



MINI Cooper D Countryman

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Seit Februar 2017 ist die zweite Generation des Mini Countryman erhältlich - das Kompakt-SUV ist wohl der Mini, der seinem Vornamen am wenigsten gerecht wird. Über zwei Meter breit und 4,30 Meter lang ist der britische Bajuware aus niederländischer Produktion, mithin ein echter Europäer also. Schön, dass die recht große Karosserie auch im Innenraum erführbar ist, das Raumangebot ist auch für große Fans des mit einem auf den ersten Blick spleenigen Bedienkonzepts aufwartenden Countryman ausreichend. Bei genauerer Betrachtung stellen einem die schicken Schalter aber vor keine Probleme bei der alltäglichen Bedienung. Der Motor des getesteten Cooper D ist der bekannte 150 PS-Diesel aus dem BMW-Konzern. Auch im Countryman gefällt er mit druckvollem Antritt bei verhältnismäßig geschmeidigem Lauf und vertretbarem Verbrauch. 5,3 Liter Diesel jagte er beim EcoTest alle 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen. Auch das Abgasverhalten wird über einen weiten Bereich gut bewertet, nur bei sehr hohem Vollgasanteil erhöhen sich die Stickoxidwerte. Größtes Manko des ungewöhnlich desingten SUV ist sein Preis: Unter 30.100 Euro ist der Countryman als Cooper D nicht erhältlich. Dann ist zwar ein City-Notbremssystem an Bord, die meisten sinnvollen Ausstattungen muss man aber extra bezahlen - ganz zu schweigen von den mannigfaltigen Möglichkeiten, den Mini optisch zu individualisieren. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Nissan Qashqai, Peugeot 3008, VW Tiguan.

- ⊕ großzügiges Platzangebot für die Passagiere, kräftiger Antrieb, bequemer Ein- und Ausstieg
- ⊖ teure Aufpreispolitik, nur kamerabasiertes ACC, Lücken in der aktiven Sicherheitsausstattung, kein Reifenpannenhilfsmittel Serie

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Der Mini ist sauber verarbeitet, die Verarbeitung gibt abgesehen von einzelnen knirschenden Teilen im Innenraum kaum Anlass zu Kritik. Im Innenraum wurden

für die Klasse recht hochwertige Materialien gewählt. Sorgfältig ist auch der Unterboden verarbeitet, er wurde großflächig verkleidet.

2,8 Alltagstauglichkeit

Vom größten aller Minis hätte man sich vielleicht etwas mehr als die 475 kg Zuladung erwartet. Die Wendigkeit ist ebenfalls eingeschränkt, bei mit Spiegeln über zwei Metern Breite und recht üppigen 11,6 m Wendekreis kein Wunder.

Die Anhängelast mit gebremsten Hänger liegt bei 1.500 kg, die Stützlast beträgt wie auch die Dachlast 75 kg.

⊕ Mit dem serienmäßigen, 51 l großen Tank kommt man auf Basis des EcoTest-Verbrauchs 960 km weit. Optional

gibt es einen 61 l großen Tank, dann schafft man 1.150 km ohne Tankstopp.

⊖ Serienmäßig ist keinerlei Hilfsmittel für Reifenpannen vorgesehen. Gegen Aufpreis kann man zwischen Runflat-Bereifung, einem Notrad (mit Wagenheber und Werkzeug) und einem Reifendichtmittel samt Kompressor wählen.

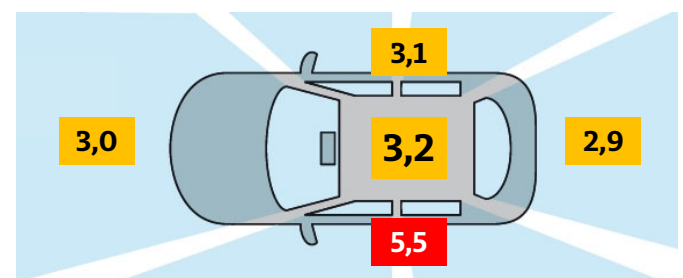
3,2 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Countryman ein durchschnittliches Zeugnis aus: Die hinteren Kopfstützen sind versenkbar, während die Dachsäulen recht breit ausfallen.

Optional gibt es wie im Testwagen LED-Scheinwerfer mit Stadt- und Autobahnlicht sowie Abbiegelicht. Die Ausleuchtung könnte etwas homogener und auch kräftiger sein, aber insgesamt können die Leuchten überzeugen. Es fehlt allerdings eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage. Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera oder auch ein Einparkassistent sind erhältlich - allerdings nur gegen Aufpreis.

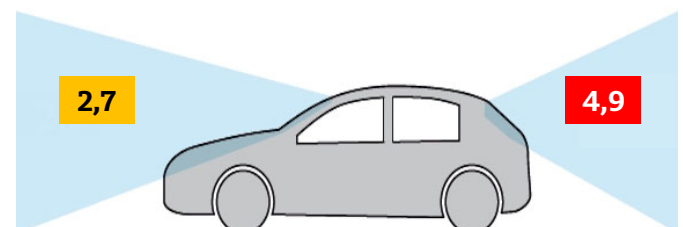
Rundumsicht

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.



Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Hier ist der Countryman der praktischste Mini: Bis auf den eher voluminösen Schweller gestaltet sich der Ein- und Ausstieg problemlos. Das geht auch auf das Konto der angenehm hoch montierten Sitze. Bei Dunkelheit erhellt die Umfeldbeleuchtung den Bereich um das Fahrzeug.

⊖ Optional ist ein Keyless-System. Dabei kann der Schlüssel zum Öffnen und Verschießen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben - man muss nur die Taster im Türgriff betätigen. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden

3,0 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen beträgt 315 l. Belädt man den großen Mini bis unters Dach, passen 480 l oder alternativ sechs Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, beträgt das Fassungsvermögen bis zur Fensterkante 670 l und bis unters Dach 1.230 l.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Mit der Option "automatische Heckklappenbetätigung" in Verbindung mit dem ebenfalls aufpreispflichtigen Keyless-Zugang öffnet und schließt sich Heckklappe vollautomatisch, indem man einen Fuß unter die Heckstoßstange schwenkt.

Der Kofferraum an sich ist gut zu beladen und hat ein zweckmäßiges Format, ist mit 76 cm aber nicht allzu lang. Die Ladekante ist 70 cm über der Fahrbahn und damit nicht

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist bei jedem Countryman dreigeteilt umlegbar, allerdings nicht vom Kofferraum aus. Dies geht aber leicht von der Hand. Hat man allerdings den im Dachhimmel befestigten mittleren Gurt benutzt, muss dieser vorher ausgehängt werden. Gesonderte Ablagen

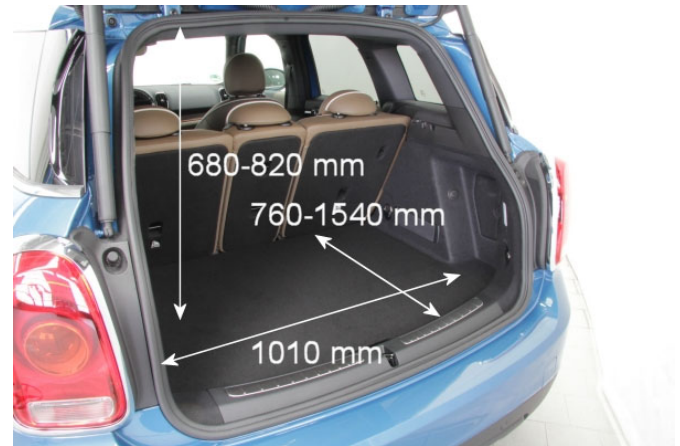
2,3 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen - die Tachoinstrumente werden dabei in der Höhe mit verstellt und liegen so immer gut im Blickfeld des Fahrers. Auf Höhe des Schalthebels findet sich ein Kippschalter, der den Motor anlässt. Dieser ist rot pulsierend beleuchtet. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, aber einfach erreichbar.

Das Fahrlicht lässt sich über einen Drehschalter aktivieren, der aber zu tief im Armaturenbrett links neben dem Lenkrad angeordnet und praktisch kaum einsehbar ist. Sowohl für die Nebelleuchten als auch für das Fahrlicht befindet sich eine Anzeige im Kombiinstrument. Das Fahrlicht und der Scheibenwischer schalten sich optional sensorgesteuert an und aus (im Testwagen). Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden, die automatische Fahrtlichtsteuerung (und damit auch das Abbiegelicht) aktiviert man am Lichtschalter. Hat man die automatische Wischersteuerung an Bord, ist allerdings keine manuelle Intervallschaltung mehr möglich.

Alle Schalter und Bedienelemente sind sehr gut beleuchtet



Mit 315 l Kofferraumvolumen bietet der neue Countryman deutlich mehr Platz als der Vorgänger (210 l).

zu hoch - angenehm ist gerade beim Entladen auch der auf der gleichen Ebene liegende Kofferraumboden.

findet man im Kofferraum in Form von Netzen an der Seitenwand - gegen Aufpreis. Ein Kofferraumtrennetz, das besonders bei dachhoher Beladung sehr sinnvoll ist, gibt es optional.

- wählt man das MINI Excitement Paket, gibt es eine umfangreiche Ambientebeleuchtung, deren Farbe frei einstellbar ist. Das Radio lässt sich gut bedienen und alle Informationen sind einwandfrei ablesbar. Die Schalter für Sitz-, Heckscheiben- und Spiegelheizung sind logisch gruppiert bei der Klimaanlagesteuerung untergebracht.



Verarbeitung, Materialauswahl und Funktionalität im Innenraum geben wenig Anlaß zur Kritik.

Die Fensterheber arbeiten auf Knopfdruck, nur die vorderen besitzen aber eine Auf-/ Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz, alle vier funktionieren auch mit ausgeschalteter Zündung noch für kurze Zeit. Per gut erreichbarer Lenkradtasten können Geschwindigkeitsregelung, Freisprecheinrichtung und Radio bedient werden. Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Neben dem normalen Tacho gibt es im Mini nun auch ein Head-Up-Display, das die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare

Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet (im Testwagen).

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

2,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig bietet der Cooper D nur eine Grundausstattung an Konnektivität mit einem Radio, einem USB-Anschluss und einem 3,5 mm-Klinkenstecker. Aufrüsten lässt sich aber: DAB, Sprachsteuerung, eine integrierte Festplatte, Navigation samt Echtzeit-Verkehrs-

informationen, weitere 12 V-Steckdosen hinten und im Kofferraum sowie das BMW-eigene Konnektivitätspaket samt Smartphone-Zugriff auf aktuelle Fahrzeugdaten und mehr.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn können auch Personen mit zwei Metern Größe sitzen, der dunkle Dachhimmel des Testwagens und die

hohe Fensterlinie lassen aber kein luftiges Raumgefühl aufkommen.

2,6 Raumangebot hinten

⊕ Hinten spielt der Countryman seine Trümpfe aus, denn in diesem Mini passen auch hinten über 1,90 m lange Passagiere hinein - wenn der jeweilige Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequemen Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze sind optional längs verschiebbar und die Lehnen in der Neigung justierbar. Vorn gibt es - gerade mit dem optionalen Ablagenpaket einiges an Stauraum, beispielsweise auch eine Schublade unter dem Fahrersitz.

⊖ Die Fondinsassen müssen Kleinkram oder Getränke in den Händen halten, denn bis auf die kleinen Ablagefächer in den Türen ist kein Stauraum vorhanden.

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Neben dem im Testwagen verbauten Standardfahrwerk gibt es auch eines mit verstellbaren Dämpfern, die man in Comfort oder Sport schalten kann.

Das normale Fahrwerk ist recht straff geraten und teilt den

Straßenzustand deutlich mit. Es spricht aber noch zufriedenstellend sensibel an und kann einen alltagstauglichen Komfort bieten. Bei höheren Geschwindigkeiten wird es angenehmer, eine gewisse Stuckerneigung bleibt aber.

2,7 Sitze

⊕ Der Testwagen hatte die optionalen Sportsitze samt elektrischer Verstellung mit Memoryfunktion für den Fahrersitz und die Außenspiegel. Das Gestühl ist sportlich, aber angenehm geformt und kann mit einer ausziehbaren Sitzfläche sowie Sitzneigungseinstellung punkten. Die Sitzposition leidet nur etwas unter der nicht längs verstell-

baren Mittelarmlehne und dem nicht höhenverstellbaren Gurt.

⊖ Hinten sitzt man deutlich unbequemer als vorn. Die Rückbank ist zwar kein Folterinstrument, bietet aber eben kaum Kontur und eine wenig angenehme Polsterung.

3,5 Innengeräusch

Das Innengeräuschniveau ist nicht gerade niedrig - gemessene 69,7 dB(A) bei 130 km/h sind ein hoher Wert. Vor

allem die Windgeräusche bestimmen bei dieser Geschwindigkeit die Szenerie.

3,1 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig, für eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Luftgütesensor und einstellbarer Intensität muss man extra bezahlen. Dann ist auch ein Luftgütesensor an Bord sowie Luftdüsen für die zweite

Sitzreihe. Die Temperatureinstellungen von Fahrer- und Beifahrerseite sind aber nicht synchronisierbar. Weiterhin erhältlich sind eine beheizbare Frontscheibe, Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der zwei Liter große Diesel-Vierzylinder ist ein guter Bekannter aus dem BMW-Konzern. Im Cooper D wird die Version mit 150 PS und 330 Nm eingesetzt. Damit sind souveräne Zwischensprints möglich, der Motor schiebt kräftig an. Laut Hersteller ist der Spurt von 0 auf 100 km/h

in 8,9 s erledigt, bei 208 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h dauert im zweiten und dritten Gang 5,7 Sekunden.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des Motors ist gerade angesichts des Diesel-Verbrennungsprinzips gelungen, weder Vibrationen noch Dröhnen stören merklich. Lediglich bei niedrigen Drehzahlen kommt ein Brummen vor.

Das Ansprechverhalten sowie die Leistungsentfaltung sind ebenso gelungen, schon aus dem Drehzahlkeller schiebt der Motor gut dosierbar und kräftig an - deutlich über 4.000 Umdrehungen wird es dann aber dieseltypisch zäh.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Eigentlich sind Kupplung sowie Schaltung des Sechsgang-Getriebes sehr gut gelungen: Prima erfüllbarer Schleifpunkt, knackige und sauber geführte Schaltgassen, dazu noch eine gute Abstufung der Gänge und ein mit 2.200 1/min niedriges Drehzahlniveau bei 130 km/h. Was aber je nach Fahrer/in störend auffällt, sind die hohen Bedienkräfte. Sowohl mit dem linken Fuß als auch mit der

rechten Hand muss entschlossen angepackt werden. Mini hat von allen Herstellern die höchste Frauenquote bei den Neuwagenkäufern, schwächere Frauen können hier durchaus Probleme beim Schalten bekommen.

Eine Gangempfehlung hilft, den ökonomischsten Gang zu wählen, die Start-Stopp-Automatik und die Berganfahrhilfe funktionieren tadellos.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Im Vergleich zu manch sportlich ausgelegtem Fahrzeug der Marke legt der Countryman mit seinem längeren Radstand ein entspannteres Fahrverhalten an den Tag - dennoch folgt er Spurrinnen bereitwillig. In Kurven schiebt er im Grenzbereich sicher über die Vorderachse, nur bei Lastwechseln drängt das Heck merklich Richtung Kurvenäußeres.

Das ESP greift dann sensibel, aber humorlos ein. Auch beim ADAC Ausweichtest gefällt die sichere Abstimmung, denn der Mini fährt leicht untersteuernd und mit merklichen ESP-Eingriffen durch den Parcours. Dabei bleibt er aber stets lenk- und berechenbar. Unter sportlichen Aspekten würde man sich aber weniger Seitenneigung und einen spontaneren Seitenkraftaufbau wünschen.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist noch gut gelungen, lässt aber gerade um die Mittellage Rückmeldung vermissen. Bei größeren Lenkwinkeln wird das Gefühl besser, hier stört dann eher das Wanken und der verzögerte Seitenkraftaufbau die anvisierte Linie.

⊖ Insgesamt ist die Lenkkraft auf einem hohen Niveau, wie auch die Bedienkräfte für Schaltung und Kupplung passt das nicht so recht zu einem Kompakt-SUV.

2,0 Bremse



















⊕ Die Bremse überzeugt mit kurzen Bremswegen von gemessenen 33,8 m. Das Pedalgefühl ist tadellos, die Bremse gut dosierbar.

2,6 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Eine kamerabasierte Abstand- und Kollisionswarnung ist serienmäßig, bis 60 km/h greift auch ein Notbremsassistent ein. Serienmäßig ist auch ein Geschwindigkeitsbegrenzer, gegen Aufpreis wird das System zum Tempomaten aufgerüstet, der auch bergab die Geschwindigkeit hält. Der optionale und bis 140 km/h einsetzbare Abstandregelautomat basiert ebenfalls auf der Frontkamera und ist damit nicht so leistungsstark wie andere Systeme, beispielsweise mit Radarerkenntung. Eine tief stehende Sonne sowie widrige Wetterverhältnisse können beim Mini schneller zu einem temporären Systemausfall sorgen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	nicht erhältlich
	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 (aktiv)

Neben dem normalen Tacho gibt es auch ein Head-Up-Display, das die für den Fahrer wichtigen Informationen allerdings nicht in die Frontscheibe, sondern in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest überzeugt der Countryman mit 90 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand 05/2017). Die Kopfstützen vorn schützen bis zu 1,86 m große Personen, hinten sind nur Personen bis knapp über 1,70 m geschützt. Wenigstens lässt sich auch die Kopfstütze des mittleren Sitzes so weit herausziehen.

2,7 Kindersicherheit

⊕ Löblich sind die serienmäßigen Isofix-Bügel am Beifahrersitz samt Schlüsselschalter zum Abschalten des Beifahrerairbags - anders als auf den hinteren äußeren Plätzen ist hier aber keine i-Size-Freigabe enthalten. Auch per Gurt lässt sich auf allen drei genannten Plätzen ein Kindersitz leicht befestigen, wenn auch hinten die Anlenkpunkte nicht für jeden Sitz optimal sind. Beim ADAC Crashtest erreicht der Countryman ordentliche 80 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen ist auch von Kindern leicht zu bedienen - so sollte es nicht sein. Der hintere Mittelsitz ist ungeeignet, um dort Kindersitze zu befestigen.

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der bayrische Brite 64 Prozent der Punkte - nicht berücksichtigt wurde dabei allerdings der optionale Fußgänger-Notbremsassistent. Die Motorhaube ist aktiv und hebt sich bei einem Personeneinfall an, um eine größere Knautschzone zwischen Motorhaube und Motorblock zu schaffen. Dies funktioniert ganz

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

Mit einer CO₂-Bilanz von 167 g/km kann der Mini in diesem Kapitel keine Glanzpunkte setzen und bewegt sich im klassenüblichen Rahmen - er erhält 28 von 60 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Litern auf 100 Kilometer.

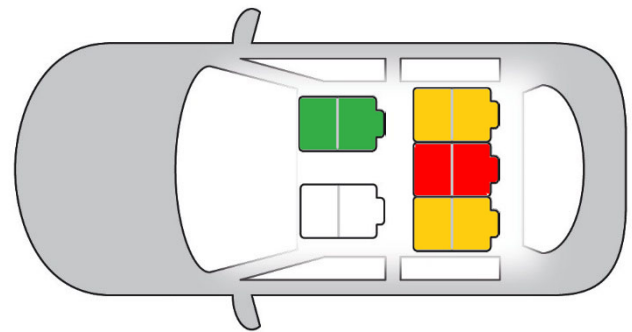
⊖ Ein Spurhalteassistent oder ein Totwinkelwarner sind auch für das neue Modell nicht erhältlich.

Serienmäßig ist eine SIM-Karte ins Auto integriert, über die nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt werden kann.

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

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)

gut, nur die vordere Haubenkante und der Windschutzscheibenrahmen sind noch recht unnachgiebig.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	6,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,9 Schadstoffe

31 von 50 möglichen Punkten holt das Diesel-SUV in diesem Kapitel. Die Messwerte sind eher unauffällig, nur im anspruchsvollen Autobahnanteil des EcoTest sind die

Stickoxidemissionen erhöht.

Insgesamt erhält der Cooper D Countryman 59 Punkte oder drei Sterne im EcoTest.

2,0 AUTOKOSTEN

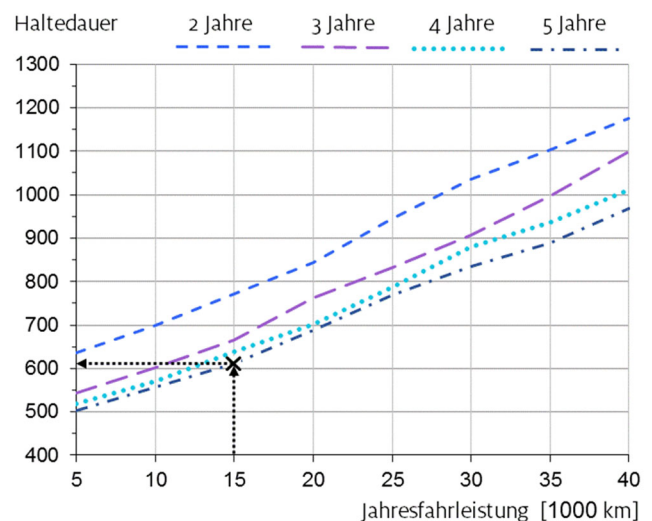
2,0 Monatliche Gesamtkosten

30.100 Euro beträgt der Grundpreis für den Countryman mit 150 PS Diesel, Frontantrieb und Handschaltung. Zumindest ist dann eine Kollisionswarnung samt City-Notbremsassistent an Bord. Essenzielle Dinge wie Klimaautomatik, bessere Scheinwerfer, Einpark- oder Pannenhilfe kostet aber Aufpreis. So landet man schnell bei einem deutlich höheren Preis, wie beim Testwagen: Der kostet 45.010 Euro.

⊕ Die im Vergleich zum Zahnriemen in der Regel weniger wartungsintensive Steuerkette des Motors oder auch die variablen, bis zu zwei Jahre oder 30.000 km langen Wartungsintervalle machen den Testwagen zu einem im Betrieb gar nicht so teuren Wagen. Auch die Versicherungseinstufungen sind noch im Rahmen, die Steuer ist mit 226 Euro aber dieseltypisch hoch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 610 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	One	Cooper	Cooper S	One D	Cooper D	Cooper SD Steptronic	JCW ALL4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1998	3/1496	4/1995	4/1995	4/1998
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	180/1250	220/1400	280/1350	270/1750	330/1750	400/1750	350/1450
0-100 km/h [s]	11,8	9,6	7,5	10,9	8,9	7,7	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	202	225	190	208	220	234
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 SP	5,5 SP	6,2 SP	4,1 D	4,3 D	4,6 D	7,4 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	126	126	141	109	113	121	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/20	15/20/20	17/23/22	17/21/22	17/23/22	18/23/23	17/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	92	92	132	170	226	242	188
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	555	595	672	569	610	670	808
Preis [Euro]	24.000	26.950	30.500	27.100	30.100	34.500	39.500

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder, Turbodieselmotor (Reihe), Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	330 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,3 l
CO ₂ -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/65 R16 W
Länge/Breite/Höhe	4.299/1.822/1.557 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/1.390 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Niederlande, Born

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,1/10,9/16,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,4/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,8/6,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	139 g/km (WTW* 167 g/km)
Reichweite	960 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.525/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/670/1.230 l

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

Betriebskosten	85 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	125 Euro	Wertverlust	336 Euro
Monatliche Gesamtkosten	610 Euro		
Steuer pro Jahr	226 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22		
Basispreis Cooper D Countryman	30.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.010 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.986 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	500 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/990 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (bei LED inkl.)	990 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	990 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	280 Euro/Serie/990 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	800 Euro°
Parklenkassistent (im Paket)	800 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	380 Euro/-
Head-Up-Display	600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	990 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (im Paket)	990 Euro°/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/290 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 900 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/500 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	170 Euro/490 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalliclackierung (grau metallic Serie)	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/980 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Juni 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.