



NEXT GENERATION

Der Mini-Nachfolger bietet neue Motoren und noch mehr Fahrspaß. Die ersten Eindrücke vom 175 PS starken Vorserienmodell Cooper S

Bei der neuen Mini-Generation, die im November auf den Markt kommt, ist vieles anders. Aber keine Angst, die charakteristische Grundform des kleinen Trendsetters bleibt erhalten. Das war für die

Entwickler keine leichte Aufgabe. Denn um den hohen gesetzlichen Anforderungen an den Fußgängerschutz Rechnung zu tragen, musste die Motorhaube deutlich erhöht und verlängert werden, der gesamte Vorderwagen wurde

überarbeitet. Beibehalten wurden hingegen die gesamte Bodengruppe bis zur Stirnwand und auch der Radstand. Dennoch ist der Neue im Vergleich zum Vorgänger um sechs Zentimeter in der Länge gewachsen, er misst nun knapp

3,72 Meter. Am von uns gefahrenen, noch leicht getarnten Vorserienmodell kann man zudem erkennen, dass die Scheinwerfer nun integrierte Blinker haben und die Rückleuchten in einem deutlich größeren Format erstrahlen.

Ähnlich behutsam ging man im Innenraum vor. Der weiterhin zentral angeordnete Tachometer dominiert mehr als bisher das Cockpit, da er im Durchmesser um einige Zentimeter wuchs. Zudem sind im unteren Drittel jetzt die wesentlichen Bedienelemente für die Audioanlage untergebracht. Die darunter liegende Mittelkonsole fällt schlanker aus, was für die vorn sitzenden Passagiere einen größeren Fußraum bringt. Wesentlich umfangreicher sind die Modifikationen an Antrieb und Fahrwerk. Das größte Manko waren bisher die Benzinmotoren aus der Gemeinschaftsproduktion mit Chrysler. Durchzugsschwach, zäh und durstig, blieben sie hinter den Erwartungen zurück. Dem Wunsch nach mehr Leistung wird nun mit hochmodernen Triebwerken entsprochen – sie wurden von BMW zusammen mit dem PSA-Konzern (Citroën, Peugeot) entwickelt. Zur Markteinführung starten zunächst die Varianten Cooper und Cooper S. Die Basisversion Mini One und der Mini-Diesel folgen ein halbes Jahr später. Zum Motor des Cooper S. Das ist ein Hightech-Vierzylinder, der in dieser Klasse einzigartig ist. Der 1,6 Liter große Benzin-Direkteinspritzer mit Twin-Scroll-Turboaufladung leistet 175 PS. Satte 240 Newtonmeter Drehmoment stehen bereits bei frühen 1600 Umdrehungen pro Minute bereit und können in einem breiten Bereich von bis zu 5000 Touren genutzt werden. Eine Overboost-Funktion stellt sogar kurzfristig 260 Newtonmeter bereit. Die phasenverstellbare Einlassnockenwelle (VANOS) trägt zum optimierten Drehmomentverlauf bei. Der schwächere Cooper hingegen hat 120 PS und ein maximales Drehmoment von 160 Nm. Beim ersten Kennenlernen begeisterte der kultivierte Cooper S mit spontaner Gasannahme und kraftvollem Antritt. Da auch das Fahrwerk eine gründliche Überarbeitung erhielt, fährt er sich nun noch agiler. Bereits leichte Korrekturen an der jetzt elektromechanischen Lenkung werden messerscharf umgesetzt, und im Grenzbereich bei abgeschaltetem Fahrstabilitätsprogramm DSC (Aufpreis) dreht der Cooper S an der Hinterhand nun sanfter und einfacher kontrollierbar ein. Fest steht: Die Trümpfe der neuen Generation stecken unterm Blech, und der verschärfte Fahrspaß-Kick macht Laune. **Guido Borck**



Kippschalter wie in der Mittelkonsole gibt es jetzt auch im Dachhimmel

TECHNIK

MINI COOPER S	
Motor	4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo-Direkteinsp.
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1598 cm³
Leistung bei	128 kW / 175 PS
Max. Drehmoment bei	5500 /min
Getriebe	240 Nm
Antrieb	6-Gang, manuell
Fahrwerk	Vorderrad
Bremsen	v.: McPherson-Federbeine, Quertl., Stabi.; h.: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; DSC
Bereifung	v.: innenbelüftete Scheiben; h.: Scheiben; ABS
Felgen	v.: 195/65 R 16
L/B/H	h.: 195/65 R 16
Radstand	v.: 6,5 x 16
Leergew. / Zuladung	h.: 6,5 x 16
Anhängelast gebr. / ungebremst	3715/1688/1416 mm
Kofferraumvolumen	2467 mm
Abgasnorm	1130 / 450 kg
Typklassen	–
	160 l
	EU 4
	noch offen.

FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH

0-100 km/h	7,1 s
Höchstgeschw.	225 km/h
EU-Verbrauch	6,9 l SP/100 km

KOSTEN

GRUNDPREIS	ca. 21 050 Euro
------------	-----------------

Die neue Fahrwerksabstimmung macht den Mini noch agiler



Der neue Turbo-Benzindirekteinspritzer mit 175 PS hängt sehr lebendig am Gas



Das getarnte Cockpit gibt bereits die neu gestaltete Mittelkonsole preis



Die höhere Motorhaube wurde geschickt integriert, die charakteristische Linie blieb erhalten

