

Persönliche Gedanken zu „50 Jahre Mini“

50 Jahre ist das jetzt her, als dieser von seinem Klientel äußerst skeptisch beäugte Kleinwagen präsentiert wurde. 40 Jahre ist es her, dass ich meine Präsenz auf Erden mit lautem Urgeschrei einläutete. Und 18 Jahre ist es nun her, dass ich entschied: Mein nächstes Auto MUSS ein MINI sein! Es war auf dem Nürburgring, beim Oldtimer-Grand-Prix 1991. Ich saß auf der Tribüne in der Müllenbach-Schleife und verfolgte begeistert das GT-Rennen. Begeistert, weil ich Zeuge wurde, wie die kleinen MINI-Cooper die hubraum- und zylinderstärkeren Konkurrenten mit der springenden Raubkatze im Emblem in Grund und Boden fuhren. Wo die Jaguar bremsen mussten, huschten die MINIs wie aufgescheuchte Bienen mit stehendem Gas an ihnen vorbei. Schon vorher habe ich vom MINI – weil er sooo butzelig aussah – hier und da mal einen Prospekt gesammelt. Damals noch halbherzig, doch nach dem GT-Rennen auf den Nürburgring war mein Herz vollends für den MINI entflammt. Ich wollte etwas besonderes, etwas unangepasstes, etwas unterschätztes – ich wollte einen Cooper! Etwas über ein Jahr später wurde meine Entschlossenheit belohnt: Ich erwarb einen nagelneuen dunkelgrünen Cooper 1.3i und verlieh ihm den Namen „Little John“. Denn er war ja das kleine Produkt des großen John Cooper. („Little Alec“ klang nicht überzeugend genug).

Passenderweise wurde die Verbindung zu John Cooper im Sommer 1993 noch etwas direkter, als ich bei John Cooper Garages ein „S-Conversion-Kit“

für „Little John“ bestellte. Damit war er Kraft einer von John Cooper persönlich unterzeichneter Urkunde ein offizieller Cooper-S und mit seinen rund 80 PS ein ganz Flinker auf den gewundenen Straßen des heimischen Odenwaldes. Ach, dieses herrliche Understatement, bis zu dem Moment, in dem man zum Überholen herunterschaltete und in dem vor einem fahrenden Wagenlenker das Gefühl der völligen Verblüffung auslöste, wenn man mit laut posaunenden Mittelrohr-Auspuff an ihm vorbeizog, während sich gleichzeitig die Mundwinkel des MINI-Piloten in die Höhe und Breite zogen.

Doch lange war mir die Freude mit „Little John“ nicht gegönnt. Bei der Anfahrt zum IMM 1994 in England, fiel ich an einer Kreuzung in deutsches Denken zurück, schaute nach links und fuhr auf die Hauptstrasse ... auf der in diesem Moment leider eine Lkw von rechts kam und voll auf Höhe des rechten Vorderkotflügels einschlug. „Little John“ verarbeitete die auf ihn einwirkende Kraft durch eine kunstvolle 180° Drehung, dem Abwerfen des Dachgepäckträgers (inkl. zweier Fahrräder) und dem Öffnen der Heckklappe, aus der weiträumig das Gepäck verstreut wurde. Glück im Unglück: Wir waren nicht allzu schwer verletzt, aber „Little John“ binnen einer Sekunde ein Totalschaden. Und ich hatte – sparsam wie ich war – nur Teilkasko. Immerhin bekam ich von der Versicherung rund DM 600,- wegen der Glasschäden erstattet. In Anbetracht des Anschaffungswertes (inkl. aller Zusatzinvestitionen) von „Little John“ von über DM 25.000,- war

das ein nur äußerst schwacher Trost. So starb mein kleiner Cooper in dem Land, in welchem er nur 21 Monate zuvor vom Band gerollt war.

Als Sigi (Schlicksupp), die sich bereits auf dem IMM befand, von unserem Missgeschick hörte, kümmerte sie sich um alles Weitere, damit wir wenigstens wieder schnell nach Hause konnten. Da sie meine Papiere aufbewahrte, kam ihr auf dem IMM beim Treffen mit John Cooper ein prima Idee: Sie erzählte „Big John“ von der Tragödie und ließ sich von ihm den Fahrzeugschein von „Little John“ für mich als kleine Aufmunterung signieren. Ich habe ihn heute noch und halte ihn in großen Ehren. Auf der IAA 1997 kam es dann auch endlich zu einer persönlichen Begegnung mit John Cooper. Als ich mit Sigi am Preetag aus der Frankfurter Festhalle trat, trafen wir völlig überraschend auf „Big John“. Er freute sich sichtlich, in diesem hektischen Gewusel eines IAA-Preetages alte Freunde (Sigi) zu treffen. Ich bekam von ihm den Eindruck, den man am besten mit dem englischen Wort „modest“ beschreiben könnte. Sehr freundlich, sehr bescheiden, sehr aufmerksam – ein richtiger Gentleman und noch immer ein Funkeln im Auge, wenn man ihn auf den MINI-Cooper ansprach. Über 40 Jahre hatte seine Begeisterung für diesen kleinen Wagen angehalten ... vielleicht sogar am Leben erhalten. Denn als die Fertigung des MINI im Herbst 2000 eingestellt wurde, starb John Cooper, der zweifache Formel-1-Konstrukteur-Weltmeister (1959 & 1960), nur wenige Wochen später.

Zurück in den Sommer 1994: Nach dem fatalen Crash und der Rückkehr nach Deutschland dachte ich nur kurz an einen „vernünftigen“ Kleinwagen als (unpassenden) Ersatz für „Little John“. Doch ohne MINI ging es irgendwie nicht. So suchte und fand ich den „Ü.M.“ (Übergangs-MINI), einen 1.3i British-Open (das große Faltdach war einfach spitze), der als Zwischenlösung bis zur Anschaffung eines neuen Cooper dienen sollte. Doch es kam alles anders: Der „Ü.M.“ wurde aus dem Status eines angedachten „Lückebüßers“ zu MEINEM MINI befördert, erhielt damit die weitaus persönlichere Bezeichnung „Green Pea“ (Grüne Erbse) und blieb sechs Jahre und viele tausend Kilometer lang mein treuer Begleiter. Bis leider die beim MINI kaum vermeidliche chemische Reaktion zwischen Eisen und Luftsauerstoff dem Treiben ein Ende setzte. Im Sommer 2000 verkaufte ich „Green Pea“ ins Saarland, wo er nach seiner Restauration noch heute als „Beiboot“ eines Wohnmobils seine Besitzer auf einem Trailer mit in den Urlaub begleitet.

Ja, es ist ein Kreuz mit der Bequemlichkeit, die man mit Zunahme des Lebensalters immer mehr in den Vordergrund rückt. Mehr Platz, weniger Kompromisse, mehr Komfort, weniger Einschränkungen. Nach acht Jahren MINI kam mit dem Verkauf von „Green Pea“ zur Jahrtausendwende ein neuer Skoda Octavia Combi – dunkelgrün lackiert und beigem Lederinterieur, versteht sich! Aber, er hat nie einen Namen bekommen.

Und noch heute, wenn mir eine MINI entgegen kommt, zucken zuerst die Mundwinkel, gefolgt von der Hand, die sich zum Gruße erheben möchte. Leider passiert dies immer weniger. Für mich ist es ganz offensichtlich: Die MINIs sterben aus. Dank der Umweltprämie, die ihren Namen nicht verdient. Dank derjenigen, die zwar (billig) einen MINI fahren, aber nicht in die Wartung investieren wollen, weshalb er am bitteren Ende als heruntergeschraubtes Rost-Elend ebenfalls in der Presse landet. Dank der Bedrohung durch die Masse (Anzahl und Gewicht) der für die Steigerung des Selbstwertgefühls vieler Verkehrsteilnehmer offensichtlich notwendigen SUVs, denen gegenüber man sich in einem MINI so ausgeliefert und schutzlos fühlt. So dass die Kaufentscheidung dann contra MINI und pro Polo fällt. Nein, der MINI wird den üblichen Weg einer raren Klassikers gehen: Sehr wenige, top gepflegte Exemplare, die nur bei Sonnenschein und Plusgraden die Garage verlassen dürfen. Bei Schönheitswettbewerben werden wir sie wieder sehen, aufgereiht neben Aston Martin, Jaguar und Austin-Healey. Und dann werden wir uns erinnern, wie es damals war, als wir noch selbst MINI fuhren. Als er uns den MINImalismus lehrte, der für maximalen Spaß beim Autofahren ausreichte. Und wir werden lächeln und sagen: „Damals, ja, damals war die Welt noch in Ordnung.“ Der MINI zeigte uns in der Zeit vor der grenzenlosen Gier von Bankern, die zur zweiten Weltwirtschaftskrise nach 1929 führte, was Demut und Bescheidenheit bedeutet – und wie viel

saumäßigen Spaß man dabei haben konnte. Diese verantwortungslosen Anzugträger sollten mal MINI fahren – das hat weniger negative Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und macht den Kopf frei für die wirklich wesentlichen Dinge des Lebens: 3,10 Meter Länge, Platz für vier Personen und Fahrfreude schon bei deutlich unter 100 km/h. Erfunden vor 50 Jahren. Manchmal lohnt es sich, nicht nur nach vorne zu schauen. Die guten Dinge hat es alle schon gegeben, wie den MINI. Herzlichsten Glückwunsch!

**Michael Schäfer –
chilterngreen.de, Laudenbach
a.d.B.**



„Little John“ im einzigen Oktober (1993), den er erleben durfte



Nur wenige Meilen vor dem Ziel kam es zu einem gewaltsamen Ende: „Little John“ nach Vollkontakt mit einem britischen Lkw



Mein erstes (und gleichzeitig leider auch letztes) Treffen mit einem großen Gentleman der britischen Rennsportszene: John Cooper auf der IAA 1997

Bemerkungen	ZIFF.14:715 M.SCHIEBEDACH* ZIFF.28 U. 29:KEINE*
Bei Fahrzeugen enthalten die Ziffern 9, 10, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 24, 26 u. 28 - Zu 9) Nur Ziffern und Buchstaben, also ohne Sonder- oder Satzzeichen, Umlaute A, O, U hier als A, O, U wiederzugeben. - 10) Bei PKW (Rombo) Ladefläche mit - 14) Nicht bei Wohnanhängern und fahrbaren Baukäufen. - 19) u. 18) Bei 16) Bei Sattelzügen mit Achsenverteilung von 3:1 bis 1:1 - 17) 1 - Räder 2 - Gleisketten 3 - Räder und Gleisketten 4 - Räder oder Gleisketten 5 - Dreiradfahrzeug - 28) u. 29) Wenn selbstständig, bauartgemäß und DIN 74 035 oder 74 032 entspr.: Form u. Größe, in mind. folien: Prüfzeichen. - 30) u. 31) Ggf. - 32) prüfen	<p><i>Little John</i></p> <p><i>J. Cooper</i></p> <p>VERZOLLUNG IM SAMMELZOLL- VERFAHREN ZUGELASSEN ROVER DEUTSCHLAND GMBH</p>

John Coopers Signatur auf dem Fahrzeugschein von „Little John“