
Mini: Neuer Look für den Retro-Flitzer

Von Jens Meiners

Mit einem umfangreichen Facelift hat Mini das Kernmodell der Marke aktualisiert. Bei der „Frischezellenkur“ (O-Ton) handelt es sich um das zweite Facelift der nunmehr dritten von BMW entwickelten Modellgeneration. Auf den ersten Blick fällt der größere, tief nach unten gezogene Kühlergrill ins Auge; der klassische Chromrahmen ist nach innen gewandert. Gleichzeitig spiegelt sich die Kontur am kantiger gewordenen Heck wieder, wo sie die Stoßfläche horizontal durchschneidet. Die optionalen LED-Scheinwerfer präsentieren sich ebenfalls in neuem Design, und die etwas geschmäcklerischen Rückleuchten im Look der britischen Nationalflagge sind nun auch in den Einstiegsversionen obligatorisch.

Ein erweitertes Felgenprogramm und ein dreifarbiges Dach mit einem überblendenden Farbverlauf schaffen Möglichkeiten zur Individualisierung. Dabei legt die BMW-Tochter Wert auf „durch wechselnde Umgebungsbedingungen bewirkte Abweichungen im Farbmuster“. Sie adeln jeden mit der 700 Euro teuren Option ausgerüsteten Mini zum „Unikat“.

Auch im Innenraum gibt es Änderungen. Der in eine kreisrunde Fläche eingefasste, rechteckige 8,8-Zoll-Zentralbildschirm ist jetzt serienmäßig eingebaut, und es gibt gegen Aufpreis eine übersichtliche, modern ausgeführte 5-Zoll-Digital-Instrumentierung. Sie war bisher der elektrischen Variante vorbehalten. Insgesamt hat Mini das Interieur moderner gestaltet und Chromelemente gestrichen, und dementsprechend gibt es leider auch weiterhin keine Holzvertäfelung oder ein Holzlenkrad – „britishness“ hin oder her.

Das Motorenprogramm bleibt unverändert: Es umfasst den 1,5-Liter-Dreizylinder mit 75 PS (55 kW), 102 PS (75 kW) und 136 PS (100 kW) sowie den 2,0-Liter-Vierzylinder mit 178 PS (131 kW) und 231 PS (170 kW). Alle Motoren sind mit Handschaltung oder Automatik verfügbar. Außerdem bleibt technisch unverändert die Elektrovariante mit 184 PS (120 kW) im Angebot. Sie zeichnet sich durch äußerst agilen Antritt bei gleichzeitig bescheidener Reichweite aus.

Etwas reduziert ist das Motorenprogramm bei den Derivaten: Den Fünftürer gibt es nicht als John Cooper Works mit der 231-PS-Maschine, während das Cabrio nicht mit dem 75-PS-Einstiegsmotor angeboten wird. Und die E-Variante gibt es nur als Dreitürer. Die Dieselsonnen sind schon 2019 aus dem Programm gefallen, es gibt den Selbstzünder jedoch weiterhin in den größeren Baureihen Clubman und Countryman.

Beim Chassis gibt es keine Änderungen – mit Ausnahme des optimierten adaptiven Fahrwerks, das gegen Aufpreis angeboten wird und für ein ruhigeres Abrollverhalten sorgt. Und es gibt gegen Aufpreis eine elektronische Parkbremse, die den bewährten Hebel durch eine Taste ersetzt.

Ab März steht der geliftete Mini bei den Händlern, bestellbar ist er schon heute zu Preisen ab 19.500 Euro für den Dreitürer und 20.100 Euro für den Fünftürer. Das Cabrio-Programm beginnt bei 24.900 Euro, und für die Elektroversion müssen mindestens 32.500 Euro den Besitzer wechseln. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Mini.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini
