



Wolf im Schafspelz

Der Ur-Mini ist wiederauferstanden – als Meanie! Der kultige Brite gebärdet sich allerdings als kompromissloser Sportwagen und besitzt den Schweizerpass.

Unschuldig steht er da, der Ur-Mini. Als könnte er kein Wässerchen trüben. Der Schein trügt, denn in dem Kleinen pocht ein grosses Herz in Form eines durchzugsstarken Mittelmotors. Der Zweiliter-Turbo, ein Fabrikat aus Wolfsburg, wuchtet 220 PS auf die Hinterachse. Damit bringt der Zwerg den Paradesprint in unter vier Sekunden hinter sich, und die Tachonadel bleibt erst bei 200 km/h stehen (elektronisch abgeregelt). Damit lassen sich ausgewachsene Sportwagen jagen. Das ist ganz schön fies, weswegen sein Name nicht von ungefähr kommt: Meanie (von engl. *mean* = fies). Auch die Lackfarbe, *British Racing Green*, deutet an, dass das Wägelchen zu Höherem geboren ist.

Seine Geschichte mutet wie ein Märchen an: Am Anfang stand 2013 die Semesterarbeit des Maschinenbaustudenten Raffael Heierli an der Hochschule für Technik Rapperswil. Ihr Titel lautete: "Strukturanalyse zur Konstruktion eines Mittelmotor-Sportwagens in Oldtimer-Optik, zulassungsfähig und in kleiner Serie umsetzbar". Sein Fahrzeug der Wahl war ein klassischer Mini in einer Version der späten 1990er-Jahre.

Die Sache hatte jedoch einen Haken: Das Auto bestand nur auf dem Papier. Der heute 28-jährige Raffael Heierli fragte den Unternehmer Walter Frey um Unterstützung an. Der hatte offene Ohren für das Anliegen – schliesslich hatte seine Emil Frey Gruppe den Ur-Mini jahrzehntelang importiert; er selbst war auf einem Cooper S Rennen gefahren.

Zusammen mit seinen beiden Studienkollegen Marc Bernhard und Adrian Spinnler machte Heierli sich in einer Hinterhofwerkstatt an die Arbeit. Die neu-alte Rohkarosserie wurde von British Motor Heritage gekauft. Äusserlich sollte sich der Meanie nicht vom Original unterscheiden, doch unter dem Blechkleid entstand ein anderes – modernes – Fahrzeug. Motor, Getriebe, Rohrrahmen, Bremsen, Kühlsystem, Abgasanlage und zwei Schalensitze mit Renngurten wurden eigens entwickelt oder aus aller Welt bezogen.

17 Wochen und rund tausend Arbeitsstunden später stand der Prototyp fahrbereit auf den Rädern, als Zweiplätzer und ohne Kofferraum. Ein umfangreiches Testprogramm mit Fahrten auf der Autobahn, der Rennstrecke, über Pässe und im städtischen Stop-and-Go begann. Das 847-Kilo-Federgewicht zeigte keinerlei Schwächen, seine unbändige Kraft liess sich bei Bedarf sehr kontrolliert auf die Strasse bringen.

Für diese Bachelorarbeit, welche 2014 auch die Prüfungsexperten überzeugte, erhielten die Studenten ihr Diplom.

Als letzten grossen Schritt wollte Raffael Heierli noch die EU-Kleinserien-Typengenehmigung und damit auch die Strassenzulassung für Europa erreichen. Dazu tat er sich mit den beiden hochspezialisierten Safenwiler Emil-Frey-Betrieben Emil Frey Classics AG und Roos Engineering Ltd als Hersteller zusammen.



Es folgten 18 Monate harter Arbeit. So musste Heierli 17'000 Seiten Reglemente durchhackern. In einer kiloschweren Dokumentation beschrieb er den Meanie bis ins kleinste Teil, ebenso den Herstellungsprozess. Dazu galt es – unter anderem beim unabhängigen deutschen Prüflabor Fakt –, eine Vielzahl von Tests zu absolvieren. Für den Crashtest wurde zum Beispiel ein Abbruch-Mini mit den realen Gewichten des Meanie versehen und gegen die Wand gefahren. Auch "exotische" Tests über die elektromagnetische Verträglichkeit und die Verdunstungsemissionen waren beizubringen. Selbstverständlich musste der Meanie die aktuell gültigen Abgas-, Lärm- und Sicherheitsvorschriften erfüllen.

Nach diversen Nachbesserungen klappte es schliesslich: Im Herbst 2016 erhielten die stolzen Meanie-Macher sowohl die Strassenzulassung für die EU – und damit automatisch auch für die Schweiz – als auch die Genehmigung für die Produktion einer Kleinserie. Diese erlaubt die Herstellung von jährlich bis zu tausend Fahrzeugen. Trotzdem erhält die Schweiz damit keine Automobilindustrie. Da der Meanie wegen hoher Materialkosten, aufwändiger Konstruktion und viel Handarbeit nicht rentabel gebaut werden könnte, soll nach fünf Exemplaren Schluss sein. "Die 'Serienfahrzeuge' werden wir noch nach der feinen britischen Art ausstatten, unter anderem mit Leder und Alcantara", verspricht Raffael Heierli.

Der Beweis, dass es auch hierzulande möglich ist, ein Auto zu bauen, das sämtliche Vorschriften für Neuwagen erfüllt, konnte erbracht werden. Dank studentischem Ehrgeiz und dem Knowhow der Emil Frey Gruppe. Ein schöner Nebeneffekt ist ausserdem, dass sich die fünf künftigen Meanie-Besitzer zu einem exklusiven Kreis zählen dürfen. Weitere Infos unter www.meanie.ch

Weitere Informationen zur Emil Frey Classics AG:

www.emilfreyclassics.ch

Kontakt:

Emil Frey Classics AG

Philip Ringier

Telefon: +41 62 788 79 22

E-Mail: philip.ringier@emilfreyclassics.ch

Technische Fragen:

Emil Frey Classics AG

Raffael Heierli

Telefon: +41 62 788 79 46

E-Mail: raffael.heierli@emilfreyclassics.ch