



## Mini Cooper D Clubman Steptronic

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Die Marke MINI steht insbesondere seit der Übernahme und Belegung durch BMW für Fahrzeuge der nicht alltäglichen Art. Auch der neue Clubman mit seinen unkonventionellen Flügeltüren am Heck führt die Tradition fort. Nimmt man ihn genauer unter die Lupe, stellt sich heraus, dass der Clubman gewöhnlicher ist, als die Fassade vermuten lässt. Er setzt im Gegensatz zur Vorgängerversion auf gewöhnliche vier Türen für die Passagiere und die Lenkung ist nicht mehr so direkt ausgelegt. Der MINI wirkt dennoch agil, insgesamt aber erwachsener, wozu auch der sehr lange Radstand beiträgt. Eingefleischten Fans der Marke ist hier vielleicht zu wenig MINI-typisches Fahrgefühl übrig geblieben. Von der Neuausrichtung profitieren aber scheinbar profane, im Alltag allerdings wichtige Eigenschaften. Die Bedienung ist nun schlüssiger, wenn auch das Design der Schalter immer noch verspielt ist. Alle Funktionsgruppen sind logisch angeordnet. Das Bedienkonzept des Infotainmentsystems (i-Drive), das von BMW übernommen ist, kann überzeugen. Eine MINI-Tugend hat der Clubman aber nicht abgelegt: Durch mannigfaltige Ausstattungsvarianten kann der eh schon nicht niedrige Grundpreis von 21.900 Euro für den Basisbenziner deutlich nach oben geschraubt werden. Im ADAC Autotest ist der MINI Cooper D Clubman mit einem Grundpreis von 28.850 Euro angetreten. Verbaut sind dann ein zwei Liter großen Diesel mit 150 PS und ein Achtgang-Automatikgetriebe. Ein happiger Preis für einen Wagen der unteren Mittelklasse, sei er auch noch so individuell. Zudem ist die Ausstattungsliste lang und beinhaltet einige sinnvolle Extras, die komfort- wie auch sicherheitsrelevant sind. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Cabriolet, Countryman, Paceman. **Konkurrenten:** SEAT Leon ST, Audi A3 Sportback, u.a.

- + sicheres Fahrverhalten, gute Bedienbarkeit, saubere Abgase
- keine Garantie serienmäßig, hoher Preis



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,2 Langstrecke

3,0 Transport

2,3 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube  
[www.bitly.com/clubmanvideo](http://www.bitly.com/clubmanvideo)

Stand: Februar 2016  
 Text: Christoph Pauly

⊕ Die Karosserie des MINI Clubman ist recht gut verarbeitet - wenn auch noch Steigerungspotential besteht, gerade im Bereich der Spaltmaße. Diese sind ungleichmäßig und groß. Auch sind die Abdeckungen der A-Säulen nicht sehr solide eingepasst. Hier würde eine höhere Genauigkeit bei der Montage den Qualitätseindruck deutlich erhöhen. Andererseits aber ist beispielsweise der Kofferraum sorgfältig mit wertigem Stoff ausgekleidet, alle Hohlräume und Schweißnähte sind sauber verarbeitet und abgedichtet. Der Innenraum zeigt sich etwas besser verarbeitet als die Karosserie. Alle Teile sind solide montiert, auch die Trennfugen verlaufen hier ordentlich. Die verwendeten Materialien zeugen von guter Qualität, nur die unteren Verkleidungen an Armaturenbrett und Türen sind aus hartem Kunststoff. Die A-Säulen wurden mit Stoff bezogen, an den übrigen Säulen wurde darauf verzichtet und Kunststoff verwendet. An den B-Säulen führen dagegen schlagenden Gurte schnell zu Kratzern. Die Türausschnitte sind durch zwei umlaufende Türgummis sorgfältig gegen Verschmutzung abgedichtet, die Schweller werden von Einstiegsleisten vor Kratzern geschützt. Die Schwellerleisten an den hinteren Türen könnten allerdings etwas länger sein. Der Unterboden ist aufwendig gestaltet. So ist der Motorraum komplett gekapselt, was vor Verschmutzung schützt. Auch der übrige Unterboden ist großflächig mit Akustikmatten verkleidet, die Bereiche nahe der Abgasanlage sind durchgehend mit Hitzeschutzblechen versehen. Nur zwischen Hinterachse und Heckstoßstange ist der Unterboden unverkleidet, hier wurde Unterbodenschutz aufgetragen, leider aber nicht vollflächig. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, was die Handhabung einfach gestaltet. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert versehentliches Tanken von Benzin, was teure Reparaturen verhindern kann.

⊖ Nicht gut gegen Kratzer und Dellen geschützt sind die Stoßfänger. Fehlende Kunststoffeinlagen sorgen für teure Reparaturen, falls ein Parkrempler geschieht. Nur die untersten Leisten sind aus unlackiertem Kunststoff. An den Fahrzeugflanken ist das lackierte Blech ebenfalls ungeschützt, nur um die Radhäuser und an den Schwellern sind Kunststoffeinlagen. Der Dachhimmel ist recht dünn und dadurch nicht sehr formstabil, was gerade bei Betätigung der Lichtschalter dort auffällt.

Wie auch die kleineren MINI-Versionen bietet der Clubman vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte, der sich allenfalls für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung liegt bei nicht besonders großzügigen 465 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg zulässig - eine stabile Dachreling gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Gebremste Anhänger darf man bis 1.300 kg ziehen, ungebremste immer noch bis 710 kg. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Damit lassen sich z.B. auch zwei E-Bikes mittels Heckträger befördern.

⊕ Mit dem 48 l großen Kraftstofftank lassen sich auf Basis des im EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauchs Reichweiten von rund 905 km erzielen.

