



Mini MINI

Ewig jung

Autotest | Wie wäre das, wenn der MINI ein Mensch wäre? Der MINI stammt aus dem Jahr 1959 und ist mittlerweile ziemlich in die Jahre gekommen. Wenn der MINI ein Mensch wäre, würde er graue Haare haben, aber diese lang und zu einem Pferdeschwanz gebunden tragen. Er würde immer noch eine Jeansjacke tragen, aber zugleich hätte er das neueste Smartphone in der Tasche. Lernen Sie die vierte Generation des Autos kennen, das immer jung bleibt: den MINI.

Die vierte Generation (intern als "F56" bekannt) des MINI sollte dem Original treu bleiben. Ein rundum erneuertes Design ist also nicht denkbar. Eine zeitgenössische Interpretation des Prototyps gehörte aber wohl zu den Möglichkeiten. Auch das Modell für das Jahr 2014 ist sofort als MINI erkennbar, aber die Linien von damals sind noch abstrakter geworden.

Die Scheinwerfer sind viel flacher als bisher, um die Stromlinie zu verbessern. Die Rückleuchten sind viel zu groß und scheinen von einem ganz anderen Auto zu stammen; es sieht wirklich nicht gut aus. Darüber hinaus ist der neue MINI erheblich gewachsen, und die Verhältnisse sind weniger harmonisch als vorher. Mehr als je zuvor bewirken die richtige Farbe und ein Satz großer Felgen Wunder. MINI hat ein größeres Auto gewählt, weil Kunden für mehr Auto einfach mehr bezahlen. Ein kleines, teures Auto ist nun mal schwerer zu verkaufen.

"Der Cooper D fñ¼hlt sich genau so schnell an wie die Benzin-Versionen, wobei die Zahlen auf dem Papier das Gegenteil behaupten."



Im Inneren ist von den gestiegenen Außenmaßen wenig bemerkbar. Große Fahrer sitzen mit dem Kopf an der Decke, vor allem in den Versionen mit Schiebedach. Kleine Fahrer murren dagegen, dass die Pedale sehr tief stehen, wodurch sie Mühe haben, die ideale Sitzposition zu finden. Die Gurte sind nicht in der Höhe verstellbar, was sowohl für großen als auch bei kleinen Fahrern sehr unbequem ist.

Der Platz auf der Rückbank ist für ein Fahrzeug dieser Größe äußerst begrenzt. Der Kofferraum ist mit 211 Liter deutlich kleiner als der Durchschnitt. Der wichtigste Fortschritt ist die erhöhte Breite, so dass Fahrer und Beifahrer mehr Bewegungsfreiheit haben.



Ausstattung

Einmal gestartet, sind die kleinen Unannehmlichkeiten schnell vergeben und vergessen. Materialien und Verarbeitungsqualität sind viel besser als vorher. Nach etwas Herumprobieren sitzt man in den (Sport-)Sitzen sehr angenehm!

Im Armaturenbrett sind die Linien des Ur-MINI noch immer erkennbar, aber auch hier gibt es eine moderne Interpretation. So hatte der ursprüngliche MINI riesige Tachometer, Größenordnung Bahnhofsuhr, die mitten auf dem Armaturenbrett angebracht waren. Die runde Form ist geblieben, aber im Inneren findet man jetzt einen Bildschirm. Der äußere Rand wurde mit mehrfarbigen LEDs ausgestattet, die je nachdem als Drehzahlmesser, "Spaß-Messer" oder Verbrauchszähler dienen.



Das Audio-, Navigations- und Kommunikationssystem ist eindeutig von der Muttergesellschaft BMW abgeschaut. Speziell für den MINI allerdings wurden einige Funktionen hinzugefügt, die zwar keinen Sinn machen, aber doch sehr nett sind. So kann man einen technischen Check-up durchführen, wobei die Ergebnisse als Comicstrip dargestellt werden.

Wie bei den großen BMWs wird das System mit einem zentralen Druck-/Drehknopf bedient. Jedoch ist die Mittelkonsole des MINI so kurz, dass der Fahrer seine Arme in einem seltsamen Winkel zwingen muss, um diese Schaltfläche zu bedienen. Bei einem BMW ist der Bildschirm oft zu weit entfernt, um ihn aus dem Fahrersitz heraus zu berühren, aber beim MINI wäre ein Touchscreen bestimmt eine viel bessere Wahl gewesen.



Vor allem, wenn es um Sicherheit und Komfort handelt, hat der MINI einen großen Sprung nach vorne

gemacht. Das Auto ist nun in der Lage, bei Gefahr selbst zu warnen und/oder zu bremsen, die Klimaanlage links/rechts wurde getrennt, und Parken ist mit einer Rückfahrkamera einfacher. Am besten aber ist die neue Option eines "Head-up-Displays", womit die wichtigsten Daten wie Tachometer und die letzte Instruktion des Navigationssystems ins Sichtfeld des Fahrers projiziert werden.

Cooper S

Wie gewohnt ist der "Cooper S" die Spaßnummer unter den MINIs. Früher war der Cooper S immer aufdringlich, wie ein Hund, der spielen will, und sein Herrchen deswegen anspringt. Natürlich reagiert der neue Cooper S mehr als begeistert auf jede Bewegung des Gaspedals, aber das Auto ist definitiv nicht aggressiv.



Die Lenkung ist für MINI-Begriffe sogar leicht zu nennen. Das Chassis ist steif, aber nicht ausgesprochen hart. Eigentlich fällt vor allem auf, dass das Fahrzeug viel breiter geworden ist, da der Fahrer vom ersten Moment an das Gefühl hat, ein großes Auto zu fahren.



Gleichzeitig ist der MINI reifer geworden, denn die Fahrgeräusche sind deutlich geringer. Auf der Autobahn sind vor allem die Reifen hörbar. Je nach Wetterbedingungen kann die A-Säule für Windgeräusche sorgen.

Den "gezähmten" Charakter verdankt man dem "magischen" Schalthebel bei der Gangschaltung. Hiermit wählt man einen normalen, grünen oder sportlichen Charakter. Wenn von Standardmodus auf Sportmodus gewechselt wird, färbt sich der Ring um das zentrale Display rot, die Lenkung wird direkter, alle 192 Pferdestärken sind angeschärft und für den Fahrer ist es ratsam, das gleiche zu tun. Jetzt zeigt der Cooper S sich von seiner besten Seite, und so macht Fahren mit diesem Auto fast süchtig.



Trotz der relativ einfachen Technik (kein Sperrdifferenzial, keine variable \ddot{a} bertragung) sind die Vorderräder sehr gut in der Lage, die Kraft gleichmäßig auf den Asphalt zu übertragen. Darüber hinaus ist die Straßenlage dank der erhöhten Spurbreite sogar noch besser als zuvor.

Cooper D

Die größte Überraschung jedoch ist der neue "Cooper D". Dieser wurde mit einem eigensinnigen Dreizylinder-Dieselmotor bestückt, der mindestens so lebendig ist wie der Benziner. Der Cooper D fühlt sich genau so schnell an wie die Benzin-Versionen, wobei die Zahlen auf dem Papier das Gegenteil behaupten. Auf der Autobahn ist der Cooper D sogar bemerkenswert stark. Ein Sprint von 130 auf 150 km/h wird mit erstaunlicher Leichtigkeit absolviert.



Ein Nachteil der Dreizylinder-Technologie ist ein seltsames Trommeln. Im Auto hört man es fast nicht, im Straßenverkehr aber wird so mancher mit dem seltsamen Geräusch, wie von einem Moped, konfrontiert.

Der größte Vorteil des Dreizylinders ist der niedrige Verbrauch. Wenn man den "grünen" Modus wählt, leuchtet der Ring um das Display grün auf. Die Reaktion auf das Gaspedal ist weniger direkt, alle Großverbraucher wie die Klimaanlage schalten einen Schritt zurück, und der Fahrer erhält aktive Beratung, um effizienter zu fahren. Nach MINI wäre damit ein Verbrauch von 3,5L auf 100 km möglich. Aufgrund des herausfordernden Charakters des Autos wurde deutlich weniger ruhig gefahren. Dennoch blieb der Verbrauch auf ein respektable 5L pro 100 km beschränkt.



bleibt dieses Symbol auf Rädern für immer jung. ■

Fazit

Der "New MINI" wurde immer älter, und so war es Zeit für eine weitere Verjüngung. Die Verhältnisse sind weniger harmonisch als zuvor, und MINI hat ein paar Pfund zugenommen. Um Kosten zu sparen, wurden so weit wie möglich Komponenten der Muttergesellschaft BMW genutzt, was aber manchmal zu seltsamen ergonomische Lösungen führt (Platzierung der Knöpfe, Sitzposition).

Den größten Gewinn findet man in den drei Fahrprogrammen. Dadurch ist das Auto so scharf wie bisher, aber auf Wunsch umweltfreundlicher und komfortabler als je zuvor. Die Benziner arbeiten, wie es sich gehört. Der neue Dieselmotor setzt neue Maßstäbe, wenn es um Fahrspaß kombiniert mit einem bescheidenen Verbrauch geht. Dass der MINI auch jung geblieben ist, belegen die vielen elektronischen Hilfsmittel, die das alltägliche Leben mit diesem Auto deutlich sicherer und komfortabler machen. Dank dieser kontinuierlichen Innovation



Technische Daten

Mini MINI Cooper D

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	385 x 173 x 141 cm
Radstand	250 cm
Leergewicht	1.210 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	44 l
Gepäckraum	211/731 l
Reifen	175/65R15

Motor und Leistung



Motorinhalt	1496 cc
Zylinder / Ventile	3/4
Max. Leistung	116 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	270 Nm @ 1750 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9,2 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	205 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	3,5 l / 100 km
Vebrauch Stadt	4,3 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	3,1 l / 100 km
CO2 Ausstoß	92 gr. / km

Preis

Preis	€ 21.650
Grundpreis	€ 17.650