



MINI Cooper E Classic Trim

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(135 kW/184 PS)

Der aktuelle Mini Cooper der Baureihe J01 wird zwar in einem Joint Venture zwischen der BMW Group und dem chinesischen Hersteller Great Wall Motor (GWM) in China hergestellt, steht aber auf einer eigens von Mini entwickelten Plattform. Er ist das kleinste und auch traditionsreichste Fahrzeug im Portfolio des Herstellers und zitiert gebührend den Ur-Mini: Neben dem runden Zentraldisplay, der Kippschalterleiste darunter und dem obligatorischen Gokart-Gefühl beim Fahren, gehören auch optische Aufwertungen und Individualisierungsmöglichkeiten zu den Stärken des chinesischen Briten. Ab 27.200 Euro ist er in der Basis zu haben und lässt sich freilich über verschiedene Pakete und Trims weiter ausstaffieren – der Testwagen kommt auf über 32.000 Euro. Insgesamt macht der Cooper einen wertigen und durchdachten Gesamteindruck, wie auch das gute Gesamtergebnis zeigt. Er will es sein und ist es auch: ein kompakter, fahraktiver Stadtfliitzer mit sportlichem Charakter, welcher mit besseren als auf dem Testwagen montierten Pnenaus für noch mehr Freude und Fahrsicherheit sorgen könnte. Bereits der Basis-Antrieb ist ausgesprochen durchzugsstark und zugleich sparsam – dennoch kann die Reichweite auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs mit knapp 235 km nicht überzeugen. Weitere Abstriche sollte man in Kauf nehmen in puncto Federungskomfort, Platzangebot im Fond und Ladefähigkeiten. Außerdem bedarf die Bedienung über das zentrale Display einiges an Gewöhnung. Das optionale Head-up-Display erleichtert den Fahralltag enorm, weil es z. B. die Tempoanzeige direkt vor den Fahrer bringt. Bei der Funktionsqualität der Fahrerassistenzsysteme gibt es wenig zu klagen. Schade nur, dass das XL-Paket mit dem Driving Assistant Plus, welcher u. a. den Abstandsregeltempomaten und den Lenkassistenten beinhaltet, derzeit erst ab dem Cooper SE mindestens im Classic Trim verfügbar ist. **Konkurrenten:** u. a. Opel Corsa Electric, Renault R5.

- +** gute Verarbeitungsqualität, übersichtliche Karosserie, kräftiger und sparsamer Antriebsstrang, spritzige Fahreigenschaften, attraktiver Preis
- sehr kleine Reichweite, erschwelter Zustieg und Kindersitzmontage im Fond, kleiner Kofferraum, gewöhnungsbedürftige Bedienung mit starker Blickabwendung über zentrales Touchdisplay, sehr straffes Fahrwerk mit wenig Restkomfort, Traktionsschwierigkeiten und ausgeprägte Antriebseinflüsse in der Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	4,1
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	4,1
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★★

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem sehr guten Niveau und überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen – die sauber gefertigten Karosserieteile stehen flächig zueinander und die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. An den Türausschnitten befinden sich doppelte Dichtlippen und zusätzlich sind die Spalte zwischen den Türen und Kotflügeln mit Gummi-Lippen geschlossen, welche ergänzend zur Reduzierung von Windgeräuschen und Dreckeintrag in den Einstiegsbereich beitragen. Türrahmenverkleidungen braucht der Brite nicht, denn die Scheiben werden rahmenlos geführt. Leider scheppern die Fenster merklich in den schweren Türen, wenn man diese zuwirft. Sämtliche primär sichtbaren Bereiche sind sauber verkleidet und in Wagenfarbe lackiert. Die Frontklappe wird erfreulicherweise von zwei Gasdruckfedern offengehalten – der Hebel zur Öffnung versteckt sich jedoch etwas unter dem Armaturenbrett. Unter der Heckklappe gibt es wenig zu meckern: Das Gepäckabteil ist vollständig mit Filz ausgekleidet – lediglich bei der Kunststoffverkleidung der Ladekante sollte man aufpassen, um keine unansehnlichen Kratzer zu riskieren. Der Unterboden des Cooper ist aerodynamisch

günstig vollständig geschlossen und macht einen sehr soliden Eindruck. Sämtliche Leitungen sind sicher fixiert, Schweißnähte versiegelt und Unterbodenschutz für ein langes Autoleben aufgetragen. Im Innenraum zeigt sich der Cooper optisch ansprechend im vertrauten Mini-Design. Die Verarbeitung insgesamt ist sehr solide und gut – alle Kunststoffteile sitzen fest und wirken akkurat gefertigt. Nur die teils mäßig entgrateten Kunststoffkanten geben etwas Grund zur Beanstandung. Die Materialanmutung im Innenraum kann jedoch nicht komplett überzeugen. Grundsätzlich dominiert harter Kunststoff das Ambiente, wobei die Oberflächen meist immerhin lederartig texturiert sind. Auf der Oberseite der Instrumententafel und an den Türverkleidungen verbaut Mini ein Strickgewebe, welches zumindest für eine etwas weiche Haptik sorgt. Ansonsten sind die Türverkleidungen sowie die Mittelkonsole hart ausgeführt. Die hinteren Seitenverkleidungen kommen komplett hart daher. Durch die insgesamt stimmige Designsprache und netten Details, wie beispielsweise das gespannte Textilband unten am Lenkrad, welches eine Speiche ersetzt, hinterlässt das Interieur aber dennoch einen wertigen und wohnlichen Gesamteindruck.

3,7 Alltagstauglichkeit

Der Mini Cooper E wird ausschließlich als Dreitürer angeboten mit vier vollwertigen Sitzen. Mit 432 kg liegt die Zuladung auf einem ordentlichen Niveau, was für vier Personen samt Gepäck ausreicht. Eine Anhängerkupplung gibt es für den rund 1,6 t schweren Stromer (Leergewicht) generell nicht. Auf dem Dach lassen sich maximal 75 kg transportieren, was für zwei E-Bikes ausreichend ist. Mit 3,86 m ist der Cooper gut 20 cm kürzer als der Aceman und hat damit eine noch stadtverträglichere Länge. Der Wendekreis von 10,9 m könnte aber dennoch kleiner ausfallen, um das Rangieren zu erleichtern. Die Fahrzeugbreite von 1,98 m (inklusive Außenspiegel) ist sowohl im Großstadtdschungel als auch in Autobahnbaustellen zufriedenstellend zu handhaben. Laut Herstellerangabe gemäß WLTP-Zyklus liegt die Reichweite des Mini bei nur 295 km. Auf Basis des wesentlich praxisnäheren Verbrauchs im ADAC Ecotest (17,1 kWh/100 km) kommt der Stromer sogar nur auf eine Reichweite von rund 235 km. Absolut betrachtet ein dürftiges Ergebnis, selbst für ein Elektroauto. Damit unterstreicht der Mini sein Zielterritorium: Stadtverkehr. Auf der anderen Seite der Medaille lässt sich der Mini bei moderatem Tempo unterhalb 100 km/h und seichtem Gasfuß sehr sparsam in Richtung 10 kWh pro 100 km bewegen, sodass auch Reichweiten jenseits der 300 km möglich sind. Aktiviert man den Max Range-Modus, werden die Antriebsleistung, Komfortfunktionen und das

maximale Tempo auf 90 km/h reduziert, für eine zusätzliche Reichweitenreserve von etwa 35 km. Hinter der Ladeklappe auf der Beifahrerseite befindet sich die CCS-Ladebuchse, welche von zwei einzelnen Kappen geschützt ist, die umständlich abgezogen und anschließend wieder übergestülpt werden müssen. Serienmäßig lässt sich der Cooper E nur mit bis zu 75 kW per Gleichstrom (DC) oder Wechselstrom (AC) mit maximal 11 kW laden. Als SE oder John Cooper Works E ließe er sich zumindest mit 95 kW per DC aufladen. Ab Werk liegt dem Mini ein Mode-3-Kabel (dreiphasig, 16 A) bei, ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose gibt es optional. Unter optimalen Bedingungen vergehen gemessene 27 min, um die brutto lediglich 40,7 kWh (netto 36,6 kWh) große Batterie von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) mit Gleichstrom zu laden. Gemessen haben wir dabei eine durchschnittliche Ladeleistung von 58,9 kW bei kurzzeitig maximal 73,5 kW – angesichts der kleinen Batterie kann sich der Mini diese überschaubare Ladeperformance leisten. Mit Wechselstrom lässt sich die Batterie schnellstmöglich in dreieinhalb Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei 10 A (maximal empfohlene Dauerlast) dauert das Vollladen etwa 17,5 h. Über eine bidirektionale Lade-funktionalität verfügt der Cooper nicht. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess an einer Schnellladesäule zu beschleunigen, kann die Batteriekonditionierung entweder

manuell im Infotainment oder bei Auswahl einer Schnellladesäule als Navigationsziel aktiviert werden. Ohnehin lassen sich Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren. Außerdem ist es möglich einen Zielladestand einzustellen und die Ladeleistung (Stromaufnahme) beim AC-Laden zu begrenzen. Während des Ladens informiert das Display im Innenraum über den Ladevorgang.

⊕ Um während des Ladens beispielsweise in Wohngebieten die Ruhe nicht zu stören, lässt sich die Lautstärke des internen Lüfters zur Kühlung der Elektrik während des Ladevorgangs

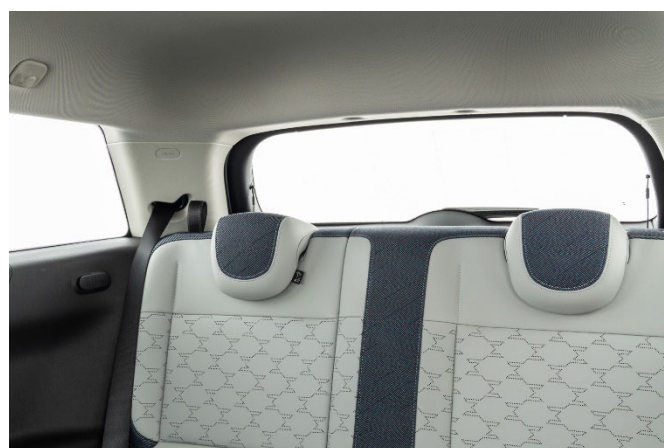
aus dem Infotainment heraus absenken. Damit einher geht jedoch auch eine reduzierte Ladeleistung und entsprechend auch höhere Ladedauer, denn durch die reduzierte Lüfterdrehzahl nimmt der Kühleffekt ab.

⊖ Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches allerdings nur bei kleineren Schäden an den Pneu die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel oder Reifen mit Notlaufeigenschaften wie früher bei Mini sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

2,1 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden der Karosserie ist zufriedenstellend. Grundsätzlich hat man hinter dem ausladenden Armaturenbrett durch die steile, weit entfernte Frontscheibe einen guten Blick nach vorn. Um gen Himmel zu blicken oder an Kreuzungen oben montierte Ampeln zu sehen, muss man sich aber weit nach vorn beugen. Beim Abbiegen fallen die dicken A-Säulen auf, wovon auch mal ein Passant verschwinden kann. Die vordere Abschlusskante lässt sich nur erahnen, denn man erkennt zwar die Oberkante der Scheinwerfer deutlich, den Bereich davor aber nicht. Niedrige Hindernisse vorn lassen sich dennoch gut erkennen. Hinten zeigt die Unterkante der Heckscheibe in etwa das tatsächliche Fahrzeugende an, so dass man auch dank der kompakten Abmaße und den versenkbaren Kopfstützen den Mini präzise beim Rückwärtsfahren einschätzen kann. Die Rundumsicht insgesamt geht dank der breiten Fensterflächen in Ordnung, wie auch die Sicht auf den Verkehr.

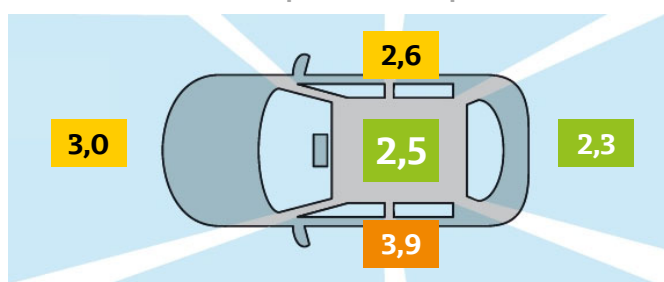
⊕ Serienmäßig ist der Cooper rundum mit zwölf Ultraschallsensoren und einer Rückfahrkamera ausgestattet. Ab dem Ausstattungspaket L ist der Parking Assistant Plus dabei, welcher jeweils unter den Seitenspiegeln und vorn Kameras mitbringt und damit ein 360-Grad-Bild erzeugen kann. Damit lässt sich der Mini noch präziser in enge Lücken manövrieren. Der Einparkassistent ist serienmäßig beim Cooper mit dabei und leistet gute Arbeit. Optional (Parking Assistant Plus, ab Paket L) kann man auch einen Bewegungspfad aufzeichnen, welchen der Mini dann bei Bedarf und passendem Startpunkt selbstständig wieder abfährt. Serienmäßig ist der Mini mit sehr hellen LED-Scheinwerfern ausgestattet. Ab dem Paket S verfügen sie über eine adaptiver Lichtverteilung, welche den Lichtkegel an die Geschwindigkeit und Umgebung anpasst. Die Fahrbahnausleuchtung ist etwas inhomogen und an den Seiten wie auch im Nahbereich etwas streifig. Ein dediziertes Kurvenlicht ist nicht verfügbar, dafür aber sorgt die zusätzliche Leuchte im Scheinwerfer (Paket S) für eine Illumination des Bereichs vorn neben dem Mini beim Abbiegen. Der statische Fernlichtassistent ist ebenfalls mit dem Paket S verknüpft.



Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

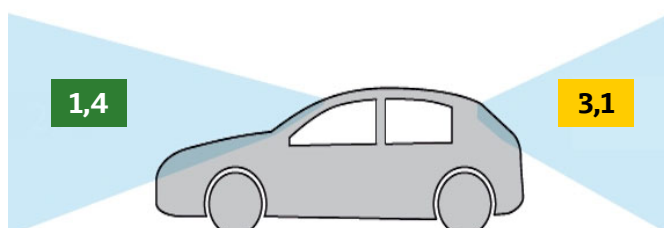
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Nettes Gimmick: Die Signatur des Tagfahrlichts und auch die der Heckleuchten lässt sich anpassen. Auf Wunsch leuchten die Heckleuchten bei aktivem Tagfahrlicht mit und erhöhen damit die Sichtbarkeit im Verkehr. Um die Blendung durch rückwärtige Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit zu reduzieren, blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel ab dem Ausstattungspaket S automatisch ab - für den Spiegel auf der Beifahrerseite ist die Funktion nicht verfügbar. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, sodass tote Winkel reduziert werden können. Selbst bei hohem Tempo leisten die Scheibenwischer gute Arbeit – der von den Wischern gereinigte Bereich könnte insgesamt aber etwas größer ausfallen.

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg gelingt in der ersten Reihe trotz der breiten Schweller mühelos. Da der Cooper als Dreitürer kommt, sind die Türen sehr lang (was in engen Parklücken problematisch werden kann) und geben entsprechend auch eine große Einstiegsöffnung frei. Mit 42 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) sitzt man auf einer zufriedenstellenden Höhe. Mehr als zehn Zentimeter höher würde man im Countryman sitzen - im Aceman wären es immerhin noch vier Zentimeter mehr.

⊕ Die Zentralverriegelung wird klassisch über Tasten an der gut dimensionierten Funkfernbedienung gesteuert. Serienmäßig lässt sich der Mini per Berührung an den vorderen beiden Türen verriegeln oder per Zug am Griff entriegeln (Funktion nicht abschaltbar). Ab dem Ausstattungspaket S ist der Komfortzugang mit dabei: Befindet sich der Schlüssel in der Nähe des Mini, öffnet und schließt er beim Annähern (ca. 1 m Abstand) und Entfernen (ca. 2 m Abstand) vom Fahrzeug selbstständig (Funktion abschaltbar). Weiterhin kann ein Smartphone mit Ultra-Breitband-Technologie (UWB) als Schlüssel fungieren und diesen per SMS an bis zu fünf weitere Nutzer übertragen. Alternativ ist es ebenfalls möglich eine Key Card (Chipkarte) als digitalen Schlüssel zu registrieren und damit den Mini zu öffnen und zu starten. Wer doch lieber die Schlüsselfernbedienung nutzt, hat bei dieser die Möglichkeit, die „Raute“-Taste (Standklimatisierung oder Heimleuchten aktivieren) und Heckklappentaste individuell zu konfigurieren. Keine Selbstverständlichkeit: Das schlüssellose

⊖ Die Kamera im Heck des Cooper ist ungeschützt und daher anfällig für Schmutz, welcher die Sicht schnell trüben kann. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Da der Innenspiegel so weit vorn und oben befestigt ist, lässt er sich zum einen schlecht greifen und verstellen. Zum anderen ist der Sichtbereich grenzwertig schmal, sodass bei großen Personen mit entsprechend weit nach hinten gestelltem Sitz u. U. nicht mehr die gesamte Heckscheibe im Blick ist.

Zugangssystem ist gut gegen Diebstahl abgesichert. Im Test war es nicht möglich, den Cooper mit einem Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Ebenfalls Bestandteil des Paket S ist das Begrüßungslicht, welches sich bei Annäherung auf ca. 3 m einschaltet. Nach dem Öffnen des Cooper projizieren die Spots unter den Außenspiegeln ein Mini-Emblem auf den Boden, das Licht wird eingeschaltet und obendrein erhellen weitere Lampen den vorderen Einstiegsbereich unter den Türen, damit man nachts nicht versehentlich in Pfützen o. Ä. tritt.

⊖ Wie es sich angesichts des Formats des Mini und den drei Türen vermuten lässt, gelingt der Einstieg in die zweite Reihe nur mühsam. Zunächst verlangen die langen Türen nach ausreichend Platz neben dem Mini, um überhaupt im Fond zusteigen zu können. Zwar lassen sich die vorderen Sitze nach Zug an den Laschen oben auf der Lehne umklappen und verschieben, aber leider rastet die Zustiegshilfe nicht ein, sodass die Sitze bei Gefälle wieder in ihre Ursprungslage rutschen und den Einstieg versperren. In den Cooper kriecht man dann regelrecht über die breiten Schweller, fädelt sich durch den engen Einstieg und plumpst auf die niedrige Rückbank. Raus kommt man noch schlechter – hier wären Haltegriffe im Dachhimmel hilfreich. Lediglich der Beifahrer darf sich über einen solchen freuen.

4,4 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt selbst für einen Kleinwagen sehr knapp aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage magere 135 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der untersten Position ruht. Ist der Boden auf der oberen der zwei Stufen, lassen sich damit 25 l nach unten hin abtrennen. Weitere 35 l lassen sich unterhalb des Ladebodens in niedrigster Stufe unterbringen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum gerade mal 185 l - alternativ lassen sich zwei handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 460 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 770 l Stauvolumen möglich.

⊖ Unter der Frontklappe befindet sich kein zusätzlicher Stauraum (Frunk), in dem beispielsweise das Ladekabel griffgünstig untergebracht werden könnte.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe wird klassisch entweder per Fernbedienung oder Druck auf die Taste an der Klappe entriegelt, etwas angehoben und schon sorgen die Gasdruckfedern für ein Aufschwingen bis in den Endanschlag. Eine elektrische Betätigung ist nicht verfügbar. Die Heckklappe öffnet weit genug. Erst ab einer Körpergröße von rund 1,90 m ist darauf zu achten, sich nicht den Kopf am zwar kaum abstehenden, aber unverkleideten Heckklappenschloss zu stoßen.

⊕ Die Ladekante befindet sich mit 67 cm angenehm niedrig über der Fahrbahn. Mit nur 2 cm (Ladeboden in oberster Position) fällt die Bordwand nach innen vernachlässigbar ab und ermöglicht ein angenehmes Beladen. Selbst wenn der Boden auf der untersten Position ruht, sind nur rund 8 cm zu überwinden, was keine ernsthafte Hürde beim Ausladen schwerer Gegenstände darstellt. Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist im Rahmen der überschaubaren Größe (46 cm tief bei aufgestellter Rücksitzbank) gut und die Heckklappe gibt im geöffneten Zustand eine großzügige Karosserieöffnung frei. Die an der Klappe befestigte Hutablage schwingt ausreichend aus dem Weg und lässt sich bei Bedarf auch ohne Probleme unter dem aufstellbaren Ladeboden unterbringen. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich bei oben platziertem Ladeboden eine fast komplett ebene Ladefläche – allerdings klafft zwischen dem Boden und der Lehne ein etwa zwei Finger breiter Spalt, durch den kleinere Gegenstände durchfallen können.



Das Kofferraumvolumen ist mit 135 Litern (Standard) sehr knapp bemessen. Bei Beladung bis zum Dach lassen sich 185 Liter verstauen. Maximal ergeben sich 770 Liter hinter den Vordersitzen.



Die Ladekante ist mit ca. 67 cm über der Fahrbahn relativ niedrig und erleichtert das Beladen mit schweren Gegenständen.

⊖ Beleuchtet wird der Kofferraum nur schwach über eine LED rechts. Eine 12-V-Steckdose suchen wir vergebens.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch klappbar. Umgelegt wird sie direkt an der Lehne; die Handhabung mittels einfacher Zuglaschen könnte besser gelöst sein, klappt in der Praxis aber ordentlich. Durch den sehr kurzen Kofferraum lässt sich die Lehne ebenfalls vom Laderaum aus entriegeln und mittels kleinem Schubs umwerfen. Die Rücksitzgurte haben eine gesonderte Halterung für den Fall einer umgelegten Lehne, um sie dort zu fixieren. Aufgrund der Geometrie der Schließmechanik ist es aber kaum möglich, die Gurte beim Wiederaufstellen im Schloss einzuklemmen und damit eine Beschädigung zu riskieren. Eher verklemmen sich die Gurte im

Spalt zwischen Lehne und Seitenverkleidung – das ist aber unkritisch.

⊖ Im gesamten Laderaum gibt es weder Taschenhaken noch Seitenfächer oder ein Schienensystem zur Ladungssicherung. Ein Gepäcknetz lässt sich ebenfalls nicht anbringen, denn es sind nur zwei Ösen innen an der Bordwand vorhanden. Zudem lassen sich diese nur erreichen, wenn der Ladeboden in unterster Position ruht. Eine praktische Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände bietet die Rücksitzlehne nicht.

2,9 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Kernstück des Mini-Cockpits ist das zentrale OLED-Touchdisplay mit 24 cm Durchmesser: Hier laufen alle Informationen inklusive Tacho, Klima- und Multimediabedienung zusammen. Im Alltag erweist sich dies jedoch als gewöhnungsbedürftig, da bereits zum Ablesen der Fahrgeschwindigkeit eine erhebliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen notwendig ist. Sämtliche Informationen werden auf dem Display dargestellt, was zu einem überladenen Eindruck führt. Das zwar kleine, aber übersichtlich gestaltete Head-up-Display (ausfahrbare Projektionsscheibe auf dem Armaturenbrett) erweist sich als wahrer Segen im Alltag und lässt sich über die Lenkradtasten bedienen (u. a. Auswahl Radiosender, Einstellung Fahrerassistenz). Ab dem kleinsten Ausstattungspaket XS ist es mit dabei. Die Bedienung des Zentralsdisplays geschieht in Anlehnung an die Steuerung eines Smartphones ausschließlich über Touch- und Swipe-Eingaben – einen Dreh-Drücksteller gibt es nicht. An das Bedienkonzept kann man sich gewöhnen, nicht jedoch daran, dass es keine Möglichkeit gibt, seine Hand bei der Bedienung abzustützen. Eingaben während der Fahrt werden insbesondere bei unebener Fahrbahn mitunter zu einer herausfordernden Übung und kosten dadurch wertvolle Aufmerksamkeit. Ärgerlich dabei ist zudem, dass das Swipen teils mehrere Anläufe und Fingerspitzengefühl bedarf und die Touchflächen partiell recht klein ausfallen. Die Sprachbedienung kann in gewissem Umfang Abhilfe schaffen, Toucheingaben aber nicht vollständig ersetzen. Für Hauptfunktionen wie Navigation, Telefon, Klima, Multimedia und Home/Apps bietet die Bedienoberfläche dauerhaft eingblendete Schnellwahltasten und ermöglicht so eine intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Dennoch verfällt man für Detailinstellungen schnell in einen unkoordinierten Suchmodus in darunter liegenden Menüs, da die Informationsmenge in Kombination mit der starken Blickabwendung während der



Nahezu alle Funktionen werden über das zentrale OLED-Touchdisplay gesteuert, auf welchem auch sämtliche Informationen dargestellt werden. Dadurch sind häufige Blickabwendungen vom Verkehrsgeschehen nötig. Mithilfe des Head-up-Displays lässt sich die Blickführung verbessern.

Fahrt überfordernd sein kann. Im Alltag praktisch ist die einwandfrei erreichbare und ansprechend gestaltete, haptische Schalterleiste unterhalb des Zentralsdisplays. Von hier aus kann der Fahrer den Mini - zunächst etwas gewöhnungsbedürftig – per "Schlüsseldreh" starten und die Fahrstufe mittels Kipptaster einlegen, sowie direkt ins Einstellmenü der Fahrerassistenz springen oder die Lautstärke per Drehregler einstellen. Zudem gibt es Tasten für die Scheibenbelüftung/-heizung, den Warnblinker, die elektrische Feststellbremse und den Taster für die Experience-Modes: Ab Ausstattungspaket S lassen sich insgesamt sieben verschiedene und teils individualisierbare, vorrangig optische Modi wählen. Die Klimabedieneinheit findet sich als Touchfelder im Display wieder. Während die Felder für Sitz- und Lenkradheizung als schwebende Kreise zu klein geraten sind, reicht für die Anpassung der Innenraumtemperatur ein grober Treffer auf die Warm-/Kalt-Schaltfläche, was die

Bedienung während der Fahrt etwas erleichtert. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und in ausreichendem Umfang einstellen.

⊕ Es gibt zahlreiche detaillierte Anzeige- und Einstelloptionen. Beispielhaft: Statusanzeige von Fahrlichtautomatik und Regensensor jeweils mittels LED in den Hebeln, differenzierter Bordcomputer, dimmen der einzelnen Leseleuchten pro Sitzplatz, Lesezeichen und

Animationsvideos in der digitalen Betriebsanleitung. Mini hat sich bei der optischen Gestaltung der Bedienoberfläche und den Individualisierungsmöglichkeiten sichtbar Mühe gegeben – man könnte sogar ein Bild vom Smartphone als Hintergrund für das Zentralsdisplay einstellen. Das Userinterface wirkt zwar verspielt, ist aber eine gelungene Kombination aus BMW-typischer Seriosität und Mini-typischer Liebe zum Detail – in dieser Hinsicht ein echtes Qualitätsprodukt.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia und Konnektivität spielt der Cooper klassenübergreifend in der obersten Liga, er bietet nahezu alle aktuellen Infotainment-Features. Die Basics wie ein Radio mit DAB+-Empfang und Bluetooth-Freisprechanlage (inklusive Audiostreaming) sind selbstredend mit an Bord, darüber hinaus bietet der Mini die Möglichkeit, das Smartphone via Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) zu verbinden. Die CarPlay-Darstellung könnte aber etwas größer sein – das ist dem 24 cm Zentralsdisplay jedoch geschuldet, welches noch zahlreiche andere Inhalte darstellen muss. Ruft man „Hey Mini“ bzw. betätigt die Taste am Lenkrad, erscheint je nach Einstellung der virtuelle Reisepartner (Sprachassistent) namens Spike – ein kleiner animierter Hund (Mini Connected Package abonniert) – oder ein Mini. Der Assistent bietet einen enormen Eingabeumfang, lernt kontinuierlich von den eigenen Routinen dazu und kann ausgewählte Funktionen aus den Bereichen Fahrzeugeinstellung, Fahrerassistenz, Entertainment, Kommunikation und Navigation steuern. Zusätzlich lässt sich Alexa verknüpfen, um etwaige Smarthome-Funktionen zu steuern. Hierzu sind ein entsprechendes Amazon-Konto und eine Mini-ID nötig. Darüber hinaus bietet Mini mit seinem Connected Store eine stetig wachsende Vielfalt an App-Funktionalitäten. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, Video-Inhalte zu streamen oder Spiele zu spielen, zum Beispiel via AirConsole App, bei der die Smartphones der Insassen als Controller fungieren. Um den vollen Funktionsumfang nutzen zu können, wird das Mini Connected Package benötigt, welches in den ersten drei Monaten kostenlos dabei ist. Verlängert man

das Abo nicht, fällt man auf die Mini Connected Base zurück, welche einen begrenzten Funktionsumfang aufweist. Für das akustische Ambiente bietet Mini optional (Paket L) ein 315-W-Surround-Soundsystem von Harman/Kardon mit zehn Lautsprechern an – das Serien-Audiosystem ist aber auch bereits recht potent. Das serienmäßige Navigationssystem basiert auf Online-Kartenmaterial und informiert in Echtzeit über die aktuelle Verkehrslage. Darüber hinaus lassen sich Navigations-Infos in das Live-Bild der Außenkameras projizieren und im Zentralsdisplay darstellen (Augmented Reality), wodurch das Finden des richtigen Abzweigs in fremder Umgebung erleichtert wird; hierzu ist die Mini Navigation AR (ab Paket L) notwendig. Ab dem Paket XS ist der Cooper mit einer induktiven Ladeschale (15 W) für kompatible Smartphones ausgestattet. Über letzteres können auch zahlreiche Einstellungen am Mini via App vorgenommen oder Befehle versendet werden. So können alle wichtigen Fahrzeuginformationen aus der Ferne abgerufen oder mithilfe des optionalen Parking Assistant Plus (ab Paket L) und dem Smartphone der Mini ferngesteuert ein- oder ausgeparkt werden. Über die integrierte eSIM lässt sich zudem ein WLAN-Hotspot für bis zu zehn Geräte eröffnen. Vorn gibt es zwei USB-C-Anschlüsse – im Fond hingegen keine. Erfreulich sind zudem die umfangreichen Einstellmöglichkeiten hinsichtlich Nutzerprofile und Datenschutz.

⊖ Ein Online-Radio vermissen wir angesichts der sonstigen vorhandenen Features.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Beim Raumangebot vorn ist der Cooper auf Augenhöhe mit dem größeren Aceman – nur im Vergleich zum noch größeren Countryman muss man Abstriche hinnehmen. Das Gesamtergebnis fällt aber immer noch gut aus: Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Menschen mit über zwei Metern Körpergröße reichen. Nicht verwunderlich bei den Fahrzeugabmaßen ist die geringe Innenbreite, welche aber bei durchschnittlichen Staturen in der ersten Reihe nicht negativ auffällt. Die recht hohe Seitenlinie und die etwas schmalen

(vertikal) Seitenfenster trüben das subjektive Raumgefühl leicht. Seit März 2025 lässt sich der Cooper im Classic Trim nicht mehr mit einem hellen Dachhimmel bestellen und man bekommt stattdessen den bis dato optionalen dunklen Himmel. Mit dem Panoramadach (ab Paket M) könnte man hier für eine luftige Kompensation sorgen. Die serienmäßig mehrfarbige Ambientebeleuchtung setzt wohnliche Akzente, wie auch die „Projektoren“ hinter dem Zentralsdisplay, welche für eine individuelle Beleuchtung des Armaturenbretts sorgen.

