

Pressepräsentation Mini Cooper 5-Türer: Mini Midi oder Grand Mini?

Von Peter Schwerdtmann

Alec Issigonis schuf Ende der 50er-Jahre ein seltsames Gefährt von kaum drei Metern Länge, ein 620 Kilogramm-Leichtgewicht, unbequem für alle vier Insassen, mit schlappem 34-PS-Motor und miserablen Bremsen: den Mini. Mehr das Marketing als seine Technik bescherte dem Kleinen mit den Gokart-Fahreigenschaften schnell einen Ikonen-Status. Issigonis würde sich wundern, wozu sich sein ursprünglich schlichter Kleinwagen inzwischen unter der BMW-Ägide entwickelt hat - zum Beispiel zum Mini 5-Türer.

Die Mini-Mannen haben den Kleinen inzwischen in alle Richtungen gedehnt. Kaum ein mögliches Derivat, das sie noch nicht umgesetzt haben - vom Kleinstcoupé, über den klassischen Dreitürer, auch als Cabrio, bis zum Dreitürer mit Heckklappe. Selbst einen Pick-up sah man schon, wenn auch nur als Aprilscherz. Nun fehlt nur noch das Cabrio zum neuen dreitürigen Mini und ein bisher noch nicht versuchter Fünftürer. Der soll natürlich auch vier oder gar fünf Personen Platz, einen bequemerer Einstieg als bei einem Dreitürer bieten und dazu auch noch Kofferraum, wenigstens ein bisschen. Um rund einem Meter streckten die Entwickler den Neuen im Vergleich zum Ur-Mini. So gerade eben schrammten sie die Vier-Meter Marke und nutzten die neue Länge für 72 Millimeter mehr Radstand, der der zweiten Reihe zugute kommt, und dem Gepäckabteil, das 67 Liter mehr fasst als das des neuen Mini.

So blieb fürs Gepäck ein - immer noch bescheiden großer - Raum von 278 Litern, der sich immerhin clever verändern lässt. Der doppelte Ladeboden ermöglicht eine ebene Ladefläche bei einer Ladekantenhöhe von etwa 64 Zentimetern. Die Rücksitzlehnen können im Verhältnis 60:40 umgelegt werden, und als Option gibt es auch eine große Durchladeöffnung. Mit seiner maximalen Zuladung von rund 520 Kilogramm weist er sogar Mittelklassewerte auf. Aber für die Eignung zum Familien-Urlaubsfahrzeug fehlt ihm dann doch die Größe - oder die Anhängerkupplung, für die wegen des sportlichen doppelstutigen Mittelauspuffs kein Raum blieb.

Ein Mini mit Caravan? Dieses Bild wird bei den Müttern und Vätern des Mini sicher vor Abscheu erschauern. So viel Familienfahrzeug ist der 5-Türer (so die Typenbezeichnung) eben doch nicht, sondern die fünftürige Alternative für die Stadt, maximal für den Ausflug. Er garantiert auch den Hinterbänklern viel Platz für Knie und Kopf, wenn sie erst einmal drin sind. So groß fallen die hinteren Türen nun doch nicht aus, dass alles bequem vor sich ginge. Aber immerhin lässt sich jetzt der Kindersitz müheloser montieren und der Nachwuchs leichter platzieren.

Es kommt eben immer auf die Perspektive an. Unter den Kleinwagen ist der Mini nun ein großer, so groß, dass er heftig an der Klassengrenze kratzt. Mehr geht unter diesem Markennamen wohl nicht oder Mini muss bei der Überdehnung des Konzepts in Richtung Größe eine neue Marke, zumindest neue Typbezeichnungen wählen. Schon jetzt wären Mini Midi oder Grand Mini geeignete Vorschläge, auch wenn er sich dem Betrachter als typischer Mini präsentiert. Erneut haben die Designer die Linie so perfekt an die Außenmaße angepasst, dass der 5-Türer die Ketten der Klasse optisch nicht sprengt, wenn er auch mit seinem ausgeprägten Hinterteil sich deutlicher zur Größe bekennt.

Wir fahren jetzt in der Mini-Heimat Großbritannien die beiden Spitzenmotorisierungen, den Mini Cooper S mit 141 kW / 192 PS und 280 Newtonmetern (Nm) maximalem Drehmoment und den Mini Cooper SD mit dem Vier-Zylinder-Diesel von 125 kW / 170 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Nm – also rund sechs Mal so viel Leistung wie beim Ur-Mini bei doppeltem Gewicht und mit seiner komfortablen Sechs-Gang-Steptronic-Automatik an Stelle der hakeligen alten Mini-Schaltung mit dem wackeligen langen Hebel.

Sportliches Fahren ermöglichen beide Motoren. Das zeigt sich beim Blick auf die Zeit beim Beschleunigen von null auf 100 km/h. Der Benziner braucht dafür 6,8 Sekunden, der Diesel 7,3 Sekunden. Es geht also zügig voran, besonders in dem sportlichen der drei Fahrmodi, der sich auf dem großen Display im noch größeren zentralen Rundinstrument selbst als der „bestmögliche Gokart-Modus“ beschreibt. Daneben gibt es den Standard-Fahrmodus und einen „grünen“ Modus, der behauptet, Fahrspaß sei auch in Grün möglich.

Wir bewegten uns vorwiegend im Normal-Modus und fanden die Gangart beeindruckend flott, was sowohl fürs Fortkommen auf den nicht gerade üppigen englischen Landstraßen als auch für das Rumkommen gilt. Beim Kurvenverhalten sucht man allerdings die Ähnlichkeit zum Gokart. Auch dieser Mini agiert spontan und präzise, aber nicht so gnadenlos hart wie ein Gokart und auch nicht mit so leichtem Heck, dafür aber mit einem Mehr an Fahrkomfort, der durch die Federung, aber auch durch die

Geräuschdämmung entsteht. Der alte Mini war ein gnadenloser Krawallbruder. Beim 5-Türer bleibt alles ruhig. Nur der Diesel knurrt ein bisschen lauter als der Benzin

Zur neuen Mini-Tradition zählt schon wegen der Mutter BMW ein umfassendes Angebot an Fahrerassistenzsystemen und erst recht die umfassende Verbindung zum Internet. Mini Connected arbeitet mit iOS- oder Android-Systemen und verbindet den Fahrer mit allen möglichen Medien und Dienstleistungen. Bei einem Mini dieser Leistungsklasse darf eine App nicht fehlen, die das eigene Fahrverhalten analysiert. Auf der Strecke hilft ein kleines, aufklappendes Head-up-Display, beim Parken der ebenfalls optionale Parkassistent und eine Rückfahrkamera.

Issigonis starb vor 26 Jahren. Sein Mini lebt, aber mehr als Idee, denn als Vorbild. Das Platzangebot des alten Mini und erst recht seine Technik würden heute nicht mehr akzeptiert werden. Muss man auch nicht; denn der Mini ist auch als Fünftürer auf der Höhe der Zeit, in manchen Punkten sogar weiter als andere. (ampnet/Sm)

Daten Mini Cooper S 5-Türer

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,00 x 1,73 (mit Spiegeln 1,93) x 1,43

Radstand (m): 2,57

Motor: R4-Benziner, 1499 ccm, Twinpower-Turbo, Direkteinspritzung

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

Max. Drehmoment: 280 Nm von 1250 - 4700 U/min (Overboost 300 Nm)

Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,9 - 6,0 Liter

CO₂-Emissionen: 136 - 139 g/km (Euro 6)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,32

Leergewicht / Zuladung: 1220 kg / 520 kg

Anhängelast: 0 (wegen Zentralauspuff)

Wendekreis: 11 m

Räder / Reifen: 6,6 J x 16 LM / 195/55 R 16 87 W

Kofferraumvolumen: 278 - 941 Liter

Preis: 24 700 Euro

Bilder zum Artikel



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper D 5-Türer.



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper D 5-Türer.



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper D 5-Türer.



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper SD 5-Türer.



Mini Cooper SD 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: Immer noch mit dem großen Zentralbildschirm.



Mini Cooper SD 5-Türer: Der Arbeitsplatz im Rechtslenker.



Mini Cooper SD 5-Türer: Der doppelte Ladeboden ermöglicht ebene Ladefläche.