⊖ Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schon bei geringen Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis sind entweder ein Notrad (inklusive Wagenheber und Radschraubenschlüssel) oder Reifen mit Notlaufeigenschaften (RunFlat) erhältlich (beides nicht im Testwagen).

## 2,6 Sicht

Im MINI sitzt man verhältnismäßig niedrig, wodurch die Übersicht auf den umliegenden Verkehr nicht besonders gut ist. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der MINI Clubman nur akzeptabel ab. Die Dachsäulen stehen zwar fast senkrecht, durch die recht breiten B- und C-Säulen ist die Sicht aber deutlich eingeschränkt. Die Unterkante der Heckscheibe dürfte etwas niedriger liegen - tief liegende Objekte direkt hinter dem Fahrzeug sind nicht besonders gut sichtbar. Insbesondere der durch das außergewöhnliche Hecktürenkonzept erzeugte Mittelsteg sorgt für eine weitere Einschränkung der Übersichtlichkeit. Die optionalen Einparksensoren hinten sind daher unbedingt zu empfehlen, am besten in Verbindung mit der gut darstellenden Heckkamera. Wen Parkmanöver vor große Herausforderungen stellen, der ordert nicht nur die hinteren, sondern auch die vorderen Parksensoren. Dann ist der Parkassistent inklusive, der seitliche Parklücken vermisst und bei ausreichendem Platz selbsttätig in die Lücke lenkt - es muss nur noch Gas und Bremse betätigt werden. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, auch bei hohem Tempo. Leider bleibt ein recht breiter Streifen neben der linken A-Säule ungewischt.

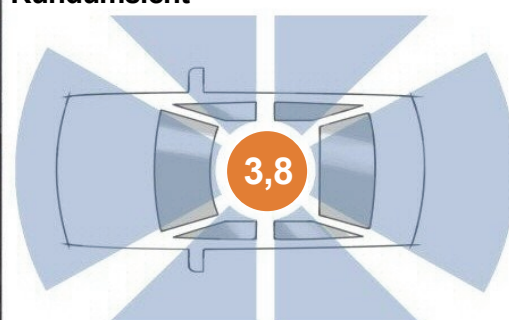
⊕ Neben den Standard-Halogencheinwerfern kann man für den Mini auch LED-Scheinwerfer ordern (im Testwagen). Diese sorgen bei Nacht für eine homogene Fahrbahnausleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis sind die LED-Scheinwerfer auch mit einer adaptiven Lichtverteilung und separatem LED-Abbiegelicht ausgestattet. Die adaptive Lichtverteilung passt Länge und Breite des Lichtkegels an die Umgebungsbedingungen an. So wird bei Stadtverkehr so breit wie möglich ausgeleuchtet, um zum Beispiel Fußgänger rechtzeitig zu erkennen. Auf der Autobahn dagegen ist der Lichtkegel sehr lang, um bei hohen Geschwindigkeiten eine weite Ausleuchtung zu gewährleisten. Wählt man den "Driving Assistant" findet man zudem einen Fernlichtassistenten an Bord, der das Fernlicht automatisch aktiviert und bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen wieder aufs Abblendlicht zurückschaltet. Sowohl der Innenspiegel, als auch die beiden Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (beides optional). Die Außenspiegel bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten und besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Außerdem sind sie serienmäßig beheizbar.

⊖ Im kleinen Innenspiegel ist das Sichtfeld nach hinten stark eingeschränkt.

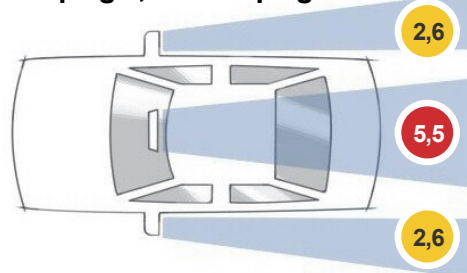


Breite Dachsäulen und die zusätzlichen Türkanten der Flügeltüren verhindern eine gute Sicht nach hinten.

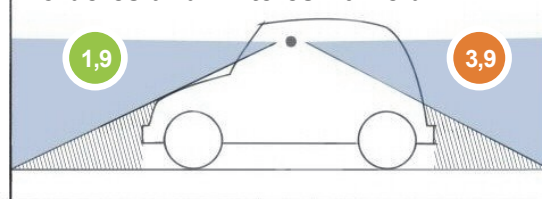
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

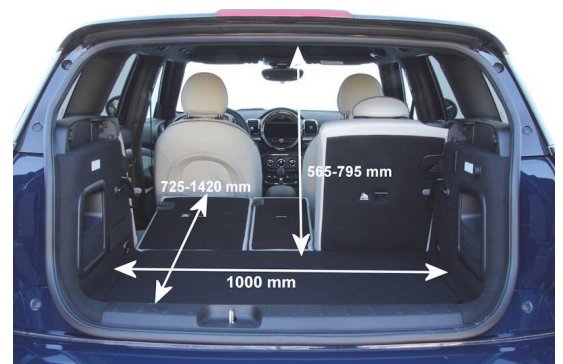
## Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt im Clubman zufriedenstellend. Der Schweller liegt zwar niedrig, wodurch man die Beine nicht zu weit anheben muss, doch durch die tiefe Sitzposition steigt man entsprechend beschwerlich wieder aus dem Fahrzeug. Zudem ist der breite Schweller störend und erfordert einen großen Schritt. Der Abstand zum Dach geht dagegen in Ordnung, was aber eher an den niedrig montierten Sitzen liegt, da das Auto selbst nicht sehr hoch ist. Die Sitzbank hinten ist etwas höher montiert, dafür bleibt die Dachlinie zumindest waagrecht und fällt nicht nach hinten ab. Das Risiko, sich den Kopf zu stoßen, ist moderat. Lange Füße müssen zwischen B-Säule und Sitzbank in das Fahrzeug gefädelt werden. In den Fond steigt man insgesamt ebenfalls zufriedenstellend ein und aus.

⊕ Der Testwagen war mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Hier muss man den Schlüssel nur in der Tasche tragen und kann per Taster an den vorderen Türen das Auto entriegeln. Es lassen sich mit der Fernbedienung auch die Fenster öffnen und schließen, sowie die Außenspiegel anklappen. Die Türfeststeller sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Durch die drei Rastungen schwingt die vordere Türe in der ersten Position nicht zu weit auf, wodurch die Gefahr verringert wird, dass sie in einer engen Parklücke gegen das Nachbarauto schlägt. Die Fondtüren besitzen dagegen nur zwei Rastungen. In der Ebene fallen die Türen zudem nicht zu, sondern bleiben in jeder beliebigen Stellung stehen. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit nach und beleuchten das Vorfeld. Außerdem wirft beim Aufsperrern ein Licht im fahrerseitigen Außenspiegel das MINI-Logo auf den Asphalt, falls man sich bei der Fahrzeugkonfiguration für das "MINI Excitement Paket" entschieden hat (im Testwagen). Für den Beifahrer und über den Fondtüren gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können.

## Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen eines MINI ist nie üppig, selbst nicht als Clubman. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 240 Liter in den Kofferraum. Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, sind es kaum mehr beeindruckende 380 Liter. So passen sechs handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Etwas großzügiger fällt der Laderaum mit umgeklappten Rücksitzlehnen aus. Gemessen bis zur Fensterunterkante sind es dann 595 Liter, bis zum Dach beladen liegt der maximale Stauraum bei 1.090 Liter - zum ersten Mal im ADAC Test passt mehr als ein Kubikmeter Gepäck in einen MINI. Zusätzlich findet man unter dem aufstellbaren Kofferraumboden noch 55 Liter Stauvolumen.



**Der Kofferraum mit 240 Liter Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (220 Liter) etwas größer geworden.**

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Flügeltüren am Heck ("Split Doors") sind das Markenzeichen des unkonventionellen Automobils. Sie lassen sich mit den Bügelgriffen leicht öffnen. Hat man das Fahrzeug mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, reicht ein Fußkick unter die Heckschürze, um die Türen elektrisch öffnen zu lassen. Eine weitere Möglichkeit ist das Betätigen der entsprechenden Taste auf dem Schlüssel. Gerade dann muss aber darauf geachtet werden, dass hinter dem Auto genug Platz ist für die aufschwingenden Türen, da der Clubman vor dem Öffnen nicht überwacht, ob die Türen gegen ein Hindernis stoßen würden. Die Ladekante liegt mit knapp 68 cm in zufriedenstellender Höhe über der Fahrbahn.

Das Gepäck muss nicht zu weit angehoben werden. Der Ladeboden liegt nur 6 cm tiefer als die Ladekante, das Entladen fällt also nicht schwer.

- ⊕ Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht ein durchgehend ebener Ladeboden. Im Dunkeln bleibt das Gepäck darin nie, der Kofferraum ist durch zwei Lampen ordentlich beleuchtet.
- ⊖ Sein Format macht den Kofferraum grundsätzlich gut nutzbar, allerdings ist die nicht mit einer Heckklappe aufschwingende Dachkante recht niedrig, wodurch man beim Be- und Entladen des nicht sehr tiefen Kofferraums aufpassen muss, sich nicht den Kopf zu stoßen. Hier zeigt sich der Nachteil des Hecktürkonzepts ebenso wie dadurch, dass die Türen mit ihren harten Kanten oft im Weg stehen, wenn man mit seinem Gepäck hantiert.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Der Klappmechanismus der Rücksitzlehnen funktioniert einwandfrei. Er kann sowohl vom Innenraum als auch vom Kofferraum aus betätigt werden, da man durch den nicht zu langen Kofferraum leicht an die Lehnen heran reichen kann. Dank der Fondtüren ist die Zugänglichkeit gut und die Rücksitzlehnen können einfach wieder aufgestellt werden. Mit dem optionalen Ablagenpaket findet man eine Reihe an Verstaumöglichkeiten im Kofferraum vor. Neben dem doppelten Ladeboden, welcher es erlaubt, kleines Gepäck unter dem Boden zu verstauen, gibt es auch Verzurrösen, eine 12 V-Ladebuchse und ein Netz an der Unterseite des Ladebodens. Die Rückbank kann dann in einer senkrechten Position aufgestellt werden (Cargo-Position), was den Kofferraum etwas erweitert. Der Ladeboden ist an der Rücksitzlehne platzsparend aufstellbar - dann lässt sich der gesamte Stauraum nutzen. Insgesamt ist das Ablagenpaket ein empfehlenswertes Extra, das auf jeden Fall dazu bestellt werden sollte. Ein Skisack ist nicht erhältlich, aber die aufpreispflichtige, dreigeteilte Rückbank erlaubt das separate Umlegen des mittleren Rücksitzes (im Testwagen).

## 2,0 INNENRAUM

### 1,6 Bedienung

⊕ Mit der neuen MINI-Generation ist auch beim Clubman das Bedienkonzept konventioneller und damit leichter verständlich geworden, das besondere Design unterstreicht aber immer noch den eigenen Charakter der Marke. 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. Sowohl die Pedale als auch der Wählhebel des Automatikgetriebes sind gut bis zufriedenstellend angeordnet. Ein klassisches Zündschloss gibt es nicht, stattdessen muss nur noch der Schlüssel mitgeführt werden. Auf Höhe des Automatikwählhebels 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. Zumindest ist der Schalter nicht so wie in anderen MINI-Derivaten noch zusätzlich nach unten gekippt. Dort findet man auch die Tasten für die Nebelleuchten, die etwas besser im Blickfeld des Fahrers liegen. 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.



**Verarbeitungsqualität und Funktionalität im Innenraum vermitteln einen guten Eindruck.**

Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden, die automatische Fahrtlichtsteuerung (und damit auch das Abbiegelicht) aktiviert man am Lichtschalter. Gegen Aufpreis kann ein leicht bedienbares Navigationssystem bestellt werden, dessen Display sich übersichtlich in der Armaturenbrettmittle befindet. Alle Schalter und Bedienelemente sind sehr gut beleuchtet - wählt man das MINI Excitement Paket, gibt es eine umfangreiche Ambientebeleuchtung, deren Farbe frei einstellbar ist. Vorne und hinten sind Leseleuchten montiert. 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. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz und 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 (nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis sind entweder ein Tempomat oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC, im Testwagen) erhältlich, die auf der Autobahn die gewählte Geschwindigkeit in Abhängigkeit vom Abstand eines vorausfahrenden Fahrzeugs einhält. Das ACC funktioniert jedoch kamerabasiert, kann deshalb nur bis 140 km/h eingesetzt werden und bietet auch nicht die Robustheit gegen tief stehende Sonne und Regen/Schnee teurerer ACC-Systeme, die in der Regel durch Radarsensoren gesteuert werden. Die aufpreispflichtigen elektrisch verstellbaren Sitze sind leicht bedienbar, auch die elektrische Lordosenstütze ist intuitiv steuerbar. In der Fahrertür finden sich die praxisgerechten Schalter zum Verstellen beziehungsweise Anklappen der Außenspiegel. Insgesamt sind die Fahrzeugbedienelemente logisch angeordnet, durch das verspielte Design fällt die Eingewöhnungsphase aber etwas länger aus.

⊖ 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. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen - angeschnallt sind die Türgriffe kaum zu erreichen. Sind die Vordersitze recht weit zurück gestellt, ist zwischen Hüfte und Staufach auf dem Mittelstapel nicht mehr viel Platz und das Anschnallen wird erschwert.

## 2,0 Raumangebot vorne\*

⊕ Das subjektive Raumempfinden im MINI Clubman ist gut. Die senkrecht stehenden Dachsäulen sorgen für ein größeres Raumgefühl, als es das niedrige Fahrzeug von außen erwarten lässt. Auch das messbare Platzangebot vorne fällt großzügig aus. Die Innenbreite des Clubman ist auch im Klassenvergleich noch gut. Sind die Vordersitze ganz zurückgeschoben, reicht die Beinfreiheit für fast zwei Meter große Personen. Auch die Kopffreiheit ist entsprechend großzügig bemessen.

## 2,9 Raumangebot hinten\*

Hinten geht es etwas weniger Platz als vorn, dennoch kann das Raumangebot auch im Fond zufriedenstellen. Der Radstand von 2,67 Metern kommt den hinteren Passagieren zugute und ist damit sogar etwas länger als beim aktuellen Golf VII Variant.



**Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz ist nur für kurze Fahrten empfehlenswert.**

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten immer noch für 1,85 Meter große Passagiere. Die Kopffreiheit würde auch für noch größere Personen ausreichen (ca. 1,90 m). Zwei Personen finden ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl vor - für drei nebeneinander wird es aber eng.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Mini werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 2,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für den MINI gegen Aufpreis entweder ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk oder auch ein einstellbares Fahrwerk. Der mit dem Standardfahrwerk ausgestattete Testwagen zeigt markentypisch eine straffe Auslegung. Damit ist der Komfort nur zufriedenstellend. Lange Bodenwellen werden ohne viel Karosseriebewegung überfahren. Kurze Wellen halten das Fahrzeug aber ständig in Bewegung, auf welligen Landstraßen kommt die sportliche Auslegung so an ihre Grenzen und wirkt schlicht unkomfortabel. Das Fahrwerk spricht trotz der straffen Auslegung aber sensibel an, eine ausgeprägte Stuckerneigung ist nicht vorhanden, auch kleinere Einzelhindernisse wie Gullideckel werden von der Aufhängung feinfühlig überfahren. Liegt der Gullideckel jedoch etwas tiefer, wird die Anregung doch sehr deutlich an die Insassen weitergegeben. Auf Querfugen zeigt sich das gleiche Verhalten. Rauen Asphalt absorbiert das Auto gut. Nickbewegungen sind dem Fahrzeug fast fremd, hier zeigt sich der Vorteil eines langen Radstands in Verbindung mit kurzen Überhängen. Seitenneigung bei forcierter Gangart ist schon etwas deutlicher vorhanden, aber in nicht kritischem Ausmaß. In der Stadt rollt der Wagen durchschnittlich gut ab. Bei Beladung ändert sich der Komforteindruck kaum.

---

### 2,1 Sitze

Der MINI Clubman bietet zwar mehr Platz auf der Rückbank als die anderen Derivate, der Sitzkomfort dort ist aber noch ausbaufähig. Sitzfläche wie auch Lehne sind sehr flach, wobei zumindest die Lehnen auf den äußeren Sitzplätzen in der Rückenmitte etwas weicher als an den Rändern sind und dadurch eine leichte Konturierung simuliert wird. Die Lehnen sind auch für große Personen hoch genug. Insgesamt ist die Sitzposition hinten noch zufriedenstellend, solange man nicht auf dem sehr unbequemen Mittelsitz Platz nimmt.

**+** Die optionalen, im Testwagen verbauten Ledersitze bieten vorn eine elektrische Höhen- und Neigungseinstellung, wodurch immer eine gute Sitzposition gefunden wird. Auch eine elektrische Lordosenstütze ist dann an Bord, die in Höhe und Intensität eingestellt werden kann. Der linke Fuß des Fahrers findet auf einer gut dimensionierten und stabilen Fußstütze Halt. Die vorderen Sitzlehnen sind gut konturiert, auch für große Fahrer hoch genug und bieten bei flotter Kurvenfahrt passablen Halt. Die Sitzfläche ist gut ausgeformt und ausziehbar. Der Sitzkomfort der etwas straff gefederten Sitze ist gut.

**-** Die nicht belüftbaren Ledersitze lassen die Passagiere im Sommer ordentlich schwitzen. Wählt man den hellen Lederbezug wie im Testwagen, verfärbt dieser schnell, z.B. wenn man dunkle Jeans trägt.

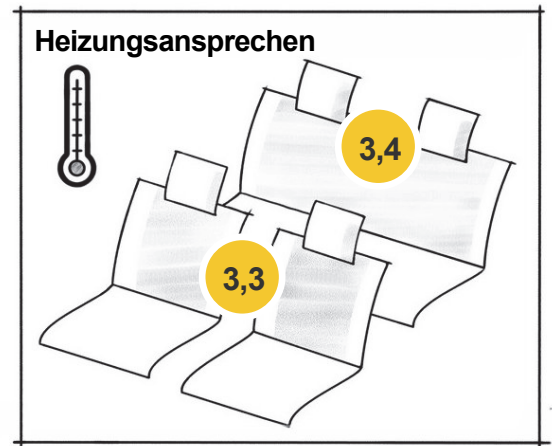
## 2,6 Innengeräusch

Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt mit 69,4 dB(A) im zufriedenstellenden Bereich. Dominierend sind vor allem Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit in den Vordergrund treten. Der Dieselmotor ist bei höheren Drehzahlen und unter Last vernehmbar, drängt sich akustisch aber nie unangenehm in den Vordergrund.

## 2,3 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Clubman mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik (im Testwagen verbaut). Diese bietet im ADAC Heizungstest vorn eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten dauert es nur etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Nicht nur bietet die Klimaautomatik eine für links und rechts getrennt regelbare Temperatureinstellung, auch ist die Intensität einstellbar. Bei Wahl der Klimaautomatik gibt es auch einen Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftregelung. Die Luftmengenverteilung ist für beide Seiten gemeinsam zu verstellen, kann aber beliebig aus Scheiben-, Kopf- und Fußraumbelüftung kombiniert werden.

– Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht komplett versenken.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen\*

+ Der von BMW aus dem neuen Motorbaukasten übernommene Dieselmotor mit zwei Litern Hubraum leistet 150 PS bei 4.000 1/min und stellt 330 Nm bei 1750 1/min zur Verfügung. Auch wenn dem recht schweren Auto (gemessenes Leergewicht: 1.480 kg) für eine wirklich sportliche Gangart noch etwas Leistung fehlt, ist der Clubman in jeder Situation souverän motorisiert. In Verbindung mit dem Achtgang-Automatikgetriebe vergehen für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h nur 5,3 Sekunden.

### 2,3 Laufkultur

+ Die Laufkultur kann überzeugen. Nur innerhalb geschlossener Ortschaften, wenn die Automatik den Wagen mit unter 1.500 1/min dahingleiten lässt, fallen im Lenkrad spürbare Vibrationen auf. Motorbedingte Brummfrequenzen sind in keinem Drehzahlbereich und unter keiner Lastanforderung ungebührlich stark vorhanden.

### 2,0 Schaltung

+ Die Automatik schaltet weich, könnte aber etwas spontaner schalten. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos, das Wiederanlassen und Losfahren geht sehr zügig. Die Berganfahrhilfe verhindert für kurze Zeit ein Zurückrollen des Autos an Steigungen.



– Die Kombination des gerade für einen Diesel mit vier Zylindern lafruhigen Motors mit der Automatik fällt im Alltag in einer Situation immer wieder unangenehm auf: Bremsst man ab, um anzuhaltten, wird der Wagen kurz vor Stillstand mit starken Brummfrequenzen angeregt.

## 1,8 Getriebeabstufung

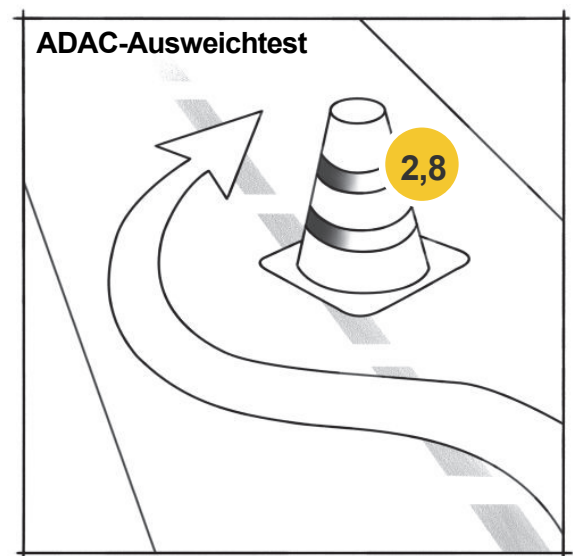
+ Die Automatik im Cooper D Clubman verfügt über acht Fahrstufen und bietet dementsprechend stets die richtige Übersetzung. Bei 130 km/h beträgt die Motordrehzahl lediglich 2.100 1/min, ein guter Wert.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Clubman weitgehend neutral und durchfährt die Übung ohne Schwierigkeiten, solange der Fahrer ruhig und beherrscht lenkt. Simuliert man aber eine Schrecksituation und lenkt ruckartig mit großen Lenkwinkeln, bricht das Heck aus und der Wagen ist nicht mehr sicher beherrschbar durch den Ausweichtest zu manövrieren. ESP-Eingriffe verhindern allerdings ein Schleudern. Überfährt man einseitige Einzelhindernisse, beeinflussen diese die Richtungsstabilität. Der kraftvolle Dieselmotor im Cooper D überfordert das Traktionsvermögen der Vorderachse manchmal, vor allem beim Herausbeschleunigen nach dem Abbiegen.

+ Der Clubman 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 nicht aus der Ruhe. Erst ein gezielter Lenkeinsatz zusätzlich zur Gaswegnahme zwingt den Wagen zum Übersteuern.



**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.**

### 2,9 Lenkung\*

Die Lenkung ist direkt übersetzt, es genügen 2,5 Umdrehungen, um das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag zu drehen. Bei Lenkimpulsen 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 wäre durchaus als gut zu bewerten, allerdings bietet die Servolenkung um die Mittellage eine schwankende Unterstützung. Dadurch überwindet man während des Lenkens gefühlt mehrere Rastungen, die es erschweren, ruhig geradeaus zu fahren. Bei höheren Lenkwinkeln wird es leichter, einer Linie zu folgen.

Bis auf das Verhalten um die mittige Stellung hat der Fahrer durch das Lenkrad einen sehr guten Kontakt zur Fahrbahn, was ein sportliches und sicheres Lenkgefühl aufkommen lässt. Beim Rangieren fallen die Lenkkräfte hoch aus, die Lenkunterstützung der geschwindigkeitsabhängig arbeitenden Servolenkung ist in dieser Situation akzeptabel. Der Wendekreis ist mit 11,4 m für einen Wagen der unteren Mittelklasse groß.

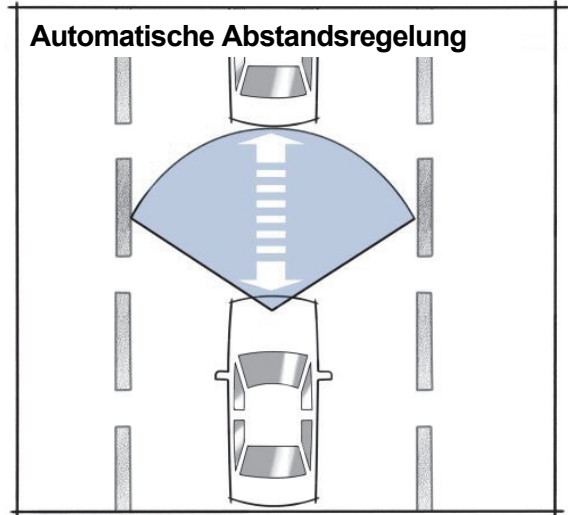
## 1,7 Bremse

**+** Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der MINI bereits nach 35,4 m - das ist ein sehr guter Wert (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop SPORTMAXX RT2 der Größe 225/45 R17 94W). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Beim heftigen Bremsen in einer Kurve läuft das Heck aus der Spur, das elektronische Stabilitätsprogramm sorgt aber sofort dafür, das die Spur stabil gehalten wird.

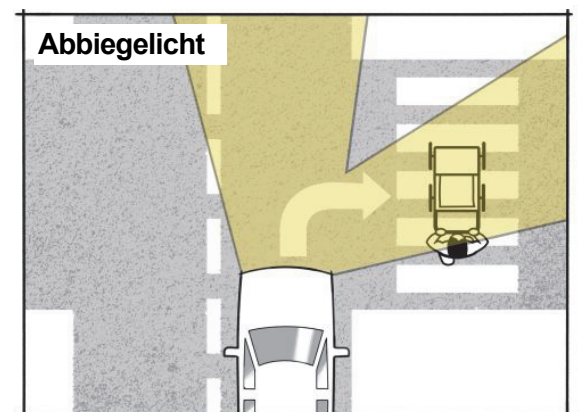
## 1,8 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

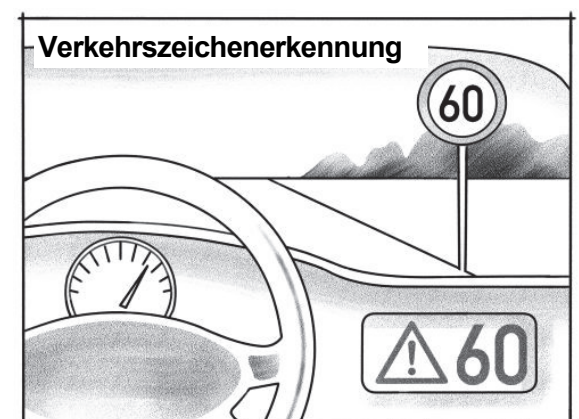
**+** Der MINI ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zusätzlich findet man immer eine Reifendruckkontrolle an Bord. Gegen Aufpreis gibt es für den Mini das Paket "Driving Assistant", das eine Reihe an Funktionen über die vor dem Innenspiegel angebrachte Kamera realisieren kann (im Testwagen verbaut). Bei einem drohenden Auffahrunfall mit einem Pkw oder Kollision mit einem Fußgänger wird automatisch eine Kollisionswarnung ausgegeben. Im Falle eines drohenden Auffahrunfalls bei Stadtgeschwindigkeit leitet der MINI eine Teilbremsung ein und verringert somit die Aufprallgeschwindigkeit (City-Anbremsfunktion). Wirksam sind diese sinnvollen Funktionen im Geschwindigkeitsbereich von 5 bis 60 km/h. Bei geringen Geschwindigkeiten kann das System auch selbsttätig bis zum Stillstand abbremsen. Im Paket enthalten sind eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, die aktive Geschwindigkeitsregelanlage ACC sowie ein Fernlichtassistent. Optional lassen sich Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern, die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Erhältlich ist auch ein Head-Up-Display, das jedoch die Informationen nicht in die Windschutzscheibe spiegelt, sondern diese auf eine ausfahrbare Scheibe oben am Armaturenbrett projiziert. Für den Fahrer ist das dennoch eine sinnvolle Zusatzfunktion, da der Blick nicht mehr so oft von der Straße abgewendet werden muss. Bei Wahl der optionalen LED-Scheinwerfer sind auch die Rückleuchten in LED-Technik ausgeführt.



**Automatische Abstandsregelung**  
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



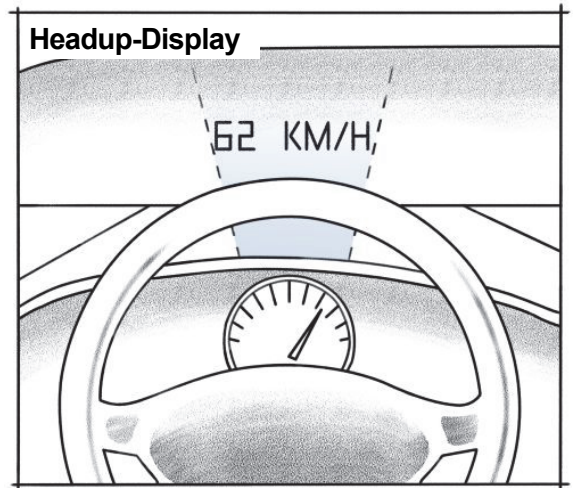
**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



**Verkehrszeichenerkennung**  
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Zusätzlich kann die adaptive Lichtverteilung und ein separates LED-Abbiegelicht geordert werden (im Testwagen verbaut). Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz und warnen so den nachfolgenden Verkehr. Zudem schaltet sich anschließend im Stand die Warnblinkanlage ein. Zum Anlassen des Motors muss der Automatikwählhebel in "P" oder "N" stehen und die Bremse gedrückt werden, somit ist ein unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist sehr klein und unauffällig oben im Bereich des Mitteldisplay angeordnet. Im Notfall kann er dadurch unter Umständen nicht schnell genug aufgefunden werden.



**In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.**

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Clubman ist serienmäßig mit Front-, vorderen Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Gurte der äußeren Sitze besitzen Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Im ADAC Crashtest erreicht der Wagen bei der Insassensicherheit sehr gute 90 % der möglichen Punkte. Insgesamt erhält er vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Crashtest (Stand: 12/2015). Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für Personen bis rund 1,85 m und damit weit genug herausziehen. Sie befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; der Anschnallstatus der hinteren Insassen wird dem Fahrer im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall die Türen leichter geöffnet werden. Serienmäßig ist das intelligente Notrufsystem an Bord. Bei einem Unfall wird automatisch ein Notruf abgesetzt. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung zur zuständigen Notrufleitzentrale aufgebaut. Diese Sprechverbindung kann auch manuell über eine Taste am Fahrzeughimmel ausgelöst werden, um für einen anderen Verkehrsteilnehmer einen Notruf abzusetzen. Im Kofferraum findet man stabile Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck.

⊖ Für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierte Halterung, diese liegen unter dem doppelten Kofferraumboden und sind bei einem befüllten Kofferraum schwer zu erreichen. Die Kopfstützen im Fond lassen sich nur für kleine Personen bis knapp 1,70 m weit genug herausziehen. Für größere Personen steigt somit die Gefahr eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall.

## 1,6 Kindersicherheit

⊕ Der MINI Clubman erhält für die Kindersicherheit bei den ADAC Crashtests befriedigende 68 % der möglichen Punkte. Sowohl die beiden Rücksitze als auch der Beifahrersitz sind serienmäßig mit Isofix-Befestigungen ausgestattet. Auch die Möglichkeit, die Beifahrerairbags per Schalter zu deaktivieren, ist serienmäßig. 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. Auch mit den normalen Gurten können Kindersitze einfach und stabil fixiert werden. Die Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal und die Gurtgeometrie passend.

Die Sitzflächen sind stabil genug für eine feste Befestigung von Kindersitzen, auch die Kontur der Sitze steht dem nicht im Weg. Die Zugänglichkeit in den Fond ist dank der hinteren Türen gut. Die elektrischen Fensterheber haben einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

⊖ Der Mittelsitz ist laut Betriebsanleitung nicht für Kindersitze geeignet. So können nur maximal zwei Kindersitze auf der Rückbank montiert werden - für drei Sitze nebeneinander würde auch schlichtweg der Platz fehlen. Auch wären die Gurte des mittleren Sitzes nicht für eine Sitzmontage geeignet. Die Kindersicherung der hinteren Türen ist für die Kinder selbst leicht bedienbar, ein unsinniges Konzept.

## 2,3 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz erhält das Auto noch gute 68 % der möglichen Punkte. Der Wagen hat eine recht weiche Front, die das Risiko für die Hüfte reduziert. Der untere Bereich der Frontscheibe aber ist sehr unnachgiebig und verhindert so eine bessere Bewertung.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Der ermittelte Verbrauch des MINI Cooper D Clubman liegt bei 5,3 l/100 km. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 171 g/km erhält der Wagen der unteren Mittelklasse im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest noch zufriedenstellende 25 Punkte. Innerorts liegt der gemessene Verbrauch bei 5,5 l, außerorts sind es 4,7 l und auf der Autobahn 6,5 l pro 100 km.

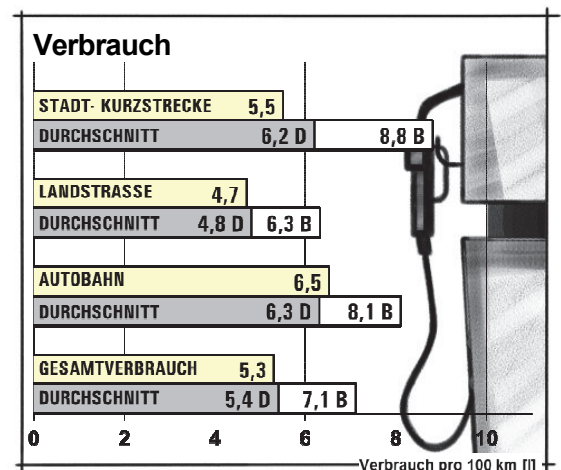
### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen äußerst gering aus, der Lohn sind 49 Punkte. In der Summe erreicht der MINI im ADAC EcoTest mit 74 Punkten vier von fünf Sternen.

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Betriebskosten\*

Da sich die Betriebskosten hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, erhält der MINI Cooper D Clubman hier eine gute Benotung, da sein Verbrauch noch zufriedenstellend und die Preise für Diesel niedrig sind.



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

### 3,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist ein kleiner - alle 60.000 km oder vier Jahre ein großer Service fällig.

⊕ Durch diese langen Abstände verringert sich die Zahl der Werkstattaufenthalte und somit die Kosten. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile, wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊖ Teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung. Wie BMW gewährt auch Mini noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 1,9 Wertstabilität\*

⊕ Für die neue Generation des MINI Clubman kann ein guter Restwertverlauf erwartet werden, da es sich um ein völlig neues Fahrzeug handelt und im Berechnungszeitraum von vier Jahren kein neueres Modell zu erwarten ist.

### 5,0 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der MINI Cooper D Clubman mit Automatikgetriebe ist alles andere als günstig. Es werden mindestens 28.850 Euro fällig. Die Grundausstattung fällt dabei nur zufriedenstellend aus: Klimaanlage, Auffahrwarnsystem und elektrische Fensterheber sind Serie, genauso wie eine Beifahrerairbag-Deaktivierung und beheizbare Außenspiegel. Parksensoren, Trennnetz für den Kofferraum oder das Driving Assistant Paket kosten aber schon Aufpreis. Richtig teuer kann es werden, wenn man die unzähligen Individualisierungsoptionen nutzt und den Clubman zum Beispiel mit Klebestreifen, gesondert lackiertem Dach und Union Jack auf den Kopfstützen ausstatten will. Der Fantasie sind hier fast keine Grenzen gesetzt - dem Aufpreis aber auch nicht.

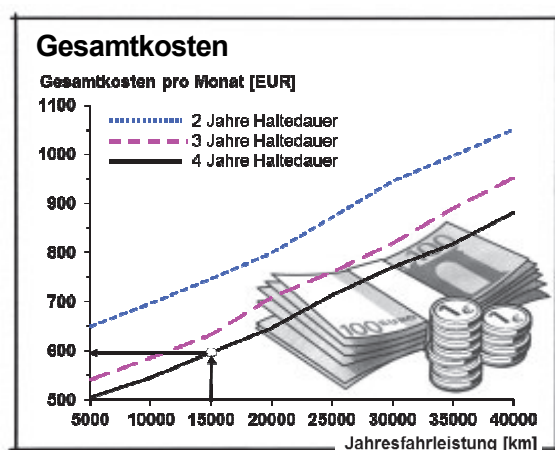
### 3,8 Fixkosten\*

Relativ hoch fallen die Aufwendungen für die Versicherung aus. Der MINI ist vor allem in den Kaskoklassen ungünstig eingestuft (KH: 16; TK: 21; VK:20).

⊖ Jährlich werden für MINI Cooper D Clubman 218 Euro an Kfz-Steuer fällig.

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten\*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten liegt der MINI im durchschnittlichen Bereich. Vor allem der gute Restwertverlauf, der den hohen Anschaffungspreis teilweise kompensiert, sorgt für das zufriedenstellende Abschneiden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 597 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	One	Cooper	Cooper S	Cooper S ALL4	One D	Cooper D	Cooper SD	Cooper SD ALL4 Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1998	4/1998	3/1496	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	141 (192)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1200	220/1250	280/1250	280/1250	270/1750	330/1750	400/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	11,1	9,1	7,2	7,0	10,4	8,6	7,4	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	205	228	225	192	212	225	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1   SP	5,1   SP	6,2   SP	6,9   SP	3,8   D	4,1   D	4,5   D	4,8   D
CO2 [g/km]	119	118	144	159	99	109	119	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/20	15/17/20	16/19/23	16/19/23	16/20/21	16/20/21	16/20/21	16/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	78	76	138	168	150	218	238	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	538	560	644	684	540	578	628	676
Preis [Euro]	21.900	23.900	27.500	29.500	24.900	26.900	29.900	33.500

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 GR = Van

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/4,7/6,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	171 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4253/1800/1441 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1480 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	905 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	79 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	350 Euro
Monatliche Gesamtkosten	597 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/21
Grundpreis	28.850 Euro

## NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Driving Assistant)	990 Euro°
Automatikgetriebe (8 Gänge)	1.950 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	500 Euro
Head-Up-Display	600 Euro
Heckkamera	380 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendelicht (& LED-Heckleuchten)	900 Euro°
Parklenkassistent (inkl. PDC vorne & hinten)	800 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt)	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat (bei Multifunkt.-Lenkrad inkl.)	330 Euro°
Verkehrsschilderkennung (Driving Assistant)	990 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (ohne CD-Laufwerk)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	500 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Alarmanlage	350 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	600 Euro°
Panorama-Glasedach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	2,9
Sicht	2,6	Bremse	1,7
Ein-/Ausstieg	2,6	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Volumen*	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,0	Kindersicherheit	1,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Fußgängerschutz	2,3
Bedienung	1,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,3</b>
Raumangebot vorne*	2,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,5
Raumangebot hinten*	2,9	Schadstoffe	1,1
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>		
Federung	2,8	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,2</b>
Sitze	2,1	Betriebskosten*	2,2
Innengeräusch	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Klimatisierung	2,3	Wertstabilität*	1,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>	Kosten für Anschaffung*	5,0
Fahrleistungen*	1,9	Fixkosten*	3,8
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Schaltung	2,0		
Getriebeabstufung	1,8		

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen