



Mini Cooper S Paceman

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse
(135 kW / 184 PS)

Paceman heißt der neueste Spross der Mini-Familie. Welchen Zweck das Sports Activity Coupé erfüllen soll, erschließt sich zwar nicht direkt. Aber die Mischung aus Mini Coupé und Mini Countryman deckt jedenfalls eine bisher noch nicht besetzte Nische ab. Das reicht oft schon als Kaufargument. In der Praxis kann der Viersitzer vor allem durch seinen sportlichen Antrieb überzeugen. Die 184 PS des Cooper S sorgen für exzellente Fahrleistungen, dass Mini-typische Go-Kart-Feeling beim Kurvenfahren bleibt trotz der etwas höheren Karosserie erhalten. Durch die erhöhte Sitzposition hat man nicht nur einen etwas besseren Überblick, das Ein- und Aussteigen funktioniert ebenfalls recht einfach - zumindest vorne. In den Fond gelangt man nur durch Vorklappen der Vordersitze. Da erwarten einen zwei bequeme Einzelsitze, die aber wegen der Enge wohl selten in Benutzung sein werden. Auch der Kofferraum bietet wenig Platz. Insgesamt gibt es also wenige vernünftige Gründe, sich einen Paceman zuzulegen. Aber eventuell wird gerade das Individuelle an dem Fahrzeug für den Erfolg sorgen. Den flotten Paceman Cooper S gibt es ab 27.600 Euro. Wer denkt, dass man für den selbstbewussten Grundpreis ein voll ausgestattetes Fahrzeug erhält, liegt falsch. Denn für eigentlich obligatorische Details wie beheizbare Außenspiegel oder Bordcomputer muss man Aufpreis zahlen.

Karosserievarianten: Countryman. **Konkurrenten:** keine.

+ sportliche Fahreigenschaften, kräftiger Motor

- teuer in der Anschaffung, wenig Platz im Innenraum, komplizierte Bedienung



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,6 Langstrecke

3,4 Transport

1,5 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Paceman hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck, auch wenn speziell die im Innenraum verwendeten Kunststoffe nur einen zufriedenstellenden Qualitätseindruck hinterlassen.

⊕ Die Karosserie macht einen durchweg guten Eindruck. Die Blechteile sind sauber gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Kunststoffteile sind sauber eingepasst. Durch die Kunststoffbeplankung an Radläufen und Schweller wird die Karosserie vor kleinen Dellen geschützt. Auch die Verarbeitungsqualität im Innenraum kann überzeugen. Es sitzt alles passgenau und scheppert auch auf schlechten Straßen nicht. Einzig die Qualität der verwendeten Materialien kann nicht komplett überzeugen. Sie fühlen sich teilweise hart und dadurch billig an. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, eine Fehlbetankung mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen kaum, Kunststoffeinlagen schützen die Schweller vor Lackkratzern.

⊖ Die Fahrzeugseiten sowie Front und Heck sind weitgehend ungeschützt, kleine Rempfer führen schnell zu teuren Beschädigungen.

3,1

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Paceman ist nur zufriedenstellend. Das Fahrzeug ist lediglich für vier Personen zugelassen. Auch die zulässige Zuladung fällt mit 385 kg mau aus. Immerhin dürfen auf dem Dach Lasten bis 75 kg transportiert werden, es fehlt aber eine stabile Dachreling. Als Zugfahrzeug ist der Mini nur bedingt geeignet. Die zulässige Anhängelast beträgt magere 750 kg (gebremst) bzw. 500 kg (ungebremst). Durch den verhältnismäßig hohen Verbrauch sind in Verbindung mit dem kleinen 47 l Tank sind pro Tankfüllung lediglich Reichweiten von bis zu 710 km möglich. Neben dem serienmäßigen Reifenreparaturset kann man optional auch Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern. Dadurch kann man im Falle eines Reifenschadens noch bis zur nächsten Werkstatt fahren. Sowohl einen Wagenheber als auch Bordwerkzeug sucht man im Mini vergeblich.