4,3 Raumangebot hinten

⊖ Das Raumangebot im Fond kann nicht überzeugen. Ist der Fahrersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, finden dahinter noch die Beine einer Person mit rund 1,75 m Größe Platz, wobei die Kopffreiheit für knapp 1,90 m große Insassen ausreicht. Die Innenbreite genügt locker für die zwei maximal zugelassenen Personen auf der Rückbank des Viersitzers – für drei Insassen würde es ohnehin arg eng werden. Das subjektive Raumgefühl leidet unter der hohen, leicht ansteigenden Seitenlinie und den dadurch schmalen Seitenfenstern, welche zumindest recht breit sind und viel Licht hereinlassen. Zudem stößt man permanent mit den Ellenbogen gegen die harte Seitenverkleidung. Da das optionale Panoramadach nicht bis komplett nach hinten reicht, haben die Fondinsassen von diesem praktisch keinen wesentlichen Lichteintrag mehr. Dafür gibt es eine Art Auflicht aus kleinen Spots neben den Leseleuchten, welches analog zur Farbe der sonstigen Ambientebeleuchtung ein freundliches Flair erzeugt.



Auf der Rückbank finden Personen bis zu einer Größe von 1,75 m ausreichend Platz.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Cooper kommt mit einer lediglich geteilt klappbaren Rückbank – mehr Innenraumvariabilität gibt es nicht, wie in der Klasse üblich. Das Angebot an Ablagen im Mini ist spärlich: Vorn in der sehr tief sitzenden Mittelkonsole lässt sich das Smartphone in der gummierten, induktiven Ladeschale platzieren und stets gut erreichen. Dahinter befinden sich die zwei Becherhalter, welche zwar chic aussehen, aber praktisch maximal als Umfallschutz für passende Getränkebehälter dienen können – eine Anpassung an verschiedene Formate ist nicht möglich. Ein geschlossenes Ablagefach für Kleinkram hat der Mini nicht zu bieten und ein praktisches Brillenfach im Dachhimmel vermissen wir ebenfalls. Die unbeflockten

Türfächer sind trotz der großen Türen sehr klein: 1-l-Flaschen finden zumindest liegend Platz. In der zweiten Sitzreihe sieht es noch magerer aus: Die Mittelkonsole beherbergt einen ebenfalls nur eingeschränkt nutzbaren Becherhalter und in den Seitenverkleidungen unterhalb der harten Armablagen befinden sich kleine, schmale Mulden zur Unterbringung kleiner Gegenstände – das ist alles. Zwar gibt es nützliche Jackenhalter, aber dafür keine Lehnentaschen an den vorderen Sitzen. Das unbeflockte Handschuhfach fällt eher klein aus, ist weder beleuchtet noch klimatisiert und lässt sich auch nicht abschließen.

3,1 KOMFORT

3,8 Federung

Dem Cooper haben die Ingenieure ein gewollt straff abgestimmtes Fahrwerk für das Mini-typische Gokart-Gefühl spendiert. Die Vorderräder werden über McPherson-Federbeine inklusive Stabilisator geführt, hinten kommt eine Mehrlenkerachse inklusive Stabilisator zum Einsatz. Die Dämpfer rundum kommen ohne elektronische Regelung aus. Für den Fahrspaß bei sportlicher Ambition eignet sich das Fahrwerk bestens, insbesondere auf längeren Strecken hingegen dürfte es die meisten Insassen auf eine Belastungsprobe stellen. Die Abstimmung ist so straff, dass der Cooper zum Mitwippen analog zur Welligkeit der Fahrbahn neigt. Im Stadtverkehr wird die Fahrbahntopologie merklich in den Innenraum transportiert, wobei größere Stöße ordentlich abgefedert werden. Überland kommt der sportliche Charakter bei agilem Fahrstil passend

rüber – sofern man die Ambition dazu auch verspürt. Längere Wellen kaschiert der Mini, kürzere führen hingegen zum Stuckern und Wippen – Rückmeldung über den Fahrbahnzustand bekommt man stets detailreich. Auf der Autobahn leidet dadurch der Langstreckenkomfort aber enorm: Kanten dringen merklich in den Innenraum und hin und wieder verführt die Fahrbahnwelligkeit den Cooper zum Wippen. Höherfrequente Anregungen, wie bei der Überfahrt von Kopfsteinpflaster, werden den Insassen ebenfalls deutlich gemeldet – dem Fahrer zusätzlich am Lenkrad. Bei abgesackten Pflastersteinen, Kanaldeckeln oder Fahrbahnbelagswechsel reagiert der Cooper grundsätzlich bockig, was für ein hohes Dämpfungsmaß spricht. Querhindernisse werden von der Vorderachse etwas sanfter abgefedert, die Hinterachse spricht deutlich straffer an.

3,3 Sitze

Die vorderen Sitze des Mini Cooper sind serienmäßig mechanisch in den Grundeinstellungen (Längsrichtung, Höhe und Lehnenneigung) verstellbar. Letztere Einstellung erfolgt per Zug an einer Lasche am Sitz, wodurch die federvorgespannte Lehne entriegelt wird. Ein elektrisches Gestühl mit zahlreichen weiteren Funktionen ist nur beim XL-Paket dabei, welches für den Cooper E nicht verfügbar ist. Abseits der Einstelloptionen geht der Sitzkomfort in der ersten Reihe in Ordnung und der Seitenhalt ist dank der ausgeprägten Wangen durchaus für sportliche Ambitionen geeignet – nur die Schulter könnte stärker abgestützt sein. Die Arme lassen sich oben auf der Türverkleidung nicht dauerhaft bequem ablegen, dafür aber unten dank der ergonomischen Form der Verkleidung und des dünn

gepolsterten Strickbezugs. Im Fond sind die Sitze ausreichend geformt – durch den spitzen Kniewinkel (höheres Bodenblech, da die Batterie im Unterboden steckt) liegen die Oberschenkel jedoch nur wenig auf der straff gepolsterten Rückbank auf.

⊖ Um die Sitzposition des Fahrers noch weiter anzupassen, bietet Mini leider keine Gurthöhenverstellung. Zudem ist die Mittelarmlehne, welche ausschließlich für den Fahrer nutzbar ist, nicht in der Höhe oder Länge verstellbar – hier passt es, oder eben nicht. Für die Arme der Fondinsassen gibt es keine auf Dauer bequeme Ablage – weder in den Seitenverkleidungen noch gibt es eine Mittelarmlehne.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der Cooper bietet einen guten Geräuschkomfort. Vom elektrischen Antriebstrang bekommt man nahezu nichts mit – lediglich beim genauen Hinhören lässt sich ein leises Fiepen wahrnehmen, sodass es innerorts im Innenraum angenehm leise ist. Windgeräusche sind ab Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h merklich wahrnehmbar und lassen sich größtenteils aus dem Bereich um die A-Säulen und der äußeren

Dachkante verorten. Eine Doppelverglasung könnte hier für eine Senkung des Akustikniveaus sorgen. Geräusche aus den Radkästen spielen eine untergeordnete Rolle – die hinteren Radkästen sind sogar mit Filz gedämmt. Umgebungs- und Abrollgeräusche fallen kaum ins Gewicht. Der bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn gemessene Geräuschpegel liegt bei 67,1 dB(A).

2,3 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig verfügt der Mini über eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik. Der Automatikmodus lässt sich in fünf Intensitätsstufen einstellen, allerdings ist die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer nicht getrennt regelbar. Positiv: Alle vier vorderen Ausströmer kann man unabhängig von der Ausströmrichtung in ihrer Intensität dosieren – heutzutage keine Selbstverständlichkeit. Eine Standklimatisierung und effiziente Wärmepumpe sind serienmäßig mit an Bord. Die Lenkradheizung ist beim Classic Trim Serie, die Sitzheizung in der ersten Reihe hingegen

kommt erst ab dem Paket XS. Eine Sitzbelüftung gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

⊖ Der Fond wirkt in puncto Klimatisierung vernachlässigt: Ausströmer gibt es nicht einmal unter den Vordersitzen und eine Sitzheizung ist auch nicht verfügbar. Um den Klimakomfort auf der zweiten Sitzreihe etwas zu verbessern, gibt es optional (ab Paket M) zumindest die Sonnenschutzverglasung (verdunkeltes Glas ab B-Säule).

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ An der Vorderachse des Cooper E zerrt eine Synchronmaschine mit 135 kW (184 PS) und 290 Nm, welche über ein Reduktionsgetriebe die Antriebskraft an die Vorderräder abgibt. 7,3 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 160 km/h wird der Vortrieb elektronisch eingebremst. Sieben dezidierte Fahrmodi lassen sich über den Experience-Schalter (ab Paket S) in der Mittelkonsole wählen, wobei vier davon (Balance,

Personal, Timeless und Vivid) lediglich optische Einflüsse auf das Innenraumambiente haben. Standardmäßig ist der Core-Modus ausgewählt, welcher den größten Komfort bieten soll. Im Gokart-Modus wird die größtmögliche Agilität fokussiert, wobei individuelle Anpassungen zum Beispiel an der Lenkung oder der Stabilitätskontrolle getätigt werden können. Im Green-Modus steht die Effizienz im Vordergrund. Im Test wird der Mini im Standardmodus (Core) betrieben, wobei der

Startmodus (nach dem Einschalten des Mini) geändert werden kann. Die Fahrleistungen fallen durchweg sehr gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in 0,9 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 3,7 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h vergehen nur 4,8 s.

Der getestete Cooper E stellt „nur“ die Basismotorisierung dar, vermittelt damit bereits Fahrspaß und ist alles andere als untermotorisiert. Die zweite Leistungsstufe SE käme mit 160 kW (218 PS) – noch mehr Leistung bietet dann nur noch der John Cooper Works E mit 190 kW (258 PS).

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind Vibrationen für den Mini ein Fremdwort – der Antrieb ist sehr gut von der Karosserie entkoppelt. Defizite in der Leistungsentfaltung sind selbst dann nicht wahrnehmbar,

wenn man oft hintereinander hohe Lasten abfordert – auch bei höherem Tempo schiebt die E-Maschine vehement an. Das Ansprechverhalten ist sehr spontan und animiert regelrecht zu einer sportlichen Fahrweise.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die E-Maschine ein weites Drehzahlband abdeckt, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stromer ein Fremdwort. Das Schaltschema des Gangwahlstasters in der Mittelkonsole lässt sich narrensicher bedienen – die eingelegte Fahrstufe wird per LED zur Kontrolle angezeigt. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt sehr flott, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr notwendig sein kann, ist mit dem E-Antrieb ohne Probleme möglich. Die fünf Einstellstufen der Rekuperation werden entweder per

Gangtaster (D- oder B-Modus) oder im Menü ausgewählt: hoch, mittel, niedrig und adaptiv. Letzterer Modus passt die Stärke der Bremsenergieerückgewinnung an äußere Umgebungseinflüsse wie die Relativgeschwindigkeit zu einem vorausfahrenden Fahrzeug an. Im B-Modus (Brake) lässt sich sogar das Fahren nur mit dem Gaspedal realisieren: Nimmt man das Gas weg, rekuperiert der Mini bis in den Stillstand (One-Pedal-Driving) und bei eingeschalteter Auto-Hold-Funktion (Serie, Aktivierung im Menü) zieht er dann auch die Feststellbremse an und sichert damit das Fahrzeug gegen Wegrollen. Alternativ lässt sich die Feststellbremse auch manuell per Taste neben dem Gangwahlstaster aktivieren.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Mini Cooper E kann im Kapitel Fahrstabilität überzeugen und lässt sich wie erwartet als fahraktiv charakterisieren. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Stromer souverän. Die Richtungsänderung wird zunächst rasch umgesetzt, anschließend sorgen das feinfühlig agierende ESP und die Dämpfung in der Lenkung für eine schnelle Beruhigung des Fahrzeugs. Im ADAC Ausweichtest lässt sich der Mini grundsätzlich agil und leichtfüßig durch die Pylonengasse dirigieren. Das Anlenken geschieht zielgenau ohne Lenkungsverhärten und das sportlich abgestimmte ESP lässt ein merkliches Drängen des Hecks zu. Lenkt man zu forsch, greift das ESP rechtzeitig und effektiv ein, wobei leichte Kurskorrekturen am Lenkrad nötig sind. Der Cooper bleibt dabei stets beherrschbar. Bei Bedarf kann man den Parcours mit dem Cooper auch ziemlich dynamisch durchfahren, denn das Fahrwerk hat querdynamisch viel Potenzial. Beschränkend ist hier die Bereifung: Am Limit beginnt bereits beim Anlenken das

Schmieren über die Vorderräder. Bekommt man den Richtungswechsel unterhalb des ESP-Eingriffs hin, lässt sich das drängende Heck gut nutzen und den Mini anschließend mit genügend Fingerspitzen in die Zielgasse dirigieren. Allerdings bleibt einiges an Tempo durch das Gleiten der Reifen auf der Strecke. Bei mehr Tempo unterstützt das sensibel werkelnde ESP die Agilität etwas, bis schließlich ein sicherer Tempoabbau veranlasst wird. Steigert man sukzessive die Geschwindigkeit in langgezogenen Kurven, bleibt der Mini lange neutral und schiebt erst recht spät sicher über die Vorderräder. Von abruptem Gaswegnehmen bei starker Rekuperationseinstellung bzw. Bremsen lässt sich der Cooper wenig beeindrucken. Nur bei bewusstem Wedeln kann man leichtes Übersteuern herausprovozieren, welches schließlich vom ESP wieder abgefangen wird. Die Aufbaubewegungen fallen selbst bei flotter Fahrt kaum ins Gewicht – lediglich beherztes Beschleunigen verdeutlicht der Cooper über munteres Anfahrnicken. In puncto Geradeauslauf macht der Mini eine gute Figur, lässt sich aber etwas von

Spurrillen und Fahrbahnquerneigungen beeindrucken und die Lenkung bleibt auch gern mal abseits der Nulllage stehen.

⊖ In Sachen Traktion kann der getestete Cooper E bereits mit der Basismotorisierung nicht überzeugen. Die Vorderachse ist nicht nur bei feuchter Fahrbahn merklich überfordert mit dem kräftigen E-Antrieb, sodass die Antischlupfregelung häufig im

Einsatz ist. Im Menü lässt sich explizit eine Anfahrunterstützung dazuschalten, wobei die Regelung bereits im Normalfall den Reifen beachtlich gut oder gar besser im Bereich um das Kraftschlusslimit hält – inklusive dezentem Dauerquietschen. Bei sportlicher Fahrweise darf man entsprechend mit einem erhöhten Reifenverschleiß an den vorderen Rädern rechnen.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des Cooper ist mit einer Übersetzung von 2,5 Umdrehungen vom rechten zum linken Anschlag recht direkt übersetzt und lässt den Stomer damit spielerisch entlang kurviger Straßen zirkeln. Der benötigte Lenkwinkel ist vor der Kurve bereits gut abschätzbar, sodass im Kurvenverlauf kaum Korrekturen notwendig sind. Lediglich das Lenkgefühl trübt den Eindruck etwas: Um die Nulllage wirkt die Lenkung recht lose und neigt zum Kleben. Bei zunehmendem Lenkwinkel steigt der Lenkwiderstand passend und vermittelt dem Fahrer Informationen über die Radstellung. Die Rückmeldung über die Haftungsverhältnisse an der Vorderachse hingegen könnte präziser ausfallen – daran ändert die sportlichere Abstimmung im Gokart-Modus mit höheren Lenkkräften wenig. Lässt man im ausgelenkten Zustand das Lenkrad los, stellt die Lenkung zwar straff zurück, zentriert aber nicht selbstständig wieder in die Neutrallage. Blind lässt sich die Nulllage auch nicht präzise

erfühlen, da die Mitte recht lose und undefiniert wirkt. Bei niedrigem Tempo sind die Bedienkräfte gering, sodass sich der Mini mühelos rangieren lässt – bei zunehmendem Tempo nimmt das benötigte Handmoment zu und vermittelt dadurch mehr Fahrzeugkontrolle.

⊖ Bei niedrigem Tempo und starker Leistungsabfrage treten deutliche Antriebseinflüsse auf und ziehen am Lenkrad. Je nach Fahrbahnneigung oder vorhandenen Spurrillen, lässt sich die bevorzugte Zugrichtung erahnen, sodass man bei beherztem Tritt aufs Gas beide Hände fest am Steuer lassen sollte. Befindet man sich im sportlicheren Gokart-Modus, ist der Effekt noch stärker wahrnehmbar. Angesichts des deutlichen Anfahrnicksens bzw. Ausfederns beim Beschleunigen ist es denkbar, dass der deutliche Rückgang der Spurstabilität kinematischer Natur ist.

3,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Mini Cooper E durchschnittlich nach 38,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein mäßiges Ergebnis. Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau. Neben der Bremsanlage hat die Bereifung einen gravierenden Einfluss auf den Bremsweg,

da schlussendlich nur der Reifen die Bremskraft auf den Fahrbelag übertragen kann. Dosieren lässt sich die Bremse dank des spürbaren Druckpunkts am Pedal gut und reagiert bissig bei schnellem Tritt.

1,5

SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den Cooper gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW-Konzernregal zu bieten hat. Allerdings ist für den Cooper E nicht das XL-Ausstattungspaket verfügbar, welches den Driving Assistant Plus beinhaltet. Nur als Cooper SE oder John Cooper Works E ist das Paket bestellbar. Im Mini Connected Store lässt sich der Driving Assistant Plus zwar in Form eines Abos buchen, jedoch muss auch die entsprechende Hardware im Fahrzeug verbaut sein. Im Falle des Mini Countryman mit Paket L wäre dies noch der Fall, für den Cooper und Aceman hingegen ist seit 01/2025 zwingend das XL-Paket notwendig.

⊕ Insgesamt wirken die im Testwagen verbauten Systeme ausgereift und leisten einen deutlichen Mehrwert im täglichen Fahrgeschehen. Positiv anzumerken ist, dass ein Großteil bereits serienmäßig mit an Bord ist und sich teilweise auch die Intensitäten der Assistenten konfigurieren lassen. So kann man u. a. den Spurverlassenswarner so einstellen, dass er nur in Gefahrensituationen eingreift. Mithilfe der Kamera hinter der Frontscheibe und Radarsensoren in der Front überwacht der Mini den Bereich vor ihm und warnt bei zu geringem Abstand oder drohenden Frontalkollisionen. Ignoriert der Fahrer die Warnungen, leitet der Cooper auch selbstständig eine Notbremsung ein (bis zur Höchstgeschwindigkeit). Ebenso greift der Mini an Kreuzungen (bis 80 km/h) oder beim Abbiegen mit Gegenverkehr (bis 25 km/h) bei Bedarf ein. Außerdem warnt er sowohl beim Spurwechsel (inklusive Eingriff in die Lenkung) als auch beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Beim Rückwärtsfahren leitet er bei querendem Verkehr ein Notbrems-Manöver ein und reduziert im Falle erkannter Hindernisse die Anfahrbeschleunigung. Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen. Nach dem Stillstand wird die Warnblinkanlage zur Sicherung der Situation eingeschaltet. Ein Abstandsregeltempomat (ACC) ist für den Cooper E nicht verfügbar (Bestandteil Driving Assistant Plus). Dafür sind ein Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig an Bord. Aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen können manuell per Druck auf die Set-Taste am Lenkrad übernommen werden. Hält man nach dem Start des Mini die Set-Taste gedrückt, wird wie auch bei anderen BMW-Modellen die akustische Warnung bei Überschreitung des Tempolimits ausgeschaltet. Der Ausweichassistent, welcher bis Tempo 160 km/h seine Dienste leistet, wie auch die direkt messende Reifendruckkontrolle sind serienmäßig dabei.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm liefert der Mini Cooper E mit 89 Prozent (Test 03/2025) eine gute Leistung in der Kategorie Insassensicherheit ab. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung. Ebenso Seitenairbags im Fond und ein Centerbag zwischen den Insassen der ersten Reihe. Knieairbags hingegen sind nicht verfügbar. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen Sitzplätzen vorhanden. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, wenn diese den Gurt nicht angelegt haben. Außerdem wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und entsprechend gemeldet, wenn sich jemand während der Fahrt abschnallt. Praktisch: Die Gurtwarnung lässt sich auf der Rückbank ausschalten für den Fall, dass Gegenstände wie Jacken o. Ä. auf der Rückbank fälschlicherweise eine Warnung auslösen. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen mit rund 1,95 m Körpergröße passend einstellen. Auf den hinteren Plätzen hingegen bieten sie nur Schutz für etwa 1,70 m groß Gewachsene. Das Warndreieck befindet sich gut erreichbar in der Heckklappe, die Verbandtasche hingegen ist bei

beladenem Gepäckabteil unter diesem im Ernstfall schlecht zugänglich. Sofern der Mini eine drohende (Heck-) Kollision erkennt, leitet er Crash-vorbereitende Maßnahmen wie das Schließen der Fenster bis auf einen Spalt ein. Wenn der Cooper in einer Kollision verwickelt war, bremst er automatisch bis zum Stillstand ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision abzumildern.

⊖ Der Cooper hat keine höhenverstellbaren Sicherheitsgurte zu bieten, mit denen die Gurtführung noch besser an die eigene Sitzposition angepasst werden könnte. Die zwei stabilen Ösen innen an der Bordwand des Kofferraums lassen sich nur eingeschränkt nutzen, um Gegenstände mit Gurten gegen Verrutschen sichern zu können. Im Normalfall genügt die Hutablage, um die Fahrgäste vor herumfliegenden Gepäckstücken aus dem Kofferraum zu schützen. Falls man den Cooper aber bis zum Dach hoch beladen möchte, muss man sich eine eigene Methode zur Ladungssicherung überlegen, denn selbst im Zubehör gibt es kein Trenngitter o. Ä., um die Insassen weiterhin zuverlässig schützen zu können.

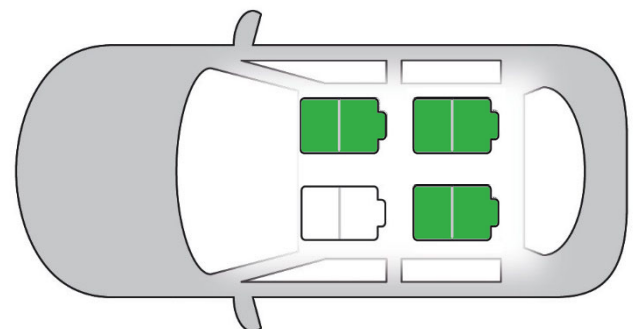
2,5 Kindersicherheit

Theoretisch lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Mini Cooper E installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einer auf dem Beifahrersitz. Die Montage auf dem Beifahrersitz klappt problemlos für alle gängigen Formate, sowohl per Gurt als auch Isofix (i-Size Freigabe und Ankerhaken (Top Tether) vorhanden). Den Beifahrerairbag deaktiviert man über das Bordmenü, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Die beiden Sitze auf der Rückbank verfügen ebenfalls über gut erreichbare Isofix-Anbindungen inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken. Allerdings klappt das Angurten bzw. Befestigen von Kindersitzen hier schlecht: Der Zustieg in den Fond des Dreitürers ist beschwerlich und die Gurte sind schwer zu erreichen, da man selbst beim Installieren mit in die ohnehin beengten Platzverhältnisse rein kriechen muss. Man bekommt einen Kindersitz kaum durch die Einstiegsöffnung; will man nur einen Sitz installieren, kann man daher auch die Rücksitzlehne umklappen und den Kindersitz durch den Kofferraum reichen. Für einen zweiten Sitz fällt diese Option weg – ohnehin ist das Fixieren dann noch einmal komplizierter. Eine Sitz- und Einbauprobe ist daher vor dem Kindersitzkauf auf jeden Fall

empfohlen. Durch die kompakten Platzverhältnisse auf der zweiten Reihe des Cooper schränken im Fond montierte Babyschalen die Längsverstellung der vorderen Sitze deutlich ein.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,6 Fußgängerschutz

Die Front des Cooper ist weitgehend glattflächig und insbesondere im mittleren Bereich der Motorhaube nachgiebig gestaltet, sodass das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einer Kollision gemildert wird. Ausgehend von den massiven A-Säulen

und der Frontscheibenwurzel ist dennoch ein gewisses Verletzungspotenzial für vulnerable Verkehrsteilnehmer vorhanden, wie auch das Ergebnis des Crashtests nach Euro NCAP-Norm von 77 % bescheinigt (Test 03/2025). Ein vorausschauender

Notbremsassistent, welcher Fußgänger und Radfahrer erkennt (5 bis 80 km/h), ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten sich ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren

Folgen deutlich reduzieren. Außerdem gibt der Mini Töne von sich, wenn er mit niedrigen Geschwindigkeiten daher gleitet, um auf sich aufmerksam zu machen.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der beim Elektrozyklus des ADAC Ecotest ermittelte durchschnittliche Stromverbrauch des Mini Cooper E liegt bei niedrigen 17,1 kWh pro 100 km, woraus eine Reichweite von rund 235 km resultiert. Beim Verbrauch berücksichtigt sind auch die Ladeverluste, welche bei maximaler AC-Ladeleistung entstehen; im Falle des Testwagens sind das 11 kW (dreiphasig, 16 A). 40,6 kWh werden benötigt, um die 36,6 kWh nutzbare Kapazität der Batterie komplett aufzuladen. Es werden also

rund elf Prozent mehr elektrische Energie für den Ladeprozess gebraucht, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 17,1 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 85 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 55 der möglichen 60 Punkte im ADAC Ecotest in der Kategorie CO₂.

1,4 Schadstoffe

⊕ Lokal entstehen am vollelektrischen Mini Cooper E zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend

– unabhängig von der Antriebstechnologie. Somit sind an den Testverbrauch des Mini von 17,1 kWh/100 km u. a. NO_x-Emissionen von 69 mg/km geknüpft. Der Cooper landet unterm Strich bei 46 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe und erhält insgesamt ein Ergebnis von 101 Punkten. Das reicht locker für fünf Sterne im ADAC Ecotest.

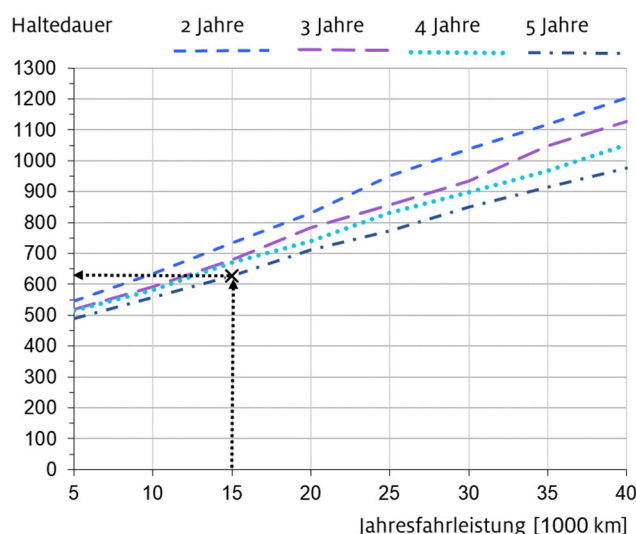
2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ In der Basisvariante werden für den Mini Cooper E im Essential Trim 27.200 Euro fällig, für den getesteten Classic Trim inklusive 17-Zoll-Felgen (zum Testzeitpunkt mit 850 Euro die preiswertesten Felgen) sind 29.400 Euro mindestens zu berappen. Hierfür bekommt man bereits einen soliden Ausstattungsumfang. Man sollte sich mindestens für das Ausstattungspaket XS (1.200 Euro) entscheiden, da hier u. a. das sehr empfehlenswerte Head-up-Display, die Sitzheizung und die induktive Ladeschale für das Smartphone dabei sind. In der Versicherung ist der Cooper durchschnittlich eingestuft: Für die Haftpflicht wird die niedrige Typklasse 14 fällig, bei der Teil- und Vollkasko sind es die 20 bzw. 19. Der Stromer lässt sich aktuell in Deutschland steuerfrei bewegen. Wesentlicher Treiber der monatlichen Kosten für den Mini ist der prognostizierte Wertverlust – er schlägt mit knapp der Hälfte der Kosten zu Buche. Diesem lässt es sich durchaus mit werterhaltenden Maßnahmen entgegenwirken, indem man die Wartungsintervalle und Pflegetipps des Herstellers strengstens beachtet.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 627 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Neben dem sorgsamem Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege der HV-Batterie wichtig: Tiefenent- sowie Vollladungen sollten beide möglichst vermieden werden. Mini gibt die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km

Garantie auf die Batterie, bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent. Auf das Fahrzeug allgemein gibt Mini insgesamt drei Jahre Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung. Zwölf Jahre Garantie sind es auf Durchrostung und drei auf den Lack.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	11,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	87/295/494
• Dachlast/Anhängelast [kg]	48/0
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	6,77
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	44,5
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	92

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	135 kW (184 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	55 kW
maximales Drehmoment	290 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,1 kWh/100km/238 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	40,7 kWh/36,8 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	40,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Menü, Ganghebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	60 km Restreichweite
	40 km Restreichweite
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja AC (A)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü (AC, DC), Schlüssel (AC)

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

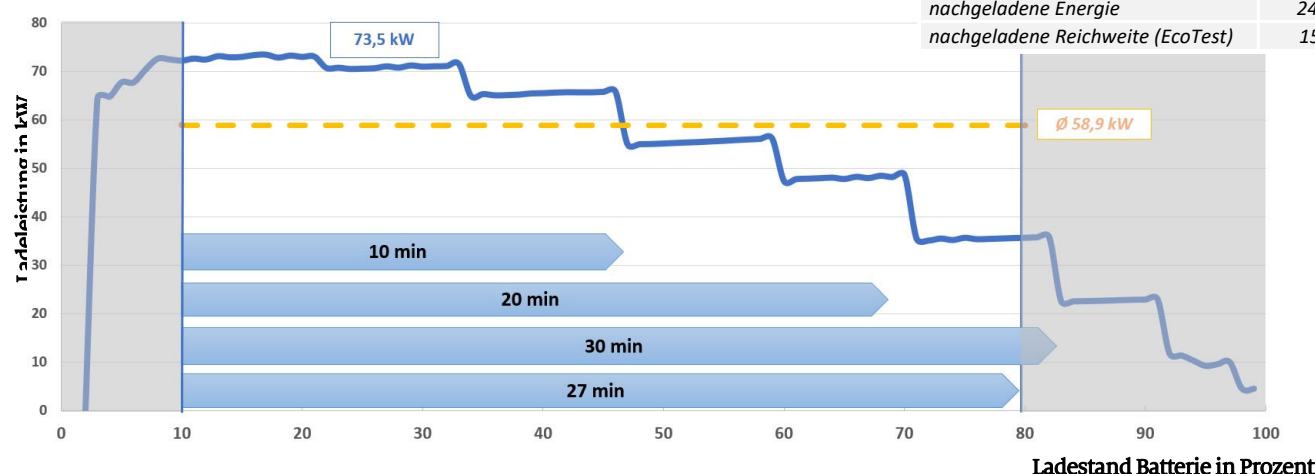
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, A)
Ladeanzeige von außen sichtbar (LED an Buchse schaltet ab nach kurzer Zeit)	

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	31 - 17,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	31 - 5,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	10 - 3,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 75 kW	27 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Synchronmotor vorn	
Leistung	135 kW/184 PS
Maximales Drehmoment	290 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	3.858/1.756/1.460 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	210/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	40,7/36,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	China, Provinz Jiangsu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,7 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 93H
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ev
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	17,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 85 g/km)
Reichweite	235 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1.558/432 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	135/460/770 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	97 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	627 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/20		
Basispreis Cooper E Classic Trim	28.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.690 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.359 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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-Fahrzeuge) möglich. * Steuer nach WLTP.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

MINI Cooper E Classic Trim

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.690 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	2.690 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.780 Euro (Paket)
Head-up-Display	1.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Außenspiegel Fahrerseite)	2.690 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	1.200 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/3.710 Euro (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,1	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	4,4	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	3,7
Innenraum	2,9	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	4,3	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	4,5	Umwelt/EcoTest	1,0
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	0,6
Federung	3,8	Schadstoffe	1,4
Sitze	3,3		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	2,3		

Stand: August 2025
Test und Text: Willy Roßmeier