

KLEINER AUF GROSSER MISSION

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: VESA ESKOLA

Ein Mini? Nein! Ein getunter Mini? Schon gar nicht! Der Meanie 2.0T ist ein Schweizer im britischem Mini-Kleid – und er birgt eine kleine Sensation.



Es fing alles ganz harmlos an. Raffael Heierli, Maschinenbaustudent an der HSR Rapperswil, fragte ganz frech bei Autoimporteur Walter Frey um Unterstützung für seine Bachelorarbeit an. Thema: «Strukturanalyse zur Konstruktion eines Mittelmotorsportwagens in Oldtimer-Optik, zulassungs-

sungsfähig und in kleiner Serie umsetzbar». Quasi ein Wolf im Schafspelz. Heierli wählte einen Mini in später 90er-Jahre-Version mit dicken Radläufen und breiten Minilite-Felgen. Frey interessierte sich sofort für das Projekt. Erst recht, da der Floh ein wichtiger Teil seiner eigenen Geschichte ist. Einerseits impor-

tierte man jahrzehntelang den Ur-Mini, andererseits fuhr Walter Frey einst auf einem Cooper S Rennen.

Ein dickes Buch entstand allein für die EU-Kleinserien-Typengenehmigung. Dazu kam die komplette Konstruktion von Fahrzeugstell, Aufbau und Innenraum mit Berechnungen für Crash-

Tauglichkeit und die gesetzlichen Auflagen des Jahres 2017. Die Prüfungsexperten waren beeindruckt, Heierli hatte sein ersehntes Diplom. Nur Walter Frey war noch nicht zufrieden, denn das inzwischen «Meanie» (mean = fies) getaufte Projekt war noch eine Fingerübung. Deshalb meinte Frey: «Und jetzt bauen wir



ihn!» – Wirklich? Ja, es war ihm tatsächlich ernst. Nach einigen Monaten stand schliesslich der fahrbereite, in den Safenwiler Werkstätten entstandene Meanie-Prototyp zum ersten Ausritt parat.

Kein Ur-Mini geopfert

Die Liebhaber des Ur-Mini können jetzt beruhigt weiterlesen:

Für das Projekt wurde kein Klassiker geschlachtet. Die Karosserie ist von British Motor Heritage als Neuteil lieferbar, genauso wie alle anderen Komponenten, die nach altem Mini aussehen. Alles Weitere wurde aber speziell für den Meanie gefertigt oder von Zulieferern im In- und Ausland bezogen.

So etwa das Aggregat. Es sollte ein leistungsfähiger Quermotor sein, der die Abgasnorm Euro 6b erfüllt. Ein Zweiliter-Direkteinspritzer aus Wolfsburg erfüllte sämtliche Kriterien am besten. Der 220 PS starke und 340 Nm liefernde Vierzylinder-Turbo wurde vor die eigens konstruierte Schwingarm-Hinterachse

gepflanzt. Die Vorderradaufhängung ist in Doppelquerlenkerbauweise ausgeführt. Vorn und hinten sind Feder-Dämpfersystem, Spur und Sturz einstellbar. Das manuelle Sechsgang-Getriebe ist ebenfalls aus Deutschland. Verzögert wird mit einer vorderen Vierkolben-Bremsanlage, hinten bremst ein Einkolben-

**Bessere
Verarbeitung
als zu British-
Leyland-Zeiten**



system. Alle vier Scheiben haben einen Durchmesser von je 260 Millimetern. Für den Meanie musste ein neues Kühlsystem konstruiert werden, und auch die extrem kurze Abgasanlage ist ein Eigengewächs, das dank Umwicklung mit Hitzeband den Motorraum nicht über Gebühr aufheizt und alle aktuellen gesetzlichen Lärm- und Emissionsvorschriften erfüllt.

Auf dieser Grundlage wurde ein eigens konstruierter Rohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahl montiert, der die besagte

Heritage-Karosserie in British Racing Green trägt. Auch Scheiben, Leuchten, Grill: alles original Mini. Einzig die hintere Spur ist unmerklich breiter.

