

Marion Spanoudakis

Der Weg ist das Ziel



**Kleines Reisetagebuch eines
klassischen Minis**

Der Weg ist das Ziel
Kleines Reisetagebuch eines klassischen Minis

Text: Marion Spanoudakis
Fotos: Turhan W. Kunt und Marion Spanoudakis

©Marion Spanoudakis, Herxheim bei Landau in der Pfalz
5/2014

www.die-wilden-minis.de

www.spanoudakis.de

ISBN 978-3-00-045383-0

Inhalt

Zur Geschichte des klassischen Minis	5
Liebes Tagebuch,	7
Los ging's	12
Vor Ort	28
Der Heimweg	39
Mini-Experte/n	50
Mini-Familien	51
Meine Daten	52
Meine ‚Adoptiveltern‘	53

Dies ist das Tagebuch von Constantin, einem klassischen Mini, genauer gesagt einem IMA-Van, Baujahr 1977. Constantin schildert darin Erlebnisse und Erkenntnisse einer Marathon-Tour, die seine ‚Adoptiveltern‘ Phokos und Antiope mit ihm und Lea, einer englischen Dogge (Old English Mastiff) unternommen haben.

Nun war diese Tour nicht einfach eine Art Marathonlauf für Oldtimer oder so etwas. Nein, es ging über 5600 km von der Südpfalz bis nach Griechenland. Und zwar nach Marathon, einer kleinen Ortschaft etwa 42 km entfernt von Athen.

In einer Welt, die sich immer schneller und schneller dreht, ist es keineswegs alltäglich, solch' eine Reise mit einem Oldtimer zu unternehmen, dessen Technik aus den 50er Jahren stammt. Constantin zeigt uns, dass es möglich ist. Denn so wie er leben klassische Minis und ihre Liebhaber nach dem Motto: Der Weg ist das Ziel.

Und vielleicht ist es langsam an der Zeit, unsere Welt ein bisschen zu entschleunigen.

Zur Geschichte des klassischen Minis¹

Bei dem von Alec Issigonis konzipierten Mini handelt es sich um einen der kleinsten Viersitzer der Welt. Er war der erste britische Wagen mit Frontantrieb und quer eingebautem Motor, hyperkompakten Außenmaßen und einer phänomenalen Straßenlage. Von 1959 bis 2000 entstanden annähernd 5,4 Millionen Exemplare dieses erstaunlichen Winzlings. Der erste Mini wurde von British Motor Corporation (BMC) gebaut. Später auch von British Leyland und Rover sowie von verschiedenen Lizenzpartnern – zum Beispiel Industria de Montagem Automoveis (IMA) in Portugal. Der Mini war ein äußerst vielseitiges Familienauto, und seine hohe Raumökonomie bot weit mehr Platz, als die geringe Außenlänge von gerade mal drei Metern vermuten ließ. Er wurde zu einem Auto für jedermann. Seine kecke, frische Natur gefiel quer durch die Gesellschaft – ob Royals, Popstars, Sportlern oder Großindustriellen. Doch nicht nur das. Von 1964 bis 1967 war der Mini Cooper 1275 S der erfolgreichste Renn- und Rallyesportwagen in Europa.

¹ Quelle: Graham Robson: MINI *Eine Hommage an die Kleinwagen-Legende*, deutsche Ausgabe 2007, Heel Verlag GmbH Königswinter. Titel der Originalausgabe: Mini – A celebration of Britain's best-loved small car.

Er gewann zum Beispiel drei Mal in Folge in den Jahren 1965, 1966 und 1967 die Rallye Monte Carlo. 1966 wurde er wegen eines falschen Scheinwerfers nachträglich disqualifiziert.

Als BMW im Jahr 1994 die Rover Group übernahm, neigte sich die Ära des klassischen Minis dem Ende zu. So hatte BMW auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) im Herbst 1997 einen Prototypen des neuen MINI gezeigt und angekündigt, dass er im Laufe des Jahres 2000 in Serie gehen und der alte Mini zuvor eingestellt werde, um für den Neuling Platz zu machen. Bis dahin wurden noch reine ‚Einspritz-Motoren‘ (MPI) gebaut, die dem neuesten Stand der Technik genüge tun sollten.

„Als der Mini in Silverstone im August 1999 seinen vierzigsten Geburtstag feierte, war dort auch kurz der neue MINI zu sehen. Zur gleichen Zeit wurde der klassische Mini zum Europäischen Auto des Jahrhunderts gekürt – vor anderen Ikonen wie zum Beispiel dem VW Käfer“.²

„Vielleicht ist es gut, dass der neue BMW MINI eine vom klassischen Mini völlig abweichende Technik hat – was Alec Issigonis gewiss nicht gefallen würde. Sein Mini war einfach unersetzbar...“³

² Graham Robson: *MINI Eine Hommage an die Kleinwagen-Legende*, 2007, Heel Verlag GmbH Königswinter, S. 147

³ Ebd. S.149

Liebes Tagebuch,

ich bin Constantin, 1977 in Portugal geboren. 32 Jahre lang diente ich dort in einem kleinen Handwerks-Betrieb als Nutzfahrzeug. Als ich ausgedient hatte und nicht mehr gebraucht wurde, gab es zwei Alternativen: Schrottpresse oder Ausschlachten. Ich hatte mich schon damit abgefunden, dass mein Leben bald zu Ende sein wird. Dann fand ich Phokos, Antiope und die Familie der Wilden Minis. Beziehungsweise sie fanden mich. Genauer gesagt: Phokos fand mich. Und er holte mich in die Südpfalz. Nach Herxheim bei Landau. Das war im Jahr 2009.



Und wenn mir wenige Monate vorher jemand erzählt hätte, dass ich auf meine alten Tage noch tausende von Kilometern quer durch Europa fahren werde, ich hätte ihn schlicht und einfach für verrückt erklärt.



Was ich damals nicht wusste: Es gibt tatsächlich immer noch (und wieder) Menschen, die uns klassische Minis lieben, die uns hegen und pflegen und sich liebevoll um uns kümmern. Und die eine Lebensphilosophie mit uns gemeinsam haben: Der Weg ist das Ziel!

Ja, und Phokos erweckte mich dann quasi zu neuem Leben.⁴
Mit Hilfe und Unterstützung vieler anderer Klassik-Mini-Freunde und Mini-Experten.⁵



Auf dem Bild hinter mir siehst du übrigens Hulda, meine etwas ältere Schwester. Wir waren schon gemeinsam mit den Wilden-Minis bei Internationalen Mini-Treffen in Ungarn und Italien. Und als nächstes steht England vor der Tür. Da freue ich mich drauf. Weil wir dort wieder viele Freunde von anderen Mini-Familien treffen⁶.

⁴ Weitere Infos: <https://picasaweb.google.com/phokos54/Constantin>

⁵ Einen / Einige von ihnen findest du auf Seite 50.

⁶ Auf Seite 51 kannst du sie antreffen.

Weißt du eigentlich, dass der Entwickler des klassischen Minis, Sir Alec Issigonis, aus Griechenland stammt? Und zwar wurde er am 18. November 1906 als Sohn von Constantin Issigonis, eines Griechen und dessen bayerischer Frau Hulda in der damals zum Osmanischen Reich gehörigen und vorwiegend griechisch geprägten Stadt Smyrna, heute İzmir, in der Türkei geboren. Bei der Vertreibung der Griechen aus Smyrna im September 1922 floh er mit seinen Eltern auf einem britischen Schiff nach England⁷. Und weil Antiope in Bayern geboren ist. Und auch die Omas von Antiope und Phokos in Bayern lebten. Und weil Phokos in der Türkei geboren und Antiope Halb-Griechen ist, bekamen wir unsere Namen in Anlehnung an Constantin und Hulda, die Eltern von Sir Issigonis.

Jedenfalls, wie das bei Geschwistern so ist, sind Hulda und ich uns nicht immer einig. Kürzlich haben wir darüber diskutiert, ob ein klassischer Mini wie wir einer sind, auch nur ein Mensch sei. Was Hulda immer behauptet. Ich habe zu ihr gesagt, dass ich irgendwie gar nicht mit Menschen verglichen werden möchte. Weil ich finde, dass sie sich oft für besser und wichtiger halten, als andere Wesen auf unserer Erde. Und das gefällt mir gar nicht. Wir klassische Minis sind da anders. Wir halten uns nicht für etwas Besseres.

⁷ Aus Wikipedia, Februar 2014, Stichwort: Alec Issigonis.

Wir möchten einfach nur Freude bereiten. Den Menschen, die uns fahren und den Menschen, die uns auf der Straße begegnen.

Allerdings haben auch wir eine Seele und Gefühle und so. Also sind wir irgendwie doch wie die Menschen ... Oops, ich komme ins Philosophieren, das möchte ich ja gar nicht.

Ich möchte dir doch berichten über meine große Marathon-Tour. Mit Phokos, Antiope und mit meiner Freundin Lea. Lea wiegt etwa 85 kg und hat bei mir richtig viel Platz.



Los ging's

Unsere Fahrt führte also nach Griechenland. Über Österreich, Slowenien, Kroatien, Serbien, Mazedonien. Und wieder zurück. Das waren insgesamt über 5600 Kilometer. Auf dem Rückweg sind wir allerdings mit der Fähre gefahren. Ich sollte geschont werden. Aber das erzähle ich dir, wenn es soweit ist. Schon Wochen bevor es losging, sprachen Phokos und Antiope jeden Abend über die Tour. Phokos erstellte eine ‚To-Do-Liste‘ darüber, was er an mir noch alles prüfen und erneuern möchte und welche Ersatzteile wir für mich mitnehmen werden. So ganz nebenbei muss ich gestehen, dass wir mehr Ersatzteile und Werkzeuge dabei hatten, als Gepäck für Phokos, Antiope und Lea. Doch da gab es noch ein Problem, das ich hatte. Es betraf meine Bereifung. Abgesehen davon, dass wir ein paar Monate zuvor auf unserer Tour zum Internationalen Minitreffen in Ungarn keinen Ersatzreifen für mich dabei hatten. Das fand' ich ganz schön leichtsinnig. Ich meine, ich habe lange genug in Portugal gelebt und kenne die Straßenverhältnisse in diesen Gefilden zur Genüge. Irgendwie musste ich Phokos darauf aufmerksam machen. Und da wir ja nicht direkt in Menschen-Sprache kommunizieren können, versuchte ich es auf andere Weise. Zwei Wochen vor der Tour fuhren wir zu einem Mini-Freund, dem er bei einem Vergaserproblem half.

Auf der Rückfahrt, sorgte ich dafür, dass plötzlich ein Reifen platzte. Natürlich hatten wir keinen Ersatzreifen dabei. Also fuhr ich den Rest der Strecke gemütlich auf dem Abschleppwagen nach Hause. „Vorsichtshalber nehmen wir für unsere Marathon-Tour zwei Ersatzreifen mit“, sagte Phokos an diesem Abend zu Antiope. Na, wenigstens das. Doch ich gebe zu: Dieser Wink mit dem Zaunpfahl war nicht gerade die feine englische Art.

Jedenfalls stand ich am Abend des 14. Septembers voll bepackt zur Abfahrt bereit. Mein Kilometerstand: 82732.



Am nächsten Tag um sechs Uhr in der Früh sollte es los gehen. Das war der Plan. Allerdings: Dichter Nebel und die Tatsache, dass sie für mich noch keine grüne Versicherungskarte hatten (das fiel ihnen wahrlich früh ein), verzögerten die Abfahrt. Nachdem die Versicherungskarte organisiert war und der Nebel sich verzogen hatte, konnte es dann endlich los gehen. Doch nach 30 Kilometern, kurz vor Karlsruhe, standen wir bereits im Stau. Na das fängt ja gut an... Erfreulicherweise blieb dies unser einziger Stau auf der gesamten Hinfahrt. Doch nun der Reihe nach.

■ ■ ■

Mini-Familien

😊 ...

😊 ...

😊 ...

Hier soll eine Liste mit Mini-Clubs und –IG's entstehen

Viele weitere Infos rund um den klassischen Mini findest du auch auf: www.mini-forum.de und www.the-daily-rust.com.

Meine Daten



Leistung: 29 KW bei 4750 Umdrehungen/Minute

Hubraum: 986 ccm

Höchstgeschwindigkeit: 128 km/h

Länge: 3054 mm

Breite: 1400 mm

Zulässiges Gesamtgewicht: 960 kg

Baujahr: 1977

Beschleunigung: 0-100 km in 23 sec.

Entschleunigung: Unendlich

Meine ‚Adoptiveltern‘



Phokos alias Turhan Wolfgang Kunt, Baujahr 1954, ist im richtigen Leben Facharzt für Allgemein-Medizin. Sein erstes Auto war ein Mini Clubman 1275 GT, mit dem er regelmäßig Renn- und Rallye-Einsätze hatte. Bereits während seines Studiums restaurierte er englische Autos (Mini, Aston Martin, MG). Heute verbringt er seine Freizeit am liebsten in seinem ‚Mini-Atelier‘. Sein Ziel: Möglichst viele klassische Minis wieder auf die Straße bringen, damit die Legende weiter lebt.



Antiope alias Marion Spanoudakis rollte im Jahr 1964 vom Band. Im richtigen Leben ist sie Diplom-Psychologin und Autorin. Ihr erstes Auto war ein Autobianchi A 112. Durch Phokos hat sie ihre Liebe zum Mini entdeckt. Er restaurierte vor sechs Jahren einen Mini MKII mit Faltschiebedach für sie. Seitdem ist Hulda ihre tägliche Weggefährtin. Antiopes Motto: Einfach sein!