier Zylinder ergab dies einen Hubraum von exakt 997 Kubikzentimetern. Die Verdichtung stieg von 8,3 auf 9,0, dazu kamen größere Einlassventile und Doppelvergaser. Weitere Modifikationen betrafen die aufgebohrte Auslassöffnung und eine Verstärkung des Kurbelgehäuses, um die Mehrleistung aufzufangen. Darüber hinaus änderte Cooper im Getriebe die Übersetzungen der einzelnen Gänge, um die jeweils erzielbare Höchstgeschwindigkeit zu

steigern. Die Motorleistung stieg dadurch auf 55 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf rund 136 km/h. Damit auch die Verzögerung mit der Mehrleistung Schritt halten konnte, montierte Cooper 7 Zoll große Lockheed Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse.

Spitzenleistung: Der Mini Cooper S.

Die Reaktionen auf dieses Auto, das im September 1961 auf den Markt kam, waren euphorisch und ließen nur einen Änderungswunsch offen: noch mehr Leistung. Issigonis und Cooper vergrößerten den Hubraum des 848-ccm-Motors auf 1071 Kubikzentimeter, was in einer maximalen Leistungsausbeute von 70 PS resultierte. Mehr Leistung ergab natürlich erneut eine gestiegene Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, und demzufolge überarbeitete John Cooper auch die Bremsen. Der Durchmesser der Scheiben wuchs auf 7½ Zoll, die Bremskraft des Cooper S, der 1963 debütierte, wurde von nun an von einem Servogerät verstärkt.

Der Laufsteg: die Rallye Monte Carlo.

Schon von Anfang an war der MINI Classic ein prädestiniertes Rallye-Auto: Bereits gut sechs Monate nach seinem Debüt starteten sechs Werkswagen bei der Rallye Monte Carlo 1960. Doch es dauerte drei Lehrjahre, bis die kleinen Flitzer konkurrenzfähig waren. 1963 fuhr Rauno Aaltonen den Klassensieg heraus, ehe 1964 die große Stunde der kleinen Autos schlug: Gegen eine vermeintliche Übermacht hochmotorisierter Konkurrenten gewann Paddy Hopkirk mit seinem roten Cooper S diese bedeutendste Rallye Europas. Um den Triumph der Mini Cooper komplett zu machen, belegten seine Teamkollegen Timo Mäkinen Platz vier und Rauno Aaltonen Platz sieben. Dieser Sieg war der Auftakt zu einer beispiellosen Karriere des MINI Classic als erster Breitensportwagen der Nachkriegszeit: Mit diesem kleinen Briten ließen sich sowohl bei Rallyes, als auch auf der Rundstrecke viele internationale Größen bezwingen. Vom Imagegewinn für den Kleinwagen ganz zu schweigen.

Bittere Enttäuschung: Die umstrittene Disqualifikation 1965.

1965 setzte Mäkinen mit seinem Co-Piloten Paul Easter die Erfolgsstory des Mini Cooper fort und gewann souverän die Rallye Monte Carlo. Er war der einzige Fahrer im gesamten Feld, der ohne einen Strafpunkt die tausende von Kilometern abspulte. Im Jahr darauf galten die MINI Geschwader als Favoriten der Monte. Doch es kam anders. Mäkinen, Aaltonen und Hopkirk belegten zwar nach Zieleinfahrt die ersten drei Plätze. Doch den Siegerwagen stand noch eine achtstündige technische Abnahme nach Ende der Rallye bevor. Die Kommissare stellten schließlich fest, dass die vier Zusatzscheinwerfer vor dem Kühlergrill der Mini Cooper nicht exakt den französischen Zulassungsbestimmungen entsprachen. Dies bedeutete die Disqualifikation. Es war eine der umstrittensten Entscheidungen in der Geschichte der Rallye Monte Carlo.

1965: Eine Million MINI Classic.

Im August 1964 stellte BMC eine weitere Variante des MINI Classic vor, die ursprünglich für den militärischen Einsatz konzipiert war: den Moke, ein rundum offenes, viersitziges Gefährt, der für vier Jahre in der Preisliste blieb. In der Großserie führte Issigonis die Hydrolastik-Federung für die gehobenen Saloon-Modelle ein. Bei diesem teilhydraulischen Federsystem waren die Feder/Dämpfer-Einheiten von Vorder- und Hinterachse seitenweise miteinander verbunden und sorgten so für höheren Fahrkomfort.

Der MINI Classic überzeugte auf ganzer Linie und ließ die Jahresproduktion auf 244 359 anschwellen, einen ersten Spitzenwert. Im Jahr darauf überschritt der MINI Classic die magische Grenze von einer Million produzierten Einheiten. Im selben Jahr hatte Alec Issigonis ein Automatikgetriebe zur Serienreife entwickelt und in die Ausstattungsliste gebracht. Damit war der MINI Classic einer der sehr wenigen Kleinwagen mit einer derartigen Oberklasse-Option. Überdies verfügte die Automatik, deren Platzbedarf sich nur unwesentlich von dem eines Schaltgetriebes unterschied, über vier Vorwärtsgänge. Selbst Luxuswagen hatten zu dieser Zeit in aller Regel nur drei Fahrstufen zu bieten.

