



BEANFAMILY DRESDEN

Mini Kaufberatung

Inhalt:

1. Allgemeines zu dieser Kaufberatung	2
2. Was Du vor dem Kauf alles beachten solltest	2
Beginne mit der Minisuche erst, wenn Dir dies klar ist:	2
Was bietet Dir ein Mini?	2
Die verschiedenen Mini-Modelle:	2
Zustandsbeschreibungen mit GROBEN Wertangaben:	4
3. Wo und wie kaufen	4
Kfz-Händler:	4
Privater Verkäufer:	4
Minikauf in England:	5
4. Beschreibung des Mini und der einzelnen Baugruppen	6
Karosserie:	6
Hilfsrahmen:	7
Motor, Getriebe und Kupplung:	7
Vergaser:	8
Vorderachse:	8
Hinterachse	9
Bremsanlage:	9
Elektrische Anlage:	9
Innenausstattung, Sonstiges:	9
Zum Schluß:	9
5. Checkliste für einen Telefonanruf	10
6. Checkliste für Besichtigung	11
7. Nach dem Kauf	12

1. Allgemeines zu dieser Kaufberatung

Diese Kaufberatung soll eine kleine Hilfe sein, für diejenigen, die mit dem Gedanken spielen sich einen Mini zu kaufen. Allerdings stellt diese Kaufberatung keine allumfassende Bedienungsanleitung dar, wie man einen Mini kauft, und sie kann auch niemals feststellen, welchen Mini Du kaufen sollst. Außerdem können wir Dir nicht garantieren, dass Du einen perfekten Mini kaufst, weil es so was einfach nicht, oder nur sehr selten gibt.

2. Was Du vor dem Kauf alles beachten solltest

Bevor Du dich in eine intensive Suche nach Deinem Traumauto stürzt, sollten Dir einige Dinge klar sein. Zu allererst stellt sich die Frage, welcher Mini ist der richtige für Dich? Was willst Du mit dem Mini unternehmen? Was erwartest Du von einem Mini? Ist der Mini für Dich ein billiges praktisches und kleines Alltagsauto, ein Wolf im Schafspelz, ein Oldtimer, oder findest Du ihn einfach nur niedlich oder Kult? Stadtverkehr, gemütliche Ausfahrten oder sportliche Kurvenhatz auf winkligen Landstraßen? Oder willst Du gar alles zusammen?

Außerdem gibt es ein paar Grundregeln, für den Umgang mit dem Mini, welche wir Dir hier nun vorstellen:

Beginne mit der Minisuche erst, wenn Dir dies klar ist:

Der Mini ist kein modernes Auto, nach dem Motto: Einsteigen, Losfahren, Aussteigen. Das heißt beim Mini ist auch mal Pflegen angesagt. Dazu gehören häufigeres Schauen nach Öl und Kühlwasser, regelmäßige Ölwechsel, Abschmierarbeiten und Rostvorsorge. Etwas Aufmerksamkeit für Technik und Karosserie sind das ganze Jahr über nötig. Wird dies versäumt rächt sich das irgendwann.

Es gibt noch das Vorurteil, das Minifahren teuer ist, weil der Kleine mehr in der Werkstatt ist als auf der Straße. Dazu können wir nur das sagen: Wenn der Mini gut gewartet wird, ist er genau so zuverlässig wie viele anderen Autos. Teuer wird's erst dann, wenn ihr ein Minitreffen besucht habt und feststellt, dass euer Traummini noch meilenweit davon entfernt ist perfekt zu sein.

Was bietet Dir ein Mini?

Fahrspaß ohne Ende! Der Mini wird gern unterschätzt. Niemand rechnet bei solch einem kleinen Auto mit solchen Fahrleistungen. Auf der Landstraße ist der Mini immer noch ungeschlagener König. In der Stadt hat man nie mehr Probleme einen Parkplatz zu finden, der Kleine passt einfach überall noch hin. Die Umwelt reagiert immer freundlich auf den Mini, auch wenn man mal etwas flotter als alle anderen durch die Stadt kommt. Außerdem bietet der Mini auch noch erstaunlich viel Platz, auch für 2m-Riesen. Zu guter Letzt gibt es eine ungewöhnlich gute Ersatzteilversorgung, und die Zubehörfirmen lieben den Mini. Es gibt fast nichts was den Kleinen nicht noch schneller, sportlicher, schöner, oder individueller macht.

Die verschiedenen Mini-Modelle:

MkI (1959 – 1967)

Das sind wohl die am meisten gesuchten Minis. Echte Oldtimer, dementsprechend schwer zu finden und teuer. Diese alte klassische Form mit dem Schnauzbartgrill, den kleinen rundlichen Rückleuchten, dem klappbaren hinteren Nummernschild, den Türen mit außenliegenden Scharnieren und Schiebefenstern ist sehr selten und sehr beliebt. Viele bauen sogar neuere Minis auf den MkI-Look um, was kein größeres Problem darstellt.

Manche MkI typische Ersatzteile, wie zum Beispiel die Innenaustattung, sind sehr selten und teuer.

Die Motorenpalette reicht vom 850er mit 34PS bis zum Cooper S mit 75PS.

MkII (1967 – 1969)

Durch die kurze Bauzeit sind dies wohl die seltensten Minis geworden. Durch die neue Optik mit dem eckigen Grill und den größeren eckigen Rückleuchten, noch ohne Rückfahrscheinwerfer, sehen diese Modelle auf den ersten Blick wie moderne Minis aus. Durch die aber immer noch vielen MkI-Teile sind originale MkII recht selten.

MkIII (1969 – 1976)

Mit dem MkIII wird eine völlig neue Karosserie eingeführt. Die Türen besitzen nun innenliegende Scharniere und Kurbelfenster. Das Nummernschild ist nicht mehr klappbar. Anders sieht ein moderner Mini auch nicht mehr aus.

MkIV (1976 – 1984)

Der MkIV unterscheidet sich vom Vorgänger nur in Nuancen. Der neue vordere Hilfsrahmen ist nun gummigelagert und anders verschraubt. Ab 1977 werden neue Rückleuchten mit Rückfahrscheinwerfer verbaut.

MkV (1984 - 1992)

Mit dem Mini 25 halten nun die neuen 12 Zoll Räder mit den Kotflügelverbreiterungen Einzug in die Serie. Gleichzeitig werden ab sofort an der Vorderachse bei allen Minis Scheibenbremsen mit 8,4“ Durchmesser verbaut. Im Prinzip sind diese Minis (1000er) die idealen Einsteigermodelle, mit überschaubaren Mängeln und Kosten. Reparaturen sind mit etwas Geschick leicht selbst möglich.

MkVI (1991 - 1996)

Kurz nach der Wiederauferstehung des Cooper mit 1,3l Vergasermotor wird 1992 der 1,3l Einspritzer mit geregelter Katalysator vorgestellt. Ihn gibt es nun mit 53PS und mit 63PS (Cooper). Dieses Modell wird sehr häufig angeboten und ist die ideale Ausgangsbasis für einen sportlich bewegten Mini. Der 1,3l Vergasermotor ist, abgesehen vom echten Cooper S, der ideale Tuningmotor (A+ Block vom Metro). Mit den Sondermodellen Silverstone (1993) und Silverbullet werden erstmals die 13“ Felgen eingeführt.

MkVII (1996 - 2001)

Nach einer letzten Erneuerung hat der Mini nun einen Fahrerairbag, Seitenaufprallschutz, einen vorne quer liegenden Kühler und eine Multipointeinspritzung. Für die meisten Minifans ist dieses Modell nicht mehr als ein Alltagsauto, da er von der fahrerischen Seite (und wegen dem Airbag) am weitesten vom Original entfernt ist. Durch die ewig lange Endübersetzung ging die gute Beschleunigung verloren und leider ist auch die Verarbeitungsqualität der letzten Modelle unter aller Kritik. Ideal ist diese Modell als Stadtfahrzeug, denn es ist vom Geräuschpegel her angenehm zu fahren und bietet sogar eine gewisse Sicherheit. Außerdem sind diese Modelle meist noch ganz gut in Schuss, so dass nicht gleich restauriert werden muss. Geschmackssache sind die Sportspack-Minis, Sonderausstattungen mit 13“ Rädern und riesigen Verbreiterungen.

Die Cooper:

Für die meisten Menschen ist ein Mini immer auch ein Cooper. Dies ist aber nicht so (nicht jeder Golf ist auch ein GTI). Ursprünglich waren die Cooper die leistungsstärksten Modelle der Mini-Familie. Die ersten Cooper kamen 1961 auf den Markt, mit 997ccm und ca. 55PS. Anschließend folgten der 1071er Cooper S mit 70PS, der 998ccm Cooper, der 970er Cooper S mit 65PS und der 1275er Cooper S mit 75PS. 1971 lief der letzte Cooper vom Band. Erst 1991 ließ Rover den Cooper als Vergaser-Cooper und ab später als Einspritzer mit 61, bzw. 63PS wieder auferstehen. Zwischen 1971 und 1991 gab es also keine echten Cooper! Vorsicht beim Kauf eines Cooper S! Es werden heute mehr Cooper S angeboten, als jemals gebaut wurden. Es ist ziemlich einfach einen normalen Mini optisch in einen Cooper S zu verwandeln. Um die Originalität zu prüfen ist es aber möglich für jeden Cooper S ein Motor Heritage Certificate aus England anzufordern.

Der Mini wurde im Laufe seiner Produktion in über 100 Varianten gebaut. So gab es auch noch einen Van, einen Estate, den Pickup, den Clubman, den Riley Elf und Wolseley Hornet, den Innocenti und, und, und...

Kurz gesagt, die Menge der Minifahrer ist extrem vielfältig. Die meisten Neueinsteiger werden sich aber wohl auf einen 12 Zoll Mini ab dem Baujahr 84 festlegen. Allerdings sollte man sich nun nicht auf das erste Schnäppchen stürzen. Am besten spricht man vor dem Kauf mit einem langjährigen Minibesitzer, oder meldet sich bei einem Club. Dort kennt man jede Schwäche eines bestimmten Modells und hilft meist gern weiter.

Nun zum leidigen Thema Geld. Was soll oder darf ein Mini kosten.

Das Spielchen kennt ja jeder, der Verkäufer möchte den Wagen so teuer wie möglich verkaufen, der Käufer will so wenig wie möglich ausgeben. Leider gibt es deswegen viele Fehlkäufe und lange Gesichter, darum das nächste Thema: Geld!

Auch wenn das Kaufen- Verkaufen- Spiel immer das Gleiche ist, DU musst wissen, was Du willst.

Was darf der Mini kosten? Erwarte bitte von dieser Kaufberatung keine genauen Preise, denn die gibt es nicht! Für den Einen ist der getunte Einspritzer genau richtig, der nächste wollte aber einen originalen MkI und motzt über den „falschen“ Auspuff. Dem Einen gefällt die Porscherote Lackierung, dem Anderen nicht. Schon schwankt der Preis um viele Euro!

Auch die Bezeichnung „guter Mini“ ist variabel. Woran kannst Du dich dann orientieren? Es gibt grobe Zustandsbeschreibungen und grobe Wertangaben. Letztendlich stehst Du aber immer vor der Frage: Ist DIR der Mini dieses Geld wert? Niemand kann Dir sagen, ob genau DIESER Mini nun 3000 Euro oder 4500 Euro wert ist. Beim Mini gibt es jede Menge Sondermodelle und limitierte Editionen. Solche Modelle wie der Silverstone oder der Bluestar werden oft höher gehandelt als vergleichbare Serienfahrzeuge. Auch unsere Checkliste kann Dir dabei nur grob helfen.

Zustandsbeschreibungen mit GROBEN Wertangaben:

Note 1:

Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu oder besser.

Wird äußerst selten angeboten!

Preis: je nach Qualität/Originalität: ca. 6000 bis 10.000 Euro, absolute Topwagen (z.B. Cooper S) können auch bis an die 16.000 Euro erreichen.

Note 2:

Guter Zustand, Original oder fachgerecht restauriert, Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten (falsche) Teile.

Wird selten angeboten.

Preis: ca. 4500 bis 6000 Euro

Note 3:

Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Wird häufig angeboten.

Preis: ca. 2500 bis 5000 Euro

Note 4:

Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichte bis mittlere Durchrostungen. Einige kleine Teile können fehlen oder defekt sein. Immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren)

Wird sehr häufig angeboten!

Preis: ca. 500 bis 2500 Euro

Note 5:

Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplettzerlegt. Größere Investitionen notwendig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

Wird häufig angeboten.