Innen sorgen Sportschalensitze und Renngurte für optimalen Halt von Pilot und Co-Pilot. Die Optik der Türverkleidungen und des Cockpits wurde trotz Crash-Massnahmen so weit wie möglich dem Vorbild angeglichen, das Sportlenkrad könnte gar als zeitgenössisches Zubehör durchgehen. Und das alles ist in feinem, beigem Leder und Alcantara aus-

staffiert – very British. Nur Rücksitzbank und Kofferraum fehlen.

40 000 Kilometer getestet

Als der Prototyp das erste Mal auf Rädern stand, startete sofort der Testbetrieb. Heierli stopfte den Meanie mit Messgeräten voll und machte sich auf die Probefahrt. Alles funktionierte wie berechnet, der Kleine machte schon auf den ersten Metern endlos Spass. Laufend wurden Verbesserungen eingeführt. Die Testfahrten, die auch über deutsche Autobahnen, diverse Rundkurse und

stundenlanges Stop-and-go im sommerlichen Ferienstau führten, offenbarten keine besonderen Vorkommnisse, keine Überhitzung, keine Brems- oder Fahrwerksprobleme. Nur Kleinigkeiten mussten noch überarbeitet werden. Unter anderem ist die Motoraufhängung etwas zu nachgiebig.

Die Beschleunigungsmessungen ergaben Werte unter vier Sekunden auf 100 km/h. Der Vortrieb ging munter bis auf 245 km/h weiter. Aber aufgrund des kurzen Radstands ist der Meanie jetzt auf eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h begrenzt. Rund 40 000 Kilometer hat das Einzelstück mittlerweile auf dem Buckel. Zeit, dass wir ihn fahren.

Meanie ist gar nicht gemein

Der Einstieg ist sportwagenmäßig. Man muss das rechte Bein zwischen Schalensitzen und Lenkrad durchfädeln. Der Fussraum ist ziemlich eng. Minitypisch stehen die Pedale nahe beieinander und weit rechts. Auch die Längsverstellung des Sitzes ist für Grossgewachsene etwas knapp, da das Triebwerk den Verstellweg begrenzt. Aber mit Feintuning geht da noch was. Das gilt auch für einige



Eigentlich ganz einfach: Raffael Heierli (links) erklärt vor der Testfahrt die Besonderheiten des Meanie 2.0T.



Bleiben Sie am Platz: Schalensitze und Renngurte sorgen für Seitenhalt – nicht nur in schnellen Kurven.

noch sichtbare Schrauben, die einer Schweißlösung weichen sollen. Ansonsten ist die Verarbeitung bereits sehr gut. Böse Zungen würden sagen, sie sei besser als zu British-Leyland-Zeiten – und das ist auch gut so. Beim Motorstart passiert (noch) wenig Aufregendes. Das Triebwerk ist sehr kultiviert und

leise, kein Spucken oder Schreien. Kupplung und Bremse brauchen zupackende Waden, die Pedalwege sind kurz. Da das Getriebe ebenfalls sehr kurz abgestimmt ist, kann man in der Ebene im zweiten Gang losfahren. Die Lenkung ist direkt und hat keine Servounterstützung. Braucht man auch nicht, es liegt

schliesslich kein Motor auf der gelenkten Achse. Erst erinnert alles noch stark an einen alten Mini. Aber dann ... wow! Jenseits von 4000 Touren entsteht ein böser Klang und der Schub wird gigantisch. Der Motor hat schliesslich kaum Gewicht zu schieben. Der Leistungsaufbau erfolgt kontinuierlich und zivil. Dabei



Was braucht man mehr? Trotz Bordcomputer gibt es kaum mehr Informationen als beim Ur-Mini.



Herstellerehrgeiz: Klassisch ist nur die Optik des Meanie, der Rest wurde ganz neu entwickelt.



Mini-Piloten kennen das: Das voluminöse Radhaus drängt die Pedalerie in Richtung Wagenmitte.



Platz ist in der kleinsten Hütte: Für den Zweiliter-Turbo musste eine kompakte Abgasanlage entwickelt werden.



Mit Verzögerung ist zu rechnen: Vier 260 Millimeter grosse Scheiben bremsen die Minilite-Felgen.

hat man keine Sekunde auch nur den Ansatz eines Schweissausbruchs. Die Strassenlage ist nie nervös. Der Meanie liegt wie ein Brett, aber Komfort ist trotzdem vorhanden. Wer ein Schlaglochsuchgerät vermutet, wird positiv enttäuscht. Für die Rennstrecke könnten die Dämpfer härter gestellt werden. Zwar braucht es eine gewisse Zeit, um sich an die Grenzen heranzutasten. Liegt ein alter Mini Cooper bereits sehr gut auf dem Asphalt, macht Meanie noch mal einen riesigen Schritt.

Die 847 Kilogramm Leergewicht sitzen zu 40 Prozent auf der Vorder- und zu 60 Prozent auf der Hinterachse. Der kurze Radstand und die Nähe des Motors zum Piloten sorgen dafür, dass der Meanie ausserordentlich kurvenfreudig ist. Hinzu kommt, dass die gross dimensionierten und ordentlich zupackenden Bremsen nicht aus der

Fassung zu bringen sind. Meanie ist also alles andere als gemein.

Der Meanie stösst Türen auf

Böse darf er denn auch nicht sein, denn er ist als Kleinserienfahrzeug in Europa strassenzugelassen – natürlich auch in der Schweiz. Richtig gelesen, keine Einzelabnahme oder Sondergenehmigung. Emil Frey ist jetzt offizieller Hersteller des Meanie, der alle Zulassungsvorschriften erfüllt. Bis zu 1000 Autos könnten pro Jahr gefertigt und homologiert werden. Deshalb mussten für Crash-Versuche zwei Teilmodelle gebaut werden, welche die tatsächlichen Baugewichte repräsentieren. Sie bestanden alle Prüfungen mit Bravour, obwohl kleine Autos bekanntermassen gegenüber grösseren im Nachteil sind.

Trotz dieses Erfolgs wird es nur eine Kleinserie von fünf Exemplaren geben. Zwei waren

bei Redaktionsschluss schon verkauft. Die hohen Lohnkosten in der Schweiz, die aufwendige Konstruktion sowie die etwa 50 000 Franken für Material und rund 1000 Stunden Bauzeit sorgen dafür, dass das Projekt nicht rentabel wäre. Der Preis für den Sportler-Zwerg wird zwar nicht bekannt gegeben, aber er soll sich im Rahmen halten.

Der Meanie stösst somit Türen auf und beweist, dass in der Schweiz die Zulassung eines solch aussergewöhnlichen

Autos immer noch möglich ist. Zwar mit beträchtlichem Aufwand, aber machbar.

Und das ist eine kleine Sensation angesichts des realitätsfernen, um nicht zu sagen schikanösen Schweizer VTS-Reglements (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge), das jeden potenziellen Autobauer zum Verzweifeln bringt. Meanie hat einen Schweizer Typenschein, fährt legal, sauber, zivilisiert. Cool! Nachahmer sind willkommen. ■



Die Kraft sitzt hinten: Die Mittelmotor-Bauweise stempelt den Meanie zum veritablen Sportwagen.

Meanie 2.0T 1984 cm³, 167 kW/220 PS, 340 Nm bei 3700/min, 6-Gang manuell, Hinterrad
 • Norm 6,3 l/100 km, 146 g/km CO₂, 0–100 km/h < 4 s, Spitze 200 km/h • L/B/H: 3050/1528/1290 mm, Leergewicht: 847 kg
 • Preis auf Anfrage (www.meanie.ch).



Five Vintage Fashion and Accessories
for Women and Men



Shopping-Partners A1, Wittenberg, offer 9-21 Uhr an 305 Tagen
www.STONEISLAND.ch