

Le MINI Countryman*. Table des matières.



Le MINI Countryman.	
Fiche signalétique.	2
La joie de conduire ne connaît pas de bornes : le MINI Countryman.	7
Fiche technique.	21
Dimensions extérieures et intérieures.	26
Caractéristiques de puissance et de couple.	28

* Le nom peut être différent sur certains marchés.

Nota :

Toutes les performances routières, consommations et émissions mentionnées dans cette information presse sont données à titre provisoire.

Le MINI Countryman. Fiche signalétique.



- MINI enrichit la famille des modèles d'une quatrième variante et ouvre ainsi une nouvelle dimension aux sensations MINI incomparables. Modèle crossover, le MINI Countryman établit le lien entre le concept automobile classique de la MINI et un Sports Activity Vehicle moderne. Les possibilités étendues qu'il offre à la mobilité urbaine et à bien d'autres utilisations ouvrent la joie de conduire typique fournie par toute MINI à de nouveaux groupes cibles en quête de plus de place et de flexibilité. Premier modèle de la marque à offrir quatre portes ainsi qu'un volet arrière s'ouvrant en grand, il propose un espace agrandi se prêtant à de multiples utilisations, une position assise légèrement rehaussée ainsi qu'un agrément de conduite optimisé. L'intégration parfaite des occupants dans le véhicule crée l'expérience de conduite caractéristique de MINI. Les sensations façon karting tout aussi typiques de la marque sont également conservées voire enrichies d'une nouvelle facette grâce à la transmission intégrale MINI ALL4 disponible en option. Qu'il s'agisse du design, de la qualité de grand prestige, de la maniabilité, de l'efficacité ou encore de la personnalisation, le MINI Countryman incarne les traits caractéristiques de la marque sous une forme originale absolument fascinante.
- Le MINI Countryman fait évoluer la signature stylistique de la marque avec art et détermination. Le nouveau modèle associe les dimensions accrues de la carrosserie, la garde au sol plus importante et les quatre portes latérales avec les éléments de style MINI bien connus. Des porte-à-faux réduits, une ligne de ceinture élevée, une caisse qui s'appuie fermement sur les quatre roues et une bande vitrée faisant le tour de la voiture – voilà ce qui crée les proportions MINI typiques. Les traits distinctifs de toute MINI, tels que la ligne de toit, la calandre hexagonale, les grands projecteurs encastrés dans le capot moteur, le pourtour des répétiteurs latéraux des clignotants, les passages de roue volumineux ainsi que les ensembles optiques arrière sensiblement verticaux se voient réinterprétés.
- Les qualités particulières du MINI Countryman sont visualisées avec authenticité dans le respect du design MINI. La partie avant sensiblement verticale rehausse sa prestance et fait partie intégrante des mesures d'optimisation de la protection des piétons. L'espace agrandi est mis en valeur par les grandes surfaces vitrées, les quatre portes et la forme de toit individuelle. L'encadrement particulièrement large bordant la carrosserie et les passages de roue musclés manifestent le caractère robuste du véhicule et son aptitude

tout terrain. Transposition précise du style MINI à un nouveau segment automobile, le MINI Countryman se présente comme un véhicule d'un type inédit révélant pourtant au premier coup d'œil son identité MINI.

- L'habitacle du MINI Countryman, qui s'inscrit dans le style de la marque, intègre de nouveaux éléments esthétiques et fonctionnels. La position assise légèrement rehaussée facilite l'accès à bord, optimise la vue sur la route et souligne le punch du nouveau modèle. L'instrument central et les sorties d'air sont sertis par des bagues de couleur. Élément unique au monde se substituant à la console centrale traditionnelle, le MINI Center Rail est disposé sur l'axe longitudinal et ouvre de nouvelles possibilités et configurations individuelles pour l'intégration de vide-poches, porte-gobelet, lecteurs audio externes, téléphones mobiles et autres éléments amplifiant le confort. Grâce à des éléments clip-in pouvant être accrochés à tout endroit du rail, il est possible d'agencer les vide-poches à sa guise et d'avoir toujours à portée de main les accessoires de voyage. De plus, le Center Rail crée un lien optique et fonctionnel novateur entre les sièges avant et les sièges arrière.
- En dotation standard, le MINI Countryman est à quatre places ; une banquette arrière à trois places est disponible en option sans supplément de prix. Avec un espace jambes, une garde au toit et une largeur aux épaules généreux, son habitacle offre un excellent confort pour les voyages au long cours. Les sièges arrière peuvent être réglés séparément ou dans un rapport de 60/40 (banquette arrière à trois places) sur l'axe longitudinal, les dossiers réglables en inclinaison peuvent être rabattus séparément ou dans un rapport de 40/20/40 (banquette arrière à trois places). Le volume du coffre à bagages passe ainsi de 350 litres à un maximum de 1 170 litres.
- Pour le lancement du MINI Countryman, le client peut choisir entre trois moteurs essence et deux diesels. Tous les groupes appartiennent à une nouvelle génération de moteurs optimisés grâce au savoir-faire des motoristes de BMW Group. Ils répondent aux normes antipollution Euro 5 respectivement ULEV II. La gamme des puissances s'étend de 66 kW (90 ch) sur le MINI One D Countryman à 135 kW (184 ch) sur le MINI Cooper S Countryman. Le quatre cylindres essence de 1,6 litre animant le modèle de pointe de la gamme associe pour la première fois une distribution entièrement variable au turbocompresseur Twin Scroll (double entrée) et à l'injection directe essence et atteint ainsi de loin le meilleur rapport performances/consommation de sa catégorie de cylindrée. Dans le cadre de la stratégie MINIMALISM, le nouveau modèle bénéficie, dans une configuration propre à chaque variante, de vastes fonctionnalités de réduction de la consommation et des émissions, dont la fonction de récupération de l'énergie libérée au

freinage, la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur, l'indicateur de changement de rapport et la gestion asservie aux besoins de certains organes périphériques. En alternative à la boîte mécanique à six rapports de série, les versions à moteur à essence peuvent recevoir une boîte automatique à six rapports et fonction Steptronic.

- En option, les modèles MINI Cooper S Countryman et MINI Cooper D Countryman peuvent être équipés de la transmission intégrale permanente MINI ALL4. Sur ce système, un différentiel central électromagnétique logé directement sur le couple conique gère la répartition du couple entre l'essieu avant et l'essieu arrière de manière entièrement variable. En conduite normale, jusqu'à 50 pour cent du couple moteur sont envoyés aux roues arrière, cette part pouvant passer à 100 pour cent dans des situations extrêmes. La maniabilité et l'agilité typiques de MINI se voient ainsi conférer une nouvelle caractéristique optimisant la traction. C'est la technique raffinée des liaisons au sol, comprenant entre autres l'essieu avant à jambes McPherson et triangles obliques matricés, l'essieu arrière multibras et la direction assistée électromécanique (EPS) avec fonction Servotronic, qui en est la base. Le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) fait partie de la dotation standard du MINI Countryman. En option, il peut recevoir le DTC (Contrôle de traction dynamique ; de série sur le MINI Cooper S Countryman ainsi que le MINI Cooper D Countryman à ALL4) et une fonction de blocage électronique du différentiel sur l'essieu avant.
- Une structure de carrosserie à résistance optimisée en cas de choc se distinguant par des voies de transmission d'efforts et zones de déformation contrôlée clairement définies assure un maximum de sécurité. L'équipement de sécurité comprend des airbags frontaux et latéraux ainsi que des airbags rideaux couvrant les sièges avant et arrière, des ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique sur toutes les places, des prétensionneurs de sangles et limiteurs d'effort des sangles à l'avant ainsi que des fixations ISOFIX pour sièges enfant à l'arrière. Un indicateur de dégonflage est également embarqué de série, alors que les pneus de roulage à plat sont disponibles en option (de série sur le MINI Cooper S Countryman à ALL4).
- Les vastes possibilités de personnalisation pour l'extérieur et l'intérieur, qui sont le propre de toute MINI, se voient enrichies de nouveaux équipements spécifiques à ce modèle. Remaniée, la gamme des couleurs intérieures, inserts décoratifs et garnitures de siège permet de composer des ensembles particulièrement harmonieux. La dotation standard du MINI Countryman comprend entre autres une climatisation, le MINI Center Rail et une chaîne audio avec lecteur CD. S'y ajoute une gamme d'options et d'accessoires

spécifique à ce modèle, qui inclut entre autres des chaînes audio et systèmes de navigation haut de gamme ainsi que des interfaces pour téléphones mobiles permettant aussi l'intégration totale de l'Apple iPhone et d'autres smartphones. Le client se voit aussi proposer un grand toit panoramique, un éclairage directionnel adaptatif associé à des phares au xénon, un pare-brise chauffant, un dispositif d'attelage, des roues en alliage léger de 16 à 19 pouces, un châssis sport comprenant un surbaissement du véhicule de 10 millimètres, ainsi que des composants John Cooper Works Performance.

- Motorisations :

MINI Cooper S Countryman : quatre cylindres essence à turbocompresseur Twin Scroll, injection directe et distribution entièrement variable déclinée de la technologie VALVETRONIC de BMW Group,
cylindrée : 1 598 cm³,
puissance : 135 kW (184 ch) à 5 500 tr/mn,
couple maxi. : 240 Nm à 1 600 tr/mn (260 Nm avec la fonction overboost),
accélération (0 à 100 km/h) : 7,6 secondes,
vitesse maxi. : 215 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 6,3 l/100 km,
émissions de CO₂ : 146 g/km.

MINI Cooper Countryman : quatre cylindres essence à distribution entièrement variable déclinée de la technologie VALVETRONIC de BMW Group,
cylindrée : 1 598 cm³,
puissance : 90 kW (122 ch) à 6 000 tr/mn,
couple maxi. : 160 Nm à 4 250 tr/mn,
accélération (0 à 100 km/h) : 10,5 secondes,
vitesse maxi. : 190 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 6,1 l/100 km,
émissions de CO₂ : 142 g/km.

MINI One Countryman : quatre cylindres essence à distribution entièrement variable déclinée de la technologie VALVETRONIC de BMW Group,
cylindrée : 1 598 cm³,
puissance : 72 kW (98 ch) à 6 000 tr/mn,
couple maxi. : 153 Nm à 3 000 tr/mn,
accélération (0 à 100 km/h) : 12,7 secondes,
vitesse maxi. : 175 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 5,9 l/100 km,
émissions de CO₂ : 137 g/km.

MINI Cooper D Countryman : quatre cylindres turbodiesel à carter en aluminium, injection à rampe commune et géométrie variable de la turbine, cylindrée : 1 598 cm³,
puissance : 82 kW (112 ch) à 4 000 tr/mn,
couple maxi. : 270 Nm à 1 750 tr/mn,
accélération (0 à 100 km/h) : 10,9 secondes,
vitesse maxi. : 180 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 4,4 l/100 km,
émissions de CO₂ : 116 g/km.

MINI One D Countryman : quatre cylindres turbodiesel à carter en aluminium, injection à rampe commune et géométrie variable de la turbine, cylindrée : 1 598 cm³,
puissance : 66 kW (90 ch) à 4 000 tr/mn,
couple maxi. : 215 Nm à 1 750 tr/mn,
accélération (0 à 100 km/h) : 13,2 secondes,
vitesse maxi. : 170 km/h,
consommation moyenne selon le cycle européen : 4,3 l/100 km,
émissions de CO₂ : 113 g/km.

La joie de conduire ne connaît pas de bornes : le MINI Countryman.



L'allure individuelle d'une MINI et la joie au volant typiques des voitures de la marque s'expriment désormais à travers un concept automobile particulièrement polyvalent et sous une forme absolument inédite. Modèle crossover, le MINI Countryman marie pour la première fois la maniabilité grisante d'une MINI avec l'habitabilité et la modularité d'une quatre portes ainsi qu'avec la traction optimisée par la transmission intégrale optionnelle d'un Sports Activity Vehicle. Quatrième modèle de la marque après la deux portes classique, le MINI Clubman et la MINI Cabrio, il relève les défis de la mobilité en ville grâce à une flexibilité maximale, il fascine même au-delà de ses limites grâce à sa grande polyvalence et ouvre les sensations typées MINI à de nouveaux groupes cibles.

Confort de voyage sur quatre places individuelles ou de la place pour cinq occupants, position assise rehaussée, habitacle polyvalent, moteurs tout aussi puissants qu'efficaces appartenant à une nouvelle génération, système de transmission intégrale MINI ALL4 optionnel – le MINI Countryman a tout pour ajouter de nombreuses facettes séduisantes à l'expérience de conduite riche en émotions procurée par toute MINI. En même temps, il donne une réinterprétation originale aux traits caractéristiques de MINI, qu'il s'agisse du design, de la qualité premium, de la maniabilité, de l'efficacité ou encore de la personnalisation. Le MINI Countryman attire ainsi l'attention de nouveaux groupes cibles qui demandent plus de place et de flexibilité pour répondre aux exigences de la famille ou à celles des amateurs de loisirs actifs et qui cherchent donc à associer le style individuel de la marque à des fonctionnalités innovantes et à une modularité accrue de l'habitacle.

Le langage de style MINI incomparable exprime avec authenticité le concept automobile innovant. C'est ainsi que la première MINI de plus de quatre mètres de long respecte, elle aussi, le principe développé jadis pour la Mini classique : offrir un maximum de place et de fonctionnalités sur une surface limitée. Outre les proportions typiques d'une MINI, des éléments de style caractéristiques sur les parties avant, latérales et arrière contribuent à ce que le MINI Countryman dévoile au premier coup d'œil son appartenance à la famille MINI.

Le MINI Countryman est le premier véhicule de grand prestige de son espèce. La position de choix qu'il occupe face à la concurrence élargie est corroborée par l'excellente finition et les fonctionnalités raffinées dans l'habitacle tout comme par la technique sublime de ses moteurs et de ses liaisons au sol. En dotation standard, le MINI Countryman est équipé de deux sièges arrière individuels réglables sur l'axe longitudinal ; une banquette arrière à trois places est disponible sur demande sans supplément de prix. Le volume du coffre à bagages peut être porté en plusieurs étapes de 350 litres à un maximum de 1 170 litres. En plus d'une climatisation et d'une chaîne audio avec lecteur CD, le MINI Center Rail, système de rangement et de fixation innovant, fait partie de la dotation standard.

Pour le lancement commercial du MINI Countryman, le client peut choisir entre trois moteurs essence et deux diesels couvrant une gamme de puissances comprise entre 66 kW (90 ch) et 135 kW (184 ch) et convainquant tous par une efficacité exemplaire. Toutes les variantes de modèle du MINI Countryman respectent les normes antipollution Euro 5 et ULEV II, en vigueur respectivement en Europe et aux États-Unis.

Outre le MINI Cooper S Countryman, top modèle de cette gamme, le MINI Cooper D Countryman peut être équipé sur demande du système de transmission intégrale MINI ALL4. C'est ainsi qu'il permet de découvrir aussi l'agilité typique de toute MINI en dehors des rubans d'asphalte. Les liaisons au sol de tous les modèles bénéficient du Contrôle dynamique de la stabilité DSC en dotation standard. En plus de la structure de carrosserie ultrarésistante, six airbags, des ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique sur toutes les places, des fixations ISOFIX pour sièges enfants à l'arrière et un indicateur de dégonflage des pneus veillent à assurer une sécurité passive du plus haut niveau.

Le design : typé MINI, et pourtant plein d'originalité.

De par sa conception, le MINI Countryman se distingue très clairement de tous les modèles connus de la marque. Cette différence s'exprime avec assurance dans le style de la carrosserie. Longue de 4 097 millimètres, la carrosserie à quatre portes combine les proportions caractéristiques de la marque avec une garde au sol accrue et une position assise rehaussée. Le MINI Countryman établit ainsi le lien entre le concept automobile classique de la MINI et un Sports Activity Vehicle moderne. Le design dégage originalité, puissance, robustesse et polyvalence. La structure sobre de la partie avant confère une certaine maturité et une prestance souveraine au MINI Countryman. Pourtant, lui aussi a le charme exercé par toute MINI et le rayonnement particulier qui leur est propre.

En vue de face, le MINI Countryman se caractérise par la calandre sensiblement verticale, le capot moteur au modelé puissant ainsi que les grands ensembles optiques. La partie avant haute garantit le respect des dispositions légales les plus récentes en matière de protection des piétons et confère de plus une belle carrure à ce crossover. Avec son dôme de puissance, relief sculpté aux lignes convergeant vers l'avant, le capot moteur signale la puissance du moteur qu'il abrite. Avec les phares placés, toujours dans le style MINI, aux coins extérieurs du capot moteur, le dôme de puissance crée une surface aux lignes incomparables. Les phares redessinés et sertis de chrome retournent remarquablement loin dans les flancs du véhicule, soulignant ainsi sa largeur. Leurs contours se démarquent nettement de la forme ronde classique réalisée sur les autres modèles MINI. Dans leur partie supérieure, ils tendent vers l'extérieur et agrandissent par là même le volume des passages de roue, alors que du côté intérieur, ils semblent reculer devant la calandre déployée dans toute son ampleur.

La forme spécifique de la calandre vient compléter l'originalité esthétique du MINI Countryman. Unité refermée sur elle-même, la calandre hexagonale occupe une position plus verticale que sur les modèles connus de la marque. Les trois lames horizontales traversant la calandre des modèles MINI Cooper Countryman, MINI One Countryman, MINI Cooper D Countryman et MINI One D Countryman s'étendent nettement vers l'intérieur et semblent ainsi planer librement. Sur le MINI One Countryman et le MINI One D Countryman, elles arborent un noir brillant, alors que sur les autres modèles, elles sont peintes en gris argent mat. La partie avant du MINI Cooper S Countryman possède une calandre qui lui est réservée avec une grille hexagonale noire et se démarque de plus par une prise d'air supplémentaire intégrée dans la calandre et des orifices de ventilation pour les freins.

Plus de carrure et une garde au sol accrue en vue de profil.

En vue de profil, l'harmonie parfaite entre le corps de carrosserie et les surfaces vitrées est particulièrement visible. Corps de carrosserie, vitrage et toit – cette subdivision typique de la marque caractérise aussi le MINI Countryman. Malgré la hauteur propre à ce modèle et à sa garde au sol accrue, il conserve les proportions typiques de la marque. Les porte-à-faux réduits à l'avant et à l'arrière visualisent bien le concept de la marque qui vise à offrir une habitabilité maximale sur un espace minimal.

De par son graphisme original, le toit du MINI Countryman souligne les quatre portes de la carrosserie et rend ainsi le véhicule reconnaissable entre mille. Le toit intègre des barres fonctionnelles de série qui donnent à la silhouette un véritable look de casque. La partie vitrée ressemble à une bande faisant le tour du véhicule ; très transparente, elle est comme une invitation à monter à bord. La ligne scapulaire légèrement ascendante vers l'arrière confère une forme en V à la surface vitrée, si bien que le véhicule semble s'élancer avec dynamisme vers l'avant alors qu'il est encore à l'arrêt.

Un coup de gouge précis tendu tel un arc sur le tiers inférieur des flancs abaisse le centre de gravité optique tout en étirant la silhouette. Ce lien optique entre l'essieu avant et l'essieu arrière attire de plus l'attention sur la transmission intégrale optionnelle. Musclés et très présents, les passages de roue semblent émerger du corps de carrosserie et symbolisent l'assise solide du véhicule sur la route.

Sur le MINI Countryman, l'encadrement noir bordant le bas de la carrosserie est plus dominant que sur les autres modèles de la marque, soulignant ainsi la garde au sol accrue et les roues attirant le regard. Le débattement à la roue particulièrement important ne passe pas non plus inaperçu et révèle les nouvelles possibilités d'utilisation. La reconception de la ligne diagonale fonctionnelle entre le panneau latéral avant et la porte est un autre élément distinctif du MINI Countryman au sein de la famille MINI. Nouvelle interprétation du cordon de soudure placé au même endroit sur la Mini classique, il entoure non seulement le rappel de clignotant, mais aussi une sortie d'air sur le MINI Countryman. Il prend la forme d'une bande large fort robuste prolongeant le montant avant vers la roue avant. Comme les montants arrière pointant sur l'essieu arrière, cette ligne renforce l'impression que la carrosserie s'appuie solidement sur les roues.

Vue arrière : les lignes horizontales et les ensembles optiques verticaux créent de jolis contrastes.

Les proportions et la structuration horizontale de la partie arrière soulignent le tempérament sportif du MINI Countryman et lui confèrent aussi une belle prestance sous cet angle. La carrosserie s'élargissant du haut vers le bas telle une cascade accentue l'assise solide du véhicule sur la route. La ligne scapulaire musclée renforce, quant à elle, son caractère viril. Se détachant visuellement, le toit intégrant une arête de décollement aérodynamique repose sur la bande vitrée. La fine bande de chrome faisant le tour du véhicule entre cette verrière et la carrosserie crée une ligne horizontale supplémentaire.

À l'instar de toutes les MINI, les ensembles optiques arrière se dressent aussi à la verticale sur le MINI Countryman, contrastant ainsi avec l'horizontalité des lignes. Ils sont sertis d'un jonc de chrome et ressortent de la carrosserie grâce à leur modelé en relief. Repoussés vers l'extérieur, ils soulignent la largeur du véhicule et visualisent en même temps l'espace généreux offert par l'habitacle. Toutes les fonctions lumineuses sont regroupés dans ces ensembles optiques encastrés tels des îlots dans les panneaux latéraux arrière. La structure intérieure des optiques est dominée par des cercles tantôt entiers tantôt coupés qui créent aussi de nuit un look incomparable.

Pour la première fois, le logo MINI apposé sur l'arrière se voit attribuer une fonction. En effet, une pression sur le cercle intérieur de l'emblème de la marque déverrouille le volet arrière qui s'ouvre vers le haut. Le creux recevant la plaque d'immatriculation reprend la forme de la prise d'air aménagée dans le bouclier avant et établit ainsi un lien stylistique entre les parties avant et arrière.

Sur le MINI Cooper S Countryman, le bouclier arrière est conçu comme un diffuseur canalisant l'air s'écoulant sous l'arrière du véhicule et optimisant ainsi ses qualités aérodynamiques. Le modèle le plus puissant de cette gamme s'identifie aussi grâce à un béquet de toit spécifique, à la ligne d'échappement biflux et aux ouvertures marquantes dans les faces arrière des ailes.

Le nuancier du MINI Countryman propose onze teintes de carrosserie, dont cinq couleurs unies et six couleurs métallisées. Le toit du MINI One Countryman et du MINI One D Countryman est peint dans la couleur de la carrosserie. Pour personnaliser les modèles MINI Cooper S Countryman, MINI Cooper Countryman et MINI Cooper D Countryman, le toit peut aussi se parer de noir ou de Light White au lieu d'adopter la couleur de la carrosserie.

Le style intérieur et la position assise rehaussée reflètent les fonctionnalités accrues et le caractère musclé.

L'intérieur du MINI Countryman révèle des analogies avec le langage des formes connu de MINI tout en se présentant sous une nouvelle fraîcheur. L'empattement étant passé à 2 595 millimètres et la carrosserie ayant gagné en hauteur, l'habitacle se montre plus spacieux et plus fonctionnel. Il se distingue surtout par la position assise rehaussée. Celle-ci rend l'accès à bord particulièrement confortable, optimise la vue sur la route et intensifie les sensations

de conduite façon Sports Activity Vehicle. Toutes les surfaces arborent un nouveau grain plus prononcé, en parfaite harmonie avec le look musclé. Ainsi, l'habitacle reflète, lui aussi, le concept d'ensemble innovant du MINI Countryman et le caractère original de ce véhicule.

Le tableau de bord du MINI Countryman se distingue par ses formes concaves vigoureuses et dégage une impression à la fois sportive et fonctionnelle. Les sorties d'air latérales particulièrement grandes soulignent le caractère de l'intérieur qui est marqué par une fonctionnalité moderne. Comme les sorties d'aération centrales, l'instrument central et le levier de vitesse, elles sont serties d'un large jonc de couleur. Ces bagues se détachent par une couleur contrastée. Les encadrements latéraux de la console centrale qui semblent servir de soutien au tableau de bord ajoutent une touche de couleur supplémentaire. Quant à la console centrale proprement dite, le coloris noir mat associé à une bague de chrome cerclant les commandes de la climatisation lui confère un air particulièrement raffiné. La console regroupe non seulement la façade de commande de la climatisation de série et un lecteur CD, mais aussi les interrupteurs à levier caractéristiques de MINI permettant de gérer différentes fonctions du véhicule.

Les revêtements de portes reconçus soulignent la forme spécifique de la carrosserie du MINI Countryman et son habitabilité accrue. La monture elliptique des accoudoirs et des poignées de porte, typique de la marque, occupe pour la première fois une position centrale. Son design comprend aussi les montants centraux et accentue la longueur de l'habitacle par sa forme allongée.

Espace modulable grâce à des sièges arrière réglables.

Le MINI Countryman est équipé de sièges spécifiques à ce modèle. Sur le MINI Cooper S Countryman, des sièges sport sont de série. En option, toutes les variantes de modèles peuvent recevoir des sièges sport en deux associations tissu/cuir différentes et deux selleries tout cuir. Parmi ces dernières, le siège Lounge, dont le cuir ultraraffiné évoque le cuir en bandes pincées mis en œuvre sur des classiques britanniques, ressort tout particulièrement.

Les sièges arrière individuels de série peuvent être réglés de 130 millimètres sur l'axe longitudinal indépendamment l'un de l'autre. La banquette arrière continue à trois places, disponible sur demande sans supplément de prix, présente la même fonctionnalité, les segments se réglant selon un rapport de 60/40. En position standard, il est déjà possible de ranger par exemple une poussette dans le coffre du MINI Countryman. Lorsque le volume requis pour le transport augmente, il est possible d'amener les dossiers des sièges arrière en position dite de chargement et de faire ainsi passer le volume du coffre de 350 à 440 litres. L'organisation flexible de l'espace est de plus facilitée par le rabattement partiel ou total des dossiers des sièges arrière. Les dossiers de la banquette arrière à trois places sont fractionnables dans un rapport de 40/20/40. Le volume du coffre peut ainsi être porté à un maximum de 1 170 litres – assez de

place pour transporter deux VTT, roue avant enlevée. Les barres de toit de série peuvent, quant à elles, être complétées par un support arrière optionnel ; le pré-équipement correspondant est disponible prêt à l'emploi en départ usine.

MINI Center Rail : système de rangement unique en son genre avec de multiples possibilités de personnalisation.

Sur le MINI Countryman, un système de rail innovant se substitue à la console centrale classique entre les sièges. Unique en son genre, le MINI Center Rail permet d'avoir les accessoires personnels toujours à portée de main. Il crée de plus un lien optique et fonctionnel entre les sièges avant et les sièges arrière. Lorsque le MINI Countryman est doté de sièges arrière individuels, le Center Rail qui prend la forme d'un profilé en U traverse tout l'habitacle jusqu'aux dossiers des sièges arrière. Lorsqu'il est équipé de la banquette arrière à trois places, le MINI Center Rail s'étend jusqu'aux dossiers des sièges avant.

Un système de fixation convivial sous forme de clips-in spécialement conçus pour ce rail permet de subdiviser le MINI Center Rail à sa guise et de l'équiper de différents éléments de rangement. Ainsi, il est possible d'y clipser facilement et sûrement entre autres des supports pour des appareils multimédia et autres appareils de télécommunication, pour des porte-gobelet, étuis à lunettes style MINI ou encore des accoudoirs. On peut aussi faire coulisser les éléments de rangement et supports dans les deux sens sur le Center Rail. Lorsqu'on dépose des appareils électroniques comme un téléphone mobile ou un lecteur MP3 sur le Center Rail, la gaine de câbles intégrée facilite leur connexion sur le réseau électrique et leur intégration dans le système multimédia du MINI Countryman.

L'éclairage d'ambiance et la Colour Line mettent une touche raffinée.

L'éclairage d'ambiance compris dans le kit éclairage optionnel ajoute une touche de raffinement à l'habitacle du MINI Countryman. Éclairage indirect, il fait ressortir par sa couleur le médaillon de porte en look nocturne et plonge ainsi tout l'habitacle dans une ambiance unique. En fonction de leur humeur, les occupants peuvent faire varier la couleur de la lumière entre un orange chaleureux et un bleu sportif grâce à un interrupteur à levier dédié. Des guide-lumière parcourant le MINI Center Rail sur toute sa longueur l'illuminent également d'un coloris correspondant. Grâce à l'éclairage indirect, il est aussi plus facile de trouver les objets déposés sur le Center Rail.

La Colour Line optionnelle, qui permet de faire ressortir par la couleur le médaillon de porte à l'intérieur de l'ellipse d'encadrement, les flancs de l'accoudoir central, la partie inférieure du revêtement des montants centraux et l'insert du Center Rail, permet de pousser encore la personnalisation. Les couleurs au choix : Carbon Black, Polar Beige, Pure Red et Dark Tobacco ainsi que Surf

Blue, une couleur vive réservée en exclusivité au MINI Cooper S Countryman. Des inserts décoratifs pour le poste de conduite ainsi qu'un pack chromes constitué d'inserts prestigieux qui confèrent un éclat discret aux sorties d'aération, à l'instrument central, au compte-tours et au pourtour du levier de vitesse, permettent d'accorder l'intérieur encore mieux au style personnel.

Des moteurs à essence et turbodiesels d'une nouvelle génération.

Les trois moteurs à essence et deux diesels turbocompressés proposés pour le MINI Countryman se distinguent par leur puissance magistrale et leur efficacité exemplaire. La technologie des moteurs repose sur le savoir-faire extraordinaire des motoristes de BMW Group. Tous les groupes se targuent d'un rendement à toute épreuve et bénéficient des mesures de réduction de la consommation et des émissions de CO₂ les plus modernes mises en œuvre dans le cadre de la stratégie MINIMALISM. C'est dans une combinaison spécifique à chaque modèle qu'ils font appel entre autres à la fonction de récupération de l'énergie libérée au freinage, à la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur, à l'indicateur de changement de rapport et à une gestion des organes périphériques asservie aux besoins. Tous les moteurs respectent les dispositions des normes antipollution Euro 5 et ULEV II, en vigueur respectivement en Europe et aux États-Unis.

Toutes les variantes de modèle du MINI Countryman sont équipées de série d'une boîte mécanique à six rapports adaptée à la perfection à la caractéristique de puissance de chaque moteur et répondant aux exigences spécifiques à remplir par un véhicule de grand prestige de ce segment automobile. En option, une boîte automatique à six rapports, fonction Steptronic et palettes de commande au volant est proposée pour les modèles MINI One Countryman, MINI Cooper Countryman et MINI Cooper S Countryman.

MINI Cooper S Countryman : première de la distribution variable associée à la suralimentation par turbocompresseur et à l'injection directe essence.

Tous les moteurs à essence proposés sur le MINI Countryman sont dotés d'une distribution entièrement variable. Déclinée de la VALVETRONIC mis en œuvre sur les moteurs BMW et unique dans l'environnement concurrentiel du nouveau modèle MINI, cette technologie permettant de gérer la charge du moteur sans étranglement optimise la réactivité du moteur tout en permettant une réduction sensible de la consommation et des émissions. Cette distribution adapte la levée et la durée d'ouverture des soupapes d'admission en quelques fractions de seconde à la puissance demandée. Pour ce faire, l'arbre à cames n'agit pas

directement sur la soupape via un linguet, mais passe par un levier intermédiaire supplémentaire. Le pivot de ce dernier est ajusté en continu par un arbre à excentrique actionné par un servomoteur électrique.

Le MINI Cooper S Countryman est le premier modèle de la marque associant la distribution entièrement variable à la suralimentation par turbocompresseur et à l'injection directe essence. Grâce à cette association sophistiquée, le quatre cylindres de 1,6 litre suralimenté par un turbocompresseur Twin Scroll (double entrée) se vante d'un rapport puissance/consommation inégalé dans cette catégorie de cylindrée. Le moteur atteint sa puissance maximale de 135 kW (184 ch) à un régime de 5 500 tr/mn. Le couple maximal de 240 Newtons-mètres est disponible dès 1 600 tr/mn ; grâce à la fonction overboost, il peut être porté brièvement à 260 Newtons-mètres. Il fournit ainsi un punch supplémentaire pour des accélérations particulièrement fulgurantes. Le MINI Cooper S Countryman abat le zéro à 100 km/h en 7,6 secondes seulement et file à une vitesse maximale de 215 km/h. La consommation de carburant relevée selon le cycle de conduite européen s'élève à 6,3 litres aux 100 kilomètres pour des rejets de CO₂ de 146 grammes par kilomètre.

MINI Cooper Countryman et MINI One Countryman : tempérament sportif et efficacité exemplaire.

La distribution entièrement variable contribue aussi au débit de puissance dynamique et à l'exploitation efficace du carburant sur le 1,6 litre atmosphérique animant le MINI Cooper Countryman. Ce moteur atteint sa puissance maximale de 90 kW (122 ch) à 6 000 tr/mn et il délivre son couple maximal de 160 Newtons-mètres à un régime de 4 250 tr/mn. Départ arrêté, le MINI Cooper Countryman passe en 10,5 secondes à 100 km/h et atteint une vitesse maximale de 190 km/h. Selon le cycle de conduite européen, il consomme 6,1 litres aux 100 kilomètres et émet 142 grammes de CO₂ par kilomètre.

Fort de 72 kW (98 ch) à 6 000 tr/mn, le moteur de 1,6 litre équipant le MINI One Countryman reprend le rôle de variante fouguese d'accès à la gamme. Son couple culmine à 153 Newtons-mètres et est disponible à un régime de 3 000 tr/mn. Le MINI One Countryman demande 12,7 secondes pour parcourir le zéro à 100 km/h et il atteint une vitesse maximale de 175 km/h. La consommation moyenne relevée selon le cycle de conduite européen s'établit à 5,9 litres aux 100 kilomètres pour des émissions de CO₂ de 137 grammes par kilomètre.

MINI Cooper D Countryman et MINI One D Countryman équipés de nouveaux moteurs turbodiesel.

Débit de puissance spontané, velouté hors pair et une consommation de carburant exemplaire – voilà ce qui caractérise les turbodiesels de la nouvelle génération proposés sur le MINI Countryman. Les quatre cylindres de 1,6 litre témoignent de l'excellent savoir-faire des motoristes de BMW Group. Ils disposent d'une injection directe selon le principe de la rampe commune ainsi que d'un turbocompresseur à géométrie variable de la turbine assurant un débit de puissance optimal sur toute la plage des régimes. Ultralégères grâce à leur conception en aluminium, les nouvelles mécaniques fixent aussi les références dans le domaine de l'acoustique moteur dans le segment automobile du MINI Countryman.

Le potentiel du nouveau turbodiesel se révèle de manière particulièrement impressionnante sur le MINI Cooper D Countryman. Une puissance maximale de 82 kW (112 ch) à 4 000 tr/mn et un couple maximal de 270 Newtons-mètres à 1 750 tr/mn lui assurent des accélérations impétueuses et un débit de puissance souverain. Le MINI Cooper D Countryman se contente de 10,9 secondes pour passer de 0 à 100 km/h et file à une vitesse maximale de 180 km/h. Sa consommation moyenne, soit 4,4 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen, impressionne tout autant que les rejets de CO₂ de 116 grammes par kilomètre seulement.

Le MINI One D Countryman se met en scène comme variante la plus sobre du nouveau modèle MINI. Son diesel turbocompressé délivre 66 kW (90 ch) à 4 000 tr/mn. Son couple maximal de 215 Newtons-mètres est disponible dès 1 750 tr/mn. Le MINI One D Countryman parcourt le zéro à 100 km/h en 13,2 secondes, sa vitesse maximale s'établit à 170 km/h. La consommation moyenne de 4,3 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et les émissions de CO₂ de 113 grammes par kilomètre fixent les repères dans la concurrence. La dotation standard du MINI Cooper D Countryman et du MINI One D Countryman comprend un filtre à particules ainsi qu'un catalyseur à oxydation.

Liaisons au sol de conception nouvelle : la meilleure maniabilité aussi dans le segment du MINI Countryman.

La position d'exception que le MINI Countryman occupe dans son segment de marché découle aussi du comportement routier typique de la marque qui n'est pas sans évoquer les qualités d'un kart. Les liaisons au sol de la MINI, dont la technique a été perfectionnée pour le nouveau modèle crossover, convertissent en toute sécurité et souveraineté le potentiel des moteurs particulièrement puissants en une agilité exemplaire. Grâce à sa maniabilité précise et résolument

sportive et à son excellent agrément de conduite, le MINI Countryman se démarque nettement de la concurrence misant sur des concepts automobiles comparables.

L'essieu avant fait appel à des jambes McPherson et à des triangles obliques matricés. Cette conception assure une excellente maîtrise du plan de roues et fait que, même sous forte accélération ou dans les virages pris à vive allure, les influences de la transmission ne remontent pas dans le volant. L'essieu arrière multibras du MINI Countryman, qui met à profit la compétence de développement de BMW Group en matière de liaisons au sol, est conçu tant pour la traction que pour la transmission intégrale. Les barres antiroulis sur l'essieu avant et arrière minimisent la tendance au roulis de la carrosserie et apportent ainsi une contribution supplémentaire au comportement routier agile et sûr.

Le train de roulement du MINI Cooper S Countryman bénéficie d'un tarage encore plus sportif que les autres variantes de modèles. En option, toutes les variantes du MINI Countryman peuvent de plus être équipées d'un châssis sport comprenant aussi un surbaissement du véhicule de 10 millimètres.

La direction assistée électromécanique EPS (Electrical Power Steering), de série sur toutes les variantes de modèle, contribue grandement à la maniabilité du MINI Countryman, maniabilité caractéristique de la marque. La dotation standard comprend de plus l'aide à la conduite DSC (Contrôle dynamique de la stabilité). Ses fonctionnalités incluent entre autres le système antiblocage ABS, le répartiteur électronique de la force de freinage EBD, le Contrôle du freinage en courbe CBC, un assistant au freinage et un assistant au démarrage en côte. Le mode DTC, qui autorise un patinage contrôlé aux roues motrices et facilite ainsi le démarrage sur du sable meuble ou dans de la neige profonde, est proposé en série sur le MINI Cooper S Countryman ainsi qu'en association avec la transmission intégrale ALL4 et en option sur toutes les autres variantes de modèle. Lorsque le Contrôle dynamique de la stabilité est désactivé (mode DSC Off), une fonction de blocage à pilotage électronique du différentiel sur l'essieu avant assure qu'une roue motrice qui se met à patiner dans des virages serrés est freinée de manière ciblée et appropriée. Le système appelé Electronic Differential Lock Control (EDLC) favorise ainsi la progression du véhicule sans impact négatif sur son comportement propre.

En dotation standard, le MINI Cooper S Countryman chausse des roues en alliage léger de 17 pouces. Les MINI Cooper Countryman et MINI Cooper D Countryman évoluent en série sur des roues en alliage léger de 16 pouces proposées en deux variantes de style exclusives. Le MINI One Countryman et le MINI One D Countryman sont équipés de roues en acier de 16 pouces.

En option, toutes les variantes de modèle peuvent recevoir des jantes de 18 pouces. De plus, la gamme des accessoires comprend des roues supplémentaires au format 19 pouces conférant un look encore plus sportif au MINI Countryman.

MINI ALL4 : joie de conduire accrue aussi en dehors des sentiers battus.

En option, le client peut choisir le MINI Cooper S Countryman et le MINI Cooper D Countryman avec la transmission intégrale permanente MINI ALL4. Le système qui repose sur un différentiel central à fonctionnement électromagnétique, gère la répartition du couple entre l'essieu avant et l'essieu arrière de manière entièrement variable. En association avec la garde au sol accrue, la transmission intégrale réunit des conditions idéales pour faire aussi vivre la joie au volant distinguant toute MINI en dehors des rubans d'asphalte. De plus, la transmission MINI ALL4 augmente sensiblement le potentiel dynamique du véhicule et affine le comportement routier magistral surtout dans des situations délicates.

Dans les situations de conduite normales, jusqu'à 50 pour cent du couple sont envoyés à l'essieu arrière, cette part pouvant passer à 100 pour cent dans des situations extrêmes, sur du verglas ou de la neige par exemple. Cette répartition du couple entre l'avant et l'arrière en fonction des besoins optimise l'efficacité du crossover signé MINI. L'électronique de régulation du système MINI ALL4 étant pour la première fois intégrée directement dans le boîtier électronique du DSC, les temps de réaction descendent en dessous d'un dixième de seconde. Il est ainsi possible de répondre avec une répartition toujours optimale du couple à des exigences dynamiques changeantes. Il en résulte une agilité maximale tout en assurant les qualités routières absolument sûres et, donc, typiques de MINI. Vu sa gestion proactive, le système MINI ALL4 évite que les roues se mettent à patiner grâce à la répartition du couple en fonction de la situation donnée. Le conducteur bénéficie ainsi non seulement d'avantages dynamiques, mais en même temps d'un gain de confort sensible.

Le MINI Cooper S Countryman à transmission intégrale ALL4 évolue sur des pneus de dimensions 205/50 R17 qui, réalisés selon la technologie runflat, se distinguent par de vastes qualités de roulage à plat. Ces pneus sont disponibles en option pour tous les autres modèles. Toutes les roues de 18 pouces proposées en option chaussent également des pneus runflat. Les deux modèles à transmission ALL4 bénéficient par ailleurs d'un tarage spécifique du train de roulement. Avec le logement raffiné du couple conique et de l'arbre à cardan, y

compris un amortisseur de vibrations intérieur, il a été possible d'assurer que les variantes toutes roues motrices du MINI Countryman offrent le même agrément dynamique et acoustique que les versions de modèle à traction.

Concept de sécurité sans faille se distinguant par une structure de carrosserie rigide en torsion et six airbags.

Quant au comportement en cas de collision, les MINI Countryman à traction et ceux à transmission intégrale ne présentent pas non plus de différences. Un arbre de transmission d'un nouveau type a été développé à cet effet. Il se compose de deux éléments qui se déplacent l'un dans l'autre en cas de collision et peuvent ainsi absorber de l'énergie libérée par l'impact. La structure de la carrosserie du MINI Countryman est également conçue de sorte à assurer une protection maximale aux occupants en cas de choc. Des structures porteuses hautement résistantes, des zones de déformation contrôlée définies avec précision ainsi qu'un habitacle des plus résistants contribuent à protéger les occupants du véhicule de l'énergie libérée dans l'impact.

Des systèmes de retenue efficaces gérés par une électronique sécuritaire centrale sont mis en œuvre à bord du véhicule. Grâce à ses satellites décentralisés, le système de gestion interconnecté des airbags permet de détecter toute collision avec une grande précision et d'assurer l'activation rapide et ciblée des systèmes de retenue. La dotation standard du MINI Countryman comprend des airbags frontaux et latéraux ainsi que des airbags rideaux protégeant les occupants avant et arrière. Tous les sièges sont équipés de ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique, complétées par des prétensionneurs de sangles et des limiteurs d'effort des sangles sur les places avant. Des fixations ISOFIX pour sièges enfants sont mises à disposition sur les places arrière.

Dotation standard bien nantie, de multiples possibilités de personnalisation.

La dotation standard du MINI Countryman inclut, entre autres, une climatisation, le MINI Center Rail ainsi qu'une chaîne audio avec lecteur CD. S'y ajoute toute une gamme d'options et d'accessoires spécifiques à ce modèle qui permet de configurer le nouveau modèle dans tous ses détails, à la manière MINI, selon les besoins personnels. Elle propose entre autres des chaînes audio et systèmes de navigation haut de gamme ainsi que des interfaces pour la téléphonie mobile permettant même l'intégration totale de l'Apple iPhone et d'autres smartphones. Un éclairage directionnel adaptatif est disponible en association avec les phares au xénon optionnels. Asservi à l'angle de braquage, il adapte l'orientation des phares au tracé de chaque virage. Également au choix : un grand toit

panoramique, un pare-brise chauffant, un dispositif d'attelage, un châssis sport comprenant le surbaissement du véhicule de 10 millimètres ainsi que des composants John Cooper Works Performance.

Le MINI Countryman : nouveau concept automobile, nouvelles possibilités d'utilisation, sensations MINI typiques.

Avec son design original, ses fonctionnalités élargies, ses liaisons au sol ultramodernes et ses moteurs de conception nouvelle, le MINI Countryman marie les émotions typiques distillées par la marque avec une grande rationalité. Le nouveau MINI Countryman s'engage dans de nouvelles voies en faisant rimer les traits classiques de la marque avec les qualités d'un Sports Activity Vehicle moderne. L'agilité légendaire de MINI et un agrément de conduite accru convergent pour faire découvrir des sensations de conduite uniques en leur genre.

Quatrième modèle de la marque et premier modèle de grand prestige de son type, le MINI Countryman fait œuvre de pionnier à plus d'un égard. Il permet à de nouveaux groupes cibles de goûter aux sensations MINI caractéristiques. En même temps, il transpose un design individuel et une joie au volant grisante à un segment automobile devant répondre à des exigences accrues en matière d'habitabilité et de place, de polyvalence et d'agrément de conduite. De nouvelles perspectives s'ouvrent ainsi aussi à la marque MINI. En étoffant sa gamme de modèles, elle témoigne une fois de plus et plus que jamais de sa faculté de grandir avec les exigences de la communauté de ses adeptes tout en restant fidèle à elle-même. Le MINI Countryman confère à la marque de nouvelles facettes fascinantes qui trouvent toute leur expression dans une silhouette novatrice.



MINI Cooper S Countryman.

(Valeurs provisoires, situation : janvier 2010. Valeurs entre parenthèses pour les versions à boîte automatique)

Carrosserie		MINI Cooper S Countryman	
Nombre de portes/ de places		5 / 4 (5)	
Longueur/ largeur/ hauteur (à vide)	mm	4108 / 1789 / 1561	
Empattement	mm	2595	
Voie AV/AR	mm	1525 / 1551	
Diamètre de braquage	m	11,6	
Capacité réservoir	env. l	47	
Système de refroidissement, chauffage compris		l	
Huile moteur		l	
Huile de B.V., couple conique compris		remplissage à vie	
Poids à vide selon DIN/UE	kg	1310 / 1385 (1330 / 1405)	
Charge utile selon DIN	kg	470	
PTMA	kg	1780 (1800)	
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	960 / 855 (980 / 855)	
Poids remorquable autorisé			
freiné (12%) / non freiné	kg	750 / 500	
Charge autorisée sur toit/ crochet d'attelage	kg	75 / 75	
Volume du coffre	l	350 / 442 / 1170	
Coeff. de traînée cx / surface frontale S / maître-	- / m ² / m ²	0,36 / 2,35 / 0,85	
Moteur			
Type/ nbre de cylindres/ de soupapes par cylindre		en ligne / 4 / 4	
Gestion moteur		MEVD 17.2.2	
Cylindrée	cm ³	1598	
Alésage/ course	mm	77,0 / 85,8	
Rapport volumétrique	/1	10,5	
Carburant	RON	91 à 98	
Puissance	kW/ch	135 / 184	
à un régime de	tr/mn	5500	
Couple (avec overboost)	Nm	240 (260)	
à un régime de	tr/mn	1600	
Système électrique			
Capacité batterie/ position	Ah / -	55 (46) / compartiment moteur	
Puissance alternateur	A	150 (120)	
Train de roulement			
Suspension AV		essieu monoarticulé à jambes de suspension McPherson, effet	
Suspension AR		essieu multibras à bras longitudinaux de construction légère en aluminium	
Freins AV		disque ventilé	
Diamètre	mm	307 x 24	
Freins AR		disque	
Diamètre	mm	280 x 10	
Systèmes d'aide à la conduite		Système de freinage hydraulique à 2 circuits avec système antiblocage (ABS), répartiteur électronique de la puissance de freinage (EBD) et Contrôle du freinage en courbe (CBC) ; Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) avec assistant au freinage, assistant au démarrage en côte, Contrôle de traction dynamique (DTC) et Electronic Differential Lock Control (EDLC). Frein à main agissant sur les roues arrière par voie mécanique	
Direction		à assistance électrique (EPS) ; 2,4 tours de volant de butée à butée	
Démultiplication totale direction	/1	14,1	
Type de B.V.		mécanique à 6 rapports (automatique à 6 rapports)	
Démultiplication B.V.	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)
Marche AR	/1	3,231 (3,193)	
Rapport de pont	/1	3,706 (3,683)	
Pneumatiques		205/55 R17 91V RSC	
Jantes		7J x 17 alliage léger	
Performances routières			
Rapport poids/puissance selon DIN	kg / kW	9,7 (9,9)	
Puissance au litre	kW / l	84,5	
Accélération	0 à 100 km/h	s	7,6 (7,8)
	0 à 1000 m	s	28,2 (28,6)
Reprise en 4 ^e / 5 ^e	80 à 120 km/h	s	6,8 / 8,6
Vitesse maxi.	km / h	215 (213)	
Consommation (cycle européen)			
Cycle urbain ECE	l / 100 km		
Cycle extra-urbain EUDC	l / 100 km		
Moyenne ECE+EUDC	l / 100 km	6,3 (7,1)	
CO ₂	g / km	146 (166)	
Divers			
Norme antipollution respectée		Euro 5	
Garde au sol (à vide)	mm	149	

MINI Cooper S Countryman ALL4.

(Valeurs provisoires, situation : janvier 2010. Valeurs entre parenthèses pour les versions à boîte automatique)

Carrosserie		MINI Cooper S Countryman	
Nombre de portes/ de places		5 / 4 (5)	
Longueur/ largeur/ hauteur (à vide)	mm	4108 / 1789 / 1561	
Empattement	mm	2595	
Voie AV/AR	mm	1525 / 1551	
Diamètre de braquage	m	11,6	
Capacité réservoir	env. l	47	
Système de refroidissement, chauffage compris			
Huile moteur	l		
Huile de B.V., couple conique compris	l	remplissage à vie	
Poids à vide selon DIN/UE	kg	1375 / 1450 (1395 / 1470)	
Charge utile selon DIN	kg	460	
PTMA	kg	1835 (1855)	
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	980 / 895 (1000 / 895)	
Poids remorquable autorisé			
freiné (12%) / non freiné	kg	750 / 500	
Charge autorisée sur toit/ crochet d'attelage	kg	75 / 75	
Volume du coffre	l	350 / 442 / 1170	
Coeff. de traînée cx / surface frontale S / maître-	- / m ² / m ²	0,37 / 2,35 / 0,87	
Moteur			
Type/ nbre de cylindres/ de soupapes par cylindre		en ligne / 4 / 4	
Gestion moteur		MEVD 17.2.2	
Cylindrée	cm ³	1598	
Alésage/ course	mm	77,0 / 85,8	
Rapport volumétrique	/1	10,5	
Carburant	RON	91 à 98	
Puissance	kW/ch	135 / 184	
à un régime de	tr/mn	5500	
Couple (avec overboost)	Nm	240 (260)	
à un régime de	tr/mn	1600	
Système électrique			
Capacité batterie/ position	Ah / -	55 (46) / compartiment moteur	
Puissance alternateur	A	150 (120)	
Train de roulement			
Suspension AV		essieu monoarticulé à jambes de suspension McPherson, effet	
Suspension AR		essieu multibras à bras longitudinaux de construction légère en aluminium	
Freins AV		disque ventilé	
Diamètre	mm	307 x 24	
Freins AR		disque	
Diamètre	mm	280 x 10	
Systèmes d'aide à la conduite		Système de freinage hydraulique à 2 circuits avec système antiblocage (ABS), répartiteur électronique de la puissance de freinage (EBD) et Contrôle du freinage en courbe (CBC) ; Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) avec assistant au freinage, assistant au démarrage en côte, Contrôle de traction dynamique (DTC) et Electronic Differential Lock Control (EDLC) ; boîtier DSC à électronique de régulation intégrée pour le système de transmission intégrale MINI ALL4. Frein à main agissant sur les roues arrière par voie mécanique	
Direction		à assistance électrique (EPS) ; 2,4 tours de volant de butée à butée	
Démultiplication totale direction	/1	14,1	
Type de B.V.		mécanique à 6 rapports (automatique à 6 rapports)	
Démultiplication B.V.	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)
Marche AR	/1	3,231 (3,193)	
Rapport de pont	/1	3,706 (3,683)	
Pneumatiques		205/55 R17 91V RSC	
Jantes		7J x 17 alliage léger	
Performances routières			
Rapport poids/puissance selon DIN	kg / kW	10,2 (10,3)	
Puissance au litre	kW/l	84,5	
Accélération	0 à 100 km/h	s	
	0 à 1000 m	s	
Reprise en 4 ^e / 5 ^e	80 à 120 km/h	s	
Vitesse maxi.	km / h	209 (208)	
Consommation (cycle européen)			
Cycle urbain ECE	l / 100 km		
Cycle extra-urbain EUDC	l / 100 km		
Moyenne ECE+EUDC	l / 100 km	6,7 (7,6)	
CO ₂	g / km	157 (178)	
Divers			
Norme antipollution respectée		Euro 5	
Garde au sol (à vide)	mm	149	

MINI One Countryman, MINI Cooper Countryman.

(Valeurs provisoires, situation : janvier 2010. Valeurs entre parenthèses pour les versions à boîte automatique)

Carrosserie		MINI One Countryman	MINI Cooper Countryman
Nombre de portes/ de places		5 / 4 (5)	5 / 4 (5)
Longueur/ largeur/ hauteur (à vide)	mm	4097 / 1789 / 1561	4097 / 1789 / 1561
Empattement	mm	2595	2595
Voie AV/AR	mm	1534 / 1559	1534 / 1559
Diamètre de braquage	m	11,6	11,6
Capacité réservoir	env. l	47	47
Système de refroidissement, chauffage compris			
Huile moteur	l		
Huile de B.V., couple conique compris	l	remplissage à vie	remplissage à vie
Poids à vide selon DIN/UE	kg	1260 / 1335 (1290 / 1365)	1260 / 1335 (1290 / 1365)
Charge utile selon DIN	kg	470	470
PTMA	kg	1730 (1760)	1730 (1760)
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	935 / 855 (965 / 855)	930 / 855 (960 / 855)
Poids remorquable autorisé freiné (12%) / non freiné	kg	-	-
Charge autorisée sur toit/ crochet d'attelage	kg	75 / -	75 / -
Volume du coffre	l	350 / 442 / 1170	350 / 442 / 1170
Coeff. de traînée cx / surface frontale S / maître-	- / m ² / m ²	0,37 / 2,35 / 0,87	0,36 / 2,35 / 0,85
Moteur			
Type/ nbre de cylindres/ de soupapes par cylindre		en ligne / 4 / 4	en ligne / 4 / 4
Gestion moteur		MEV 17,2.2	MEV 17,2.2
Cylindrée	cm ³	1598	1598
Alésage/ course	mm	77 / 85,8	77 / 85,8
Rapport volumétrique	/1	11,0	11,0
Carburant	RON	91à 98	91à 98
Puissance	kW/ch	72 / 98	90 / 122
à un régime de	tr/mn	6000	6000
Couple (avec overboost)	Nm	153	160
à un régime de	tr/mn	3000	4250
Système électrique			
Capacité batterie/ position	Ah / -	55 (46) / compartiment moteur	55 (46) / compartiment moteur
Puissance alternateur	A	150 (120)	150 (120)
Train de roulement			
Suspension AV		essieu monoarticulé à jambes de suspension McPherson, effet	
Suspension AR		essieu multibras à bras longitudinaux de construction légère en aluminium	
Freins AV		disque ventilé	
Diamètre	mm	294 x 22	294 x 22
Freins AR		disque	
Diamètre	mm	280 x 10	280 x 10
Systèmes d'aide à la conduite		Système de freinage hydraulique à 2 circuits avec système antiblocage (ABS), répartiteur électronique de la puissance de freinage (EBD) et Contrôle du freinage en courbe (CBC) ; Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) avec assistant au freinage et assistant au démarrage en côte ; en option : Contrôle de traction dynamique (DTC) et Electronic Differential Lock Control (EDLC). Frein à main agissant sur les roues arrière par voie mécanique	
Direction		à assistance électrique (EPS) ; 2,4 tours de volant de butée à butée	
Démultiplication totale direction	/1	14,1	14,1
Type de B.V.		mécanique à 6 rapports (automatique à 6 rapports)	
Démultiplication B.V.	I	/1	3,214 (4,148)
	II	/1	1,792 (2,370)
	III	/1	1,194 (1,556)
	IV	/1	0,914 (1,155)
	V	/1	0,784 (0,859)
	VI	/1	0,683 (0,686)
Marche AR	/1	3,143 (3,394)	3,143 (3,394)
Rapport de pont	/1	4,353 (4,643)	4,722 (4,643)
Pneumatiques		205/60 R16 92H	205/60 R16 92H
Jantes		6,5J x 16 acier	6,5J x 16 alliage léger
Performances routières			
Rapport poids/puissance selon DIN	kg / kW	17,5 (17,9)	14,0 (14,3)
Puissance au litre	kW / l	45,1	56,3
Accélération	0 à 100 km/h	12,7 (13,7)	10,5 (11,7)
	0 à 1000 m	33,9 (35,3)	32,1 (33,5)
Reprise en 4 ^e / 5 ^e	80 à 120 km/h	14,2 / 18,2	11,8 / 14,9
Vitesse maxi.	km / h	175 (168)	190 (182)
Consommation (cycle européen)			
Cycle urbain ECE	l / 100 km		
Cycle extra-urbain EUDC	l / 100 km		
Moyenne ECE+EUDC	l / 100 km	5,9 (7,2)	6,1 (7,1)
CO ₂	g / km	137 (167)	142 (167)
Divers			
Norme antipollution respectée		Euro 5	Euro 5
Garde au sol (à vide)	mm	149	149

MINI Cooper D Countryman ALL4.

(Valeurs provisoires, situation : janvier 2010.)

Carrosserie		MINI Cooper D Countryman
Nombre de portes/ de places		5 / 4 (5)
Longueur/ largeur/ hauteur (à vide)	mm	4097 / 1789 / 1561
Empattement	mm	2595
Voie AV/AR	mm	1534 / 1559
Diamètre de braquage	m	11,6
Capacité réservoir	env. l	47
Système de refroidissement, chauffage compris	l	
Huile moteur	l	
Huile de B.V., couple conique compris	l	remplissage à vie
Poids à vide selon DIN/UE	kg	1375 / 1450
Charge utile selon DIN	kg	470
PTMA	kg	1845
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1010 / 890
Poids remorquable autorisé freiné (12%) / non freiné	kg	750 / 500
Charge autorisée sur toit/ crochet d'attelage	kg	75 / 75
Volume du coffre	l	350 / 442 / 1170
Coeff. de traînée cx / surface frontale S / maître-	- / m ² / m ²	0,36 / 2,35 / 0,85
Moteur		
Type/ nbre de cylindres/ de soupapes par cylindre		en ligne / 4 / 4
Gestion moteur		DDE 7.0
Cylindrée	cm ³	1598
Alésage/ course	mm	78 / 83,6
Rapport volumétrique	/1	16,5
Carburant	RON	gazole
Puissance	kW/ch	82 / 112
à un régime de	tr/mn	4000
Couple (avec overboost)	Nm	270
à un régime de	tr/mn	1750
Système électrique		
Capacité batterie/ position	Ah / -	70 / compartiment moteur
Puissance alternateur	A	150
Train de roulement		
Suspension AV		essieu monoarticulé à jambes de suspension McPherson, effet
Suspension AR		essieu multibras à bras longitudinaux de construction légère en aluminium
Freins AV		disque ventilé
Diamètre	mm	294 x 22
Freins AR		disque
Diamètre	mm	280 x 10
Systèmes d'aide à la conduite		Système de freinage hydraulique à 2 circuits avec système antiblocage (ABS), répartiteur électronique de la puissance de freinage (EBD) et Contrôle du freinage en courbe (CBC); Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) avec assistant au freinage, assistant au démarrage en côte, Contrôle de traction dynamique (DTC) et Electronic Differential Lock Control (EDLC); boîtier DSC à électronique de régulation intégrée pour le système de transmission intégrale MINI ALL4. Frein à main agissant sur les roues arrière par voie mécanique
Direction		à assistance électrique (EPS); 2,4 tours de volant de butée à butée
Démultiplication totale direction	/1	14,1
Type de B.V.		mécanique à 6 rapports
Démultiplication B.V.	I	/1 3,308
	II	/1 1,870
	III	/1 1,194
	IV	/1 0,872
	V	/1 0,721
	VI	/1 0,596
Marche AR	/1	3,231
Rapport de pont	/1	3,706
Pneumatiques		205/60 R16 92H
Jantes		6,5J x 16 alliage léger
Performances routières		
Rapport poids/puissance selon DIN	kg / kW	16,8
Puissance au litre	kW / l	52,6
Accélération 0 à 100 km/h	s	11,6
0 à 1000 m	s	33,4
Reprise en 4 ^e / 5 ^e 80 à 120 km/h	s	10,9 / 13,1
Vitesse maxi.	km / h	182
Consommation (cycle européen)		
Cycle urbain ECE	l / 100 km	
Cycle extra-urbain EUDC	l / 100 km	
Moyenne ECE+EUDC	l / 100 km	4,6
CO ₂	g / km	121
Divers		
Norme antipollution respectée		Euro 5
Garde au sol (à vide)	mm	149

MINI One D Countryman, MINI Cooper D Countryman.

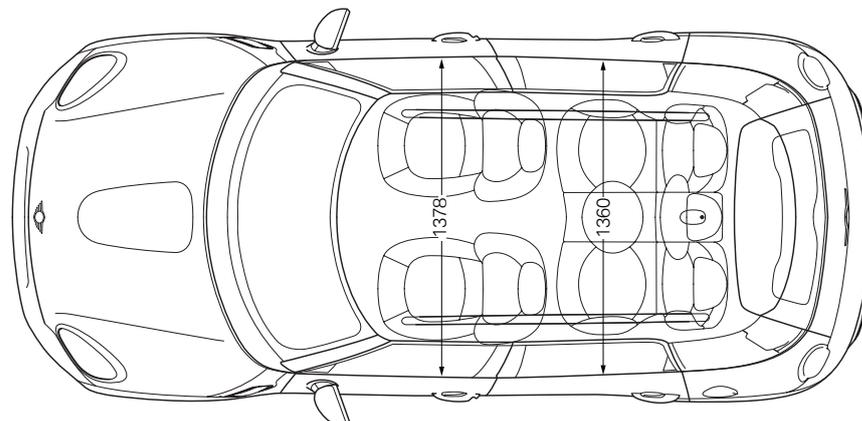
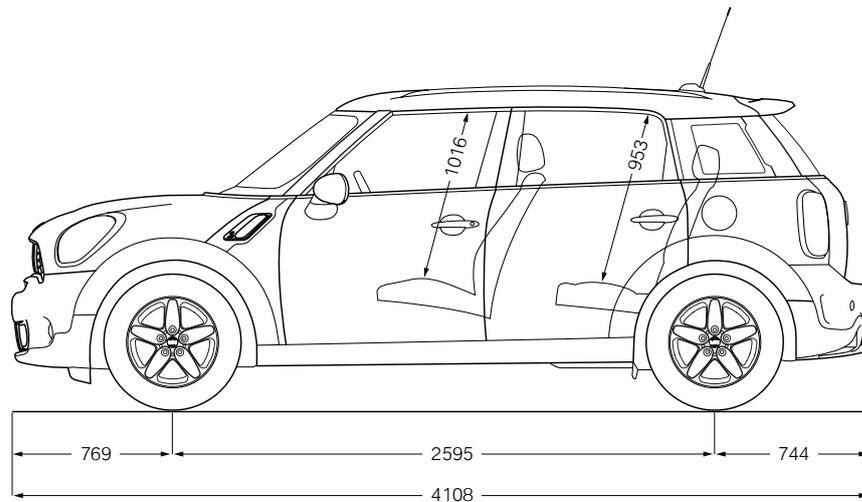
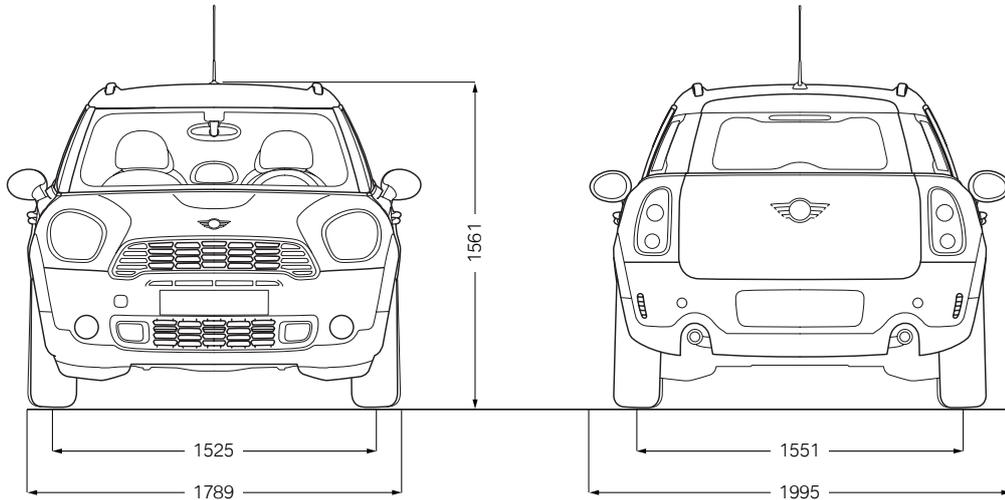
(Valeurs provisoires, situation : janvier 2010)

Carrosserie		MINI One D Countryman	MINI Cooper D Countryman
Nombre de portes/ de places		5 / 4 (5)	5 / 4 (5)
Longueur/ largeur/ hauteur (à vide)	mm	4097 / 1789 / 1561	4097 / 1789 / 1561
Empattement	mm	2595	2595
Voie AV/AR	mm	1534 / 1559	1534 / 1559
Diamètre de braquage	m	11,6	11,6
Capacité réservoir	env. l	47	47
Système de refroidissement, chauffage compris			
Huile moteur	l		
Huile de B.V., couple conique compris	l	remplissage à vie	remplissage à vie
Poids à vide selon DIN/UE	kg	1310 / 1385	1310 / 1385
Charge utile selon DIN	kg	470	470
PTMA	kg	1780	1780
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	995 / 850	985 / 850
Poids remorquable autorisé			
freiné (12%) / non freiné	kg	-	750 / 500
Charge autorisée sur toit/ crochet d'attelage	kg	75 / -	75 / 75
Volume du coffre	l	350 / 442 / 1170	350 / 442 / 1170
Coeff. de traînée cx / surface frontale S / maître-	- / m ² / m ²	0,36 / 2,35 / 0,85	0,36 / 2,35 / 0,85
Moteur			
Type/ nbre de cylindres/ de soupapes par cylindre		en ligne / 4 / 4	en ligne / 4 / 4
Gestion moteur		DDE 7.0	DDE 7.0
Cylindrée	cm ³	1598	1598
Alésage/ course	mm	78 / 83,6	78 / 83,6
Rapport volumétrique	/1	16,5	16,5
Carburant	RON	gazole	gazole
Puissance	kW/ch	66 / 90	82 / 112
à un régime de	tr/mn	4000	4000
Couple (avec overboost)	Nm	215	270
à un régime de	tr/mn	1750	1750
Système électrique			
Capacité batterie/ position	Ah / -	70 / compartiment moteur	70 / compartiment moteur
Puissance alternateur	A	150	150
Train de roulement			
Suspension AV		essieu monoarticulé à jambes de suspension McPherson, effet	
Suspension AR		essieu multibras à bras longitudinaux de construction légère en aluminium	
Freins AV		disque ventilé	
Diamètre	mm	294 x 22	294 x 22
Freins AR		disque	
Diamètre	mm	280 x 10	280 x 10
Systèmes d'aide à la conduite		Système de freinage hydraulique à 2 circuits avec système antiblocage (ABS), répartiteur électronique de la puissance de freinage (EBD) et Contrôle du freinage en courbe (CBC); Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) avec assistant au freinage et assistant au démarrage en côte; en option: Contrôle de traction dynamique (DTC) et Electronic Differential Lock Control (EDLC). Frein à main agissant sur les roues arrière par voie mécanique	
Direction		à assistance électrique (EPS); 2,4 tours de volant de butée à butée	
Démultiplication totale direction	/1	14,1	14,1
Type de B.V.		mécanique à 6 rapports	
Démultiplication B.V.	I	/1	3,308
	II	/1	1,870
	III	/1	1,194
	IV	/1	0,872
	V	/1	0,721
	VI	/1	0,596
Marche AR	/1	3,231	3,231
Rapport de pont	/1	3,706	3,706
Pneumatiques		205/60 R16 92H	205/60 R16 92H
Jantes		6,5J x 16 acier	6,5J x 16 alliage léger
Performances routières			
Rapport poids/puissance selon DIN	kg / kW	19,8	16,0
Puissance au litre	kW / l	42,4	52,6
Accélération	0 à 100 km/h	s	13,2
	0 à 1000 m	s	35,0
Reprise en 4 ^e / 5 ^e	80 à 120 km/h	s	12,8 / 15,9
Vitesse maxi.	km / h	170	180
Consommation (cycle européen)			
Cycle urbain ECE	l / 100 km		
Cycle extra-urbain EUDC	l / 100 km		
Moyenne ECE+EUDC	l / 100 km	4,3	4,4
CO ₂	g / km	113	116
Divers			
Norme antipollution respectée		Euro 5	Euro 5
Garde au sol (à vide)	mm	149	149

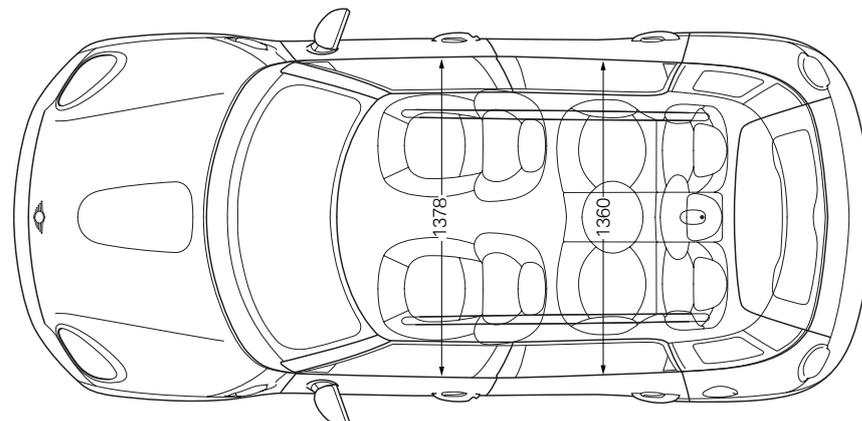
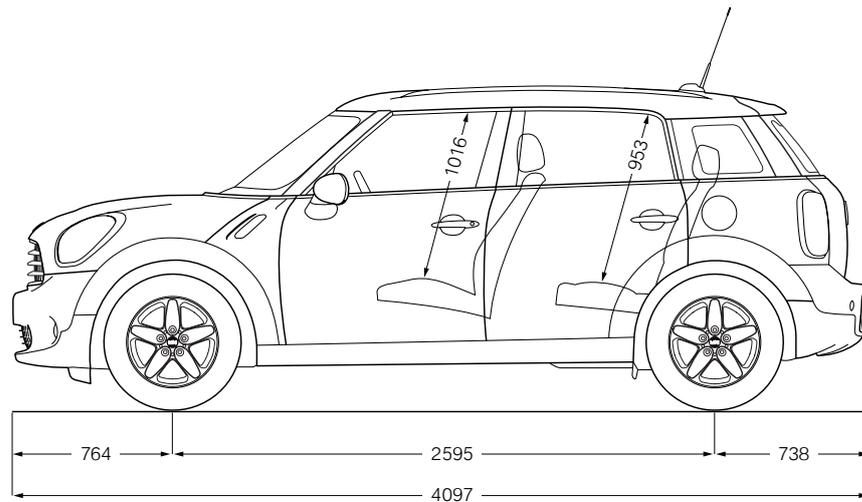
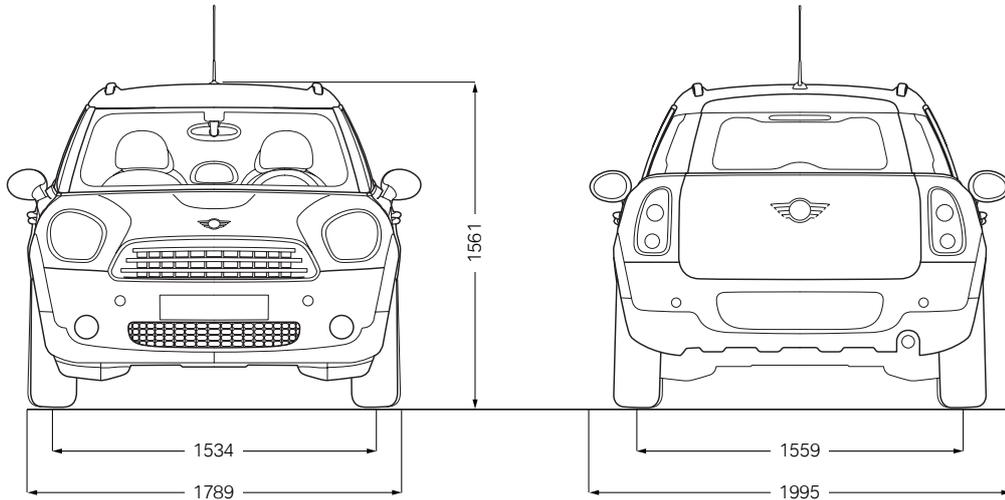
Dimensions extérieure et interieures.



MINI Cooper S Countryman.



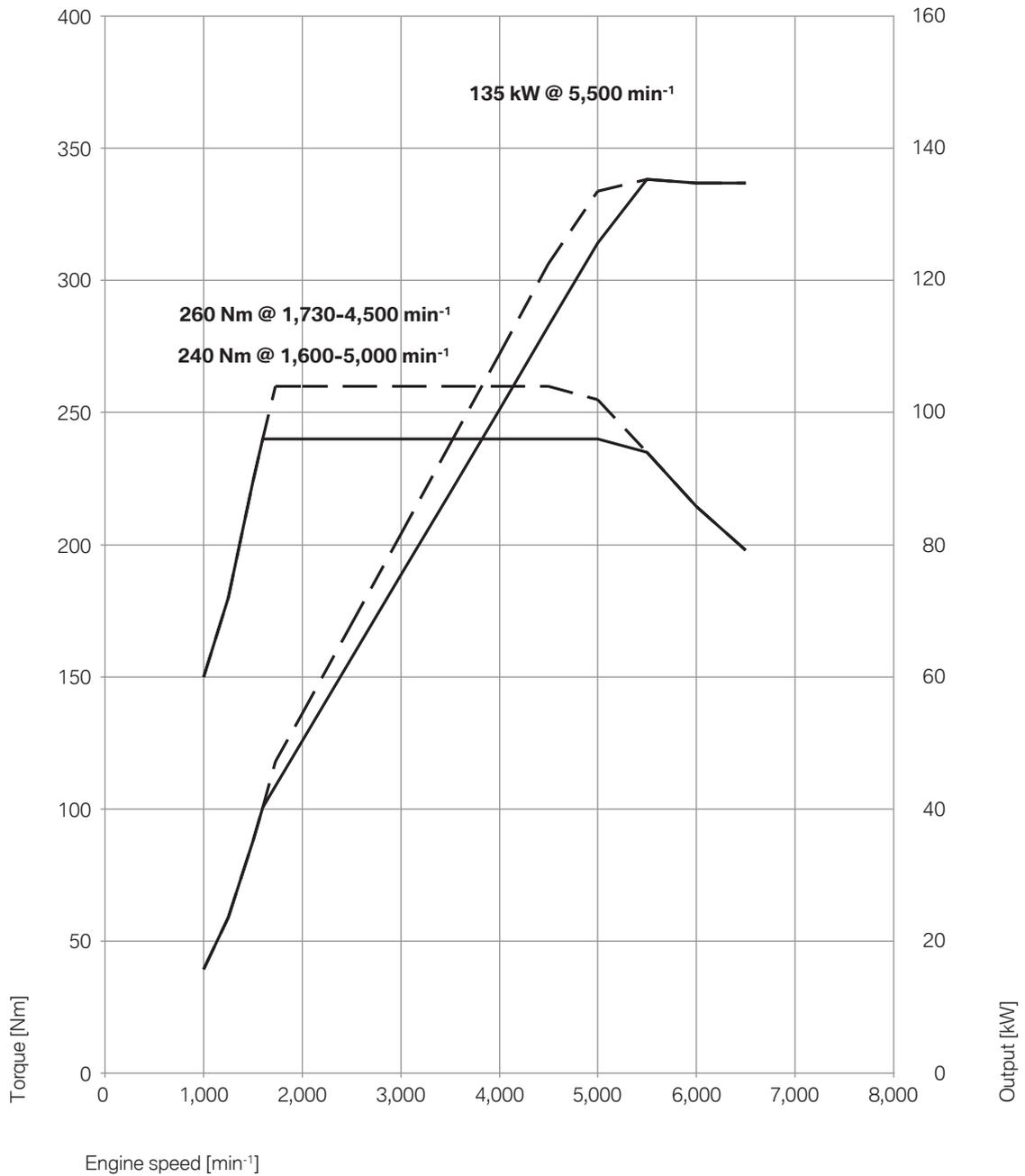
MINI Cooper Countryman.



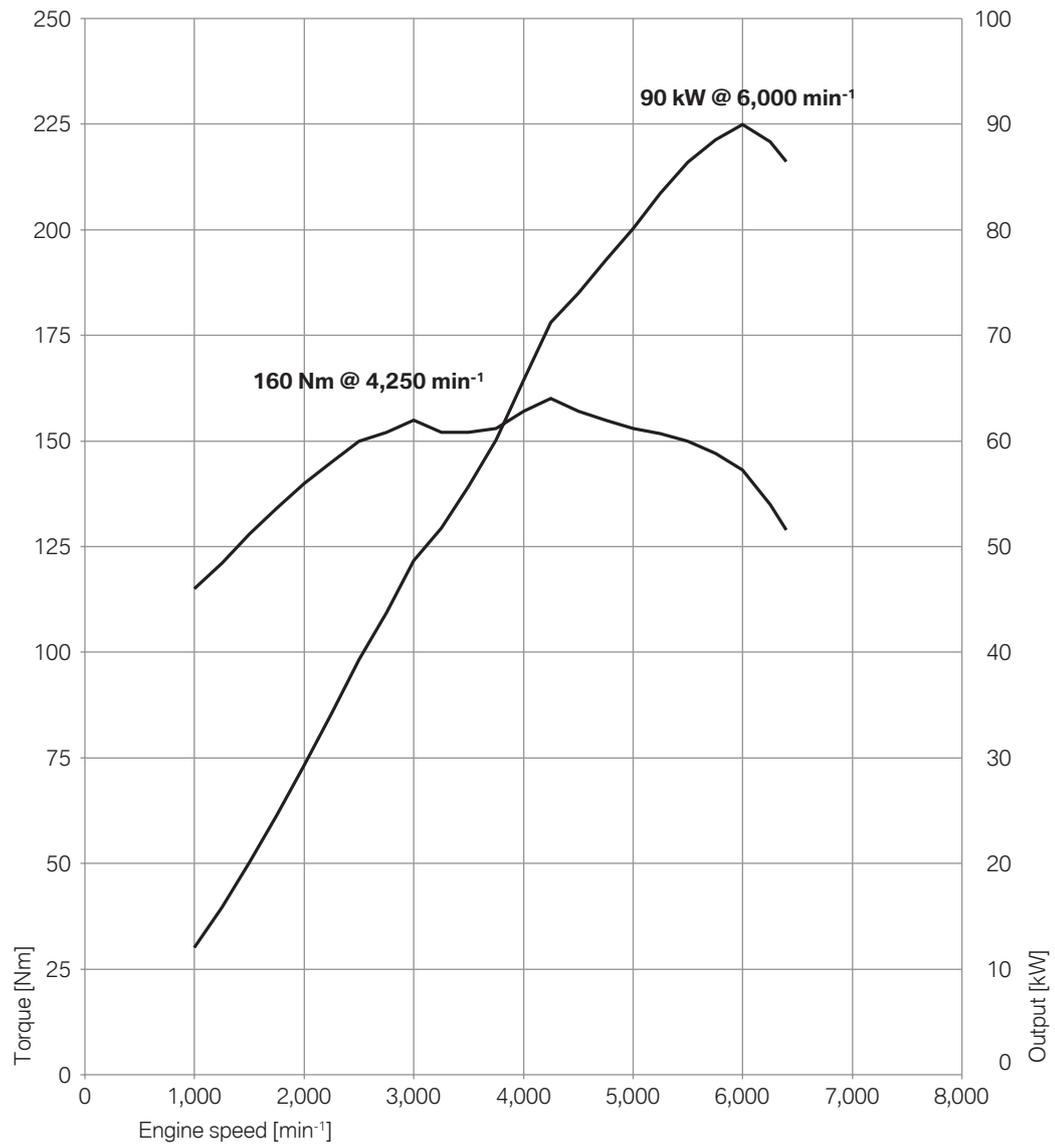
Caractéristiques de puissance et de couple.



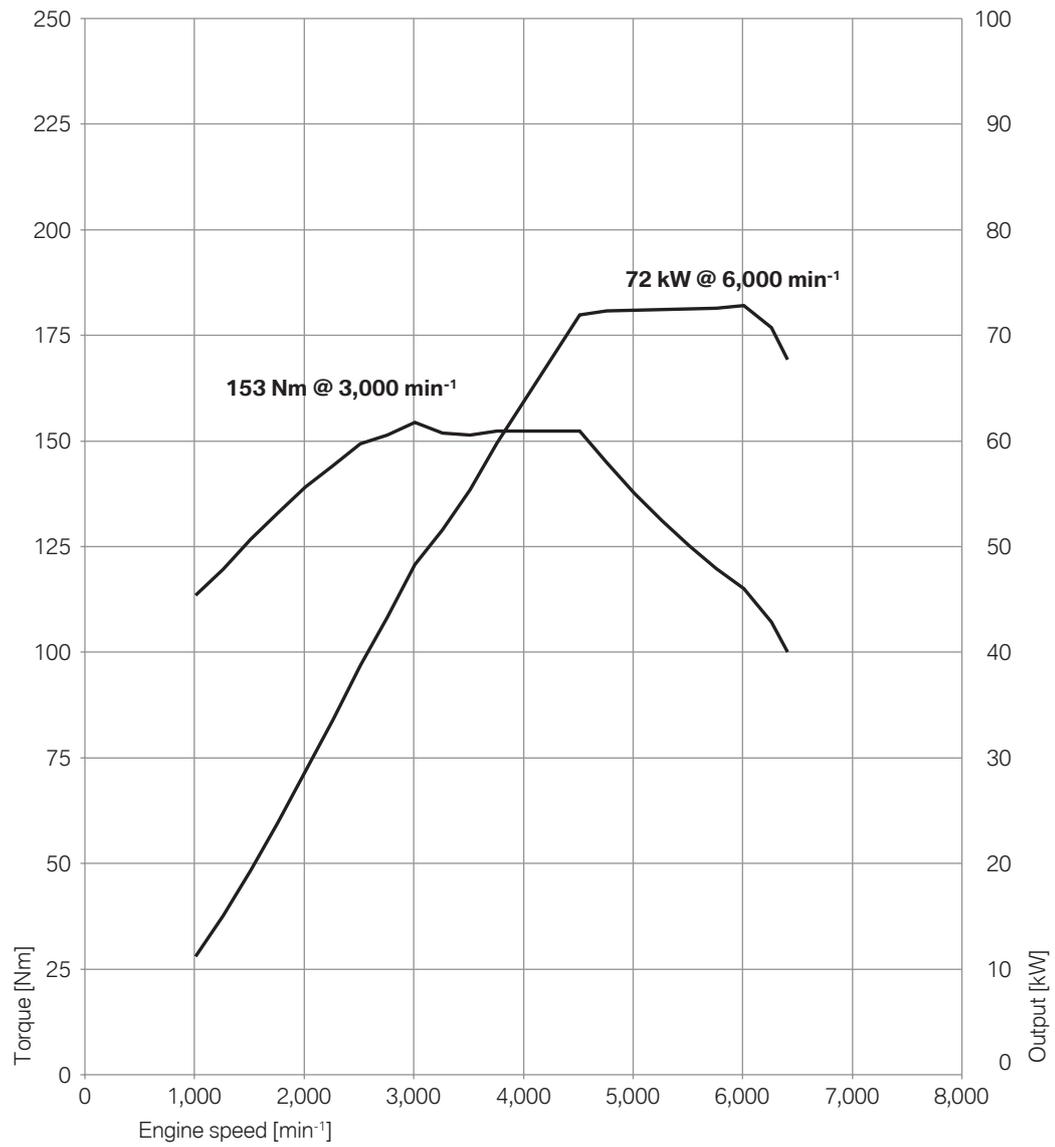
MINI Cooper S Countryman.



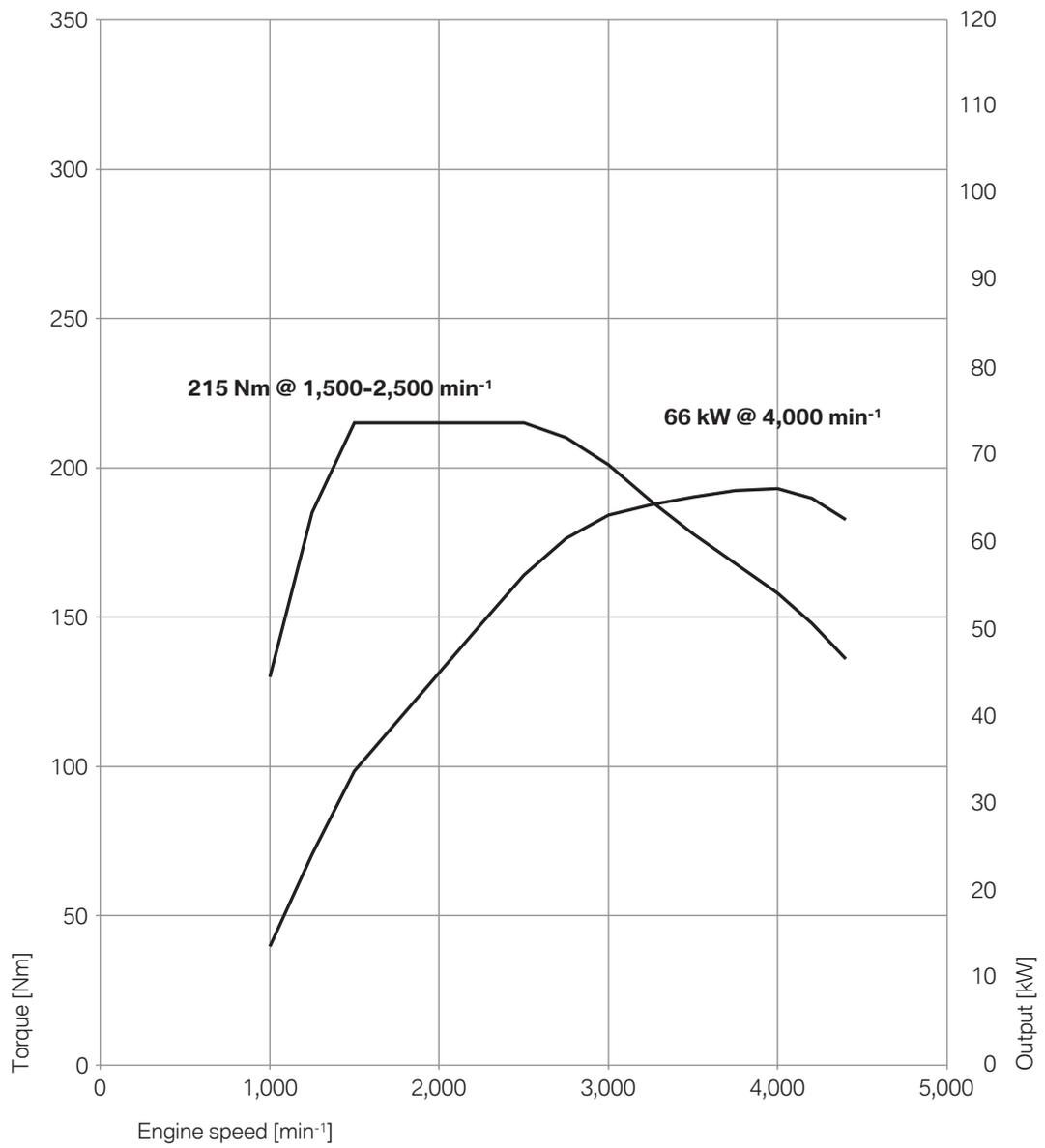
MINI Cooper Countryman.



MINI One Countryman.



MINI Cooper D Countryman.



MINI One D Countryman.

