

CLASSIC DRIVER

Mini John Cooper Works Clubman



Heißer Clubmix: Die 211 PS aus dem 1,6-Liter Vierzylinder-Turbomotor sind seit 2008 auch in der Langfassung des John Cooper Works Minis erhältlich. Damit rennt der Clubman genauso flott wie sein kurzer Bruder, der Hatch: 238 km/h Spitze. Classic Driver hat den flinken Langläufer aus Oxford zur großen Deutschlandrundfahrt bestellt. Bodensee hin und zurück - Mini maximal!

Das „clubbt“! Seit seinem Erscheinen im Jahr 2007 stand der [Mini Clubman](#) bei uns in der Classic Driver Redaktion gleich im erhärteten Zeitgeistverdacht, der coolste aller neuen Minis zu sein. Schließlich knüpft das um 24 Zentimeter verlängerte Fahrzeug an die ehemaligen Luxusvarianten des klassischen Minis an: Austin Mini Countryman und Morris Mini Traveller von 1960 sowie den späteren Mini Clubman von 1969. Sicher, das gerade vorgestellte [Mini Cabriolet](#) ist auch eine erfrischende Erscheinung. Schließlich provoziert das Fashion-Konzept „unten Mini, oben ohne“ reichlich neugierige Blicke und jede Menge Fahrfreude. Doch die avantgardistische Konzeption des Schnelltransporters ist ihm fremd. Der Mini Clubman ist eindeutig ein Mini für Fortgeschrittene. Und die Works-Variante mit 211 PS ist der absolute Geheimtipp im Portfolio der im Jahr 2000 neu präsentierten Auflage des kompakten Kultwagens.





Wir starten südlich der Elbe im Schatten alter Klostermauern in Lüneburg. Die beiden Gasdruckstoßdämpfer öffnen die Hecktüren des Clubman wie von selbst. Dahinter verschwindet jede Menge Reisegepäck – genau so wie beim Klassiker. Bis zu 960 Liter sind es beim aktuellen Mini. Der Unterschied allerdings offenbart sich auf der rechten Seite in Fahrtrichtung. Hier öffnet gegenläufig die Tür zum Club. In [Rolls-Royce Manier](#) gibt die Clubdoor einen B-Säulen-freien Einstieg ins Innere frei. Das ist schick und praktisch zugleich.



Vorne links sitzt man im Works Clubman fast so wie im Cockpit eines Cargo-Jets. Diesen Eindruck verstärken das schwarze Interieur und die abgedunkelten Scheiben in Höhe der Fondssitzreihe und des Laderaums genauso wie die Anordnung der Instrumentierung. Selbst in der Funktionseinheit im Fahrzeughimmel sitzen Wippschalter; ganz so wie in einer alten Vickers VC10. Das raddeckelgroße Zentralinstrument kennen wir. Hieran entladen sich regelmäßig die ätzenden Kritiken der ewigen Mini-Gegner am Innenraumdesign. „Zu futuristisch, zu sehr retro!“ Ja was denn nun? Wenn Sie mich fragen, dann ist die Scheibe einfach ein klein wenig zu groß geraten. Und das Plastik sieht etwas zu sehr nach eben diesem Material aus. Mehr Kritik aber übe ich nicht.

Genug philosophiert. Let's Mini! Gestartet wird per Knopfdruck. Aber erst, wenn der Schlüssel in Form einer kleinen Tellerscheibe in eine ausgesparte Buchse neben dem Lenkrad eingerastet ist. Dann starten Anlasser und Twin-Scroller das kompakte Kraftpaket mit den vier in Reihe gesetzten Zylindern. Ich drücke die serienmäßige Sporttaste, welche Kennlinien von Gaspedal und Lenkung schärfer macht. Vorne klingt das Ansurren des Motors ganz typisch nach [Mini Cooper](#). Hinten pörrert es kräftig aus der zweiflutigen Sportauspuffanlage. Nur der aktuelle [Challenge Mini](#) röhrt noch durchdringender.



Im Tiefflug zischt der Clubman über die A1 nach Bremen. Das Beschleunigen spendiert akustische Genüsse. Wie ein brummiger Riff bröhrt es im Clubman. Sonor schwingt der Edelstahlstrang unter dem Wagen. Bei 6.000 Touren entfaltet der Works seine maximale Leistung von 211 PS. Soweit kommt es bei mir allerdings erst im sechsten Gang, denn das knackige Schaltgetriebe ist gut abgestuft und fordert zum aktiven Dirigieren auf. Einziger Kritikpunkt zum Dirigentenpult: erster Gang und Rückwärtsgang liegen etwas zu dicht beieinander. Das kann im Stadtverkehr schlimmstenfalls den schnellen „Flow“ empfindlich stören. Nach einer Weile aber hat man sich an die enge Gassentrennung gewöhnt. Die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit 205er Reifen hingegen rollen sportlich straff nach vorne weg ab. Das passt zum Charakter.



Eineinhalb Stunden später durchquere ich schon das Ruhrgebiet. Ausfahrten, Beschleunigungstreifen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Streckenfreigaben. Das Einfädeln in den Verzögerungstreifen beim Duisburger Spaghettiknoten gleicht einem zu schnellen Landeanflug auf regennassem Runway. Kein Wunder, wenn die blaue 500-Meter-Ausfahrt-Tafel bei Tempo 220 näher fliegt. Doch die Rennbremsen mit belüfteten Scheiben und rot lackierten Sätteln stoppen auf den Punkt genau. In den schnell gefahrenen Kurven zeigt sich auch die Qualität der Eingelenk-McPherson-Federbein-Achse mit Bremsnickausgleich.

Hinten behalten die Reifen dank Längslenker-Achse mit zentral angeschlagenen Querlenkern die Haftung. Glücklicherweise hatte ich zuvor schon einmal den aktuellen [Works-Hatch](#) gefahren, quasi als Vertrauen bildende Maßnahme.



Bei Speyer gönne ich dem Mini und mir eine kleine Rast. Ich parke den roten Brit-Van im Schatten einer Boeing 747, die sich das hiesige Technikmuseum auf ein paar Stelzen in voller Größe in den Freigarten geschraubt hat - auch ein Blickfang. Mein Mini-Jet hingegen gefällt mir schon wegen seiner Wendigkeit besser. Nach einem Schlenker durch Stuttgart geht es lotrecht weiter gen Süden. Meist im längsten Gang und mit hoher Drehzahl - die versprochenen sieben Liter Normverbrauch kann der Mini dabei verständlicherweise nicht einlösen. Während eines Tankstopps komme ich an der 100-Oktan-Säule mit einem [Porsche 911 GT3](#) Fahrer ins Gespräch. Mein roter Mini sei ihm auf der Autobahn aufgefallen. Und zwar auf der linken Spur in seinem Rückspiegel. Na, sag ich doch: Es braucht nicht immer Dickschiff oder 747 sein! In Meersburg rollt der Rote auf die Bodensee-Fähre nach Konstanz. Zeit für ein wenig Recherche. Was steckt eigentlich hinter dem John Cooper Works Konzept? Schließlich ist der Name Cooper mit der Marke Mini so [untrennbar verbunden](#), wie der seines Schöpfers, Sir Alec Issigonis.



Tatsächlich reaktivierte BMW die traditionelle Verbindung zwischen Mini und John Cooper bereits vor der Neuauflage des Kleinwagens. 1999 luden die Münchner den Sohn des Firmengründers, Mike Cooper, ein, das Wissen des mittlerweile unter John Cooper Garages firmierenden Familienunternehmens in das Projekt Mini einzubringen. Wie damals John Cooper sinnierte auch er vor Markteinführung des Mini im Jahr 2001 über eine leistungsgesteigerte Version. Zum Auftakt veranstaltete er in England die John Cooper Challenge für leistungsgesteigerte Serienfahrzeuge – mit einem in kürzester Zeit ausgebuchten Starterfeld. Schnell entwickelte sich hieraus die beliebte [Mini Challenge](#).

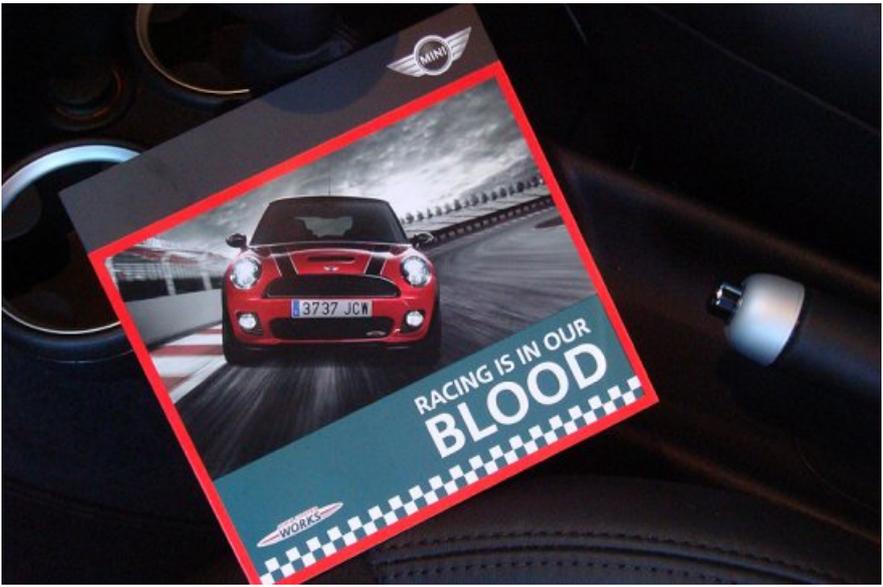


Von Mike Cooper stammten auch die unter dem Label John Cooper Works angebotenen Tuning-Kits für den Mini Cooper S und den Mini Cooper. Neben optischen Retuschen unterschieden sie sich von den Serienmodellen vor allem durch die gesteigerte Motorleistung und das höhere Drehmoment. Mit den Tuning-Kits wurde insbesondere der Mini Cooper S zu einem exzellenten Sportgerät, welches Mini bald zu weiteren [Sondermodellen](#) inspirierte. Das aktuelle Tuning-Kit für den Mini Cooper S besteht aus Sportluftfilter, Sportschalldämpfer und einer modifizierten Motorelektronik und ermöglicht so mit geringem Aufwand eine Leistungssteigerung auf 192 PS und zusätzlich eine optische und akustische Differenzierung. Ich hingegen

bin froh, dass ich nicht selbst tunen musste, sondern im John Cooper Works Clubman für rund 30.000 Euro alle Finessen ab Werk an Bord habe. Denn so zeigt sich der coole Clubman als ernst zu nehmender Schnellgut-Transporter. Und der weckt am nächsten Morgen in Konstanz bereits Lust auf die Rückfahrt gen Norden. Das Mini-Prinzip – „S wirkt“.









Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/mini-john-cooper-works-clubman>
© Classic Driver. All rights reserved.