ADAC

Autotest

Mini One D

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (70 kW / 95 PS)

EcoTest ★★★★☆

Im Mini One D kommt ein neu entwickelter Dreizylinder-Dieselmotor zum Einsatz, der mit seinen 95 PS die leistungsschwächste Dieselvariante darstellt. Entsprechend niedrig fallen die Erwartungen aus, die man an so ein Aggregat stellt. Doch schon der erste Tritt aufs Gaspedal überrascht. Der turboaufgeladene Selbstzünder zieht bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftig an, zeigt sich drehfreudig und läuft dabei so angenehm kultiviert, dass man schnell vergisst, einen 1,5-Liter-Dreizylinder unter der Haube zu haben. Auch beim Verbrauch überzeugt der Mini One D. Im EcoTest liegt er bei nur 3,9 l/100 km. Dank der sehr sauberen Abgase erhält der bereits nach Abgasnorm Euro6 zugelassene Mini gute 86 Punkte im EcoTest. Damit ist er das bisher umweltfreundlichste getestete Dieselfahrzeug im Kleinwagensegment. Auch als One D behält der Mini seine bekannten agilen Fahreigenschaften, die aber zu Lasten des Komforts gehen. Das Fahrwerk federt recht straff und durch die direkte Lenkung wirkt der Mini bei höheren Geschwindigkeiten recht nervös. In der Summe ist der Mini One D ein sparsamer und immer ausreichend motorisierter Kleinwagen, bei dem man nicht auf Fahrspaß verzichten muss. Leider lässt sich Mini das gelungene Gesamtpaket teuer bezahlen: Schon der Grundpreis liegt bei hohen 19.400 Euro.
Karosserievarianten: Fünftürer, Clubman, Cabrio. **Konkurrenten:** Alfa MiTo, Audi A1, Citroen DS3.

ADAC-URTEIL

2,1	AUTOTEST
2,8	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,1	Familie
2,2	Stadtverkehr
2,7	Senioren
2,1	Langstrecke
4,1	Transport
2,0	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

\+ sparsamer und durchzugsstarker Dreizylinder-Dieselmotor, agile und sichere Fahreigenschaften, gute Rundumsicht, vorne viel Beinfreiheit, viele Assistenzsysteme erhältlich, helle LED-Scheinwerfer (Aufpreis)

− kleiner Kofferraum, im Fond wenig Platz, großer Wendekreis, sehr schwache Heizung, hoher Anschaffungspreis

Stand: September 2014
Text: D. Silvestro

2,9 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

Der Innenraum des neuen Mini wurde gegenüber dem Vorgänger grundlegend überarbeitet, ohne dass das Cockpit den bisher typischen Retro-Charakter verloren hat. Die verwendeten Materialien und die Verarbeitung gehen insgesamt in Ordnung, können aber im Detail dennoch nicht mit der aus anderen BMW-Modellen bekannten Qualitätsanmutung mithalten. Der Materialmix aus Lack, Chrom, Leder und Holz-Applikationen versprüht auf den ersten Blick einen hochwertigen Eindruck. Der obere Bereich des Armaturenbretts ist geschäumt und besitzt eine gute Haptik. Alle Bereiche, die nicht im direkten Sichtbereich des Fahrers liegen, fühlen sich allerdings hart und dadurch billig an. Zudem sind einige Anbauteile wackelig und nachgiebig eingepasst. Die Karosserie hinterlässt einen weitgehend soliden Eindruck. Aber auch hier gibt es kleinere Nachlässigkeiten. So sind die Blechfalze an Türen und Motorhaube nicht durchgehend sauber gebördelt und abgedichtet. Die Radläufe und der untere Teil des Schwellers sind mit breiten Kunststoffleisten verkleidet, die den Mini nicht nur wuchtiger erscheinen lassen, sondern auch gleichzeitig eine gewisse Schutzwirkung bei leichten Remplern haben. Die unteren Bereiche der Stoßstangen sind unlackiert und können separat ausgetauscht werden. Schutzleisten an den Türen, die bei leichten Parkremplern (z.B. unvorsichtiges Öffnen der Tür) Lackschäden vermeiden könnten, fehlen aber.

⊕ Der Motorraum und der Unterboden sind weitgehend mit Akustikmatten verkleidet und glattflächig. Das verringert Luftverwirbelungen und reduziert Fahrgeräusche. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig mit breiten Dichtlippen gegen Verschmutzung abgedichtet. Breite Kunststoffleisten schützen den Schweller im Einstiegsbereich vor Kratzern. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, eine Fehlbetankung mit falschem Kraftstoff ist dank einer speziellen Sperrklappe nicht möglich. Die geöffnete Motorhaube wird über Gasdruckfedern offen gehalten.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der neue Mini wirkt deutlich wuchtiger als der Vorgänger. Kein Wunder, ist der Kleinwagen in der neuesten Generation auch nochmals um rund zehn Zentimeter in der Länge und vier in der Breite gewachsen. Mit dem Ur-Mini, der noch 3,07 m lang war, hat der nun 3,82 m lange Mini kaum noch was gemeinsam. In der Stadt ist der Kleinwagen dadurch nicht mehr ganz so wendig wie früher, kann aber immer noch mit einer guten Stadttauglichkeit punkten. Der dreitürige Mini besitzt vier vollwertige Sitzplätze. Eine fünfsitzige Variante mit einem zusätzlichen Notsitz hinten in der Mitte gibt es nicht.

⊕ Der Mini One D ist mit einem 44 l großen Kraftstofftank ausgestattet. Dank des niedrigen Verbrauchs lassen sich auf Basis des im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauchs Reichweiten von rund 1.125 km realisieren.

⊖ Einen negativen Einfluss auf die Alltagstauglichkeit haben die mäßigen Transporteigenschaften. Die maximale Zuladung liegt bei nur 375 kg und auf dem Dach dürfen lediglich 60 kg befestigt werden (stabile Dachreling gegen Aufpreis). Für Anhängerbetrieb ist der Mini nicht zugelassen, somit ist auch keine Stützlast erlaubt. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schon bei geringen Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis sind entweder ein Notrad (inklusive Wagenheber und Radschraubenschlüssel) oder Reifen mit Notlaufeigenschaften (RunFlat) erhältlich (beides nicht im Testwagen).

© ADAC e.V.

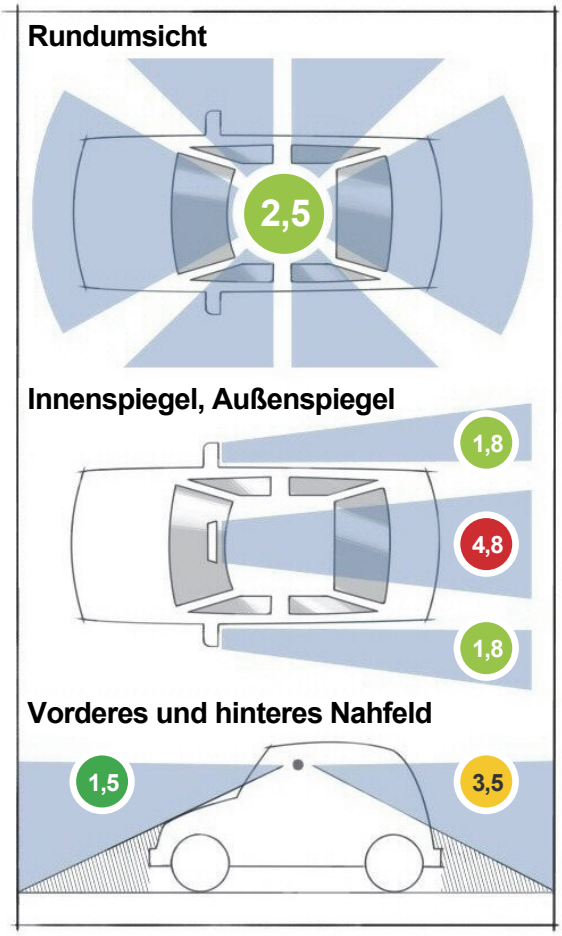
1,9 Sicht

Im Mini sitzt man verhältnismäßig niedrig, wodurch die Übersicht auf den umliegenden Verkehr nicht besonders gut ist. Die Unterkante der Heckscheibe liegt recht hoch - niedrige Objekte direkt hinter dem Fahrzeug sind nur akzeptabel sichtbar. Die optionalen Einparksensoren hinten sind daher eine sinnvolle Empfehlung. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch für vorn eine Einparkhilfe. Um das Rangieren noch weiter zu erleichtern, ist auf Wunsch eine Rückfahrkamera erhältlich, die jedoch im Testfahrzeug nicht verbaut war. Wer auf Parkmanöver ganz verzichten möchte, kann den optionalen Einparkassistenten ordern, der seitliche Parklücken vermisst und bei Eignung selbsttätig in die Lücke lenkt - es muss nur noch Gas und Bremse betätigt werden (Einparkassistent im Testwagen).

⊕ Sowohl die Vorderkante der Motorhaube, als auch das Fahrzeugheck liegen gut im Sichtbereich des Fahrers und lassen sich dadurch gut abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der dreitürige Mini gut ab. Durch die fast senkrechten Dachsäulen wird die Sicht beim Abbiegen nicht zu stark einschränkt. Nach hinten ist die Rundumsicht ebenso gut. Die hinteren Dachsäulen sind nicht zu breit, was zusammen mit den großen Fensterflächen für eine gute Sicht nach hinten sorgt. Neben den Standard-Halogenscheinwerfern kann man für den neuen Mini auch LED-Scheinwerfer ordern. Diese sorgen bei Nacht für eine homogene Fahrbahnausleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis gibt es die LED-Scheinwerfer mit zusätzlicher adaptiver Lichtverteilung (Kurvenlicht) und separatem LED-Abbiegelicht. Wählt man den "Driving Assistant" findet man auch einen Fernlichtassistenten an Bord, der das Fernlicht automatisch aktiviert und bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen das Fernlicht auch wieder abblendet. Sowohl der Innenspiegel, als auch die beiden Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (optional). Die großen Außenspiegel bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten und besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird.

⊖ Im kleinen Innenspiegel ist das Sichtfeld nach hinten stark eingeschränkt. Für beheizbare Außenspiegel muss man beim Mini immer noch Aufpreis bezahlen (Außenspiegelpaket). Das ist für ein Fahrzeug in der Preisklasse nicht akzeptabel.

Große Fensterflächen und nicht zu breite Dachsäulen sorgen für eine gute Sicht nach schräg hinten.



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

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Mini zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar sehr niedrig, wodurch man die Beine nicht zu weit anheben muss, doch durch die tiefe Sitzposition muss man sich weit nach unten Fallen lassen und steigt auch entsprechend beschwerlich wieder aus dem Fahrzeug aus. Zudem ist der recht breite Schweller etwas störend. Der Abstand zum Dach geht dagegen noch in Ordnung. Aufgrund der fehlenden Türen steigt man im Fond nicht besonders bequem ein und aus.

© ADAC e.V.

Die Vordersitze besitzen zwar eine Einstiegshilfe, indem sie sich bei geklappter Lehne nach vorne schieben lassen, dennoch ist der Einstiegsbereich nach hinten schmal.

⊕ Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung wurde neu designt und ist nun noch etwas klobiger, als sie es ohnehin schon war. Die Tasten wurden dagegen gut angeordnet und sind kaum noch verwechselbar. Es lassen sich damit auch die Fenster öffnen und schließen, sowie die Außenspiegel anklappen (optional). Einen schlüssellosen Zugang gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Die Türaufhalter sind gerade noch kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Durch die drei Rastungen schwingt die Türe in der ersten Position nicht zu weit auf, wodurch die Gefahr verringert wird, dass sie in einer engen Parklücke gegen das Nachbarauto schlägt. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit nach und beleuchten das Vorfeld.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da eine Verriegelung des Fahrzeugs nur bei offener Fahrertür unterbunden wird. Schließt man das Fahrzeug bei geöffneter Heckklappe oder Beifahrertür ab und lässt dann den Schlüssel im Innenraum liegen, kommt man nicht mehr ins Fahrzeug. Lediglich für den Beifahrer gibt es einen Haltegriff am Dachhimmel. Hinten und auf der Fahrerseite fehlen Griffe. Auf dem Fahrerplatz findet man anstatt des Haltegriffes eine zusätzliche klappbare Sonnenblende für die Seitenscheibe.

4,6 Kofferraum-Volumen*

⊖ Das Kofferraumvolumen des Mini fällt selbst für einen Kleinwagen sehr klein aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckungen passen nur 145 l in den Kofferraum (variabler Ladeboden ganz unten). Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, sind es ebenfalls nur magere 195 l. So passen nur zwei handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Etwas großzügiger fällt der Laderaum mit umgeklappten Rücksitzlehnen aus. Gemessen bis zur Fensterunterkante passen dann 395 l hinein, bis zum Dach beladen liegt der maximale Stauraum bei 655 l.

Der Kofferraum des neuen Mini mit lediglich 145 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (155 l) nochmals kleiner geworden.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar einfach öffnen und schließen, doch sie schwingt nicht besonders weit auf. Nur Personen bis ca. 1,80 m finden darunter Platz. Größere Personen sollten acht geben, dass sie sich nicht den Kopf an den spitzen Ecken der Heckklappe stoßen. Das Kofferraumformat ist insgesamt ausreichend, dürfte aber speziell in der Breite üppiger dimensioniert sein. Dank der recht großen Ladeöffnung kann der Kofferraum gut beladen werden. Der Kofferraum wird nur recht schwach mit einer Lampe beleuchtet.

⊕ Die Ladekante liegt mit 65 cm in guter Höhe über der Fahrbahn. Schweres Gepäck muss somit nicht zu weit angehoben werden. Der Ladeboden ist in oberer Stellung weitgehend mit der Ladekante eben, was das Ein- und Ausladen erleichtert. Legt man den variablen Ladenboden in oberer Stellung ein, entsteht auch bei umgeklappten Rücksitzen ein durchgehend ebener Ladeboden.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen. Der Klappmechanismus kann auch vom Kofferraum aus betätigt werden.

© ADAC e.V.

Aufgrund der fehlenden hinteren Türen ist die Zugänglichkeit zum wieder aufstellen der Rücksitzlehnen aber nicht ideal. Für die Gurte gibt es zwar Halterungen, sind die Gurte dort aber nicht eingehängt, können die Gurtbänder beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden.

Mit dem optionalen Ablagenpaket findet man eine Reihe an Verstaumöglichkeiten im Kofferraum vor. Neben dem doppelten Ladeboden, welcher es erlaubt kleines Gepäck unter dem Boden zu verstauen, gibt es auch Verzurrösen, eine 12 V-Ladebuchse und ein Netz an der Unterseite des Ladebodens. Die Rückbank kann dann in einer senkrechten Position aufgestellt werden (Cargo-Position), was den Kofferraum etwas erweitert. Zusätzlich beinhaltet das Ablagenpaket Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze und die dritte Sonnenblende am Dachhimmel fürs seitliche Fahrerfenster. Das Ablagenpaket ist ein empfehlenswertes Extra, dass auf jeden Fall dazu bestellt werden sollte.

2,5 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Der Fahrerplatz bietet eine verbesserte Funktionalität und eine gute Verarbeitungsqualität, im Detail gibt es aber immer noch Raum für Verbesserungen.

Gegenüber dem Vorgänger wurden die Übersichtlichkeit und Ergonomie der Bedienelemente deutlich verbessert, ohne dass der Mini dabei den für das Modell typischen Retro-Charakter verloren hätte. Der Tacho befindet sich nun in der gängigen Position hinter dem Lenkrad (vorher in der Mittelkonsole), das optionale i-Drive Bediensystem (nicht im Testwagen) besteht nun aus einem gut greifbaren Dreh-Drück-Regler und Funktionstasten, wie man es aus anderen BMW-Modellen kennt und die Fensterheberschalter sind von der Mittelkonsole in die Tür gewandert. Auch wenn der Innenraum des Mini nach wie vor verspielt wirkt, fällt es nun deutlich leichter, mit den Funktionen zurecht zu kommen. Die Bedienelemente der gegen Aufpreis erhältlichen Klimaautomatik sind tief und nach hinten versetzt angebracht, wodurch sie nicht ideal einsehbar sind. Dank der Drehregler und Tasten fällt die Bedienung aber dennoch nicht schwer. Bei Wahl der Klimaautomatik ist auch eine Umluftautomatik verbaut. Die Sitze lassen sich manuell, aber dennoch mit geringem Kraftaufwand problemlos einstellen. Die Justierung der Lehnenneigung ist aber nur grob möglich. Die Anzahl an Ablagen fällt im Mini zufriedenstellend aus. Vorne gibt es kleine Türfächer, Becherhalter und ein kleines Ablagefach in der Mittelarmlehne. Das optionale Ablagenpaket sollte unbedingt mitbestellt werden. Nur dann gibt es Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet und klimatisiert. Wählt man das MINI Excitement Paket gibt es ein zusätzliches "Geheimfach" hinter der Dekorblende auf der Beifahrerseite. Das zweite Handschuhfach ist aber sehr klein und dadurch kaum nutzbar.

Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen - die Tachoinstrumente werden dabei ebenfalls mit in der Höhe verstellt und liegen so gut im Blickfeld des Fahrers. Sowohl die Pedale, als auch der Schalthebel sind gut bis zufriedenstellend angeordnet. Ein klassisches Zündschloss findet man beim Mini nicht mehr, stattdessen muss nur noch der Schlüssel mitgeführt werden. Durch betätigen des rot beleuchteten Toggl-Schalters in der Mittelkonsole wird der Motor gestartet. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, aber gut erreichbar. Das Fahrlicht lässt sich über einen Drehschalter aktivieren, der aber viel zu tief im Armaturenbrett links neben dem Lenkrad angeordnet und praktisch kaum einsehbar ist. Dort findet man auch die Tasten für die Nebelleuchten. Immerhin gibt es sowohl für die Nebelleuchten, als auch für das Fahrlicht eine Anzeige im Kombiinstrument. Das Fahrlicht schaltet sich wie auch der Scheibenwischer optional sensorgesteuert an und aus. Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden.

© ADAC e.V.

Das serienmäßige Radio ist in optimaler Höhe angeordnet und lässt sich einfach bedienen. Gegen Aufpreis kann ein leicht verständliches Navigationssystem bestellt werden (nicht im Testwagen). Alle Schalter und Bedienelemente sind sehr gut beleuchtet - wählt man das MINI Excitement Paket, gibt es eine umfangreiche Ambientebeleuchtung. Bei Wahl des Harman-Kardon-Lautsprechersystems werden die Insassen mit einem exzellenten Lautsprecherklang verwöhnt. Die in der Türe angeordneten Fensterheberschalter besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz und funktionieren auch mit ausgeschalteter Zündung noch für kurze Zeit. Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Der optionale Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Neben dem normalen Tacho gibt es im Mini nun auch ein Head-Up-Display, welches die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet (nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis sind entweder ein Tempomat oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) erhältlich. Das ACC funktioniert jedoch kamerabasiert, kann deshalb nur bis 140 km/h eingesetzt werden und bietet auch nicht die Robustheit teurerer ACC-Systeme, die in der Regel auch auf Radarsensoren zurückgreifen.

⊖ Die Tankanzeige ist rechts neben dem Tachoinstrument angeordnet und besteht aus lediglich acht Leuchtbalken. Dadurch ist der Füllstand nur sehr grob ablesbar. Der Einsteller der Lordosenstütze ist außen in der Sitzlehne angebracht und nicht optimal zugänglich. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen - angeschnallt sind die Türgriffe kaum zu erreichen. Die Gurtschlösser sind zum Anschnallen nur schlecht erreichbar, wenn die Höheneinstellung der Vordersitze nach oben gestellt ist.

2,1 Raumangebot vorne*

Das subjektive Raumempfinden geht im Mini in Ordnung. Das hohe Armaturenbrett und die schmale Frontscheibe schränken das subjektive Raumgefühl aber etwas ein.

⊕ Das Platzangebot vorne fällt für einen Kleinwagen äußerst großzügig aus. Sind die Vordersitze ganz zurückgeschoben, reicht die Beinfreiheit für knapp über zwei Meter große Personen. Auch die Kopffreiheit ist entsprechend großzügig bemessen.

⊖ Die Innenbreite fällt gering aus, was die Ellenbogenfreiheit einschränkt.

4,3 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten geht es deutlich enger zu. Gegenüber dem Vorgänger bietet der neue Mini hinten zwar etwas mehr Platz, doch man sitzt dennoch beengt. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond nur Personen bis ca. 1,77 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde auch für etwas größere Personen ausreichen. Aufgrund der geringen Innenbreite und der hohen Fensterlinie ist das Raumgefühl nicht sehr angenehm.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,77 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mini werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

© ADAC e.V.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für den Mini gegen Aufpreis entweder ein Sportfahrwerk oder erstmals auch ein adaptives Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control). Der mit dem Standardfahrwerk ausgestattete Testwagen bietet durch die straffe Auslegung nur einen zufriedenstellenden Komfort. Kurze Fahrbahnunebenheiten dringen permanent zu den Insassen durch. Das Fahrzeug wird ständig zum Stuckern angeregt, was die Insassen auf längeren Strecken als unangenehm empfinden können. Fährt man über grobe Einzelhindernisse oder Querfugen, schlagen diese deutlich bis zu den Insassen durch. Grobes Kopfsteinpflaster sorgt für gewisse Eigenresonanzen im Innenraum, wird aber dennoch akzeptabel gefiltert. Der Langsamfahrkomfort des Mini geht insgesamt in Ordnung. Sowohl die Seitenneigung als auch Aufbaubewegungen fallen im Mini sehr gering aus, was für ein dynamisches Fahrgefühl sorgt.

2,5 Sitze

Neben den Basissitzen gibt es für den Mini auch stärker konturierte Sportsitze. Die im Testwagen verbauten Sportsitze sind eng geschnitten und bieten dem Körper festen Halt. Das sorgt für ein sportliches Fahrgefühl. Die Seitenwangen drücken aber auf Dauer im Lendenbereich, weshalb vor allem etwas korpulentere Personen auf die Sportsitze verzichten sollten.

⊕ Den Fahrersitz kann man über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz kostet dagegen Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze für beide vorderen Sitze findet man bei Wahl der optionalen Stoff/Leder- oder Lederausstattung. Auch dank der ausziehbaren Oberschenkelauflage finden Personen unterschiedlicher Größe eine angenehme Sitzposition vor.

⊖ Auf den Rücksitzen geht es nicht besonders komfortabel zu. Die Sitze sind kaum konturiert und bieten keinen Halt, die Rücksitzlehne ist hart und man schlägt mit den Ellenbogen an der Seitenverkleidung an. In der Summe eignen sich die Rücksitze des Mini nur für Kurzstrecken. Auf den unperforierten optionalen Lederbezügen neigt man bei warmen Temperaturen schnell zum Schwitzen.

2,8 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt mit 69,9 dB(A) im zufriedenstellenden Bereich. Dominierend sind vor allem Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit recht deutlich zunehmen. Der Dreizylinder-Dieselmotor ist gut abgeschottet, wodurch er im Innenraum als unaufdringlich wahrgenommen wird.

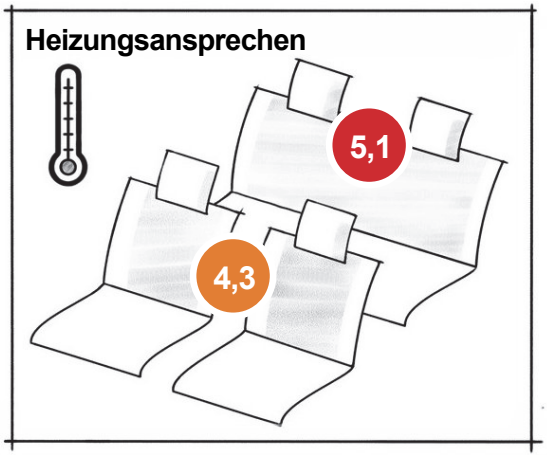
3,1 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Mini One D mit einer manuelle Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik (im Testwagen vorhanden). Die Luftmengenverteilung kann nur für die vorderen Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen eingestellt werden.

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Intensität der automatischen Temperaturregelung kann in sechs Stufen justiert werden. Bei Wahl der Klimaautomatik findet man einen Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftregelung vor.

© ADAC e.V.

⊖ Bei der Heizleistung kann der Mini One D nicht überzeugen. Der kleine Diesel erzeugt zu wenig Abwärme, dadurch dauert es sowohl vorn als auch hinten zu lange, bis bei kalten Temperaturen eine angenehme Innenraumtemperatur erreicht wird. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zur besseren Durchlüftung weder versenken, noch ausstellen.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der neu entwickelte Dreizylinder-Turbodiesel leistet maximal 95 PS. Das reicht, um den 1,2 t schweren Mini in kurzer Zeit zu beschleunigen. Überholmanöver lassen sich für einen Kleinwagen schnell absolvieren. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Mini One D in 7,0 s (gemessen in 2./3. Gang). Auch die Elastizitätswerte gehen dank des hohen maximalen Drehmoments von 220 Nm in Ordnung. Im vierten Gang vergehen 10,1 s bis das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h beschleunigt, im Fünften sind es 13,2 s. Nur im lang übersetzten sechsten Gang dauert es mit 19,6 s ein gutes Stück länger, bis die 100 km/h Marke erreicht ist.

2,7 Laufkultur

Für einen Dreizylinder-Dieselmotor ist die Laufkultur aller Ehren wert. Vibrationen dringen nicht zu stark in den Innenraum und sind nur wenig an den Pedalen und im Schalthebel spürbar. Etwas störend ist, dass beim Herunterschalten durch das automatische Zwischengas öfters leichte Vibrationen auf das Kupplungspedal übertragen werden. Bei niedrigen Drehzahlen (< 1.500 1/min) neigt der Mini-Diesel unter Last zu etwas stärkerem Dröhnen, was aber nicht extrem störend ist.

1,6 Schaltung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich dank kurzer Schaltwege knackig und dennoch präzise schalten. Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten liegen hoch. Den vorne links angeordneten Rückwärtsgang kann man auch bei noch leicht rollendem Fahrzeug einlegen, ohne dass es im Getriebe kracht. Das Einlegen funktioniert insgesamt einfach, der Kraftaufwand um die Gangsperre zu überwinden (Schalthebel stark nach links drücken), könnte aber etwas geringer ausfallen. Gut funktioniert die Kupplungsbetätigung. Selbst Anfahren am Berg klappt dank der guten Dosierbarkeit problemlos. Zudem unterstützt die Berganfahrhilfe, die an einer Steigung ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Der Mini unterstützt den Fahrer zudem beim Zurückschalten. Durch leichtes automatisches Zwischengas wird die Drehzahl auf das Niveau des nachfolgenden Ganges angehoben, dadurch ist kaum noch Rucken vorhanden, auch wenn die Kupplung unsensibel betätigt wird. Im Sport-Modus und bei flotter Fahrweise werden beim Zurückschalten stärkere Zwischengasstöße gegeben, was das sportliche Fahrgefühl weiter steigert. Eine gut sichtbare Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer darüber, wann er schalten sollte, um möglichst ökologisch unterwegs zu sein. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert insgesamt gut. Legt man bei aktivierter Stopp-Phase aber erst den Gang ein und betätigt dann die Kupplung, springt das Fahrzeug nicht an. Es muss dann erst wieder in den Leerlauf geschaltet werden.

© ADAC e.V.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe passt gut zum drehmomentstarken Dieselmotor. Die Gänge sind weit gespreizt, dennoch steht für alle Geschwindigkeiten immer der richtige Gang parat. Die Gesamtübersetzung wurde für einen 95 PS Dieselmotor sehr lang gewählt - der Mini One D kommt aber dank seiner guten Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen gut damit zurecht. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 2.300 1/min.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ An der Fahrstabilität des Mini gibt es kaum etwas auszusetzen. Auf einen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan, pendelt kaum nach und zeigt sich sicher beherrschbar. Nervös reagiert der Mini One D bei groben Spurrillen. Dann müssen öfters leichte Lenkkorrekturen vorgenommen werden. Den ADAC Ausweichtest meistert der Mini mit Bravour. Das Fahrzeug lenkt präzise ein, folgt weitgehend neutral dem Parcours und lässt sich problemlos in die Ausfahrgasse zurücklenken. Das elektronische Stabilitätsprogramm muss dabei kaum eingreifen. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit liegt entsprechend hoch. Beim Beschleunigen aus Kurven regelt die Traktionskontrolle samt elektronischem Sperrdifferential gut die Traktion der Antriebsräder, wodurch man flott und mit kaum durchdrehenden Rädern beschleunigen kann. Der Grenzbereich des Mini liegt hoch, kündigt sich durch leichtes Untersteuern an und ist dank des breiten Grenzbereichs auch von Normalfahrern gut beherrschbar. Lastwechselreaktionen sind nur bei heftigen Wechselkurven und gleichzeitigem Schubbetrieb vorhanden. Alles in allem vermittelt der Mini einen hohen Fahrspaß bei einem gleichzeitig sehr sicheren Fahrverhalten.

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.

2,3 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage sehr direkt an, was im Alltagsbetrieb für ein nervöses Fahrgefühl sorgt, da öfters leichte Lenkkorrekturen eingesteuert werden müssen.

⊕ Durch das direkte Ansprechen erhält man schon bei kleinen Lenkwinkeln ein präzises Lenkgefühl, dass auch bei stärkerem Lenkeinschlag erhalten bleibt. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl, Kurven können präzise angelenkt und mit kaum Lenkkorrekturen durchfahren werden. Hat man die optionale Ausstattung "Mini Driving Modes" an Bord, gibt es auch einen Sport-Modus. Aktiviert man diesen Modus, wird das Lenkgefühl nochmals ein Stück verbessert. Die Lenkübersetzung wurde sehr direkt gewählt, entsprechend geringe Lenkwinkel sind notwendig. Von ganz links nach ganz rechts sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand, um die Lenkung im Stand zu drehen könnte etwas geringer ausfallen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,0 m für einen Kleinwagen zu groß aus.

© ADAC e.V.

0,9 Bremse

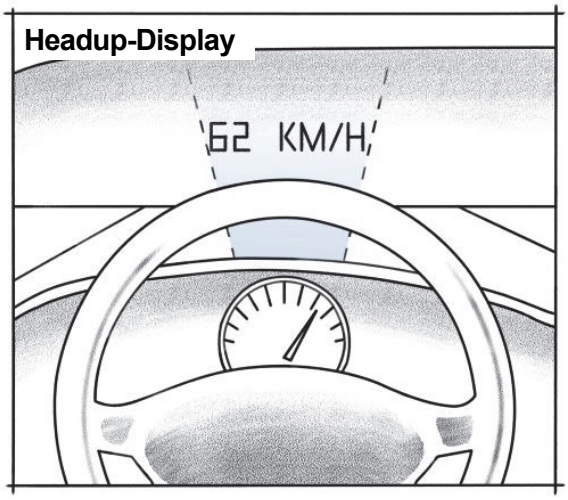
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Mini One D bereits nach 32,7 m - das ist ein hervorragender Wert (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli P Zero 88Y der Größe 205/55 R17). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Beim Bremsen in der Kurve folgt der Mini stabil seinem Kurs.

2,0 SICHERHEIT

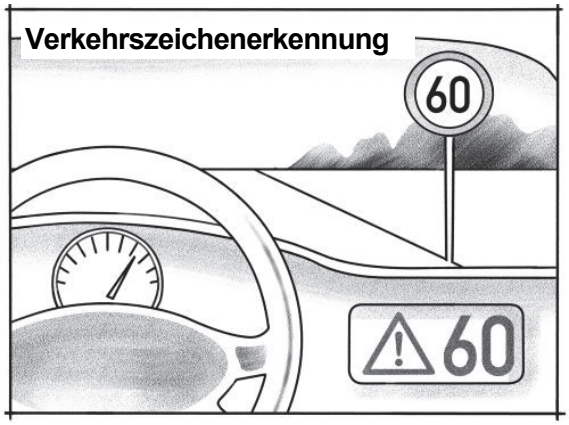
1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mini ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zusätzlich findet man immer ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Gegen Aufpreis gibt es für den Mini das Paket "Driving Assistant", das eine Reihe an Funktionen über die vor dem Innenspiegel angebrachte Kamera realisieren kann. Bei einem drohenden Auffahrunfall mit einem PKW oder Kollision mit einem Fußgänger wird automatisch eine Kollisionswarnung ausgegeben. Im Falle eines drohenden Auffahrunfalls bei Stadtgeschwindigkeit, leitet der Mini eine Teilbremsung ein und verringert somit die Aufprallgeschwindigkeit (City-Anbremsfunktion). Ebenfalls im Paket enthalten ist eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Fernlichtassistenten. Optional lassen sich Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern, die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Neu im Mini ist auch das Head-Up-Display, das jedoch im Gegensatz zu den größeren BMW-Modellen nicht die Informationen in die Windschutzscheibe spiegelt, sondern diese auf eine ausfahrbare Scheibe oben am Armaturenbrett projiziert. Für den Fahrer ist das dennoch eine sinnvolle Zusatzfunktion, da der Blick nicht mehr so oft von der Straße abgewendet werden muss. Bei Wahl der optionalen LED-Scheinwerfer sind auch die Rückleuchten in LED-Technik ausgeführt. Zudem kann adaptives Kurvenlicht und separates LED-Abbiegelicht geordert werden. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz und warnen so den nachfolgenden Verkehr. Zusätzlich schaltet sich dann im Stand die Warnblinkanlage ein. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden - ein versehentlicher Motorstart ist somit nicht möglich.

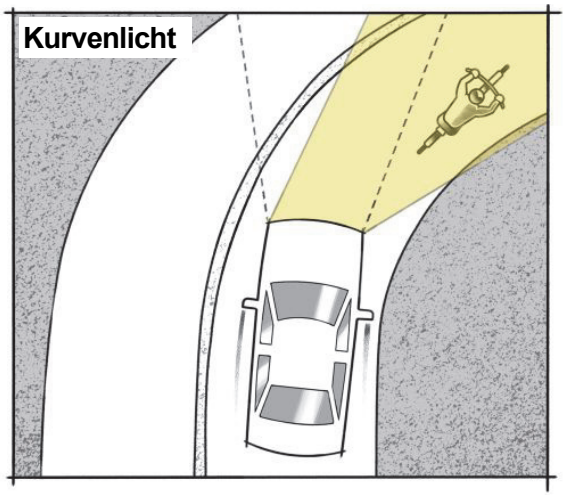
⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist sehr klein und unauffällig im oberen Bereich des Mitteldisplay angeordnet. Im Notfall kann er dadurch unter Umständen nicht schnell genug aufgefunden werden. In den Türen gibt es keine Rückstrahler.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

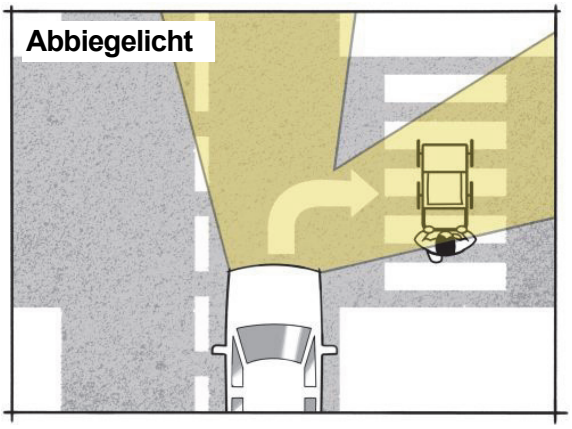


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

© ADAC e.V.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Für den neuen Mini ist noch kein ADAC Crashergebnis verfügbar.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

⊕ Der Mini ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Gurte der beiden Vordersitze sind mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Insgesamt kann beim Mini von einer guten Crashsicherheit ausgegangen werden. Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für Personen bis rund 1,80 m weit genug herausziehen. Sie befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können. Die Kopfstützen im Fond lassen sich nur für rund 1,70 m große Personen weit genug herausziehen. Aufgrund der geringen Beinfreiheit haben aber größere Personen ohnehin kaum Platz. Der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen; hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Gegen Aufpreis gibt es das intelligente Notrufsystem (nur in Verbindung mit Mini Navigationssystem oder Radio Mini Visual Boost). Wird bei einem Unfall der Crash- oder Airbagsensor ausgelöst, wird die erweiterte Notruffunktion automatisch aktiviert. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut. Im Kofferraum findet man stabile Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Das Warndreieck ist gut erreichbar im Kofferraumdeckel untergebracht.

⊖ Für den Verbandkasten gibt es keine fest definierte Halterung.

1,8 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashergebnis mit Bewertung der Kindersicherheit liegt noch nicht vor. Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht besonders gut, wodurch es mühsam ist, Kindersitze zu montieren. Sehr hohe Kindersitze lassen sich im Fond nicht perfekt installieren, da sie am Dachholm anstoßen können.

⊕ Sowohl die beiden Rücksitze, als auch der Beifahrersitz sind mit Isofix-Befestigungen ausgestattet. Die Isofix-Haken sind gut zugänglich, wodurch Isofix-Kindersitze sehr einfach fixiert werden können. BMW erlaubt im Mini sowohl auf den Rücksitzen, als auch auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen. Der Beifahrerairbag muss dann aber über einen Schlüsselschalter deaktiviert werden. Auch mit den normalen Gurten können Kindersitze stabil fixiert werden. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal und die Gurtgeometrie passend.

2,5 Fußgängerschutz

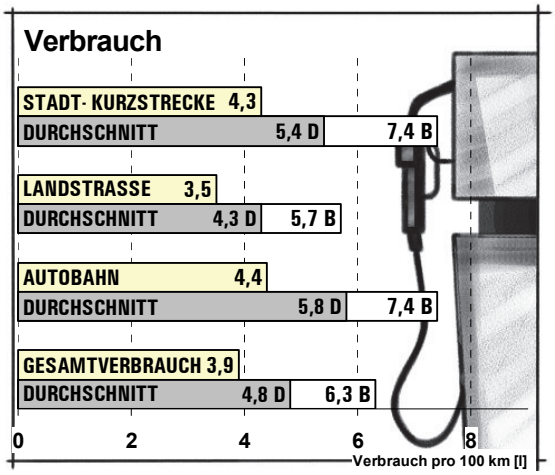
⊕ Ein aktuelles Crashtest-Ergebnis liegt derzeit nicht vor, dennoch wird dem Mini ein noch guter Fußgängerschutz prognostiziert. Der Mini ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt.

© ADAC e.V.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Mini One D schneidet im CO2-Kapitel des EcoTest gut ab. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 124 g/km erreicht das Fahrzeug 37 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei nur 3,9 l/100 km. In der Stadt verbraucht der Mini One D 4,3 l, außerorts sind es 3,5 l und auf der Autobahn nur 4,4 l/100 km.



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

1,1 Schadstoffe

⊕ Der Euro6-Dieselmotor kann im Schadstoffkapitel durchgehend überzeugen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Abgaswerte sehr niedrig - der Lohn sind 49 von 50 Punkte. In der Summe erreicht der Mini One D beim ADAC EcoTest mit 86 Punkten klar vier Sterne.

2,8 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Mini One D niedrig liegt, fallen auch die Betriebskosten entsprechend niedrig aus.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist ein kleiner - alle 60.000 km oder vier Jahre ein großer Service fällig. Der 1,5-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die relativ niedrigen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die ausgeglichene Benotung.

⊖ Wie BMW gewährt auch Mini noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,0 Wertstabilität*

⊕ Für den sparsamen Mini One D wird während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein stabiler Restwertverlauf erwartet.

© ADAC e.V.

4,1 Kosten für Anschaffung*

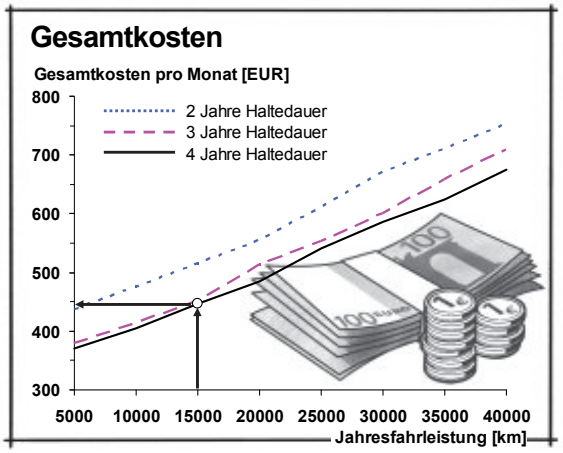
⊖ Der Mini One D ist für einen Kleinwagen alles andere als günstig. Es werden mindestens 19.400 Euro fällig. Die Grundausstattung fällt zwar nicht schlecht aus (Klimaanlage, Radio oder elektrische Fensterheber sind Serie), es muss aber trotzdem für einige obligatorische Ausstattungen wie beheizbare Außenspiegel oder Bordcomputer Aufpreis bezahlt werden. Einerseits kann der Preis des Mini durch unzählige Ausstattungen schnell nach oben getrieben werden. Andererseits gibt es aber im Mini auch einige Ausstattungen, die man sonst im Klassenumfeld nicht findet (z.B. LED-Abblendlicht, Head-Up-Display oder ACC).

4,7 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten fallen für den Mini One D sehr hoch aus. Jährlich wird eine KFZ-Steuer von 142 Euro fällig. Sehr teuer fallen auch die Aufwendungen für die Versicherung aus. Der Mini ist im Klassenvergleich ungünstig eingestuft (KH: 16; TK: 21; VK:20).

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Vor allem dank der niedrigen Betriebskosten und der guten Wertstabilität liegen die absoluten monatlichen Gesamtkosten des Mini One D noch im überschaubaren Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 447 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	One	Cooper	Cooper S	One D	Cooper D	Cooper SD
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1499	4/1998	3/1496	3/1496	4/1995
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	70 (95)	85 (116)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1400	220/1250	280/1250	220/1750	270/1750	360/1500
0-100 km/h[s]	9,9	7,9	6,8	11,0	9,2	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	210	235	190	205	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,6 SP	4,5 SP	5,7 SP	3,4 D	3,5 D	4,0 D
CO2 [g/km]	108	105	133	89	92	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/20	15/19/20	16/21/23	16/20/21	16/20/21	16/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	50	50	116	142	142	212
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	443	472	564	447	465	525
Preis [Euro]	17.450	19.700	23.800	19.400	21.450	25.350

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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1496 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15H
Reifengröße (Testwagen)	**205/55R17Y**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11/10,95 m**
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**7,0 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**32,7 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**3,9 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**4,3/3,5/4,4 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	89 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**124 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**69,9 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	3821/1727/1414 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1940 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1220 kg/375 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**145 l/395 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	44 l
Reichweite	**1125 km**
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Driver Assistant)	990 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle	500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	500 Euro
Kurvenlicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro°
LED-Abblendlicht	790 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	350 Euro°
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	290 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	160 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	370 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 800
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar: Aufpreis)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**83 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**48 Euro**
Monatliche Fixkosten	**106 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**210 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**447 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/21
Grundpreis	19.400 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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 2,1

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,9**
Verarbeitung	2,4
Alltagstauglichkeit	3,1
Sicht	1,9
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	4,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,0
Innenraum	**2,5**
Bedienung	2,1
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	4,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,8**
Federung	2,9
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,8
Klimatisierung	3,1
Motor/Antrieb	**2,1**
Fahrleistungen*	2,2
Laufkultur	2,7
Schaltung	1,6
Getriebeabstufung	2,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**1,6**
Fahrstabilität	1,8
Lenkung*	2,3
Bremse	0,9
Sicherheit	**2,0**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	2,5
Umwelt/EcoTest	**1,7**
Verbrauch/CO2*	2,3
Schadstoffe	1,1

AUTOKOSTEN 2,8

Betriebskosten*	2,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Anschaffung*	4,1
Fixkosten*	4,7
Monatliche Gesamtkosten*	2,3

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V. | Seite 14