

Naamsverwarring

Wanneer een bijzondere, succesvolle auto gelanceerd is, gonst het vaak direct van de geruchten over eventuele extra carrosserievarianten zodat de fabrikant het succes ten volle zou kunnen uitbuiten. MINI heeft nu dan maar eens de daad bij het woord gevoegd en de Clubman geïntroduceerd. Simpel gezegd een stationwagon van de bekende MINI. De Mini-kenner zal bij het horen van de naam ongetwijfeld zijn wenkbrauwen gefronst hebben. De naam Clubman klinkt immers wel bekend, maar in vroeger tijden stond dat grofweg gezegd voor een hoekig neusje op



Een nieuwe variant van een succesnummer.

je klassieke Mini. De toevoeging Traveller, Van en Estate stonden voor de verlengde versies van de klassieke Mini. De naam Traveller was minstens zo mooi en origineel, maar historisch gezien ook nog eens logischer geweest. Het vreemde is dat de serie concept-cars die aan deze Clubman vooraf gingen wel allemaal de toevoeging Traveller hadden. Hoe dan ook heeft de naam Clubman het gered tot het productiemodel en de 120 pk sterke Cooper stond tot onze beschikking.

Clubdoor

Hét verschil met de gewone MINI is natuurlijk de lengte. In feite is de lengte van het achterportier ongeveer de extra ruimte die je krijgt. Dat lijkt heel veel, ware het niet dat het deurtje er niet in is van 'dertien in een dozijn'. De winst in de lengte is 24 cm ten opzichte van de gewone MINI. Het portiertje is wel iets groter dan die 24 cm, maar zeker niet van gemiddeld formaat. Toch is hij door de bijzondere suicide-constructie zeer functioneel. Bij die techniek, die héél vroeger wel wat gangbaarder was en tegenwoordig aan auto's als een Rolls-Royce Phantom



Het deurtje maakt het verschil.

voorbehouden lijkt, scharniert het achterportier tegengesteld aan het voorportier. Doordat de B-stijl verwerkt zit in het achterportier – en dus mee scharniert naar buiten – ontstaat er een enorme instapmogelijkheid naar de achterbank. Lekker eigenzinnig en grappig, dus wat dat betreft past het prima bij een auto als de MINI. En het grote voordeel is natuurlijk dat de auto niet direct zoveel langer

hoeft te worden, dat de karakteristieke MINI-lijnen totaal verloren zouden gaan. Minstens zo eigenzinnig is het dan wel weer dat deze zogenaamde Clubdoor alleen aan de bijrijderskant zit. Het is dan ook begrijpelijk dat deze constructie in Groot-Brittannië de nodige kritiek oogst, want voor de rechtsgestuurde auto's wordt de hele carrosserie niet gespiegeld. Gezien het feit dat de rechtsgestuurde markt relatief klein is, heeft MINI besloten de Clubman te optimaliseren voor de linksgestuurde markt.

Behalve de lengte zijn de maten niet of nauwelijks gewijzigd. Het is dan ook niet vreemd dat de Clubman recht van voren gezien amper te onderscheiden is van de driedeurs hatchback. Of het moet zijn dat het reliëf in de daklijn de oplettende kijker opvalt. Toch zal er voor de MINI-kenner nog een ander aspect zijn wat verraadt dat dit een Clubman betreft, dat is namelijk de lakkleur 'Hot Chocolate Metallic'. Deze is exclusief te bestellen op de Clubman en naar het schijnt maakt deze kleur al een zeer groot deel uit van het totale aantal geschreven orders. Als je me een week terug zou vragen of ik een bruine lakkleur op een auto zou kunnen bestellen, dan was het antwoord ongetwijfeld nee geweest, maar na het zien van deze Clubman ben ik radicaal om. Een mooie en bijzondere lakkleur.

Aan de achterkant is de Clubman veel makkelijker te onderscheiden van de driedeurs. Ook hier is weer sprake van eigenzinnige deurtjes, want de Clubman heeft net als een bestelauto twee deurtjes aan de achterkant. De C-stijlen zijn van boven tot beneden in de zelfde matzilveren kleur uitgevoerd als het dak en de spiegels. Met deze kleurverschillen geeft deze nieuwe Clubman weer een knipoog naar het Traveller-verleden en dan in het bijzonder de 'Woody'-varianten waar deze C-stijl met hout belegd was. De achterlichten neigen dan ook weer wat meer naar de lichten die bij die klassieke Traveller hoorden. Leuk detail is dat de lichten blijven staan als de deuren geopend worden, maar dat de matzilveren omlijsting wel meeklapt met de deurtjes.

Chocoladevulling

Het interieur is perfect afgestemd op de buitenkant. Dezelfde chocoladekleur van de buitenkant heeft ook zijn weg naar binnen gevonden en zorgt ervoor dat de stoelen en deurpanelen net zo bruin zijn als de buitenkant. Nu overigens wel in de smaak 'Duo Penotti', want her en der zijn roomwitte accenten te vinden, zoals de biesjes op de stoelen, de onderrand van het dashboard en de armsteun die in de deur verwerkt zit. De gebruikte vormen zijn bekend uit de driedeurs MINI's, maar het blijft origineel. Al is het maar omdat je door de grote keuze aan kleuren voor leer, dashboard en panelen niet snel een identiek interieur vindt. Het interieur bevat vele knipogen naar de oude Mini met de niet te missen snelheidsmeter in het midden, maar ook door schakelaartjes in de middenconsole en de ronde ventilatieroosters. Je zou denken dat je een ieder die de snelheidsmeter niet goed kan aflezen direct door mag naar de opticien, maar vreemd genoeg is hij onder het rijden toch niet altijd even makkelijk af te lezen. En dat komt dan ook met name door de positie ervan. Gelukkig wordt



Prachtige vormen en veel knipogen naar het verleden.

in de toerenteller op het stuur ook digitaal de snelheid aangegeven. De afwerking van het geheel en de materiaalkeuzes zijn natuurlijk BMW-waardig. Toch was er een smetje op de afwerking te vinden. De bedrading van de sensoren die aangeven of de gordels gedragen worden zie je namelijk zo langs de geleiderails van de stoel lopen als je langs de zitting naar beneden kijkt. Het lijkt pietluttig om het te noemen, maar goed, perfect is niet hetzelfde als bijna perfect. Even onder het tapijt of een andere afdekking was een kleine moeite geweest.

De stoelen zitten als gegoten en hebben een lekker sportieve snit. Je wordt aan alle kanten omsloten door opstaande randen en de zittingen zijn lekker hard, zodat je goed voelt wat de auto doet. Met de verschillende hendels is de stoel prima handmatig te verstellen in elke gewenste stand. Op de achterbank merk je waar de winst van de Clubman vooral zit. Je kan hier namelijk nu best aardig zitten. Vooral de hoofdruimte is prima te noemen en ook de benen kan je nog best kwijt achter de voorstoelen, hoewel langere personen wellicht met hun benen tegen de voorstoelen toch wat ongemakkelijker zullen zitten. Het grote punt is nu natuurlijk de instap. Die is prima te doen doordat je geen last meer hebt van stijlen langs de portieren. Voor mensen met kinderen in zitjes is het zelfs heel handig, want met de makkelijk naar voren te schuiven stoel, kan je makkelijk even in de auto gaan 'staan' om de gordeltjes van de stoeltjes vast te maken. De gordel van de rijder is bij de instap wel wat tricky geplaatst. Deze zit namelijk aan de naar buiten klappende B-stijl vast en onder bij de dorpel aan een geleider. Negen van de tien keer glijdt de gordel mooi over de geleider weg zodat je geen last hebt van de gordel, maar een enkele keer blijft ie toch net wat hangen, waardoor je een mooie struikeldraad kan krijgen. De bagageruimte die middels de achterdeurtjes de bereiken is, is leuk, maar niet royaal te noemen. Waar je bij een station toch gauw aan een pakezel denkt, moet je met die benadering deze auto absoluut niet bekijken. Het is dan ook niet voor niets dat MINI zelf wel graag spreekt van een shooting break. Toch heb je met de bank plat nog best een leuke opslagruimte beschikbaar.

Karakter

De belangrijkste vraag die je jezelf als Mini-liefhebber stelt is wel of het rijkarakter gebleven is. De klassieke Mini is niet wars van het nodige gooien en smijten. Bij zowel de eerste MINI (R53) als zijn vorig jaar gepresenteerde opvolger (R56) zijn die rijeigenschappen – wel vertaald naar hedendaagse maatstaven – toch aardig overeind gebleven. En nu is er dan toch een stuk lengte toegevoegd aan de auto, wat maarzo dat karakter flink dwars zou kunnen zitten.

Het doet deugd om te kunnen melden dat dat totaal niet het geval is. Sterker nog: bij het rijden



Meer beleving ondanks dat veel anderen wel sneller zijn.

van de Clubman ervaar je de extra lengte totaal niet. De wegligging is nog steeds fenomenaal in zijn klasse. De MINI ligt snaarstrak op de weg, ook wanneer je abrupt van richting veranderd is de MINI zeer moeilijk van zijn stuk te brengen. Daar komt bij dat het sturen nog steeds messcherp gaat en vooral niet te licht. Ook de Clubman is met recht weer een rijdersauto te noemen. Het rijden vergt arbeid, zonder

dat je direct moet denken aan de zware bediening van een exotische sportwagen. Je hebt zelf de macht over het stuur, over de pedalen en over de korte versnellingspook. En stuk voor stuk hebben ze gevoel in zich. Voor rijbeleving heb je op zich nog geen hele snelle auto nodig, maar mocht je daar toch behoefte aan hebben dan komt de Cooper toch wel wat te kort. Het is daarom ook een prettige gedachte dat de Cooper S met 55 pk meer in het vooronder ook nog in de bestellijsten staat.

Het gevoelvolle sturen zorgt er ook voor dat de auto prettig in smalle of drukke ruimtes te rijden is, wel merk je dat door de vreemde deurconstructies het zicht rondom minder is geworden. Het meest uit zich dat nog wel aan de achterkant, waar je door de twee deurtjes nu een onderbroken raampartij hebt. Maar ook aan de kant van de Clubdoor heb je nu als het ware een stijl extra gekregen die het zicht weer kan belemmeren. Op de uitgestrekte ruimtes voelt de Clubman Cooper zich ook prima thuis, want ondanks dat het niet direct een strepentrekker in de zin van optrekken is, is het vermogen wel goed verdeeld en houd je mede door de zesde versnelling lang ruimte om te kunnen versnellen. Met vrij lege snelwegen en de cruisecontrol ingeschakeld kon je dan ook prima lange stukken met iets meer dan toegestane snelheid doorrijden, zonder dat de MINI daarbij onrustig werd.

Het testverbruik ligt bij vrijwel iedere test wat hoger dan de fabriek opgeeft, simpelweg omdat je de auto nu eenmaal iets intensiever gebruikt dan gemiddeld. Toch is het verschil van meer dan 50% extra verbruik wel zeer fors te noemen. Nu houdt MINI zelf met 5,5 liter per 100 km ook wel akelig laag aan, maar ze geven aan dat het door het vernuftige MINImalism-systeem toch haalbaar moet zijn. MINImalism is in feite BMW's 'EfficientDynamics' voor de MINI. Dat betekent een start/stop-functie die de auto automatisch laat afslaan als je de auto in stilstand in de vrij zet en de koppeling weer op laat komen. De motor wordt weer gestart zodra je het koppelingspedaal weer licht aanroert. Ook worden in het digitale display in de toerenteller opschakeltips getoond om zuinig te kunnen rijden. En tot slot – daar merk je tijdens het rijden het minst van – slaat de MINI een deel van de energie die vrij komt bij het remmen op, om later weer te kunnen gebruiken.

Welkom in de familie

De Clubman is gelukkig toch een echte MINI te noemen. Al is de naam enigszins vreemd, hij past wel degelijk in de MINI-familie. Hij heeft onmiskenbaar het eigenzinnige karakter op het gebied van ontwerp, zowel van binnen als van buiten. Maar goed, dat kunnen wel meer merken, belangrijker is nog wel dat de kenmerkende rijbeleving van een MINI ook aanwezig is bij de Clubman. In die zin mag hij de naam MINI Cooper met recht dragen. Natuurlijk is het lijnenspel door de grotere lengte niet direct heel MINI, maar laten we niet vergeten dat de klassieke Mini



De Clubman kan met open armen onthaald worden in de familie.

vroeger ook al zijn stationversies kende en die waren in de letterlijke zin van het woord ook al niet echt meer mini. Of dit nu een hatchback met achterdeurtjes, een station of een shooting break is laten we



maar in het midden. Feit is wel dat je het qua ruimte niet direct moet zien als een stationwagon, want daarvoor is de ruimtewinst met name achter de achterbank niet groot genoeg, want de winst zit vooral op de achterbank.

Voor welk publiek is de Clubman nu een geschikte auto? Dat zal met name voor het publiek zijn waarvoor de gewone MINI nét wat te klein is. Heb je kleine kinderen en hik je tegen de ruimte achterin aan, dan heb je met de Clubman een MINI waar dat probleem getackeld is. Daarnaast blijft de Clubman ook net als zijn kleinere broer een prima accessoire voor de wat beter verdienende medemens, al is het maar omdat er bijpassende Onitsuka Tiger sneakers te verkrijgen zijn die afgestemd zijn op een Hot Chocolate Clubman als deze. Beter verdienend is nog steeds wel min of meer een vereiste, want met 36.278 euro is ook deze variant van de MINI niet echt een goedkope compacte auto te noemen, laat staan als je voor de snellere Cooper S zou gaan. Hoe dan ook rijd je met de Clubman zeker een bijzondere auto, waarbij het ieder moment van de dag weer een genot is om weer een blokje om te kunnen.

Plus

- + Eigenzinnige looks
- + Prachtig interieur
- + Rijkarakter

Min

- Gordel bijrijder
- Zicht naar achteren
- Verbruik