

CLASSIC DRIVER

Mini Cooper: Die Geschichte



Schon lange bevor Alec Issigonis seine legendären Skizzen für den Mini aufs Papier zeichnete, verband ihn eine Freundschaft mit einem der führenden Rennwagenkonstruktoren: John Cooper. Cooper bezog Morris-Motoren, um sie in seinen Formel-Junior-Rennwagen einzusetzen und war deshalb für den technischen Direktor Issigonis ein geschätzter Gesprächspartner, wenn es um Motorenkonstruktionen ging. Deshalb war John Cooper von Anfang an in die Entwicklung des Mini eingeweiht.



Je mehr das Projekt Mini Gestalt annahm, desto sicherer war sich Cooper, dass mit diesem neuen Auto etwas auf den Markt kommen würde, nach dem er schon lange gesucht hatte: Die Basis für einen Sportwagen, der mit dem damaligen Lotus Elite konkurrieren konnte. Cooper hatte es mit einer Renault Dauphine versucht, in die er einen Coventry-Climax-Motor verpflanzte, war aber mit dem Handling bei weitem nicht zufrieden. Sobald er einen der neuen Kleinwagen in die Hände bekam, begann er mit dem Tuning. Mit solch einem Ur-Mini Cooper ging er 1959 gemeinsam mit seinem Fahrer Roy Salvadori auf die Reise zum italienischen Grand Prix nach Monza. Schon die Anfahrt geriet zu einem Wettrennen mit Reg Parnell, einem bekannten Rennfahrer, der die Strecke mit seinem Aston Martin DB4 unter die Räder nahm. Am Ziel war Coopers neuer Mini eine satte Stunde schneller und der Rennwagen-Konstrukteur sah sich in seinen Vermutungen über das Potenzial des Mini mehr als bestätigt.



Eine Idee wird zum Plan

Cooper wandte sich an Issigonis mit dem Vorschlag, einen kleinen GT auf Basis des Mini zu entwickeln. Issigonis war allerdings von dieser Idee wenig begeistert; er sah in seinem Wagen weiterhin ein Auto für jedermann. Doch John Cooper ließ nicht locker: Er setzte sich direkt mit George Harriman in Verbindung, dem Chef der BMC. Die British Motor Corporation (BMC) war 1952 durch den Zusammenschluss britischer Automobilhersteller entstanden, dazu gehörten unter anderem die Marken Austin, Morris, MG und Wolseley. Harriman ließ sich von Coopers Idee überzeugen und stimmte einer Kleinserie von 1000 Mini Cooper zu. Er wollte erstmal die Reaktionen der Kunden testen.

Durch einige technische Modifizierungen steigerte Cooper die Motorleistung auf 55 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf rund 130 Stundenkilometer. Damit auch die Verzögerung mit der Mehrleistung Schritt halten konnte, montierte Cooper größere Lockheed Scheibenbremsen an die Räder der Vorderachse. Vielen Motorsportlern kam dieser Wagen wie gerufen und eine Reihe von Erfolgen überzeugte BMC von der Zukunft des Konzepts.



Der Motor des Erfolges: 1071 Kubikzentimeter, 70 PS

Der Motor des Erfolges: 1071 Kubikzentimeter, 70 PS. Auch Issigonis schwenkte nun um und arbeitete mit John Cooper gemeinsam an der nächsten Stufe der Leistungsverbesserung. Das Rezept dazu hatte John Cooper bereits bei seinen Formel-Junior-Motoren erfolgreich ausprobiert: Kleiner Hub und große Bohrung, verbunden mit festeren Bolzen für die Zylinderkopfbefestigung. Dementsprechend wählten die Ingenieure für den Cooper S als Basis den Motor mit 848 Kubikzentimetern Hubraum. Durch eine Vergrößerung der Bohrung bis an die Grenzen des Möglichen vergrößerte sich der Hubraum auf 1071 Kubikzentimeter und blieb dadurch unter dem in der vorgesehenen Klasse geltenden Limit von 1100 Kubikzentimetern. Die neue Maschine leistete 70 PS bei 6200 Umdrehungen, die Höchstdrehzahl lag bei 7 200 Touren.



10 Jahre Produktion, 19 Jahre Pause

In dieser und ähnlicher Form wurde der Mini Cooper exakt zehn Jahre, von Juli 1961 bis Juli 1971, verkauft. Dann stellte Lord Stokes die Produktion ein. Die weltweite Nachfrage blieb davon freilich recht unbeeindruckt. John Cooper fertigte nun Tuning-Kits, die sich vor allem in Japan großer Beliebtheit erfreuten. Die zwischenzeitlich für Mini verantwortliche Rover Group bat Cooper, diese Kits auch auf dem Heimatmarkt anzubieten, wo sie sich ebenfalls zu einem Erfolg entwickelten. Rover erkannte die Marktchancen und ließ den Mini Cooper 1990 wieder aufleben. Bis zum Produktionsende des Mini wurden die Cooper in verschiedenen Ausführungen wieder in Longbridge gebaut. Die John Cooper Garages produzierten darüber hinaus eine Serie limitierter Editionen auf Basis des Mini Cooper S, beispielsweise den Grand Prix, Sport 5, Cooper S touring, die 90 PS S-Version und natürlich weiterhin Tuning-Kits.

Text: [BMW / J. Philip Rathgen](#)

Fotos: MINI

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/mini-cooper-die-geschichte>

