



MMCK Technik Tipp_Kaufberatung Mini

www.mini-klassiker.de

Autor: Patrick Stellwag_April 2014



Kaufberatung Mini

Der klassische Mini in all seinen Versionen ist heute insbesondere in gutem Originalzustand mehr denn je ein beliebter und auch gesuchter Klassiker. Perfekte Rahmenbedingungen also, um sich selbst einen Mini zu organisieren: Immer mit Spaß und überschaubaren Unterhaltskosten zu bewegen, relativ einfach mit gut verfügbaren Ersatzteilen zu warten und überall sowie leicht erreichbar eine Vielzahl von gleichgesinnten Minifreunden.

Der Kauf eines Mini ist immer eine wunderbare Erfahrung. Allein, die erste Ausfahrt damit! Natürlich ist es im Vorfeld wichtig, sich selbst einige relevante Fragen zu stellen und auch seinen persönlichen Rahmen abzustecken, der dann zu dem gewünschten aber auch technisch sicheren und etwaige Investitionen betreffend dann auch passenden Mini führt. Wir haben hierzu einige Gedanken zusammengetragen, die hierbei hilfreiche Unterstützung sein sollen.

Der Mini ist ein klassisches Fahrzeug und muss auch als solches betrachtet werden. Zunächst einmal treffen natürlich die allgemeinen Grundregeln eines Autokaufs auch für den Mini zu. Heutige Fahrzeuge sind mit hochmodernen Hochdruck-Einspritzanlagen, aufwendig vernetzter Elektronik, mehreren Airbags, Stellmotoren, 6-Gang Schaltgetrieben bzw. 8-Gang Schaltautomatik ausgerüstet – all diese insbesondere den Komfort, aber auch das Fahrzeuggewicht beeinflussenden Optionen gab es so beim klassischen Mini nicht.

Ist der Traum Mini ein frühes Modell der 60er oder 70er Jahre oder eine spätere Version aus den 90er Jahren? Hier muß man sich schon etwas in die Mini Historie einlesen oder mit Minifreunden unterhalten, die die relevanten Hinweise geben können.



MMCK Archiv_M.Boller_Austin Cooper 998_Mk1_1967



@MMCK Archiv_Mini_Monza LE_MPI MkVII_1998

Worauf ist also beim Kauf eines klassischen Mini zu achten?

Dies ist wohl eine von „Mini-Einsteigern“ am häufigsten gestellte Frage und ist leider nicht mit ein paar kurzen Sätzen zu beantworten – allein die Bauzeit von gut 40 Jahren spricht hier schon Bände!

Ist der richtige Typ und dann das Objekt der Begierde ausfindig gemacht, steht eine Besichtigung vor Ort an.

Dabei ist wichtig: Nicht alleine zur Fahrzeugbesichtigung gehen. Es ist besser, einen Freund oder Bekannten mitzunehmen, der etwas von Autos - oder noch viel besser, vom Mini - versteht. Hier empfiehlt sich eindeutig die Kontaktaufnahme zu einem Mini Club. Gelegentlich sind angebotene Fahrzeuge und deren Vorbesitzer sogar bekannt. Eine Probefahrt ist in jedem Fall dringend zu empfehlen.

Dabei ist dann vorrangig auf Geräusche zu achten. Läuft der Motor „rund“ und gleichmäßig, nimmt er beim Ampelstart sauber Gas an? 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?



Dass der Mini kein Auto wie andere ist, sollte man sich unbedingt immer wieder klar machen. Ein Mini braucht mehr Aufmerksamkeit als heute übliche Alltagswagen. Denn wird ein Mini nicht regelmäßig gewartet und gepflegt, werden sich daraus schnell Probleme ergeben, die einem den Spaß am Minifahren in unnötiger Weise verderben! Ist der Minischeckheftgepflegt bzw. weisen Rechnungen eine regelmäßige und ausführliche Wartung bzw. Instandhaltungsreparaturen nach? Ergibt sich aus Rechnungen eine Werkstatt, die man zum Fahrzeugstatus befragen kann?

Aus unserer Sicht gibt es vier wesentliche Bereiche, die die Sicherheit, Zuverlässigkeit und auch die Instandhaltungskosten nachhaltig beeinflussen:

1) Die Karosserie

Hier sind wir auch schon bei der größten Schwachstelle des Minis, denn der rostet wirklich erbarmungslos. Keine Sorge, kaum ein Rostbereich, der nicht wieder sauber instandgesetzt werden kann.

Zu beachten sind insbesondere die folgenden Stellen:

- Front: Der Bereich unterhalb der Scheinwerfer in der „Überlappungslinie“ der vorderen Karosseriebleche
- Innere Kotflügel – v.a. direkt hinter den Dreiecksblechen
- Bereiche, wo die Kotflügelverbreiterungen befestigt sind
- die Verbindungsfalze (Ecke) zwischen Scheibenrahmen und Kotflügel
- der untere Bereich des Frontscheibenrahmens
- die Dreiecksbleche (zwischen Tür und Kotflügel)
- Außen- und Innenschweller (oft auch an den Wagenheber-Aufnahmepunkte)
- Bodenblech (vor allem im Übergang zu den vorderen Radhäusern)
- der Bereich unterhalb der hinteren seitlichen Ausstellfenster
- der Bereich Kofferraumboden, v.a. links und rechts (besonders rechts im Bereich der Batterie)
- Wanne/ Auflage unterhalb des hinteren Sitzpolsters
- die Bereiche, an denen der hintere Rahmen befestigt ist- hier ist unbedingt genau zu prüfen, denn v.a. die späten Baujahre zeigen hier oft grausame Situationen, die sehr aufwändige Schweißarbeiten nach sich ziehen.
- Türen: Im Bereich der Türaussenhaut unten – hier der Türfalz innen und die Aussenhaut im unteren Bereich, die gerne erste Bläschen zeigt. Des weiteren den Bereich um den Türaufsteller, unter den Türscharnieren sowie unterhalb der Fensterführung prüfen (gerne sind die Ablauflöcher im unteren Bereich der Türen „dicht“ und führen zu Staunässe!)
- die beiden Ecken der Heckschürze (abklopfen)



Kurz gesagt: Kotflügelbereich vorne, Schweller, Türunterkanten, Bodenbleche vorne, Kofferraum l+r, Heckschürzenecken.

Wie die Karosserie dann letztendlich aussieht, hängt eben sehr viel von der Behandlung des/der Vorbesitzer(s) ab. Gut gepflegte Exemplare sind von „Rostfraß“ daher weniger betroffen. „Rostfreie“ Fahrzeuge sind eindeutig zu bevorzugen. Dennoch sei empfohlen, auch gepflegte Minis sehr detailliert zu prüfen, denn unter der schönen Schale lauert oft kostenintensive Arbeit!

Ggfs. kann auch eine zweite Karosserie, die zum Ausschlichten angeboten wird Verwendung finden und relevante Ersatzteile liefern. Ist dann die Karosserie selbst jenseits jeder verantwortbaren Reparatur, gibt es für einige Modelle inzwischen die Möglichkeit, neue Rohkarosserien zu erwerben und seinen Mini darauf komplett neu aufzubauen. Sorgfältig aufgebaut wird uns unser und auch ein solcher Mini dann garantiert überleben!

Achtung: Im Bereich des Motorraums wie z.B. dem Motorhauben-Schließblech, dem Blech oberhalb des Kühlers und bei späteren Modellen am Innenkotflügel bzw. der Entwässerungsrinne vor der Frontscheibe sind die so wichtigen Chassis-/Bodynummern angebracht, deren Sicherung als Nachweis der Originalität sehr wichtig ist. Vor dem Austausch von Blechteilen in diesem Bereich ist es also sehr zu empfehlen, diese Teilbereiche zu sichern und später an gleicher Stelle wieder einzusetzen.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Austin Mini 1000 MkIII_Spanien



Es gibt für die verschiedenen Typen und Jahrgänge eine Vielzahl von hervorragender Reparatur- Literatur – vieles davon nur archivisch, auf ebay oder per Zufall auf Oldtimermessen zu erwerben. Der MMCK hält gut 200 Werke vor und kann entsprechende Empfehlungen geben.

2. Motor und Getriebe

Mini-Motoren sind durchaus langlebig und haben nicht selten weit über 100.000 km geleistet, bevor eine erste Überholung ansteht.

Motor und Getriebe teilen sich den gleichen Öl-Haushalt. Dies führt im Betrieb zu höheren Allgmeintemperaturen, einem höheren Verschmutzungsgrad des Öls und bei zu langen Wechselintervallen auch zu höherem Verschleiß. Es sind also Fahrzeuge, bei denen nachweislich regelmäßig das Öl gewechselt wurde zu bevorzugen.

Niedriger Ölstand und schwarzes Öl am Peilstab sind also – wie auch beim Motorstart oder Beschleunigen (hellblauer) Rauch aus dem Auspuff sowie auffällige Klopfgeräusche ein zu erhöhter Vorsicht mahnendes Zeichen.

Mini Motoren müssen sehr sorgfältig warmgefahren werden – dahingehende Aussagen des Verkäufers sind stets als gutes Zeichen zu werten. Ölwechsel sind unter Verwendung von üblicherweise mineralischem Mehrbereichs-Öl, 20W50 (Sommerbetrieb) oder 15W40 in Intervallen von 5000 km empfohlen.

Ölverlust: Auch dies ist in gewissem Umfang beim Mini nicht unüblich. In einigen Bereichen kann dies recht einfach behoben werden, an anderen Stellen wiederum muss hierfür die gesamte Antriebseinheit ausgebaut und zerlegt werden. Kostenseitig relativ einfach zu beheben ist Ölverlust durch einen undichter Simmerring am hinteren Getriebeeingang, wo die Schaltstangen am Getriebe fixiert sind, die Dichtungen der beiden Deckel an der oberen Rückseite des Motorblocks sowie defekte Simmerringe links und rechts des Getriebes, am Ausgang der beiden Antriebswellen.

Zusammenfassung:

- Rauchen bei Beschleunigung – Verschleiß der Bohrungen, Kolben- oder deren Ringe können hier Ursache sein
- Rauchen bei Motorstart – Verschleiß der Ventilsitze, -führungen oder Ventilschaftdichtungen können hier Ursache sein
- Ölverlust unterhalb des Zylinderkopfs – Zylinderkopf Dichtungen können über die Jahre undicht werden.

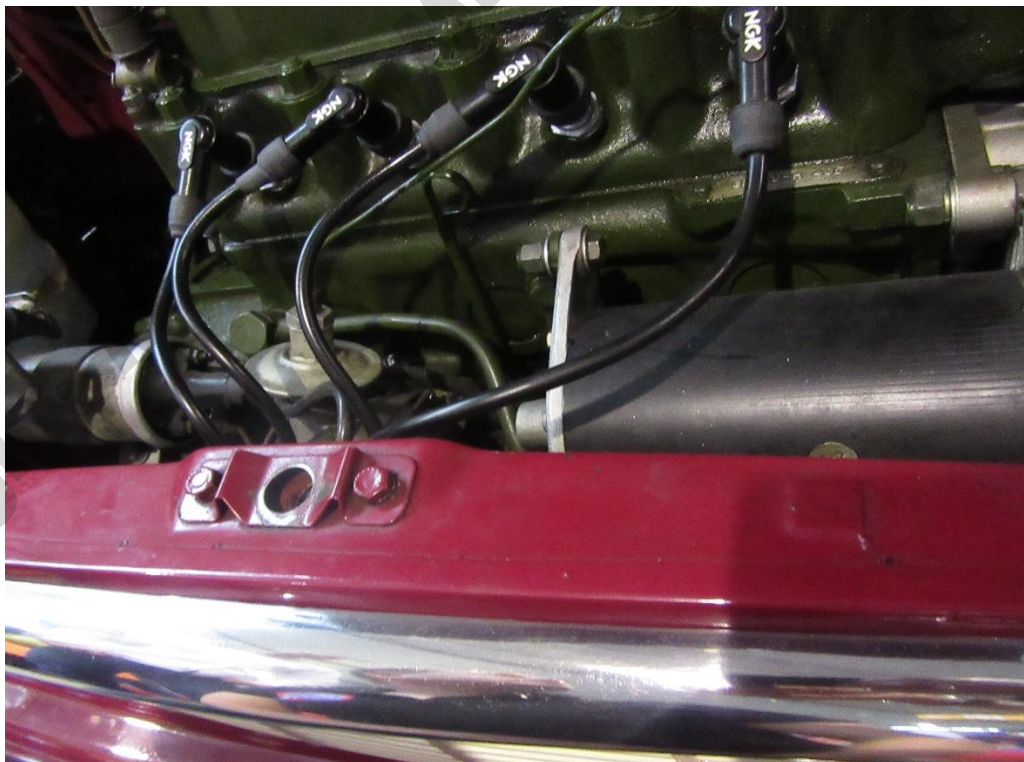


- Ölverlust an oberer Rückseite des Motors – Stößelstangen Deckel bei 998 cm³ Motoren
- Ölverlust am Simmerring – Eingang der Schaltstange zum Getriebe
- Ölverlust am Getriebeausgang der beiden Antriebswellen
- Ölverlust unterhalb der Wasserpumpe – „Halbmond“ Dichtung zwischen Motor und Getriebe kann Ursache sein, alternativ der Simmerring oder die Dichtung des Kettenkastens.

Erhöhter Verschleiß bzw. erste Probleme des Getriebes kündigen sich durch „singende“ Pfeif- oder Heulgeräusche an.

Motorstreben: Beim Mini verhindern Streben die Nickbewegungen des Motors bei Lastwechsel (oben und unten am Motor befinden sich solche Streben). Die Gummibuchsen dieser Streben sind oft ausgeschlagen und sind mit geringem Aufwand zu erneuern.

Achtung: Im vorderen oberen Bereich des Motors – unterhalb der rechten Zündkerze ist am Motorblock ein kleines Motor-Typenschild angebracht bzw. bei Modellen der 90er Jahre sind die für die Identifikation des Motors relevanten Informationen dort eingestanzt. Sollte eine Überholung des Motorblocks anstehen, ist es ratsam, das Typenschild zur späteren Wiederverwendung zu sichern bzw. die relevanten Stanzungen zu sichern.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Morris 850_1959



Worauf ist bei einer Besichtigung noch zu achten?

3. Das Fahrwerk

Das Minifahrwerk muss regelmäßig gewartet, das heißt in erster Linie „abgeschmiert“ werden, denn der Mini besitzt noch einige Schmiernippel. Ist an diesen Schmierstellen frisches Fett zu sehen, kann dies ein gutes Zeichen sein. Häufig gibt es auch Probleme mit den Radlagern - insbesondere bei Ausführungen mit 13 Zoll-Rädern und sportlich getrimmten Minis. Deshalb vor dem Kauf den Mini aufbocken, alle vier Rädern oben/unten anpacken und hin und her bewegen -dabei auf Spiel achten. Bei vertikalem Spiel könnten entweder die Radlager Spiel haben/ defekt sein oder bei den Vorderrädern die oberen und unteren Lagerungen (Achsschenkelbolzen) der Traggelenke ausgeschlagen sein. Die Ursache von horizontalem Spiel deutet auf ausgeschlagene Spurstangenköpfe hin. Bei unzureichender Schmierung können die Schwingen der Hinterachse einlaufen, was sich zuerst in einem „schwammigen Fahrgefühl“, später an innen abgefahrenen Reifen und auch Fahrwerksklappern äußert.

Der hintere Hilfsrahmen rostet häufig an den Unterseiten seiner beiden Längsträger, weshalb dieses Bauteil besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte – ggfs. ist hier eine Hebebühne sinnvoll, zumal eine Begutachtung des gesamten Unterbodens samt Brems- und Benzinleitung durchaus empfehlenswert ist.

Wichtig: Ein durchgerosteter hinterer Hilfsrahmen kann durch ein Neuteil ersetzt werden. Der Montageaufwand hierfür ist jedoch erheblich, weshalb hierfür entsprechend hohe Kosten einzukalkulieren sind.

Stoßdämpfer: Diese Bauteile sind eine lebenswichtige Verbindung zwischen Fahrzeug und Straße und ihre Vernachlässigung kann definitiv gefährlich werden. Hier kann am ehesten eine optische Prüfung Auskunft geben. Verölte bzw. korrodierte Dämpfer sind zu erneuern – immer achs- bzw. paarweise.

Hydrolastikfederung bei frühen Modellen: Hier ist Dichtheit oberstes Gebot, denn die Teileverfügbarkeit kann hier bereits schwierig werden. Überholte Hydrolastikelemente sind im Austausch erhältlich. Eine genauere Prüfung, ob das Fahrzeug überall gleichmäßig hoch bzw. gerade dasteht oder an einer Ecke tiefer hängt, kann erste Auskunft über die Dichtigkeit des Systems geben.

MPI Mini (1996 – 2000) wurden häufig mit der besonders breiten „Sports Pack“ Option geordert oder später nachgerüstet. Die breiten Reifen haben deutlich höhere Belastungen aller Fahrwerkskomponenten zur Folge. Relativ zu den schmaleren Versionen ist ein erhöhter Wartungs- und Kostenaufwand die logische Folge.



4. Die Elektrik

Korrodierte Elektrik-Kontakte sind beim Mini „serienmäßig“, denn sie liegen insbesondere im Motorraum im unmittelbaren Spritzwasserbereich. Gerade Bauteile der Zündung, insbesondere früher Minis – also Zündspule und Zündverteiler selbst - leiden unter dem Spritzwasser. Je nach Jahrgang wurden werksseitig Schutzmaßnahmen verbaut, also

Vorrichtungen aus Kunststoff, die die genannten Bauteile vor direktem Spritzwasser schützen. Bei der „Strombereitstellung“ entstehen oft Probleme durch korrodierte Masseverbindungen am Batteriemassekabel oder am Masseband von der Karosserie zum Motorblock.

Bei Fahrzeugen der zweiten Hälfte der 90er Jahre wurde als Verbesserungsmaßnahme der Sicherungskasten in den Innenraum verlegt.

Eine Begutachtung des Motorraums aus dieser Sicht kann also nicht schaden. Erscheint der Motorraum „aufgeräumt“ und soweit sauber oder ist er durchgängig verdreckt und oxidiert, so kann auch dies einen klaren Hinweis auf den Gesamtzustand des Fahrzeugs geben. Gerade solch korrodierte Steckverbindungen können einen Mini jederzeit lahmlegen. Selbstschrauber können das wunderbar selbst reinigen und damit einer Reihe von Problemen vorbeugen.

Checkliste:

- Steckverbindungen im Motorraum- auf Zustand und Korrosion prüfen
- Batterie: Pole und –Steckverbindungen – auf Zustand und Korrosion prüfen
- Batterie Hauptkabel Anschlüsse im Motorraum- auf Zustand und Korrosion prüfen
- Massekabel im Motorraum- auf Zustand und Korrosion prüfen
- Sicherungskasten- auf Zustand und Korrosion prüfen
- Kabelbaum: Wurden im Motorraum oder unter dem Armaturenbrett erkennbar zusätzliche Kabel verlegt- auf saubere/ professionelle Verlegung prüfen. Kabelbaum auf Sauberkeit, evtl. erkennbare Bruchstellen und Korrosion an den Steckverbindungen prüfen.

Allgemeines

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

Die Prüfung u.a. folgender Teile/ Baugruppen bzw. die Beantwortung folgender Fragen sei empfohlen:



Gesamtzustand des Innenraums: Polster, Teppiche gepflegt und trocken?

Liegt ein korrekt ausgefülltes Inspektionsheft vor?

Km -Stand original und auch nachvollziehbar?

Räder und Reifen: Profiltiefe gleichmäßig, Zustand der Felgen prüfen

Bremsen- und Handbremsen-Check: Zieht die Bremse beim Bremsvorgang gleichmäßig geradeaus?

Die Handbremse an einem Gefällestück oder einer Hofeinfahrt mit Gefälle testen.

Beim Anziehen der Handbremse muss diese spätestens beim 4ten oder 5ten Zahn (klickendes Geräusch) den Wagen am Hang halten können.

Unterboden-Check: Sind Aufschlagspuren, Kratzer oder verbogene Stellen zu sehen, die auf Bodenkontakt hinweisen könnten?

Auspuffanlage in Ordnung bzw. im Falle eines Zubehörteils - ist die Auspuffanlage im Brief eingetragen bzw. liegt eine entsprechende Betriebserlaubnis hierfür (ABE) vor?

Dichtheitstest aller Scheiben sowie Zustand der Dichtungsgummis und des evtl. vorhandenen Faltdachs in der Waschanlage bzw. mit Schlauch oder Hochdruckreiniger.

Weist der Öl-Einfülldeckel innen einen weißen Belag auf? In einem solchen Fall könnte ein defekter Zylinderkopf oder schadhafte Zylinderkopfdichtung die Ursache sein.

Am Ende wird nach Besichtigung und eingehender Kontrolle der Details eine Entscheidung zu treffen sein. Der mitgebrachte Freund, Bekannte oder Mini-Profi wird erst jetzt wirklich wichtig – er muss die Emotion bremsen und sachlichen Argumenten Vorrang verschaffen. Stimmt Preis und Angebot überein und auch mit dem, wonach Sie wirklich suchen? Stets auch die Kosten für evtl. anstehende Reparaturen aufaddieren und auch eine „stille Finanzreserve“ für Unvorhergesehenes einplanen – ggfs. den Rat weiterer Minifreunde einholen, um Sicherheit zu erhalten. Detaillierte Bilder vom Objekt der Begierde können bei der Klärung stets wertvolle Hilfe sein!

Soviel ist sicher: Der klassische Mini kann durchaus als Investition gelten. Lieber das etwas teurere Fahrzeug kaufen, dessen Herkunft nachvollziehbar ist, das nachweislich gepflegt wurde und in besserem Zustand bzw. bereits professionell überarbeitet ist.

Halten Sie ihn in gutem und wo möglich in seriennahem Zustand, pflegen Sie ihn und der Wertzuwachs ist garantiert!

Kleine Typenkunde

Im Laufe der 41 Produktionsjahre gab es eine Vielzahl von Serientypen, Derivate auf Minibasis oder auch veredelte oder sportliche Versionen.



Worauf vor einem Kauf zu achten ist, findet sich im oberen Teil dieser Kaufberatung. Hier soll mehr auf die Fahrzeuge, ihre Vorzüge und Besonderheiten eingegangen werden.

Es sei an dieser Stelle erlaubt, den Mini durchaus auch als Investition darzustellen, denn die Preisentwicklung der letzten Jahre ist durchaus erstaunlich und ist am Ende als positiv zu betrachten. Der Mini hat definitiv seinen Weg gefunden – weg vom Verbrauchsgut hin zum erhaltenswerten Wert-Fahrzeug, denn selbst aufwändige Reparaturen rechnen sich zunehmend auch bei den einfacheren Modellen. Liegt der Invest an vorderster Stelle, ist es wichtig, das richtige Modell zu wählen. Ein Cooper ist mit Sicherheit die beste Wahl. Hier gibt es eine Vielzahl von Rover Cooper Versionen aus den 90er Jahren, aber die begehrtesten Typen sind die Cooper und S Versionen der frühen Serien MkI bis MkIII. Nicht alle Minis sind Cooper – auch wenn der Volksmund sie so benennt! Hier ist also klar zu differenzieren, und die Preise machen das auch nachvollziehbar. Im Ernst: Der Aufwand, einen frühen Cooper S auf absolutes Top Niveau hin zu restaurieren ist mit dem für einen Jaguar E oder Porsche 911 nicht zu unterscheiden, wenn auch die Teilepreise weit günstiger sind - der Zeitaufwand ist absolut vergleichbar. Warum sollte also ein solcher Cooper S nicht auf preislich vergleichbarem Niveau gehandelt werden? Cooper S der ersten Serie werden heute bereits vielfach über EUR 50.000,- angeboten. Auch die etwas schwächer motorisierten Cooper tauchen vereinzelt bereits zu Preisen über EUR 30.000,- am Markt auf. Aber: Wie oft verschwinden auf Hochglanz restaurierte Fahrzeuge in Sammlergaragen, weil sie schlicht „zu gut zum fahren“ sind?



@MMCK Archiv_Morris Cooper MkI S



Ist die Intention eher, ein zuverlässiges und gutes Spaßfahrzeug zu erwerben, das durchaus auch häufiger genutzt wird, dann stehen womöglich andere Kriterien im Vordergrund. Wer eher die Freude am Fahrerlebnis mit seinem Fahrzeug sucht, wird ggfs. Zuverlässigkeit der Komponenten und technische Optimierung einer vollkommenen Originalität vorziehen. Wer auch mal Urlaubsreisen mit dem Mini plant, fühlt sich ggfs. mit der schlichten und reparaturfreundlichen Technik der frühen Modelle etwas sicherer. Jeder mag sich vor dem Kauf seine individuellen Gedanken machen und sich dann auf die Suche nach dem für ihn passenden Traum Mini machen.

Soll es also ein Fahrzeug sein, das bestmöglich dem ursprünglichen Originalzustand entspricht oder darf es ein etwas modifizierter Mini sein?



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Austin Cooper 1071S_IMM 2014

Neben den Cooper Typen gibt es jedoch eine Vielzahl hochinteressanter Versionen, die den individuellen Lebensumständen entsprechend ausgewählt dann perfekt passen oder aus anderen persönlichen Gründen dann eine besondere Rolle einnehmen. Das kann also durchaus ein früher Mini 850 Mini sein.



@MMCK Archiv_Austin Se7en_EZ April 1960

Es gibt hier immer wieder Angebote früher Typen aus Portugal, Schweden oder auch als Innocenti Lizenzbau der ersten Serie.

Auch gibt es noch immer Garagenfunde, die man selbst sorgfältig zerlegen, alle Teile Stück für Stück überholen und dann wieder zu seinem ganz persönlichen Sammlerstück aufbauen (lassen) kann.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Austin 850MkII



Eine Rarität wie der hier gezeigte **Mini 1100 Special** von 1980 verdient mit komfortablerem Fahrwerk und erstem Luxus im Innenraum durchaus Aufmerksamkeit!



@MMCK Archiv_O.Voigt_Mini 1100 Special_1980_MkIV

Natürlich haben **Kombiversionen** ihren ganz besonderen Charme – und das bezieht sich nicht nur auf die „Woody“ betitelten Holzversionen aus England und Italien, sondern durchaus auch auf die Ganzstahlversionen, die es auch mit einer einteiligen Heckklappe aus Spanien gab. Der ganz praktische Ansatz der niedrigen Ladefläche, die damit für Hunde ideal ist nur einer der Gedankenspiele vor einer Beschaffung. Fast jeder Wunsch lässt sich hier erfüllen, wobei natürlich bei einer Restauration der Aufwand etwas höher ist, als bei einer Limousine und das ein oder andere Teil nicht sofort verfügbar und ggfs. gebraucht zu besorgen ist.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_IMA Estate



Alternativ – und durchaus häufiger sind die späteren Kombiversionen als **Clubman Estate** am Markt anzufinden. Viele davon haben ihre Leben in Italien verbracht und sind substantiell gut durch die Zeit gekommen.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Clubman Estate Mk1 Automatic_Retro Classics 2023

Raritäten: Ein von ORO hergestellter Mini Mare, von dem es wohl nur 3 Exemplare gibt soll hier nur exemplarisch für eine Vielzahl von in Kleinstserie und als „Manufaktur-Fahrzeuge“ gefertigter Raritäten stehen. Hier sind gute Kontakte und detailliertes Einlesen in die Typenhistorie von äusserster Wichtigkeit, um hier am Ende nicht eine der gelegentlich angebotenen Nachbauten zu kaufen.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_ORO Mini Mare_TC 2015



Es gibt eine Vielzahl von **Cabriolets** auf Minibasis. Selbst das Know How für das in den 90er Jahren von Rover als einziges werksseitig gebautes Cabrio stammt übrigens von einem deutschen Hersteller. Am Markt findet sich stets ein Angebot von qualitativ bzw. handwerklich recht unterschiedlich zu bewertenden Cabriolet Umbauten. Neben dem genannten Rover Cabriolet sind Mengers, R&R, Lamm, L&H oder auch Schweiboe bekannte Namen in der Cabriowelt.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Mengers Speedy_Retro Classics 2017

Der **Mini Moke**: Echtes Fahr-Zeug mit großer und sehr treuer Fangemeinde. Erlebnis pur.



@MMCK Archiv_Michael Daldrup_Internat. Mini Moke Meeting 2027



Riley Elf und sein Pendant **Wolseley Hornet** sind ganz besondere Varianten, die mit feinem Leder, Holzarmaturenbrett und Chromschmuck aufwarten - der etwas edlere Mini eben. Eine Restauration ist auch hier etwas aufwändiger und die Vollständigkeit des Fahrzeugs zum Kaufzeitpunkt ist hier wichtig, denn insbesondere die Chromleisten sind nicht leicht zu beschaffen. Die meisten spezifischen Blechteile werden inzwischen wieder reproduziert.



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Riley Elf MkII



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Riley Elf MkII

Mini Pick-Up und Van sind durchaus gesuchte Varianten, was sich auch im Preis widerspiegelt. Beide haben in ihrer ersten Phase ein teilweise recht hartes Leben geführt und die Substanz war am Ende entsprechend schlecht. Quasi alle Fahrzeuge wurden daher mindestens einmal komplett überarbeitet und genau die Qualität dieser Arbeit ist heute entscheidend. Die spezifischen Bleche werden von Spezialisten reproduziert. Großgewachsene sollten den etwas eingeschränkten Fahrgastraum des Pick-Up ausführlich austesten!



@MMCK Archiv_Michael Daldrup_Mini Pick-Up



@MMCK Archiv_Mini Van_EZ 1983



Insbesondere die Minis der 90er Jahre mit ihrer Einspritztechnik sind heute besonders beliebt. Das liegt sicher an den so typischen äusserlichen Merkmalen, die jeder Minifreund heute im Kopf hat, wenn er an Mini denkt – die Streifen der Motorhauben, die superbreiten Reifen und Kotflügelverbreiterungen etc. – jedoch auch an der Elektronik im Fahrzeug, die dieses Minis fahrbar macht wie ein vergleichbares modernes Fahrzeug auch. Zudem ist weit mehr Dämmmaterial verbaut, was sie in Verbindung mit lang gestuften Getrieben auch sehr leise und komfortabel macht. Kurz – ein recht moderner Mini, der sich einfach bedienen, komfortabel bewegen und dennoch als echter Mini sehr mittelbarer empfinden und erleben lässt. Die Elektrik und auch Elektronik samt ihrer Unterdruckschläuche zu ihrer Steuerung benötigt gezielte Pflege. Gepflegte Fahrzeuge sind hier eindeutig zu bevorzugen, um Überraschungen zu vermeiden.



@MMCK Archiv_Mini MPI MkVII_EZ September 2000

Auch die späten Fahrzeuge waren nicht verzinkt, sondern teilweise völlig unbehandelt und können daher vereinzelt gnadenlos rosten. Genaues Hinsehen ist unumgänglich. Die Kontaktaufnahme zu einem Mini Club und einem informativen Austausch bevor man kauft ist eine gut gemeinte Empfehlung mit dem Ziel, einen Minifreund von Beginn an zu einem nachhaltigen Minifan zu machen.

MPI Mini (1996 – 2000) wurden häufig mit der hier gezeigten und besonders breiten „Sports Pack“ Option geordert oder später nachgerüstet. Für Reparaturen nach kleineren Blessuren oder Kompletterneuerung im Rahmen einer Komplettüberarbeitung mit Neulackierung ist für diese Verbreiterungen samt Gummilippen, Niro Befestigungskitt und Lackierung eine deutliche höhere Summe einzuplanen, als bei den einfacher gehaltenen



Versionen mit den schmaleren und oft unlackierten Verbreiterungen. Zudem sind bei Sport-Pack Modellen im Zuge der Erneuerung der vorderen Kotflügel zeitaufwändige Anpassungen notwendig, die ins Geld gehen. Die optisch sehr ansprechende Breitversion hat also durchaus auch finanzielle Nachteile, die in Kaufüberlegungen einfließen sollten.

Diese Kaufberatung erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Sie gibt einen ersten Überblick und ist sicher um eine Vielzahl weiterer Aspekte erweiterbar. Der MMCK freut sich natürlich stets über Verbesserungsvorschläge und Ergänzungen.