

Mini Moke

14. Juli 2010
Classic Driver

Mini (de)light

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

Mini geht auch anders. Hier kommt der „Moke“! Kein Geringerer als Geheimagent James Bond vertraute schon in seinen Einsätzen zur Weltrettung auf das universelle und kompakte Vollcabriolet. Später entdeckten Hotels, Ferien-Ressorts und Individualisten den besonderen Mini als Shuttle-Fahrzeug, Lastenesel und trendiges Lifestyle-Auto. Heute ist der luftige Moke ein genialer und flinker Klassiker, für den eigentlich jeder Enthusiast einen Platz in seiner Garage frei halten sollte - nicht nur für den Einsatz an heißen Sommertagen. „Let’s moke!“

Keine Frage, ein [Classic Mini Cooper](#) ist absoluter Kult. Ein solches Fahrzeug ist stilvoll und zugleich klassenlos. Niemals overstated, dafür aber immer sympathisch. Und ziemlich cool. Soweit die Bestandsaufnahme zum kleinen, großen Klassiker von Sir Alec Issigonis. Doch es geht noch eine Spur cooler. Wortwörtlich. Wie das? Ganz einfach: im Mini Moke! Offener und luftiger kann man kaum auf legale Weise Auto fahren. Classic Driver erzählt die Geschichte des vielleicht skurrilsten aller klassischen Minis.



Das ist doch mal ein Statement. In Anbetracht allseits zur Schau gestellter automobiler Klotzigkeit wirkt der Moke, zu gut deutsch „Esel“, heute äußerst bizarr und leicht. Und das ist er auch. Er wurde nämlich Mitte der 1960er Jahre in Longbridge von British Motor Corporation, kurz BMC, als kompaktes Allround-Fahrzeug für die britische Armee entwickelt, da die [Land Rover Geländewagen](#) für den Transport mit Hubschraubern trotz Aluminiumkarosserie vergleichsweise sperrig und schwer waren. Jedoch konnte der Pionierwagen aufgrund seiner zwei kleinen Antriebsräder nicht überzeugen. Issigonis tüftelte zwar emsig an einem Allradantrieb mittels zweitem Motor im Heck, gleichwohl konnte sich der Wagen nicht durchsetzen. Letztlich gewannen die sogenannten Lightweight Land Rover das Rennen. Das Ende des Moke? Von wegen: der Anfang seiner bemerkenswerten Erfolgsgeschichte.



Strandeinsatz statt Armeekommando

Denn BMC ließ den offenen Wagen mit faltverdeck glücklicherweise nicht fallen, sondern positionierte ihn als Spaßmobil – wie auch beim geschlossenen Mini sowohl als Austin, wie auch als Morris Variante. Und das mit Erfolg. Viele Hotels nutzten den bewusst einfach konzipierten Moke von Anfang an als praktisches Shuttle-Fahrzeug und als Gepäck schleppenden Lasten-Esel. Das machte ihn weltweit bekannt und verschaffte ihm großen Zuspruch. Auf den Seychellen und Barbados beispielsweise war der Moke das touristische Transportmittel erster Wahl. Später kamen noch zahlreiche weitere Modell- und Motorvarianten hinzu. Die Moke Geschichte ist tatsächlich äußerst vielseitig, da die Produktion auch in anderen Ländern und unter Lizenz stattfand. Vom klassischen Moke wurden unter BMC-Regie alleine bis 1981 rund 26.000 Fahrzeuge produziert. Portugiesische und italienische Moke-Ableger wurden sogar bis Mitte der 1990er Jahre gefertigt.

Zu großer Popularität verhalfen ihm auch einige bemerkenswerte Filmeinsätze. Allen voran die Auftritte bei James Bond. Gerne gefahren nicht nur vom Geheimagenten selbst, sondern auch von dessen Widersachern. In „Man lebt nur zweimal“ und „Der Spion, der mich liebte“ diente der Moke als Lastenesel in den Unterwelten des Bösen. Doch auch in der Fernserie „Die 2“ kamen die kleinen Briten zum Einsatz. Und nicht nur Tony Curtis steuerte den Moke, auch Louis de Funés erkannte die Vorzüge des skurrilen Viersitzers in diversen Klamauk-Streifen. Weitere Auftritte, oftmals in weiteren Komödien, sicherten dem Wagen über viele Jahre mediale Präsenz.



Der Moke lief in ursprünglicher Ausstattung ab 1964 mit dem 850er Motor des Mini Mk I vom Band. Das simple und doch geniale Fahrwerk wies die ebenfalls bekannten Gummidämpfer des Mini auf. Auch die 10-Zoll Rad-Reifen Kombination stammten vom beliebten Schwestermodell. Wirklich geländetauglich war der Moke damit zwar nie. Für holprige und staubige Wege allerdings reichte diese Ausrüstung jedoch allemal. Denn die weit an den Ecken stehenden Räder verhalfen dem Kleinen zu großer Agilität. Für unter 340 Pfund zuzüglich Steuern stand der Moke vor über vier Jahrzehnten in den Verkaufsräumen der BMC-Händler. Die wenigsten Fahrzeuge blieben allerdings in Großbritannien.



Großartig: das Fahrerlebnis

Das Wichtigste zuerst: der Moke hat es faustdick hinter den Ohren. Wer ihm die Sporen geben will, sollte sich auf dem schlichten Gestühl zuvor unbedingt eine wenigstens leidlich stabile Sitzposition einrichten. Denn sonst kann man bei schneller Kurvenfahrt gleich den unfreiwilligen Absprung üben. „Gut festhalten!“ ist daher nicht von ungefähr das oberste Gebot im Moke. Insbesondere gilt das für denjenigen, der frohen Mutes auf dem Beifahrersitz Platz nimmt.

Gestartet wird mit dem kleinen Schlüssel, der britische Fahrzeuge jener Epoche zum Leben erweckt. Die zentrale Runduhr aus dem Mini gibt rudimentäre Informationen über den jeweiligen Fahrzustand über Grund. Besser, man vertraut dem wunderbaren Ansaugeräusch der Vergaseranlage. Das Klangbild des Endtöpfchens der Auspuffleitung erfreut dabei mit leicht zornigem Gebell. Will sagen: „Achtung, bissig.“ Der lange Schaltstock dirigiert das manuelle Viergang-Getriebe. Vorteil dabei: Die Hände sind schnell wieder am Lenkrad. Kein Witz: bei Kurvenfahrten ein immenser Vorteil und Sicherheitsaspekt. Denn der nur rund 600 Kilogramm leichte Moke nimmt wieselflink Fahrt auf und geht wie alle Minis extrem zackig in die Kurven. Einen Holm, an dem man sich abstützen könnte, gibt es jedoch nicht. Und das faltgestänge des Verdecks hat schon genug damit zu tun, die Persenning an Bord zu halten.



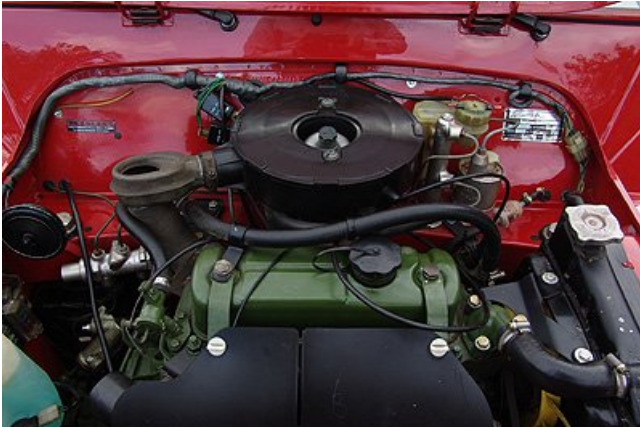
Also entweder festhalten, oder aber sich so in die Kurve legen, wie man es auf einem Motorrad erforderlich ist, um der Fliehkraft zu trotzen. Die Persenning sollte man übrigens gleich vor Fahrtantritt nach hinten falten. Einen Moke fährt man offen. Und flott. Durch die Stadt zu wuseln, macht großen Spaß. Über Landstraßen mit Tempo 70 oder 80 zu galoppieren, ist ebenfalls ein echtes Vergnügen. 120 km/h packt der Kleine durchaus, jedoch zerrt der Fahrtwind dann an allem, was sich ihm bietet. Sehr windig, ein solcher Ritt. Bei heißem Sommerwetter jedoch die wirklich coole Art der Fortbewegung. Wer braucht eine „Air Condition?“ Moke-Treiber definitiv nicht.



Große Vielfalt: die Varianten

Die weltweite Popularität des Mini Moke ließ auch die Produktion in unterschiedliche Länder wandern. Der britische Moke wurde von 1964 bis 1968 in Longbridge zunächst nur in klassischem Grün gefertigt. Ab 1967 war der Wagen dann auch in Weiß erhältlich. Die wenigen Extras wie zusätzliche Haltegriffe für den Beifahrer, eine Heizung oder auch eine Scheibenwaschanlage mussten Moke Fahrer zu Beginn noch selbst in ihr Auto einbauen. Das taten auch die afrikanischen Moke Fahrer. Mehr noch: In den Jahren 1964 bis 1967 wurden rund 300 Mini Moke als Bausatz nach Simbabwe geliefert und dort in der Stadt Umtali wieder in toto zusammengesetzt.

Professioneller ging es in Australien zu. Ab dem Jahr 1966 wurde der Moke auch in Sydney montiert. 1968 verlegte BMC sogar die komplette Produktion auf den Kontinent. Hier entstanden bis 1982 die meisten Varianten des Moke. Es gab ihn mit 998 ccm und 1.098 ccm Motoren. Mit besseren Sitzen und größeren Rädern in 13 Zoll für das australische Outback. Zudem entstand das Sondermodell „California“ mit einem 1.275 ccm Motor und auch eine Pick-up Variante mit einer 1,5 Meter langen Pritsche. Auch das Verdeck wurde optimiert und weitere Ausstattungsmerkmale kamen hinzu. Ab 1979 erhielt der „Esel“ sogar eine verzinkte Karosserie. Über 25.000 Mokes wurden bis zum Produktionsende im Jahr 1982 in Australien gefertigt.



British Leyland Portugal holte den kleinen Feldwagen ab 1980 zurück nach Europa. In Vendas Nova entstanden in zehn Jahren einige Tausend Einheiten unter britischer Führung. Der italienische Motorradhersteller Cagiva erwarb die Produktionsanlage dann im Jahr 1990 von der mittlerweile umfirmierten MG Rover Group. Cagiva ließ zunächst weiter in Portugal produzieren. Die Pläne, wonach die Produktion in Bologna fortgesetzt werden sollte, gingen allerdings nicht auf. Die letzten Mini Mokes rollten 1993 vom Band – in Portugal. Insgesamt entstanden so beinahe 50.000 Fahrzeuge. Heute allerdings sind gute Exemplare rar und haben ihren Preis. Top-Fahrzeuge liegen durchaus bei mehr als 20.000 Euro. Preisbewusste Liebhaber werden am ehesten im Süden Europas fündig, Qualitätssuchende bei ausgewiesenen Experten wie beispielsweise Mini Mengers in Oldenburg. Und manchmal sind da auch Enthusiasten, die sich – aus welchen Gründen auch immer – von ihrem Moke trennen wollen. Man sollte diese Fahrzeuge genau prüfen, denn den „Esel“ einfach so herzugeben, ist schwer verständlich. Streng genommen gibt es zum Mini Moke nur ein Statement. Und das lautet: „Moke? Moag!“



Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/mini-moke>
© Classic Driver. All rights reserved.