

# CLASSIC DRIVER

## Mini Cooper S Clubman



**Eine Erfolgsstory geht in die Verlängerung: der Mini Clubman ist da. Nach Mini Hatchback und Cabrio ist der kompakte Kombi-Mini der dritte Kleine im Bunde des bislang überaus erfolgreichen „New Mini-Clan“. Er repräsentiert mit einem Längenzuwachs um 24 Zentimeter eine Mischung aus Mini-Van und Shooting Break. Classic Driver testete den kompakten Lademeister in der 175 PS starken Cooper S Version im sonnigen Spanien - auf kurvenreichen Landstraßen und im quirligen Nightlife der Hauptstadt Madrid.**

Die Nachrichten in Kürze vorweg: Mini geht jetzt auch Maxi! - Weltpremiere auf der IAA: Ein Mini mit Laderaum. „The other Mini“, wie die Werbung gutgelaunt verkündet. Der dritte Mini in der Familienflotte. Doch Moment bitte, Weltpremiere? Stop. Da war doch was? Damals, als der Mini noch wirklich klein war und die Autopresse noch in Schwarz-Weiß von Neuheiten berichtete. Richtig: mal eben rund vier Jahrzehnte zurück; in die 1960er Jahre. Der Mini begeisterte damals als Morris Traveller und Austin Mini Countryman - vor allem Handwerker und Gewerbetreibende. Später kam noch der Mini Clubman Estate hinzu. Bis 1982 wurden die zweitürigen Kombis gebaut.



Und an diese Ahnen will die Mini Group nun mit dem neuen Clubman anknüpfen. Schon sein Rufname signalisiert die Verwandtschaft, der sich in seiner Neuauflage primär aber sicher nicht an den mit Hammer und Klemmzange werkenden Handyman richtet, sondern eher an die Lifestyle orientierte junge Familie im Eastcoast Gant Look mit maximal einem Kind an Bord. Oder an den fahraktiven Freiberufler, der seine vornehmlich mit Kopf und künstlerischer Ader geschaffenen Werke gerne noch selbst ausliefert. Der neue Clubman präsentiert sich clever und cool. Der „Clubby“ ist dabei chic und trifft ins Herz.



Spätsommer 2007. Spanien und südliche Sonne. Der Clubman ist schon da und ganz in seinem Revier. Selbstbewusst steht er mit acht Zentimeter längerem Radstand vor dem Airport-Hangar. Von vorne ist der „Clubby“ kaum von seinen Familienmitgliedern zu unterscheiden. Lediglich die beiden Dachholme oberhalb der Türlinie verheißen dem Kennerblick die Langversion.



Perfekte Symmetrie am Heck: hier begeistern die weit außen angeschlagenen Splitdoors – optisch wie funktional. Die Türen öffnen von Gasdruckdämpfern gehalten, wunderbar leicht zu beiden Seiten. Pfiffig: Sie umfassen die Heckleuchten, die wie eine Miniaturausgabe bisheriger Mini Rückleuchten wirken. Tatsächlich entsprechen die Leuchten dem geringsten Maß, welches weltweit homologisierbar ist. Die C-Säule greift zudem durch die farbliche Kontrastgestaltung in Silber oder Schwarz die klassische Heckkonstruktion auf. Doch wo einst in der Sonderausstattung eine Holzumrahmung und offen liegende Scharniere das Heck zierten, verschmelzen jetzt die Türoberflächen zu einem sehr glatten Abschluss. „Woody“ war gestern, heute geht es „sleek“ zu.



Perfekte Asymmetrie auf der rechten Fahrzeugseite. Hier zeigt sich, dass der Clubman ein Fünftürer der besonderen Art ist. Fahrer- und Beifahrertür – New Mini typisch ohne Fensterrahmen gefertigt – werden um eine zusätzliche Einstiegsöffnung auf der rechten Fahrzeugseite ergänzt. Dies ist die sogenannte Clubdoor. Durch diese Tür, die wie beim [Rolls-Royce Phantom](#) hinten angeschlagen ist und gegenläufig öffnet, wird das Aus- und Einsteigen zur theatralischen Szene. Die Clubdoor kommt ohne Türgriff an der Außenseite aus und stört somit die klare Seitengrafik des Minis in keiner Weise. Dazu gibt es traditionelle Mini-Zitate in frischer Interpretation an der Seitenlinie des Clubman: Ein umlaufendes Chromband auf Schulterhöhe, die diagonalen Motorhaubenfugen und das Seitenblinkererelement.





Zu den inneren Werten. Wo man auch hinschaut: typisch Mini. In der Gesamtwertung dürfte Onboard-Plastik im Automobilbau bislang kaum schöner in Form gebracht worden sein. Das gilt auch für die Rücksitzbank. Die stammt im Clubman nämlich aus dem Rolls-Royce Designstudio. Und das sieht und spürt man. Acht Zentimeter mehr Platz in der zweiten Reihe sind für Mini-Mitfahrer zudem ein überaus willkommener Größenzuwachs. Auch beim Ladevolumen geizt der Mini nicht: bei nicht umgeklappter Rückbank gibt es 260 Liter, maximal sind sogar 930 Liter Stauraum drin.





Der Cooper S Clubman bietet anständige Leistungswerte. Unter der großen Haube, die mit dem kompletten Scheinwerferpaar nach oben schwingt, arbeitet munter der 1,6 Liter Vierzylinder Benziner mit Twin-Scroll-Turbolader und Direkteinspritzung. Das potente Aggregat mobilisiert sehr flink bis zu 175 PS aus den vier Brennkammern. Dabei rotieren Kolben und Ventile bei 5.500 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment von 240 Newtonmeter setzt der S über ein ausreichend breites Drehzahlband von 1.600 bis 5.000 Umdrehungen frei. Im kurzzeitigen Overboost liegen 260 Newtonmeter an. Dieser Pfeffer verhilft dem S zu einem Spurt aus dem Stand auf 100 km/h in nur 7,6 Sekunden. Und erst bei 224 km/h hält die Nadel auf dem radgroßen Zentraltacho inne. Dabei soll sich der Mini im EU-Durchschnittsverbrauch mit 6,3 Liter Super auf 100 Kilometer zufrieden geben - dank Bremsenergieerückgewinnung, Schaltanzeige und der wiederentdeckten Start-Stopp-Automatik.



„Erst mal raus aufs Land“, kommt es mir in den Sinn. Gestartet wird per Zündschlüsseldisc und Startknopf. Das erstarkte Motörchen des Cooper S sirrt freudig drauf los. Dank elektromechanischer Servolenkung lässt sich der Clubman spielerisch durch das Stadtgewusel hinaus in die Hügel bugsieren. Das Go-Kart Feeling stellt sich schon auf den ersten Kilometern ein. Bei schnellen Lastwechseln und scharfen Kurvenwechseln machen sich die Antriebskräfte auf den Vorderrädern bemerkbar. Die Rückstellkräfte der Lenkachse wirken dann recht abrupt und der Fahrer ist gut beraten, beide Hände fest am Steuer zu halten.



Die Gänge des Schaltgetriebes mit sechs Fahrstufen springen bereitwillig nacheinander in die Bresche des Getriebestranges und sorgen für zügigen Vortrieb. Dabei röhrt der Vierzylinder vernehmlich - aber nicht zu aufdringlich aus den beiden verchromten Endrohren. Wahlweise ist auch ein Sechsgangautomat erhältlich. Doch wer will den schon in einem Mini? Viel schöner ist es, den rechten Arm zu trainieren und die drei Pedale kräftig und oft zu treten. Kurvenreiches Überlandfahren bereitet auch im Clubman wie in allen Minis viel mehr Freude, als die ökonomische Autobahnfahrt im sechsten Gang. Ein Langstreckencruiser ist auch der Mini Clubman sicher nicht.



Kreativität können Interessenten bereits bei ihrer Clubman Bestellung demonstrieren: mehr als 40 Farbkombinationen im Exterieur und unterschiedlichste Ausstattungsmöglichkeiten im Innenraum machen den Clubman zum Individualisten. Und genau darauf steht die Mini-Gilde. Der Clubman wird seine Zielgruppe sicher finden – die rund 2.000 Euro Aufpreis gegenüber dem „Hatch“ werden kein Hinderungsgrund sein. Sie wollen den Maxi-Mini kennenlernen? Markteinführung in Deutschland ist der 10. November. Dann gibt es den Neo-Klassiker neben der S-Version auch als Cooper und Cooper D. – Willkommen im Club!

*Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)*



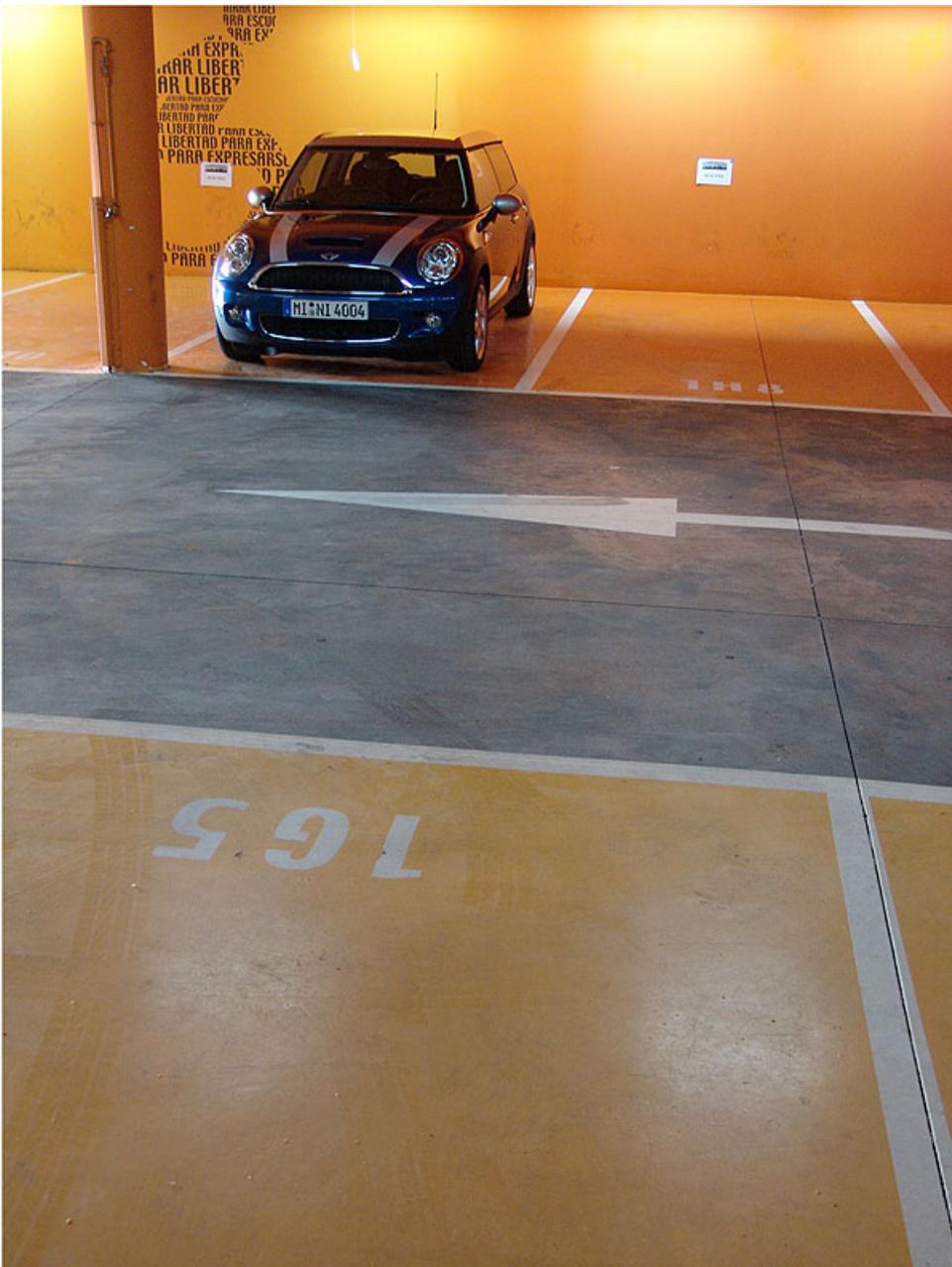












---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**



























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/mini-cooper-s-clubman>  
© Classic Driver. All rights reserved.