



Datenblatt Rover Cabriolet_Short

www.mini-klassiker.de

Autoren: Gerd Steven und Patrick Stellwag_Juni 2016



Das Rover Werks Cabriolet_Die Short Story



@Patrick Stellwag_Padua 2014

Offizieller Verkaufsstart war im Juli 1993 zu einem Preis von £11,995 (damals gut DM 30.000,-).

Das Werks-Cabriolet entstand in Anlehnung an das in Deutschland gefertigte Lamm Cabriolet, das von 1991 – bis 1993 von Lamm für Rover gefertigt wurde.

Für die Serienfertigung bei Rover konnten die Herstellerrechte jedoch von Lamm nicht erworben werden, so dass ein in etlichen Details eigenständiges Fahrzeug in Kooperation zwischen Rover Special Products RSP und Karmann in Deutschland entstand.

Die Fertigung schliesslich erfolgte in direkter Kooperation zwischen RSP und Tickford bzw. in der Schlußphase Trim Technology im Mini-Werk Longbridge in separater Fertigung und intensiver, qualitativ guter Handarbeit.



Als Basisfahrzeug wurden ausschliesslich Cooper verwendet, um dem Mehrgewicht auch ausreichend Leistung gegenüber zu stellen. Aus laufender Fertigung wurden stets 3 Fahrzeuge in kleinen Paketen entnommen und zum Cabriolet umgebaut.



@MMCK Archiv_Rover Group_Presse Photos_Rover Mini Cabriolet

Stückzahlen: Leider gibt es bis heute keine endgültigen und nachweisbaren Angaben zu den tatsächlich gefertigten Stückzahlen, auch hinsichtlich der exakten Stückzahlen pro Farbtyp.

Immer wieder auf Internetportalen kommunizierte „geringste Stückzahlen“ oder „geringste Stückzahl pro Farbgebung“ fehlt jegliche Grundlage und sollen lediglich hohe Preisforderungen stützen.

Nach offiziellen Angaben aus dem BMW/MINI Archiv wurden zwischen 7/1993 und etwa 6/1996 vermutlich 1.081 Mini Cabriolets von Rover gebaut.



Es kursieren aber auch andere Zahlen. So geht Graham Robson in seinem Standardwerk „Mini“ von rund 700 verkauften Exemplaren und in verschiedenen - insbesondere Artikeln in MINIWORLD und MINI Magazine - werden 300 und auch 500-600 produzierte Fahrzeuge genannt. Knapp über 300 Stück dürften wohl für den englischen Markt gefertigt worden sein, der Rest für den Export- hauptsächlich nach Japan.

Interessanter Weise scheinen die Cabriolets durchgängige Seriennummern bekommen zu haben. Tickford platzierte an jedem Cabriolet ein kleines Typenschild hinten am Verdeckgestänge, auf dem das Logo von Tickford sowie darunter die fortlaufende Seriennummer zu sehen ist. Als im Frühjahr 1996 Tickford die Kooperation mit RSP beendete, führte „Trim Technology“ die Zusammenarbeit fort. Es scheint, als wären dabei die laufenden Seriennummern weitergeführt und lediglich ein neues Typenschild von Trim Technology verwendet worden.

Farben: Mehrheitlich wurden Cabriolets in „Nightfire Red“ und „Caribbean Blue“, erst später dann auch Fahrzeuge in „British Racing Green“ gefertigt.

Ab Juli 1993 wird das Werkscabriolet zunächst in den Farben Caribbean Blue (UME BLVC 911) mit grauem Dach und Nightfire Red (COQ BLVC 916) mit rotem Dach angeboten. Ende 1994/ Anfang 1995 wurde Caribbean Blue durch British Racing Green (HAF BLVC 317) mit grauem Dach ersetzt.



@MMCK Archiv_Excerpt_Prospekt_Rover Deutschland_Juli 1993



Karosserie

Das Cabrio basiert auf der normalen Saloon-Karosserie. Einige Teile wie Türen und Seitenpanels sind jedoch modifiziert und es wurden zahlreiche Verstärkungen eingebaut, um eine ausreichende Verwindungssteifigkeit zu gewährleisten. Im Werkscabriolet sitzen die Verstärkungen vorwiegend im Innenbereich.

Ein besonderes Detail beim Werkscabrio sind die Aussparungen für die Lautsprecher in den Verstärkungsboxen der A-Säule.



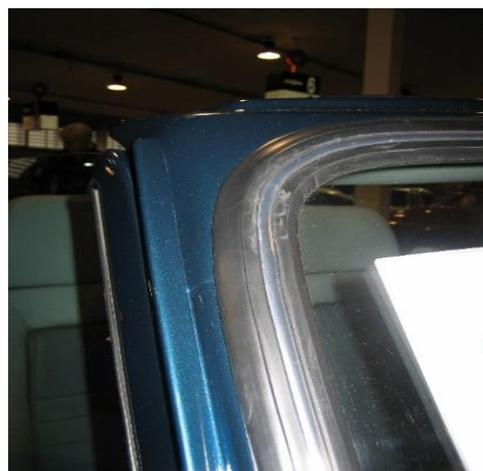
@ MMCK Archiv_Patrick Stellwag_IMM 2014



@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Techno Classica 2012



@ MMCK Archiv_Patrick Stellwag_IMM 2014



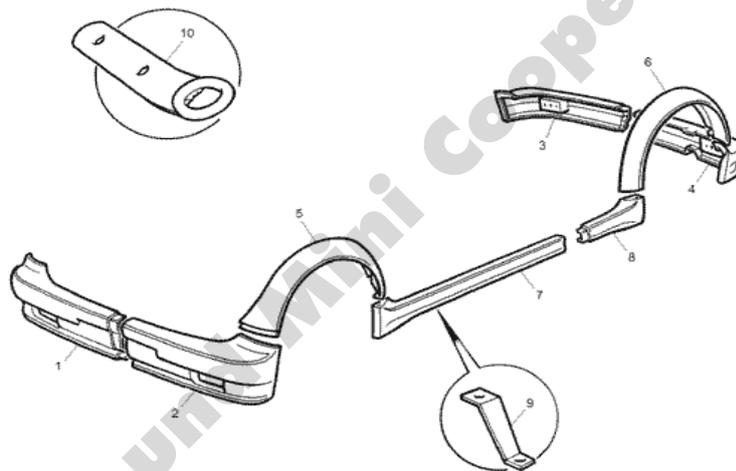
@MMCK Archiv_Patrick Stellwag_Padua_131027



Eine weitere Besonderheit beim Werkscabrio ist die Ausführung der B-Säule, die einen etwas erhöhten oberen Aufnahmepunkt hat, um die Gurtführung zu verbessern.

Im Rover Cabriolet ist im Kofferraum eine extra Verstärkung als Halterung für die Gurte auf der Rückbank angebracht.

Das Cabriolet ist mit einem individuellen **Karosserie Kit** versehen, wobei – auch als Unterscheidungsmerkmal zum Lamm-Kit - unterschiedlich viele Teile verbaut und bei Rover Schweller und Schürzen zweigeteilt sind.



ML1100

Werkscabriolet

Die **Innenausstattung**: Dem hohen Preis entsprechend wurde das Cabrio luxuriös, wenn auch stets nur in hellgrauem Stoff und nicht Leder ausgestattet. Alle Holzteile wurden in Wurzelholz ausgeführt.



@MMCK Archiv_Excerpt_Prospekt Rover Deutschland_Februar 1995

Merkmale:

Recaro-Sitze

Seitliche versenkbare Glas Dreiecks- Kurbelfenster hinten

Kunststoff-Spoilerkit mit jeweils 2-teiliger Front-und Heckschürze, wobei frontseitig

Zusatzscheinwerfer integriert waren

Gurtumlenkung über eine aufwendige Konstruktion oberhalb der B-Säule

Wurzelholz-Ausstattung



Technische Daten:

| | |
|-----------------------------------|--|
| Leergewicht | 750kg mit vollem Tank (zum Vergleich Saloon 695 kg) |
| zulässiges Fahrzeug-Gesamtgewicht | 1070 kg |
| Gesamthöhe | 1,364 m |
| Gesamtbreite (incl. Spiegel) | 1,58 m |
| Gesamtlänge | 3,09 (zum Vergleich Saloon 3,05m) |
| Bodenfreiheit | 102 mm (zum Vergleich Saloon 163 mm) |
| Radstand | 2,04 m |
| Wendkreis | 8,6 m |
| Felgengröße | 5 B x12 Revolution Alufelgen |
| Reifengröße | 165/60 R 12 71 H |
| Motortyp | 1275 ccm Single Point (12 A 2DF75/2DF76) |
| PS | 63 |
| Höchstgeschwindigkeit | 148 km/h |
| Abgasreinigung | geregelter 3-Wege-Kat |

Verdeck:

Der bekannte Hersteller Tickford hat hier eine sehr aufwändige Konstruktion gewählt, die sehr komfortabel zu bedienen und zudem mit versenkbaren hinteren Seitenscheiben versehen ist (die gibt es sonst nur noch beim Cabrioni-Umbau). Ein wesentlicher Nachteil ist jedoch ein sehr hoher Aufbau im geöffneten Zustand, der die Optik und Sicht nach hinten stark beeinträchtigt, dafür den Luftzug von hinten etwas einbremst.



@ MMCK Archiv_Patrick Stellwag_IMM 2014

Eine komplette Einzel-Neuanfertigung eines Verdecks beim Sattler kommt richtig teuer. Es gibt mindestens 2 bekannte Verdeck Spezialisten in Deutschland, die Verdeckmuster haben und damit die Möglichkeit haben, zeitnah passgenaue neue Verdecke nähen können. Hierfür kann dann der originale DB Stoff in gewünschter Farbe ausgewählt werden.

Eine gute Erläuterung zur Funktionsweise des Verdecks beim Werkscabriolet und zu den Einstellmöglichkeiten gibt folgendes Video:

<http://minicabriolet.webs.com/apps/videos/videos/show/12871856-rover-technicians-update-featuring-the-rover-mini-cabriolet-part-2>

Markt: Das originale Werks Cabriolet hat in den letzten 10 Jahren eine atemberaubende Preisentwicklung gezeigt, was dann auch die Seltenheit widerspiegelt. Und auch hier zeigt sich, daß ausschließlich originale Fahrzeuge incl. eines vollständigen Body Kits nachgefragt werden und Top Preise erzielen.



Kauf:

Cabriolets sind stets Emotionalkäufe – die Begleitung eines neutralen Beraters zum Besichtigungstermin ist dringend anzuraten!

Gerade Cabriolets können trotz geringster Laufleistung mit enormen Rostschäden überraschen bzw. mit Standschäden bei der gesamten Technik und Mechanik aufwarten. Vor dem Kauf wird daher eine möglichst detaillierte Überprüfung des Fahrzeugs, der Unterlagen incl. einem hoffentlich gut gefüllten Serviceheft dringend empfohlen.

Beim Kauf ist es wie bei einer Mini Limousine auch: Substanz und Originalität ist das Wichtigste- auch bei diesem so seltenen Cabriolet!

Eine gute Kaufberatung zum Mini, die die relevanten Bereiche detailliert beschreibt, ist auch beim Cabriolet eine gute Grundlage. Die Prüfung von Technik und Blech, sensiblen Bereichen, Wartungs-Historie und allgemeinem Pflegezustand ist - idealerweise in Begleitung eines Mini Profis - beste Voraussetzung für einen guten Kauf.

Eine ausführliche Kaufberatung zum Mini stellt der MMCK und für das Cabrio ist in der Miniworld im November 1998 sowie im Mini Magazine Mai 2006 zu finden. Weitere Info unter <http://roverminicabriolet.net/home.html>

Gerne unterstützt der MMCK bei etwaigen Fragen zu diesen Cabriolets.

Diese Short-Story erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit – im Gegenteil freut sich der MMCK natürlich stets über Verbesserungsvorschläge und vor allem auf Ergänzungen auch zu anderen Cabriolet Versionen. Eine ausführlichere Version ist im internen Mitgliederbereich einsehbar.