

Essai - Mini Countryman Cooper SD All4 : Mini au sens large du terme

Aux antipodes du concept Mini de base, la marque du giron BMW ne cesse de développer sa gamme pour ratisser large au niveau de la clientèle. Cela passe tant par la variété de carrosseries disponibles que par les motorisations. Nous avons pris le volant du SAV (Sport Activity Vehicule) made by Mini, équipé d'une nouvelle motorisation diesel.



- 4 cylindres, turbo diesel, 1'995 cm³
- 142 CV à 4'000 t/min
- 305 Nm de 1'750 à 2'700 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi. : 198 km/h
- 0 à 100 km/h : 9.3 sec.
- Poids : 1'470 kg
- Conso. mesurée : 7.0 l./100 km
- CO₂ : 130 g/km (A)
- dès CHF 40'900.-
modèle essayé : CHF 56'530.-

Au paradis des concepteurs d'automobiles, Sir Alec Issigonis ne doit probablement plus profiter de son éternel repos... La Mini sauce BMW, même auréolée d'un succès indéniable, peine toujours à convaincre les puristes pour qui le concept de base a été complètement dévoyé. Que dire alors de la Mini Countryman Cooper SD, une Mini quatre portes, quatre roues motrices, quatre ou cinq places, cachant sous le capot un quatre pattes diesel ? Wheels And You tente d'en extraire l'essence première et vous livre ses quatre vérités.

L'extérieur

On connaît déjà l'engin, pour avoir pris le volant du Countryman Cooper S essence il y a quelques mois. Ses traits sont identifiables « à la seconde » comme faisant partie de la famille Mini actuelle. Sans surprise, je retrouve cette bouille rieuse, le pavillon de toit contrasté et les feux sertis de chrome. Cependant, le Countryman se masculinise. Il est vrai que le hatchback est souvent considéré comme voiture « de Madame ». Les ailes élargies, les passages de roues façon baroudeur, les jantes noires, une garde au sol augmentée et un museau pour le moins massif sont quelques-uns des arguments virils utilisés sur le Countryman. La finition « Cooper SD » de notre destrier, alter ego de « Cooper S » pour les versions essence, reprend tous les attributs de la version essence précitée, soit un bouclier avant doté de grosses prises d'air, les écussons « S » sur les ailes et une double sortie d'échappement dans le pare-chocs arrière. Toisant 4.10 m de long et 1.80 m de large, le Countryman n'a rien de mini dans ses dimensions. Mais il faut bien l'admettre : accueillir quatre ou cinq passagers à bord via quatre portes conventionnelles nécessite un tantinet plus de place que les deux ou deux portes et demi des respectivement Mini et Clubman. Ceci dit et d'un point de vue plus personnel et en regard avec le reste de la gamme, le Countryman demeure à mon sens, à l'image d'une Panamera chez Porsche, une anamorphose sans grand intérêt d'une ligne connue et archi-connue, intégrée au sein de la gamme uniquement par attrait commercial. Ce d'autant que le Countryman originel, celui des sixties, est en réalité réinterprété sous les lignes de l'actuel Clubman.

L'intérieur

Une fois les portes ouvertes, le Countryman dévoile un habitacle, dans les grandes lignes, lui aussi commun à toutes les Mini. Toutefois, sur ce modèle il fait l'objet d'un petit réaménagement, surtout dans sa partie arrière. La planche de bord avec ses cadrans et aérateurs ronds est toujours là et encore façonnée dans des plastiques à la qualité en deçà de ce que l'on peut attendre d'un véhicule « premium » comme la Mini et surtout à ce prix. Par contre, là où notre « Gentleman Farmer » tire son épingle du jeu, c'est la modularité. Du jamais vu sur une Mini, qui au passage, peut sans conteste jouir du statut de « familiale ». Selon la configuration, quatre ou cinq passagers peuvent aisément y prendre place, grâce à un empattement généreux de près de 2.60 m et une banquette qui peut coulisser sur 16 cm. La garde au toit est suffisamment dimensionnée pour les grands gabarits. Autre parent habituellement pauvre de la gamme anglo-germanique : le coffre. Grâce aux 350 à 1'170 litres qu'il offre, sa contenance correspond à celle d'une berline compacte et la possibilité de fractionner la banquette en trois parties (40/20/40) ne condamne pas nécessairement toutes les places arrière lorsque de volumineux objets doivent être chargés. Un astucieux double-fond dans le plancher permet également de ranger de nombreux ustensiles. En outre, la sellerie cuir de notre exemplaire d'essai est plutôt flatteuse, tant par son coloris que sa qualité. Je regrette toutefois un manque de maintien des dossiers, surtout en conduite soutenue. Enfin, la large palette d'options de personnalisation Mini est également au rendez-vous. De l'éclairage d'ambiance multicolore aux toits ouvrants en passant par le rail porte-accessoires qui permet d'accueillir porte-lunettes, porte-téléphone ou tout autre porte-machin-chose. Vous n'aurez que l'embarras du choix mais malheureusement au détriment de votre porte-monnaie tant la liste s'avère pour le moins dispendieuse. Pour le reste, la dotation de base se veut minimaliste - sans mauvais jeu de mot - sur une auto à CHF 40'900.-.

Sous le capot

Là se trouve la réelle nouveauté. Du moins chez Mini car ce bloc quatre cylindres 2.0 litres se trouve sous le capot des BMW Série 1 et 3 depuis un certain temps déjà. Développant une puissance de 143 chevaux à 4'000 t/min, il délivre 305 Nm de couple sur une plage allant de 1'750 à 2'700 t/min. Malgré ces chiffres plutôt alléchants, je dois bien avouer n'avoir pas été particulièrement ébloui par cette mécanique. La puissance se veut plutôt linéaire entre 2'000 et 4'500 t/min. Par ailleurs, le bloc se montre très présent au niveau sonore, peu en phase avec

l'atmosphère « cosy » de l'habitacle. La boîte de vitesses mécanique à six rapports accouplée à ce bloc se montre toujours aussi agréable à manier, accrocheuse et précise à souhait. Une boîte automatique est également disponible, mais il y a fort à parier que son fonctionnement limitera encore plus le caractère moteur déjà timide. Figurant « au sommet » de la gamme Countryman en termes de prix, notre Cooper SD disposait de la transmission intégrale « All 4 ». Les 1'470 kg annoncés de notre bestiau nécessitent pas mal de ressources, qui plus est en 4×4 (embonpoint de 75 kg annoncés). Ce moteur manque singulièrement d'allant et de vivacité pour véritablement bénéficier d'un agrément tel qu'on le retrouve sur la version essence. A décharge, notre exemplaire d'essai étant à peine rôdé, peut-être que son propulseur n'était pas encore au top de sa forme. Enfin, au niveau de la consommation, annoncée à 4.9 l./100 km en cycle mixte, il faudra tout de même tabler sur environ 7.0 l./100 km en utilisation normale, telle que réalisée durant notre essai.

Au volant

Avec son poids conséquent, le Countryman SD n'affiche de loin pas la vivacité et la légèreté des autres modèles. Certes, il fait des efforts en termes de confort au moyen de suspensions filtrant un peu plus que ces congénères les aspérités de la chaussée sans toutefois en faire une référence. En réalité, au vu de la vocation plus familiale de cette Mini, une sorte de compromis normand entre confort et sportivité a été trouvé, ou plutôt tenté d'être trouvé, car le résultat n'est à mon sens pas à la hauteur tant du point de vue confort avec des réactions sèches sur certaines fréquences, que du côté sportif, où l'auto se vautre littéralement car pas assez dure... Et le 4×4, alors ? Que les choses soient bien claires : bien que disposant de quatre roues motrices et d'un nom laissant présager des prédispositions pour les chemins de campagne, le Countryman n'est pas pour autant un baroudeur prêt à s'aventurer sur tous les terrains. Les sentiers forestiers ou vicinaux en terre battue, pas de souci, il en fait son affaire. Mais dès que l'humidité s'invite aux festivités, gare au micmac, Jack ! Nous en avons fait l'amère expérience lors de notre séance photo où un simple petit gué humide et comblé de boue en bordure de champ a tout simplement empêché notre Mini de s'en sortir sans l'aide d'un vrai 4×4 coupleux venu à sa rescousse, crochet et corde de remorquage prêts à entrer en action ! Pourtant, ce Countryman dégage tout de même quelque chose une fois à son volant. Le maniement de la boîte de

vitesse est un régal, le ressenti de la direction, mode « sport » activé, est direct et communicatif et le train avant se montre toujours crocheur. Mais le poids conséquent et le centre de gravité élevé péjore la facilité proverbiale des Mini sur route sinueuse en prenant un roulis conséquent. Le Countryman est donc une valeur sûre pour une conduite en « bon père de famille ». Pour le sport, prière de privilégier le hatchback ou alors la version Roadster que nous vous proposerons à l'essai tout prochainement.

Verdict

Sans conteste la Mini la plus pratique et habitable de la gamme, le Countryman se montre malgré tout perfectible et peine à afficher sa légitimité au sein du portefeuille du constructeur, pour des raisons autres qu'économiques. Malgré cette absence d'âme, de tempérament et de fougue typiques aux Mini, le Countryman n'en demeure pas moins une alternative intéressante pour qui recherche un véhicule trendy, fun et pratique pour sa petite famille et qui ne regarde pas trop à la dépense. Affiché dès CHF 40'900.- en version de base Cooper SD All4, la douloureuse grimpe à CHF 56'530.- pour notre modèle d'essai après avoir puisé raisonnablement dans la liste des options ! Ce qui place notre Mini, en termes de budget, très au-dessus de son concurrent direct le Nissan Juke et à quelques encablures de la nouvelle coqueluche des beaux quartiers, le Range Rover Evoque.

Prix et principales options - Mini Countryman Cooper SD All4

Prix de base : CHF 40'900.-

Peinture métallisée "Royal Grey" : CHF 660.-

Chrome-Line intérieur : CHF 150.-

Vitrage pare-soleil : CHF 280.-

Kit fumeurs : CHF 50.-

Détecteur de pluie : CHF 180.-

Kit "Red Hot" : CHF 2'070.-

Kit rétroviseurs extérieurs "Black Checkered", gicleurs de lave-glace du pare-brise chauffants, ciel de pavillon anthracite, surface intérieur "Black Checkered", surface poste de conduite "Piano Black", bouton "Sport", phares aux xenon, clignotants blancs, Sidecuttles en "Black Checkered", etc.

Kit "Chili" : CHF 4'580.-

Intérieur tissu/cuir, volant multifonctions, climatiseur automatique, ordinateur de bord, radio MINI Boost CD, volant sport en cuir, etc.

Cuir Lounge Light Coffee : CHF 2'050.-

Toit ouvrant électrique en verre : CHF 1'450.-

Triangle de présignalisation et trou : CHF 90.-

Park Distance Control arrière : CHF 520.-

Système hauts-parleur hifi Harman/Kardon : CHF 1'260.-

Kit "Wired" : CHF 2'290.-

Préparation téléphone Bluetooth avec interface USB Audio, Mini Connected, Système de navigation

Prix TOTAL : CHF 56'530.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à BMW (Schweiz) AG pour le prêt de cette Mini Countryman Cooper SD All4.

A lire aussi

Essai - Mini Countryman Cooper S All4 : Le crossover BCBG

Présentation - Mini John Cooper Works GP

Genève 2012 - Mini John Cooper Works Countryman

Genève 2012 - Mini Roadster

Nouveauté - Mini John Cooper Works Countryman

Nouveauté - Mini Roadster

Nouveauté - Mini Coupé

Genève 2011 - MINI Rocketman Concept











W.A.V.



W.A.V.