2,7

Sicht

Die Rundumsicht des Paceman liegt noch im zufriedenstellenden Bereich. Vor allem die schmalen A-Säulen sowie die nicht zu breiten B-Säulen gefallen. Ein besseres Ergebnis wird hauptsächlich durch die weit in den Sichtbereich ragenden Kopfstützen der Rücksitze verhindert. Versenkbare Kopfstützen würden hier für eine deutliche Sichtverbesserung sorgen. Durch die hoch aufbauende Karosserie werden sowohl vor, als auch hinter dem Fahrzeug kleine Objekte nicht ideal erkannt. Vor allem beim Rückwärtsfahren muss man aufpassen, dass nicht eine Person oder ein Hindernis übersehen wird. Da werden die optionalen Parksensoren hinten beinahe zur Pflicht. Außer den Parksensoren hinten gibt es für den Mini keine Systeme, welche beim Rangieren unterstützen würden. Dabei wären eine Rückfahrkamera bzw. auch Parksensoren für vorne durchaus wünschenswert.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

⊕ Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Dank der leicht erhöhten Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Die Außenspiegel sind recht groß und besitzen zudem beide einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeug besser erkannt werden können. Neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel kann man auch automatisch abblendende Außenspiegel ordern - das ist nicht selbstverständlich in dieser Fahrzeugklasse. Auf Wunsch sind helle Xenon-Scheinwerfer erhältlich, die gegen weiteren Aufpreis auch mit dynamischen Kurvenlicht und adaptiver Lichtverteilung erhältlich sind. Speziell für Autofahrer mit Problemen bei Nachtfahrten ist das ein empfehlenswertes Extra.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt schlecht aus, da ein Teil des ohnehin kleinen Sichtfeldes noch zusätzlich von den hinteren Kopfstützen verdeckt wird. Nicht akzeptabel ist, dass Mini bei einem Fahrzeug mit einem Grundpreis von knapp 28.000 Euro noch 60 Euro Aufpreis für beheizbare Spiegel verlangt.

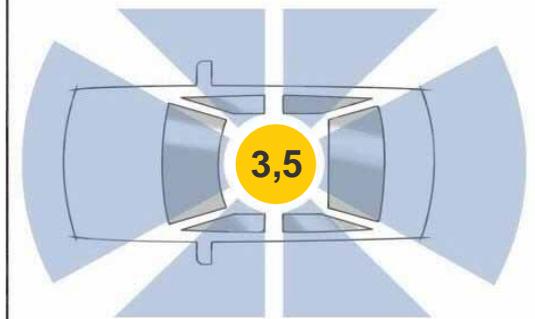
3,0 Ein-/Ausstieg

Mittels Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen öffnen und schließen, sondern auch die Fenster öffnen. Störend wirken sich die unpraktische runde Form der Fernbedienung sowie die kleinen, nicht verwechslungssicheren Tasten aus. man muss immer erst suchen, bevor man die richtige Taste findet. Ein schlüsselloser Komfortzugang ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

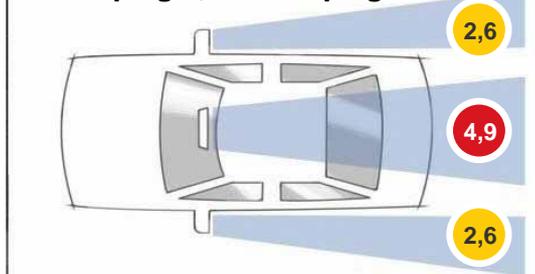
⊕ Vorne fällt das Ein- und Aussteigen bequem aus, weil die Schweller niedrig liegen und die Türausschnitte ausreichend hoch ausfallen. Positiv ist auch die Sitzfläche in idealer Höhe über der Straße. Etwas von Nachteil sind nur die voluminösen Schweller, wodurch sich ein großer Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante ergibt. Zudem stören die langen Türen beim Ein- und Aussteigen in engen Parklücken. Hinten steigt man für einen Dreitürer akzeptabel ein und aus. Die Vordersitze besitzen Easy-Entry und geben so eine ausreichend große Lücke frei, um in den Fond zu gelangen. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig halten zu können - allerdings ist eine Rasterung mit nur zwei Stellungen ganz klar zu wenig. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Für alle außen Sitzenden außer für den Fahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Anstatt eines Haltegriffes findet man über dem Fahrerplatz eine zusätzliche Sonnenblende, die bei Sonneneinstrahlung von der Seite zusätzlich heruntergeklappt werden kann.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei geöffneter Fahrertür unterbunden wird.

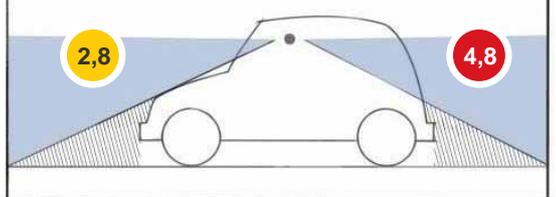
Rundumsicht



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.

4,1 Kofferraum-Volumen*

– Im Kofferraum finden nur 230 l Gepäck Platz (gemessen bis Hutablage). Dachhoch sind es immerhin 360 l. Unter dem Kofferraumboden gibt es nochmals zusätzliche 65 l Stauraum. Aber auch mit umgeklappter Rücksitzlehnen gehört der Paceman nicht zu den Raumwundern seiner Klasse. Bis zur Fensterunterkante sind es dann 515 l, belädt man das Fahrzeug über die ganze Länge bis zum Dach sind es immerhin 970 l.



Der Kofferraum mit 230 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse gerade noch durchschnittlich. Unter dem Kofferraumboden stehen aber noch weitere 65 l zur Verfügung.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Über das Mini-Emblem wird die Kofferraumklappe entriegelt, kann leicht angehoben werden und schwingt rund 1,85 m hoch auf. Auch das Schließen ist dank praktischer Griffmulden in der Innenverkleidung kein Problem. Mit 68 cm liegt die Ladekante nicht zu hoch. Ist der Zwischenboden (optionales Gepäckpaket) eingesetzt, stört keine Bordwand. Das Be- und Entladen fällt sehr leicht. Zudem die Ladeöffnung sehr groß ist und das Gepäckabteil über ein praktisches Format verfügt.

– Bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden trotz des doppelten Ladebodens nicht ganz eben und steigt nach vorne hin etwas an. Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus. An den spitzen Ecken der Heckklappenöffnung kann man sich schnell mal den Kopf anschlagen.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die zwei Sitze hinten lassen sich mittig geteilt umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich über eine Lasche an der Rückenlehne der Sitze vom Kofferraum aus einfach bedienen. Aufgrund der fehlenden hinteren Türen ist die Zugänglichkeit zum wieder aufstellen der Rücksitzlehnen aber nicht ideal.

+ Mit dem optionalen Gepäckraumpaket findet man genügend Ablagen vor. Neben dem doppelten Ladeboden, welcher es erlaubt kleines Gepäck unter dem Boden zu verstauen, gibt es auch seitliche Netze sowie vier Verzurrösen.

3,1 INNENRAUM

3,0 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, wobei der globige Schaltknopf nicht ideal greifbar ist. 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;



Die Verarbeitung ist von guter Qualität, die Funktionalität muss jedoch hinter dem Mini-typischen Innenraumdesign zurückstehen.

der i-Drive-Knubbel befindet sich weit unten vor 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 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.

2,7 Raumangebot vorne*

Das Platzangebot auf den Vordersitzen ist zufriedenstellend. Personen bis knapp über 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde auch für größere Personen ausreichen. Aufgrund der nicht besonders üppigen Innenbreite fühlt man sich insgesamt etwas beengt. Dank des hohen Daches und den verhältnismäßig großen Scheiben findet man aber trotzdem ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor.

4,5 Raumangebot hinten*

Hinten stehen zwei vollwertige Sitze zur Verfügung, getrennt durch eine Mittelschiene, auf der zahlreiches Zubehör wie eine Mittelarmlehne oder Becherhalter befestigt werden können. Für die zwei Insassen ist die Innenbreite akzeptabel und somit auch das subjektive Raumempfinden zufriedenstellend.

⊖ Das Platzangebot auf den Rücksitzen ist stark eingeschränkt. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, findet man kaum noch genügend Beinfreiheit vor. So passen nur Personen bis knapp 1,70 m in den Fond. Die Kopffreiheit würde zumindest für etwas größere Personen ausreichen.



Auf den beiden hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Paceman werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen und die Rücksitzbank geteilt umlegen. Dies reicht für eine ausreichende Innenraum-Variabilität.

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Der Mini Paceman ist serienmäßig mit einem um 10 mm tiefergelegten Sportfahrwerk ausgestattet. Ohne Mehrpreis kann man aber auch ein komfortableres Standardfahrwerk ordern. Die sportlich, straffe Fahrwerksauslegung des Sportfahrwerks machen den Paceman zum echten Kurvenräuber, selbst bei schneller Kurvenfahrt tritt kaum Seitenneigung auf. Während lange Bodenwellen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe bringen, dringen kurze Bodenwellen 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. Insgesamt bietet der Paceman mit dem Sportfahrwerk viel Fahrspaß, man muss aber Einschränkungen beim Langstreckenkomfort leben. Die bessere Wahl für den Alltag wäre sicherlich das ohne Mehrpreis lieferbare Standardfahrwerk.

2,4 Sitze

⊕ Die im Paceman serienmäßigen Sportsitze sind recht straff gefedert, bieten aber 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 Fahrer- und Beifahrersitz sind serienmäßig höheneinstellbar und bieten selbst sehr groß gewachsenen Personen eine entspannte Sitzposition. Die beiden Rücksitze haben eine ausreichend hohe Lehne mit angenehmer Schräge. Sie sind gut konturiert und bieten für Rücksitze einen erstaunlich guten Seitenhalt.

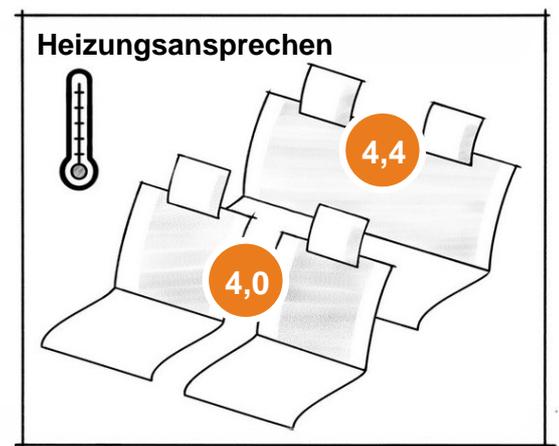
⊖ Der Lederbezug wirkt bei warmen Temperaturen schweißtreibend, ihm fehlt eine durchlüftend wirkende Perforation.

3,0 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Cooper S Paceman im Innenraum nicht. Der Geräuschpegel bis Tempo 130 liegt im noch durchschnittlichen Bereich. Es wurde ein Geräuschniveau von 70,6 dB(A) ermittelt. Der Motor zeigt sich meist präsent, gerade bei niedrigen Drehzahlen ergeben sich vor allem für die hinten sitzenden lästige Brummfrequenzen, hervorgerufen durch die sportlich abgestimmte Abgasanlage. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

3,3 Klimatisierung

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 Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Ein Aktivkohlefilter hält unangenehme Gerüche und Pollen zurück. Die Heizleistung fällt vorne wie hinten eher mau aus. Es dauert recht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.



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

1,6

MOTOR/ANTRIEB

0,9

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 184 PS starken Cooper S sind ausgezeichnet. Der Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader zieht schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und lässt bis über 5.000 1/min nicht nach. Die subjektiv üppige Leistung spiegelt sich auch in den Papierwerten wieder. Sein volles Drehmoment von 240 Nm (Overboost 260 Nm) liegt zwischen 1.600 und 5.000 U/min. an. Zudem ist er sehr drehfreudig - das sorgt für Kraft in allen Lebenslagen.

2,3

Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich mit wenig Vibrationen und kultiviert, für einen Benziner etwas rau. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen zeigt er sich etwas brummig. Dort dringen dann auch aus dem Bereich der Abgasanlage etwas stärkere Brummfrequenzen zu den Insassen durch.

1,9

Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich ordentlich schalten, teilweise arbeitet die Sechsgangbox aber etwas hakelig, weil die Schaltwege fast zu kurz sind und die Präzision etwas besser sein könnte. 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 insgesamt eher kurz übersetzt. Kleine Drehzahlsprünge zwischen den Schaltstufen sind praktisch für sportliche Fahrweise, für den elastischen Turbo-Benziner 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 Mini Cooper S ungemein flott und agil. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit ca. 3.200 1/min.

1,9

FAHREIGENSCHAFTEN

1,6

Fahrstabilität

⊕ Der Mini Paceman mit Sportfahrwerk lässt sich fast wie ein Go-Kart bewegen, reagiert direkt auf Lenkbefehle und verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Damit wird dem Fahrer ein sicheres Gefühl vermittelt. Nachteil des recht kurzen Radstandes und der direkt ansprechenden Lenkung: Auf Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen reagiert das Fahrzeug etwas empfindlich und erfordert des öfteren leichte Lenkkorrekturen. Serienmäßig ist der Mini mit einer elektronischen Traktionskontrolle ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch die dynamische Traktionskontrolle DTC. Sie beinhaltet eine elektronische Differenzialsperre, welche beim Beschleunigen aus Kurven zu hohen Schlupf am kurveninneren Rad erkennt und dieses durch Bremsengriffe abbremst.

Dadurch kann mehr Drehmoment an das kurvenäußere Rad geleitet werden. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Paceman 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 Paceman mit seiner direkten Lenkung und seinen geringen Wankbewegungen in seinem Element. Mit leichter Untersteuertendenz lässt er sich Go-Kart-ähnlich um die Kurven scheuchen. In kritischen Situationen hilft das serienmäßige DSC dem Fahrer, das Fahrzeug zu stabilisieren. Lastwechselreaktion sind kaum vorhanden.

2,3 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 11,6 m zu groß.

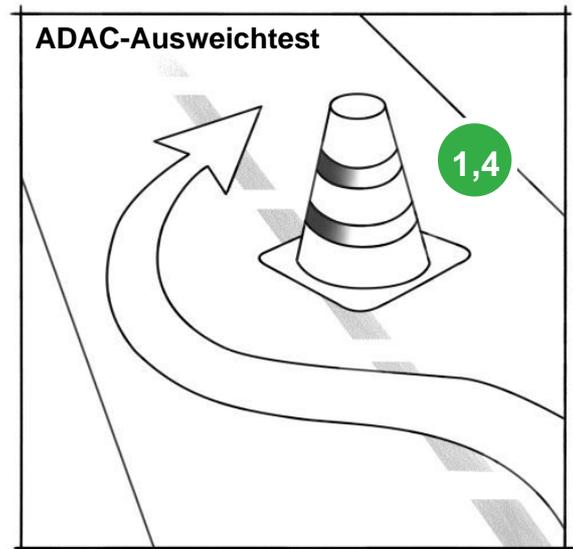
2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 36,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Pirelli Cinturato P7 91V der Größe 205/55 R17). 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.

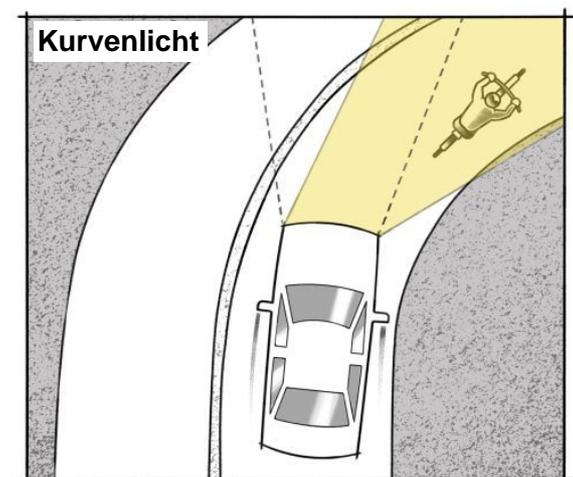
2,1 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mini Paceman 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.



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.



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

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.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für 1,90 m große Personen, sie haben einen sehr geringen Abstand zu den Köpfen der Passagiere. Hinten bieten die Kopfstützen Personen bis 1,70 m guten Schutz, ihr Abstand zu den Köpfen ist ebenfalls gering. Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Bei den Crashtest nach EuroNCAP-Norm konnte der ähnliche Mini Countryman 84 Prozent für guten Insassenschutz und damit im Gesamtpaket volle fünf Sterne erzielen (Ergebnis vom Rechtslenker-Fahrzeug). Der Paceman sollte ein ähnlich gutes Crashverhalten aufweisen.

2,0 Kindersicherheit

Die zwei Rücksitze im Fond eignen sich zwar prinzipiell gut zum Befestigen von Kindersitze, doch ist die Zugänglichkeit aufgrund der fehlenden hinteren Türen eher schlecht.

+ 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. Serienmäßig lässt sich der rechte Frontairbag abschalten, dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze gesichert werden. Die elektrischen Fensterheber vorne besitzen beide einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz. Die hinteren Fenster lassen sich beim Paceman nicht öffnen. Der Mini Countryman erhält für die Kindersicherheit bei den ADAC-Crashtests gute 83% der Punkte. Ein ähnliches Ergebnis sollte auch der Paceman erreichen.

- Aufgrund der flachen Dachlinie lassen sich sehr hohe Kindersitze (z.B. Concorde X-Line) nicht ideal unterbringen, da der Sitz am Dach ansteht.

2,5 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. Die Motorhaube ist weich gestaltet, Verbesserungspotential besteht noch an den vorderen und hinteren Randbereichen der Haube. Beim Fußgänger-Crash nach EuroNCAP-Norm konnte der Countryman 6% der Punkte erreichen. Ähnlich gut sollte das Ergebnis auch für den Paceman ausfallen.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Cooper S Paceman liegt bei 6,6 l/100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 183 g/km erreicht das Fahrzeug im CO₂-Kapitel des EcoTest 21 Punkte. Innerorts benötigt das Fahrzeug 7,1 l/100 km, außerorts sind es 5,8 l/100 km und auf der Autobahn 8,0 l/100 km.

1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten. So kann der Cooper S Paceman beim EcoTest 46 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, erreicht der Cooper S im ADAC EcoTest insgesamt 67 Punkte und drei von fünf Sternen.

3,9 AUTOKOSTEN

5,3 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch recht hoch ausfällt und zudem der Paceman Cooper S mit teurem SuperPlus spezifiziert ist, fallen die Betriebskosten entsprechend hoch aus.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

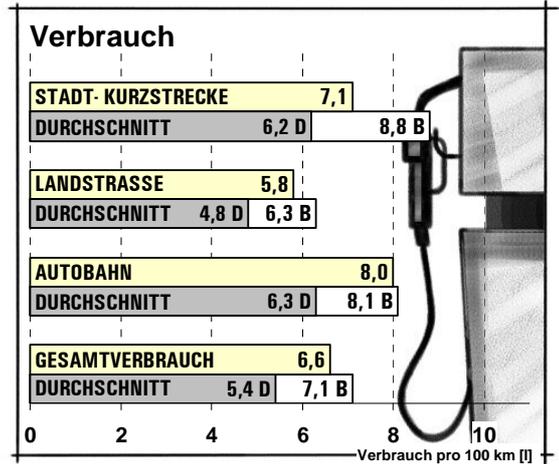
Der Mini besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein Ölwechsel-Service und gar erst alle 60.000 km oder alle vier Jahre eine Inspektion fällig. Der Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig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

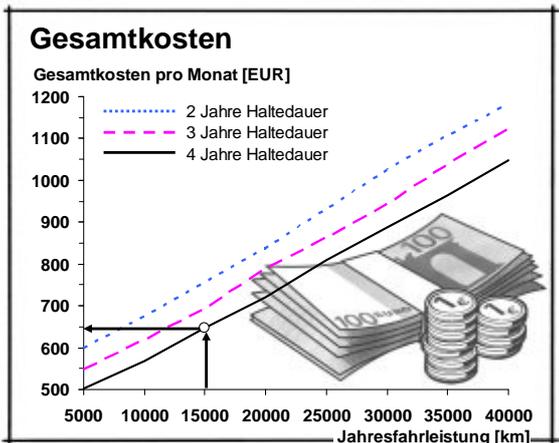
– Teure Werkstattstundensätze sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung. Wie BMW gewährt auch Mini noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

3,4 Wertstabilität*

Der prozentuale Restwertverlauf des Mini Paceman Cooper S liegt im schlechteren Mittelfeld.



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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 647 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Mischung aus Coupe und SUV wird nur eine Nebenrolle bei den Verkaufszahlen einnehmen, entsprechend gering wird auch der Werterhalt ausfallen. Zusätzlich sind leistungsstarke Varianten ohnehin nicht besonders wertstabil. Positiv wirkt sich aus, dass der Paceman recht neu am Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist.

4,3 Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Anschaffungspreis von 27.600 Euro ist der Cooper S Paceman recht teuer. Zumal die Ausstattung nur im Sicherheitsbereich umfangreich ist. Für Komfort-Annehmlichkeiten müssen nochmals teils hohe Aufpreise bezahlt werden.

2,2 Fixkosten*

+ Die KFZ-Steuer liegt bei nur 98 Euro pro Jahr. Im durchschnittlichen Bereich bewegt sich die Einstufung bei der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung (KH:16; VK:18).

– Deutlich teurer wird es bei der Teilkaskoversicherung (TK:23).

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

– Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der Mini Cooper S Paceman nur im hinteren Feld seiner Klasse einsortieren. Sehr hoch fallen die Aufwendungen für den Kraftstoff und für den Wertverlust in Euro und Cent aus.

DIE MOTORVARIANTEN				
in der preisgünstigsten Modellversion				
TYP	Cooper	Cooper S	Cooper D (DPF)	Cooper SD (DPF)
Aufbau/Türen	GE/3	GE/3	GE/3	GE/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	135 (184)	82 (112)	105 (143)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/4250	240/1600	270/1750	305/1750
0-100 km/h[s]	10,4	7,5	10,8	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	217	187	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,0 SP	6,1 SP	4,4 D	4,6 D
CO2 [g/km]	140	143	115	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/22	16/18/23	17/19/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	92	98	162	214
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	582	647	576	633
Preis [Euro]	23.800	27.600	25.500	28.500

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	TR = Transporter	KH = KFZ-Haftpf.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	GR = Großraumlimousine	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	GE = Geländewagen		D = Diesel
RO = Roadster	PK = Pick-Up		FG = Flüssiggas
KB = Kombi			G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	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)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/5,8/8,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	143 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	183 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4115/1786/1522 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1390 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	230 l/515 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/750 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	710 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	341 Euro
Monatliche Gesamtkosten	647 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/23
Grundpreis	27.600 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1540 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	950 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	350 Euro°
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	250 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	150 Euro°
Xenonlicht	690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.800 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt + 60 Euro)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen