

MINI Cooper D Clubman

Angiven klimatpåverkan: 109 g CO₂/km

BMW har gjort något viktigt. Med nya Mini, som de äger och tillverkar, har de tydligare än någon annan visat att småbilar kan vara attraktiva och att man kan ta bra betalt för en liten bil. Nu har de gjort Minin större – och snålare. Vi testar!

Clubman är en slags hundkoja herrgårdsvagn, en inneboende motsägelse med förlaga från sextiotalet. Liksom originalet är bakluckan indelad i två små dörrar medan sidopanelerna inte längre är i trä. Den har en liten bakhängd sidodörr på passagerarsidan som enbart kan öppnas när passagerardörren öppnats. Det underlättar istället till baksätet utan att man behöver ha bakdörrar som många tycker är fula och som knappast hade rymts. Clubman är 24 cm längre än vanliga Mini, varav 8 centimeter är mellan axlarna. Det märks i det ganska rymliga men smala baksätet och i bagageutrymmet som rymmer 260 liter om man lyfter ur det övre golvet, 930 liter med nedfällt baksäte. Att framrutan är nästan lodrät ger en känsla av rymd och taket är så pass högt att också långa förare ryms. Lika trevlig är den enorma hastighetsmätaren i mitten, med varvräknare i egen boll framför ratten som följer med när ratten höjs, sänks eller dras fram och tillbaks. Tristare är att de bakre sidorutorna inte går att öppna ens i bakkant.

Andra pratar om mildhybrider av dieselmotorer, BMW gör dem. Vid rödljuset stängs motorn automatiskt av om ingen växel är i och kopplingen inte är nedtrampad. Bilen skakar till litegrann, sen är det tyst och inga avgaser alls släpps ut. Under tiden funkar stereon, luftkonditioneringen, belysningen och allt annat precis som vanligt. När det blir grönt och du trycker ner kopplingen, är motorn blixtnabbt igång och bara när vi verkligen rivstartar har systemet svårt att hinna med och motorn dör. Systemet går att stänga av med en liten knapp, till exempel om man kör i mycket tät stadstrafik och tycker att motorn slår av väl ofta – men det är just det som är poängen. Är motorn kall, stängs den inte av. Minin har också regenerativ bromskraft, så att batterierna laddas när du står på bromsen. Det bidrar till att försörja elsystemen, minskar bränsleförbrukningen och innebär att motorns kraft kan användas till själva framförandet av bilen. I normal trafik minskar mildhybridtekniken förbrukningen med ungefär fem procent, men för den som kör mycket i stadskärnan kan vinsten bli uppåt 15 procent.

Cooper D har en 1,6 liters dieselmotor på 110 hästkrafter. Det ger Minin ett enormt vridmoment, 240 Nm redan vid 1750 varv, 20 Nm mer vid omkörningar genom en överladdningsfunktion. Medan man i bensin-Minin får – och vill – växla friskt för att hålla flåset uppe, känns de sex växlarna onödigt många i dieseln. Vill man, så klarar man 0-100 på drygt tio sekunder, i stort sett samma tid som bensinaren på 120 hästar. Mitt i varvräknaren sitter en liten växelindikator, som med en pil visar om det är dags att växla upp, ner eller om man har rätt växel. För det mesta visar den rätt, men ibland kan man utan besvär ligga en växel högre än indikatorn visar, och därmed minska förbrukningen med ett par procent.

Mini är en kul bil att köra, och kombiformatet har faktiskt gjort den ännu bättre – de extra centimetrarna betyder att den ligger stabilare på vägen. Mini anger snittförbrukningen till 4,1 l/100 km vilket skulle ge koldioxidutsläpp på 109 g/km, med betryggande marginal på rätt

sida miljöbilsgränsen. BMW är ett av de företag som fått mest kritik för sina optimistiska bränslevärden och Cooper D är tyvärr inget undantag. Trots försiktig körning kommer vi inte under 4,7 l/100 km, fortfarande lågt men inte längre imponerande. Partikelfilter är förstås standard, även om hälsonyttan med filtren alltmer ifrågasätts.

Som snart sagt alla moderna bilar, är Mini säker. Clubman har inte testats av Euro-NCAP, men den är i huvudsak samma bil som ”vanliga” Minin, med toppbetyget fem stjärnor i krocktest, tre för barnsäkerhet och två för fotgängare. Trots att Minin ser ut nästan exakt som föregångaren från 2002, så är säkerheten rejält förbättrad. Bilen har dubbla airbags fram, varav passagerarkudden bara kan stängas av om man köper den tillvalsfunktionen för femhundra spänn – dumt. Också bak finns huvudairbags, sidoairbags finns fram. Låsningfria bromsar är standard, liksom ett avancerat stabilitetsprogram med antisladd, antispinn och kurvbrömsningskontroll. Dessutom känner bilen av när det är dags för service.

Clubman D kostar från 199 900 kronor, ett rent lockpris eftersom ingen köper en Mini ”ren”. Vår testbil är extrautrustad med xenonstrålkastare, färddator öppningsbart glastak, sportstolar och mycket annat, och närmar sig 300 000 kr i pris. Dieseln har ett merpris på 15 000 kronor jämfört med bensinbilen, men privatpersoner får igen 10 000 kronor i miljöbilspremie. Bensinversionen drar för mycket för att få någon premie. Dieseln får också miljöbilsförmåner i en del kommuner, men slipper inte trängselskatt och har inte sänkt förmånsvärde. Numera är dieseln väl så dyr som bensinen, men den lägre förbrukningen ger ändå ungefär en krona lägre bränslekostnad per mil. Däremot är fordonsskatten mycket högre för dieslbilar, så allt som allt är det svårt att bedöma hur kalkylen slår – men att välja Mini av ekonomiska skäl är hur som helst fel.

Mattias Goldmann