



MINI One

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (75 kW / 102 PS)

Der Mini wurde modernisiert und erhielt darüber hinaus zukunftssichere Antriebe. Denn alle verfügbaren Motorisierungen erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP und die Benzinmotoren besitzen allesamt einen Partikelfilter. So beweist auch der Testwagen, der vom aufgeladenen 1,5-l-Dreizylinder Benziner mit 102 PS angetrieben wird, dass die Abgasnachbehandlung einwandfrei funktionieren kann und staubt im Ecotest die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel ab. Der aus der Messung resultierende Kraftstoffverbrauch von 6,3 l/100 km geht absolut gesehen in Ordnung, fällt für einen Kleinwagen aber nicht sonderlich gering aus. Zumal die Motorleistung für den Alltag zwar ausreichend, der Mini mit dem Aggregat aber bestimmt nicht übermotorisiert ist. Neu ist auch das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, das alternativ zum im Testwagen verbauten Sechsgang-Schaltgetriebe geordert werden kann.

Darüber hinaus wurden dem Mini Matrix-LED-Scheinwerfer spendiert (optional), die ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht erlauben und andere Verkehrsteilnehmer ausblenden. Darüber hinaus fanden nette Spielereien Einzug, wie der Union Jack in der Armaturenbrettblende innen (nachts beleuchtet) oder auch jeweils eine Hälfte davon in den Rückleuchten. Geblieben ist das eigenwillige Bedienkonzept, das den Fahrer allerdings im Alltag vor keinerlei Probleme stellt. Was allerdings schon etwas nervt, ist die Kombination aus dem sportlich straffen Fahrwerk und den kleinen Bedienflächen des Touchscreens. Denn aufgrund der recht ausgeprägten Fahrzeugbewegung gestaltet sich eine zielgenaue Betätigung etwas schwierig. Immerhin kann der Dreh-Drücksteller alternativ genutzt werden, wenn auch dieser nicht optimal, weil tief, angeordnet ist.

In einem Punkt ist sich Mini aber treu geblieben: Soll der Kleinwagen gut ausgestattet sein, muss man bereit sein, einen überdurchschnittlichen Preis für seinen Wagen zu entrichten. Der Testwagen beispielsweise hat einen Listenpreis von über 33.000 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo MiTo, DS Automobiles DS 3, Ford Fiesta, Opel Corsa.

- +** agile und sichere Fahreigenschaften, gutes Ergebnis bei der Rundumsichtmessung, gutes Platzangebot vorn, gute Materialqualität
- wenig Platz im Fond und Kofferraum, recht straffes Standardfahrwerk, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 1,4

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung gibt der Mini One ein gutes Bild ab. Die Karosserie zeigt sich akkurat gefertigt und die Türen fallen satt ins Schloss - dass die geöffneten Seitenscheiben dabei allerdings scheppern, passt nicht zum sonst soliden Eindruck. Das Interieur hinterlässt

3,5 Alltagstauglichkeit

Mit dem lediglich 40 l großen Tank kommt der Mini One nur bescheidene 635 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest). Maximal 365 kg dürfen dem Mini zugeladen werden, 60 davon auf dem Dach. Eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht, ist immerhin optional erhältlich.

Der gemessene Wendekreis fällt mit elf Metern zufriedenstellend aus. Mit seinen 3,82 m Länge und 1,94 m Breite kann man den kompakten Mini gut in der Stadt bewegen.

2,5 Licht und Sicht

Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den Mini One Aufpreis. Wählen kann man neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera und einen Parkassistenten. Die Scheibenwischer befreien die Windschutzscheibe zwar zuverlässig, aber sowohl links an der A-Säule als auch rechts oben bleibt ein relativ großer Bereich unberührt.

Ab Werk ist der Mini lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es einfaches LED-Licht sowie die im Testwagen verbauten adaptiven Matrix-LED-Scheinwerfer.



Trotz der nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen ist die Sicht nach hinten gut, auch aufgrund der relativ schmalen Dachsäulen.

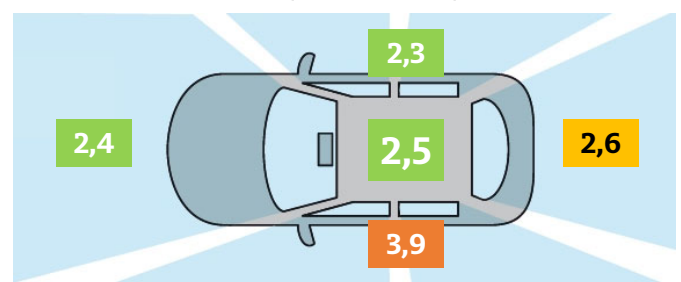
ebenfalls einen wertigen Eindruck, wenn auch die Kunststoffe zum Teil kratzempfindlich sind und auch die Innenspiegelverkleidung könnte besser fixiert sein. Der Motorraum und der Unterboden geben keinen Grund zur Klage.

⊖ Eine Anhängelast oder Stützlast ist für den One nicht angegeben. Serienmäßig ist keinerlei Hilfsmittel für Reifenpannen vorgesehen. Gegen Aufpreis kann man zwischen einer Bereifung mit Notlaufeigenschaften, einem Notrad (mit Wagenheber und Werkzeug) und einem Reifenreparaturset wählen.

⊕ Das Matrix-LED-Licht leuchtet die Fahrbahn gut aus, da bei aktiviertem Fernlichtassistent andere Verkehrsteilnehmer zwar ausgeblendet werden, das Fernlicht aber aufgeblendet bleibt. Nur der kleine Schatten zwischen Abblend- und Fernlicht gefällt nicht. Die Leuchtweite wird

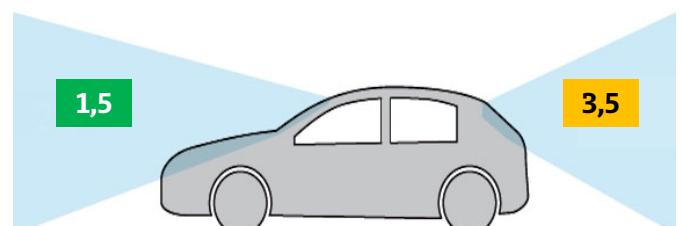
Rundumsicht

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.



automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist leider nicht erhältlich. Damit der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel nachts automatisch abblenden, muss Aufpreis bezahlt werden.

Dank der kompakten Karosseriemaße lässt sich der Mini gut überblicken bzw. abschätzen. Bei der ADAC

2,9 Ein-/Ausstieg

Der Mini One 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 projiziert (Option).

Da die Schweller tendenziell niedrig positioniert und die Türausschnitte nicht zu klein dimensioniert sind, kommt man vorn recht gut ins Fahrzeug - die Vordersitze liegen mit rund 40 cm über der Straße in akzeptabler Höhe. In den Fond gelangt man auch trotz Einstieghilfe nur mühsam,

4,5 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration (variabler Kofferraumboden unten) nur 135 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen überschaubare 190 l zur Verfügung. Getränkeboxen passen nur zwei in den Mini. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 395 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 665 l Volumen verfügbar.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar einfach öffnen und schließen, schwingt aber nicht besonders weit auf - eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich. Nur Personen bis ca. 1,80 m finden darunter Platz. Größere Personen sollten Acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss anstoßen. Während die Ladeöffnung in Bezug auf den Kofferraum ausreichend groß dimensioniert ist, sind die Kofferraummaße überschaubar.

2,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. Dies ist leicht und unkompliziert möglich. Gesonderte Ablagen findet man im Kofferraum nicht, Utensilien können lediglich unter

Rundumsichtmessung schneidet der Mini ebenfalls gut ab, da die Dachsäulen nicht zu breit und die Fensterflächen recht groß ausfallen.

⊖ Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

da der Einstiegsbereich schmal ausfällt. Nervig ist zudem, dass der jeweilige Vordersitz beim Zurückklappen nur in seine ursprüngliche Position zurückkehrt, wenn man ihn erst verschiebt und erst dann die Lehne nach hinten klappt. Darüber hinaus gibt es nur über der Beifahrertür einen Haltegriff.

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



Selbst für einen Kleinwagen ist der Kofferraum mit lediglich 135 l Volumen relativ klein.

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

Nachts wird der Kofferraum mit einer Lampe nur schwach ausgeleuchtet.

dem Kofferraumboden untergebracht werden. Dieser sowie die vier stabilen Zurrösen müssen allerdings extra bezahlt werden (Ablagenpaket). Im Paket enthalten ist auch eine 12-V-Steckdose und die Cargo-Position für die

Rückbank. Das bedeutet, dass die Lehne in einer senkrechten Position aufgestellt werden kann, was den Kofferraum etwas erweitert.

⊖ Vor allem das Zurückklappen der Rücksitzlehnen gestaltet sich umständlich, da man aufgrund der fehlenden Fondtüren nur mühsam nach hinten gelangt.

2,9 INNENRAUM

2,6 Bedienung

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen - die Tachoinstrumente werden dabei in der Höhe mitverstellt und liegen so gut im Blickfeld des Fahrers. Neben dem normalen Tacho gibt es im Mini optional nun auch ein Head-up-Display, das die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet (im Testwagen). Auf Höhe des Schalthebels findet sich ein Kippschalter, über den der Motor gestartet und abgestellt wird. Dieser ist rot pulsierend beleuchtet. 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 praktisch kaum einsehbar ist. Sowohl für die Nebelleuchten als auch für das Abblendlicht 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. Hat man die automatische Wischersteuerung an Bord, ist allerdings keine manuelle Intervallschaltung mehr möglich. Der optionale Fernlichtassistent wird am Blinkerhebel aktiviert. Alle Schalter und Bedienelemente sind sehr gut beleuchtet - wählt man das MINI Excitement Paket, gibt es eine umfangreiche Ambientebeleuchtung, deren Farbe frei einstellbar ist.

Das Multimediasystem lässt sich entweder per Berührung via Touchscreen oder per Dreh-Drück-Steller bedienen, letzterer ist recht weit unten und hinten am Mitteltunnel angebracht und liegt damit nicht gut zur Hand. Eine auf Antrieb zielgenaue Betätigung der recht kleinen Schaltflächen auf dem Touchscreen gestaltet sich in Verbindung mit dem straffen Fahrwerk und den daraus resultierenden Fahrzeugbewegungen etwas schwieriger. Die Menüführung des Infotainmentsystems ist aber logisch aufgebaut und alle Informationen sind einwandfrei ablesbar. Die Schalter für Sitz- und Heckscheibenheizung sind logisch gruppiert bei der Klimaanlagesteuerung untergebracht. Die Fensterheber

arbeiten auf Knopfdruck und besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. 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.

⊖ 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.

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

3,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig bietet der Mini One nur eine Grundausrüstung an Konnektivität mit einem Radio sowie einem USB-Anschluss. Aufrüsten lässt sich aber DAB+, ein Lautsprechersystem von Harman/Kardon, eine Sprachsteuerung, eine integrierte Festplatte und Navigation samt Echtzeit-Verkehrsinformationen. Ein Smartphone-Zugriff via Apple Carplay ist ebenfalls optional

möglich, allerdings zunächst nur für drei Jahre. Danach muss es erneut gegen Aufpreis verlängert werden. Darüber hinaus lassen sich Mobilfunktelefone optional auch kabellos laden.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis rund zwei Meter Größe genug Platz - Bein- und Kopffreiheit liegen auf ähnlichem Niveau. Die Innenbreite allerdings

fällt selbst für einen Kleinwagen gering aus und schmälert ebenso wie der dunkle Dachhimmel (Option) das Raumgefühl etwas.

4,2 Raumangebot hinten

⊖ Den hinteren Insassen steht deutlich weniger Platz zur Verfügung. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond nur für rund 1,75 m große Insassen - die Kopffreiheit fällt immerhin

etwas großzügiger aus. Aufgrund der geringen Innenbreite und der hohen Fensterlinie fühlt man sich hinten besonders eingeengt.

3,3 Innenraum-Variabilität

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

Für kleine Utensilien gibt es insgesamt wenig Ablagefächer, die zudem auch noch teilweise klein ausfallen wie

beispielsweise die Türfächer vorn. Hinten gibt es erst gar keine Türfächer, aber immerhin je einen Becherhalter links und rechts sowie Lehnentaschen.

3,2 KOMFORT

3,2 Federung

Neben dem im Testwagen verbauten Standardfahrwerk gibt es für den Mini optional ein straffer abgestimmtes Fahrwerk (ohne Tieferlegung) oder auch ein einstellbares Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control).

Bereits das Serienfahrwerk besitzt eine straffe Grundaulegung, die zum agilen Auftreten des Mini One passt, die In-

sassen aber nicht über Gebühr strapaziert. Auch wenn Einzelhindernisse oder auch Querfugen deutlich im Innenraum spürbar sind, schlagen diese nicht gnadenlos durch und werden dabei akustisch ordentlich gedämpft. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Mini aber bei regelmäßiger Anregung nervös, was auf langen Autobahnfahrten stressig ist.

2,9 Sitze

Neben den Basissitzen gibt es für den Mini auch stärker konturierte Sportsitze. Diese bieten zwar einen guten Halt, sind aber für Personen mit kräftiger Statur im Lendenbereich u.U. etwas zu eng geformt.

⊕ Der Testwagen hatte die optionalen Sportsitze vorn verbaut. Während sich der Fahrersitz ab Werk in der Höhe einstellen lässt, ist das rechts nur gegen Aufpreis möglich. Das Gestühl ist sportlich, für die meisten Fahrer aber dennoch angenehm geformt und kann mit einer

ausziehbaren Sitzfläche sowie Sitzneigungseinstellungspunkten. Die Sitzposition leidet etwas unter der nicht längs verstellbaren Mittelarmlehne und dem nicht höhenverstellbaren Gurt. Lordosenstützen für beide vorderen Sitze gibt es zusammen mit der optionalen Stoff-/Leder- oder Lederausstattung.

⊖ Hinten sitzt man deutlich unbequemer als vorn, da der Kniewinkel spitz ausfällt.

3,5 Innengeräusch

Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 70,3 dB(A) hoch aus. Bei dieser Geschwindigkeit sind vor allem Windgeräusche dominierend. Der Drei-

zylinder-Motor hält sich akustisch weitgehend zurück, zeigt sich aber bei Drehzahlen bis rund 2.000 1/min unter Last recht brummig.

3,3 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig, für eine Zweizonen-Klimaanlage mit Luftgütesensor und einstellbarer Intensität muss man extra bezahlen. Die Temperatureinstellungen von Fahrer- und Beifahrerseite sind aber nicht synchronisierbar.

Gegen weiteren Aufpreis sind beheizbare Vordersitze sowie eine beheizbare Windschutzscheibe und abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule erhältlich.

⊖ Hinten fehlen Luftdüsen, die für eine schnellere Klimatisierung des Fondraums sorgen könnten. Zudem lassen sich die hinteren Seitenscheiben weder versenken noch ausstellen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der Dreizylinder-Turbobenziner mit 1,5 l Hubraum leistet im One 102 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 190 Nm, das bereits bei 1.380 1/min anliegt. Auch wenn das Leergewicht des Mini "nur" 1.205 kg beträgt, zeigt der Kleinwagen eher verhaltene Fahrleistungen. Die Leistungswerte des Motors sind angemessen, weniger sollte es aber nicht sein.

So braucht es beispielsweise im vierten Gang elf Sekunden,

im fünften 13,6 s und im sechsten Gang sogar 17,4 s um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Verlangt man dem Motor hohe Drehzahlen ab, lassen sich Überholvorgänge in überschaubarer Zeit absolvieren - aus Tempo 60 sind die 100 km/h nach 6,4 s erreicht.

Aus dem Stand heraus knackt der One die 100 km/h-Marke laut Hersteller nach 10,3 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 193 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Obwohl nur mit drei Zylindern ausgestattet, läuft der 1,5-l-Benziner angemessen kultiviert und akustisch zurückhaltend. Unterhalb von rund 2.000 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 spontan auf Gasbefehle.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Getriebe im Mini lässt sich mit den kurzen Wegen knackig und dennoch präzise schalten. Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten liegen hoch. Den vorn links angeordneten Rückwärtsgang kann man auch bei noch leicht rollendem Fahrzeug einlegen, ohne dass es im Getriebe kracht. Das Einlegen funktioniert insgesamt einfach, der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten durch einen Widerstand (Schalthebel muss stark nach links gedrückt werden) gesichert. Die Kupplung lässt sich fein dosieren. Im Sportmodus (optional Mini Driving Modes) wird der Fahrer beim Zurückschalten unterstützt indem die Drehzahl beim Runterschalten durch leichtes

automatisches Zwischengas auf das Niveau des nachfolgenden Ganges angehoben wird. Dadurch ist kaum noch Rucken vorhanden, auch wenn die Kupplung unsensibel betätigt wird.

Eine gut sichtbare Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer darüber, wann er schalten sollte, um möglichst ökologisch unterwegs zu sein. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert insgesamt gut.

Die Gesamtübersetzung wurde tendenziell lang gewählt, wodurch der Motor bei Tempo 130 im größten Gang gerade einmal mit 2.600 Touren dreht.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 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) weitgehend neutral und zielgenau durch den Parcours lenken kann. Der Grenzbereich des Mini liegt hoch, kündigt sich durch leichtes Untersteuern an und ist dank des breiten Grenzbereichs auch von Normalfahrern gut beherrschbar. Provoziert man es und macht einen Lastwechsel in einer

Kurve, drängt das Heck zwar kräftig nach, im Bedarfsfall regelt das ESP aber rechtzeitig und stabilisiert den Mini wieder.

⊖ Befährt man schmale Landstraßen mit vielen Bodenwellen oder Rinnen, tut man gut daran, beide Hände am Lenkrad zu lassen. Jede Bodenwelle wird dem Fahrer über das Lenkrad nicht nur mitgeteilt, sondern lässt den Wagen sogar von der Linie abkommen. Sehr sportaffinen Fahrern mag dieses Verhalten entgegenkommen, im Alltag kann das sehr nervöse Verhalten aber durchaus stören.

1,8 Lenkung

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

⊕ Die Lenkung zentriert sauber und bietet dem Fahrer eine gute Rückmeldung - was auch an der eher geringen Lenkkraftunterstützung liegt. Grundsätzlich zeigt sich die Lenkung präzise, wodurch sich der Mini zielgenau über

kurvige Landstraßen dirigieren lässt. Schaltet man in den Sport-Modus (optionale Mini-Driving-Modes), wird das Lenkgefühl nochmals ein Stück besser. Die Lenkübersetzung wurde sehr direkt gewählt, entsprechend geringe Lenkwinkel sind notwendig. Von ganz links nach ganz rechts sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

2,4 Bremse

⊕ Die Bremse überzeugt mit kurzen Bremswegen von gemessenen 34,8 m. Das Pedalgefühl ist tadellos, die Bremse gut dosierbar.

2,9 SICHERHEIT

3,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Ab Werk ist die aktive Sicherheitsausstattung des Mini überschaubar, da es nur das elektronische Stabilitätsprogramm sowie eine direkt messende Reifendruckkontrolle gibt. Gegen Aufpreis bietet Mini den Driving Assistant an. Dieser beinhaltet Verkehrszeichenerkennung, einen Fernlichtassistenten, eine kamerabasierte Abstands- und Kollisionswarnung sowie einen Notbremsassistenten, der bis 60 km/h automatisch eingreift. Inbegriffen ist auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Diese ist allerdings nur bis Tempo 140 einsetzbar und basiert ebenfalls auf der Frontkamera. Damit ist sie nicht so leistungsstark wie andere Systeme, beispielsweise mit Radarererkennung. Eine tief stehende Sonne sowie widrige Wetterverhältnisse können beim Mini schneller zu einem temporären Systemausfall sorgen. Auf Wunsch kann man die Abstandsregelungsfunktion auch deaktivieren und einen üblichen Tempomaten für Geschwindigkeiten oberhalb von 140 km/h verwenden.

Neben dem normalen Tacho gibt es optional ein Head-Up-Display, das die für den Fahrer wichtigen Informationen allerdings nicht in die Frontscheibe, sondern lediglich in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet. Eine Müdigkeitserkennung ist ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Ein Spurhalteassistent oder ein Totwinkelwarner sind nicht erhältlich.










2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der Mini ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Bei den ADAC Crashtests erreicht der Dreitürer bei der Insassensicherheit 79 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt erhält der Mini vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Crashtest (Stand: 12/2014).

Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für Personen bis knapp 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 1,75 m aus.

⊕ Serienmäßig ist der Mini One 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsassistent	Option
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	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

übermittelt. Das Warndreieck ist gut erreichbar im Kofferraumdeckel untergebracht.

2,8 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erreicht der Mini 73 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

⊕ Löblich sind die serienmäßigen Isofix-Bügel am Beifahrersitz samt Schlüsselschalter zum Abschalten des Beifahrerairbags sowie auf den zwei Fondsitzen. Auch per Gurt lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen leicht befestigen.

⊖ Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist aufgrund der fehlenden Fondtüren mäßig, wodurch es mühsam ist, Kindersitze zu montieren.

3,5 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält die dreitürige Variante des Mini gute 66 Prozent der möglichen Punkte. Der Mini ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini One liegt im Ecotest bei 6,3 l Super Plus pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 173 g/km - das beschert dem Kleinwagen 26 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Mini 6,5 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 7,1 l pro 100 km. Für einen Kleinwagen sind das keine besonders niedrigen Werte, absolut gesehen landet der One damit im akzeptablen Mittelfeld.

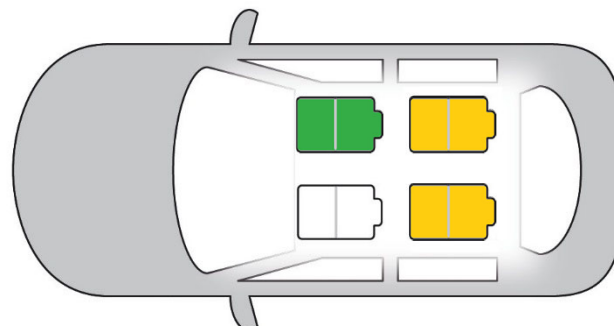
1,0 Schadstoffe

⊕ Der Mini kann bei den Schadstoffen glänzen. Dank sehr guter Abgasnachbehandlung erreicht er hier die vollen 50 Punkte. In der Summe kommt er somit auf 76 Punkte und vier Sterne im Ecotest.

⊖ 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)

⊕ Optional gibt es im Driving Assistant-Paket einen City-Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung. Droht bis Tempo 60 ein Zusammenstoß, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,4 AUTOKOSTEN

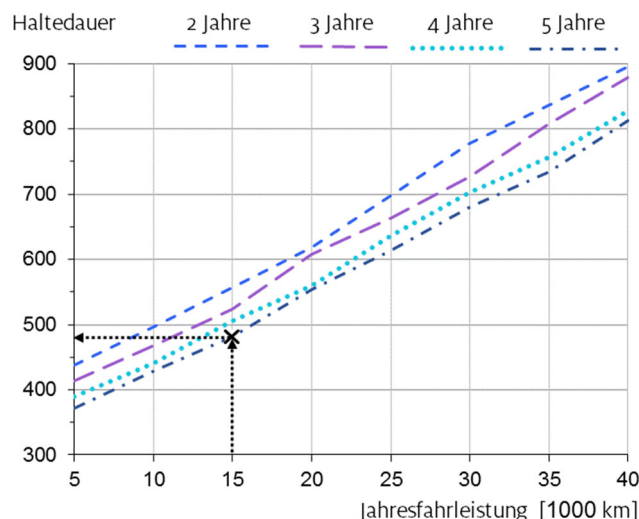
1,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis von 18.950 Euro erscheint für einen Mini zunächst akzeptabel. Betrachtet man allerdings dann die magere Serienausstattung, entpuppt sich der One als teures Vergnügen. Stattet man ihn zudem noch ordentlich aus, kann der Preis auch schnell wie beim Testwagen auf über 33.000 Euro ansteigen.

Der 1,5-Liter-Benziner ist zumindest nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP zertifiziert, in der Praxis dank Ottopartikelfilter sauber und somit zukunftssicher. Die Aufwendungen für die Versicherung halten sich einigermaßen in Grenzen. Für die Kfz-Steuer müssen in Deutschland jährlich 84 Euro bezahlt werden. Gut sind die Serviceintervalle, die das Auto je nach Nutzung individuell festlegt. Intervalle bis zu 30.000 km oder 24 Monaten sind so möglich. Der Benzinmotor verfügt über eine wartungsarme Steuerkette.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 482 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	One First	One	Cooper	One D	Cooper D	Cooper SD Steptronic
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	3/1499	3/1496	3/1496	4/1995
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	75 (102)	100 (136)	70 (95)	85 (116)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/1250	190/1380	220/1480	220/1500	270/1750	360/1500
0-100 km/h [s]	13,0	10,3	8,0	11,2	9,2	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	193	210	190	205	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 SP	5,4 SP	5,4 SP	3,8 D	3,9 D	4,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	122	122	122	99	102	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	18/19/19	17/19/21	17/19/23	17/19/23	17/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	84	84	84	150	156	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	482	485	504	468	490	568
Preis [Euro]	16.950	18.950	21.300	21.000	23.200	28.950

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	75 kW/102 PS bei 3.900 1/min
Maximales Drehmoment	190 Nm bei 1.380 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	122 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,07 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	175/65 R15 H
Länge/Breite/Höhe	3.821/1.727/1.414 mm
Leergewicht/Zuladung	1.215/355 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	211/731 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/60 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Oxford, England

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,0/13,6/17,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,0/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,7/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	147 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	635 km
Innengeräusch 130 km/h	70,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.940 mm
Leergewicht/Zuladung	1.205/365 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	145/395/655 l

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

Betriebskosten	131 Euro	Werkstattkosten	53 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	198 Euro
Monatliche Gesamtkosten	482 Euro		
Steuer pro Jahr	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/19		
Basispreis One	18.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.733 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	-/850 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Matrix-LED-Licht)	1.250 Euro°
Regen-/Lichtsensor	120 Euro°
Fernlichtassistent (Driving Assistant)	ab 990 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	250 Euro°/250° Euro/990 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	440 Euro°/350 Euro°
Parklenkassistent (bei PDC dabei)	790 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	340 Euro°/-
Head-Up-Display	600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (Driving Assistant)	990 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	290 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/290 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.740 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/370 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel links	150 Euro°/450 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/50 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung (nur Grau, sonst 500 Euro)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/900 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,4

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

Stand: November 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand