

CLASSIC DRIVER

[Mini Cooper S Cabrio](#)



Mitten im Winter dreht Mini die Zeiger auf Sommerzeit und rollt das modellgepflegte Mini Cooper Cabrio textiltfrei auf die Straße. Die gesteigerte Freizügigkeit beruht auf der neuen Mini-Botschaft „Always Open“ - das Cabrio will also offen gefahren werden und zwar das ganze Jahr. Um zusätzlichen Ehrgeiz bei den Cabrio-Fahrern herauszukitzeln, hat Mini kurzerhand eine Stoppuhr fürs Offenfahren erfunden. Bei einer ersten Testfahrt haben wir unsere „Always Open“-Ausdauer im neuen Mini Cooper S Cabrio gemessen. Achtung, es wird eisig kalt!

Wie sieht es eigentlich mit der Geschichte des Mini Cabrios aus? Nun, eine werksseitige Cabrio-Variante des [Ur-Minis](#) kam erst gegen Ende seiner Ära auf den Markt. Zuvor gab es unabhängige Manufakturen, die auf Anfrage aus der Festdachbasis eine Carbioversion schnitzten. Als Alternative waren ab Werk Modelle mit Panorama-Schiebedach erhältlich. Das [Mini Cooper Cabrio](#) wurde erst unter BMW-Regie zum Massenprodukt - obwohl es also nur einen kleinen Teil der Mini-Geschichte ausmacht, trägt es doch die Gene des Ur-Vaters aller Mini, der vor 50 Jahren erstmals vom Band lief. Richtig, der kleine Mini aus Oxford feiert dieses Jahr runden Geburtstag - und diesen, wie die BMW-Tochter aktuell verkündet, mit einer großen [Mini United](#)-Party in Silverstone. Doch zurück zum Ur-Mini. Dieser hat mit seinem Nachfolger kaum etwas gemein. Mit seinem Mini-Format würde er heute höchstens noch als Zweisitzer durchgehen, geschweige denn moderne Sicherheitsanforderungen erfüllen. Der neue Mini aus dem BMW-Konzern ist indes mit der Zeit gegangen und damit größer und sicherer geworden. Er hat es sogar geschafft, die strengen Sicherheitsbestimmungen in den USA zu erfüllen und damit seinen größten Markt erschlossen.





Die moderne Interpretation des Minis ist längst geglückt – wo der Mini auch vorfährt, genießt er Sympathie und wird für seinen stilvollen Auftritt geschätzt. Das zeichnet sich nicht nur bei den Verkaufszahlen ab, sondern auch bei seiner Wertstabilität. Der Vorgänger verkaufte sich weltweit 164.000 Mal und nach drei Jahren im Einsatz erzielt ein Mini Cabrio beim Verkauf im Schnitt noch 70 Prozent seines Neupreises. Damit führt er die Bestenliste aller deutschen Automobilfabrikate an. Auf Platz zwei folgt direkt die geschlossene Variante. So viel Erfolg will gepflegt werden. Um die Zielgruppe auch weiterhin zu begeistern, wurde der Mini im Zuge einer Modellpflege behutsam überarbeitet. Nach dem geschlossenen Mini geht nun die Cabrio-Variante ins Rennen.



Mini United auf dem Flughafengelände Klagenfurt, Österreich. Eine Flotte senfgelber Mini Cooper S Cabrio hat heute Bereitschaftsdienst. Ein kurzer Blick verrät, dass es sich hier um etwa 50 Klone handelt, die allesamt farblich auf die 2009er Autobahnvignette abgestimmt wurden. Die Entwickler haben jedoch nicht nur die Farbtabelle neu aufgefächert, sondern auch Arbeit an der Substanz geleistet. Wichtig ist die neue Profilansicht des Minis. Die ehemals festinstallierten U-förmigen Chrombügel wichen einem flach aufliegenden, einteiligen Überrollschutz, der erst im Falle eines drohenden Überschlags automatisch ausfährt. Dadurch konnte das Dach des Mini Cabrio flacher gebaut werden. Im Ergebnis wirken die Silhouette gestreckter und der Mini an sich ein Stück erwachsener.



Bei unserem Fahrtantritt ist der Himmel über Kärnten bedeckt und die Temperatur liegt knapp unter dem Gefrierpunkt. Eingepackt in Daunenjacken legen wir per Knopfdruck das Verdeck ab. Das Stoffdach öffnet wie beim Vorgänger zweistufig – im ersten Schritt öffnet ein integriertes Schiebedach, im zweiten Schritt das komplette Verdeck und das auch während der Fahrt bis 30 km/h. Wir klappen das Windschott hoch und regeln die Sitzheizung auf Volllast. Mit dem Startknopf erwacht der 1,6-Liter-Vierzylinder. Die S-Version bringt es auf 175 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 240 Newtonmeter, das dank Twin-Scroll-Turbolader auf einem breiten Drehzahlband von 1.600 bis 5.000/min anliegt. Im unteren Drehzahlbereich ist von dem Potenzial der S-Version allerdings nur wenig zu erahnen. Der Mini braucht Bewegung.



Im Kärntener Hochland scheuchen wir den Fronttriebler die Serpentinauf und runter. In den kurvigen Passagen ist der Mini so wendig wie ein Hase auf der Flucht. Die Fahrwerksentwickler haben bewusst die geschätzte Go-Kart-Dynamik des Ur-Minis weitergetragen. Fördernd hierfür ist nach wie vor der relativ kurze Radstand, darüber hinaus erhielt der neue Mini vorne und hinten hochwertige Mehrlenkerachsen, eine straffe Fahrwerksabstimmung sowie eine elektrohydraulische Lenkung, die je nach Fahrbetrieb von samtweich-komfortabel auf kompromisslos-direkt schaltet.



Summa summarum nimmt der Mini mühelos jeden kleinsten Kurvenradius. Auf der langen, unebenen Geraden dagegen fordert die direkte Lenkung einen Moment der Gewöhnung ab. Bodenwellen schlagen über das Lenkrad direkt in die Hände des Fahrers ein und schütteln die Fahrgastzelle kräftig durch. Kompliment! Das ist es doch, was echtes Go-Kart-Feeling ausmacht. Für Fahrstabilität sorgt dabei eine weiterentwickelte dynamische Stabilitätskontrolle (DSC) mit dynamischer Traktionskontrolle (DTC) und elektronischer Sperrfunktion für das Differenzial. Das DTC erlaubt auf dem teilweise schneebedeckten Asphalt einen gesteigerten, kontrollierbaren Schlupf. In besonders sportlichen Kurvenfahrten bremst die elektronische

Differenzialsperre ein durchdrehendes Antriebsrad gezielt ab, um den optimalen Vortrieb zu unterstützen.



Auf Temperatur gebracht, verkündet der Mini im oberen Drehzahlbereich immer noch etwas verhalten, wovon uns die Fahrleistungen schon längst überzeugt haben – S steht für besondere Schärfe. In Zahlen: 7,4 Sekunden bei der Null-auf-100-Disziplin und eine Höchstgeschwindigkeit von 222 km/h. Unsere Maximalgeschwindigkeit auf einem kurzen Abstecher über die Autobahn A10 liegt bei etwa 140 km/h. Bis hier ist ein Bußgeld vertretbar und der Durchzug im Mini-Cockpit erträglich. Die glühende Sitzheizung derweilen auf mittlere Stufe herunter geregelt, stellt sich ein Gefühl des Genusses ein. Obwohl wir die Null-Grad-Grenze noch immer nicht überschritten haben und es mittlerweile kräftig schneit, ist es im Mini erstaunlich warm und trocken. Was macht eigentlich unser Always-Open-Timer? Generell zeigt er auf einem analogen Zifferblatt links neben dem Drehzahlmesser in Stunden und Minuten an, wie lange der Mini offen gefahren wurde. In unserem Fall dokumentiert das Instrument drei Stunden und 29 Minuten – und das Jahr ist noch jung.



Fazit: Auch das Mini Cabrio der 2. Generation bleibt eine begehrte Anschaffung, wenn man denn bereit ist, mindestens 22.500 Euro für das Mini Cooper Cabrio und 26.500 Euro für die S-Variante zu investieren. Dafür belohnt einen der Mini mit einem hinreißend klassischen Design, guter Verarbeitung, jeder Menge Fahrspaß, hoher Wertstabilität und der Tatsache, dass man mit ihm – zum vergleichsweise kleinen Preis und mit einem geringen Durchschnittsverbrauch von 5,7 beziehungsweise 6,4 Litern – bereits in der Premiumklasse fährt. Egal, ob oben mit oder ohne.

Text: [Jan-Christian Richter](#)

Fotoproduktion: Nanette Schärf, Mathias Paulokat, JCR











ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/mini-cooper-s-cabrio>
© Classic Driver. All rights reserved.