



## Mini Cooper S Countryman ALL4

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse  
(135 kW / 184 PS)

**A**m Countryman von Mini scheiden sich die Geister: die einen finden ihn zu groß und zu unförmig für einen echten Mini, den anderen gefällt das verspielte und unkonventionelle Design umso besser. Der Autotest konzentriert sich nur auf die funktionalen Eigenschaften des Countryman - und hier kann er mit seinem agilen Handling samt ausgezeichneter Traktion dank Allradantrieb und mit seinem kräftigen Motor punkten. Die Kehrseite der Medaille ist der nicht mehr ganz zeitgemäße hohe Verbrauch, wobei dieser extrem vom Fahrstil abhängt. Hervorzuheben ist auch der gute Fahrkomfort, der nicht zu Lasten der Agilität des kleinen SUVs geht. Der Innenraum kommt den anderen Mini-Varianten optisch sehr nahe, bietet aber deutlich mehr Platz - vier Erwachsene können samt (etwas) Gepäck bequem reisen. Wie bei jedem Mini gibt es unzählige Individualisierungsmöglichkeiten. Natürlich alles gegen Aufpreis. Und so hat man den Grundpreis von 28.000 Euro schnell deutlich gesteigert. Die vielen attraktiven Extras sind aber auch eine Versuchung.

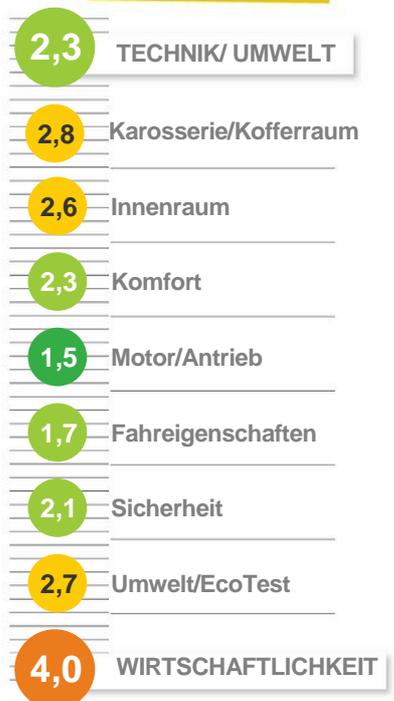
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Nissan Juke.

**+** gute Verarbeitung, ordentliches Platzangebot, viele Individualisierungsmöglichkeiten, agiles Handling, ausgefeilter Allradantrieb, kräftiger Motor

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



### 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. 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 380 kg (inkl. Fahrer).

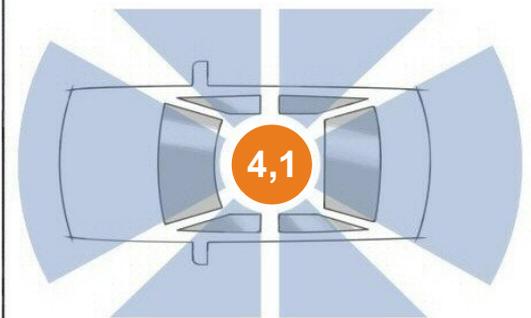
⊖ An der Unterbodenverkleidung wurde gespart, der Motorraum ist nach unten offen und im Bereich hinter der Hinterachse klafft eine große Lücke bis zur Heckschürze - es fehlt vorne und hinten an aerodynamischen Optimierungen, im wahrsten Sinne des Wortes. Die Fahrzeugseiten sowie Front und Heck sind weitgehend ungeschützt, kleine Rempler führen schnell zu teuren Beschädigungen. Serienmäßig gibt's ein Reifenreparaturset, optional sind aber Runflat-Reifen erhältlich. Einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel 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 adaptiver Helligkeitsverteilung) und eine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich. Der Mini Countryman lässt sich leicht einparken, auch eine akustische Einparkhilfe hinten ist erhältlich.

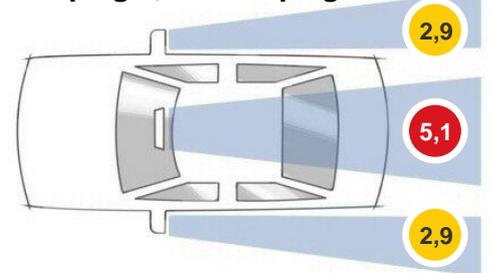


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

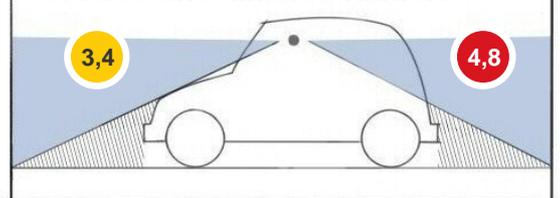
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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, um 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.

## 4,0 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.

---

## 2,6 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Die Ergonomie und Bedienbarkeit des Mini Cooper S 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. 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.

---

## 2,5 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.

---

## 3,4 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.**

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

⊕ Die Abstimmung der Feder und Dämpfer ist BMW gut gelungen. Tendentiell 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 serienmäßigen 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.

---

### 3,2 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Cooper S Countryman im Innenraum nicht. Der Geräuschpegel bis Tempo 130 liegt im noch durchschnittlichen Bereich. Der Motor ist meist präsent, gerade bei niedrigen Drehzahlen ergeben sich vor allem für die hinten sitzenden lästige Brummfrequenzen, offensichtlich hervorgerufen durch die sportlich abgestimmte Abgasanlage. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

## 2,8 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. Heizansprechen und Heizleistung sind vorne nur Mittelmaß, hinten sogar etwas besser.

⊕ 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.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen sind ausgezeichnet, der Vierzylinder-Motor mit Twin-Scroll-Turbolader zieht schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und lässt bis über 5.000 U/min. nicht nach. Die subjektiv üppige Leistung spiegelt sich auch in den Papierwerten wieder. Sein volles Drehmoment von 240 Nm (Overboost 260 Nm) liegt zwischen 1.600 und 5.000 U/min. an. Zudem ist er sehr drehfreudig - das sorgt für Kraft in allen Lebenslagen.

## 2,0 Laufkultur

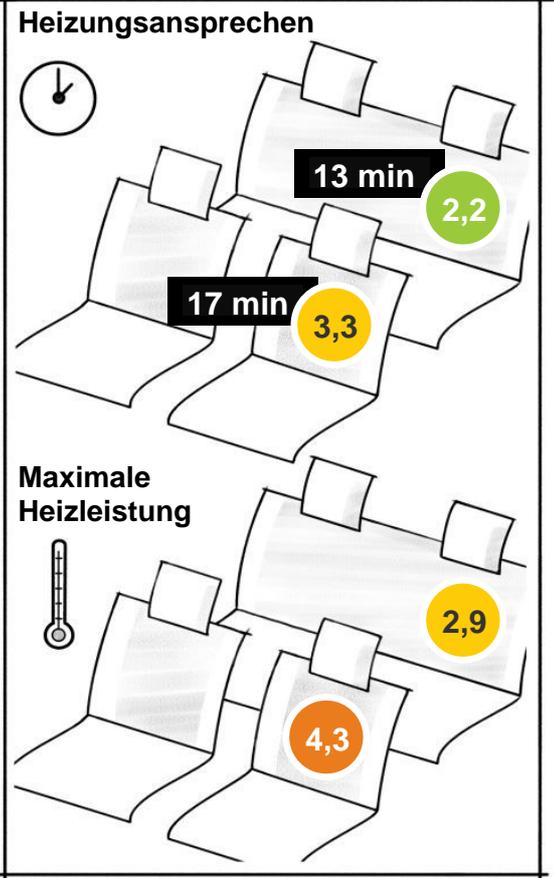
⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich mit wenig Vibrationen und kultiviert, für einen Benziner etwas rau. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen zeigt er sich etwas brummig.

## 2,0 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 Schaltempfehlungsanzeige hilft, die richtigen Gänge für eine ökonomische Fahrweise zu finden (sie sollte aber auffälliger sein).

## 1,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist insgesamt eher kurz übersetzt. Kleine Drehzahlsprünge zwischen den Schaltstufen sind praktisch für sportliche Fahrweise, für den elastischen Turbo-Benziner aber nicht unbedingt nötig. Diese Abstimmung führt einerseits gerade auf der Autobahn zu etwas höheren Drehzahlen, was sich nicht so positiv auf den Verbrauch auswirkt, andererseits macht sie den Mini Cooper S Countryman ungemein flott und agil.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,4 Fahrstabilität

⊕ Der Countryman verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt sich das kleine SUV wenig beeindrucken. Dank Allradantrieb ist die Traktion der ALL4-Variante einwandfrei, die Motorleistung kann einwandfrei auf die Straße gebracht werden. Für leichte Geländefahrten eignet sich der Antrieb ebenso, für unwegsames Gelände fehlen dem kleinen Briten die Differenzialsperren und mehr Bodenfreiheit. Ein Kontrollsystem informiert über einen eventuellen Reifenluftdruckverlust. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Mini Cooper S 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.

### 1,3 Kurvenverhalten

⊕ Auf kurvenreicher Strecke ist der Mini Cooper S Countryman mit seiner direkten Lenkung und seinen geringen Wankbewegungen in seinem Element. Bei leichter Untersteuertendenz hält er auch bei hohem Tempo seine Spur. Dank Allradantrieb wird er regelrecht durch die Kurven "gezogen" und erlaubt für diese Fahrzeuggattung ungewöhnlich hohe Kurvengeschwindigkeiten. In kritischen Situationen hilft das DSC (Serie), Schleudern bereits im Ansatz zu unterdrücken. Selbst voll beladen beherrscht das kleine SUV Kurven einwandfrei.

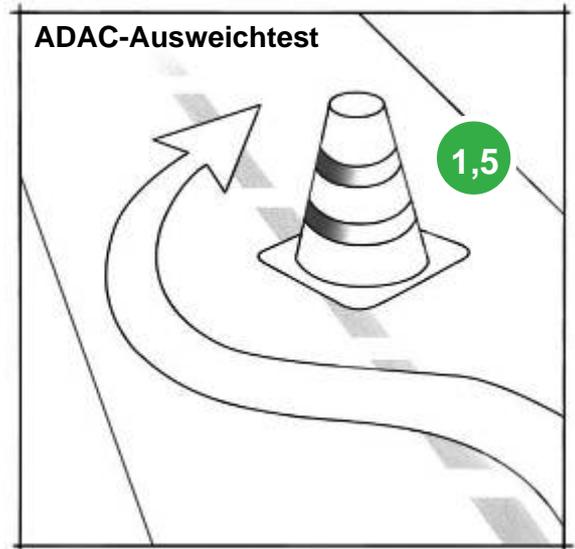
### 2,0 Lenkung\*

⊕ 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.

### 2,1 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 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.



**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.**

---

**2,1**

## 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.

**1,5**

### 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. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Countryman 84 Prozent für guten Insassenschutz und damit im Gesamtpaket volle fünf Sterne erzielen (Ergebnis vom Rechtslenker-Fahrzeug).

**1,9**

### Kindersicherheit

- +** Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kinder-Rückhaltesystem 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. Das Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm fällt mit 83 Prozent gut aus.

**2,5**

### 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. Beim Fußgänger-Crash nach EuroNCAP-Norm konnte der Countryman 63 Prozent erzielen. Die Motorhaube ist weich gestaltet, Verbesserungspotential besteht noch an den vorderen und hinteren Randbereichen der Haube.

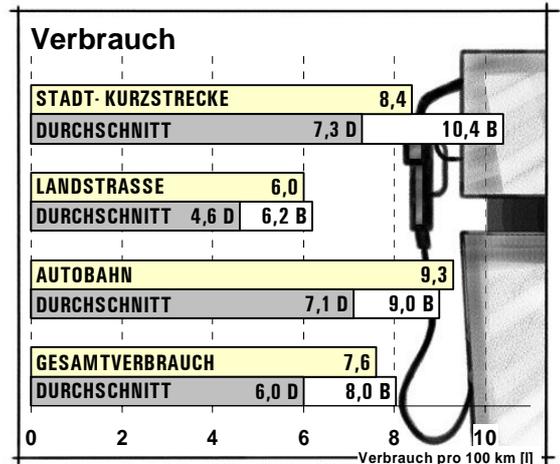
## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Cooper S Countryman liegt bei 7,6 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Austoß von 180 g je Kilometer. Im EcoTest reicht dies nur für 18 Punkte. Innerorts benötigt der Mini-SUV trotz Start-Stopp-Automatik und Batteriemanagement (Rekuperation) 8,4 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 9,3 l Super pro 100 km.

### 1,2 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. So kann der Cooper S Countryman beim EcoTest 48 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, erreicht der Countryman-Benziner im ADAC EcoTest insgesamt 66 Punkte und nur drei von fünf Sternen.



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

## 4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 5,0 Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch recht hoch ausfällt und zudem teures Benzin benötigt wird, erhält er hier eine schlechte Bewertung.

### 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 Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ 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.

– Teure Werkstattstundensätze sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### 3,0 Wertstabilität\*

Die Minis weisen allgemein einen geringen Wertverlust auf. Da aber der Verbrauch immer mehr an Gewicht auch beim Fahrzeugwert erhält, wird dem getesteten Cooper S Countryman ALL4 nur eine zufriedenstellende Wertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass der Countryman recht neu am Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist.

## 4,3 Kosten für Anschaffung\*

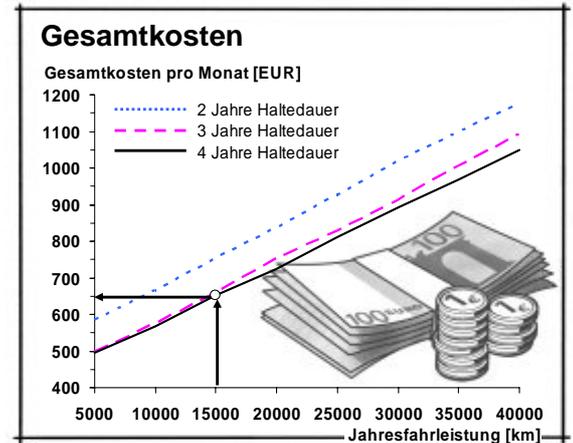
➔ Mit einem Anschaffungspreis von 28.000 Euro ist der Cooper S Countryman ALL4 sehr teuer. Zumal die Ausstattung nur im Sicherheitsbereich umfangreich ist, die meisten Komfort-Annehmlichkeiten aber noch hohe Aufpreise kosten.

## 3,2 Fixkosten\*

Die KFZ-Steuer liegt bei 106 Euro im Jahr und damit recht niedrig. Im durchschnittlichen Bereich bewegt sich die Einstufung bei der Haftpflichtversicherung, deutlich ungünstiger liegen Teil- und Vollkasko.

## 4,3 Monatliche Gesamtkosten\*

➔ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der Mini Cooper S Countryman im hinteren Feld seiner Klasse einsortieren. Sehr hoch fallen die Aufwendungen für den Kraftstoff und für den Wertverlust in Euro und Cent aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 652 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	Cooper SD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW(PS)]	72(98)	90(122)	135(184)	66(90)	82(112)	105(143)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	153/3000	160/4250	240/1600	215/1750	270/1750	305/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,5	7,6	12,9	10,9	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	190	215	170	185	198
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	6,8 S	6,9 S	5,1 D	5,0 D	5,2 D
CO2 [g/km]	139	140	143	115	115	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/22	14/18/22	16/20/23	18/19/23	18/19/23	18/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	70	72	78	152	152	194
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	522	538	612	519	527	588
Preis [Euro]	20.200	22.600	26.400	22.100	24.300	27.300

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>4,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,4/ 6,0/ 9,3 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	157g/km / <b>180g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4110/1789/1561 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1460 kg/380 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>615 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>168 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>80 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>350 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>652 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/23
Grundpreis	28.000 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-  
ladenög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	190 Euro
Automatikgetriebe	1540 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	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	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/400 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1440°
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt + 60 Euro)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,4
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	4,0	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Variabilität	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	2,5	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	3,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	4,2
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Schadstoffe	1,2
Federung	2,0		
Sitze	2,1	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,0</b>
Innengeräusch	3,2	Betriebskosten*	5,0
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>	Wertstabilität*	3,0
Fahrleistungen*	1,0	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,2
Schaltung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,3
Getriebeabstufung	1,3		

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