

Do clubmanu se také vejde více zavazadel. Základní objem kufru narostl ze 160 na 260 litrů, při složených zadních opěradlech dokonce činí 930 litrů. Jsou-li ale opěradla na svém místě, nic nenasvědčuje tomu, že Mini Clubman je skutečné kombi. I když zadní křídlové dveře budí zdání téměř dodávkového auta, prostor za nimi je velmi skromný. Přesto novince nelze upřít snahu konstruktérů po maximální praktičnosti: kufr má nízkou nákladovou hranu, zcela rovnou podlahu a křídlové dveře chrání proti samovolnému zavření plynokapalinové vzpěry. Když si člověk odmyslí všechny filigránské proporce, není clubmanovi z hlediska funkčnosti co vytknout. Možná až na třetí opěrku hlavy – ta je ukotvena na obou stranách v půli rozděleného zadního opěradla. Potřebujete-li rozšířit prostor kufru, musíte opěradlo sklopit celé, anebo opěrku předem demontovat.

### Diesel je dobrá volba

Ani v clubmanovském kabátě neztratilo mini nic z vlastností, které si na něm motoristé cení nejvíce. Je to především pozoruhodně přesné řízení, vysoká stabilita v zatáčkách a nízké těžiště. Ke sportovnímu pocitu z jízdy přispívá i relativně tvrdé pérování.



Předobrazem pro dnešní Mini Clubman je model Traveller, jehož éra vrcholila v 60. letech minulého století.

## Technické údaje

### Mini Cooper D Clubman

**Motor** – objem,

výkon, točivý moment . . . . . 1560 cm<sup>3</sup>, 80 kW/110 k/4000 ot./min, 240 Nm/1750 – 2000 ot./min

**Rozměry v mm** (délka/šířka/výška/rozvor náprav) . . . . . 3945/1683/1426/2547

**Zrychlení 0 – 100 km/max. rychlost/komb. spotřeba** . . . . . 10,4 s/193 km/h/4,1 l

**Pohotovostní hmotnost/nosnost (kg)** . . . . . 1175/500

**Objem kufru/palivové nádrže (l)** . . . . . 260 – 930/40

**Přenos hnací síly** . . . . . pohon předních kol, šestistupňová manuální převodovka

**Sériová výbava:** přední, boční a hlavové airbagy vpředu, hlavové airbagy vzadu, ESP, dálkové centrální zamykání, elektrické ovládání oken, rádio s CD a šesti reproduktory, kožený volant, zadní opěradla dělená a sklopná, 15" kola z lehkých slitin

**Cena nového vozu/záruka výrobce** . . . . . 627 400 Kč/2 roky

**Hodnota vozu po 1 roce a 15 000/30 000 km (Kč)** . . . . . 352 500/343 000

**Hodnota vozu po 5 letech a 75 000/150 000 km (Kč)** . . . . . 173 000/149 000

**Servisní náklady do 150 000 km (Kč)** . . . . . 50 000

**Povinné ručení/havarijní pojištění (Kč)** . . . . . 4640\* – 5760/24 795\*\* – 26 046

Pozn.: Cenu ojetého vozidla stanovil Eurotaxglass's, cenu pojištění vypracoval pojišťovací makléř Max Legler, sazby jsou platné pro pojišťovnu Generali se spoluúčastí 10 %, min. 10 000 Kč. \*Nižší sazba platí pro obce do 30 000 obyvatel. \*\*Nižší sazba platí mimo Prahu.

Zdaleka největším překvapením celého testu je ale nová naftová šestnáctistovka. Ta vzešla ze spolupráce s Peugeotem a pod kapotou vozů Mini nahradila původní agregát, který automobilka nakupovala u Toyoty. Nový čtyřválec je tišší, pružnější a ještě k tomu vyniká dnes už nevidaně nízkou spotřebou. I s filtrem pevných částic se dá bez velkého úsilí jezdit za pět litrů nafty na sto kilometrů.

Kombík je oproti hatchbacku o 60 000 korun dražší. Skvělá nabídka, když si zájemce o britskou klasiku spočítá, co všechno za zhruba desetiprocentní navýšení ceny získá: delší rozvor a s ním použitelná zadní sedadla, k tomu jednu (půl)dveře navíc.



Základní objem kufru je na kombík více než skromný.

A delší karoserii s kufrem, do něhož se konečně něco vejde.

Clubman rozhodně neaspiruje na titul rodinného kombíku, ale zdaleka už to není jen auto pro dva. Máte-li rádi značku Mini, pak je tato verze rozhodně smysluplnější volbou. ■

JAKUB STEHLÍK

## K žijícím legendám přibude trabant

Po volkswagenu „brouk“, mini a Fiatu 500 se znovuzrození dočká i duroplastová legenda bývalého východního bloku, milovaný i proklínaný trabant. Na jeho vývoji začala nyní pracovat německá firma IndiKar, která se zabývá individuální stavbou karoserií a pancéřových limuzín. Rozruch kolem „nového trabantu“ začal už na podzimním frankfurtském autosalonu, kde jej coby model v měřítku 1:10 vystavila modelářská firma Herpa. Tvary novinky vycházejí z původní předlohy, avšak na rozdíl od karoserií typu sedan a kombi jde v případě New Trabi o třídvéřový hatchback.

Německý tisk nejprve spekoval o tom, že se Herpa spojí s některým z velkých evropských výrobců. Deník Die Welt ještě loni v listopadu psal, že nový trabant bude vybaven technikou z BMW. Prototyp, tentokrát už v měřítku 1:1, by měl IndiKar vystavit na příštím frankfurtském autosalonu, který se bude konat v roce 2009. O technickém řešení i plánovaném počtu vyrobených kusů se zatím mlčí.

Někdejší trabant se vyráběl ve východoněmeckém Cvikově v letech 1957 až 1991, pořídilo si jej na tři miliony motoristů.



Ani kombi, ani limuzína. Nástupce legendárního trabantu, který by se měl objevit už za dva roky, bude třídvéřový hatchback.