



# Datenblatt Mini Moke\_Short

[www.mini-klassiker.de](http://www.mini-klassiker.de)

Autor: Patrick Stellwag\_Oktober 2015



## Der Mini Moke\_Die Short-Story



@ MMCK Archiv\_Michael Daldrup\_IMMM 2017 by MMCK

### Entwicklung:

Ende der 50er Jahre wird parallel zur Mini Limousine eine Off-Road-Variante entworfen, um dem britischen Militär ein geländegängiges Fahrzeug an die Hand zu geben, das per Fallschirm abgeworfen werden kann. Gemäß seinem Einsatzzweck, erhält das Fahrzeug die Bezeichnung „Moke“, eine alte englische Bezeichnung für Lastenesel. Über einen Zeitraum von fünf Jahren - während BMC versucht, das Militär vom Kauf zu überzeugen - durchläuft der Moke eine Reihe von Prototypenstadien.



@ MMCK Archiv\_Pressefoto\_BMC 1965

**1959:** Erste Prototypen mit umklappbarer bzw. ohne Frontscheibe werden auf englischen Militärausstellungen präsentiert. Ausgestattet mit den Fahrwerkskomponenten des Mini, jedoch zu diesem Zeitpunkt mit einem 948cm<sup>3</sup> Motor, um bei Verwendung von Niedrigoktanbenzin die erforderliche Leistung zu erbringen.

**1962:** Mehrere 4x4 Mokes mit Front- und Heckmotor werden gebaut. Dieses Projekt wird von der Armee abgelehnt. Verkürzte Chassis mit erhöhter Bodenfreiheit werden Anfang des Jahres vorgestellt und ebenfalls abgelehnt. Grund hierfür war laut Überlieferung jeweils die zu geringe Bodenfreiheit.

**1963:** BMC entwickelt eine weit verfeinerte Version, wieder mit langem Radstand als Pilotprojekt für eine zivile Karriere des Mini Moke.

**1967:** Die Farbpalette wird um „snowberry white“ erweitert

**1968:** Ende der Moke Fertigung in England.

Im Oktober wird von British Leyland die Verlegung der gesamten Produktion nach Australien bekannt gegeben.

**Stückzahlen:** Nach 14.518 im Werk Longbridge gefertigten Fahrzeugen endet die Produktion des originalen englischen Mini Moke.  
Austin 5.422 und Morris 9.096 Fahrzeuge  
Nur 1.467 Stück davon wurden im englischen Heimatmarkt selbst verkauft.



@ MMCK Archiv\_E.Buckwar

## Produktion:

### Die afrikanischen Mokes

**Südafrika:** Während die ersten sechs Exemplare 1962 bis 1963 noch als Demonstrations-Prototypen als sogenannte „Short-Wheel Base“ und 1963 bis 1964 für das Militär weitere Prototypen in reiner Handarbeit gefertigt werden, erhält man bereits kurze Zeit später komplette Karosseriewannen als vorgefertigte Kits aus England.

Produktion: 1965 – 1969

Motorisiert werden diese anfangs mit dem 848 cm<sup>3</sup> und ab September 1965 mit 998 cm<sup>3</sup> Motoren aus Süd Afrika.

Motornummer: 9AK

Fertigung: 412 Fahrzeuge

**Rhodesien:** Zwischen 1965 und 1967 werden in Rhodesien (dem heutigen Simbabwe) die allerersten Mini Moke gebaut.

Insgesamt sollen dort rund 300 Mokes vom Band gegangen sein.

### Der englische Moke:

1964: Mini Moke geht im August mit einem 848ccm Motor, als Austin bzw. Morris in Serie.

Kaufpreis: DM 4.995,- (Endkundenpreis November 1968)

DM 344,- Verdeck-Seitenteile (Endkundenpreis November 1968)



Der Kaufpreis beträgt GBP 335,- netto für die Basisversion. Grundausstattung: Gehärtete Frontscheibe, Scheibenwischer, Verdeck mit Tasche, ein Fahrersitz, Grundfarbe „spruce green“. Sonderausstattung: Beifahrersitz (GBP 7,-), zwei Rücksitze (GBP 14,-), laminierte Frontscheibe (GBP 3,-) und Ölwannenschutz (GBP 6,-)

## Der australische Moke:

Am 31. März 1966 beginnt die Produktion bei Sydney. Aus der dort ansässigen Mini Produktion werden alle notwendigen Einheiten wie Motor, Frontrahmen, Heckrahmen, Bremsen und die komplette Elektrik bezogen. Um den regionalen Erfordernissen besser zu entsprechen, fließen Verbesserungen ein, wie z. B. ein 1098ccm Motor. 13-Zoll Räder ersetzen die 10-Zöller. Dabei wird eine erhöhte Bodenfreiheit erreicht. Gleichzeitig werden aber tiefgreifende Veränderungen erforderlich: Karosserieverbreiterungen an Front und Heck, Spritzlappen in den Vorderkotflügeln, Spritzschutzwinkel links und rechts an der Frontscheibe.

**1972:** 1275ccm Motoren werden optional erhältlich (für den amerik. Export serienmäßig)



@MMCK Archiv\_E.Buckwar

**1975:** Einführung einer Pick Up Variante durch Leyland Australia



@ MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_IMM 2011 CH



**1978:** „CALIFORNIAN“, die in Europa bekannteste Ausführung wird eingeführt: Weiße Speichenräder, kleineres Lenkrad, sog. „bull bars“ an Front und Heck, Schriftzug MOKE oberhalb des Kühlergrills sind die wesentlichen Erkennungszeichen dieses Typs.



@MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Padua 2015

**1980:** 4x4 Versionen mit nur einem Motor werden entwickelt

**1982:** Produktionsende für den australischen Mini Moke.  
Die Produktionsanlagen werden nach Portugal verlagert.

### Der portugiesische Moke:

**1982:** Im Laufe des Jahres werden von British Leyland Portugal einige Vorserien- und Testfahrzeuge hergestellt

**1983/1984:** BL baut 13-Zoll CALIFORNIAN MOKES im Werk Setubal.  
Übriggebliebene Kits aus Australien werden mit 998ccm Motoren gebaut.  
Noch im selben Jahr meldet British Leyland Portugal Konkurs an.

**1985:** Austin Rover Portugal verlegt die Produktionsanlagen nach Vendas Novas.  
Nur 300 Kits 13-Zoll CALIFORNIAN MOKES - von British Leyland Portugal übernommene Einheiten - werden zusammengebaut.  
Im August fällt der Startschuss für die Entwicklung des neuen 12-Zoll MOKE.  
Einige Vorserienfahrzeuge und Prototypen gehen vom Band.

# Datenblatt\_Mini Moke\_Short



**1986:** Im Februar rollt der erste echte Portugal MOKE von Austin Rover vom Band. Merkmale: 12-Zoll Bereifung, Scheibenbremsen, 998ccm „A-Serie“ Motor, Silber lackierte Bull Bars an Front und Heck, geschraubter Kühlergrill, Überrollkäfig, Haltegriffe und Scheibenrahmen. Anstatt der Rücksitze gibt es eine Rückbank ohne Gurte. Farben: Weiß oder Schwarz mit roten Kedern. Als sogenannte „power packs“ kommen Motor, Frontrahmen, Räder, hinterer Hilfsrahmen etc. komplett vorgerüstet aus England.



@MMCK Archiv\_ E.Buckwar



@MMCK Archiv\_ E.Buckwar

**1988:** Spritzverzinkung vor dem Lackieren wird Standard. Die Bull Bars und der Kühlergrill sind weiß lackiert. Optional gibt es Gurte für die Rückbank. Ca. ab November wird die Rückbank optional durch Einzelsitze ersetzt.

**1989/1990:** Bevor Austin Rover die Produktion Ende Juli schließt wird noch das Sondermodell „MOKE 25“ gefertigt. Die gesamte Produktionsanlage wird danach an CAGIVA verkauft.

**1991/1992:** CAGIVA baut Modelle als Standard oder SE Version.  
Merkmale: Einzelsitze hinten, geänderte Dachbefestigung und Seitenfenster, Sitze und Dach nur in einer Farbe (weiß, Keder der Fahrzeugfarbe angepasst).  
Die SE Version hat zusätzlich Aluräder, neue Bull Bars vorne, eine getönte Frontscheibe etc.

**1993:** Ende Februar wird die Produktion endgültig eingestellt.

**Marktzahlen:** Nach dem Ende der Produktion hat British Leyland sämtliche Unterlagen vernichtet!

1983-1984: 679 Fahrzeuge (British Leyland Portugal)

1985-1989: 7.492 Fahrzeuge (Austin Rover Portugal)

1991-1992: 1.952 Fahrzeuge (CAGIVA) - 1993: 120 Fahrzeuge (unbestätigt)

Produktion Portugal insgesamt: 10.242 Fahrzeuge



@MMCK Archiv\_Zeitungsausschnitt\_unknown

## Der Moke heute

Ein einmal ordentlich überholter Mini Moke ist heute für weit mehr als nur die Fahrt zur nächsten Eisdielen gut. Für mehrtägige Alpenfahrten mit vielen Pässen ist der Moke DAS Fahrzeug schlechthin und hat dem Verfasser als zuverlässiger Begleiter auf mehrwöchigen Urlaubsreisen in den Alpen mit jeweils weit über 2000 km Fahrstrecke unbeschreiblich bereichernde Erlebnisse und Eindrücke verschafft.

Alleine schon aufgrund der zahlreichen Mitglieder mit einem Moke – engagiert sich der MMCK besonders intensiv für diesen besonderen Mini Typ und richtete 2017 das Internationale Mini Moke Meeting IMMM 2017 mit 50 teilnehmenden Mokes aus.

## Die Ersatzteilsituation:

Spezifische Moke Teile lässt der „The Mini Moke Club“ partiell nachfertigen. Mechanische Komponenten entsprechen vielfach den baujahrstypischen Miniteilen und sind teilweise nur noch gebraucht, Verschleißteile jedoch problemlos und vergleichsweise günstig erhältlich.

Auf Anfrage werden MMCK Mitgliedern über das Kontaktnetzwerk – soweit verfügbar - Teile Altbestände, gebrauchte Teile und auch Fahrzeuge angeboten.



@MMCK Archiv\_Patrick Stellwag\_Col de Turini\_2019

Diese Kurzversion des Datenblatts ist öffentlich – eine weit vollständigere Version steht jedoch im Mitgliederbereich zur Verfügung.

Gerne unterstützt der MMCK bei einer dezidierteren Identifikation. Hierfür sind nach Abstimmung Bilder und Informationen notwendig, die eine detailliertere Recherche erst ermöglichen.