



Fotos: Michael Blumenstein

Fürs Gelände passt der Countryman Diesel nicht mehr wirklich gut – Allradantrieb gibt es beim Selbstzünder nicht mehr.

Größenwahn mit Charme

Countryman heißt der Maxi im Mini-Programm, der sich alte Tugenden beim Fahren bewahrt hat. Der Paket-Zwang nervt hingegen und macht den Leipziger teu(r)er.

Mini ist der seit Anfang 2024 erhältliche Mini Countryman gewiss nicht mehr. Mit 4,44 Metern geht er klaglos als Familien-Erstauto durch. Optisch hat sich die dritte Generation „gemausert“, um es positiv auszudrücken. Die typischen Mini-Rundungen sind fast verschwunden – sogar beim Tagfahrlicht.

Viel Platz

Mit seiner kantigen Form bietet er beste Voraussetzungen für eine effiziente Raumausnutzung. Die ist in der Tat gelungen. Hinten haben auch Menschen von mehr als 190 Zentimetern Körpergröße ordentlich Platz. Wer will, verschiebt die Rückbank um 13 Zentimeter (zehn nach vorn und drei aus „Normal-Null“ nach hinten) und verstellt zudem den Winkel der Lehne nach eigenem Gusto. So gibt es entweder mehr Beinfreiheit oder mehr Kofferraum. Mit 505 Litern in Normalstellung bietet er in jedem Fall genug für den Urlaub zu viert.

Vorn sitzt es sich ebenfalls komfortabel. Es fällt jedoch auf, dass die (im Paket erhältlichen) Sportsitze zwar viel Seitenhalt, aber eher wenig Einstellmöglichkeiten bieten. Die Kopfstütze ist – wie die Sitzfläche – nicht

ausziehbar. Das gehört in der Preisklasse jedoch nicht nur zum guten Ton, sondern auch zum guten Sitzen dazu. Vor allem dann, wenn man sich eben nicht mehr im Serientrim befindet, sondern die Ausstattungslinie „Favoured“ fährt. Für einen Mini Countryman D Favoured rufen die Anglo-Bavariere geschmeidige 37.815 Euro auf und damit rund 4.700 Euro mehr als für die Einstiegsversion „Essential“. Was man dafür bekommt?

Ein durchaus gut ausgestattetes, schnelles und sparsames Kompakt-SUV, das sich optisch durch eierschalen-gelb lackierte Außenelemente an Kühlergrill, Seitenschweller und angedeutetem Unterfahrschutz von den anderen Ausstattungslinien abhebt. Das Dach und die Außenspiegel in eben dieser Lackierung kosten nochmals 168 Euro „on top“. In der Ausstattung sind dann 18-Zoll-Räder inklusive, beim Testwagen waren



Farbig abgesetztes Dach und Spiegel kosten 168 Euro extra.



1 Die Sportsitze mit Kunstleder sind Teil der Favoured-Ausstattung für 4.723 Euro. **2** Platz gibt es hinten viel, die Rückbank ist verschiebbar: ab Paket S für 2.496 Euro. **3** Die Sitzposition ist gut, an das riesige Display gewöhnt man sich schnell. **4** Sinnvoll oder nicht? **5** Definitiv sinnvoll ist das Anlegen der eigenen Shortcuts. Klappt schnell, einfach und vereinfacht die Handhabung. **6** Das Head-up-Display (auch Paket S) hilft. **7** Genau 505 Liter passen in den Kofferraum, die Rückbank lässt sich immer geteilt umlegen.

bereits 17-Zoll-Winter-Pneus montiert – optisch und fahrdynamisch keine schlechte Wahl und echte Bordsteinkanten-Sparringspartner.

Fünf Pakete

Generell gibt es beim Countryman keine Einzeloptionen. Fünf Pakete „regeln“ Aussehen und Inhalt des Countryman D. Das finden mittlerweile viele Käufer gut, bringt aber Details ins Auto, die vielleicht nicht gewollt sind, und andere bleiben eben draußen. Denn das durchaus hörenswerte Harman-Kardon-Soundsystem gibt es erst im Paket L für stramme 5.042 Euro, die zum Favoured-Trim natürlich noch hinzukommen. Das Paket S für rund die Hälfte sollte hingegen obligatorisch sein. Enthalten sind dort Induktivladen fürs Handy, der automatisch abblendbare Innenspiegel, Sitz- und Lenkradheizung sowie die verschiebbare Rückbank und das nahezu unverzichtbare Head-up-Display. Denn einen „klassischen“ Tachometer hinter dem stets massiven

Lenkradkranz (das Lenkrad ist viel zu dick) gibt es bei Mini nicht mehr. Alles wird im 24-Zentimeter-Mittendisplay gesteuert und angezeigt. Kann man mögen, muss man aber nicht. Das Ausklapp-Projektionsdisplay (aka Head-up-Display) ist zwar keine elegante Lösung, hilft aber, um schnellen Überblick zu bekommen. Gut, dass sich über die Favoritentaste (Stern-taste) im Lenkrad rechts die selbst ausgewählte Prioriliste von Funktionen im Head-up-Display zeigt und die Favoriten mittels Rollrad im Lenkrad ausgewählt werden können.

Physische Tasten

Gewöhnungsbedürftig ist nicht unbedingt das Starten des Dieselmotors via Drehschalter unter dem Mittendisplay. Zehn physische Elemente hat Mini dem Countryman spendiert. Ganz links der „P-Knopf“, der gleichzeitig die Feststellbremse aktiviert. Rechts daneben ist der Wippschalter, der im Getriebe R, N und D aktiviert. Es folgt das Drehelement zum Motorstart und

-stopp. Die Wippe daneben wechselt den Fahrmodus und ganz rechts befindet sich ein klassischer Lautstärkeregler. Darunter gibt es fünf Tasten. Links ist die am häufigsten genutzte: Sie öffnet im Display das Menü der Assistenzsysteme und ermöglicht ein schnelles Abschalten diverser „Nervfunktionen“. Das Aktivieren der Kamera, des Warnblinkschalters und der Heizfunktionen für Front- und Heckscheibe sind die letzten Tasten in der Mittelkonsole, die, wie das gesamte Armaturenbrett, mit einem angenehmen Stoff bezogen ist.

Darunter liegt das Smartphone in der Induktivladeschale, das jedoch nicht zu groß sein darf. Fensterheber gibt es vier in der Türverkleidung, die Spiegelverstellung erfolgt ebenfalls, wie seit 30 Jahren dort und das Licht schaltet sich meist selbst ein. Oder ein kurzer Druck auf den Blinkerhebel und das „Scheinwerfer-Menü“ öffnet sich im Display oder man dreht am Lenkstockhebel direkt – alles einleuchtend. Im Menü kann man zudem wählen, welches (Tagfahr-)Lichtde-

sign vorn und hinten erstrahlen soll – drei stehen zur Auswahl. Der Fahrer kann zudem entscheiden, ob beim Tagfahrlicht die Rückleuchten ebenfalls aktiv sind, was grundsätzlich sinnvoll und gerade auch bei Nebel sicherheitsfördernd ist. Denn die Lichtautomatik schaltet bei Helligkeit und Nebel nie automatisch das Abblendlicht ein und so fahren hinten viele „unsichtbar“.

Alles in allem ist die Bedienung des Infotainmentsystems im Countryman gut gelöst. Viele Shortcuts sind in Kürze ausgewählt, gesetzt, gelernt und alles andere findet sich vergleichsweise einfach in der Menüstruktur. Die meisten Inhalte sind groß dargestellt. Etwas zu klein wirkt die quadratische Einblendung von Apple Carplay im runden Riesen-Display, dessen Infos nachts nicht reduziert werden können und daher durchaus blenden können. „Go Kart“ heißt das Fahrprofil mit einem hohen Schwarzanteil im Display. Nach jedem Motorstart muss jedoch der präferierte Fahrmodus neu „eingewippt“ oder getoucht werden.

Go-Kart-Feeling

Das Fahren war und ist eine Domäne von Mini – zumindest dann, wenn man es fahraktiv mag. Nicht umsonst



Das Schiebedach öffnet weit. Zu haben nur im Paket für 3.605 Euro.

wurde das Fahrverhalten bei Mini häufig als Go-Kart-ähnlich beschrieben. Das spiegelt auch der neue Countryman wider und zwar selbst mit Winter-Minimalbereifung: 205/65 R17. Hier bietet dieser Mini sogar ungeahnte Komfortaspekte – vor allem auf der Autobahn. Dass jedoch ab Tempo 130 der Wind um die steil stehende Frontscheibe und die breiten A-Säulen hörbar herumsäuselt, muss man akzeptieren. Auf Landstraßen und in der City erfreut einen das tolle Lenkgefühl. Sehr exakt und trotzdem ruhig lässt sich das Kompakt-SUV zielgenau und mit wenig Lenkimpuls dirigieren. 11,5 Meter Wendekreis mit 17-Zöllern sind prima.

Der Dieselmotor erfüllt seine Aufgabe bestens. Wer möchte, schleicht mit 4,5 Litern umher und kann die Ad-blue-Nachfüllung eventuell bis zum individuellen Wartungsintervall ausdehnen. Wer die Hochkant-Karosserie

gern in den Wind stellt, landet auch schnell bei acht Litern. Nervig: Wer bei der Bestellung den Haken bei „Sportgetriebe“ vergisst, kann manuell keine Gänge anwählen und somit beispielsweise vor Überholmanövern nicht den passenden Gang aktivieren. Noch nerviger: Ausschließlich für den „John Cooper Works Trim“ (7.870 Euro) ist das zu haben. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe benötigt nämlich zu viel Zeit, um einen Kick-down-Befehl umzusetzen und verschenkt damit eine Sekunde, die bei Überholvorgängen wichtig sein kann.

Über den Gangwahlhebel lässt sich lediglich der „L-Modus“ einlegen, der bei Bergab-Passagen die Motorbremse (sanft) auf den Plan ruft. Gleiches gilt für schnelles Anfahren, wenn man an einer Vorfahrt-gewähren-Straße durchstarten will. Da merkt man auch eher nichts vom elektrischen Extra-Boost (bis zu 15 kW).

Ein Mini für die Langstrecke

Der Dieselmotor läuft sehr angenehm und vibrationsarm. Lediglich beim vollen Ausdrehen ist er deutlich hörbar, ansonsten meist nicht wahrnehmbar, was den Mini Countryman D überraschenderweise durchaus zum Langstreckenfahrzeug adelt. Dass es den Countryman Diesel nicht mit Allradantrieb gibt, ist neben dem Paket-Zwang eines der wenigen Mankos des großen Leipzigers. *mb*

Mini Countryman D

Testwagenpreis: 48.832 Euro

R4/1.995 cm³ | 120 kW/163 PS

400 Nm ab 1.500 U/min | 7-Gang-

DKG | 208 km/h | 8,5 s

WLTP: 4,9 D | 127 g/km

4.444 x 1.843 x 1.661 mm

Kofferabteil: 505–1.530 Liter

HK: 13 | **VK:** 28 | **TK:** 25

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

DAT-PROGNOSE

Mini Countryman D

36 Monate mit der
gewählten Ausstattung

15.000 km/Jahr: 40,7 %

25.000 km/Jahr: 36,9 %

40.000 km/Jahr: 32,0 %

