



MINI Countryman C Favoured Trim Steptronic (DKG)

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der MINI Countryman ist mittlerweile in der dritten Generation angekommen. Das SUV der unteren Mittelklasse teilt sich seine Plattform mit dem BMW X1 und ist als Verbrenner- und Elektro-Variante in der gleichen Karosserieform erhältlich. Im Vergleich zum Vorgänger ist der komplett neu gestaltete Countryman deutlich kantiger und um einige Zentimeter größer geworden. Im Test tritt der Countryman C mit dem 170 PS starken Basis-Benziner in der gehobenen Ausstattungsvariante Favoured Trim an. Bereits auf den ersten Blick gefällt das wohnliche und moderne Interieur mit seinen neuartigen Textilflächen und einem echten Eyecatcher: dem kreisrunden OLED-Zentraldisplay mit sehr umfangreichen Konnektivitätsfunktionen. Weiter überzeugt der bayrische Brite mit einem - für ein Kompakt-SUV - agilen Fahrverhalten und zügigen Fahrleistungen dank dezenter E-Unterstützung. Positiv fällt zudem das Raumangebot in der ersten Sitzreihe auf: Hier genießen selbst Personen mit zwei Metern Körpergröße ein luftiges Raumgefühl. Kritikwürdig hingegen ist das Anzeige- und Bedienkonzept. Es macht die Ausstattung eines Head-up-Displays zwingend erforderlich, um die Ablenkungszeiten beim Ablesen der Fahrgeschwindigkeit gering zu halten - immerhin bereits Serie im Favoured Trim. Darüber hinaus schmälern die Integriertkopfstützen den Sitzkomfort für manche Staturen erheblich, da sie nicht verstellbar sind. Und auch der Kontostand wird geschmälert: Mit einem Testwagenpreis von über 50.000 Euro sowie trotz Downsizing-Motor und Mildhybridisierung nur ordentlichem Verbrauch ist der MINI kein besonders günstiger Vertreter seiner Klasse. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Mazda CX-5, Hyundai Kona, VW Tiguan.

- +** wohnlicher und moderner Innenraum, agiles Fahrverhalten und gute Fahrleistungen, großzügiges Raumangebot vorn, gute Innenraumvariabilität, sehr umfangreiche Konnektivitätsfunktionen
- Head-up-Display erforderlich (Serie bei Favoured Trim), Schwächen des Bediensystems, Sitzkomfort leidet unter Integriertkopfstütze und Paket-Politik

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem guten Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die Karosserie-Paneele stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Zudem ist die Außenhaut um die Radläufe sowie an Front- und Heckstoßstange teilweise mit Kunststoff beplankt, was die Folgen von kleinen Remplern mindert. Die Haube wird mit zwei Haubendämpfern offengehalten. Der Kofferraum ist an den Seiten mit Teppich ausgekleidet, die Ladekante ist dagegen aus kratzempfindlichem Kunststoff. Offene Bereiche am Unterboden gibt es nur im hinteren Bereich, ansonsten ist der Countryman nahezu vollständig verkleidet - und das sogar großflächig mit textilen Verkleidungsteilen, die den Motorraum thermisch gut isolieren und die Geräuschdämmung verbessern. Im Innenraum zeigt sich der neue Countryman

innovativ und wohnlich. Auf der Oberseite der Instrumententafel und der Türverkleidungen verbaut MINI ein neuartiges Strickgewebe aus recyceltem Polyester; die A-Säulen und der Dachhimmel sind mit schwarzem Textil bezogen. Im unteren Bereich ertasten die Fingerspitzen viel Hartplastik, wobei es geschickt auch mit wertig anmutenden Kunststoffen kombiniert wurde (z.B. Pralltopf am Lenkrad). Die Sitzbezüge bestehen aus angenehm anschniegsamem Lederimitat. Weitere schön gemachte Details: Das gespannte Textilband am Lenkrad als angedeutete untere Strebe sowie die Lasche für das Fach in der Mittelkonsole. Die Verarbeitung im Innenraum ist sehr gut, nichts knarzt oder wackelt, alle Bauteile sind solide montiert - einzig die Schaltereinheit in den vorderen Türen weist einen sichtbaren Spalt auf. Schlecht entgratete Kanten findet man nur an Stellen, die man im Alltag nicht berührt.

3,0 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige MINI verfügt über vier vollwertige Sitzplätze sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt 471 kg - bei vier Personen à 80 kg reicht das für ausreichend Gepäck. Zur Beladung des Dachs verfügt der MINI über eine Reling; die maximale Dachlast liegt bei 75 kg. Die zulässige Stützlast der optionalen, elektrischen Anhängerkupplung misst 80kg, dies reicht für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes. Auch als Zugfahrzeug eignet sich das MINI-SUV: Mit eigener Bremse darf der Anhänger 1.700 kg wiegen, ohne 750 kg. Trotz der im Vergleich zum Vorgänger deutlich gewachsenen Abmessungen (13 cm länger, 6 cm höher, 6 cm breiter inklusive

der Außenspiegel) und dem etwas weiteren Wendekreis (11,6 m) lässt sich der Countryman auch in beengten Umgebungen noch gut handhaben. Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,7 l Super Plus pro 100 km an, ergibt sich mit dem 54 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von über 800 km.

⊖ Ab Werk kommt der Countryman mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Die Übersicht über die Fahrzeugenden ist dank der gerade abfallenden Karosserie gut. Hinten zeigt die Unterkante des Heckfensters in etwa das tatsächliche Fahrzeugende an, die vordere Abschlusskante lässt sich nur erahnen. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der leicht erhöhten Sitzposition ebenfalls gut. Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich auf Grund der hohen Front nicht gut einsehen, hinten fällt es auf Grund der hohen Fensterkante ebenfalls schwer. Immerhin ist der Countryman in der Ausstattungsvariante Favoured Trim mit den wichtigsten Parkassistenten ausgestattet. Somit zählen die Einparkhilfe vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera zur Serienausstattung. Darüber hinaus verfügt der MINI über einen Rückfahrassistenten, der die letzten 50 m eigenständig zurücklenkt. Eine 360-Grad-Kamera und ein teilautonomer Einparkassistent sind optional in einem höherwertigen Paket verfügbar. Der Countryman ist serienmäßig mit LED-

Scheinwerfern ausgestattet, die über eine adaptive Lichtverteilung verfügen. Sie sorgen mit einer erhöhten Seitenausleuchtung im Stadt-, Überland- und Autobahnverkehr sowie



Breite C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

bei schlechtem Wetter für verbesserte Sicht in Kurven und beim Abbiegen. Der statische Fernlichtassistent aktiviert das Abblendlicht bei entgegenkommendem Verkehr. Schönes Gimmick: Der Fahrer kann die Tagfahrlichtsignaturen für Front- und Heckleuchten in drei verschiedenen Stilen einstellen und den MINI so individualisieren. Bei aktivem Tagfahrlicht leuchten die Rückleuchten (je nach gewünschter Einstellung) ebenfalls - dies sorgt für eine bessere Sichtbarkeit. Zudem sind die Bremslichter in LED-Bauart ausgeführt, was ein schnelles Aufleuchten ermöglicht. Um die Blendung durch rückwärtige Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit zu reduzieren, blenden der Innenspiegel und der linke Außenspiegel serienmäßig ab - für den Spiegel auf der Beifahrerseite ist die Funktion nicht verfügbar. Eine Bordsteinautomatik, bei der das rechte Spiegelglas nach unten klappt, ist ebenfalls mit dabei.

⊖ Die Rundumsicht ist nur ausreichend, die breiten C-Säulen beeinträchtigen das Sichtfeld aus dem MINI maßgeblich - zudem limitierten die seitlichen Applikationen hinter der C-Säule die Sicht weiter. Darüber hinaus vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage in der Optionsliste.

2,0 Ein-/Ausstieg

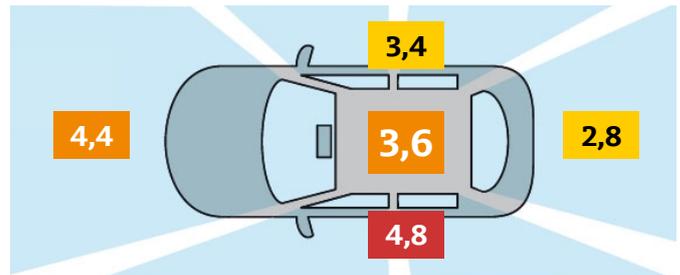
⊕ Der Einstieg in die leicht erhöhte Karosserie gelingt in der ersten Reihe recht mühelos, der MINI bietet eine große Einstiegsöffnung. Die Sitzfläche liegt mit 55 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) in einer Höhe, die einen komfortablen Einstieg fördert; im Vergleich zum Vorgänger sitzt man gut 5 cm höher. Zudem bieten elektrisch betriebene Sitze (Option) einen Komforteinstieg, der den Sitz in eine passende Position bringt. Der Zustieg in die zweite Sitzreihe gelingt ordentlich, allerdings erschweren der schmale Ausschnitt im Fußbereich sowie der etwas erhöhte Schweller den Einstieg. Zudem wäre ein größerer Öffnungswinkel der hinteren Türen wünschenswert. Lobenswert: Haltegriffe gibt es auf allen äußeren Sitzplätzen. Die Zentralverriegelung lässt

2,6 Kofferraum-Volumen

Mit der dritten Modellgeneration profitiert auch das Ladevolumen von den größeren Abmessungen des Countryman und wächst in allen Angaben um mindestens 40 l. Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 355 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 535 l. Alternativ lassen sich bis zu 11 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 735 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums

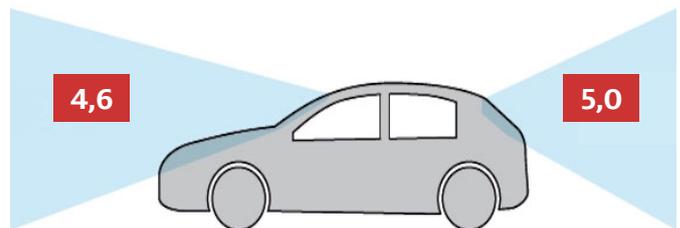
Rundumsicht

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.



sich klassisch über Tasten an der gut dimensionierten Funkfernbedienung betätigen. Befindet sich der Schlüssel in der Nähe des MINI, öffnet und schließt er beim Annähern und Entfernen vom Fahrzeug selbstständig (Funktion abschaltbar). Zusätzlich lässt sich der MINI über je einen Taster am Türgriff der Fahrer- und Beifahrerseite ver- und entriegeln, um das Abschließen zu beschleunigen. Weiter kann ein Smartphone als Schlüssel eingerichtet werden oder temporäre Schlüssel via SMS verschickt werden. Keine Selbstverständlichkeit: Das Schlüssellose Zugangssystem ist gut gegen Diebstahl abgesichert. Im Test war es nicht möglich, den Countryman mit einem Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 355 l Volumen ist der Kofferraum des Countryman von klassenüblicher Größe.

hinter den Vordersitzen sind 1.280 l Stauvolumen verfügbar. Unterhalb des Ladebodens befinden sich weitere 60 l Stauraum.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Dies geschieht entweder am Taster an der Heckklappe, vom Innenraum aus, über den Schlüssel oder über einen Fußkick unter dem Fahrzeugheck. Positiv: Es gibt an der Heckklappe je eine separate Taste zum Schließen des Kofferraums und zusätzlichem Verriegeln des Fahrzeugs. Die Heckklappe öffnet weit genug, erst ab einer Körpergröße von über 1,90 m ist darauf achten, sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 80 cm sehr hoch, die Bordwand stellt mit knapp 8 cm noch keine allzu große Hürde beim Ausladen dar. Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist gut, allerdings lässt sich der Ladeboden nur zur Hälfte hochklappen, um das darunterliegende Volumen auszunutzen. Zudem gibt es keine Verstaumöglichkeit für die Laderaumabdeckung.

⊕ Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine ebene Ladefläche, die nur leicht ansteigt.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Umgeklappt wird sie von der zweiten Sitzreihe aus; die Handhabung mittels einfacher Zuglasche könnte besser gelöst sein, klappt in der Praxis aber ordentlich. Praktisch sind die beiden unterschiedlichen Fächer im Seitenteil; links mit

2,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Mit dem Countryman führt MINI sein neues rundes OLED-Zentraldisplay ein, das mittig auf der Instrumententafel thronet. Das Herzstück des Innenraums misst 24 cm im Durchmesser und ist der integrale Bestandteil des Anzeige- und Bedienkonzepts - hier laufen alle Informationen zusammen, einen Tacho hinter dem Lenkrad wie noch beim Vorgänger, gibt es nicht mehr. Im Alltag erweist sich dies als ausgeprägter Nachteil, da bereits zum Ablesen der Fahrgeschwindigkeit eine erhebliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen vonnöten ist. Wichtige Abhilfe schafft hier das Head-up-Display (in einfacher Projektionsscheiben-Bauweise), das allerdings erst ab der gehobenen Ausstattungsvariante Favoured Trim zum Serienumfang gehört. Die Bedienung des Zentralmonitors geschieht ausschließlich über Touch-Eingaben, einen Dreh-Drücksteller oder ein Touchpad gibt es nicht. An die Touch-only-Bedienung kann man sich gewöhnen, nicht jedoch daran dass es keine



Die sehr hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

Netz und rechts als kleine Kunststoffwanne. Dazu gibt es pro Seite noch je einen Taschenhaken.

⊖ Eine Durchlademöglichkeit bietet die Rücksitzbank nicht.

Möglichkeit gibt seine Hand bei der Bedienung ordentlich abzustützen. Eingaben während der Fahrt werden mitunter zur ungewollten Koordinationsübung und kosten wertvolle Aufmerksamkeit. Die Sprachbedienung kann in gewissem Umfang Abhilfe schaffen, Toucheingaben aber nicht vollständig ersetzen. Die Bedienoberfläche bietet für Hauptfunktionen wie Navigation, Telefon, Klima, Smartphone-Anbindung und "Home" dauerhaft eingeblendete Schnellwahltasten als "sichere Anker", und ermöglicht so eine intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Allerdings wirkt der Monitor auf Grund der Vielzahl der angezeigten Inhalte auf den ersten Blick (zur Seite) immer wieder überladen, was die Orientierung erschwert, und die Gewöhnungszeit erhöht. Hingegen gut gemacht: die einwandfrei erreichbare und ansprechend gestaltete Schalterleiste unterhalb des Zentralmonitors. Von hier aus kann der Fahrer den MINI - zunächst etwas gewöhnungsbedürftig - per

"Schlüsseldreh" starten und die Fahrstufe einlegen, sowie direkt ins Einstellmenü der Fahrassistenten springen oder die Lautstärke per Drehregler einstellen. Zudem gibt es Tasten für die Scheibenbelüftung/-Heizung und den Warnblinker. Die Klimabedieneinheit indes wurde ebenfalls ins digitale Zeitalter übersetzt und findet sich nun nicht mehr in haptischen Tasten, sondern als Touchfelder im Monitor wieder. Während die Felder für Sitz- und Lenkradheizung im Untermenü zu klein geraten sind, reicht für die Anpassung der Innenraumtemperatur ein grober Treffer auf die Warm-/Kalt-Schaltfläche, was die Bedienung während der Fahrt etwas erleichtert. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und in ausreichendem Umfang einstellen.

⊕ Es gibt zahlreiche detaillierte Anzeige- und Einstelloptionen. Beispielhaft: Statusanzeige von Fahrlichtautomatik UND Regensensor mittels LED, differenzierter Bordcomputer, dimmen der einzelnen Leseleuchten pro Sitzplatz, Lesezeichen und Animationsvideos in der digitalen Betriebsanleitung. MINI hat sich bei der optischen Gestaltung der Bedienoberfläche sichtbar Mühe gegeben. Das Userinterface kratzt zwar scharf an der Grenze zur Verspieltheit, ist aber eine

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia und Konnektivität spielt der Countryman klassenübergreifend in der obersten Liga, bietet er doch nahezu alle aktuellen Infotainment-Features. Die Basics wie DAB-Radio und Bluetooth-Freisprechanlage sind selbstredend mit an Bord, darüber hinaus bietet der MINI die Möglichkeit das Smartphone via Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) zu verbinden. Kleiner Kritikpunkt: Für CarPlay würde man sich eine etwas größere Ansicht wünschen. Der Sprachassistent namens Spike - ein kleiner animierter Hund - bietet einen enormen Eingabeumfang und kann ausgewählte Funktionen aus den Bereichen Fahrzeugeinstellung, Fahrerassistenz, Entertainment, Kommunikation und Navigation steuern. Zusätzlich lässt sich Alexa verknüpfen, um etwaige Smarthome-Funktionen zu steuern. Darüber hinaus bietet der MINI durch die App-Funktionalität beispielsweise die Möglichkeit Video-Inhalte bekannter Mediatheken zu streamen oder Spiele zu spielen. So steht dem Filmgenuss im Auto - zumindest im Stand - nichts mehr im Wege. Das serienmäßige Navigationssystem basiert auf Online-Kartenmaterial und informiert in Echtzeit über die aktuelle Verkehrslage, dazu gibt es Liveinformationen zu Parkplätzen am Zielort. Der Testwagen ist mit dem optionalen Harman/Kardon-Soundsystem ausgestattet, das einen guten Klang bietet - allerdings ist es nicht einzeln, sondern nur im Paket erhältlich. Serienmäßig kommt der Countryman im



Die Materialanmutung und Verarbeitung im Innenraum sind, auch angesichts der Fahrzeugklasse, sehr wertig. Leider haben die Entwickler die bisher einzigartige Designsprache des Minis einer modischen Allerweltoptik geopfert was zugleich mit einer Verschlechterung der Bedienung zum Vorgängermodell einhergeht. Viele Funktionen wanderten in das zentrale Display, was zu einer verstärkten Ablenkung vom Verkehr führt.

gelungene Kombination aus BMW-typischer Seriosität und MINI-typischer Liebe zum Detail - in dieser Hinsicht ein echtes Qualitätsprodukt.

Favoured Trim mit einer induktiven Ladeschale für kompatible Smartphones. Über letzteres können auch zahlreiche Einstellungen am MINI via App vorgenommen werden. So können beispielsweise digitale Schlüssel verschickt werden, um anderen den zeitweisen Zugang zum Auto zu ermöglichen. Darüber hinaus können alle wichtigen Fahrzeuginformationen aus der Ferne abgerufen werden. Erfreulich sind zudem die umfangreichen Einstellmöglichkeiten hinsichtlich Nutzerprofile und Datenschutz.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Die größeren Abmessungen des Countryman kommen vor allem in der Breite zu tragen, hier bietet der MINI nach ADAC-Messmethode über 4 cm mehr Innenbreite als der Vorgänger. Die Innenraumhöhe verändert sich weniger deutlich - bot sie doch schon beim Vorgänger selbst großen Personen ausreichend Platz. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 2,0 m große Fahrer zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für

Personen über zwei Meter Körpergröße reichen. Zudem lässt das optionale Panorama-Glasdach viel Licht in den Innenraum, was insgesamt für ein luftiges Raumgefühl sorgt. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung ist serienmäßig verbaut und hebt das Innenraumgefühl bei Dunkelheit weiter an. Die hohe Seitenlinie und der dunkle Dachhimmel hingegen schmälern das subjektive Raumgefühl etwas.

2,7 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond ist zahlenmäßig gut. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet dahinter noch eine Person mit maximal 1,90 m Größe Platz, wobei dann noch eine großzügige Beinfreiheit gegeben ist. Die Innenbreite reicht für zwei Personen locker aus, für drei Insassen wird es dennoch eng - trotz einer Steigerung der Innenbreite im

Vergleich zum Vorgänger. Das subjektive Raumgefühl leidet unter der hohen Seitenlinie und den schmalen Seitenfenstern - zudem befinden sich die Köpfe der Fondpassagiere direkt neben den C-Säulen. Pluspunkte: Das Panoramaglasdach reicht bis weit über die zweite Sitzreihe und die Ambientebeleuchtung wird auch im Fond fortgesetzt.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank des Countryman lässt sich um 13 cm längs verschieben (nur Verbrenner-Modelle), die Lehne in sechs Positionen neigen. So kann die Rücksitzbank entweder an die Insassen oder an das Ladegut angepasst werden - in beiden Fällen eine willkommene Option. Ablagen bietet der Countryman genügend: In der Mittelkonsole lässt sich das Smartphone in der gummierten, induktiven Ladeschale platzieren, wird dort sicher gehalten und ist bestens erreichbar. Eine offene Ablagefläche unter der Mittelarmlehne bietet Platz für schnell zugängliche Dinge; mittig gibt es ein hübsches Fach mit praktischem Klappdeckel, in das sich loser Kleinkram verstauen lässt. Das

Fach wäre für Haustürschlüssel prädestiniert, leider verzichtet es - wie die Türfächer - auf eine Beflockung. Die Türfächer sind vorne wie hinten eher kompakt gehalten, Einliter-Flaschen finden dennoch Platz. Schwierig wird es bei den Becherhaltern, diese verfügen nicht über Haltenasen und sichern schmale Getränkedosen nicht ausreichend. In der zweiten Sitzreihe finden sich ebenfalls zwei Becherhalter sowie kleine Türfächer. Eine nützliche Aufmerksamkeit: die Jackenhalter im Dachhimmel auf beiden Seiten. Das Handschuhfach fällt eher klein aus, ist beleuchtet, aber nicht abschließbar.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Der Countryman C verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit passiven Dämpfern, die Variante mit adaptiver Dämpfung ist dem Topmodell John Cooper Works vorbehalten. Die Fahrwerks-Charakteristik ist ausgewogen, aber durchaus mit einer straffen Note, um dem MINI-typischen "Go-Kart-Feeling" Rechnung zu tragen. So werden Einzelhindernisse wie Gullydeckel oder Frostaufbrüche mitunter recht deutlich an die Insassen weitergegeben, die Anregungen

bleiben aber im angemessenen Rahmen und der Countryman wirkt nie unsolid. Positiv fällt auf, dass sich die Hindernisse akustisch nicht aufdringlich bis in den Innenraum vorarbeiten, hier hat der MINI so manchem Mitbewerber trotz Standardfahrwerk etwas voraus. Auf der Landstraße sowie auf der Autobahn pariert der MINI wellige Fahrbahnoberflächen gekonnt und zeigt durchaus Talent für die Langstrecke.

2,7 Sitze

Die Sitze des MINI Countryman sind mechanisch und nur in den Grundeinstellungen (Längs, Höhe, Lehne) anpassbar. Gegen Aufpreis können elektrisch verstellbare Sitze bestellt werden, die dann sowohl eine Lordosenstütze als auch eine

Sitzflächenneigung bieten. Trotz des geringen Einstellumfangs bieten die Sitze einen guten Sitzkomfort - ausgenommen der Kopfstütze. Der Seitenhalt fällt zudem gut aus, hier scheinen Sportsitzeigenschaften durch. Um die Sitzposition des Fahrers

noch weiter anzupassen, bietet MINI leider keine Gurthöhenverstellung, zudem ist die Mittelarmlehne nicht in der Höhe verstellbar - hier passt es entweder, oder eben nicht. Die Sitze im Fond überzeugen mit einer breiten und komfortablen Sitzfläche auf den äußeren Plätzen, der Mittelsitz ist recht schmal geschnitten, wird durch das Gurtschloss limitiert und ist damit nur für kürzere Strecken empfehlenswert; der Kniewinkel ist nicht zu spitz. Positiv hervorzuheben ist die Lehnenneigung der Rücksitzbank. Diese kann in sechs Positionen für eine aufrechte oder relaxte Sitzposition arretiert werden. Was hingegen weniger gefällt: Die Armauflagen der hinteren Türverkleidung sind hart und werden dem ansonsten guten Sitzkomfort im Fond nicht gerecht, zudem berühren die äußeren Ellenbogen die seitliche Kunststoffverkleidung.

⊖ Die Kopfstütze des Integralsitzes lässt sich nicht in Höhe und Längsposition verstellen. Für manche Staturen ist sie in dieser fixierten Position unkomfortabel, da sie den Kopf zu weit nach vorne drückt und ihn damit in eine unnatürliche Haltung zwingt. Der Grund für die weit nach vorne abstehende Kopfstütze sind bessere Crashtestergebnisse im Euro NCAP-Messverfahren - allerdings zu Lasten des Komforts für einige. Idealerweise sind die Kopfstützen sowohl in der Längs- als auch in der Höhenposition einstellbar, MINI verzichtet auf diese Lösung. Die unter Komfortaspekten sinnvolle Lordosenstütze gibt es nur in Verbindung mit dem 7.000 Euro teuren XL-Paket - und damit nur bei Vollausstattung.

2,9 Innengeräusch

Der Countryman bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort, der im normalen Fahrbetrieb maßgeblich durch den Dreizylinder-Benziner geprägt ist. Fahrbahngeräusche werden ordentlich von den Insassen ferngehalten. Windgeräusche sind ab Geschwindigkeiten oberhalb der 130 km/h deutlich

wahrnehmbar, was nicht zuletzt auf die steile Frontscheibe und den harten Übergang hin zum Dach zurückzuführen ist. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 67,8 dB(A) bei 130 km/h fährt der Countryman ein befriedigendes Ergebnis ein.

2,1 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattungsvariante Favoured Trim verfügt der MINI serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik, eine Mehrzonen-Variante ist nicht verfügbar. Die Klimatisierung lässt sich in fünf Intensitätsstufen einstellen, allerdings ist die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer nicht getrennt regelbar. Positiv: Alle vier vorderen Ausströmer lassen sich unabhängig von der Ausströmrichtung zusätzlich in ihrer Intensität dosieren - keine Selbstverständlichkeit. Der MINI bietet damit, zumindest auf der ersten Reihe, einen großen Anpassungsumfang an die Bedürfnisse der Insassen. Der Fond wirkt in puncto Klimatisierung etwas

vernachlässigt: Zwar gibt es Ausströmer unter den Vordersitzen und in der Mitte, letztere lassen sich aber nur in der Intensität, nicht in der Richtung beeinflussen. Schade vor allem dann, wenn nur eine Person seitlich sitzt und schnell mit kühler oder warmer Luft versorgt werden möchte. Darüber hinaus bietet MINI auch gegen Aufpreis keine Sitzheizung im Fond - für die erste Reihe ist diese zusammen mit der Lenkradheizung Serie. Um den Klimakomfort auf der zweiten Sitzreihe noch etwas zu verbessern, gibt es eine Sonnenschutzverglasung (verdunkeltes Glas ab B-Säule) in der Aufpreisliste.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Angetrieben wird der MINI von einem 3-Zylinder-Turbobenziner mit 1,5 l Hubraum und einem 10 kW starken E-Motor - der Countryman C ist damit ein sogenannter Mildhybrid. Die Systemleistung beträgt 125 kW/170 PS, das maximale Drehmoment 280 Nm. Der kleine Elektromotor unterstützt den Countryman C gezielt in Beschleunigungsphasen und sorgt damit für einen zügigen Antritt. So vergehen für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h 4,8 s und von 80 auf 120 km/h 6,1 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der MINI in

einer Sekunde - ein sehr guter Wert. Für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller 8,3 Sekunden an, die maximale Höchstgeschwindigkeit beträgt 212 km/h. Obwohl es sich beim Countryman C um den schwächsten Benziner der Baureihe handelt, bietet der MINI gute Fahrleistungen und fühlt sich - dank dezenter E-Unterstützung - in den meisten Lebenslagen sogar kräftig motorisiert an.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Hinsichtlich seiner Laufkultur ist ein Dreizylindermotor bauartbedingt eher von Nachteilen geprägt, MINI gelingt es diese aber überdurchschnittlich gut in den Griff zu bekommen. Das Vibrationsverhalten im Innenraum ist ordentlich bis gut; im Lenkrad und der Pedalerie sind sie nur bei starkem Leistungsabruf dezent wahrzunehmen. Das interessante dabei: Die Vibrationen werden nie als störend, sondern eher als Charakterzug aufgefasst. Allerdings muss man zugeben: In einer höheren Fahrzeugklasse würde man den Dreizylinder wohl nicht mehr goutieren. Die Akustik des 1,5-Liter-Turbobenziners ist unter

Last kernig, bei höchster Lastabforderung tönt er deutlich auf und wirkt dann zuweilen angestrengt. Bei niedertouriger Fahrt, zum Beispiel im Eco-Modus, treten leichte Dröhnfrequenzen zum Vorschein, die sich aber noch im manierlichen Bereich bewegen. Das Ansprechverhalten profitiert von dem E-Motor des Mildhybrids, bei starkem Beschleunigen in hohen Geschwindigkeitsbereichen muss der stark aufgeladene Motor mit kleinem Hubraum erstmal "Luft holen" bevor er merklich Leistung abgibt; ansonsten ist die Leistungsabgabe gleichmäßig und gut kalkulierbar.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Fahrstufen werden mittels eines kleinen Hebels in der zentralen Tastenleiste bedient, dies funktioniert nach einer Eingewöhnungszeit gut. Nur das Einlegen der Parkstellung ist ungewohnt, da es keine dedizierte "P"-Stufe gibt. Der MINI legt letztere ein, wenn man nach der Fahrt im Stand die Taste für die Feststellbremse drückt. Das serienmäßige und beim Countryman C alternativlose Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist ein zumeist unauffälliger Begleiter im Alltag. Negativ in Erscheinung tritt es nur sporadisch beim Anfahren,

hier dauert es dann mitunter einen Tick zu lange, bis sich der MINI in Bewegung setzt. Zudem nimmt sich das Getriebe beim Abfordern hoher Last teilweise eine deutliche "Gedenksekunde" bis der passende Gang gewählt ist. Bei 130 km/h liegen im höchsten Gang liegen 2.500 Touren an, der Motor arbeitet somit auf Autobahnetappen noch in einem ruhigen Drehzahlbereich. Eine Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der MINI Countryman kann im Kapitel Fahrstabilität überzeugen. Der Geradeauslauf ist nicht zuletzt durch den um zwei Zentimeter gewachsenen Radstand gut, Aufbaubewegungen sind auf Grund der höhergelegten SUV-Karosserie zwar gegeben, aber treten nicht über Gebühr in Erscheinung. Erfreulich gut reagiert der MINI auf Lastwechsel, beim Heben des Gaspedals in Kurven bleibt das Kompakt-SUV stabil und zügelt die Fuhre bei forciertem Gangart zielgerecht mit sanften ESP-Eingriffen. Die Reaktion auf ein ruckartiges Zupfen an der Lenkung fällt nicht ganz so stoisch aus; hier schwingt die Lenkung mehrmals durch, der Aufbau zeigt deutliche Bewegungen - nichtsdestotrotz stabilisiert sich der Countryman schnell. Beim ADAC Ausweichtest überzeugt der MINI mit einem recht neutralen Verhalten beim Ein- sowie beim Ausfahren aus dem Parkour. Einzig beim Durchlenken der Gasse offenbart sich

Untersteuern, was der Treffsicherheit beim Ausweichen aber keinen allzu großen Abbruch tut, da der MINI lenkbar bleibt. Neben der sensiblen ESP-Regelung trägt auch die performante Bereifung vom Typ Michelin Pilot Sport 4S zur guten Fahrsicherheit bei. Ebenso profitiert die Fahrdynamik von der Bereifung. Der Countryman setzt Lenkbewegungen trotz SUV-Karosserie und Standardfahrwerk recht spontan und zielgenau in eine Richtungsänderung um und erreicht zügige Durchfahrtschwindigkeiten. Geht man es zu schnell an, hält das ESP den MINI sicher im Zaum.

⊖ Die Anfahrtraktion ist nicht ideal. Selbst bei Trockenheit kann es zu Radschlupf bei zügigem Beschleunigen aus dem Stand kommen; in der Konsequenz braucht es einen feinfühligem Gasfuß.

2,2 Lenkung

Die Lenkung passt zum Countryman. Sie ist mit einer Übersetzung von 2,4 Umdrehungen recht direkt übersetzt und lässt das kompakte SUV spielerisch und auf Wunsch zackig Einlenken, zudem gefällt sie mit einem geringen Lenkaufwand und niedrigen Bedienkräften beim Rangieren. Bei sportlicher Gangart

oder in höheren Geschwindigkeitsbereichen nimmt das Handmoment - also die Bedienkraft - am Lenkrad zu, was ein Plus an Fahrzeugkontrolle vermittelt und dem Lenkgefühl Solidität schenkt - stimmig zum Anspruch als "großes Modell" im MINI-Portfolio. Allerdings ist das tatsächliche Feedback über den

Lenkwinkel und die Haftung der Vorderräder doch eher synthetisch und wenig transparent - dies ist aber Kritik auf hohem Niveau. Die Zielgenauigkeit ist gut, Lenkwinkel lassen sich am Kurveneingang treffend abschätzen und es sind nur leichte Korrekturen im Kurvenverlauf nötig. Die passende Zentrierung vermittelt ein gutes Gefühl über die Mittelstellung der Lenkung und fördert so eine entspannte Geradeausfahrt; einzig aus der Mittellage heraus könnte die Lenkung noch definierter ansprechen. Gewöhnungsbedürftig: Der recht dicke Lenkradkranz.

⊖ Bei schnellem Abbiegen aus dem Stand oder bei forciertem Gangart kann es zu Antriebseinflüssen in der Lenkung (leichtes Zucken) kommen, welche bei Nässe noch deutlicher zu tragen kommen.

2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Countryman nach 35,5 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter bis ordentlicher Wert. Die Bremse (integriertes Bremssystem) spricht gut an und lässt sich passend dosieren.

1,5 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Countryman gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal zu bieten hat und dementsprechend einen großen Funktionsumfang. Allerdings kosten die meisten Systeme Aufpreis - im Favoured Trim ist eine solide Basisausstattung vorhanden. Bis 80 km/h bremst der MINI selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 180 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild, reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Der Driving Assistant Professional erweitert die automatische Abstandsregelung auf 210 km/h, bietet einen Autobahnassistenten mit Spurführung und hilft beispielsweise in engen Autobahnbaustellen, die Spurmitte zu halten - dafür sind auch an der Front links und rechts Radarsensoren hinter der Schürze verbaut.

Der MINI erkennt serienmäßig die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Die optionalen Radar-Sensoren im Fahrzeugheck werden zudem genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt (bei Driving Assistant Professional). Serienmäßig verbaut MINI - erst ab

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für den MINI Countryman veröffentlicht Euro NCAP kein gesondertes Ergebnis; die Crasheigenschaften können aber mit denen des Plattformbruders BMW X1 verglichen werden. Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt dieser 86 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt fünf Sterne (Test 10/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein sogenannter Centerbag auf. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Der Abstand zum Dachhimmel ist gering genug, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremst das Auto

Favoured Trim - das Head-up-Display, welches neben der Geschwindigkeit auch Navigationskarten anzeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der Countryman verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermittelt und anzeigen kann.

selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Darüber hinaus sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (u.a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht. Das optionale Kofferraum-Trennnetz kann hinter den Vordersitzen eingehängt werden.

⊖ Der Verbandskasten befindet sich unter dem klappbaren Ladeboden und ist somit bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP mit 89 Prozent dem technisch eng verwandten BMW X1 ein gutes Ergebnis (Test 10/2022). Top für Familien: Per Gurt und per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung sind Kindersitze nicht nur hinten außen, sondern auch auf dem Beifahrersitz gut zu befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich im Fahrzeugmenü deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber, das Schiebedach und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

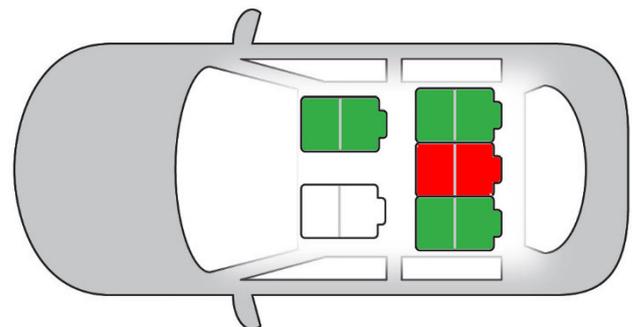
⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem steht kein Isofix zur Verfügung.

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz bekommt der BMW X1 gibt es 76 Prozent bei Euro NCAP. Beim BMW wie beim MINI Countryman ist die Front in weiten Teilen gut entschärft, nur die obere Kante der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Der Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig

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)

und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden. Sollte es dennoch zu einem Aufprall kommen ist, hilft die aktive Motorhaube den Aufprall abzufedern, in dem sie sich anhebt und den Abstand auf harte Motorteile erhöht.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Countryman C liegt im ADAC Ecotest bei 6,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 184 g/km. Das gibt im CO₂-Bereich magere 22 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei eher hohen 6,8 l/100 km - trotz vorhandener Verbrauchsvorteile des Mildhybridsystems. Außerorts sinkt der Verbrauch auf 5,9 l/100 km, auf der Autobahn liegt er bei 7,8 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

Die Abgasreinigung funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten schafft der MINI 72 Zähler und erzielt damit vier Sterne. Die niedrigen Emissionen konnten bei den Straßenmessungen bestätigt werden.

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der MINI Countryman mit dem Basis-Benziner startet ab 39.900 Euro im sogenannten Essential Trim. Allerdings bietet diese Variante nur wenige Ausstattungsoptionen und verwehrt das für die Fahrsicherheit durchaus wichtige Head-up-Display. Um den Countryman ausstattungsstechnisch auf ein gutes Niveau zu heben, muss man mehr Geld investieren. Der Favoured Trim bietet eine reichhaltige Basisausstattung und beginnt ab 46.260 Euro mit dem Ausstattungspaket S. Der Testwagen mit dem Paket L erfüllt dann schon nahezu alle Wünsche, sein Preis summiert sich auf stolze 51.660 Euro, was ihn preislich aus den "MINI-Sphären" in die Mittelklasse hebt. Die Unterhaltskosten halten sich beim Countryman C in Grenzen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 109 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur teilweise moderat, die Haftpflicht liegt bei günstigen 18 und die Teilkasko bei 22 - die Vollkaskoeinstufung von 25 kommt dagegen teuer. Die Ausgaben für die Wartungen kann man in den ersten Jahren etwas günstiger gestalten, wenn man eines der Wartungspakete bucht. MINI gibt zwar nur Gewährleistung und keine Garantie, das aber immerhin für drei Jahre.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

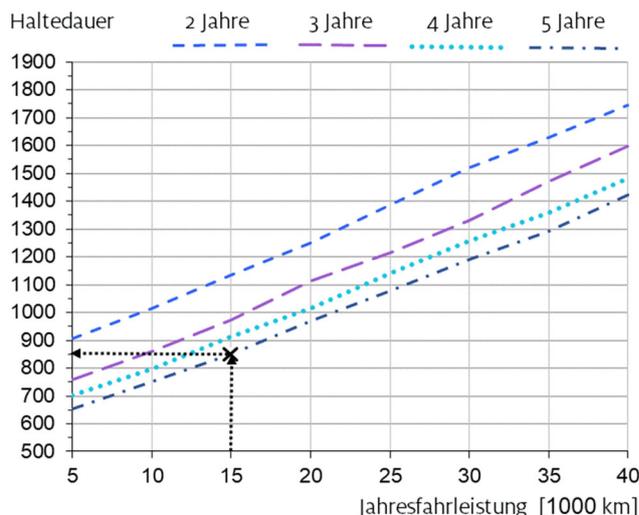
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 850 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Countryman C Essential Trim Steptronic (DKG)	Countryman S Essential Trim ALL4 Steptronic (DKG)	Countryman D Essential Trim Steptronic (DKG)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1995
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	160 (218)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1500	360/1500	400/1500
0-100 km/h [s]	8,3	7,1	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	228	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,9 SP	6,5 SP	4,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	133	147	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/22	18/26/23	18/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	124	154	241
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	780	852	793
Preis [Euro]	39.900	45.900	42.900

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	125 kW/170 PS
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	143 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.444/1.843/1.661 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/1.450 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4S
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,9/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	159 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.624/471 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/735/1.280 l

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

Betriebskosten	168 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	131 Euro	Wertverlust	471 Euro
Monatliche Gesamtkosten	850 Euro		
Steuer pro Jahr	109 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/22		
Basispreis Countryman C Favoured Trim Steptronic (DKG)	46.260 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.660 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.209 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. * 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	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 5360 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	ab 7.510 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/ab 7.510 Euro° (Paket)
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

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 (nur Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 6.360 Euro (Paket)
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/ab 5.360 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: Juni 2024
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutaj