



Mini Cooper S Cabrio

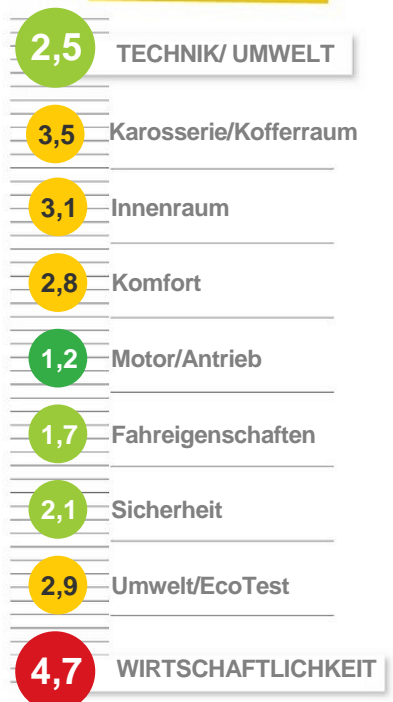
Zweitüriges Cabriolet in der Kleinwagenklasse
(128 kW/175)

Die Neuauflage des Mini Cabrio sollte aufgrund des knuffigen Designs nach wie vor gerade bei Frauen sehr beliebt sein. Das vollautomatisch öffnende Stoffverdeck besitzt auch eine Schiebedachfunktion. Im Cooper S sorgt ein turboaufgeladener 1,6 l-Vierzylinder für grandiose Fahrleistungen. Das knackige Fahrwerk und die sehr direkte Lenkung sorgen für hohen Fahrspaß. Im Alltagsbetrieb kann die betonte Sportlichkeit auch mal nerven. Vor allem mit dem im Testwagen optional verbauten Sportfahrwerk dringen Unebenheiten kaum gefiltert bis zu den Insassen vor. Im sehr kleinen Kofferraum kann nur mit Geschick eine Wasserkiste untergebracht werden. Immerhin lassen sich die Rücksitze umlegen, um den Stauraum zu vergrößern. Auf denen finden sowieso nur Kinder ausreichend Platz. Die Sicherheit gibt dagegen keinen Anlass zur Kritik. Der Verbrauch und der nicht mehr zeitgemäße CO₂-Ausstoß von 160 g/km sind für diese Klasse deutlich zu hoch. Der Grundpreis beträgt übertriebene 26.500 Euro. Immerhin wird dem Mini eine gute Wertbeständigkeit prognostiziert. **Karosserievarianten:** Schräghecklimousine, Mini Clubman (Kombi) **Konkurrenten:** Fiat 500 Cabrio, Citroen C3 Pluriel, Nissan Micra C+C, Peugeot 207 CC

- + bequeme, sportliche Sitze, exzellente Fahrleistungen, sehr gute Fahreigenschaften, hohe Wertbeständigkeit
- hinten sehr eng, teilweise schlechte Bedienung, sehr kleiner Kofferraum, sehr schlechte Sicht nach hinten, hoher Verbrauch, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



3,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Das Stoffverdeck des neuen Mini Cabrio lässt sich in wenigen Sekunden bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h elektrisch öffnen. Es beinhaltet auch eine Schiebedachfunktion (welche bis 120 km/h betätigt werden kann), bei der nur der vordere Teil des Verdecks zurückfährt (Faltdach). Bei geöffnetem Verdeck schüttelt die Karosserie auf schlechten Straßen deutlich. Die Heckscheibe aus Glas ist besonders schmutzempfindlich, da kein Heckwischer vorhanden ist, sieht man bei feuchter Straße schnell nichts mehr durch die Heckscheibe. Immerhin ist die Heckscheibe beheizbar.

⊕ Das Fahrzeug zeigt sich größtenteils gut verarbeitet. Die Türen fallen aber nicht sauber ins Schloss. Spaltmaße und Umbördelungen geben dagegen keinen Anlass zur Kritik. Der verspielte Innenraum mit silbernen und in Wagenfarbe lackierten Applikationen zeigt sich ebenfalls gut verarbeitet. Die verwendeten Kunststoffe fühlen sich gut an, sind aber teilweise kratzempfindlich. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen.

⊖ Die Türschweller sind zwar kratzunempfindlich, aber kaum gegen Verschmutzung geschützt. Nur an den Radläufen schützt die Kunststoffbeplankung vor Rempeln. Stoßstangen und Türen sind lackiert und ungeschützt. Das Mini Cabrio ist serienmäßig nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen Aufpreis sind aber Runflat-Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich. Der Mini hat keinen Wagenheber oder Radmutternschlüssel an Bord (kann allerdings ohne Aufpreis dazu bestellt werden).

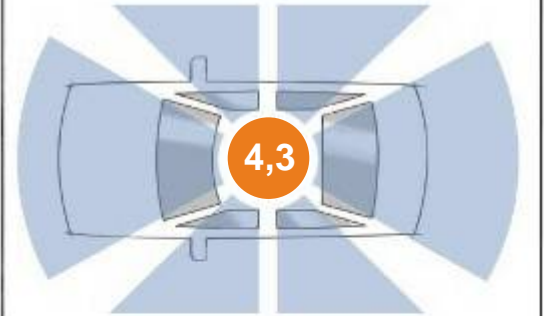
3,1

Sicht

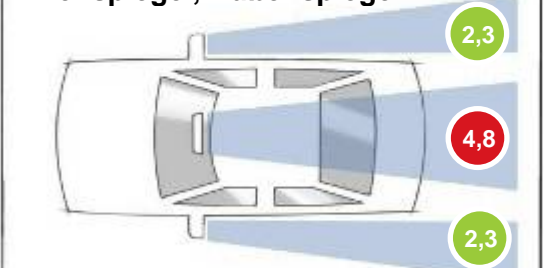
Bei der Rundumsichtmessung schneidet das Mini Cabrio nur ausreichend ab. Die vorderen Fensterpfosten behindern die Sicht nicht besonders stark, zur Seite sieht man sehr gut, da die rahmenlosen Fenster keine B-Säulen besitzen.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug werden gut erkannt. Die aufpreispflichtigen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus. Allerdings ist kein Kurven- oder Abbiegelicht lieferbar. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet auf Wunsch bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Außenspiegel sind nur gegen Aufpreis beheizbar.

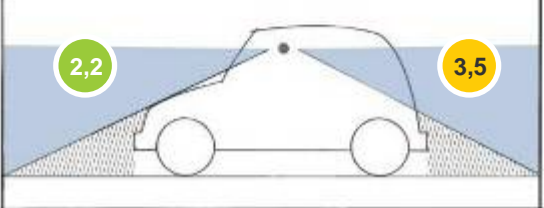
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Bei geschlossenem Verdeck ist die Sicht, besonders nach schräg hinten, sehr schlecht.

⊖ Nach hinten ist die Sicht extrem eingeschränkt. Die kleine Heckscheibe wird zum Großteil von den nun versenkten aber immer noch sichtbehindernden Überrollbügel verdeckt. Dadurch sieht man nach hinten und nach schräg hinten kaum etwas. Kein Wunder, dass BMW den Mini serienmäßig mit hinteren Einparkensensoren ausliefert. Aufgrund der kleinen Heckscheibe ist auch die Sicht im Innenspiegel unzureichend. Bei geöffnetem Verdeck sieht man zwar nach schräg hinten deutlich besser, nach hinten ist die Sicht allerdings noch mehr eingeschränkt, da der hohe Abschluss des Verdecks die Sicht behindert. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können dann kaum noch gesehen werden.

3,5 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht bequem ein und aus, da der Abstand zwischen Sitz und Fahrzeugschweller angenehm gering ist und die Türen weit öffnen. Der Zustieg nach hinten ist dagegen sehr beschwerlich, da bei umgeklappten Sitzen ein nur kleiner Spalt nach hinten frei gegeben wird.

⊕ Mit der Fernbedienung für die Zentralverriegelung können auch die Fenster und sogar das Verdeck geöffnet werden. Die kleinen Tasten auf dem trotzdem recht großen Schlüssel können schlecht betätigt werden und sind nicht verwechslungssicher. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Gegen Aufpreis ist auch eine Umfeldbeleuchtung lieferbar.

⊖ Die Türaufhalter sind recht schwach, an Steigungen können die schweren Türen kaum offen gehalten werden. Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich. Man kann sich leicht aussperren, da sich das Fahrzeug bei geöffneter Beifahrertüre oder Heckklappe verriegeln lässt. Liegt nach dem Schließen der Türe die Fernbedienung noch im Inneren, steht man vor verschlossenen Türen.

4,8 Kofferraum-Volumen*

⊖ Der Kofferraum ist nicht gerade die Stärke des Lifestyle-Cabrios. Nur 130 l passen in den Kofferraum. Bei umgeklappter Rückbank erhöht sich das Volumen auf immerhin 315 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Nur 130 l Volumen bietet der Kofferraum des Mini Cabrio.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich dann leicht öffnen. Die unten angeschlagene Klappe hält bis 80 kg Gewicht aus und ist so beim Einladen eine praktische Rampe. Die Rücksitzlehnen sind gegen unbefugtes Umklappen abschließbar (Diebstahlschutz).

⊖ Die Ladeöffnung ist recht schmal. Dadurch ist auch die Nutzbarkeit eingeschränkt. Handelsübliche Mineralwasserkisten finden nur mit Geschick im Kofferraum Platz. Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Finger schmutzig.

3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die in der Mitte geteilte Rücksitzlehne lässt sich vorklappen und ermöglicht so die Mitnahme von langen Gegenständen.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

3,1 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Der trendige Innenraum sieht zwar nett aus, die Funktionalität und Ergonomie leidet aber deutlich darunter. Ohne Gewöhnungsaufwand ist der Mini kaum intuitiv bedienbar. Der überdimensional große Tacho in der Mitte des Armaturenbretts lässt sich kaum ablesen, immerhin kann man an dem hinter dem Lenkrad angeordneten Drehzahlmesser digital die Geschwindigkeit anzeigen lassen. Der Drehzahlmesser ist allerdings ebenfalls nur befriedigend ablesbar, da der Lenkradkranz den oberen Teil verdeckt. Die vielen Kippschalter für die Fensterheber, Nebelleuchten und Zentralverriegelung in der Mitte des Armaturenbretts sind schlecht erreichbar und wenig ergonomisch angeordnet. Die Fensterheber haben zwar eine Auf- und Abwärtsautomatik, besitzen aber keinen Einklemmschutz. Das Radio ist in optimaler Höhe angeordnet, der Drehknopf zur Lautstärkeregelung ist aber zu weit weg von den restlichen Radiobedienelementen angeordnet. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer erst gewarnt, wenn bereits losgefahren wurde (ab ca. 10 km/h), bei geöffneter Motorhaube erfolgt keine Warnung.

⊕ Lenkrad, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet. Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar. Der Blinker blinkt beim Antippen dreimal (Autobahnblinker). Gegen Aufpreis sind ein Licht- und Regensensor sowie ein gut bedienbarer Tempomat erhältlich. Ein Bordcomputer ist ebenfalls nur optional erhältlich. Der Hillholder, welcher das Anfahren am Berg erleichtert, kostet Aufpreis.

⊖ Für das Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte, ist die automatische Fahrlichtregelung (Lichtsensoren) eingeschaltet, weiß man nie ob das Fahrlicht an oder aus ist. Zum Schließen voll geöffneten Türen muss man sich weit hinauslehnen, weil die Griffe zu weit weg sind.



Die Verarbeitung ist für einen Kleinwagen von guter Qualität, die Funktionalität muss jedoch hinter dem ausgefeilten, mit Liebe zum Detail ausgeführten Innenraumdesign zurückstehen.

2,7 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumgefühl ist großzügig. Das kommt durch den großen Abstand zum Armaturenbrett und zur weit vorn angebrachten, steil stehenden Windschutzscheibe. Außerdem ist die Kopffreiheit groß. Der höheninstellbare Fahrersitz lässt sich selbst für 1,90 m große Personen zurückschieben.



Der Fond lässt sich besser als zusätzliche Ablage denn als Sitzgelegenheit nutzen.

5,1 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten sitzt man dagegen sehr beengt: einigermaßen Kniefreiheit ist nur bei weit vorgeschobenen Vordersitzen vorhanden. Sind die vorderen Sitze auf Personengröße 1,85 m eingestellt, haben auf den zwei hinteren Plätzen nur Kinder bis zu 1,55 m genügend Beinfreiheit. Auch die Innenbreite ist sehr knapp bemessen.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Das sehr straffe Sportfahrwerk reicht grobe Unebenheiten ungefiltert bis zu den Insassen durch, deutliche Poltergeräusche sind dann im Innenraum wahrnehmbar. Lange Bodenwellen werden dagegen recht gut abgefedert.

+ Seitenneigung und Vertikalbewegungen sind kaum vorhanden.

2,4 Sitze

+ Die Sportsitze des Cooper S bieten sehr guten Halt, die Sitzflächen sind für Personen mit langen Bein aber zu kurz. Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig, der Beifahrersitz gegen Aufpreis in der Höhe einstellen. Der Seitenhalt ist gut. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet.

- Hinten sitzt man aufgrund der viel zu steilen Lehnen und dem geringen Abstand der Sitzfläche zum Boden sehr unbequem. Lange Strecken sind auch aufgrund der kaum gepolsterten Sitzfläche kaum zumutbar.

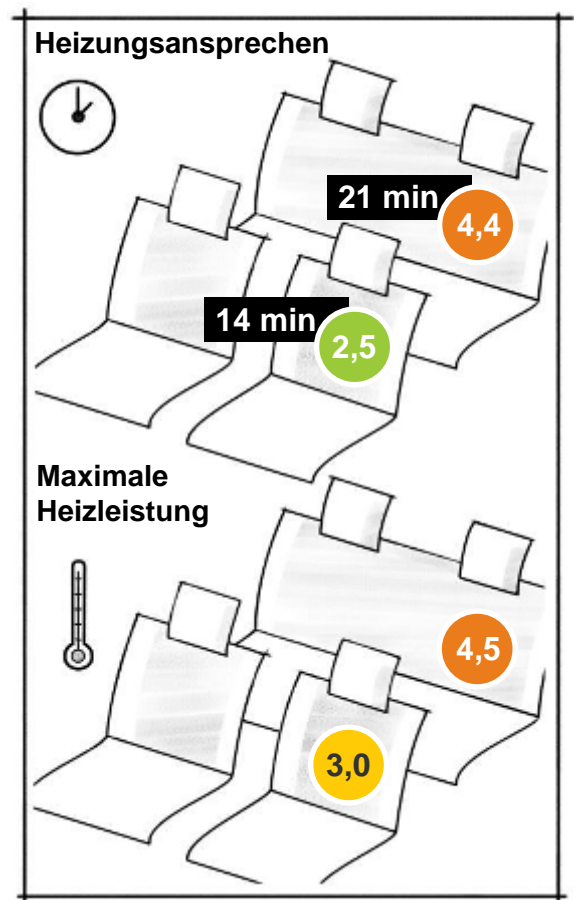
3,8 Innengeräusch

Durch das Stoffverdeck dringen bei Autobahntempo deutliche Windgeräusche bis in den Innenraum, was auf Dauer nerven kann. Der Motor hält sich akustisch meist im Hintergrund, nur bei voller Beschleunigung sind die sportlichen Gene des Cooper S auch hörbar. Beim loslassen des Gaspedals dringt sonores Grollen des Auspuffs bis in den Innenraum.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne recht schnell an, auch die Heizwirkung ist akzeptabel. Hinten dauert es dagegen deutlich länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

+ Bei starker Sonne ist das weit vorgezogene Dach sehr angenehm, weil Fahrer und Beifahrer im Schatten sitzen. Auch die Seitenscheiben stehen recht steil. Das Verdeck öffnet in der ersten Stufe wie ein Faltdach, das aber ziemlich starke Luftwirbel und Lärm erzeugt. Angenehmer wird es, wenn das Verdeck vollständig geöffnet ist. Dann ist der Luftzug verhältnismäßig gering, vor allem, wenn die Seitenscheiben oben sind und ein Windschott (Aufpreis) montiert ist. Gegen Aufpreis erhält man eine gut dosierbare Klimautomatik mit automatischer Umluftsteuerung.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Der Turbo-aufgeladene Vierzylinder sorgt mit seinen 175 PS für extrem gute Fahrleistungen. Ein Turboloch ist kaum spürbar, egal ob aus dem Drehzahlkeller oder kurz vor der Abregeldrehzahl, es steht immer genügend Leistung zur Verfügung.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert; es fällt aber der etwas raue Motorlauf des Direkteinspritzers auf.

1,0 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten, die Wege sind kurz und knackig. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos.

1,8 Getriebeabstufung

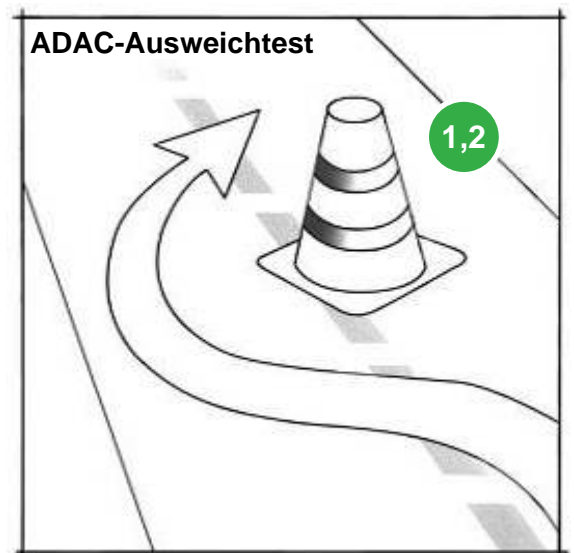
⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft, insgesamt aber etwas zu kurz übersetzt; der durchzugsstarke Motor käme auch mit einer längeren Übersetzung gut zurecht. Besonders der Drehzahlprung zwischen vierten und fünften Gang ist sehr klein. Ein länger übersetzter sechster Gang könnte zur Verbrauchssenkung beitragen.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Das Auto verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe, genügend zentrierende Lenkung (außer bei Vollast, siehe Kapitel Lenkung). Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Mini sehr gut ab. Er bleibt einwandfrei beherrschbar und zeigt beim Ausweichtest ein nahezu neutrales Fahrverhalten. Das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) greift früh und effektiv ein.

⊖ Der kurze Radstand und die breite Fahrberiefung machen den Mini empfindlich gegenüber Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen. Es müssen des öfteren leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,2

Kurvenverhalten

⊕ Auf kurvenreicher Strecke ist der Mini mit seiner direkten Lenkung und seinen geringen Wankbewegungen in seinem Element. Bei leichter Untersteuertendenz hält er auch bei hohem Tempo seine Spur. In kritischen Situationen greift das DSC (Serie) feinfühlig und effizient ein.

2,6

Lenkung*

⊕ Die Lenkung im Mini Cooper S Cabrio spricht sehr spontan an und reagiert fast verzögerungsfrei auf Lenkbefehle. Die Direktheit und das gute Lenkgefühl passen gut zu den sportlichen Ambitionen des Cooper S.

⊖ Das giftige Ansprechen der Lenkung lässt das Fahrzeug nervös wirken, im Alltagsbetrieb ist kaum entspanntes Fahren möglich, da immer beide Hände am Lenkrad verbleiben sollten. Bei starkem Beschleunigen sind deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. Der Wendekreis ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse mit knapp 11 m recht groß.

1,6

Bremse

⊕ Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt gute 36 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich sehr gut dosieren.

2,1

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Mini Cabrio ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Das indirekt messende Reifendruckkontrollsystem erkennt durch kontinuierlichen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad und warnt den Fahrer rechtzeitig. Runflat-Reifen sind gegen Aufpreis lieferbar. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es fehlen Rückstrahler, welche bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr warnen.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht die geschlossene Mini-Variante fünf von fünf möglichen Sternen; es ist davon auszugehen, dass das Cabrio ein ähnliches Ergebnis zeigt. Auf den Vordersitzen schützen nicht nur Front-, sondern auch seitliche Kopf-Thorax-Airbags. Die Fahrgastzelle ist sehr stabil und die Rückhaltesysteme sind gut abgestimmt. Der Knie-Aufschlagbereich an der Lenksäule sollte aber noch entschärft werden. Beim Seitencrash gibt es Punktabzug, da die Belastungen an der Fahrerbrust erhöht sind. Volle Punktzahl gibt es aber für den Pfahlaufpralltest. Die vorderen Kopfstützen sind für ca. 1,90 m große Personen ausreichend hoch, sowie optimal nah an den Köpfen. Hinten reicht die Kopfstützenhöhe für ca. 1,75 m große Mitfahrer. An den stabilen, Türgriffen lässt sich recht hohe Zugkraft aufbringen, wenn die Türen nach einem Unfall verklemmt sind. Blitzschnell ausfahrende Stahlbügel hinter den Kopfstützen schützen die Insassen bei einem Überschlag. Auf beiden vorderen Sitzen mahnen Gurtwarner sich anzuschnallen.

2,0 Kindersicherheit

Die EuroNCAP-Crashtests der Limousine wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: jeweils WAVO/Fair Bimbo Fix II (Isofix, rückwärts- bzw. vorwärtsgerichtet). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt akzeptabel, die seitliche Kopfabstützung ist aber bei beiden Dummys beim Seitencrash nicht optimal. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind unzureichend. Der Testwagen ist nicht mit der aufpreispflichtigen Beifahrer-Deaktivierung ausgestattet, dadurch dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze transportiert werden.

⊕ Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigen, wahlweise auch mittels Isofix-System.

⊖ Bei geschlossenem Verdeck ist das Befestigen der Kinder auf den Rücksitzen umständlich, weil die Zugänglichkeit schlecht ist.

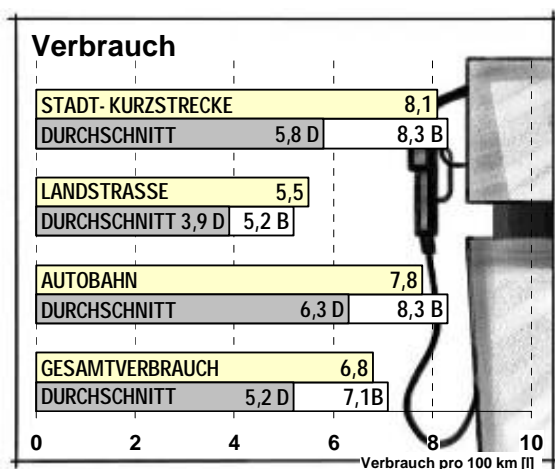
3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz muss noch verbessert werden. Der gesamte Stoßfänger sowie die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

⊕ Das EfficientDynamic-Paket beinhaltet auch eine Start-Stopp-Automatik für den Motor, der bei stehendem Fahrzeug und nicht eingelegtem Gang abgeschaltet wird und sofort wieder startet, sobald man die Kupplung betätigt - dies funktioniert in der Praxis einwandfrei und führt zu keiner Beeinträchtigung, senkt aber besonders im Stadtverkehr den Verbrauch.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

– Der Verbrauch des Mini Cooper S Cabrio ist mit im Schnitt 6,8 l auf 100 km recht hoch, angesichts der hohen Motorleistung aber noch akzeptabel. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 7,8 l, innerorts bei 8,1 l und auf der Landsstraße bei 5,5 l auf 100 km. Beim ADAC-EcoTest erreicht das Fahrzeug mit einem CO₂-Ausstoß von 160 g/km nur 15 von 50 möglichen Punkten.

1,2 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Dadurch erreicht der Mini sehr gute 48 von 50 Punkten. Mit insgesamt 63 Punkten erhält der Mini Cooper S als Cabrio-Version 3 von 5 möglichen Sternen beim ADAC-EcoTest.

4,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,0 Betriebskosten*

– Der recht hohe Kraftstoffkonsum schlägt sich auch bei den Betriebskosten nieder, welche hoch ausfallen.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mini besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner Service und gar erst alle 60.000 km oder alle vier Jahre eine Inspektion fällig. Wie auch BMW besitzen alle Benziner von Mini eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Durch die langen Inspektionsabstände verringert sich die Zahl der Werkstattaufenthalte und somit die Kosten.

– Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für den Reifenersatz hoch. Wie BMW gewährt auch Mini noch keine Herstellergarantie.

1,6 Wertstabilität*

+ Das schicke und sportliche Cabrio im Retro-Look lässt einen sehr stabilen Restwertverlauf erwarten.

5,5 Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Grundpreis von 26.500 Euro lässt sich das Lifestyle-Cabrio den guten Ruf teuer bezahlen. Auch beim Mini macht BMW keine Ausnahme und bietet auch hier eine Ellenlange Sonderausstattungsliste an, um das Fahrzeug noch individueller aber auch noch teuer zu machen.

4,3

Fixkosten*

Die Steuern für den hubraumschwachen Benziner sollten trotz des hohen CO₂-Ausstoßes noch akzeptabel sein. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung bewegt sich auf erträglichem Niveau.

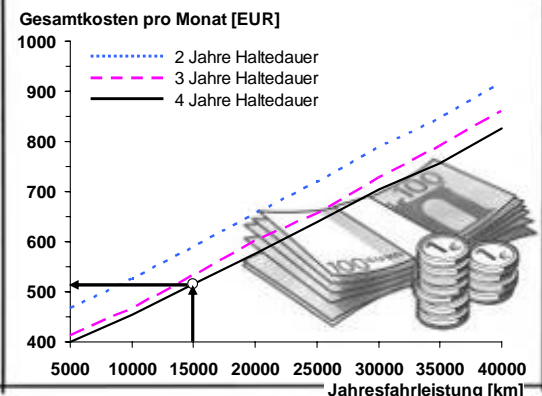
– Bei der Teil- und Vollkaskoversicherung langen die Versicherungen kräftig zu, die Fixkosten steigen dadurch beträchtlich.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Durch die teuren Anschaffungskosten und durchweg hohe Unterhaltskosten, steigen die absoluten monatlichen Kosten enorm. Auch der günstige Restwertverlauf kann absolut betrachtet nicht mehr viel ausrichten.

Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 516 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Cooper	Cooper S	John Cooper Works
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	88(120)	128(175)	155(211)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1600	260/1850
0-100 km/h[s]	9,8	7,4	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	222	235
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,4 S	6,8 S	7,5 S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/22	15/21/22	15/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	66	98	130
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	441	516	604
Preis [Euro]	22500	26500	31350

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftplf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	128 kW (175 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/ 5,5/ 7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	153g/km/ 160g/km
Innengeräusch 130km/h	74dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3714/1683/1414 mm
Leergewicht/Zuladung	1285 kg/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	130 l/315 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	735 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

ABS	Serie
Automatikgetriebe	1.540 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch(inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	100 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	150 Euro°
Xenonlicht	670 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne(Thorax-Seitenairbag)	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage-/automatik	960 Euro/1.290 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.450 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	290 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar(und anklappbar)	60 Euro°
Lackierung Metallic	450 Euro°
°Nebelscheinwerfer	140 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	268 Euro
Monatliche Gesamtkosten	516 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/22
Grundpreis	26.500 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Mini Cooper S Cabrio

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,5	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	3,5	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	4,8	Bremse	1,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	2,7	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	2,7	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	5,1	Umwelt/EcoTest	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,5
Komfort	2,8	Schadstoffe	1,2
Federung	2,9		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,7
Innengeräusch	3,8	Betriebskosten*	5,0
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
Motor/Antrieb	1,2	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	0,6	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	4,3
Schaltung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest