

Der Maxi-Mini



Originell und bequem beim Ein- und Aussteigen: Flügeltür auf der Beifahrerseite



ADAC-Test **2,2**

Mini Clubman Cooper S: 128 kW/175 PS, Frontantrieb, 0–100 km/h: 7,6 s, 224 km/h, Verbrauch: inner-/außerorts/Autobahn/gesamt: 8,6/5,8/8,3/7,3 l/100 km (S), CO₂-Emission: 171 g/km, Tank: 50 l, L/B/H: 3,96/1,68/1,43 m, Kofferraum: 220–465 l, Testwagenbereifung: 195/55 R 16 V, Leergewicht/Zuladung: 1295/395 kg, Preis: 23 900 €.

+ Sehr gute Verarbeitung. Leicht zu beladen. Praktischer Laderaum. Sehr kräftiger Motor. Sehr gutes Fahrverhalten. Serienmäßig Notlauf-Reifen.
- Wenig funktionelle Bedienung. Unübersichtlicher Tacho. Harte Federung.



Gut, dass der alte Mini das nicht mit ansehen muss: Cockpit im Design-Fieber

Der Clubman spielt das Tür-Thema auf eine besonders raffinierte Art



BMW lässt eine Legende auferstehen, den Mini-Kombi. Wir haben den Clubman Cooper S getestet

Er war grün, trug Holzleisten am Kombi-Heck, und auf einem Zettel im Seitenfenster stand, dass er für 6000 Mark zu haben sei. Das war damals, in den Siebzigerjahren, zu viel Geld für mich, und so reichte es nur für einen wunderbaren Prospekt, den ich noch heute habe. »Der Mini-Kombi ist der ideale Mehrzweckwagen für den Beruf und die Familie«, heißt es darin, und dass »der revolutionäre Austin Mini-Kombi mit oder ohne Holzverkleidung lieferbar« sei. Wie die Limousine ist auch der Mini-Kombi längst zum Kultauto geworden, und ich glaube,

die Holzleisten würden auch dem neuen Mini-Kombi gut stehen. Der heißt Clubman, so wie eine frühere Mini-Version mit merkwürdig modernisierter Nase, und er ist 24 Zentimeter länger (Radstand plus acht Zentimeter) als die Mini-Limousine. Das bringt nicht nur mehr Beinraum im Fond, sondern auch viel Stauraum im Heck, den man dank umklappbarer, mittig geteilter Rücksitzlehnen, niedriger Ladekante und praktischer Flügeltür prima erreichen kann.

Gleiches gilt auch für den Sitzraum: Auf der Beifahrerseite macht eine raffinierte Flügeltür das Ein- und Aussteigen – auch zum Fond – viel bequemer als beim normalen Mini. Was unterscheidet den Clubman sonst von der Limousine? Am überladenen Cockpit mitsamt dem schlecht ablesbaren Tacho hat sich nichts geändert. Die Sitze geben festen Halt, und beim Fahren ist der Kombi ebenso handlich wie die Limousine. Genau wie die Cooper S-Limousine erwies sich auch der Kombi als bretthart und mit seinen 128 kW/175 PS als enorm kräftig. Ebenfalls im Angebot: ein Benziner mit 88 kW/120 PS (19 900 €) und ein Diesel mit 80 kW/110 PS (21 600 €). Al-



Alter Prospekt, alter Mini-Kombi: Besonders urig war der »countryman« mit Holzleisten

le sind mit der bei BMW jetzt üblichen »EfficientDynamic«-Technik ausgerüstet. Im Test lag der Verbrauch des Cooper S bei 7,3 l/100 km – fast so viel oder so wenig, nämlich 6,5 l/100 km, verbrauchte vor 40 Jahren auch ein alter Mini-Kombi. Aber der hatte nur 34 PS, war halb so schwer (648 kg) und 60 Zentimeter kürzer. Gute alte, bessere neue Zeit. **JG STRATMANN**

Info

INTERNET www.adac.de/tests/autotests

E-PAPER Testwagen-Videos exklusiv auf www.adac.de/epaper



Nur mit TomToms einzigartiger Map Share™-Technologie werden Ihre Karten täglich aktualisiert und Sie rechtzeitig über Änderungen der Straßführung informiert.

- Empfangen Sie Änderungen der Straßführung von bis zu 10 Millionen TomTom-Nutzern
- Tägliche Karten-Updates
- Einfach zu bedienen
- Neue, preisgezeichnete Software
- Mit TMCpro – für effektive Stauumfahrung
- Infos: www.tomtom.com



TOMTOM 

Find your way the easy way