

Fahrbericht Unterwegs mit dem Mini Cooper Clubman

Ein cooler Massanzug auf Rädern

Der Mini hat einen grossen Bruder bekommen. Der Clubman ist immer noch klein genug, um sich in der Stadt wohl zu fühlen, bietet aber deutlich mehr Platz – und ist noch cooler als sein Bruder.

Max Hugelshofer

Wer mit einem Mini Clubman vorfährt gilt als cool. Egal wo. Den kleinen Sympathieträger mag einfach jeder. Er ist klein genug, um bei den Frauen zu punkten, chic genug für die Yuppies und sparsam genug für grün Angehauchte. Und wenn das Auto dann noch im Farbton Hot Chocolate lackiert ist, dann wird seinem Fahrer endgültig Geschmack und Eigenständigkeit attestiert.

Tatsächlich kann der kleine Kombi – oder Shooting-Break, wie ihn die Marketing-Leute von Mini nennen – die Versprechen, die er im Stand abgibt, einlösen. Beim Fahren macht er unglaublich viel Spass. Das liegt nicht primär am Motor, der in der getesteten Einstiegsversion Cooper zwar immerhin 119 PS leistet und somit mit dem gut 1200 Kilogramm schweren Auto ein leichtes Spiel hat, sondern am Fahrwerk. Die direkte und superexakte Lenkung lässt den Mini noch kleiner erscheinen, als er ist. Die Federung ist zwar straff, filtert die groben Stösse aber zuverlässig raus und bietet jederzeit ein Maximum an Kon-



Der Mini weckt auch in gemütlichen Fahrern den Sport-Trieb. (max)

trolle. Auch wer sonst eher einen gemütlichen Fahrstil pflegt, wird sich am Steuer des Minis nach der nächsten Kurve sehnen.

Der Mini will sich ganz klar von langweiligen Grossserien-Kleinwagen absetzen. Besonders deutlich sieht man das im Interieur. Dieses erfüllt mit hochwertigen Materialien und dutzenden Individualisierungsmöglichkeiten den Premium-Anspruch. Allerdings haben die Entwickler zu Gunsten der Originalität auch Kompromisse bei der Bedienbarkeit in Kauf genommen. Dass der mittig platzierte Tacho in Pizzateller-Grösse nicht optimal im Blickfeld des Fahrers liegt, wird sogar inoffiziell zugegeben: Wer will kann sich die aktuelle Geschwindigkeit auch digital im kleinen Display im vor dem Fahrer platzierten Drehzahlmesser anzeigen lassen.

Das Wichtige am richtigen Ort

Doch zum Fahren an sich ist die Ergonomie perfekt. Die bequemen Sitze bieten viel Seitenhalt und dennoch genügend Komfort, das kleine Sportlenkrad liegt gut in der Hand, und auch der Schalthebel des exakten Sechsganggetriebes ist genau am richtigen Ort.

Ein bisschen weniger privilegiert sind die Mitfahrenden in der zweiten Reihe. Zwar nehmen auch sie im Testauto auf einer bequemen Lederbank Platz, die genügend Seitenhalt bietet, wenn nicht Fahrer und Beifahrer ihre Sitze ganz nach vorne rutschen, fehlt es aber an Kniefreiheit. Immerhin gestaltet sich der Einstieg in die hintere Reihe als spektakulär und erstaunlich bequem. Möglich macht es die Clubdoor genannte dritte Türe auf der Beifahrerseite. Diese öffnet

gegenläufig und gibt so einen breiten Einstieg frei. Allerdings muss man anpassen, dass man beim Aussteigen nicht mit dem Kopf ans Türschloss donnert.

Teure Eigenständigkeit

Die Clubdoor ist aber nicht die einzige Türe, die aus der Reihe tanzt. Am Heck wartet der Clubman nicht wie jeder andere Kleinwagen mit einer grossen Klappe auf, sondern unterstreicht seine Eigenständigkeit mit einer Split-Door. Dass dabei die Rücklichter an ihrem Platz bleiben und Löcher in den Türscharnieren frei geben, hat zwar sicher die Produktionskosten in die Höhe getrieben, aber auch Punkte auf der Coolness-Skala gesammelt.

Sind die beiden Türen erst aufgeschwungen, geben sie einen kleinen, aber gut zugänglichen Kofferraum frei, der sich durch Umkippen der Rücksitzlehnen vergrössern lässt. Das Platzangebot taugt kaum für eine Ferienfahrt mit Familie, für die alltäglichen Transportaufgaben reicht es aber.

Der Mini fährt mit dem gesamten Efficient-Dynamic-Paket von Konzernmutter BMW vor. Das beinhaltet neben Bremsenergie-Rückgewinnung und Schaltanzeige auch eine Start-Stopp-Automatik. Wenn man etwa an einem Rotlicht anhalten muss, schaltet man in den Leerlauf und lässt die Kupplung los. Sofort geht der Motor aus. Springt die Ampel auf Grün, tritt man wieder auf die Kupplung. Sofort springt der Motor wieder an und man kann weiterfahren. Das System funktioniert in der Praxis bestens, ausser die Temperaturen liegen unter 3 Grad oder die Batterie ist nicht genügend geladen. Diese Massnahmen sind

serienmässig in jedem Mini verbaut und tragen zum genügsamen Normverbrauch von 5,5 Litern auf 100 Kilometer bei. Auch der Testverbrauch von 6,8 Litern läuft noch unter der Kategorie «sparsam».

Nichts zu sparen gibt es allerdings beim Kauf. 28 100 Franken beträgt der Grundpreis für den Clubman, der Testwagen kostete 41 090 Franken. Dabei sind zwar viele Luxus-Optionen wie Ledererausstattung, Glasdach, Xenon-Licht und Sitzheizung inbegriffen. Nach oben ist die Skala aber fast offen. Doch immerhin beschränkt sich beim Mini die Bezeichnung Premium nicht nur auf den Preis, sondern auch darauf, dass man ein wirklich aussergewöhnliches Auto für sein Geld bekommt.

Technik

Mini Cooper Clubman

Treibstoff: Benzin
Hubraum: 1598 cm³
Leistung: 119 PS
Drehmoment: 160 Nm
Getriebe: Sechsgang manuell
Gewicht: 1220 kg
Normverbrauch: 5,5 l/100
Testverbrauch: 6,8 l/100 km
VCS-Umweltpunkte: 65,3
Testdistanz: 624 Kilometer
Reichweite: 725 Kilometer
Abgasnorm: Euro 4
NCAP-Sterne: nicht getestet
Laderaumvolumen: 260 bis 930 Liter
Grundpreis: 28 100 Franken
Testwagenpreis: 41 090 Franken
Garantieleistungen: 2 Jahre

Nissan

Lenken und bremsen ohne Mechanik

Elektrik ersetzt in Zukunft immer mehr die Mechanik von Autos. Die Fahrzeuge werden dadurch leichter und sparsamer im Verbrauch. Mit rein elektrischer Bremse, Lenkung und Schaltung wartet die Technologie-Studie Nissan EA2 auf Basis des SUV-Modells Nissan Murano auf. An Bord hat der Allradler die sogenannte «By-Wire»-Technologie («per Draht»), die den Verzicht auf jegliche mechanische oder hydraulische Verbindungen zwischen Pedalerie, Lenkrad und Schalthebel auf der einen Seite und Bremsen, Vorderachse und Getriebe auf der anderen Seite ermöglicht. Alle Anweisungen des Fahrers werden elektronisch an Elektromotoren übertragen, die das Bremsen, Lenken und Schalten übernehmen. (pd/hrk)

Geldsegen von den Strassenbenützern

Bern. Im vergangenen Jahr haben die Strassenbenützer wiederum die Strasseninfrastruktur und einen Grossteil der neuen Schieneninfrastruktur bezahlt. Die Steuern, die allein der Bund auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung des Schweizer Strassennetzes (Autobahnvignette, LSVA) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Treibstoffen, Fahrzeugen und Fahrzeugbestandteilen (Mehrwertsteuer) erhebt, haben 2007 beinahe 9 Milliarden Franken betragen. (pd/hrk)

GM

Produktion von SUVs und Pick-ups reduziert

Aufgrund schwacher Nachfrage nach SUVs und Pick-ups streicht GM in den USA in vier Fabriken eine Produktionsschicht. Dadurch rollen im Kalenderjahr 2008 rund 88 000 Pick-ups und 50 000 SUVs weniger von den Bändern als geplant. Betroffen sind die Werke in Pontiac und Flint im Bundesstaat Michigan, in Oshawa, Ontario, sowie in Janesville, Wisconsin. Die Ursache für die schlechte Nachfrage sieht GM in den gestiegenen Spritpreisen und in der schwächelnden Wirtschaft. (pd/hrk)

In Kürze

Design-Wettbewerb

Kia. Einen Design-Wettbewerb für jedermann richtet der Automobilhersteller Kia im Internet aus. Unter <http://euro2008.kiamotors.com> sollen die Teilnehmer dem Kia Cee'd per Mausklick ein individuelles Design verleihen. Die 16 besten Entwürfe werden mit einer Reise an ein EM-Spiel prämiert.

GLATTALER
sucht Testfahrer!
Gewinnen Sie ein Auto für ein Wochenende!
Diese Woche
MINI Cooper Clubman

Sende SMS mit Keyword GLATTALER an 919 (Fr. 1.–/SMS)
oder sende Postkarte mit Keyword an:
Publicitas AG, Marktgasse 2, 8600 Dübendorf

In Zusammenarbeit mit:
E. Schläpfer
Volketswil AG

008-158463