



MINI Countryman Cooper SE Mini Yours Trim ALL4 Steptronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (162 kW / 220 PS)

Am Mini Countryman ist eigentlich nichts wirklich mini, mit der ursprünglichen Idee eines besonders kleinen, wendigen und günstigen Wagens für eine breite Masse hat er nicht mehr viel gemeinsam. Wobei man die Außenmaße relativ sehen muss, denn das Gros der anderen Autos ist inzwischen noch größer geworden. Weshalb der Countryman dann doch zu den Kompakten zählt - genauer gesagt zu den Kompakt-SUV. So ist er ein Sinnbild für den Wandel der Zeit. Die Autos sind über die Jahrzehnte nicht nur größer worden, sondern in den letzten 15 Jahren auch gern zu SUVs mutiert, auch wenn es den "richtigen" Mini weiterhin gibt. All das stellt der Countryman nun dar, macht außen einen auf SUV und bietet innen das größte Platzangebot, dass es je in einem Mini gab.

Nun ist bei einem Auto der Antrieb eine entscheidende Komponente, und auch hier geht der Countryman mit der Zeit. Als Plug-in-Hybrid verfügt er über einen Verbrenner und einen Elektromotor sowie über eine Batterie, die von außen aufgeladen werden kann. Dank der doppelten Motorisierung kann er ein flotter Zeitgenosse sein, und wenn man vorausschauend und gemütlich fährt, auch ein sparsamer. Dann sind bis zu 40 km rein elektrisch drin, was angesichts der recht kleinen Batterie mit 10 kWh (brutto, die nutzbare Kapazität gibt Mini nicht an) gar nicht so schlecht ist - ein gutes Stück größer dürfte die Batterie dennoch sein, um mehr elektrisch unterwegs sein zu können und den Benzinverbrauch weiter zu drücken. Mit der jetzigen Ausstattung kommt der Plug-in-Hybrid im ADAC Ecotest nicht über drei von fünf Sterne hinaus.

So angenehm das Ein- und Aussteigen dank der großen Türen fällt, ein geschmeidiger Reisewagen will der Mini auch als Countryman nicht sein. Denn das Fahrwerk ist von der straffen Sorte. Ein Dynamiker wird der Wagen damit aber nicht, weil sich das schon mit dem SUV-Aufbau beißt - der Mini als flacherer Clubman würde dafür eher passen. Den gibt es aber nicht als Plug-in-Hybrid. Für den Countryman SE will Mini mindestens 39.100 Euro haben, so wenig wie das Auto sind also auch die Preise mini geblieben. **Konkurrenten:** u.a. BMW X1 25e, Mercedes GLA 250e, VW Tiguan eHybrid.

- +** gutes Platzangebot, sicheres und agiles Fahrwerk, sehr gut abgestimmtes Antriebssystem mit hohem Antriebskomfort, gute Traktion dank Allrad
- keine Stütz- und Anhängelast zulässig, recht hoher Verbrauch, mäßiger Fahrkomfort, veraltete (ACC, Kollisionswarner) oder gar nicht lieferbare Assistenten (Spurwechselassistent)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,3
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Mini Countryman ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig - sie sind nur stellenweise optisch etwas grobschlächtig, was im Grunde dem Design geschuldet ist. Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert. Auch den Innenraum hat Mini weitgehend sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt. Das Innendesign ist sehr verspielt und so muss man schon genau hinsehen, um das Bemühen um eine gute Materialqualität zu sehen und zu spüren; viele Kunststoffflächen sind geschäumt und damit weich - selbst an

den hinteren Türen, was in dieser Klasse und erst recht unter den SUV inzwischen eine Seltenheit ist. Wie bei vielen BMW-Modellen hat auch der Mini eine bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik: Man muss zweimal am Hebel im Fahrerfußraum ziehen, dann springt die Haube etwas auf. Anschließend genügt es, sie leicht anzuheben, die beiden kräftigen Gasdruckfedern (ebenfalls eine Seltenheit in dieser Klasse) öffnen sie komplett und halten sie auch offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront ist nicht nötig.

3,5 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Countryman SE bei etwa 38 km - Mini gibt in den technischen Daten die Reichweite mit 55 bis 61 km (nach NEFZ) bzw. 47 bis 51 km (nach WLTP) an und liegt damit kaum im Bereich des Machbaren - am ehesten vielleicht noch innerorts. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 36 l-Tankfüllung nur etwa 430 km weit. Das Aufladen der Batterie über Wechselstrom (AC) dauert knapp dreieinhalb Stunden bei 3,7 kW Ladeleistung (1-phasig); mehrphasiges und damit schnelleres Laden ist nicht möglich, eine Option auf CCS-Laden gibt es nicht. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 11 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Beide Ladekabel für die Schuko-Steckdose und die Wallbox (mit Typ-2-

Stecker) sind serienmäßig an Bord.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 490 kg - das reicht für vier Erwachsene samt entsprechendem Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Der Wendekreis liegt bei 11,4 m und die Breite fällt mit 2,01 m (inkl. Außenspiegel) nicht übermäßig aus - da er auch bei der Fahrzeuglänge mit 4,30 m nicht über die Stränge schlägt, kommt man mit dem Countryman SE selbst in der Innenstadt gut zurecht.

⊖ Ein Reserverad oder Wagenheber und Bordwerkzeug sind nicht verfügbar. Das Reifenpannenset kostet Aufpreis. Eine Anhängelast oder wenigstens eine Stützlast sind nicht zulässig.

2,9 Licht und Sicht

Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den Countryman SE Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent. Eine 360-Grad-Kamera gibt es nicht.

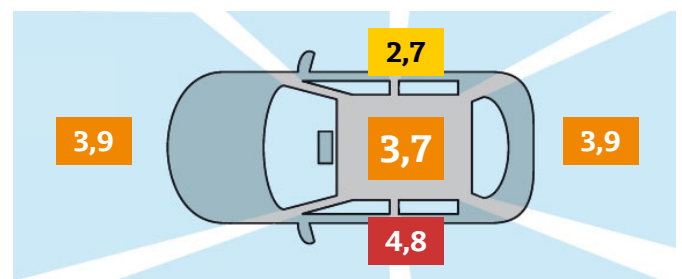
⊕ Ab Werk bringt der Countryman schon LED-Scheinwerfer



Die Sicht nach schräg hinten ist zufriedenstellend.

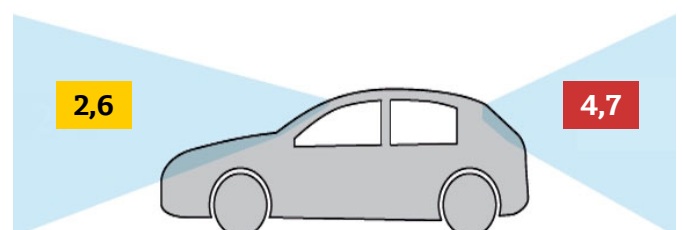
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



samt integriertem Abbieglicht mit - das ist vorbildlich. Gegen Aufpreis lässt sich das Licht noch um ein Matrix-LED-System erweitern, womit zusätzlich ein blendfreier Fernlichtassistent umgesetzt wird. Grundsätzlich ist das Scheinwerferlicht hell und bietet einen guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, eine Scheinwerferreinigungsanlage ist leider nicht erhältlich.

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dank der kantig gestalteten Karosserie gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind trotz der hohen

Motorhaube noch annehmbar zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante deutlich schwerer. Die ADAC Rundumsichtmessung attestiert dem Countryman ein akzeptables Ergebnis, die recht steil stehenden Dachsäulen wirken sich hier positiv aus. Gegen Aufpreis sind der Innenspiegel und der linke Außenspiegel automatisch abblendend, für letzteren gibt es auch einen asphärischen Bereich, um die linke Seite des Mini besser im Blick zu haben.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Schweller sind nicht besonders niedrig oder schmal, dennoch kann man vorn ordentlich ein- und aussteigen, weil die Türausschnitte dank des SUV-Formats und der vergleichsweise steilen Frontscheibe recht hoch und breit ausfallen. Ordert man wie im Testwagen die Sportsitze, sind je nach Körpergröße die ausgeprägten Sitzwangen etwas im Weg. Die Sitzflächen vorn befinden sich etwa 50 cm über der Straße und damit in günstiger Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Hinten gelingt der Zugang ähnlich gut, weil weder die Radläufe nennenswert in den Türausschnitt ragen noch der Fußraum hinter den Vordersitzen zu knapp bemessen ist. Der Fahrzeugschlüssel fällt kompakt genug aus, um auch in der Hosentasche nicht zu stören; seine Tasten kann man gut unterscheiden, der Countryman lässt sich damit praktisch "blind" auf- und abschließen. Das optionale Lichtpaket sorgt durch Leuchten in den Außenspiegeln, Türgriffen und Türen

zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten für eine helle Beleuchtung des Fahrzeugumfelds bei Dunkelheit nach dem Auf- oder Absperren. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig aufgehalten, vorn gibt es drei, hinten nur zwei Arretierungen. Am Dachhimmel sind drei Haltegriffe über den Sitzplätzen vorhanden, der Fahrer muss leider ohne einen solchen auskommen.

⊖ Der optionale Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Immerhin deaktiviert sich das Funkmodul im Schlüssel automatisch, wenn dieser eine Weile nicht bewegt wird. Wirklich sicher ist das aber nicht. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

3,0 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 315 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 480 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 670 l verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 25 l Platz.



Mit 315 l Kofferraumvolumen bietet der Countryman ausreichend Platz fürs Gepäck oder den täglichen Einkauf.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die aufpreispflichtige elektrische Heckklappenbetätigung öffnet und schließt die Heckklappe nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich, wenn die Funktion Komfortzugang an Bord ist. Die Heckklappe öffnet etwa 1,85 m hoch und gibt eine große und im Alltag

praktische Öffnung frei. Gut nutzbar ist der Kofferraum durch seinen mit der Ladekante weitgehend ebenen Ladeboden, auch ist die Ladekante mit knapp 68 cm noch nicht allzu hoch. Das Ladeabteil wird von zwei Lampen erhellt (empfehlenswertes Ablagenpaket), damit behält man auch im Dunkeln den Überblick.

⊖ Der Haken für das Heckklappenschloss an der Kofferrauklappe steht deutlich ab, großgewachsene Personen müssen beim Be- und Entladen Acht geben.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist bei jedem Countryman dreigeteilt umlegbar, allerdings nicht vom Kofferraum aus. Das Umklappen geht leicht von der Hand. Hat man jedoch den im Dachhimmel befestigten mittleren Gurt benutzt, muss dieser vorher ausgehängt werden. Gesonderte Ablagen findet man im Kofferraum in Form von Netzen und Bändern an der Seitenwand - allerdings nur gegen Aufpreis. Die vier Verzurrösen sind zu hoch über dem Kofferraumboden platziert, als dass man daran ein Netz in Bodennähe einspannen könnte - für die Fixierung größerer Gegenstände im Kofferraum passen sie jedoch.

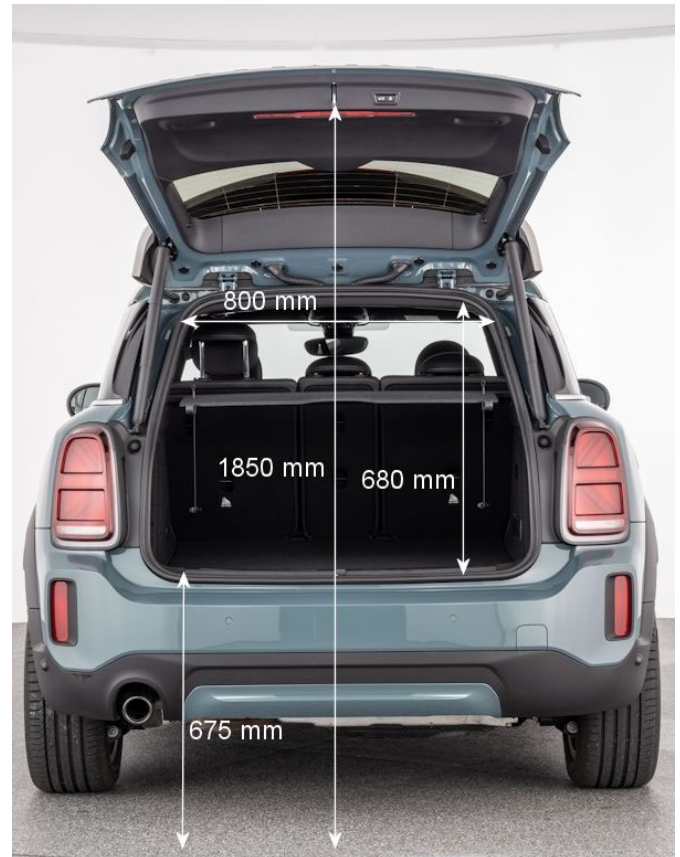
2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Auf den ersten Blick wirkt das Mini-Cockpit sehr verspielt bis überladen, man benötigt als Neuling eine gewisse Zeit, ehe man sich zurechtfindet. Mit zunehmender Eingewöhnung erkennt man aber die von (älteren) BMW-Modellen bekannte Bedienlogik und kann im Alltag recht gut damit umgehen. An einigen Stellen bleibt es aber unübersichtlich oder umständlich, hier wurde klar dem peppigen Design der Vorrang gegenüber optimaler Ergonomie gegeben.

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen - das Kombiinstrument wird dabei in der Höhe mit verstellt und liegt so immer gut im Blickfeld des Fahrers. Auf Höhe des Wählhebels findet sich in der Mittelkonsole ein Kippschalter, der die Fahrbereitschaft herstellt. Dieser ist im Fall des Countryman SE hellgrün pulsierend beleuchtet. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, aber einfach erreichbar. Das Fahrlicht lässt sich über einen Drehschalter aktivieren, der links neben dem Lenkrad am Armaturenbrett platziert ist. Sowohl für die Nebelleuchten als auch für das Fahrlicht befindet sich eine Anzeige im Kombiinstrument. Das Fahrlicht und der Scheibenwischer schalten sich optional sensorgesteuert an und aus.

Alle Schalter und Bedienelemente sind gut beleuchtet - wählt man das Mini Excitement Paket, gibt es eine umfangreiche Ambientebeleuchtung, deren Farbe vielfach variierbar ist. Die Schalter für Sitz-, Heckscheiben- und Spiegelheizung sind logisch gruppiert bei der Klimaanlagesteuerung untergebracht. Die Fensterheber verfügen vorn wie hinten über eine Ab- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Per



Mit 68 cm ist die Ladekante nicht besonders hoch und erleichtert damit das Be- und Entladen des Kofferraums.

gut erreichbarer Lenkradtasten können Geschwindigkeitsregelung, Freisprecheinrichtung und das Multimediasystem bedient werden; allerdings wurden mit dem Facelift nun mehrere Tasten in einer "Platte" zusammengefasst, was vielleicht Cool aussieht, aber sicher weniger praktisch ist, da man sich leichter vertippt.

Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie Reichweiten und Batterieladestand; aufgrund des größeren Funktionsumfangs beim Plugin-Hybrid wären anstatt der einen Taste zwei Tasten für Vor- und Zurückspringen sehr



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

sinnvoll. Neben dem Kombiinstrument gibt es im Mini auch ein Head-Up-Display, das die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet (im Testwagen).

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Countryman SE verfügt über eine gute Konnektivitätsausstattung, weil der Plugin-Hybrid das günstigere der Navigationspakete serienmäßig mitbringt. Es enthält neben Radio mit DAB+ auch ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Entsprechende Geräte wie Smartphones können über Bluetooth eingebunden werden, iPhones auch über Apple CarPlay. Ein USB-Anschluss ist immer an Bord, zwei weitere kosten Aufpreis (USB-A und USB-C). Für die Nutzung von Mobilitätsdiensten bringt der Mini auch eine fest verbaute SIM-Karte mit, deren Nutzung drei

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird der Countryman SE den Erwartungen gerecht, selbst knapp zwei Meter große Personen finden problemlos Platz. Nur die Innenbreite fällt für seine Klasse eher durchschnittlich aus. Das Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel (auch heller Himmel lieferbar)

2,8 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, können hinten immer noch etwa 1,85 m große Menschen sitzen. Die Beinfreiheit ist sehr üppig bemessen, würde selbst über 1,95 m großen Leuten reichen, lediglich die Kopffreiheit limitiert. Da im Fond neben dem Kopf die Dachsäule verläuft und die Fenster schmaler sind, ist das Raumgefühl ein wenig eingeschränkt, aber insgesamt durchaus zufriedenstellend. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis zu den Rücksitzen.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung einstellen, beim Countryman SE sind die Sitzflächen jedoch nicht geteilt längs verschiebbar. Vorn findet man genügend Ablagen für Kleinkram, Becher und Flaschen - hinten muss man aber ohne Becherhalter auskommen. Die vier Türfächer sind vergleichsweise groß und fassen alle mindestens 1-l-Flaschen. Praktische

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto beugen, weil die Türgriffmulden innen ungünstig platziert sind. Als Konsequenz der optischen Verspieltheit des Innenraums ergeben sich gegenüber dem technisch eng verwandten BMW 2er Active Tourer Ergonomieschwächen.

Jahre inklusive ist und danach Aufpreis kostet; die Plugin-spezifischen Remotedienste (z.B. Abfrage des Ladestands) sind über einen längeren Zeitraum inklusive. Die Sprachsteuerung ist Serie, der größere Controller zwischen den Vordersitzen inklusive Touchpad-Oberfläche kostet Aufpreis. Als zusätzliche Hardware kann man eine induktive Ladeschale für Smartphones und einen 12-V-Anschluss im Kofferraum ordern. Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist dagegen nicht erhältlich.

etwas eingeschränkt, allerdings gibt es gegen Aufpreis ein Panorama-Schiebedach, das viel Licht in den Innenraum lässt. Die Scheiben sind groß genug, so dass man ein insgesamt gutes Gefühl hat.



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

Lehentaschen sind ebenfalls vorhanden. Das Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht allzu groß, nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

3,0 KOMFORT

3,4 Federung

Für den Countryman SE gibt es nur das Serienfahrwerk, weder Sportfahrwerk noch das adaptive Fahrwerk sind lieferbar. Das Serienfahrwerk hat einen ziemlich straffen Grundcharakter, was nicht so ganz zu einem SUV passen mag - andererseits erreicht der Countryman aufgrund seiner höheren Karosserie auch nicht die Fahrdynamik des klassischen dreitürigen Mini. So bleiben die Insassen über den Zustand der Straße stets gut informiert; innerorts bietet er damit nur einen noch

zufriedenstellenden Fahrkomfort, kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden zwar ordentlich geschluckt, wellige Fahrbahnen nimmt der Brite aber nur unwillig an. Auf der Landstraße sieht es ähnlich aus, auch hier führen wellige Fahrbahnen zu uncharmanten Karosseriebewegungen. Bei höheren Geschwindigkeiten federt er williger, so dass auf der Autobahn der Komfort besser ist.

2,7 Sitze

Der Testwagen ist mit Sportsitzen und elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die Fahrerseite sowie mit vierfach einstellbaren Lordosenstützen (beides Aufpreis) ausgestattet. Ein Stoffbezug ist Serie, optional bekommt man Teilleder- oder Volllederbezüge. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche und eine Sitzflächenneigungseinstellung. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet, aber etwas schmal - hier sollte man Probe sitzen, bevor man die Sitze bestellt. Man findet als Fahrer auch

dank der höhenstellbaren Mittelarmlehne eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen Minis ein Manko. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, wenn auch kaum mit Seitenhalt gesegnet. Die Lehnenneigung lässt sich einstellen - so werden die Plätze Personen mit unterschiedlichen Staturen besser gerecht.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

3,0 Innengeräusch

Im Innenraum geht es subjektiv nicht laut zu, besonders gut sind die Messergebnisse jedoch nicht. Bei Tempo 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,4 dB(A). Elektrisch unterwegs, ist vom Antrieb praktisch nichts zu

hören. Springt der Benziner mit an, hört man zwar den Dreizylinder kernig klingend, aber nicht störend. Allgemeine Windgeräusche nehmen mit der Geschwindigkeit zu und tragen zur entsprechenden Geräuschkulisse im Innenraum bei.

2,9 Klimatisierung

Neben der serienmäßigen manuellen Klimaanlage bekommt man gegen Aufpreis eine Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität und Umluftautomatik; dann sind auch für die Rückbank mittig zwischen den Vordersitzen Lüftungsdüsen verbaut. Ebenso optional gibt es Sitzheizung vorn, Lenkradheizung, abgedunkelte Scheiben im Fond und eine

Frontscheibenheizung; da letztere über feine Drähte realisiert wird, sollte man im Vorfeld prüfen, ob diese störend wirken oder nicht - denn hier scheiden sich die Geister. Der Countryman bringt als SE eine elektrische Standklimatisierung mit, die über vorprogrammierte Zeiten oder über die Smartphone-App gesteuert werden kann.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder-Turbobenziner mit 1,5 l Hubraum leistet 125 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 220 Nm. Zusätzlich befindet sich an der Hinterachse ein Elektromotor mit 95 PS und maximal 165 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 220 PS und 385 Nm erhöhen kann. Der doppelte Antrieb beschleunigt das Kompakt-SUV trotz des

hohen Leergewichts von knapp 1,8 Tonnen nachdrücklich - dank der vier angetriebenen Räder ist die Traktion optimal. Gerade die Zwischenspurts sind seine Stärke. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,2 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,4 s, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Countryman SE in etwas über einer

Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist erstaunlich, ebenso gefällt das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der Plugin-Hybrid spontan auf den Tritt aufs Gaspedal. Mini verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,8 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 196 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 135 km/h abgeregelt – das ist sinnvoll, weil verbrauchsschonend. Der Fahrer kann aus drei unterschiedlichen Fahrmodi (AUTO

eDRIVE, MAX eDRIVE, SAVE BATTERY) wählen, welche die Aufteilung der Antriebe beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, in Kombination mit dem Sportmodus des Getriebes die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betonen oder die verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen, um beispielsweise elektrische Reichweite aufzusparen.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Vom Elektromotor (Synchronmotor) selbst ist nichts zu hören und nichts zu spüren - außer die Beschleunigung selbst. Der 1,5 l-Benziner läuft angemessen kultiviert und zurückhaltend. Es sind nur leichte Vibrationen im Lenkrad unter 2.000 1/min zu spüren, diese fallen aber nicht störend auf. Der Motor ist im Teillastbereich so gut wie nicht zu hören,

macht nur unter Vollast und beim Ausdrehen moderat hörbar auf sich aufmerksam, bleibt aber stets kultiviert. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle - auch weil der Elektromotor bei Leistungsabforderung immer kurz mit antreibt, um die leicht verzögerte Reaktion des Verbrenners zu kaschieren.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Mini setzt im Countryman SE noch auf die Sechsgang-Wandlerautomatik, während die anderen Motorisierungen schon mit sieben oder acht Gängen im Automatikgetriebe unterwegs sind. Im Alltag ist durch das Getriebe im Plugin-Hybrid kein Nachteil zu merken, vom sanften Anfahren mit guter Kriechfunktion (wichtig für präzises Rangieren) bis zu den geschmeidigen Gangwechseln klappt alles einwandfrei. Zwischen den einzelnen Gangstufen entstehen keine zu

großen Sprünge. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrtrichtung einfach und leicht verständlich vorwählen, die Anzeige befindet sich auf dem Knauf selbst; der Hebel rastet nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Der Dreizylinder wird dank riemengetriebenem Startergenerator sehr geschmeidig und schnell angelassen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Im Vergleich zu manch sportlich ausgelegtem Fahrzeug der Marke Mini legt der Countryman mit seinem längeren Radstand ein "entspannteres" Fahrverhalten an den Tag - dennoch zeigt er sich beispielsweise von Spurrinnen nicht völlig unbeeindruckt. In Kurven schiebt er im Grenzbereich sicher über die Vorderachse, nur bei Lastwechseln drängt das Heck merklich Richtung Kurvenäußeres. Das ESP greift dann sensibel, aber humorlos ein. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen auf losem Untergrund werden vorn wie hinten

von der effektiven elektronischen Traktionskontrolle im Zaum gehalten.

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

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Countryman SE ist typisch für die Marke abgestimmt: sehr direkt und spitz um die Mittellage. Damit fühlt sich das Kompakt-SUV sehr wendig an, ist aber auch vergleichsweise nervös. Dank elektrischer Servounterstützung sind die Lenkkräfte passend für die jeweilige Situation, beim Abbiegen und Rangieren niedrig genug, unterwegs und mit

zunehmender Geschwindigkeit höher. Der Countryman SE leistet sie sich kaum Schwächen, fährt sich für ein SUV sehr zielgenau und mit guter Fahrbahnrückmeldung. Einzig bei kleinen Lenkbewegungen um die Mittellage ist das Lenkgefühl mitunter etwas indifferent. Von Anschlag zu Anschlag braucht man etwa zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Countryman SE nach durchschnittlich 36,7 m - ein nur zu-friedenstellender Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten sind ohne Tadel, wenn man sich an das etwas synthetisch wirkende Pedalgefühl gewöhnt hat. Der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors (Rekuperation) auf die der Radbremmen ist kaum zu spüren.

2,9 SICHERHEIT

3,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme





















Für die Assistenzsysteme setzt Mini weitgehend auf eine Kamera hinter der Frontscheibe. Diese erkennt ein zu dichtes Auf-fahren oder gar eine Kollisionsgefahr, warnt den Fahrer ent-sprechend und bremst das Fahrzeug bis zu einer Fahrge-schwindigkeit von 60 km/h bei Bedarf ab (Teilbremsung, als "Anbremsfunktion" beschrieben). So wird zumindest die Un-fallsschwere reduziert, wenn nicht gar ein Unfall verhindert. Das Kamerasystem kann nicht nur andere Fahrzeuge, sondern auch Personen im Stadtverkehr erkennen und eine Notbremsung einleiten. Auch eine Verkehrszeichenerkennung und eine Spurverlassenswarnung sind im Paket "Driving Assistant" enthalten. Das Paket umfasst überdies einen Abstandsregelau-tomaten, der jedoch nur bis 140 km/h funktioniert. Das optio-nale Head-up-Display nutzt statt der Frontscheibe eine aus dem Armaturenbrett ausfahrende Kunststoffscheibe für die Projektion der Fahrdaten. Bei starken Bremsungen blinken die Bremsleuchten, bei einer Vollbremsung bis zum Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Der Reifendruck wird per Sensoren in den Reifen gemessen.

⊖ Da alle Assistenten des Driving Assistant aber auf der Frontkamera basieren und nicht zusätzlich ein Radar eingesetzt wird, haben die Systeme enge Grenzen: schlechte Licht- oder Wetterverhältnisse (z.B. starkes Gegenlicht, Schneefall) können dafür sorgen, dass die Fahrassistenten ausfallen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm überzeugt der Countryman mit 90 Prozent der Punkte für guten Insassenschutz (Stand 05/2017, bestätigt 05/2019). An Airbag-Ausstattung bringt der SUV-MINI neben Front- und Seitenairbags auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Knieairbag für den Fahrer mit. Die Kopfstützen vorn schützen bis knapp 1,90 m große Personen gut, hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis etwa

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	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	Serie
	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

1,75 m Größe; der Abstand zum Dachhimmel ist jedoch gering, so dass ein ausreichender Schutz gewährleistet ist. Serienmäßig ist eine SIM-Karte ins Auto integriert, über die nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt werden kann.

2,5 Kindersicherheit

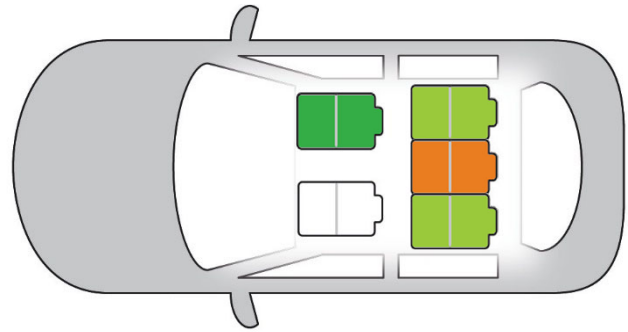
⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erhält der Mini 80 Prozent der Punkte im Bereich Kindersicherheit. Er bietet auf dem Beifahrersitz sowie auf den äußeren Sitzen der Rückbank Isofix-Verankerungen, hinten zusätzlich mit i-Size-Freigabe. Die Airbags des Beifahrersitzes können per Schlüsselschalter deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze verbaut werden. Ob mit Isofix oder per Gurt befestigt, der Beifahrersitz bietet gute Fixiermöglichkeiten und einen festen Stand. Auf den Außensitzen hinten klappt die Befestigung auch gut, allerdings verläuft die Gurtgeometrie nicht optimal für manche Kindersitze - hier empfiehlt sich wie immer die Probemontage vor dem Kauf.

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

⊖ Die Kopfstütze hinten in der Mitte hat eine geringere Höhe als die äußeren Kopfstützen und bietet dadurch eine geringere Schutzfunktion.

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)

3,8 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der bayrische Brite im Crashtest nach Euro NCAP-Norm nur 64 Prozent der Punkte. Die Motorhaube ist aktiv und hebt sich bei einem Personenunfall an, um eine größere Knautschzone zwischen Motorhaube und harten Motorteilen zu schaffen. Dies funktioniert ganz gut, nur die

vordere Haubenkante und der Windschutzscheibenrahmen sind noch recht unnachgiebig. Gegen Aufpreis bremsst der City-Notbremsassistent auch für Personen und kann so eine Kollision vermeiden oder zumindest deren Schwere reduzieren.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwändige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurück-zulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des Countryman entscheiden. Nach wie vor ein Nachteil der BMW- und Mini-Plugin-Hybriden ist, dass sie weder mehrphasig noch schnell über CCS geladen werden können - das würde die Einsatzmöglichkeiten signifikant erhöhen. Eine Vollladung sollte auch in unter einer Stunde möglich sein, um so die

elektrisch gefahrenen Kilometer zu maximieren. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 38 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Mini gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 51 km nach WLTP an – selbst bei verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das kaum zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei 28,7 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 8,3 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 7,6 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,6 l/100 km und auf der Autobahn bei 10,0 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Countryman SE auf den ersten 100 km 9,0 kWh (Strom) und 5,8 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 203 g/km

(Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel magere 16 von 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung. Um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Mini einen Partikelfilter. Der Partikelaustritt liegt damit zuverlässig unter den Grenzwerten. Der Verbrennungsmotor selbst kann die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest bestehen und annähernd volle Punkte erzielen. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland

berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Trotzdem kann der Countryman SE mit den zwei Antriebsherzen noch 40 von 50 Punkte erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 56 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

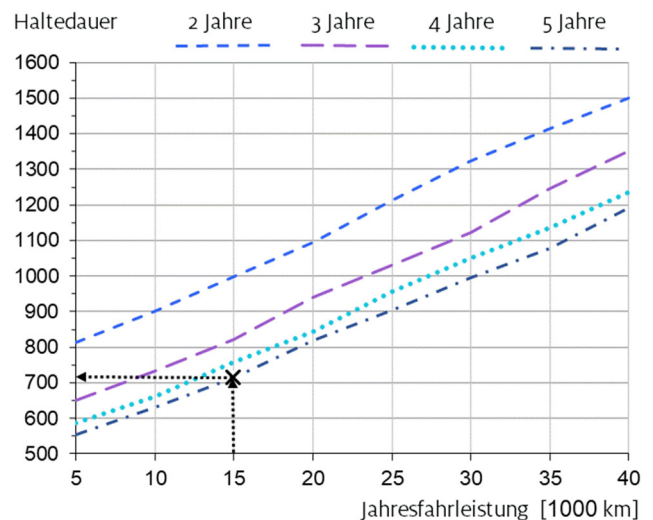
⊕ Für den Countryman SE verlangt Mini mindestens 39.100 Euro, in der getesteten Mini Yours Trim ALL4-Ausführung mit Progressiv-Ausstattung sogar 44.100 Euro. Das ist eine Menge Geld, allerdings ist hier die Ausstattung gehobener und große Alufelgen sowie Metallic-Lackierung sind schon inklusive. Das Navigationssystem ist beim Plugin-Hybrid auch immer dabei, allerdings kostet die Klimaautomatik noch Aufpreis - bei Preisen weit jenseits der 40.000 Euro sollte diese dann serienmäßig sein. Während es optional viele Komfort-Details gibt, sieht es bei den Assistenzsystemen selbst nach durchackern der Aufpreisliste mager aus; hier merkt man am deutlichsten, dass die technische Basis des Countryman inzwischen in die Jahre gekommen ist. Der Preis für den gut ausgestatteten Testwagen liegt bei selbstbewussten 52.700 Euro. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 3.750 Euro sowie den Herstelleranteil von 1.875 Euro (plus Mehrwertsteuer) als Umweltbonus abziehen.

Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 16, VK: 18, TK: 20) sind recht günstig. Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer deutlichen Steuererleichterung für das Kompakt-SUV. Da sich die optimistischen CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100

Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – geringe 30 Euro/Jahr (nach WLTP). Die Inspektionsintervalle werden vom Fahrzeug nutzungsabhängig festgelegt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 713 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	One Essential Trim	Cooper Essential Trim	Cooper S Essential Trim	Cooper SE Essential Trim ALL4 Steptronic	One D Essential Trim	Cooper D Essential Trim	Cooper SD Essential Trim Steptronic	John Cooper Works Essential Trim Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1998	3/1499	3/1496	4/1995	4/1995	4/1998
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	131 (178)	162 (220)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	225 (306)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	190/1380	220/1480	280/1350	385/1500	270/1750	350/1750	400/1750	450/1800
0-100 km/h [s]	12,0	9,7	7,5	6,8	11,2	9,1	7,9	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	205	225	196	192	214	226	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,9/6,1 SP	5,6/6,2 SP	6,3/6,6 SP	1,9/1,7 SP	4,2/4,9 D	4,4/4,7 D	4,4/5,1 D	6,6/7,6 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	134/140	129/142	144/151	44/39	107/128	115/124	117/134	152/173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/22	19/20/22	17/20/23	16/18/20	18/21/23	18/22/23	17/22/23	18/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	126	131	164	30	211	249	271	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	658	691	745	646	676	717	778	955
Preis [Euro]	27.450	30.050	33.650	39.100	30.450	33.050	37.650	47.650

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner (Plugin-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	162 kW/220 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	385 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,7 l
CO ₂ -Ausstoß	44 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,41 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.297/1.822/1.559 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.275 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Niederlande, Born

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/7,6/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 203 g/km)
Reichweite	470 km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1.780/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/670/1.230 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	92 Euro
Fixkosten	87 Euro	Wertverlust	407 Euro
Monatliche Gesamtkosten	713 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20		
Basispreis Countryman Cooper SE Mini Yours Trim ALL4 Steptronic	44.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.640 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	400 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	n.b./300 Euro° (Paket)/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/400 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	400 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	720 Euro° (Paket)/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/550 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.000 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Januar 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer