

Mini Countryman Cooper D

En självmotsägelse om det någonsin funnits någon: En stor Mini. Detta är den första Minin som passerar fyra meter, den första med fem dörrar, den första för fem personer och den första som finns med fyrhjulsdraft. Med fyrhjulsdraften försvinner dock miljöbilsklassningen, så vi testar framhjulsdrivna Countryman.



En Mini i ugnen

Countryman ser ut som en Mini som fått stå för länge i ugnen. Ingen i testteamet faller för bilens utseende, men Countryman lyckas förena tydligt Mini-DNA med ordentliga innerutrymmen – i skarp kontrast till dagens mode med markerade ”axlar”, kraftigt välvda rutor och sluttande tak, så är Countryman lådformad.

Sedan femtiotalet är Minis image sportighet, körglädje och brittiskt ursprung. Konceptet balanserar på en knivsegg med Countryman, en 1,5 tons pjäs från BMW:s fabrik i Österrike. Dieselmotorn förbättrar inte oddsen. Men som så mycket annat, rör BMW hem detta också. Countryman är långt ifrån snabbast från rödljuset, och nästan tolv meters vändcirkel är inte smidigt, men styrningen är direkt, växlar sitter perfekt och fjädring och stötdämpning är sportig utan att vara hård. För att betona sportigheten är det just Countryman som kommer att användas när Mini gör comeback i rallyvärldsmästerskapet.

Omedelbart före testet kör vi en ”normal” Mini, och bakom ratten är det lätt att glömma bort i vilken av de två man befinner sig. Nästan allt är identiskt, med charmigheter som den moraklocksstora hastighetsmätaren i mitten av konsolen, med varvräknaren framför föraren, och rena dumheter som alla små och identiska vippströmbrytare framför växelspaken som ofelbart leder till att man har ner sidorutan när man vill slå på bakrutevärmaren, eller slår av antisladdsystemet när man vill slå på dimbakljusen. I vinterkyla med handskar är chansen att göra rätt minimal, här har form verkligen gått före funktion.

Dock sitter man bra, med både förarstol och ratt inställbar i alla led, även om stolsdynan är lite för kort fram och mycket för kort och låg bak. Ratten är knubbig och greppvänlig och växelspaken på rätt plats. Tyvärr störs man av alltför små ytterbackspeglar, vilket tillsammans med

den lilla bakrutan gör parkeringshjälpen till ett vettigt tillbehör. Solskydden är också alltför små, vilket stör vintertid när solen står lågt.

Mini som flyttbil – det går!

Countrymans enda berättigande gentemot andra Mini är förstas innerutrymmena, så vi testar "lantisen" som flyttbil. Här uppskattas de raka linjerna, som ger ett bagageutrymme på 350 liter som blir 1170 när man fäller baksätet. Det är större än Golf, och klart större än de andra livsstilsbilarna i samma storleksklass. Dessutom är Countryman praktisk, med ett baksäte som kan skjutas framåt-bakåt 13 centimeter beroende på om man för tillfället prioriterar ben- eller bagageutrymme. Vinkeln på baksätets ryggstöd kan också ändras, vilket ger ännu ett par liter om de i baksätet kan sitta som fällknivar en stund. Dessutom kan baksätet delas i tre, i proportionerna 40/20/40. Har man skidor eller bräddor fälls mitten ner, behöver man lite mer plats men ändå vill knö in två i baksätet, fälls endera sidosäte. Det går också att få Countryman med två separata stolar bak, och då med en "rail" mellan dem där man kan fästa saker, men importören har helt korrekt bedömt att den versionen är mindre intressant för Sverige. Takhöjden är okej även bak, benutrymmet likaså – rena himmelriket när man kommer från en vanlig Mini, men är man lång får man huka sig för att se ut ur fönstren medan barn har svårt att se över den höga fönsterkarmen.

Tyvärr slår bagageutrymmet nästan rekord i oregelbundenhet (Morgan är värre). I bakluckan finns ett trågformat utrymme som räcker för tre inköpskassar, men större väskor hamnar på kanterna. Baksätet fälls inte platt, och det blir mängder av små håligheter och utrymmen som är svåra att packa. Är det mörkt ute ser man nästan ingenting i den undermåliga belysningen.



Snål på pappret, inte på vägen

Standardversionen är framhjulsdreven, med samma 1.6-liters turbodiesel på 112 hk från BMW som i andra Mini, placerad på tvären för att spara utrymme. Den må kallas för Cooper, vilket ska ge sportiga vibbar, men 0-100 går på drygt 12 sekunder, och den svagare versionen på 90 hästar, One D, är bara för vägrensfarare. Vill man ha fyrhjulsdraft och lätt förhöjd markfrigång, får man ta tillvalet All4 för 17 000 kronor, men då stiger förbrukningen så att miljöbilsstatusen går förlorad.

Mini har ett par hjälpmedel för att pressa förbrukningen. Den sexväxlade lådan ger en extra växel att peta i från ungefär 70 km/h, med ett par sparade centiliter per mil, och växelindikatorn, som vi klagat på i dieselversionen av vanliga Mini, ger bra råd om när det är dags att växla upp. Start-stopp-funktionen stänger av motorn när bilen står still – om det inte är för kallt. Hela vårt test sker i temperaturer på plus tre och neråt, vilket betyder att systemet inte alls fungerar – oavsett hur varm motorn är. Trots ecodriving stannar vårt snitt på strax över 0,6 liter milen. Mini godkänner max sju procent biodiesel i sina bilar, så här finns inga stora miljövinster att hämta. Mini finns varken med etanol eller biogas, och el-Minin finns bara för leasing till utvalda kunder.

Vi har inte testat den motorsvagare One D, men förbrukning och utsläpp anges vara precis de samma. Eftersom One D dessutom bara är 15 000 kronor billigare (eller 120 kr i månaden för den som leasar), och Coopern är bättre utrustad så är vårt stalltips att One D ratas av de flesta.

Bensinversionen av Cooper, med 122 hästar, förbrukar 0,6 liter per mil och klarar därmed inte miljöbilsdefinitionen. Senare test får visa om denna siffra är mer rättvisande än för dieseln. En starkare dieselmotor ska vara på väg, men vi har inga uppgifter om den.

Maxisäker Mini

Några veckor före vårt test, krockades Countryman av Euro NCAP, med strålande betyg – fem stjärnor med höga betyg för vuxna och barn i bilen, och fotgängare utanför. Antisladdsystem och låsningsfria bromsar är standard, liksom dubbla airbags fram, och på sidorna både för kropp och huvud.

Dyrköpt glädje

Countryman Cooper D kostar från 219 000 kronor. Ingen kommer att betala så lite, eftersom mycket utrustning som känns ganska självklar kostar extra – och sen kommer all den livsstilsutrustning som Mini skickligt lockar sina kunder med. Bilen vi testar är extrautrustad för 86 000 kronor, och har ändå varken navigator, glastak eller farthållare. Det höga priset kompenseras något av att Mini i vart fall hittills haft ett mycket bra andrahandsvärde – men om det gäller för den uppsvällda varianten också vet ingen. Garantierna övertygar inte, när en del märken har åtta års nybilsgaranti nöjer sig Mini fortsatt med två, väl medvetna om att det inte är vad Minikunderna funderar mest över. Det går att få mycket mer bil för pengarna på annat håll. Men kombinationen egen stil och praktisk lastvagn är svår att slå.

Mattias Goldmann

Vi gillar: Överraskande praktisk, bra bagageutrymmen, fiffiga lösningar, egen stil, körglädje, miljöbilsklassning

Vi ogillar: Högt pris, dåliga garantier, oväntat hög förbrukning, dålig sikt, mörk kupé

Överväg också: *Livsstilsbil/crossover:* Tvåhjulsdrivna, miljöbilsklassade dieselversionen av Toyota Urban Cruiser. *Vanligare bil:* Miljöbilsklassade diesel- eller etanolversioner av Audi A3, Ford Focus eller VW Golf, miljöbilsklassade BMW 116d, 316d eller 320 d

Fakta

Fordonsbeteckning: Mini Countryman Cooper D

Bränsle: Diesel

Pris: 219 900 kr

Klimatpåverkan: 115 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 0,44 l/mil (blandad körning)

Säkerhet: Fem stjärnor av fem möjliga vid Euro NCAP:s krocktest

Motor: Effekt: 112 hk (vid 4 000 r/m), Vridmoment: 270 Nm (vid 1 750 r/m)

Mått: Längd: 410 cm, Bredd: 180 cm, Höjd: 156 cm, Axelavstånd: 270 cm

Vikt: Tjänstevikt: 1 385 kg, Maxlast: 395 kg

Bagage: 350 l

Garantier: 2 års nybilsgaranti, 12 års rostskyddsgaranti, 3 års lackgaranti, 2 års garanti för delar och tillbehör

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, Gratis parkering i 30-talet kommuner

Förmånsvärde: 38 500 kr/år brutto