



Made in Germany

Die neuen Mini-Modelle sind Weltbürger aus England, China und jetzt Deutschland. Wir sind den neuen Mini Countryman SE All4 gefahren – ein Stromer aus Leipzig.

Fotos: Michael Blumenstein

Mini ist der Countyman längst nicht mehr. Dafür bietet er viel Platz – auch für Familien und ist nach wie vor sympathisch.

Dass Mini längst nicht mehr mini ist, ist allen bekannt. Startete der Zwerg 1959 mit 3,05 Meter und bot für die Kurzstrecken Platz für vier Personen, änderte sich das Konzept, seit BMW die Marke übernahm und im Juni 2001 die neue Version auf den Markt brachte. Mit seiner Kürze von knapp 3,65 war er aber noch immer kurz. Auch das ist mittlerweile 23 Jahre her und nach wie vor wächst Mini als Marke und jedes Modell.

Made in Leipzig

Neuestes Mitglied der Familie ist der Mini Countryman, den es als einzigen Mini noch mit Dieselmotor (163 PS) geben wird. Benziner (170/218/300 PS) sind gesetzt und um Elektro-Versionen kommt man nicht mehr drum herum. Mini bietet den Elektro-Countryman in zwei Varianten an: Der kleine mit Frontantrieb und 204 PS sowie den Mini Countryman SE All4 mit Allradantrieb und 313 PS, der stärkste Mini bislang. Letztgenannten konnten wir intensiv bewegen und uns ein erstes Bild vom erstmals in Leipzig gefertigten Mini machen.

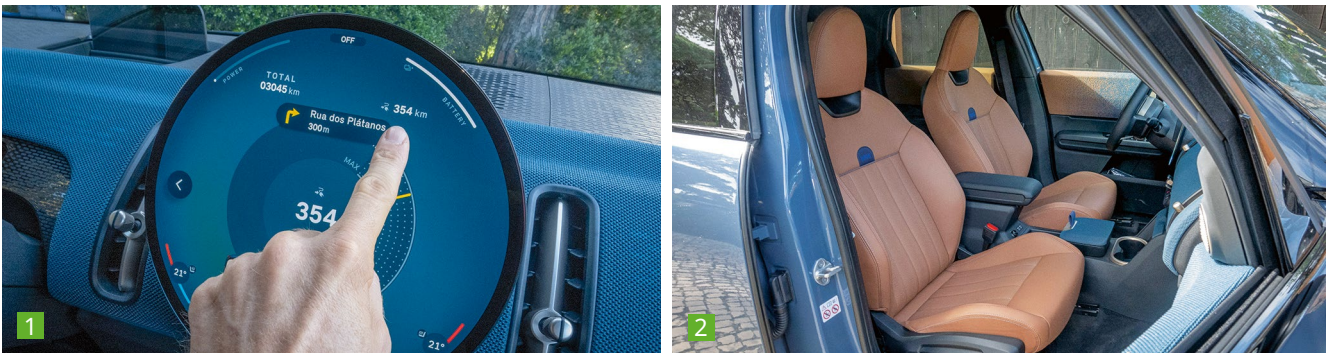
Optisch orientiert er sich deutlich am Vorgänger, auch wenn die Elektrovariante um 15 Zentimeter zulegen.

Laut Pressesprecher war das ganz klar ein Wunsch der Kunden: mehr Platz. Ob sich das auf die Kunden in Europa bezieht oder die „interkontinentalen“, sei mal dahingestellt. Für einen Mini bot auch der alte Countryman viel Platz. Der neue ist nun nicht nur 4,45 Meter lang, sondern auch 1,84 Meter breit (+ 2 Zentimeter) und 1,64 Meter hoch (+ 9 Zentimeter). Der Mini Countryman teilt sich die Technik mit dem BMW iX2 und dem etwas kürzeren BMW iX1. Auch der Radstand ist mit 2,69 Metern identisch.

Das bedeutet auch, dass es innen in alle Richtungen luftig ist. Zudem ist die Übersichtlichkeit ob der steil stehenden Seitenscheiben und der vergleichsweise großen Fensterflächen gut – nach vorn behindern aber – wie sooft – die dicken A-Säulen den Blick beim Abbiegen und Kurvenfahren. Lediglich die an der C-Säule angebrachten Design-Elemente, um den Mini in der Seitenansicht nicht ganz so „sargig“ wirken zu lassen, stören beim Blick über die rechte Schulter. Das in verschiedenen Lackierungen



Das Design bleibt den Mini-Genen treu, die Maße und die Technik beim SE nicht.



1 Die Bedienung des runden Display gelingt recht gut, viele Bereiche sind „drückbar“ und es öffnen sich Funktionen oder weiterführende Inhalte. **2** Die Sitze sind gut, Leder ist tabu, das fühlt man, wenngleich das Imitat gelungen ist.

farblich abgesetzte Dach (Option) wirkt nicht mit jeder Farbe stimmig, daher sind die Optionen im Vergleich zu einem Opel Adam gering. Mittlerweile fast überstrapaziertes Gimmick: Der Union Jack kann nach wie vor im Rücklicht modelliert werden. Wer das nicht möchte, wählt am Infodisplay einfach eine andere LED-Grafik aus – schön, dass man die Wahl hat.

Zwischen den Leuchten öffnet die etwas klobig wirkende Heckklappe und gibt im Normalfall angeblich 460 Liter Kofferraum frei, was bei Blick in den Kofferraum mit kleinem Ladekabelfach im Unterboden als wohlwollend gemessen wirkt. Beim Verbrenner sind es zwei Ebenen, die beladen werden können. Die Rücklehne lässt sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen, in Stufen arretieren und die Rückbank „40 zu 60“ verschieben.

Rund-OLED

Weiter vorn bietet der Mini passgenaue Fahrer- und Beifahrersitze an, die sich gut verstellen lassen. Eine ausziehbare Schenkelaufgabe für Langbeiner gibt es nicht und die Sitzfläche fällt zu kurz aus. Eine hervorragende Sitzposition dürfte sich aber dennoch für viele Fahrer ergeben. Als echter Nachteil sind auch hier die wenig verstellbaren Kopfstützen anzumerken und die nicht vorhandenen Gurthöhenverstellung – beides kann passen, tut es aber nicht bei jedem.

Als Besonderheit gibt es das angeblich erste Rund-OLE-Display (organic light emitting diode) in einem Pkw. Und in der Tat wirkt die runde Informationsfläche modern und hebt sich vom Einerlei der immer größer werdenden Anzeigen in allen anderen Automobilen positiv ab. Mehr Nutzen bringt es nicht, wenngleich sich die Menüführung mit den auch im Oval angelegten Buttons oft als einleuchtend erweist.

Komplett im Kontrast dazu steht jedoch das rustikale Head-up-Display, das wie ein Untoter aus dem Armaturenbrett aufersteht. Da es zudem zu tief angebracht ist, bringt es im Alltag keinerlei Verbesserung zu einem herkömmlichen Digitaltacho. Das Tempo

wird übrigens, wie beim Volvo EX30 oder bei Tesla im Infotainment-Display angezeigt. Keine gute Lösung, aber offensichtlich legal und man spart den Tacho ein.

Unter dem Display befinden sich ein paar Schalter: Der in der Mitte imitiert einen Zündschlüssel und wird exakt so bedient – also drehen. Der Vorteil? Den suchen wir noch. Hier wäre es schön gewesen, wie bei anderen E-Autos einfach den Motorstart über die Automatik-Schaltung zu regulieren. D=Motor an und los geht's, P=Motor aus, sobald man aussteigt. Ein Drehregler für die Lautstärke ist rechts, in Richtung Beifahrer montiert – guter Platz –, und unten gibt es fünf weitere Knöpfe: Heckscheibenhei-



Das runde OLE-Display ist ein Novum im Pkw und hebt sich daher positiv ab.

Mini Countryman SE All4

Preis: ab 41.597 € (Essential)

2x Elektromotor | 230 kW/313 PS
494 Nm | 180 km/h | 5,6 s

WLTP: 17–18,5 kWh/100 km

Reichweite: 399–426 km

Ladeleistung: AC 11 kW
(optional 22 kW) | DC 130 kW

Batterie: 64,6 kWh (netto)

4.45 x 1.843 x 1.635 mm

Kofferabteil: 460–1.450 Liter

HK: 16 | **TK:** 21 | **VK:** 24

Garantie: 3 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

zung, Defrost, Warnblinklicht, Einparkassistent und einer zum Öffnen des dezent individualisierbaren Schnellzugriffs für diverse Funktionen. Apropos schnell: Die Latenz des Infoscreens ist hoch und lässt das sonst schön arrangierte System behäbiger erscheinen als es ist. Hinzu kommt eine zähe Sprachbedienung, die viele Ansagen nicht versteht und daher auch nicht umsetzen kann. Dafür hopst jetzt immer mal wieder der albern wirkende Mini-Assistent „Spike“ ins Display. Ein Ausblenden der Animation haben wir nicht geschafft.

Dass Mini nicht zur Crème de la Crème in Sachen Material- und Verarbeitungsqualität gehört, hat sich rumgesprochen. Beim neuen Mini Countryman haben die Innenraumarchitekten aber immerhin eine Schippe nachgelegt. Die nun vielgenutzten Stoffbahnen fassen sich hochwertig an und die viel befingerten Stellen wie die Ablagebox oder die Fläche vor der Handyablage (Induktivladen kostet im Paket 1.050 Euro extra) können einfach ausgetauscht werden, sollten sie nach einiger Zeit doch mal speckig sein.

313 PS vs. 2,1 Tonnen

Etwas speckig ist der Countryman selbst, wie jedes Elektrofahrzeug. 2,1 Tonnen bringt der Leipziger Allradler auf die Waage – mindestens. Wie im E-Auto ebenfalls üblich, besitzt auch der Countryman SE All4 mehr als ausreichend Leistung. 313 PS sind es in der Spitze, kein Mini hat(te) mehr zu bieten. In flinken 5,6 Sekunden geht es daher mit automatischer Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse aus dem Stand auf Tempo 100. Bei 180 ist der Begrenzer erreicht. Jeder Tritt aufs Gaspedal wird unmittelbar in Vortrieb umgesetzt – lautlos. Für den Innenraum wurden zwar vier künstliche Fahrzeug-Sounds komponiert, ganz ohne passt aber dennoch am besten zum E-Auto. Außen gibt es immer nur einen, der ist auch nicht deaktivierbar. Vom Antrieb ist kein Summen und kein Brummen zu hören – ein angenehmes Reisen.

Bewegung im Wortsinn kommt durch das Fahrwerk des Countryman SE All4 an die Insassen. So richtig ruhig wird es nämlich nie. Ständig ist man in Bewegung, um die Längs-, Quer-, und Hochachse. Ob die montierten 20-Zoll-Räder (17-Zöller sind Serie und damit 11,5 Meter Wendekreis) hilfreich sind, konnten wir im Vergleich zu kleineren nicht erfahren. Optisch sind sie aber in jedem Fall ein Highlight. Adaptiv regeln lassen sich die Dämpfer nicht, was im Grunde kein Nachteil ist. Wie es besser klappt, zeigt unsere Fahrt im Mini JCW Countryman All4, dem Sport-Benziner mit 300-PS-Vierzylinder, der den Kompro-

miss aus Sportlichkeit und Fahrkomfort exzellent hinbekommt.

60.000 Euro sind machbar

Beim Preis kommt man eh schnell in die Regionen des gleichstarken JCW (John Cooper Works) – aber, das muss auch erwähnt werden: Der Stromer ist günstiger als der gleichstake Benziner. Der beginnt beim Frontantriebs-Elektro-Countryman (204 PS) bei moderaten 36.555 Euro. Für den von uns gefahrenen Allradler startet er im selben Trimlevel, Essential, bei 41.597 Euro.

Da wir Verfechter der 22-kW-Ladeoption sind, empfehlen wir, das Paket „M“ für 4.815 Euro hinzuzuwählen. Mit dabei sind dann auch Induktivlademöglichkeit des Handys, Gepäcknetz, automatisch abblendbarere Innenspiegel, bessere LED-Scheinwerfer (Matrix-LED gibt es aber dennoch nicht), Head-up-Display, Panorama-Schiebedach, Sitzheizung und ein paar weitere sinnvolle und überflüssige Extras.

Auch beim Mini geht es eben nicht mehr individuell, sondern nur noch in Paketen und der Preis schnell in Bereiche, in denen man darauf achten muss, noch in den Genuss der 0,25-Prozent-Versteuerung zu kommen (derzeitige Grenze bei 60.000 Euro brutto). Immerhin: In der Versicherung ist der Mini Countryman SE All4 günstiger als die technischen Zwillingen BMW iX1 und BMW iX2. Und im Business-Alltag macht der Mini einen sehr sympathischen Eindruck, ohne den teils hohen Kaufpreis protzig zur Schau zu stellen. *mb*



Der Countryman macht überall eine gute Figur und bietet viel Platz.