



MINI 5-Türer Cooper Classic Trim Steptronic (DKG)

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (100 kW/136 PS)

Man mag es kaum glauben, aber die aktuell dritte Generation des „neuen“ Mini ist bereits seit 2014 auf dem Markt – und ein Nachfolger ist derzeit nicht in Sicht. Nachdem der britische Kleinwagen bereits 2019 überarbeitet wurde, erfolgte dieses Jahr ein weiteres Facelift – die Änderungen fallen allerdings dezent aus. Der Mini bekam neue Stoßfänger, die LED-Scheinwerfer und die Heckleuchten im Union-Jack-Design sind nun bereits ab Werk dabei. Der Innenraum wurde ebenfalls angefasst, allerdings ging man auch hier behutsam zu Werke. Neu sind das nun stets serienmäßige 8,8 Zoll große Zentralsdisplay, das teildigitale Kombiinstrument war bislang dem elektrischen Mini vorbehalten.

Die Benzinmotoren wurden für die aktuelle Abgasnorm Euro 6d fit gemacht, an den Leistungsdaten hat sich hingegen nichts geändert. Auch auf ein Mildhybridsystem, das die Effizienz steigern könnte, wurde verzichtet. Dennoch geht der Testverbrauch in Ordnung. Im ADAC Ecotest kommt der Mini Cooper auf 6,0 l/100 km und sichert sich auch dank der geringen Schadstoffemissionen ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis. Zudem sorgt der 136 PS starke Dreizylinder-Turbobenziner für flotte Fahrleistungen, das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe arbeitet komfortabel und unaufgeregt. Etwas enttäuscht sind wir allerdings vom Fahrwerk. Trotz der adaptiven Dämpfer des Testwagens ist der Federungskomfort dürrtig. Gleichzeitig kann der Fünftürer die fahrdynamischen Erwartungen, die man an einen Mini stellt, nicht ganz erfüllen. Zu früh neigt der Brite bei sportlicher Fahrweise zum Untersteuern, zudem fällt der Bremsweg aus 100 km/h mit mehr als 38 m zu lang aus. An der für die Kleinwagenklasse beispielhaften Verarbeitungs- und Materialqualität und der guten Rundumsicht hat sich nichts geändert, am hohen Innengeräuschniveau und den heftigen Preisen allerdings auch nicht. **Konkurrenten:** u. a. Audi A1, Ford Fiesta, Hyundai i20, Peugeot 208, Toyota Yaris, VW Polo.

⊕ gute Material- und Verarbeitungsqualität, großzügiges Platzangebot vorn, agile und sichere Fahreigenschaften, gute Rundumsicht

⊖ keine Stützlasten erlaubt, recht hohes Innengeräuschniveau, schmaler Innenraum, bei Assistenzsystemen nicht mehr up-to-date, viele Optionen an Pakete gebunden

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

Familie 3,8

City 3,0

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 3,4

Transport 3,9

Fahrspaß 2,0

Preis/Leistung 2,4

Ecotest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung gibt der Mini ein gutes Bild ab. Die Karosserie zeigt sich akkurat gefertigt und die Türen fallen satt ins Schloss. Dass die geöffneten Seitenscheiben dabei scheppern, passt nicht recht zum sonst wertigen Eindruck, den das Interieur hinterlässt. Die Materialqualität ist für einen Kleinwagen überdurchschnittlich gut – geschäumten Kunst-

stoff auf der Oberseite der Armaturentafel und der Türverkleidungen findet man in diesem Segment immer seltener vor. Gasdruckfedern an der Motorhaube sind ebenfalls eine absolute Seltenheit.

Der Unterboden ist großflächig verkleidet und damit nicht nur vor Schmutz geschützt, sondern auch aerodynamischer.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die fünftürige Version des Mini bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen sehr schmalen Notsitz hinten in der Mitte, der sich allenfalls für Kurzstrecken eignet. Mit dem nur 40 l großen Kraftstofftank lässt sich auf Basis des im ADAC Ecotest ermittelten Durchschnittsverbrauchs eine theoretische Reichweite von rund 665 km erzielen. Die maximale Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 445 kg, was für einen Kleinwagen in den allermeisten Fällen ausreichend sein dürfte. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg zulässig – eine stabile Dachreling gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen).

⊕ Mit seinen kompakten Außenmaßen ist der Mini gut für den Einsatz im Stadtverkehr geeignet. Mitverantwortlich dafür ist auch der Wendekreis von rund 11,3 m.

⊖ Eine Anhängelast ist für den Mini Cooper nicht zulässig. Serienmäßig ist keinerlei Hilfsmittel für Reifenpannen vorgesehen. Gegen Aufpreis kann man zwischen einem Reifenreparaturset und Reifen mit Notlaufeigenschaften (Runflat) wählen. Allerdings sind letztere lediglich als 18-Zoll-Rad erhältlich und dementsprechend teuer.

3,1 Licht und Sicht

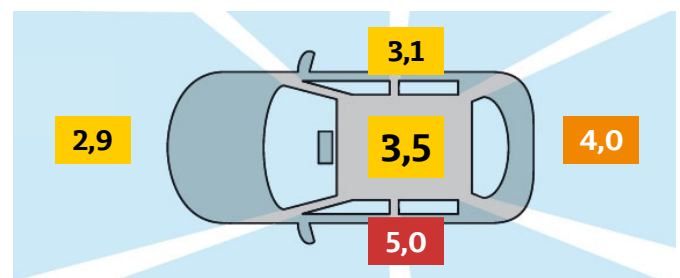
Die Scheibenwischer befreien die Windschutzscheibe zwar zuverlässig, aber sowohl links an der A-Säule als auch rechts oben bleibt ein relativ großer Bereich ungewischt.

⊕ Mit dem Facelift gehören die bislang optionalen LED-Scheinwerfer nun zur Serienausstattung des Mini, einen statischen Fernlichtassistenten gibt es optional. Gegen Aufpreis verfügt der Brite zudem über Matrix-Scheinwerfer, die im Vergleich zum serienmäßigen Lichtsystem über Abbiegelicht, Schlechtwetterlichtfunktion (soll die zuvor

erhältlichen Nebelscheinwerfer ersetzen) sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten verfügen. Sie bieten nachts eine gute Fahrbahnausleuchtung, der deutlich sichtbare Übergang zwischen Abblend- und Fernlicht stört jedoch.

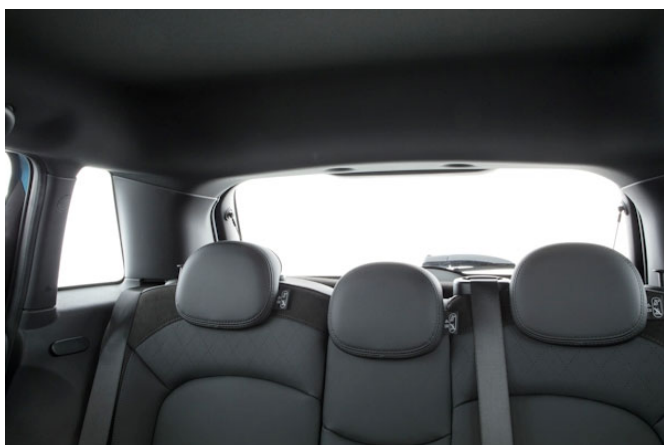
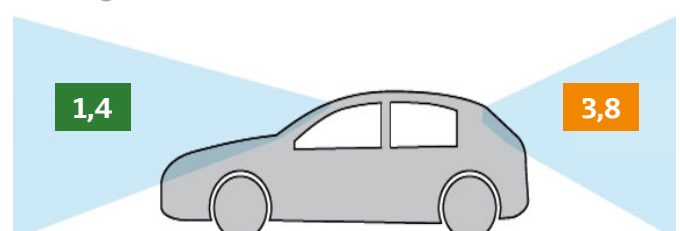
Rundumsicht

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.



Trotz den nicht gerade schmalen Dachsäulen und den nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen ist die Sicht nach hinten akzeptabel.

Kurvenlicht und Scheinwerferreinigungsanlage sind leider nicht erhältlich. Der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel blenden nachts optional automatisch ab.

Dank der kompakten Karosseriemaße lässt sich der Mini gut überblicken bzw. abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mini ebenfalls gut ab, da die Dachsäulen nicht zu breit und die Fensterflächen recht groß ausfallen. Für den Mini sind zumindest gegen Aufpreis

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Mini Cooper ist serienmäßig mit Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem erhältlich. Beim Auf- und Abschließen beleuchten auf Wunsch die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug, zusätzlich wird das „Mini“-Logo seitlich neben die Fahrertür auf die Fahrbahn projiziert (Option).

Da die Schweller tendenziell niedrig positioniert und die Türausschnitte nicht zu klein dimensioniert sind, kommt man vorn recht gut ins Fahrzeug, auch wenn die Vordersitze recht tief montiert sind (40 cm über der Straße in tiefster Position). In den Fond steigt man noch zufriedenstellend ein und aus. Man läuft zwar nicht Gefahr, sich den Kopf am Dach zu stoßen, da der Abstand groß ist, doch die Türöffnung ist insgesamt recht schmal und die Sitzbank ebenfalls tief positioniert.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

4,1 Kofferraum-Volumen

⊖ Das Kofferraumvolumen des fünftürigen Mini fällt selbst für einen Kleinwagen nicht besonders üppig aus. Immerhin ist der Kofferraum dank des längeren Radstands ein gutes Stück größer als beim Dreitürer. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 185 l in den Kofferraum (variabler Ladeboden in unterer Position). Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, sind es auch nur magere 235 l. Alternativ passen vier handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Etwas großzügiger fällt der Laderaum mit umgeklappten Rücksitzlehnen aus. Gemessen bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) sind es bis zu 470 l, bis zum Dach beladen liegt der maximale Stauraum bei 830 l.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar manuell einfach öffnen und schließen, schwingt aber nicht besonders weit auf – eine elektrische Heckklappe ist wie in dieser Klasse üblich nicht erhältlich. Nur Personen bis ca. 1,90 m finden darunter Platz. Größere Personen sollten Acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am

Parkensensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent erhältlich, der zumindest beim seitlichen Einparken parallel zur Fahrbahn unterstützt.

⊖ Aufgrund des weit nach vorn gezogenen Dachs ist die Sicht nach schräg oben – etwa auch eine Ampel – stark eingeschränkt.

einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Bei 185 l Kofferraumvolumen bleibt nur wenig Platz für das Gepäck.



Mit nur 65 cm liegt die Ladekante des Kofferraums auf erfreulich niedriger Höhe.

abstehenden Heckklappenschloss anstoßen. Während die Ladeöffnung groß dimensioniert ist, sind die Kofferraummaße überschaubar.

Immerhin stört die Ladekante beim Be- und Entladen wenig, da sie sich nur rund 65 cm über der Fahrbahn und neun Zentimeter über dem Kofferraumboden befindet, wenn sich letzterer in

der unteren Position befindet. In der oberen Position schließt er nahezu bündig mit der Ladekante ab und man kann ein Volumen von rund 20 l nach unten abtrennen.

⊖ Bei Dunkelheit wird der Kofferraum mit einer Lampe nur schwach ausgeleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Gesonderte Ablagen findet man im Kofferraum nicht, Utensilien können lediglich im ca. 20 l großen Fach unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. Das Zurückklappen der Rücksitzlehnen gestaltet sich einfach. Sie lassen sich oben am Sitz entriegeln

und ohne großen Kraftaufwand umklappen und wieder aufstellen. Der höhenverstellbare Ladeboden, die vier stabilen Zurrösen, eine 12-V-Steckdose sowie die Cargostellung sind Bestandteil des serienmäßigen Ablagepakets. Mit letzterer lässt sich die Lehne steiler stellen und somit das Kofferraumvolumen etwas vergrößern.

2,7 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Cockpit wurde im Zuge des Facelifts dezent überarbeitet. Ein 8,8 Zoll großes Zentraldisplay ist nun stets an Bord, die Bedienflächen für das Radio sind nicht mehr als konventionelle Tasten, sondern dem aktuellen Trend entsprechend als Touchflächen bündig in die Pianolack-Oberfläche integriert. Ebenfalls neu ist das optional erhältliche multifunktionale Kombiinstrument – zumindest bei den konventionell angetriebenen Modellen, im vollelektrischen Mini kam das 5 Zoll große Anzeigeninstrument bislang schon zum Einsatz. Anstelle der analogen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl erblickt man im Testwagen ein digitales Kombiinstrument – zumindest auf den ersten Blick. Bei genauerem Hinsehen wird deutlich, dass nur der mittlere Anzeigenbereich digital ist. Die Anzeige der Motordrehzahl erfolgt über einen physischen Zeiger und der Tankinhalt wird mittels LED-Balkensegmenten. Ein volldigitales und hochauflösendes Kombiinstrument, wie man es inzwischen bei vielen Kleinwagen vorfindet, hätte dem überarbeiteten Mini zweifellos besser zu Gesicht gestanden. Die Bedienung ist weitgehend selbsterklärend und orientiert sich vorwiegend am BMW-Bediensystem. Auch beim Mini erfolgt die Steuerung der meisten Funktionen über einen Dreh-Drück-Steller, der allerdings recht weit unten auf der Mittelkonsole angebracht und dadurch nicht optimal erreichbar ist. Alternativ lässt sich das Mittendisplay auch per Touchfunktion bedienen, allerdings sind die einzelnen Touchflächen recht klein, was die Bedienung besonders auf schlechten Straßen spürbar erschwert. Die Menüstruktur ist ebenfalls an BMWs Operating System angelehnt und erschließt sich dem Nutzer recht schnell.

Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen – das Instrumentendisplay wird dabei in

der Höhe mitverstellt und liegt so stets gut im Blickfeld des Fahrers. Gegen Aufpreis verfügt der Mini Cooper über ein Head-up-Display, das wichtige Informationen in eine ausfahrbare Scheibe auf dem Armaturenbrett einblendet. Auf Höhe des Wählhebels findet sich ein Kippschalter, über den die Bereitschaft des Motors hergestellt wird. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, aber einfach zu erreichen. Das Fahrlicht lässt sich über einen Drehschalter aktivieren, der allerdings zu tief im Armaturenbrett links neben dem Lenkrad angeordnet und kaum einsehbar ist. Das Fahrlicht und der Scheibenwischer schalten sich serienmäßig sensorgesteuert an und aus. Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden.

Die Schalter für Sitz- und Heckscheibenheizung sind logisch gruppiert bei der Klimaanlagesteuerung untergebracht. Die Tasten für die elektrischen Fensterheber haben mit der dritten



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung machen im Mini einen vernünftigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, im Detail findet sich aber durchaus Raum für Verbesserungen.

Generation ihren Weg von der Mittelkonsole zu den Türverkleidungen gefunden. Sie arbeiten auf Knopfdruck und besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Mit den gut erreichbaren Lenkradtasten können Geschwindigkeitsregelung, Freisprecheinrichtung und Radio bedient werden. Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt.

⊖ Die Klimaautomatik ist zwar schlüssig zu bedienen, aber manche Tasten sind so ungünstig angebracht, dass man sie nur schwer sehen kann. So verdeckt zum Beispiel aus Sicht des

Fahrers der Drehregler für die Gebläseintensität die Taste für die Umluftsteuerung. Auf den ersten Blick ist so nicht ersichtlich, ob die Umluft aktiviert ist oder nicht. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist klein und recht unauffällig oben im Bereich des Mitteldisplays angeordnet. Im Notfall geht es dadurch unter Umständen nicht schnell genug. Die optional erhältliche induktive Ladeschale befindet sich unter der Mittelarmlehne, weshalb das Smartphone dort umständlich eingelegt bzw. herausgenommen werden muss. Die Schminkspiegel in den Sonnenblenden sind ab Werk unbeleuchtet.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Mini Cooper ist serienmäßig mit einem FM-/DAB-Radio, USB-Anschlüssen sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming ausgestattet. Gegen Aufpreis lässt sich der Brite zudem mit Apple CarPlay, Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen und Kartenupdate, Online-Funktionen (Connected Drive Services) und Remote-Funktionen ausstatten. Auch eine induktive Lademöglichkeit für das

Smartphone (schlecht erreichbar unter der Mittelarmlehne) sowie ein Premium-Soundsystem von Harman/Kardon mit zwölf Lautsprechern ist gegen Aufpreis zu haben.

⊖ Ein CD-Player ist ebenso wenig erhältlich wie die Smartphone-Integration via Android Auto.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zwei Meter Größe genug Platz – Bein- und Kopffreiheit liegen auf ähnlichem Niveau. Die Innenbreite fällt allerdings selbst für einen Kleinwagen gering aus und schmälert ebenso wie der

dunkle Dachhimmel das Raumgefühl etwas. Das optionale Panoramaglasdach mit Ausstellfunktion bringt allerdings viel Licht in den Innenraum und lässt diesen etwas luftiger wirken.

3,7 Raumangebot hinten

Im Fond des Mini geht es ziemlich beengt zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond nur für rund 1,80 m große Insassen – die Kopffreiheit fällt immerhin etwas großzügiger aus. Aufgrund der geringen Innenbreite und der hohen Fensterlinie fühlt man sich hinten besonders eingeengt.

3,6 Innenraum-Variabilität

Abgesehen von der optionalen Cargo-Funktion für die hintere Lehne, gibt es keine weiteren Einstellmöglichkeiten für die asymmetrisch klappbare Rückbank.

Für kleine Utensilien gibt es insgesamt wenig Ablagefächer, die zudem auch noch teilweise klein ausfallen wie beispielsweise die Türfächer vorn. Hinten gibt es wenig Ablagemöglichkeiten, aber immerhin je einen zentralen Becherhalter, geschlossene Lehentaschen und kleine Türfächer. Das Handschuhfach ist



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

nicht gerade groß und weder beleuchtet, noch klimatisiert oder abschließbar. Gegen Aufpreis lässt es sich immerhin beleuchten.

3,2 KOMFORT

3,3 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für den Mini gegen Aufpreis entweder ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk oder ein einstellbares Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control), das nun nicht mehr nur zweistufig verstellbar ist, sondern adaptiv arbeitet. Obwohl der Testwagen mit letzterem ausgestattet ist, ist der Federungskomfort des straffen Fahrwerks in Kombination mit den sportlichen 17-Zoll-Bereifung auch für einen

Kleinwagen allenfalls Durchschnitt. Kurze Fahrbahnunebenheiten reicht der Mini recht trocken zu den Insassen weiter, hohe Hindernisse wie Geschwindigkeitshügel sorgen aufgrund der kurzen Federwege für eine starke Beschleunigung des Aufbaus. Bei höheren Geschwindigkeiten liegt die Karosserie etwas ruhiger, ein gelassener Federungskomfort stellt sich aber auch dann nicht ein.

3,0 Sitze

Neben den Basissitzen gibt es für den Mini auch stärker konturierte Sportsitze, mit denen der Testwagen ausgerüstet ist. Diese bieten zwar einen guten Halt, sind aber für Personen mit kräftiger Statur im Lendenbereich zu eng geformt. Der Sitzkomfort auf den beiden äußeren Plätzen in der zweiten

Reihe geht in Ordnung. Die Rückbank ist angenehm gepolstert und zumindest leicht konturiert. Weniger gefallen hingegen der spitze Kniewinkel und der Umstand, dass eine Mittelarmlehne nicht erhältlich ist.

3,5 Innengeräusch

Im Mini Cooper herrscht bei 130 km/h im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,9 dB(A) – das ist nicht nur für einen Kleinwagen ein recht hoher Wert. Das Innengeräusch steigt mit zunehmender Geschwindigkeit deutlich an, was allerdings nicht

am gut gedämmten Motor, sondern vorrangig an den Windgeräuschen liegt – hier machen sich offensichtlich die steile Windschutzscheibe sowie die frei liegenden Scheibenwischer negativ bemerkbar.

3,1 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig, für eine Zweizonen-Klimaanlage mit Luftgütesensor und einstellbarer Intensität muss man extra bezahlen. Gegen weiteren Aufpreis sind beheizbare Vordersitze, erstmals eine Lenkradheizung sowie eine beheizbare Windschutzscheibe (mittels feiner Drähte) erhältlich. Die optionale Sonnenschutzverglasung der

Scheiben ab der B-Säule sorgt für eine geringere Lichtdurchlässigkeit und verringert somit die Aufheizung des Innenraums.

⊖ Die Temperatureinstellungen von Fahrer- und Beifahrerseite lassen sich nicht synchronisieren. Hinten fehlen Luftdüsen, die für eine schnellere Klimatisierung des Fondraums sorgen könnten.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 136 PS starken Dreizylinder-Benziner ist der Mini Cooper gut motorisiert. Der Turbobenziner hat mit dem 1,3 t schweren Kleinwagen leichtes Spiel und sorgt für flotte Fahrleistungen.

Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist in 5,5 s erledigt,

beim Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h schneidet der Brite mit gemessenen 1,1 s sogar sehr gut ab.

Mini gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 207 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Obwohl nur mit drei Zylindern ausgestattet, läuft der 1,5-l-Benziner angemessen kultiviert und akustisch zurückhaltend. Unterhalb von rund 1.500 1/min neigt der Motor unter Last zu leichtem Brummen und macht auch beim Ausdrehen hörbar,

aber nicht unangenehm auf sich aufmerksam. Im Teillastbereich hält er sich akustisch im Hintergrund. Seine Leistung entfaltet er homogen und reagiert für einen aufgeladenen Motor spontan auf Gasbefehle.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Mini Cooper ist serienmäßig mit einem manuellen Sechsganggetriebe ausgestattet, gegen Aufpreis wird die Motorkraft über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an die Antriebsräder übertragen. Die Automatik überzeugt mit komfortablen Schaltvorgängen und reagiert spontan auf Beschleunigungswünsche des Fahrers. Selbst beim forschen Anfahren – oftmals eine Schwachstelle von Doppelkupplungsgetrieben – ruckt es nicht unangenehm. Hier findet die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrtrichtung einfach und leicht verständlich vorwählen. Der Wählhebel

rastet dabei nicht ein, sondern kehrt nach der Wahl der Fahrstufe in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen.

Mit den sieben Gängen steht für praktisch alle Fahrsituationen eine passende Abstufung zur Verfügung. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.400 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos, nur das rumpelige Anlassen des Dreizylinders stört im Alltag etwas.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahreigenschaften des Mini sind sportlich, aber auch sicher. Der Kleinwagen reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle, wodurch er sich agil bewegen lässt. Im ADAC Ausweichtest beweist er gekonnt, dass man ihn sowohl mit hohen Geschwindigkeiten als auch mit kräftigen Lenkradbewegungen (Schrecksituation) sicher durch den Parcours lenken kann, auch wenn der Fünftürer etwas später untersteuern dürfte. Insgesamt liegt das Gripniveau der Reifen und damit auch der Grenzbereich nicht ganz so hoch wie erwartet.

Der Mini reagiert sehr sicher auf einen plötzlichen, kurzen

Lenkimpuls und findet sicher wieder seine ursprüngliche Spur. Längs liegende Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen werden zwar durch Lenkung und Fahrwerk an den Fahrer weitergeleitet, der Mini folgt den Rinnen aber nicht über Gebühr. Hier wurde ein guter Kompromiss zwischen Fahrbahnrückmeldung und Spurstabilität gefunden. Hohe Kurvengeschwindigkeiten sind möglich, im Grenzbereich fängt der Wagen sanft an, über die Vorderachse zu schieben. Auch Lastwechsel in zügig durchfahrenen Kurven bringen das Fahrwerk kaum aus der Ruhe.

2,6 Lenkung

Die Lenkung ist direkt übersetzt, es genügen rund 2,5 Umdrehungen, um das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag zu drehen. Auf einen Lenkbefehl spricht die Lenkung unmittelbar an und die Achsen bauen ohne Verzögerung Seitenführungskräfte auf. Im Vergleich zu den kürzeren Mini-Derivaten wirkt das Lenkverhalten aber weniger nervös und ist dadurch im Alltag angenehmer. Die Zielgenauigkeit ist gut, allerdings würde man sich eine eindeutigere Mittelstellung (Zentrierung) sowie einen in

Abhängigkeit vom Lenkwinkel klarer definierten Lenkverlauf wünschen. So wirkt die Lenkung etwas teigig und bietet nur eine durchschnittliche Rückmeldung.

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

3,5 Bremse

Die Bremswerte fallen mit 38,1 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h (Mittel aus zehn Einzelmessungen) unterdurchschnittlich aus. Die rollwiderstandsoptimierten Reifen mit ihrem nur durchschnittlichen Gripniveau dürften zumindest einen Anteil daran haben.

⊕ Am Ansprechverhalten und der Dosierbarkeit der Bremse gibt es nichts auszusetzen.

3,2 SICHERHEIT

3,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung zählt nicht zu den Stärken des Mini Cooper, da haben die meisten Konkurrenten in der Kleinwagenklasse inzwischen deutlich mehr zu bieten. Serienmäßig stattet Mini den fünftürigen Cooper mit direkt messendem Reifendruckkontrollsystem, Geschwindigkeitsregler und -begrenzer und einen Müdigkeitswarner aus – das ist übersichtlich. Gegen Aufpreis lässt sich der Kleinwagen immerhin mit dem Driving Assistant-Paket ausstatten, das mithilfe einer Kamera in der Frontscheibe die Funktionen Verkehrszeichenerkennung, Spurverlassenswarnung, sowie einen Notbremsassistenten samt Kollisionswarnung realisiert, der bis 60 km/h automatisch eingreift. Die darin ebenfalls inbegriffene adaptive Geschwindigkeitsregelung bietet in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe zwar nun auch eine Stop & Go-Funktion, allerdings reicht der Geschwindigkeitsbereich weiterhin bis lediglich 140 km/h und das System reagiert sehr sensibel auf Umwelteinflüsse wie Nebel, Starkregen und eine tief stehende Sonne – in der Folge schaltet sich das System ab, immerhin lässt sich in diesen Fällen noch die Tempomatfunktion nutzen. Ein Head-up-Display gibt es ebenfalls optional, allerdings werden die für den Fahrer wichtigen Informationen nicht in die Frontscheibe, sondern lediglich in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe eingeblendet.

⊖ Ein Spurhalteassistent oder ein Totwinkelwarner sind nicht erhältlich.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen
























Der Mini ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der Brite bei der Insassensicherheit 79 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt erhält der Mini vier von fünf möglichen Sternen.

Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für Personen bis 1,85 m weit genug herausziehen. Zudem werden Fahrer und Beifahrer optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus der hinteren Insassen wird dem Fahrer im Display angezeigt. Die hinteren Kopfstützen reichen für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m aus.

⊕ Serienmäßig ist der Mini mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch über ein Call-Center eine Verbindung zu Rettungsdiensten herstellt. Dabei werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition sowie Daten zur Unfallschwere übermittelt. Das Warndreieck ist gut erreichbar im Kofferraumdeckel untergebracht.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen gesonderten Platz und ist eventuell schlecht zu finden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,8 Kindersicherheit

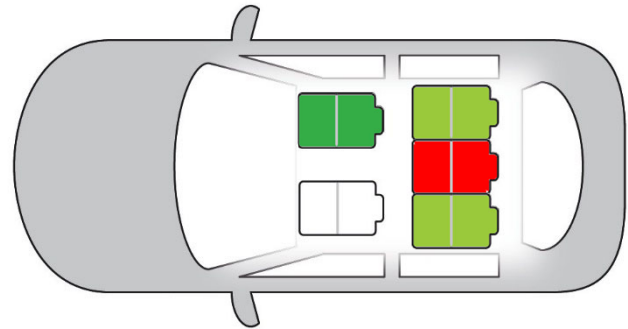
Die dreitürige Version des Mini erhält für die Kindersicherheit bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm 73 Prozent der möglichen Punkte. Das Ergebnis des Fünftürers sollte ähnlich ausfallen. Sowohl die beiden Rücksitze als auch der Beifahrersitz sind serienmäßig mit Isofix-Befestigungen ausgestattet. Die Isofix-Haken sind gut zugänglich, wodurch Isofix-Kindersitze sehr einfach befestigt werden können. BMW erlaubt im Mini sowohl auf den äußeren Rücksitzen als auch auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen. Der Beifahrerairbag muss dann aber über den ebenfalls serienmäßigen Schlüsselschalter deaktiviert werden. Auch mit den normalen Gurten können Kindersitze einfach und stabil fixiert werden. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal und die Gurtgeometrie passend. Die Zugänglichkeit des Fonds ist dank der hinteren Türen gut, auch wenn die Türöffnungen nicht sonderlich breit sind. Die elektrischen Fensterheber haben einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung an den Fondtüren erfolgt mittels eines kleinen Hebels in den Türen und kann so auch von

Kindern leicht deaktiviert werden. Der mittlere Fondsitz ist nicht für die Montage von Kindersitzen freigegeben – aufgrund der geringen Innenbreite ist dies allerdings auch nicht möglich.

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)

3,6 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält die dreitürige Variante des Mini gute 66 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2014). Das Ergebnis sollte auf den Fünftürer übertragbar sein. Der Mini ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem

Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt. Das optionale City-Notbremssystem reagiert auch auf Passanten und hilft somit, einen Zusammenstoß mit einem Fußgänger zu verhindern.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des fünftürigen Mini Cooper Steptronic liegt im ADAC Ecotest bei 6,0 l Super Plus pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 164 g/km, was für 29 von 60 Punkten in diesem Kapitel reicht. Innerorts verbraucht der Kleinwagen 6,2 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 6,9 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen hat die unter anderem mit einem Otto-Partikelfilter (OPF) ausgestattete Abgasreinigung sehr gut im Griff. Unterm Strich erhält der Mini volle 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt er 79 Punkte und erhält somit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest – damit gehört er zu den empfehlenswerten Fahrzeugen. Bei Straßenmessungen mit einer mobilen Abgasmessereinrichtung (PEMS) bestätigen sich die guten Ergebnisse des Testwagens.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	62	
Durchschnitt	60 D	7,7 B

Landstraße	52	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis von 27.900 Euro für den fünftürigen Mini Cooper Steptronic ist für einen Kleinwagen sehr hoch, zumal auch die Ausstattung keinesfalls üppig ausfällt. Wer den Mini optisch und technisch aufrüstet, kratzt wie im Falle des Testwagens schnell an der 40.000-Euro-Marke. Immerhin punktet der Brite mit einem überdurchschnittlich guten Werterhalt. Die Aufwendungen für die Versicherung halten sich einigermaßen in Grenzen, in der HaftpflichtEinstufung ist er recht günstig (Klasse 16), in der Vollkasko (Klasse 18) und der Teilkasko (Klasse: 20) durchschnittlich eingestuft. Für die Kfz-Steuer müssen in Deutschland jährlich 94 Euro bezahlt werden. Gut sind die Serviceintervalle, die das Auto je nach Nutzung individuell festlegt, so sind Intervalle bis zu 30.000 km oder 24 Monaten möglich. Zudem verfügt der Benziner über eine wartungsarme Steuerkette.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	One First Essential Trim	One Essential Trim	Cooper Essential Trim	Cooper S Essential Trim
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	3/1499	4/1998
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	75 (102)	100 (136)	131 (178)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/1250	190/1380	220/1500	280/1350
0-100 km/h [s]	13,9	10,6	8,4	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	192	207	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/5,4 SP	5,3/5,5 SP	5,3/5,5 SP	6,3/6,2 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	121/124	120/124	120/126	144/141
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	16/17/20	16/18/20	15/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	89	89	94	139
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	524	537	557	628
Preis [Euro]	20.300	21.300	23.600	27.600

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

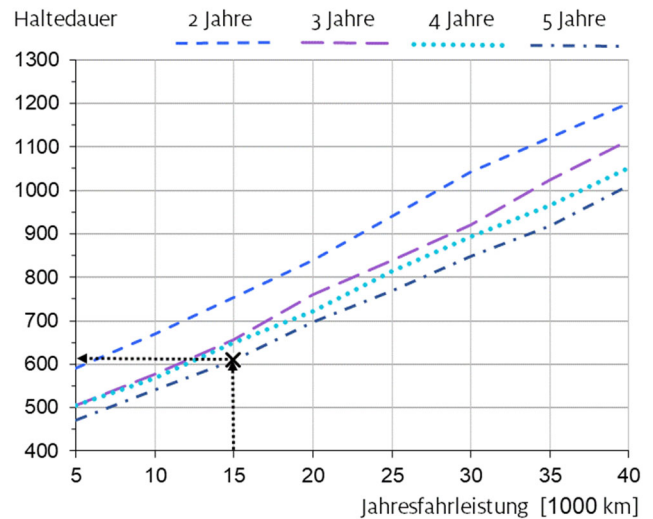
Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 608 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	115 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,09 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.023/1.727/1.425 mm
Leergewicht/Zuladung	1.305/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	278/941 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Oxford, Großbritannien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,2/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	142 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.935 mm
Leergewicht/Zuladung	1.295/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	185/470/830 l

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

Betriebskosten	137 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	318 Euro
Monatliche Gesamtkosten	608 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung)	94 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20		
Basispreis 5-Türer Cooper Classic Trim Steptronic (DKG)	27.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.130 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	400 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	550 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	920 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/920 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro° (Paket)/400 Euro°
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	800 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	2.250 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	920 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	300 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	1.200 Euro° (Paket)/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	1.200 Euro° (Paket)
Spurassistent	1.200 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.150 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch 2-Zonen	Serie/400 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/550 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.000 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: August 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner