



Bjorn Blokzijl  
7 februari 2016

## Familie-MINI

Kleine kinderen worden groot. De oer-MINI is van voor- tot achterbumper net drie meter lang, waar zijn nazaat uit 2001 al ruim een halve meter langer is. Toch is de binnenruimte die de nieuwe generaties bieden niet voldoende voor een gezin. Zelfs de eerste generatie Clubman en de Countryman kunnen niet aan de ruimtewens van een klein gezin voldoen. Nu is daar de langste MINI die ooit geproduceerd is. Ten opzichte van zijn voorganger groeide de Clubman niet alleen tot 4,25 meter, maar verdween ook het typische halve deurtje. Liefst zes deuren telt de nieuwste generatie en nu moet hij de meest praktische loot aan de boom zijn.



## Met beleid opgerek

De introductie van de vijfdeurs MINI zorgde voor verbaasde blikken onder zowel het journaal als de consumenten. Het ontwerp van deze auto is zoals wij in de eerste kennismaking al opmerkten: "een geval van of je vindt hem mooi, of helemaal niet". Dit komt vooral door het uitgerekte design, wat bij de Clubman nog meer het geval is. Tot de B-stijl is het ontwerp - zeker gezien vanaf de zijkant - grotendeels identiek aan de driedeurs MINI. Daar achter is het lijnenspel vooral strak en typerend voor een stationwagon. Maar het grote verschil in ontwerpstyl is aan de achterkant te vinden. De typische klapdeurtjes zijn gebleven, maar de achterlichtunits zijn niet lang aan de zijden gepositioneerd. De liggende exemplaren zijn niet lelijk, maar de auto is door deze ontwerpkeuze niet meer direct herkenbaar als een MINI. Aan de voorzijde is hij dat zeker wel. Om meer binnenruimte te genereren, is de auto ruim zeven centimeter breder gemaakt ten opzichte van zijn voorganger. Dit heeft consequenties voor het ontwerp. De neus is wat uitgerekt, maar dit is met de nodige precisie gedaan. Het geheel is even wennen, maar met een fraaie kleurstelling en mooie wielen - zoals de standaard 17 inch lichtmetalen exemplaren onder de onze - krijgt hij bij verrassend



veel omstanders de handen op elkaar.



## Meer MINI is altijd goed!

Dat de auto ten opzichte op de driedeurs flink is opgerekt, komt geheel ten goede aan de binnenruimte. Voorin zit je als bestuurder en bijrijder ruim. Ook op de achterbank kan iemand van 1.90 meter zonder problemen achter zichzelf plaatsnemen. Voor drie volwassenen is het te krap op de achterbank, maar met z'n tweeën houd je het wel vol op een lange rit naar een zuidelijk vakantieoord. Achter de twee achterdeurtjes vind je een bagageruimte van 360 liter. Hoewel dit flink groter is dan wat we gewend zijn van de hatchbacks van MINI, is het vergeleken met andere stationwagens in zowel het B- als C-segment een kleine ruimte. MINI zegt zelf dat de Clubman niet als een praktische stationwagen gezien moet worden, maar meer als een lifestyle-wagon. Het staat buiten kijf dat de Clubman meer charme bezit dan welke stationwagen dan ook in deze

klasse. Het dashboard is zo goed als gelijk aan zijn compactere broertjes. Vooral de fraaie details maken het interieur iets bijzonders. Op diverse plekken vind je de Union Jack - hoewel de auto toch echt in Limburg gebouwd wordt - en zijn de bekerhouders en opbergvakken voorzien van een typisch blokjespatroon. Hoewel de tuimelschakelaars al vaak gekopieerd zijn, zijn de exemplaren in de MINI onovertroffen goed. Vooral de bijzondere rode startknop wekt de aandacht. Meer dan ooit is niet alleen het ontwerp bijzonder, maar staat de afwerking en het materiaalgebruik op een hoog niveau.



## Bijna net zo goed

Dat een MINI de nodige charme bezit, is geen onderdeel van discussie. Toch is er een tweede reden om voor dat merk te kiezen. Alle auto's van het merk staan bekend om hun kartachtige rij- en weggedrag. Ondanks het toegenomen formaat van de Clubman stuurt hij nog steeds bovengemiddeld goed. Stuurbewegingen worden strak en direct uitgevoerd. Ook het gevoel in het stuur is prima. Toch merk je in snel genomen bochten dat de auto niet alleen in lengte en breedte is gegroeid, maar dat ook het gewicht is



gestegen naar bijna 1.300 kilogram. Hoe goed het onderstel ook is, onderstuur treedt eerder op dan bij de kleinere versies. Maar het rijden valt niet tegen, integendeel: er zijn voor dit geld geen beter sturende auto's te krijgen met dezelfde hoeveelheid binnenruimte. Niet alleen het stuurgedrag is goed, ook het schakelen gaat met veel gevoel. Daarbij zijn de slagen prettig kort, waardoor het wisselen van verzetten elke keer weer een plezier is. Hoe te rijden met de auto is in te stellen in drie verschillende rijmodi. De zuinigste variant is 'green'. Het gaspedaal reageert trager op de rechtervoet en het stuurwiel geeft minder door. Daarbij wordt op het schermje onder de snelheidsmeter aangegeven hoeveel brandstof je hebt bespaard. De sportiefste stand is de 'Sport Mode', die volgens het centrale scherm voor het maximale 'gokart-gevoel' moet zorgen. Daar tussenin zit de normale stand, die het midden vormt tussen de andere standen.



## Pittige zelfontbrander

Het lijkt een rare combinatie, een pittige stationwagen van een merk dat bekend staat om de rijeigenschappen met een tweeliter dieselmotor in het vooronder. Toch is de

praktijk anders. Dankzij de fijne, stille loop van de motor en de gelijkmatige afgave van de 150 pk en 330 Nm zul je nooit verlangen naar een benzinemotor. De '100' wordt aangetikt net onder de 8,5 seconden en de top van 212 is ruim voldoende om geen modderfiguur te slaan, ook niet op de Duitse Autobahn. Groot voordeel van een dieselmotor is het beperkte verbruik. Rijd je een constante snelheid van 120 km/u, dan geeft de boordcomputer een verbruik op van  $\approx$  liter per 23 kilometer. Gemiddeld werd een verbruik gehaald van 5,8 liter per 100 kilometer, oftewel  $\approx$  op 17. Een keurige waarde, hoewel de fabrieksopgave een stuk positiever is met 4,1 l / 100 km. In de testperiode werden de snelwegkilometers relatief veel in files gemaakt, wat ook zijn neerslag heeft op het verbruik. Een beter resultaat bij een vrije snelweg ligt dus nog in het verschiet.



## Open deur

Bij MINI is men goed in het laten uitdijen van het gamma. De vijfdeurs hatchback was al bijzonder, maar de nieuwe Clubman is dat mogelijk nog meer. Door de behoorlijke groeistuijp is er meer ruimte dan ooit beschikbaar in een MINI. Op het niveau van



# MINI Clubman Cooper D Chili

rijeigenschappen en prestaties levert hij ten opzichte van zijn kleine broertjes nauwelijks in. Zijn er dan geen nadelen? Die zijn er zeker wel en hebben vooral te maken met de kosten. Niet alleen de basisprijs is aan de forse kant, ook de opties zijn verre van goedkoop. Voorzien van alle luxe zoals lederen bekleding, climate control, een fraaie print op het dashboard, een prettig werkend multimediasysteem en een heads-up display, kost de auto in deze motorisering iets meer dan 45 mille (!). Veel geld voor het maken van een statement, waarbij je toch nog genoeg ruimte voor lijf, leden en bagage hebt. Desondanks verwacht MINI dat er een aanzienlijke kopersgroep is voor de auto. MINI-rijders die begonnen zijn met een compacte hatchback en nu een klein gezin hebben gesticht, willen graag MINI blijven rijden. Daarvoor en voor ieder ander die gecharmeerd is van het merk, is de nieuwe Clubman zeker een geschikte keuze.

## Plus

- + Meer ruimte dan ooit in een MINI
- + Prettige aandrijflijn
- + Goede rijeigenschappen

## Min

- Bagageruimte nog steeds relatief klein
- Hoge vanafprijs...
- ...en hoge prijze voor opties