

Im Bücherregal: Ein kleines Auto von wahrer Größe

Von Jens Riedel

Nach VW Käfer, Citroen 2 CV oder Trabant und vielen Jahren „Bewegte Zeiten“ war der Band über den Mini in der Reihe aus dem Delius-Klasing-Verlag längst überfällig. Nun ist das Buch über den legendären Kleinwagen, der den Automobilbau in seiner Fahrzeugklasse revolutionierte, also da.

Peter Kurze und Halwart Schrader legen mit „Austin & Morris Mini – Unser Mini ist der Größte!“ einen kurzweiligen Streifzug durch die langjährige Geschichte des populären Klassikers vor. Obwohl er genauso viel (oder wenig, ganz wie man möchte) Platz bot wie ein VW Käfer und genauso schnell war, war die Konstruktion von Sir Alec Issigonis einen ganzen Meter kürzer und ein ordentliches Stück niedriger. Zu den Kniffen des Mini-Vaters gehörten kleine und möglichst weit hinten bzw. vorne stehende kleine Zehn-Zoll-Räder sowie der Quereinbau des Motors, um möglichst viel Raum auf möglichst wenig Fläche zu schaffen. Dieser Grundidee folgen bis heute alle erfolgreichen Kleinwagen.

Issigonis hat das Auto nicht neu erfunden, aber seine Genialität lag darin, bereits bekannte und vorhandene Konstruktionselemente erstmalig so geschickt miteinander zu kombinieren. Bis 1996 befand sich übrigens der Wasserkühler auf der linken Fahrzeugseite und nicht, wie sonst üblich, an der Stirnseite. Auch die durchgehende Ablagefläche („Regal“) mit dem einsamen Tacho in der Mitte an Stelle eines klassischen Armaturenbretts und die Möglichkeit, den Kofferraumdeckel offen zu lassen, um mehr Gepäck befördern zu können, würde man heute als „innovativ“ bezeichnen.

Keine Frage, der Ur-Mini ist – wie Ford T-Model, Käfer und „Ente“ – ein Jahrhundertwurf. Seine sportlichen und dem Tuning von John Cooper zu verdankenden Erfolge heben ihn jedoch deutlich von den anderen automobilen Berühmtheiten in dieser Reihe ab. Den Rallye-Einsätzen gehört in dem „Bewegte Zeiten“-Bändchen daher ebenso ein Kapitel (zwei, um genau zu sein) wie den Cabrioubauten und dem noch minimalistischeren Moke, der ursprünglich als Militärfahrzeug gedacht war und zum reinen Spaßmobil mutierte. Nicht nur er wurde vielfach in Lizenz gebaut. Neu dürfte weniger versierten

Mini-Fans ebenso sein, dass es mit dem Riley Elf und dem Wolseley Hornet auch zwei „Luxus“-Ausgaben mit Stufenheck gab.

Das mit zahlreichen Fotos und Illustrationen versehene Büchlein wäre perfekt, wenn die beiden Autoren auch noch den Derivativen wie Marcos, Nimrod und anderen etwas Raum geschenkt hätten. Statt dessen werden ein paar Konkurrenten im Bild vorgestellt. Der Leser darf sich aber mit Auszügen aus zeitgenössischen Testberichten und Erinnerungen an die wechsel- und schicksalshafte Historie der einst ruhmreichen britischen Marken Austin und Morris sowie anderer namhafter Hersteller trösten. Übrigens, Mini wurde erst zehn Jahre nach der Vorstellung des ersten Autos als eigene Marke geführt.

„Austin & Morris Mini - Unser Mini ist der Größte!“ von Peter Kurze und Halwart Schrader ist im Delius-Klasing-Verlag erschienen, hat 112 Seiten mit 105 Fotos und 31 Abbildungen und kostet 14,90 Euro. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



„Austin & Morris Mini – Unser Mini ist der Größte!“ von Peter Kurze und Halwart Schrader.