1967: Modellüberarbeitung.

1967 war der MINI Classic reif für eine gründliche Überarbeitung. So erhielt er einen kraftvolleren Motor mit 998 cm³, der vor allem mit 52 statt bisher 44 Nm mehr Drehmoment hatte. Die Leistung stieg gleichzeitig auf 38 PS. Zwei Jahre später gesellte sich der Clubman als geringfügig größere Variante mit veränderter Front zum MINI Classic. Das Schwestermodell war mit 3165 Millimetern runde elf Zentimeter länger als das Original, die „Estate“ genannte Kombi-Version maß exakt 3,4 Meter. Breite, Höhe und Radstand blieben unverändert. Der Clubman war serienmäßig mit einem 38 PS starken Einlitermotor ausgestattet. Der Mini Cooper wurde aus dem Programm genommen und durch das 59 PS leistende 1,3-Liter Spitzenmodell der Clubman-Reihe mit der Modellbezeichnung Mini 1275 GT ersetzt. Und noch einige Details änderten sich 1969: Die vorderen Schiebefenster, die der MINI Classic seit Anbeginn hatte, wichen bei allen Modellen jetzt Kurbelfenstern, die außen liegenden Türscharniere wurden nach innen verlegt und ein eigenes MINI Classic Markenzeichen prangte auf der Motorhaube.

1972: Drei Millionen verkaufte MINI Classic.

1972, immerhin 13 Jahre nach seinem Debüt, wurde zu einem der erfolgreichsten Jahre des MINI Classic: Die Nachfrage war so groß, dass 306 937 Einheiten gebaut wurden, darunter der dreimillionste des mittlerweile schon als Klassiker geltenden Kleinwagens. Fast jährliche kleine Modellpflegemaßnahmen hielten die Attraktivität des MINI Classic hoch.

So gab es ab 1974 beispielsweise Denovo-Räder als Option für den 1275 GT, eine frühe Form pannensicherer Dunlop-Reifen, die auch drucklos nicht von der Felge sprangen. Käufer des 850er Basismodells konnten sich im selben Jahr an dem Einzug der Heizung in die Serienausstattung erwärmen.

Um 1976 schlug man mit dem MINI Classic neue Wege ein: Sondermodelle mit den unterschiedlichsten Schwerpunkten – von sportlich bis modisch, von nobel-distinguiert bis jugendlich-frech – fanden ihre Käufer. Von 1980 bis 1983 wurde das Programm gestrafft, Clubman, Estate und Van liefen aus. Übrig blieb allein der MINI Classic mit Einliter-Motor und mittlerweile 40 PS. Doch die Kundschaft hielt ihm eisern die Treue: 1986 lief der fünf Millionste MINI Classic im Werk Longbridge vom Band.

1990: Die Rückkehr des Cooper.

Auch nach dem offiziellen Ende der Cooper-Modelle hatte ihr Namensgeber John Cooper weiterhin Leistungskits für den MINI Classic entwickelt und verkauft. 1990 erkannte die zwischenzeitlich für den MINI Classic verantwortliche Rover Group Marktchancen und ließ den Mini Cooper wieder aufleben. Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Abgasqualität endete 1992 die Produktion der Einliter-Maschine mit Vergaser, danach wurden alle Modelle nur noch mit der 1275er-Maschine und Einspritzung ausgerüstet. Ab 1993 gab es auch eine offizielle Cabrio-Version, die zuvor in Deutschland entwickelt und verkauft worden war. Im Jahr 2000 endete schließlich die Produktion des klassischen MINI Classic. Über 5,3 Millionen des weltbekannten englischen Kleinwagens verließen in verschiedenen Ausführungen die Fabriken, darunter rund 600 000 Fahrzeuge, die zwischen 1959 und 1968 im Werk Oxford gebaut wurden. Aber auch nach 41 Jahren war noch lange nicht Schluss. 2001 schlugen der MINI One und der MINI Cooper ein neues Kapitel in der Geschichte der englischen Marke auf.

3. Die Varianten des MINI Classic.



Bereits fünf Monate nach dem Debüt des MINI Classic erschien im Januar 1960 die erste Karosserievariante, der Van. Die Karosserie des kleinen, zweisitzigen Kastenwagens war von 3 050 Millimeter der Limousine auf 3 300 Millimeter verlängert und am Scheitelpunkt um zehn Millimeter höher. Auch der Radstand wuchs um zehn auf 213 Zentimeter, was bei dem Fronttriebler ohne technische Probleme möglich und damit auch kostengünstig zu realisieren war. Der Laderaum hatte keine Fenster, dafür die beiden Hecktüren. Weil die nach hinten versetzte C-Säule schräg stand, öffneten sich auch die beiden Türchen schräg nach oben und blieben nach einem Öffnungswinkel von jeweils etwas mehr als 90 Grad am Anschlag stehen. Der Mini Van erfreute sich sowohl bei Handwerkern, als auch der britischen Post rasch großer Beliebtheit. Nicht ohne Grund: Dank der sehr kompakten Abmessungen, des aber dennoch üppigen Fassungsvermögens war er wie geschaffen für Transportaufgaben auch durch sehr enge Altstadtgassen. Über eine halbe Million Käufer entschieden sich im Laufe der Produktion für den Mini Van.

Die großen Brüder: Estate, Traveller und Countryman.

Auf derselben technischen Basis folgten in kurzen Abständen zwei weitere Varianten: Der Estate und der Pick-up. Der Estate war ein kleiner, viersitziger Kombi mit den Abmessungen des Vans, allerdings rundum verglast. Wie die Türfenster ließen sich die hinteren Seitenscheiben durch Verschieben öffnen. Der Estate hatte je nach Marke den Beinamen Countryman oder Traveller, was eindeutig auf seine Zielgruppe hinweist: Er sollte vor allem die Landbevölkerung ansprechen, was auch Werbefotos mit transportierten Tieren untermauerten, ebenso junge reisefreudige Familien und Gewerbetreibende. Der Morris Minor Traveller aus dem Jahr 1953 hatte dieses Kundensegment gut abgedeckt. Um den MINI Classic im Stil der legendären Minor „Woodies“ zu präsentieren, erhielt er wie der Morris Minor Traveller ab der B-Säule ein Holz-Fachwerk. Was beim Morris Minor allerdings eine tragende Konstruktion war, trug der MINI Classic als reine Verzierung zur Schau. Ab 1961 gab es den Kombi wahlweise auch ohne Holzapplikationen.

Das Ende des holzbeplankten Mini Estate kam im Herbst 1969 mit dem Erscheinen des Mini Clubman. Ab diesem Zeitpunkt wurde nur noch dieser Typ als Estate gebaut. Längst kaufte nicht nur die Landbevölkerung den transportfreudigen MINI Classic: seine Varianten fanden insgesamt über 400 000 Liebhaber.

Fürs Grobe: Der Pick-up.

Wer rustikaler zu Werke ging, der konnte ab Januar 1961 den Mini Pick-up ordern. Der knapp 60 000 mal produzierte Lastesel hatte hinter einer verbreiterten B-Säule, die der Karosseriesteifigkeit diente, eine offene Ladefläche. Am Heck war sie über eine unten angeschlagene Ladeklappe zugänglich. Zum Schutz der transportierten Güter gab es ein Verdeck, das wie bei Lkw seitlich angeknöpft werden musste und hinten eine – ebenfalls aufknöpfbare – Klappe mit Sichtfenster besaß.

Noblesse oblige: Riley Elf und Wolseley Hornet.

In der zweiten Jahreshälfte 1961 startete BMC den Versuch, mit zwei Edel-Varianten den MINI Classic auch der Upper Class schmackhaft zu machen. Riley Elf und Wolseley Hornet hießen die beiden Ableger, die mit zwei typischen Charaktermerkmalen damaliger Nobel-Limousinen auf sich aufmerksam machten: Statt der dezent rundlichen „Schnauze“ trugen sie zwei senkrecht aufragende, verchromte Kühlermasken vor sich her. Am anderen Ende reckten die beiden Autos einen vergrößerten Kofferraum nach hinten, flankiert von zwei Kotflügeln im modischen Schwalbenschwanz-Design. Die Innenräume waren großflächig mit Teppichen verkleidet, Fahrer und Beifahrer saßen vor einer Echtholz-Armaturentafel. Bis zu ihrem Produktionsende 1969 ließen sich knapp 60 000 Käufer von den beiden Nobel-Ablegern des MINI Classic begeistern.

Vom Militärgerät zum Spaßauto: Der Mini Moke.

1964 schlug die Geburtsstunde des offensten MINI Classics, den es je gab –
des Mini Moke. Das neue Spaßauto hatte eigentlich ganz ernste Ursprünge: Konzipiert wurde der kleine Wagen als universelles Vehikel für den Militärdienst. Die robuste Bauweise, die geringen Abmessungen und das niedrige Gewicht erfüllten alle Voraussetzungen, ein solches Fahrzeug auch einmal per Fallschirm absetzen oder mit Hubschraubern transportieren zu können. Der Moke war praktisch eine Bodenwanne mit breiten, kastenförmigen Schwellern plus Motorhaube und Windschutzscheibe. Die Sitze waren einfach Blechschalen mit Sitzkissen, gegen Unwetter schützte lediglich ein aufklappbares Verdeck. All das war für Armeezwecke ideal – wenn die geringe Bodenfreiheit nicht gewesen wäre. Sie verdarb dem Moke eine Karriere im Dienste Ihrer Majestät, tat der Begeisterung der Freizeitfahrer aber keinerlei Abbruch. Rund 14 500 der offenen MINI Classic Ableger entstanden bis 1968 in England, dann wurde die Produktion nach Australien und später Portugal verkauft. Die Gesamtauflage soll letztendlich bei rund 50 000 Exemplaren liegen.

