



MINI Cooper C Classic Trim Steptronic (DKG)

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (115 kW/156 PS)

Auf den ersten Blick nicht sofort zu erkennen, auf den zweiten aber schon: Die fünfte Generation des Mini mit der internen Bezeichnung F66 (3-Türer) ist ein eigenständiges Fahrzeug und steht nicht (wie man vermuten könnte) auf derselben Plattform wie sein Elektro-Bruder Cooper E (J01). Angeboten wird der nach alter Tradition im Vereinigten Königreich produzierte Flitzer ab 27.200 Euro, wahlweise mit drei Zylindern (Cooper C) oder vier beim S bzw. JCW. Selbstverständlich immer dabei: Das runde Zentralsdisplay, die Kippschalterleiste darunter und das obligatorische Gokart-Gefühl beim Fahren – in Anlehnung an den Ur-Mini. Optische Aufwertungen und Individualisierungsmöglichkeiten gehören zu den Stärken des Cooper, zudem lässt er sich freilich über verschiedene Pakete und Trims weiter ausstatten – der Testwagen kommt auf knapp 34.000 Euro Kaufpreis. Insgesamt macht der Cooper einen wertigen und durchdachten Gesamteindruck, wie auch das gute Autotest-Ergebnis zeigt. Er will es sein und ist es auch: Ein kompakter, fahraktiver Stadtfitzer mit sportlichem Charakter. Das hat aber auch zur Folge, dass er beim Komfort einige Punkte liegen lässt. Bereits der Dreizylinder-Basis-Benziner verhilft dem Cooper zu flotten Fahrleistungen. Der Mini sorgt mit seinen sicheren und zugleich agilen Fahreigenschaften für Freude am Fahren. Nur der Verbrauch von 6,5 l pro 100 km im Ecotest trübt anschließend die Freude an der Zapfsäule. Dass der Mini kein Raumwunder ist, versteht sich von selbst – entsprechend bescheiden sind das Platzangebot im Fond wie auch die Ladefähigkeiten. Etwas mehr Ablagemöglichkeiten im Innenraum dürften aber trotzdem möglich sein. 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, zudem sind die meisten Systeme bereits serienmäßig an Bord. Optional gibt es sogar für den Basis-Cooper den Driving Assistant Plus, welcher u. a. den Abstandsregeltempomaten und den Lenkassistenten beinhaltet. **Konkurrenzen:** u.a. Audi A1, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- ⊕ gute Verarbeitungsqualität, übersichtliche Karosserie, agile und sichere Fahreigenschaften, gelungene Lenkung, viele gut funktionierende Assistenzsysteme
- ⊖ erschwelter Zustieg und mäßiges Platzangebot im Fond, kleiner Kofferraum, gewöhnungsbedürftige Bedienung mit starker Blickabwendung über zentrales Touchdisplay, wenig Ablagen im Innenraum, sehr straffes Fahrwerk mit wenig Restkomfort

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem guten Niveau und überzeugt meist mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen – die sauber gefertigten Karosserieteile stehen flächig zueinander und die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Nur der Spalt um die Frontklappe könnte etwas schmaler ausfallen. Im Gegensatz zum Cooper E hat der Verbrenner-Mini unlackierte Kunststoffbepunktungen um die Radläufe, welche kleinere Parkrempler eher verzeihen. 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 und der Hebel zur Öffnung ist unten am Armaturenbrett leicht zu finden. 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 fast vollständig geschlossen und macht einen sehr soliden Eindruck. Nur die Auspuffanlage und Fahrwerksteile bekommt man im Wesentlichen auf der Hebebühne zu Gesicht. 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 ungepolstert ausgeführt. Die hinteren Seitenverkleidungen kommen komplett hart daher. Durch die insgesamt stimmige Designsprache und nette Details, wie beispielsweise das gespannte Textilband unten am Lenkrad, welches eine Speiche ersetzt, hinterlässt das Interieur aber dennoch einen wertigen und wohnlichen Gesamteindruck.

3,6 Alltagstauglichkeit

Im Gegensatz zum Cooper E bietet Mini den Cooper C sowohl als Drei- und Fünftürer als auch Cabrio an. Im Test befindet sich erstere Variante mit vier vollwertigen Sitzen. Mit 435 kg liegt die Zuladung auf einem ordentlichen Niveau, welche für vier Personen samt leichtem Gepäck ausreicht. Eine Anhängerkupplung gibt es für den rund 1,3 Tonnen leichten Briten generell nicht. Auf dem Dach lassen sich maximal 75 kg transportieren, was für zwei E-Bikes ausreichend ist. Um die Dachträger aus dem Zubehör montieren zu können, muss man die 250 Euro teure Dachreling verbaut haben. Mit 3,88 m hat der Cooper eine stadtverträgliche Länge. Der Wendekreis von elf Metern 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 engen Autobahnbaustellen zufriedenstellend zu handhaben.

Der 44-l-Tank ermöglicht eine ordentliche Reichweite von rund 675 km, legt man den im ADAC Ecotest ermittelten Verbrauch von 6,5 l Super pro 100 km zugrunde.

⊕ Clever: Wenn man den Motor laufen lässt, den Schlüssel bei sich hat (z. B. in der Hosentasche), aussteigt und vom Fahrzeug weggeht, hupt der Mini, um auf ein versehentliches Entfernen des Schlüssels aufmerksam zu machen.

⊖ 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.

2,2 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, wohinter 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, sodass man auch dank der kompakten Abmaße den Mini präzise beim Rückwärtsfahren einschätzen kann. Nur die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten etwas. Die Rundumsicht insgesamt geht dank der breiten Fensterflächen in Ordnung, wie auch die Sicht auf den Verkehr.

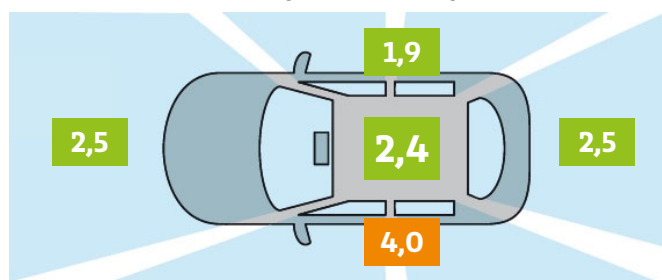
⊕ Serienmäßig ist der Cooper rundum mit zwölf Ultraschallsensoren und einer Rückfahrkamera ausgestattet. Ab dem Ausstattungspaket L ist der Parking Assistant Plus dabei, welcher zusätzlich unter den Seitenspiegeln und vorn Kameras mitbringt und damit ein 360-Grad-Bild erzeugen kann. Damit lässt sich der Mini noch präziser in enge Lücken manövrieren. Sogar bei Dunkelheit kann die Schärfe des Kamerabilds überzeugen. Der Einparkassistent ist serienmäßig beim Cooper mit dabei und leistet gute Arbeit. Optional (Parking Assistant Plus, ab Paket L) kann man auch einen bis zu 50 Meter langen Bewegungspfad aufzeichnen (Rückfahrassistent), 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 adaptive Lichtverteilung, welche den Lichtkegel an die Geschwindigkeit und Umgebung anpasst. Die Fahrbahnausleuchtung durch das Abblendlicht ist etwas streifig und bei eingeschaltetem Fernlicht im zentralen Sichtfeld inhomogen. Dafür ist der Lichtkegel insgesamt sehr breit und die Ränder damit gut ausgeleuchtet. 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. Nettes Gimmick: Die Signaturen des Tagfahrlichts und auch die der Heckleuchten lassen 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



Die Rundumsicht ist passabel, jedoch beeinträchtigen breite A-Säulen die Sicht nach schräg vorne. Das Heckende ist u. a. dank der kompakten Fahrzeugabmaße gut einschätzbar. Einparkensoren rundum und eine Rückfahrkamera sind Serie. Optional ist die 360-Grad-Kamera.

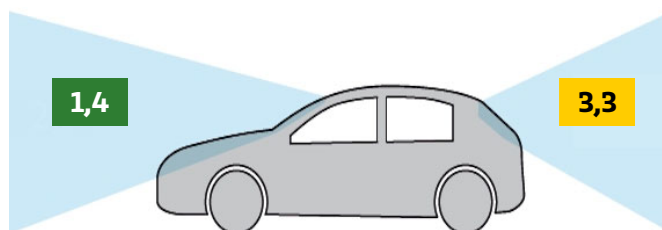
Rundumsicht

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.



Ausstattungspaket S automatisch ab – für den Spiegel auf der Beifahrerseite ist die Funktion nicht verfügbar. Der linke Außenspiegel besitzt zudem einen asphärischen Bereich, sodass der tote Winkel auf dieser Seite reduziert werden kann. Selbst bei hohem Tempo leisten die Scheibenwischer gute Arbeit – der von den Wischern gereinigte Bereich könnte insgesamt aber etwas größer ausfallen.

⊖ 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

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg gelingt in der ersten Reihe 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 40 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) sitzt man grade noch auf einer zufriedenstellenden Höhe.

⊕ Die Zentralverriegelung wird klassisch über Tasten an der gut dimensionierten Funkfernbedienung gesteuert. Serienmäßig lässt sich der Mini per Berührung an der Fahrtür verriegeln oder per Zug am Griff entriegeln (Funktion nicht abschaltbar) – die Beifahrertür muss ohne entsprechende Sensorik auskommen. 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 (Mini Digital Key Plus) und diesen per SMS an bis zu fünf weitere Nutzer übertragen. Nutzt man das Smartphone als Schlüssel, muss man zum Herstellen der Fahrbereitschaft das Telefon in die Ablage in der Mittelkonsole klemmen – der klassische Fahrzeugschlüssel muss sich üblicherweise einfach nur im Fahrzeug befinden. Die „Raute“-Taste an der Schlüsselfernbedienung aktiviert die Lichthupe und die Funktion der Heckklappentaste lässt sich individuell

schmal, sodass bei großen Personen mit entsprechend weit nach hinten gestelltem Sitz u. U. nicht mehr die gesamte Heckscheibe im Blick ist.

konfigurieren. Keine Selbstverständlichkeit: Das schlüssellose 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 oben am Griff auf der Lehne umklappen und verschieben, aber leider rastet die Zustieghilfe 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 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 140 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der untersten Position ruht. Ist der Boden auf der oberen der zwei Stufen, kann man damit 25 l nach unten hin abtrennen. Weitere 45 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 grade mal 180 l – alternativ lassen sich immerhin zwei handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 440 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind schwache 720 l Stauvolumen möglich.

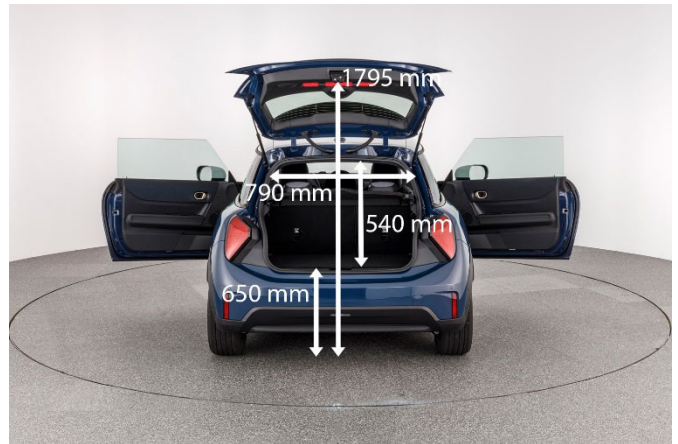


Das maximale Ladevolumen beträgt 720 Liter (bis zum Dach bei umgeklappter Rückbank); bei Standardsitzkonfiguration fasst der Kofferraum 140 Liter (bis zur Hutablage, Ladeboden in unterer Position).

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 Ladekante befindet sich mit 65 cm angenehm niedrig über der Fahrbahn. Mit nur 5 mm (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.



Die manuell zu öffnende Heckklappe könnte weiter aufschwingen, gibt aber eine gut nutzbare Gepäckraumöffnung frei. Mit 65 cm ist die Ladekante angenehm niedrig.

⊖ Die Heckklappe könnte weiter aufschwingen: Bereits ab einer Körpergröße von rund 1,80 m ist darauf zu achten, sich nicht den Kopf am zwar kaum abstehenden, aber unverkleideten Heckklappenschloss zu stoßen. Erhellung wird das Gepäckabteil nur schwach durch eine LED rechts. Einen 12-V-Anschluss bietet der Mini im Kofferraum nicht, um beispielsweise eine Kühlbox betreiben zu können.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch klappbar. Umgelegt wird sie direkt an der Lehne. Die Entriegelung über den Kunststoff-Knubbel klappt in der Praxis ordentlich. Durch den sehr kurzen Kofferraum lässt sich die Lehne ebenfalls vom Laderaum aus entriegeln und mittels kleinen 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 anzuraten, die Halterungen für die Gurte auch zu nutzen, denn beim Wiederaufstellen der Lehnen können sie leicht im Schloss eingeklemmt und damit beschädigt werden. Im gesamten Laderaum gibt es weder Taschenhaken noch Seitenfächer oder andere Hilfestellungen zur Ladungssicherung. Ein Gepäcknetz lässt sich ebenfalls nicht anbringen, denn es gibt auch keine Zurrösen. Eine praktische Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände bietet die Rücksitzlehne nicht.

3,0 INNENRAUM

2,7 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 Zentralscreens geschieht in Anlehnung an die Steuerung eines Smartphones ausschließlich über Touch- und Swipe-Eingaben – einen praktischen 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 eingeblendete Schnellwahltasten und ermöglicht so eine intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Dennoch verfällt man für Detaileinstellungen schnell in einen unkoordinierten Suchmodus in darunter liegenden Menüs, da die Informationsmenge in Kombination mit der starken Blickabwendung während der Fahrt überfordernd sein kann. Im Alltag praktisch ist die einwandfrei erreichbare und ansprechend gestaltete, haptische Schalterleiste unterhalb des Zentralscreens. 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: Serie sind die drei Modi Core, Green und Gokart – ab Ausstattungspaket S lassen sich fünf weitere und teils individualisierbare, vorrangig optische Modi wählen. Die Klimabedieneinheit findet sich als Touchfelder im Display wieder. Während die Felder für die Sitz- und Lenkradheizung als schwebende Kreise zu klein geraten sind, reicht für die



Mini bündelt alle Bedienfunktionen im zentralen 24-cm-OLED-Touchdisplay. Dies lenkt beim Fahren stark ab. Hier hilft aber das optionale Head-up-Display.

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. Nettes und wertig anmutendes Detail: Mini kaschiert den sich je nach Lenkradeinstellung ergebenden Spalt zum Armaturenbrett mit einem gespannten Stück Stoff.

⊕ Es gibt zahlreiche detaillierte Anzeige- und Einstelloptionen. Beispielhaft: Statusanzeige von Fahrlichtautomatik und Regensensor jeweils mittels LED in den Hebeln, differenzierter Bordcomputer, dimmen der beiden Leseleuchten vorn, Lesezeichen und Animationsvideos in der digitalen Betriebsanleitung. Im sportlich orientierten Gokart-Modus liefert der Cooper neben dem Drehzahlmesser und der Kühlmitteltemperatur sogar passend Infos über die Öltemperatur und Ladedruck des Turboladers. 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 Zentralscreen 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. Nicht mehr selbstverständlich: Dem Fahrzeug liegt immerhin eine Kurzversion der Betriebsanleitung bei.

⊖ Zwar ist vorn die Handyablage von oben ansprechend beleuchtet, aber eine zentrale Innenleuchte vermissen wir. Die Schminkspiegel müssen ohne Beleuchtung auskommen und im Fond fehlt gänzlich eine Lichtquelle, sodass man im Finsternen sitzen muss.

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 animierter 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. Ohne das kostenpflichtige Abo fällt man auf die Mini Connected Base zurück, welche einen begrenzten Funktionsumfang aufweist. Details bzgl. der Preispolitik erhält man individuell nach dem Login mit der Mini-ID auf der Webseite des Connected Store. Für das akustische Ambiente bietet Mini optional (Paket M)

ein 365-W-Surround-Soundsystem von Harman/Kardon mit zwölf Lautsprechern an. 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. Hinzukommend sind auch Live-Informationen über Parkplätze in öffentlichen Parkzonen ausgewählter Städte verfügbar – sofern das entsprechende Paket gebucht ist. Im Connected Store wird nach dem Login fahrzeugspezifisch gelistet, welche Ausstattungsmerkmale nachträglich freigeschaltet werden können. OTA-updatefähig ist der Mini sowieso. Ab dem Paket XS ist der Cooper mit einer induktiven Ladeschale (15 W) für kompatible Smartphones ausgestattet – die hochkant stehende Schale mit dem Gummiband zum Fixieren des Telefons erweist sich in der Praxis jedoch als unnötig fummelig. Über das Smartphone können zahlreiche Einstellungen am Mini via App vorgenommen oder Befehle versendet werden. So können alle wichtigen Fahrzeuginformationen aus der Ferne abgerufen oder einfache Befehle an das Fahrzeug gesendet werden. Über die integrierte eSIM lässt sich zudem ein WLAN-Hotspot für bis zu zehn Geräte eröffnen. Vorn gibt es eine 12-V-Buchse und 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.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn kann trotz der kompakten Abmaße des Mini überzeugen: Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter 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, wie auch das ausladende Armaturenbrett. Geschmacksache: Der Testwagen ist mit dem aufpreispflichtigen dunklen

Dachhimmel ausgestattet, der für eine gedrungene Atmosphäre sorgt. Serie ist der helle Himmel. Zudem ist gegen Aufpreis ein zweiteiliges Panorama-Glasdach verfügbar, welches sich im vorderen Bereich öffnen lässt und zudem über zwei individuell verstellbare Rollos verfügt. Bedient wird das Dach entweder über die Taste in der Deckenkonsole oder per Schlüsselfernbedienung. Die serienmäßig mehrfarbige Ambientebeleuchtung setzt wohnliche Akzente, wie auch die „Projektoren“ hinter dem Zentralsdisplay, welche für eine individuelle Beleuchtung des Armaturenbretts sorgen.

4,4

Raumangebot hinten

⊖ Im Gegensatz zur ersten Reihe kann das Raumangebot im Fond nicht überzeugen – hierfür ist der Mini einfach zu mini. Ist der Fahrersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, finden dahinter noch die Beine einer Person mit rund 1,70 m Größe Platz, wobei die Kopffreiheit für knapp 1,85 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 den beengten Platzverhältnissen, 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. Leider setzt sich die Ambientebeleuchtung hinten nicht fort – dafür kann das optionale Panoramadach für Freundlichkeit sorgen.



Im Fond finden maximal 1,70 m große Personen Platz. Die Platzverhältnisse sind beengt und die harten Seitenverkleidungen schmälern den Komfort.

4,6

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 Mittelkonsole lässt sich das Smartphone hochkant in der induktiven Ladeschale platzieren und prinzipiell gut erreichen. Nur der Haltegummi erweist sich als unpraktisch, sodass man auf diesen eher verzichtet und lieber ein Herunterfallen des Smartphones riskiert. 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. Insgesamt dient die Mittelkonsole im Bereich zwischen der festen Mittellarmlehne und den Becherhaltern als eine zusammenhängende Ablagemulde. Die unbeflockten Türfächer sind trotz der großen Türen sehr klein: Nicht mal 1-l-Flaschen finden darin Platz. In der zweiten Sitzreihe sieht es noch magerer aus: Die Mittelkonsole beherbergt einen ebenfalls nur eingeschränkt nutzbaren Becherhalter – das wars. Der Cooper E hat in den Seitenverkleidungen unterhalb der harten Armablagen zumindest kleine schmale Mulden zur Unterbringung kleiner Gegenstände. 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.

3,2

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 mit 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.

3,2 Sitze

Die vorderen Sitze des Mini Cooper sind serienmäßig mechanisch in den Grundeinstellungen (Längsrichtung, Höhe und Lehnenneigung) verstellbar – die Sitzkissenneigung ist hingegen nicht veränderbar. Für den Cooper im Classic Trim gibt es keine weiteren Aufwertungen des Gestühls – beim Favoured Trim hingegen ist für den Fahrer optional der Aktivsitz verfügbar, welcher mit einer Vier-Wege-Lordosenstütze und Massagefunktion aufwartet. 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. Dank des Strickbezugs oben an der Türverkleidung lässt

sich der Arm dort auch dauerhaft bequem ablegen – unten auf dem gepolsterten Türgriff sowieso.

⊖ Um die Sitzposition des Fahrers noch weiter anzupassen, bietet Mini für den Cooper leider keine Gurthöhenverstellung. Zudem ist die Mittelarmlehne nicht in der Höhe oder Länge verstellbar – immerhin ist sie für beide Frontinsassen gleichermaßen nutzbar. Im Fond sind die Sitze nur ausreichend geformt und zudem straff gepolstert. Außerdem gibt es für die Arme der Fondinsassen keine auf Dauer bequeme Ablage – weder in den Seitenverkleidungen noch gibt es eine Mittelarmlehne.

2,9 Innengeräusch

Der Cooper bietet einen zufriedenstellenden Geräuschkomfort. Bei moderatem Fahrstil ist der Dreizylinder kaum wahrnehmbar – nur unter Last drängt er sich etwas in den Vordergrund, wird dabei aber nicht aufdringlich. Geräusche aus den Radkästen fallen nicht übermäßig ins Gewicht – hinten haben die Briten in den Radhäusern sogar dämmenden Filz verbaut. Dezent auffällig beim Testwagen waren akustisch wahrnehmbare Bewegungen der Seitenfenster in den Dichtungen bei unebener

Fahrbahn. Windgeräusche sind ab Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h merklich hörbar und lassen sich größtenteils aus dem Bereich um die A-Säulen und der äußeren Dachkante verorten. Eine Doppelverglasung könnte insgesamt für eine Senkung des Akustikniveaus sorgen. Der bei 130 km/h auf der Autobahn gemessene Geräuschpegel liegt bei zufriedenstellenden 68,1 dB(A).

2,5 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, wie sie der elektrische Cooper hat, kann der Verbrenner nicht bieten. Immerhin hat er aber eine Standlüftung serienmäßig an Bord. Sofern der Motor über genügend Restwärme verfügt, kann diese zum Heizen des Innenraums genutzt werden –

ansonsten wird lediglich Frischluft in die Fahrgastzelle geblasen. 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: Die Fenster lassen sich nicht öffnen, 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 zumindest die Sonnenschutzverglasung (verdunkeltes Glas ab B-Säule).

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ An der Vorderachse des Cooper C zerrt ein Dreizylinder-Turbo-Benziner mit 115 kW (156 PS), die zwischen 4.900 – 6.500 1/min anliegen. Das maximale Drehmoment von 230 Nm stemmt der mit 1,5 l recht hubraumschwache Motor im Drehzahlbereich zwischen niedrigen 1.500 und 4.600 1/min auf

die Kurbelwelle. Über ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe wird die Motorkraft an die Vorderräder abgegeben. 7,7 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – erst bei Tempo 225 km/h geht dem Basis-Cooper die Puste aus. Die Fahrleistungen sind gut: Von 15 auf 30 km/h geht es in 1,1 s

(Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,4 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h vergehen nur 5,4 s. Der getestete Cooper C stellt „nur“ die Basismotorisierung dar, vermittelt damit aber bereits Fahrspaß und ist alles andere als untermotorisiert. Sicher würde ihm etwas mehr Leistung gut stehen, aber

dennoch bereitet der Antrieb insbesondere im Gokart-Modus viel Freude: Im Rahmen seiner Möglichkeiten spricht der Dreizylinder bemerkenswert direkt an und hängt gut am Gas. Wem das nicht reicht, der kann auf die zwei stärkeren Modelle setzen: Cooper S mit 150 kW (204 PS) und John Cooper Works mit 170 kW (231 PS).

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Dreizylinder ist bemerkenswert gut entkoppelt von der Karosserie – Vibrationen fallen nennenswert nur im Stand bei Leerlaufdrehzahl auf. Unkultiviert oder brummig ist der Direkteinspritzer in keinem Drehzahlbereich. Die Leistungsabgabe erfolgt gleichmäßig, wobei die Drehfreude

abnimmt, je näher man der Drehzahlgrenze kommt – hier wird es nur noch laut. Bemerkenswert für einen Turbomotor ist das gute Ansprechverhalten, welches im Gokart-Modus noch etwas direkter wird.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe leistet gute Arbeit: Je nach Fahrsituation sortiert die Getriebesteuerung rasch die Gänge und schaltet bei ruhiger Fahrweise nahezu ohne Zugkraftunterbrechung. Leichte Schaltrücke werden spürbar, wenn man beherzt durchbeschleunigt. Nettes Detail: Im Gokart-Modus schaltet die Automatik absichtlich hart die Gänge und lässt den Motor beim Herunterschalten mit Zwischengas kurz hochdrehen, was sportliche Emotionen durchaus befeuert. Das Schaltschema des Gangwahltasters in der Mittelkonsole lässt sich narrensicher bedienen – die eingelegte Fahrstufe wird per LED zur Kontrolle angezeigt. Manuell lassen sich keine Gänge wählen, man kann nur in den L-Modus schalten, welcher niedrigere Gänge bevorzugt und daher besser für längere Bergab-Passagen geeignet ist. Das ist

sinnvoll zur Schonung der Bremsen, denn im D-Modus segelt der Mini in Abhängigkeit der Fahrsituation. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt selbst noch leicht rollend sehr flott, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr oder beim Rangieren notwendig sein kann, ist mit dem Antrieb ohne Probleme möglich. Die Abstufung des Getriebes ist unauffällig gut und im höchsten Gang bei 130 km/h dreht der Benzinmotor angenehm niedrigen 2.300 Touren. Im Menü lässt sich die serienmäßig vorhandene Auto-Hold-Funktion aktivieren, oder man betätigt die Feststellbremse manuell per Taste neben dem Gangwahltaster, um das Fahrzeug vor dem Wegrollen zu sichern. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Mini Cooper C 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 Mini souverän: Bereits während des Lenkens setzt das ESP einen Impuls zur Unterstützung des Richtungsänderungswunschs – anschließend sorgen die Lenkrückstellung und das ESP gemeinsam für ein rasches Stabilisieren des Fahrzeugs. Im ADAC Ausweichtest lässt sich der Mini bemerkenswert agil und leichtfüßig durch die Pylonengasse dirigieren. Bereits beim Anlenken folgt der Brite direkt dem Lenkbefehl und das ESP unterstützt mit einem Bremsimpuls passend den Spurwechsel. Beim anschließenden Wechsel der Gasse bleibt der Cooper weiterhin gut lenk- und kontrollierbar mit einem weitgehend neutralen Fahrverhalten – Kurskorrekturen sind kaum nötig. Nur übereifriger Einsatz

am Lenkrad sorgt für Untersteuern. Bei Bedarf kann man den Parcours mit dem Cooper auch sehr dynamisch durchfahren, denn das Fahrwerk hat querdynamisch viel Potenzial. Die Abstimmung des ESP ist gut gelungen: Kurze Bremsimpulse im richtigen Moment sorgen für ein schnelleres Gieren und das ESP lässt auch eine gute Dosis an Schwimmwinkel zu, welche die Dynamik weiter befeuert. Im Grenzbereich schmiert der Cooper gut beherrschbar über die Vorderräder. Die objektiv gemessenen Durchfahrtsgeschwindigkeiten belegen den agilen Subjektiveindruck. Zieht man an dieser Stelle den Vergleich zum zuvor getesteten Mini Cooper E mit ähnlich sportlicher Abstimmung, aber anderer Bereifung, lässt sich vermuten, dass die Bereifung einen wesentlichen Anteil an der besseren Leistung des Verbrenners in diesem Kapitel hat. 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 lässt sich der Cooper wenig beeindrucken, wie auch bei plötzlichem Bremsen: Hier behält das ESP die Kontrolle und sorgt dafür, dass der Mini den Kurs hält. Insgesamt kommt das beworbene Gokart-Gefühl gut rüber und das ESP versteht sich nicht als Spaßbremse, sondern als kontrollierter Unterstützer der Agilität. Aufbaubewegungen sind beim Cooper nicht der Rede wert. In puncto Geradeauslauf

macht der Mini eine nicht ganz so gute Figur, denn er lässt sich durchaus von Spurrillen und Fahrbahnquerneigungen beeindrucken und die Lenkung bleibt auch gern mal bei geringem Tempo abseits der Neutrallage stehen. In Sachen Traktion kommt der Cooper C erst bei Nässe und gleichzeitigem Lenkwinkel an seine Grenzen. Die Antriebsschlupfregelung arbeitet gut, merkliche Einflüsse am Lenkrad über die wechselnden Haftungsverhältnisse sind spürbar.

1,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Cooper ist recht direkt übersetzt und die Lenkunterstützung wird in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit angepasst. In engem Terrain oder auf kurvigen Landstraßen fühlt sich der Mini besonders wohl, aber auch bei hohem Tempo auf der Autobahn leistet die Lenkung gute Arbeit. 2,4 Umdrehungen am Lenkrad braucht man, um vom einen zum anderen Lenkanschlag zu kurbeln – damit hält sich der Lenkaufwand beim Parkieren in angenehmen Grenzen und die Bedienkräfte sind gering. Insgesamt ist die Übersetzung gelungen und passt zum Fahrzeug – der Cooper lässt sich gut entlang von Kurven zirkeln und präzise dirigieren. Der benötigte Lenkwinkel ist vor der Kurve bereits gut abschätzbar, sodass im Kurvenverlauf kaum Korrekturen notwendig sind. Hin und wieder ist man überrascht, wie flink er Lenkbefehlen Folge leistet. Unterhalb von

Landstraßentempo stellt die Lenkung noch nicht vollständig zurück – es lässt sich aber die Neutrallage blind erfühlen, was die Geradeausfahrt erleichtert. Insgesamt ist die Rückmeldung über den Haftungszustand der Vorderräder gut, wobei sie im Grenzbereich noch Verbesserungspotenzial aufweist. Bei zunehmendem Lenkwinkel steigt der Lenkwiderstand passend und vermittelt dem Fahrer Informationen über die Radstellung. Wechselt man in den Gokart-Modus, steigt im Wesentlichen nur der Lenkwiderstand. Dass der Cooper ein potenter Fronttriebler ist, kann er nicht leugnen – bei geringem Tempo und starker Leistungsabfrage sind leichte Antriebseinflüsse am Lenkrad spürbar. Beim Basis-Cooper mit überschaubarem Antriebsmoment hat man diese aber leicht im Griff.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Mini Cooper durchschnittlich nach 35,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein ordentliches Ergebnis. Die Bremsleistung bleibt

dabei auf einem konstanten Niveau. Dosieren lässt sich die Bremse dank des spürbaren Druckpunkts am Pedal gut und reagiert bissig bei schnellem Tritt.

1,6

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Cooper gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW-Konzernregal zu bieten hat. 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 und unterstützt den Fahrer bis Tempo 160 km/h bei Ausweichmanövern. 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. Im Gegensatz zum Cooper E kann man für den getesteten Verbrenner den Driving Assistant Plus als Einzeloption (700 Euro) bestellen bzw. u. U. nachträglich als OTA-Update über den Connected Store freischalten. Dieser bringt u. a. einen Abstandsregeltempomat inklusive Stop&Go-Funktion und einen Lenkassistenten mit, der bis Tempo 180 km/h dabei hilft das Fahrzeug zentriert in der Spur zu halten. Vorausliegende Geschwindigkeitsbeschränkungen werden erkannt und entweder automatisch oder manuell per Druck auf die Set-Taste am Lenkrad als Wunschgeschwindigkeit übernommen. Zudem ist es möglich, eine Toleranz um das erkannte Limit einzustellen, auf welche die Geschwindigkeit dann tatsächlich gesetzt wird. U. a. bei kurvenreichem Streckenverlauf wird das Tempo automatisch angemessen reduziert. Ohne Driving Assistant Plus lässt es sich auch gut fahren, denn ein Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer sind serienmäßig mit an Bord. Aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen können dann nur manuell übernommen werden. Hält man die Set-Taste gedrückt, wird wie auch bei anderen BMW-Modellen die akustische Warnung bei Überschreitung des Tempolimits

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

ausgeschaltet. Die direkt messende Reifendruckkontrolle ist serienmäßig dabei.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm liefert der Mini Cooper C mit 83 Prozent (Test: 09/2025) grade noch 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 1,75 m groß Gewachsene – dafür aber ist der Abstand zum Dachhimmel gering, wodurch dieser ebenso zur Abstützung des Kopfs beitragen kann. 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.

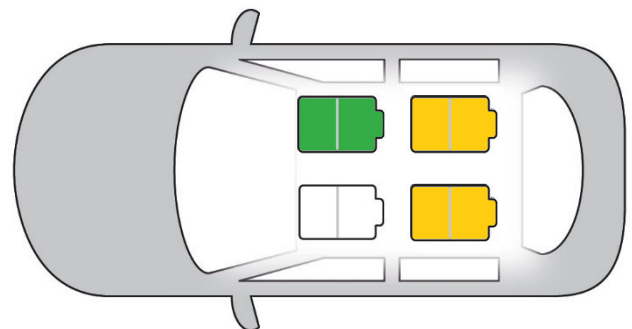
⊖ Der Cooper hat keine höhenverstellbaren Sicherheitsgurte zu bieten, mit denen die Gurtführung noch besser an die eigene Sitzposition angepasst werden könnte. Im Kofferraum gibt es keine Zurrösen, um Gegenstände mit Gurten gegen Verrutschen sichern zu können. Im Normalfall genügt die Hutablage, um die 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.

3,1 Kindersicherheit

Theoretisch lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Mini Cooper C 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). Die Kontur des Beifahrersitzes ermöglicht zwar eine sichere Fixierung, allerdings muss man sich bei der Montage eines Kindersitzes mit dem Gurt mit einer leicht schiefen Lage des Sitzes zufriedengeben. 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. 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. Beim Crashtest nach Euro

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)

NCAP-Norm erreicht der Cooper gute 82 % der erreichbaren Punkte (Test: 09/2025).

2,3 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 steilen Frontscheibe samt Rahmen ist dennoch ein gewisses Verletzungspotenzial für vulnerable Verkehrsteilnehmer vorhanden, wie auch das Ergebnis des Crashtests nach Euro NCAP-Norm von 81 % bescheinigt (Test:

09/2025). Bis Tempo 55 km/h hebt sich aber die aktive Fronthaube nach einem Zusammenstoß automatisch, um den Abstand zu harten Motorteilen zu vergrößern und damit den Aufprall abzumildern. 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.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Cooper C liegt im ADAC Ecotest bei 6,5 l Super pro 100 km – für einen Kleinwagen keine Glanzleistung. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 173 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich des Ecotest magere 26 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei eher hohen 6,9 l/100 km, außerorts sinkt er auf 5,7 l/100 km und auf der Autobahn liegt er bei 7,6 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengerer Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Dank des Otto-Partikelfilters sind Partikelemissionen für den Turbo-Direkteinspritzer auch kein Thema. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten schafft der Mini 76 Zähler und erzielt damit vier Sterne.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,4

AUTOKOSTEN

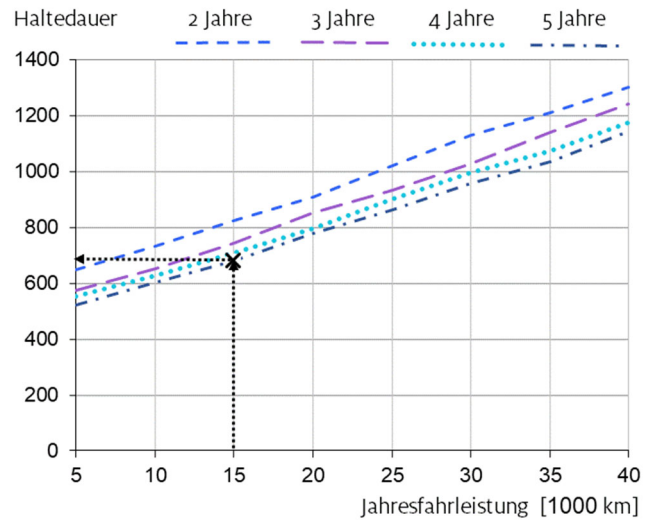
2,4

Monatliche Gesamtkosten

⊕ In der Basisvariante werden für den Mini Cooper C im Essential Trim 27.200 Euro fällig, für den getesteten Classic Trim sind mindestens 28.350 Euro 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 relativ hoch eingestuft: Für die Haftpflicht wird die Typklasse 16 fällig, bei der Teil- und Vollkasko sind es die 22 bzw. 24. Steuerlich liegt der Mini mit dem Basis-Benziner jährlich bei überschaubaren 109 Euro. Auf das Fahrzeug allgemein gibt Mini insgesamt drei Jahre Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung. Zwölf Jahre Garantie sind es auf Durchrostung und drei auf den Lack.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 678 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Cooper C Essential Trim Steptronic (DKG)	Cooper S Essential Trim Steptronic (DKG)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1500	300/1450
0-100 km/h [s]	7,7	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	242
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,9 l S	6,1 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	133	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/22	16/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	109	131
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	667	708
Preis [Euro]	27.200	30.700

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	5,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	109/344/563
• Dachlast/Anhängelast [kg]	59/-
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	6,76
Herstellungsland	Großbritannien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	85,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	211

* 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.

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	115 kW/156 PS bei 4.900 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,90 l
CO ₂ -Ausstoß	133 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	3.876/1.744/1.432 mm
Leergewicht/Zuladung	1.335/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	210/725 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Großbritannien, Oxford

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 91Y
Reifenmarke Testwagen	Maxxis Premitra HP6
Wendekreis links/rechts	11,0 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,7/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	149 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	140/440/720 l

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

Betriebskosten	151 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	170 Euro	Wertverlust	286 Euro
Monatliche Gesamtkosten		678 Euro	
Steuer pro Jahr		109 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		16/24/22	
Basispreis Cooper C Classic Trim Steptronic (DKG)		28.350 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.980 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.500 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-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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

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/700 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.740 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	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach (vorderer Teil zum Öffnen)	800 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Willy Roßmeier