



## MINI Countryman Cooper Steptronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Auch Mini konnte sich dem SUV-Boom nicht entziehen und brachte 2010 den ersten Countryman auf den Markt. Sein Erfolg hat die Strategie bestätigt und so kam 2017 der Nachfolger. Der fährt nun seit Mitte 2018 mit modifizierten Motoren durch Stadt und Land, alle sauber nach Euro 6d-TEMP. Die Benziner haben hierfür einen Otto-Partikelfilter zur sicheren Reduzierung der Partikelemissionen erhalten. Wie der Test zeigt, klappt das gut, die Schadstoffemissionen sind durch die Bank sehr niedrig. Vom Verbrauch kann man das leider nicht behaupten, im Ecotest genehmigte sich der Mini den Maxi-Wert von 7,8 l Super pro 100 km. Hier gibt es als noch reichlich Potenzial. Auch wenn der Countryman nach Mini-Verhältnissen ein Riese ist, gehört er mit seinen 4,30 m Länge trotzdem zu den kompakten SUVs. Das macht ihn noch handlich genug für den urbanen Bereich, gleichzeitig bietet er ein gutes Platzangebot für die Passagiere und zumindest einen angemessen großen Kofferraum; mit der verschiebbaren Rückbank hat man mehr Variabilität. Der Countryman hat ein straff abgestimmtes Fahrwerk mitbekommen, das mehr auf Dynamik als auf Komfort setzt. Etwas mehr Nehmerqualitäten können die optionalen einstellbaren Dämpfer bringen. Der Motor leistet gute Arbeit und bietet für einen Dreizylinder eine angenehme Laufkultur. Dennoch hat er mit dem Countryman viel zu schleppen, weshalb sich fast der Vierzylinder anbietet - als Cooper S leider mit saftigem Aufpreis. Er kann aber den sportlich orientierten Countryman gelassener bewegen. Mit knapp 30.000 Euro ist schon der Dreizylinder mit Steptronic üppig eingepreist - zumal es nicht dabei bleiben kann, wenn man die für ein Lifestyle Auto nötigen Extras dazu ordert. Im Falle des gut, aber keinesfalls vollumfänglich ausgestatteten Testwagens waren es schon erhebliche 43.840 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Nissan Qashqai, Opel Grandland X, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ gutes Platzangebot, bequemer Ein- und Ausstieg, für SUV gute Fahrdynamik

⊖ teure Aufpreise, ACC und Assistenten nur über Frontkamera, Lücken bei aktiver Sicherheit, nicht mal Tirefit Serie

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,3

### Zielgruppencheck

Familie 2,9

City 3,3

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 3,0

Transport 2,9

Fahrspaß 2,2

Preis/Leistung 2,4

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Mini Countryman ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig - sie sind aber stellenweise 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 ist zu sehen und zu spüren; viele Kunststoffflächen sind geschäumt und damit weich - selbst an

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 51 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 650 km - gegen Aufpreis erhält man einen 61 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 780 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 470 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck ausreichen. Auf dem Dach gibt's optional eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann ebenfalls bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Falls es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (715 kg bei ungebremsten Anhängern) - SUV hin oder her, das Argument, man bräuchte ihn unbedingt als Zugwagen, greift hier nur bedingt. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem optionalen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; alternativ kann man auch Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern. Mit 4,30 m Länge ist der Countryman für die Stadt noch praktisch genug, auch die Breite mit 2,01 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,4 m.

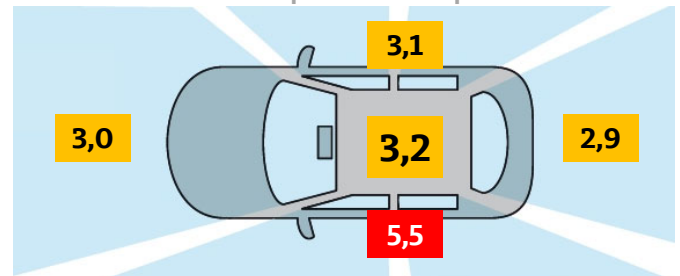
### 3,0 Licht und Sicht

Die Enden des Fahrzeugs sind vernünftig abschätzbar, auch wenn sich die Vorderkante der Motorhaube den Blicken des Fahrers entzieht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Mini-SUV zufriedenstellend ab, dank nicht zu breit geratener und recht steiler Dachsäulen. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Option auf den der Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt ebenfalls nur der Fahreraußenspiegel. Bei allen

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

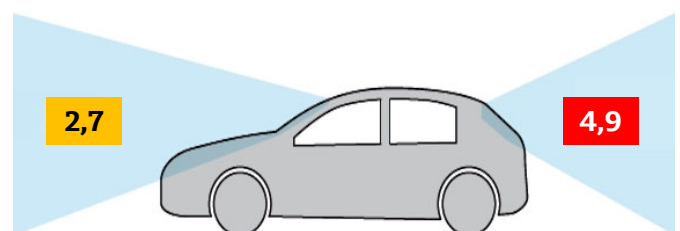
#### Rundumsicht

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.



Die Sicht nach schräg hinten ist zufriedenstellend.

Varianten des Countryman sind die Außenspiegel serienmäßig beheizbar. Die Einparkhilfe hinten kostet Aufpreis, für die Sensoren vorne verlangt Mini nochmals extra, dann ist aber zusätzlich ein Parkassistent an Bord. Die darüber hinaus bestellbare Rückfahrkamera ist wegen des hohen Fahrzeughecks und der eingeschränkten Sicht auf den Boden sinnvoll: So erkennt man beim Rückwärtsfahren beispielsweise spielende Kinder leichter.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Schweller sind nicht besonders niedrig oder schmal, dennoch kann man vorne 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 (Sitzhöheneinstellung unten). Hinten gelingt der Zugang ähnlich gut, weil weder die Radläufe nennenswert in den Türausschnitt ragen noch der Fußraum hinter den Vordersitzen zu knapp bemessen wäre. 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

⊕ Die optionalen LED-Scheinwerfer des Testwagens gefallen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten ein separates Abbiegelicht; eine Kurvenlichtfunktion über schwenkende Scheinwerferlinsen gibt es für den Countryman leider nicht. Der aufpreispflichtige Fernlichtassistent erkennt über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet das Fernlicht automatisch auf und ab.

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, vorne gibt es drei, hinten nur zwei Fixierpositionen. Am Dachhimmel sind drei Haltegriffe über den Sitzplätzen vorhanden, der Fahrer muss leider ohne einen solchen auskommen.

⊖ Der optionale Komfortzugang (nicht im Testfahrzeug) besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Weitere Informationen unter [adac.de/keyless](http://adac.de/keyless).

### 3,0 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 315 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 480 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 670 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 75 Liter Platz.



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

### 2,2 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 1,88 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 69 cm noch nicht allzu hoch. Das Ladeabteil wird von zwei Lampen erhellt, damit behält man auch im Dunkeln den Überblick.

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

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist bei jedem Countryman dreigeteilt umlegbar, allerdings nicht vom Kofferraum aus. Dies 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 an der Seitenwand - gegen Aufpreis. Ein Kofferraumtrennnetz, das besonders bei dachhoher Beladung sehr sinnvoll ist, gibt es optional.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Auf den ersten Blick wirkt das Mini-Cockpit sehr verspielt bis überladen, man benötigt als Neuling einen Moment, sich zu recht zu finden. Mit zunehmender Orientierung findet man die aber 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 - die Tachoinstrumente werden dabei in der Höhe mit verstellt und liegen so immer gut im Blickfeld des Fahrers. Auf Höhe des Schalthebels findet sich in der Mittelkonsole ein Kippschalter, der den Motor anlässt. Dieser ist rot pulsierend beleuchtet. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, aber einfach erreichbar. Das Fahrlicht lässt sich über einen Drehschalter aktivieren, der aber zu tief im Armaturenbrett links neben dem Lenkrad angeordnet und praktisch kaum einsehbar ist. 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 (im Testwagen). Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden, die automatische Fahrtlichtsteuerung (und damit auch das Abbiegelicht) aktiviert man am Lichtschalter. Hat man die automatische Wischersteuerung an Bord, ist allerdings keine manuelle Intervallschaltung mehr möglich. Alle Schalter und Bedienelemente sind sehr gut beleuchtet - wählt man das MINI Excitement Paket, gibt es eine umfangreiche Ambientebeleuchtung, deren Farbe vielfach variierbar ist. Das Radio lässt sich gut bedienen und alle Informationen sind einwandfrei ablesbar. Die Schalter für Sitz-, Heckscheiben- und Spiegelheizung sind logisch gruppiert bei der Klimaanlagesteuerung untergebracht. Die Fensterheber



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

verfügen vorn wie hinten über eine Ab- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Per gut erreichbarer Lenkradtasten können Geschwindigkeitsregelung, Freisprecheinrichtung und Radio bedient werden. Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Neben dem normalen Tacho gibt es im Mini nun auch ein Head-Up-Display, das die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet (im Testwagen).

⊖ 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.

## 2,8 Multimedia/Konnektivität

Theoretisch gibt es für den Countryman viele Multimedia- und Konnektivitätsfunktionen - das meiste kostet jedoch Aufpreis.

Serienmäßig ist nur ein Radio mit Bluetooth-Verbindungs-möglichkeit für Smartphones und ein USB-Anschluss (der

AUX-Anschluss wurde gestrichen). Für die Nutzung von Mobilitätsdiensten bringt der Mini auch eine fest verbaute SIM-Karte mit - um sie zu nutzen, muss man aber extra kostenpflichtige Dienste buchen oder das optionale Navisystem hinzubestellen. Als weitere Extras gibt es eine Sprachsteuerung, den großen Controller zwischen den Vordersitzen inklusive

Touchpad-Oberfläche, einen DAB-Tuner, Apple CarPlay-Funktionalität, Echtzeit-Verkehrsinformationen und Remote Control-Funktionen. 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 mehr erhältlich.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird der Countryman 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 und die vergleichsweise steile

Frontscheibe etwas eingeschränkt, allerdings gibt es gegen Aufpreis ein Panorama-Schiebedach, das viel Licht in den Innenraum lässt. Auch sonst sind die Scheiben nicht schmal, so dass man ein insgesamt gutes Gefühl hat.

## 2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, können hinten immer noch etwa 1,95 m große Menschen sitzen; die verschiebbare Rückbank ist dabei ganz hinten positioniert. Sowohl Kopf- als auch Beinfreiheit sind großzügig bemessen. Da im Fond neben dem Kopf die Dachsäule verläuft und die Fenster schmaler sind, ist das Raumgefühl ein wenig eingeschränkt, aber insgesamt durchaus zufriedenstellend.



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

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich gegen Aufpreis in der Neigung einstellen und die Sitzflächen geteilt längs verschieben. 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 Lehnentaschen sind ebenfalls vorhanden. Das Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht allzu groß, nicht klimatisierbar und nicht abschließbar.

# 2,9 KOMFORT

## 3,1 Federung

Neben dem im Testwagen verbauten Standardfahrwerk gibt es noch ein Fahrwerk mit einstellbaren Dämpfern, die je nach Einstellung etwas komfortablere oder sportlichere Federungseigenschaften als im Testwagen mit sich bringen. Das Serienfahrwerk hat einen straffen Grundcharakter, was nicht so ganz zu einem SUV passen mag - andererseits wird der Countryman aufgrund seiner höheren Karosserie auch nicht einfach zu einem Mini im klassischen Sinne. So bleiben die Insassen über

den Zustand der Straße recht gut informiert; innerorts bietet er damit nur einen zufriedenstellenden Fahrkomfort, der auch auf der Landstraße nicht viel besser wird. Querfugen, Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse kommen etwas deutlicher in den Innenraum durch. 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) ausge-

stattet. 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 höheninstellbaren 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. Sie lassen sich längs verschieben (Option) und die Neigung der Lehne einstellen - so werden die Plätze Personen mit unterschiedlichen Staturen gut gerecht.

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

### 3,1 Innengeräusch

Im Countryman Cooper herrscht bei 130 km/h im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,6 dB(A). Das geht noch in Ordnung, ist aber nicht besonders leise. Das Innengeräusch steigt mit zunehmender Geschwindigkeit rapide an; wobei nicht der Motor

in den Vordergrund rückt, sondern die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche - hier macht sich sicherlich die steile Windschutzscheibe bemerkbar.

### 3,0 Klimatisierung

Neben der serienmäßigen manuellen Klimaanlage bekommt man gegen Aufpreis eine Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität und Umluftautomatik. Ebenso optional gibt es Sitzheizung vorn, 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.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

⊕ Die Leistung des Dreizylinder-Turbobenziners liegt bei maximal 136 PS, diese stehen schon bei moderaten 4.500 1/min bereit, ähnlich niedrig wie bei vielen Dieselmotoren. Der 1,5-l-Benziner reicht im Grunde für den Countryman, er kann ihm zu durchaus angemessenen Fahrleistungen verhelfen. Das maximale Drehmoment von 220 Nm liegt ebenfalls früh (ab 1.480 1/min) und über einen weiten Drehzahlbereich

(bis 4.100 1/min) an. Man kann mit dem Kompakt-SUV flott genug unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 6,3 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwa 1,3 Sekunden werden dafür benötigt. Der mit einem Twincroll-Turbo aufgeladene Benziner gibt seine Leistung sehr gleichmäßig ab.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Obwohl nur mit drei Zylindern ausgestattet, läuft der 1,5-l-Benziner 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 Volllast und beim Ausdrehen moderat hörbar auf sich

aufmerksam, bleibt aber stets kultiviert. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle - BMWs Anspruch gilt auch für diesen Mini: Der Antrieb soll überdurchschnittlich gut sein, das kann dieser Motor unter den Dreizylindern bekräftigen.

### 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Bei den Dreizylindern setzt Mini auf ein Doppelkupplungsgetriebe (DKG) mit sieben Gängen, das wie auch die Wandlerautomatik vom japanischen Zulieferer Aisin kommt. Für ein DKG arbeitet die Automatik sehr gut, kann die Souveränität der Achtgang-Automatik in Verbindung mit den 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; der

Hebel rastet nun nicht mehr 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. 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 etwa 2.400 1/min. Da der 1,5-l-Dreizylinder zumindest mittlere

Drehzahlen für eine höhere Leistungsabgabe braucht, erweist sich der siebte Gang in der Praxis eher als Overdrive, der bis Geschwindigkeiten von 140 km/h genutzt wird; fährt man schneller, verweilt die Automatik häufig im sechsten Gang. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos, nur das rumpelige Anlassen des Dreizylinders irritiert am Anfang etwas.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 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 nicht völlig unbeeindruckt beispielsweise von Spurrinnen. 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 werden von

der effektiven 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 die falsche Basis.

### 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Countryman ist passend zur Marke abgestimmt: sehr direkt und spitz um die Mittellage. Damit fühlt sich das Kompakt-SUV sehr wendig an, ist aber auch vergleichsweise nervös. Auffallend sind die hohen Lenkkräfte bzw. die moderate Servounterstützung beim Abbiegen und Rangieren. Ansonsten leistet sie sich kaum Schwächen, der

Wagen 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.

### 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Countryman Cooper nach durchschnittlich 35 m - ein noch guter Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen).

Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten sind ohne Tadel, wenn man sich an das etwas synthetisch wirkende Pedalgefühl gewöhnt hat.

## 2,6 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für zahlreiche Assistenzsysteme setzt Mini auf eine Kamera hinter der Frontscheibe. Diese erkennt serienmäßig ein zu dichtes Auffahren oder gar eine Kollisionsgefahr, warnt den Fahrer entsprechend und bremst das Fahrzeug bis 60 km/h bei Bedarf ab (Teilbremsung, als "Anbremsfunktion" beschrieben). So wird zumindest die Unfallschwere reduziert, wenn nicht gar ein Unfall verhindert. Gegen Aufpreis kann das Kamerasystem 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 auch einen Abstandsregelautomaten, der bis 140 km/h funktioniert. Das optionale 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 Lichtverhältnisse sorgen dafür, dass die Fahrassistenten ausfallen.







### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm überzeugt der Countryman mit 90 Prozent der Punkte für guten Insassenschutz (Stand 05/2017). 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 1,75 m Größe. Serienmäßig ist eine SIM-Karte ins Auto integriert, über die nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt werden kann.

### 2,7 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erhält der Mini 80 Prozent der Punkte (Test 05/2017). Er bietet auf dem Beifahrersitz sowie auf den äußeren Sitzen der Rückbank Isofix-Verankerungen, hinten zusätzlich mit i-Size-Freigabe. Der Beifahrersitz kann per Schlüsselschalter deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze verbaut werden.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	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



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 ungeeignet, um dort Kindersitze zu befestigen.

### 3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der bayrische Brite nur 64 Prozent der Punkte. Die Motorhaube ist aktiv und hebt sich bei einem Personennunfall 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

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

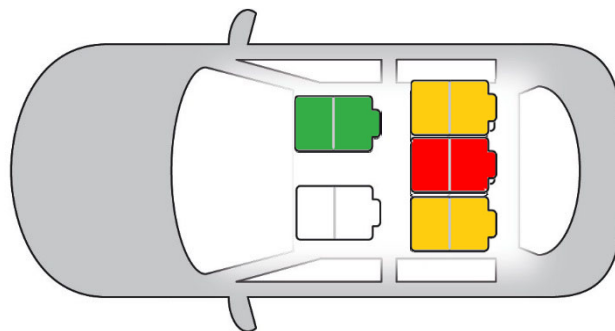
⊖ Im ADAC Ecotest kommt der Countryman Cooper Steptronic mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe auf einen hohen Durchschnittsverbrauch von 7,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 215 g/km, wofür es nur noch 12 Punkte gibt. Insgesamt gesehen und auch für einen Kompakt-SUV ist der Verbrauch heutzutage zu hoch. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, je nach Situation versetzt es den Motor in den Leerlauf und lässt das Auto damit weiter rollen; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Countryman etwas Kraftstoff sparen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,1 l, außerorts bei 6,9 l und auf der Autobahn bei sehr hohen 9,0 l Super alle 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Seit Mitte 2018 sind alle Countryman nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert - auch der Cooper mit Dreizylinder-Benziner, der hierfür einen Partikelfilter erhält, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen sicher unter den Grenzwerten zu halten. Das gelingt sehr gut, in keiner Schadstoffgruppe zeigen sich Auffälligkeiten - die Reduktion der Partikelemissionen war notwendig und ist signifikant. Bei Messungen auf der Straße mit portabler

### 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)

Personen und kann so eine Kollision vermeiden oder zumindest deren Schwere reduzieren.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Abgasmessausrüstung haben sich für den 1,5-l-Dreizylinder die niedrigen Prüfstandswerte bestätigt. Auch die Partikelwerte waren dort dank Ottopartikelfilter in allen Bereichen sehr niedrig. Das Resultat sind volle 50 Punkte für sauberes Abgas. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erzielt der Countryman Cooper insgesamt 62 Punkte und damit drei von fünf möglichen Sternen.

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis von 29.600 Euro ist hoch, auch wenn das Automatikgetriebe hier schon dabei ist. Das Nötigste hat der Countryman an Bord, weitere Annehmlichkeiten oder empfehlenswerte Extras kosten viel zusätzliches Geld. Mini verpackt beliebte Ausstattungen in Pakete mit gewissem Preisvorteil. Immerhin hat man mit dem 1,5-Liter-Benziner einen zukunftssicheren Antrieb, denn er ist nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP zertifiziert und auch in der Praxis sauber dank Ottopartikelfilter. Die Aufwendungen für die

Versicherung halten sich einigermaßen in Grenzen, in der Haftpflicht ist er sehr günstig (Klasse 14), in der Vollkasko und der Teilkasko (beide Klasse 22) durchschnittlich eingestuft. Für die Kfz-Steuer müssen in Deutschland jährlich 178 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.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	One	Cooper	Cooper S	Cooper S E ALL4 Steptronic	One D	Cooper D	Cooper SD Steptronic
Aufbau/Türen	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
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	165 (224)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	190/1380	220/1480	280/1350	385/n.b.	270/1750	350/1750	360/1500
0-100 km/h [s]	12,0	9,7	7,6	6,8	11,2	9,1	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	200	225	198	190	208	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/22	14/22/22	17/23/21	15/20/18	17/21/21	17/23/23	18/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	24.700	27.800	31.400	37.500	27.900	30.950	35.500

#### 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.-Ottomotor, 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 1.480 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l (NEFZ) bzw. 7,3 l (WLTP)
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	132 g/km (NEFZ) bzw. 169 g/km (WLTP)
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/65 R16W
Länge/Breite/Höhe	4.299/1.822/1.557 mm
Leergewicht/Zuladung	1.490/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/1.390 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Niederlande, Born

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,1/6,9/9,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	182 g/km (WTW* 215 g/km)
Reichweite	650 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1.515/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/670/1.230 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>162 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>70 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>114 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>354 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	701 Euro		
Steuer pro Jahr (nach WLTP)	178 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/22		
Basispreis Countryman Cooper Steptronic	29.600 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.688 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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	500 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/990 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	990 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	990 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	280 Euro/Serie/990 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro° (Paket)/390 Euro°
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	380 Euro°/-
Head-Up-Display	600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	990 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	990 Euro° (Paket)/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung abnehmbar	800 Euro
Metalliclackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	980 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**2,3**

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

Stand: Februar 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer