ADAC

Autotest

Mini Cooper S Countryman ALL4

EcoTest ★★★☆☆

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 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 vier Erwachsene bequem Platz. Wie bei den anderen Minis auch, muss der Fahrer aufgrund des verspielten Designs jedoch unübersichtliche Instrumente und eine teils unpraktische Bedienung in Kauf nehmen. Ebenfalls typisch Mini ist das agile Fahrwerk. Es bietet allerdings deutlich mehr Komfort als das der kleineren Geschwister. Der 1,6-Liter-Turbobenziner leistet 140 kW/190 PS und sorgt für lobenswerte Fahrleistungen. In Verbindung mit dem knackigen, kurz übersetzten Getriebe und der sehr sensiblen Lenkung vermittelt der Countryman überhaupt kein SUV-Feeling. Man hat eher das Gefühl, in einem Sportwagen zu sitzen. Dem entsprechen auch die Verbrauchswerte. Mit einem gemittelten Verbrauch von 7,1 l/100 km erreicht der Mini beim ADAC EcoTest nur drei Sterne. Gar nicht mini dagegen ist der Preis: Die getestete Variante hat einen Grundpreis von 28.450 Euro. Die beim "normalen" Mini erhältlichen, empfehlenswerten Assistenzsysteme gibt es für den Countryman leider nicht. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Dacia Duster, Kia Soul, Nissan Juke, Opel Mokka, Peugeot 3008, Skoda Yeti, Suzuki SX4, .

➕ gute Verarbeitung, viele Individualisierungsmöglichkeiten, agiles Handling, gute Motor-Getriebe-Kombination

➖ sehr teuer in der Anschaffung, teure Preise für Extras, kleiner Kofferraum, hohe Unterhaltskosten, hoher Verbrauch, geringe Anhängelast

ADAC-URTEIL

2,6	AUTOTEST
4,3	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5	Familie
3,1	Stadtverkehr
2,7	Senioren
2,6	Langstrecke
3,4	Transport
1,7	Fahrspaß
3,5	Preis/Leistung

Stand: September 2014
Text: Stefan Giuliani

2,9 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen durchweg guten Eindruck, das gilt für die Bleche wie für die Kunststoffe. Die Kunststoffeinfassungen an den Kotflügeln schützen vor kleinen Dellen von fremden Autotüren beim Parken. Mit verschiedenen Ausstattungspaketen, wie z.B. "Salt", "Pepper" und "Chili" lassen sich die Karosserie und der Innenraum aufwerten. Die Qualität im Innenraum kann ebenso überzeugen, alles ist sauber verarbeitet, 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, zudem ist der Unterboden bis zur Hinterachse aufwändig aerodynamisch optimiert. Dies reduziert unnötige Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Der Benzintank kann nicht versehentlich mit Diesel befüllt werden. Die Türausschnitte sind nach außen recht ordentlich abgedichtet, Kunststoffeinlagen schützen die Schweller vor Lackkratzern.

⊖ Die Fahrzeugseiten sowie Front und Heck sind weitgehend ungeschützt, kleine Rempler führen schnell zu teuren Beschädigungen.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit einer Tankfüllung von 47 Litern kann eine Reichweite von ca. 660 Kilometern realisiert werden (basierend auf EcoTest-Verbrauch). Die maximale Zuladung beträgt 425 kg (inkl. Fahrer).

⊕ Auf der serienmäßigen Dachreling können Lasten bis 75 kg sicher befestigt werden. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem. Der Mittelsitz der Rücksitzbank ist schmal und aufgrund seiner Form nur für kurze Strecken geeignet. Durch die kompakte Karosserie passt der Mini auch in kleinere Parklücken. Auf der Anhängerkupplung sind Stützlasten von bis zu 75 kg erlaubt, wodurch auch die Montage von Radträgern mit zwei E-Bikes ermöglicht wird.

⊖ Die zulässige Anhängelast fällt überschaubar aus: Mit Bremse dürfen die Anhänger nur maximal 750 kg wiegen, ungebremst ist bei 500 kg Schluss. Serienmäßig gibt's ein Reifenreparaturset, optional sind aber, wie am Testwagen, Runflat-Reifen erhältlich. Einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel hat sich BMW gespart.

3,0 Sicht

Die beheizten Außenspiegel bieten nur durchschnittliche Sicht nach hinten. Der Bodenblick nach vorn fällt zufriedenstellend aus.

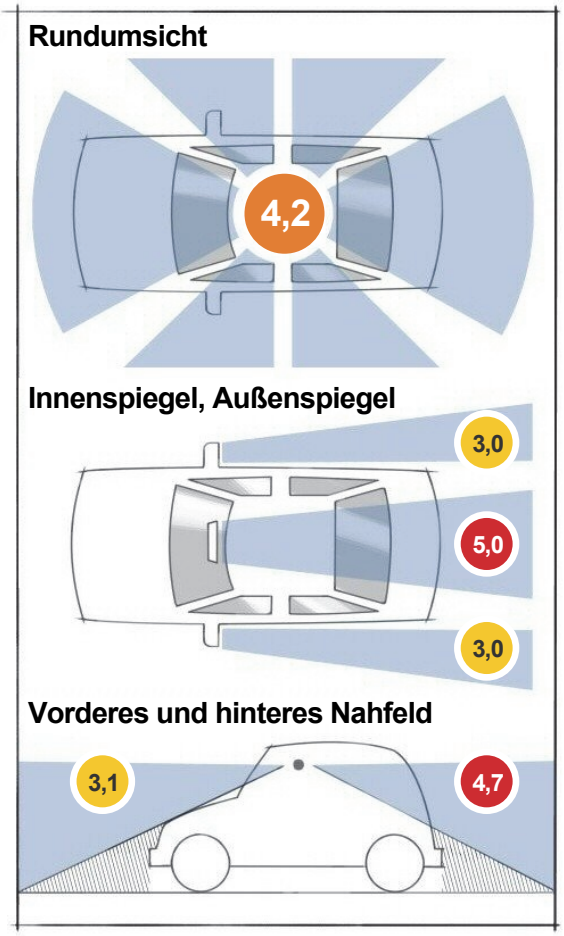
⊕ Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht auf den Verkehr. Das Wischfeld der Scheibenwischer stellt absolut zufrieden. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis), gegen weitere Zuzahlung machen dies auch die Außenspiegel (im Testwagen vorhanden).

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

© ADAC e.V.

Zudem haben beide Außenspiegel einen asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel deutlich kleiner ausfallen lässt. Auf Wunsch sind helle Xenon-Scheinwerfer, Kurvenlicht und eine automatische Fahrlichtsteuerung erhältlich (im Testwagen vorhanden). Durch das Tagfahrlicht, wird der Mini gut wahrgenommen.

⊖ Im Innenspiegel sieht man sehr wenig. Der Blick nach hinten wird eingeschränkt durch die hohe Fensterkante (schlechter Bodenblick). Bei der ADAC Rundumsichtmessung wirken sich zudem die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen und die breiten B- und C-Säulen negativ aus - der Countryman kann hier nur eine ausreichende Note erzielen. Durch das weit vorgezogene Dach ist der Blick auf Ampeln eingeschränkt. Es ist nur am Heck eine akustische und optische Einparkhilfe vorhanden - selbst diese kostet Aufpreis.



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

2,6 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. Die Türfeststeller sind kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig halten zu können - allerdings ist eine Rastung mit nur zwei Stellungen ganz klar zu wenig.

⊕ Die Sitzfläche ist nahezu in idealer Höhe über der Straße positioniert. Hinten kann man vergleichbar gut ein- und aussteigen, man muss aber die Füße etwas hinter den Vordersitzen einfädeln. 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.

⊖ Durch die breiten Schweller und die weit zur Fahrzeugmitte versetzten Sitze muss man mit einem sehr großen Schritt ins Fahrzeug steigen. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei geöffneter Fahrertür unterbunden wird.

4,4 Kofferraum-Volumen*

⊖ Im Gepäckabteil steht unterhalb der Kofferraumabdeckung ein Volumen von 210 l zur Verfügung, unter dem doppelten Kofferraumboden weitere 70 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung und belädt bis zum Dach, so können 310 Liter oder fünf handelsübliche Getränkekisten verstaut werden. 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. Kalkuliert man das komplette Kofferraumvolumen hinter den Vordersitzen, so können 955 Liter eingeladen werden.

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

© ADAC e.V.

2,3 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 (optional) eingesetzt, stört beim Ausladen eine Ladekante von nur drei Zentimetern. Die Ladeöffnung fällt recht groß aus, vor allem erfreut aber die großzügige Höhe der Öffnung. Das Kofferraumformat ist recht praktisch. Aufgrund der geringen Tiefe können die Gepäckstücke gut erreicht werden. Bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Ladeboden dank doppeltem Boden im Kofferraumbereich fast eben.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Sitze hinten lassen sich längs verschieben und dreigeteilt 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 und Befestigungshaken zur Verfügung. Im Gepäckraum ist eine zusätzliche 12-Volt-Steckdose eingebaut.

⊖ Da der obere Gurtumlenkpunkt des hinteren Mittelgurtes am Dach befestigt ist, muss zum Umklappen der Rücksitzbank erst der Gurt umständlich aus dem Hilfsschloss an der Rücksitzbank gelöst werden.

2,8 INNENRAUM

2,7 Bedienung

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

Die Ergonomie und Bedienbarkeit zählt nicht zu den Stärken des Mini Countryman, an einigen Stellen leidet sie unter Design-Spielereien. So ist auch eine gewisse Zeit zur Eingewöhnung nötig. Die Sitze lassen sich manuell, aber dennoch ohne viel Kraft problemlos einstellen. Ein Drehrad zur Justierung der Rückenlehnenneigung wäre aber praktischer als der Zughebel. Vorn wie hinten sind kleine Ablagemöglichkeiten vorhanden. Diese sind aber eher verspielt als praktisch. Getränkeflaschen können nicht untergebracht werden.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen, die Pedale sind gut angeordnet und der Schalthebel befindet sich relativ nah am Lenkrad. Auch das Zündschloss ist gut erreichbar platziert. Es muss aber zuerst der runde Schlüssel des Mini eingesteckt werden und anschließend per Starttaste angelassen werden - eine Prozedur, die etwas Fingerspitzengefühl erfordert. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor eingeschaltet - leider kann die Empfindlichkeit des Regensensors nicht eingestellt werden. Die Leistung der Heckscheibenheizung wird automatisch angepasst und auch die Heizung nach gewisser Betriebsdauer abgeschaltet. So wird keine Energie vergeudet. Die Umluftfunktion wird automatisch ein- und ausgeschaltet. Alle wichtigen Schalter sind großzügig beleuchtet. Die Bedienelemente der elektrischen Scheibenheber sind mit dem Facelift in die Türverkleidungen gewandert und haben eine Auf- und Abwärtsautomatik. Sie haben rundum einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Gegen Aufpreis kann ein gut funktionierendes Navigationssystem bestellt werden, dessen Display sich übersichtlich in Armaturenbrettmitte befindet.

Die Bedienung über den weit unten in der Mittelkonsole positionierten Knauf bietet aber noch Verbesserungspotenzial. Der optionale Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Es können unterschiedliche Strecken parallel berechnet werden. Offene Türen und eine nicht geschlossene Heckklappe werden dem Fahrer angezeigt. Die Spiegel werden elektrisch eingestellt und können angeklappt werden. Auf langen Reisen unterstützt der aufpreispflichtige Tempomat.

⊖ Die Bedienelemente der Klimaautomatik befinden sich 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. Dass sich dort auch der Schalter der Nebelleuchten befindet, widerspricht jeder Ergonomie. 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 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 und somit beim schnellen Hinblicken auch nicht gut erkennbar. 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. Das Handschuhfach fällt sehr klein aus. Das Bedienen der Lordosenstütze gestaltet sich mühsam und lenkt zu arg vom Verkehrsgeschehen ab. Wurde der hintere Mittelgurt zum Umklappen der Rücksitzbank an der Sitzfläche gelöst, muss man ihn erst vom Dachhimmel herunter ziehen und am Hilfsschloss an der Rücksitzbank befestigen. Dann erst kann man sich wie gewohnt anschnallen.

2,8 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen sitzen Personen bis 1,90 m bequem. Die Kopffreiheit ist mehr als großzügig. Trotz eines schmal geschnittenen Innenraums und einer hohen Scheibenlinie fällt das subjektive Raumempfinden gut aus.

2,9 Raumangebot hinten*

Für zwei Insassen ist die Innenbreite im Fond in Ordnung und somit auch das subjektive Raumempfinden recht angenehm. Die Sitze sind längs einstellbar, zudem lässt sich die Neigung der Rückenlehne justieren. Ganz hinten positioniert bieten sie bis knapp 1,90 m großen Personen bequem Platz (Vordersitze auf 1,85 m eingestellt). Die Kopffreiheit stellt auch hier absolut zufrieden.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Für den Countryman werden keine Sitzvarianten angeboten. Die Rücksitze lassen sich aber längs verschieben und zudem die Lehnenneigung justieren.

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Abstimmung der Feder und Dämpfer ist BMW gut gelungen. Tendenziell straff ausgelegt bietet die Federung dennoch genug Komfort, um auch längere Etappen stressfrei zurücklegen zu können. Lange wie kurze Bodenwellen werden gut absorbiert. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Querrillen schlagen zwar bis in den Innenraum durch, aufgrund der stimmigen Auslegung wirken sie trotzdem nicht belastend auf die Passagiere ein. Die Stuckerneigung des Countryman ist insgesamt niedrig. Sowohl Beschleunigen und Bremsen als auch bei schnellen Kurvenfahrten wankt die Karosserie nur wenig. Insgesamt fährt sich der Countryman sehr agil, selbst bei voller Beladung. Erstaunlich souverän meistert der Mini selbst grobes Kopfsteinpflaster. Querfugen werden allenfalls akustisch wahrgenommen. Sollte man nicht sehr komfortorientiert sein, kann man mit dem straffen Mini-Fahrwerk im Alltag sehr gut leben.

2,3 Sitze

Testwagen mit serienmäßigen Sportsitzen.

⊕ Die Sitze sind recht straff gepolstert, bieten dennoch genügend Komfort. Lehnen und Sitzflächen sind ordentlich konturiert. Bei schneller Kurvenfahrt dürften sie aber etwas mehr Seitenhalt bieten. Für optimale Rückenunterstützung ist eine einstellbare Lordosenstütze vorhanden (einstellbar in ihrer Intensität, nicht in der Höhe). Die Lehnen sind hoch, aber im oberen Bereich schmal geschnitten. Beide Vordersitze sind serienmäßig höheneinstellbar und bieten selbst sehr groß gewachsenen Personen eine entspannte Sitzposition. Für den linken Fuß findet der Fahrer eine praktische Ablage, die aber etwas stabiler sein dürfte. 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. Auch sie sind bequem gepolstert. Die Lehne fördert aber eine Hohlkreuz-Haltung. Die Sitzposition geht in Ordnung.

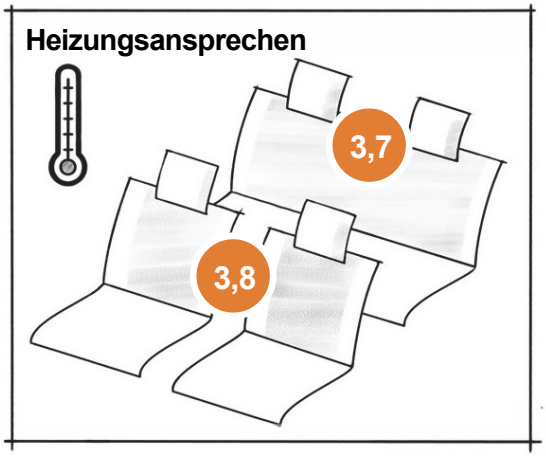
⊖ Der Lederbezug wirkt bei warmen Temperaturen schweißtreibend, ihm fehlt eine durchlüftend wirkende Perforation.

3,0 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Countryman im Innenraum nicht. Der Geräuschpegel bei Tempo 130 liegt bei 70,8 dB (A). Der Motor ist meist präsent. Vor allem unter Last und bei höherer Drehzahl tritt er deutlich in den Vordergrund. Bei schneller Autobahnfahrt hört man den Motor weniger, dafür aber deutlicher Wind- und Fahrgeräusche.

3,2 Klimatisierung

Trotz des kräftigen Benzinmotors liefert der Mini beim ADAC Heizungstest ein nur mäßiges Ergebnis ab. Vorn wie hinten kann die Heizleistung allenfalls durchschnittlich bewertet werden. 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

⊕ 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 Umluftfunktion wird automatisch aktiviert.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind erwartungsgemäß makellos. Der "große" Benziner mit 140 kW/190 PS sorgt für steten Vortrieb. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert der Mini in 4,0 Sekunden. Außerdem zeigt er sich sehr elastisch. Bei den Elastizitätsmessungen im vierten bis sechsten Gang überzeugt er mit hervorragender Durchzugskraft. Er beschleunigt jeweils von 60 auf 100 km/h in 7,0; 8,7 bzw. 11,2 Sekunden.

2,7 Laufkultur

Der kräftige Benziner wurde nicht gerade auf Laufruhe getrimmt. In jedem Betriebszustand treten leichte Vibrationen auf. Allgemein läuft die Maschine rau, beim Einsatz hoher Drehzahlen wird er aber auch richtig laut und knurrig.

1,7 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich knackig schalten. Durch die kurzen Schaltwege und die präzisen Schaltgassen können die Gangwechsel zügig vollzogen werden. Das Schaltbild ist klar aufgebaut. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos. Er ist mit einer Federsperre gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Synchronisation sorgt dafür, dass er auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos und verschleißarm eingelegt werden kann. Eine Schaltempfehlungsanzeige hilft, die richtigen Gänge für eine ökonomische Fahrweise zu finden (sie sollte aber auffälliger sein). Das Anfahren gelingt mit der sensiblen Kupplung meist sorgenfrei, am Berg wird das Fahrzeug automatisch gehalten, um ein Wegrollen zu verhindern. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

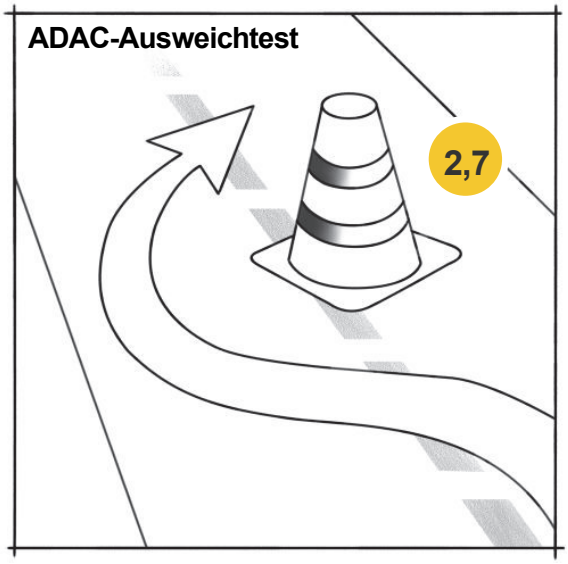
2,8 Getriebeabstufung

Das Sechsgang-Getriebe ist insgesamt gut abgestuft - die einzelnen Ganganschlüsse sind stimmig. Aufgrund der kurzen Gesamtübersetzung werden die sechs Gänge auf recht niedrige Geschwindigkeitsbereiche verteilt. Höhere Geschwindigkeiten können nur mit konstant hoher Drehzahl erreicht werden. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit bereits über 3.200 1/min. Auf langen Strecken wird somit unnötig Kraftstoff verbrannt.

© ADAC e.V.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität



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.

⊕ Das Auto verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt sich der Countryman wenig beeindrucken. Der optionale Allradantrieb sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Mini Countryman nur durchschnittlich ab. Er zeigt im gesamten Parcours eine klare Tendenz zum Übersteuern, schiebt aber gelegentlich auch über alle vier Räder weg. Der Fahrer muss recht engagiert eingreifen, das Stabilitionsprogramm DSC verhindert aber kritische Fahrzustände. Durch das leichte Heck ist der Mini aber auch sehr agil und kann zügig durch den kompletten Parcours manövriert werden. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der Countryman sehr lange neutral, schiebt im Grenzbereich dann sicher über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten auf. Das Heck schwingt aber relativ träge und gut kontrollierbar aus.

2,4 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht sehr spontan an und reagiert sehr gut auf Lenkbefehle. Nimmt man frisch im Mini Platz, so ist die Gefahr groß, dass man größere Lenkwinkel einsteuert, als bei der agilen Lenkung nötig wären. Angenehm für den Fahrer ist dabei die ausgezeichnete Präzision, ihm wird ein guter Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Der Kraftaufwand ist beim Rangieren relativ gering. Das Lenkgetriebe ist sehr direkt übersetzt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur knapp 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

⊖ 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.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37,1 Meter nötig (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 der Größe 205/55 R17 91V). Beim Bremsen in Kurven kann das Heck etwas nach außen drängen.

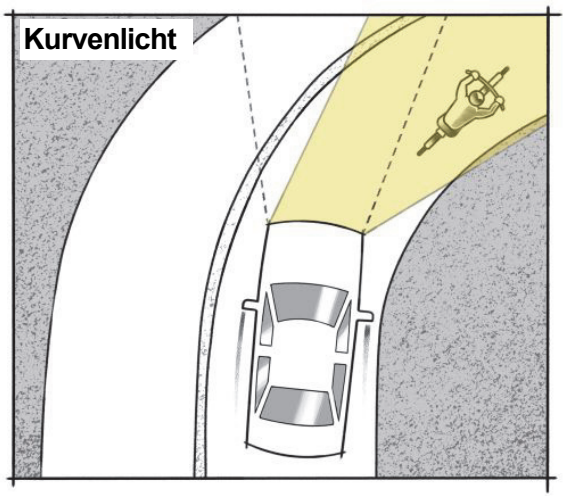
2,1 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mini Countryman verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätssystem DSC und einen Bremsassistenten. Zudem ist die Cornering Brake Control an Bord, die das Fahrzeug beim Kurvenfahren stabilisiert. 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. Gegen Aufpreis ist Kurvenlicht erhältlich. 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.

⊖ An den Türen gibt es weder Rückstrahlen noch Leuchten, die den nachfolgenden Verkehr warnen würden. Weitere Fahrassistenzsysteme wie Spurverlassenswarner oder Notbremsassistent werden aber nicht angeboten.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0 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 (Stand 2010). Er wurde aber als Rechtslenker getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashergebnis 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 gut 1,70 m ausreichenden 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 im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen, die Zugtasten zum Öffnen sind aber nicht optimal.

⊖ Auf den hinteren Plätzen gibt es keine Gurtwarner. Warndreieck und Verbandskasten werden unter dem Kofferraumboden verstaut und können bei beladenem Gepäckraum nicht erreicht werden.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kinder-Rückhaltesystem 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 (Stand 2010). Besonders hohe Kindersitze können im Countryman auch eingebaut werden, wenn es auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank aber auch eng zugeht. Der Fahrzeughersteller erlaubt Sitze aller Klassen auf allen Plätzen.

⊖ Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Verwechseln gesichert. Für das Isofix-System sind zwingen Einsteckhilfen nötig. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

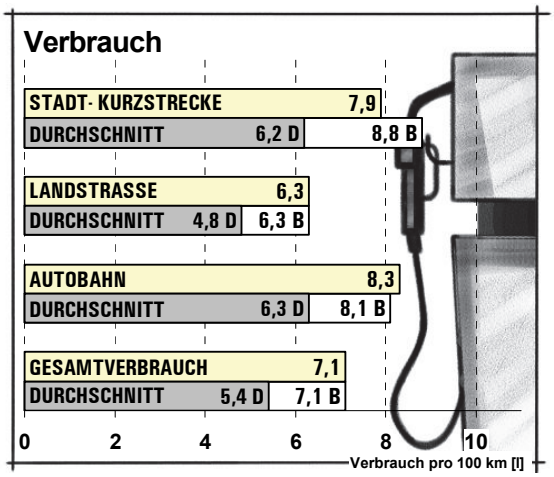
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Mini Countryman beim Fußgängerschutz 63% der möglichen Punkte (Stand 2010). Der größte Teil der Front stellt kein erhebliches Verletzungsrisiko dar. Nur der vordere und der hintere Teil der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mini Cooper S Countryman sprengt den Rahmen eines Autos der unteren Mittelklasse. Er liegt bei 7,1 l Super Plus alle 100 km. Die CO2-Bilanz liefert ein Ergebnis von 196 g je Kilometer. Im EcoTest reicht dies nur für 17 Punkte. Innerorts benötigt der Mini-SUV 7,9 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn 8,3 l pro 100 km.



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

2,1 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß bleibt im überschaubaren Rahmen, wenn auch im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus etwas erhöhte CO-Werte auftreten. So reicht es beim ADAC EcoTest für 39 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO2-Punkte hinzu, erreicht der Countryman S im EcoTest insgesamt 56 Punkte und damit nur drei von fünf Sternen.

4,3 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Countryman S viel von dem teuren Super Plus konsumiert, fallen die Betriebskosten immens hoch aus.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mini besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner Service und gar erst alle 60.000 km oder alle vier Jahre eine Inspektion fällig.

⊕ 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 1,6 l-Motor des 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).

3,5 Wertstabilität*

Dem Mini Cooper S Countryman ALL4 wird ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum prognostiziert.

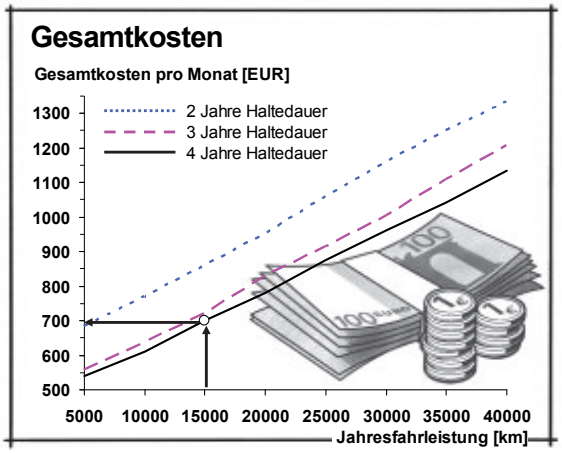
4,9 Kosten für Anschaffung*

⊖ Ein Basispreis von 28.450 Euro ist üppig in dieser Klasse. Und dann ist noch lange nicht Ende. Typisch für ein Auto aus dem Hause BMW bietet die Aufpreisliste unzählige Möglichkeiten den Countryman für viel Geld aufzuwerten und zu individualisieren. Die empfehlenswerten Assistenzsysteme, die im "normalen" Mini Cooper jetzt angeboten werden, sind für den Countryman nicht erhältlich.

1,9 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten des Countryman S fallen erschwinglich aus. Haftpflicht und Vollkaskoversicherung sind recht günstig (KH: 15/VK: 17). Für die Kfz-Steuer werden jährlich 138 Euro fällig.

⊖ Mit einer Einstufung in die Typklasse 23 fällt die Teilkaskoversicherung sehr teuer aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 699 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,8 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die gesamten monatlichen Kosten fallen beim Cooper S Countryman hoch aus, daran können auch die günstigen Fixkosten nichts ändern. Vor allem die immensen Betriebskosten drücken das Preisniveau.

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)	140 (190)	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	10,4	7,5	12,9	10,9	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	191	218	171	186	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,7 SP	5,9 SP	6,0 SP	4,2 D	4,2 D	4,5 D
CO2 [g/km]	134	137	139	111	111	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/22	15/17/22	15/17/23	16/19/23	16/19/23	16/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	110	116	120	184	184	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	583	605	664	566	587	647
Preis [Euro]	20.400	22.700	26.700	22.250	24.450	27.500

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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	140 kW (190 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)	**205/55R17V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,45/11,5 m**
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	**4,0 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**37,1 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	**7,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,9/6,3/8,3 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	148 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**196 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**70,8 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4109/1789/1561 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2005 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1465 kg/425 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**210 l/530 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/750 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	**660 km**
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	950 Euro°
Regen- und Lichtsensor	120 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	290 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	150 Euro°
Xenonlicht	690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro°
Keyless Entry	390 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.590 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	770 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Nebelscheinwerfer (LED)	Serie
Schiebe-Hubdach	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**153 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**58 Euro**
Monatliche Fixkosten	**91 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**397 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**699 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/23
Grundpreis	28.450 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 2,6

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,9**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	3,0
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	4,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	**2,8**
Bedienung	2,7
Raumangebot vorne*	2,8
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	3,5
Komfort	**2,6**
Federung	2,4
Sitze	2,3
Innengeräusch	3,0
Klimatisierung	3,2
Motor/Antrieb	**1,9**
Fahrleistungen*	1,1
Laufkultur	2,7
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	2,8

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung*	2,4
Bremse	2,3
Sicherheit	**2,1**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	2,5
Umwelt/EcoTest	**3,2**
Verbrauch/CO2*	4,3
Schadstoffe	2,1

AUTOKOSTEN 4,3

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	3,5
Kosten für Anschaffung*	4,9
Fixkosten*	1,9
Monatliche Gesamtkosten*	4,8

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V. | Seite 12