



Mini One Cabrio

Zweitüriges Cabriolet in der Kleinwagenklasse
(72 kW / 98 PS)

Wer Freiluft-Fahrspaß möchte, der ist im Mini Cabrio gut aufgehoben. Das souveräne Fahrverhalten ist ähnlich von den geschlossenen Varianten bekannt, im Cabrio wird noch eine Idee mehr Komfort geboten. Zum Kurvenrübern lässt sich das Mini One Cabrio trotzdem gebrauchen, auch dank der sehr direkten Lenkung. Der getestete Basisbenziner hat 1,6 Liter Hubraum und leistet 98 PS. Das ewig lang übersetzte Getriebe bremst ihn leider etwas aus. So taugt diese Mini-Variante eher zum flotten Cruisen und für gemütliche Schönwetterfahrten. Der Innenraum ist vorne geräumig, hinten sehr eng - die Beinfreiheit fällt arg knapp aus. An der Verarbeitungsqualität gibt es nichts zu kritisieren, das verspielte Design ist Geschmackssache. Wenn man sich aber die große Mini-Fangemeinde ansieht, dann liegt Mini mit seinen Produkten goldrichtig. Schließlich werden auch heftige Kaufpreise akzeptiert. Im Falle des Testwagens ab 20.950 Euro.

Karosserievarianten: Dreitürer, Viertürer (Countryman), Cabrio.

Konkurrenten: Fiat 500 Cabrio.

+ gute Verarbeitungsqualität, vorne ordentliches Platzangebot, elektrisches Verdeck Serie, sportliches Fahrwerk mit genug Komfort, besonderes Image

- verspieltes Cockpit, hohe Anschaffungskosten



ADAC-URTEIL

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

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen durchweg guten Eindruck, das gilt für die Bleche wie für die Kunststoffe. Auch das elektrische Verdeck (Serie) ist sauber vernäht und passgenau. Als Besonderheit kann man den vorderen Teil wie ein Schiebedach öffnen. 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. 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 und die Seitenverkleidungen in den Türen 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 Lackkratzen. Die maximale Zuladung beträgt gute 385 kg (inkl. Fahrer).

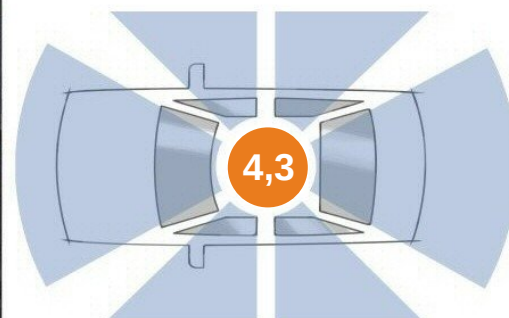
⊖ Die Fahrzeugseiten sowie Front und Heck sind weitgehend ungeschützt, kleine Rempler führen schnell zu teuren Beschädigungen. Die Verkleidung des Unterbodens lässt zu wünschen übrig, hier fehlt es an aerodynamischer Optimierung. Serienmäßig gibt's ein Reifenreparaturset, optional sind aber Runflat-Reifen erhältlich. Einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel hat sich BMW gespart.

⊕ Die Abmessungen der Karosserie lassen sich 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 samt adaptiver Lichtverteilung) und eine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich. 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. Im Mini Cabrio sind die Parksensoren hinten serienmäßig.

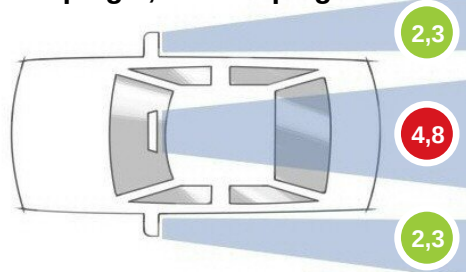


Bei geschlossenem Verdeck ist die Sicht, besonders nach schräg hinten, sehr schlecht.

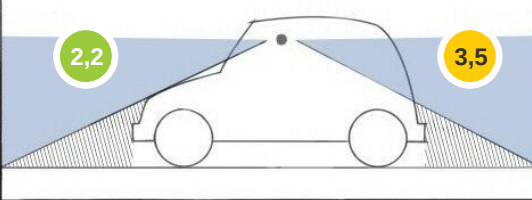
Rundumsicht



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 der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Mini Cabrio schlecht ab, vor allem die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht ein. Die Übersicht auf den Verkehr ist eher mäßig, weil man recht tief sitzt. Im Innenspiegel sieht man wenig, weil auch der Blick aus der Heckscheibe heraus mager ausfällt.

3,2

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.

– 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.

4,8

Kofferraum-Volumen*

– Im Gepäckabteil steht ein Volumen von nur 130 l zur Verfügung - das ist selbst für einen Kleinwagen sehr wenig. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Laderaum auf 315 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Nur 130 l Volumen bietet der Kofferraum des Mini Cabrio.

3,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich einfach entriegeln und herunterklappen. Auch das Schließen ist kein Problem. Mit 73 cm liegt die Ladekante recht hoch; die innere Bordwand fällt mit 25 cm sehr ungünstig aus, das stört vor allem beim Entladen. Die Ladeöffnung ist klein, immerhin kann man das Verdeck etwas anheben (umständlich über zwei Hebel). Der Kofferraum ist nicht sehr tief, man wird aber durch die abstehende Heckklappe vom Auto etwas "ferngehalten". Der Kofferraumboden ist nicht eben, bei umgeklappten Rücksitzlehnen bleibt eine Stufe. Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus.

3,0

Kofferraum-Variabilität

Die Lehne ist mittig geteilt, sie lässt sich vom Innenraum aus entriegeln und umklappen. Für Kleingepäck sind ein Netz am Kofferraumboden (optional) und Verzurrösen vorhanden, so muss auch bei flotter Kurvenfahrt im Kofferraum nichts hin und her rutschen.

⊕ Die Ergonomie und Bedienbarkeit des Mini Cabrio 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 (nicht im Testwagen), dessen Display sich übersichtlich in Armaturenbrettmittel befindet; der i-Drive-Knubbel befindet sich unten hinter dem Schalthebel - wenig glücklich und nicht sofort als Bedienelement 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. Das Verdeck öffnet und schließt elektrisch per Knopfdruck.



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

⊖ 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. Unpraktisch wurden die Instrumente gestaltet: vor dem Fahrer befindet sich der unwichtigere Drehzahlmesser, der viel wichtigere (riesige) Tacho in Fahrzeugmitte. 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.

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 knapp 1,90 m bequem Platz. Die Innenbreite dagegen ist knapp bemessen.

4,6

Raumangebot hinten*

– Das Mini Cabrio 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 1,53 m Größe. Kopffreiheit stünde deutlich mehr zur Verfügung. Auch die Innenbreite ist knapp bemessen, reicht aber für zwei Personen nebeneinander problemlos aus.



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

2,2

KOMFORT

2,2

Federung

+ Die Abstimmung der Feder und Dämpfer ist BMW gut gelungen. Die Auslegung ist tendenziell straff, bietet aber deutlich mehr Komfort als die geschlossenen Cooper-Modelle. Ein Kurvenräuber bleibt der Kleinwagen dennoch - wer etwas über Seitenneigung erfahren will, sitzt auch in diesem 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, etwas 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 Spaßauto auch für sportlich ambitionierte Fahrer.

2,0

Sitze

Testwagen mit optionalen 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, sind aber etwas steil. Sie sind ordentlich konturiert, Erwachsenen fehlt es aber etwas an Oberschenkelunterstützung bei den Sitzflächen. Dank Teillederbezug sind die Sitze auch bei sommerlichen Temperaturen nicht so schweißtreibend.

3,3

Innengeräusch

Im Innenraum des Mini Cabrio geht es nicht besonders leise zu, was aber auch am Cabriodach liegt. Bis 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel noch im zufriedenstellenden Bereich. Der Motor hält sich meistens im Hintergrund, nur unter Last ist er deutlich zu vernehmen. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

2,2 Klimatisierung

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

⊕ 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. 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 gut an und zeigt eine ordentliche Heizleistung, vorne etwas besser als hinten.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Der 1,6-l-Benziner sorgt für ordentliche Fahrleistungen im nicht gerade leichten Mini Cabrio. Wenn man die Gänge ausdreht, kann man Überholmanöver zügig absolvieren. Das schaltfaule Fahren liegt dem One Cabrio nicht so, weil eine sehr lange Getriebeabstufung dem Motor jegliches Temperament nimmt. Entsprechend mager fallen die Durchzugswerte aus.

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 zeigt er sich nur unter 1.500 U/min.

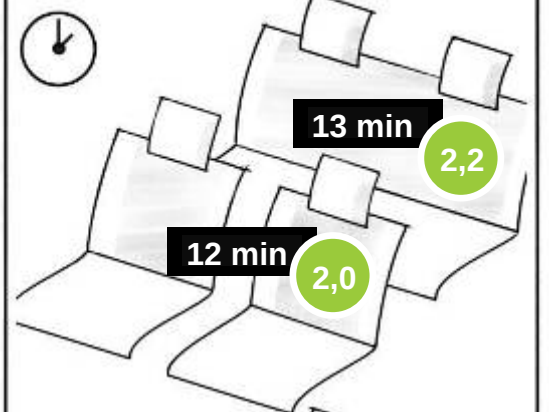
1,6 Schaltung

⊕ 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).

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist eng gestuft, wodurch sich zwischen den Gängen nur kleine Drehzahlsprünge ergeben. Von Nachteil ist aber die sehr lange Gesamtübersetzung. Schon im ersten Gang im Motor-Leerlauf bewegt sich der Mini One mit etwa 10 km/h. Das hat auch zur Folge, dass man den Motor beim Anfahren leicht abwürgt. Der sechste Gang geht nur noch als Schongang durch, will man Beschleunigen, muss man runter schalten. Die lange Auslegung drückt aufs Temperament des Autos, unterstützt andererseits aber tatkräftig beim Spritsparen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9

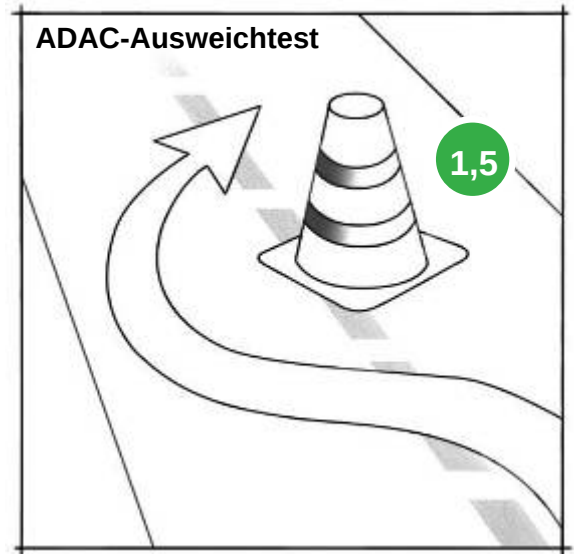
FAHREIGENSCHAFTEN

1,4

Fahrstabilität

+ Das Mini One Cabrio fährt sich fast wie ein Go-Kart, es 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 Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Ein Kontrollsystem informiert über einen eventuellen Reifenluftdruckverlust. Beim ADAC-Ausweichtest liefert das Cabrio ein gutes Ergebnis ab. Weitgehend neutral und gut beherrschbar durchfährt es den Parcours und erfreut mit seiner Agilität. ESP regelt feinfühlig und effektiv.

ADAC-Ausweichtest



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

1,8

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 10,9 m.

3,1

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 mäßige 39,5 Meter erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 175/65 R15). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest. Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer, in Notsituationen das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,3

SICHERHEIT

3,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Mini One Cabrio 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 1,75 m guten Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze hinten ist günstig. 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 als Dreitürer (vor Facelift) volle fünf Sterne (Test 2007) - für das Cabrio ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten.

2,4

Kindersicherheit

+ Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme mit den vorhandenen Gurten wackelfrei unterbringen, besser noch mit Isofix und Ankerhaken. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist optimal und die Gurtschlösser sind kurz genug. Auch die Gurtlängen sind lang genug bemessen. Auf dem Beifahrersitz sieht das ebenso gut aus. Serienmäßig lässt sich der rechte Frontairbag abschalten, dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze gesichert werden. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz. Der dreitürige Mini hat im Crashtest nach EuroNCAP-Norm bei der Kindersicherheit ordentlich abgeschnitten (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. Der Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm hat ein zufriedenstellendes bis mäßiges Ergebnis hervorgebracht, er wurde mit einem Dreitürer durchgeführt (Test 2007).

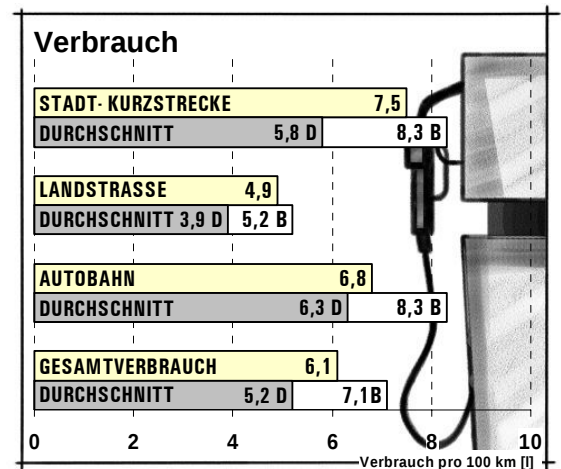
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini One Cabrio liegt bei 6,1 Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Austoß von 142 g je Kilometer. Im EcoTest reicht dies nur für 22 Punkte in der Klasse der Kleinwagen. Innerorts benötigt das Mini Cabrio 7,5 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,8 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleiben die Schadstoffwerte vorbildlich niedrig. So ergeben sich unterm Strich beim EcoTest vorbildliche volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, erreicht das Cabrio im ADAC EcoTest insgesamt 72 Punkte und damit vier von fünf Sternen.



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

3,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Mini One Cabrio in seinem Klassenumfeld nicht besonders niedrig ausfällt, kann er hier keine gute Bewertung erzielen.

1,8 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 1,6-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Durch diese langen Abstände verringert sich die Zahl der Werkstattaufenthalte und somit die Kosten. Durch die preisgünstige Serienbereifung halten sich auch die Ausgaben für den Reifenersatz auf niedrigem Niveau. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile, wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut.

⊖ Teure Werkstattstundensätze verhindern eine noch bessere Benotung.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Dem Mini One Cabrio wird eine gute Wertstabilität prognostiziert. Positiv wirkt sich das gute Image von Mini aus. Es ist gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem Modellwechsel zu rechnen, daher fällt die erwartete Wertstabilität nicht sehr gut aus.

5,1

Kosten für Anschaffung*

– Der Basispreis von 20.950 Euro ist hoch, erst recht für einen Kleinwagen. Selbst einfache Dinge wie eine Klimaanlage kosten Aufpreis. Immerhin sind das elektrische Verdeck und die hinteren Parksensoren Serie. Aber sonst läuft es wie bei BMW - alles was schön und praktisch ist, kostet extra.

2,9

Fixkosten*

Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei günstigen 58 Euro. Im zufriedenstellenden Bereich bewegt sich die Einstufung bei der Haftpflichtversicherung, teuer kommt die Vollkasko und vor allem die Teilkasko.

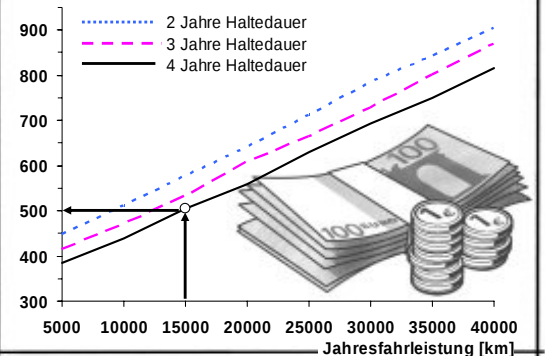
4,3

Monatliche Gesamtkosten*

– Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich das Mini One Cabrio nur im hinteren Feld unter seinen Mitbewerbern einordnen. Zwar halten sich die Fixkosten in Grenzen, hoch fallen aber die Betriebskosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent aus.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 504 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	One	Cooper	Cooper S	Cooper D	Cooper SD
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW(PS)]	72(98)	90(122)	135(184)	82(112)	105(143)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	153/3000	160/4250	240/1600	270/1750	305/1750
0-100 km/h[s]	11,3	9,8	7,3	10,3	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	198	225	194	210
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,1 S	6,4 S	4,2 D	4,7 D
CO ₂ [g/km]	133	133	139	105	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/22	15/19/22	16/20/22	16/20/22	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	58	58	70	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	511	596	513	565
Preis [Euro]	20.950	23.550	27.750	25.200	28.750

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	72 kW (98 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	153 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15H
Reifengröße (Testwagen)	175/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/ 4,9/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	133g/km / 142g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3723/1683/1414 mm
Leergewicht/Zuladung	1205 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	130 l/315 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	655 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	190 Euro
Automatikgetriebe	1540 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	320 Euro
Parkhilfe, elektronisch	Serie
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	960 Euro/1290 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°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	139 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	254 Euro
Monatliche Gesamtkosten	504 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/22
Grundpreis	20.950 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

WIRTSCHAFTLICHKEIT **3,8**

Betriebskosten*	4,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Anschaffung*	5,1
Fixkosten*	2,9
Monatliche Gesamtkosten*	4,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen