

Fahrbericht Mini Cooper S 5-Türer: Aus Mini wird Midi

Von Axel F. Busse

Dass die Automobilindustrie durch Design den Kunden-Geschmack beeinflusst, ist hinlänglich bekannt. Dass sie auch sprachbildend wirkt, dagegen neu: Das Fahrzeug, das in England als Mini „4-Door“ verkauft wird, heißt bei uns in der Übersetzung „5-Türer“. In unserem Fahrbericht geht es aber nicht um Zahlenspiele, sondern um objektive Tatsachen und subjektive Eindrücke.

Noch hat die neue Karosserievariante nicht zu einem spürbaren Absatzzuwachs im mittlerweile zur Großfamilie gewachsenen Modellportfolio der Marke geführt. Weltweit wurden 2014 rund 302 000 Minis verkauft, was einem Rückgang um knapp ein Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Weil beim Dreitürer ein Kindersitz so schwer auf die Rückbank zu bugsieren ist, musste ein 5-Türer her. Und der überragt den Dreitürer der 1. Generation nun um stolze 16 Zentimeter. Der Mini wird Midi und familienfreundlicher.

Aber nicht die Länge fordert Umgewöhnung. Zwei wesentliche Unterscheidungs-Merkmale gegenüber dem Vorgänger offenbaren sich dem Fahrer oder der Fahrerin kurz nach dem Einsteigen und, wenn die erste Tankfüllung aufgebraucht ist. Der Skalentacho rückte von der Mittelkonsole hinter den Lenkradkranz, nämlich dorthin, wo die meisten ihn suchen. Und an der Tanke parkt man jetzt sinnvoller Weise links neben dem Zapfsäule, denn die BMW-2er-Architektur gibt die traditionelle Positionierung des Einfüllstützens vor.

In Deutschland ist die Cooper S-Version die beliebteste im Programm, weshalb er auch für diesen Test ausgewählt wurde. Der Zweiliter-Benziner leistet 141 kW / 192 PS. Wer zusätzliche Leistung nicht braucht und entsprechenden Kostenaufwand für eine „John-Cooper-Works“-Variante meiden will, kann sich die Sport-Optik auch für 100 Euro extra in Gestalt eines JCW-Lederlenkrades ins Cockpit holen. Mit einem Sechs-Gang-Automatikgetriebe sorgte der Testwagen für die Zuteilung der Antriebskraft an die Vorderräder. Sein enormes Temperament, das schon bei geringem Gaszufluss freigesetzt wird, speist sich aus dem sehr früh vorhandenen maximalen Drehmoment – ab 1250

Umdrehungen ist es voll verfügbar.

Zum wiederholten Male das wunderbar direkte Lenkgefühl, die unmittelbare Reaktion auf Gasbefehle oder das agile Fahrverhalten zu preisen, soll hier nicht die Stelle sein. Dieses Hersteller-Versprechen einzulösen fällt den höher motorisierten Minis von jeher leicht. Nur die Abweichung vom Gewohnten wäre erwähnenswert. Die Möglichkeit, die Kennlinien von Gaspedal und Schaltung zu variieren und das Fahrerlebnis je nach Stimmungslage zu beeinflussen, sind aber ein Fortschritt, der nicht ungenannt bleiben sollte. „Maximales Gokart-Feeling“ kündigt das Display des zentralen Monitors bei Wahl des Sportmodus' an. Dadurch werden die Gaspedal- und Lenkungskenlinie verändert sowie die Schaltdynamik des Steptronic-Getriebes. In der Konsequenz werden die Fahrstufen höher ausgedreht, die Lenkung fühlt sich härter an. Leider muss die Steptronic mit 1850 Euro extra bezahlt werden.

Damit der „Green“-Modus nicht als automatisierte Langeweile missverstanden wird, meldet das Display „verbrauchsoptimierter Fahrspaß“ und es ist kein Problem, in diesem Modus bei halb gefülltem Tank 30 zusätzliche Kilometer Reichweite heraus zu fahren. Der gewonnene Aktionsradius wird im Display in grünen Ziffern angezeigt. Apropos Tank: Die Übersichtlichkeit der zentralen Tempo- und Drehzahlanzeige wird leider durch die Leuchtdioden-Leiste für den Kraftstoff-Füllstand konterkariert. Ein symmetrisches Instrumenten-Design mit drei Skalen wäre aber wohl nicht Mini-like gewesen. Auf rund 600 Kilometern Teststrecke (davon etwa die Hälfte im grünen Modus) belief sich der Verbrauch laut Bordcomputer auf 7,4 Liter je 100 Kilometer.

Damit das sprichwörtliche Gokart-Feeling nicht leidet, ist der Federungskomfort von der robusten Sorte. Die Sitze sind sportlich-straft gepolstert, geben guten Seitenhalt und haben in der Sport-Ausführung eine ausziehbare Schenkelaufklage.

Bei Mini-Kunden sitzen die Scheine erfahrungsgemäß locker. Im Schnitt stecken sie noch einmal ein Fünftel des Basis-Kaufpreises an Extras in ihren Kleinwagen. Manchmal auch für Dinge, die weder mit mehr Sicherheit, noch mit mehr Komfort verbunden sind. Ein Dachhimmel in Anthrazit kostet beispielsweise 160 Euro extra, schwarze Streifen auf der Motorhaube 110 Euro. Sinnvolles wie LED-Nebelscheinwerfer sind dagegen ein echtes Schnäppchen (100 Euro), der intelligente Notruf (mittels Taste über dem Innenspiegel) kostet 190 Euro. Für ein Paket aus Sportsitzen und Fahrmodus-Regelung, Bordcomputer, Velours-Fußmatten, Klimaautomatik, Lichtpaket, Multifunktions-Lenkrad, weißen Blinkleuchten, Nebelscheinwerfer, Regensensor, automatische Fahrlichtsteuerung sowie Leichtmetallfelgen sind 2700 Euro zu entrichten. Das läppert sich: Die Summe für die Sonderausstattungen belief sich beim Testwagen auf 10 850 Euro.

Nach Mini-Selbstverständnis gehören die Fahrzeuge ins Premium-Segment. Bei Details ist aber noch Optimierungspotenzial zu erkennen, so wäre eine Höhenverstellung für die Sicherheitsgurte denkbar. Die kreisrund eingefassten Türöffnungs-Hebel wären leichter bedienbar, wenn man sie um 180 Grad gedreht einbauen würde. Immerhin sind die Tasten für die Fensterheber in der neuen Generation in die Türverkleidungen gewandert, wodurch etwas weniger Eigenwilligkeit mehr Funktionalität bedeutet.

Konstruktionsbedingt ist allerdings, dass man zum Ampelstopp nicht zu dicht an die Haltelinie heran fahren sollte, denn die weit nach vorne gezogene Dachkante könnte den Blick auf das Lichtsignal behindern.

Wer Mini mag und fährt sollte auch sonst nicht allzu Maxi sein. Vor allem nicht, wenn man als Erwachsener die hinteren Türen benutzen will. Der Zustieg dort hat eine Breite von 57 Zentimetern (gemessen zwischen den Dichtungsgummis). Was dies für die Praxis bedeutet, macht ein Vergleich deutlich: Bei den Autos der Kleinwagenfamilie des Volkswagen-Konzerns (Up, Mii und Citigo) lassen die hinteren Türen fast 70 Zentimeter Raum zu Einsteigen. Und das bei einer Fahrzeuglänge von rund 3,60 Metern, der Mini 5-Türer ist volle vier Meter lang. Die Beinfreiheit hinten ist folglich nicht berauschend, an der Kopffreiheit gibt es nichts zu tadeln.

Mehr Platz finden die Nutzer, wenn sie das Gepäckabteil benutzen. Zu den messbaren Vorzügen des 5-Türers gehört der gewachsene Kofferraum. Er fasst 278 Liter und hat damit 67 Liter mehr aufzubieten, als der 3-Türer. Nach Umlegen der Rückbank können daraus 941 Liter werden. Die Luke ist innen 90 Zentimeter breit. Um die von Kunden oft gewünschte ebene Ladefläche zu ermöglichen, ist eine bewegliche Bodenplatte vorgesehen, die so eingehängt werden kann, dass sie an der Nahtstelle bündig mit den weggeklappten Rücksitz-Lehnen abschließt. Die Ladekante ist 64 Zentimeter hoch und liegt damit im guten Mittelfeld des Wettbewerbs. Bei umgelegten Sitzen kann die Ladefläche bis zu einer Tiefe von 145 cm genutzt werden.

Fazit: Ein Mini wird nicht gekauft, weil er so praktisch, sparsam oder preisgünstig wäre. Einen Mini kauft man, weil es ein Mini ist. Man kauft Kult, Lifestyle und ein Vehikel zur sozialen Selbstverortung. Deshalb lassen die Kunden dem Auto die kleinen Schwächen durchgehen, die bei anderen nicht geduldet würden. Andererseits ist der Mini auch in seiner fünftürigen Form ein Garant für dynamischen Fahrspaß, der wählbare „Green“-Modus stillt das Bedürfnis nach umweltbewusster Teilnahme am Straßenverkehr.
(ampnet/ab)

Daten Mini Cooper S 5-Türer

Abmessungen (LxBxH in m):4,00 x 1,73 x 1,43 m

Radstand 2,57 m

Motor: R4-Otto-Motor, 1998 ccm, Abgasturbolader Hubraum

Leistung: 192 PS / 141 kW von 4700 - 6000 U/min

max. Drehmoment: 280 Nm bei 1250 U/min

Antrieb: Vorderradantrieb

Höchstgeschwindigkeit 230 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h 6,8 Sek

Normverbrauch (NEFZ-Durchschnitt): 5,5 l

CO₂-Emissionen: 128 g/km

Testverbrauch: 7,4 l

Leergewicht / Zuladung: min.1315 kg / max. 520 kg

Ladevolumen: 278 l, erweiterbar auf 941 l

Grundpreis: 24 900 Euro (Testwagen 36 000 Euro)

Bilder zum Artikel



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.



Mini Cooper S 5-Türer.
