



## Mini Cooper S Roadster

Zweitüriger Roadster in der Kleinwagenklasse  
(135 kW / 184 PS)

**D**er Mini Roadster begeistert als Cooper S mit seinen sehr sportlichen Fahrleistungen. Der gerade einmal 1,3 t schwere Zweisitzer beschleunigt mit seinen 184 Turbo-PS in nur sieben Sekunden auf 100 km/h und begeistert schon bei niedrigen Drehzahlen mit hervorragendem Durchzug und sportlichem Motorklang. 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. Ansonsten hat der Roadster aber relativ wenig zu bieten. Der Verbrauch fällt hoch aus, das kaum isolierte Stoffverdeck lässt den Geräuschpegel im Innenraum bei Autobahntempo stark ansteigen, und das verspielte Cockpit ist alles andere als ergonomisch gestaltet. Für die getestete Variante werden stolze 26.750 Euro fällig, die Grundausstattung fällt dabei für einen Kleinwagen zwar üppig aus, doch muss man als Beispiel selbst für ein elektrisches Verdeck nochmals extra bezahlen. Immerhin zeigt sich der Mini gut verarbeitet und bietet eine Reihe an Extras, welche in dieser Klasse nicht selbstverständlich sind. Fazit: Insgesamt ein feiner, kleiner Roadster, welcher zwar kaum Nutzwert bietet, dafür aber für hohen Fahrspaß und Aufmerksamkeit sorgt.

**Karosserievarianten:** Coupe. **Konkurrenten:** Renault Wind.

- +** hervorragende Fahrleistungen, präzise Lenkung, sportliche und sichere Fahreigenschaften, langstreckentaugliche Sportsitze
- lauter Innenraum durch kaum isoliertes Verdeck, hoher Verbrauch, verspieltes und unübersichtliches Cockpit, keine Kofferraumvariabilität, enorme Anschaffungs- und Unterhaltskosten



### ADAC-URTEIL

**2,6** AUTOTEST

**4,7** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**4,5** Familie

**2,9** Stadtverkehr

**3,2** Senioren

**2,5** Langstrecke

**4,4** Transport

**1,1** Fahrspaß

**3,6** Preis/Leistung

3,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

### Verarbeitung

**+** Der Mini Roadster zeigt sich größtenteils 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 den Roadster äußerst edel wirken. Mit verschiedenen Ausstattungspaketen lassen sich die Karosserie und der Innenraum weiter aufwerten. 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 nur schlecht isolierte Stoffverdeck lässt sich serienmäßig nicht wie sonst bei vielen anderen Roadstern elektrisch öffnen, sondern muss von Hand geöffnet werden. Immerhin funktioniert das Öffnen und Schließen recht einfach und in kurzer Zeit. Ein Windschott kann gegen Aufpreis erworben werden, welches aber die Zugluft nicht ganz von den Insassen fern halten kann. Gegen Aufpreis ist zumindest ein halbautomatisches Verdeck erhältlich.

4,1

### Alltagstauglichkeit

Der Mini Cooper S Roadster kommt dank 50 l Tank mit einer Tankfüllung rund 780 km weit.

**-** Ansonsten sieht es mit der Alltagstauglichkeit aber eher mau aus. Der nur für zwei Personen ausgelegte Roadster hat eine geringe Zuladung von gerade mal 215 kg. Der Roadster 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).

3,0

### Sicht

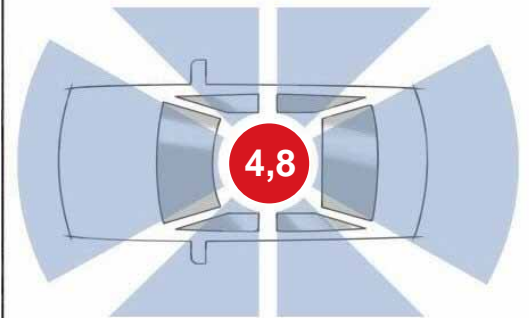
Der Mini Roadster gehört trotz seiner kompakten Außenmaße nicht zu den übersichtlichsten Fahrzeugen. Aufgrund der tiefen Sitzposition hat man keinen besonders guten Überblick auf den Verkehr. Die Fahrzeugenden lassen sich kaum einsehen, was Rangieren in der Stadt nicht unbedingt erleichtert.

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

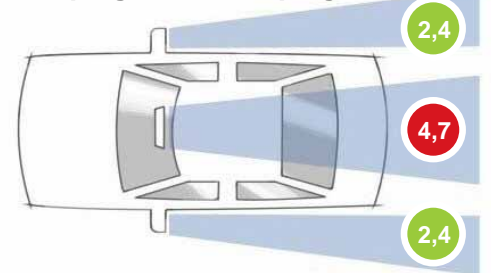


Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

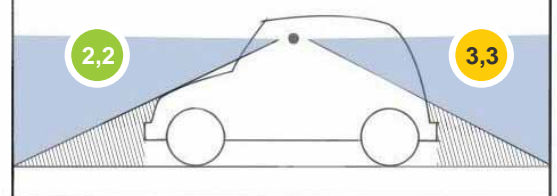
#### Rundumsicht



#### 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. Eine Einparkhilfe hinten ist serienmäßig verbaut.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Roadster sehr schlecht ab. Das hohe Heck und die sehr kleine Heckscheibe verdecken die Sicht nach hinten beinahe komplett. Auch zur Seite sieht man kaum etwas. Aufgrund der kleinen Heckscheibe ist auch die Sicht im Innenspiegel unzureichend. Für beheizbare Außenspiegel muss man extra bezahlen, das ist nicht mehr zeitgemäß. Für vorne gibt es keine Einparksensoren.

### 3,5 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 für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Die Türbremsen sind 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.

### 3,9 Kofferraum-Volumen\*

Im Kofferraum des Mini Roadster finden maximal 240 l Gepäck platz. Bei geöffnetem Verdeck wird der Stauraum nicht eingeschränkt.



**Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse gerade noch von durchschnittlicher Größe.**

### 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich einfach über einen Taster öffnen und anheben. Schließen kann man die Heckklappe einfach über gut erreichbare Griffmulden an der Innenseite der Klappe. Die äußere Ladekante liegt auf guter Höhe (64 cm über dem Asphalt), doch leider stört innen eine hohe Ladekante von rund 16 cm, über welche schweres Gepäck gehoben werden muss. Das Format des Kofferraums ist nicht ideal. Durch die geringe Höhe können sperrige Gegenstände nicht untergebracht werden.

⊖ Beim Beladen des Roadsters sollte man aufpassen, dass man sich den Kopf nicht an der geöffneten Klappe anstößt.

### 4,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ In der Rückwand des Kofferraums findet man eine Durchladelupe, 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.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,9 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. 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 Armaturenbrettmitte 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. 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. Die elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz.

### 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. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,90 m große Personen. Die Kopffreiheit ist etwas großzügiger bemessen (ca. zwei Meter große Personen).

5,0

## Innenraum-Variabilität

- Der Roadster besitzt eine sehr schlechte Innenraum-Variabilität.

2,8

## KOMFORT

2,8

## Federung

Die sportlich, straffe Fahrwerksauslegung macht den Zweisitzer zum echten Kurvenräuber, selbst bei schneller Kurvenfahrt tritt kaum Seitenneigung auf. Während lange Bodenwellen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe bringen, dringen kurze Wellen, z.B. aufgeschobener Teer vor Ampeln, deutlich 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. Kurzum: ein echtes Spaßauto für sportlich ambitionierte Fahrer, mit geringem Langstreckenkomfort. Optional ist für den Cooper S Roadster ein noch strafferes Sportfahrwerk lieferbar.

2,2

## Sitze

- + Die recht straff gefederten serienmäßigen Sportsitze im Cooper S 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 höhenjustierbar und bieten selbst groß gewachsenen Personen eine entspannte Sitzposition.
- Der Lederbezug (optional) wirkt bei warmen Temperaturen schweißtreibend, ihm fehlt eine durchlüftend wirkende Perforation.

4,7

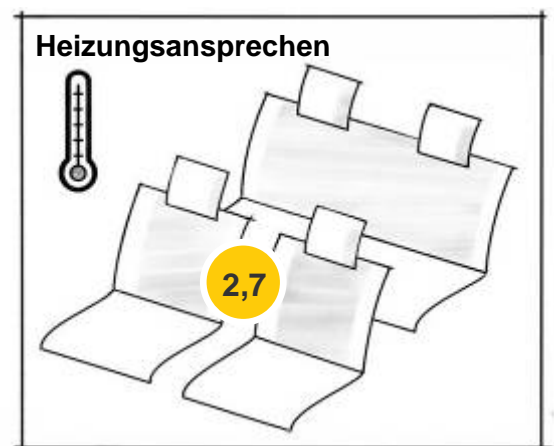
## Innengeräusch

- Durch das kaum isolierte Stoffverdeck dringen bei Autobahntempo deutliche Windgeräusche bis in den Innenraum, was auf Dauer nerven kann. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 75,3 dB(A) ermittelt. 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

Der Mini Roadster ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch eine fein regelnde Klimaautomatik. Mit der Klimaautomatik kann die Temperatur für den Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgewählt werden, ebenso die Luftmengenverteilung, die aber für unten, mitte und oben eine individuelle Einstellung erlaubt. Die Heizung ist kräftig genug, um den kleinen Innenraum bei kalten Außentemperaturen zufriedenstellend schnell zu erwärmen. Bei Wahl der Klimaautomatik findet man auch einen Aktivkohlefilter an Bord.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,4

## MOTOR/ANTRIEB

0,6

### Fahrleistungen\*

⊕ Der Turbo-aufgeladene Vierzylinder sorgt mit seinen 184 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.

2,2

### Laufkultur

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

1,5

### 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. Die Kupplung lässt sich beim Anfahren gut dosieren. Eine Schaltempfehlungsanzeige hilft, die richtigen Gänge für eine ökonomische Fahrweise zu finden (sie sollte aber auffälliger sein).

1,8

### Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft, insgesamt aber etwas zu kurz übersetzt. Der drehmomentstarke Motor käme auch mit einer längeren Übersetzung gut zurecht. Ein länger übersetzter sechster Gang könnte zur Verbrauchssenkung beitragen.

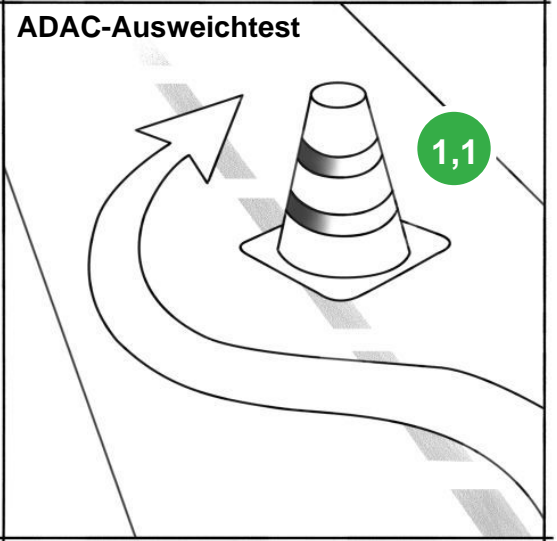
1,9

## FAHREIGENSCHAFTEN

1,4

### Fahrstabilität

⊕ Der Mini Roadster lässt sich fast wie ein Go-Kart bewegen, reagiert sehr direkt auf Lenkbefehle und verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Damit wird dem Fahrer ein sicheres Gefühl vermittelt. Der kurze Radstand und die direkt ansprechende Lenkung lassen den Roadster empfindlich auf Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen reagieren. Es müssen des öfteren leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden. Ein ab 80 km/h automatisch ausfahrender Heckspoiler soll den Anpressdruck und dadurch die Fahrstabilität bei höheren Tempo erhöhen. Serienmäßig ist der Mini mit einer elektronischen Traktionskontrolle ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch die dynamische Traktionskontrolle DTC.



**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.**

Sie beinhaltet eine elektronische Differenzialsperre, welche beim Beschleunigen aus Kurven zu hohen Schlupf am kurveninneren Rad erkennt und dieses durch Bremseingriffe abbremst. Dadurch kann mehr Drehmoment an das kurvenäußere Rad geleitet werden. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Roadster ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Der Mini fährt weitgehend neutral und sicher beherrschbar durch den Parcours, das serienmäßige ESP greift früh und effizient ein und unterstützt den Fahrer. Auf kurvenreicher Strecke ist der Roadster mit seiner direkten Lenkung und seinen geringen Wankbewegungen in seinem Element. Mit leichter Untersteuertendenz lässt er sich Go-Kart-ähnlich um die Kurven scheuchen - natürlich alles im Rahmen der physikalischen Grenzen. In kritischen Situationen hilft das serienmäßige DSC dem Fahrer, das Fahrzeug zu stabilisieren. Lastwechselreaktion sind bei Roadster kaum vorhanden.

---

## 2,1 Lenkung\*

- + Die Lenkung spricht sehr spontan um die Mittellage an und reagiert sehr gut auf Lenkbefehle. Angenehm für den Fahrer ist dabei die ausgezeichnete Präzision, ihm wird ein guter Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Wählt man den optionalen Sport-Button, kann man auf Tastendruck die Kennlinie der Lenkung verändern und erhält dann ein noch sportlicheres Lenkgefühl. Der Kraftaufwand beim Rangieren relativ gering.
- 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 Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. Der Wendekreis ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse mit knapp 11 m recht groß.

---

## 2,2 Bremse

- + Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurven ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand wurde ein Bremsweg von 37,0 Meter ermittelt (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Goodyear Excellence 87V der Größe 195/55 R16).

---

## 2,5 SICHERHEIT

---

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Mini Roadster verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC und einen Bremsassistenten. Mit den optionalen Runflat-Reifen 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.

---

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch kombinierte Seitenairbags (Kopf-Thorax). Es kann von einem guten Crashverhalten ausgegangen werden, einen ADAC Crashtest liegt nicht vor.

Die Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,85 m große Personen, sie haben einen geringen Abstand zu den Köpfen der Passagiere. Beide Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Überrollbügel hinter den Kopfstützen schützen die Insassen bei einem Überschlag.

## 2,5 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. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen montiert werden (bei deaktivierten Airbags). Die Montage von sehr hohen Kindersitzen ist auf dem Beifahrersitz geradeso möglich.
- ⊖ Leider gibt es aber keine Isofix-Verankerungspunkte auf dem Beifahrersitz. Das Beifahrerfenster besitzt keinen Einklemmschutz.

## 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.

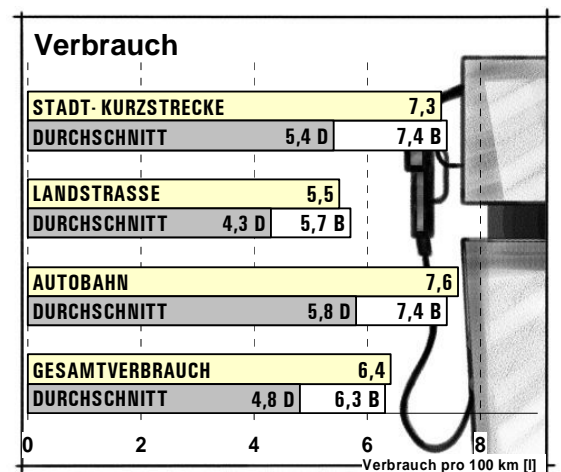
## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO2\*

- ⊖ Der Verbrauch des Mini Cooper S Roadster fällt mit durchschnittlich 6,4 l auf 100 km recht hoch aus, angesichts der hohen Motorleistung aber noch akzeptabel. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 7,6 l und auf der Landsstraße bei 5,5 l auf 100 km. Innerorts fällt der Verbrauch mit 7,3 l/100 km trotz Start-Stopp-Automatik und Batteriemangement (Rekuperation) relativ hoch aus. Beim ADAC EcoTest erreicht das Fahrzeug mit einem CO2-Ausstoß von 175 g/km nur 18 von 50 möglichen Punkten.

### 2,0 Schadstoffe

- ⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im niedrigen Bereich. Dadurch erreicht der Mini 40 von 50 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. Mit insgesamt 58 Punkten erhält der Mini Cooper S Roadster drei Sterne beim ADAC EcoTest.



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



---

**4,7**

## AUTOKOSTEN

---

**5,5**

### Betriebskosten\*

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

**3,1**

### 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 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. 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 schicken Roadster im Retro-Look kann in Verbindung mit dem sportlichen Motor ein stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

**5,5**

### Kosten für Anschaffung\*

– Mit einem Grundpreis von 26.750 Euro gehört der Cooper S Roadster nicht zu den Schnäppchen seiner Klasse. Immerhin bietet der Zweisitzer eine vernünftige Grundausstattung, auch wenn für Details wie Klimaautomatik oder elektrisches Verdeck nochmals extra bezahlt werden muss. Die ellenlange Sonderausstattungsliste bietet eine Reihe an Extras um das Fahrzeug noch individueller aber auch noch teuer zu machen.

**3,4**

### Fixkosten\*

Die KFZ-Steuern für den hubraumschwachen Benziner liegen trotz des hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bei lediglich 90 Euro im Jahr. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung bewegt sich auf erträglichem Niveau.

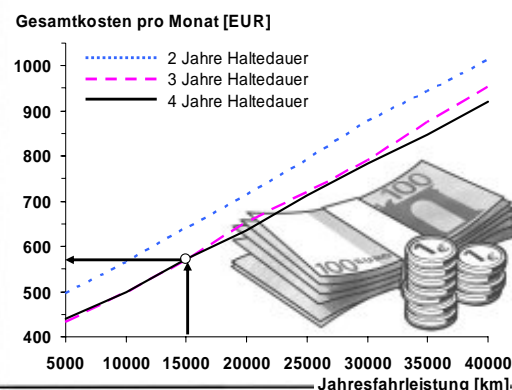
– Bei der Teil- und Vollkaskoversicherung langen die Versicherungen kräftig zu, die Fixkosten steigen dadurch beträchtlich.

5,3

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Durch die hohen Anschaffungs- und Unterhaltskosten steigen die absoluten monatlichen Kosten enorm. Auch der relativ günstige Restwertverlauf kann absolut betrachtet nicht mehr viel ausrichten.

### Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 573 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                                    | Cooper   | Cooper S | Cooper SD (DPF) | John Cooper Works |
|--|----------|----------|-----------------|-------------------|
| Aufbau/Türen                           | RO/2     | RO/2     | RO/2            | RO/2              |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                 | 4/1598   | 4/1598   | 4/1995          | 4/1598            |
| Leistung [kW(PS)]                      | 90(122)  | 135(184) | 105(143)        | 155(211)          |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min          | 160/4250 | 240/1600 | 305/1750        | 260/1850          |
| 0-100 km/h[s]                          | 9,2      | 7,0      | 8,1             | 6,5               |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]           | 199      | 227      | 212             | 237               |
| Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l] | 5,7 S    | 6,0 S    | 4,5 D           | 6,8 S             |
| CO2 [g/km]                             | 133      | 139      | 118             | 157               |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK          | 14/16/22 | 16/19/22 | 16/20/22        | 16/19/22          |
| Steuer pro Jahr [Euro]                 | 78       | 90       | 206             | 126               |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]         | 514      | 573      | 546             | 680               |
| Preis [Euro]                           | 22.600   | 26.750   | 27.750          | 31.900            |

#### 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 B                                   | Schadstoffklasse Euro5   |
| Hubraum  | 1598 ccm                 |
| Leistung                                       | 135 kW (184 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)                        | <b>195/55R16V</b>        |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe          |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>10,95/10,9 m</b>      |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 227 km/h                 |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 7,0 s                    |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)      | <b>3,7 s</b>             |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | <b>37 m</b>              |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe          | 6,0 l                    |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)       | <b>6,4 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>7,3/ 5,5/ 7,6 l</b>   |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 139g/km / <b>175g/km</b> |
| Innengeräusch 130km/h                          | <b>75,3dB(A)</b>         |
| Länge/Breite/Höhe                              | 3734/1683/1390 mm        |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | <b>1900 mm</b>           |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>1260 kg/215 kg</b>    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>240 l/240 l</b>       |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | - kg/- kg                |
| Dachlast                                       | - kg                     |
| Tankinhalt                                     | 50 l                     |
| Reichweite                                     | <b>780 km</b>            |
| Garantie                                       | Keine                    |
| Rostgarantie                                   | 12 Jahre                 |

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten            | <b>142 Euro</b> |
| Monatliche Werkstattkosten           | <b>49 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten                 | <b>77 Euro</b>  |
| Monatlicher Wertverlust              | <b>305 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten              | <b>573 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK    | 16/19/22        |
| Grundpreis                           | 26.750 Euro     |

## NOTENSKALA

|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| <span style="color: green;">●</span> Sehr gut      | 0,6 – 1,5 | <span style="color: orange;">●</span> Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| <span style="color: lightgreen;">●</span> Gut      | 1,6 – 2,5 | <span style="color: red;">●</span> Mangelhaft     | 4,6 – 5,5 |
| <span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Abbieglicht                            | nicht erhältlich      |
| Automatikgetriebe                      | 1540 Euro             |
| Digitaler Radioempfang (DAB)           | 190 Euro <sup>o</sup> |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie                 |
| Kurvenlicht                            | 320 Euro <sup>o</sup> |
| Parkhilfe, elektronisch                | Serie                 |
| Regen- und Lichtsensor                 | 120 Euro <sup>o</sup> |
| Reifendruckkontrolle                   | Serie                 |
| Servolenkung                           | Serie                 |
| Tempomat                               | 250 Euro <sup>o</sup> |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)       | 150 Euro <sup>o</sup> |
| Xenonlicht                             | 690 Euro <sup>o</sup> |

### INNEN

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| Airbag, Seite vorne                             | Serie                       |
| Airbag, Seite, Kopf vorne (Thorax-Seitenairbag) | Serie                       |
| Audioanlage                                     | Serie                       |
| Drehzahlmesser                                  | Serie                       |
| Fensterheber, elektrisch vorne                  | Serie                       |
| Innenspiegel, automatisch abblendend            | 150 Euro <sup>o</sup>       |
| Klimaanlage/Klimaautomatik                      | Serie/330 Euro <sup>o</sup> |
| Knieairbag                                      | nicht erhältlich            |
| Navigationssystem                               | 1950 Euro <sup>o</sup>      |
| Sitzbezüge, Leder                               | ab 1100 <sup>o</sup>        |
| Windschott                                      | 190 Euro <sup>o</sup>       |
| Zentralverriegelung                             | Serie                       |

### AUSSEN

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Außenspiegel, beheizbar (+el. Anklappbar) | 240 Euro <sup>o</sup> |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar      | Serie                 |
| Lackierung Metallic                       | 450 Euro <sup>o</sup> |

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,6**

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

### AUTOKOSTEN

**4,7**

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Betriebskosten*            | 5,5 |
| Werkstatt- / Reifenkosten* | 3,1 |
| Wertstabilität*            | 2,6 |
| Kosten für Anschaffung*    | 5,5 |
| Fixkosten*                 | 3,4 |
| Monatliche Gesamtkosten*   | 5,3 |

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen