

-  Elektro-Motor
-  41.600 €
-  150 kW/204 PS
-  403 km
-  18,3 kWh pro 100 km



MINI Countryman E Favoured Trim

SUV der unteren Mittelklasse

Der Mini Countryman der dritten Generation teilt sich seine Plattform mit dem BMW X1 und ist als Verbrenner- sowie Elektrovariante in der gleichen Karosserieform erhältlich. Im Test tritt der Countryman E in der gehobenen Ausstattungsvariante Favoured Trim mit ein paar Extras für gut 41.000 Euro an. Anfang des Jahres erhielt der Mini eine Überarbeitung zur Erhöhung der Reichweite. Neben einer größeren Netto-Kapazität der Batterie wurden ein effizienterer Inverter verbaut sowie Maßnahmen zur Reduzierung von Reibung getroffen. Trotz der Bemühungen kommen wir auf Basis der anspruchsvollen ADAC Verbrauchsmessung mit dem Countryman überschaubare 403 km weit. Der Antriebskomfort hingegen ist tadellos und das Fahrverhalten des bayrischen Briten gibt kaum Grund zu klagen. Positiv fallen zudem das Raumangebot in der ersten Sitzreihe sowie die umfangreiche serienmäßige Sicherheits- und Multimedia-Ausstattung auf. 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. Außerdem ist die geringe Anhängelast von lediglich 750 kg begrenzt praxistauglich.

- ✓ **gute Multimedia-Ausstattung, sehr guter Antriebskomfort, gute Sicherheitsausstattung**
- ✗ **geringe Anhängelast, ablenkungsintensive Bedienung**

ADAC Urteil

- 2,1** Autotest
- 2,4** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,7** Familie
- 3,7** Stadtverkehr
- 2,1** Senioren
- 2,7** Langstrecke
- 2,8** Transport
- 2,3** Fahrspaß
- 2,2** Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. BYD Atto 2, Citroen e-C4, Kia EV3, MG MGS5, Skoda Elroq, Volvo EX30



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie	03	2,4 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,7 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,3 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,1 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08		
		2,4 Autokosten	12
2,6 Komfort	08	Monatliche Gesamtkosten	12
Federung	08		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	14
Klimatisierung	08		
		Fahrzeugdaten	15
1,4 Antrieb	09	Bilder	16
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,6 Karosserie

2,3 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem guten Niveau und überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen. Sämtliche Karosserie-Paneele stehen flächig zueinander und die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Getrübt wird der Eindruck durch die fehlenden Türrahmenverkleidungen sowie das laute Schließgeräusch der Türen. Insbesondere im Fond hört man die geöffnete Scheibe in der Tür.

Im Innenraum zeigt sich der Countryman optisch ansprechend im vertrauten Mini-Design. Die Verarbeitung insgesamt ist sehr solide und gut – alle Kunststoffteile sitzen fest und wirken akkurat gefertigt. Nur die teils mäßig entgrateten Kunststoffkanten geben etwas Grund zur Beanstandung. Die Materialanmutung im Innenraum kann jedoch nicht komplett überzeugen: Grundsätzlich dominiert harter Kunststoff das Ambiente, wobei die Oberflächen meist immerhin lederartig texturiert sind. Auf der Oberseite der Instrumententafel und an den Türverkleidungen verbaut Mini ein Strickgewebe, welches zumindest für eine etwas weiche Haptik sorgt. Ansonsten sind die Türverkleidungen sowie die Mittelkonsole ungepolstert ausgeführt.

Der Kofferraum ist an den Seiten mit Stoff ausgekleidet, die Ladekante ist dagegen aus kratzempfindlichem Kunststoff.

✓ Die Radläufe und das Heck sind mit unlackiertem Kunststoff beplankt, was die Folgen von kleinen Remplern mindert. An der Front kommt lackierter Kunststoff zum Einsatz, der nicht ganz so widerstandsfähig ist. Die Frontklappe wird mit zwei Gasdruckfedern offengehalten. Der Unterboden ist strömungsgünstig vollständig verkleidet und die sichtbaren Fahrwerksteile machen einen hochwertigen Eindruck.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der Mini Countryman E bietet vier vollwertige Sitze und einen Notsitz in der Mitte im Fond. Mit 563 kg liegt die Zuladung auf einem guten Niveau, was für vier Personen samt Gepäck ausreicht. Auf der serienmäßigen Dachreling lassen sich maximal 75 kg transportieren. Die zulässige Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt 80 kg, was für zwei E-Bikes ausreichend ist. Mit 4,45 m ist der Countryman nicht gerade mini, was sich im Stadtverkehr bemerkbar macht. Der Wendekreis von 11,9 m fällt ebenso unpraktisch aus wie die recht große Fahrzeugbreite von 2,08 m (inklusive Außenspiegel).

Anfang des Jahres hat der elektrische Countryman eine kleine Überarbeitung erhalten, um die Reichweite zu verlängern. Neben einer dezent größeren Netto-Kapazität der Lithium-Ionen-Batterie (65,2 kWh) wurden ein effizienterer Siliziumkarbid-Inverter verbaut sowie Maßnahmen zur Reduzierung von Reibung getroffen. Die damit beworbenen 500 km Reichweite erreichen wir auf Basis der anspruchsvollen ADAC Verbrauchsmessung nicht: Nach 403 km ist Schluss – ein mäßiges Ergebnis für ein SUV der unteren Mittelklasse. Mit 130 kW

ist die maximale Ladeleistung überschaubar, wobei diese bis fast zur Hälfte des Ladestands gehalten wird. Dadurch schafft der Countryman E den Ladehub von 10 auf 80 Prozent Ladestand in knapp weniger als einer halben Stunde. Absolut betrachtet geht das in Ordnung und der Mini liegt damit auf Augenhöhe mit seinen Kontrahenten. Mit Blick auf die nachgeladene Reichweite in der Zeit sollte da aber mittlerweile mehr gehen. An der Wallbox per Wechselstrom (AC) kann man serienmäßig mit maximal 11 kW laden und damit einen vollen Ladehub (0 auf 100 Prozent) in gut sechs Stunden erzielen. Ist wenigstens das Paket M mitbestellt worden, lässt sich die Ladedauer dank der 22-kW-Ladefähigkeit halbieren. Über eine bidirektionale Ladefunktionalität verfügt der Countryman weiterhin nicht. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess an einer Schnellladesäule zu beschleunigen, kann die Batteriekonditionierung entweder manuell im Infotainment oder bei Auswahl einer Schnellladesäule als Navigationsziel aktiviert werden. Ohnehin lassen sich Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren. Außerdem ist es u. a. möglich, einen Zielladestand einzustellen und die Ladeleistung (Stromaufnahme) beim AC-Laden zu begrenzen.

✗ Das rund 1,9 t schwere Elektro-SUV darf maximal 750 kg ziehen – das ist arg wenig. Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches allerdings nur bei kleineren Schäden an den Pnueus die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel oder Reifen mit Notlauf Eigenschaften wie früher bei Mini sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

2,9 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden der Karosserie ist zufriedenstellend. Grundsätzlich hat man hinter dem ausladenden Armaturenbrett durch die steile, weit entfernte Frontscheibe einen guten Blick nach vorn. Um gen Himmel zu blicken oder an Kreuzungen oben montierte Ampeln zu sehen, muss man sich aber weit nach vorn beugen. Die vordere Abschlusskante lässt sich nur erahnen, denn man erkennt zwar die Oberkante der Scheinwerfer deutlich, den Bereich davor aber nicht. Hinten zeigt die Unterkante der Heckscheibe in etwa das tatsächliche Fahrzeugende an. Die Rundumsicht insgesamt geht dank der breiten Fensterflächen in Ordnung, die Sicht auf den Verkehr hingegen ist SUV-typisch erhaben.

Serienmäßig ist der Mini mit rundum Ultraschallsensoren, einer Rückfahrkamera sowie einem gut funktionierenden Einparkassistenten ausgestattet. Ab dem Ausstattungspaket L ist der Parking Assistant Plus dabei, welcher jeweils unter den Seitenspiegeln und vorn Kameras mitbringt und damit ein 360-Grad-Bild erzeugen kann.

Serienmäßig ist der Mini mit LED-Scheinwerfern in Reflektor-Bauweise ausgestattet. Das Licht ist zwar recht hell, allerdings ist die Ausleuchtung inhomogen und insbesondere bei Unterführungen werden Lichtreflexe außerhalb des Lichtteppichs

auf der Fahrbahn sichtbar. Ab dem Paket S verbaut Mini LED-Scheinwerfer in Linsen-Bauweise mit einer adaptiven Lichtverteilung sowie statischem Fernlichtassistenten und Abbiege-licht. Ein dediziertes Kurvenlicht ist nicht verfügbar.

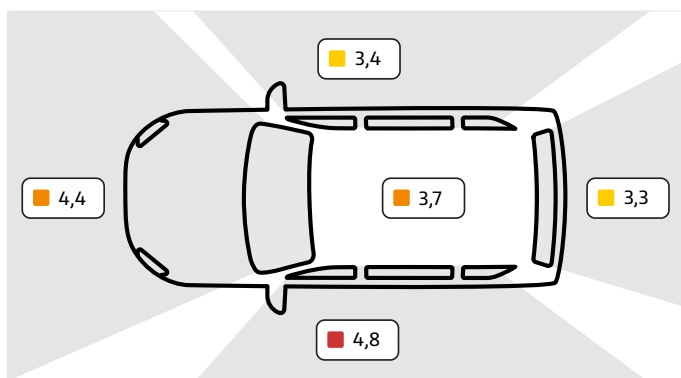


Breite C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

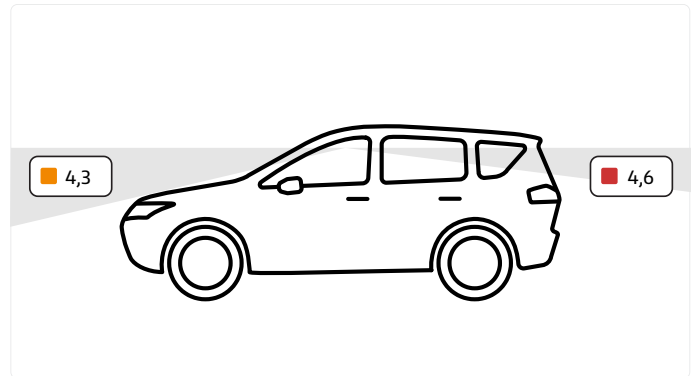
✓ Die Rückfahrkamera ist mit einer Waschdüse ausgestattet und kann sich somit selbstständig von Schmutz befreien. Auf Wunsch leuchten die Heckleuchten bei aktivem Tagfahrlicht mit und erhöhen damit die Sichtbarkeit im Verkehr. Leider nicht Serie, aber bereits ab dem kleinsten Ausstattungspaket S mit dabei: ein automatisch abblendender Innen- und linker Außenspiegel.

Immerhin besitzt der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, sodass der tote Winkel zumindest dort reduziert werden kann. Selbst bei hohem Tempo leisten die Scheibenwischer gute Arbeit – der von den Wischern gereinigte Bereich könnte insgesamt aber etwas größer ausfallen.

✗ Niedrige Hindernisse lassen sich sowohl vorn als auch hinten schlecht erkennen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Bei den Basis-Scheinwerfern muss die Leuchtweite manuell justiert werden. Allerdings ist hier kein gut sichtbares Einstellelement im Cockpit vorhanden, sondern man muss die Einstellungen im Menü vornehmen. Das verleitet dazu, die Leuchtweite nicht dem Beladungszustand anzupassen und den Gegenverkehr zu blenden.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

1,9 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg gelingt in die erste Reihe trotz der breiten Schweller mühelos. In Kombination mit den optionalen elektrischen Sitzen ist ein Komforteinstieg verfügbar. In die zweite Reihe gelangt man ebenfalls problemlos durch die großen Türausschnitte. Nur fallen auch hier die hohen Schweller und der etwas in den Türausschnitt ragende Radlauf auf. Vorne und hinten halten die Türen auch an Steigungen in drei Raststufen sicher offen.

Die Zentralverriegelung wird klassisch über Tasten an der gut dimensionierten Funkfernbedienung gesteuert. Optional ist ein schlüsselloser Zugang (Komfortzugang) erhältlich, entweder als einzelne Ausstattung oder ab dem Ausstattungspaket S. Ebenfalls mit dabei ist dann der Mini Digital Key Plus, mit dessen Hilfe ein kompatibles Smartphone als Schlüssel fungieren kann. Bei Bedarf kann der Schlüssel über einen Messenger-Dienst versendet werden.

Ab dem Ausstattungspaket S klappen die Außenspiegel beim Verriegeln automatisch an und projizieren nach dem Entriegeln ein Mini-Logo auf den Boden. Serienmäßig werden die Scheinwerfer nach dem Entriegeln eingeschaltet und Leuchten unter den Türen beleuchten den Einstiegsbereich.

✓ Mit rund 53 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) sitzt man angenehm hoch. Löblich: Alle vier äußeren Sitzplätze sind mit Haltegriffen am Dachhimmel ausgestattet.

2,6 Kofferraum-Volumen

Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage ordentliche 355 l. Unterhalb des Ladebodens lassen sich 35 l unterbringen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 535 l – alternativ lassen sich zehn handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 735 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.280 l Stauvolumen möglich.

✗ Unter der Frontklappe befindet sich kein zusätzlicher Stauraum (Frunk), in dem beispielsweise das Ladekabel griffgünstig untergebracht werden könnte.



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

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe wird entweder per Fernbedienung oder Taste an der Klappe entriegelt und schwingt dann serienmäßig elektrisch nach oben. Mit dem optionalen Komfortzugang ist auch ein Öffnen per Fußschwenk unter die Heckschürze möglich. Ab einer Körpergröße von rund 1,90 m ist darauf zu achten, sich nicht den Kopf am Bügel des Heckklappenschlosses zu stoßen.

Im geöffneten Zustand gibt die Heckklappe eine großzügige Karosserieöffnung frei. Die an der Klappe befestigte Hutablage schwingt ausreichend aus dem Weg, lässt sich aber nicht unterhalb des Ladebodens platzsparend unterbringen.

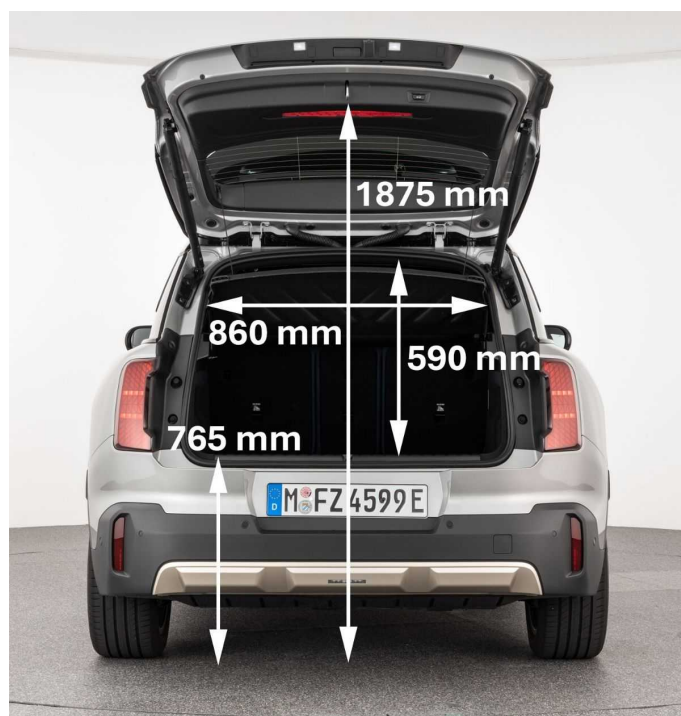
✓ Rechts gibt es eine praktische 12-V-Steckdose.

✗ Die Ladekante befindet sich mit rund 77 cm weit über der Fahrbahn. Dafür fällt die Bordwand nach innen nur rund 8 cm ab, was keine ernsthafte Hürde beim Ausladen schwerer Gegenstände darstellt. Legt man die Rücksitzbank um, entsteht zwar keine Stufe, aber der entstandene Ladeboden steigt im Lehnbereich deutlich an. Beleuchtet wird der Kofferraum nur schwach über eine LED rechts.

2,3 Innenraum

2,6 Bedienung

Kernstück des Mini-Cockpits ist das zentrale OLED-Touchdisplay mit 24 cm Durchmesser: Hier laufen alle Informationen inklusive Tacho, Klima- und Multimediabedienung zusammen. Im Alltag erweist sich dies jedoch als gewöhnungsbedürftig, da bereits zum Ablesen der Fahrgeschwindigkeit eine erhebliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen notwendig ist – ein Kombiinstrument direkt vor dem Fahrer hat der Mini nicht zu bieten. Sämtliche Informationen werden auf dem Display dargestellt, was zu einem überladenen Eindruck führt. Ab dem kleinsten Ausstattungspaket XS gibt es das klei-



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

2,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt klappbar. Umgelegt wird sie per Zug an der Lasche im unteren Bereich der Lehne, anschließend fallen diese von allein um. Den mittleren Gurt muss man aber zuvor aushängen, denn dieser wird vom Dachhimmel ausgeführt.

✓ Die Rücksitzlehne kann in einer aufrechteren Neigung fixiert werden (Cargostellung), um so das Format des Kofferraums zu optimieren. Praktische Taschenhaken und Fächer an den Seiten sind vorhanden.

✗ Da es nur zwei Zurrösen gibt, lässt sich kein Gepäcknetz am Kofferraumboden anbringen. Daher ist es empfehlenswert, das Gepäckraumtrennnetz mitzubestellen – Mini verbaut dann nicht nur Haltepunkte am Dachhimmel, sondern auch mehr Verzurrösen im Kofferraum.

ne Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe), welches mindestens den Tacho ins Sichtfeld des Fahrers bringt.

Die Bedienung des Zentralsdisplays geschieht in Anlehnung an die Steuerung eines Smartphones ausschließlich über Touch- und Swipe-Eingaben. An das Bedienkonzept kann man sich gewöhnen, nicht jedoch daran, dass es keine Möglichkeit gibt, seine Hand bei der Bedienung abzustützen. Eingaben während der Fahrt werden insbesondere bei unebener Fahrbahn mitunter zu einer herausfordernden Übung und kosten dadurch wertvolle Aufmerksamkeit. Ärgerlich dabei ist zudem, dass das Swipen teils mehrere Anläufe und Fingerspitzengefühl bedarf und die Touchflächen partiell recht klein ausfallen. Die

verspielte und aufgrund der hohen Informationsfülle unübersichtliche Darstellung erschwert die Handhabung zusätzlich und sorgt für eine erhöhte Ablenkung vom Verkehr. In gewissem Umfang kann die Sprachbedienung Abhilfe schaffen, Toucheingaben aber nicht vollständig ersetzen.

Für Hauptfunktionen wie Navigation, Telefon, Klima, Multimedia und Home/Apps bietet die Bedienoberfläche dauerhaft eingblendete Schnellwahltasten und ermöglicht so eine intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Dennoch verfällt man für Detaileinstellungen schnell in einen unkoordinierten Suchmodus in darunter liegenden Menüs, da die Informationsmenge während der Fahrt überfordernd sein kann.

Im Alltag praktisch ist die einwandfrei erreichbare und ansprechend gestaltete haptische Schalterleiste unterhalb des Zentraldisplays. Von hier aus kann der Fahrer den Mini – zunächst etwas gewöhnungsbedürftig – per "Schlüsseldreh" starten und die Fahrstufe mittels Kipptaster einlegen sowie direkt ins Einstellmenü der Fahrassistenten springen oder die Lautstärke per Drehregler einstellen. Zudem gibt es u. a. Tasten für die Scheibenbelüftung/-heizung, den Warnblinker, die elektrische Feststellbremse und den Taster für die Experience-Modes (Fahrmodi und Design).

Die Klimabedieneinheit findet sich als Touchfelder im Display wieder, was die Bedienung im Alltag merklich erschwert. Eine separate Klimabedieneinheit ist die zwar teurere, aber deut-

lich praktischere Lösung. Während das Feld für die Lenkradheizung als schwebender Kreis zu klein geraten ist, 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 jeweils mittels LED in den Hebeln, differenzierter Bordcomputer, Lesezeichen und Animationsvideos in der digitalen Betriebsanleitung. Analog zu den aktuellen BMW-Modellen wird die akustische Warnung bei Überschreitung des Tempolimits temporär deaktiviert, indem man die Set-Taste am Lenkrad für einige Sekunden gedrückt hält. Im sportlich orientierten Gokart-Modus liefert der Countryman weitere Infos, wie z. B. die aktuell vom Motor abgegebene Leistung und das Drehmoment. Mini hat sich bei der optischen Gestaltung der Bedienoberfläche und den Individualisierungsmöglichkeiten sichtbar Mühe gegeben – man könnte sogar ein Bild vom Smartphone als Hintergrund für das Zentraldisplay einstellen. Das Userinterface wirkt zwar verspielt, ist aber eine gelungene Kombination aus BMW-typischer Seriosität und Mini-typischer Liebe zum Detail.

✗ Die Einstellung der Leuchtweite erfolgt versteckt im Menü.



Mini bündelt nahezu alle Bedienfunktionen im zentralen 24-cm-OLED-Touchdisplay. Dies lenkt beim Fahren stark ab.

1,3 Multimedia

✓ In puncto Multimedia und Konnektivität spielt der Countryman klassenübergreifend in der obersten Liga. Er bietet nahezu alle aktuellen Infotainment-Features. Die Basics wie ein Radio mit DAB+-Empfang und Bluetooth-Freisprechanlage (inklusive Audiostreaming) sind selbstredend mit an Bord. Darüber hinaus bietet der Mini die Möglichkeit, das Smartphone via Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) zu verbinden. Die CarPlay-Darstellung könnte aber etwas größer sein – das ist dem runden 24-cm-Zentraldisplay jedoch geschuldet, welches noch zahlreiche andere Inhalte darstellen muss. Ruft man „Hey Mini“ bzw. betätigt die Taste am Lenkrad, erscheint je nach Einstellung der virtuelle Reisepartner (Sprachassistent) namens Spike – ein kleiner animierter Hund (Mini Connected Package abonniert) – oder ein animierter Mini. Der Assistent bietet einen enormen Eingabeumfang, lernt kontinuierlich von den eigenen Routinen dazu 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. Hierzu sind ein entsprechendes Amazon-Konto und eine Mini-ID inklusive Connected Package nötig. Darüber hinaus bietet Mini mit seinem Connected Store eine stetig wachsende Vielfalt an App-Funktionalitäten. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, Video-Inhalte zu streamen oder Spiele zu spielen, zum Beispiel via AirConsole-App, bei der die Smartphones der Insassen als Controller fungieren. Um den vollen Funktionsumfang nutzen zu können, wird auch hier das Mini Connected Package benötigt. Ohne das kostenpflichtige Abo fällt man auf die Mini Connected Base zurück, welche einen begrenzten Funktionsumfang aufweist. Details bzgl. der Preispolitik erhält man individuell nach dem Login mit der Mini-ID auf der Webseite des Connected Store.

Für das akustische Ambiente bietet Mini optional (Paket M) ein 365-W-Surround-Soundsystem von Harman/Kardon mit zwölf Lautsprechern an. Das serienmäßige Navigationssystem basiert auf Online-Kartenmaterial und informiert in Echtzeit über die aktuelle Verkehrslage. Darüber hinaus lassen sich Navigationsinfos in das Live-Bild der Außenkameras (Option) projizieren und im Zentraldisplay darstellen (Augmented Reality), wodurch das Finden des richtigen Abzweigs in fremder Umgebung erleichtert wird; hierzu ist die Mini Navigation AR (ab Paket L) notwendig. Hinzukommend sind auch Live-Informationen über Parkplätze in öffentlichen Parkzonen ausgewählter Städte verfügbar – sofern das entsprechende Paket gebucht ist.

Over-the-Air (OTA)-updatefähig ist der Mini sowieso. Ab dem Paket XS (oder als Einzeloption bestellbar) ist der Countryman mit einer induktiven Ladeschale (15 W) für kompatible Smartphones ausgestattet. Über das Smartphone können zahlreiche Einstellungen am Mini via App vorgenommen oder Befehle versendet werden. So können alle wichtigen Fahrzeuginformationen aus der Ferne abgerufen oder einfache Befehle an das Fahrzeug gesendet werden. Über die integrierte eSIM lässt

sich zudem ein WLAN-Hotspot für bis zu zehn Geräte bereitstellen. Vorn gibt es eine 12-V-Buchse und zwei USB-C-Anschlüsse – im Fond zumindest einen. Erfreulich sind zudem die umfangreichen Einstellmöglichkeiten hinsichtlich Nutzerprofile und Datenschutz.

✗ Ein Online-Radio vermissen wir angesichts der sonstigen vorhandenen Features.

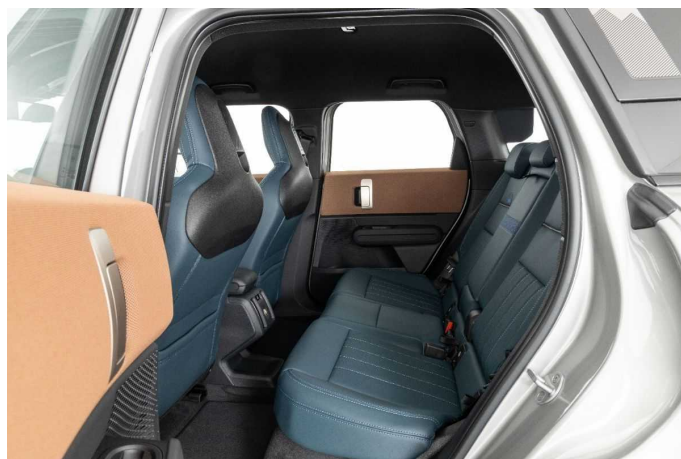
1,9 Raumangebot vorn

✓ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für Personen über zwei Meter Körpergröße reichen. Getrübt wird das Raumgefühl etwas von der hohen Seitenlinie, den eher schmalen Seitenfenstern sowie dem dunklen Dachhimmel. Man fühlt sich etwas eingebaut, da das Dach so weit über einen nach vorn ragt. Optional ist ein Panorama-Glasdach verfügbar, welches viel Licht in den Innenraum bringt. Serienmäßig befinden sich kleine farbige Spots je Sitzreihe an der Deckenkonsole, welche für etwas Auflicht bei Dunkelheit sorgen. Die "richtige" Ambientebeleuchtung hält erst ab dem Paket S Einzug ins Interieur. Mit dabei sind dann auch die Projektoren hinter dem Zentraldisplay, welche das Armaturenbrett entsprechend anleuchten.

2,5 Raumangebot hinten

Das gemessene Raumangebot im Fond fällt großzügig aus. Ist der Fahrersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter noch für 2-m-Insassen. Über dem Kopf wird es erst eng für Menschen jenseits von 1,95 m Größe. Die Innenbreite reicht für zwei Personen locker aus, für drei Insassen wird es eng. Das subjektive Raumgefühl leidet unter der hohen Seitenlinie, dem dunklen Dachhimmel und den schmalen Seitenfenstern – zudem befinden sich die Köpfe der Fondpassagiere direkt neben den C-Säulen.

✓ Das optionale Panoramaglasdach (nicht im Testwagen) reicht bis weit über die zweite Sitzreihe und sorgt für mehr Lichteintrag.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank des Countryman E lässt sich nicht längs verschieben. Dafür ist die Lehne in ihrer Neigung einstellbar.

In der Mittelkonsole lässt sich das Smartphone sicher platzieren und ist dort bestens erreichbar. Eine offene Ablagefläche unter der Mittelarmlehne bietet Platz für schnell zugängliche Dinge; mittig gibt es ein separates Fach mit Klappdeckel, in das sich loser Kleinkram verstauen lässt. Ein praktisches Brillenfach oder Fach links neben dem Lenkrad für Kleinkram gibt es nicht.

Die Türfächer sind vorne wie hinten eher kompakt gehalten, Einliter-Flaschen finden dennoch Platz. Schwierig wird es bei den Becherhaltern vorn, denn diese verfügen nicht über Haltenasen und sichern schmale Getränkedosen nicht ausreichend. In der zweiten Sitzreihe finden sich ebenfalls zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne, die zumindest über Gummilippen verfügen. Der Mini bietet praktische Jackenhalter im Fond.

✗ Das Handschuhfach fällt sehr klein aus, ist weder beleuchtet noch klimatisiert und auch nicht abschließbar.

2,6 Komfort

3,1 Federung

Die Vorderräder des Countryman E werden von einer McPherson-Aufhängung samt Stabilisator geführt, hinten kommt eine Mehrlenkerkonstruktion samt Stabilisator zum Einsatz. Adaptive Dämpfer sind für den Mini nicht verfügbar, das Fahrwerk kommt mit klassisch passiven Dämpfern aus. Mini-typisch fällt die Abstimmung straff aus, ist aber nicht unangenehm hart. Innerorts bzw. bei geringem Tempo spricht das Fahrwerk mäßig an und leitet Unebenheiten nur schwach gemindert an die Insassen weiter. Bei zügiger Überlandfahrt bleibt die Karosserie des Mini stabil, transportiert aber auch hier fleißig die Fahrbahnbeschaffenheit nach drinnen. Auf der Autobahn geht der Fahrkomfort in Ordnung – längere Etappen lassen sich problemlos absolvieren. Insgesamt macht die Vorderachse einen wesentlich weicheren Eindruck, was sich insbesondere bei der Überfahrt von Geschwindigkeitshügeln bemerkbar macht.

✓ Dank der einstellbaren Lehnenneigung im Fond können sich die Insassen hier zu etwas mehr Komfort behelfen.

✗ 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. Der Mittelsitz ist recht schmal geschnitten, wird durch das Gurtschloss limitiert und ist damit nur für kürzere Strecken empfehlenswert.

2,3 Innengeräusch

Vom Antrieb bekommt man akustisch nahezu nichts mit, lediglich bei starker Rekuperation lässt sich etwas dezent im Hintergrund wahrnehmen. Dominierend bei höherem Tempo sind die Windgeräusche, die sich primär von den Fenstern und Seitenspiegeln her verorten lassen. Übrige Fahrgeräusche fallen kaum ins Gewicht, auch dank der zumindest hinten beflockten Radschalen. Das Messgerät zeigt bei Tempo 130 km/h 66,3 dB(A) an – ein guter Wert.

2,0 Klimatisierung

✓ Serienmäßig verfügt der Mini über eine Zweizonen-Klimaatomatik mit Umluftautomatik, eine Mehrzonen-Variante ist nicht verfügbar. Die über eine effiziente Wärmepumpe (Serie) betriebene Klimatisierung lässt sich in fünf Intensitätsstufen einstellen, allerdings ist die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer nicht getrennt regelbar. Der Mini bietet damit, zumindest auf der ersten Reihe, einen großen Anpassungsumfang an die Bedürfnisse der Insassen. Zudem lassen sich alle vier vorderen Ausströmer unabhängig von der Ausströmrichtung zusätzlich in ihrer Intensität dosieren – keine Selbstverständlichkeit.

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 außen 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 ab dem Paket XS mit dabei. Die Lenkradheizung ist Serie, wie auch die Standklimatisierung. Um den Klimakomfort

2,6 Sitze

Die Sitze des Countryman sind mechanisch und nur in den Grundeinstellungen (Längs, Höhe, Lehne) anpassbar. Gegen Aufpreis können elektrisch verstellbare Vordersitze bestellt werden, die dann zusätzlich eine Sitzflächenneigung sowie eine Memory-Funktion für den Fahrer bieten. Ebenfalls nur dem Fahrer vorbehalten ist dann die Vier-Wege-Lendenwirbelstütze samt Massagefunktion – der Beifahrer erhält diese Extras nicht. Trotz des geringen Einstellumfangs bieten die Sitze einen guten Sitzkomfort – ausgenommen der festen Kopfstützen, die zudem den Kopf recht weit nach vorn zwingen. Der Seitenhalt fällt 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, aber zumindest auf demselben Niveau wie die Armauflage in der Türtafel.

Der Sitzkomfort auf den äußeren Plätzen im Fond geht in Ordnung, wobei die Oberschenkel wegen der etwas hockenden Haltung nicht vollständig auf der Sitzfläche aufliegen.

auf der zweiten Sitzreihe noch etwas zu verbessern, gibt es eine Sonnenschutzverglasung (verdunkeltes Glas ab B-Säule) in der Aufpreisliste.

✗ Die Scheiben im Fond lassen sich nicht sonderlich weit öffnen.

1,4 Antrieb

2,0 Fahrleistungen

✓ Für Vortrieb sorgt beim Countryman E ein E-Motor an der Vorderachse, welcher ausschließlich diese über ein Reduktionsgetriebe antreibt. 204 PS (150 kW) und 250 Nm sorgen angesichts des Leergewichts von 1,9 t für nicht allzu spektakuläre Fahrleistungen – untermotorisiert ist man mit dem Mini aber keinesfalls. Der simulierte Überholvorgang (60 - 100 km/h) gelingt flott in rund 5 s, von 80 auf 120 km/h braucht der Mini gut 6,6 s und bewegt sich damit ebenfalls auf einem guten Niveau. Für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller 8,6 s, bei 170 km/h wird der Vortrieb elektronisch begrenzt. Ohnehin wird es ab Autobahntempo zunehmend zäher. Wem der Basis-Countryman E zu langsam ist, kann den Countryman SE ALL4 bestellen, welcher mit üppigen 313 PS (230 kW) aufwartet und deutlich mehr Vortrieb verspricht.

1,0 Laufkultur

✓ In puncto Laufkultur haben wir nichts zu beklagen. Vibrationen sind dem hervorragend entkoppelten Antrieb ein Fremdwort. Auf spontane Gasbefehle reagiert der Antrieb stets direkt und entfaltet seine Leistung gleichmäßig ohne spürbare Defizite oder Leistungseinbrüche.

1,0 Getriebe

✓ Da die E-Maschine ein weites Drehzahlband abdeckt, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stromer ein Fremdwort. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt sehr flott, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr notwendig sein kann, ist mit dem E-Antrieb ohne Probleme möglich. Die fünf Einstellstufen der Rekuperation werden entweder per Gangtaster (D- oder B-Modus) oder im Menü ausgewählt: hoch, mittel, niedrig und adaptiv. Letzterer Modus passt die Stärke der Bremsenergieerückgewinnung an äußere Umgebungseinflüsse wie die Relativgeschwindigkeit zu einem vorausfahrenden Fahrzeug an und verzichtet bei passenden Umständen sogar vollständig auf die Energieerückgewinnung (Segeln). Im B-Modus (Brake) lässt sich das Fahren nur mit dem Gaspedal realisieren: Nimmt man das Gas weg, rekuperierte der Mini bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive) und bei eingeschalteter Auto-Hold-Funktion (Serie, Aktivierung im Menü oder Bremspedal im Stillstand nachtreten) zieht er dann auch die Feststellbremse an und sichert damit das Fahrzeug gegen Wegrollen.

2,4 Fahreigenschaften

2,4 Fahrstabilität

Im Kapitel Fahrstabilität macht der Countryman E eine gute Figur. Auf einen Lenkimpuls reagiert das SUV wegen der recht direkten Lenkung jedoch mit einer deutlichen Richtungsänderung und merklichen Wankbewegung. Anschließend pendelt sich die Lenkung aber rasch wieder in der Neutrallage ein und der Mini ist stabil. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest besteht der Stromer beanstandungslos und bleibt dabei stets sicher und gut beherrschbar. Leichtes Drängen des Hecks nach dem Anlenken sowie anschließendes Schieben über die Vorderräder werden dank des feinfühlig regelnden ESP rasch stabilisiert, ohne drastische Kursabweichung in Kauf nehmen zu müssen. Absolviert man den Parcours mit sportlicher Ambition, lassen sich mit dem SUV beachtlich hohe Geschwindigkeiten erzielen. Das ESP unterstützt hier passend die Richtungswünsche, ohne stupide Tempo herauszunehmen. Etwas behäbig fühlt sich der Countryman aber dennoch an. Zu schnell durchfahrene, langgezogene Kurven lassen den Stromer kalt. Selbst Gaslupfen bei starker Rekuperationseinstellung oder Bremsimpulse bringen den Mini nicht aus der Ruhe. Traktionsprobleme hat der Fronttriebler keine. Fahrbahnquerneigung

und -unzulänglichkeiten zehren jedoch am sonst guten Geraudeauslauf.

2,3 Lenkung

Die Lenkung des Countryman ist recht leichtgängig und synthetisch – das Lenkgefühl dürfte etwas ausgeprägter ausfallen. Daran kann die in zwei Stufen einstellbare Lenkunterstützung (nur im Gokart-Modus) wenig ändern. Rückmeldung über die Haftungsverhältnisse an den Vorderrädern gibt es wenig. Dafür lässt sich der Stromer recht zielgenau entlang kurviger Straßenverläufe zirkeln. Bereits bei moderatem Tempo lässt sich die Mittellage der Lenkung gut spüren. Vom einen zum anderen Lenkansschlag benötigt man 2,6 Umdrehungen. Ein guter Wert, damit ist der Lenkaufwand beim Parken gering.

✗ Bei Spurrillen, hoher Last und leicht eingeschlagener Lenkung zieht der Antrieb spürbar an der Lenkung.

2,5 Bremse

Um von Tempo 100 km/h zum Stillstand zu kommen, braucht der Mini mindestens 36,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein befriedigendes Ergebnis.

✓ Das Pedalgefühl ist gut, insbesondere für ein E-Auto. Der Druckpunkt ist gut spürbar und die Bremskraft lässt sich ange-

nehmen dosieren. Einen Übergang zwischen Rekuperation und Radbremse kann man nur erahnen.

1,7 Sicherheit

1,0 Aktive Sicherheit

✓ Wie für alle Minis sind auch für den Countryman E so gut wie alle Assistenten verfügbar, welche das BMW-Konzernregal zu bieten hat. Serienmäßig ist prinzipiell alles vorhanden, was der allgemeinen Fahrsicherheit zuträglich ist – optional sind die Systeme verfügbar, die im Fahralltag entlasten.

Mithilfe der umfangreichen Sensorik in der Front überwacht der Mini den Bereich vor ihm und warnt bei zu geringem Abstand oder drohenden Frontalkollisionen. Ignoriert der Fahrer die Warnungen, leitet das SUV auch selbstständig eine Notbremsung ein. Ebenso greift der Mini an Kreuzungen oder beim Abbiegen mit Gegenverkehr bei Bedarf ein und unterstützt den Fahrer bei Ausweichmanövern. Außerdem warnt er sowohl beim Spurwechsel als auch beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Beim Rückwärtsfahren leitet er bei querendem Verkehr ein Notbrems-Manöver ein und reduziert im Falle erkannter Hindernisse die Anfahrbeschleunigung. Immer mit an Bord sind zudem ein Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat, beide mit manueller Übernahmefunktion für die von der Verkehrszeichenerkennung registrierten Tempolimits. Zudem ist es möglich, eine Toleranz für das erkannte Limit einzustellen, auf welche die Geschwindigkeit dann tatsächlich gesetzt wird (Speed Limit Assist).

Der Driving Assistant Plus ist immer ab dem Paket L mit dabei. Alternativ kann man auch das Paket M mit der kostenfreien Vorbereitung für den Assistenten bestellen, um ihn dann als Mini Connected Upgrade im Nachgang freischalten zu können. Oder man bestellt den Assistenten als Einzeloption, unabhängig von den bestehenden Ausstattungspaketen. Bestandteil des Driving Assistant Plus sind der Abstandsregeltempomat (ACC) inklusive Stop-&-Go-Funktion und auf Wunsch automatischer Tempolimitübernahme sowie der Lenkassistent. U. a. bei kurvenreichem Streckenverlauf wird das Tempo bei aktiviertem Assistenten automatisch angemessen reduziert. Das Ende der Fahnenstange markiert der Driving Assistant Professional, welcher an das größte Ausstattungspaket XL gekoppelt ist und u. a. erweiterte Umfänge für den Lenkassistenten beinhaltet. Neben dem automatischen Spurwechsel hält dann auch der Notfallassistent in den Mini Einzug. Dieser sorgt dafür, dass das Fahrzeug sicher zum Stehen kommt, falls für einen längeren Zeitraum keine Reaktionen des Fahrers mehr detektiert werden. Im Zweifel kann auch der Beifahrer die Taste für die Feststellbremse in der Mittelkonsole gut erreichbar betätigen und so das Fahrzeug stoppen.

Die direkt messende Reifendruckkontrolle ist serienmäßig dabei. Positiv anzumerken ist, dass sich teilweise die Intensitäten der Assistenten konfigurieren lassen. So kann man u. a. den Spurverlassenswarner so einstellen, dass er nur in Gefahrensituationen eingreift.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Notfallassistent

2,0 Passive Sicherheit

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Countryman 83 Prozent der möglichen Punkte – ein gutes Ergebnis (Test: 2024). Die üblichen Front- und Seitenairbags vorn, von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Centerbag zwischen den vorderen Insassen sind stets mit an Bord. Knieairbags oder Seitenairbags für den Fond sind nicht verfügbar. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzplätzen vorhanden. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, wenn diese den Gurt nicht angelegt haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen mit knapp 1,90 m Körpergröße passend einstellen. Auf den hinteren Plätzen bieten sie Schutz für 1,80 m groß Gewachsene. Immerhin optional bietet Mini ein Kofferraumtrennnetz an, welches z. B. bei dachhoher Beladung zur Ladungssicherung beiträgt.

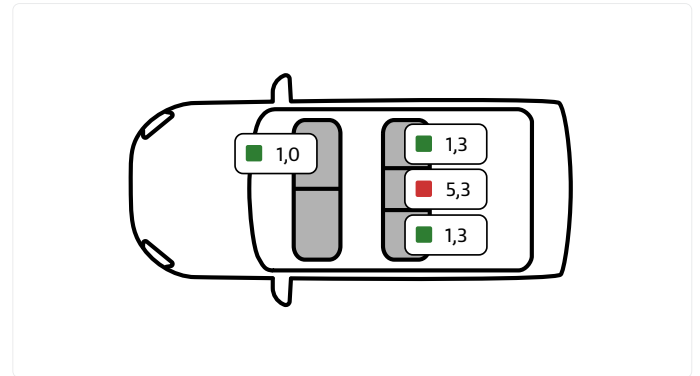
✓ Sofern der Mini eine drohende (Heck-) Kollision erkennt, leitet er crash-vorbereitende Maßnahmen wie das Schließen der Fenster bis auf eine Spalte ein. Wenn der Countryman in eine Kollision verwickelt war, bremst er automatisch bis zum Stillstand ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision abzumildern. Das Warndreieck ist optimal in der Heckklappe untergebracht, die Verbandtasche befindet sich ebenfalls griffgünstig im Seitenfach links im Kofferraum.

2,2 Kindersicherheit

✓ Theoretisch lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Mini Countryman E installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einer auf dem Beifahrersitz. Die Montage auf dem Beifahrersitz klappt problemlos für alle gängigen Formate, sowohl per Gurt als auch Isofix (i-Size-Freigabe und Ankerhaken (Top Tether) vorhanden). Den Beifahrerairbag deaktiviert man über das Bordmenü, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Die beiden äußeren Sitze auf der Rückbank verfügen ebenfalls über gut erreichbare Isofix-Anbindungen inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken. Wenn im Fond eine rückwärtsgerichtete Babyschale fixiert ist, können die vorderen Sitze nicht mehr vollständig nach hinten geschoben werden. Eine Sitz- und Einbauprobe ist daher vor dem Kindersitzkauf auf jeden Fall empfohlen. Die Kindersicherung im Fond

wird über Schlüsselschalter in den Türen bedient. Einen wirkamen Einklemmschutz für die Fenster bietet der Mini rundum. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Countryman gute 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 2024).

✗ Der mittlere Sitz im Fond ist für die Installation eines Kindersitzes ungeeignet. Abgesehen von den fehlenden Isofix-Anbindungen eignet sich die Gurtgeometrie ebenfalls nicht zur Montage eines Sitzes mit diesem.



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

2,5 Sicherheit ungeschützte Personen

Die Front des Countryman ist weitgehend glattflächig und insbesondere im mittleren Bereich der Fronthaube nachgiebig gestaltet, sodass das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einer Kollision gemildert wird. Ausgehend von den massiven A-Säulen, der Vorderkante der Fronthaube und dem Scheibenrahmen ist dennoch ein gewisses Verletzungspotenzial für vulnerable Verkehrsteilnehmer vorhanden, wie auch das Ergebnis des Crashtests nach Euro NCAP-Norm von 81 % bescheinigt (Test: 2024). Ein vorausschauender Notbremsassistent, welcher Fußgänger und Radfahrer erkennt, ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten sich ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren Folgen deutlich reduzieren.

✓ Die aktive Fronthaube hebt sich nach einem Zusammenstoß automatisch, um den Abstand zu harten Teilen unterhalb der Haube zu vergrößern und damit den Aufprall abzumildern.

2,1 Umwelt

2,1 Verbrauch

✓ Im anspruchsvollen ADAC Verbrauchszyklus genehmigt sich der Countryman 18,3 kWh auf 100 km – ein gutes Ergebnis. Geht man es im Alltag mit dem Countryman gelassen an, lässt sich der Verbrauch merklich weiter nach unten drücken, sodass sich die Reichweite folglich in Richtung der beworbenen 500 km und u. U. darüber hinaus erweitert.

2,2 Umwelteinfluss

✓ In puncto Umwelteinfluss gibt der Countryman ein gutes Bild ab. Seine äußeren Abmaße fügen sich noch platzeffizient in den urbanen Raum ein. Das Leergewicht von 1,9 t geht mit Blick auf die Belastung der Infrastruktur in Ordnung und das Vorbeifahrgeräusch fällt mit 66 dB(A) befriedigend aus.

2,4 Autokosten

2,4 Monatliche Gesamtkosten

Die Preise für den Countryman E im Essential Trim beginnen derzeit bei 37.100 Euro. Für den Favoured Trim werden mindestens 39.950 Euro fällig. Der Testwagen kommt bereits auf 41.600 Euro, ohne auch nur eines der Ausstattungspakete. Empfehlenswert ist wenigstens das Ausstattungspaket XS (1.200 Euro), da hier u. a. das Head-up-Display, die Sitzheizung und die induktive Ladeschale für das Smartphone dabei sind. In der Versicherung ist der Countryman durchschnittlich einge-

stuft: Für die Haftpflicht wird die Typklasse 17 fällig, bei der Teil- und Vollkasko sind es die 21 bzw. 24. Steuerlich ist der elektrische Mini in Deutschland derzeit von der Abgabe befreit. Auf das Fahrzeug allgemein gibt Mini insgesamt drei Jahre Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung. Zwölf Jahre Garantie sind es auf Durchrostung und drei auf den Lack. Auf die HV-Batterie gibt es die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km, bis zu einer verbliebenen Restkapazität von 70 Prozent. Im Konfigurator bietet der Hersteller verschiedene Servicepakete an, sodass Wartungskosten für den Vertragszeitraum nur einmalig pauschal beglichen werden müssen.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Countryman E Essential Trim	Countryman SE Essential Trim ALL4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	230 (313)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	68	104
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/-	494/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,8 kWh	15,9 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	65,2 (n)	65,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/21	17/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74
Preis [Euro]	37.100	42.300

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

stromerregte Synchronmaschine vorn	
Maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung laut	68 kW
Fahrzeugschein	
Maximales Drehmoment	250 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh	66,5 kWh / 65,2 kWh
gesamt/nutzbar	
Komplette Vollladung mit	73,8 kWh
Ladeverlusten	
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 286 V
Garantie /	8 Jahre, 160.000 km, 70 %
garantierte	
Kapazität	

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	-	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	57 h - 32 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	-	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	57 h - 10 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	-	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	18 h - 6,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	-	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	18 h - 3,5 h
DC schnell / CCS	-	-	bis zu 130 kW	29 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	5/Menü, Fahrstufenschalter
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

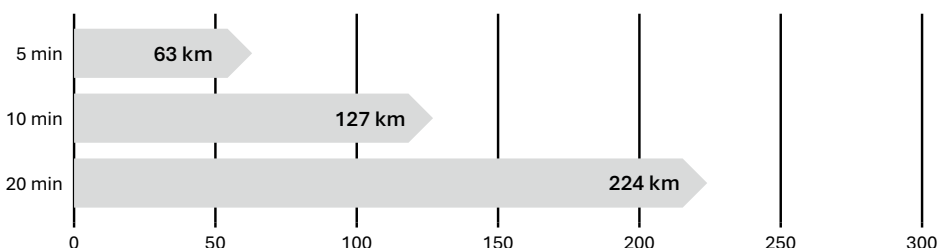
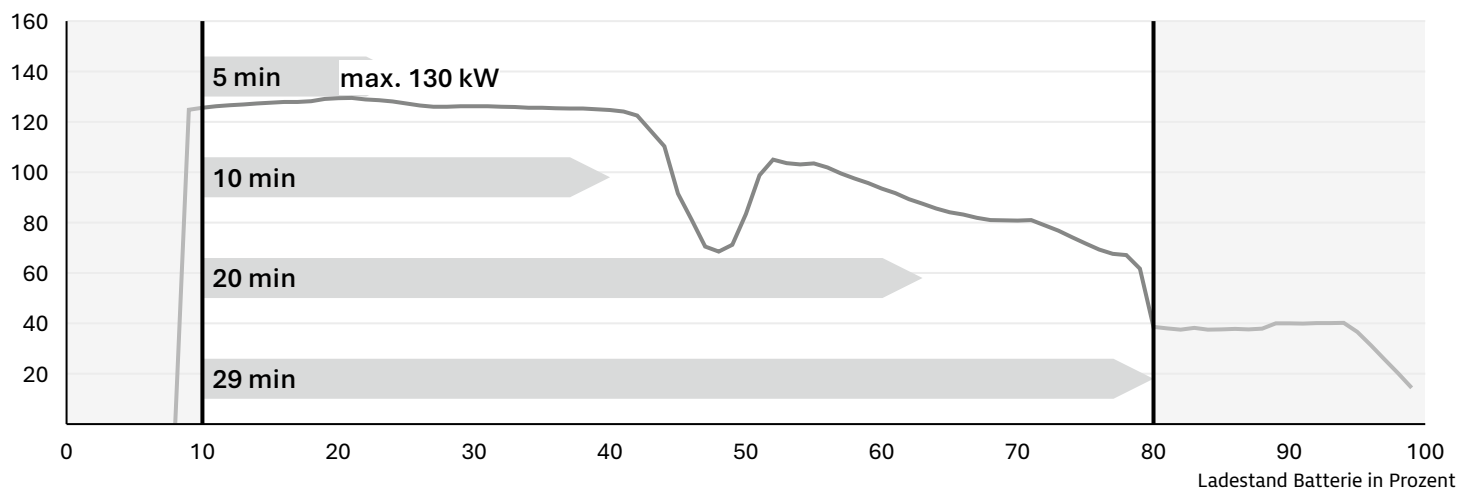
Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Nein/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	Knopf Ladeanschluss, Menü
Ladekabel	Menü
Bidirektionales Laden	Nein
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batteriekonditionierung	
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl	Ja / Ja
Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	98,7 kW
Ladedauer	00:29
Nachgeladene Reichweite	294 km
Nachgeladen in*	
5 min	10,2 kWh / 63 km / 25 %
10 min	20,6 kWh / 127 km / 40 %
20 min	36,3 kWh / 224 km / 63 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

stromerregte Synchronmaschine vorn

Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.445/1.843/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	1.940/495 kg
Kofferraumvolumen	460/1.450 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/750 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	66,5/65,2 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,0 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße	245/45 R19 102Y
Reifen	Nexen N Fera
Wendekreis (li./re.)	11,9 / 12,1 m
Autotest-Verbrauch	18,3 kWh/100 km
Reichweite	403 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.872/563 kg
Kofferraum normal	355 l
geklappt/dachhoch	735/1.280 l

Kosten

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

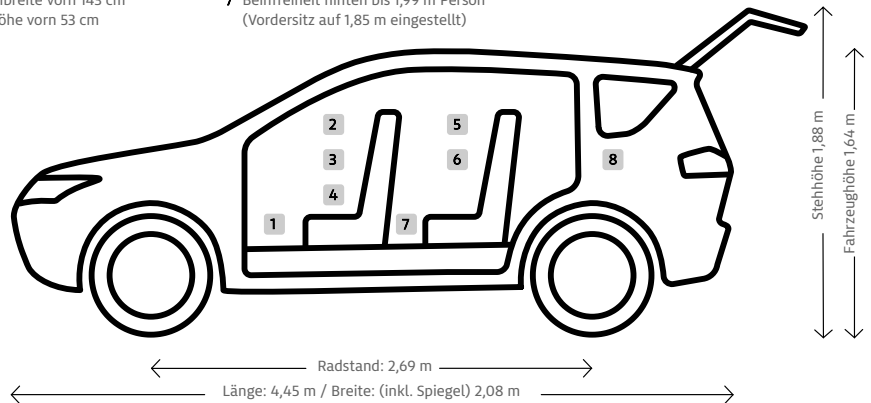
Betriebskosten	102 Euro
Fixkosten	163 Euro
Werkstattkosten	74 Euro
Wertverlust	460 Euro
Monatliche Gesamtkosten	800 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen	17/24/21
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	39.750 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

	EZ 14.04.2026
Testwagenpreis inkl.	41.600 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	2.430 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	03/2026.54

Stand: 11.09.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,98 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,15 m Person
- 3 Innenbreite vorn 143 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 53 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,94 m Person
- 6 Innenbreite hinten 140 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,99 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 355 - 1.280 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	2.770 Euro (Paket)/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	2.770 Euro
statisch/dynamisch	(Paket)/-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/5.220 Euro
	(Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/5.220 Euro
	(Paket)
Head-up-Display	1.200 Euro (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	300 Euro
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	2.770 Euro
Innen-/Außenspiegel	(Paket)
Außenspiegel elektr. anklappbar	2.770 Euro
	(Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	1.000 Euro
Lordosenstütze links/rechts	1.000 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.200 Euro (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	2.770 Euro
	(Paket)

Außen

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,1
Autokosten	2,4
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,6
Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	1,9
Kofferraum-Volumen	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	2,3
Bedienung	2,6
Multimedia	1,3
Raumangebot vorn	1,9
Raumangebot hinten	2,5
Innenraum-Variabilität	3,0
Komfort	2,6
Federung	3,1
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,0
Antrieb	1,4
Fahrleistungen	2,0
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,0
Fahreigenschaften	2,4
Fahrstabilität	2,4
Lenkung	2,3
Bremse	2,5
Sicherheit	1,7
Aktive Sicherheit	1,0
Passive Sicherheit	2,0
Kindersicherheit	2,2
Sicherheit ungeschützte Personen	2,5
Umwelt	2,1
Verbrauch	2,1
Umwelteinfluss	2,2

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

Bildergalerie

