



MINI Clubman Cooper Steptronic

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Mit dem Clubman tritt Mini - anders als es der Name vermuten lässt - in der heißumkämpften Kompaktklasse an. Auf 4,25 m streckt sich der Brite und ist damit nur einen halben Zentimeter kürzer als ein VW Golf. Was ihn vom konservativen Wolfsburger unterscheidet ist neben dem Lifestyle-Image vor allem das Mini-typische Design. Dank der runden Scheinwerfer und der kantigen Karosserieform outet sich der Clubman auf den ersten Blick als Vertreter der Mini-Familie. Auch im Innenraum setzt sich das typische Mini-Design fort, die Material- und Verarbeitungsqualität entspricht mit der zweiten Generation dem Premiumanspruch der Marke. Zwar wirkt das Cockpit etwas unübersichtlich, das aus den BMW-Modellen bekannte Bediensystem mit einem Dreh-Drück-Steller erschließt sich einem jedoch bereits nach kurzer Zeit. Selbst in der zweiten Reihe bietet der Clubman den Insassen ordentliche Platzverhältnisse. Der Kofferraum fällt für einen vermeintlichen Kombi allerdings recht bescheiden aus. Ein Alleinstellungsmerkmal und typisch für den Mini Clubman ist die zweigeteilte, nach außen öffnenden Hecktüren, die im Alltag allerdings mit ihrer umständlichen Handhabung stört. Dafür überzeugt der Mini-Kombi mit seinem agilen und gleichzeitig sicheren Fahrverhalten, wozu die direkte Lenkung einen nicht unwesentlichen Beitrag leistet. Der 136 PS starke Dreizylinder-Turbo hat mit dem immerhin 1,45 Tonnen schweren Clubman Cooper durchaus zu kämpfen, auch der Testverbrauch fällt mit 7,4 l/100 km recht hoch aus. Immerhin fallen die Emissionswerte des Euro 6d-TEMP-Aggregats sehr niedrig aus. Mini verlangt für den Clubman Cooper Steptronic mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe 27.200 Euro, wobei sich der Preis wegen des vielfältigen Ausstattungsangebots und der unzähligen Individualisierungsmöglichkeiten mühe-los höher schrauben lässt. **Konkurrenten:** u. a. Ford Focus Turnier, Mercedes CLA Shooting Brake, Renault Mégane Grandtour, Seat Leon ST, VW Golf Variant.








- + agiles und sicheres Fahrverhalten, guter Qualitätseindruck, geringe Emissionen
- eingeschränkte ACC-Funktion, Beifahrersitzhöhenverstellung optional, hohes Preisniveau

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,1
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung gibt der Mini Clubman 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. Der Kofferraum ist sorgfältig mit wertigem Stoff ausgekleidet, alle Hohlräume und Schweißnähte sind sauber verarbeitet und abgedichtet. Der Innenraum zeigt sich ebenfalls gut verarbeitet. Alle Teile sind solide montiert, 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. 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.

3,0 Alltagstauglichkeit

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 445 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg zulässig - eine stabile Dachreling gibt es gegen Aufpreis. Gebremste Anhänger darf man bis 1.300 kg ziehen, ungebremste bis 680 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 645 km erzielen.

⊖ Serienmäßig findet man kein Hilfsmittel im Falle einer Reifenpanne an Bord. Gegen Aufpreis sind entweder ein Reifenpannenset, ein Notrad (inklusive Wagenheber und Radschraubenschlüssel) oder Reifen mit Notlaufeigenschaften (RunFlat) erhältlich.

3,1 Licht und Sicht

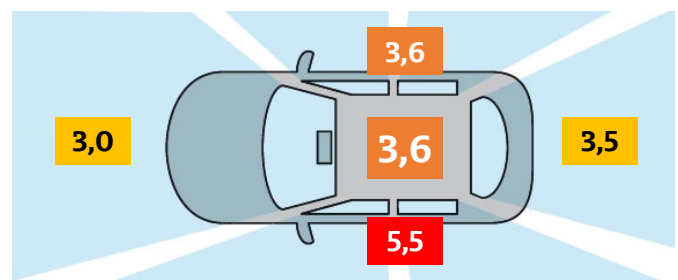
Im Clubman sitzt man verhältnismäßig niedrig, wodurch die Übersicht auf den umliegenden Verkehr nicht besonders gut ist. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Fahrer nur akzeptabel ab. Durch die recht breiten B- und C-Säulen ist die Sicht deutlich eingeschränkt. Die Unterkante der Heckscheibe dürfte etwas niedriger liegen - tief liegende Objekte direkt hinter dem Fahrzeug sind nicht besonders gut



Breite Dachsäulen und kleine Fensterflächen schränken die Sicht nach hinten ein.

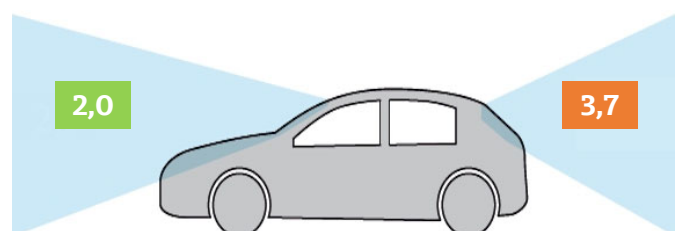
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



sichtbar. Insbesondere der durch das außergewöhnliche Hecktürenkonzept erzeugte Mittelsteg sorgt für eine weitere Einschränkung der Übersichtlichkeit. Die optionalen Parksensoren hinten sind daher unbedingt zu empfehlen, am besten in Verbindung mit der gut darstellenden Heckkamera. Wenn Parkmanöver vor große Herausforderungen stellen, der ordert den Parkassistenten, der seitliche Parklücken vermisst und bei ausreichendem Platz selbsttätig in die Lücke lenkt - es müssen 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 Umgebungs-

bedingungen an. So wird im Stadtverkehr so breit wie möglich ausgeleuchtet, damit zum Beispiel Fußgänger rechtzeitig erkannt werden. 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 auf Abblendlicht schaltet. 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.

2,6 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 ist das Aussteigen entsprechend beschwerlich. 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. In diesem Fall 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 aber 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 Aufsperrn 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.

3,5 Kofferraum-Volumen

Auch als Clubman wird der Mini nicht zum Transportkönig. 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. Zusätzlich findet man unter dem aufstellbaren Kofferraumboden noch 55 Liter Stauvolumen.



Mit 240 l Kofferraumvolumen ist der Clubman kein Raumwunder.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Flügeltüren am Heck (Split Doors) sind das Markenzeichen des unkonventionellen Automobils. Sie lassen sich mit den Bügelgriffen leicht öffnen. Ist das Fahrzeug mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, reicht ein Fußkick unter die Heckschürze, um die Türen selbsttätig 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. Automatisch schließen lassen sich die Hecktüren allerdings nicht. Ganz im Gegenteil: Wegen der kräftigen Gasdruckfedern erfordert das Schließen recht viel Kraft. 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 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. Außerdem stehen die Türen mit ihren harten Kanten oft im Weg und es sind stets zwei Handgriffe nötig, um beide Türen zu öffnen oder zu schließen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch umklappen, gegen Aufpreis auch im Verhältnis 40:20:40. Der Klappmechanismus der Rücksitzlehnen funktioniert einwandfrei. Er kann sowohl vom Innenraum als auch vom Kofferraum aus betätigt werden, da durch den nicht zu langen Kofferraum die Lehnen leicht zu erreichen. 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 zwei seitliche Ablagenfächer mit Netz. Die Rückbank kann dann in einer senkrechten Position aufgestellt werden (Cargo-Position), was den Kofferraum etwas erweitert.

2,7 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen - die Tachoinstrumente werden dabei in der Höhe mit verstellt und liegen so gut im Blickfeld des Fahrers. Neben dem normalen Tacho gibt es im Mini optional 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, der den Motor anlässt. Dieser ist rot pulsierend beleuchtet. Der Schalter ist ungewohnt positioniert, 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 serienmäßig sensorgesteuert an und aus. 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 Fernlicht-

assistent 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.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum als auch die Materialanmutung können, auch angesichts der Fahrzeugklasse, überzeugen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

Das Multimediasystem lässt sich entweder per Dreh-Drück-Steller oder via Touchscreen bedienen. Eine auf Antriebszielgenaue Betätigung der recht kleinen Schaltflächen auf dem Touchscreen gestaltet sich in Verbindung mit dem straff abgestimmten Fahrwerk und den daraus resultierenden Fahrzeugbewegungen etwas schwieriger. Die Menüführung des umfangreichen 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. Über gut erreichbare Lenkradtasten können Geschwindigkeitsregelung, Freisprecheinrichtung und Radio bedient werden. Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Im Mini Clubman kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber nicht. Gegen Aufpreis ist in der ersten Reihe ein zweiter USB-Anschluss erhältlich, mit dem angeschlossene Smartphones allerdings nur geladen werden können. Gleiches gilt für die beiden optionalen Anschlüsse im USB-C-Format, die sich unterhalb der Luftausströmer für die Fondgäste befinden.

Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es ein Audio-

⊖ 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 kann er dadurch unter Umständen nicht schnell genug gefunden werden.

system von Harman/Kardon mit insgesamt zwölf Lautsprechern. Der Clubman ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten Services wie Remote Control oder diverser Apps wie Twitter und Facebook kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken - teils serienmäßig, teils gegen Aufpreis.

Android Auto ist nicht erhältlich, Apple CarPlay jedoch schon. Letzteres ist in den Paketen Connected Navigation und Navigation Plus enthalten, allerdings nur für die ersten drei Jahre. Ebenfalls optional sind die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone sowie der 12-Volt-Anschluss im Kofferraum.

2,4 Raumangebot vorn

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 fällt der Fahrzeugklasse ent-

sprechend befriedigend aus. Sind die Vordersitze ganz zurückgeschoben, reicht die Beinfreiheit für fast zwei Meter große Personen. Für sie ist dabei noch eine Handbreit Luft überm Scheitel.

3,2 Raumangebot hinten

Hinten gibt es etwas weniger Platz als vorn, dennoch kann das Raumangebot auch im Fond zufriedenstellen. Der Radstand von 2,67 Metern kommt den hinteren Insassen zugute und ist damit sogar etwas länger als beim aktuellen Golf VII Variant. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten immer noch für 1,85 Meter große Insassen. 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,4 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. Wer Becherhalter für die Fondinsassen möchte, muss die dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehnen bestellen.

2,9 KOMFORT

2,9 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 Grundaustellung, die zum Charakter des Mini Clubman passt, die Insassen 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. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Ansprechverhalten etwas besser, den sportlichen Grundcharakter behält das Fahrwerk aber auch auf der Autobahn bei. Dort kommt ihm im Vergleich zum dreitürigen Mini der längere Radstand zu gute, der sich speziell bei welliger Fahrbahn positiv auf den Federungskomfort auswirkt.

2,7 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 Sitzkomfort auf den beiden äußeren Plätzen in der zweiten Reihe geht in Ordnung. Die Rückbank ist angenehm gepolstert und zumindest leicht konturiert. Weniger gefallen hingegen der spitze Kniewinkel und der Umstand, dass eine Mittelarmlehne nur gegen Aufpreis zu haben ist.

⊕ 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 Sitzneigungseinstellung punkten. 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.

3,2 Innengeräusch

Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 69,4 dB(A) nicht sonderlich niedrig aus. Bei dieser Geschwindigkeit sind vor allem Windgeräusche dominierend.

Der Dreizylinder-Motor hält sich akustisch weitgehend zurück, zeigt sich aber bei Drehzahlen unterhalb von 1.500 1/min recht brummig.

3,1 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig, für eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Luftgütesensor und einstellbarer Intensität muss man extra bezahlen. Dann sind auch Luftausströmer für die Fondinsassen an Bord. Die Temperatureinstellungen von Fahrer- und Beifahrerseite sind aber nicht synchronisierbar.

Gegen weiteren Aufpreis sind beheizbare Vordersitze sowie eine beheizbare Windschutzscheibe (mittels feiner Drähte) und abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule erhältlich.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 136 PS starken Dreizylinder-Benziner ist der Cooper Clubman gut, aber bei Weitem nicht übermotorisiert. Grund hierfür ist das recht hohe Leergewicht, das im Falle des Testwagens immerhin 1.445 kg beträgt. Das hat zur Folge, dass der Turbomotor trotz des bereits bei 1.580 Umdrehungen verfügbaren Drehmoments von 220 Nm hohe Drehzahlen braucht, um flott voranzukommen.

Dann geht es allerdings recht zügig voran, wie die 5,9 s für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h belegen. Sehr gut schneidet der Cooper Clubman beim Anfahrverhalten ab: Von 15 auf 30 km/h benötigt er gerade einmal 1,1 s. Mini gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 205 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

Ausdrehen hörbar, aber nicht unangenehm auf sich aufmerksam. Im Teillastbereich hält er sich akustisch im Hintergrund. Seine Leistung entfaltet er homogen und reagiert spontan auf Gasbefehle.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Mini setzt bei den Dreizylindern auf ein neues Doppelkupplungsgetriebe (DKG) mit sieben Gängen, das die bisherige Sechsstufen-Automatik ersetzt. Für ein DKG arbeitet die Automatik sehr gut, kann die Souveränität der Achtgang-Automatik der größeren Motorisierungen aber nicht ganz erreichen. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren in Kombination mit der Start-Stopp-Automatik auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion gewartet werden, bis der Motor läuft. Die Schaltvorgänge selbst laufen geschliffen und weitgehend unmerklich ab, nur selten ist ein leichtes Rucken zu spüren. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht unangenehm. Hier findet die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln. Über den Getriebewählhebel

kann man die Fahrtrichtung einfach und leicht verständlich vorwählen; mit dem neuen Getriebe gibt es auch einen neuen Wählhebel, der nicht mehr einrastet, sondern in seine Grundposition zurückkehrt. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Mit den sieben Gängen steht für praktisch alle Fahrsituationen eine passende Abstufung zur Verfügung. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit knapp 2.500 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos, nur das rumpelige Anlassen des Dreizylinders irritiert am Anfang etwas.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 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 und kündigt sich durch leichtes Untersteuern an, wodurch der Wagen gut beherrschbar ist.

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.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist direkt übersetzt, es genügen 2,5 Umdrehungen, um das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag zu drehen. Auf einen Lenkbefehl spricht die Lenkung unmittelbar an und die Achsen bauen ohne Verzögerung Seitenführungskräfte auf. Im Vergleich zu den kürzeren Mini-Derivaten wirkt das Lenkverhalten aber weniger nervös und ist dadurch im Alltag angenehmer. Die Zielgenauigkeit ist gut, der Fahrer hat 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.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Mini Clubman nach 35,0 m - das ist ein noch guter Wert. Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

2,8 SICHERHEIT

3,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die serienmäßige aktive Sicherheitsausstattung des Mini Clubman ist überschaubar, da es nur das elektronische Stabilitätsprogramm sowie eine direkt messende Reifendruckkontrolle gibt. Ein Müdigkeitswarner ist ebenfalls serienmäßig an Bord. 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 führen. Auf Wunsch kann man die Abstandsregelfunktion auch deaktivieren und einen üblichen Tempomaten für Geschwindigkeiten oberhalb von 140 km/h verwenden.



Abstandsregeltempomat

Regelt im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 140 km/h

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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung 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

2,2 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 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt erhält er vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Crashtest (Stand: 12/2016). 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. Serienmäßig ist das intelligente Notrufsystem an Bord. Im Kofferraum findet man stabile Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck.

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

3,0 Kindersicherheit

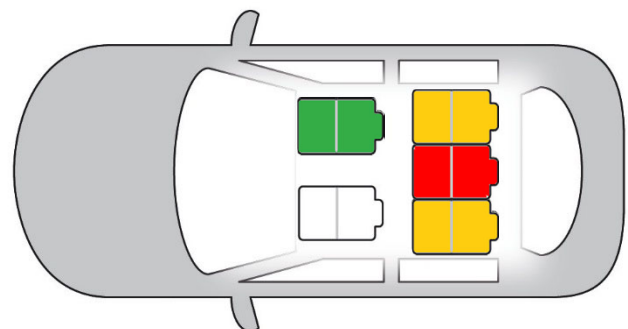
⊕ Der Mini Clubman erhält für die Kindersicherheit bei den ADAC Crashtests befriedigende 68 Prozent der möglichen Punkte. Sowohl die beiden Rücksitze als auch der Beifahrersitz sind serienmäßig mit Isofix-Befestigungen ausgestattet. Auch die Möglichkeit, die Beifahrerairbags per Schalter zu deaktivieren, ist serienmäßig. Die Isofix-Haken sind gut zugänglich, wodurch Isofix-Kindersitze sehr einfach befestigt werden können. Auf den äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz sind alle Kindersitzklassen erlaubt. 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.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,4 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das Auto auch nur 68 Prozent der möglichen Punkte. Der Wagen hat eine recht weiche Front, die das Risiko von Hüftverletzungen reduziert. Der untere Bereich der Frontscheibe aber ist sehr unnachgiebig und verhindert so eine bessere Bewertung.

Der gegen Aufpreis erhältliche City-Notbremsassistent reagiert auch auf Passanten.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Cooper Clubman liegt im EcoTest bei 7,4 l Super Plus pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 202 g/km - das beschert dem Kompaktwagen 16 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Mini 7,7 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn 8,5 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Cooper Clubman kann bei den Schadstoffen glänzen. Dank sehr guter Abgasnachbehandlung erreicht er hier die vollen 50 Punkte. In der Summe kommt er somit auf 66 Punkte und drei Sterne im ADAC EcoTest.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Saftige 27.200 Euro verlangt Mini für den Clubman als 136 PS starker Cooper. Dafür bekommt man auch einen ausgewachsenen Kompakt-Kombi wie den 130 PS starken VW Golf Variant. Den Lifestyle-Mini lassen sich die Münchner jedenfalls teuer bezahlen. Hinzu kommt, dass die Serienausstattung alles andere als üppig ausfällt und man nochmals tief ins Portemonnaie greifen muss, um die Sicherheits- (u. a. City-Notbremssystem, LED-Scheinwerfer) und Komfortausstattung (u. a. Klimaautomatik, Parksensoren, Sitzheizung) auf ein der Fahrzeugklasse entsprechendes Niveau zu hieven.

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 100 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.

Verbrauch

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

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

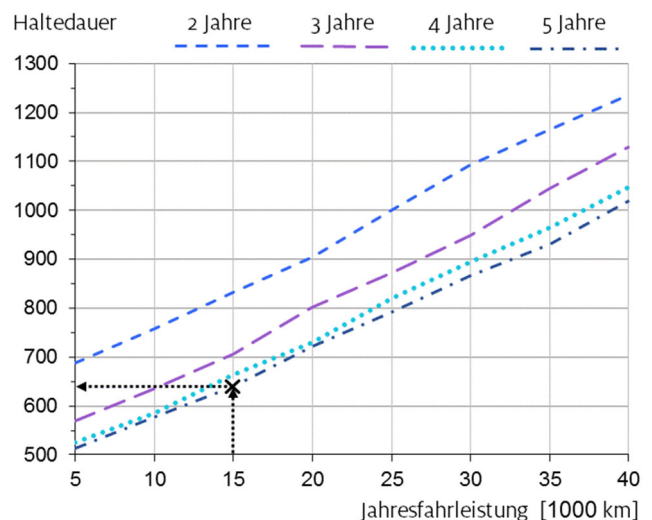
Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 640 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	One	Cooper	Cooper S	One D	Cooper D	Cooper SD Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1998	3/1496	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	190/1380	220/1580	280/1350	270/1750	350/1750	360/1500
0-100 km/h [s]	11,3	9,2	7,3	10,8	8,9	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	205	228	192	212	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 SP	5,8 SP	6,6 SP	4,3 D	4,3 D	4,5 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	131	131	151	112	112	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	17/19/21	15/21/23	17/19/23	17/19/23	17/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	102	102	152	176	224	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	608	625	696	604	622	687
Preis [Euro]	23.600	25.400	29.300	26.500	28.600	33.700

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.580 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	130 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,21 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16 W
Länge/Breite/Höhe	4.253/1.800/1.441 mm
Leergewicht/Zuladung	1.425/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360/1.250 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Oxford, England

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94W
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT 2
Wendekreis links/rechts	11,4/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,4/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	171 g/km (WTW* 202 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.445/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/595/1.090 l

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

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	344 Euro
Monatliche Gesamtkosten	640 Euro		
Steuer pro Jahr	100 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/21		
Basispreis Clubman Cooper Steptronic	27.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.546 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 der Kraftstoffe 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	-/900 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.100 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (Driving Assistant)	ab 990 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	280 Euro°/280 Euro°/990 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro°/390 Euro°
Parklenkassistent (bei PDC dabei)	800 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	380 Euro°/-
Head-Up-Display	600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (Driving Assistant)	990 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 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	-
Spurwechslassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/290 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationsystem	ab 1.940 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/500 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Außenspiegel links)	170 Euro°/490 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/50 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalllackierung (nur grau, sonst 500 Euro)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/980 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Dezember 2018

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