Ursprung in Deutschland: Das Cabriolet.

1991 erschien die letzte Variante des MINI Classic, die als einzige nicht in England, sondern in Deutschland ihren Ursprung hatte. Ein engagierter Händler in Baden hatte dem MINI Classic – wie schon manche Tuner zuvor – das Dach abgeschnitten und ein schmuckes Cabriolet fabriziert.

Der offene Viersitzer kam in England für 12 250 Pfund auf den Markt, wahrlich kein Sonderangebot. Im Unterschied zu den früheren Versuchen war das Ergebnis aber qualitativ so gut ausgefallen, dass Rover entschied, Konstruktion und Fabrikation zu kaufen. Von dem Serienmodell wurden zwischen 1993 und 1996 insgesamt ca. 1000 Stück verkauft.

4. Die Technik des MINI Classic.



Der MINI Classic kam 1959 mit einem Vierzylindermotor auf den Markt. Seine Basis stammte aus dem Jahr 1951, als der so genannte Serie-A-Motor beim Austin A30 und dem legendären Morris Minor erstmals eingesetzt wurde. Die Kurbelwelle rotierte in drei Lagern, die vier Brennräume dieses Basismotors wiesen insgesamt 803 ccm Hubraum auf, gut für eine Nennleistung von 28 PS. Die oben liegenden Ventile wurden über Stößelstangen und eine unten liegende Nockenwelle betätigt, die sich mit den Ein- und Auslasskanälen dieselbe Seite teilten. Der Längsstrom-Zylinderkopf wies herzförmige Taschen im Brennraum auf, in denen die Ventilöffnungen samt Zündkerze saßen. Diese Formgebung sorgte für eine hervorragende Verwirbelung des Gemischs und damit optimale Verbrennung und ruhigen Lauf.

Hochdrehzahlkonzept: 34 PS bei 5 500 Touren.

Als die Entwicklung des MINI Classic begann, und Issigonis nach einem geeigneten Antrieb suchte, hatte der Serie-A-Motor bereits eine erste Überarbeitung erfahren. Der neue Motor brachte bei einem Hubraum von 948 ccm eine Leistung von 37 PS. Das war zuviel für Fahrwerk und Bremsen des kleinen MINI Classic, weshalb der Hubraum des jetzt quer eingebauten Motors um 100 cm³ und damit die Leistung auf 34 PS bei 5500 Umdrehungen pro Minute verringert wurde. Diese Nenndrehzahl war außergewöhnlich hoch, damals erreichten lediglich hochkarätige Sportmotoren, wie beispielsweise die eines Jaguar, auf Dauer derart hohe Touren. Durch Hubraumerhöhungen, andere Vergaserbestückungen und letztlich Einspritzung wiesen die letzten Exemplare des MINI Classic einen 1,3-Liter-Motor mit einer Leistung bis zu 63 PS auf.

Neuentwicklungen im Frontantrieb.

Unterhalb der Maschine betrat Issigonis technisches Neuland: Erstmals platzierte er das Getriebe unter dem Motor, direkt zwischen die Räder, wobei Motor und Getriebe einen gemeinsamen Ölkreislauf hatten. Damit blieb genug Platz in der Kleinwagenfront für den seitlichen Kühler, ebenso für Lenkung und Nebenaggregate. Aber auch das MINI Classic Konzept eines Fronttrieblers an sich verlangte von den BMC Ingenieuren noch Entwicklungsarbeit, war die Kraftübertragung zu den Rädern doch immer

noch ein Schwachpunkt. So neigten die bisher üblichen Kardangelenke dazu, bei größeren Lenkeinschlägen zu verziehen und das Fahrverhalten nachhaltig zu beeinträchtigen.

Das Team um Issigonis griff deshalb auf homokinetische Gelenke zurück, die im Automobilbereich zuvor nicht eingesetzt wurden. Diese Gelenke bestanden aus einem Kugellager, das von drei Käfigen umschlossen war, von denen zwei mit An- bzw. Abtrieb verbunden waren. Diese Konstruktion erlaubte ausreichende Lenkwinkel ohne allzu starke Einflüsse auf Lenk- und Fahrverhalten. Um die Belastungen der leichten und kompakten Karosserie zu verringern, lagerten die Ingenieure den gesamten Triebstrang, Lenkung und Aufhängung in einem Hilfsrahmen. Auch die hinteren Einzelräder waren an einem Hilfsrahmen befestigt, was dem MINI Classic eine hervorragende Spurtreue bescherte.

Einfach ideal: Gummifederung.

Das Fahrwerk des MINI Classic war ohnehin ein technisches Highlight. Statt Schrauben-, Torsions- oder Blattfedern konstruierte Alesc Issigonis den MINI Classic mit einer Gummifederung. Dazu diente ein Gebilde aus zwei Kegeln mit einer Gummischicht dazwischen. Der obere Kegel war fest mit dem Hilfsrahmen verschraubt, der untere mit dem Radträger. Weil sich Gummi mit zunehmendem Druck verhärtet, hatte der MINI Classic damit eine progressive Federung. Dieses Federsystem hatte so gute Eigenschaften, dass klein dimensionierte Teleskopstoßdämpfer ausreichten. Um ein möglichst feines Ansprechverhalten zu erzielen, waren sie außen an den oberen Querlenkern vorn und den hinteren Längslenkern befestigt.

Eingebaute Niveauregulierung: Hydrolastik.

1964 präsentierte Issigonis in punkto Fahrwerkstechnik eine weitere außergewöhnliche Lösung und applizierte die neue Hydrolastik-Federung aus den BMC-Limousinen auch für den MINI Classic. Charakteristisch für diese einzigartige Federung waren je ein Zylinder vom Format einer Einliter-Öldose pro Rad. In diesem Zylinder waren Federung und Dämpfung zusammengefasst, wobei als Dämpfungsmedium eine frostsichere Wasseremulsion diente. Der Clou des Hydrolastic-Systems war freilich die Verbindung der Hydraulikkammern jeweils seitenweise von Vorder- und Hinterraddämpfer per Druckschlauch. Der Effekt: Fuhr das Vorderrad über eine Unebenheit, wurde ein Teil der Dämpferhydraulik an die Partnerkammer an der Hinterachse gedrückt und hob dort die Karosserie ein Stück weit an. Natürlich funktionierte das auch im umgekehrten Fall. Theoretisch sorgte dies für ein ständig gleichbleibendes Fahrzeugniveau. Praktisch hatte es jedoch auch signifikante Nachteile: Saßen im Fond eines MINI Classic schwergewichtige Passagiere und war vielleicht auch noch der Kofferraum prall gefüllt, drückte das einsinkende Heck den Vorderbau nach oben. 1971 verschwand dann auch die Hydrolastic wieder aus dem MINI Classic.

140 Kilo purer Leichtbau: Die Rohkarosserie.

Ein Paradebeispiel für Leichtbau war die Karosserie: Obwohl der Rohbau lediglich 140 Kilo auf die Waage brachte, wies die Blechkonstruktion eine für damalige Verhältnisse vorbildliche Torsionssteifigkeit auf. Dafür sorgten in Längsrichtung die beiden Schweller und ein leichter Tunnel in Wagenmitte, der die Abgasanlage aufnahm, und die Radkästen. In Querrichtung waren es die robuste Spritzwand zwischen Motorraum und Fahrgastzelle, eine Quertraverse unter den Vordersitzen und die Kofferraumwand. Die hohe Stabilität erlaubte sogar schlanke Dachholme mit großen Fensterflächen. Und nach 32 Jahren sogar noch die Entwicklung eines Cabriolets.

5. Legenden um eine Legende.



Der erste war Lord Snowdon: Ihm, einem Freund von Alec Issigonis, gebührt die Ehre, den MINI Classic in der Londoner Society salonfähig gemacht zu haben. Als einer der ersten Käufer fegte er, begeistert von den kompakten Abmessungen und dem hervorragenden Handling, durch die britische Hauptstadt. Als Ehemann von Prinzessin Margaret machte er seinen Einfluss geltend, dass Issigonis die Chance bekam, seiner Schwägerin Queen Elizabeth den Kleinwagen vorzuführen. Als sie persönlich neben Issigonis Platz nahm und sich eine Runde durch den großen Park von Schloss Windsor chauffieren ließ, hatte der MINI Classic den Durchbruch geschafft.

Nobeltrimm: Im „Wickerwork“-Look.

Nicht lange nach Lord Snowdon kam Peter Sellers, einer der großen englischen Schauspieler, in den frühen 60er Jahren auf den Geschmack des MINI Classic. Er begründete einen neuen Trend, indem er den ursprünglich spartanischen Kleinwagen innen fein ausstatten ließ und dies äußerlich durch einen Karosserieüberzug mit dem Aussehen eines Korbgeflechtes dokumentierte. Dieses Design gefiel Jahre später wiederum dem monegassischen Regenten so gut, dass sich Rainier von Monaco ebenfalls einen MINI Classic im sogenannten „Wickerwork“-Trimm anfertigen ließ.

Peter Sellers Faible für den MINI Classic ging freilich noch weiter: Er ließ sich nicht nur eines seiner Lieblingsautos mit einer am Dach angeschlagenen Heckklappe ausrüsten, sondern beschenkte über die Jahre auch seine Lebensgefährtinnen mit sehr individuell veredelten MINI Classics. Das Beispiel machte Schule und es ist nicht bekannt, ob die 20 000 Pfund Sterling, die ein arabischer Liebhaber in seinen MINI Classic investierte, die Spitze der Individualisierung war.

Für Einsteiger: Niki Lauda begann auf einem MINI Classic.

Nach seiner sportlichen Blitzkarriere, die in dem Sieg bei der Rallye Monte Carlo 1964 gipfelte, diente der MINI Classic zahllosen Rennfahrern als Einstiegsauto. Darunter waren auch einige, die später zu Weltruhm kamen. Einer von ihnen heißt Niki Lauda. In einem Interview erinnerte er sich: „Der Cooper S hatte ein phantastisches Image bei meinesgleichen, das war zwei, drei Jahre zuvor durch die Monte Carlo-Siege ausgelöst worden. Ich sehe noch die Bilder vor mir mit den tausend Scheinwerfern und den Lederriemen an der Motorhaube. Dass ein derartiges Auto Monte Carlo

gewinnen konnte, das war einfach riesig. Und als ich das Auto dann selbst hatte, war Platz genug für meine Begeisterung. Es ließ sich so leicht, so problemlos fahren, so direkt und so schnell, es war herrlich.“ Kurz darauf gewann Lauda sein erstes Bergrennen auf seinem MINI Classic, der Rest seiner Karriere ist Legende.

Der Star: Drei MINI Classic erledigten den „Italian Job“.

Niemand weiß, wie oft der MINI Classic in Film und Fernsehen als Komparse oder Staffage eingesetzt wurde. Aber er ist eines der ganz wenigen Automobile, die auch Hauptrollen spielten. So in dem 1969 mit Michael Caine gedrehten Klassiker „The Italian Job“. Der Streifen drehte sich praktisch nur um ein Thema, nämlich eine wilde Verfolgungsjagd mit drei Mini Cooper durch die italienische Stadt Turin. Gleich nach der Filmpremiere legte Rover eine Sonderserie auf, die wie die Filmstars dekoriert waren und auch den Filmtitel trugen.

Der Über-MINI: Twini mit zwei Motoren.

Und der MINI Classic war natürlich ein willkommenes und teils exzessiv bearbeitetes Tuning-Objekt: Sechszylinder- oder Turbomotoren fanden sich unter der Haube, breitharte Fahrwerke, es gab nichts, was es nicht gab. Die Krönung allerdings schuf Alec Issigonis selbst: 1963 hatte er auf der Basis eines Moke Prototyps den Twini gebaut – mit zwei Motoren. Vorn arbeitete ein Vierzylinder mit 950 Kubikzentimetern Hubraum, im Heck trieb ein 850er Basismotor zwei Achswellen zu den Hinterrädern an. John Cooper übernahm die Weiterentwicklung und stellte einen MINI Classic mit zwei 1275er Motoren auf die Räder, die zusammen rund 180 PS entwickelten. Dieses Auto war wiederum die Vorlage für einen Renn-Twini, den BMC auf der Targa Florio, dem berühmten Rundstreckenrennen auf Sizilien einsetzen wollte. Der zweimotorige Renner erreichte zwar hervorragende Rundenzeiten, doch nach kurzer Distanz fiel der hintere Motor aus und der Über-MINI blieb sieglos.

6. Der MINI Classic im Motorsport.



Bereits unmittelbar nach seinem Erscheinen war der MINI Classic ein Sportwagen im ursprünglichen Sinn des Wortes. Ungezählte Teams und Privatfahrer erkannten das große Potenzial des kleinen Autos mit seinem Fahrverhalten, das einem Go-Kart ähnelte.

Außer auf Rallyes fuhren die MINI Classic auf Rundstrecken um Platz und Sieg. Aber die Domäne des kleinen Flitzers war von Anfang an und blieb Zeit seiner Produktion die Rallye. Mit wachsender Leistung der von John Cooper getunten Werks-Autos wurden die immer rot lackierten Wagen zunehmend konkurrenzfähig. Ab 1962 heimsten die Mini Cooper und später die

Mini Cooper S eine Reihe von internationalen Siegen ein, erstmals bei der Tulpen-Rallye. Am Steuer saß damals Pat Moss, Schwester von Stirling Moss.

Die wichtigsten Siege und Platzierungen im Überblick:

Jahr	Veranstaltung	Team	Platzierung
1962	Tulpen-Rallye	Moss/Riley	1.
1962	Rallye Baden-Baden	Moss/Mayman	1.
1962	Rallye Genf	Moss/Mayman	3.
1962	RAC Rallye	Aaltonen/Ambrose	5.
		Mäkinen/Steadman	7.
		Morrison/Finlay	13.
1963	Rallye Monte Carlo	Aaltonen/Ambrose	3.
		Hopkirk/Scott	6.
		Mayman/Domleo	28.
1963	Tulpen-Rallye	Hopkirk/Liddon	2.
		Mayman/Domleo	21.
1963	Alpen-Rallye	Aaltonen/Ambrose	1.
		Mayman/Domleo	6.
1964	Rallye Monte Carlo	Hopkirk/Liddon	1.
		Mäkinen/Vanson	4.
		Aaltonen/Ambrose	7.
1964	Tulpen-Rallye	Mäkinen/Ambrose	1.
1965	Rallye Monte Carlo	Mäkinen/Easter	1.
		Hopkirk/Liddon	26.
		Morley/Morley	27.

1965	Circuit of Ireland	Hopkirk/Harryman	1.
1965	Rallye Genf	Aaltonen/Ambrose	1.
1965	CSSR Rallye	Aaltonen/Ambrose	1.
1965	Rallye Polen	Aaltonen/Ambrose	1.
1965	1000-Seen-Rallye	Mäkinen/Keskitalo	1.
		Aaltonen/Jaervi	2.
		Hopkirk/Ruutsalo	6.
1965	Rallye München–Wien–Budapest	Aaltonen/Ambrose	1.
1965	RAC Rallye	Aaltonen/Ambrose	1.
		Lusenius/Wood	6.
		Hopkirk/Liddon	13.
1966	Circuit of Ireland	Fall/Liddon	1.
1966	Tulpen-Rallye	Aaltonen/Liddon	1.
		Mäkinen/Easter	9.
1966	Österreich-Rallye	Hopkirk/Crellin	1.
1966	1000-Seen-Rallye	Mäkinen/Keskitalo	1.
		Aaltonen/Numimaa	3.
1967	Rallye Monte Carlo	Aaltonen/Liddon	1.
		Hopkirk/Crellin	6.
1967	Circuit of Ireland	Hopkirk/Harryman	1.
1967	1000-Seen-Rallye	Mäkinen/Keskitalo	1.

Technische Daten. Austin Seven Cooper/Austin Mini Cooper.

	Bauzeit	9.1961–1.1964
	Stückzahl	12395
	Preis	679 Pfund
Motor	Typ	Reihenmotor 4 Zylinder
	Bohrung (mm) x Hub (mm)	62,4 x 81,3
	Hubraum (ccm)	997
	Leistung	55 PS bei 6000 U/min
	Verdichtung	9 : 1
	Ventile	ohv
	Gemischaufbereitung	2 SU Schrägstromvergaser, Typ HS 2
	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	7–9
Kraftübertragung	Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
	Schaltung	Viergang-Schaltgetriebe, teilsynchronisiert (II.-IV.)
	Getriebeübersetzungen	1 : 3,200/1 : 1,916/1 : 1,357/1 : 1,000
	Rückwärtsgang	1 : 3,200
	Antriebsübersetzung	1 : 3,765
Elektrische Anlage	Lichtmaschine	
	Batterie	12 V, 34 Ah
	Zündkerzen	
Fahrwerk	Karosserie/Fahrwerk	Selbsttragend mit zwei Hilfsrahmen
	Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern, ab 9/64 Hydrolastic-Federung
	Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Längslenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern, ab 9/64 Hydrolastic- Federung
	Felgen	4-Loch Stahlfelgen, 3,5 B x 10
	Bereifung	5,20 x 10
	Bremsen vorn	Hydraulische Scheibenbremse
	Bremsendurchmesser vorn (mm)	178
	Bremsen hinten	Hydraulische Trommelbremse
	Bremsendurchmesser hinten (mm)	178
Maße und Gewichte	Länge x Breite x Höhe (mm)	3050 x 1410 x 1350
	Radstand (mm)	2030
	Spur vorn (mm)	1210
	Spur hinten (mm)	1160
	Leergewicht (kg)	605
	Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	910
	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	140

Austin Mini Cooper S.

	Bauzeit	4.1964–10.1967
	Stückzahl	6489
	Preis	756 Pfund
Motor	Typ	Reihenmotor 4 Zylinder
	Bohrung (mm) x Hub (mm)	70,6 x 81,3
	Hubraum (ccm)	1275
	Leistung	75 PS bei 5800 U/min
	Verdichtung	9,75 : 1
	Ventile	ohv
	Gemischaufbereitung	2 SU Schrägstromvergaser, Typ HS 2
	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	8–10
Kraftübertragung	Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
	Schaltung	Viergang-Schaltgetriebe, teilsynchronisiert (II.-IV.)
	Getriebeübersetzungen	1 : 3,200/1 : 1,916/1 : 1,357/1 : 1,000; auf Wunsch 1 : 2,57/1 : 1,78/1 : 1,24/ 1 : 1,00
	Rückwärtsgang	1 : 3,200 oder 1 : 2,57
	Antriebsübersetzung	1 : 3,444
Elektrische Anlage	Lichtmaschine	
	Batterie	12 V, 43 Ah
	Zündkerzen	
Fahrwerk	Karosserie/Fahrwerk	Selbsttragend mit zwei Hilfsrahmen
	Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern; ab 09/1964 Hydrolastic-Federung
	Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Längslenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern; ab 09/1964 Hydrolastic-Federung
	Felgen	4-Loch Stahlfelgen, 4,5 x 10
	Bereifung	145–10 Dunlop SP Radialbereifung
	Bremsen vorn	Hydraulische Scheibenbremse
	Bremsendurchmesser vorn (mm)	191
	Bremsen hinten	Hydraulische Trommelbremse
	Bremsendurchmesser hinten (mm)	191
Maße und Gewichte	Länge x Breite x Höhe (mm)	3050 x 1410 x 1350
	Radstand (mm)	2030
	Spur vorn (mm)	1210
	Spur hinten (mm)	1160
	Leergewicht (kg)	635
	Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	910
	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	156

Morris Mini Cooper.

	Bauzeit	9.1961–1.1964
	Stückzahl	12.465
	Preis	679 Pfund
Motor	Typ	Reihenmotor 4 Zylinder
	Bohrung (mm) x Hub (mm)	62,4 x 81,3
	Hubraum (ccm)	997
	Leistung	55 PS bei 6000 U/min
	Verdichtung	9 : 1
	Ventile	ohv
	Gemischaufbereitung	2 SU Schrägstromvergaser, Typ HS 2
	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	7–9
Kraftübertragung	Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
	Schaltung	Viergang-Schaltgetriebe, teilsynchronisiert (II.-IV.)
	Getriebeübersetzungen	1 : 3,200/1 : 1,916/1 : 1,357/1 : 1,000
	Rückwärtsgang	1 : 3,200
	Antriebsübersetzung	1 : 3,765
Elektrische Anlage	Lichtmaschine	
	Batterie	12 V, 34 Ah
	Zündkerzen	
Fahrwerk	Karosserie/Fahrwerk	Selbsttragend mit zwei Hilfsrahmen
	Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern, ab 9/64 Hydrolastic-Federung
	Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Längslenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern, ab 9/64 Hydrolastic- Federung
	Felgen	4-Loch Stahlfelgen, 3,5 B x 10
	Bereifung	5,20 x 10
	Bremsen vorn	Hydraulische Scheibenbremse
	Bremsendurchmesser vorn (mm)	178
	Bremsen hinten	Hydraulische Trommelbremse
	Bremsendurchmesser hinten (mm)	178
Maße und Gewichte	Länge x Breite x Höhe (mm)	3050 x 1410 x 1350
	Radstand (mm)	2030
	Spur vorn (mm)	1210
	Spur hinten (mm)	1160
	Leergewicht (kg)	605
	Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	910
	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	140

Morris Mini Cooper S.

	Bauzeit	4.1964–10.1967
	Stückzahl	7824
	Preis	756 Pfund
Motor	Typ	Reihenmotor 4 Zylinder
	Bohrung (mm) x Hub (mm)	70,6 x 81,3
	Hubraum (ccm)	1275
	Leistung	75 PS bei 5800 U/min
	Verdichtung	9,75 : 1
	Ventile	ohv
	Gemischaufbereitung	2 SU Schrägstromvergaser, Typ HS 2
	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	8–10
Kraftübertragung	Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
	Schaltung	Viergang-Schaltgetriebe, teilsynchronisiert (II.–IV.)
	Getriebeübersetzungen	1 : 3,200/1 : 1,916/1 : 1,357/1 : 1,000; auf Wunsch 1 : 2,57/1 : 1,78/1 : 1,24/ 1 : 1,00
	Rückwärtsgang	1 : 3,200 oder 1 : 2,57
	Antriebsübersetzung	1 : 3,444
Elektrische Anlage	Lichtmaschine	
	Batterie	12 V, 43 Ah
	Zündkerzen	
Fahrwerk	Karosserie/Fahrwerk	Selbsttragend mit zwei Hilfsrahmen
	Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern; ab 09/1964 Hydrolastic-Federung
	Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Längslenkern, Gummifederung und Teleskopdämpfern; ab 09/1964 Hydrolastic-Federung
	Felgen	4-Loch Stahlfelgen, 4,5 x 10
	Bereifung	145–10 Dunlop SP Radialbereifung
	Bremsen vorn	Hydraulische Scheibenbremse
	Bremsendurchmesser vorn (mm)	191
	Bremsen hinten	Hydraulische Trommelbremse
	Bremsendurchmesser hinten (mm)	191
Maße und Gewichte	Länge x Breite x Höhe (mm)	3050 x 1410 x 1350
	Radstand (mm)	2030
	Spur vorn (mm)	1210
	Spur hinten (mm)	1160
	Leergewicht (kg)	635
	Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	910
	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	156