

Mini Cooper D Clubman (DPF)

Viertürige Kombilimousine der Kleinwagenklasse (80 kW / 110 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der neue Mini Clubman ist eine gelungene Reminiszenz an die Kombi-Version des Ur-Mini. Der neue hat die praktischen Hecktüren von seinem alten Vorbild, als Novum bringt die moderne Variante die kleine, gegenläufig öffnende Türe auf der Beifahrerseite mit, die einen großen Einstiegsbereich zum Erklimmen der Rücksitze freigibt. Diese bieten nun dank längerem Radstand mehr Platz für Passagiere. Ein Raumwunder ist der Mini Clubman damit noch nicht, aber vier Leute können schon mal eine kleine Reise wagen. Die agilen Fahreigenschaften und das Go-Kart ähnliche Fahrgefühl hat der Clubman von seinem aktuellen Mini-Bruder, ebenso die hochwertige Verarbeitung und den sparsamen Motor, der angenehm ruhig läuft und sich als gleichmäßiger und weniger reißender Kraftspender zeigt. Übernommen hat er auch seine karge Basisausstattung und die selbstbewußte Preisgestaltung. Den Mini Clubman gibt's ab 19.900 Euro, als Cooper D Clubman werden mindestens 21.600 Euro fällig – Premium-Sparen ist teuer. **Karosserievarianten:** Mini (Limousine) und Mini Clubman (Kombi). **Konkurrenten:** keine.



- + sehr gute Verarbeitung
- + gute Sitze
- + gute Fahrleistungen
- + sehr gute Schaltung
- + sicheres und sportliches Fahrwerk
- + leistungsfähige Bremse
- + hohes Sicherheitsniveau
- + günstiger Verbrauch
- + sauberes Abgas
- + besonders wertstabil

- unübersichtliches Armaturenbrett
- hohe Anschaffungs- und Fixkosten

Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,8

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen durchweg guten Eindruck, das gilt für die Bleche wie für die Kunststoffe. Viele der unkonventionellen Details sind eine gekonnte Reminiszenz an den legendären Ur-Mini. Die Kunststoffeinfassungen an den Kotflügeln und an den Schwellern schützen vor kleinen Dellen von fremden Autotüren beim Parken. Die Unterbodenverkleidung reduziert Luftwirbelungen, Geräuschemissionen und den Kraftstoffverbrauch. Mit verschiedenen Ausstattungspaketen lässt sich die Karosserie und der Innenraum mit viel "Chrom" aufwerten. Die Qualität im Innenraum kann ebenso überzeugen, alles ist sauber verbaut und sitzt passgenau und fest - zweifelsohne Premiumqualität. Nettes Detail: die Mittelkonsole, die Seitenverkleidungen in den Türen und das Dach im Bereich der B-Säule lassen sich indirekt in verschiedenen Farben beleuchten. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen praktisch nicht, Kunststoffeinlagen schützen die Schweller vor Lackkratzern. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt.
- Mit den serienmäßigen Runflat-Reifen darf bei Druckverlust bei

maximal 80 km/h nur noch 150 km gefahren werden, ein richtiges Reserverad gibt es nicht, nur optional ein Notrad.

Sicht

Note: 2,6

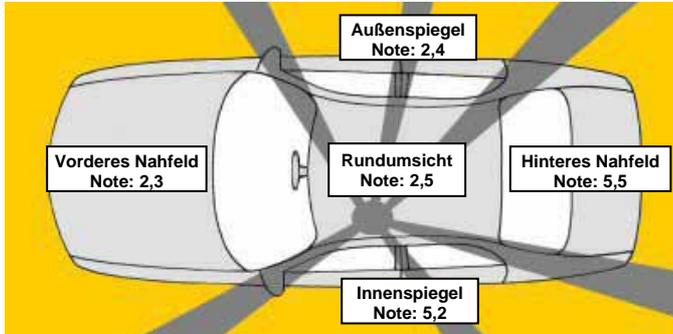
- + Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Bei



Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht, auch nach schräg hinten, im Clubman verhältnismäßig gut.

der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der Mini noch gut ab, die beheizten Außenspiegel (Heizung Extra) sind groß, der Bodenblick nach vorne im guten Bereich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Auf Wunsch sind helle Xenon-Scheinwerfer und eine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich. Der Mini lässt sich leicht einparken, auch eine akustische Einparkhilfe ist erhältlich.

- Im Innenspiegel sieht man wenig. Der Blick nach hinten wird eingeschränkt durch die hohe Fensterkante (schlechter Bodenblick) und die breite Strebe in der Mitte.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

Die Türbremsen der Vordertüren sind zu schwach ausgelegt, bei schwungvollem Türöffnen oder an Steigungen können die Türen kaum offen gehalten werden; die kleine hintere Türe und die Hecktüren bleiben dagegen zuverlässig geöffnet.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten im Dunkeln zu leicht. Vorne ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem, sofern genügend Platz zum Nachbarauto vorhanden ist. Die breiten, rahmenlosen Türen lassen sich dann sehr weit öffnen. Der Schweller ist sehr niedrig, auch der Abstand zwischen Schweller und Sitz fällt klein aus. Auf der Beifahrerseite bietet der Clubman eine kleine gegenläufig öffnende Türe, die auch nach hinten in Kombination mit der Einstiegshilfe des Beifahrersitzes ein verhältnismäßig komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht. Nach dem



Die kleine, zusätzliche Türe auf der Beifahrerseite erleichtert das Ein- und Aussteigen im Fond.

Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,5

Im Gepäckabteil steht ein Volumen von 220 l zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Laderaum auf 465 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Ein Kofferraumvolumen von 220 l ist für eine Kombilimousine natürlich bescheiden.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

- + Die seitlich angeschlagenen Kofferraumtüren lassen sich sehr leicht öffnen (elektrisches Schloss). Mit einer Höhe von 64 cm ist die Ladekante angenehm niedrig; ist der Zwischenboden (optionales Gepäckpaket) eingesetzt, stört keine Bordwand, Be- und Entladen fällt sehr leicht. Zudem die Ladeöffnung sehr groß ist und das Gepäckabteil über ein praktisches Format verfügt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

- + Die mittig geteilte Rücksitzlehne lässt sich sehr leicht von hinten aus vorklappen. Mit dem optionalen Gepäckpaket mit doppeltem Ladeboden ergibt sich dann eine ebene Ladefläche. Für kleine Utensilien stehen zwei Ablagefächer in den Hecktüren zur Verfügung.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 2,3

- + Die Ergonomie und Bedienbarkeit des Mini ist insgesamt gut, an einigen Stellen leidet sie unter Design-Spielereien. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen, die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel befindet sich an griffgünstiger Stelle. Die Sitze lassen sich manuell, aber dennoch ohne viel Kraft problemlos einstellen. Fensterheber und Außenspiegeleinsteller funktionieren elektrisch, das Abblendlicht schaltet sich bei Dunkelheit automatisch zu (Option). Gegen Aufpreis kann ein leicht verständliches Navigationssystem bestellt werden, dessen Display sich übersichtlich in Armaturenbrettmitte befindet. Der optionale Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Ab Modelljahr 2008 erhalten alle Mini die EfficientDynamics-Komponenten, die auch BMW einsetzt; diese umfassen unter anderem eine Start-Stopp-Automatik für den Motor, der damit bei stehendem Fahrzeug abgeschaltet wird und sofort wieder startet, sobald man die Kupplung betätigt - dies funktioniert einwandfrei in der Praxis und führt zu keiner Beeinträchtigung, senkt aber besonders im Stadtverkehr den Verbrauch.

- Die Heizungsschalter befinden sich weit unten in der Mittelkonsole und sind durch die in schwachem grau aufgemalten Piktogramme nur unter großer Mühe zu erkennen (beleuchtet noch schwieriger). Aber auch die Kippschalter in der Mittelkonsole sind unpraktisch, weil die Funktionen kaum auseinander zu halten sind. Die Funktionen des Radios sind höher und damit günstiger platziert, aber mit den verstreuten Knöpfen und Drehreglern in mehreren Ebenen sehr gewöhnungsbedürftig. Ungünstig ist, dass sich vor dem Fahrer der unwichtigere Drehzahlmesser befindet und der viel wichtigere (riesige) Tacho in Fahrzeugmitte. Die Lenksäulenhebel sind ebenfalls wenig praktisch, denn sie haben keine festen Arretierungen mehr; so weiß man nie genau, was man gerade eingestellt hat. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte, das ist besonders ungünstig, wenn die Abblendlichtautomatik aktiviert ist und der Fahrer nicht wirklich weiß, ob das Licht auch an ist. Das optionale Multifunktionslenkrad hat zu viele Druckschalter, die lange Eingewöhnung erfordern. Die Fenster funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.



Die Verarbeitung ist für einen Kleinwagen von guter Qualität, die Funktionalität muss jedoch hinter dem ausgefeilten, mit Liebe zum Detail ausgeführten Innenraumdesign zurückstehen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

Für seine Klasse ist die Innenbreite des Mini Clubman noch zufriedenstellend.

- + Das Raumgefühl ist recht großzügig. Zu verdanken ist das der weit vorn angebrachten, steil stehenden Windschutzscheibe. Außerdem ist die Kopffreiheit enorm. Der höhenstellbare Fahrersitz lässt sich noch für über 1,90 m große Fahrer zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 4,3

- Hinten sitzt man trotz des längeren Radstandes gegenüber dem normalen Mini immer noch etwas beengt; wenngleich mehr Beinfreiheit zur Verfügung steht, reicht sie nur für 1,70 m große Personen zum bequemen Sitzen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Ebenso die Innenbreite ist nicht gerade üppig, auch wenn sie für zwei Mitfahrer durchaus genügt.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 1,9

Optional ist ein härteres Sport-Fahrwerk zu haben (im Testwagen nicht enthalten). Das passt gut zum sportlichen Charakter eines Cooper S, der hier getestete Diesel ordnet sich aber eher in der ruhigeren Fraktion ein. Auf besseren Straßen ist beim Sport-Fahrwerk zwar ein gewisser Restkomfort vorhanden, nicht aber

wenn die Fahrbahn gröbere Unebenheiten aufweist. Dann erfordert die Federung von den Insassen echte Nehmerqualitäten.

- + Beim Standard-Fahrwerk spricht die Federung gut an, so dass kleinere Vertiefungen und einzelne Erhebungen der Straße akzeptabel geschluckt werden. Der Clubman liegt ruhig auf der Straße, die Seitenneigung sowie die Wankbewegungen sind gering.

Sitze

Note: 2,0

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

- + Die Sitze sind recht straff gefedert, bieten dennoch genügend Komfort. Durch die sportliche Ausformung gewähren sie festen Seitenhalt. Für optimale Rückenunterstützung ist eine einstellbare Lordosenstütze vorhanden. Der Fahrersitz ist serienmäßig höhen-einstellbar und bietet selbst sehr groß gewachsenen Personen eine entspannte Sitzposition. Für den Beifahrersitz kostet die Höheneinstellung Aufpreis. Die beiden Rücksitze haben eine ausreichend hohe Lehne mit angenehmer Schräge.
- Die Sitzflächen sind hinten recht flach, so dass sie bei Erwachsenen die Oberschenkel zu wenig unterstützen.

Innengeräusch

Note: 2,8

Der Geräuschpegel im Innenraum ist bis Tempo 130 durchschnittlich, bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutliche Windgeräusche.

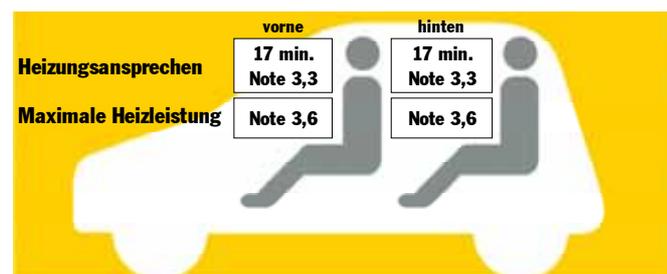
Heizung, Lüftung

Note: 3,2

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizwirkung ist auf den vorderen wie auf den hinteren Plätzen durchschnittlich, das gilt auch für die Zeitdauer, bis im Innenraum angenehme Temperaturen erreicht sind.

- + Bei starker Sonne ist das weit vorgezogene Dach sehr angenehm, weil Fahrer und Beifahrer im Schatten sitzen. Auch die Seitenscheiben stehen recht steil. Die optionale Klimaanlage sorgt im Sommer innen für angenehme Temperaturen, das Belüftungssystem arbeitet aber nicht ganz zugfrei.
- Die hinteren Fenster können nicht geöffnet oder ausgestellt werden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Die Fahrleistungen sind sehr gut, der neue Diesel-Motor ist spürbar besser als der alte. Er zieht bereits aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch, hat sein volles Drehmoment von 240 Nm bei 1750 U/min (Overboost 260 Nm bei 2000 U/min.). So ist trotz langer Getriebeübersetzung schaltfaules Fahren möglich und auch Überholvorgänge sind schnell erledigt.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich mit wenig Vibrationen und kultiviert, nur bei sehr niedrigen Drehzahlen zeigt er sich brummig.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge lassen sich leicht und präzise schalten, die Wege sind kurz und knackig. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Das Sechsgang-Getriebe ist insgesamt sehr lange übersetzt, aber dennoch gut abgestuft - die einzelnen Ganganschlüsse sind stimmig. Die lange Übersetzung macht besonders in der Stadt etwas mehr Schaltarbeit nötig, was aber mit dem knackigen Getriebe eine Freude bereitet.

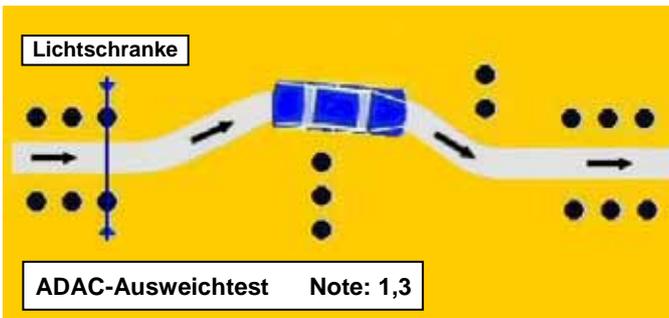
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Das Auto verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe, genügend zentrierende Lenkung (außer bei Volllast, siehe Kapitel Lenkung). Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Ein Kontrollsystem informiert über einen eventuellen Reifenluftdruckverlust. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Mini sehr gut ab, er bleibt einwandfrei beherrschbar, nicht zuletzt dank effektiv regelndem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC).



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Auf kurvenreicher Strecke ist der Mini mit seiner direkten Lenkung und seinen geringen Wankbewegungen in seinem Element. Bei leichter Untersteuertendenz hält er auch bei hohem Tempo seine Spur. In kritischen Situationen hilft das DSC (Serie), Schleudern bereits im Ansatz zu unterdrücken.

Lenkung*

Note: 2,0

- + Die Lenkung spricht selbst bei höchstem Tempo spontan an, ohne nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt ausgezeichneten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und das knappe Karosseriefornat sorgen für extreme Handlichkeit.
- Mit 11,3 m fällt der Wendekreis für diese Fahrzeugklasse recht groß aus.

Bremse

Note: 1,1

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 36 Meter erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer, in Notsituationen das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4

- + Der Mini Clubman verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätssystem DSC und einen Bremsassistenten. Mit den Run-Flat-Reifen wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, auf ein Minimum reduziert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Bei einem Crash wird durch einen Sensor automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für fast 1,90 m große Personen. Hinten sind sie für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer weit genug ausziehbar. Sie haben knappe horizontale Abstände zu den Köpfen und feste Arretierungen, können deshalb optimal wirken. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme mit den vorhandenen Gurten wackelfrei unterbringen, besser noch mit Isofix. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist optimal, die Gurtschlösser sind kurz genug und die Gurte in ihrer Länge ausreichend dimensioniert. Nur gegen Aufpreis ist der rechte Frontairbag abschaltbar, dann dürfen auf dem Beifahrersitz Kinder gesichert werden.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

- Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Beim Fußgänger-Crash nach EuroNCAP-Norm erreicht der Mini zwei von vier möglichen Sternen.

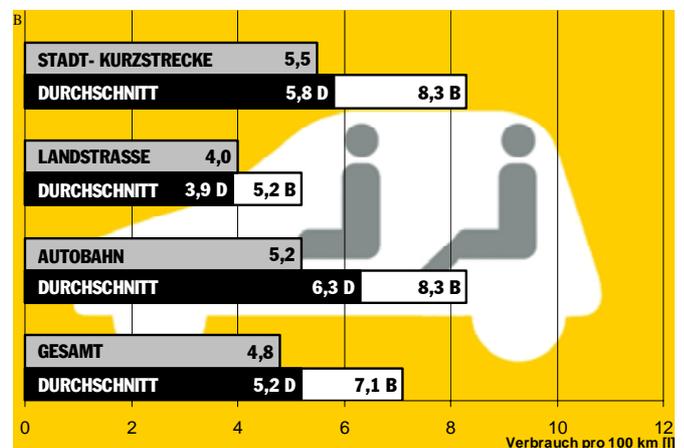
Verbrauch/Umwelt

Note 2,0

Verbrauch*

Note: 2,1

- + Dass sich Fahrfreude und Kart-Feeling auch mit einem zeitgemäß niedrigen Verbrauch kombinieren lassen, zeigt der Mini Cooper D



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

Clubman. Sein Durchschnittsverbrauch nach ADAC-EcoTest-Kriterien liegt bei 4,8 l Diesel pro 100 km. Innerorts benötigt er 5,5 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,2 l/100 km. Diese Prüfstandswerte lassen sich bei zurückhaltender Fahrweise auch in der Praxis realisieren. Wer oft schnell unterwegs ist, muss mit Verbräuchen zwischen 6 und 7 l/100 km rechnen.

Abgas

Note: 1,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, Partikel werden mit einem geschlossenen System fast vollständig herausgefiltert. Mit gemessenen 123 g CO₂-Ausstoß pro km liegt der Cooper D Clubman unter dem mittelfristigen Ziel der Hersteller von 130 g CO₂ pro km.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,2

Betriebskosten

Note: 0,8

- + Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen; da der Mini Clubman in der Diesel-Variante einen sehr niedrigen Verbrauch aufweist, kann er in diesem Kapitel eine sehr gute Note erzielen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,0

Der Mini besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner und alle 40.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 180.000 km ausgetauscht.

- + Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km gewechselt werden muss. Der zweijährige Service kommt vor allem dem Wenig- bis Normalfahrer zugute, der dadurch weniger oft die Werkstatt aufsuchen muss. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile, wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut.
- Die teuren Werkstattstundenpreise (BMW-Niveau) verhindern jedoch eine bessere Benotung. Wie BMW gewährt auch Mini noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

Wertstabilität

Note: 1,0

- + Die neuen, unter BMW entwickelten Mini's erfreuen sich einer

hohen Beliebtheit, entsprechend stabil verhält sich ihr Restwertverlauf. Auch dem Clubman, insbesondere mit dem sparsamen Dieselmotor, wird ein sehr positiver Restwertverlauf prognostiziert.

Kosten für Neuanschaffung

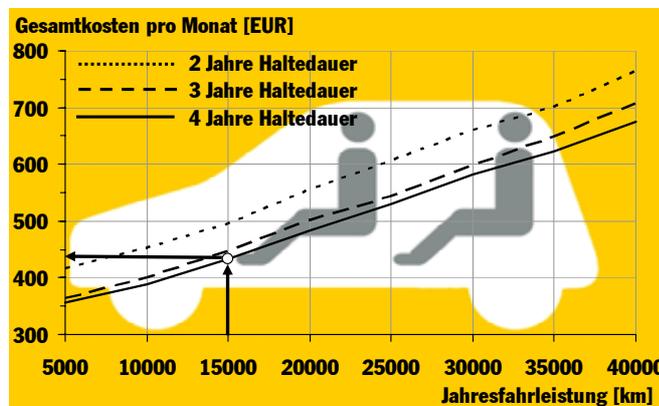
Note: 5,5

- Hier das finsterste Kapitel des Mini: der Preis. Fällt der Grundpreis von 21.600 Euro (Stand März 2008) für einen Kleinwagen schon ausgesprochen üppig aus, schlägt der Blick in die Aufpreisliste dem Fass den Boden aus - sogar eine einfache Klimaanlage soll man noch mit fast 1.000 Euro extra bezahlen. Auch ein zweiter Funkfernbedienschlüssel kostet noch 50 Euro! Wer sich das eine oder andere feine Extra gönnt, treibt den Kaufpreis schnell auf 30.000 Euro.

Fixkosten

Note: 4,7

- Bei den festen Kosten kann der Mini auch nicht punkten, Haftpflicht-, Teilkasko- und Vollkaskoeinstufung sind ungünstig und damit die Versicherungsbeiträge entsprechend hoch. Auch der Staat langt mit der KFZ-Steuer mehr zu als bei einer Benzin-Motorisierung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 432 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Cooper	Cooper S	Cooper D
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560
Leistung [kW(PS)]	88(120)	128(175)	80(110)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	160/4250	240/1600	240/1750
0-100 km/h[s]	9,8	7,6	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	224	193
Verbrauch pro 100 km [l]	6,5S	7,3S	4,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/17/19	14/20/23	17/18/22
Steuer pro Jahr[Euro]	108	108	247
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	428	511	433
Grundpreis[Euro]	19.900	23.900	21.600

Aufbau:

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

KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

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

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/4,0/5,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	109 g/km/ 122 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3945 mm/1683 mm/1426 mm
Leergewicht/Zuladung	1290 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/465 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/750 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	830 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	87 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	218 Euro
Monatliche Gesamtkosten	432 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/22
Grundpreis	21.600 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	1540 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	310 Euro°
Regensensor	120 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	150 Euro°
Xenonlicht	670 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	960 Euro/1290 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1440 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Außenspiegel, beheiz-/anklappbar	240 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Nebelscheinwerfer	130 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum 2,5

Verarbeitung	1,8
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,2
Kofferraum-Variabilität	1,9

Innenraum 2,8

Bedienung	2,3
Raumangebot vorne*	2,5
Raumangebot hinten*	4,3
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort 2,3

Federung	1,9
Sitze	2,0
Innengeräusch	2,8
Heizung, Lüftung	3,2

Motor/Antrieb 1,6

Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	2,0

Fahreigenschaften 1,4

Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,0
Bremse	1,1

Sicherheit 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,4
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	3,0

Umwelt 2,0

Verbrauch*	2,1
Abgas	1,9

Wirtschaftlichkeit* 3,2

Betriebskosten*	0,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,0
Wertstabilität*	1,0
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,7

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2008