

# El MINI Countryman\*. Índice.



<b>El MINI Countryman.</b>	
Información resumida. ....	2
<b>Disfrutar de la conducción sin límites:</b>	
<b>El MINI Countryman. ....</b>	<b>7</b>
<b>Datos técnicos. ....</b>	<b>22</b>
<b>Dimensiones exteriores e interiores. ....</b>	<b>27</b>
<b>Diagrama de potencia y par motor. ....</b>	<b>29</b>

\* El nombre del modelo puede cambiar en determinados países.

Observación:

Todos los datos sobre prestaciones, consumo y emisiones contenidos en la presente información de prensa están pendientes de confirmación.

## El MINI Countryman. Información resumida.



- MINI amplía su gama de modelos con una cuarta variante, abriendo una nueva dimensión de la inconfundible sensación que significa estar a los mandos de un MINI. Siendo un modelo tipo «Crossover», el MINI Countryman es el eslabón que establece la unión entre el concepto automovilístico clásico del MINI y un moderno Sports Activity Vehicle. Gracias a sus ampliadas posibilidades para la movilidad urbana y más allá, este modelo de MINI consigue ahora que el placer de estar al volante de un modelo de la marca se transforme en una realidad para quienes buscan un automóvil que ofrezca más espacio y una mayor versatilidad de utilización. Siendo el primer modelo de la marca con cuatro puertas y un portón con gran ángulo de apertura, ofrece un espacio más amplio y de utilidad más variada, además de asientos ligeramente más elevados y un nivel de confort optimizado. Las típicas sensaciones de estar a los mandos de un MINI se consiguen con la lograda integración ergonómica de todos los ocupantes. También se ha logrado mantener la sensación de estar a los mandos de un kart, tan típica de MINI, aunque agregando una cualidad adicional con el sistema opcional de tracción total MINI ALL4. El MINI Countryman representa todas las características propias de la marca en cuanto a diseño, selecta calidad, eficiencia y personalización, aunque de un modo fascinantemente exclusivo.
- El MINI Countryman representa una evolución específica y lograda del diseño de la marca. El nuevo modelo combina las mayores dimensiones de la carrocería, la mayor distancia hasta el suelo y las cuatro puertas laterales con los rasgos típicos e inconfundibles de MINI. Las características proporciones de MINI se expresan a través de unos voladizos muy cortos, la alta línea de la cintura, el aplomo que tiene el coche apoyado en las cuatro ruedas posicionadas en los extremos de la carrocería y la franja de la superficie acristalada que circunda a todo el coche. Diversos rasgos que identifican a todos los modelos de la marca MINI, han sido objeto de una lograda nueva interpretación. Así sucede con la línea del techo, la parrilla hexagonal, los grandes faros integrados en el capó, el alojamiento de los intermitentes laterales, los abombados pasos de rueda y los pilotos posteriores, de trazado vertical.

- Recurriendo a la estética básica de los modelos MINI, se ha logrado representar de manera auténtica las cualidades que distinguen al MINI Countryman. El frontal del coche, de posición marcadamente vertical, subraya el aplomo del vehículo y, a la vez, se trata de una solución optimizada para proteger a los peatones. La mayor amplitud del habitáculo se subraya mediante grandes superficies acristaladas, las cuatro puertas y la forma específica del techo. La estructura particularmente ancha en la parte inferior de la carrocería y los fuertemente marcados pasos de rueda, realzan la robustez del coche y hacen referencia a su sistema de tracción total. Con la lograda transmisión del estilo típico de MINI a otro segmento automovilístico, el MINI Countryman es, a la vez, un coche completamente nuevo y un típico MINI.
- El habitáculo del MINI Countryman, diseñado al inconfundible estilo de MINI, incluye diversos elementos estéticos y funcionales novedosos. La posición ligeramente elevada de los asientos permite acceder cómodamente al coche, logra que la visibilidad sea óptima para observar el tráfico y, además, subraya el robusto carácter del nuevo modelo. El instrumento central y las rejillas de salida de aire tienen marcos de color. El MINI Center Rail, una solución única en el mundo que sustituye a la consola central convencional y que transcurre desde la parte delantera hasta la parte posterior del habitáculo, permite diversas configuraciones para incluir vanos portaobjetos, portavasos, reproductores de audio externos, teléfonos móviles y otros aparatos que acrecientan el confort al viajar. Gracias a los elementos de fijación en el Center Rail mediante clips de posicionamiento, es posible optar por una distribución personalizada de sus elementos, contando con los utensilios de viaje siempre a mano. Además, el Center Rail establece un nexo poco convencional entre los asientos delanteros y los traseros.
- El MINI Countryman lleva de serie cuatro asientos, aunque es posible adquirir opcionalmente una banqueta posterior de tres asientos, sin coste adicional. El habitáculo ofrece suficiente espacio para las piernas, las cabezas y los hombros, por lo que pueden hacerse viajes largos cómodamente. Los asientos traseros pueden desplazarse bien individualmente o en relación de 60:40 (en el caso de la banqueta de tres asientos) y, además, es posible regular la inclinación de los respaldos individualmente o en relación de 40:20:40 (banqueta de tres asientos). De esta manera, es posible aumentar el volumen del maletero de 350 a 1.720 litros.

- Cuando el MINI Countryman se lance al mercado, se ofrecerá con tres motores de gasolina y dos motores diésel. Todos los propulsores corresponden a una nueva generación optimizada de motores, desarrollados recurriendo a la experiencia y a los conocimientos de BMW Group. Todos ellos cumplen las normas de gases de escape UE5 y ULEV II. La gama de potencia de estos motores empieza en los 66 kW/90 CV del MINI One D Countryman, y llega hasta los 135 kW/184 CV del MINI Cooper S Countryman. El motor de gasolina de cuatro cilindros de 1.600 cc del modelo tope de gama cuenta con el sistema turbo Twin-Scroll, el sistema de inyección directa de gasolina y, por primera vez, con el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas, por lo que ofrece holgadamente la mejor relación potencia/consumo en motores de esta cilindrada. Aplicando la estrategia MINIMALISM, cada versión lleva de serie una combinación específica de soluciones destinadas a reducir el consumo y las emisiones; entre ellas, el sistema de recuperación de energía de frenado, la función Auto Start-Stop, el indicador del momento óptimo para cambiar de marchas y la activación de los grupos secundarios únicamente cuando es necesario. Las variantes con motor de gasolina llevan de serie una caja de cambios manual de seis marchas, aunque pueden equiparse opcionalmente con una caja automática, también de seis marchas, con función Steptronic.
- Los modelos MINI Cooper S Countryman y MINI Cooper D Countryman pueden contar opcionalmente con el sistema de tracción total permanente MINI ALL4. Con este sistema, un diferencial central electromagnético, que está ubicado directamente junto al diferencial del eje posterior, se encarga de distribuir de modo continuo la fuerza entre los dos ejes. En condiciones de conducción normal, se desvía hasta un 50 por ciento de la fuerza de impulsión hacia las ruedas del eje posterior. En casos extremos, pueden llegar a ser del 100 por 100. De esta manera, la típica agilidad y maniobrabilidad del MINI adquiere una expresión nueva, en forma de capacidad de tracción optimizada. Esta excepcional capacidad de tracción se debe también a la avanzada tecnología del chasis, que, entre otros elementos, incluye suspensión McPherson en el eje delantero, brazos transversales forjados, eje posterior multibrazo y sistema electromecánico de la dirección asistida (EPS) que, a su vez, incluye el sistema Servotronic. El MINI Countryman está equipado de serie con el sistema de regulación de la estabilidad de conducción DSC (Dynamic Stability Control). Opcionalmente se pueden adquirir el sistema de control dinámico de la tracción DTC (de serie en el caso de los modelos MINI Cooper S Countryman y MINI Cooper D Countryman con ALL4) y la función electrónica de diferencial autoblocante en el eje delantero.

- La estructura optimizada de la carrocería, con recorridos definidos de desvío de fuerzas y de deformación programada, garantiza un máximo nivel de seguridad pasiva. El equipamiento de serie incluye airbags frontales y laterales, airbags laterales de tipo cortina que cubren la superficie lateral en la parte delantera y posterior del habitáculo, cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos, cinturones delanteros con tensores y limitadores de fuerza y, además, anclajes tipo ISOFIX para montar asientos para niños en la parte posterior del habitáculo. De serie también se incluye el indicador de pinchazos, y opcionalmente pueden montarse neumáticos de tipo runflat (de serie en el MINI Cooper S Countryman con ALL4).
- Las múltiples posibilidades para personalizar el interior y el exterior el coche, una cualidad que distingue a la marca, se amplían mediante diversos equipos nuevos, específicamente desarrollados para este nuevo modelo. Con los nuevos colores interiores, la nueva variedad de molduras embellecedoras y diversas tapicerías nuevas, es posible configurar combinaciones especialmente logradas y de carácter exclusivo. El equipamiento de serie del MINI Countryman incluye, entre otros elementos, climatizador, el MINI Center Rail y un sistema de audio con reproductor de CD. Además, se ofrece una amplia gama de equipos y accesorios específicos por modelo. Esta gama está compuesta, entre otros, por sistemas de audio y de navegación de alta calidad, conexiones para telefonía móvil con posibilidad de integrar un iPhone de Apple con todas sus funciones, así como para conectar otros teléfonos inteligentes. Además, puede optarse por un techo panorámico de gran superficie, el sistema de adaptación automática del haz de luz en curvas (en combinación con faros de xenón), luneta térmica, gancho de remolque, llantas de aleación ligera desde 16 hasta 19 pulgadas, chasis deportivo con suspensión 10 milímetros más baja y componentes de John Cooper Works Performance.
- Variantes de modelos y motores:

**MINI Cooper S Countryman:** Motor de gasolina de cuatro cilindros con turbo Twin-Scroll, inyección directa, regulación plenamente variable de las válvulas sobre la base de la tecnología VALVETRONIC de BMW Group.

Cilindrada: 1.598 cc.

Potencia: 135 kW/184 CV a 5.500 rpm.

Par máximo: 240 Nm a 1.600 rpm (260 Nm con overboost).

Aceleración (0–100 km/h): 7,6 segundos.

Velocidad máxima: 215 km/h. Consumo promedio según el ciclo de pruebas UE: 6,3 litros/100 kilómetros.

Valor de CO<sub>2</sub>: 146 g/km.

**MINI Cooper Countryman:** Motor de gasolina de cuatro cilindros con regulación plenamente variable de las válvulas sobre la base de la tecnología VALVETRONIC de BMW Group.

Cilindrada: 1.598 cc.

Potencia: 90 kW/122 CV a 6.000 rpm.

Par máximo: 160 Nm a 4.250 rpm.

Aceleración (0–100 km/h): 10,5 segundos.

Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo promedio según el ciclo de pruebas UE: 6,1 litros/100 kilómetros.

Valor de CO<sub>2</sub>: 142 g/km.

**MINI One Countryman:** Motor de gasolina de cuatro cilindros con regulación plenamente variable de las válvulas sobre la base de la tecnología VALVETRONIC de BMW Group.

Cilindrada: 1.598 cc.

Potencia: 72 kW/98 CV a 6.000 rpm.

Par máximo: 153 Nm a 3.000 rpm.

Aceleración (0–100 km/h): 12,7 segundos.

Velocidad máxima: 175 km/h. Consumo promedio según el ciclo de pruebas UE: 5,9 litros/100 kilómetros.

Valor de CO<sub>2</sub>: 137 g/km.

**MINI Cooper D Countryman:** Motor turbodiésel de cuatro cilindros con bloque de aluminio, inyección common-rail y turbocompresor de geometría variable.

Cilindrada: 1.598 cc.

Potencia: 82 kW/112 CV a 6.000 rpm.

Par máximo: 270 Nm a 1.750 rpm.

Aceleración (0–100 km/h): 10,9 segundos.

Velocidad máxima: 180 km/h. Consumo promedio según el ciclo de pruebas UE: 4,4 litros/100 kilómetros.

Valor de CO<sub>2</sub>: 116 g/km.

**MINI One D Countryman:** Motor turbodiésel de cuatro cilindros con bloque de aluminio, inyección common-rail y turbocompresor de geometría variable.

Cilindrada: 1.598 cc.

Potencia: 66 kW/90 CV a 4.000 rpm.

Par máximo: 215 Nm a 1.750 rpm.

Aceleración (0–100 km/h): 13,2 segundos.

Velocidad máxima: 170 km/h. Consumo promedio según el ciclo de pruebas UE: 4,3 litros/100 kilómetros.

Valor de CO<sub>2</sub>: 113 g/km.

## Disfrutar de la conducción sin límites: El MINI Countryman.



La imagen inconfundible de un MINI y el típico placer de estar a los mandos de un automóvil de la marca, ahora adquieren un matiz completamente nuevo a través de un concepto automovilístico especialmente versátil. Siendo un modelo tipo «Crossover», el MINI Countryman combina por primera vez la entusiasmante maniobrabilidad de un MINI con la amplitud variable de un coche de cuatro puertas que, gracias al sistema opcional de tracción total, adquiere la capacidad de tracción de un Sports Activity Vehicle. Este cuarto modelo, que aparece después del clásico MINI de dos puertas, del MINI Clubman y del MINI Cabrio, se enfrenta a los retos que plantea la movilidad urbana ofreciendo un máximo nivel de versatilidad. Este nuevo modelo irradia fascinación más allá de los segmentos tradicionales de la marca, ofreciendo la posibilidad de una utilización más variada, por lo que ahora también otros grupos de clientes podrán experimentar la típica sensación de estar a los mandos de un MINI.

El MINI Countryman agrega numerosas facetas especialmente atractivas a la fascinación de la conducción de un MINI. Concretamente, ofrece un alto nivel de confort en sus cuatro o cinco asientos para realizar cómodamente viajes largos, los asientos están más elevados, el habitáculo es de configuración variable, los motores brillan por su potencia y eficiencia y, además, puede estar equipado opcionalmente con el sistema de tracción total MINI ALL4. El MINI Countryman representa todas las características propias de la marca en cuanto a diseño, selecta calidad, eficiencia y personalización, aunque de un modo fascinantemente exclusivo. Considerando estas cualidades, el MINI Countryman resulta atractivo para grupos adicionales de clientes que buscan un coche más espacioso, funcional y versátil, ya sea por razones familiares o porque realizan actividades en los ratos de ocio que así lo exigen, pero que al mismo tiempo saben apreciar el estilo individualista de la marca.

El innovador concepto automovilístico se expresa a través de la estética inconfundible del diseño de MINI. Este MINI, el primero que tiene una longitud superior a los cuatro metros, también se rige por el principio desarrollado en su época para el classic Mini, es decir, disponer del mayor espacio posible y de la mayor cantidad de funciones en un coche que ocupa una superficie muy pequeña. El MINI Countryman se identifica a primera vista como un modelo de MINI, porque tiene las proporciones típicas de los coches de la marca y porque tiene rasgos característicos de diseño en el frontal, en los lados y en la zaga.

El MINI Countryman es el primer coche selecto de su tipo. Su exclusividad en el mercado, más allá de los límites marcados por su segmento, se acentúa mediante un acabado de extraordinaria calidad, la excepcional funcionalidad de su habitáculo y la avanzada tecnología de su conjunto propulsor y de su chasis. El MINI Countryman está equipado de serie con dos asientos individuales en la parte trasera, que se pueden desplazar en sentido longitudinal. Opcionalmente y sin pago adicional, es posible adquirir una banqueta posterior de tres asientos. El volumen del maletero puede ampliarse en varias fases, de 350 a 1.720 litros. El equipamiento de serie incluye, además del climatizador y el sistema de audio con reproductor de CD, el MINI Center Rail, un innovador sistema de vanos portaobjetos y de sujeción y conexión para equipos diversos.

Cuando se lance al mercado el MINI Countryman, podrá elegirse entre tres motores de gasolina y dos motores diésel. La gama de potencia de estos motores empieza por 66 kW/90 CV y llega hasta 135 kW/184 CV. Todos los propulsores brillan por su ejemplar eficiencia. Todas las variantes de los modelos MINI Countryman cumplen la norma de gases de escape europea UE5 y la norma estadounidense ULEV II.

Además del modelo tope de gama MINI Cooper S Countryman, también el MINI Cooper D Countryman puede contar opcionalmente con el sistema de tracción total permanente MINI ALL4. De esta manera, la típica agilidad de los modelos MINI se traslada a las pistas campestres. La tecnología del chasis de todos los modelos incluye de serie el sistema de estabilización DSC (Dynamic Stability Control). El máximo nivel de seguridad pasiva está a cargo de la estructura especialmente resistente de la carrocería y, también, de seis airbags, cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje en todos los asientos, elementos de fijación de tipo ISOFIX para asientos de niños en la parte trasera y un indicador de pinchazos.

**El diseño: estética típica de MINI, con marcada personalidad propia.**

El concepto automovilístico del MINI Countryman se diferencia claramente de los demás modelos de la marca. Su personalidad propia queda plasmada claramente en la expresión de gran aplomo que tiene su carrocería. La carrocería de 4.097 milímetros de longitud combina las proporciones típicas de la marca con una mayor distancia al suelo y asientos más elevados. De esta manera, el MINI Countryman es el eslabón que establece la unión entre el concepto automovilístico clásico del MINI y un moderno Sports Activity Vehicle. El diseño irradia carácter propio, gran rendimiento, robustez y versatilidad. El MINI Countryman tiene un aspecto maduro y serio, gracias especialmente a la clara estructura de su frontal. A pesar de estos rasgos específicos, mantiene el típico encanto y la personalidad especial de la marca MINI.

El frente del MINI Countryman se distingue por la parrilla vertical, el marcado abombamiento del capó y los grandes faros. La altura de la parte frontal permite cumplir las normas legales más recientes relacionadas con la protección de peatones y, además, le confiere al modelo «Crossover» un aspecto de especial aplomo. Los nervios de capó, que se van juntando en el frente del coche, indican que este automóvil está equipado con un motor especialmente potente. Los faros están posicionados en los extremos laterales del capó, una solución típica de MINI. Esta configuración y los nervios del capó le confieren a la parte delantera un aspecto inconfundible. Los nuevos faros, remodelados y con aros embellecedores cromados, se prolongan llamativamente en la parte superior, acentuando así adicionalmente la anchura del coche. Su contorno se diferencia claramente de los faros redondos de corte clásico, utilizados en los demás modelos MINI. Su perfil se prolonga hacia el exterior en la parte superior, ampliando adicionalmente el volumen de los pasos de rueda, mientras que en su interior parecen ceder ante la amplitud de la gran parrilla.

La forma específica de la parrilla completa el carácter propio del diseño del MINI Countryman. Su forma hexagonal representa una unidad estética independiente y su posición es más vertical que en los demás modelos de la marca. Las tres laminillas horizontales de la parrilla de los modelos MINI Cooper Countryman, MINI One Countryman, MINI Cooper D Countryman y MINI One D Countryman tienen una marcada forma tridimensional que se prolonga hacia el interior, por lo que parecen pender en el aire. En el caso de los modelos MINI One Countryman y MINI One D Countryman, estas laminillas son de color negro, mientras que en los demás son de color plateado mate. El frente del MINI Cooper S Countryman se caracteriza por incluir una parrilla de diseño especial, provista de una rejilla de elementos hexagonales de color negro. Además, la parrilla cuenta con una entrada de aire adicional y entradas de aire de refrigeración para los frenos.

### **Vista lateral, determinada por la mayor estatura del coche y mayor distancia hasta el suelo.**

Visto desde un lado, se aprecia la perfecta armonía entre el cuerpo de la carrocería y la superficie acristalada. Tal como es típico en coches de la marca, también la carrocería del MINI Countryman consta de tres marcadas partes: la parte inferior, la superficie acristalada y el techo. Aunque este modelo tiene una altura mayor y a pesar de que la distancia hasta el suelo también es mayor, mantiene las proporciones típicas de la marca. Los pequeños voladizos de la parte delantera y de la zaga acentúan el típico concepto de la marca, es decir, ofrecer el mayor espacio posible ocupando la mínima superficie.

El trazado específico de las líneas del techo del MINI Countryman y las cuatro puertas de su carrocería subrayan el carácter propio e inconfundible de este modelo. El útil portaequipajes, integrado en el techo y que se ofrece de serie, le confiere al coche una silueta que se asemeja a la de un casco. La superficie acristalada rodea a todo el coche como una amplia franja. Su apariencia diáfana invita a tomar asiento en el MINI. La superficie acristalada es algo más estrecha en la parte posterior, debido a la línea ascendente de la cintura de la carrocería. Por ello, el coche tiene un aspecto dinámico, proyectado hacia la calzada, aunque esté detenido.

La acentuada línea que se encuentra en el tercio interior del flanco y que se tensa entre las ruedas, logra desplazar ópticamente el centro de gravedad del coche hacia abajo y, al mismo tiempo, consigue alargar la silueta lateral. Este puente óptico entre el eje delantero y el eje trasero también indica que se trata de un coche que, opcionalmente, puede ser de tracción total. Los marcados pasos de rueda están fuertemente abombados, simbolizando aún más el gran aplomo del coche.

La línea circundante de color negro, que se encuentra en la parte inferior de la carrocería, está más acentuada en el MINI Countryman que en los demás modelos de la marca. De este modo resulta más evidente la mayor distancia hasta el suelo y, además, se acentúan ópticamente las ruedas. De esta manera también se puede apreciar el mayor recorrido de la amortiguación, resultando evidente que se trata de un coche con un grandes posibilidades de utilización. La novedosa ejecución de las líneas diagonales funcionales en la transición entre las aletas delanteras y las puertas delanteras, también marcan la diferencia entre el MINI Countryman y los demás modelos de la marca. Este elemento constituye una nueva interpretación de la costura de soldadura que en ese mismo lugar llevaba el classic MINI. En el caso del MINI Countryman, en ese lugar se encuentran los intermitentes laterales y, además, una salida de aire. Esta zona ha sido diseñada como una franja amplia y de imagen robusta, que logra continuar el trazado del montante A hacia la rueda delantera. La trayectoria de esta línea y, también, el montante C proyectado hacia el eje posterior, subrayan el aplomo de la carrocería, apoyada sobre las cuatro ruedas.

### **Vista posterior: atractivos contrastes mediante líneas horizontales y pilotos posteriores de posición vertical.**

Las proporciones y la división horizontal de la zaga del coche subrayan la deportividad del MINI Countryman, por lo que este coche también tiene un aspecto especialmente potente desde esta perspectiva. La estructura se va ampliando de modo escalonado hacia la parte inferior, lo que realza el aplomo del coche. La musculosa línea de la cintura acentúa adicionalmente el aspecto masculino

del vehículo. El techo, con deflector aerodinámico integrado, sobresale de la superficie de la luneta. Una esbelta moldura embellecedora cromada de trazado horizontal rodea todo el coche, marcando una delimitación adicional entre la carrocería y la superficie acristalada.

Al igual que en todos los MINI, también los pilotos posteriores del MINI Countryman tienen un diseño vertical, por lo que contrastan con la prevalencia de las líneas horizontales en la zaga. Estos pilotos están enmarcados con un embellecedor cromado y sobresalen tridimensionalmente de la superficie de la carrocería. Los grupos ópticos de las luces posteriores están posicionados en los extremos laterales, acentuando la anchura del coche e insinuando la amplitud del habitáculo. Todas las luces están integradas en los grupos ópticos montados en forma de islas en las aletas posteriores. Su estructura interior está determinada por círculos completos y sesgados, tal como es típico en MINI, por lo que el coche también tiene un aspecto inconfundible de noche.

Es la primera vez que el logotipo de MINI que se encuentra en la parte posterior asume una función específica. Presionando el círculo interior del símbolo de la marca se desbloquea el portón, que se abre hacia arriba. El rebaje que acoge la matrícula retoma la forma de la entrada de aire del paragolpes delantero, estableciendo así una unión formal entre el frontal y la zaga del coche.

En el caso del MINI Cooper S Countryman, el faldón posterior hace las veces de difusor que canaliza el flujo de aire en la parte inferior posterior, optimizando así las propiedades aerodinámicas del automóvil. El modelo más potente de la gama puede reconocerse adicionalmente por su deflector superior trasero especial, las dos salidas del sistema de escape y por los orificios en la parte posterior de los pasos de rueda.

El MINI Countryman se ofrece en once colores diferentes, seis de ellos metalizados. En el caso de los modelos MINI One Countryman y MINI One D Countryman, el techo es del mismo color que el resto de la carrocería. Los modelos MINI Cooper S Countryman, MINI Cooper Countryman y MINI Cooper D Countryman pueden personalizarse con techos de color negro o blanco Light White, como alternativa al techo del mismo color de la carrocería.

### **El diseño interior y la posición más elevada de los asientos reflejan el carácter más funcional del coche y su robustez.**

El interior del MINI Countryman tiene evidentes similitudes con la estética de todos los MINI, aunque, a la vez, cuenta con rasgos refrescantemente nuevos. Gracias a su mayor distancia entre ejes, ahora de 2.595 milímetros, y a la mayor altura de la carrocería, el habitáculo marca un listón de referencia en materia

de amplitud y funcionalidad. Principalmente llama la atención la posición más alta de los asientos. De esta manera es muy cómodo acceder al interior del coche, se tiene una visión más amplia del tráfico y, además, se intensifican las vivencias de conducir un coche al estilo de un Sports Activity Vehicle. Todas las superficies del interior tienen un material de nuevo y de graneado más marcado, que armoniza a la perfección con el robusto aspecto del coche. Esto significa que también en el habitáculo se pone de manifiesto el innovador concepto automovilístico del MINI Countryman, resultando evidente el carácter propio de este vehículo.

El tablero de instrumentos del MINI Countryman está determinado por marcadas formas cóncavas y un aspecto deportivo y funcional a la vez. Las rejillas de salida de aire de ventilación, especialmente grandes, subrayan el carácter del interior, acuñado por un ambiente de moderna funcionalidad. También las salidas de aire centrales, el instrumento central y la palanca de cambios cuentan con anchos marcos en color de contraste. Los anillos decorativos de esta zona tienen, asimismo, color de contraste. Los marcos laterales de la consola central también son de color diferente, por lo que establecen un apoyo visual que logra realzar ópticamente al tablero de instrumentos. La consola central como tal tiene un aspecto de especial calidad, gracias a su color negro mate y al anillo cromado que rodea la zona de los mandos del climatizador. En esta zona no solamente se encuentran los mandos del climatizador y del sistema de audio con reproductor de CD incluidos de serie, sino también otros mandos de otras diversas funciones del coche, constituidos por interruptores basculantes, tan propios de MINI.

Los nuevos revestimientos de las puertas realzan la forma específica de la carrocería del nuevo modelo, ofreciendo una sensación de mayor amplitud en el MINI Countryman. El marco en forma de elipse que rodea los apoyabrazos y los tiradores de las puertas se encuentra, por primera vez, en una posición central. Su diseño también incluye la línea de los montantes B y su perfil alargado acentúa la longitud del habitáculo.

### **Habitáculo de espacio variable, gracias a la regulación de los asientos individuales posteriores.**

El MINI Countryman cuenta con asientos específicamente diseñados para este modelo. El MINI Cooper S Countryman incluye asientos deportivos de serie. Todos los demás modelos pueden llevar opcionalmente asientos deportivos que se ofrecen en dos combinaciones de tapicería textil y de piel, y en dos versiones con tapicería completa de piel. Los asientos Lounge constituyen una variante destacable, ya que cuentan con una tapicería de piel ribeteada de alta calidad, que recuerda a la tapicería de los clásicos coches británicos.

Los asientos traseros individuales de serie pueden desplazarse longitudinalmente y por separado 130 milímetros. La banqueta trasera completa, disponible opcionalmente y sin precio adicional, tiene tres asientos. La banqueta también puede desplazarse longitudinalmente en proporción de 60:40. Aunque la banqueta esté desplazada completamente hacia atrás, el maletero del MINI Countryman ofrece suficiente espacio para, por ejemplo, acomodar un cochecito para bebés. Si fuese necesario llevar más objetos en el maletero, es posible colocar los respaldos posteriores en una posición de carga, ampliándose así el volumen del maletero de 350 a 440 litros. También se puede ampliar aún más el volumen del maletero abatiendo los respaldos posteriores, parcial o completamente. En el caso de la banqueta de tres asientos, los respaldos se pueden abatir en relación de 40:20:40. De esta manera, el volumen del maletero puede llegar a ser de hasta 1.170 litros, lo que significa que ofrece suficiente espacio para transportar dos bicicletas de montaña con las ruedas desmontadas. Además del portaequipajes de serie, también es posible adquirir un sistema de carga para la parte posterior del coche, cuyos puntos de anclaje se pueden pedir de fábrica.

### **MINI Center Rail: Sistema único de vanos portaobjetos, con múltiples posibilidades para la personalización.**

El MINI Countryman cuenta con un innovador sistema de carriles en sustitución de la consola central convencional. Con el MINI Center Rail, único en su género, es posible llevar siempre a mano los utensilios personales. Además, esta solución establece una unión visual y funcional entre la parte delantera y la parte posterior del habitáculo. Si el MINI Countryman tiene asientos individuales en la parte posterior, el Center Rail de perfil en forma de U se prolonga a lo largo de todo el habitáculo, llegando hasta la altura de los respaldos de los asientos posteriores. Si lleva instalada la banqueta posterior de tres asientos, el MINI Center Rail termina a la altura de los respaldos de los asientos delanteros.

Gracias al sencillo sistema de fijación mediante clips, es posible utilizar el MINI Center Rail de diversos modos, fijando diferentes módulos portaobjetos. Con este sistema es posible montar de manera completamente fiable adaptadores de fijación para aparatos de entretenimiento y telecomunicación, portavasos, estuches para gafas de diseño MINI y también apoyabrazos centrales. Los portaobjetos y los adaptadores de fijación pueden desplazarse libremente hacia adelante o atrás, a lo largo del Center Rail. Si se fijan en el Center Rail aparatos electrónicos como teléfonos móviles o unidades MP3, éstos se conectan automáticamente al sistema de entretenimiento de a bordo del coche a través de los cables tendidos a lo largo del Center Rail del MINI Countryman.

### **Estética específica mediante iluminación ambiental y Colour Line.**

Con la iluminación ambiental, incluida en el kit opcional de iluminación, el habitáculo adquiere una imagen especial. Tratándose de una iluminación indirecta, de noche se realza todo el diseño del revestimiento de las puertas, por lo que se crea un ambiente especialmente agradable. El color de la luz puede cambiarse de modo continuo, entre un color naranja cálido y un azul deportivo. También el MINI Center Rail está provisto de conductores ópticos que cubren toda su longitud, y el color de la luz se adapta al color de la luz ambiental. Además, con la luz indirecta es más sencillo encontrar los objetos guardados en los vanos y montados a los adaptadores del Center Rail.

La línea Colour Line, que realza mediante colores de contraste el interior de la elipse de recubrimiento de las puertas, las superficies laterales del apoyabrazos central, la parte inferior del revestimiento de los montantes B y los vanos del Center Rail, ofrece más posibilidades para personalizar el coche. Puede escogerse entre los colores Carbon Black, Polar Beige, Pure Red y Dark Tobacco, además de Surf Blue, reservado exclusivamente para el MINI Cooper S Countryman. Con las diversas molduras embellecedoras y el kit de cromado es posible personalizar aun más el coche, adaptándolo a las preferencias personales mediante elementos cromados de alta calidad y moderado brillo en las entradas del sistema de ventilación, en el instrumento central, en el cuentarevoluciones y en la palanca de cambios.

### **Nuevas generaciones de motores de gasolina y turbodiésel.**

Los tres motores de gasolina y los dos motores turbodiésel disponibles para el MINI Countryman son muy potentes y ejemplarmente eficientes. La tecnología de los propulsores se basa en la extraordinaria experiencia que BMW Group tiene en cuanto a desarrollo de motores. Los propulsores se caracterizan por su ejemplar grado de rendimiento y cuentan con diversas soluciones obtenidas a través de la estrategia de desarrollo MINIMALISM, destinada a reducir el consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Estas soluciones se combinan específicamente según los modelos y pueden ser, entre otras, el sistema de recuperación de energía de frenado, la función Auto Start-Stop, el indicador del momento óptimo para cambiar de marchas y la activación de los grupos secundarios únicamente cuando es necesario. Todos los motores cumplen la norma de gases de escape europea UE 5 y la norma estadounidense ULEV II.

Todas las variantes de modelos del MINI Countryman están equipadas de serie con una caja de cambios manual de seis marchas, que armoniza a la perfección con las características de los diversos motores y con las exigencias que se plantean frente a un automóvil selecto del segmento. Los modelos MINI One Countryman, MINI Cooper Countryman y MINI Cooper S Countryman pueden llevar opcionalmente una caja automática de seis marchas con función Steptronic y levas en el volante.

### **MINI Cooper S Countryman: Sistema de regulación variable de las válvulas, por primera vez en combinación con turbo e inyección directa de gasolina.**

Todos los motores de gasolina disponibles para el MINI Countryman cuentan con el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas. Esta tecnología de control de la carga sin estrangulación, única entre los coches que compiten con el nuevo modelo de MINI, se basa en el sistema VALVETRONIC, utilizado en los motores de la marca BMW. Con esta solución tecnológica se optimiza la capacidad de respuesta del motor y, al mismo tiempo, se consigue reducir considerablemente el consumo y las emisiones. El sistema de regulación de las válvulas adapta en fracciones de segundo la alzada y la duración de la apertura de las válvulas de admisión a la carga en cada momento. Para conseguirlo, el árbol de levas no actúa directamente sobre la válvula, sino que lo hace a través de una palanca intermedia adicional. El punto de giro de esta palanca adicional se regula de manera continua mediante un eje excéntrico, accionado por un motor eléctrico.

El MINI Cooper S Countryman es el primer modelo de la marca que combina el sistema de regulación plenamente variable de las válvulas con un turbo y la inyección directa de gasolina. Con esta sofisticada combinación, el motor de cuatro cilindros de 1.600 cc con turbo Twin-Scroll tiene la mejor relación potencia/consumo entre los motores de esta cilindrada. El propulsor tiene una potencia máxima de 135 kW/184 CV a 5.500 vueltas, y el par máximo de 240 Nm está ya disponible a apenas 1.600 rpm. Con la función «overboost», este par puede aumentar durante unos instantes hasta 260 Nm. De esta manera, el coche tiene una mayor capacidad de aceleración y recuperación, lo que permite ejecutar maniobras especialmente dinámicas. El MINI Cooper S Countryman es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 7,6 segundos, y su velocidad punta es de 215 km/h. Según el ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 6,3 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 146 gramos por kilómetro.

### **MINI Cooper Countryman y MINI One Countryman: temperamento deportivo y eficiencia ejemplar.**

El sistema de regulación plenamente variable de las válvulas también consigue que el motor atmosférico de 1.600 cc del MINI Cooper Countryman entregue su potencia de manera deportiva y que el consumo de combustible sea eficientemente bajo. La potencia de este motor es de 90 kW/122 CV, disponible a 6.000 rpm. El par máximo es de 160 Nm a 4.250 vueltas. El MINI Cooper Countryman acelera de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 190 km/h. Según el ciclo de pruebas UE, consume 6,1 litros a los 100 kilómetros y su valor de CO<sub>2</sub> es de 142 gramos por kilómetro.

El motor del MINI One Countryman es el temperamental propulsor básico de la gama. Este motor de 1.600 cc tiene una potencia máxima de 72 kW/98 CV a 6.000 vueltas. Su par máximo es de 153 Nm, disponible a 3.000 rpm. El MINI One Countryman es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 12,7 segundos, y su velocidad punta es de 175 km/h. Según el ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 5,9 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 137 gramos por kilómetro.

### **MINI Cooper D Countryman y MINI One D Countryman con nuevos motores turbodiésel.**

La propulsores de la nueva generación de motores turbodiésel, disponibles para el MINI Countryman, se distinguen por su capacidad de respuesta inmediata, su funcionamiento extremadamente suave y su consumo de combustible ejemplarmente bajo. La tecnología de los propulsores de 1.600 cc se basa en la extraordinaria experiencia que BMW Group tiene en materia de desarrollo de motores. Estos motores turbodiésel cuentan con un sistema de inyección directa según el principio de funcionamiento common-rail y un turbocompresor con turbina de geometría variable, por lo que la entrega de la potencia es óptima a cualquier régimen. Estos motores de aluminio son especialmente ligeros y, además, consiguen establecer un listón de referencia en términos de propiedades acústicas en el segmento automovilístico del MINI Countryman.

El potencial que alberga el nuevo motor turbodiésel se pone de manifiesto de manera especialmente impactante en el MINI Cooper D Countryman. Gracias a la potencia máxima de 82 kW/112 CV a 4.000 rpm y al par máximo de 270 Nm a 1.750 rpm, este modelo tiene una capacidad de aceleración sobresaliente y una gran capacidad de respuesta. Para acelerar de 0 a 100 km/h necesita 10,9 segundos, y su velocidad punta es de 180 km/h. Según el ciclo de pruebas UE, el consumo promedio del MINI Cooper D Countryman es de apenas 4,4 litros a los 100 kilómetros, un resultado tan impresionante como el bajo valor de CO<sub>2</sub>, tan sólo 116 gramos por kilómetro.

La variante económicamente más eficiente del nuevo modelo de MINI es el MINI One D Countryman. Este motor turbodiésel tiene una potencia de 66 kW/90 CV a 4.000 vueltas y su par máximo, disponible a apenas 1.750 rpm, es de 215 Nm. El MINI One D Countryman es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 13,2 segundos, y su velocidad punta es de 170 km/h. Según el ciclo de pruebas UE, el consumo promedio es de 4,3 litros a los 100 kilómetros, mientras que el valor de CO<sub>2</sub> es de 113 gramos por kilómetro. Tanto el MINI Cooper D Countryman como el MINI One D Countryman están equipados de serie con un filtro de partículas diésel y con catalizador de oxidación.

### **Nuevo chasis: óptima maniobrabilidad, también en el segmento del MINI Countryman.**

El carácter excepcional que ocupa el MINI Countryman en su segmento, se explica por la sensación tan típica que se tiene a los mandos de un MINI de estar conduciendo un kart. La tecnología del chasis, adaptada al nuevo modelo «Crossover» de MINI, garantiza el máximo aprovechamiento del rendimiento de los potentes motores, logrando un comportamiento seguro y ejemplarmente ágil del coche. La precisa maniobrabilidad de carácter acentuadamente deportivo y el excelente nivel de confort del MINI Countryman, consiguen que el nuevo modelo se diferencie claramente de otros conceptos automovilísticos similares que ofrece la competencia.

El eje delantero está dotado de suspensión McPherson y cuenta con brazos transversales forjados. Esta solución redundante en un excelente guiado de las ruedas y, además, logra que las fuerzas del motor no se sientan al volante al acelerar con fuerza o trazar curvas a gran velocidad. El eje posterior de brazos múltiples del MINI Countryman, desarrollado recurriendo a los amplios conocimientos acumulados en BMW Group, es apropiado tanto para la versión de tracción delantera como para la de tracción total. Las estabilizadoras en ambos ejes minimizan la inclinación lateral de la carrocería, contribuyendo así adicionalmente al comportamiento ágil de este vehículo. El chasis del MINI Cooper S Countryman tiene un reglaje aun más deportivo que los demás modelos. Todas las variantes del MINI Countryman pueden equiparse opcionalmente con un chasis deportivo, que también reduce la altura hasta el suelo en 10 milímetros.

La servodirección electromecánica EPS (Electric Power Steering), incluida de serie en todas las variantes, contribuye esencialmente a la agilidad del MINI Countryman, típica en todos los modelos de la marca. El equipamiento de serie incluye el sistema de estabilización DSC (Dynamic Stability Control). Entre sus funciones se incluye, entre otros sistemas, el antibloqueo ABS, el distribuidor electrónico de la fuerza de frenado EBD (Electronic Brakeforce Distribution), la regulación de frenado en curvas CBC (Cornering Brake Control) y el sistema de

ayuda al arrancar cuesta arriba. El sistema DTC (control dinámico de la tracción), que admite un resbalamiento controlado de las ruedas motrices para que sea más sencillo poner el coche en movimiento sobre arena o nieve profunda, se incluye de serie en el caso del MINI Cooper S Countryman y en todas las versiones equipadas con el sistema de tracción total ALL4. Además, puede adquirirse opcionalmente en todos los demás modelos. Al desactivar el sistema de estabilización (modalidad DSC-Off), la función de diferencial autoblocante electrónico del eje delantero se ocupa de frenar específicamente y de manera apropiada la rueda motriz que amenaza con resbalar al trazar curvas muy cerradas. Este sistema de control electrónico del diferencial EDLC (Electronic Differential Lock Control), mejora la capacidad de impulsión del coche, sin incidir negativamente en el comportamiento de la dirección.

El MINI Cooper S Countryman lleva de serie llantas de aleación ligera de 17 pulgadas. Los modelos MINI Cooper Countryman y MINI Cooper D Countryman cuentan de serie con llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, ofrecidas en dos diseños exclusivos. El MINI One Countryman y el MINI One D Countryman tienen llantas de acero de 16 pulgadas. Todos los modelos pueden equiparse opcionalmente con llantas de aleación ligera de 18 pulgadas. La gama de accesorios incluye además otras llantas de 19 pulgadas de diámetro, con las que se acentúa aún más el carácter deportivo del coche.

### **MINI ALL4: disfrutar más de la conducción, más allá de las carreteras asfaltadas.**

Los modelos MINI Cooper S Countryman y MINI Cooper D Countryman pueden contar opcionalmente con el sistema de tracción total permanente MINI ALL4. Este sistema, con diferencial central electromagnético, distribuye la fuerza de impulsión de modo continuo entre los dos ejes. Con este sistema y con la mayor distancia al suelo, este vehículo de tracción total cumple de manera ideal todas las condiciones para disfrutar de la conducción al típico estilo de MINI, más allá de las carreteras asfaltadas. Además, MINI ALL4 también aumenta claramente el potencial dinámico del coche y redundante en una conducción más segura, especialmente en situaciones críticas.

En condiciones de conducción normal, se desvía hasta un 50 por ciento de la fuerza de impulsión hacia las ruedas del eje posterior. En casos extremos, por ejemplo sobre hielo o nieve, pueden llegar a ser del 100 por 100. Esta distribución del momento de impulsión entre los dos ejes según sea necesario, optimiza la eficiencia del modelo «Crossover» de MINI. Al haberse incluido la electrónica de regulación del sistema MINI ALL4 por primera vez directamente en la unidad de control del sistema DSC, los tiempos de reacción son inferiores a una décima de segundo. Por ello, el sistema siempre reacciona con la

distribución óptima de la fuerza de impulsión cuando cambian las condiciones dinámicas del coche. En estas condiciones, el conductor aprovecha en todo momento la máxima agilidad de su coche, disfrutando del comportamiento extraordinariamente seguro que distingue a todos los modelos de la marca. Gracias al funcionamiento anticipado del sistema de control MINI ALL4, se evita que las ruedas patinen, distribuyendo las fuerzas de impulsión de manera apropiada. De esta manera, el conductor aprecia las ventajas dinámicas de su automóvil y, a la vez, disfruta de un mayor nivel de confort.

El MINI Cooper S Countryman con sistema ALL4 lleva de serie neumáticos 205/50 R17, que gracias a la tecnología runflat pueden seguir utilizándose fiablemente, aunque estén completamente desinflados, para llegar hasta el siguiente taller. Estos neumáticos pueden adquirirse opcionalmente para todos los demás modelos. Las llantas de aleación de 18 pulgadas también montan neumáticos de tipo runflat. Además, todos los modelos con el sistema de tracción total ALL4 cuentan con un reglaje específico del chasis. El sofisticado soporte del diferencial posterior y del cardán, con un amortiguador de vibraciones incluido en el árbol de transmisión, garantiza que todas las variantes con tracción total del MINI Countryman alcancen el mismo nivel de confort acústico y dinámico que las versiones con tracción delantera.

### **Concepto de seguridad completo, con carrocería de estructura extremadamente resistente a la torsión y con seis airbags.**

En lo que se refiere al comportamiento en caso de choque, tampoco existen diferencias entre los modelos MINI Countryman con tracción delantera y con tracción total. Con el fin de conseguirlo, MINI ha desarrollado un nuevo árbol de transmisión articulado. Este árbol consta de dos elementos telescópicos; en caso de choque uno se introduce en el otro, absorbiendo la energía del impacto. También la estructura de la carrocería del MINI Countryman ha sido concebida para ofrecer el mayor nivel de protección a los ocupantes del coche en caso de accidente. Las estructuras portantes especialmente resistentes, las zonas de deformación programada claramente definidas y la gran estabilidad de la jaula del habitáculo contribuyen a mantener la energía del impacto alejada de los pasajeros.

El habitáculo está equipado con diversos sistemas de retención, controlados a través de una unidad electrónica central de seguridad. La red del sistema de control de los airbags incluye unidades descentralizadas de tipo satélite, por lo que la activación de los sistemas de retención se realiza de modo muy rápido y específico. El equipamiento de serie del MINI Countryman incluye airbags frontales y laterales, así como airbags laterales de tipo cortina, que protegen a las personas que ocupan los asientos delanteros y traseros. Todos los asientos

cuentan con cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje. Los delanteros tienen tensores y limitadores de fuerza. Los posteriores incluyen anclajes tipo ISOFIX para asientos de niños.

### **Amplio equipamiento de serie, numerosas posibilidades para personalizar el coche.**

El equipamiento de serie del MINI Countryman incluye, entre otros elementos, climatizador, el MINI Center Rail y un sistema de audio con reproductor de CD. Además se ofrece una amplia gama de equipos opcionales y de accesorios específicos para cada modelo, con los que también el nuevo modelo de la marca puede adaptarse a las preferencias de cada cliente, tal y como es usual en MINI. Esta gama está compuesta, entre otros, por sistemas de audio y de navegación de alta calidad, conexiones para telefonía móvil con posibilidad de integrar un iPhone de Apple con todas sus funciones, así como para conectar otros teléfonos inteligentes. En combinación con los faros de xenón opcionales, se puede adquirir el sistema de haz de luz con adaptación al trazado de curvas. Este sistema regula el giro de los faros en función del ángulo de giro del volante, por lo que la calzada se ilumina de manera óptima en las curvas. Además, la gama incluye un techo panorámico de gran superficie, parabrisas con calefacción, gancho de remolque, chasis deportivo con el que la distancia al suelo es 10 milímetros menor y diversos componentes John Cooper Works Performance.

### **El MINI Countryman: nuevo concepto automovilístico, nuevas posibilidades de utilización, siempre con la típica sensación de estar a los mandos de un MINI.**

Con su característico diseño, sus funciones ampliadas, su modernísimo chasis y los nuevos motores, el MINI Countryman logra combinar las típicas emociones que despierta un coche de la marca con un alto grado de racionalidad. El nuevo MINI Countryman transita por nuevos caminos, creando una síntesis entre las cualidades clásicas de la marca y las ventajas de un moderno Sports Activity Vehicle. A ello se suma la típica agilidad de los modelos de la marca MINI y un mayor nivel de confort, redundando en unas vivencias extraordinarias al volante.

Siendo el cuarto modelo de la marca y el primer coche selecto de su tipo, el MINI Countryman asume la función de un automóvil pionero en muchos sentidos. Con él, la típica sensación de conducir un MINI ahora se dirige a nuevos grupos de clientes. Además, logra transferir su diseño individual y el entusiasmante placer de conducir a un segmento automovilístico definido por parámetros que exigen más espacio, mayor versatilidad y un nivel de confort superior. De este modo, también se abren nuevas perspectivas para la marca MINI. Una vez más, MINI demuestra que a través de la ampliación de su gama

de modelos es capaz de aumentar la cantidad de entusiastas de la marca, sin perder por ello su propia identidad. Con el MINI Countryman, la marca adquiere nuevas y fascinantes perspectivas, que se expresan a través del innovador concepto de su carrocería.



## MINI Cooper S Countryman.

(Datos pendientes de confirmación, actualizados en enero de 2010. Valores entre paréntesis: caja de cambios automática)

<b>Carrocería</b>		<b>MINI Cooper S Countryman</b>	
Cantidad puertas/asientos		5 / 4 (5)	
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4108 / 1789 / 1561	
Batalla	mm	2595	
Vía adelante/atrás	mm	1525 / 1551	
Radio de giro	m	11,6	
Capacidad del depósito	Aprox. l	47	
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l		
Aceite del motor	l		
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	
Peso en orden de marcha según DIN/UE	kg	1310 / 1385 (1330 / 1405)	
Carga útil según DIN	kg	470	
Peso total admisible	kg	1780 (1800)	
Carga máx. ejes del./post.	kg	960 / 855 (980 / 855)	
Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno	kg	750 / 500	
Carga techo / carga apoyo	kg	75 / 75	
Volumen del maletero	l	350 / 442 / 1170	
Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$	- / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>	0,36 / 2,35 / 0,85	
<b>Motor</b>			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 4 / 4	
Unidad de control del motor		MEVD 17.2.2	
Cilindrada	cc	1598	
Diámetro/Carrera	mm	77,0 / 85,8	
Compresión	:1	10,5	
Combustible	ROZ	91-98	
Potencia	kW/CV	135 / 184	
a revoluciones	rpm	5500	
Par motor (con overboost)	Nm	240 (260)	
a revoluciones	rpm	1600	
<b>Sistema eléctrico</b>			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	55 (46) / Vano motor	
Alternador	A	150 (120)	
<b>Chasis</b>			
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado	
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio	
Frenos delanteros		Discos autoventilados	
Diámetro	mm	307 x 24	
Frenos traseros		Discos	
Diámetro	mm	280 x 10	
Sistemas de estabilización		Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), sistema de estabilización (DSC) con asistencia de frenado, sistema de ayuda para arrancar cuesta arriba, control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC) Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores	
Dirección		Servodirección asistida eléctricamente; 2,4 giros de tope a tope	
Relación total de la dirección	:1	14,1	
Tipo de caja de cambios		Caja de cambios manual de 6 marchas (caja automática de 6 marchas)	
Desarrollos de la caja	I	:1	3,308 (4,044)
	II	:1	2,130 (2,371)
	III	:1	1,483 (1,556)
	IV	:1	1,139 (1,159)
	V	:1	0,949 (0,852)
	VI	:1	0,816 (0,672)
Marcha atrás	:1	3,231 (3,193)	
Relación de la caja del eje	:1	3,706 (3,683)	
Neumáticos		205/55 R17 91V RSC	
Llantas		7J x 17 al. ligera	
<b>Prestaciones</b>			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	9,7 (9,9)	
Relación potencia/cilindrada	kW/l	84,5	
Aceleración 0-100 km/h	s	7,6 (7,8)	
0-1.000 m	s	28,2 (28,6)	
en 4ta/5ta 80-120 km/h	s	6,8 / 8,6	
Velocidad máxima	km/h	215 (213)	
<b>Consumo según ciclo UE</b>			
Ciclo urbano	l/100 km		
Ciclo interurbano	l/100 km		
Total	l/100 km	6,3 (7,1)	
CO <sub>2</sub>	g/km	146 (166)	
<b>Otros</b>			
Clasificación según emisiones		UE5	
Clasificación según seguro	HPF/NK/TK		
Distancia al suelo (vacío)	mm	149	

## MINI Cooper S Countryman ALL4.

(Datos pendientes de confirmación, actualizados en enero de 2010. Valores entre paréntesis: caja de cambios automática)

<b>Carrocería</b>		<b>MINI Cooper S Countryman ALL4</b>	
Cantidad puertas/asientos			5 / 4 (5)
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4108 / 1789 / 1561	
Batalla	mm	2595	
Vía adelante/atrás	mm	1525 / 1551	
Radio de giro	m	11,6	
Capacidad del depósito	Aprox. l	47	
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l		
Aceite del motor	l		
Aceite caja de cambios y diferencial	l		De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE	kg	1375 / 1450 (1395 / 1470)	
Carga útil según DIN	kg	460	
Peso total admisible	kg	1835 (1855)	
Carga máx. ejes del./post.	kg	980 / 895 (1000 / 895)	
Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno	kg	750 / 500	
Carga techo / carga apoyo	kg	75 / 75	
Volumen del maletero	l	350 / 442 / 1170	
Resistencia aerodinámica $c_x / A / c_x \times A$	- / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>	0,37 / 2,35 / 0,87	
<b>Motor</b>			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas			En línea / 4 / 4
Unidad de control del motor			MEVD 17.2
Cilindrada	cc		1598
Diámetro/Carrera	mm		77,0 / 85,8
Compresión	:1		10,5
Combustible	ROZ		91-98
Potencia	kW/CV		135 / 184
a revoluciones	rpm		5500
Par motor (con overboost)	Nm		240 (260)
a revoluciones	rpm		1600
<b>Sistema eléctrico</b>			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-		55 (46) / Vano motor
Alternador	A		150 (120)
<b>Chasis</b>			
Suspensión delantera			Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado
Suspensión trasera			Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio
Frenos delanteros			Discos autoventilados
Diámetro	mm		307 x 24
Frenos traseros			Discos
Diámetro	mm		280 x 10
Sistemas de estabilización			Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), sistema de estabilización (DSC) con asistencia de frenado, sistema de ayuda para arrancar cuesta arriba, control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC), unidad de control DSC con electrónica de regulación para el sistema de tracción total MINI ALL4, freno de mano mecánico en las ruedas posteriores
Dirección			Servodirección asistida eléctricamente; 2,4 giros de tope a tope
Relación total de la dirección	:1		14,1
Tipo de caja de cambios			Caja de cambios manual de 6 marchas (caja automática de 6 marchas)
Desarrollos de la caja	I	:1	3,308 (4,044)
	II	:1	2,130 (2,371)
	III	:1	1,483 (1,556)
	IV	:1	1,139 (1,159)
	V	:1	0,949 (0,852)
	VI	:1	0,816 (0,672)
Marcha atrás	:1		3,231 (3,193)
Relación de la caja del eje	:1		3,706 (3,683)
Neumáticos			205/55 R17 91V RSC
Llantas			7J x 17 al. ligera
<b>Prestaciones</b>			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW		10,2 (10,3)
Relación potencia/cilindrada	kW/l		84,5
Aceleración 0-100 km/h	s		7,8 (8,0)
0-1.000 m	s		28,6 (29,0)
en 4ta/5ta 80-120 km/h	s		7,4 / 9,4
Velocidad máxima	km/h		209 (208)
<b>Consumo según ciclo UE</b>			
Ciclo urbano	l/100 km		
Ciclo interurbano	l/100 km		
Total	l/100 km		6,7 (7,6)
CO <sub>2</sub>	g/km		157 (178)
<b>Otros</b>			
Clasificación según emisiones			UE5
Clasificación según seguro	HPF/VK/TK		
Distancia al suelo (vacío)	mm		149

## MINI One Countryman, MINI Cooper Countryman.

(Datos pendientes de confirmación, actualizados en enero de 2010. Valores entre paréntesis: caja de cambios automática)

Carrocería		MINI One Countryman	MINI Cooper Countryman
Cantidad puertas/asientos		5 / 4 (5)	5 / 4 (5)
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4097 / 1789 / 1561	4097 / 1789 / 1561
Batalla	mm	2595	2595
Vía adelante/atrás	mm	1534 / 1559	1534 / 1559
Radio de giro	m	11,6	11,6
Capacidad del depósito	Aprox. l	47	47
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l		
Aceite del motor	l		
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE	kg	1260 / 1335 (1290 / 1365)	1260 / 1335 (1290 / 1365)
Carga útil según DIN	kg	470	470
Peso total admisible	kg	1730 (1760)	1730 (1760)
Carga máx. ejes del./post.	kg	935 / 855 (965 / 855)	930 / 855 (960 / 855)
Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno	kg	-	-
Carga techo / carga apoyo	kg	75 / -	75 / -
Volumen del maletero	l	350 / 442 / 1170	350 / 442 / 1170
Resistencia aerodinámica $c_x$ / A / $c_x \times A$	- / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>	0,37 / 2,35 / 0,87	0,36 / 2,35 / 0,85
<b>Motor</b>			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 4 / 4	En línea / 4 / 4
Unidad de control del motor		MEV 17.2.2	MEV 17.2.2
Cilindrada	cc	1598	1598
Diámetro/Carrera	mm	77 / 85,8	77 / 85,8
Compresión	:1	11,0	11,0
Combustible	ROZ	91-98	91-98
Potencia	kW/CV	72 / 98	90 / 122
a revoluciones	rpm	6000	6000
Par motor (con overboost)	Nm	153	160
a revoluciones	rpm	3000	4250
<b>Sistema eléctrico</b>			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	55 (46) / Vano motor	55 (46) / Vano motor
Alternador	A	150 (120)	150 (120)
<b>Chasis</b>			
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado	
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio	
Frenos delanteros		Discos autoventilados	
Diámetro	mm	294 x 22	294 x 22
Frenos traseros		Discos	
Diámetro	mm	280 x 10	280 x 10
Sistemas de estabilización		Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), control dinámico de estabilidad (DSC) con asistencia de frenado y asistencia para arrancar cuesta arriba. Opcional: Control dinámico de tracción (DTC) y control electrónico de bloqueo del diferencial (EDLC). Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores	
Dirección		Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope	
Relación total de la dirección	:1	14,1	14,1
Tipo de caja de cambios		Caja de cambios manual de 6 marchas (caja automática de 6 marchas)	
Desarrollos de la caja	I	3,214 (4,148)	3,214 (4,148)
	II	1,792 (2,370)	1,792 (2,370)
	III	1,194 (1,556)	1,194 (1,556)
	IV	0,914 (1,155)	0,914 (1,155)
	V	0,784 (0,859)	0,784 (0,859)
	VI	0,683 (0,686)	0,683 (0,686)
Marcha atrás	:1	3,143 (3,394)	3,143 (3,394)
Relación de la caja del eje	:1	4,353 (4,643)	4,722 (4,643)
Neumáticos		205/60 R16 92H	205/60 R16 92H
Llantas		6,5J x 16 acero	6,5J x 16 al. ligera
<b>Prestaciones</b>			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	17,5 (17,9)	14,0 (14,3)
Relación potencia/cilindrada	kW/l	45,1	56,3
Aceleración 0-100 km/h	s	12,7 (13,7)	10,5 (11,7)
0-1.000 m	s	33,9 (35,3)	32,1 (33,5)
en 4ta/5ta 80-120 km/h	s	14,2 / 18,2	11,8 / 14,9
Velocidad máxima	km/h	175 (168)	190 (182)
<b>Consumo según ciclo UE</b>			
Ciclo urbano	l/100 km		
Ciclo interurbano	l/100 km		
Total	l/100 km	5,9 (7,2)	6,1 (7,1)
CO <sub>2</sub>	g/km	137 (167)	142 (167)
<b>Otros</b>			
Clasificación según emisiones		UE5	UE5
Clasificación según seguro	HPF/NK/TK		
Distancia al suelo (vacío)	mm	149	149

**MINI Cooper D Countryman ALL4.**  
(Datos pendientes de confirmación, actualizados en enero de 2010)

<b>Carrocería</b>		<b>MINI Cooper D Countryman ALL4</b>	
Cantidad puertas/asientos			5 / 4 (5)
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4097 / 1789 / 1561	
Batalla	mm	2595	
Vía adelante/atrás	mm	1534 / 1559	
Radio de giro	m	11,6	
Capacidad del depósito	Aprox. l	47	
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l		
Aceite del motor	l		
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	
Peso en orden de marcha según DIN/UE	kg	1375 / 1450	
Carga útil según DIN	kg	470	
Peso total admisible	kg	1845	
Carga máx. ejes del/post.	kg	1010 / 890	
Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno	kg	750 / 500	
Carga techo / carga apoyo	kg	75 / 75	
Volumen del maletero	l	350 / 442 / 1170	
Resistencia aerodinámica $c_x$ / A / $c_x \times A$	- / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>	0,36 / 2,35 / 0,85	
<b>Motor</b>			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 4 / 4	
Unidad de control del motor		DDE 7.0	
Cilindrada	cc	1598	
Diámetro/Carrera	mm	78 / 83,6	
Compresión	:1	16,5	
Combustible	ROZ	Diésel	
Potencia	kW/CV	82 / 112	
a revoluciones	rpm	4000	
Par motor (con overboost)	Nm	270	
a revoluciones	rpm	1750	
<b>Sistema eléctrico</b>			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	70 / Vano motor	
Alternador	A	150	
<b>Chasis</b>			
Suspensión delantera	Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado		
Suspensión trasera	Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio		
Frenos delanteros	Discos autoventilados		
Diámetro	mm	294 x 22	
Frenos traseros	Discos		
Diámetro	mm	280 x 10	
Sistemas de estabilización	Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), sistema de estabilización (DSC) con asistencia de frenado, sistema de ayuda para arrancar cuesta arriba, control dinámico de la estabilidad (DTC) y control electrónico del bloqueo del diferencial (EDLC), unidad de control DSC con electrónica de regulación para el sistema de tracción total MINI ALL4, freno de mano mecánico en las ruedas posteriores		
Dirección	Servodirección asistida eléctricamente; 2,4 giros de tope a tope		
Relación total de la dirección	:1	14,1	
Tipo de caja de cambios	Manual, de 6 marchas		
Desarrollos de la caja	I	:1	3,308
	II	:1	1,870
	III	:1	1,194
	IV	:1	0,872
	V	:1	0,721
	VI	:1	0,596
Marcha atrás	:1	3,231	
Relación de la caja del eje	:1	3,706	
Neumáticos	205/60 R16 92H		
Llantas	6,5J x 16 al. ligera		
<b>Prestaciones</b>			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	16,8	
Relación potencia/cilindrada	kW/l	52,6	
Aceleración 0-100 km/h	s	11,6	
0-1.000 m	s	33,4	
en 4ta/5ta 80-120 km/h	s	10,9 / 13,1	
Velocidad máxima	km/h	182	
<b>Consumo según ciclo UE</b>			
Ciclo urbano	l/100 km		
Ciclo interurbano	l/100 km		
Total	l/100 km	4,6	
CO <sub>2</sub>	g/km	121	
<b>Otros</b>			
Clasificación según emisiones		UE5	
Clasificación según seguro	HPF/MK/TK		
Distancia al suelo (vacío)	mm	149	

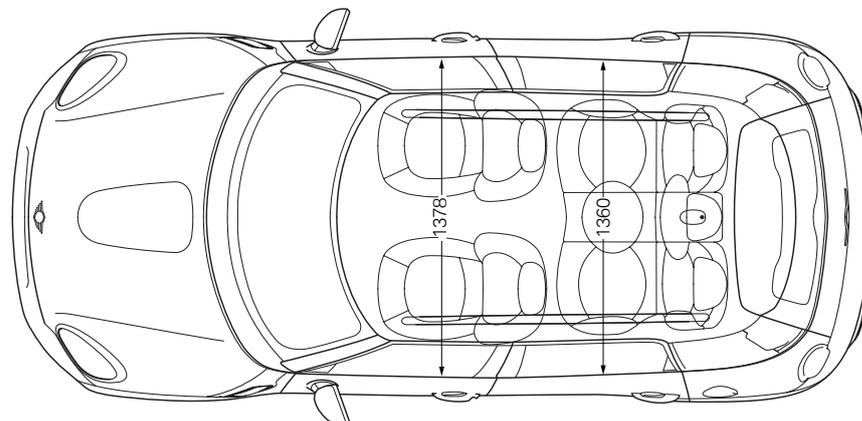
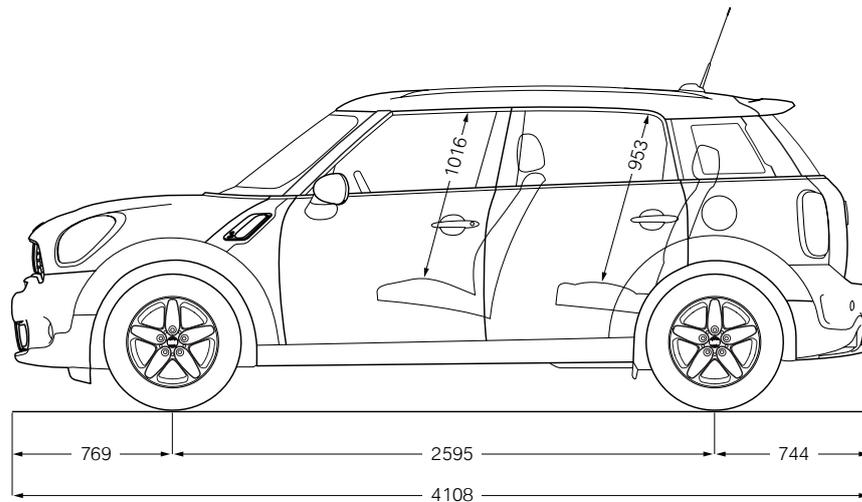
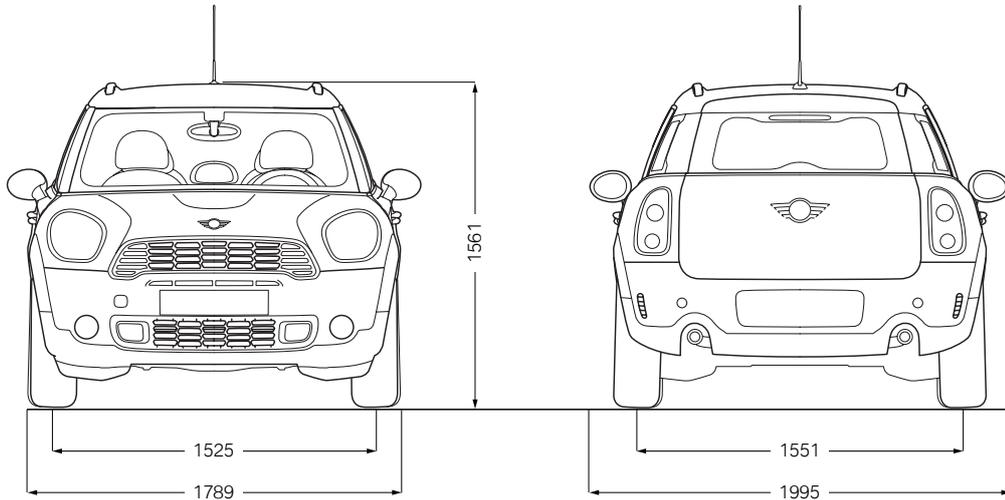
**MINI One D Countryman, MINI Cooper D Countryman.**  
(Datos pendientes de confirmación, actualizados en enero de 2010)

<b>Carrocería</b>		<b>MINI One D Countryman</b>	<b>MINI Cooper D Countryman</b>
Cantidad puertas/asientos		5 / 4 (5)	5 / 4 (5)
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4097 / 1789 / 1561	4097 / 1789 / 1561
Batalla	mm	2595	2595
Vía adelante/atrás	mm	1534 / 1559	1534 / 1559
Radio de giro	m	11,6	11,6
Capacidad del depósito	Aprox. l	47	47
Sistema de refrigeración incl. calefacción	l		
Aceite del motor	l		
Aceite caja de cambios y diferencial	l	De por vida	De por vida
Peso en orden de marcha según DIN/UE	kg	1310 / 1385	1310 / 1385
Carga útil según DIN	kg	470	470
Peso total admisible	kg	1780	1780
Carga máx. ejes del/post.	kg	995 / 850	985 / 850
Carga máx. de remolque con freno (12%) / sin freno	kg	-	750 / 500
Carga techo / carga apoyo	kg	75 / -	75 / 75
Volumen del maletero	l	350 / 442 / 1170	350 / 442 / 1170
Resistencia aerodinámica $c_x$ / A / $c_x \times A$	- / m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>	0,36 / 2,35 / 0,85	0,36 / 2,35 / 0,85
<b>Motor</b>			
Tipo / Cantidad de cilindros / Válvulas		En línea / 4 / 4	En línea / 4 / 4
Unidad de control del motor		DDE 7.0	DDE 7.0
Cilindrada	cc	1598	1598
Diámetro/Carrera	mm	78 / 83,6	78 / 83,6
Compresión	:1	16,5	16,5
Combustible	ROZ	Diésel	Diésel
Potencia	kW/CV	66 / 90	82 / 112
a revoluciones	rpm	4000	4000
Par motor (con overboost)	Nm	215	270
a revoluciones	rpm	1750	1750
<b>Sistema eléctrico</b>			
Batería / Lugar de montaje	Ah/-	70 / Vano motor	70 / Vano motor
Alternador	A	150	150
<b>Chasis</b>			
Suspensión delantera		Eje de articulación única y montantes telescópicos McPherson, con compensación de hundimiento en frenado	
Suspensión trasera		Eje de brazos múltiples con brazos longitudinales de aluminio	
Frenos delanteros		Discos autoventilados	
Diámetro	mm	294 x 22	294 x 22
Frenos traseros		Discos	
Diámetro	mm	280 x 10	280 x 10
Sistemas de estabilización		Sistema de frenos hidráulicos de dos circuitos con ABS, regulación electrónica de la fuerza de frenado (EBD), ayuda de frenado en curvas (CBC), control dinámico de estabilidad (DSC) con asistencia de frenado y asistencia para arrancar cuesta arriba. Opcional: Control dinámico de tracción (DTC) y control electrónico de bloqueo del diferencial (EDLC). Freno de mano mecánico, que actúa sobre las ruedas posteriores	
Dirección		Servodirección asistida eléctricamente (EPS); 2,4 giros de tope a tope	
Relación total de la dirección	:1	14,1	14,1
Tipo de caja de cambios			Manual, de 6 marchas
Desarrollos de la caja	I	:1	3,308
	II	:1	1,870
	III	:1	1,194
	IV	:1	0,872
	V	:1	0,721
	VI	:1	0,596
Marcha atrás	:1	3,231	3,231
Relación de la caja del eje	:1	3,706	3,706
Neumáticos		205/60 R16 92H	205/60 R16 92H
Llantas		6,5J x 16 acero	6,5J x 16 al. ligera
<b>Prestaciones</b>			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	19,8	16,0
Relación potencial/cilindrada	kW/l	42,4	52,6
Aceleración 0-100 km/h	s	13,2	10,9
0-1.000 m	s	35,0	32,8
en 4ta/5ta 80-120 km/h	s	12,8 / 15,9	10,0 / 11,9
Velocidad máxima	km/h	170	180
<b>Consumo según ciclo UE</b>			
Ciclo urbano	l/100 km		
Ciclo interurbano	l/100 km		
Total	l/100 km	4,3	4,4
CO <sub>2</sub>	g/km	113	116
<b>Otros</b>			
Clasificación según emisiones		UE5	UE5
Clasificación según seguro	HPF/MK/TK		
Distancia al suelo (vacío)	mm	149	149

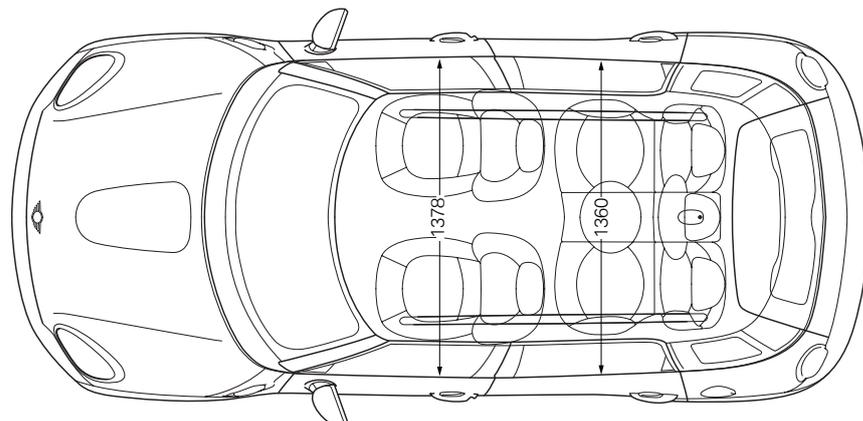
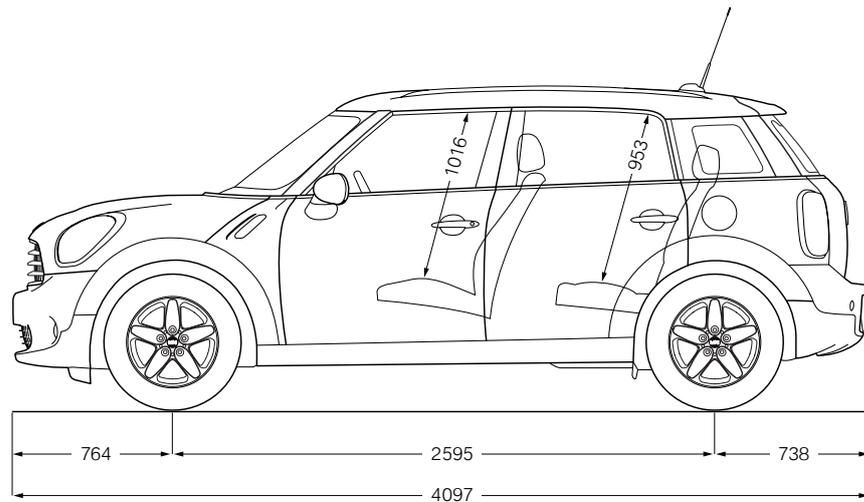
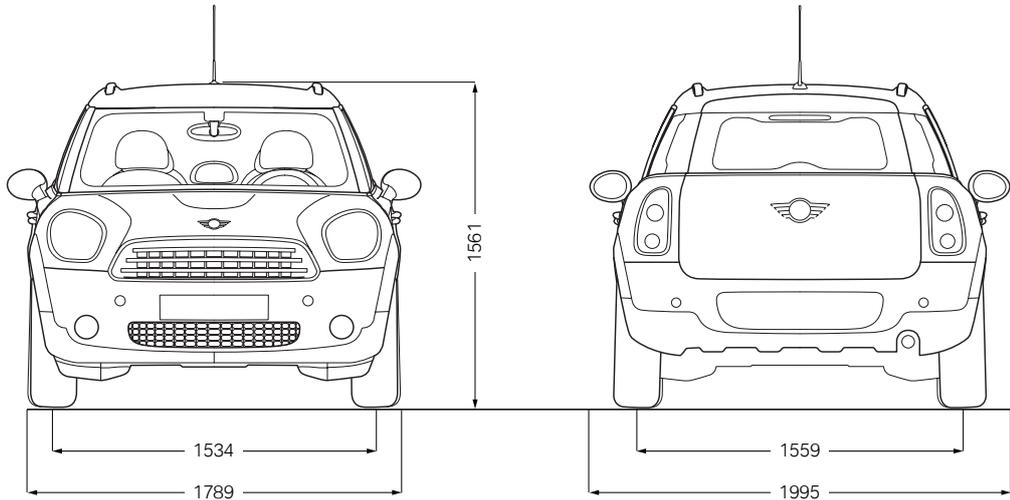
# Dimensiones exteriores e interiores.



## MINI Cooper S Countryman.



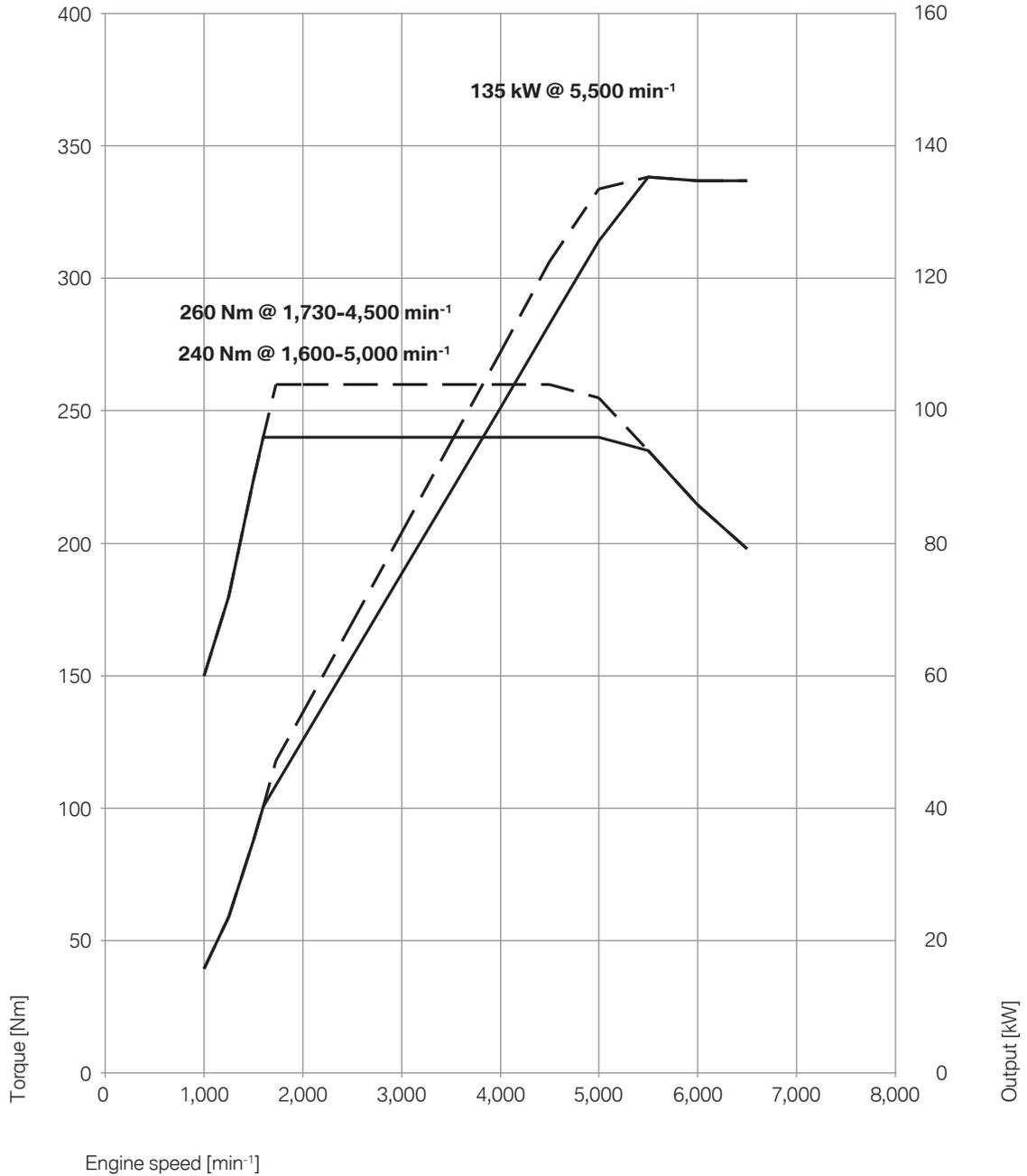
**MINI Cooper Countryman.**



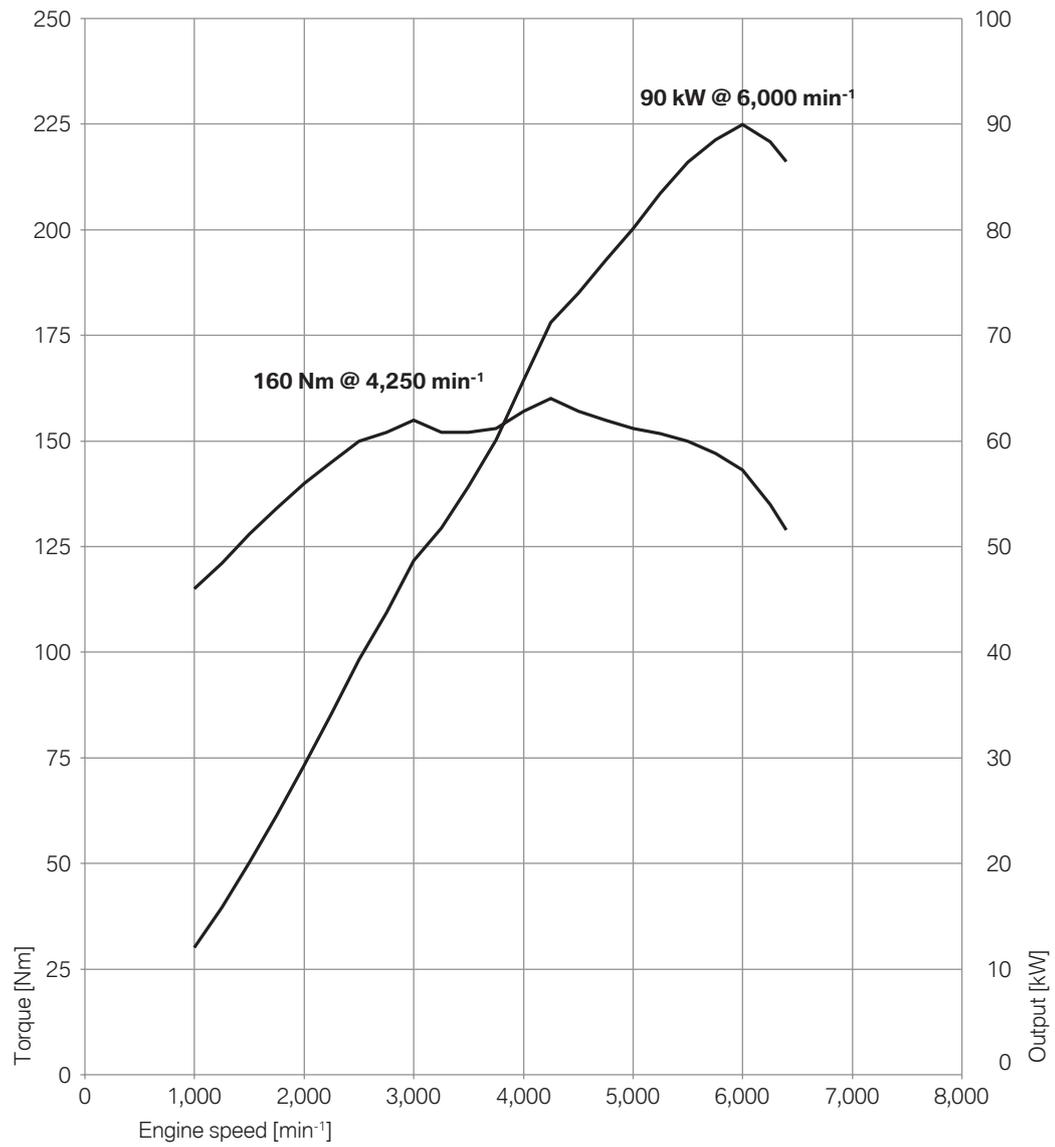
# Diagrama de potencia y par motor.



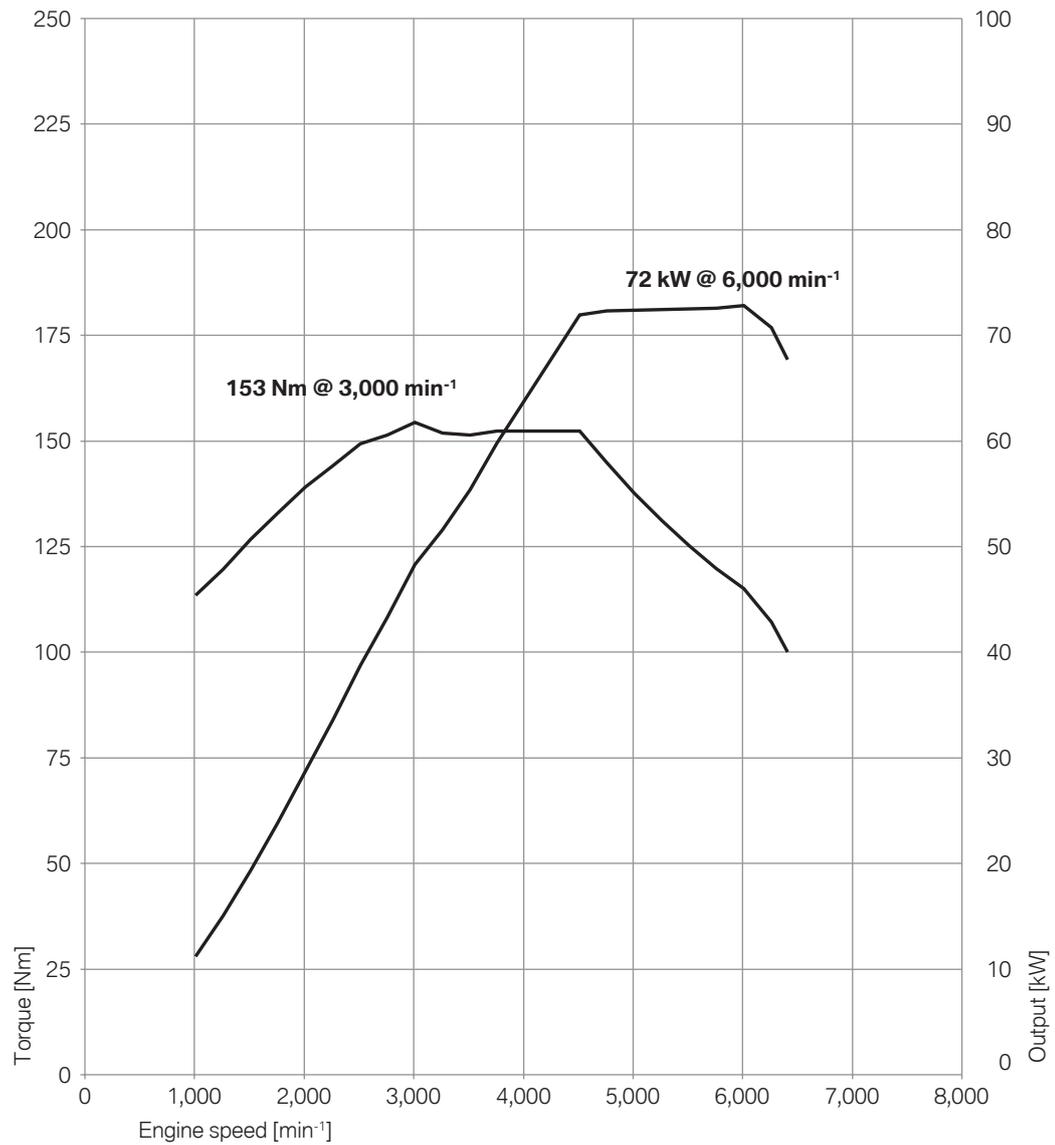
## MINI Cooper S Countryman.



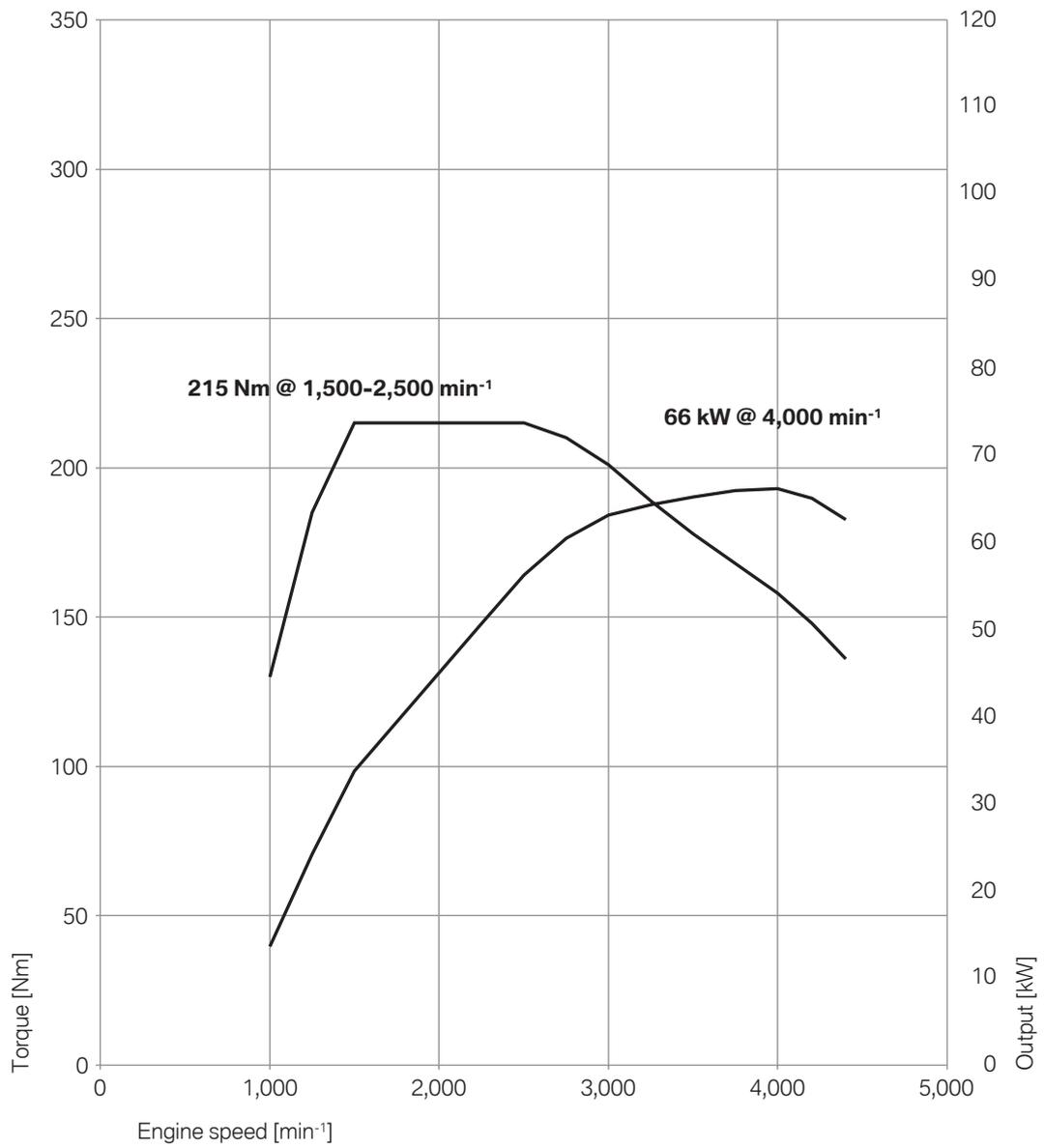
### MINI Cooper Countryman.



### MINI One Countryman.



### MINI Cooper D Countryman.



### MINI One D Countryman.

