



Mini Cooper SD Coupé

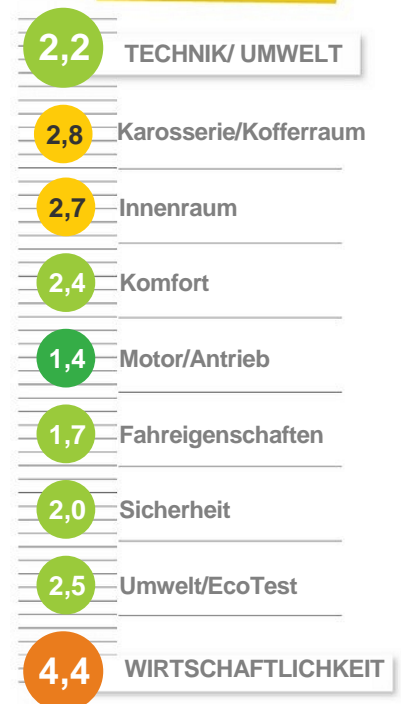
Dreitüriges Coupé der Kleinwagen-Klasse
(105 kW / 143 PS)

Als fünftes Modell der Mini-Familie gibt es nun ein auf Sportlichkeit getrimmtes Coupé. Als Cooper SD begeistert der gerade einmal 1,2 t schwere Zweisitzer dank drehmomentstarkem Dieselmotor mit hervorragenden Fahrleistungen, bei Bedarf geht's in 4,4 s von 60 auf 100 km/h. Flink wuselt der Kleinwagen über kurvige Landstraßen und macht dem Fahrer dabei die größte Freude. 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 sind in Ordnung. Insgesamt ein feines, kleines Sportcoupé, das zwar nicht den größten Nutzwert bietet, dafür aber für hohen Fahrspaß und Aufmerksamkeit sorgt. Leider ist der zweisitzige Cooper SD mit einem Grundpreis von 26.300 Euro extrem teuer. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Viertürer (Clubman), Cabrio. **Konkurrenten:** keine.

- +** hervorragende Fahrleistungen, angemessener Verbrauch, gute Verarbeitungsqualität, für Coupé großer Kofferraum, sichere und sportliche Fahreigenschaften
- verspieltes und unübersichtliches Cockpit, keine Kofferraumvariabilität, enorme Anschaffungs- und Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Das erste zweisitzige Coupè der Marke zeigt sich insgesamt gut verarbeitet. An vielen Bedienelementen erkennt man Parallelen zu aktuellen BMW Modellen. Auch die Verarbeitung liegt auf BMW-Standard. Hochwertige Materialien gepaart mit unkonventionellen Details lassen das Lifestyle-Coupé äußerst edel wirken. Mit verschiedenen Ausstattungspaketen lassen sich die Karosserie und der Innenraum weiter aufwerten. Nettes Detail: die Mittelkonsole, die Seitenverkleidungen und in den Türen lassen sich indirekt in verschiedenen Farben beleuchten (Aufpreis). 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. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen; der Tankstutzen verfügt über einen Fehlbetankungsschutz. Die Türausschnitte sind nach außen gut abgedichtet und verschmutzen kaum, Kunststoffeinlagen schützen die Schweller vor Lackkratzern. Die maximale Zuladung beträgt für einen Zweisitzer akzeptable 225 kg (inkl. Fahrer). Optional sind entweder ein Notrad oder Runflat-Reifen erhältlich. Die Runflat-Reifen erhöhen die Fahrsicherheit bei einer Reifenpanne, da man nicht die Kontrolle über das Fahrzeug verliert und noch bis zur nächsten Werkstatt weiterfahren kann. Einen Wagenheber und einen Radmutterenschlüssel gibt es nur in Verbindung mit Notrad.

⊖ Die Fahrzeugseiten sowie Front und Heck sind weitgehend ungeschützt, kleine Rempler führen schnell zu teuren Beschädigungen. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord. Dachlasten sind beim Coupé nicht erlaubt.

Sicht

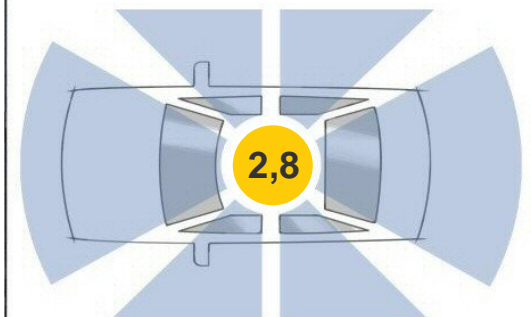
Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Mini Coupé ordentlich ab. Die vergleichsweise schmalen A-Säulen wirken sich positiv auf das Ergebnis aus, auch wenn die Sicht nach schräg hinten doch recht stark eingeschränkt ist. Die Übersicht auf den Verkehr ist eher mäßig, weil man recht tief sitzt. Die Karosserieabmessungen lassen sich nach vorne und hinten schlecht abschätzen, da man die Motorhaube bzw. das Heck kaum im Blickfeld hat. Aufgrund der tiefen Karosserie werden aber Hindernisse direkt vor oder hinter dem Fahrzeug recht gut erkannt.

⊕ Die Außenspiegel sind groß und besitzen beide einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden.

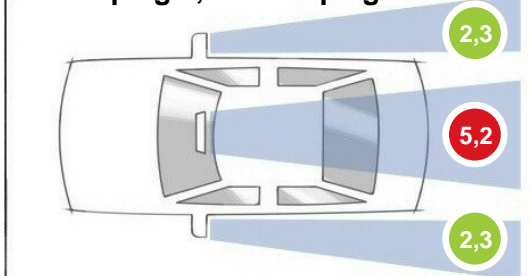


Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

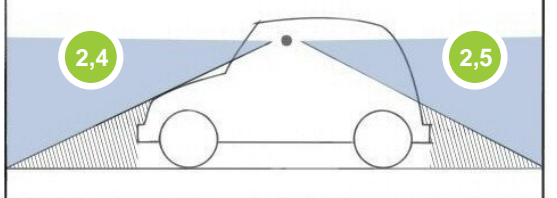
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

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. 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. Das Coupé lässt sich einfach einparken, eine Einparkhilfe ist aber leider nur für hinten erhältlich.

➖ Im Innenspiegel sieht man wenig, weil auch der Blick aus der Heckscheibe heraus eher mager ausfällt. Die Außenspiegel sind nur gegen Aufpreis beheizbar. Bei vielen deutlich günstigeren Fahrzeugmodellen findet man diese bereits serienmäßig an Bord.

3,6

Ein-/Ausstieg

Die Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung ist aufgrund der ungünstigen runden Form und den sehr kleinen Tasten schlecht zu handhaben, da man die Tasten leicht verwechselt. Man steigt nicht besonders komfortabel ein und aus, da die Frontscheibe sehr flach verläuft und die Türöffnung dadurch niedrig ist. Zudem ist die Sitzhöhe gering. Positiv sind der geringe Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitz, sowie die niedrige Schwellerhöhe. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

➖ 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. Am Dachhimmel gibt es keine Haltegriffe für die Insassen.

2,0

Kofferraum-Volumen*

➕ Der Kofferraum fällt für ein Coupé in der Kleinwagenklasse gar nicht so schlecht aus. Es steht ein Volumen von 275 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung).



Mit 275 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse recht üppig.

2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach über einen Taster öffnen, doch zum Anheben der schweren Heckklappe mit integriertem Heckspoiler benötigt man doch etwas mehr Kraft. Schließen kann man die Heckklappe dagegen einfach über gut erreichbare Griffmulden an der Innenseite der Klappe. Unter die geöffnete Klappe können Personen bis 1,80 m stehen, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Die äußere Ladekante liegt auf guter Höhe (66 cm über dem Asphalt), doch leider stört inne eine hohe Ladekante von knapp 20 cm, über welche schweres Gepäck gehoben werden muss.

➕ Die Ladeöffnung ist groß ist und das Gepäckabteil dank der geringen Tiefe gut zugänglich. Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist insgesamt gut, auch wenn der Boden leider nicht ganz eben ist.

4,5

Kofferraum-Variabilität

➕ In der Rückwand des Kofferraums findet man eine Durchladeluke (abschließbar), wodurch auch lange Gegenstände transportiert werden können.

– Um die Variabilität des Heckabteils ist es schlecht bestellt. Das Kofferraumvolumen lässt sich nicht erweitern. Immerhin gibt es ein Ablagefach am Boden und Verzurrösen.

2,7 INNENRAUM

2,4 Bedienung

+ Die Ergonomie und Bedienbarkeit gehen insgesamt in Ordnung, an einigen Stellen leidet sie aber erheblich 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 mit geringem Kraftaufwand 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 Armaturenbrettmittle befindet; der i-Drive-Knubbel befindet sich unten hinter dem Schalthebel - wenig glücklich und aufgrund seiner Form 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 Verarbeitung ist von guter Qualität, die Funktionalität muss jedoch hinter dem ausgefeilten, mit Liebe zum Detail ausgeführtem Innenraumdesign zurückstehen.

– Die Heizungsschalter befinden sich weit unten in der Mittelkonsole und sind dadurch schlecht 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 grobe 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.

2,8 Raumangebot vorne*

Das Raumgefühl fällt vorne zufriedenstellend aus. Aufgrund der schräg stehenden Frontscheibe und der nicht besonders großzügigen Innenbreite fühlt man sich etwas eingengt. Sowohl die Kopf- als auch Beinfreiheit sind für ca. 1,90 m große Personen ausreichend.

2,4

KOMFORT

2,5

Federung

+ Die sportliche Fahrwerksauslegung passt zum Coupé und macht den Zweisitzer zum echten Kurvenräuber, selbst bei schneller Kurvenfahrt tritt kaum Seitenneigung auf. Während ihn lange Bodenwellen nicht aus der Ruhe bringen, dringen kurze Wellen, z.B. aufgeschobener Teer vor Ampeln, deutlicher zu den Insassen durch. Auch Einzelhindernisse werden aufgrund der straffen Auslegung nur wenig absorbiert und hart an die Insassen weitergegeben. Dafür ist Stuckern kein Problem. Voll beladen nimmt der Mini kleine Straßenunebenheiten gelassener, behält aber seine Agilität. Kurzum: ein echtes Spaßauto für sportlich ambitionierte Fahrer, mit geringem Langstreckenkomfort.

2,0

Sitze

Testwagen mit serienmäßigen Sportsitzen.

+ Die recht straff gefederten serienmäßigen Sportsitze im Cooper SD, bieten einen guten Komfort. Durch die sportliche Ausformung gewähren sie festen Seitenhalt. Für optimale Rückenunterstützung ist eine einstellbare Lordosenstütze erhältlich (einstellbar in ihrer Intensität, nicht in der Höhe). Beide Sitze sind serienmäßig höheneinstellbar und bietet selbst groß gewachsenen Personen eine entspannte Sitzposition.

- Der Lederbezug (optional) wirkt bei warmen Temperaturen schweißtreibend, ihm fehlt eine durchlüftend wirkende Perforation.

3,1

Innengeräusch

Ein Leisetreter ist das Mini Coupé im Innenraum nicht. Der Geräuschpegel bis Tempo 130 liegt mit über 71 dB(A) allenfalls im durchschnittlichen Bereich. Der Motor ist meist präsent, wenngleich nicht störend laut. Gerade unter Last hat der Diesel einen kernigen Klang. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

2,7

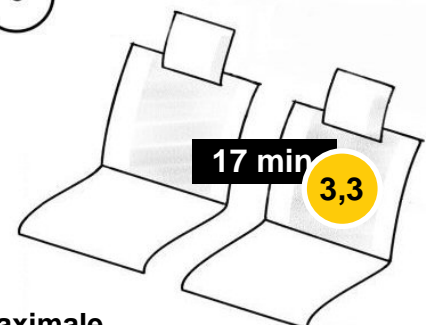
Klimatisierung

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

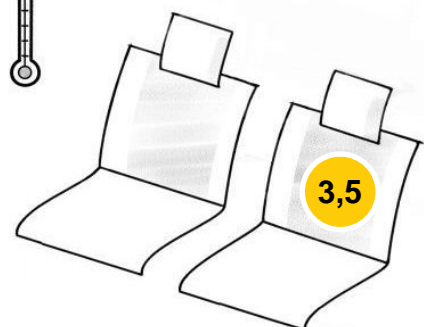
Die Temperatur der optionalen Klimaautomatik kann für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam vorgewählt werden, ebenso die Luftmengenverteilung, die aber für unten, mitte und oben eine individuelle Einstellung erlaubt. Die Heizung spricht bei sehr kalten Außentemperaturen zufriedenstellend an und zeigt eine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

+ Die serienmäßige Klimaanlage sorgt im Sommer innen für angenehme Temperaturen. Die optionale Klimaautomatik regelt feiner und situationsangepasst. Ein Aktivkohlefilter hält unangenehme Gerüche und Pollen zurück.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,4

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind für einen Kleinwagen über jeden Zweifel erhaben, der 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 schon 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 lediglich 4,4 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 sechs Gänge lassen sich ordentlich schalten, teilweise arbeitet die Schaltung aber etwas hakelig, weil die Schaltwege sehr 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 den Cooper SD trotz "nur" 143 PS ungemein flott und agil.

1,7

FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

Fahrstabilität

⊕ Das mini Coupé fährt sich fast wie ein Go-Kart, 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. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Cooper SD ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Weitgehend neutral und gut beherrschbar durchfährt er den Parcours, das serienmäßige ESP greift früh und effizient ein und unterstützt den Fahrer, die Gefahrensituation schadfrei zu überstehen.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ Auf kurvenreicher Strecke ist das Mini Coupé 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. Lastwechselreaktion sind ihm dabei beinahe völlig fremd.

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 10,9 m.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37 Meter erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Goodyear Excellence 87V der Größe 195/55 R16).

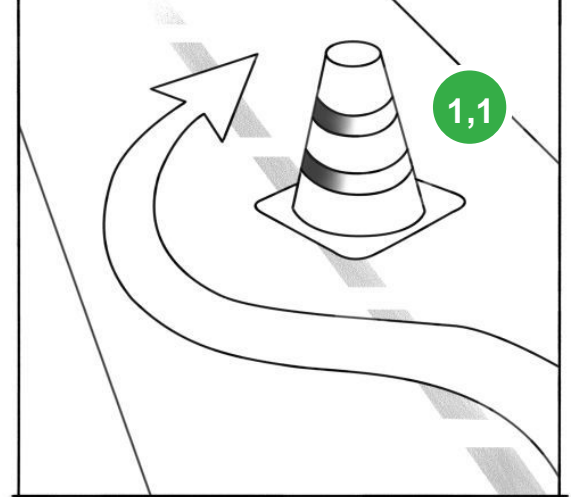
2,0 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Mini Coupé verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC und einen Bremsassistenten. Mit den Runflat-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.

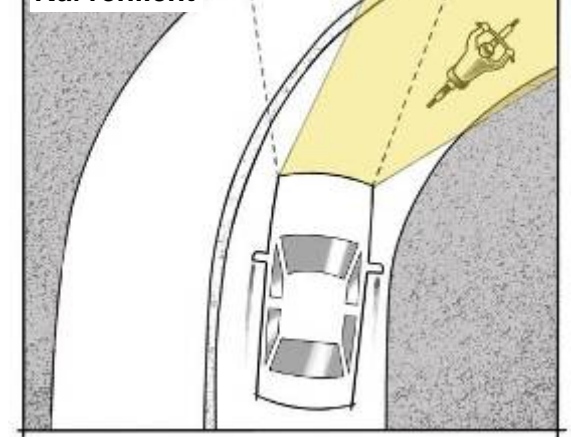
⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

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.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und Kopfairbags. Ähnlich wie der Mini, sollte auch das Coupé eine hohe Crashesicherheit besitzen. Die Kopfstützen reichen in der Höhe für fast 1,90 m große Personen, sie haben einen sehr geringen Abstand zu den Köpfen der Passagiere. Beide Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. An den sehr stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Auf dem Beifahrersitz lässt sich der rechte Frontairbag abschalten (Serie), dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze gesichert werden. Mit dem Gurt lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen.

⊖ Leider gibt es aber keine Isofix-Verankerungspunkte auf dem Beifahrersitz.

3,5 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern sollte noch moderat ausfallen. Unter der Motorhaube gibt es keine harten Motorbauteile, die ein Verletzungsrisiko darstellen würden. Etwas aggressiver gestaltet wirken aber die vorderen Bereiche der Stoßstange und Motorhaube.

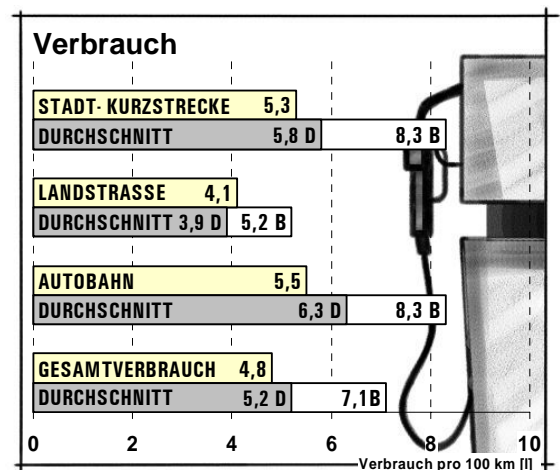
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Coupé Cooper SD liegt bei 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Austoß 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 43 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, erreicht der Cooper-Diesel in der starken Variante im ADAC EcoTest insgesamt 71 Punkte und damit gerade so vier von fünf Sternen.



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

4,4

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.

3,4

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. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 180.000 km ausgetauscht.

⊕ 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 sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung. Mini gewährt noch immer keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

1,9

Wertstabilität*

⊕ Dem ersten Zweisitzer von Mini mit sportlichem und zugleich sparsamen Dieselmotor kann eine gute Wertstabilität prognostiziert werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Das Mini Coupé ist als Cooper SD ab 26.300 Euro erhältlich - das sind knapp 2.000 Euro mehr als für den normalen Mini Cooper SD. Für ein Coupé in der Kleinwagenklasse ist das enorm teuer, auch wenn die Serienausstattung für einen Kleinwagen üppig ausfällt (z.B. Sportsitze, Klimaanlage, elektrische Fensterheber, sechs Airbags und ESP sind Serie). Bemerkenswert ist die Vielzahl an Ausstattungsdetails, welche optional geordert werden können und kaum in einem anderen Kleinwagen überhaupt erhältlich wären.

5,5

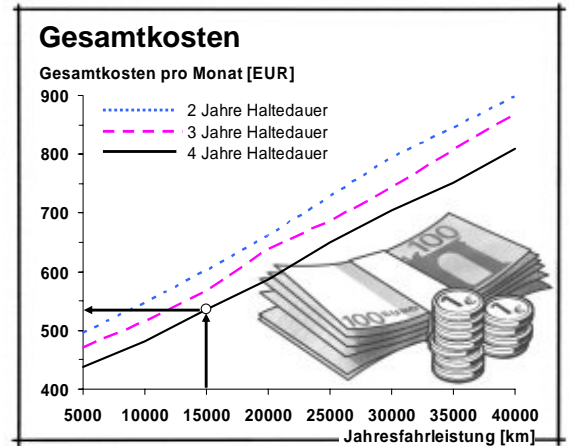
Fixkosten*

⊖ 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-Dieselmotor in Ordnung - dank niedrigem CO₂-Ausstoß von 114 g/km im reinen EU-Zyklus.

5,1

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich das Mini Cooper SD Coupé 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: 536 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Cooper	Cooper S	John Cooper Works	Cooper SD
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW(PS)]	90(122)	135(184)	155(211)	105(143)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1600	260/1850	305/1750
0-100 km/h[s]	9,0	6,9	6,4	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	230	240	216
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,4 S	6,8 S	8,1 S	4,8 D
CO2 [g/km]	127	136	165	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/22	16/19/22	16/19/22	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	46	64	122	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	491	572	693	536
Preis [Euro]	21.200	25.300	31.150	26.300

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	10,95/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/ 4,1/ 5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114g/km / 127g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3734/1683/1384 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1900 mm
Leergewicht/Zuladung	1240 kg/225 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	275 l/275 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	830 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Start-Stop-System	Serie°
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	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/330 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1950 Euro°
Sitzbezüge, Leder	ab 1100°
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	250 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt + 60 Euro)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	150 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	293 Euro
Monatliche Gesamtkosten	537 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/22
Grundpreis	26.300 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

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen