



Mini Cooper

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (100 kW / 136 PS)

Erstmals gibt es den klassischen Mini mit fünf Türen. Durch den deutlich längeren Radstand (+72 mm) bietet er ein gutes Stück mehr Platz, büßt dadurch aber etwas an Agilität ein. Auch wenn die fahrdynamischen Qualitäten weiterhin tadellos sind und Fahrspaß garantiert ist, im direkten Vergleich lässt sich der Fünftürer nicht ganz so flink um Kurven zirkeln wie der wendige Dreitürer. Der Fünftürer bietet dennoch einige Vorteile: Der Kofferraum fällt bei umgeklappten Rücksitzen um bis zu 140 l größer aus, die Familientauglichkeit wird durch die zusätzlichen Fondtüren gesteigert und die Fondpassagiere genießen ein Stück mehr Beinfreiheit. Nicht zuletzt wirkt sich der längere Radstand positiv auf den Geradeauslauf aus. Der Komfort liegt auch durch die nicht ganz so straffe Fahrwerksauslegung insgesamt etwas höher, ohne dass der sportliche Charakter des Mini gänzlich verloren gegangen wäre. Dazu passend ist der Dreizylinder-Turbo-Benziner, der im Cooper 136 PS leistet. Der Motor verfügt über eine erstaunlich gute Laufkultur, hängt agil am Gas und überzeugt durch seine einwandfreie Durchzugskraft. Der Testverbrauch fällt mit 5,5 l/100 km zwar nicht zu hoch aus, im direkten Vergleich zum Dreitürer liegt er aber 0,3 l pro 100 km höher. Nachteile muss man auch bei der Rundumsicht in Kauf nehmen - die fällt aufgrund der zusätzlichen Türen deutlich schlechter aus. Zusammen mit der längeren Karosserie ist die Stadtauglichkeit des Fünftürers etwas eingeschränkter. Der fünftürige Mini Cooper vereint in der Summe die traditionellen Eigenschaften des Modells mit modernster Technik und bietet gleichzeitig eine gewisse Alltagstauglichkeit. Mit 20.800 Euro liegt der Grundpreis des fünftürigen Mini Cooper aber nochmals 900 Euro höher als beim Dreitürer. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** Audi A1 Sportback.

+ kultivierter und sehr durchzugsstarker Dreizylinder-Turbomotor, agile und sichere Fahreigenschaften, vorn sehr gute Beinfreiheit, viele Assistenzsysteme erhältlich, helle LED-Scheinwerfer (Aufpreis)

- kleiner Kofferraum, großer Wendekreis, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,4 Langstrecke

3,7 Transport

1,5 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: April 2015
Text: D. Silvestro

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Der Mini Cooper zeigt sich insgesamt ordentlich verarbeitet. Die verwendeten Materialien hinterlassen insgesamt einen guten Eindruck, im Detail reicht die Qualitätsanmutung aber nicht an das Niveau anderer BMW-Modelle. Der Materialmix aus Lack, Chrom und Leder vermittelt 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. 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 die unteren Teile der Schweller sind mit breiten Kunststoffleisten verkleidet, die den Mini nicht nur wuchtiger erscheinen lassen, sondern auch gleichzeitig eine gewisse Schutzwirkung bei leichten Remplern bieten. Auch die unteren Bereiche der Stoßstangen sind unlackiert und verkratzen nicht so leicht. Separate 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 vorn wie hinten nach außen mit breiten Dichtlippen gegen Verschmutzung abgedichtet. Breite Schwellerleisten schützen die Schweller im Einstiegsbereich vor Kratzern. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, eine Fehlbetankung mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich. Die geöffnete Motorhaube wird über Gasdruckfedern gehalten.

3,2

Alltagstauglichkeit

Die fünftürige Version des Mini bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte, der sich allenfalls für Kurzstrecken eignet. Mit dem nur 40 l großen Kraftstofftank lassen sich auf Basis des im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauchs Reichweiten von rund 725 km erzielen. Die maximale Zuladung liegt bei nicht besonders großzügigen 425 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg zulässig - eine stabile Dachreling gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen).

⊖ Für den 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).

2,3

Sicht

Im Mini sitzt man verhältnismäßig niedrig, wodurch die Übersicht auf den umliegenden Verkehr nicht besonders gut ist. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der fünftürige Mini noch zufriedenstellend ab. Die Dachsäulen stehen zwar fast senkrecht, durch die breiten B-Säulen und nicht besonders schmalen hinteren Dachsäulen ist die Sicht gegenüber dem Dreitürer aber deutlich eingeschränkt. Die Unterkante der Heckscheibe dürfte etwas niedriger liegen - tief liegende Objekte direkt hinter dem Fahrzeug sind nicht besonders gut sichtbar. Die optionalen Einparksensoren hinten sind daher eine sinnvolle Empfehlung. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch für vorn eine Einparkhilfe (nicht im Testwagen).

Um das Rangieren noch weiter zu erleichtern, gibt es auf Wunsch eine Rückfahrkamera, die jedoch im Testfahrzeug nicht verbaut war. Wen Parkmanöver vor große Herausforderungen stellen, der 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.

⊕ Sowohl die Vorderkante der Motorhaube, als auch das Fahrzeugheck liegen gut im Sichtbereich des Fahrers und lassen sich dadurch einwandfrei abschätzen. Neben den Standard-Halogencheinwerfern kann man für den Mini auch LED-Scheinwerfer ordern. Diese sorgen bei Nacht für eine homogene Fahrbahnausleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis können die LED-Scheinwerfer auch mit einer adaptiven Lichtverteilung (Kurvenlicht) und separatem LED-Abbiegelicht ausgestattet werden. Wählt man den "Driving Assistant" findet man zudem einen Fernlichtassistenten an Bord, der das Fernlicht automatisch aktiviert und bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen wieder aufs Abblendlicht zurückschaltet. Sowohl der Innenspiegel, als auch die beiden Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (beides 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.

2,8 Ein-/Ausstieg

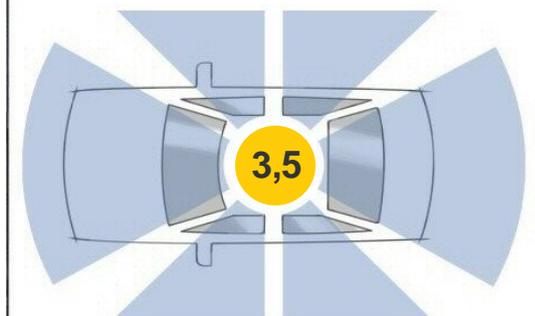
Das Ein- und Aussteigen klappt im fünftürigen Mini zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar sehr niedrig, wodurch man die Beine nicht zu weit anheben muss, doch durch die tiefe Sitzposition steigt man entsprechend beschwerlich wieder aus dem Fahrzeug. Zudem ist der recht breite Schweller etwas störend. Der Abstand zum Dach geht dagegen noch in Ordnung. In den Fond steigt man zufriedenstellend ein und aus. Man läuft zwar nicht Gefahr, sich den Kopf am Dach zu stoßen, da der Abstand groß ist, doch sind die Fondtüren vor allem im unteren Bereich sehr schmal.

⊕ Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung fällt insgesamt recht klobig aus. Die Tasten wurden dagegen gut angeordnet und sind kaum verwechselbar. Es lassen sich damit auch die Fenster öffnen und schließen, sowie die Außenspiegel anklappen. Die Türaufhalter sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Durch die drei Rastungen schwingt die vordere Türe in der ersten Position nicht zu weit auf, wodurch die Gefahr verringert wird, dass sie in einer engen Parklücke gegen das Nachbarauto schlägt. Die Fondtüren besitzen dagegen nur zwei Rastungen. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit nach und beleuchten das Vorfeld. Für den Beifahrer und über den Fondtüren gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können. Auf dem Fahrerplatz findet man anstatt des Haltegriffs eine zusätzliche klappbare Sonnenblende für die Seitenscheibe.

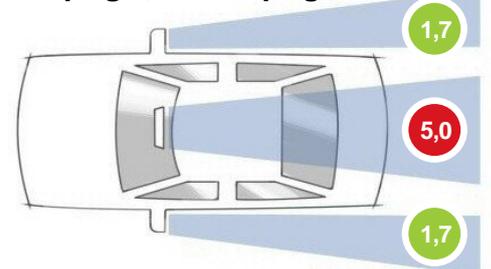


Gegenüber dem Dreitürer sorgen die etwas breiteren Dachsäulen nur für eine zufriedenstellende Sicht nach schräg hinten.

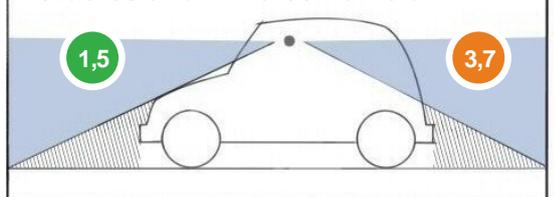
Rundumsicht



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

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da eine Verriegelung des Fahrzeugs bei offener Tür nicht unterbunden wird. Schließt man das Fahrzeug bei geöffneter Heckklappe oder Türen (außer Fahrertüre) ab und lässt dann den Schlüssel im Innenraum liegen, kommt man nicht mehr ins Fahrzeug.

4,0 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen des fünftürigen Mini fällt selbst für einen Kleinwagen nicht besonders üppig aus. Immerhin ist der Kofferraum dank des längeren Radstandes ein gutes Stück größer als beim Dreitürer. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 185 l in den Kofferraum (variabler Ladeboden ganz unten). Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, sind es ebenfalls nur magere 245 l. So passen vier handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Etwas großzügiger fällt der Laderaum mit umgeklappten Rücksitzlehnen aus. Gemessen bis zur Fensterunterkante sind es dann 445 l, bis zum Dach beladen liegt der maximale Stauraum bei 795 l.



Der Kofferraum des fünftürigen Mini fällt mit 185 l Volumen um 40 Liter größer aus als beim Dreitürer.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen. Es können Personen bis rund 1,85 m unter der geöffneten Klappe stehen, ohne sich den Kopf anzustoßen. Größere Personen sollten aber acht geben, sich nicht an den spitzen Ecken der Heckklappe zu verletzen. Das Kofferraumformat geht insgesamt in Ordnung, das Abteil könnte aber etwas breiter ausfallen. 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 knapp 66 cm in guter Höhe über der Fahrbahn. 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 Ladeboden in oberer Stellung ein, entsteht auch bei umgeklappten Rücksitzen ein durchgehend ebener Ladeboden.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen.

+ Der Klappmechanismus der Rücksitzlehnen funktioniert einwandfrei. Er kann sowohl vom Kofferraum als auch vom Innenraum aus betätigt werden. Dank der Fondtüren ist die Zugänglichkeit gut und die Rücksitzlehnen können einfach wieder aufgestellt 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. Der Ladeboden kann an der Rücksitzlehne platzsparend aufgestellt werden - dann lässt sich der gesamte Stauraum nutzen. Zusätzlich beinhaltet das Ablagenpaket Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze und die dritte Sonnenblende am Dachhimmel fürs seitliche Fahrerfenster. Insgesamt ist das Ablagenpaket ein empfehlenswertes Extra, dass auf jeden Fall dazu bestellt werden sollte.

⊖ Für die Gurte gibt es zwar Halterungen, sind die Gurte dort aber nicht eingehängt, können die Bänder beim Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden.

Gegenüber dem Vorgänger wurden die Übersichtlichkeit und Ergonomie der Bedienelemente verbessert, ohne dass der Mini dabei den für das Modell typischen Retro-Charakter verloren hätte. Der Tacho befindet sich nun in der üblichen Position hinter dem Lenkrad (vorher in der Mittelkonsole), das i-Drive-Bediensystem besteht nun aus einem gut greifbaren Dreh-Drück-Regler und Funktionstasten, wie man sie von anderen BMW-Modellen kennt und die Fensterheberschalter sind von der Mittelkonsole in die Türen gewandert. Auch wenn der Innenraum des Mini nach wie vor verspielt wirkt, fällt es nun leichter, mit den Funktionen zurecht zu kommen. Die Bedienelemente der serienmäßigen Klimaanlage sind aber tief und nach hinten versetzt angebracht, wodurch sie nicht ideal einsehbar sind. Die Drehregler zeigen sich zwar gut greifbar, jedoch sind die Piktogramme und die Schalterposition nicht ideal erkennbar. Das Bedienfeld des i-Drive-Systems ist logisch aufgebaut, aber zu tief angeordnet. Vor allem wenn die Mittelarmlehne heruntergeklappt ist, kommt man kaum noch an die Bedienelemente. Die Sitze lassen sich manuell 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.



Der Fahrerplatz bietet eine zufriedenstellende Funktionalität und eine gute Verarbeitungsqualität. Im Detail gibt es aber noch Raum für Verbesserungen.

⊕ 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 Toggle-Schalters in der Mittelkonsole wird der Motor gestartet. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, dann aber einfach 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 und der Scheibenwischer schalten sich optional sensorgesteuert an und aus. Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden. Gegen Aufpreis kann ein leicht bedienbares Navigationssystem bestellt werden, dessen Display sich übersichtlich in der Armaturenbrettmittle befindet. Alle Schalter und Bedienelemente sind sehr gut beleuchtet - wählt man das MINI Excitement Paket, gibt es eine umfangreiche Ambientebeleuchtung. Das Radio lässt sich gut bedienen und alle Informationen sind einfach ablesbar. Alle vier elektrischen Fensterheber 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, das 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 über zwei Meter große Personen. Auch die Kopffreiheit ist entsprechend großzügig bemessen.

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

3,4 Raumangebot hinten*

Hinten geht es deutlich enger zu, dennoch kann das Raumangebot des fünftürigen Mini auch im Fond zufriedenstellen. Gegenüber dem Dreitürer wurde der Radstand um 72 mm verlängert, das kommt nicht nur dem Kofferraum, sondern auch der Beinfreiheit der Fondinsassen zu Gute. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten immer noch für über 1,80 m große Passagiere. Die Kopffreiheit würde auch für noch größere Personen ausreichen (1,87 m). Zwei Personen finden ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl vor - für drei nebeneinander wird es aufgrund der geringen Innenbreite aber schon sehr eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,8 KOMFORT

2,7 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für den Mini gegen Aufpreis entweder ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk oder auch ein einstellbares Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control). Der mit dem Standardfahrwerk ausgestattete Testwagen zeigt eine straffe Grundauslegung. Damit ist der Komfort nur zufriedenstellend. Kurze Fahrbahnunebenheiten dringen recht stark zu den Insassen durch. Das Fahrzeug neigt bei feinen Unebenheiten auch zu leichtem Stuckern.

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 gering aus, was für ein dynamisches Fahrgefühl sorgt. In der Summe zeigt sich die fünftürige Variante auch dank des längeren Radstandes etwas komfortabler als die dreitürige Version. Dennoch ist der Fahrkomfort des sportlichen Kleinwagens nur zufriedenstellend.

2,3 Sitze

Neben den Standardsitzen 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. Die äußeren Rücksitze sind merkbar komfortabler gefedert als beim Dreitürer. Dadurch findet man einen deutlich besseren Sitzkomfort vor, auch wenn die Rücksitze nicht perfekt konturiert sind und somit wenig Halt bieten. Sehr unbequem sitzt man auf dem Mittelsitz. Die Beine haben aufgrund des hohen Mitteltunnels keinen Platz und die höckerartige Sitzfläche ist sehr hart und unbequem.

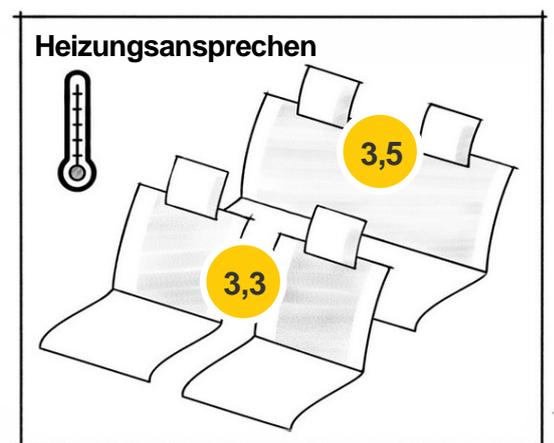
⊕ Den Fahrersitz kann man über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz kostet dagegen Aufpreis (im Testwagen). Eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze für beide vorderen Sitze findet man bei Wahl der optionalen Stoff/Leder- oder Lederausstattung.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

2,6 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt mit 69,3 dB(A) im zufriedenstellenden Bereich. Dominierend sind vor allem Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit in den Vordergrund treten. Der Dreizylinder-Motor hält sich akustisch weitgehend zurück und wird nur bei höheren Drehzahlen etwas lauter.

3,6 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Mini mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Der mit der manuellen Klimaanlage ausgestattete Testwagen bietet vorn eine zufriedenstellende Heizwirkung. Bei niedrigen Temperaturen wird der vordere Innenraum gleichmäßig erwärmt. Hinten dauert es nur etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Temperatur und die Luftmengenverteilung kann nur für die vorderen Insassen gemeinsam eingestellt werden. Es muss aber öfters nachjustiert werden, da eine genaue Temperaturvorgabe nicht möglich ist. Die optionale Klimaautomatik ist daher ein empfehlenswertes Extra. Bei Wahl der Klimaautomatik gibt es auch einen Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftregelung.



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

1,6

MOTOR/ANTRIEB

1,0

Fahrleistungen*

⊕ Der kleine Dreizylinder-Turbomotor mit 1,5 l Hubraum leistet im Cooper 136 PS. Die Fahrleistungen, die damit realisiert werden können, sind erstaunlich. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Kleinwagen in lediglich 4,7 s. Noch beeindruckender sind allerdings die Elastizitätswerte. In jedem Gang steht selbst bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft zur Verfügung, um den Mini voranzutreiben. Kein Wunder, liegt das maximale Drehmoment von 220 Nm auch bereits bei 1.250 1/min an. Von 60 auf 100 km/h sprintet der Mini Cooper im vierten Gang in 8,3 s, im Fünften sind es 10,5 s und selbst im sechsten Gang sind es nur 13,0 s.

2,5

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur kann durchaus überzeugen. Für einen Dreizylinder dringen erstaunlich wenig Vibrationen in den Innenraum. Nur leicht spürt man diese an den Pedalen und am Schalthebel. Etwas störend ist, dass beim Herunterschalten durch das automatische Zwischengas öfters Vibrationen auf das Kupplungspedal übertragen werden. Der Motor neigt nur wenig zum Dröhnen - nur unter hoher Last bei niedrigen Drehzahlen (< 1.700 1/min) brummt der Motor etwas stärker - was aber nicht besonders störend ist.

1,4

Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe im Mini lässt sich mit den kurzen Schaltwegen knackig und dennoch sehr 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. Fast perfekt funktioniert die Kupplungsbetätigung. Beim Anfahren findet man einfach den Schleifpunkt der Kupplung, selbst Anfahren am Berg klappt da problemlos, erstreckt im Zusammenspiel mit der Berganfahrhilfe, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Der Mini unterstützt den Fahrer zudem beim Zurückschalten. Durch leichtes automatisches Zwischengas wird die Drehzahl auf das Niveau des niedrigeren 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 zuerst wieder in den Leerlauf geschaltet werden.

2,3

Getriebeabstufung

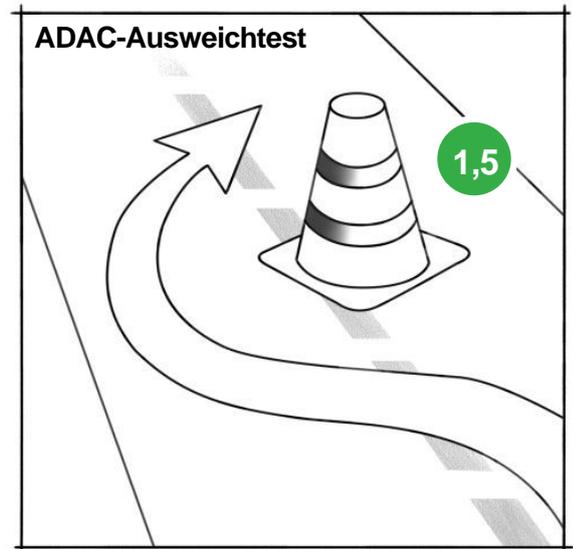
⊕ Gut gelungen ist die Auslegung des Sechsgang-Schaltgetriebes. Die Gänge sind weit gespreizt, dennoch steht für die meisten Geschwindigkeiten immer der richtige Gang zur Verfügung. Lediglich der zweite Gang ist etwas zu lang geraten - beim Abbiegen muss man auch mal in den ersten Gang zurückschalten, das ist nicht perfekt.

Die Gesamtübersetzung wurde recht lang gewählt - bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 2.600 1/min. Trotz der verhältnismäßig langen Auslegung fühlt sich der Motor in keinem Gang schlapp an, was eine schaltfaule Fahrweise ermöglicht.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Fahreigenschaften des Mini sind sportlich, aber gleichzeitig auch sehr sicher. Auf einen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan, pendelt kaum nach und zeigt sich sicher beherrschbar. Auf Spurrillen reagiert der Mini zwar schon empfindlich - durch den etwas längeren Radstand lässt sich der Fünftürer aber etwas entspannter fahren als der teilweise doch sehr nervös wirkende dreitürige Mini. 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 kaum eingreifen. Die maximale Durchfahrgeschwindigkeit liegt dabei hoch. Beim Beschleunigen aus Kurven regelt die Traktionskontrolle samt elektronischem Sperrdifferential die Traktion der Antriebsräder gut, 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.



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.

2,5 Lenkung*

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

⊕ Durch das direkte Ansprechen erhält man schon bei kleinen Lenkwinkeln ein präzises Lenkgefühl, das auch bei stärkerem Lenkeinschlag erhalten bleibt. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl, Kurven können präzise angelenkt und mit kaum Lenkkorrekturen durchfahren werden. Schaltet man in den Sport-Modus, wird das Lenkgefühl nochmals ein Stück besser. 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 11,3 m für einen Kleinwagen viel zu groß aus.

1,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Mini bereits nach 34,2 m - das ist ein sehr guter Wert (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli P Zero 88Y der Größe 205/45 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

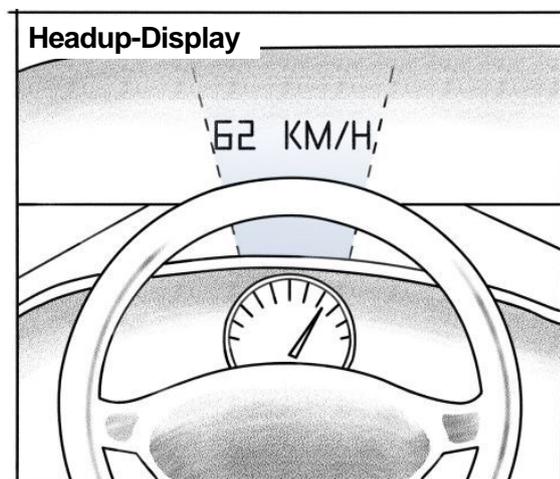
1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mini ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zusätzlich findet man immer eine Reifendruckkontrolle 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 sind eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Fernlichtassistent. Optional lassen sich Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern, die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Erhältlich ist auch ein 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. Zusätzlich kann adaptives Kurvenlicht und separates LED-Abbiegelicht geordert werden. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz und warnen so den nachfolgenden Verkehr. Zudem schaltet sich dann im Stand die Warnblinkanlage ein.

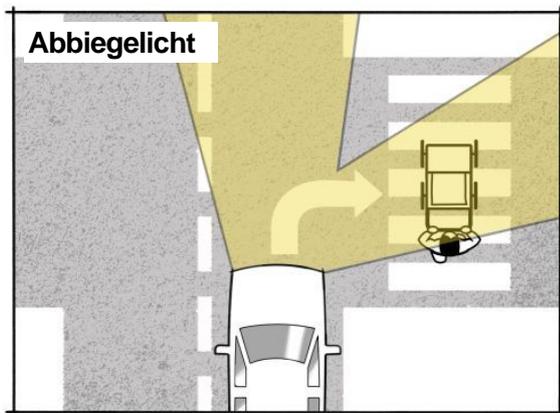
⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist sehr klein und unauffällig oben im Bereich des Mitteldisplay angeordnet. Im Notfall kann er dadurch unter Umständen nicht schnell genug aufgefunden werden.



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.



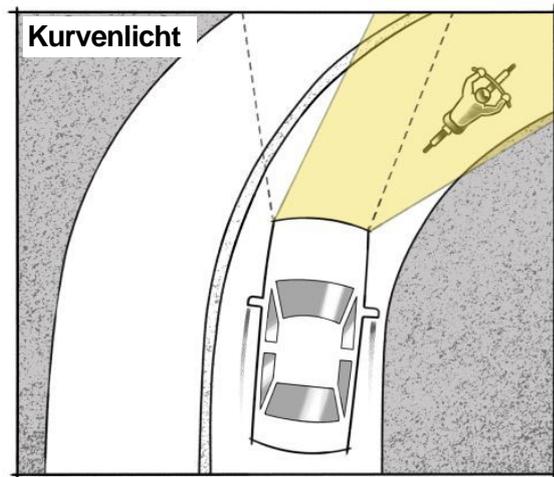
In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen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



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.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Mini ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Gurte der beiden Vordersitze sind mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Bei den ADAC Crashtests erreicht der Dreitürer bei der Insassensicherheit gute 79 % der möglichen Punkte. Das Crashverhalten des Fünftürers sollte ähnlich sein. Insgesamt erhält der Mini vier von fünf möglichen Sternen beim ADAC Crashtest (Stand: 12/2014). 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. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; der Anschnallstatus der hinteren Insassen wird dem Fahrer 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 Verbandskasten gibt es keine fest definierte Halterung. Die Kopfstützen im Fond lassen sich nur für kleine Person bis knapp 1,70 m weit genug herausziehen. Für größere Personen steigt somit die Gefahr eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall.



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

1,6 Kindersicherheit

- + Die dreitürige Version des Mini erhält für die Kindersicherheit bei den ADAC Crashtests gute 73 % der möglichen Punkte. Das Ergebnis des Fünftürers sollte ähnlich ausfallen. Sowohl die beiden Rücksitze als auch der Beifahrersitz sind serienmäßig mit Isofix-Befestigungen ausgestattet. Die Isofix-Haken sind gut zugänglich, wodurch Isofix-Kindersitze sehr einfach befestigt werden können. BMW erlaubt im Mini sowohl auf den äußeren Rücksitzen als auch auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen. Der Beifahrerairbag muss dann aber über den ebenfalls serienmäßigen Schlüsselschalter deaktiviert werden. Auch mit den normalen Gurten können Kindersitze einfach und stabil fixiert werden. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal und die Gurtgeometrie passend. Die Zugänglichkeit in den Fond ist dank der hinteren Türen gut. Die elektrischen Fensterheber haben einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.
- Der Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung nicht für Kindersitze geeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz.

2,4 Fußgängerschutz

- + Für den Fußgängerschutz erhält die dreitürige Variante des Mini gute 66 % der möglichen Punkte. Das Ergebnis sollte auf den Fünftürer übertragbar sein. Der Mini ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt.

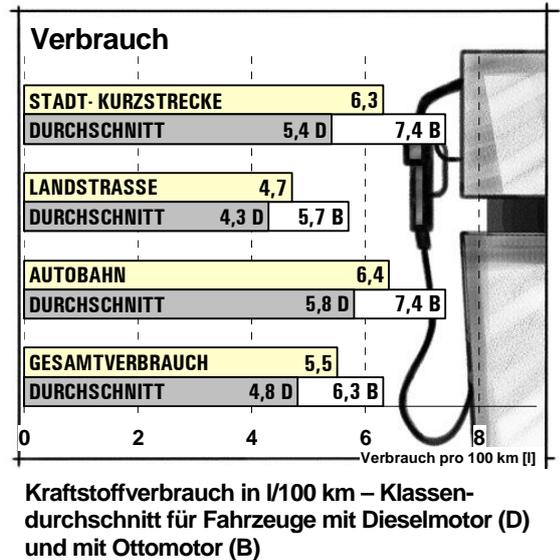
2,3 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der ermittelte Verbrauch des fünftürigen Mini Cooper liegt bei 5,5 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 152 g/km erhält der Kleinwagen im CO2-Kapitel des EcoTest noch zufriedenstellende 26 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts sind es 4,7 l und auf der Autobahn 6,4 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen äußerst gering aus, der Lohn sind 49 Punkte. In der Summe erreicht der Mini Cooper beim ADAC EcoTest mit 75 Punkten vier Sterne.



3,1 AUTOKOSTEN

4,3 Betriebskosten*

- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mini Cooper mit SuperPlus-Kraftstoff homologiert wurde, wird auch der teure Kraftstoff zur Berechnung der Betriebskosten herangezogen, die damit entsprechend hoch ausfallen.

3,1 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 Ottomotor 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).

2,1 Wertstabilität*

+ Für den ganz neu auf dem Markt erhältlichen fünftürigen Mini kann ein guter Restwertverlauf erwartet werden.

4,5 Kosten für Anschaffung*

- Der fünftürige Mini Cooper ist für einen Kleinwagen alles andere als günstig. Es werden mindestens 20.800 Euro fällig. Damit liegt der Grundpreis des Fünftürers 900 Euro über dem der dreitürigen Variante.

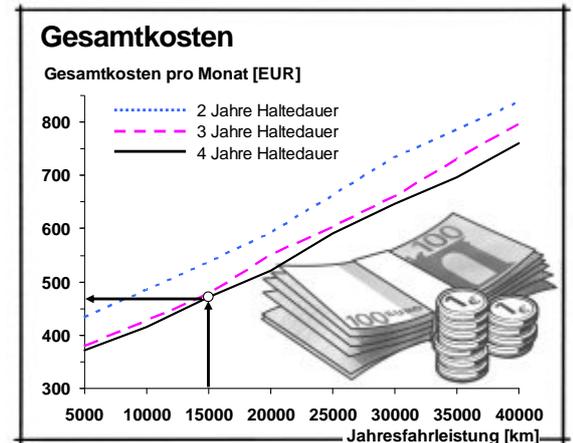
Die Grundausstattung fällt zwar nicht schlecht aus (Klimaanlage, Radio und elektrische Fensterheber sind Serie), es muss aber trotzdem für einige obligatorische Ausstattungen wie beispielsweise den Bordcomputer Aufpreis bezahlt werden. Immerhin sind nun endlich eine Beifahrerairbag-Deaktivierung und beheizbare Außenspiegel Serie. 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, ACC oder automatisch abblendende Außenspiegel).

2,9 Fixkosten*

- +** Jährlich werden für den Mini nur 58 Euro an Kfz-Steuer fällig.
- Teuer fallen die Aufwendungen für die Versicherung aus. Der Mini ist im Klassenvergleich sehr ungünstig eingestuft (KH: 15; TK: 20; VK:19).

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten liegt der Mini im durchschnittlichen Bereich. Vor allem der gute Restwertverlauf, der den hohen Anschaffungspreis teilweise kompensiert, sorgt für das zufriedenstellende Abschneiden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 471 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	One First	Cooper	Cooper S	One D	Cooper D	Cooper SD	John Cooper Works
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1499	4/1998	3/1496	3/1496	4/1995	4/1998
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	100 (136)	141 (192)	70 (95)	85 (116)	125 (170)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/1400	220/1250	280/1250	220/1750	270/1750	360/1500	320/1250
0-100 km/h[s]	13,4	8,2	6,9	11,4	9,4	7,4	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	207	232	187	203	225	246
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 SP	4,7 SP	5,9 SP	3,5 D	3,6 D	4,1 D	6,7 SP
CO2 [g/km]	121	109	136	92	95	109	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/20	15/19/20	16/21/23	16/20/21	16/20/21	16/20/21	16/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	76	58	122	142	142	218	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	438	471	562	445	461	527	659
Preis [Euro]	16.800	20.800	24.900	20.500	22.550	26.450	29.900

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/4,7/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	152 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3982/1727/1425 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1940 mm
Leergewicht/Zuladung	1245 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185 l/445 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	725 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	225 Euro
Monatliche Gesamtkosten	471 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/20
Grundpreis	20.800 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Driver Assistant)	990 Euro°
Automatikgetriebe	1.700 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	600 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/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Klimaanlage / Klimaautomatik	Serie / 370 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 800°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen