



## Mini Cooper D Countryman (DPF)

Fünftüriges SUV in der Kleinwagen-Klasse  
(82 kW / 112 PS)

**D**er neue Countryman ist schon auf den ersten Blick als typischer Mini erkennbar. Dank größerer Dimensionen und fünf Türen bietet er aber deutlich mehr Nutzwert als die anderen Familienmitglieder der Marke. Erstmals finden im Innenraum auch vier Erwachsene bequem Platz. Wie bei den anderen Minis auch muss der Fahrer auf Grund des verspielten Designs, unübersichtliche Instrumente und eine teils unpraktische Bedienung in Kauf nehmen. Ebenfalls typisch Mini: das agile Fahrwerk. Es bietet allerdings deutlich mehr Komfort als die der kleineren Geschwister. Dazu passt der neue Dieselmotor. Er treibt den Countryman flott an, ohne dabei zuviel zu verbrauchen. Die durch Namen suggerierte Geländegängigkeit erhält der Countryman indes nur durch den optionalen Allradantrieb. Gar nicht Mini dagegen der Preis: für das Modell im Test will der Händler ab 24.200 Euro haben.

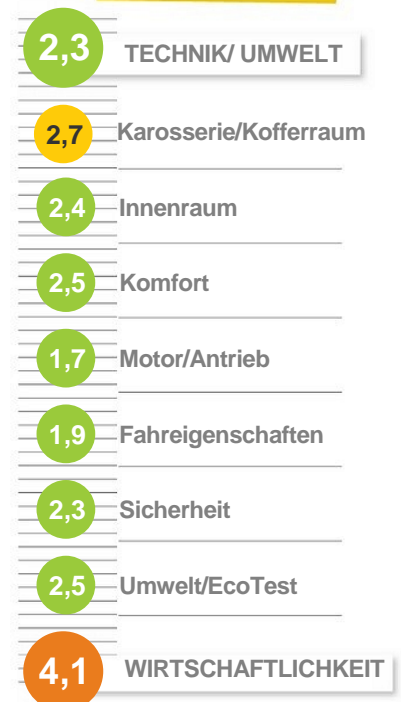
**Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Nissan Juke

**+** gute Verarbeitung, ordentliches Platzangebot, viele Individualisierungsmöglichkeiten, agiles Handling, kräftiger und ausreichend sparsamer Motor

**-** sehr teuer in der Anschaffung, teure Preise für Extras



### ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen durchweg guten Eindruck, das gilt für die Bleche wie für die Kunststoffe. Viele der unkonventionellen Details sollen eine Neuinterpretation von Designelementen des Ur-Mini darstellen. Die Kunststoffeinfassungen an den Kotflügeln schützen vor kleinen Dellen von fremden Autotüren beim Parken. Mit verschiedenen Ausstattungspaketen lässt sich die Karosserie und der Innenraum mit viel "Chrom" aufwerten. Die Qualität im Innenraum kann ebenso überzeugen, alles ist sauber verbaut und sitzt passgenau und fest - zweifelsohne Premiumqualität. Nettes Detail: die Mittelkonsole, die Seitenverkleidungen in den Türen und das Dach im Bereich der B-Säule lassen sich indirekt in verschiedenen Farben beleuchten. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen; der Tankstutzen verfügt über einen Fehlbetankungsschutz. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen praktisch nicht, Kunststoffeinlagen schützen die Schweller vor Lackkratzern. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt, die Schienen erleichtern die Montage von Dachträgersystemen. Die maximale Zuladung beträgt gute 390 kg (inkl. Fahrer).

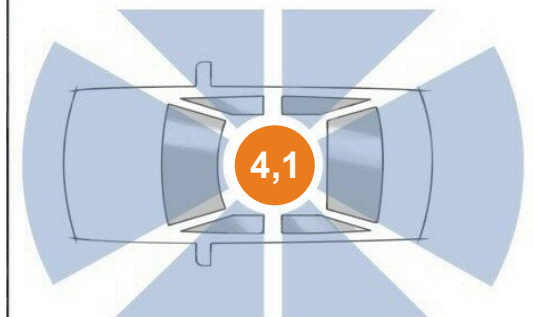
⊖ An der Unterbodenverkleidung wurde gespart, der Motorraum ist nach unten offen und im Bereich hinter der Hinterachse klafft eine große Lücke bis zur Heckschürze - es fehlt vorne und hinten an aerodynamischen Optimierungen, im wahrsten Sinne des Wortes. Die Fahrzeugseiten sowie Front und Heck sind weitgehend ungeschützt, kleine Rempler führen schnell zu teuren Beschädigungen. Serienmäßig gibt's ein Reifenreparaturset, optional sind aber Runflat-Reifen erhältlich. Einen Wagenheber und einen Radmutterenschlüssel hat sich BMW gespart.

⊕ Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht auf den Verkehr. Die beheizten Außenspiegel (Heizung Extra) sind recht groß, der Bodenblick nach vorne im zufriedenstellenden Bereich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis), gegen weitere Zuzahlung machen dies auch die Außenspiegel - eine Besonderheit in dieser Klasse. Auf Wunsch sind helle Xenon-Scheinwerfer (für noch mehr Aufpreis auch mit Kurvenlicht) und eine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich. Der Mini Countryman lässt sich leicht einparken, auch eine akustische Einparkhilfe hinten ist erhältlich.

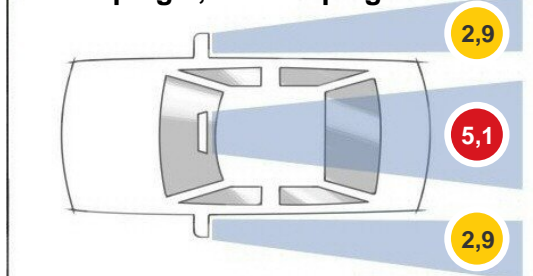


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

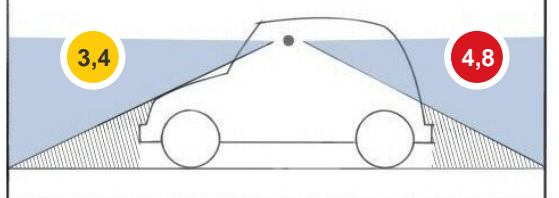
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊖ Im Innenspiegel sieht man wenig. Der Blick nach hinten wird eingeschränkt durch die hohe Fensterkante (schlechter Bodenblick). Bei der Rundumsichtmessung rächen sich die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen und die breiten B- und C-Säulen - der Countryman kann hier nur eine ausreichende Note erzielen.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten im Dunkeln zu leicht. Vorne ist das Ein- und Aussteigen bequem, weil die Schweller nicht zu hoch sind und die Türausschnitte ausreichend hoch ausfallen. Positiv ist auch die Sitzfläche in idealer Höhe über der Straße. Etwas von Nachteil sind nur die voluminösen Schweller, wodurch sich ein großer Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante ergibt. Hinten kann man vergleichbar gut ein- und aussteigen, man muss aber die Füße etwas hinter den Vordersitzen einfädeln. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, die Türen auch an Steigungen zuverlässig halten zu können - allerdings ist eine Rasterung mit nur zwei Stellungen ganz klar zu wenig. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei geöffneter Fahrertür unterbunden wird.

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Im Gepäckabteil steht ein Volumen von 210 l zur Verfügung, unter dem doppelten Kofferraumboden weitere 70 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Laderaum auf 530 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen, damit finden auch sperrigere Gegenstände Platz.



**Der Kofferraum mit 210 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich. Unter dem Kofferraumboden stehen aber noch weitere 70 l zur Verfügung.**

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Über das Mini-Emblem wird die Kofferraumklappe entriegelt und kann leicht geöffnet werden und schwingt knapp 1,86 m hoch. Auch das Schließen ist dank praktischer Griffmulden in der Innenverkleidung kein Problem. Mit 68 cm liegt die Ladekante nicht zu hoch; ist der Zwischenboden (optionales Gepäckpaket) eingesetzt, stört keine Bordwand, Be- und Entladen fällt sehr leicht. Zudem die Ladeöffnung sehr groß ist und das Gepäckabteil über ein praktisches Format verfügt.

⊖ Unpraktisch: zwischen den Sitzen hinten ist ein breiter Spalt, Gepäckstücke können beim Bremsen aus dem Kofferraum nach vorne rutschen. Bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden dank doppeltem Boden im Kofferraumbereich fast eben, jedoch verbleibt zwischen den waagrechten Sitzlehnen ein breiter und unpraktischer Spalt. Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus.

---

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die zwei Sitze hinten lassen sich einzeln verschieben und umklappen. Die Bedienung klappt über Laschen an den Sitzinnenseiten - die Position ist nicht ideal, insgesamt funktioniert es aber einfach. Kleineres Gepäck kann unter dem doppeltem Kofferraumboden verstaut werden, zusätzlich stehen Verzurrösen zur Verfügung. Lange Gegenstände kann man zwischen den hinteren Einzelsitzen hindurchschieben.

---

## 2,4 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Die Ergonomie und Bedienbarkeit des Mini Countryman geht insgesamt in Ordnung, an einigen Stellen leidet sie unter Design-Spielereien. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen, die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel befindet sich an griffgünstiger Stelle. Die Sitze lassen sich manuell, aber dennoch ohne viel Kraft problemlos einstellen. Fensterheber und Außenspiegeleinsteller funktionieren elektrisch, das Abblendlicht schaltet sich bei Dunkelheit automatisch zu (Option). Gegen Aufpreis kann ein leicht verständliches Navigationssystem bestellt werden, dessen Display sich übersichtlich in Armaturenbrettmitte befindet. Der optionale Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x tippen, 3x blinken). Die Lautsprecher haben einen guten Klang. Offene Türen und Heckklappe werden dem Fahrer angezeigt.



**Die Verarbeitung ist von guter Qualität, die Funktionalität muss jedoch hinter dem von Mini typischen Innenraumdesign zurückstehen.**

⊖ Die Heizungsschalter befinden sich etwas weit unten in der Mittelkonsole und sind dadurch schlechter erreichbar. Aber auch die Kippschalter in der Mittelkonsole sind unpraktisch, weil die Funktionen kaum auseinander zu halten sind. Die Bedienelemente des Radios sind höher und damit günstiger platziert. Richtig schlecht wurden die Instrumente gestaltet: vor dem Fahrer befindet sich der unwichtigere Drehzahlmesser, der viel wichtigere (riesige) Tacho in Fahrzeugmitte. Aufgrund des mittig platzierten, formatfüllenden Navi-Displays wird die Tachoskala am Rand nur noch von einer Pfeilspitze abgefahren, die so breit ist, dass man selbst bei Konzentration (was gefährlich ist, weil man den Blick vom Verkehrsgeschehen abwendet) auf die Anzeige nur eine auf 20 km/h genaue Abschätzung geben kann. Genauer ist die im Drehzahlmesser eingeblendete digitale Tempoanzeige - allerdings sind die Ziffern nur 15 Millimeter hoch. Spieltrieb in Ehren, aber so ist die Lösung denkbar schlecht. Die Lenksäulenhebel sind ebenfalls wenig praktisch, denn sie haben keine festen Arretierungen; so weiß man nie genau, was man gerade eingestellt hat. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte, das ist besonders ungünstig, wenn die Abblendlichtautomatik aktiviert ist und der Fahrer nicht wirklich weiß, ob das Licht auch an ist.

---

## 2,1 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumgefühl ist recht großzügig. Zu verdanken ist das einer ordentlichen Innenbreite und der weit vorn angebrachten, steil stehenden Windschutzscheibe. Außerdem ist die Kopffreiheit üppig. Der höheninstellbare Fahrersitz lässt sich noch für über 1,90 m große Fahrer zurückschieben.



## 3,0 Raumangebot hinten\*

Hinten stehen zwei vollwertige Sitze zur Verfügung, getrennt durch eine Mittelschiene, auf der zahlreiches Zubehör wie eine Mittelarmlehne oder Becherhalter befestigt werden können. Auf Wunsch kann man auch eine dreisitzige Rückbank erhalten. Für zwei Insassen ist die Innenbreite üppig und somit auch das subjektive Raumempfinden angenehm. Die Einzelsitze sind längseinstellbar. Ganz nach hinten positioniert bieten sie bis über 1,80 m großen Personen bequem Platz.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 2,5 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Die Abstimmung der Feder und Dämpfer ist BMW gut gelungen. Tendenziell straff ausgelegt bietet es dennoch genug Komfort, um auch längere Etappen stressfrei zurücklegen zu können. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut absorbiert. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Querrillen kommen zwar bis in den Innenraum durch, das aber nur gedämpft und damit problemlos für die Insassen. Die Stuckerneigung des Countryman ist insgesamt niedrig. Sowohl Beschleunigen und Bremsen als auch bei schnellen Kurvenfahrten wankt die Karosserie nur wenig, wenngleich das Go-Kart-artige Feeling eines "normalen" Mini Cooper nicht aufkommt. Insgesamt fährt sich der neue Countryman aber sehr agil, auch voll beladen.

### 2,1 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die Sitze sind recht straff gefedert, bieten dennoch genügend Komfort. Durch die sportliche Ausformung gewähren sie festen Seitenhalt. Für optimale Rückenunterstützung ist eine einstellbare Lordosenstütze vorhanden (einstellbar in ihrer Intensität, nicht in der Höhe). Der Fahrersitz ist serienmäßig höheneinstellbar und bietet selbst sehr groß gewachsenen Personen eine entspannte Sitzposition. Für den Beifahrersitz kostet die Höheneinstellung Aufpreis. Die beiden Rücksitze haben eine ausreichend hohe Lehne mit angenehmer Schräge, die zudem eingestellt werden kann. Sie sind gut konturiert und bieten für Rücksitze einen erstaunlich guten Seitenhalt.

⊖ Der Lederbezug wirkt bei warmen Temperaturen schweißtreibend, ihm fehlt eine durchlüftend wirkende Perforation.

## 3,0 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Countryman mit Dieselmotor im Innenraum nicht. Der Geräuschpegel bis Tempo 130 liegt im durchschnittlichen Bereich. Der Motor ist meist präsent, wenngleich nicht störend laut. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

## 3,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Temperatur der optionalen Klimaautomatik kann für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam vorgewählt werden, ebenso die Luftmengenverteilung, die aber für unten, mitte und oben eine individuelle Einstellung erlaubt.

- + Bei starker Sonne ist das weit vorgezogene Dach sehr angenehm, weil Fahrer und Beifahrer im Schatten sitzen. Auch die Seitenscheiben stehen recht steil. Die serienmäßige Klimaanlage sorgt im Sommer innen für angenehme Temperaturen. Die optionale Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Ein Aktivkohlefilter hält unangenehme Gerüche und Pollen zurück.
- Die Heizung spricht bei Kälte vorne langsam an und braucht lange Zeit, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Hinten sind Ansprechen und Leistung der Heizung noch deutlich schlechter.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen\*

- + Die Fahrleistungen sind gut, der neue Diesel-Motor ist drehfreudiger und spürbar besser als der "alte". Er zieht bereits aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch, hat sein volles Drehmoment von 270 Nm bei 1750 U/min. So ist trotz langer Getriebeübersetzung schaltfaules Fahren möglich und auch Überholvorgänge sind schnell erledigt. Erst im sechsten Gang geht dem Turbodiesel die Puste etwas aus.

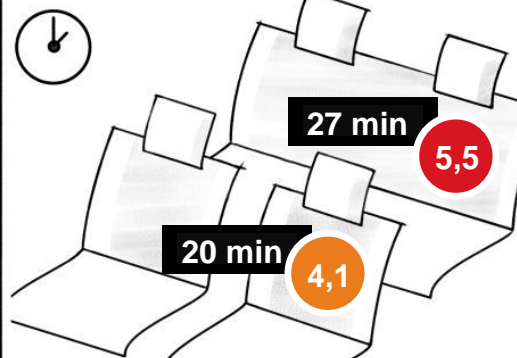
## 2,0 Laufkultur

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich mit wenig Vibrationen und kultiviert, an die Benziner-Fraktion kommt er freilich nicht ran. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen zeigt er sich etwas brummig.

## 1,8 Schaltung

- + Die Gänge lassen sich ordentlich schalten, teilweise arbeitet die Sechsgangbox aber etwas hakelig, weil die Schaltwege fast zu kurz sind und die Präzision etwas besser sein könnte. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos. Eine Schalttempfehlungsanzeige hilft, die richtigen Gänge für eine ökonomische Fahrweise zu finden (sie sollte aber auffälliger sein).

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist insgesamt sehr lange übersetzt, aber dennoch gut abgestuft - die einzelnen Ganganschlüsse sind stimmig. Für jede Geschwindigkeit steht eine passende Schaltstufe zur Verfügung. Das Drehzahlniveau selbst bei zügigen Autobahnfahrten ist niedrig.

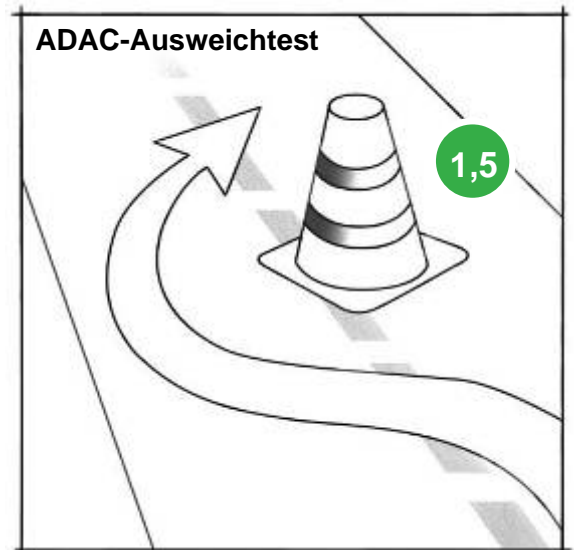
---

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,5 Fahrstabilität

⊕ Das Auto verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt sich der Countryman wenig beeindrucken. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Ein Kontrollsystem informiert über einen eventuellen Reifenluftdruckverlust. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Mini Countryman gut ab, er bleibt einwandfrei beherrschbar, nicht zuletzt dank des effektiv regelnden elektronischen Stabilitätsprogramms (DSC). Es zeigt sich im Grenzbereich leichtes Untersteuern, eine Kipptendenz oder ein Schleuderansatz besteht überhaupt nicht.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

---

### 1,3 Kurvenverhalten

⊕ Auf kurvenreicher Strecke ist der Mini Countryman mit seiner direkten Lenkung und seinen geringen Wankbewegungen in seinem Element. Bei leichter Untersteuertendenz hält er auch bei hohem Tempo seine Spur. In kritischen Situationen hilft das DSC (Serie), Schleudern bereits im Ansatz zu unterdrücken. Selbst voll beladen beherrscht das kleine SUV Kurven einwandfrei.

---

### 2,3 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht sehr spontan an und reagiert sehr gut auf Lenkbefehle. Angenehm für den Fahrer ist dabei die ausgezeichnete Präzision, ihm wird ein guter Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Der Kraftaufwand ist beim Rangieren gering. Das und die direkte Auslegung lassen den Wagen sehr kompakt erscheinen.

⊖ Wenig erfreulich ist der große Wendekreis von 11,5 m. Besonders bei schnelleren Autobahnfahrten macht sich die um die Mittellage zu direkte und fast schon giftig ansprechende Lenkung negativ bemerkbar.

---

### 2,4 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37,5 Meter erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R17). Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer, in Notsituationen das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

---

**2,3**

## SICHERHEIT

---

**3,3**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Mini Countryman verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätssystem DSC und einen Bremsassistenten. Mit den Run-Flat-Reifen (Option) wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, deutlich reduziert. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle gibt es serienmäßig. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz und machen so nachfolgende Autos auf die Gefahrensituation aufmerksam; im Stand wird dann die Warnblinkanlage aktiviert. Bei einem Crash wird durch einen Sensor ebenso automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

**1,6**

### Passive Sicherheit - Insassen

- +** Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für fast 1,90 m große Personen, sie haben einen sehr geringen Abstand zu den Köpfen der Passagiere. Hinten bieten die Kopfstützen Personen bis 1,75 m guten Schutz, ihr Abstand zu den Köpfen ist ebenfalls gering. Auf den Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Ein Crashtestergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist aber aufgrund bisheriger Mini-Ergebnisse von einem sehr guten Abschneiden auszugehen.

**1,9**

### Kindersicherheit

- +** Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme mit den vorhandenen Gurten wackelfrei unterbringen, besser noch mit Isofix und Ankerhaken. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist optimal und die Gurtschlösser sind kurz genug - nur die Gurtlängen sind etwas knapp bemessen. Auf dem Beifahrersitz sieht das besser aus. Serienmäßig lässt sich der rechte Frontairbag abschalten, dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze gesichert werden. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz. Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor.

**3,5**

### Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Es gibt direkt unter der Motorhaube keine harten Motorteile, die ein Verletzungsrisiko darstellen würden. Ein Fußgänger-Crash nach EuroNCAP-Norm wurde bisher noch nicht durchgeführt.



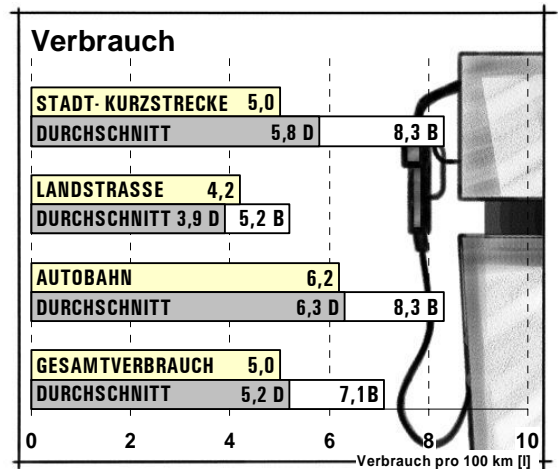
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Cooper D Countryman liegt bei 5,0 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 131 g je Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 27 Punkte in der Klasse der Kleinwagen. Innerorts benötigt der Mini-SUV dank Start-Stopp-Automatik und Batteriemanagement (Rekuperation) 5,0 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel pro 100 km.

### 1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, Partikel werden mit einem geschlossenen System fast vollständig herausgefiltert. Auch die sonstigen Schadstoffe fallen nicht aus dem Rahmen, sind aber auch nicht besonders niedrig. So reicht es unterm Strich beim EcoTest für 43 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, erreicht der Countryman-Diesel im ADAC EcoTest insgesamt 70 Punkte und damit gerade so vier von fünf Sternen.



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

## 4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,1 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Vergleich zu seinen Konkurrenten insgesamt günstig ausfällt und zudem das weniger teure Diesel benötigt wird, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

### 3,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Mini besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein Ölwechsel-Service und gar erst alle 60.000 km oder alle vier Jahre eine Inspektion fällig. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 180.000 km ausgetauscht.

⊕ Durch diese langen Abstände verringert sich die Zahl der Werkstattaufenthalte und somit die Kosten. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile, wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Der Dieselmotor von Mini besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊖ Teure Werkstattstundensätze sowie erhöhte Kosten für Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung. Wie BMW gewährt auch Mini noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

## 0,6 Wertstabilität\*

⊕ Die Minis weisen allgemein einen geringen Wertverlust auf. Da der Countryman ganz neu am Markt ist und über aktuelle Spritsparteknik sowie einen agilen und dennoch genügsamen Motor verfügt, wird ihm eine hohe Wertstabilität prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

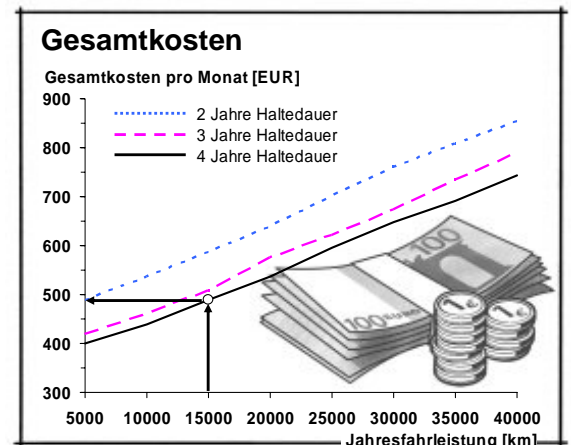
⊖ Ein Basispreis von 24.200 Euro ist heftig in dieser Klasse. Mini kalkuliert üppig. Immerhin ist alles Nötige an Bord, beispielsweise Klimaanlage und CD-Radio sowie das elektronische Stabilitätsprogramm DSC. Es ist aber angesichts der endlos langen Aufpreisliste auch möglich, den Basispreis annähernd zu verdoppeln.

## 4,9 Fixkosten\*

⊖ Die Steuer fällt mit 152 Euro im Jahr recht günstig aus für ein Dieselauto. Jedoch muss man sich mit sehr ungünstigen Einstufen bei den Versicherungen anfreunden. Besonders Haftpflicht und Teilkasko sind sehr teuer und verursachen damit überdurchschnittlich hohe Kosten.

## 4,9 Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Cooper D Countryman, dann muss er sich im Schlussfeld seiner Klasse einreihen. Zu hoch sind die Fixkosten und die Kosten für den absoluten Wertverlust in Euro und Cent - das kann der moderate Verbrauch nicht mehr kompensieren. Damit ist diese Variante eher für Vielfahrer interessant.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 490 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	One	Cooper	Cooper S	One D	Cooper D
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	72(98)	90(122)	135(184)	66(90)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	153/3000	160/4250	240/1600	215/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,5	7,6	12,9	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	190	215	170	185
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	6,8 S	6,9 S	5,1 D	5,0 D
CO2 [g/km]	139	140	143	115	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/22	14/18/22	16/20/23	18/19/23	18/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	70	72	78	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	483	505	582	470	490
Preis [Euro]	20.200	22.500	26.300	22.000	24.200

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,6 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,0/ 4,2/ 6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	115g/km / <b>131g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4097/1789/1561 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1390 kg/390 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>210 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/750 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	<b>940 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	320 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	250 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	150 Euro°
Xenonlicht	690 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (inkl. CD-Player)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Keyless Entry	520 Euro
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/400 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung(abnehmbar)	770 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt 240 Euro)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panoramadach)	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>98 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>46 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>82 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>265 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>491 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	24.200 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
lademög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,5
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	3,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,3
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>	Schadstoffe	1,7
Federung	2,0		
Sitze	2,1	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,1</b>
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	2,1
Klimatisierung	3,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>	Wertstabilität*	0,6
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	4,9
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	4,9
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen