



MMCK Kaufberatung Mini Moke

www.mini-klassiker.de

Autoren: Patrick Stellwag_Edward Buckwar_Januar 2019



Kaufberatung Mini Moke

Der Mini Moke baut technisch auf dem englischen Mini und seinen Komponenten auf. Neben dem frühen englischen Moke gibt es auch weitere Typen u.a. aus australischer, afrikanischer und portugiesischer Fertigung, die sich technisch ein wenig unterscheiden. Auf Typen-Details soll an dieser Stelle jedoch nicht eingegangen werden, vielmehr soll dies als kompakte Kaufberatung dienen. Details werden in einer separaten MOKE-Typenstory ausführlich erläutert.



@MMCK Archiv_P. Stellwag_IMM 2014
Australien Moke



@MMCK Archiv_P. Stellwag_TC 2016
Cagiva Portugal Moke



@MMCK Archiv_Morris Mini Moke MkII
Ur-Moke aus englischer Produktion

Wichtig:

A) Nicht alleine zur Fahrzeugbesichtigung gehen, sondern einen Bekannten mitnehmen, der etwas von Autos versteht (am besten vom Mini/Moke). Hier empfiehlt sich die Kontaktaufnahme zu einem Mini Club. Oftmals sind die angebotenen Fahrzeuge und deren Vorbesitzer bereits bekannt oder deren Herkunft nachvollziehbar.

B) Eine ausführliche Probefahrt machen. Hierbei vorrangig auf Geräusche achten. Läuft der Motor „rund“ und gleichmäßig? Sind alle Gänge ohne „Kraftaufwand“ und Kratzgeräusche einzulegen und „springen“ insbesondere im Schiebetrieb nicht heraus? Macht das Getriebe „singend“ oder „schleifend“ auf sich aufmerksam? Sprechen die Bremsen gleichmäßig und rechtzeitig an? Sind „Schabgeräusche“ oder „Klackern“ von den Rädern, insbesondere beim Abbiegen bzw. vollem Lenkeinschlag - zu hören?

C) Der Moke wird gerne als „Schönwetter Auto“ gesehen und daher oft weniger bewegt, gewartet und gepflegt. Standschäden können die Folge sein. Lassen Sie sich Rechnungen, Belege, TÜV-Berichte und ggf. Fotodokumentationen zeigen, um darüber Klarheit zu erhalten.



D) Die eigenen Emotionen kontrollieren. Hier wird der mitgebrachte Bekannte wirklich wichtig – er muss die Emotion bremsen und versachlichen. Lieber das etwas teurere Fahrzeug kaufen, dessen Herkunft und Korrektheit auch wirklich nachvollziehbar ist, nachweislich gepflegt wurde und in besserem Zustand bzw. bereits professionell überarbeitet ist!



@MMCK Archiv

Die Karosserie selbst ist definitiv der Schwachpunkt Nr.1!

Zwar sind die meisten Mini Moke inzwischen schon einmal überarbeitet/ restauriert worden, jedoch tauchen gelegentlich Exemplare auf, die im Originalzustand sind, wenig Pflege erhalten haben, auf einer sonnigen Insel ihren Dienst getan haben und strukturell verbraucht sind.

In Folge seien daher einige Bereiche als Anleitung für einen Karosserie und Technik-Check erläutert, denn die beeinflussen sowohl die die Zuverlässigkeit als auch die Reparatur- und Instandhaltungskosten nachhaltig.



@MMCK Archiv_Blechstruktur_Mini Moke

A) Die Karosserie - Achten Sie auf Rost! -besonders dort, wo konstruktionsbedingt mehrere Bleche übereinandergesetzt und punktverschweißt wurden.

Oft beginnt hier die Blechkonstruktion aufzuquellen:

- im Innenraum: Übergang von den Seitenkästen hin zum Bodenblech; Bodenblech im Fußraum des Fahrers
- in den Seitenkästen, insbesondere den Batteriekasten und alle daran anschließenden Bereiche am Unterboden
- alle direkt im Spritzwasserbereich liegenden Bereiche: Übergänge der Kotflügel zur Karosserie- hier sieht man die überlappenden Blechteile deutlich. Insbesondere auf verdächtige Aufquellungen achten, auch wenn da noch kein Rost zu sehen ist, dürfte hier strukturelle Arbeit anstehen.



- alle Übergänge des Frontscheibenrahmens zur Karosserie.

Der Winddruck des Fahrtwinds sorgt hier für Bewegung, der die Aufnahmen an der Karosserie nur bedingt standhalten. Risse im Lack und nachfolgend Rost in der mehrlagigen Blechkonstruktion sind die Folge.

Blecharbeiten: Die flächigen Bleche täuschen – Arbeiten an der Karosserie können beim Moke sehr arbeits- und damit kostenintensiv werden, denn das Heraustrennen und anschließende Sanieren rostiger Bereiche insbesondere an allen Verbindungsstellen ist sehr aufwändig. Hier ist wirklich gute Blecharbeit gefragt, zumal viele der Schweißnähte später im direkten Sichtbereich liegen! Ersatzbleche sind nicht immer nötig, jedoch ist inzwischen eigentlich alles gut über England verfügbar.

B) Motor und Getriebe

Der Mini Moke teilt seine Technik grundsätzlich mit dem Mini. Mini-Motoren sind sehr robust, sofern sie regelmäßig und aufmerksam gewartet werden.



@MMCK Archiv_Austin Mini Moke Mk II

Achten Sie auf einen höheren Verschmutzungsgrad des Öls und des Motors insgesamt. Ölverlust ist in gewissem Umfang beim Mini nicht unüblich – hier ist wichtig, festzuhalten, wo das Öl wirklich austritt, um dann den Reparaturaufwand einschätzen zu können.

- Leichter Aufwand: Ventildeckeldichtung, Eingang Schaltgestänge, Ölablassschraube
- Mittlerer Aufwand: Antriebswellen; Dichtungen der beiden Deckel an der Rückseite des Motorblocks, Kopfdichtung



- Hoher Aufwand: Seitlich auslaufendes Öl im Bereich des Kühlers
- Erhöhter Verschleiß bzw. erste Probleme des Getriebes kündigen sich durch „singende“ Pfeif- oder Heulgeräusche an.
- Ausgeschlagene Gummibuchsen an Motorstrebe(n) und vorderem Hilfsrahmen können mit geringem Aufwand erneuert werden.
Testmöglichkeit: Bei ausgeschaltetem Motor den ersten Gang einlegen, Motorhaube auf und den Wagen von Hand bis zum Widerstand vor und zurück bewegen → bewegt sich der Motor merklich, sind die Gummis ausgeschlagen.

C) Das Fahrwerk

- über mehrere Schmiernippel muss das Fahrwerk regelmäßig „abgeschmiert“ werden. Achten Sie darauf, dass an diesen Schmierstellen frisches Fett zu sehen ist. Auch ausquellendes Fett unter den Gummimanschetten der Kugelgelenke deutet darauf hin.
- Radlager testen (insbesondere bei 12" / 13"-Rädern). Die Räder hin und her bewegen ggf. drehen und auf Spiel / Geräusche achten. Den Moke hierfür am besten aufbocken. Vertikales Spiel kann defekte Radlager oder bei den Vorderrädern auf ausgeschlagene Traggelenke hindeuten. Horizontales Spiel deutet auf ausgeschlagene Spurstangenköpfe hin.



@MMCK Archiv



Bei unzureichender Schmierung können die Schwingen der Hinterachse einlaufen, was sich zuerst in einem „schwammigen Fahrgefühl“, später an innen abgefahrenen Reifen und ggfs. auch Fahrwerksklappern äußert.

- Der hintere Hilfsrahmen rostet häufig an den Unterseiten beider Längsträger. Dieses Bauteil daher besonders beachten. Ein durchgerosteter hinterer Hilfsrahmen kann durch ein Neuteil ersetzt werden, bedeutet aber einen erheblichen Aufwand.

D) Die Elektrik

- Korrodierte Kontakte sind bei allen englischen Fahrzeugen „serienmäßig“. Kontaktprobleme lassen sich meist mit etwas Suche, Messingbürste, Kontaktspray und wiederholter Pflege beheben. Daher generell alle offen verlegten Kabel samt der Steckverbindungen begutachten (Motorraum, Batteriekasten, Heckbeleuchtung).
- Kabelbaum sowie Benzin- und Bremsleitung sind größtenteils durch die Seitenkästen geführt und daher recht gut vor Korrosion geschützt, die Steckverbindungen in den Radkästen hinten sind jedoch genauer zu prüfen.

E) Allgemeines

Natürlich gibt es jetzt noch eine Vielzahl von Details, die man sich anschauen sollte. Hierzu ist jedoch ein gewisses Maß an Erfahrung bzw. Typenwissen notwendig und es sei an dieser Stelle nochmals der Hinweis auf einen wissenden Bekannten oder einen Mini-Club erlaubt.

Versuchen Sie folgende Fragen zu beantworten:

- Zustand Innenraum: Sind Polster und Verdeck OK bzw. original?
- Liegen Reparatur-/Service-Belege, Rechnungen und Nachweise vor?
- Felgen und Reifen: Alter, Profiltiefe und Zustand geprüft?
- Bremsen- und Handbremsen-Check: Verzieht die Bremse beim Bremsvorgang?
- Greift die Handbremse spätestens beim 4ten oder 5ten Zahn?
- Unterboden-Check: Sind Aufschlagspuren, Kratzer oder verbogene Stellen zu sehen?
- Ist die Auspuffanlage in Ordnung?
- Liegen für Zubehörteile wie z.B. Felgen Eintragungen oder ABEs vor?
- Weisen Öl- oder Kühler-Einfülldeckel innen einen weißen Belag auf? Ein defekter Zylinderkopf oder eine schadhafte Zylinderkopfdichtung könnten die Ursache sein.
- In welchem Zustand sind Brems- und Kühlschläuche?
- Sind alle Papiere vorhanden und stimmen die Fahrzeugnummern mit der Werks-Nomenklatur überein?



Besonders englische Mokes werden häufig mit neuen Rohkarossen komplett neu aufgebaut. Dabei kommt es leider immer wieder vor, daß Fahrzeuge „geklont“ oder – und so ist das in England legal machbar – unter Nutzung von KFZ-Briefen/ normalen Mini-Fahrgestellnummern eine „neue Identität“ bekommen. Beides kann logischerweise auch zu Problemen bei der Zulassung führen! Die eindeutige Klärung der Korrektheit des Fahrzeugs ist bereits vor einem Kauf dringend anzuraten!

Preise:

Eine komplette Rohkarosse MkI/ II kostet etwa EUR 7.650,- (Jan. 2023)

Ein neuer Blechsitz kostet etwa EUR 325,- (Jan. 2023)

Ein Kabelbaum kostet etwa EUR 210,- (Jan 2023)

Verdeck MkI/II kostet etwa EUR 690,- (Jan 2023)

Diese Kaufberatung gibt nur einen groben Überblick, worauf im Wesentlichen zu achten ist und ist durchaus um etliche Aspekte erweiterbar. Wir beschränken uns hier auf wesentliche Punkte. Über Ergänzungen oder Empfehlungen, die die Kaufberatung komplettieren freuen wir uns selbstverständlich immer.

Gerne steht der MMCK für etwaige Fragen rund um den Mini Moke zur Verfügung und unterstützt stets gerne bei einer konkreten Typenzuordnung.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_TC 2007