



Mini Cooper SD Countryman (DPF)

Fünftüriges SUV in der Kleinwagen-Klasse
(105 kW / 143 PS)

Der Countryman ist schon auf den ersten Blick als typischer Mini erkennbar. Dank größerer Dimensionen und fünf Türen bietet er aber deutlich mehr Nutzwert als seine familieninterne Konkurrenz. In seinem Innenraum finden auch vier Erwachsene bequem Platz. Wie bei den anderen Minis auch, muss der Fahrer auf Grund des verspielten Designs jedoch unübersichtliche Instrumente und eine teils unpraktische Bedienung in Kauf nehmen. Ebenfalls typisch Mini: das agile Fahrwerk. Es bietet allerdings deutlich mehr Komfort als das der kleineren Geschwister. Dazu passt der kräftige Dieselmotor des SD. 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 ist der Preis: Die getestete Variante hat einen Grundpreis von 27.300 Euro.

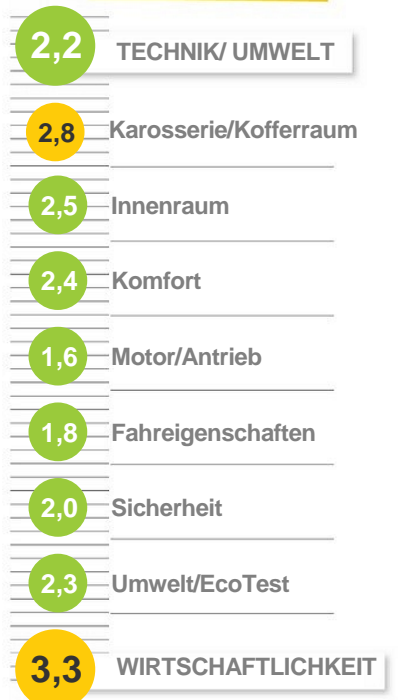
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: Nissan Juke.

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

- sehr teuer in der Anschaffung, teure Preise für Extras, kleiner Kofferraum, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ 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 lassen 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 Motorraum ist nach unten verschlossen, auch im Bereich der Hinterachse ist der Unterboden aufwändig aerodynamisch optimiert. Dies reduziert unnötige Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. 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 370 kg (inkl. Fahrer).

⊖ 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.

Sicht

⊕ Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht auf den Verkehr. Die beheizten Außenspiegel (Extra) sind relativ 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.

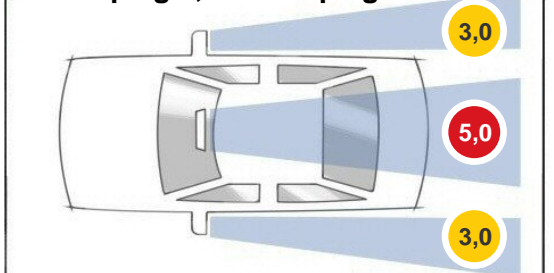


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

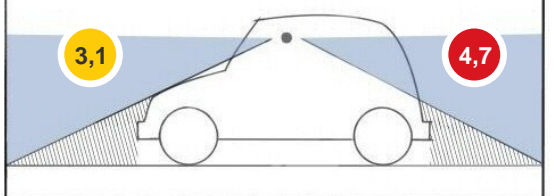
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten im Dunkeln zu leicht. Vorn ist das Ein- und Aussteigen bequem, weil die Schweller nicht zu hoch sind und die Türausschnitte ausreichend groß 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, außer dem Fahrer, 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.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Über das Mini-Emblem wird die Kofferraumklappe entriegelt. Sie kann leicht geöffnet werden und schwingt knapp 1,85 m hoch. Auch das Schließen ist dank praktischer Griffmulden in der Innenverkleidung kein Problem. Mit 66 cm liegt die Ladekante nicht zu hoch; ist der Zwischenboden (optionales Gepäckpaket) eingesetzt, stört beim Ausladen keine Ladekante. Zudem die Ladeöffnung sehr groß ist und das Gepäckabteil über ein praktisches Format verfügt. Bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden dank doppeltem Boden im Kofferraumbereich fast eben. Bei der Fünfsitzigen Variante ist keine Lücke in der Rücksitzbank vorhanden, wodurch Gepäckstücke sicher zurückgehalten werden.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Sitze hinten lassen sich 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 doppelten Kofferraumboden verstaut werden, zusätzlich stehen Verzurrösen zur Verfügung. Die Rücksitzbank besitzt eine Durchladeeinrichtung, die den Transport von langen Gegenständen ermöglicht.

2,5 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). Das optionale Harman Kardon-Soundsystem macht den Mini zum Konzertsaal. 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 Bedienelemente der Klimaautomatik befinden sich etwas weit unten in der Mittelkonsole und sind dadurch schlecht erreichbar. Aber auch die Kippschalter in der Mittelkonsole sind unpraktisch, weil die Funktionen kaum auseinander zu halten sind. Dadurch wird der Fahrer unnötig vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. 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.

2,5 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 höhenverstellbare Fahrersitz lässt sich noch für über 1,90 m große Fahrer zurückschieben.

2,9 Raumangebot hinten*

Hinten stehen beim Fünfsitzer zwei vollwertige Sitze zur Verfügung und ein schmaler Notsitz zur Verfügung. Für zwei Insassen ist die Innenbreite in Ordnung und somit auch das subjektive Raumempfinden angenehm. Die Sitze 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.

2,4 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 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.

2,7 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Countryman mit Dieselmotor im Innenraum nicht. Der Geräuschpegel bis Tempo 130 liegt bei knapp 70 dB (A). Der Motor ist meist präsent, wenngleich nicht störend laut. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

3,2 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. Eine Raumtemperatur von 22° C ist erst nach 18 Minuten erreicht. Hinten sind Ansprechen und Leistung der Heizung noch deutlich schlechter, es vergehen 24 Minuten bis der Innenraum warm ist.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind erwartungsgemäß makellos. Der "große" Diesel mit 105 kW/143 PS sorgt für steten Vortrieb. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert der Mini in 5,3 Sekunden. Außerdem zeigt er sich sehr elastisch. Bei den Elastizitätsmessungen im vierten bis sechsten Gang überzeugt er mit Durchzugskraft.

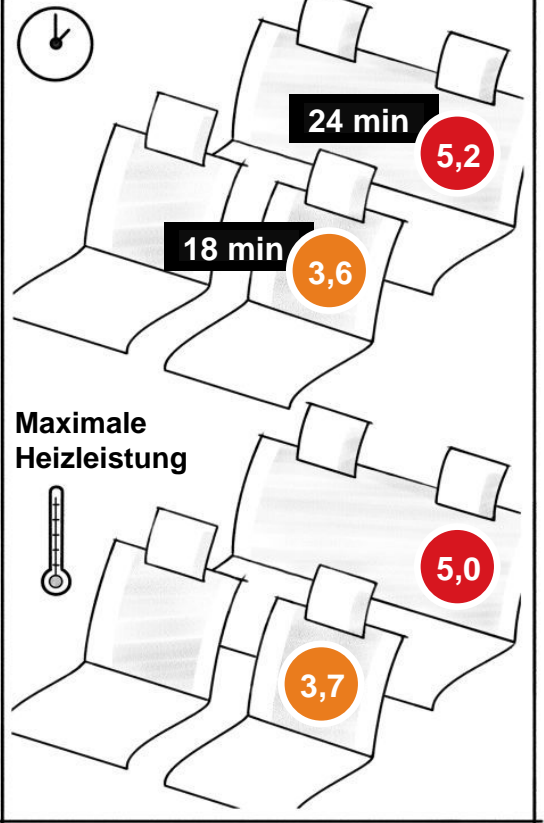
2,0 Laufkultur

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

1,7 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).

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

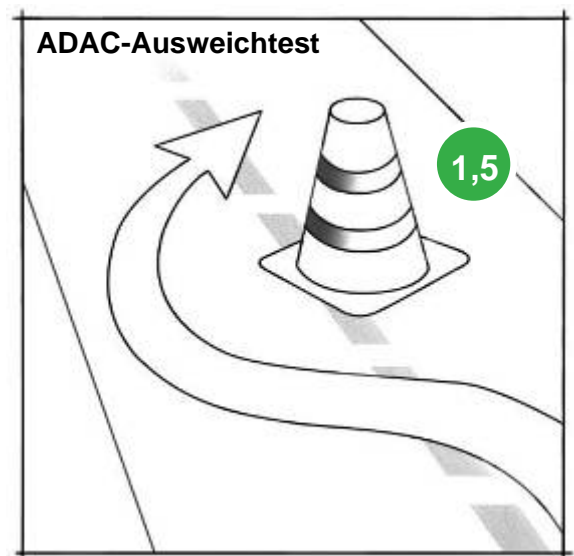
1,0 Getriebeabstufung

⊕ 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 - bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit gerade einmal 2.400 Touren.

1,8 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 Schleudersansatz 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.

2,1

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: Continental PremiumContact 2 der Größe 205/55 R17). Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer, in Notsituationen das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,0

SICHERHEIT

2,3

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. Weitere Fahrassistenzsysteme wie Spurverlassenswarner oder Notbremsassistent werden nicht angeboten.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Countryman 84% der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit. Er wurde aber als Rechtslenker getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashtestergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. 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 anzuschallen. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen, die Zugtasten zum Öffnen sind aber nicht optimal.

2,0

Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme mit den vorhandenen Gurten stabil unterbringen, besser noch mit Isofix und Ankerhaken. Der Mittelsitz ist dafür eher ungeeignet. 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. Beim Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Mini im Bereich Kindersicherheit 83% der möglichen Punkte.

⊖ Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Mini Countryman beim Fußgängerschutz 63% der möglichen Punkte. Der größte Teil der Front stellt kein erhebliches Verletzungsrisiko dar. Nur der vordere und der hintere Teil der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

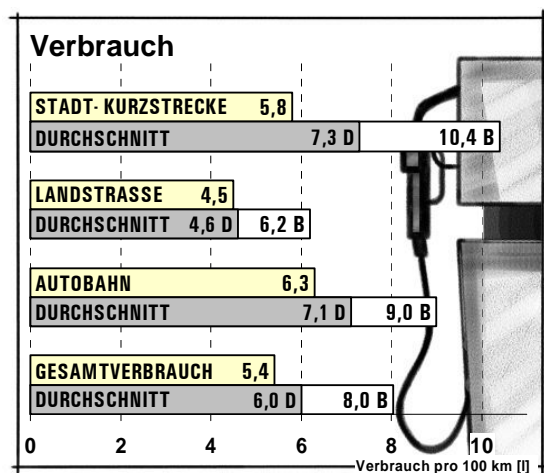
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Cooper SD Countryman liegt bei 5,4 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Austoß von 142 g je Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 31 Punkte. Innerorts benötigt der Mini-SUV dank Start-Stopp-Automatik und Batteriemanagement (Rekuperation) 5,8 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 6,3 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 CO₂-Punkte hinzu, erreicht der Countryman-Diesel im ADAC EcoTest insgesamt 74 Punkte und damit vier von fünf Sternen.



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

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch relativ niedrig ausfällt und zudem das weniger teure Diesel benötigt wird, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

3,6 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).

2,3 Wertstabilität*

+ Die Minis weisen allgemein einen geringen Wertverlust auf. Da der Countryman relativ neu am Markt ist und über aktuelle Sprintsparotechnik 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.

4,2 Kosten für Anschaffung*

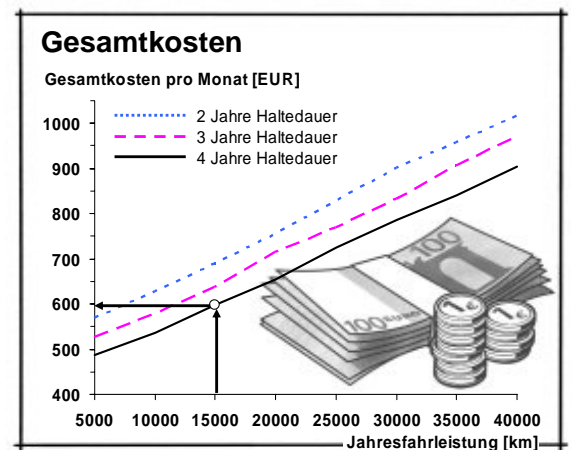
– Ein Basispreis von 27.300 Euro ist üppig in dieser Klasse. Immerhin ist alles Nötige an Bord, beispielsweise Klimaanlage und CD-Radio sowie das elektronische Stabilitätsprogramm DSC. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen sind Optionen im Wert von gerade einmal 950 Euro nötig. Es ist aber angesichts der endlos langen Aufpreisliste auch möglich, den Basispreis annähernd zu verdoppeln.

4,8 Fixkosten*

– Egal ob man sich auf die Haftpflichtversicherung beschränkt oder auch Kaskoklassen wählt, die Versicherung des Mini Cooper SD Countryman ist teuer. Außerdem schlägt die KFZ-Steuer mit 214 Euro pro Jahr zu Buche

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Cooper SD Countryman, kann er sich im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Nicht gerade günstig sind die Fixkosten und die Kosten für den absoluten Wertverlust in Euro und Cent - das kann der moderate Verbrauch nur teilweise kompensieren.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 598 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	5,4 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]	90	92	98	162	162	214
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	531	547	620	525	533	598
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-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	1995 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	305 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,5/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	122g/km / 142g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4110/1789/1561 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2000 mm
Leergewicht/Zuladung	1420 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	210 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	870 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.540 Euro
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	1.950 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	120 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	597 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/23
Grundpreis	27.300 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.



Mini Cooper SD Countryman (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest