

The Italian Job

Text DOMINIC FARNSWORTH Fotos WERNER POHL

» Das ist das Auto des Jahres!« Dass der Mini knapp fünfzehn Jahre nach seinem Erscheinen wieder die Titelblätter der Autozeitschriften eroberte, verdankte British Leyland der umtriebigen Mannschaft

vor allem die müden Fahrleistungen des Tausenders, während der Clubman mit seinem Allerwelts Gesicht und -interieur umstritten blieb. Hinzu kam der Ruf schwankender Qualität und Zuverlässigkeit. Mit zwei attraktiven Modellen brachte die Leyland Innocenti SpA 1972 frischen Wind in die Mini-Szene. Ihr Coup:

diente, wurde beendet. Als Ersatz für den Cooper hatte Leyland den Mini 1275 GT vorgesehen; mit bürgerlichem 55 PS-Motor in einer Clubman-Karosserie konnte dieser jedoch nicht an den sportlichen Nimbus seines Vorgängers anknüpfen. Mit Beharrlichkeit hatten Innocentis italienischer Direktor Dottore Paolo Caccamo und sein britisches Pendant, Geoffrey Robinson, gegen den Wider-



Während British Leyland der Pleite entgegentaumelte, entstand 1972 bei der italienischen Tochter ein kleiner Star: der

INNOCENTI MINI COOPER 1300

Ein schmucker Tausender bereicherte ebenfalls das Programm

des Mailänder Tochterunternehmens. Das britische Original war, trotz anhaltender Verkaufserfolge, in die Jahre gekommen; Tester kritisierten

erlosch, und die langjährige Zusammenarbeit mit John Cooper, der an jedem Mini, der seinen Namen trug, gerade zwei britische Pfund ver-

stand des BL-Herrschers Lord Stokes die Nutzungsrechte an Coopers Namen erwirkt. Mit unübersehbaren »Export«-Emblemen gelangten der »Italo-Cooper« und sein kleiner Bruder, ein schmucker Tausender namens 1001, Anfang 1974 nach Deutschland. Groß waren die Erwartungen an den Westentaschen-Sportler mit dem berühmten Namen. Wurde der »Inno« ihnen gerecht?