



Wiedergeburt einer Legende Meanie – made in Switzerland

Kriegt der Meanie die Sporen, gehts ab wie die Feuerwehr (200 PS, 0-100 km/h in unter vier Sekunden).



Die Schweiz hat wieder einen Autobauer! Raffael Heierli (28) lässt mit Hilfe der Emil-Frey-Gruppe den britischen Ur-Mini als Meanie wieder aufleben. Freilich als kompromissloser Zweisitzer-Sportwagen mit modernster Technik – und in einer Kleinauflage von fünf Exemplaren.



RAOUL SCHWINNEN

Am Anfang stand 2013 die Semesterarbeit des Maschinenbaustudenten Raffael Heierli an der Hochschule für Technik in Rapperswil mit dem Titel: «Strukturanalyse zur Konstruktion eines Mittelmotor-Sportwagens in Oldtimer-Optik mit Kleinserien-Zulassung». **Unter der Originalkarosserie eines Ur-Mini wollte Heierli einen modernen Zweiliter-Mittelmotor einbauen und so den britischen Zwerg als kleinen Sportwagen auf unsere Strassen bringen.** Die Semesterarbeit war erfolgreich – doch der ambitionierte Heierli noch nicht zufrieden. Warum soll seine Idee jetzt in einer Schublade verschwinden und nicht in die Praxis umgesetzt werden? Über einen Studienkollegen kontaktierte er Lorenz Frey (27), Teamchef, Rennfahrer und Sohn von Autoimporteur Walter Frey. Heierli präsentierte den Freys seine Idee und **stiess beim früheren Ur-Mini-Importeur und Mini-Rennfahrer Walter Frey (74) mit seiner Bitte um Unterstützung auf offene Ohren.**

Darauf setzte Heierli mit zwei Studienkollegen während 17 Wochen und rund 1000 Arbeitsstunden in einer Hinterhofwerkstatt seine Idee in die Praxis um. Unter der bei British Motor Heritage gekauften neu-alten Rohkarosse entstand ein fahrbarer

Prototyp – ein Zweiplätzer mit Zweiliter-Mittelmotor und Hinterradantrieb. **Das 847 Kilo leichte Federgewicht zeigte bei Testfahrten keine Schwächen,** überzeugte die Prüfungsexperten, und so erhielten die drei Studenten für ihre Bachelorarbeit 2014 ihr Diplom.

Für den ehrgeizigen Heierli war das aber noch immer nicht genug. Als letzten grossen Schritt wollte er mit seinem Meanie (Mini ist als Markenname offiziell von BMW geschützt) die EU-Kleinserien-Typengenehmigung und damit die offizielle Zulassung für unsere Strassen schaffen. Als nächster Schritt tat er sich deshalb als Hersteller mit den beiden spezialisierten Safenwiler Emil-Frey-Betrieben Emil Frey Classics AG und

«Vier sind bereits verkauft. Und auch für den Fünften gibts Interessenten»

Raffael Heierli

Roos Engineering Ltd zusammen. **Die folgenden eineinhalb Jahre verlangten viel Geduld und Durchhalten vom jungen Auto-Enthusiasten.** Heierli studierte über 22000

Seiten Reglemente, beschrieb in einer kiloschweren Dokumentation seinen Meanie und dessen Herstellungsprozess bis ins kleinste Detail und liess von unabhängigen Institutionen das Crashverhalten seines Sportzwergs prüfen. **Schliesslich muss der Meanie alle aktuell gültigen Sicherheits- und Emissionsvorschriften erfüllen.**

Nach einigen Nachbesserungen war es im Herbst 2016 endlich so weit – Autohersteller Heierli erhielt die langersehnte Strassenzulassung für seinen Meanie. Und dürfte somit jährlich bis zu 1000 Fahrzeuge produzieren. Natürlich utopisch: Durch die hohen Materialkosten und die aufwendige Konstruktion (viel Handarbeit) will Heierli nur genau fünf Meanies bauen und verkaufen – einen roten, zwei grüne und zwei blaue. Im März 2018 sollen sie auslieferbereit sein. Zu welchem Preis? Heierli druckst erst etwas herum, verrät dann aber: «Ungefähr so viel, wie ein gut ausgestatteter Porsche 911 Carrera 4S kostet». Also rund 150 000 Franken. **Sehr viel Geld für ein zwar exklusives, aber unauffällig kleines Wägelchen.** Dennoch fügt Heierli stolz an: «Vier sind bereits verkauft. Und auch für den Fünften gibts bereits mehrere Interessenten.» ●



Dank etwas breiterer Spur liegt der Meanie toll auf der Strasse. Autoredaktor Schwinnen ist von Heierlis Werk (Bild l.) begeistert.



Fünf Meanies werden gebaut und kommen in den Verkauf.

Das steckt im Meanie

Unter der Ur-Mini-Karosserie («Die hat keine tragende Funktion», so Heierli) steckt ein komplett neu aufgebauter Gitterrohrrahmen. In einem zweiten Gitterrahmen, der hinten an den Passagierkäfig angeflanscht wird, **steckt ein Zweiliter-Turbomotor von VW mit 200 PS** – wie er auch im Golf GTI zum Einsatz kommt. Die Fahrleistungen sind beeindruckend,

wie uns einige Proberunden im Prototyp mit Lorenz Frey als Chauffeur zeigen. In weniger als vier Sekunden knallt der lediglich 847 Kilo leichte Winzling auf Tempo 100 und weiter bis zur elektronisch bei 200 km/h begrenzten Spitze. **«Das reicht, um jeden 911er an der Ampel stehen zu lassen»,** meint Frey lächelnd. Das Gewichtsverhältnis ist 40 zu 60,

beim Beschleunigen liegen gar 70 Prozent des Gewichts auf der angetriebenen Hinterachse und sorgen so für eine erstaunlich gute Traktion. Das Handling des Hecktrieblers vermittelt das viel zitierte Gokartfeeling und zaubert nicht nur mir, sondern auch dem sonst potentere Rennwagen gewohnten Lorenz Frey ein Grinsen ins Gesicht. ●