Preis: von geschenkt bis 2000 Euro

3. Wo und wie kaufen

Normalerweise gibt es nur zwei Alternativen, privat oder beim Händler. Aber wo liegen nun die Unterschiede, mit welchen Vor- oder Nachteilen musst Du rechnen?

Ein erster Tip: **Schau Dir auch den Verkäufer genau an!**

Kfz-Händler:

Da der Mini ja nicht mehr gebaut wird, werden wohl nur noch Minis bei freien Händlern angeboten. Hier kennt der Verkäufer in aller Regel den Mini nicht. Es weiß nichts über die Vergangenheit, das will er auch nicht wissen. Für einen Händler zählt nur eines, das Fahrzeug muss gewinnbringend verkauft werden, oder es muss schnell vom Hof.

Ein Händler hat andere Möglichkeiten, einem Auto zu neuem Glanz zu verhelfen. Möglichst billig einkaufen, möglichst teuer verkaufen, so lautet die einfache Regel. Als Käufer zählt somit nur der Wagen selbst. Also Augen auf, prüfe den Wagen sehr genau!

Natürlich gibt es auch manchmal Vorteile, wenn man den Mini beim Händler kauft. Diese beziehen sich aber nur auf das Geld. Muss der Mini vom Hof? Ärgert sich der Meister über die Ölflecke? Musste der Händler den Mini annehmen, um z.B. einen Neuwagen verkaufen zu können? Dann besteht durchaus die Möglichkeit, einen Mini zum Sonderpreis zu bekommen! Durch die neun Garantiebestimmungen seit 2002 sind die Preise bei den Händlern gestiegen, da nur noch jüngere Minis verkauft werden die hoffentlich halbwegs in Ordnung sind. Nachteile sind klar, niemand kann etwas über die Vergangenheit des Mini sagen. Unfälle? Reparaturen? Wie ging der Vorbesitzer mit dem Mini um? Wie alt sind Motor, Getriebe, Differential? Darauf wird es keine Antwort geben.

Andererseits hat ein Händler mehr Gewährleistungspflichten.

Privater Verkäufer:

Als erstes sollte man nach dem Grund für den Verkauf fragen. Darauf gibt es viele Antworten, mit genauso vielen Deutungsmöglichkeiten.

1. Der Besitzer wechselt die Marke, dann wird er seine Gründe dafür haben.

2. Der Besitzer kauft sich einen neueren Mini, warum wohl?
3. Der Fahrer fährt nicht mehr Auto, weil er im Sommer immer Motorrad fährt, das heißt mit dem Mini ist nur gefahren wurden. Ein echter Fan behält den Mini.
4. Der Besitzer kann sich den Mini nicht mehr leisten. Die Reparaturen sind ein Fass ohne Boden geworden. Kannst Du vielleicht das Loch stopfen?
5. Am häufigsten wird der Verkauf mit Familienzuwachs oder einem Firmenauto begründet. Ein echter Fan behält seinen Mini. Wenn er aber aus finanziellen Gründen weg muß, wurde die letzte Zeit meist nur noch gefahren und nichts mehr investiert.

Die meisten Minis werden im Zustand 4 angeboten, aber der Zustand 3 – Preis wird verlangt! Dazu kommt noch, dass es leider viele Schurken gibt, die üble Kisten total überteuert verkaufen möchten.

Zum Glück verraten sich die Pfuscher leicht, wenn man etwas genauer hinsieht und bei Ungereimtheiten nachhakt. Bei Sätzen wie „ hab extra für den Verkauf den Wagen neu lackieren lassen, damit der Käufer einen Top Mini bekommt“ wird damit eher gemeint sein: „den Depp blende ich mit der Verkaufslackierung, die Spachtelstellen sieht der nie!“

Löchere den Verkäufer mit Fragen wie:

Reparaturen und Rechnungen vorhanden und einsehbar? (Beim Kauf mitnehmen!)

Wie erklärt der Verkäufer seine Preisvorstellung?

Pannen und Reparaturen in der Vergangenheit?

Wie pflegte und wartete der Verkäufer den Mini?

Fahrweise des Verkäufers?

Warum hat der Mini (sinnvolles) Zubehör wie Ölkühler, usw. oder warum hat er es NICHT?

Hatte der Mini Unfälle, Parkrempler, Dellen usw.?

Ist der km-Stand original, lässt sich das beweisen, ist der Verkäufer bereit, das schriftlich zuzusichern?

Liegt ein korrekt ausgefülltes Inspektionsheft vor?

Gibt es eine neue AU, wenn nicht muss die auf Anhieb zu haben sein.

Natürlich gibt es auch richtig ehrliche Verkäufer! Die eigentlich mit Leib und Seele am Mini hängen und aus irgendwelchen Gründen den Mini verkaufen müssen. Dann ist der Verkauf immer sehr emotional, aufrichtig und ehrlich, dann steht ein echtes Schnäppchen vor Dir! Nachdem Du dem Verkäufer versprechen musstest, mindestes zweimal im Jahr anzurufen um von „Eurem“ Mini zu berichten, packe alle Rechnungen, Berichte und Unterlagen in den Kofferraum des Mini und unterschreibe den Kaufvertrag!

Wie erkennst Du einen Miniliebhaber? Das ist schwer zu beschreiben, Du wirst es aber garantiert sofort merken, wenn es soweit sein sollte!

Natürlich wird normalerweise ein Liebhaber seinen Mini nicht verkaufen, darum gibt es diese Anzahl von Angeboten äußerst selten!

Kurz gesagt: gehe davon aus, dass 50 % aller Verkäufer linke Hunde sind! Dann kommen 45 % normale Verkäufer, übrig bleiben die 5% Liebhaber.

Minikauf in England:

Hier wollen wir Dir noch ein paar Bemerkungen zum Autokauf in England geben.

Wenn Du Dir unbedingt in den Kopf gesetzt hast ein Auto in England zu kaufen gibt es dort natürlich die gleichen Möglichkeiten wie in Deutschland. Vorausgesetzt man hat nun sein Auto entdeckt (englische Anzeigenblätter, oder andere Kontakte) sollte auf jeden Fall eine ausgedehnte Probefahrt erfolgen. Willst Du das Auto auf eigener Achse überführen solltest Du besonders auf die Funktion von Lenkung und Bremsen, auf Öldruck, Ölfahne, oder Geräusche aus Antriebswellen oder Radlagern achten. Hat man sich nun zum Kauf entschlossen gilt es erstmal einen Versicherungsnachweis (Vorbesitzer oder „insurance-agency“) zu besorgen. Eine 14-tägige „travel-insurance“ ist meist nur mit gültiger MOT-Bescheinigung (ähnlich unsrem TÜV) zu bekommen. Lass Dir vom Verkäufer folgende Papiere mitgeben: den Kfz-Brief (certificate of ownership), das MOT-certificate, die Steuerplakette, den Versicherungsnachweis und ein mit Maschine geschriebener Kaufvertrag in dem Datum, Kennzeichen, Fahrgestellnummer und Preis enthalten sind. Das ist wichtig für die Zulassung in Deutschland. Dann noch bezahlen, Öl, Wasser, Bremsflüssigkeit, Benzin auffüllen und los geht's zur Fähre. Bei preiswerten Einkäufen sollte man vielleicht nicht unbedingt erwähnen, dass man das Auto exportiert, sonst ist man schnell „on freight“ und das wird teuer. Zu Hause hast Du jetzt ein englisches Auto für das deutsche Papiere nötig sind. Also Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Fahrgestellnummer, bzw. Bestätigung das noch kein deutscher Fahrzeugbrief vorhanden ist beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg anfordern (schriftlich, telefonisch). Nach Bezahlung einer Gebühr bekommst Du dann mit dieser Bescheinigung beim Straßenverkehrsamt einen Blanko-Fahrzeugbrief in dem nur die Fahrgestellnummer eingetragen ist. Um den Brief beim TÜV mit Daten füllen zu lassen ist es am einfachsten bei Rover ein Datenblatt anzufordern (kostet Geld) oder mal beim TÜV anzurufen, denn für die gängigsten Modelle haben die die Daten im Computer. Oder man nimmt die Kopie einer Zulassung vom gleichen Modell mit.

Vor der TÜV-Abnahme sind noch einige Änderungen nötig. So musst Du die Scheinwerfer austauschen (Asymmetrie), bei älteren Modellen eine Warnblinkanlage einbauen und Sicherheitsgurte mit EG-Prüfzeichen einbauen. Außerdem muss noch eine Diebstahlsicherung wie Lenkradschloß, Schaltschloß oder Panzerzündspule vorhanden sein.

Nach der TÜV-Abnahme und Eintragung im Kfz-Brief kannst Du nun Dein Auto anmelden.

Eine kleine Warnung aber noch. Auch die Engländer spachteln gern Schrotthaufen zu „good condition“. Vor allem frischer und dicker Unterbodenschutz sollte misstrauisch machen. Auch einige angebotene Mkl oder Cooper liefen als stinknormale Minis vom Band und wurden später „leicht“ modifiziert um den Verkaufspreis zu erhöhen.

Ein kleines Zitat noch: „In England ist alles unter einer Woche Schweißarbeit very good condition.“ [Aus Minis heißer machen, Geraedts/Kremser, 1994].

4. Beschreibung des Mini und der einzelnen Baugruppen

Der Mini ist eigentlich ein ganz normales altes Auto. Allerdings muß man beachten, das die Anzahl der Leute die den Mini nur gekauft haben weil er „cool“, „niedlich“ oder „Kult“ ist, sehr hoch ist. Meist erkennt man das daran, das die wenigsten Erstbesitzer länger als 4 Jahre im Fahrzeugschein stehen, nämlich so lange bis die ersten Reparaturen außerhalb der Garantiezeit anfallen. Oft wurde ein Mini auch als billiges Fortbewegungsmittel gekauft und dementsprechend hart rangenommen und wenig gepflegt.

Die typischsten Schwachstellen sollen nun aber beschrieben werden.

Karosserie:

„Der Mini rostet eigentlich schon beim Händler!“

Dieser Satz stimmt insoweit, das es bestimmte Modelle (Baujahre) gibt die wirklich schneller rosten als man Rost sagen kann. Solche Spezialisten sind die Minis aus den 70ern die unter British Leyland (British Elend) entstanden, die Innocentis aus Italien und die letzten Airbagmodelle (vor allem 97, 98), wo scheinbar keiner mehr Lust hatte überhaupt noch etwas zu bauen. Erstaunlicherweise sind die 99er und 2000er wieder o.k.?! Das heißt allerdings nicht, dass es keine guten Minis der angegebenen Baujahre gibt.

Da der Mini eine selbsttragende Karosserie mit angeschraubten Hilfsrahmen besitzt sollte diese natürlich im bestmöglichen und vor allem Unfallfreien Zustand sein.

Bei allen Minis sollten folgende Bleche bzw. Karosseriebereiche gründlich geprüft werden:

Die Verbindungstellen zwischen Frontmaske und Kotflügeln sowie die senkrechten Nähte unter den Scheinwerfern rosten von innen durch. Vorsicht bei verspachtelten Nähten, die sehen meist nicht lange schön aus!

Die Verbindungstellen von Kotflügeln und Windleitblech sind auch fast immer durch. Vorsicht bei verspachtelten Nähten!

Die gute Nachricht. Die beiden obigen Fehler lassen sich halbwegs einfach beheben. Jeder Mini bekommt früher oder später eine neue Front, beim Restaurieren ist das schon fast standart.

Die Dreiecksbleche zwischen Kotflügel und Tür sollten genau untersucht werden. Wenn dort größere Rostherde zu finden sind, ist die dahinterliegende A-Säule mit Sicherheit nicht mehr vorhanden.

Die Schweller (innen und außen), sowie die Verbindungen zum Bodenblech sind auch bei neueren Modellen gern angegriffen oder schlicht nicht mehr vorhanden.

Wie schon gesagt, sollte frischer dicker Unterbodenschutz dazu führen noch mal genau hinzuschauen.

Die senkrechten Falzkanten vorn und hinten rosten liebend gern gut verdeckt weg.

Die Scheibenrahmen vorn und hinten sind sehr rostgefährdet und aufwendig zu reparieren.

Sind das Faltdach und die Scheiben dicht? Ggf. mit Hochdruckreiniger (SB-Waschplatz) testen.

Die beiden Falze, an denen die Stoßstangen befestigt sind (einfach mal druntergreifen).

Das Bodenblech ist meist durch unsachgerechtes Aufbocken im vorderen Fußraum eingedrückt. Das ist eigentlich nicht schlimm, allerdings rostet es dann dort auch gern.

Ein Blick in die hinteren Seitentaschen offenbart oft auch versteckte Roststellen, dazu die Pappe rausnehmen und mit einer Lampe reinleuchten, sollte da Rost sein, Finger weg.

Der Kofferraumboden glänzt meist durch Abwesenheit, vor allem dort wo man schlecht hinsehen kann, unter dem Tank. Auch die Batteriebox ist gefährdet. Eine überkochende Batterie verursacht Rost und weist auf einen elektrischen Defekt hin. Der Innenraum und der Kofferraum müssen unter den Teppichen und Dämmmatten trocken sein.

Die Türen sind fast immer im unteren Bereich angegriffen. Bei Modellen mit außenliegenden Scharnieren sind deren Befestigungsstellen fast immer weggerostet.

Motorhaube und Heckklappe sind auch fast immer angegriffen, aber billig.

Das Blech unter den hinteren Ausstellfenstern ist fast immer angegriffen, sollte aber keine Löcher aufweisen, da es nur schwer zu reparieren ist.

Das Heckabschlussblech sollte um die Rückleuchten und die Heckklappenscharniere intakt sein. Ein Austausch ist schwierig.

Bei Rost an den Regenrinnen oder am Dach, Finger weg! Der Aufwand für eine Reparatur ist extrem und lohnt nur bei superseltenen Modellen.

Im Allgemeinen sollte die Karosserie auf ungleichmäßige Spaltmaße (aber nicht mit VW vergleichen!), auf Farbunterschiede, Asymmetrien und Dellen überprüft werden um Unfallschäden zu erkennen. Zusätzlich zeigen der Kofferraumboden und die beiden vorderen Innenkotflügel jeden erfolgten Unfall durch Wellen- oder Faltenbildung an.

Wenn der Mini einen Unfall hatte. Wer hat ihn beseitigt? Wo ist der Vermessungsnachweis, dass der Mini wieder gerade ist?

Hilfsrahmen:

Beim Gummigelagerten vorderen Hilfsrahmen sollten die Rahmenbefestigungen überprüft werden. Meist sind einige gerissen. Dies ist dann auch die Ursache für ein gefährliches schwammiges Fahrverhalten. Die wenigsten wissen dies und wundern sich dann, dass ihr Mini so eiert. Die Befestigungen lassen sich allerdings leicht austauschen. Viele bauen bei dieser Gelegenheit gleich Teile aus Aluminium oder PE ein. Das bewirkt ein wesentlich direkteres Fahrgefühl und man muss nie wieder Gummis wechseln.

Rost ist meist kein Thema, da der Hilfsrahmen durch Ölnebelschmierung (jeder englisch Motor ölt ein wenig) korrosionsgeschützt wird.

Der hintere Hilfsrahmen ist im Gegenteil dazu der Rostherd Nummer eins am Mini. Wenn er dann ausgetauscht werden soll, reißt man garantiert beim Demontieren die Befestigungsschrauben ab, denn die sind mit Sicherheit festgerostet. Gerade auch deswegen sollte er in Ordnung sein. Die Hilfsrahmen dürfen außerdem keine Spuren von Bodenberührung aufweisen; gewelltes Blech wurde auch beim Mini mit Gewalt verformt

Motor, Getriebe und Kupplung:

Hier nun erstmal eine kleine Übersicht über die Vielfalt der Minimotoren. Die Tabelle erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

ccm	Leistung
850	34PS
970 Cooper S	65PS
997 Cooper	55PS
998 Cooper	55PS
998	39PS, 41PS, 42PS
1071 Cooper S	70PS
1098	42PS,45PS
1275 MG MetroTurbo	93PS
1275 Cooper S	75PS
1275 Vergaser Cooper ab 1990	61PS
1275 Einspritzer	53PS, 63PS

Der Mini-Motor, der BMC A-Series wurde schon in den frühen 50ern im Morris Minor verbaut. Das Grundkonzept ist also schon recht alt. Des Weiteren wurde der A-Series-Motor unter anderem noch im MG Midget, Austin Healey Sprite, Austin 1100 und im Metro verwendet.

Die Besonderheit beim Mini liegt darin, das Motor und Getriebe nur einen gemeinsamen Ölsumpf besitzen, das heißt das Motoröl schmiert auch das Getriebe. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit regelmäßiger (ca. 5000km) Öl und Filterwechsel. Dies ist auch mit ein Grund warum man ab 80000km Laufleistung mit einem Getriebeschaden rechnen kann. Dieser reißt dann meist das Differential und den Motor mit sich in den Tod. Allerdings gibt es auch Minimotoren die ungeöffnet 150000km oder mehr halten.

Frage den Verkäufer nach Rechnungen. Wurde der Motor bereits überholt? Ist ein Austauschmotor eingebaut, wenn ja woher (England, bekannter Händler)? Ein in Deutschland überholter Motor ist allerdings meist einem Austauschaggregat aus England vorzuziehen, da dort auch viel Pfusch verkauft wird.

Frage auch nach dem Benzinverbrauch. Bei vernünftiger Fahrweise sollten es nicht mehr als 7–8l/100km sein, bei Vollgas auf der Autobahn können es durchaus 9,5l werden, bei Straßenwalzenbereifung auch 1Liter mehr.

Leider kann man nur schlecht in einen Motor reinschauen, so muss man sich mit einigen wenigen Tests zufrieden geben.

Je nach deiner Zeit und der Toleranz des Verkäufers kannst du nun folgende Sachen testen (Wenn der Besitzer was dagegen hat sollte das aber misstrauisch stimmen):

Man öffne die Motorhaube: frisch gewaschen und womöglich mit Schutzlack eingesprüht ist genauso verdächtig wie ein Sand und Dreckhaufen, unter dem sich ein Motor verbirgt. Sind da Kabel, die offensichtlich nicht Serienzustand sind, Finger weg.

Leichte Undichtigkeiten sind bei englischen Motoren normal, es sollte aber nicht tropfen. Wenn es tropft, schau wo das Öl herkommt. Meist ist nur der Simmerring undicht wo das Schaltgestänge in das Getriebe eingeführt ist. Das ist nicht so schlimm und leicht zu reparieren, leider aber auch nicht richtig dauerhaft.

Man sollte auch den Ölstand kontrollieren. Der sollte natürlich eher bei MAX sein als bei MIN. Die Farbe ist primär nicht so wichtig – es sollte dann sowieso sofort gewechselt werden. Aber das Öl darf nicht den Eindruck von Pudding machen, denn dann kann es definitiv nicht mehr schmieren.

Platz nehmen und anlassen. Ein Einspritzer muss anspringen ohne dass man das Gaspedal berührt, Leerlauf ca. 900rpm warm, max. 1200rpm kalt.

Nimmt die Maschine gleichmäßig Gas an, gibt es Löcher beim Beschleunigen?

Gibt es sonstige eigenartige Geräusche, die einfach vom Gefühl her am falschen Platz sind?

Stößt der Motor beim Gas geben blaue Wolken aus? Dies deutet auf defekte Ventilführungen oder defekte Kolbenringe hin. Wenn es beim Beschleunigen aus dem Auspuff qualmt, sind es die Kolbenringe (das ist ernst), beim Gas wegnehmen (3. Gang bei ca. 90kmh) die Ventilschaftdichtungen (damit kann man leben).

Läuft der Motor nach dem warmlaufen ruhig?

Bei einem eingebauten Öldruckmesser und betriebswarmen Motor sollte ein Öldruck von 70lbs (5bar) anliegen. Ist nur die Ölkontrollleuchte vorhanden, prüft man so:

Motor warm fahren, danach im Stand Handbremse anziehen, 1. Gang einlegen und Motor mit Kupplung abwürgen. Geht die Öldrucklampe erst nach 3 oder mehr Sekunden an, sind normalerweise die Kurbelwelle und die Lager in Ordnung.

Wie ist die Kompression? Ein neuer Motor hat ca. 13–14bar, wenn die km Leistung stimmt, darf dieser nirgends unter 11 haben. Wichtig ist vor allem das die Kompression in allen Zylindern gleich ist (max. 1 bar Differenz).

Ein schwarzer Auspuff deutet auf einen übermäßigen Ölverbrauch hin.

Wenn man eine Zündkerze herausschraubt, kann man anhand der Farbe (Kerzenbild) Schlüsse auf das Gemisch des Motors ziehen. Wenn richtig eingestellt, dann sind Kerzen rehbraun. Dunkle Kerzen (rußig) weisen auf ein zu fettes Gemisch hin. Wenn die Zündkerzen ölig sind, dann ist ein Defekt der Kolbenringe möglich. Und weißliche Kerzen weisen auf ein zu mageres Gemisch hin. Das ist bedeutend gefährlicher als zu fettes Gemisch. Hier droht ein Durchbrennen der Zylinderkopfdichtung, oder ein Ausbrennen eines Auslassventils. Im schlimmsten Fall kann der Zylinderkopf reißen!

Bei geöffnetem Öleinfülldeckel sollte kein weißer Schleim zu sehen sein. Dieser deutet auf eine defekte Zylinderkopfdichtung. Derselbe Defekt ist vorhanden, wenn im Kühlwasser Ölsuren gesehen werden können.

Ein ratterndes Geräusch beim Treten der Kupplung weist auf defektes Ausrücklager hin.

Ein leicht schabendes Geräusch in allen Gängen, vor allem beim Gaswechsel, das beim Treten der Kupplung verschwindet zeugt von einem defekten Zwischenrad/lager/deckel/getriebe (Reparatur: 300-1400€). Oft sind dann weitere Schäden nicht auszuschließen. Wer längere Zeit so fährt riskiert einen Motorschaden.

Ab einer Laufleistung von 35000km sollte eine ausführliche Probefahrt durchgeführt werden und auf Geräusche im 3. und 4. Gang geachtet werden. Lässt sich das Getriebe nicht sauber schalten oder springt sogar ein Gang heraus (meist der Rückwärtsgang oder der 4.; Schalten vom 3. in den 2.), sind die Synchronringe oder die Schaltgabeln verschlissen. Wenn die Maschine warm ist, muss man bei ca. 55-60kmh vom 3. in den 2. Gang ohne Zwischengas und Kratzgeräusche schalten können, bei Geräuschen sind die Synchronringe fällig, dazu muss der Motor raus

Vergaser:

Der Mini ist serienmäßig mit einem (alte Cooper: zwei) SU-Vergaser ausgestattet. Bei Änderungen am Motor (Luftfilter, Fächerkrümmer, Sportauspuff, Nockenwelle...) muss auch die Vergasernadel angepasst worden sein (am besten auf einem Rollenprüfstand).

Überprüfen kann man eigentlich nur ob der Vergaser dicht ist (hören), die Drosselklappenwelle ausgeschlagen ist (mal dran wackeln) und ob die Chokeyverstellung funktioniert.

Vorderachse:

Bei allen Minis, vor allem aber bei Breitreifenminis, verschleißten die Radlager und Achsschenkelaufnahmen recht schnell (besonders bei schlechten Straßen). Zum Überprüfen: Rad bei geradeaus stehenden Rädern oben anfassen und heftig hin und her ziehen, wenn Spiel vorhanden, auf Hebebühne nochmals überprüfen.

Gern sind auch die Zugstreben durch Unfälle oder falsches Aufbocken verbogen. Doch die Verschleißteile an der Vorderachse lassen sich leicht, schnell und kostengünstig tauschen. Meist kann man hierbei die ersten Schritte in Richtung Fahrwerkstuning machen, doch dazu an anderer Stelle einmal mehr. Aber Achtung: verschlissene Fahrwerksteile sind ein Indiz dafür, dass der Vorbesitzer nicht sonderlich viel Ahnung hat, bzw. Interesse und dann sollte alles umso genauer geprüft werden.

Wie ist der Zustand der Reifen allgemein. Ist das Profil ausreichend und ganz wichtig, gleichmäßig abgefahren? Sind die Reifen mit Reifenfarbe o.ä. behandelt, Finger weg.

Wie ist der Zustand der Felgen? Spuren von Randsteinberührung, auffallend viele Auswuchtgewichte.
Ganz wichtig, ein Mini hat **KEIN** Spiel in der Lenkung.
Hält der Mini bei einer Geschwindigkeit von ca. 60km/h auf gerader Strecke die Spur, wenn man das Lenkrad loslässt, auch beim Bremsen (ganz wichtig)?

Hinterachse:

Wenn vergessen wurde die Hinterachse regelmäßig abzuschmieren sind meist die Schwingenlager defekt. Das kannst Du einfach testen. Bei aufgebockter Achse mal am Rad wackeln. Wackelt nichts ist alles in Ordnung. Wackelt etwas und verschwindet aber beim auf die Bremse treten (Helfer) sind die Radlager defekt. Wackelt's immer noch ist die Schwingenlagerung defekt. Wenn die Abschmiernippel dreckig und verklebt sind, dann weiß der Vorbesitzer nichts damit anzufangen und hat bestimmt auch nicht abgeschmiert.

Bremsanlage:

Die Bremsen weisen nur die typischen Schäden auf die auch bei anderen Autos auftreten. Das heißt die Bremszangen der Scheibenbremsen sind ab und an fest (Mini zieht beim Bremsen zur Seite). Ist der Pedalweg der Bremse sehr lang, so sind meist die Beläge verschlissen oder die Zylinder undicht. Undichte Radbremszylinder und defekte Hauptbremszylinder sind auch recht häufig anzutreffen. Natürlich sollte die Bremsflüssigkeit nicht zu alt sein (Belege). Spätestens nach dem fünften Klick muss die Handbremse den Wagen in einer Steilen Auffahrt halten.

Elektrische Anlage:

Bei der elektrischen Anlage muß man zwei Seiten betrachten. Einerseits wird LUCAS gern die Erfindung der elektrifizierten Dunkelheit zugeschrieben. Außerdem soll die Tatsache das LUCAS Kühlschränke baut, der Grund dafür sein, das die Engländer immer warmes Bier trinken.

Aber mal im Ernst. Die Elektrik ist gar nicht so schlecht wie ihr Ruf. Falls sie unverbastelt ist, ist sie eigentlich recht zuverlässig. Bei zusätzlichen Einbauten ist aber Vorsicht geboten. Der Pfusch diverser Vorbesitzer endet gern mal in einem Kabelbrand.

Allerdings sollte man auch nicht verschweigen, dass auch Minis ab Werk schon mal mit blinden Leitungen oder diffusen Kabelführungen ausgestattet sind. Eingebaut wurde häufig das, was gerade vorhanden war. Die Absicherung mit nur 4 Sicherungen bei den meisten Modellen führt auch dazu, dass gern mal ein Mini brennt. Nicht nur deswegen ist ein Feuerlöscher an Bord immer ganz gern gesehen.

Nicht übermäßig langlebig ist die Lichtmaschine, jedoch sind Austauschteile billig (und halten auch nicht viel länger).

Innenausstattung, Sonstiges:

Leider gibt es zu viele Ausstattungsvarianten, um genau sagen zu können, wie welcher Mini auszusehen hat bzw. wie er einmal aussah. Die Innenausstattung sollte komplett (vor allem bei Sondermodellen) und sauber sein. Ist der Teppich sauber verlegt? Sind die Sitzpolster noch straff? Die Gold- und Silber-Brokat-Stoffe der Mkl Minis waren immer sehr schwer zu bekommen, allerdings gibt es hier inzwischen gute Nachfertigungen von Newton Commercial, die auch andere Serien und Ausstattungslinien neu aufgelegt haben.

Ist das Armaturenbrett ohne Risse? Gerade Wurzelholz neigt bei Frost zu Rissbildung. Ersatz ist recht teuer und meist passt der Farbton dann nicht mehr zum vorhandenen alten Holz. Funktionieren, vor allem bei den alten Modellen, alle Instrumente und Anzeigen?

Außen ist zu überprüfen ob die Scheinwerfer blind sind und ob die Chromteile in Ordnung sind. Klebedesigns, vor allem von den Sondermodellen, sind recht schwer zu bekommen und sollten deswegen vollständig und unbeschädigt sein.

Zum Schluß:

Der Mini wird wohl, neben dem Käfer, von allen Autos am meisten umgebaut, getunt oder anderweitig modifiziert. Fast kein Mini ist absolut original. Durch seinen einfachen Aufbau und die riesige Zubehörindustrie gibt es nichts was es nicht gibt und so wurden Minis auch oft verbastelt. Auf jeden Fall solltest Du Dir eventuelle Umbauten genau ansehen und Dich vergewissern das größere Änderungen auch in den Papieren eingetragen wurden. Ganz wichtig hier: ist der Auspuff eingetragen, liegt ggf. eine ABE vor – gleiches gilt für die Räder.

Natürlich sind jetzt viele „Finger Weg“ Punkte aufgelistet. Jetzt liegt es im eigenen Ermessen wie viele man akzeptieren mag und kann. Finanziell und in Abhängigkeit der eigenen Fähigkeiten und Möglichkeiten gesehen. Dann lässt sich dann der eine oder andere Makel schon hinnehmen. Auch hier gilt: die Summe macht's! Wichtig beim Kauf eines Minis ist: einen Bekannten mitnehmen, der den Verkäufer nach Möglichkeit nicht gut kennen sollte und sich viel Zeit nehmen. Es muss nicht der erste Mini sein, den man begutachtet. Lieber noch ein wenig warten!! Auch wenn's schwerfällt.

5. Checkliste für einen Telefonanruf

Verkäufer:

Adresse:

Anfahrtsbeschreibung:

Typ: Mk1 Mk2 Mk3 Mk4 Mk5 Mk6 Mk7

Erstzulassung:

TÜV/ASU:

Kilometerlaufleistung: _____KM

Motorlaufleistung: _____KM

Anzahl Vorbesitzer, wie lange hatte der jetzige Besitzer das Auto:

Wartung, selber oder wo?:

Wie oft Ölwechsel?

Fahrweise:

Farbe:

Qualität der Lackierung, Lackschäden:

Ausstattung:

Zubehör, Extras:

Eintragungen:

Verkaufsgrund:

Garagenauto: JA NEIN

Unfall: JA NEIN

Zustandsnote: 1 2 3 4 5 6

Neue Teile:

Reparaturen:

Ältere Schweißarbeiten:

Rost, Schweißen nötig:

Sonstige Mängel:

Preis, wie wurde Preis kalkuliert?:

Besichtigungstermin:

Probefahrt:

Sonstiges:

6. Checkliste für Besichtigung

Karosserie	i.O.	Def.
Rost:		
Verbindungsnahte Frontmaske/Kotflügel, Naht unter Scheinwerfer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übergang Kotflügel/Windleitblech	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dreiecksblech, A-Säule, Scheibenrahmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schwellerbereiche außen & unten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schwellerbereiche innen: Bodenblechansatz im Fußraum, vorderes Abschlussblech des Fußraumes, hintere Bereiche des Einstiegs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bodenblech eingedrückt, Rost?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Senkrechte Falzkanten, Stoßstangenfalze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fensterunterkanten Ausstellfenster	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorhaube, Heckklappe, Heckklappenscharnierblech	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heckschürze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regenrinne, Dach	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Türenunterkanten,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hintere Seitentaschen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kofferraumboden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unfallschäden:		
Innenkotflügel, Kofferraumboden gestaucht?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Farbunterschiede, nachlackierte Bereiche, „gleichmäßige“ Spaltmaße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reparaturen/Schweißarbeiten		
Wurde etwas geschweißt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spaltmaße der Türen (oben zu unten), wenn ungleichmäßig Schweller falsch geschweißt, dadurch Karosserie durchgesackt oder gespreizt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hilfsrahmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rost?		
Hilfsrahmenbefestigungen intakt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Achsen:		
ausgeschlagene Kugelköpfe, ausgeschlagene Spurstangenköpfe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buchsen der vorderen Radaufhängung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radlager vorn und hinten, Schwingenlagerung der hinteren Schwingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugstreben in Ordnung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mängel:		
Undichtigkeiten der Brems und Kupplungsanlage, Zustand der Schläuche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weißer Schleim am Öleinfülldeckel – Kopfdichtung defekt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ölverlust Motor (leichter Nebel ist normal)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zustand der Innenausstattung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alle Instrumente vorhanden/funktionsfähig?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbastelte Elektrik, Funktion aller Verbraucher, eingebautes Zubehör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probefahrt:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öldruck baut sich innerhalb von 5sec. auf (Kontrollleuchte erlischt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öldruck: Leuchte darf im Leerlauf nicht flackern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vibrationen bei Geschwindigkeiten über 80km/h (Räder)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorgeräusche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bremsen gleichmäßig, Quietschgeräusche? gerade Spur?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alle Gänge sauber schaltbar, springen auch nicht heraus? Kupplung trennt sauber	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Nach dem Kauf

Der Mini deines Herzens steht nun vor Dir, also Zündschlüssel umgedreht und los geht's?
Aber bitte nur VORSICHTIG!

Geld bist Du bereits los, nun beginnt die Arbeit, denn Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser! Wer weiß denn, wie gut oder schlecht der Mini in letzter Zeit gepflegt wurde? Um Dir eine Übersicht über den Pflegezustand zu verschaffen und den Mini auf das neue „Zuhause“ vorzubereiten solltest Du folgende Arbeiten erledigen bzw. folgende Teile austauschen.

Die Arbeiten sind grob von „Wichtig“ nach „weniger Wichtig“ sortiert:

- Volltanken mit Super Plus! Damit ggf. uraltes Benzin verdünnt wird.
- Ölwechsel mit Filter. Kaufe das beste Mineralöl, das Du bekommen kannst! Das heißt am besten 20W50 nehmen. Marke egal – alles andere hier wäre nur Werbung. Niemals Synthetische Öle verwenden, da diese durch das Getriebe kaputt gemacht werden. Und dann wird der Motor zerstört. Alles andere was einem erzählt wird ist ebenfalls Unsinn.
- Alle Schmierstellen mit VIEL Fett abschmieren. Solange bis aus den „Ritzen“ nur noch sauberes Fett kommt. Dazu solltest Du eine passende Fettpresse besitzen, verwende möglichst gutes Fett.
- Neue Zündkerzen, Verteilerkappe und Verteilerfinger montieren.
- Alle Zündkabel genau überprüfen oder ersetzen. Am besten gleich Neu.
- Unterbrecherkontakt erneuern
- Ventilspiel überprüfen
- Zündung überprüfen
- Vergaser überprüfen, ist z.B. genug Vergaseröl in den Kolben?
- Luftfilter erneuern
- Motorkompression überprüfen (lassen)
- Alles an Schrauben, was sich so gelockert haben könnte, nachziehen. Mit den vorgegebenen Drehmomentwerten
- Kühlwasser erneuern, ggf. Kühlsystem mit Reinigungsmitteln reinigen. Zu empfehlen ist eine hohe Konzentration von Frost/Rostschutzmittel. Niemals „Kühlerdicht“ oder so ähnliches Zeug verwenden, da man hiermit nur den Block/Kopf verklebt und der Motor über kurz oder lang zu heiß wird. Niemals pfuschen – immer mit Neuteilen arbeiten. Gilt für alle Bereiche. Ist vielleicht momentan teurer aber auf die Dauer gesehen billiger, da anderes als Folgeerscheinung nicht kaputt gehen wird.
- Genaue optische Überprüfung aller Bleche und Anbauteile.
- Genaue optische Überprüfung aller technischen Bauteile.
- Komplette Hohlraumversiegelung
- Allg. Rostvorsorge

So, hast Du dich durch diese Liste geschraubt? Super, dann hast Du schon mal eine grobe Übersicht über den technischen Zustand deines Minis und wie es um sein Blechkleid steht!

Nun dürfte Dich nichts mehr davon abhalten, in deinen Mini zu steigen und die Landstrassen unsicher zu machen!

Nochmals unser Tip:

Besuche Clubtreffen, Stammtische oder Minitreffen! Dort lernst Du ganz schnell sehr viel über den Mini, hörst super Tips oder nette Geschichten. Dort kann man Dir am Besten bei Problemen helfen.

Und noch ein allerletzter Tip:

Kauf Dir sofort ein Werkstatthandbuch. Auch wenn der Mini immer in eine Werkstatt geht. Durch die Lektüre dieses Buches – nicht an einem Stück, aber immer der Bereich der gerade gemacht werden soll, wird das Verständnis für deinen Mini weiter gesteigert. Außerdem wird nichts vergessen. Und man kann der Werkstatt auf die Finger klopfen und Pfusch aufdecken. Wenn Du das Englische halbwegs gut beherrscht solltest Du unbedingt das Haynes Owners Manual nehmen. Es bietet einen guten Überblick und ist auch für den Laien verständlich.

Diese Kaufberatung wurde von mehreren Mitgliedern der Beanfamily Dresden erstellt. Sie basiert in großen Teilen auf der Kaufberatung des 1. Spitfire Clubs Deutschland und diversen Kaufberatungen und Tipps aus MiniMagazine, Miniworld und „Minis heißer machen“ von Geraedts/Kremser.

Anregungen, Lob & Tadel oder Verbesserungen bitte an: contact@beanfamily.de mailen.