



Die Clubdoor am MINI Clubman kommt ohne Türgriff an der Außenseite aus und fügt sich dadurch besonders harmonisch in die verlängerte Karosserie ein.

# ZWEITE MINI-GENERATION STEHT FÜR NOCH MEHR FAHRSPASS

**BMW startete 2006 die zweite MINI-Generation und die steht jetzt für noch mehr Fahrspaß. Zu MINI Cooper und Cooper S kamen im Frühjahr 2007 zuerst die Basisversion MINI One und der Cooper D mit Peugeot-Turbodieselmotor. Seit dem vergangenen November erweitert der MINI Clubman mit zweiter Tür rechts und neuartiger Splitdoor am Heck die Modellpalette. Das Angebot für besonders sportlich ambitionierte Fahrer trägt künftig das Label John Cooper Works.**

Weltweit wurden 2006 mehr als 222.000 MINI abgesetzt. Das sind 18,5 Prozent mehr als im Vorjahr und für die Marke ist das ein neuer „All-time-high“-Rekord. Produktmix und Ausstattungsniveau sind nach wie vor hochwertig: 36 Prozent der Kunden entschieden sich im Januar 2008 für den MINI Cooper, beim Spitzenmodell Cooper S waren es 27 Prozent, die Die-

selvariante Cooper D wählten 23 Prozent und den MINI One noch 14 Prozent. Beim Vergleich der Karosserievarianten sind genau drei Viertel klassische MINI. Auf Platz zwei folgt mit 16 Prozent der neue MINI Clubman und auf das „alte“ Cabrio entfallen immer noch neun Prozent der Verkäufe. Weiteren Rückenwind für den MINI Absatz erwartet man aus der Markteinführung

des Clubman am 19. Februar auf dem größten MINI Markt, den USA. Allein dort fanden sich im vergangenen Jahr 47.000 Käufer. In Deutschland ist nach der Bewertung der voraussichtlichen Wiederverkaufswerte durch „Auto Bild“ der MINI Cooper „Wertmeister 2008“, gefolgt vom MINI Cabrio und BMW X5. Für heuer neu zugelassene Fahrzeuge ist nach Ablauf von drei Jahren ein Restwert von 68 Prozent zu erwarten. Dann dürfte auch als dritte Karosserievariante das neue MINI Sports Activity Vehicle (SAV) fertig sein, das als von Ingenieuren der BMW Group entwickeltes Konzept im MINI Design – wie derzeit der BMW X3 – bei Magna Steyr Fahrzeugtechnik in Graz (Österreich) gebaut wird.

**Gestärkt in die zweite Runde** Die zweite Generation des „neuen“ MINI startet in Deutschland am 18. November 2006 – genau zum 100. Geburtstag von Sir Alec Issigonis, der

1959 den Ur-MINI entwarf. Zu behutsam weiterentwickeltem Karosseriedesign und beachtlich überarbeitetem Interieur kamen von BMW und Peugeot gemeinsam neu entwickelte Vierzylinder-Motoren. Den Anfang machten der 128 kW/175 PS starke Cooper S mit 1.6-Liter-Turbomotor und der Cooper mit 88 kW/120 PS als Sauger. Aktuell betragen deren Grundpreise 22.100 Euro oder 18.300 Euro. Unverwechselbar und „so sympathisch wie bisher“ blieb die Front. Die Scheinwerfer enthalten nun auch die Blinkleuchten, wirken von vorne gesehen rund und bleiben beim Öffnen der Motorhaube fest stehen. Sechs Zentimeter mehr Außenlänge helfen, aktuelle und künftige Vorgaben für den Fußgängerschutz zu erfüllen. Etwas höhere Seitenlinie und ausgeprägte Schultern wahren die gewohnten Proportionen. Das Raumangebot auf den vier vollwertigen Plätzen und das von 160 auf 680 Liter



In British Racing Green hätte die Bundeskanzlerin Angela Merkel gern einen „privaten“ MINI.



Gegenläufig öffnende Türen auf der rechten Seite und Splitdoor am Heck machen den MINI Clubman zum Fünftürer der anderen Art.



Ohne B-Säule bietet der MINI Clubman Fondpassagieren rechts einen höchst bequemen Ein- und Ausstieg.



Eine vorgeklappte Rücksitz-Hälfte erweitert den Gepäckraum des MINI Clubman schon beachtlich.

erweiterbare Kofferraumvolumen sind praktisch unverändert. Zentrales Cockpit-Element ist wieder das Center Speedo im „Plattenteller-Format“. Innerhalb der riesigen Tachometer-Skala ist sogar Platz für einen großen Farbbildschirm des Navigationssystems. Nur der Drehzahlmesser bleibt über dem Dreispochenlenkrad mit Bedientasten ausgelagert. Die Mittelkonsole schafft mehr Platz im Fußraum und enthält weiterhin charakteristische Metallkippschalter. Naturholz, Leder und Chrom sind attraktive Ausstattungsoptionen.

### Typisches Go-Kart-Feeling

Der Motor wird mit einem Knopf angelesen und abgeschaltet. Per Twin-Scroll-Turbolader, den getrennte Abgasströme antreiben, werden beim MINI Cooper S 240 Nm maximales Drehmoment aktiviert. Eine Overboost-Funktion steigert kurzfristig die Durchzugskraft um weitere 20 Nm. Beim Saugmotor mit voll variabler Steuerung der Einlassventile (ähnlich der VALVETRONIC von BMW) stehen 160 Nm zur Verfügung. Statt dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe ist für beide Modelle eine Sechsstufen-Automatik erhältlich. Im

Durchschnitt werden handgeschaltet 5,8 oder 6,9 Liter Super verbraucht. Das entspricht 139 g/km oder 164 g/km CO<sub>2</sub>-Emission. Typisches Go-Kart-Feeling bestimmt unverändert das Fahrerlebnis. Die elektromechanische Servolenkung unterstützt geschwindigkeitsabhängig. Mit 225 oder 203 km/h Höchstgeschwindigkeit und der Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 7,1 oder 9,1 Sekunden sind Cooper S und Cooper sportlicher denn je. Hervorragendes Handling und ausgeprägte Agilität lassen sich durch optionales Sportfahrwerk und Sportschalter für die Servolenkung weiter steigern.

Zu ABS, elektronischer Bremskraftverteilung EBD, Kurvenbremsregelung CBC und Bremsassistent kommt beim Cooper S serienmäßig die abschaltbare Traktionskontrolle ASC+T. Dynamische Stabilitätskontrolle einschließlich der Berganfahrhilfe „Hill Assist“ kostet in beiden Varianten Aufpreis. Statt 16- und 15-Zoll-Leichtmetallrädern bei Cooper S und Cooper sind sogar 17-Zöller mit der Reifengröße 205/45 und Notlaufleistungen erhältlich. Sechs Airbags gewährleisten einen umfassenden Insassenschutz.

### Basismodell One und Cooper D

Die MINI-Familie ergänzt seit knapp einem Jahr als Basisversion der MINI One, dessen 1,4 Liter-Vierzylinder-Motor 70 kW/95 PS leistet. Gleichzeitig trat erstmals der neue MINI Cooper D mit 80 kW/110 PS starkem 1,6 Liter-Turbodieselmotor an.

Das Äußere des MINI One prägen jetzt ab 16.150 Euro schwarze Querlamellen am Hexagon-Kühlergrill. Den MINI Cooper D (ab 19.900 Euro) zeichnet ein kraftvoll gewölbter Powerdome aus. Sicherheits- und Komfortausstattung des Diesel-MINI entsprechen den Cooper-Modellen mit Benzinmotor. Auch beim Selbstzünder bestimmt typisches Go-Kart-Feeling das Fahrerlebnis. Statt dem Sechsganggetriebe ist inzwischen in allen MINI-Versionen gegen 1.540 Euro eine Sechsgang-Automatik verfügbar. Entsprechend sind beim Basismodell bereits 185/180 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 10,9/12,6 Sekunden (manuell/automatisch geschaltet) möglich. Der Cooper D ist handgeschaltet mit 195 km/h und 9,9 Sekunden sportlicher denn je. Während im Modelljahr 2008 der kleine Benziner

mit 5,3 oder 6,1 Liter im Durchschnitt auskommt imponiert der Diesel mit maximal 260 Nm furioser Durchzugskraft und mit durchschnittlich 3,9 Liter je 100 Kilometer den günstigsten Verbrauchswerten, die ein MINI jemals vorweisen konnte. Niedrig sind auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen mit 128/153 g/km oder 104 g/km.

### Fünftürer besonderer Art

In direktem Vergleich zum MINI bietet der MINI Clubman 24 Zentimeter mehr Karosserielänge und einen acht Zentimeter längeren Radstand, der voll der Beinfreiheit im Fond zugute kommt. Zu einem Fünftürer besonderer Art macht ihn neben den beiden Flügeln der Splitdoor am Heck und den üblichen Vordertüren eine zusätzliche Einstiegsöffnung an der rechten Seite. Diese „Clubdoor“ ist hinten angeschlagen, lässt sich nur bei geöffneter Vordertür entriegeln, öffnet dann gegenläufig und ermöglicht einen komfortablen Einstieg zur Rücksitzbank. Dort mitfahrende Kinder können so nur zur sicheren rechten Fahrbahnseite und unter Aufsicht eines Erwachsenen aussteigen. Durch die weit außen angebrachten Scharniere der Hecktüren ist die ma-

## Auto der Woche



Aufrecht stehenden Rückleuchten beiderseits der Heckklappe blieben bei der zweiten MINI-Generation als Design-Ikonen nahezu unverändert.



Vordersitze und Cockpit sind bei MINI und MINI Clubman identisch.



Mit dem Heckflügel darf der MINI John Cooper Works CHALLENGE nur auf der Rennstrecke gefahren werden.



Schalen-Sportsitz und Überrollkäfig sind im MINI John Cooper Works CHALLENGE selbstverständlich.



Kurze Karosserieüberhänge, langer Radstand und breite Spur zeichnen schon das Einstiegsmodell MINI One aus.

ximale Breite der Beladeöffnung nutzbar. Das Gepäckraumvolumen steigt bei umgeklappter Rückbank von 260 auf 930 Liter. Zum Einladen kleinerer Gegenstände genügt es, die rechte Seite der Splitdoor zur öffnen.

### Nur drei Motorvarianten

Der Basis-Benziner des MINI steht im Clubman nicht zur Wahl. Einstiegsmodell ist der Cooper ab 19.900 Euro, Top-Version der Cooper S ab 23.900 Euro und dazwischen rangiert der Cooper D ab 21.600 Euro. Die

Leistungen der drei Triebwerke sind unverändert. Auch die erreichbaren Spitzengeschwindigkeiten unterscheiden sich kaum zwischen MINI und MINI Clubman. Der Standard-sprint von 0 auf 100 km/h dauert jedoch durchschnittlich eine halbe Sekunde länger: 9,8 oder 7,6 Sekunden bei den Benzinern und 10,4 Sekunden beim Diesel. Der Durchschnittsverbrauch liegt mit 5,5 oder 6,3 Liter Super um einen Zehntel Liter und mit 4,1 Liter Diesel zwei Zehntel Liter höher als bei den kurzen Karosserie-

varianten. Entsprechend werden 132 g/km oder 150 g/km CO<sub>2</sub> bzw. 109 g/km CO<sub>2</sub> emittiert. Auch beim Clubman tragen Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto-Start-Stop-Funktion und eine Schaltpunktanzeige zu den insgesamt günstigen Verbrauchswerten bei. Schließlich fordert die elektromechanische Servolenkung nur Leistung ab, wenn Lenkkraftunterstützung erforderlich ist und liefert einen zusätzlichen Beitrag zur Effizienzsteigerung.

### Verbindung mit Tradition

Die gemeinsamen Wurzeln der Namen MINI und John Cooper Works reichen fast 50 Jahre zurück. Heute steht die wiederbelebte Marke für Sonderausstattungen, Zubehörprodukte, Fahrzeugkonzepte und Kleinserien, die es MINI-Enthusiasten ermöglichen, ihre Leidenschaft für den Motorsport auszuleben. So gibt es für den MINI Cooper S ein Tuning-Kit aus Sportluftfilter, Sportschalldämpfer und einer modifizierten Motorelektronik. Das bewirkt eine Leistungssteigerung auf 141 kW/192 PS und bringt akustische Differenzierung. Weitere optische Unterschiede erreichen das Aerodynamik-Paket,

rot lackierte Federn, eine Vielzahl von Leichtmetallrädern und gelochte Brems scheiben. Außerdem werden eine Domstrebe für den Motorraum, Spiegelkappen in Carbon-Ausführung und Einfassungen der Seiten blinker mit Gitterstruktur angeboten. Im Innenraum sorgen Sportsitze, Sportlenk rad aus Alcantara/Carbon sowie Interieurleisten, Handbrems hebel und Schaltknauf im Carbon-Dekor für Rennsport-Atmosphäre. Das berühmte Label trägt auch das neue Rennfahrzeug für die MINI CHALLENGE 2008, das nicht nur an die Teilnehmer verkauft wird. Sein 1,6-Liter-Vierzylinder mit Twin-Scroll-Turbolader und Direkteinspritzung leistet 154 kW/210 PS. Das Sportgerät erreicht 240 km/h Höchstgeschwindigkeit, spurtet in 6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und kommt aus diesem Tempo in nur 3,1 Sekunden wieder zum Stehen.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

**Autohandel**

**KOMBI UND DIESELMOTOR  
MACHEN MAZDA 6-REIHE KOMPLETT**