

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

auto
motor
-sport

9/2006 Deutschland 3,90 €

16 Seiten Extra
**100 JAHRE
GRAND PRIX**

REPORT OPEL-CLASSIC
BESSER MACHEN VW KARMANN-GHIA
FAHRBERICHT TRIUMPH HERALD 1200
REPORT MERCEDES-BENZ 300 SL
VON PORFIRIO RUBIROSA
SPORT FESTIVAL OF SPEED
OLDTIMER-GRAND-PRIX



**DIE ULTIMATIVEN
FAHRMASCHINEN DER 70er**

PORSCHE FERRARI

911 S DINO 246 GT



Restaurierung Austin Cooper S 1275

Fahrbericht VW Golf GTI

Reportage 2000 Kilometer durch Deutschland

Österreich 4,40 €, Schweiz 7,60 sfr, BeNeLux 4,60 €, Italien 5,20 €, Spanien 5,20 €, Griechenland 5,40 €, Finnland 5,90 €, Norwegen 50,00 nkr



RESTAURIERUNG AUSTIN COOPER S 1275

DER MINI ROCKT

Er hatte an Minis getüftelt und sie optimiert. Doch irgendwann kam der Wunsch nach dem Absoluten: ein originaler Cooper S. Mehrere Jahre investierte Matthias Boller in die Restaurierung seines 1965er Modells.



Nach neun Jahren
Restaurierung ist
der Cooper S wie-
der in alter Form.
Über winklige
Landstraßen tanzt
er am liebsten



So sah er damals aus: Die Sitze tragen zwischen roten Flanken grauen Stoff mit Goldbrokat, nur vorn stammt er aus einer Nachfertigung. Das große Zweispeichen-Lenkrad mit dürrerem Kranz war Standard, ebenso die 4,5 Zoll breiten Räder, die sich mit 145er-Reifen begnügen

ES WAR SCHON ein kleiner Affront, den sich der Grenzer da leistete. Auf ganze 17 Mark und 70 Pfennige taxierte er den Zoll für das rote Wrack, das Matthias Boller 1992 auf seinem Anhänger von Österreich nach Deutschland schleppete. 24 Jahre war Boller damals alt – und ein Mini-Fan, seit er denken kann.

Mehr als ein paar hundert Mark Restwert schrieb der Beamte dem maroden Blech nicht zu. „Ich hatte wirklich Glück“, sagt Boller heute und meint damit nicht den Nice-Price-Tarif am Grenzübergang: „Der Wagen war zu 95 Prozent komplett und original.“

Inzwischen ist Boller 38, doch mehr als 80 Kilometer ist er seinen Cooper S bislang noch nicht gefahren. Dabei lag es nicht allein am schlechten Zustand seines Mini, dass sich die Restaurierung bis ins Frühjahr 2006 zog: Boller arbeitete die meiste Zeit im Ausland, schraubte als Flugzeugmechaniker in Äthiopien und Aserbaidschan, in Finnland und Singapur. Projekte in der Heimat beschleunigt das nicht unbedingt.

Dazu kommt, dass er nicht gern Kompromisse macht. Vielleicht liegt

das an den strengen Prämissen seines Jobs, zudem hatte er sich schon gründlich ausgetobt: In seinen ersten Mini (er fährt ihn noch heute) montierte er elektrisch verstellbare Recaro-Sitze, die Ziffernblätter spritzte er mit einer Airbrush-Pistole.

Gut war das, doch nun wollte er den Kern des Mythos Mini knacken: „Ein Mark I“, so Matthias Boller, „macht nur Sinn, wenn er original ist.“

Diese Haltung verbietet schnelle Schüsse. Kein Moto-Lita-Lenkrad, kein rascher Griff in den riesigen Mini-Baukasten, um Ersatz für die authentischen Zehn-Zoll-Cooper-S-Räder oder das rare Dreigang-Synchro-Getriebe zu finden. Und erst recht kein Umbau eines Standard-Mini auf den Cooper S.

Seiner sollte echt sein. Exakt so, wie ihn die erste und einzige Besitzerin, eine Ärztin aus dem Berner Oberland, 1965 als Neuwagen in Empfang genommen hatte. Für 49 000 Schilling durfte Boller den Mini aufladen, rund 7000 Mark waren das damals. Den Rost hatten die Verkäufer nicht verschwiegen, auch nicht den kleinen Frontschaden. Dafür war der Motor

frisch überholt. „Das lief alles sehr fair ab“, erinnert sich Boller, der versprechen musste, den größten Wunsch der einstigen Besitzerin zu respektieren: nie dürfe der Wagen dem Motorsport geopfert werden.

Den Cooper S-Aufbau startete Matthias Boller 1996. Aus purer Neugier stellte er eine frische Batterie auf den löchrigen Boden. Der Kleine zuckte sofort: Ratternd werkelt die Benzinpumpe vor sich hin, der Scheibenwischermotor lief, die Hupe tönte. Alles erwachte, und als Boller beim Hantieren im Motorraum zufällig auf den Startknopf kam, jener typischen Mini-Schrulle, drehte der Anlasser sogar den Motor. Irgendwie klang es beruhigend.

Stück um Stück demontierte Matthias Boller den kleinen Engländer, der tatsächlich auf der Insel entstanden war und nicht, wie andere, zunächst als Kit seinen Weg zu den Produktionsstätten in Spanien, Portugal, Südafrika oder Australien angetreten hatte.

Was er abschraubte, fotografierte er und sortierte es in Kisten. Nichts warf er fort, ohne Rücksicht auf den Zustand. Rasch erkannte er, wie wenig

Nichts für Anfänger

Ein Cooper S aus dem Erstbesitz einer Schweizer Ärztin klingt verlockend. Besonders, wenn er sehr original ist. Dennoch wartete 1992 viel Arbeit auf Matthias Boller, den neuen Besitzer



Keine Basteleien

Das Interieur konnte überzeugen, weil noch niemand gestalterisch eingegriffen hatte. Als zeitgenössische Ergänzung war allein ein Drehzahlmesser zum kargen Instrumentarium dazu gekommen



Rost im Parterre

Unten war nicht viel zu retten. Die Schweller nicht, auch nicht der Boden. Matthias Boller legte beim Ersatz Wert auf gute Qualität. Selbst die Schweißnähte sollten dem Original folgen



Frisch aus der Kur

Um fair zu sein: Es hat rund 800 Stunden Arbeit gekostet, bevor die Rohkarosse wieder so aussah wie auf diesem Bild. Nach der Spritzverzinkung dürfte Rost künftig keine Probleme mehr bereiten

DATEN & FAKTEN

Baujahr: 1965

Präsentationsjahr: 1964
(als Cooper S 1275)

Neupreis: 10 525 Mark

Motor: Wassergekühlter
Vierzylinder-Reihenmotor

Hubraum: 1275 cm³

Leistung: 75 PS bei 6000/min

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Clubs und Spezialisten: Miniregister
von Deutschland (www.miniregister.de)

Literatur: John Parnell, Original Mini Cooper. The Restorer's Guide (Bayview Books); Jeremy Walton, Mini Cooper and S (Motorbooks International). Zudem hat Matthias Boller einen Kalender für 2007 aufgelegt: Cooper Sententials (19,90 Euro, Kontakt: mb-kalender@gmx.net)

Restaurierung

Kaufjahr/-ort: 1992 in Österreich

Kaufzustand: Unrestauriert, lange gestanden und nicht fahrbereit. Das Fahrzeug war weitestgehend original, litt allerdings erheblich unter Rost.

Vorgeschichte: Eine Zahnärztin im Berner Oberland hatte den Wagen 1965 neu gekauft und vermutlich rund elf Jahre gefahren. Ihre Erben boten den Cooper S 1992 in Österreich an.

Restaurierungsumfang: Komplett – mit der Prämisse, so viel wie möglich von der originalen Substanz zu erhalten oder wiederherzustellen. Optimiert wurde allerdings der Korrosionsschutz.

Restaurierungsdauer: 1900 Stunden (davon rund 800 Stunden für Blecharbeiten).

Fachkundige Unterstützung und

Ersatzteillieferanten: Fa. Bayer, Weiskirchen (Lack); Götzinger Motoren-instandsetzung, Frankfurt-Rödelheim; Mini Mania, Neuenkrug (Getriebe); Newton Commercial, Leiston, England (Interieur); Pro Street, Bettenhausen (Ersatzteile).

Kosten: Rund 20 500 Euro

Zustandsnote nach Restaurierung: 1-

Marktwert: 22 000 Euro

von der Bodengruppe geblieben war. Freifiel sein Blick auf den Werkstattboden. Es gab kein Blech mehr, das ihn hinderte.

Völlig widerstandslos gab sich der hintere Hilfsrahmen. Mit wenigen Handgriffen trennte Matthias Boller das Bauteil vom Blech, ganz ohne Werkzeug. Nur klafften fortan dort, wo früher die Aufnahmen saßen, große, rostfransige Löcher.

Weiter vorn identifizierte er Überzugsschweller und Blechflicken. Zudem trug die Front, als Folge des Unfalls, Maske und Grill eines späteren Modells. Drahtbürste um Drahtbürste spannte Matthias Boller in seine Bohrmaschine, und tatsächlich zeigte sich sein früherer Cooper S irgendwann metallisch blank.

Die Aufbauarbeit teilte er sich mit einem Bekannten aus der Mini-Szene, der seine Kompetenz als Werkzeugmacher nutzte und zunächst eine Karosserielehre baute, die das fragile Blech beim Neuaufbau in seine korrekte Form zwingen sollte. Zusätzlich eingeschweißte Profile hielten zugleich die beiden B-Säulen stabil in Position, auch ohne Unterboden.

„Wir haben kein Blech herausgetrennt“, sagt Matthias Boller, „für das wir nicht zuvor eine Lehre angefertigt haben.“ Jede Form von Patchwork wollte er vermeiden. Sein Ziel war, möglichst wenig von originalen Schweißnähten und -verfahren abzuweichen. Über Jahre hatte er bereits New-Old-Stock-Bleche gesammelt. Dem heutigen Angebot traut er nicht: Nur selten überzeugen ihn die Reproduktionen mit Passgenauigkeit. Die Presswerkzeuge haben sich längst abgenutzt, vermutet er, und auch das Blech sei häufig von minderer Qualität.

So erhielt sein Cooper S eine neue, alte Bodengruppe. Dabei lehnte Matthias Bol-

ler die praxisnahe Lösung ab, die für Restaurierer Alltag ist: Statt zum Autogenbrenner oder Schutzgasgerät zu greifen, fertigte er eigens Elektroden, um die Schweißpunkte so zu setzen, wie sie Austin ab Werk vorgesehen hatte.

Kein Schritt gelang auf die Schnelle. So stammte der Kofferraumboden aus einem späteren Modell – Boller passte ihn ge-

meinsam mit seinem Bekannten detailgetreu an, änderte Sicken und schweißte die Halterung für das Reserverad ein. Nur beim Mark I war es verschraubt; bei jüngeren Modellen lag es dagegen lose in der Mulde. Das muss man wissen.

Ein anderer Mini spendierte die hinteren Radkästen. Nachfertigungen waren auch hier keine Alternative, sie passten ebenso wenig wie die Repro-Bleche, die es für die Ablagen unter den hinteren Seitenfenstern

gibt. „Bevor wir derart viel Zeit ins Richen investieren, bauen wir das Blech besser selbst.“ Das Thema Spaltmaße adelten die beiden gar mit einem philosophischen Diskurs: Müssten die horizontalen Abstände unten nicht größer ausfallen, um die perspektivische Verzerrung beim Blick von oben auszugleichen?

Da überrascht es nicht, das sich allein für die Blecharbeiten über 800 Stunden auf dem Zeitkonto addierten. Qualität erfordert Sorgfalt, und die kostet Zeit.

So hat Matthias Boller aus verschiedenen hinteren Hilfsrahmen, die er im Fundus hatte, den besten ausgewählt. Ursprünglich saß er in einem Wolseley Hornet, jenem vergessenen Luxus-Derivat des Mini mit seinem skurrilen Kofferraumstummel.

Boller hat das Teil gereinigt und vermessen, ließ es sandstrahlen, spritzverzinken und schließlich pulverbe-

„95 PROZENT
DES WAGENS
WAREN ORIGINAL. DAVON
WOLLTE ICH
SO WENIG WIE
MÖGLICH
AUFGEBEN“



Überraschend stylish zeigt sich der Mini innen, auch wenn das Instrumentarium eher kleinwagentypischem Purismus huldigt. Doch das psychedelische Muster in Goldbrokat ist wahrlich betörend



Mit viel Aufwand hat Matthias Boller versucht, alte Teile zu retten. Die eingeschlagenen Daten beweisen, dass er meist erfolgreich war





Tartan Red heißt die Farbe, in der Austin einst diesen Cooper S spritzte. Dazu kam, als Kontrast, ein schwarzes Dach. Der Motor hingegen trägt das Maschinengrün, das ebenso typisch ist



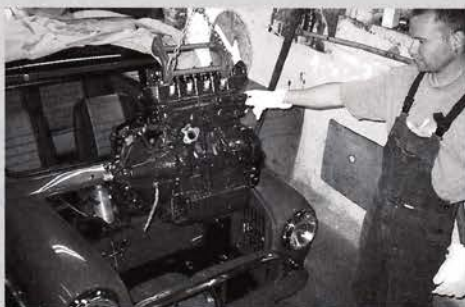
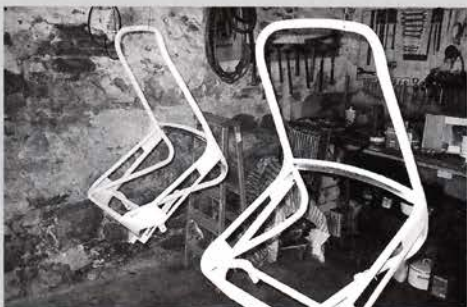
Nur der Drehzahlmesser spiegelt den sportlichen Nimbus, den der Schriftzug Austin Cooper S verkündet. Sonst gibt der Mini sich eher smart – mit netten Details wie dem klappbaren Nummernschild



Die Stundenfresser

Auch um die Sitzanlage kümmerte sich Matthias Boller selbst.

Die restaurierten Gestelle baute er mit neuer Polsterung und Bezügen auf. Bei der Bank im Fond konnte er sogar den alten Stoff retten



Das Klein-Kraftwerk

Frisch überholt sinkt das 75 PS starke Cooper S-Aggregat ins Blech. Sehr aufwändig war die Suche nach dem originalen Getriebe, für das es schon lange keine Ersatzteile mehr gibt

schichten. Das ist, zugegeben, nicht ganz original. Aber ungemein widerstandsfähig.

So viel Mühe hatten sich die Austin-Werker einst nicht gegeben, auch nicht beim Anpassen der Front. Hier überlebte die von Rost kaum berührte Motorhaube, flankiert jedoch von neuen Kotflügeln. Nach zwei sauberen Schnitten ließen sie etwas von ihrer Breite, dafür läuft der Spalt zum Deckel heute auf ganzer Länge gleichmäßig.

Es war ein langer Prozess, und Matthias Boller litt unter dem Entzug. 2003 steuerte er spontan dagegen und griff in Portugal zu, als dort ein weißer Cooper S angeboten wurde – ein guter Wagen, nicht so absolut, dafür bestens zum Fahren zwischendurch. „Er ist mein Zigarillo“, sagt Boller heute, „doch der Rote sollte meine Zigarre werden.“

Allein einen Monat forderte ihn die fertig geschweißte, spritzverzinkte Karosserie. Sie hatte einen aufwändigen Feinschliff nötig: Die raue Oberfläche versprach zwar besten Korrosionsschutz, doch sie bot keine gute Basis für glänzenden Lack. Die Wahl der Farbe fiel dagegen leicht: das originale Tartan-Rot, „und zwar der frühe Ton, der eine Spur heller ist.“ Schwarz, der Tradition folgend, ließ er das Dach spritzen.

Kaum Probleme bereitete der Vierzylinder, den die Motornummer als das originale Triebwerk auswies. Sogar der rare Zylinderkopf litt nicht unter den berühmtesten Rissen an den dünnen Stegen der Ventilsitze. Er wird längst als Rarität gehandelt – rund 1200 Euro, schätzt Boller, würde ein gebrauchter Ersatz heute kosten. Ein



„ALLEIN ZWEI TAGE LANG HABE ICH DIE ALU-HÜLLE DER LUCAS-ZÜNDSPULE GESCHLIFFEN“

Matthias Boller aus Seligenstadt

schutz aus Plastik – Stück für Stück hat er ihn aufbereitet. Sogar ein Hydrolastic-Füllgerät, wie es einst in Werkstätten stand, besitzt er inzwischen. Er hat es restauriert, um das System in seinem Cooper S spülen, befüllen und entlüften zu können.

In die Feinheiten der Details investierte er Monate. Vieles konnte er damit retten, den Scheibenwischermotor zum Beispiel oder die Zündspule, wie die Produktionsdaten auf ihren Gehäusen beweisen.

„Es war viel Arbeit“, gibt Boller zu. Doch das Ziel ist erreicht: „Jetzt bin ich“, verspricht er sich, „nur noch Genießer.“

TEXT **Thomas Wirth**
FOTOS **Reinhard Schmid**

Motorenbauer kümmerte sich um den Block, honte und lagerte ihn neu.

Mehr Aufwand forderte das Getriebe, dessen erster Gang noch unsynchronisiert ist: Diese Spezialität des frühen Cooper S fehlte Boller zunächst. Sie ist so rar, dass es sechs Jahre dauerte, bis er ein einsatzfähiges Exemplar auftreiben konnte. Experten hatten es aus zwei Schaltboxen aufgebaut, denn Ersatzteile gibt es keine mehr. Die Rechnung fiel entsprechend üppig aus: Rund 2500 Euro kostete die Schaltbox. Viele Cooper S fahren deswegen mit späteren Versionen.

Ebenfalls sehr selten sind die passenden Zehn-Zoll-Stahlräder. Und für die typische Hydrolastic-Federung gibt es zwar Ersatz, doch werden die Leitungen heute aus flexiblem Material statt aus Stahlrohr gefertigt. Boller trieb einen originalen Satz auf und montierte ihn mit dem alten Scheuer-

EXPERTEN-TIPPS

„Beim Cooper S auf Details achten“

Insgesamt sind, so weisen es die Quellen aus, 14 313 Cooper S Mkl 1275 von den englischen Bändern gelaufen. Längst nicht alle trugen das Austin-Label, eine Mehrzahl sogar – exakt 7824 – kamen mit einem Morris-Badge zu ihrem ersten Besitzer. Es addieren sich die Exemplare, die aus CKD-Bausätzen („completely knocked down“, komplett zerlegt) in Spanien, Portugal, Südafrika und Australien gebaut wurden.

Schließlich gab es den Cooper S noch als Mk II und Mk III, selbstverständlich parallel zum normalen Cooper. Etwas unübersichtlich? Sicher. Genau deswegen sollte sich jeder Kaufinteressent mit Geduld vorbereiten, bevor er sich in die Mini-Szene stürzt.

Weil es so reizvoll ist, einen Cooper S zu besitzen und so lukrativ, das Sport-Derivat aus der Basis zu generieren, sei an dieser Stelle vor bewussten wie fahrlässigen Fälschungen gewarnt.

Die typischen Schwachstellen

► Rost beutelt die selbsttragende Struktur des Mini. Eine schlechte Substanz erfordert oft einen gewaltigen Restaurierungsaufwand, der sich bei einem Cooper S inzwischen dennoch oft lohnt. Als besonders kritisch gelten die Schweller, der Bereich um die vorderen Kotflügel und Radhäuser, das Bodenblech und der hintere Hilfsrahmen samt seinen Aufnahmen – ein elementarer Schaden.

► Ambitioniert bewegte Cooper S leiden unter verschlissener Technik. Regelmäßige Wartung ist ein Muss. Teuer wird es, wenn der originale Zylinderkopf zwischen den Ventilsitzen reißt.

► Der Erhalt der Originalität war lange Zeit kaum das Hauptziel der Cooper- und Cooper S-Besitzer. Heute jedoch zählt sie umso mehr.