

## **Sir Alec Issigonis – Erfinder des legendären MINI**

Er hat den MINI erfunden; beziehungsweise „konstruiert“; darauf hat er großen Wert gelegt. Wer war dieser Mann, der einen der erfolgreichsten Kleinwagen entwickelt hatte?

Sein Vater war Grieche, seine Mutter Deutsche. Geboren wurde Alexander Arnold Constantine Issigonis am 18. November 1906 in Smyrna, dem heutigen Izmir in der Türkei.

Sein Vater war im Besitz der englischen Staatsbürgerschaft. In seinem erfolgreichen Ingenieurbüro befasste er sich hauptsächlich mit den Konstruktionen von Schiffspumpen für die osmanische Kriegs- und Handelsflotte.

Alec genoss eine sehr liberale Erziehung durch seine Eltern. Auch durfte er seine Eltern auf Geschäftsreisen begleiten. Bei diesen Reisen quer durch Europa lernte Issigonis einige der großen Erfindungen des 20ten Jahrhunderts kennen. Zwei der wichtigsten waren die Fliegerei und das Automobil. Das Auto wurde schließlich das „Lieblingsobjekt“ von Alec. Nun wollte er unbedingt Ingenieur oder Techniker werden.

Allerdings waren seine Schulnoten nicht gerade förderlich für seine Berufswünsche. Seine Eltern wollten ihn deshalb eine künstlerische Ausbildung näher bringen; jedoch ohne Erfolg. Seine Freizeit ging ganz und gar im privaten Studium mit technischem Material auf. Auch der Vater unterstützte ihn, indem er ihm geduldig die Welt der Technik näher brachte. Alec wurde in sehr harmonischen Familienverhältnissen groß. Alles hätte so weiter laufen können, doch es gab dramatische Änderungen.

Durch den Friedensvertrag von Versailles wurde Smyrna unter die Verwaltung von Griechenland gesellt. Dies war für die dort lebende Minderheit der Griechen und Engländer kein gutes Omen. Es entstand schnell eine sehr brisante Stimmung. 1922 kam es unter Kemal Atatürk zu einem blutigen Aufstand. Schließlich wurde Smyrna zurück erobert. Schnell war klar, dass die Sicherheit der britischen Staatsbürger nicht mehr gewährleistet war. Es folgte eine Zwangsevakuierung nach Malta. Die Eltern von Alec Issigonis mussten ihr ganzes Hab und Gut in Smyrna zurück lassen. Durch diese unsicheren Zukunftsaussichten wurde Alec's Vater schon auf der Überfahrt nach Malta schwer krank. Nach langem Hin und Her brachte die Mutter Alec allein nach London. Der Vater blieb zurück und verstarb nur wenige Tage nach dem Mutter und Sohn ihn verlassen hatten.

Frau Issigonis zog es noch einmal in die alte Heimat. Mit Hilfe von einflussreichen Freunden konnte sie den Familienbesitz rechtzeitig vor der Enteignung verkaufen. So konnte sie für sich und ihren Sohn für eine gesicherte Zukunft sorgen.

Alec Issigonis hatte sich in London beim Battersea Polytechnikum eingeschrieben. Wie schon in der Schulzeit begleiteten ihn auch hier die nicht sonderlich guten Noten. Durch seine wirklich schlechten Mathematikkenntnisse blieb ihm der Zugang zu Hochschule verwehrt.

Wollte er weiterhin eine technische Ausbildung anstreben, musste er sich etwas anderes einfallen lassen.

Durch sein außergewöhnliches Zeichentalent suchte er eine Anstellung als technischer Zeichner. Er hatte Glück – bei Edward Gillet, Besitzer eines Konstrukteurbüros für Autotechnik, eine Anstellung zu bekommen.

Recht schnell entwickelte Alec eine automatische Kupplung zur Serienreife. Obwohl es diese Kupplung nie zur Serienfertigung schaffte, führte dies zu einem ungeheueren Ansehen für Alec Issigonis und Edward Gillet. Alec bekam Angebot von Autoherstellern wie Rover und Humber. Bei Humber arbeitete Issigonis großes Vorbild William Heynes. Für Issigonis war Heynes der beste Konstrukteur dieser Zeit.

Rechzeitig hörte Alec, dass Heynes Humber verlässt und zu Jaguar geht. Außerdem hatte Humber ein Patent für eine Radaufhängung mit Einzelblattfederung erworben. Somit hätte Issigonis Gummi gelagerte Radaufhängung keine Chancen auf eine Weiterentwicklung. Schließlich wechselte er zu Rootes Motors Company. 1936 ging er zu Morris.

Seine Freizeit verbrachte er mit eine ganz anderen Objekt: die Entwicklung eines Sportwagens. Schließlich wurde 1938 der „Lightweight Special“ für Rennen zu gelassen. Der „Lightweight Special“ verfügte bereits damals über Einzelradaufhängung und Gummifederung. Mit einem Gewicht von gerade mal 250 kg war der Rennwagen ein extremes Leichtgewicht. Mit diesem „Leichtgewicht“ fuhr Alex eine stattliche Anzahl von Siegen ein. Bei einem dieser Rennen lernte Alec übrigens John Cooper kennen – als Konkurrent! Diese „Rennzeit“ lehrte Issigonis einiges über das Fahrverhalten der Automobile und spornte ihn zu weiteren Verbesserungen seiner Erfindungen an.

Er konzentrierte sich wieder auf die „normalen“ Fahrzeuge bzw. deren Fahrwerktechnik. Eine seiner Kombinationen von vorderer Einzelradaufhängung, Schraubfedern, Dreieckslenkern und Zahnstangenlenkung wurde noch in den 90er Jahren beim MG RV8 verwendet.

Mittlerweile arbeitete Alec an einem kleinen aber geräumigen Personenwagen. 1948 ging der Morris Minor in Serie und wurde zum „britischen Volkswagen“. Insgesamt wurden von 1948 bis 1971 1,6 Millionen Fahrzeuge gebaut. Somit wurde der Morris Minor einer der erfolgreichsten Nachkriegsfahrzeuge.

Alec wollte mit seinen Ideen weiter kommen. Allerdings wollte niemand etwas von einem „Frontantrieb“ hören. Er verließ BMC und ging zu Alvis, um dort einen der besten Sportwagen zu bauen. Doch er hatte kein Glück. Die Geschäftsleitung baute den Sportwagen wegen der zu erwarteten hohen Werkzeug- und Montagekosten nicht.

Leonard Lord holte 1955 Issigonis zu BMC zurück. Es sollte einen neuen Mittelklassewagen konstruieren. Mit immensem Einsatz ging Alec an sein Werk. Es war schon fast alles fertig für den „Austin 1500“ als der Suezkanal gesperrt wurde. Die erste Ölkrise war da. Der Sprit musste in England rationiert werden. Bei BMC sah man nach der Ölkrise für den „Austin 1500“ kaum noch eine Chance. Schnellstens musste ein Konzept für einen neuen Kleinwagen her. Der sollte geräumig sein und wenig Sprit

verbrauchen. Alec hat nur eine Vorgabe zu beachten: der bereits vorhandene Motor muss zum Einsatz kommen. Für alles andere hat er freie Hand.

Das war die eigentliche Geburtsstunde des MINI und das erste Auto mit quer eingebautem Motor.

1959 wurde der MINI der Presse und somit der Autowelt vorgestellt. Keiner ahnte damals, dass dieser Klassiker bis Oktober 2000 gebaut wurde.

Den endgültigen Kultstatus erreichte der MINI nach seinen spektakulären Siegen in der Rallyewelt und bei Rundstreckenrennen. John Cooper war geradezu vernarrt in dieses Auto. Er fuhr täglich mit einem MINI Cooper in sein Geschäft – eine Honda-Vertretung.

Unzählige Prominente haben mindestens einen MINI in ihrem Wagenpark. Und selbst Enzo Ferrari hatte drei MINIs. Wollte er mal richtig Spaß haben, holte er einen MINI aus seiner Garage und machte damit die italienischen Bergstraßen unsicher. In die königliche Familie wurde der MINI von Lord Snowden eingeführt. Er kam zu offiziellen Anlässen mit seinem MINI Cooper. Seine Frau Prinzessin Margret hatte auf der Beifahrerseite ein Fenster zum kurbeln – damit die Frisur nicht zerstört wird, er auf der Fahrerseite ein Schiebefenster. Peter Seller bastelte in seinen Film „Pink Panther“ eine Szene ein, in dem sein privater MINI mit „wicked Work“ durch das Bild fährt. So kann die Liste der MINI-Verrückten endlos weitergeführt werden...

Alec Issigonis war ein sehr talentierter, charmanter und überaus kompetenter Mensch. Er starb am 02.10.1988 in Longbridge.

Alec hat uns ein echtes Kultobjekt hinterlassen, an dem wir jeden Tag Spaß haben.

Wir sollten sein Andenken in Ehren halten.

**Sigi Schlicksupp**