

## Vorstellung Mini Clubman All4: Der Clubman kommt ins Krabbelalter

Von Axel F. Busse

**Als Mensch auf allen Vieren unterwegs zu sein, bedeutet selten etwas Gutes. Sich als Autofahrer auf „All4“ verlassen zu können, schon. Deshalb hat Mini jetzt das als Kombi geltende Modell Clubman mit einem „All4“-Antrieb ausgestattet, den es bislang nur für den deutlich größeren Countryman gab. Ab 29 500 Euro kann die Fahrkarte gelöst werden.**

Für diesen durchaus sportlichen Einstiegspreis bekommt man ein Modell der Kategorie Cooper S, das aus einem Vierzylinder-Motor 141 kW / 192 PS herausholt. Die Dieselfreunde werden mit einem 140 kW /190 PS starken Selbstzünder zufrieden gestellt, der erwartungsgemäß deutlich mehr Durchzugskraft als der Ottomotor entwickelt. Der Vergleich des Drehmoments fällt mit 400 Newtonmetern (Nm) zu 280 Nm klar zugunsten des Diesels aus. Allerdings kann der Benziner für sich reklamieren, dass er schon bei 1250 Umdrehungen die volle Durchzugskraft zur Verfügung stellt, während der Motor im Clubman SD dazu 500 Kurbelwellen-Rotationen pro Minute mehr braucht. Sein Mindestpreis steht mit 33 500 Euro in der Liste.

Die Modellvarianten One und Cooper, die es für Drei- und Fünftürer sowie für Cabrio und Clubman sonst noch gibt, sollen nicht mit dem Allradantrieb angeboten werden. Aus Sicht des Herstellers sind es Nordamerika und die Alpenländer, aber auch Skandinavien, die als Verkaufsschwerpunkte dafür in Frage kommen. Gewöhnlich fühlen sich Kunden durch den Traktions- und Sicherheitsgewinn, den der Allradantrieb bietet, veranlasst, sich für ein 4x4-Modell zu entscheiden. Der Mehrpreis gegenüber dem Cooper S mit Frontantrieb beträgt 2000 Euro.

Mehrkosten sind auch an der Tankstelle nicht zu vermeiden, denn je nach Anforderung und Einsatzort muss man mit 0,5 bis ein Liter Mehrverbrauch je 100 Kilometer rechnen. Die werden nicht nur durch die größere Reibung innerhalb des Antriebs der Hinterachse hervorgerufen, sondern vor allem durch ein höheres Fahrzeuggewicht. Die zusätzlichen

Bauteile für die Allrad-Ausstattung schlagen mit rund 60 Kilogramm zu buche. So kommt beim Clubman ALL4 mit Benzinmotor und Handschaltung ein Leergewicht von 1450 Kilogramm zustande, beim Diesel, den es nur mit Automatik gibt, sind es 15 Kilogramm mehr.

Da sich der aktuelle Mini und der BMW 2er Active Tourer bekannter Maßen eine Bauplatzform teilen, ist es keine Überraschung, dass auch die Varianten mit Allradantrieb große Übereinstimmungen zeigen. Aus Sicht des Herstellers hebt die neue Generation des All4-Antriebs sowohl die Effizienz als auch die Sportlichkeit der damit ausgestatteten Fahrzeuge. Das Kraftübertragungssystem des neuesten Clubmans besteht aus einem als Power-Take-Off bezeichneten Winkelgetriebe am Vorderachsgetriebe, einer zweiteiligen Gelenkwelle und einem Hinterachsgetriebe mit einer elektrohydraulisch geregelten Hang-On-Kupplung. Seine Steuerung ist mit der Fahrstabilitätsregelung DSC vernetzt. Dadurch kann die Verteilung des Antriebsmoments zwischen den Vorder- und den Hinterrädern jederzeit blitzschnell und präzise auf die jeweilige Fahrsituation eingestellt werden. All4 optimiert nach den Bekundungen der Mini-Verantwortlichen nicht nur die Traktion und Fahrstabilität unter allen Witterungs- und Fahrbahnbedingungen, sondern auch die Agilität beim Beschleunigen und bei dynamischer Kurvenfahrt.

Letzteres ist im Mini gern und reichlich zu erleben, vor allem die unmittelbare Umsetzung der Lenkbefehle und das damit verbundene Gefühl, sehr nah an der Straße zu sein, sind legendär. Ehrlicher Weise muss man aber auch feststellen, dass die Vorteile des Allradantriebs auf sauberer und trockener Fahrbahn nur unvollkommen darzustellen sind, denn wann tatsächlich Antriebsmoment auf die Hinterräder übertragen wird, merken die Insassen natürlich nicht. Sie freuen sich höchstens über den enormen Fahrspaß, den ein dynamikbegabter Pilot dem Clubman entlocken kann und über den Zugewinn an Beförderungskomfort, den die Passagiere in der zweiten Reihe gegenüber der fünftürigen Mini-Limousine genießen.

Vielleicht trauern aber einige auch der kultigen dritten Seitentür der ersten Clubman-Generation nach. Ihr ward keine Langlebigkeit beschieden, weil sie aus Kostengründen für die Märkte mit Linksverkehr nicht angepasst wurde und wegen des gegenläufigen Öffnungsmechanismus auch noch umständlich zu benutzen war. Die zweiflügelige Portaltür am Heck allerdings, die den Clubman der Vielseitigkeit eines Kombis nahe bringt, ist bekanntlich geblieben.

Bei aller Kultigkeit ist der Mini Clubman All4 in einem Punkt ein ganz normales Auto. Fahrfreude mit hoher Längs- und Querdynamik auf der einen sowie Vernunft und Sparsamkeit auf der anderen Seite sind einander ausschließende Werte. Wer sich von

den Verbrauchsangaben aus dem NEFZ-Labor nicht allzu weit entfernen will, muss auf vieles, was der Mini bieten kann, verzichten. Da Testfahrten nicht des Verzichts wegen anberaumt werden, kamen für den Diesel-Clubman mit Automatik und Allradantrieb am Ende auch mehr als sieben statt weniger als fünf Liter je 100 Kilometer heraus. (amp/afb)

#### Daten Mini Clubman SD All4

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,25 x 1,80 x 1,44

Radstand (m): 2,67

Motor: Vier-Zylinder-Turbodiesel, 1995 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 140 kW / 190 PS bei 4000 U/min

Maximales Drehmoment: 400 Nm bei 1750 - 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,0 s

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,8 l

Kohlendioxid pro Kilometer: 126 g (Euro 6)

Leergewicht (DIN)/ Zuladung: 1465 kg / 530 kg

Gepäckraum: 360 - 1250 l

Max. Anhängelast: 1500 kg

Wendekreis: 11,3 m

Bereifung: 225/45 R 17 94 W

Basispreis: 33 500 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman ALL4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---



Mini Clubman All4.

---