



Wiesel auf den Pässen

Ein erster Blick auf das Datenblatt brachte die Ernüchterung: Statt der 78 PS des legendären Cooper 1275 S lieferte der mit zwei SU HS2-Vergasern bestückte Motor des Innocenti 64 PS. Doch das war nur die halbe Wahrheit. In den Händen der Tester erzielte er annähernd gleiche Fahrleistungen wie der S, auch wenn er die Werksangaben, eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 11,3 Sekunden, verfehlte (der Cooper 1275 S hatte 1966 in »AUTO, MOTOR UND SPORT« eine Spitze von 157 km/h und eine Beschleunigung auf 100 km/h von 13 Sekunden erreicht). Als erste deutsche Fachzeitschrift veröffentlichte die »AUTO ZEITUNG« im Februar 1974 einen Test des wiedergeborenen Cooper. Ihr Testgelände: die Sonderprüfungsstrecken der Rallye Monte Carlo, die in jenem Winter wegen der Energiekrise ausgefallen war. Wie ein Wiesel fegte der kleine Italiener um die gespensisch leeren Serpentin. Die äußerst elastische Maschine hing bissig am Gas, die Gänge rasteten dank neuem

Schaltgestänge sauber ein – vorbei die Zeiten der Karateschläge am störrischen Mini-Schalthebel. Die servounterstützten Scheibenbremsen zeigten auf den winterlichen Pässen keinerlei Ermüdungserscheinungen. Mit der präzisen, direkten Lenkung und dem gewohnt narrensicheren Fahrwerk ließ sich der Wagen spielerisch handhaben. Beim Aufstieg zum Col de Turini setzte Schneetreiben ein, doch der Cooper erstürmte den Gipfel auf normalen 145er Sommergürtelreifen, ganz ohne die mitgeführten Schneeketten – eine eindrucksvolle Demonstration der Mailänder, dass der Mini auch dreißig Jahre nach dem ersten »Monte«-Sieg noch lange nicht zum alten Eisen gehörte. »Das Comeback des Mini Cooper ist gelungen«, resümierte der Tester euphorisch über sein »Auto des Jahres«.

Bella machina

Seine Kollegen stießen ins gleiche Horn, wobei nicht nur der temperamentvolle und alltagstaugliche Cooper, sondern auch der 1001 viel Lob erntete. Ein neuer Zylinderkopf

und Änderungen am Ansaugtrakt und den Steuerzeiten hatten dem Tausender neues Leben eingehaucht. Mit nur einem Vergaser leistete er jetzt 48 PS, 12 mehr als die englische Basis, die er in den Fahrleistungen beschämte: Er erreichte 100 km/h in unter 19 Sekunden und rannte über 140 km/h; das Pendant aus Longbridge brauchte 10 Sekunden länger und gab bei 123 km/h den Kampf gegen den Fahrtwind auf. Noch dramatischer war der Unterschied in der Elastizität: Im vierten

