



## Mini Cooper S Cabrio

Zweitüriges Cabriolet der Kleinwagenklasse  
(141 kW / 192 PS)

Im Vergleich zum Vorgänger legte das neue MINI Cabrio in allen Dimensionen zu: Es ist merklich breiter und länger. Nur im Wachstum nach oben zeigten die Entwickler Zurückhaltung: Lediglich um einen Millimeter höher ist das neue Modell. Aus den gewachsenen Maßen resultiert wie bei den anderen Karosserievarianten der neuen Generation ein erwachsenerer Fahrindruck, der zwar noch sportlich ist, aber nicht mehr die unmittelbare Verzahnung des Piloten mit der Straße suggeriert, die die Vorgänger boten. Dafür ist das Fahrwerk noch mit einer guten Portion Restkomfort ausgestattet, die Bedienung sinnfälliger und die Materialanmutung deutlich wertiger. Das Cabrio gefällt mit einem vollautomatischen Verdeck, das auch bis 30 km/h öffnet und schließt - gegen Aufpreis ist wie beim Testwagen der Union Jack in das Dach eingewoben. Will man nicht ganz offen fahren, gibt es auch eine Schiebedachfunktion, die nur einen Teil des Verdecks öffnet. Im ADAC Autotest tritt der Cooper S mit dem 192 PS starken Vierzylinder-Turbo an, der zusammen mit dem kurz übersetzten und knackig zu schaltenden Sechsgang-Getriebe eine enorme Beschleunigung ermöglicht. Die schmale Bereifung des Testwagens verwässert jedoch das querdynamische Potential des Autos. Auch die Bremsmessungen sind bedingt durch die spritsparend ausgerichtete Bereifung zwar gut, aber nicht auf dem Niveau, das erwartet werden kann. Dennoch verbraucht der Wagen im ADAC EcoTest sieben Liter auf 100 Kilometer - ein zu hoher Wert. Die daraus resultierenden hohen Kraftstoffkosten sind für Käufer eines Kleinwagens mit einem Grundpreis von 27.950 Euro aber wahrscheinlich ohnehin nicht abschreckend. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Clubman, Countryman. **Konkurrenten:** DS 3 Cabrio.

- +** sicheres und agiles Fahrverhalten, beeindruckende Fahrleistungen, solides Stoffverdeck mit Glasheckscheibe
- kleiner und schlecht nutzbarer Kofferraum, Anschaffung und Unterhalt teuer, sehr hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL

**2,6** AUTOTEST

**5,0** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,5** Familie

**2,6** Stadtverkehr

**3,0** Senioren

**2,5** Langstrecke

**4,3** Transport

**1,5** Fahrspaß

**3,8** Preis/Leistung

Stand: Juli 2016  
Text: Christoph Pauly

⊕ Die Karosserie des MINI Cabrio ist recht gut verarbeitet - wenn auch noch Steigerungspotential besteht, gerade im Bereich der Spaltmaße. Diese sind ungleichmäßig und groß. Hier würde eine höhere Genauigkeit bei der Montage den Qualitätseindruck deutlich erhöhen. Andererseits ist beispielsweise der Kofferraum sorgfältig mit wertigem Stoff ausgekleidet und hat einen Kantenschutz aus Kunststoff, alle Hohlräume und Schweißnähte sind sauber verarbeitet und abgedichtet. Auch das Verdeck des Cabrios ist von hoher Qualität, besitzt eine beheizbare Glasheckscheibe und lässt sich auch während der Fahrt vollautomatisch öffnen und schließen - solange man nicht über 30 km/h schnell ist. Das manuelle Windschott ist wirkungsvoll, die Rückbank ist aber nicht mehr nutzbar, wenn es montiert ist. Trotz des fehlenden Blechdaches ist das MINI Cabrio verwindungssteif, nur sensible Gemüter spüren gelegentlich ein Zittern des Vorderwagens. Die Qualität des Interieurs gefällt ebenfalls. Alle Teile sind solide montiert, auch die Trennfugen verlaufen hier ordentlich. Die verwendeten Materialien zeugen teils von guter Qualität, nur die unteren Bereiche an Armaturenbrett und Türen sind aus hartem Kunststoff. Auch die A-Säulen sind mit einer harten Kunststoffverkleidung versehen, anders als beispielsweise im MINI Clubman, wo sich dort ein schöner Bezug aus Stoff befindet. Die Türausschnitte sind durch zwei umlaufende Türgummis sorgfältig gegen Verschmutzung abgedichtet, die Schweller werden durch Einstiegsleisten vor Kratzern geschützt. Der Unterboden ist aufwendig gestaltet. So ist der Motorraum komplett gekapselt, was vor Verschmutzung schützt. Auch der übrige Unterboden ist großflächig mit Akustikmatten verkleidet, die Bereiche nahe der Abgasanlage sind durchgehend mit Hitzeschutzblechen versehen. Nur zwischen Hinterachse und Heckstoßstange ist der Unterboden unverkleidet. Der im Stile eines wuchtigen, metallenen Verschlusses gehaltene Tankdeckel aus Kunststoff ist in die Zentralverriegelung integriert, was die Handhabung einfach gestaltet. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert versehentliches Tanken von Diesel, was teure Reparaturen verhindern kann.

⊖ Nicht gut gegen Kratzer und Dellen geschützt sind die Stoßfänger. Fehlende Kunststoffeinlagen sorgen für teure Reparaturen, falls ein Parkrempler geschieht. Nur die untersten Leisten sind aus unlackiertem Kunststoff. An den Fahrzeugflanken ist das lackierte Blech ebenfalls ungeschützt, nur um die Radhäuser und an den Schwellern sind Kunststoffeinlagen.

Das Cabrio bietet vier Sitze, der Notsitz der geschlossenen Varianten hinten in der Mitte entfällt. Mit dem 44 l großen Kraftstofftank lassen sich auf Basis des im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauchs Reichweiten von rund 625 km erzielen.

⊕ Der MINI ist - ganz wie es der Name verheißt - nicht sehr breit und lang, was das Manövrieren in der Stadt erleichtert.

⊖ Die maximale Zuladung liegt bei nicht besonders großzügigen 385 kg. Bedingt durch die Karosserieform ist ein Dachtransport nicht erlaubt - ebenfalls nicht vorgesehen ist eine Anhängerkupplung. Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schon bei geringen Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften (RunFlat) erhältlich (nicht im Testwagen). Ein Notrad ist für die Modelle Cooper S und Cooper SD nicht erhältlich.

## 2,7 Sicht

Im MINI sitzt man verhältnismäßig niedrig, wodurch die Übersicht auf den umliegenden Verkehr nicht besonders gut ist. Die Unterkante der Heckscheibe dürfte etwas niedriger liegen - tief liegende Objekte direkt hinter dem Fahrzeug sind nicht besonders gut sichtbar, bei offenem Verdeck behindert zusätzlich das auf dem Heck aufliegende Stoffdach die Sicht. Die serienmäßigen Einparksensoren hinten sind daher auch vonnöten, am besten in Verbindung mit der gut darstellenden optionalen Heckkamera (im Testwagen). Wen Parkmanöver vor große Herausforderungen stellen, der ordert nicht nur die hinteren, sondern auch die vorderen Parksensoren. Dann ist der Parkassistent inklusive, der seitliche Parklücken vermisst und bei ausreichendem Platz selbsttätig in die Lücke lenkt - es muss nur noch Gas und Bremse betätigt werden.

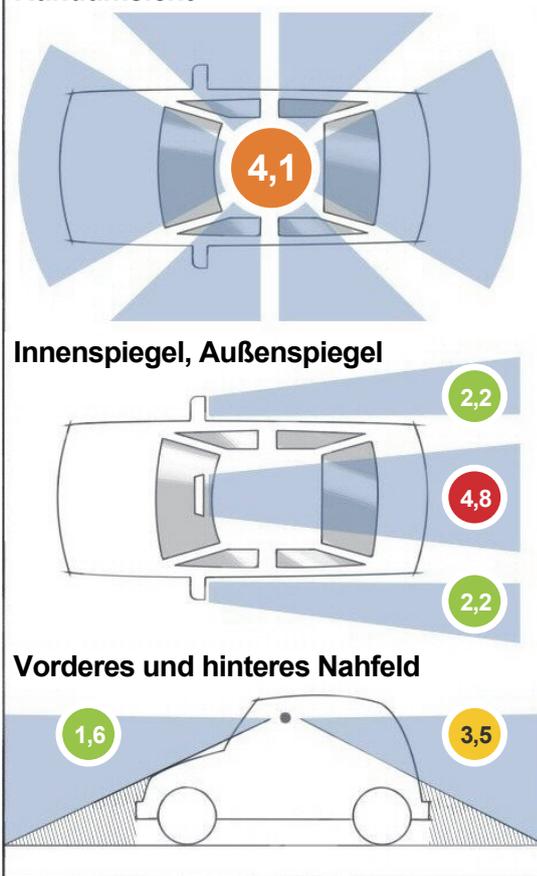
⊕ Neben den Standard-Halogencheinwerfern kann man für den Mini auch LED-Scheinwerfer ordern. Diese sorgen bei Nacht für eine homogene Fahrbahnausleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis sind die LED-Scheinwerfer auch mit einer adaptiven Lichtverteilung und separatem LED-Abbiegelicht ausgestattet (im Testwagen). Die adaptive Lichtverteilung passt Länge und Breite des Lichtkegels an die Umgebungsbedingungen an. So wird bei Stadtverkehr so breit wie möglich ausgeleuchtet, um zum Beispiel Fußgänger rechtzeitig zu erkennen. Auf der Autobahn dagegen ist der Lichtkegel sehr lang, um bei hohen Geschwindigkeiten eine weite Ausleuchtung zu gewährleisten. 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 (nicht im Testwagen). Sowohl der Innenspiegel, als auch der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (beides optional). Der MINI Clubman bietet auch einen automatisch abblendenden Außenspiegel auf der Beifahrerseite - unverständlich, dass dieser beim Cabrio nicht angeboten wird. Die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten. Der linke besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Beim Vorgänger und auch beim Clubman ist auch rechts ein asphärischer Bereich vorhanden. Beide Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, auch bei hohem Tempo.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das MINI Cabrio nicht gut ab. Zwar ist der Scheibenrahmen nicht besonders breit und B-Säulen fehlen beim Cabrio gleich ganz, das Verdeck behindert im geschlossenen Zustand die Sicht nach hinten und schräg hinten jedoch massiv. Im kleinen Innenspiegel ist das Sichtfeld nach hinten stark eingeschränkt.



Bei geschlossenem Verdeck ist die Sicht, besonders nach schräg hinten, sehr schlecht.

### Rundumsicht



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.

## Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Cabrio zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar 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 breite Schweller störend und erfordert einen großen Schritt. Der Abstand zum Dach bei geschlossenem Verdeck geht noch in Ordnung, was aber eher an den niedrig montierten Sitzen liegt, da das Auto selbst nicht sehr hoch ist. Wie auch beim MINI mit konventionellem Blechdach ist die Windschutzscheibe steil und weit vorn montiert, wodurch sich anders als bei anderen Cabriolets beim Einsteigen keinerlei Stoßgefahr am Frontscheibenrahmen ergibt.

⊕ Der Testwagen war mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Hier muss man den Schlüssel nur in der Tasche tragen und kann per Taster an den vorderen Türen das Auto entriegeln. Es lassen sich mit der Fernbedienung auch die Fenster öffnen und schließen, sowie die Außenspiegel anklappen. Die Türfeststeller 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. In der Ebene fallen die Türen zudem nicht zu, sondern bleiben in jeder beliebigen Stellung stehen. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit nach und beleuchten das Vorfeld. Außerdem wirft beim Aufsperrern ein Licht im fahrerseitigen Außenspiegel das MINI-Logo auf den Asphalt, falls man sich bei der Fahrzeugkonfiguration für das "MINI Excitement Paket" entschieden hat (im Testwagen).

⊖ Der Zustieg in den Fond ist bei geschlossenem Dach recht beschwerlich und erfordert eine gewisse Gelenkigkeit. Bei geöffneter Stoffmütze steigt man deutlich leichter ein und aus. Cabriotypisch fehlen Haltegriffe am Dachhimmel.

## Kofferraum-Volumen\*

⊖ Das Kofferraum-Volumen eines MINI ist nie üppig, die Cabrioversion bietet aber wirklich nur einen Notfall-Kofferraum. Bei geöffnetem Verdeck passen nur 155 Liter in den Kofferraum - für Urlaubsreisen muss das Gepäck schon sorgfältig ausgewählt sein. Verzichtet man auf das offene Fahren und lässt das Dach geschlossen, kann man die obere Abdeckung des Kofferraums verstellen und etwas mehr Gepäck mitnehmen: 195 Liter passen dann hinein. Etwas großzügiger fällt der Laderaum mit umgeklappten Rücksitzlehnen aus - gemessen bis zur Fensterunterkante sind es 365 Liter.



**Nur 155 l Volumen bietet der Kofferraum des Mini Cabrio.**

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe ist leicht bedienbar und entriegelt per Taste am Heck oder auf der Fernbedienung. Besonders ist, dass sie nicht nach oben aufschwingt, sondern nach unten in die Waagrechte klappt. Belastbar ist diese dann bis 50 Kilogramm, kann also unter Umständen auch als Sitzgelegenheit dienen. Das kleine Gepäckabteil hat den Vorteil, dass das Gepäck stets gut erreichbar ist, auch wenn es direkt an den Rücksitzlehnen liegt.

⊖ Gepäck muss etwa 75 Zentimeter weit angehoben werden, um in den Kofferraum zu gelangen. Beim Ausladen muss eine Stufe von 24 Zentimetern überwunden werden, wobei man sich zusätzlich über die Heckklappe beugen muss. Der kleine Kofferraum ist nur durch eine schmale und niedrige Luke zugänglich. Der Hersteller hat sich deshalb Gedanken gemacht und eine Hilfe konstruiert: Legt man zwei Hebel im Kofferraum um, klappt der obere Kofferraumrahmen nach oben und erleichtert das Beladen.

Sollen die beiden Hebel erreichbar sein, passen allerdings knapp 20 Liter weniger Gepäck in den Kofferraum. Legt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine Stufe am Boden, die das Beladen erschwert - der Kofferraum ist aber ohnehin sehr zerklüftet gestaltet, darüber hinaus von nur einer Lampe schwach beleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umlegen. Gesonderte Ablagen für kleines Gepäck hat der Kofferraum in überschaubarer Anzahl: Je ein kleines Netzfach links und recht muss für Kleinkram ausreichen. Um die Lehnen der Rückbank umzulegen, genügt ein Knopfdruck im Kofferraum - eine praktische Lösung. Um die Lehnen wieder aufzurichten, muss aber der Innenraum geentert werden.

## 2,7 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Im Vergleich zur Vorgängergeneration ist auch beim Cabrio das Bedienkonzept konventioneller und damit leichter verständlich geworden, das besondere Design unterstreicht aber immer noch den eigenen Charakter der Marke. Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen - die Tachoinstrumente werden dabei in der Höhe mit verstellt und liegen so immer gut im Blickfeld des Fahrers. Sowohl die Pedale als auch der Schalthebel sind gut bis zufriedenstellend angeordnet. Ein klassisches Zündschloss gibt es nicht, stattdessen muss nur noch der Schlüssel mitgeführt werden. Auf Höhe des Schalthebels findet sich ein Kippschalter, der den Motor anlässt. Dieser ist rot pulsierend beleuchtet. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, aber einfach erreichbar. Das Fahrlicht lässt sich über einen Drehschalter aktivieren, der aber zu tief im Armaturenbrett links neben dem Lenkrad angeordnet und praktisch kaum einsehbar ist. Dort findet man auch die Tasten für die Nebelleuchten, die etwas besser im Blickfeld des Fahrers liegen. Für die Nebelleuchten als auch für das Fahrlicht befindet sich eine Anzeige im Kombiinstrument. Das Fahrlicht und der Scheibenwischer schalten sich optional sensorgesteuert an und aus (im Testwagen). Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden, die automatische Fahrtlichtsteuerung (und damit auch das Abbiegelicht) aktiviert man am Lichtschalter. 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, deren Farbe frei einstellbar ist. Vorn sind Leseleuchten montiert. Das Radio lässt sich gut bedienen und alle Informationen sind einwandfrei ablesbar. Die Schalter für Sitz-, Heckscheiben- und Spiegelheizung sind logisch gruppiert bei der Klimaanlagesteuerung untergebracht. Die Fensterheber arbeiten auf Knopfdruck, nur die vorderen besitzen aber eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz, alle vier funktionieren auch mit ausgeschalteter Zündung noch für kurze Zeit. Per gut erreichbarer Lenkradtasten können Geschwindigkeitsregelung, Freisprecheinrichtung und Radio bedient werden. Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Der 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 (im Testwagen).



**Der Fahrerplatz bietet eine gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.**

Gegen Aufpreis sind entweder ein Tempomat oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC, nicht im Testwagen) erhältlich, die auf der Autobahn die gewählte Geschwindigkeit in Abhängigkeit vom Abstand eines vorausfahrenden Fahrzeugs einhält. Das ACC funktioniert jedoch kamerabasiert, kann deshalb nur bis 140 km/h eingesetzt werden und bietet auch nicht die Robustheit gegen tief stehende Sonne und Regen/Schnee teurerer ACC-Systeme, die in der Regel durch Radarsensoren gesteuert werden. Die manuell verstellbaren Standardsitze sind leicht bedienbar, das Drehrad zur Verstellung der manuellen Lordosenstütze aber umständlich erreichbar. In der Fahrertür finden sich die praxisgerechten Schalter zum Verstellen beziehungsweise Anklappen der Außenspiegel. Insgesamt sind die Fahrzeugbedienelemente logisch angeordnet, durch das verspielte Design fällt die Eingewöhnungsphase aber etwas länger aus.

⊖ Die Klimaautomatik ist zwar schlüssig zu bedienen, aber manche Tasten sind so ungünstig angebracht, dass man sie nur schwer sehen kann. So verdeckt zum Beispiel aus Sicht des Fahrers der Drehregler für die Gebläseintensität den Schalter für die Umluftsteuerung. Auf den ersten Blick ist so nicht ersichtlich, ob die Umluft aktiviert ist oder nicht. Die Tankanzeige ist rechts neben dem Tachoinstrument angeordnet und besteht aus lediglich acht Leuchtbalken. Dadurch ist der Füllstand nur sehr grob ablesbar. 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 nicht gut erreichbar, wenn die Vordersitze recht hoch eingestellt werden. Hinten fehlen Leseleuchten.

## 2,5 Raumangebot vorne\*

+ Das subjektive Raumempfinden im MINI ist gut. Die senkrecht stehenden Dachsäulen sorgen für ein besseres Raumgefühl, als es das niedrige Fahrzeug von außen erwarten lässt. Sind die Vordersitze ganz zurückgeschoben, reicht die Beinfreiheit für fast zwei Meter große Personen. Auch die Kopffreiheit ist entsprechend großzügig bemessen.

⊖ Das messbare Platzangebot vorn fällt bescheiden aus: Die Innenbreite des MINI ist im Klassenvergleich gering.

## 5,1 Raumangebot hinten\*

⊖ Die hintere Sitzbank ist nicht der bevorzugte Aufenthaltsort in einem MINI. Das Auto ist hinten sehr schmal, da neben den Sitzen noch Platz für die Verdeckmechanik benötigt wird. Das Raumgefühl ist nicht großzügig, aber nicht wirklich schlechter als im normalen Dreitürer mit Blechdach. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, kann dahinter aber niemand mehr sitzen, der Fußraum reicht dann nicht aus. Sitzen vorn nur 1,74 Meter große Personen, reicht der Fußraum für nicht ganz 1,90 Meter große Passagiere. Bei geschlossenem Dach ist die Kopffreiheit auf knapp 1,80 Meter Körpergröße limitiert.



**Der Fond lässt sich besser als zusätzliche Ablage denn als Sitzgelegenheit nutzen.**

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für den MINI gegen Aufpreis entweder ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk oder auch Fahrwerk mit elektronisch verstellbaren Dämpfern, mit dem der Testwagen ausgestattet ist. Dieses ist nicht adaptiv, stellt sich also nicht automatisch auf verschiedene Oberflächen ein, bietet aber zwei verschiedene Kennlinien, Comfort und Sport. Standardmäßig ist Comfort angewählt. Markentypisch ist selbst dieser Modus straff abgestimmt, bietet aber einen vernünftigen Restkomfort. Auf langen Wellen schwingt der Wagen kaum nach, kurze Wellen werden zufriedenstellend geschluckt. Auch Einzelhindernisse wie Gullideckel oder Querfugen in der Fahrbahn kann das Fahrwerk des MINI passabel verarbeiten. Eine besondere Neigung zu Stuckern hat das Auto aber nicht, hier helfen wohl die Reifen des Testwagens etwas, die eine hohe Seitenwand bieten und so kleine Anregungen schon etwas dämpfen. Auch die feinen Vibrationen, verursacht durch rauhen Fahrbahnbelag, werden gut weggedämpft. Kopfsteinpflaster dagegen kommt spürbar durch, das Auto wirkt aber stets solide. Der Fahrkomfort bei langsamen Geschwindigkeiten ist zufriedenstellend.

- + Nicken oder Wanken verkneift sich das mit einem (im Verhältnis zu den Abmessungen) langen Radstand und einer breiten Spur ausgestattete Cabrio bis auf ein Mindestmaß.
- Wählt man die sportlichere der beiden Fahrwerkseinstellungen, bleibt nur wenig Restkomfort übrig: Der MINI ist dann kompromisslos sportlich abgestimmt und rein auf Fahrdynamik getrimmt.

---

### 2,4 Sitze

Der Cooper S ist serienmäßig mit den für die schwächeren Motorisierungen aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgestattet. Diese sind recht schmal geschnitten, korpulentere Personen können hier vor Probleme gestellt werden. Die Rücksitze sind zwar schalenförmig ausgeformt und bieten dadurch einen guten Halt, der durch die niedrige Sitzbank recht spitze Kniewinkel beeinträchtigt den Komfort aber.

- + 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 ist bei den Sportsitzen stets inbegriffen. Auch dank der ausziehbaren Oberschenkelaufklappung und der festen Fußstütze für den linken Fuß des Fahrers finden Personen unterschiedlicher Größe eine angenehme Sitzposition vor.
- Die nicht belüftbaren Ledersitze lassen die Passagiere im Sommer ordentlich schwitzen.

---

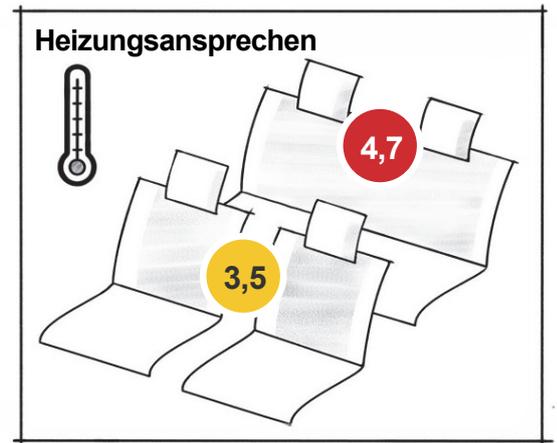
### 3,1 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt mit 71,1 dB(A) im zufriedenstellenden Bereich, das Cabrio ist aber ein eher lautes Auto. Bemerkbar sind vor allem Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit in den Vordergrund treten. Der Benziner ist ebenfalls stets vernehmbar, dies liegt vor allem an der Sportabgasanlage des Cooper S. Achspoltern tritt trotz des straffen Fahrwerks nur sehr selten auf, auch Abrollgeräusche sind kaum vernehmbar - wohl ein Nebeneffekt der nicht besonders sportlichen Dimensionen der Testwagenbereifung.

## 2,6 Klimatisierung

Serienmäßig sind der MINI Cooper S Cabrio und die entsprechende Dieselfersion SD mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet - die schwächeren Motorisierungen des Cabrios (One, Cooper) aber nicht. Gegen Aufpreis gibt es aber auch eine Zwei-Zonen- Klimaautomatik. Die Luftmengenverteilung kann nur für die vorderen Insassen gemeinsam in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Der mit der Klimaautomatik ausgestattete Testwagen bietet vorn eine zufriedenstellende Heizwirkung.

– Auf den hinteren Plätzen stellt die Heizleistung nicht zufrieden - hier befinden sich keine Luftausströmer.



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

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 0,6 Fahrleistungen\*

+ Der neu entwickelte Vierzylinder-Turbomotor mit zwei Litern Hubraum leistet 192 PS. Das maximale Drehmoment von 280 Nm steht bereits ab 1.250 Umdrehungen zur Verfügung. Die Fahrleistungen, die damit realisiert werden können, sind erstaunlich und erinnern an Sportwagenwerte. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Kleinwagen in lediglich 3,8 Sekunden. Noch beeindruckender sind allerdings die Elastizitätswerte. In jedem Gang steht selbst bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft zur Verfügung, um den MINI voranzutreiben. Von 60 auf 100 km/h sprintet der Mini Cooper im vierten Gang in 5,5 Sekunden, im Fünften sind es 6,9 Sekunden und selbst im sechsten Gang benötigt er nur 8,5 Sekunden. Laut Hersteller vergehen nur 7,2 Sekunden für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 230 km/h angegeben.

### 2,3 Laufkultur

+ Die Laufkultur kann überzeugen. Motorbedingte Vibrationen sind in keinem Drehzahlbereich und unter keiner Lastanforderung ungebührlich stark vorhanden. Akustisch hält sich der Motor weniger zurück, dies ist allerdings lediglich der sportlich klingenden Abgasanlage geschuldet und für den fast 200 PS starken Kleinwagen so gewollt.

### 1,5 Schaltung

+ Das Sechsgang-Schaltgetriebe im Mini lässt sich mit den kurzen Schaltwegen knackig und dennoch sehr präzise schalten, die Schaltkräfte könnten aber für zierliche Fahrer etwas geringer ausfallen. 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. Die Gangempfehlung sowie die Berganfahrhilfe und das tadellos funktionierende Start-Stopp-System sind im Alltag praktische Hilfen.

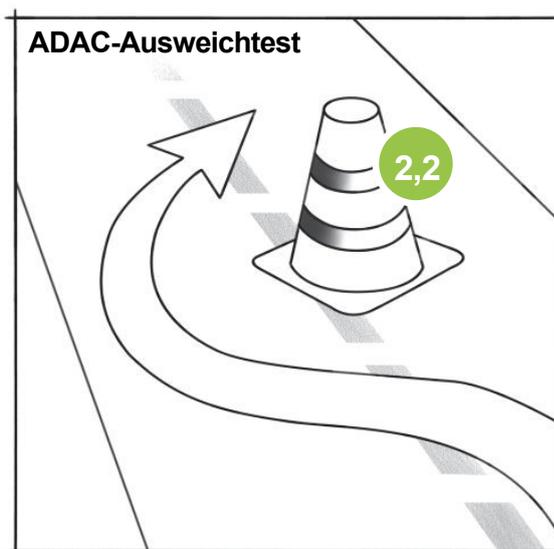
## 2,5 Getriebeabstufung

⊕ Der Cooper S bietet sechs Gänge, die zueinander passend abgestuft sind. Insgesamt ist die Übersetzung recht kurz, um die sportlichen Fahrleistungen realisieren zu können. Deshalb dreht die Kurbelwelle bei 130 km/h im sechsten Gang aber schon mit knapp über 3.000 Umdrehungen pro Minute.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des kleinen Cabrios ist noch gut. Ein kurzer, plötzlicher Lenkimpuls bringt aber ziemliche Unruhe in das Auto, es pendelt leicht, bleibt jedoch in der Spur. Spurrinnen und Verwerfungen beeinflussen - der sportlichen Ausrichtung entsprechend - die Geradeausfahrt leicht, aber nicht über Gebühr. Obwohl der Testwagen mit recht schmalen Reifen ausgestattet ist und nicht über eine mechanische Vorderachssperre verfügt, ist die Traktion des Frontrieblers gut: Die per radselektiver Bremsen eingriffe simulierte Sperrwirkung funktioniert erstaunlich feinfühlig und ermöglicht zügiges Beschleunigen ohne Traktionsverlust. Im ADAC Ausweichtest gibt der Engländer eine gute Figur ab. Beim schlagartigen Ausweichen verhält sich das Auto recht neutral mit einem nur leicht aus der Spur tanzenden Heck. Beim Gegenlenken schiebt er dann leicht über die Vorderachse und lässt sich problemlos in die ursprüngliche Spur zurück lenken. Das Ganze geschieht mit recht hoher Geschwindigkeit, bei der andere Fahrzeuge schon nicht mehr sicher lenkbar sind. Bei zu schnell angegangenen Kurven schiebt der MINI gut kontrollierbar über die Vorderräder, mit einer anderen Bereifung würde dies erst bei höheren Geschwindigkeiten geschehen. Geht man in zügig durchfahrenen Kurven schlagartig vom Gas, drängt das Heck leicht, wird bei Bedarf aber vom ESP wieder eingefangen.



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.

## 2,7 Lenkung\*

Die Lenkung ist direkt übersetzt, es genügen weniger als 2,5 Umdrehungen, um das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag zu drehen. Den anderen MINI-Derivaten entsprechend ist die Lenkung eher spitz ausgelegt und reagiert zackig auf Lenkmanöver. Um den Nullpunkt wirkt die Lenkung allerdings etwas indirekt, kleine Lenkbewegungen werden verzögert umgesetzt. Das liegt wohl an den Reifen, die durch die vergleichsweise hohen Seitenflanken recht weich sind und Lenkmanöver nicht so direkt umsetzen können wie eine der Motorleistung des Cooper S angemessene, breite Bereifung auf einer größeren Felge. Dennoch ist das Lenkgefühl auf einem guten Niveau, gefällt mit einem angenehmen Kraftverlauf beim Lenken, während der Fahrt stets angemessenen Lenkkräften sowie einer tadellosen Rückstellung. Einzig beim Rangieren fällt die Lenkung mit eher hohen Lenkkräften auf.

⊖ Der Wendekreis ist mit 11,1 Metern für einen Kleinwagen sehr groß. Beim starken Beschleunigen aus Kurven muss man das Lenkrad durchaus mal stärker festhalten, da dann Antriebseinflüsse in der Lenkung deutlich auftreten.

1,9

## Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der MINI bereits nach 36,1 Metern - das ist ein guter Wert (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Energy Saver der Größe 195/55 R16 87W). Im Vergleich mit den Brems-Messwerten, die beim ADAC Autotest mit anderen MINI-Derivaten ermittelt wurden, ist der Bremsweg aber deutlich länger. Die schmalen, auf geringen Rollwiderstand optimierten Reifen reichen dem Cabrio hier zum Nachteil. Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Beim heftigen Bremsen in einer Kurve wird das Heck unruhig, das elektronische Stabilitätsprogramm sorgt aber sofort dafür, das die Spur stabil gehalten wird.

2,1

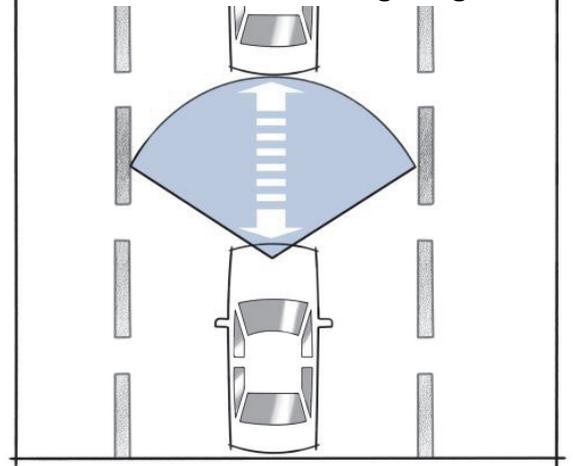
## SICHERHEIT

1,5

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

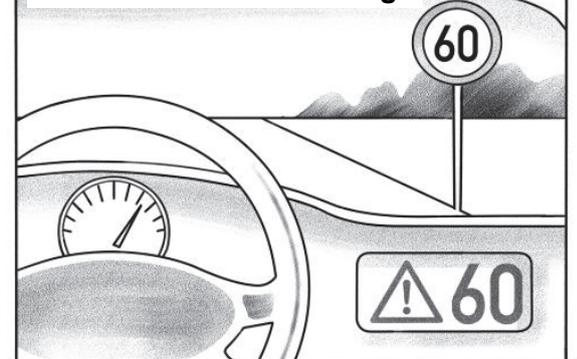
⊕ Der MINI ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zusätzlich findet man immer eine Reifendruckkontrolle an Bord. Gegen Aufpreis gibt es für den Mini das Paket "Driving Assistant", das eine Reihe an Funktionen über die vor dem Innenspiegel angebrachte Kamera realisieren kann (nicht im Testwagen verbaut). 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). Wirksam sind diese sinnvollen Funktionen im Geschwindigkeitsbereich von 5 bis 60 km/h. Bei geringen Geschwindigkeiten kann das System auch selbsttätig bis zum Stillstand abbremsen. Im Paket enthalten sind eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, die aktive Geschwindigkeitsregelanlage ACC 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 die Informationen nicht 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 die adaptive Lichtverteilung und ein separates LED-Abbiegelicht geordert werden (im Testwagen verbaut). Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz und warnen so den nachfolgenden Verkehr. Zudem schaltet sich anschließend im Stand die Warnblinkanlage ein. Zum Anlassen des Motors muss das Kupplungspedal gedrückt werden, ein unbeabsichtigtes Anfahren ist so nicht möglich.

#### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

#### Verkehrszeichenerkennung



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.

– 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.

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

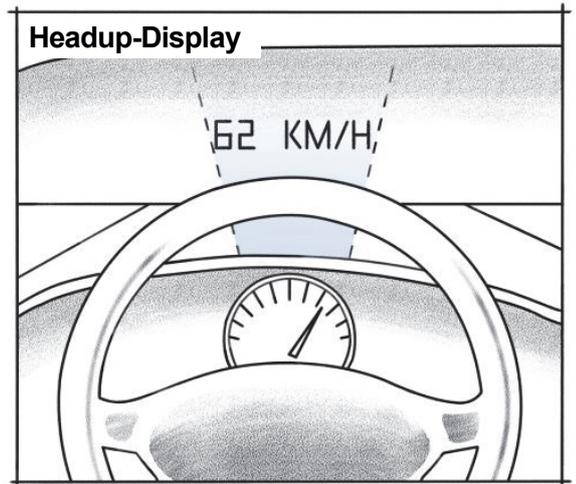
+ Das MINI Cabrio ist serienmäßig mit Front- und vorderen Seitenairbags ausgestattet. Die Gurte der vorderen Sitze besitzen Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Ein Crashtest wurde mit der Cabrioversion des MINI noch nicht durchgeführt. Wegen der fehlenden Versteifung durch das Blechdach lassen sich die Ergebnisse der dreitürigen, geschlossenen Version nicht auf das Cabrio übertragen. Die Kopfstützen auf allen vier Pätzen lassen sich für Personen bis rund 1,80 m und damit zufriedenstellend weit 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. Serienmäßig ist das intelligente Notrufsystem an Bord. Bei einem Unfall wird automatisch ein Notruf abgesetzt. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung zur zuständigen Notrufleitzentrale aufgebaut. Diese Sprechverbindung kann auch manuell über eine Taste am Fahrzeughimmel ausgelöst werden, um für einen anderen Verkehrsteilnehmer einen Notruf abzusetzen. Im Kofferraum findet man stabile Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck.

– Für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierte Halterung, dadurch sind diese bei einem befüllten Kofferraum unter Umständen schwer zu erreichen.

## 2,2 Kindersicherheit

+ Sowohl die beiden Rücksitze als auch der Beifahrersitz sind serienmäßig mit Isofix-Befestigungen ausgestattet. Auch die Möglichkeit, die Beifahrerairbags per Schalter zu deaktivieren, ist serienmäßig. Die Isofix-Haken sind gut zugänglich, wodurch Isofix-Kindersitze sehr einfach befestigt werden können. BMW erlaubt im MINI sowohl auf den beiden Rücksitzen als auch auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen. Auch mit den normalen Gurten können Kindersitze einfach und stabil fixiert werden, wenn auch die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen durch die fehlenden hinteren Türen eingeschränkt ist. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal und die Gurtgeometrie passend. Die Sitzflächen sind stabil genug für eine feste Befestigung von Kindersitzen, auch die Kontur der Sitze steht dem nicht im Weg. Die Zugänglichkeit in den Fond ist bei offenem Dach exzellent, bei geschlossenem Verdeck muss man etwas Artistik beweisen. Die elektrischen Fensterheber vorn haben einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

– Die hinteren Fensterheber haben keinen Einklemmschutz. Ist hinten ein Kindersitz montiert, wird die Beinfreiheit auf dem Sitz davor eingeschränkt.



**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.**

## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz erhält die geschlossene Version noch gute 66 % der möglichen Punkte - dieses Ergebnis ist auf das Cabrio übertragbar. Der Wagen hat eine recht weiche Front, die das Risiko für die Hüfte reduziert. Der untere Bereich der Frontscheibe aber ist sehr unnachgiebig und verhindert so eine bessere Bewertung.

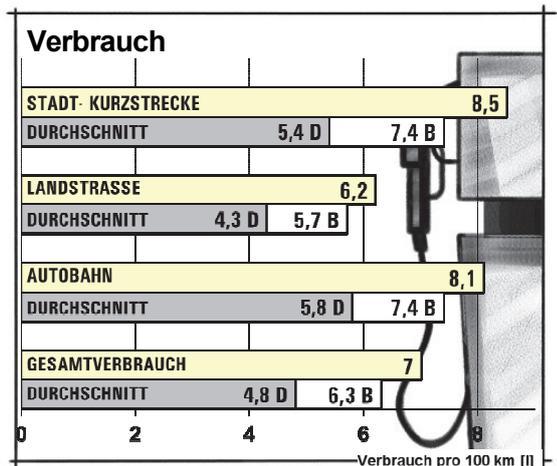
## 3,4 UMWELT/ECOTEST

### 5,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊖ Der ermittelte Verbrauch des MINI Cooper S Cabrio liegt bei 7,0 l/100 km. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 195 g/km erhält der Wagen im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest eine Sehr geringe Punktzahl und kann lediglich zehn Zähler einheimsen. Innerorts liegt der gemessene Verbrauch bei 8,5 l, außerorts sind es 6,2 l und auf der Autobahn 8,1 l pro 100 km.

### 1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, der Lohn sind 43 Punkte. Verbesserungspotential gibt es vor allen Dingen beim Partikelaußstoß, dieser fällt hoch aus. In der Summe erreicht der MINI im ADAC EcoTest mit 53 Punkten drei von fünf Sternen.



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

## 5,0 AUTOKOSTEN

### 5,5 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der MINI Cooper S mit SuperPlus-Kraftstoff homologiert ist, wird auch der teure Kraftstoff zur Berechnung der Betriebskosten herangezogen, die dadurch entsprechend hoch ausfallen.

### 5,5 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).

2,5

## Wertstabilität\*

⊕ Für die neue Generation des MINI Cabrio kann ein guter Restwertverlauf erwartet werden, da es sich um ein völlig neues Fahrzeug handelt und im Berechnungszeitraum von vier Jahren kein neueres Modell zu erwarten ist.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der MINI Cooper S Cabrio ist alles andere als günstig. Es werden mindestens 27.950 Euro fällig. Die Grundausstattung fällt dabei nur zufriedenstellend aus: Klimaanlage, Parksensoren hinten und elektrische Fensterheber sind Serie, genauso wie eine Beifahrerairbag-Deaktivierung und beheizbare Außenspiegel. Regensensor oder das Driving Assistant Paket kosten aber schon Aufpreis. Richtig teuer kann es werden, wenn man die unzähligen Individualisierungsoptionen nutzt und das Cabrio zum Beispiel mit Klebestreifen oder in das Dach eingewebten Union Jack ausstatten will. Der Fantasie sind hier fast keine Grenzen gesetzt - dem Aufpreis aber auch nicht.

3,4

## Fixkosten\*

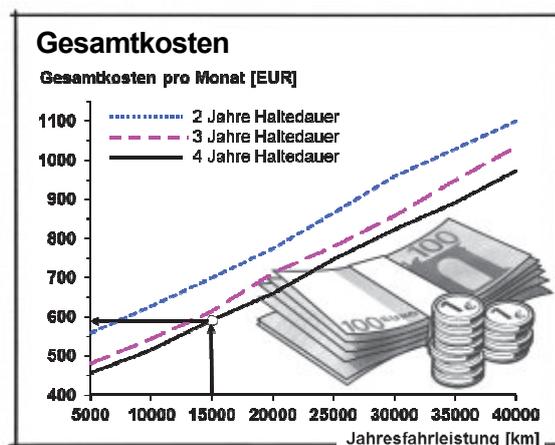
Relativ hoch fallen die Fixkosten aus. Lediglich die HaftpflichtEinstufung fällt mit Klasse 14 noch moderat aus. Jährlich werden für MINI Cooper S Cabrio 128 Euro an Kfz-Steuer fällig.

⊖ Der MINI ist vor allem in den Kaskoklassen ungünstig eingestuft (TK: 20; VK: 19).

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kommt der MINI teuer. Bei der prozentualen Wertstabilität kann er zwar punkten, durch den hohen Kaufpreis ist der absolute Wertverlust dennoch beträchtlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 591 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	One	Cooper	Cooper S	Cooper D	Cooper SD Steptronic	John Cooper Works
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1499	4/1998	4/1496	4/1995	4/1998
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	85 (116)	125 (170)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1400	220/1250	280/1250	270/1750	360/1500	320/1250
0-100 km/h[s]	10,6	8,8	7,2	9,9	7,7	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	208	230	195	218	242
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0   SP	4,9   SP	6,0   SP	3,8   D	4,3   D	6,5   SP
CO2 [g/km]	116	114	139	100	113	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/20	14/18/20	14/19/20	16/19/20	16/19/20	14/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	66	68	128	152	226	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	491	516	591	512	589	668
Preis [Euro]	21.900	23.950	27.950	25.900	31.600	33.500

### 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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1998 ccm
Leistung	141 kW (192 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,1/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>3,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super Plus)	<b>7,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,5/6,2/8,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test (*WTW)	<b>195 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>71,1 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3850/1727/1415 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1935 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1360 kg/385 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>195 l/385 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	44 l
Reichweite	<b>625 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>124 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>64 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>96 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>307 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>591 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/20
Grundpreis	27.950 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet 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 01.01.2016 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro <sup>o</sup>
Abstandsregelung, elektronisch (Driving Assistant)	990 Euro
Automatikgetriebe (6 Gänge)	1.700 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	500 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	600 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro <sup>o</sup>
LED-Abblendlicht	ab 790 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	120 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Tempomat	290 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	160 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	370 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 800 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	290 Euro <sup>o</sup>
Windschott	290 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Einparkhilfe vorne (inkl. Parkassistent)	440 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	500 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,6**

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

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