



Mini Cooper SD (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(105 kW / 143 PS)

Mini hat bei den Dieselmotoren nachgelegt und den 2,0-l-Motor in die Familie geholt. Das Triebwerk leistet kräftige 143 PS und hat mit dem kleinen Flitzer Mini Cooper SD leichtes Spiel. Flink wie immer wuselt der Kleinwagen über kurvige Landstraßen und macht dem Fahrer dabei die größte Freude. Die Fahrleistungen sind mehr als ausreichend, bei Bedarf geht's in 4,6 s von 60 auf 100 km/h. Das straffe Fahrwerk bietet Gokart-Feeling, die direkte Lenkung unterstützt das unmittelbare Fahrgefühl zusätzlich. Dass Freude am Fahren nicht völlig unökologisch sein muss, zeigen die Verbrauchswerte: 4,8 l/100 km im EcoTest gehen in Ordnung. Ein feiner, kleiner Rennwagen also - ob das Ganze nochmal 1.000 Euro mehr Wert ist als der potente Cooper S mit 184 PS, muss jeder für sich entscheiden.

Karosserievarianten: Dreitürer, Viertürer (Clubman) und Cabrio.

Konkurrenten: u.a. Opel Corsa 1.7 CDTI, Seat Ibiza 2.0 TDI.

+ super Fahrleistungen, angemessener Verbrauch, gute Verarbeitungsqualität, besonderes Image

- verspieltes Cockpit, enorme Kosten bei Anschaffung und Unterhalt



ADAC-URTEIL

2,3	TECHNIK/ UMWELT
2,9	Karosserie/Kofferraum
2,8	Innenraum
2,4	Komfort
1,4	Motor/Antrieb
1,7	Fahreigenschaften
2,2	Sicherheit
2,5	Umwelt/EcoTest
4,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen durchweg guten Eindruck, das gilt für die Bleche wie für die Kunststoffe. Viele der unkonventionellen Details sollen eine Neuinterpretation von Designelementen des Ur-Mini darstellen. Die Kunststoffeinfassungen an den Kotflügeln schützen vor kleinen Dellen von fremden Autotüren beim Parken. Der Unterboden ist im vorderen Bereich verkleidet, wodurch sich Luftverwirbelungen und Lärmemissionen reduzieren. Mit verschiedenen Ausstattungspaketen lässt sich die Karosserie und der Innenraum mit viel "Chrom" und "Klavierlack" aufwerten. Die Qualität im Innenraum kann ebenso überzeugen, alles ist sauber verbaut und sitzt passgenau und fest - zweifelsohne Premiumqualität. Nettes Detail: die Mittelkonsole, die Seitenverkleidungen in den Türen und das Dach im Bereich der B-Säule lassen sich indirekt in verschiedenen Farben beleuchten. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen; der Tankstutzen verfügt über einen Fehlbetankungsschutz. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen praktisch nicht, Kunststoffeinslagen schützen die Schweller vor Lackkratzern. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 390 kg (inkl. Fahrer).

- Die Fahrzeugseiten sowie Front und Heck sind weitgehend ungeschützt, kleine Remppler führen schnell zu teuren Beschädigungen. Serienmäßig gibt's ein Reifenreparaturset, optional sind aber Runflat-Reifen erhältlich. Einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel hat sich BMW gespart.

Sicht

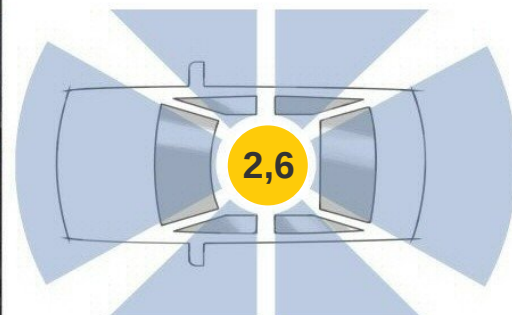
Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mini Cooper SD recht ordentlich ab, die steilen, teilweise senkrechten Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen weniger ein. Die Übersicht auf den Verkehr ist eher mäßig, weil man recht tief sitzt.

+ Die Abmessungen der Karosserie lassen sich dagegen gut abschätzen, auch wenn das vordere Ende nicht direkt im Blickfeld ist. Die beheizten Außenspiegel (Heizung Extra) sind groß. Der Bodenblick nach vorne fällt gut aus. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis), gegen weitere Zuzahlung machen dies auch die Außenspiegel - eine Besonderheit in dieser Klasse. Auf Wunsch sind helle Xenon-Scheinwerfer (für noch mehr Aufpreis auch mit Kurvenlicht) und eine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich.

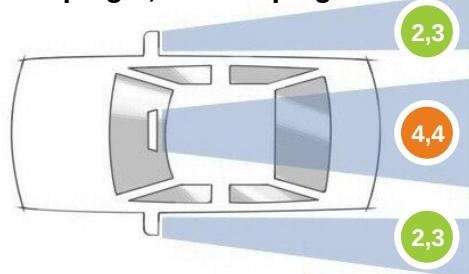


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

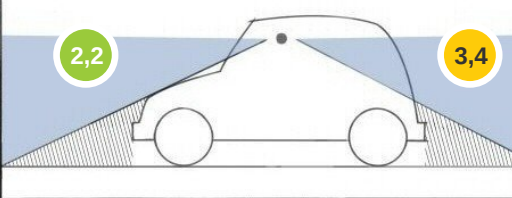
Rundumsicht



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.

Die adaptiven Scheinwerfer, die ihr Licht auf der Straße je nach Fahrsituation verteilen, gibt es in dieser Klasse bisher nur bei Mini - sie bieten nachts einen echten Sichtvorteil und sind trotz des hohen Aufpreises sehr empfehlenswert. Der Mini Coocooper SD lässt sich leicht einparken, auch eine akustische Einparkhilfe hinten ist erhältlich.

➖ Im Innenspiegel sieht man wenig, weil auch der Blick aus der Heckscheibe heraus eher mager ausfällt.

3,1

Ein-/Ausstieg

➕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten im Dunkeln zu leicht. Vorne ist das Ein- und Aussteigen bequem, weil die Schweller niedrig sind und die Türausschnitte ausreichend hoch ausfallen. Positiv ist der gringe Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

➖ Nach hinten steigt man wenig bequem ein; zwar gibt es eine Einstieghilfe, indem die Vordersitze samt vorgeklappter Lehne nach vorne gleiten, mühsam bleibt das hinten "Einfädeln" dennoch. Wirklich nervig: die Vordersitze haben keine Memoryfunktion, so dass sie beim Zurückklappen nicht in der ursprünglichen Position halten, sondern irgendwo - vornehmlich ganz hinten. Dann müssen sich die vorderen Insassen jedesmal den Sitz wieder für sich einstellen. Unverständlich, weil BMW sonst bei vielen Details intelligente Lösungen im Mini anbietet. Die Türbremsen sind für die großen und schweren Türen zu schwach dimensioniert, sie können an Steigungen die Türen nicht offen halten. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei geöffneter Fahrertür unterbunden wird.

4,3

Kofferraum-Volumen*

➖ Im Gepäckabteil steht ein Volumen von nur 155 l zur Verfügung - das ist selbst für einen Kleinwagen wenig. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Laderaum auf 365 l (gemessen bis Fensterunterkante). Immerhin lässt sich der Kofferraum dann über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen, damit finden auch sperrigere Gegenstände Platz.



2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Die Kofferraumklappe lässt sich einfach entriegeln und anheben. Sie schwingt 1,80 m hoch. Auch das Schließen ist dank praktischer Griffmulden in der Innenverkleidung kein Problem. Mit 65 cm liegt die Ladekante niedrig; die innere Bordwand fällt mit 18 cm recht hoch aus, das stört vor allem beim Entladen. Die Ladeöffnung ist groß ist und das Gepäckabteil dank der geringen Tiefe sehr gut zugänglich.

➖ Bei vorgeklappten Rücksitzen ergibt sich am Ladeboden eine hohe Stufe. Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus.

Mit 155 l Volumen ist der Kofferraum selbst für einen Kleinwagen dürftig.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehne ist mittig geteilt, sie lässt sich leicht entriegeln (vom Kofferraum aus) und umklappen. Für Kleingepäck sind Netze am Kofferraumboden und seitlich links vorhanden (optional), außerdem gibt's sechs Verzurrösen - so muss auch bei flotter Kurvenfahrten im Kofferraum nichts hin und her rutschen.

2,8 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Die Ergonomie und Bedienbarkeit des Mini Cooper SD gehen insgesamt in Ordnung, an einigen Stellen leiden sie unter Design-Spielereien. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen, die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel befindet sich an griffgünstiger Stelle. Die Sitze lassen sich manuell, aber dennoch ohne viel Kraft problemlos einstellen; die Lehnenjustierung per Entriegelungshebel ist jedoch nicht optimal, weil die Lehne nach hinten wegklappen kann. Fensterheber und Außenspiegeleinsteller funktionieren elektrisch, das Abblendlicht schaltet sich bei Dunkelheit automatisch zu (Option). Gegen Aufpreis kann ein leicht verständliches Navigationssystem bestellt werden, dessen Display sich übersichtlich in Armaturenbrettmittte befindet; der i-Drive-Knubbel befindet sich unten hinter dem Schalthebel - wenig glücklich und nicht sofort als Bedienhebel zu erkennen. Der optionale Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Die Lautsprecher haben einen guten Klang (optionales Harman/Kardon-System). Offene Türen und Heckklappe werden dem Fahrer angezeigt.

⊖ Die Heizungsschalter befinden sich etwas weit unten in der Mittelkonsole und sind dadurch schlechter erreichbar. Aber auch die Kippschalter in der Mittelkonsole sind unpraktisch, weil die Funktionen kaum auseinander zu halten sind. Die Bedienelemente des Radios sind höher und damit günstiger platziert. Richtig schlecht wurden die Instrumente gestaltet: vor dem Fahrer befindet sich der unwichtigere Drehzahlmesser, der viel wichtigere (riesige) Tacho in Fahrzeugmitte. Aufgrund des mittig platzierten, formatfüllenden Navi-Displays wird die Tachoskala am Rand nur noch von einer Pfeilspitze abgefahren, die so breit ist, dass man selbst bei Konzentration (was gefährlich ist, weil man den Blick vom Verkehrsgeschehen abwendet) auf die Anzeige nur eine auf 10 bis 20 km/h genaue Abschätzung geben kann. Genauer ist die im Drehzahlmesser eingeblendete digitale Tempoanzeige - allerdings sind die Ziffern nur 15 Millimeter hoch. Optimal ist eine solche Lösung nicht. Die Lenksäulenhebel sind ebenfalls wenig praktisch, denn sie haben keine festen Arretierungen; so weiß man nie genau, was man gerade eingestellt hat. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte, das ist besonders ungünstig, wenn die Abblendlichtautomatik aktiviert ist und der Fahrer nicht wirklich weiß, ob das Licht auch an ist. Aktiviert man den Menüpunkt "Tagfahrlicht" im Bordsystem, führt das nur zu einer Dauerfahrlichtschaltung - Mini sollte wie bei allen BMWs hier echtes und energiesparendes Tagfahrlicht ins Auto bauen.



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

2,6

Raumangebot vorne*

Das Raumgefühl ist recht ordentlich, da die Kopffreiheit üppig ausfällt und die Frontscheibe weit vorne und recht steil steht. Auf den Vordersitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz. Die Innenbreite dagegen ist knapp bemessen.

4,6

Raumangebot hinten*

– Der Mini Cooper SD verfügt über vier Sitzplätze. Hinten ist besonders die Kniefreiheit sehr knapp bemessen. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Raum hinten nur noch für Kinder bis 1,60 m Größe. Kopffreiheit stünde genug zur Verfügung. Auch die Innenbreite ist knapp bemessen, reicht aber für zwei Personen nebeneinander problemlos aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,60 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,4

KOMFORT

2,3

Federung

+ Die Abstimmung der Feder und Dämpfer ist BMW gut gelungen. Die straffe Auslegung macht den Kleinwagen zum Kurvenräuber - wer etwas über Seitenneigung erfahren will, sitzt im Mini falsch. Diese tritt praktisch kaum auf. Lange Bodenwellen bringen den Mini nicht aus der Ruhe, dafür kommen kurze Wellen, z.B. aufgeschobener Teer vor Ampeln, deutlicher zu den Insassen durch. Auch Einzelhindernisse werden nur zufriedenstellend abgefedert. Dafür ist Stuckern kein Problem. Voll beladen nimmt der Mini die kleinen Unebenheiten auf der Straße gelassener, behält aber seine Agilität. Kurzum: ein echtes Spaßauto für sportlich ambitionierte Fahrer - ausgeprägten Langstreckenkomfort findet man woanders.

2,1

Sitze

Testwagen mit serienmäßigen Sportsitzen.

+ Die Sitze sind recht straff gefedert, bieten dennoch genügend Komfort. Durch die sportliche Ausformung gewähren sie festen Seitenhalt. Für optimale Rückenunterstützung ist eine einstellbare Lordosenstütze vorhanden (einstellbar in ihrer Intensität, nicht in der Höhe). Der Fahrersitz ist serienmäßig höheneinstellbar und bietet selbst sehr groß gewachsenen Personen eine entspannte Sitzposition. Für den Beifahrersitz kostet die Höheneinstellung Aufpreis. Die beiden Rücksitze haben eine hohe Lehne mit angenehmer Schräge. Sie sind ordentlich konturiert, Erwachsenen fehlt es aber etwas an Oberschenkelunterstützung bei den Sitzflächen.

– Der Lederbezug wirkt bei warmen Temperaturen schweißtreibend, ihm fehlt eine durchlüftend wirkende Perforation.

3,1 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Cooper SD im Innenraum nicht. Der Geräuschpegel bis Tempo 130 liegt im durchschnittlichen Bereich. Der Motor ist meist präsent, wenngleich nicht störend laut. Gerade unter Last hat er einen kernigen Klang. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Temperatur der optionalen Klimaautomatik kann für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam vorgewählt werden, ebenso die Luftmengenverteilung, die aber für unten, mitte und oben eine individuelle Einstellung erlaubt. Die Heizung spricht bei sehr kalten Außentemperaturen zufriedenstellend an und zeigt eine ordentliche Heizleistung, vorne etwas besser als hinten.

⊕ Bei starker Sonne ist das weit vorgezogene Dach sehr angenehm, weil Fahrer und Beifahrer im Schatten sitzen. Auch die Seitenscheiben stehen recht steil. Die serienmäßige Klimaanlage sorgt im Sommer innen für angenehme Temperaturen. Die optionale Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Ein Aktivkohlefilter hält unangenehme Gerüche und Pollen zurück.

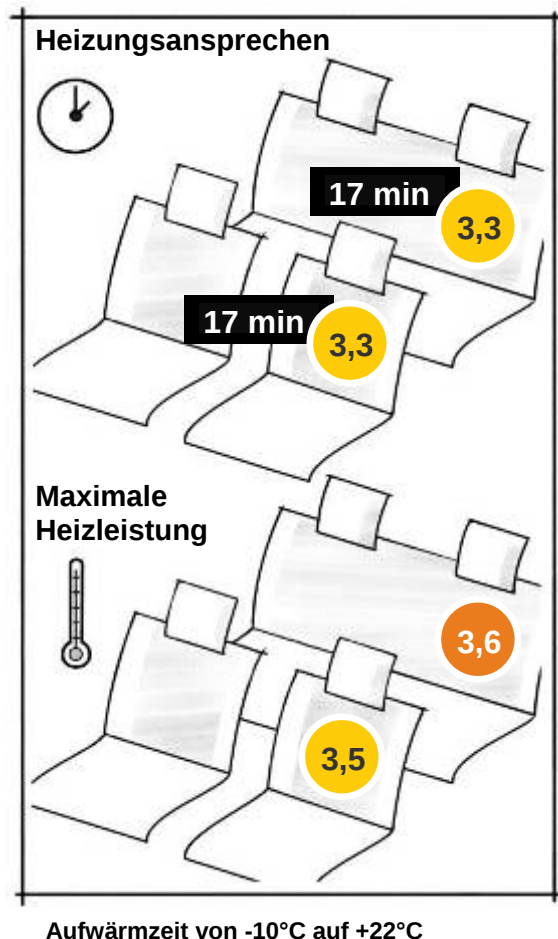
1,4 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind für einen Kleinwagen über jeden Zweifel erhaben, der neue Diesel-Motor aus den größeren BMW-Modellen ist drehfreudig und dank kürzerer Übersetzung als beispielsweise im 118d auch spürbar spritziger. Er zieht bereits aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch, hat sein volles Drehmoment von 305 Nm bei 1750 U/min. Einerseits kann man schaltfaul unterwegs sein, andererseits steht weitgehend verzögerungsfrei zügige Beschleunigung zur Verfügung. Die Elastizitätswerte sind erstklassig, beispielsweise kann man im 3. Gang von 60 auf 100 km/h in nur 4,6 Sekunden beschleunigen.

2,7 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft etwas rau und gibt leichte Vibrationen vor allem ins Lenkrad und den Schalthebel ab. Dennoch geht die Laufkultur insgesamt in Ordnung. Brummig oder dröhnig zeigt er sich kaum, akustisch kernig bis sportlich aber schon.



1,6 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich ordentlich schalten, teilweise arbeitet die Sechsgangbox aber etwas hakelig, weil die Schaltwege kurz sind und die Präzision etwas besser sein könnte. Schnelles Schalten geht sehr gut von der Hand. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos. Eine Schaltempfehlungsanzeige hilft, die richtigen Gänge für eine ökonomische Fahrweise zu finden (sie sollte aber auffälliger sein).

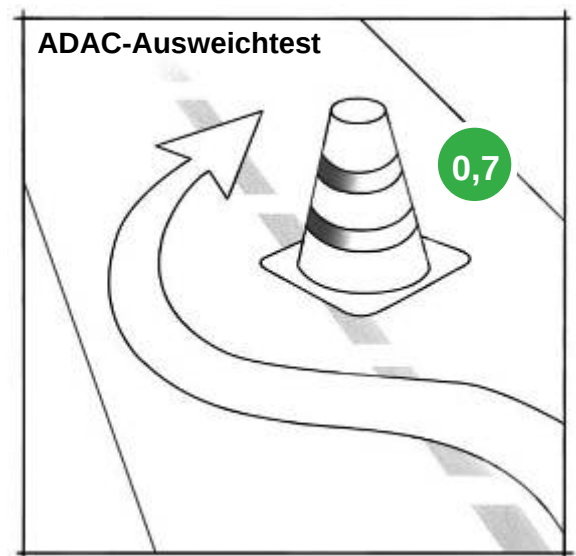
1,1 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist insgesamt eher kurz übersetzt. Kleine Drehzahlsprünge zwischen den Schaltstufen sind praktisch für sportliche Fahrweise, für den elastischen Dieselmotor aber nicht unbedingt nötig. Diese Abstimmung führt einerseits gerade auf der Autobahn zu etwas höheren Drehzahlen, was sich nicht so positiv auf den Verbrauch auswirkt, andererseits macht sie trotz "nur" 143 PS den Mini Cooper SD ungemein flott und agil.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,0 Fahrstabilität

⊕ Der Cooper SD fährt sich fast wie ein Go-Kart, er reagiert sehr direkt auf Lenkbefehle und verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Damit wird dem Fahrer ein sicheres Gefühl vermittelt. Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt sich der Mini wenig beeindrucken. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Ein Kontrollsystem informiert über einen eventuellen Reifenluftdruckverlust. Beim ADAC-Ausweichtest liefert der Cooper SD eines der bisher besten Ergebnisse ab. Neutral und gut beherrschbar durchfährt er den Parcours und begeistert mit seiner Agilität. ESP regelt feinfühlig und effektiv. Die ausgezeichnete Bewertung ist die logische Konsequenz.



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 Cooper SD mit seiner direkten Lenkung und seinen geringen Wankbewegungen in seinem Element. Bei minimaler Untersteuertendenz hält er auch bei hohem Tempo sicher seine Spur und lässt sich Go-Kart-ähnlich um die Kurven scheuchen - natürlich alles im Rahmen der physikalischen Grenzen. In kritischen Situationen hilft das DSC (Serie), Schleudern bereits im Ansatz zu unterdrücken. Selbst voll beladen beherrscht der wendige Kleinwagen Kurven einwandfrei.

2,0

Lenkung*

- +** Die Lenkung spricht sehr spontan an und reagiert sehr gut auf Lenkbefehle. Angenehm für den Fahrer ist dabei die ausgezeichnete Präzision, ihm wird ein guter Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Der Kraftaufwand ist beim Rangieren relativ gering. Das und die direkte Auslegung lassen den Wagen sehr kompakt erscheinen.
- Wenig erfreulich ist der große Wendekreis von 11,0 m.

2,4

Bremse

- +** Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37,5 Meter erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 195/55 R16). Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer, in Notsituationen das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,2

SICHERHEIT

3,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Mini Cooper SD verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätssystem DSC und einen Bremsassistenten. Mit den Run-Flat-Reifen (Option) wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, deutlich reduziert. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle gibt es serienmäßig. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz und machen so nachfolgende Autos auf die Gefahrensituation aufmerksam; im Stand wird dann die Warnblinkanlage aktiviert. Bei einem Crash wird durch einen Sensor ebenso automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

1,5

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und Kopfairbags vorn. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für fast 1,90 m große Personen, sie haben einen sehr geringen Abstand zu den Köpfen der Passagiere. Hinten bieten die Kopfstützen Personen bis 1,70 m guten Schutz, der Dachhimmel kann aufgrund seines geringen Abstands aber eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze hinten ist zufriedenstellend. Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den sehr stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Mini (vor Facelift) volle fünf Sterne (Test 2007).

2,0

Kindersicherheit

- +** Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme mit den vorhandenen Gurten gut unterbringen, besser noch mit Isofix und Ankerhaken.

Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist ausreichend und die Gurtschlösser sind kurz genug. Auch die Gurtlängen sind lang genug bemessen. Auf dem Beifahrersitz sieht das sogar noch besser aus. Serienmäßig lässt sich der rechte Frontairbag abschalten, dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze gesichert werden. Die elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm konnte der Mini ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen (30 Punkte, Test 2007).

3,5 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Es gibt direkt unter der Motorhaube keine harten Motorteile, die ein Verletzungsrisiko darstellen würden. Beim Fußgänger-Crash nach EuroNCAP-Norm konnten 2007 14 Punkte und damit eher magere zwei Sterne erreicht werden. Vor allem an der Stoßstange und am vorderen Rand der Motorhaube ist das Verletzungsrisiko erhöht.

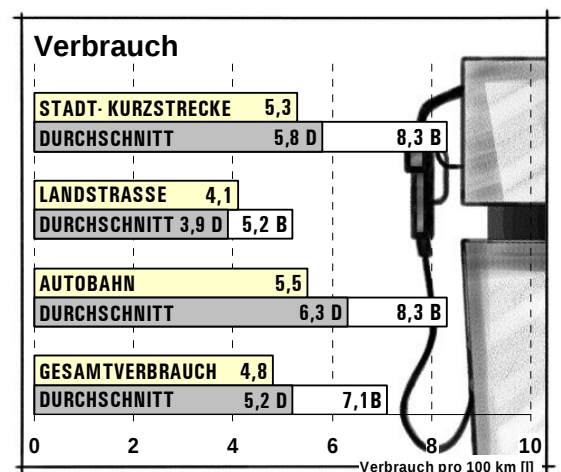
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Cooper SD liegt bei 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 127 g je Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 28 Punkte in der Klasse der Kleinwagen. Innerorts benötigt der Mini dank Start-Stopp-Automatik und Batteriemanagement (Rekuperation) 5,3 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 5,5 l Diesel pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, nur die leicht erhöhten Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus verhindern eine bessere Bewertung. So reicht es unterm Strich beim EcoTest für 42 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, erreicht der Cooper-Diesel in der starken Variante im ADAC EcoTest insgesamt 70 Punkte und damit gerade so vier von fünf Sternen.



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

4,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,3 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Cooper SD nicht hoch ausfällt und zudem der etwas günstigere Kraftstoff Diesel benötigt wird, kann dieser Mini hier eine gute Bewertung erzielen.

3,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mini besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein Ölwechsel-Service und gar erst alle 60.000 km oder alle vier Jahre eine Inspektion fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Durch die langen Service-Abstände verringert sich die Zahl der Werkstattaufenthalte und somit die Kosten. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile, wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut.

- Teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung. Wie BMW gewährt auch Mini noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,6

Wertstabilität*

Dem Mini Cooper SD wird eine gute bis zufriedenstellende Wertstabilität prognostiziert. Positiv wirkt sich das gute Image von Mini und der moderate Verbrauch dank aktueller Sprit-Spar-Techniken aus. Es ist gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem Modellwechsel zu rechnen, daher fällt die erwartete Wertstabilität nicht sehr gut aus.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- Der Basispreis von 24.650 Euro ist enorm, erst recht für einen Kleinwagen. Da tröstet es wenig, dass die Sportsitze Serie sind. Denn selbst die Klimaautomatik kostet Aufpreis und auch sonst läuft es wie bei BMW - alles was schön und praktisch ist, kostet extra.

5,5

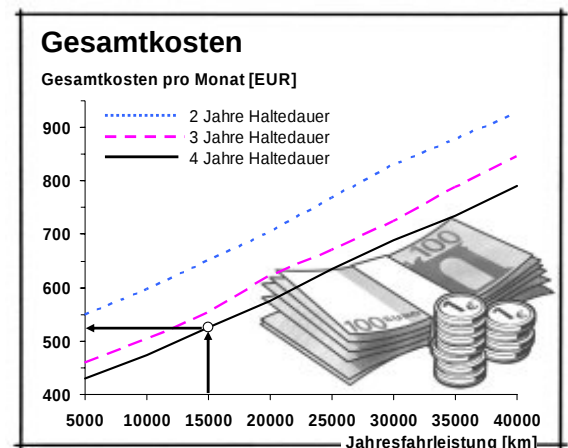
Fixkosten*

- Außer bei der Haftpflichtversicherung liegen die Einstufungen sehr hoch und damit entsprechend ungünstig. Interessant ist diese Variante damit nur für Leute mit hohem Schadenfreiheitsrabatt. Die Steuer geht mit 190 Euro jährlich für einen 2-l-Diesel in Ordnung - dank niedrigem CO₂-Ausstoß von 114 g/km im reinen EU-Zyklus.

4,8

Monatliche Gesamtkosten*

- Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der Mini Cooper SD nur im hinteren Feld unter seinen Mitbewerbern einordnen. Zwar halten sich die Betriebskosten in Grenzen, enorm fallen aber die Fixkosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent ins Gewicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 526 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	One	One	Cooper	Cooper S	One D	Cooper D	Cooper SD
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW(PS)]	55(75)	72(98)	90(122)	135(184)	66(90)	82(112)	105(143)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	140/2250	153/3000	160/4250	240/1600	215/1750	270/1750	305/1750
0-100 km/h[s]	13,2	10,5	9,1	7,0	11,4	9,7	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	186	203	228	184	197	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,0 S	6,0 S	5,9 S	6,5 S	4,4 D	4,3 D	4,8 D
CO2 [g/km]	127	127	127	136	104	99	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/20	14/17/20	13/19/19	14/19/23	16/21/22	15/20/22	15/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	46	46	46	64	152	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	440	455	464	545	451	477	526
Preis [Euro]	15.550	16.850	19.550	23.650	18.450	21.250	24.650

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	305 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/11 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/ 4,1/ 5,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	114g/km / 127g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3723/1683/1407 mm
Leergewicht/Zuladung	1210 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	155 l/365 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	830 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	190 Euro
Automatikgetriebe	1540 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	320 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	250 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	150 Euro°
Xenonlicht	690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/330 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1440°
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt + 60 Euro)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	285 Euro
Monatliche Gesamtkosten	526 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/22
Grundpreis	24.650 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 SD (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

WIRTSCHAFTLICHKEIT **4,3**

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,8

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen

ADAC autotest