

Pressepräsentation Mini Cooper: Das neue Original

Von Axel F. Busse

Ab Mitte März kann man in Deutschland den neuen Mini kaufen. Geht man nur nach dem Maßband, rechtfertigt der Neue den Namen noch weniger als sein Vorgänger. Zweifel am Erfolg der dritten unter BMW-Ägide entstandenen Generation sind dadurch aber nicht zu begründen. Ob Sir Alec Issigonis, der legendäre Konstrukteur des 1959 auf den Markt gekommenen Minis, das jetzt vorgestellte Auto als legitimen Ur-Ur-Enkel anerkennen würde, ist nicht sicher. Ökonomisch aber hat BMW seit 2001 alles richtig gemacht.

Die Kunden sind in überwiegender Zahl bereit, eine erkleckliche Summe mehr zu bezahlen, als für gleich große Fabrikate anderer Marken mit ähnlicher Ausstattung verlangt wird. Der durchschnittlich erzielte Preis eines Mini liegt schon seit Jahren weit jenseits der letzten Position auf der Preisliste. Mit rund 305 000 Exemplaren weltweit wurde 2013 ein neuer Verkaufsrekord erzielt und das, obwohl jedermann wusste, dass sich die Zeit der aktuellen Modell-Generation dem Ende zuneigt.

Kann also gar nichts schiefgehen, so scheint es, zumal BMW-Vorstandsmitglied Peter Schwarzenbauer als Mini-Markenverantwortlicher und seine Mitstreiter die letzten Schwachstellen des Vorgängers konsequent ausgemerzt haben. Endlich gibt es Tür-Außengriffe ohne Einklemm-Automatik für die Finger, die Tasten für die elektrischen Fensterheber sind dort, wo die hingehören (im Türfutter) und der Lichtschalter wanderte vom Lenkstockhebel auf den linken unteren Teil des Armaturenbretts. Neu und benutzerfreundlich sind außerdem ein Head-up-Display als Option, ein roter Kippschalter für den Motorstart sowie die Verlegung des vormals tellergroßen Tachometers von der Mittelkonsole ins zentrale Blickfeld des Fahrers.

Will man die Mini-Historie als kontinuierlichen Prozess begreifen, ist das Auto pro Jahr etwa um anderthalb Zentimeter gewachsen. 3,85 Meter misst es jetzt in der Länge, fast zehn Zentimeter mehr als das Auslaufmodell. In der Breite hat das Auto mehr als 40 Millimeter zugelegt. Das fällt in der Realität kaum auf, eher schon die Tatsache, dass der

Einfüllstutzen für den Tank von der linken auf die rechte Fahrzeugseite gewandert ist. Was wie Willkür aussieht, hat einen handfesten Grund: Sollte die Mini-Plattform irgendwann als Basis für ein kleines BMW-Modell dienen, müsste dies die Tanköffnung auch auf der rechten Seite haben. Für BMW-Konstrukteure ist etwas anderes unvorstellbar.

Feinschliff an der Aerodynamik lassen den Luftwiderstandsbeiwert je nach Modell auf bis zu 0,28 sinken, was den Mini in seiner Fahrzeugklasse zu einer Ausnahmeerscheinung macht. Das 211 Liter große Gepäckfach wird über eine in 65 Zentimetern Höhe gelegene Ladekante erreicht, dahinter tut sich ein Absatz von etwa fünf Zentimetern auf. Hätte das Auto auch höhenverstellbare Umlenkpunkte für die Sicherheitsgurte, müsste man noch länger nach kritikwürdigen Details forschen.

Außerdem ist der Mini das erste Fahrzeug im Konzern, das Aggregate der 2012 vorgestellten neuen Motorenfamilie in die Großserie umsetzt. Eine zentrale Rolle kommt dem 1,5 Liter großen Dreizylinder zu, den es sowohl als Benziner als auch mit Selbstzünder-Technik gibt. Der Ottomotor leistet im Mini Cooper 100 kW/136 PS, im Mini Cooper D 85 kW/116 PS. Der Cooper S trumpft mit einem Zylinder mehr und 141 kW/192 PS auf. Später soll das Modellprogramm um die Einstiegsvarianten Mini One D (Dreizylinder-Dieselmotor, 70 kW/95 PS) und Mini One (Dreizylinder-Ottomotor, 75 kW/102 PS) ergänzt werden. Serienmäßig erfolgt die Kraftübertragung durch ein Sechsgang-Schaltgetriebe, als Alternative können die Kunden das aufpreispflichtige Sechsgang-Automatik- beziehungsweise Sport-Automatikgetriebe wählen.

Den Erfordernissen des Spritsparens trägt der Hersteller durch die für Mini neue Start-Stop-Funktion Rechnung, die es für Handschalter und Automatik gibt. Nicht ohne Stolz wird darauf verwiesen, dass der Durchschnittsverbrauch in der Spitze um 27 Prozent gesenkt werden konnte. Sparmeister soll der Mini One Diesel werden. Sein Kraftstoffkonsum wird mit 3,4 bis 3,5 Liter je 100 km angegeben, das entspricht 89 bis 92 Gramm Kohlendioxid je Kilometer. Mit rund einem Liter mehr soll sich der Ottomotor im Mini Cooper zufrieden geben, die bis zu 235 km/h schnelle „S“-Variante mit 5,7 Litern/100 km. Dass diese Werte nur unvollkommen den Verbrauch in der Praxis widerspiegeln, lässt sich nicht nur leicht denken, sondern belegten auch die ersten Testkilometer unter den tropischen Bedingungen der Karibikinsel Puerto Rico: Mit etwa acht Litern sollte kalkulieren, wer den Cooper S so fährt, dass er die ihm zugeschriebene Fahrfreude auch tatsächlich entfaltet.

Schließlich ging es nicht nur darum, ein größeres Auto mit mehr Platz zu bauen (der Radstand wuchs um 28 Millimeter), sondern das sprichwörtliche Gokart-Gefühl sollte

mittels umfangreicher Modifikationen am Fahrwerk noch geschärft werden. Dazu wurde an den Bauteilen Gewicht reduziert, wo es ging und gleichzeitig deren Steifigkeit gesteigert. Es kam eine neue Eingelenk-Federbein-Vorderachse mit Aluminium-Schwenklager sowie Achsträgern und Querlenkern aus hochfestem Stahl zum Einsatz, hinten wird eine gesichtsoptimierte Mehrlenker-Achse montiert. Die elektromechanische Servolenkung wurde um eine Servotronic ergänzt sowie die Feder- und Dämpferabstimmung der gesteigerten Motorleistung angepasst. Das Ergebnis lässt sich zwar nicht sehen, aber fühlen: Agil und spritzig nimmt der Cooper die Strecke unter die Räder, unmittelbares und präzises Einlenken vermitteln ein aktives und griffiges Fahrerlebnis. Der Federungskomfort ist dabei von der eher robusten Sorte, doch dank der in den Testwagen verbauten Sportsitze trug auch dies zu einem dynamisch-zupackenden Gesamteindruck bei.

Um ihn zu wahren ist es nützlich, nicht allzu viel Gewicht auf die Straße zu bringen. Der Dreizylinder spart gegenüber dem vormaligen Vierzylinder-Einstiegsmotor kaum etwas ein, da nunmehr Turbolader und Ladeluftkühler zusätzliche Bauteile in die Waagschale werfen. Die durch zusätzliche Länge und Breite vergrößerte Produktschale macht es ebenfalls schwierig, Speck abzuwerfen. Mit knapp 1100 Kilogramm Leergewicht bleibt der Cooper dennoch ausreichend schlank und unterbietet sogar geringfügig den Wert seines Vorgängers.

Mit dem Slogan „das neue Original“ preist der Hersteller heute sein Produkt, das wie nur wenige andere Personenwagen ikonenhafte Strahlkraft entfaltet. Drei Jahre vor Mary Quant's Minirock wurde mindere Größe mit einer kultigen Symbolik aufgeladen, die auch Jahrzehnte danach noch wirkt. Es erscheint zweifelhaft, ob dies mit Autos wie dem Wolseley 1000, dem Riley Elf oder dem Austin 850 ebenfalls gelungen wäre. Unter diesen Namen wurde der Mini nämlich zeitweise auch verkauft. (ampnet/ab)

Technische Daten MINI Cooper

Länge x Breite x Höhe (m): 3,85 x 1,73 x 1,41

Radstand (mm): 2495

Motor: 3-Zylinder-Benziner mit Abgas-Turbolader, 1499 ccm

Leistung: 100 kW / 136 PS bei 4500 - 6000 U/min

Max. Drehmoment: 220 Nm (230 mit Overboost) ab 1250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 4,6 Liter/100 km

CO₂-Emissionen: 107 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1085 kg / 450 kg

Kofferraumvolumen: 211 Liter

Reifen: 175/65 R15

Luftwiderstandsbeiwert: 0,28

Basispreis: 19 700 Euro

Bilder zum Artikel



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper S.



Mini Cooper S.



Mini Cooper S.



Mini Cooper S.



Mini Cooper S.



Mini Cooper und Mini Cooper S.



Mini Cooper und Mini Cooper S.



Mini Cooper S und Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



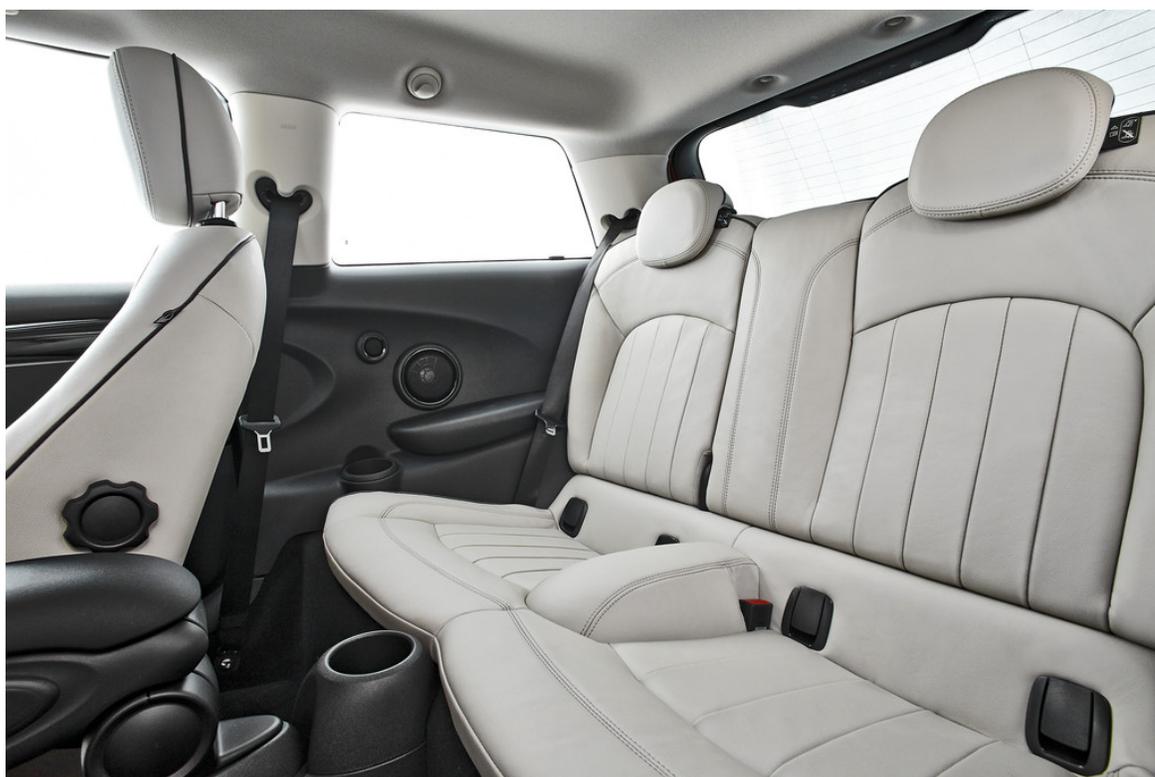
Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Mini Cooper.



Vier Generationen Mini.



Vier Generationen Mini.



Vier Generationen Mini.



Vier Generationen Mini.