

The MINI Clubman

目次



本プレスキットの内容は、ドイツ国内市場向け（2007 年 9 月現在）の仕様を基準として記載されており、その他の市場においては仕様、標準装備品、オプション設定などが異なる場合もあります。本プレスキットでは、車体寸法、エンジン出力などは BMW AG 発表のデータとなるため、日本仕様とは異なる場合があります。なお、仕様は随時変更される可能性がありますので予めご了承ください。

| | |
|-------------------------------------------------------------|----|
| 1. 概要 | 3 |
| 2. 独創性、外向性、たまらない魅力： MINI Clubman （ショート・バージョン） | 5 |
| 3. 新たな挑戦を求めて コンセプト | 15 |
| 4. 驚くほど新鮮な MINI らしさ デザイン | 19 |
| 5. 道路では躍動的に、給油の際は控えめに エンジンおよびトランスミッション | 25 |
| 6. 駆けぬける歓びと安全なハンドリング- 本物の MINI スタイル シャシーおよびサスペンション | 30 |
| 7. より広い車内空間、優れた安全性、卓越した品質 ボディおよび安全性 | 33 |
| 8. 個々の希望をかなえる、より広くなった車内空間 機能および装備品 | 35 |
| 9. 柔軟性、効率性、品質重視 生産 | 41 |
| 10. もっと MINI - いつもユニークなコンセプト 伝統 | 46 |
| 11. 主要諸元..... | 49 |
| 12. エンジン性能曲線図 | 52 |
| 13. エクステリアおよびインテリア寸法 | 55 |

1. 概要



画期的で、独創的なシューティング・ブレーク・コンセプトを MINI ブランドのラインナップに加えて、MINI ブランド・ファミリーを拡大。ルーファインを延長し、スポーティさと機能性を強調する MINI Clubman(クラブマン)の登場。MINI ブランドならではの走り、魅力あふれるデザイン、豊かな個性、進化した機能を融合させたこの4人(日本仕様)または5人(但し一人は子供)乗りハッチバック・モデルには、通常の2ドアに加えて右側にクラブドアと呼ばれる観音開き式のドア(分割式ドア)を装備。3ドア・ハッチバックの MINI と比較した場合、全長を 24 cm、ホイールベースを 8 cm 延長して後席足元のスペースを拡大。ラゲッジ・ルームの容量は 260 ~ 930 リットルを確保し、後席のバックレストは分割可倒式。

※シューティング・ブレーク(Shooting brake): 英国で狩猟などに使われたクロスオーバー

- 独創的で、特色あるプロポーションは、MINI Clubman の個性的なキャラクターの証し。MINI 特有のデザインを通じて、このブランドらしさをデザイン・コンセプトに見事に反映。
- エンジン・バリエーションは、ツイン・スクロール・ターボチャージャー付きの新世代 4 気筒ガソリン・エンジン、無段階可変バルブ・マネジメント・システムを装備した新世代 4 気筒ガソリン・エンジンのほか、コモンレール式フューエル・インジェクションを装備した 4 気筒ディーゼル・エンジンも用意(日本では導入予定なし)。全てのエンジン・バリエーションは、燃費と排ガス値の向上を実現するため、オートマチック・スタート・ストップ機能、ブレーキ・エネルギー回生システム、シフト・ポイント・インジケーターなどの機能を強化する各種のシステムを装備。
- 前輪駆動の MINI Clubman 専用にチューニングされた技術レベルの高いシャーシによって、MINI 特有のゴーカート・フィーリングを実現。すべてのモデルにアンチロック・ブレーキ・システム(ABS)、エレクトロニック・ブレーキ・フォース・ディストリビューション(EBD)、コーナリング・ブレーキ・コントロール(CBC)、ブレーキ・アシスタント、坂道発進アシスタント機能付きダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)を標準装備。MINI Cooper S Clubman にはオプション装備品としてリミテッド・スリップ・ディファレンシャルを設定。

衝突特性を最適化したパッセンジャー・セルには 6 個のエアバッグ、3 点式 ELR シート・ベルト(全座席)、ベルト・ラッチ・テンショナー(前席)、ベルト・フォース・リミッター(前席)、ベルト・ウォーニング、ISOFIX チャイルド・シート固定システム(後席)を標準装備。

- 1960 年代のモーリス・ミニ・トラベラー、オースチン・ミニ・カントリーマン、ミニ・クラブマン・エステートをルーツにしながら、新世代の MINI ブランドのスタイリングを施した最新バージョン。

- 室内外ともに幅広いカスタマイズが可能なオプション装備品とアクセサリーを用意。ルーフ・トリムと同色のリア・ドア・フレーム。40 種類以上の組み合わせが可能なカラー・コンビネーション。
- 以下の 3 種類のエンジンを搭載したクラブマンが、2007 年 11 月 10 日にドイツ国内で発売：

MINI Cooper S Clubman: ツイン・スクロール・ターボチャージャーと燃料直接噴射装置を装備した 4 気筒ガソリン・エンジン、総排気量 1,598 cc、最高出力 128 kW(175 ps)/5,500 rpm、最大トルク 240 Nm//1,600~5,000 rpm(オーバーブースト時: 260 Nm)、0~100 km/h 加速性能値 7.6 秒、最高速度 224 km/h、100 km 走行あたりの平均燃料消費量(EU 基準)6.3 リットル、CO₂ 排出量 150 g/km。

MINI Cooper Clubman: BMW グループのバルブトロニック・テクノロジーをベースにした無段階可変バルブ・マネジメント・システムを装備した 4 気筒ガソリン・エンジン、総排気量 1,598 cc、最高出力 88 kW(120 ps)/6,000 rpm、最大トルク 160 Nm/4,250 rpm、0~100 km/h 加速性能値 9.8 秒、最高速度 201 km/h、100 km 走行あたりの平均燃料消費量(EU 基準)5.5 リットル、CO₂ 排出量 132 g/km。

MINI Cooper D Clubman: コモン・レール式燃料噴射装置と可変タービン・ジオメトリを装備した 4 気筒ターボディーゼル・エンジン、総排気量 1,560 cc、最高出力 80 kW(110 ps)/4,000 rpm、最大トルク 240 Nm/1,750~2,000 rpm(オーバーブースト時: 260 Nm)、0~100 km/h 加速性能値 10.4 秒、最高速度 193 km/h、100 km 走行あたりの平均燃料消費量(EU 基準)4.1 リットル、CO₂ 排出量 109 g/km。

2. 独創性、外向性、たまらない魅力： MINI Clubman. (ショート・バージョン)



ニューMINIの発売からほぼ1年が経過した現在、MINIは、画期的で、それだけでたまらないほど魅力的な車両コンセプトに基づいて、モデル・レンジを拡大しようとしています。

MINI Clubmanは、その独創的なデザインによって、型にはまったコンセプトやカテゴリーを見事に超越した存在です。どの角度から見てもMINIだとわかるMINI Clubman。その独創的なリア・エンドと類稀なるプロポーションは、いやがうえにも見る人の興味を引き付けてやみません。

MINI Clubmanは、ブランド特有の資質に加え、多彩なオプション装備品が用意されていることもあって、非常に大きな魅力を放っています。このユニークなクルマに乗れば、ドライバーはあらゆるMINIモデルと同様にスポーティな性能やエキサイティングな走りによる駆けぬける歓びを味わうことができます。またフロント・シートだけでなく後席の乗員も、質感が向上したインテリアと外向的なキャラクターによる新しいMINIを体験することになります。まるでラウンジのような後席シートの座り心地、多彩なシート・アレンジが可能な後部スペース、独創的なドア・コンセプトが、MINI特有のフィーリングと一体となって、MINI Clubmanを独特の存在、比類ないクルマに仕立て上げています。

MINI、たまらなく魅力的で、斬新なクルマ

MINIのユニークなキャラクターは一目でわかります。このクルマのルーフラインは3つのピラーを横切って後方まで伸び、印象的なリア・セクションへと滑らかに融合しています。このリア・セクションには左右のゲートがそれぞれ外側に開く画期的な観音開きスタイルのドアがあり、コントラスト・カラーで塗装されたフレームによって視覚的にも強調しています。

広々としたラゲッジ・ルームは多彩なアレンジが可能で、分割式のリア・ドアのおかげで荷物の載せ降ろしも非常に楽に行えます。

さらに注目すべき点は、このMINI Clubmanが5人乗りとして登場するということです。そのため後席の乗員は、スタンダード・モデルのMINIに比べて8センチも拡大された足元のスペースを使ってくつろぐことができます。ボディ右側のフロント・ドアと向き合うように取り付けられたもう1枚のドア、いわゆるクラブドアのおかげで、後席「ラウンジ」への乗り降りが快適にできます。

このクルマの多様性を示す例として、伝統的なシューティング・ブレーク・コンセプトを新たに解釈し直したMINI Clubmanの滑らかに流れるようなリア・セクションのフォルムは、スポーティなイメージと機能性の高さの両面を実感させます。

MINI Clubman は、クラシック・ミニ・ファミリーのモーリス・ミニ・トラベラー、オースチン・ミニ・カントリーマン、ミニ・クラブマン・エステートの伝統を受け継ぐ最新モデルです。この 3 つのモデルは、歴史を遡ればすべてのコンパクト・カーの祖先といえる 1960 年代のオリジナル Mini にも引けをとらないほど人々を魅了しました。

3 タイプのエンジンを搭載してデビュー。

MINI Clubman は、3 タイプのエンジンを用意して 2007 年 11 月 10 日にドイツ市場にデビューします。ニューMINI Clubman のトップ・モデル MINI Cooper S Clubman は、ツイン・スクロール・ターボチャージャーおよびガソリン直接噴射装置を装備した総排気量 1.6 リッターの 4 気筒ガソリン・エンジンを搭載しています。MINI Cooper Clubman は、無段階可変バルブ・マネジメント・システムを装備した排気量 1.6 リッターの 4 気筒ガソリン・エンジンを搭載し、最高出力 88 kW (120 ps) /6,600 rpm を発生します。このエンジンのメリットを最大限に活用して、突出したドライビング・プレジャーをもたらし、優れた低燃費を実現します。

MINI Cooper D Clubman(は、極めて経済的なパフォーマンス・モデルとして際立つ存在感を示すだけでなく、ドライバーを魅了するトラクションと牽引力、圧倒するほどの低燃費、称賛に値するほどの排ガス値を実現しています。

MINI Cooper D Clubman の EU テスト・サイクルによる 100 km 走行あたりの平均燃料消費量は 4.1 リットルを記録し、CO2 排出量は 109 g/km にまで削減しています。これらの数値は、さまざまなセグメント全体を通じて群を抜いた記録です。

すべてのエンジンは、BMW グループの開発陣の卓越した能力から生み出された最先端のエンジン技術が盛り込まれています。したがって、これらのエンジンは、2008 年モデルに採用されている燃費向上および排ガス削減のための各種の改善策、例えばブレーキ・エネルギー回生システムやオートマチック・スタート・ストップ機能、ギアシフト・ポイント・インジケーターによる恩恵を受けています。

外向的なデザインと全く新しい 5 ドア・レイアウト

新世代 MINI は、独創的なデザインによる魅力的なスタイルと、比類ない俊敏な運動性能、最高レベルの品質および安全性、個性を際立たせる豊富なオプション装備品、非常に優れた効率の良さを融合させた、世界で唯一のスモール・プレミアム・カーです。

全長を 24 cm、ホイールベースを 8 cm 延長し、後席以降のスペースにゆとりある空間を確保した MINI Clubman には、その多様性に加えて新たな特徴が備わっています。

その新たな特徴とは、このユニークなクルマを極めて特別な 5 ドア・モデルに仕上げた MINI Clubman の革新的なドア・コンセプトです。運転席側と助手席側には従来どおり 1 枚ずつドアがありますが、ボディの右側には後ろ側にヒンジを持つドアが 1 枚追加されています。また、最後部には観音開き式に左右に開く 2 つのドアが装備されています。もちろん、この後部の分割式ドアは、MINI の先祖である伝説的なモデルに装備されていたものを、最新のデザインによって解釈し直した、非常に魅力あふれる装備です。

MINI Clubman は、このクルマに乗り込む最初の段階から、後席の乗員を心から温かく歓迎します。車両右側に追加されているもう 1 枚のドアは進行方向とは逆方向に開くため、後席への乗り降りが非常に快適に、スムーズに行えるようになっています。安全面を考慮して、このリア・サイド・ドアはフロント・ドアを開けているときにしか操作できません。そのためこの特殊な装備品であるクラブドアには、外側にドア・ハンドルがありません。したがって、外観上も MINI Clubman のボディに違和感なく溶け込んで、ほとんど気付かないほどです。

MINI Clubman のリア・ドアは、外側にヒンジがあるので左右に開きます。このため、ショッピングでも、かさばる荷物を運ぶときでも、スポーツ用品を積むときでも、載せ降ろしがしやすくなっています。また小さな荷物を載せるときならば、分割式ドアの右側を開けるだけで十分です。

MINI Clubman は、4 シート仕様または 5 シート仕様をオプションで選択することができます。後席の乗員の足元スペースは圧倒的な広さを提供し、しかもラゲッジ・ルーム容量は 260 リットルも確保しているため、後席のバックレストを倒さなくても非常に広々としています。

後席のバックレストは分割可倒式になっており、どちらか一方を畳んだり、全部を倒したりすることもできます。この MINI Clubman の荷室の高さをフルに使いたい方にとってさらなる多様性と自由な使い勝手を与えるために、フル・フラット式ラゲッジ・ルーム・フロアをオプション装備することもできます。

左右の A ピラーから C ピラーまでルーフ全長に沿って徐々に盛り上がりを見せながら後方まで延び、まさに砂丘を思わせるいわゆる「デューン・ライン」は、ルーフラインに緊張感とパワーを秘めたエキサイティングな印象を与えており、このクルマの側面を約 2 cm 高くしています。最も高さのある位置は B ピラーの真上にあり、このため MINI Clubman をサイドから見たときに非常にバランスの良い、流れるようなプロポーションを与えています。

すべてのモデル・バリエーションにおいて、ルーフはリア・エンドの控えめなスポイラーへと溶け込むように流れ、デザインと最新の空力性能を兼ね備えたこのエア・スポイラーは、人の心を引き付けてやまない美しい雰囲気演出しています。

クラシック・モデルのコンセプトを再解釈した最新モデル

観音開き式のドア構造を採用した MINI Clubman は、1960 年～1982 年にかけて販売されたオースチン・ミニ・カントリーマン、モーリス・ミニ・トラベラー、ミニ・クラブマン・エステートなど、有名な先代モデルを思い起こさせます。

これら伝説的なモデルの中で、とりわけオースチン・ミニ・カントリーマン、モーリス・ミニ・トラベラーの 2 台は、MINI Clubman を世に出す意欲を触発した源でした。もちろん、あらゆるディテールにおいて 21 世紀の最新テクノロジーと装備を採用しています。

MINI Clubman は、そのデザイン面でも伝説のクルマたちを彷彿とさせます。ただし、かつてのモデルのリア・エンドの特徴であった木製フレームとむき出しのヒンジはオプション装備品でしたが、最新モデルのドア表面は C ピラーとの段差がとれて空気の流れを最適化させており、調和のとれたリア・エンドを演出しています。MINI Clubman の C ピラーはその配色によって際立っていますが、スタイルは伝統的なリア・エンドの構造を受け継いでおり、C ピラーとバンパー上部はコントラスト・カラーで強調され、リアを生き生きと印象的に表現しています。いずれのボディ・カラーを選択しても、このリア・ドア周辺はルーフと同色になります。MINI Clubman のルーフの標準カラーはソリッド・ブラックまたはピュア・シルバー・メタリックのいずれかになります。

MINI Clubman のルーフをボディ同色にすることもできます（オプション）。この場合、C ピラーとバンパー上部だけはコントラスト・カラーのシルバーかブラック仕上げになります。したがって MINI Clubman のすべてのモデルにおいて、リア・ドア・フレームは印象的な外観を見せています。

機能を向上させ、MINI らしい走りを実現

この MINI のニュー・モデルの開発目的は、平凡で月並みなクルマよりも目立った存在でありたいと願う、行動的で、情熱的で、強い個性を持つ顧客に向けたクルマを作ることでした。そのため、このスポーティでカリスマ性のあるクルマには、室内で使用するための、実用的な価値があり、柔軟性のあるオプション装備品を用意しています。しかしそれと同時に、ホイールベースを延長し、リアのオーバーハングも延長したにもかかわらず、MINI Clubman はオーバーハングの短いスタンダード・モデルの MINI 特有のコンセプトである「ホイールにちょこんと乗ったような姿勢」を維持しています。また、このクルマの魅力である俊敏な走行特性も健在で、MINI のデビュー以来のトレード・マークとも言える伝説のゴーカート・フィーリングを実現しています。

MINI Clubman の特性に合わせたシャシーおよびサスペンションは、もともと新世代 MINI 用に開発されたもので、状況を選ばない安全性とスポーティで優れたハンドリングを実現します。フロントに装備されているマクファーソン・スプリング・ストラット式アクスルは、卓越したホイール・ガイドを実現し、あらゆる状況においても滑らかで応答性に優れたステアリング特性を実現しています。しかも、ワインディング・ロードでも、また加速時や制動時でも、エンジン出力の影響を受けません。

セントラル・アーム式リア・アクスルは、最新技術の開発に携わる BMW グループの能力を十分に活かしています。実際、これは MINI の属すセグメントでは極めてユニークな構造であり、複雑で高度な運動学的構造の恩恵を受けて常に最適な接地性能を実現します。

足周りにアルミ製の前後方向アームを採用することで、重量も最適化しています。またアンチロール・バーも装備されており、MINI Clubman の安全なハンドリングに貢献しています。

MINI Cooper S Clubman のゆとりあるパワーと優れたパフォーマンスを反映して、このモデルのサスペンションは、もともとスポーティな MINI Cooper Clubman や MINI Cooper D Clubman のサスペンションよりもさらにスポーティでダイナミックに設定されています。もちろんいずれのモデルも、たとえ物理法則の限界に挑戦するような走りをしているときでさえ、十分な安全性を確保しています。

ニューMINI Cooper Clubman とニューMINI Cooper D Clubman には 15 インチ・ホイールが標準装備されています。また、MINI Cooper S Clubman には 16 インチ・ホイールにランフラット・タイヤを組み合わせて標準装備しており、この場合はタイヤの空気圧が完全に抜けてしまっても特定の条件下で走行を継続することができます。

エレクトリック・パワー・アシスト・ステアリング（EPAS）は、常にドライバーに最新の路面状態や走行状態に関するフィードバックを提供します。このステアリング・システムは、車速に応じてステアリングの補助力を変化させ、常にスポーティなダイレクト感を維持します。

この電気機械式パワー・ステアリングのもう 1 つの特長は、これまでのステアリング・システムに比べて大幅に重量が軽くなっている点です。また、無駄なエネルギー消費を抑えるため、その時々必要性に応じてステアリングをアシストします。つまり、ドライバーが実際にステアリングを操作しているときにのみ、電動サーボ・モーターが作動するようになっているのです。

MINI Clubman のスポーツ志向のサスペンションは、標準装備されているアンチロック・ブレーキ・システム（ABS）、エレクトロニック・ブレーキ・フォース・ディストリビューション（EBD）、コーナリング・ブレーキ・コントロール（CBC）、坂道発進アシスタント機能付きのダイナミック・スタビリティ・コントロール（DSC）などの極めて効率の良い、強力なブレーキ・システムによって支えられています。ニューMINI にはブレーキ・アシスタント機能も装備されており、これは運転者の急ブレーキ操作を検知するとブレーキ圧を可能な限り早く最大限まで上昇させ、可能な限り制動距離を短縮させます。

パワー・ユニット：3タイプのいずれもが最高の効率を発揮

MINI Clubman が最初から際立った存在感を示す理由は、ユニークなコンセプトや外向的なデザインばかりではありません。極めて魅力的なパワー・ユニットにもその理由があります。新世代 MINI のために専用開発された 3 種類のハイテク・パワー・ユニットは、常に突出した効率の良さを発揮するだけでなく、同時にスポーティなドライビング・プレジャーも実現します。その上 MINI Clubman に搭載されるすべてのパワー・ユニットには、2008 年モデルに採用した燃費を最大限に削減するための新しいテクノロジーがすべて標準装備されているのです。

最高に効率の良いエンジンを実現するための各種のインテリジェント・テクノロジーは、燃料消費量を著しく削減すると同時に、駆けぬける歓びをさらに高めることにも貢献しています。これに関連した顕著な例が、ブレーキ・エネルギー回生システムです。エネルギー・マネジメントを行うことで、エンジンが出力するパワーを優先的に駆動力へと変換します。電装品用の電力を発電するのは、車両が惰性で走行しているときやブレーキをかけているときだけです。走行するためのパワーが必要なとき、つまり加速しているときや駆動力をかけて走行しているときは、オルタネーターを自動的にエンジンから切り離します。したがって、通常のシステムのようにオルタネーターが常時作動することで消費されるパワーは、素早く力強い加速が必要なときのために温存されていることになります。

このように使い分けた場合でも、電装品用の電気エネルギーは常に十分に供給されます。なぜなら、MINI が惰走状態になったり、ドライバーがブレーキをかけたりした場合には、ただちにオルタネーターが作動して電力を生成するからです。

マニュアル・トランスミッションを搭載した全モデルに装備される新開発のオートマチック・スタート・ストップ機能は、エンジン作動中のアイドリング時間を効果的に短縮するものです。例えば交差点などで停車するとき、ドライバーがシフト・レバーをニュートラル位置にしてクラッチ・ペダルから足を離れた瞬間、常にオートマチック・スタート・ストップ機能が自動的にエンジンを停止します。

その後、再びクラッチ・ペダルを踏むだけで、エンジンはただちに再始動します。

オートマチック・スタート・ストップ機能は、とりわけ市街地での燃料効率を最適化させ、燃料消費量の削減に貢献します。

MINI Clubman に標準装備されているギアシフト・ポイント・インジケーターは、前述のように効率の良い走りを行うプロセスに対してもさらなる支援を行います。この機能のメリットを受けることができるのは、MINI Clubman のマニュアル・トランスミッション搭載車のドライバーであり、常に最も効率のよい走行方法に集中することができます。なぜならエンジンの電子制御を行っている「頭脳」がその時々エンジンの回転数、走行状態、アクセルの踏み加減を解析し、ドライバーが選択したギアに対して最も効果的な走りを行っているかどうかを計算しているからです。エンジン・コントロール・ユニットが走行中にギアをシフトすべきと判断した場合、瞬時にメーター・パネルのタコメーター内にあるディスプレイに矢印の記号を表示し、理想的なギア段数を表示します。

この新しい MINI シリーズのトップ・モデルである MINI Cooper S Clubman では、ギアをシフトすることがとても楽しい体験になるに違いありません。ツイン・スクロール・ターボチャージャーとガソリン直噴装置付きの 1.6 リッター 4 気筒エンジンを搭載する MINI Cooper S Clubman は、最高出力 128 kW (175 ps) /5,500 rpm を発生し、また 240 Nm もの最大トルクを 1,600~5,000 rpm のエンジン回転域で発生します。さらにオーバーブースト機能を使用すれば、最大トルクは短時間ながら 260 Nm まで増大します。

これらの効果によって、MINI Cooper S Clubman は静止状態から時速 100 キロに達するまでを 7.6 秒で駆けぬけ、最高速度は 224 km/h に達します。

MINI Cooper S Clubman は、優れたパフォーマンスだけでなく、走る楽しさと燃費節減を絶妙のバランスで実現させています。EU テスト・サイクルにおける 100 km 走行あたりの平均燃料消費量は 6.3 リットルです。また、MINI Cooper S Clubman の CO2 排出量は 150 g/km を達成しています。

MINI Cooper Clubman のバランスの取れた性能と燃費も感動的です。この 4 気筒自然吸気エンジンは、総排気量こそ同じ 1.6 リッターですが、BMW グループのバルブトロニック・システムをベースに開発された無段階可変バルブ・マネジメント・システムを搭載しています。

この画期的なハイテク・エンジンは、最高出力 88 kW (120 ps) /6,000 rpm、最大トルク 160 Nm/4,250 rpm を発生します。

優れたパワーを発生する MINI Cooper Clubman は、静止状態から時速 100 キロに達するまでが 9.8 秒で、最高速度は 201 km/h です。EU テスト・サイクルにおける 100 km 走行あたりの平均燃料消費量が 5.5 リットル、CO2 排出量が 132 g/km のこのモデルは、同クラスのすべてのガソリン・エンジン搭載モデルにおける基準を確立します。

MINI Cooper D Clubman に搭載されている 1.6 リッター4 気筒ターボディーゼル・エンジンは、卓越した総合効率を発揮すると同時に、最高出力 80 kW (110 ps) /4,000 rpm を発生します。

新しいアルミニウム構造を採用したことで大幅に重量を削減したこの新開発ディーゼル・エンジンは、コモン・レール式直噴コンセプトをベースに開発した画期的な技術に裏打ちされています。また、どの回転域からでも最適なパワーとパフォーマンスを実現する可変タービン・ジオメトリ機構を採用したターボ過給技術も特筆に価します。

MINI Cooper D Clubman のオーバーブースト機能も、非常にパワフルでダイナミックなアクセル・レスポンスを実現し、極めてスポーティでダイナミックな MINI Cooper S Clubman と同様の効果を発揮します。このエンジンのオーバーブースト機能も、1,750~2,000 rpm のエンジン回転域で短時間のみ機能し、その場合の最大トルクは 240~260 Nm に達します。

ニューMINI Cooper D Clubman は、静止状態から時速 100 キロに達するまでに 10.4 秒を要し、最高速度は 193 km/h です。このように躍動的なキャラクターと同時に、称賛に値する燃費性能も併せ持っています。EU テスト・サイクルでの 100 km 走行あたりの平均燃料消費量は 4.1 リットルを記録し、また CO2 排出量は 109 g/km という超低排出量を達成しています。

エンジンからのパワーは、MINI 特有のスタイルでフロント・ホイールに伝達されます。MINI Cooper S Clubman、MINI Cooper Clubman、MINI Cooper D Clubman には、6 速マニュアル・トランスミッションが標準搭載されており、6 速オートマチック・トランスミッションはそれぞれオプション設定されています。

MINI 特有の独創的で特徴あるデザイン

MINI Clubman の 3 つのバリエーション・モデルは、デザインおよびボディ構造においては B ピラーまでが MINI Cooper、MINI Cooper D、MINI Cooper S と全く同じです。MINI の伝統的なシンボルは、MINI Clubman においても同様に強調されています。フロント・エンドには特徴的な大径丸型ヘッドライト、丸型ポジショニング・ライト、六角形のラジエター・グリルがあります。さらに際立った特徴としては、エンジン・フードとサイド・ターン・インジケーターの間にある斜めの継目が MINI らしさをよく表しています。

MINI Clubman のショルダー・レベルには車両全周にわたってクロム・ストリップが装着されており、リア・エンドでは直接ドアに装着されています。MINI Clubman の全幅はスタンダード・モデルの MINI と同じですが、全高はわずかに高くなっています。それでも、全体的に車高を低く見せるルックスとコンパクトなプロポーションにより、MINI ファミリーの他のすべてのモデルと同じように俊敏で躍動的な印象を演出しています。

テール・ライト・ユニットは可能な限り小さくしています。これは世界中の国々で型式認証を得ることができるよう、最小寸法を反映した結果です。リア・エンドのデザインは、テール・ライトやドア・ハンドルなど、このクルマの活動的なイメージを伝える要素との相乗効果により、全体的に優雅で端正な印象を伝えています。

それぞれのモデルには、リアに「Cooper」、「Cooper D」、「Cooper S」という各モデル名称が表示されていますが、「Clubman」のロゴは右側のドア開口部の装飾ストリップに刻印されています。

ドライビング・プレジャーを高める美しくスタイリッシュなカラー・コンビネーションを 40 種類以上も用意

MINI を運転するということは、単に A 地点から B 地点に移動するだけの行為ではありません。それはライフスタイルを表現することであり、人生に対するこだわりを表現することでもあります。そのため特に走る楽しさや、パワフルさと流行を生み出すデザインを楽しむことに焦点を当てています。

MINI Clubman には、ドライバーが自分だけの個性的なクルマと自分自身のスタイル表現するためのオプション装備品を数多く用意しています。エクステリア・カラーだけでも 40 種類以上の組み合わせがあります。この圧倒的な表現の自由度は、豊富に用意したアクセサリや素晴らしい品揃えのオプション装備品、MINI Clubman 専用の特別装備品によってさらに拡大します。

ホット・チョコレートはとりわけ外向的な印象をもたらすメタリック・カラーで、MINI Clubman 専用色です。

MINI Clubman は、12 種類のエクステリア・カラーが用意されています。ソリッド・カラーには、チリ・レッド、ペッパー・ホワイト、メロー・イエローの 3 種類があります。メタリック・カラーは、アストロ・ブラック、スパークリング・シルバー、ブリティッシュ・レーシング・グリーン、ピュア・シルバー、ライトニング・ブルー、ナイトファイア・レッド、ダーク・シルバー、レザー・ブルー、それにホット・チョコレートがあります。

誰もがアーティストになれる、自由度の高いインテリア・デザイン

MINI Clubman を購入する方は、4 種類のインテリア・カラーと 5 種類のカラー・ラインを組み合わせることで、自分だけの個性的なインテリアを作り出すこともできます。

またすべてのモデルで標準仕様のシートだけでなく、あらゆる種類の、あらゆる配色のクロス・レザー・コンビネーション・シートやフル・レザー・シートを選択することもできます。

豊富なトリム・オプションを用意しており、たとえば、イングリッシュ・オーク、きらめくブラック・ピアノ・カラーなどによって、MINI Clubman のプレミアムなキャラクターを強調することができます。このような個性化のための選択肢は、2 種類の標準のトリムだけでなく、オプション装備品としてもフルード・シルバーやブラッシュド・アロイがあります。

MINI Clubman はユニークなクルマです。MINI Clubman は、あらゆる面で典型的な MINI であり、伝統的なシューティング・ブレーク・コンセプトを意識的に最新のデザインに再解釈したクルマです。しかし同時に、全く新しい機能を備えた新しいタイプのエンジンを搭載するなど、意図的に伝統的なミニとの類似性を持たせてもいます。

新世代 MINI と同様に、MINI Clubman もまた現代の要求をすべて考慮に入れながら、その過程で新しい可能性とチャンスを実現しつつ MINI として再解釈した結果です。

多方面にわたる資質を考えると、MINI Clubman は市場に全く新しいセグメントの道を開くクルマであるといえます。一方、このように最新の革新技術を取り入れることで、MINI というプレミアム・ブランドが車両コンセプト、技術的特徴、デザイン面で、スモール・カー・セグメントのリーダーであることを再び強調しています。

3. 新たな挑戦を求めて コンセプト



「名付け親 (godfather)」はシューティング・ブレークです。これは MINI の母国である英国で、クーペのキャラクターを持ち、ハッチバックの特性を備えたスポーツ・カーに使用されている言葉です。このため、「標準タイプ」のクーペよりも多くの機能を提供します。

この種のクルマを捜し求めているドライバーを満足させるために、過去においてさまざまなメーカーがわくわくさせる高級なクルマを繰り返し生産し、時としてこだわりのあるドライバーに贅沢な趣味を追い求める機会を提供してきました。そのいずれもが、わざわざ伝統的なステーション・ワゴンを使用しなくともそれぞれの目的を達せられるようにしたのです。実際のところ、こうしたメーカーは、このような非常に特別なクルマを手造りで生産する、非常に特殊な会社ばかりでした。

ニューMINI Clubman は、このシューティング・ブレーク・コンセプトを現代に受け継いでいます。このため、それぞれが極めて異なる 3 つのモデルで構成される現行 MINI ブランド・ファミリーの中でも、極めて特別な役割を担っています。ニューMINI Clubman は、MINI ブランドの価値を因習にとらわれずに本格的に再解釈した結果生まれたクルマです。MINI 特有の極めて俊敏なパフォーマンスとゴーカートのようなフィーリングを備えた新世代 MINI をベースに開発された MINI Clubman は、実際にあらゆる面においてユニークで、非常に感動的なコンセプトを具現化したクルマです。なぜなら、MINI デザインの特徴を受け継ぎながらも、こうした特徴を新たに異なる市場セグメントに伝えているからです。

比類ないプロポーションは個性を強調し、スポーティで、活動的で、男っぽいニューMINI Clubman のキャラクターを強烈にアピールしています。進行方向とは逆方向に開くクラブドア、リアの 2 分割式ドア、スタンダード・モデルの MINI よりも 80 mm 延長されたホイールベースによって、ニューMINI Clubman 独自のスタイルを表現しています。このクルマは、活発で、外向的で、強い個性を持つ顧客や、自分が乗るクルマは常に際立つ存在でなければならないと考えているこだわりの強い顧客にアピールします。

古典的な特性を現代風に再解釈

MINI のコンセプトである「オリジナルからオリジナルへ」を追求することにより、ニューMINI Clubman は歴史的な DNA を十分に理解したうえで、21 世紀に実現可能と考えられるあらゆる装備を駆使しています。その結果、ニューMINI Clubman のデザイン的な特徴は、先代モデル、つまり 1960 年～1969 年にかけて製造されたモーリス・ミニ・トラベラーとオースチン・ミニ・カンントリーマンから受け継いでいます。

今や英国においてさえ伝説的なクルマになっているこれらの非常に特別なモデルは、この MINI Clubman を開発する意欲を触発した源でもありました。そして担当デザイナーは、開発の過程で古典的な特性を持つシューティング・ブレーク・コンセプトを全く新しいスタイルにブレンドすることに成功しました。つまり、最先端技術と極めて現代的な機能の相乗効果によって、実に魅力的な方法で現代の課題に対応したクルマを造り上げたのです。

これに関する顕著な例が、リアの分割式ドアです。ニューMINI Clubman が引き継いだ、2 枚のドアを観音開き式で取り付けるというこのコンセプトの原点は 1960 年代にさかのぼるアイデアですが、細部にわたって現代にふさわしい画期的な装備を追加しています。

その特徴的な例として、ドアにではなくボディ構造に直接取り付けられたテール・ライト・ユニット、ガス圧式スプリングで支持する分割式ドア開閉機構、リア・ドアにそれぞれ 1 つずつ装備される 2 本のリア・ワイパーなどがあります。これは明らかに日常使用するための実用的な機能に焦点を当てたものです。

先代モデルに装備されていた厚い木の板を連想させる独特の形状を持つ切り立った C ピラーも、その一例にすぎません。この特別な装備を身にまとったクラシック・ミニは、「ウッディ (Woody)」と呼ばれていました。

この特別な装備を強調するため、ニューMINI Clubman の C ピラーはとリア・バンパー上部はコントラスト・カラーのソリッド・ブラックまたはピュア・シルバー・メタリックで塗装されています。この印象的なリア周りを後ろから見た瞬間、誰もがニューMINI Clubman だと識別できます。

ゴーカート・フィーリングと燃費削減

ホイールベースを延長し、わずかに車高が高くなったにもかかわらず、ニューMINI Clubman はスタンダード・モデルの MINI とほぼ同じパフォーマンスを発揮します。これは車両周囲を流れる気流を改善して空気抵抗係数を減少させた結果です。

スタンダード・モデルと同レベルのパワーとトルクを発生するエンジンを搭載し、ショート・オーバーハング・コンセプトを堅持し、専用にセットアップされたサスペンションとステアリングを装備した MINI Clubman にとって、同等のパフォーマンスであるということは当然の結果だといえます。このため、ニューMINI Clubman のドライバーは、MINI ブランド特有の俊敏でスリリングなゴーカート・フィーリングを十分に味わうことができます。また、このクルマは優れた直進安定性を発揮し、長距離走行においても極めて重要なアドバンテージを提供します。

また、すべてのモデルに燃費削減に貢献する多くの技術を採用しています。ドライバーはブレーキ・エネルギー回生システム、オートマチック・スタート・ストップ機能、シフトポイント・インジケーターを利用することで、運転する楽しさについては一切の妥協をすることなく燃費を節減できます。

機能を向上するために細部にわたる配慮

MINI Clubman は、そのコンセプトを通じて高度な機能と優れた快適性を実現し、文字通り「最小のスペースで最大のクルマ」というコンセプトを具現化しています。MINI Clubman のエクステリア寸法は同クラスの「標準的サイズ」のクルマとほぼ同じ大きさです。一方、インテリア寸法は同クラスの標準的なレベルよりもはるかに大きくなっています。

スタンダード・モデルの MINI と比較してホイールベースが 8 cm 延長され、広々とした後席足元スペースを確保しています。また、クラブドアのおかげで後席への乗り降りがしやすくなっています。それは後席を 3 人掛け仕様にしても 2 人掛け仕様にしても、顧客がどちらを選んでも変わりありません。また、クラブドアと快適なシート、広いウィンドウ・エリア、高級な内装素材とが相まって、後席エリアにスタイリッシュなラウンジの雰囲気演出します。また、MINI Clubman も前席シートにイーजी・エントリー機能を標準装備しているので、後席への乗降はさらに快適になっています。

独創的なリアの分割式ドア構造によって、荷室の開口部は車両全幅に及んでいるため、荷物の出し入れもしやすくなっています。さらに後席の分割可倒式バックレストは必要に応じて個々に倒すことができるため、ラゲッジ・ルームを柔軟に使用でき、分割式ドアとの組み合わせによって新次元の実用性を提供し、個性的なライフスタイルの可能性をもたらしています。

例えば大きな楽器を運ぶような場合でも、ニューMINI Clubman なら問題ありません。また、同じようにラゲッジ・ルームにマウンテン・バイクやカイトボードを収納することもできます。

こうした機能性によって、MINI Clubman のドライバーには新しい自由度や優れた柔軟性、より大きな余裕が与えられるため、ドライバーはのびのびとレジャーを楽しむことができます。それでも物足りないという方は、MINI Cooper Clubman または MINI Cooper D Clubman にオプション装備品の牽引バーを装備することができます。

カスタマイズを可能にする無数のオプション

MINI Clubman のコンセプトのハイライトのひとつに、カスタマイズを可能にするオプション装備品がこれまでにないほど豊富に用意されていることがあります。実際に用意されている広範なオプション装備品や、このモデル専用に開発された MINI 純正アクセサリーの膨大なアイテムを考慮に入れると、こだわりのあるドライバーが自分だけの MINI Clubman を造り上げるため、数百万のバリエーションから選択することができるほどです。

たとえば、MINI Clubman 専用に開発された新色「ホット・チョコレート」は、MINI の特色をよく表現しています。つまり、このカラーは英国生まれのクラシック・カーやビンテージ・カーの伝統を受け継ぎながら、非常に驚くべき方法で再解釈したものです。この「ホット・チョコレート」は、エクステリア・メタリック・カラー、レザー・シート・カラー、インテリア・カラーとして選択できます。

これらのオプション装備品だけでなく、さらに多くの装備品を選択することで、顧客は圧倒的な自由度を楽しみながら個性的なクルマに仕立てることができます。一例として、新しいカラー・バリエーションによって、顧客は洗練され調和のとれた雰囲気から非常に贅沢な雰囲気まで、外向性を意識した極めて広範囲のスタイリッシュな装備品や個性的な選択肢を選択することができます。このように新しい外装色と内装色を追加したことで、MINI Clubman を購入する人にはたくさんの自由度が与えられ、個人的な選択や好みを実現することができます。

開発プロセスにおける国際的なチームワーク

ニューMINI Clubman は、その中核となる業務や技能面において BMW グループを中心とする最新の協同ネットワークで開発されました。このクルマのデザインは、紛れもなく MINI デザイン・スタジオから生まれたものです。また、このクルマのコンセプト、ドライブトレイン、シャシーのセットアップに関する主な開発作業は、ミュンヘンの BMW グループの研究開発センターで行われました。

こうしたプロセスにおいて、開発のすべての手順は英国にある MINI 生産工場と密接に連携して決定されました。

国際的なデザイン・チームのもう 1 つの中心は、量産前のプロトタイプの製作や量産開発段階で技術サービスを提供した Italdesign Giugiaro (IDG) 社でした。

また主要部品メーカーも、開発のあらゆる段階で直接プロジェクト・チームに組み込まれ、各企業の技能や能力が相乗効果を発揮して、あらゆる面で非常にフレキシブルで迅速な最高水準の開発プロセスが誕生しました。

4. 驚くほど新鮮な MINI らしさ デザイン



紛れもない MINI であるにもかかわらず、驚くほど新鮮な MINI Clubman。自動車のコンセプトとしてもユニークな MINI Clubman のエクステリア・デザインおよびインテリア・デザインは、MINI ブランド・ファミリーの一員であることを堂々と証明しているにもかかわらず、魅力的な新しいハイライトが満載です。

MINI Clubman は、さまざまなシンボリック表現を通じて新世代 MINI のデザイン・コンセプトを引き継ぐと同時に、先代モデルのモーリス・ミニ・トラベラーとオースチン・ミニ・トラベラーのあらゆるディテールを継承して、現代的な最新のスタイルで再解釈しています。その特徴的な要素の 1 つにリア・セクションの分割式ドアがあります。また MINI Clubman を印象付ける全く新しいもう 1 つの装備として、車両の右側に取り付けられて進行方向と逆向きに開くクラブドアがあります。リア・オーバーハングが長くなり、切り立った C ピラーが独特のアクセントを放つニューMINI Clubman は、MINI ブランド・ファミリーの一員としても際立った存在といえます。

ニューMINI Clubman の全体的な外観の特長は、滑らかで凛々しさを伝えるボディ・デザインにあります。12 種類のエクステリア・カラー（そのうち 9 種類がメタリック・ペイント）は、40 通りを越す配色と組み合わせが可能です。いずれの場合もソリッド・ブラックまたはピュア・シルバー・メタリックのルーフと C ピラー周りが視覚的なハイライトになります。

ニューMINI Clubman 用に開発された特別塗装色は、「初代」ミニの伝統と 21 世紀の最新デザインとのギャップを埋める「ホット・チョコレート・メタリック」です。その他、エクステリア・カラーには、チリ・レッド、ペッパー・ホワイト、メロー・イエローの 3 種類のソリッド・カラーと、アストロ・ブラック、スパークリング・シルバー、ブリティッシュ・レーシング・グリーン、ピュア・シルバー、ライトニング・ブルー、ナイトファイア・レッド、ダーク・シルバー、レザー・ブルー、ホット・チョコレートのメタリック・カラーがあります。

ユニークなルックスとフォルムをまとうニューMINI Clubman は、すべてが一体となって力強くエレガントな表情を創出しています。そのデザインだけを見ても、このクルマは自らを自信を持って表現するというコンセプトによって、感情に訴えるキャラクターを強く表現しています。その際立ったエクステリア・デザインは、MINI ブランド・ファミリーの一員としてだけでなく、極めて特殊な装備やキャラクターを備えたクルマとして、ニューMINI Clubman を強くアピールします。

世界デビュー：席への乗り降りが楽にできるクラブドア

このクルマの右側と左側は非対称構造におなっており、ニューMINI Clubman の特徴を示すデザインです。左側のフロント・ドアはこれまでと同じ構成で、コンフォート・アクセス機能が装備されています。その一方、右側に追加されたクラブドアは進行方向と逆方向に開くため、特に後席への乗り降りがとてもしやすくなりました。

右側に装備されているクラブドアの真下に取り付けられたエントリー・ストリップに表示される「Clubman」のモデル名は、後席に乗る人を歓迎するメッセージの役割を果たします。また、B ピラーにはフロント・シート用のベルト・サポートが組み込まれており、左側はクラブドアに内蔵されています。サイド・ピラーの形状は、紛れもなく MINI Clubman の外観を特徴的に表現しています。

サイド・ビュー：砂丘を思わすデューン・ラインと彩りを添えるCピラー

ニューMINI Clubman を側面から見ると、リアに向って徐々に上昇するショルダー・ラインと水平なルーフラインとの相乗効果によって生み出される、非常にダイナミックなウェッジ・シェイプが際立っています。ショルダー・ラインは、フロントのヘッドライトから力強い輪郭のショルダー・エリアに沿って C ピラーへと達しています。C ピラーとルーフとの間隔は A ピラー周りよりも短くなっており、このためサイド・ウィンドウがフロントに向けて広がるような造形を見せ、前へ前へと突き進むような力強さと動きをこのクルマに与えています。そのため、MINI Clubman は静止しているときでさえスポーティなキャラクターを発散しています。

A ピラーと B ピラーの表面に施されたダーク・カラーによって、ウィンドウ・エリアがまるで 1 枚板のガラスのようなイメージを演出しており、同時にルーフは C ピラーのみでボディとつながっていて、まるで宙に「浮いた」ような印象を与えています。

砂丘の盛り上がりイメージさせるいわゆるデューン・ラインは、左右両側の A ピラーから少しずつ競り上がりながら C ピラーまでルーフ全長に沿って伸び、ルーフラインに独特の引き締まったルックスを与えています。このボディ側面の処理によりルーフの両サイドは約 2 cm 隆起しており、最も高い位置はちょうど B ピラーの上にあたります。

こうしたデザインは、MINI Clubman にサイドからも見ても非常にバランスの良い流れるようなプロポーションをもたらしています。すべてのモデルのルーフはリア・エンドの控えめなエア・スポイラーへと溶け込み、ユニークなデザインと最新のエアロダイナミクスによる効果を、非常に美しく機能的に表現しています。

ワイド・トレッドと超ショート・オーバーハングはこのクルマを代表するスタイルであり、MINI ブランドの特徴として知られる「ホイールに乗っかってる姿勢」を強調しています。ニューMINI Clubman は、まさに四隅のホイールの上に「岩のようにそびえている」と言っても過言ではありません。

こうした全体の印象は、ボディ全周に広がる樹脂製フレームやフロントおよびリアのエア・ダムだけでなく、ホイール・アーチやボディ下部のサイド・シルによってさらに強調されています。

ほぼ垂直にそびえ立つ C ピラーや、スタンダード・モデルの MINI と比較して 16 cm 長くなったリア・オーバーハングは、ニューMINI Clubman の機能的な価値をさらに強調し、MINI 特有のスタイルながらも新しいプロポーションを創出しています。また、エクステリア・カラーとは対照的なカラーのよく目立つ C ピラーは、フロントからリアまでのクルマ全体を通じて完璧なバランスのルックスを演出するのに貢献しています。

リア・エンド：分割式ドアとボディに組み込まれたテール・ライト

ニューMINI Clubman のリア・エンドの特徴は平行に走る水平ラインに表れており、そびえ立つ C ピラーよりも際立って印象的です。これらのラインは、ボディを一つ一つのセクションに分ける役割があり、各ラインが上に行くに連れてそれぞれのセクションは徐々に細く狭くなります。

デザイナーが「ウォーターフォール・ライン」と呼ぶこのライン配置は、MINI Clubman の低重心と安定した路面追従性を強調し、見る人の目を否が応でもホイールに向けさせます。

このリアの水平ラインは、さらにルーフ・ストリップに組み込まれた幅広のハイマウント・ブレーキ・ライト、リア・ドアに 1 つずつ装備されたリア・ワイパー、クロム・メッキされたドア・ハンドル、独立式リフレクター、コントラスト・カラーで塗装されたバンパー上部のブラケットによって強調されます。

リアの水平ラインは、それぞれがほとんど途切れることなく、少なくとも分割式ドアの中央の継ぎ目部分までつながっています。また、C ピラーだけでなくバンパー上部にも形成されているフレーム形状は、一目でわかる視覚的なメッセージを発しています。このリア・フレームまたはリア周辺部は、エクステリア・カラーに関係なくコントラスト・カラーのブラック仕上げかピュア・シルバー・メタリック仕上げになります。C ピラー・フレームと分割式ドアは、後ろから見て絶対に見紛うことのないルックスをニューMINI Clubman に与えています。

ニューMINI Clubman のもう 1 つの特徴となる装備は、じっくり見た人だけにわかります。このクルマのテール・ライトは、ボディ構造に直接取り付けられているので、分割式ドアの開閉に連動して動くことはありません。

このデザインの特徴は、法的必要条件と型式認証条件を満たすのに役立っています。なぜならテール・ライトは、リア・ドアを開けているときでも後続のドライバーや他の道路利用者からはっきりと見えなければならない、と規定されているからです。

こうした要求があるにもかかわらず MINI Clubman のデザイナーとクリエイターは、利用可能なスペースを確保するため、分割式ドアを C ピラーの外側のできるだけ互いに離れた位置に取り付けたいと考えました。この目的のために彼らがとった解決策は、単に技術的に興味深いというだけではなく、ドア・フレーム内のデザインの要素としてテール・ライト・ユニットを強調する機能も併せ持っています。世界中の型式認証基準で許可されている最小サイズまで、意図的に小型化した非常にコンパクトな形状であるにもかかわらず、非常に良く目立つテール・ライトは、上部の形状をやや細めにし、リア・ドア・フレームのラインを控えめに反復させています。

リアから見た場合、MINI Cooper Clubman と MINI Cooper D Clubman はほとんど同じであるといえます。MINI Cooper S Clubman と外観上の区別をするため、これら 2 つのモデルには、バンパーのナンバープレート・サポートの両側に小さなアップリケが装着されています。MINI Cooper S Clubman の場合、同じ位置に格子状のネットが取り付けられています。これはフロント・エア・インテーク・グリッドの六角形パターンを反映しています。

ハイマウント・ブレーキ・ライトのカバーも MINI Cooper S Clubman は異なっており、ホワイト・レンズになっています。リアのモデル名のロゴに気付く前に、左右両側に 1 本ずつ取り付けられたテールパイプを見れば、MINI Cooper S Clubman だということはすぐにわかります。

フロント・エンド：モデル・バリエーションの見わけ方

フロントから見た場合、ニューMINI Clubman のルーフラインの形状が違っているので、それだけでもスタンダード・モデルの MINI と区別することができます。その他すべての MINI とわかる特徴は、このニュー・モデルに受け継がれています。したがって、ほとんど同じ六角形のラジエター・グリルと大径の丸型ヘッドライトは、このニュー・モデルにおいても MINI の「顔」としての特徴を形成し、ニューMINI Clubman もまた MINI ブランド・ファミリーの一員であることを明示しています。

他の共通する特徴としては、ヘッドライト一体型のターン・インジケーター、ヘッドライト・ユニットの真下にあるポジション・ランプがあります。また、ヘッドライトにはオプション装備品のフォグランプを組み込むこともできます。

自動車のフロント・エンドには、個々のモデルを区別する役割があります。MINI Clubman の場合も同様です。たとえば、MINI Cooper S Clubman は、ターボ・エンジンのパワーとパフォーマンスを表現する 2 つの特徴的なデザインによって区別できます。1 つはエンジン・フードにある盛り上がったパワードームで、その部分は約 20 mm 高くなっています。もう 1 つは、周囲にクロム・メッキを施したラジエター・グリルとともに継承された六角形の格子を持つネットによって、ロワ・エア・インテークの大きさが強調されている点です。もちろん、MINI Cooper S Clubman のエンジン・フード上の特徴としておなじみのスタイリッシュな開口部も特徴の 1 つです。

MINI Cooper Clubman のラジエター・グリルには、クロム仕上げのフレームと水平方向に 3 本のクロム・クロスバーが装着されています。また、ロワ・エア・インテークの両端は少し上を向くようになっていて、MINI Cooper Clubman が微笑んでいるような印象をもたらし、エレガントで親しみやすい雰囲気演出しています。

MINI Cooper D Clubman も、同様に「たくましい」パワードームを持っています。このモデルのもう 1 つの特徴として大型のロワ・エア・インテークがあります。これはフロント全体に新たな存在感をアピールし、ターボ・ディーゼル・エンジンのパワーとパフォーマンスを象徴しており、このクルマのパワー・ソースに適切な冷却効果をもたらします。

このクルマのプレミアムなキャラクターを強調する高級感あるクロム製パーツの装備品は、ニューMINI Clubman の 3 モデルにすべて共通します。このセグメントの MINI だけのユニークなデザイン要素は、とりわけヘッドライト周り、ラジエター・グリル周辺、ショルダー・ラインの高さで車両周囲全体に伸びるストリップ、ドア・ハンドルなどがあります。

インテリア：スポーティなコックピット、ラウンジ風のリア・シート

インテリアに目を移すと、ニューMINI Clubman はフロントから B ピラーの位置まではスタンダード・モデルの MINI と共通しています。つまり、MINI ブランド特有の丸型メーターを中央に配置し、非常にモダンでスポーティなコックピットは健在です。アナログ式スピードメーターは別として、この丸型メーターには、オーディオ用スイッチ、オプションのエンターテインメント機能、ナビゲーション機能が組み込まれています。これらの追加機能は、すべてリングのようにスピードメーターの周囲に一定間隔で配置されます。

タコ・メーターはステアリングのすぐ向こうに取り付けられていて、オンボード・コンピュータや個別設定が可能な機能は、その中央にあるディスプレイに表示されます。

センター・メーターの下には、さらに操作部や装備品が組み込まれており、例えば車内換気用の調節ダイヤル、センター・コンソール下部の 2 つのカップホルダー、モータースポーツからスタイルとデザインを引き継いだトグル・スイッチなどがあります。これらのスイッチは、例えばパワー・ウィンドウや集中ロックの操作に利用します。また、ルーフ・ライニングにもトグル・スイッチが配置されており、MINI 特有のスタイルと制御を反映したオプション装備品のスライディング・ルーフ操作を行います。

広々とした印象を強調する水平志向のcockpitは、豊富に用意されているトリムによって、さらに際立たせることができます。とりわけ、MINI Clubman の高品位なキャラクターは、この MINI モデル・ファミリーの新メンバーで選択可能な高級トリム素材とシートによって裏打ちされています。特に新色のホット・チョコレートは、インテリアにも、レザー・シートにも設定された非常に個性的なオプションです。

MINI Clubman の 8 cm 延長されたホイールベースは、そのすべてを後席乗員のために使っており、さらに広々とした足元スペースと自由度を後席の乗員に提供します。後席のシートは新設計されたもので、3 人掛けまたは 2 人掛けシートから選択することができます。またバックレスト上端部は丸味を帯びており、室内の雰囲気とよく調和します。3 人掛けシートを装備した場合、センター・コンソールが小さくなって独立した要素として機能します。

右側のクラブドアで 2 つのセクションに分割されたリア・サイド・パネルは、特徴ある楕円形デザインを持つドア・ライニング形状を引き継いでいます。もう 1 つの楕円形のラインはcockpit全体を拡大するダイナミックなデザイン要素として際立ち、広々としたスペースを視覚的に強調しています。ここにはスピーカー・ユニットが格納されています。大きさが最適化され高級素材を使った左側のウィンドウは広々としており、最終的に後席のエレガントなラウンジの雰囲気を演出するためにも役立っています。



5. 道路では躍動的に、 給油の際は控えめに エンジンおよびトランスミッション

ニューMINI Clubman は、3 タイプのエンジンを用意して市場にデビューします。MINI Cooper S Clubman は、状況を選ばず突出したパフォーマンスを発揮するツイン・スクロール・ターボチャージャーと燃料直接線噴射装置を装備した総排気量 1.6 リッターの 4 気筒ガソリン・エンジンを搭載し、最高出力は 128 kW (175 ps) を発生します。

MINI Cooper Clubman は、無段階可変バルブ・マネジメント・システムを装備した排気量 1.6 リッターの 4 気筒自然吸気ガソリン・エンジンを搭載し、最高出力 88 kW (120 ps) を発生します。

排気量 1.6 リッターのパワー・ユニットを搭載する MINI Cooper D Clubman は極めて経済的であるとともに、直接噴射装置とターボ・チャージャー・テクノロジーの採用によってさらに優れたパフォーマンスを発揮しています。最高出力は 80 kW (110 ps) です。

いずれのモデルも、路上でのパフォーマンスや単位排気量あたりのエンジン出力において、それぞれの MINI ハッチバック・モデルとわずかに差があるのみで、MINI Clubman の優れたスポーツ性能は健在です。

これら 3 タイプのパワー・ユニットは、全て優れた総合経済性を兼ね備えた最高水準のスポーツ性能を提供しています。さらにブレーキ・エネルギー回生システム、オートマチック・スタート・ストップ機能、ギアシフト・ポイント・インジケーターなどの装備によって、ニューMINI Clubman は燃料消費量や CO₂ 排出量を最低限に抑えています。経済性において最も優れたモデルは MINI Cooper D Clubman で、EU テスト・サイクルにおける 100 km 走行あたりの平均燃料消費量は 4.1 リットル、CO₂ 排出量は 109 g/km を達成しています。

MINI Cooper S Clubman : 最大限のドライビング・プレジャー

ニューMINI Cooper S Clubman は、優れた効率性と圧倒的なパフォーマンスを融合したモデルです。この卓越したクルマに搭載される 1.6 リッター4 気筒ガソリン・エンジンは、ツイン・スクロール・ターボチャージャーと燃料直接噴射装置の採用によって最高出力 128 kW (175 ps) / 5,500 rpm を発生します。また、最大トルク 240 Nm を 1,600~5,000 rpm の広いエンジン回転域で発生します。さらにターボチャージャーの圧力を上げることによって、短時間ながら最大トルクは 260 Nm まで増大します。

このオーバースト機能は、必要なときにいつでもニューMINI Cooper S Clubman にさらにパワフルな加速を与えます。

MINI Cooper S Clubman の最高速度は 224 km/h に達し、0 - 100 km/h 加速性能は 7.6 秒です。EU テスト・サイクルにおける 100 km 走行あたりの平均燃料消費量は 6.3 リットルで、CO₂ 排出量は 150 g/km を達成しています。

MINI Cooper Clubman : 独創的かつ効率的

ニューMINI Cooper Clubman の 4 気筒自然吸気エンジンは、インテーク・バルブが無段階可変バルブ・マネジメント・システムによって制御され、ドライバーの要求するパワーやパフォーマンスに応じて、バルブ・リフトおよびバルブ開時間を正確に無段階で電子制御します。

このエンジン負荷マネジメント・システムの原理は、BMW グループのバルブトロニック・テクノロジーをベースにしています。この能力が高い革新的なバルブ・マネジメント・システムは、特にエンジンの自然なレスポンスや高水準の作動特性だけでなく、燃費や排出ガス制御も向上させます。

この総排気量 1.6 リッターの 4 気筒パワー・ユニットは、最高出力 88 kW (120 ps) / 6,000 rpm を発生し、最大トルクは 160 Nm/4,250 rpm です。

優れたパワーを発生する MINI Cooper Clubman は、静止状態からわずか 9.8 秒で時速 100 キロに達し、最高速度は 201 km/h です。EU テスト・サイクルにおける 100 km 走行あたりの平均燃料消費量が 5.5 リットル、CO₂ 排出量が 132 g/km のこのモデルは、卓越した効率の良さとドライビング・プレジャーを同時に約束します。

MINI Cooper D Clubman : 俊敏で効率的

ニューMINI Cooper D Clubman は、最先端のディーゼル・エンジンの優れたポテンシャルを余すことなく発揮します。この 1.6 リッター4 気筒ディーゼル・エンジンは、最高力 88 kW (110 ps) / 4,000 rpm を発生し、0 - 100 km/h 加速性能は 10.4 秒、最高速度は 193 km/h に達します。

このスポーティなパフォーマンスは、同時に非常に優れたレベルの燃費と CO₂ 排出量を伴い、100 km 走行あたりの平均燃料消費量は 4.1 リットル、また CO₂ 排出量は 109 g/km と模範的な水準を達成しています。

このように優れた俊敏性と経済性を両立できたのは、特にターボ・ディーゼル・エンジンに採用したアルミ構造によって大幅に重量を削減した結果といえます。このエンジンにはコモンレール原理をベースにした直噴システムや、あらゆる回転域で最適なパワーとパフォーマンスを実現する可変タービン・ジオメトリ機構を採用したターボ・チャージャーが装備されています。また、高速の追い越しなどでこのクルマのトルクや牽引力を高めるため、最大トルク (240 Nm) は MINI Cooper S と同様にオーバーブースト機能によって短時間ながら 260 Nm にまでアップします。

エンジン出力を効率よく利用するブレーキ・エネルギー回生システム

ニューMINI Clubman は、最大限の駆けぬける歓びと同時に極めて優れたレベルの燃費を達成しています。これは、より高い効率性に重点を置いた多くの改良の結果実現したもので、MINI の 2008 年モデルをよりいっそう経済的なクルマにしています。

この駆けぬける歓びと燃料効率をうまく組み合わせた顕著な例として、全てのモデルに標準装備されているブレーキ・エネルギー回生システムが挙げられます。このシステムでは、インテリジェント・エネルギー・マネジメント・システムによってエンジン出力を優先的に駆動輪に伝え、追加の電装品の発電には可能な限り最小限のエネルギーを使います。この効果を生むために、車両が加速したり駆動力をかけて走行しているときは、オルタネーターが自動的にエンジンから切り離されます。電装品用の発電は、ニューMINI Clubman が惰性で走行しているときや、ドライバーがブレーキをかけているときにのみ行います。

これは、事実上電力に変換された燃料エネルギーはほとんどゼロであるといえ、エンジンから生み出される貴重な駆動エネルギーはドライビング・プレジャーをさらに高める役割を果たしていることになります。そのためブレーキ・エネルギー回生システムは、ドライバーの走行スタイルに関係なく燃費や排出ガスを抑え、ドライバーがアクセルを踏み込むとすぐに俊敏な走りを高めます。また、ブレーキをかけているときには電装品により多くの電力を供給します。

インテリジェント・エネルギー・マネジメント・システムは、これと同時にバッテリーの充電量、適切な回生状態の維持、規定の最低充電レベルなどを常に監視し、新しい吸着ガラスマット（AGM）方式のバッテリーの採用に伴いバッテリーの寿命を最大限に伸ばしています。

停車中の燃料を節約：オートマチック・スタート・ストップ機能

ニューMINI Clubman のマニュアル・トランスミッション搭載車の全てに装備される新開発のオートマチック・スタート・ストップ機能は、車両が信号待ちなどで停車した際にエンジンを自動的に停止します。その際、ドライバーがシフト・レバーをニュートラル位置にしてクラッチ・ペダルから足を放した瞬間に、オートマチック・スタート・ストップ機能がイグニッションと燃料供給の両方を遮断します。その後、クラッチ・ペダルを踏むだけで、エンジンはただちに再始動します。

オートマチック・スタート・ストップ機能は市街地や渋滞などの状況において燃料効率を最適化させ、停車するたびにエネルギー消費と排気ガスの発生を完全に抑制します。そのため、アイドリング中の無駄な燃料消費はすでに過去のものとなりました。

オートマチック・スタート・ストップ機能はドライバーがエンジンを始動するとただちに起動し、エンジン・オイルが通常の作動温度に達すると作動し始めます。ただし、安全性や走行快適性を優先するため、必要に応じて電子制御を行っている「頭脳」はオートマチック・スタート・ストップ機能を無効にする場合があります、さらにスイッチを押すだけでドライバー自身がこの機能をオフにすることもできます。

走行中の燃料を節約：ギアシフト・ポイント・インジケーター

標準装備のギアシフト・ポイント・インジケーターによって、マニュアル・トランスミッション搭載の MINI Clubman のドライバーは、最大限の経済効率を維持しながらいつでも自身の走行スタイルを最適化することができます。このような燃費を意識した走行スタイルを実現するため、電子制御エンジン・コントロールは常にエンジン回転数、走行状態、アクセルの踏み加減を解析し、経済的な走行のために最適なギアを決定します。

ギアシフトすべき最適なタイミングになると、タコメーターの下にあるディスプレイで矢印のシンボルが点灯し、その横に理想的なギア段数が数字で表示されます。

ギアシフト・ポイント・インジケーターは、オンボード・コンピューターを通じて作動／作動解除を行うことができます。さらに重要な点として、システムはドライバーの現在の走行スタイルも考慮します。例えばドライバーがフル・スロットルで走行したいときは、ギアシフト・ポイント・インジケーターは一定の期間オフのままになります。

全モデルに 6 速マニュアル・トランスミッションを標準装備、 オートマチック・トランスミッションはオプションで用意

MINI ハッチバック・モデルや MINI カブリオレと同様、ニューMINI Clubman もエンジン・パワーを前輪に伝達します。全てのモデルに 6 速マニュアル・トランスミッションが標準装備され、同じく 6 速のオートマチック・トランスミッションがオプションで用意されています。

6 速ギアを備えた両タイプのトランスミッションは、MINI Clubman の俊敏でスポーティなキャラクターをさらに高め、各ギアは当然エンジン出力やパフォーマンスと完璧にマッチしています。

ボタン 1 つでスポーティなパフォーマンス

オートマチック・トランスミッションには 2 つの作動モードがあります。オートマチック・モードでは、電子制御コントロール・ユニットがトルクや牽引力をほとんど途切れさせることなくギアをシフトします。このような効率性を確保するため、オートマチック・トランスミッションにはトルク・コンバーターにロック・アップ・クラッチが組み込まれ、車両が発進するとすぐにロックアップ・クラッチが閉じる仕組みになっています。このモードでは、優れた快適性と力強くスポーティなギアシフトを実現します。

ドライバーがよりダイナミックなパフォーマンスを求めるときは、オプション装備のスポーツ・ボタンを押すだけでスポーツ・モードに切り替えることができます。電子制御によるギア・シフトに要する時間がさらに短縮されます。マニュアル・トランスミッション・モデルにも用意されているこのスポーツ・ボタンのさらなる効果として、俊敏性をより高め、よりダイレクトなステアリング・レスポンスを得るためにアクセルの特性マップを調整します。

マニュアル・モードでは、ドライバーはまさに F1 マシンのように、ステアリングに装備されたシフト・パドルを使ってギア・チェンジすることができます。これによりドライバーはギア・シフト時にステアリングから手をはなす必要がなくなり、常に車両を完全にコントロール下に置くことができます。

6. 駆けぬける歓びと安全なハンドリング 本物の MINI スタイル シャシーおよびサスペンション



MINI Clubman のシャシー、サスペンション、ブレーキ、電子制御ドライビング・ダイナミクス・プログラムの設定は、基本的に MINI ハッチバックの各モデルと同じです。その一方で、いくつかのシャシー構成部品のセットアップは MINI Clubman 特有の要件に合わせて修正されています。エンジニアと開発担当者は、MINI の特徴的なゴーカート・フィーリングをまったく損ねることなく、この 3 番目のモデル・ラインナップに直接移植することに最大限の努力を払いました。

前輪駆動方式、低重心設計、ワイド・トレッド、そして MINI ブランド特有の原則であるショート・ボディ・オーバーハングを踏襲するニューMINI Clubman は、スポーティでアクティブなハンドリングの実現に必要な全てを提供し、その俊敏な走りを今まで以上に強く感じることができます。そして同時に、これら 3 つのモデルは、非常に高いレベルの走行安全性を発揮します。

入念に仕上げられたフロントおよびリア・アクスル

フロントのマクファーソン・スプリング・ストラット式アクスルは、どんな状況でも卓越したホイール・ガイドを実現し、高速コーナーでも、加速時や減速時でも、あらゆる走行状況においてエンジンや駆動力による影響を受けることなく、ステアリングをニュートラルに保ちます。

BMW グループの技量と能力を結集して開発したマルチアーム・リア・アクスルは、その精巧な運動学的構造を通じて、常に路上における最適な接地性を確保しています。

アルミ製縦方向アームの採用で極めて軽量のコンポーネントを実現した一方で、アンチロール・バーを装着したことによりボディのロールを最小限に抑え、俊敏性や走行安全性をさらに高めることにも貢献しています。

MINI Cooper S Clubman のキャラクターを反映して、このモデルには最もスポーティでダイナミックなサスペンション・セットアップが施されています。また、MINI ブランド特有のゴーカート・フィーリングをさらに高いレベルにまで引き上げるため、スポーツ・サスペンションがオプション設定されています。

MINI Cooper Clubman および MINI Cooper D Clubman は、15 インチ軽量アロイ・ホイールに 175/65 R15 のタイヤを標準装着しています。MINI Cooper S Clubman は 16 インチ軽量アロイ・ホイールに 195/55 R16 のランフラット・タイヤを装着しており、タイヤの空気圧が完全に失われた状態でも特定の条件下で走行を続けることができます。

オプションとして、全てのモデルに MINI Clubman 専用のファイブスター・ペース・スポーク・デザインの 17 インチ・ホイールを用意しています。

より高いドライビング・プレジャーのための電気機械式パワー・ステアリング
ニューMINI Clubman には電動パワー・アシスト・ステアリング（EPAS）を標準装備し、まったく独自の方法で走行快適性と運動性能を融合させています。EPAS は車速に応じてステアリング補助力を変化させ、ドライバーが最小限の力で操舵および駐車を行うことができます。

また、高速走行時には安全性と正確性を確保するため操舵力を意図的に増大させ、コーナーの終わりに達すると内蔵されているアクティブ・ホイール・リターン機能によってステアリングを正確に中心位置に戻す役目を果たします。

EPAS は、ステアリング特性マップに特定の影響を与えるオプションのスポーツ・ボタンと連動することでドライバーの個人的な希望に合わせた調整ができます。また、このスポーツ・ボタンで利用できるスポーツ・モードでは、ドライバーはより大きな操舵力を要しますが、よりダイナミックなレスポンスと走行特性を楽しむことができます。その結果、限界付近まで使って走るときのステアリングの正確性とハンドリング性能は共にさらに高いレベルになります。

一般的な油圧式パワー・アシストに比べ、EPAS のもう一つの特長は大幅に重量を軽減できる点です。さらに、実際にステアリング・アシストが必要なとき、またはドライバーが補助力を求めるときにのみ電動サーボが作動するようになっています。こうしたオンデマンド方式によって、電気機械式ステアリング・システムは燃費の節約にも貢献します。

全てのモデルに DSC および ASC+T を標準装備

ニューMINI Clubman のスポーツ志向のサスペンションは、高性能ブレーキ・システムによってさらに強化されています。常に最適な制動力を得るため、フロント・アクスルには直径 280 mm（MINI Cooper S Clubman は 294 mm）のベンチレーテッド・ディスク・ブレーキを装着し、リア・アクスルには直径 259 mm のソリッド・ディスク・ブレーキを装着しています。

全てのモデルに耐フェード性に優れたブレーキ・システムを装備し、アンチロック・ブレーキ・システム（ABS）、エレクトロニック・ブレーキ・フォース・ディストリビューション（EBD）、コーナリング・ブレーキ・コントロール（CBC）などの機能を組み込んでさらに強化しています。また、急ブレーキをかけたときには、MINI Clubman のブレーキ・アシスト機能が作動し、ドライバーがブレーキを踏む力に関係なく、最大限の制動力を瞬時に立ち上げ、制動距離を可能な限り短く保ちます。

標準装備のダイナミック・スタビリティ・コントロール（DSC）は、危険な状況でも卓越した安全性を確保し、例えば車両がコーナーで道路からそれるのを防ぐため、必要に応じてブレーキを作動させるか、またはエンジン出力を抑えます。

ニューMINI Clubman の DSC は、オートマチック・スタビリティ・コントロールおよびトラクション・コントロール（ASC+T）と組み合わされており、ドライバーがスイッチを押すだけで作動を解除することができます。

また、ニューMINI Clubman にはさらに坂道発進アシスト機能が装備されており、これは上り坂で発進する際に自動でブレーキを作動させて車両が後退することを防ぎます。

MINI Cooper S Clubman には、オプションで機械式リミテッド・スリップ・ディファレンシャルを装備することができます。これは例えば左右の駆動輪が摩擦係数の異なる路面に設置している場合などで駆動力の配分を調整し、良好なトラクションを維持しているホイールに瞬時により多くのエンジン出力を送ります。リミテッド・スリップ・ディファレンシャルは、滑りやすい路面での高速コーナリングなどで、駆動輪の空転を効果的に防止します。

7. より広い車内空間、優れた安全性、 卓越した品質 ボディおよび安全性



安全性と品質において、ニューMINI Clubman はあらゆる点で BMW グループの
高い水準を反映しています。

このクルマの安全関連の装備品は、MINI のハッチバック・モデルおよびカブリ
オレ・モデルですでに定評ある乗員保護コンセプトをベースにしています。こ
のコンセプトは、ユーロ NCAP 衝突試験で最高評価の 5 つ星を獲得しました。
MINI ブランドの量産モデルが、すでにこの極めて厳しい試験で優れた評価を獲
得しているということは、いうまでもなく MINI Clubman のすべての乗員も、
極めて効果的に保護されるということを意味しています。そしてもちろん、こ
うした効果的な保護性能は、例えばクラブドアが装備されている右側に衝撃を
受けても、このクルマの特徴的なボディ構造によって、左側と同様にその衝撃
を確実に吸収する役目を果たします。

また、MINI Clubman の安全性コンセプトとして、クラブドアは右側のフロン
ト・ドアが開いてなければ開けることができない仕組みになっており、ドアが
内側から不意に開いてしまうことを防いでいます。

6 個のエアバッグを標準装備

MINI Clubman の全モデルには、6 個のエアバッグと 3 点式 ELR シートベルト
（全座席）、ISOFIX チャイルド・シート固定システム（後席）を標準装備して
います。

フロント・エアバッグのほかに、両フロント・シートのサイド・セクションに
1 つずつ合計 2 個のサイド・エアバッグが内蔵され、ドライバーと助手席乗員
のために効果的な安全性と乗員保護機能を提供しています。側面衝突の際には、
MINI ハッチバック・モデルに装備されているものよりもさらに後方に延長され
た大型のカーテン式ヘッド・エアバッグがルーフ・ライニングから展開し、前
席および後席の乗員の頭部を負傷から保護します。

運転席および助手席、さらに選択したオプションに応じて 2 人掛けまたは 3 人
掛けの後席シート全てに 3 点式 ELR シートベルトが装備されます。また、前席
シートにはベルト・ラッチ・テンショナー、ベルト・フォース・リミッター、
シートベルト警告システムも装備されています。

6 個のエアバッグだけでなくシートベルトも車両に搭載されているセントラル・
セーフティ・エレクトロニクスによって管理され、衝突の種類や衝撃の強さに応
じてそれぞれのケースに最も適したセーフティ機能を作動させます。さらに重要
な点として、この電子の「頭脳」は衝突時に集中ロックを解除し、ハザード・フ
ラッシャーを点滅させ、ルームライトを点灯させ、さらに電動式燃料ポンプを遮
断します。

後席の中央を除く左右のシートには ISOFIX チャイルド・シート固定システムが装備されています。これにより ISOFIX 対応のチャイルド・シートを簡単かつ容易に装着することができ、最適な安全性を提供します。また、チャイルド・シートを助手席に取り付ける場合には、一時的に助手席用エアバッグの作動を解除することができます。

新しいクラブドアも側面衝突時の最適な保護性能を提供

ニューMINI Clubman のための広範かつ最新の安全関連機能を開発する過程において、BMW のエンジニアは当然のことながら実践に重点を置いた BMW グループの事故研究の成果を利用しました。コンパクトなサイズのボディにもかかわらず可能な限り高いレベルの安全性を実現するため、多くのボディ素材を適切に配置し、また適切に組み合わせることでそれぞれの特性を生かし、衝突安全性を最適化しました。高張力鋼やテールロード・ロールオーバー・ブランケット材として知られる厚さの異なるボディ鋼板、さらにアルミ製のドア・セクションや両 A ピラーの間のダッシュボード部分に組み込まれたマグネシウム製キャリア・バーなどにより、突出した安定性だけでなく、ライトウェイト構造による軽量化も実現しています。

側面衝突時に車両が受ける衝撃は、反対側のフロア下、各ドア、各 B ピラー、それぞれのシート、ダッシュボード、ルーフ・フレームなどの部位に適切に分散させることで側面構造を強固にし、変形させません。また、クラブドアによる左右非対称設計にもかかわらず、ボディの両側は同じレベルの衝突安全性を確保しています。

斜めに配置されたドア内部の補強材、ドア・シルの高さにあるアルミ製押し出し成型材、A ピラー、B ピラーが相互に作用して共通の変形ゾーンを作り出しています。車両後部の変形ゾーンは、2 本の縦方向アーム、ラゲッジ・ルーム・フロア、リア・サイド・パネル、さらに追加の補強材で構成されています。

ニューMINI Clubman のエンジンは、フロントに横置きされています。この配置によって、正面衝突時の衝撃力を吸収する、いわゆるクラッシュ・ボックスのための十分なスペースを確保しています。またこのときの衝撃力は、特別に設計されたフロント・アクスルのサブフレームを通じてフロア下にスムーズに分散されます。キャリア構造との組み合わせにより、このシステムは小さく限られた範囲でも衝撃力を効果的に吸収し、極めて剛性の高いパッセンジャー・セルから衝撃力を遠ざけます。そのため、激しい衝突時や横転したときでも、パッセンジャー・セルは乗員の生存エリアとしての機能を維持します。

こうした衝撃力の効果的な分散と吸収、さらに強固なパッセンジャー・セルは、ニューMINI に標準装備される乗員拘束システムが提供する最適な安全性の基礎になっており、これら全てのコンポーネントやシステムによって、あらゆる状況における最適な安全性を実現するため相互に連携しています。

8. 個々の希望をかなえる、 より広くなった車内空間 機能および装備品



MINI Clubman は、オーナーが自分だけのクルマを作り上げることができる新次元の可能性を提供します。実際、自分だけの構成や MINI Clubman を個性化するための数百万通りもの組み合わせが可能です。そうしたオプションは工場出荷時に装備することができます。さらに、MINI Clubman 用 MINI 純正アクセサリとして何種類ものコンポーネントや装備品を用意しており、ドライバーは自身の個性的なスタイルを主張することができます。

華やかな外観のホット・チョコレート塗装

その多くを MINI から受け継ぐさまざまな機能や装備品に加え、いくつかのオプション装備品はニューMINI Clubman 専用を用意しました。例えば、非常に強烈なホット・チョコレート・カラー・トーンの導入によって、内装デザイン担当者はいくつかの華やかな設定を考案しました。このカラーで仕上げたレザー・ラウンジのシート周りには、非常にスポーティかつ洗練された印象をもたらす手縫いのパイピング・レザーを使用しています。またオプションのスポーツ・シートでは、このカラーのレザーとファブリックが組み合わされています。

さらにオプションとして、ボディ・カラーやインテリア・カラーにもホット・チョコレートを選択することができ、顧客の外交的なイメージを主張する外観と、個性的な MINI Clubman を創り上げる機会を与えています。

またこのオプションの代わりに、古きよき英国の偉大な伝統を彷彿とさせるカーボン・ブラックの洗練されたシートにパイピング・レザーを施した仕様を用意しています。さらに、スポーツ・シート用として 4 種類以上のレザーとファブリックの組み合わせを選択することもできます。

黒と白の市松模様をシート座面およびバックレスト表面にあしらったファブリック・シートは、MINI Cooper S Clubman 専用を用意しています。MINI Cooper Clubman と MINI Cooper D Clubman には、コスモスとカーボン・ブラックの組み合わせによる布製シートを標準装備しています。また標準シート用のオプションとして、カーボン・ブラック（レザー・パンチ）やタスカン・ページュ（レザー・グラビティ）のフル・レザー・シートも用意しています。

イルミネーション・ライト：ムードや感情に合わせた色彩を変更可能

豊富に用意されたインテリア・カラーは、MINI Clubman を自分の好みに合わせてデザインすることを可能にします。MINI のハッチバック・モデルですでおなじみのカーボン・ブラック、ゴッサム・グレーやトスカーナ・ベージュに加え、オプション・カラーのホット・チョコレートが用意され、今まで以上に選択の自由度が高まっています。

オプションのカラー・ラインでは、フロンドおよびリア・ドアのアームレスト、ダッシュボード下部にダーク・グレー、クリーム・ホワイト、パシフィック・ブルー、ルースター・レッド、メロー・イエローのカラーを用意しており、ニューMINI Clubman にさらに多様な色彩とスタイルをもたらします。

ダッシュボードの中央のライン、各サイド・パネルの楕円形フレーム、ドア・オープナー、さらにモデルや装備仕様によって 7 個または 14 個のトリム・リングなどの装飾面についても、標準仕様のトリムに代えて 4 種類の専用トリムから選んで個性化することができます。また、イングリッシュ・オークなどの自然木素材や、重厚感のあるブラッシュド・アロイなどを使用して、ニューMINI Clubman のプレミアムなキャラクターを強調することもできます。

さらに、光沢のあるブラック・ピアノや、まるで液体金属のように繊細なきらめきを放つ光沢のあるトリムが用意されています。またダッシュボードの助手席側トリム部分には、オプションとしてカバー付きの小物入れか CD プレーヤーを組み込むことができます。

MINI Clubman の室内で特に注目に値する装備品は、オプションのライト・パッケージに含まれているイルミネーション・ライトです。頭上から控えに降り注ぐ「滝のような照明」としての役割を果たすこの照明は、ルーフ・ライニングのほかにもドア・ポケット、ドア・ハンドル部の間接照明に使用しています。この室内に独特の雰囲気を作り出す照明は、光の色を暖かいオレンジからスポーティなブルーまで、スイッチで無段階に調整することができます。

フロント・シート以外は全部使えるフラットなローディング・エリア

より広くなったインテリアにさらに機能を追加するため、MINI Clubman 専用の様々な機能や装備品を開発しました。例えば後席のシートは、標準仕様で 3 人掛けシートが装備されていますが、後席乗員の快適性をさらに高めるため、2 人掛けシートが無償オプションで用意されています。

後席シートの背もたれを、片側だけまたは両方とも折りたたむことができる分割可倒式シートは、必要なときにいつでも、後席エリアまでを非常に汎用性の高い広々とした荷室に変えます。これにより荷室容量は 260 リットルから最大 930 リットルにまで増やすことができます。

また、オプションで用意されるラゲッジ・ルームの折りたたみ式フロア・パネルによって、この機能はさらに強化され、必要に応じて後席の背もたれを折りたたむだけで、前席のすぐ後ろまで使える完全にフラットな荷室エリアを作り出すことができます。

このフロア・パネルのもうひとつの特長として、さらに多くの荷物を積み込むことができる機能があります。外から見られたくない荷物などを安全に収納するため、荷物が滑って破損する心配のない、約 50 リットルの容量の収納エリアがパネル下に備えられており、ラゲッジ・ルーム内をさらに便利に使うことができます。

後席のバックレストには、オプションで角度調節機能が用意されています。ドライバーや乗員が大きな荷物を運ぶときなどにバックレストをほぼ垂直の位置に固定すると、さらに荷室を広く使うことができます。

ハイテク・エンターテインメント・システムとナビゲーション・システム

最新のエンターテインメント・システムおよびナビゲーション・システムも、ニューMINI Clubman のクラスを超えたスタイルと能力の高さを裏打ちしています。オーディオ・システムのスイッチ類とナビゲーション・システム（オプション装備品）に付属する 6.5 インチ TFT カラー・モニターは、中央の丸型メーター内に組み込まれます。

ナビゲーション装備車両のオーディオ・システムには CD プレーヤーが含まれており、ナビゲーション用 DVD ディスク・ドライブの上にかぶせられた脱着式操作ユニットの上部に装着されます。センター・モニターに表示される機能を選択するためのジョイスティックは、センター・コンソールの使いやすい場所に配置されています。

ニューMINI Clubman に外部音源をつなぐのは非常に簡単です。例えば標準装備の外部入力（AUX）用コネクタに MP3 プレーヤーを接続すれば、ドライバーは車載のオーディオ・システムを通じて音楽を聴くことができます。また特別装備品として、アップル社の iPod に対応するインターフェースも用意されています。この場合、ユーザーはオーディオ・ユニットのスイッチを使って音楽ファイルを選択することができます。

エンターテインメント・システムのさらなる技術的特長として、オプションのハイブリッド TV レシーバーがあります。これは、アナログ TV 放送と DVB-T 規格の双方を 30 以上の送信局から受信することができ、センター・スピードメーター内の TFT モニターで視聴できます。

携帯電話用の事前配線キットと内蔵式ハンズフリー・コミュニケーション・ユニットは、いずれも Bluetooth インターフェースとオーディオ・ユニット用の USB 端子を備え、移動中でも最適かつ信頼性の高い通信環境を提供します。どちらのシステムも、アップル社の iPhone などの最新の携帯電話に対応しています。

運動性能を強化するスポーツ・サスペンションと軽量アロイ・ホイール

MINI Clubman の運動性能をさらに強調したいと考えるこだわりのあるドライバーのために、エアロダイナミック・パッケージや、より硬い設定のsprungとダンパー、アンチロール・バー付きのスポーツ・サスペンションを用意しています。このスポーツ・サスペンションには、さらに様々なデザインの 16 インチまたは 17 インチの軽量アロイ・ホイールを組み合わせることができ、ニューMINI Clubman 専用ホイールとしてファイブスター・ペース・デザインの 17 インチ・ホイールを用意しています。

大きくなったウィンドウによってニューMINI Clubman の室内は明るくなっていますが、オプション装備品のパノラマ・ガラス・サンルーフを装備すると、さらに室内が明るくなります。

またクローム・ラインを選択すると、エア・インテーク・スクープ、ポジション・ランプ、フォグランプの縁にクロム・メッキされたフレームが装着され、洗練されたスタイリッシュな外観をさらに強調します。

豊富に用意された特別装備品：おしゃれに、スポーティに、多機能に

工場出荷時に装備可能なオプション装備品に加え、200 種類以上も用意されている特別装備品によって、MINI Clubman はさらに多様なカスタマイズが可能です。この特別装備品には、すでに MINI ドライバーの間で大好評を得ているおなじみのアイテムや、MINI Clubman 専用で作られた新しい装備品が含まれます。

素材と見た目の両面において、全てのコンポーネントはニューMINI Clubman に完璧にマッチし、BMW グループが課している高水準の品質基準および安全基準を満たしています。これらはニューMINI Clubman 用として公式に工場が承認するか、または公式な証明書やメーカーによる承認書類が付属しています。

スポーティでスタイリッシュな外観をさらに強調する MINI Clubman 専用軽量アロイ・ホイールは、16 インチおよび 17 インチの 12 種類以上のホイールから選ぶことができます。また、六角形のラジエター・グリルの左右に配置可能な、ブラックまたはシルバーのキャップを備えた補助ヘッドライトも用意しています。

MINI Clubman でとりわけ印象的な装備として、ユニオン・ジャックやヘリポート・マークなどの様々なタイプが選べるルーフ塗装があります。また、この特別な外観にマッチしたドア・ミラー・キャップ、ドア・ハンドル、ターン・インジケーター用トリム・カバー、ホイール・ハブ・キャップも用意しており、全てのトリム・タイプに利用することができます。

おしゃれに積んで、旅する遊び

スキーや自転車、ルーフ・ボックスなどに対応する汎用ルーフ・キャリア・システムだけでなく、室内の収納ボックスやラゲッジ・ルームのトランスポート・ボックスなど、自動車で移動することをさらに楽しくする、多くのオプションを用意しています。

例えばグローブ・ボックス用の便利な細分化ユニットは、あらゆる小物を整理整頓するのに役立ち、走行中に CD やサングラスなどが動き回らないよう、安全確実に収納することができます。

例えば犬などのペットを乗せるときなど、特定の状況でニュー MINI Clubman のインテリアを保護するため、MINI 純正アクセサリにはフロント・シートの後ろまでの荷室全体をカバーする保護カーペットを用意しています。また、ドアの開口部に装備可能な照明付きバーは、安全かつ個性的な外観を提供します。また、照明付きカップホルダーも用意しています。

ステアリングを飾るホット・チョコレート・レザー、個性的な表示のポータブル・ナビゲーション・システム

高級感あふれる革製ホット・チョコレート内装に合わせて、多くの MINI 純正アクセサリにもこのカラーを使用したものがあります。ステアリング、シフト・レバー・ノブ、シフト・ブーツ、ハンドブレーキ・レバーなども全てレザー仕上げになります。

MINI Clubman にナビゲーション・システムを後付けしたい方にはぴったりの装備品が、MINI 純正アクセサリに用意されています。ポータブル・ナビゲーション・ユニットは、3D 地図表示にした場合、MINI Clubman のアイコンになっている現在地マークを、いくつもの個性的なルーフ・パターンから選ぶことができます。

スポーティな走りを極めるジョン・クーパー・ワークス

ジョン・クーパー・ワークス専用装備品も数多く用意されており、モータースポーツの伝統を受け継ぐクラシックな外観を公道でも楽しむことができます。伝説的な MINI チューナーの名を冠したこれら JCW アクセサリには、MINI Clubman のフロント・ホイール用にクロスドリル加工されたベンチレーテッド・ブレーキ・ディスクも用意されています。ジョン・クーパー・ワークス 18 インチ軽量アロイ・ホイールは、ラインナップされたホイールの限界を打破し、あらゆる面で最先端のテクノロジーを採用しています。

ニューMINI Clubman のインテリア用ジョン・クーパー・ワークス・アクセサリーは、例えばシフト・レバー・ノブやハンドブレーキ・レバーを特別なカーボン風アクセサリーでグレードアップします。また、F1 マシンのコックピットを思わせるシフト・ポイント・インジケーターは、グリーン、イエロー、レッドの発光ダイオードを点灯させることで最適な加速プロセスをドライバーに伝えます。

9. 柔軟性、効率性、品質重視 生産



わずか 6 年間で 100 万台以上。これはイギリスで生産された世界で唯一のモデル・プレミアム・カーが達成した、現在の生産記録です。そして今、このサクセス・ストーリーの次の章が始まろうとしています。MINI Clubman は、技術的にも流通方法についても、稼働中のオックスフォード（ボディ生産、塗装、組立）、スウィンドン（プレス工場）、ハムズ・ホール（エンジン工場）の各施設の MINI 生産工程に統合され、そこではこの 3 番目の MINI モデル・バリエーションを量産するためのあらゆる準備を適切に行っています。従って、MINI がまたしても生産および販売の新記録を狙おうということも、あながち言い過ぎではないのです。

MINI プロダクション・トライアングル（MINI 生産の三角地帯）と呼ぶ地域にある BMW グループの 3 つの生産施設は、MINI の全バリエーションのための効率的で柔軟な生産ネットワークを形成し、過去 12 ヶ月にわたって MINI Clubman 独自の要求に対して徹底的に準備してきました。

他の MINI モデルと同様に、MINI Clubman も製品のカスタマイズに関するほとんど無限ともいえる選択肢を提供しており、全ての車両を注文生産で製造することができます。これにより顧客は、顧客ごとの個人的な希望や好みに応じて自分だけの MINI を作り出すことができます。全ての生産工程や流通過程は臨機応変に対応し、モデル・バリエーションの多様性にも完全に適応しています。そして、多くのオプション装備品やほとんど無限ともいえるほどのモデル・バリエーションの可能性を持つということは、1 年間の内にまったく同じ仕様の MINI がオックスフォード工場から出荷されることはほとんどないといえます。

6,800 人の従業員が一日に 800 台の MINI を生産

2006 年 9 月のニューMINI 導入以来、イギリスのハムズ・ホールとスウィンドンにある工場は MINI プロダクション・トライアングルに組み込まれ、現在はオックスフォード工場に送るための MINI 用エンジンの製造とボディのプレス加工を行っています。イギリスの MINI プロダクション・トライアングルでは、合計 6,800 人の従業員が MINI の生産に従事しています。

MINI の大成功は、オックスフォード工場の発展によって生まれています。2001 年には約 2,400 人の従業員が、1 日 1 シフトで最大 200 台の車両を生産していましたが、現在では約 4,700 人の従業員が 7 日間に最高 134 時間、1 日 3 交代制で作業を行い、毎日最大 800 台の MINI を生産しています。

工場の最大生産能力は、市場の大きな需要を反映して前年同期の年間約 100,000 台から現在は 240,000 台に増えています。2000 年以来 BMW グループはオックスフォード工場の MINI 生産にトータル 3 億 8 千万ポンド（5 億 5 千万ユーロ）以上を投資しています。

BMW グループの高い品質基準をベースに生産

3 つの工場は全て BMW グループの高い生産性と品質基準に従い、環境マネジメント・システムの国際規格である ISO14001 の認証を取得しています。ミュンヘンにある BMW グループの研究開発センターとともに、オックスフォードのクオリティ&エンジニアリング・センター（QEC）も MINI Clubman の技術開発に決定的な役割を担っています。また、同時に QEC は製品品質の試験や確認のための最先端の方式を導入しています。

テスト・コース、シャシーやボディの負荷をシミュレーションする油圧式の振動試験装置、人工降雨気象室（温度 -40℃ ~ +90℃）などの他、QEC には音響試験用シャシーダイナモメーターを備え、実験室条件下で MINI の検査や試験を行うとともに、必要に応じて最高速度まで「走行」させることもできます。

オックスフォード工場：ボディ生産、塗装、組立

ロンドンの北西約 100 キロに位置する学園都市オックスフォードにあるこの工場の起源は、20 世紀初頭にまで遡ります。ここでは 1913 年に、ウィリアム・モリスが自身が開発した自動車の生産を始めました。BMW グループは 1994 年にこの工場を取得し、2000 年と 2001 年に全ての施設を完全に近代化して最新の MINI の生産準備を整えました。

塗装工程と組立工程では、MINI Clubman は MINI の他のモデル・バリエーションと一緒に柔軟性の高い生産ライン上で作業が行われます。新しいモデルのための専用施設は、ボディ生産工程の一部に必要なだけで、これはボディ・サイズが異なることに起因します。

約 350 個のボディ構成部品は、高精度の溶接設備やハンドリング・ロボットによる完全自動化で組み立てられます。500 台以上のコンピューター制御式ロボットがボディ生産の作業を行い、そのうち約 80 台は MINI Clubman の生産専用に追加されたものです。

ロボットは 4,100 箇所以上にわたるスポット溶接を行うことで、それぞれのボディ部品を接合して高水準の安定性とねじり剛性を確保しています。一例として、1 つのボディに対して実際に 8 基のロボットが、3 つの異なるレベルの作業を同時に行っています。

ボディ生産工程での品質は、ラインに統合されたパーセプトロン・レーザー計測ステーションとインライン計測ロボットによって確保しています。各ボディの絶対精度を確保するため、計測工程では 0.05 ミリメートルの精度を実現しています。

MINI Clubman は、他の様々な MINI モデルと一緒に混ざり合っただ塗装工程を通りますが、2006 年にオックスフォード工場に世界で初めて導入された革新的な統合塗装処理（IPP）による恩恵を受けています。従来の塗装工程に比べて IPP テクノロジーは、2 つの新開発のベースコートのなかのひとつに下塗り機能を統合することで、下塗り塗装とその後の焼き付け工程を省きました。

2 つ層から成るウェット・イン・ウェットと呼ばれるシステムを採用したことで、最初の層は下塗り塗装の全ての機能と特性を兼ね備え、ベースコートの 2 番目の層は色や効果、深みなど、視覚的な品質を与えています。

以前の方法と同様に、ベースコートは最終的にクリアコート塗装を施されます。IPP による工程は、その見映え、塗装による保護機能などに関して通常の塗装工程と同様の厳しい要求に応えています。さらに IPP テクノロジーは、通常は溶剤を含む下塗り塗装を省略したり、塗装工程での原料やエネルギーの使用を大幅に削減したりすることで工場の環境対策にも大きく貢献しています。

他のモデル・ラインナップと同様に、MINI Clubman にも MINI 専用のユニークなコントラスト・ルーフ・カラーを用意しています。顧客の希望に応じて、ルーフは特別な塗装工程によってコントラスト・カラーで塗装されます。

組立ラインでは、MINI Clubman は他の MINI モデルと同じラインで組み立てられます。ここでは顧客の要望や特別装備品に応じて、1 台の MINI に最大 2,000 個の構成部品を組み付けます。

MINI Clubman の場合、18 のメイン・モジュールがあり、それぞれは組み立てる順序に従った正確なタイミングで、直接コンポーネントが納入されるジャスト・イン・シーケンスによって組立ラインに送り込まれます。もちろん、いずれもが顧客の希望に応じた内容になっています。これらのモジュールは、エンジンとヘッドライトとバンパーと冷却系をすでに組み込んだフロント・モジュール、組み付け済みのドア・モジュール、シート、コックピットなどを含みます。特別な装備として、MINI Clubman には 2 つの「通常の」ドアのほか、にクラブドアも取り付けられ、この観音開きのドアは組立工程の最初にボディから取り外され、顧客が指定したコンポーネントを別の組立ラインで全て取り付けてから再び組み付けられます。

組立工程にもいくつかの品質チェックが組み込まれています。これらのテストを実行するため、高い技能を有する従業員がワイヤレスのポータブル・ハンドヘルド・コンピューターを使ってあらかじめスキャンしておいた車体番号で車両を識別し、事前に決定されたテストの要求事項を確認します。

組立後は、シャシーダイナモ上での走行試験やさまざまな電子機器のテストを含む総合的な一連のテストを行います。

スウィンドン工場：高精度のスチール・プレス加工

オックスフォードの約 70 キロ西に位置するスウィンドン工場は、1954 年以來ボディ・パネルを製造しています。現在 1,100 人の従業員を抱える同工場は、プレス加工の 9 割を行い、オックスフォード工場で組み立てる MINI のためのリッド類やドアなどのボディ部品の 8 割を仮組みしています。また 2005 年以來、BMW グループはスウィンドン工場の MINI 生産設備に対して約 6,000 万ポンド（8,800 万ユーロ）の投資を行っています。

プレス加工エリアは最大 19 のプレス加工ラインで構成され、合計 50 台のプレス機械を使用しています。全てのプレス機械は全て MINI 生産のために徹底した改良や自動化が施され、最新の電子制御システムを備えています。これらのプレス機械の加圧力は 400 トン～5,000 トンです。

サイズやプレス加工の複雑さに従って最適なプレス機械を使用しており、例えば MINI のフロント・リッドとリア・リッドは、合計 6 つのプレス加工ステージを持つ最も長いプレス加工ラインで、スチール平板から外板の成形、整形加工に至るまで、それぞれの形状に完全プレス加工を行います。ドア、2 本のデューン・ラインを持つルーフ、サイド・パネルなどの特に大きなボディ・コンポーネントは、加圧力 5,000 トンの 2 台の 4 ステージ式大型プレス機を通ります。

ドアやリッドなどのボディ・コンポーネントは、合計 130 台以上の溶接ロボットおよびハンドリング・ロボットを使用して高度に自動化された生産を行い、このうち 20 台のロボットが、MINI Clubman のクラブドアと観音開き式リア・ドアを製造しています。

ハムズ・ホール工場：MINI のためのハイテク・エンジン・テクノロジー

イギリスにあるプロダクション・トライアングルの他の 2 つの柱となる工場に比べてハムズ・ホールのエンジン工場はとても「若く」、2001 年にバーミンガム近郊に建てられました。ハムズ・ホール工場は、排気量 2 リッターまでの 4 気筒ガソリン・エンジン生産を行う BMW グループのコンピテンス・センターにもなっています。

BMW グループは、2005 年以來 MINI のガソリン・エンジンを生産するために約 3,000 万ポンドを投資し、約 1,000 人の従業員がハムズ・ホールで最先端技術を備えた高度なエンジン生産に従事しています。その中には MINI One、MINI Cooper、MINI Cooper Clubman の 4 気筒エンジンがあります。このエンジンには、出力やエンジン性能を最適化することに貢献する BMW グループが開発したバルブトロニック・システムをベースにした革新的なバルブ・コントロール・システムが含まれています。もう 1 つの優れた革新技術はツインスクロール・テクノロジーで、MINI Cooper S や MINI Cooper S Clubman のターボチャージャー付きエンジンで、すばやいレスポンスを実現します。

ハムズ・ホールは最終的な組立段階で最大限の効率性を発揮するため、一日に最大 800 台の MINI 用エンジンを、ジャスト・イン・タイム、ジャスト・イン・シーケンスでオックスフォード工場に供給しています。

10. もっと MINI – いつもユニークなコンセプト 伝統



ニューMINI Clubman のルーツは、遠い過去に遡ります。MINI ハッチバック・モデルとカブリオレ・モデルの MINI ブランド・ファミリーに新たに加わるこの 3 番目のモデルのコンセプトは、1960 年代に作られたモーリス・ミニ・トラベラーやオースチン・ミニ・カントリーマン、さらにその 10 年後に市場導入されたミニ・クラブマン・エステートなどから受け継いでいます。

そのため、ニューMINI Clubman は比類なきデザイン、俊敏な走り、ゆったりとした車内空間、リアの観音開きドアなど、これら伝説的なモデル特有の特徴を継承し、21 世紀にふさわしい素材や機能を加味して再解釈しています。

双子：モーリス・ミニ・トラベラーとオースチン・ミニ・カントリーマン

ギリシャ生まれの独創的なエンジニア、アレック・イシゴニスは、1959 年に世界を変えることを運命付けられたクルマを創り出しました。その当時、モーリス、オースチン、MG、ウーズレー、ライレーなどのブランドを傘下に収めていたブリティッシュ・モーター・コーポレーション（BMC）で働いていたイシゴニスは、まさに画期的な車両コンセプトを開発しました。エンジンをフロントに横置き搭載し、前輪を駆動する方法を採用し、リアにはほとんど直立したようなハッチを設け、「四隅にホイールを配置」とするというコンセプトのこのモデルは、当時ヨーロッパの道で見られたどのクルマとも根本的に異なるものでした。BMC はその後、この桁外れのクルマから、ラジエター・グリルと形式名称だけ異なる双子モデル、モーリス・ミニ・マイナーとオースチン・セブンを完成させました。

このハッチ・サルーンを導入した 1 年後、BMC はこの俊敏な前輪駆動のパフォーマーにさらにボディの改良型を追加しました。「革命的なコンセプト、スマートな外観」を宣伝文句に 1960 年に市場に導入されたこのモデルは、すでに業務用として大人気のミニ・ヴァンをベースにしていました。質実剛健な金属で覆われたローディング・コンパートメントの代わりに周囲をガラス・ウィンドウで囲み、後席のシートは数秒で楽に折りたたむことができました。新しいモデルのリアには、出し入れをしやすくするため大きな角度で開く 2 分割のドアが装備され、これが「分割式ドア」の誕生となりました。

ハッチ・サルーンと同様、この新しいボディ改良型は、技術的には同じクルマであるモーリス・ミニ・トラベラーとオースチン・セブン・カントリーマンとして市場に導入されました。また、初期の原型モデルへのオマージュとして、その当時ですでに構造上の目的や機能を失った木製フレームをサイドとリアに取り付けました。この珍しいデザインの特徴は、この 2 つのモデルに「Woody」というあだ名を与えました。ちなみにこの 2 つのモデルには、後に木製フレームのないモデルも導入されました。

新しい改良型は、技術的にはほとんどサルーンと同一で、848 cc の 4 気筒エンジンでフロント・ホイールを駆動していました。最高出力は 34 ps でしたが、当時最高速度 112 km/h に達するには十分であり、この時代にはまったく申し分のないものでした。

ショート・ボディ・オーバーハングとわずかに長いホイールベース、ワイド・トレッドによって、このパワー・ユニットはモーリス・ミニ・マイナーとオースチン・セブンですでに定評を博していたのと同様、スポーティで安全な走行特性を発揮しました。

この新しいコンセプトは瞬く間にイギリスやその他のヨーロッパ諸国の多くのファンの心を掴み、モーリス・ミニ・トラベラーとオースチン・セブン・カントリーマン（1962 年にオースチン・ミニ・カントリーマンと改名）の販売台数は、1967 年までに約 161,000 台に達しました。

1967 年秋に、BMC はこの 2 つのモデルの改良型を導入しました。ラジエター・グリルなどの外観上のマイナー・チェンジの他、新型 Mk II モデルはより強力なエンジンを搭載しました。排気量を 998 cc に増大させたこの 4 気筒エンジンは、最高出力 39 ps を発生しました。また、1968 年からは、フル・シンクロメッシュ化された 4 速マニュアル・トランスミッションの代わりにオートマチック・トランスミッションも用意しました。

その後 2 年以内で、BMC はさらにこの 2 世代目の 2 つのモデルを 46,000 台販売しました。

1969 年以來ミニとミニ・クラブマンを並行生産

1968 年の BMC とレイランド社の合併によって設立された新会社は、ブリティッシュ・レイランドと名付けられました。オースチン・モデルとモーリス・モデルの 2 つの設定は 1969 年に廃止され、全てのミニは「Mini」の名のもと、共同でマーケティングが行われるようになりました。対等のパートナーとして以前に作られたモーリス・ミニ・トラベラーとオースチン・ミニ・カントリーマンの生産は、新しいモデルとしてミニ・クラブマン・エステートが市場導入される 1969 年 11 月まで続けました。また、このとき初めて「Clubman」の名がこのブランドに登場しました。

クラシック Mini がほとんど変更なく生産を続けた一方で、Clubman には新しいフロント・エンドやドアのスライド式ウィンドウに代わるレギュレーター・ハンドル式ウィンドウなどのグレードアップされた機能が装備されました。特徴的な観音開きのドアを持つリア・エンドにはほとんど変更が加えられず、クローム・フレームとその内側がプラスチック製の木目調トリム・バーのみが、初代ミニ・クラブマン・エステートの特徴付けています。

このクルマのエンジンは、実績ある最高出力 39 ps の 4 気筒エンジンをそのまま採用していました。1975 年にマニュアル・トランスミッション搭載モデルのエンジン排気量が 1,098 cc に増え、最高出力 45 ps を発生するミニ・クラブマン・エステートは最高速度 130 km/h に達しました。

1980年に名称を Mini 1000 HL Estate に変更し、988 cc のパワー・ユニットを再導入した後、この分割式ドアを備えたモデルはそのライフサイクルの終わりに達し、1982 年の生産中止までには正確に 197,606 台のミニ・クラブマン・エステートが生産されました。

主要諸元：MINI Cooper S Clubman.

| Body | | MINI Cooper S Clubman | MINI Cooper S Clubman Automatic |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| No of doors/seats | | 3/4 | 3/4 |
| Length/width/heigth (unladen) | mm | 3,958/1,683/1,432 | 3,958/1,683/1,432 |
| Wheelbase | mm | 2,547 | 2,547 |
| Track, front/rear | mm | 1,453/1,461 | 1,453/1,461 |
| Turning circle | m | 11.0 | 11.0 |
| Tank capacity | approx ltr | 50 | 50 |
| Cooling system including heater | ltr | 5.2 | 5.2 |
| Engine oil | ltr | 4.2 | 4.2 |
| Transmission fluid incl final drive | ltr | Lifetime | Lifetime |
| Weight, unladen, to DIN/EU ¹ | kg | 1,205/1,280 | 1,230/1,305 |
| Max load to DIN | kg | 485 | 485 |
| Max permissible weight to DIN | kg | 1,690 | 1,715 |
| Max axle load, front/rear | kg | 865/855 | 890/855 |
| Max trailer load ² , braked (12%)/unbraked | kg | No trailer | No trailer |
| Max roof load/max download | kg | 75/- | 75/- |
| Luggage compartment to DIN | ltr | 260- 930 | 260- 930 |
| Air resistance | cd x A | 0.35 x 2.02 | 0.35 x 2.02 |
| Power Unit | | | |
| Configuration/No of cyls/valves | | Straight/4/4 | Straight/4/4 |
| Engine management | | MED 17.2 | MED 17.2 |
| Capacity | cc | 1,598 | 1,598 |
| Bore/stroke | mm | 77/85.8 | 77/85.8 |
| Compression ratio | : 1 | 10.5 : 1 | 10.5 : 1 |
| Fuel grade | RON | 91 - 98 | 91 - 98 |
| Max output | kW/hp | 128/175 | 128/175 |
| at | rpm | 5,500 | 5,500 |
| Max torque | Nm/lb-ft | 240/177 (260/192 Overboost) | 240/177 (260/192 Overboost) |
| at | rpm | 1,600- 5,000 | 1,600- 5,000 |
| Elektrical System | | | |
| Battery/installation | Ah/- | 46/front | 46/front |
| Alternator | A/W | 120/1,680 | 120/1,680 |
| Chassis and Suspension | | | |
| Suspension, front | Single-joint McPherson spring strut axle with anti-dive | | |
| Suspension, rear | Longitudinal arms with centrally pivoted track arms, z-axle | | |
| Brakes, front | Discs, vented | | Discs, vented |
| Diameter | mm | 294 | 294 |
| Brakes, rear | Discs | | Discs |
| Diameter | mm | 259 | 259 |
| Driving stability systems | Hydraulic twin-circuit brake system with anti-lock brakes (ABS), Electronic Brake Force Distribution (EBD), Cornering Brake Control (CBC), Dynamic Stability Control (DSC) with hill start-off assistance and traction aid (ASC+T). Optional limited-slip differential. Handbrake acting mechanically on rear wheels. | | |
| Steering | Rack-and-pinion steering with electrical power assistance (EPAS) | | |
| Steering transmission ratio, overall | : 1 | 14.1 | 14.1 |
| Gearbox | | Six-speed manuell | Six-speed automatic |
| Gear ratios | I | : 1 | 3.308 |
| | II | : 1 | 2.130 |
| | III | : 1 | 1.483 |
| | IV | : 1 | 1.139 |
| | V | : 1 | 0.949 |
| | VI | : 1 | 0.816 |
| | R | : 1 | 3.231 |
| Final drive | : 1 | 3.647 | 3.193 |
| Tyres | | 195/55 R16 87V RSC | 195/55 R16 87V RSC |
| Rims | | 6.5J x 16 light alloy | 6.5J x 16 light alloy |
| Performance | | | |
| Power-to-weight ratio to DIN | kg/kW | 9.4 | 9.6 |
| Output per litre | kW/hp | 80.1/108.9 | 80.1/108.9 |
| Acceleration | 0- 100 km/h | sec | 7.6 |
| | standing-start km | sec | 28.0 |
| In 4 th /5 th gear | 80- 120 km/h | sec | 5.9/7.6 |
| Top speed | km/h | 224 | 219 |
| Fuel Consumption in EU Cycle | | | |
| Urban | ltr/100 km | 8.0 | 9.8 |
| Extra-urban | ltr/100 km | 5.3 | 5.4 |
| Composite | ltr/100 km | 6.3 | 7.0 |
| CO ₂ | g/km | 150 | 168 |
| Miscellaneous | | | |
| Emission rating | - | EU4 | EU4 |
| Ground clearance | mm | 135 | 135 |

¹Weight of car in road trim (DIN) plus 75 kg for driver and luggage.

²May be increased under certain conditions.

MINI Cooper Clubman.

| Body | | MINI Cooper Clubman | MINI Cooper Clubman Automatic |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| No of doors/seats | | 3/4 | 3/4 |
| Length/width/heigth (unladen) | mm | 3,937/1,683/1,426 | 3,937/1,683/1,426 |
| Wheelbase | mm | 2,547 | 2,547 |
| Track, front/rear | mm | 1,459/1,467 | 1,459/1,467 |
| Turning circle | m | 11.0 | 11.0 |
| Tank capacity | approx ltr | 40 | 40 |
| Cooling system including heater | ltr | 5.2 | 5.2 |
| Engine oil | ltr | 4.2 | 4.2 |
| Transmission fluid incl final drive | ltr | Lifetime | Lifetime |
| Weight, unladen, to DIN/EU ¹ | kg | 1,145/1,220 | 1,185/1,260 |
| Max load to DIN | kg | 500 | 500 |
| Max permissible weight to DIN | kg | 1,645 | 1,685 |
| Max axle load, front/rear | kg | 830/850 | 865/850 |
| Max trailer load ² , braked (12%)/unbraked | kg | 750/500 | 750/500 |
| Max roof load/max download | kg | 75/50 | 75/50 |
| Luggage compartment to DIN | ltr | 260- 930 | 260- 930 |
| Air resistance | cd x A | 0.33 x 2.01 | 0.33 x 2.01 |
| Power Unit | | | |
| Configuration/No of cyls/valves | | Straight/4/4 | Straight/4/4 |
| Engine management | | MEV 17.2 | MEV 17.2 |
| Capacity | cc | 1,598 | 1,598 |
| Bore/stroke | mm | 77/85.8 | 77/85.8 |
| Compression ratio | : 1 | 11 : 1 | 11 : 1 |
| Fuel grade | RON | 91- 98 | 91- 98 |
| Max output | kW/hp | 88/120 | 88/120 |
| at | rpm | 6,000 | 6,000 |
| Max torque | Nm/lb-ft | 160/118 | 160/118 |
| at | rpm | 4,250 | 4,250 |
| Elektrical System | | | |
| Battery/installation | Ah/- | 46/front | 46/front |
| Alternator | A/W | 120/1,680 | 120/1,680 |
| Chassis and Suspension | | | |
| Suspension, front | Single-joint Mc Pherson spring strut axle with anti-dive | | |
| Suspension, rear | Longitudinal arms with centrally pivoted track arms, z-axle | | |
| Brakes, front | | Discs, vented | Discs, vented |
| Diameter | mm | 280 | 280 |
| Brakes, rear | | Discs | Discs |
| Diameter | mm | 259 | 259 |
| Driving stability systems | Hydraulic twin-circuit brake system with anti-lock brakes (ABS), Electronic Brake Force Distribution (EBD), Cornering Brake Control (CBC), Dynamic Stability Control (DSC) with hill start-off assistance and traction aid (ASC+T). Handbrake acting mechanically on rear wheels. | | |
| Steering | Rack-and-pinion steering with electrical power assistance (EPAS) | | |
| Steering transmission ratio, overall | : 1 | 14.1 | 14.1 |
| Gearbox | | Six-speed manual | Six-speed automatic |
| Gear ratios | I | 3.214 | 4.148 |
| | II | 1.792 | 2.370 |
| | III | 1.194 | 1.556 |
| | IV | 0.914 | 1.155 |
| | V | 0.784 | 0.859 |
| | VI | 0.683 | 0.686 |
| | R | 3.143 | 3.394 |
| Final drive | : 1 | 4.353 | 4.103 |
| Tyres | | 175/65 R15 84H | 175/65 R15 84H |
| Rims | | 5.5J x 15 light alloy | 5.5J x 15 light alloy |
| Performance | | | |
| Power-to-weight ratio to DIN | kg/kW | 13.0 | 13.5 |
| Output per litre | kW/hp | 55.1/74.9 | 55.1/74.9 |
| Acceleration 0- 100 km/h | sec | 9.8 | 10.9 |
| standing-start km | sec | 30.9 | 32.0 |
| In 4 th /5 th gear 80- 120 km/h | sec | 10.2/12.7 | - |
| Top speed | km/h | 201 | 195 |
| Fuel Consumption in EU Cycle | | | |
| Urban | ltr/100 km | 7.1 | 9.2 |
| Extra-urban | ltr/100 km | 4.5 | 5.1 |
| Composite | ltr/100 km | 5.5 | 6.6 |
| CO ₂ | g/km | 132 | 159 |
| Miscellaneous | | | |
| Emission rating | - | EU4 | EU4 |
| Ground clearance | mm | 138 | 138 |

¹Weight of car in road trim (DIN) plus 75 kg for driver and luggage.

²May be increased under certain conditions.

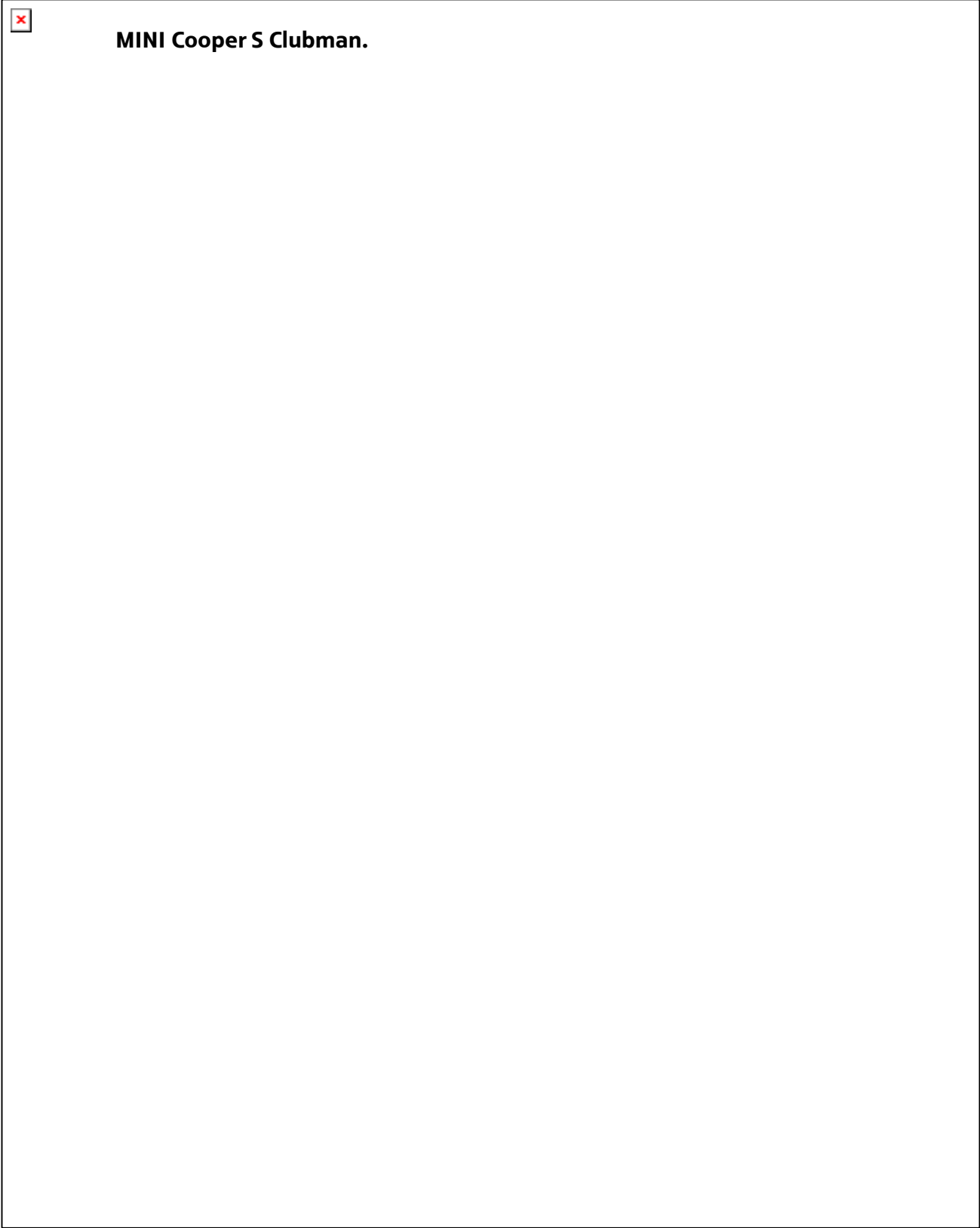
MINI Cooper D Clubman.

| Body | | MINI Cooper D Clubman | MINI Cooper D Clubman Automatic |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| No of doors/seats | | 3/4 | 3/4 |
| Length/width/heigth (unladen) | mm | 3,945/1,683/1,426 | 3,945/1,683/1,426 |
| Wheelbase | mm | 2,547 | 2,547 |
| Track, front/rear | mm | 1,459/1,467 | 1,459/1,467 |
| Turning circle | m | 11.0 | 11.0 |
| Tank capacity | approx ltr | 40 | 40 |
| Cooling system including heater | ltr | 5.4 | 5.4 |
| Engine oil | ltr | - | - |
| Transmission fluid incl final drive | ltr | Lifetime | Lifetime |
| Weight, unladen, to DIN/EU ¹ | kg | 1,175/1,250 | 1,205/1,280 |
| Max load to DIN | kg | 500 | 500 |
| Max permissible weight to DIN | kg | 1,675 | 1,705 |
| Max axle load, front/rear | kg | 875/840 | 905/840 |
| Max trailer load ² , braked (12%)/unbraked | kg | 750/500 | 750/500 |
| Max roof load/max download | kg | 75/50 | 75/50 |
| Luggage compartment to DIN | ltr | 260- 930 | 260- 930 |
| Air resistance | cd x A | 0.33 x 2.01 | 0.33 x 2.01 |
| Power Unit | | | |
| Configuration/No of cyls/valves | | Straight/4/4 | Straight/4/4 |
| Engine management | | DDE 6,08 | DDE 6,08 |
| Capacity | cc | 1,560 | 1,560 |
| Bore/stroke | mm | 75.0/88.3 | 75.0/88.3 |
| Compression ratio | : 1 | 18 : 1 | 18:1 |
| Fuel grade | RON | Diesel | Diesel |
| Max output | kW/hp | 80/110 | 80/110 |
| at | rpm | 4,000 | 4,000 |
| Max torque | Nm/lb-ft | 240/177 (260/192 Overb) | 240/177 (260/192 Overboost) |
| at | rpm | 1,750- 2,000 | 1,750- 2,000 |
| Elektrical System | | | |
| Battery/installation | Ah/- | 70/front | 70/front |
| Alternator | A/W | 154/ 2,156 | 154/ 2,156 |
| Chassis and Suspension | | | |
| Suspension, front | Single-joint Mc Pherson spring strut axle with anti-dive | | |
| Suspension, rear | Longitudinal arms with centrally pivoted track arms, z-axle | | |
| Brakes, front | | Discs, vented | Discs, vented |
| Diameter | mm | 280 | 280 |
| Brakes, rear | | Discs | Discs |
| Diameter | mm | 259 | 259 |
| Driving stability systems | Hydraulic twin-circuit brake system with anti-lock brakes (ABS), Electronic Brake Force Distribution (EBD), Cornering Brake Control (CBC), Dynamic Stability Control (DSC) with hill start-off assistance and traction aid (ASC+T). Handbrake acting mechanically on rear wheels. | | |
| Steering | Rack-and-pinion steering with electrical power assistance (EPAS) | | |
| Steering transmission ratio, overall | : 1 | 14.1 | 14.1 |
| Gearbox | | Six-speed manual | Six-speed automatic |
| Gear ratios | I | 3.308 | 4.044 |
| | II | 1.870 | 2.371 |
| | III | 1.194 | 1.556 |
| | IV | 0.872 | 1.159 |
| | V | 0.721 | 0.852 |
| | VI | 0.596 | 0.672 |
| | R | 3.231 | 3.193 |
| Final drive | : 1 | 3.706 | 3.683 |
| Tyres | | 175/65 R15 84H | 175/65 R15 84H |
| Rims | | 5.5J x 15 light alloy | 5.5J x 15 light alloy |
| Performance | | | |
| Power-to-weight ratio to DIN | kg/kW | 14.7 | 15.1 |
| Output per litre | kW/hp | 51.3/69.8 | 51.3/69.8 |
| Acceleration | 0- 100 km/h | sec | 10.9 |
| standing-start km | sec | 32.9 | 33.1 |
| In 4 th /5 th gear | 80- 120 km/h | sec | - |
| Top speed | km/h | 193 | 188 |
| Fuel Consumption in EU Cycle | | | |
| Urban | ltr/100 km | 4.9 | 6.6 |
| Extra-urban | ltr/100 km | 3.6 | 4.2 |
| Composite | ltr/100 km | 4.1 | 5.1 |
| CO ₂ | g/km | 109 | 136 |
| Miscellaneous | | | |
| Emission rating | - | EU4 | EU4 |
| Ground clearance | mm | 118 | 118 |

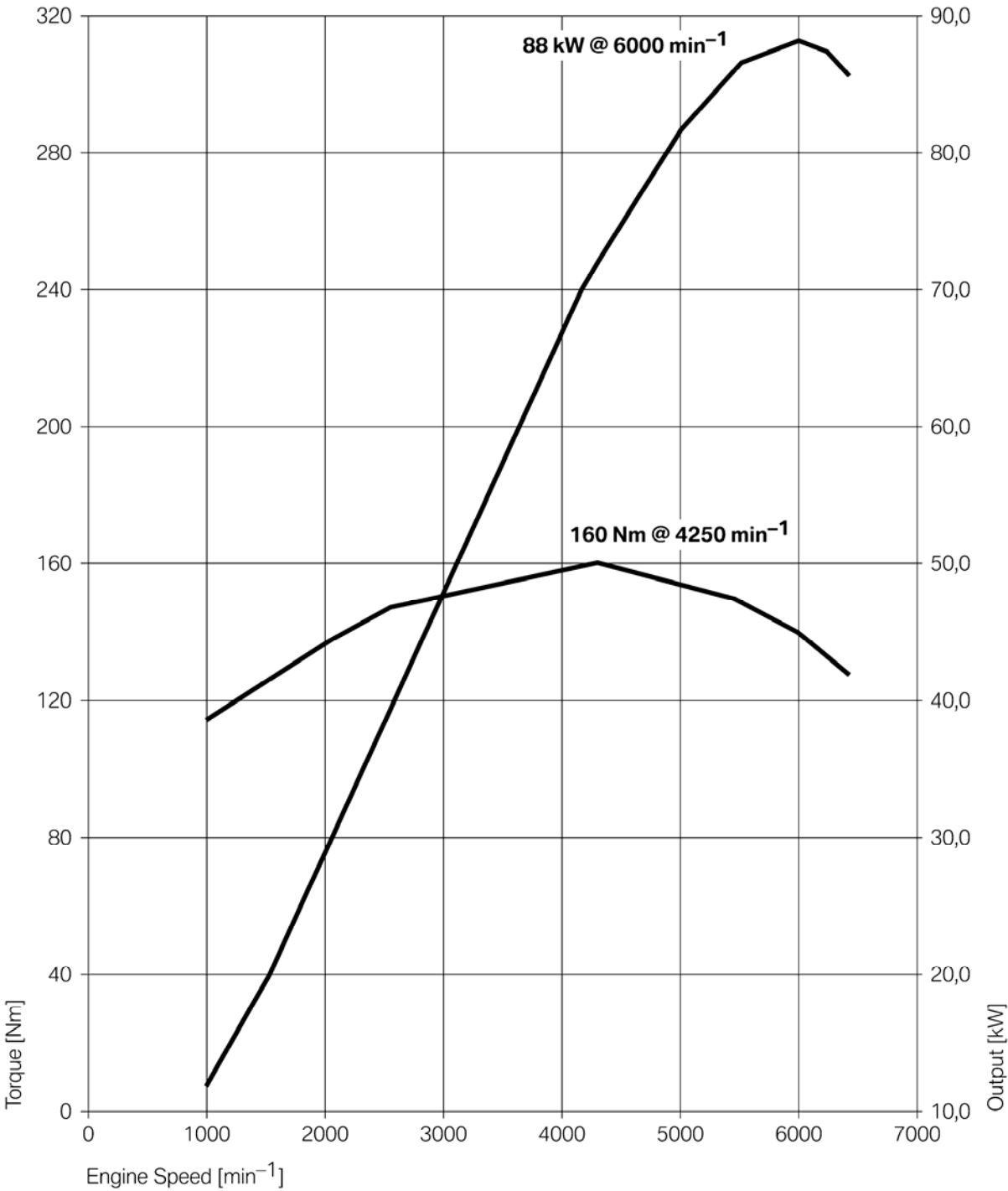
¹Weight of car in road trim (DIN) plus 75 kg for driver and luggage.

²May be increased under certain conditions.

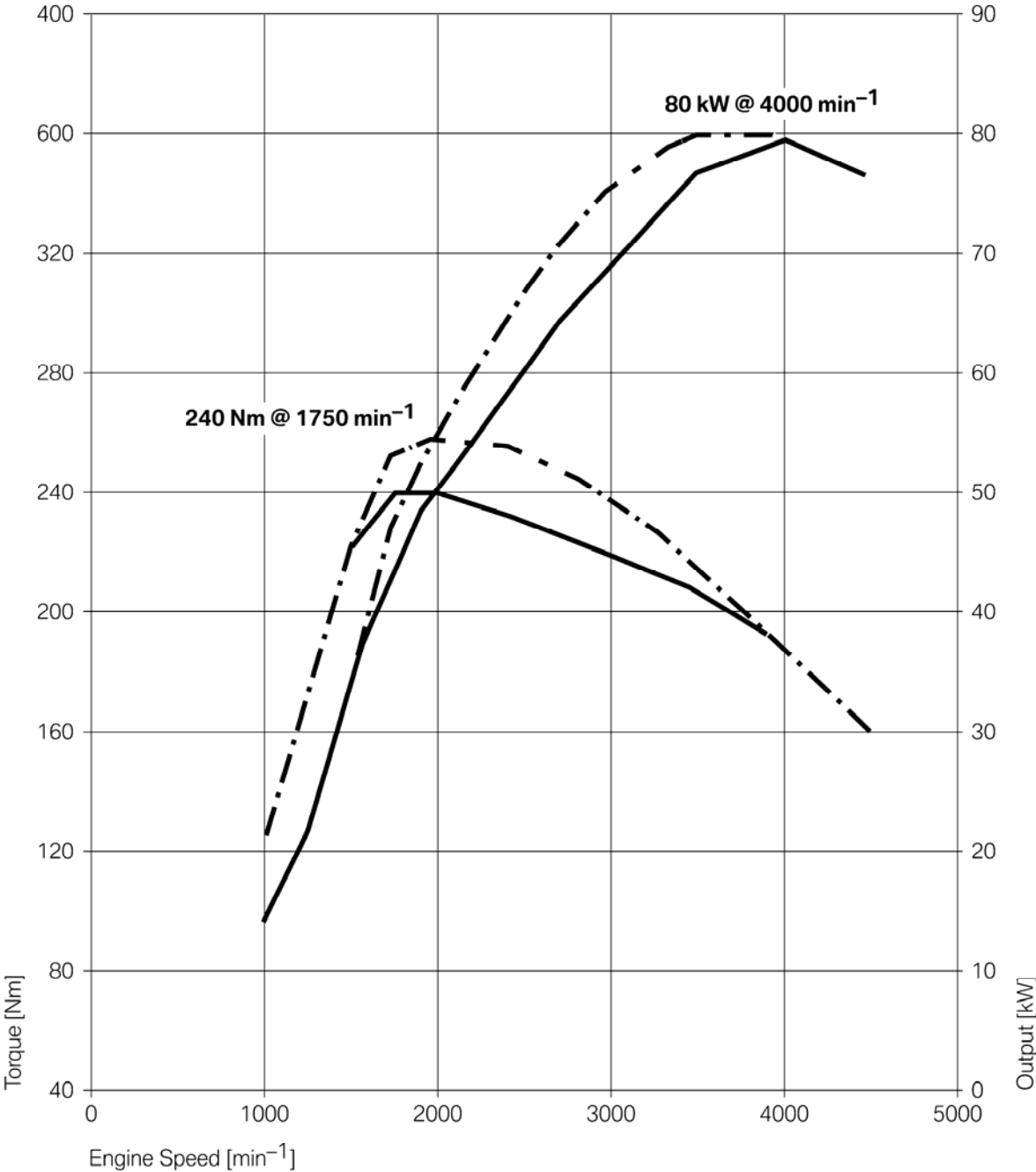
12. エンジン性能曲線図



MINI Cooper Clubman.

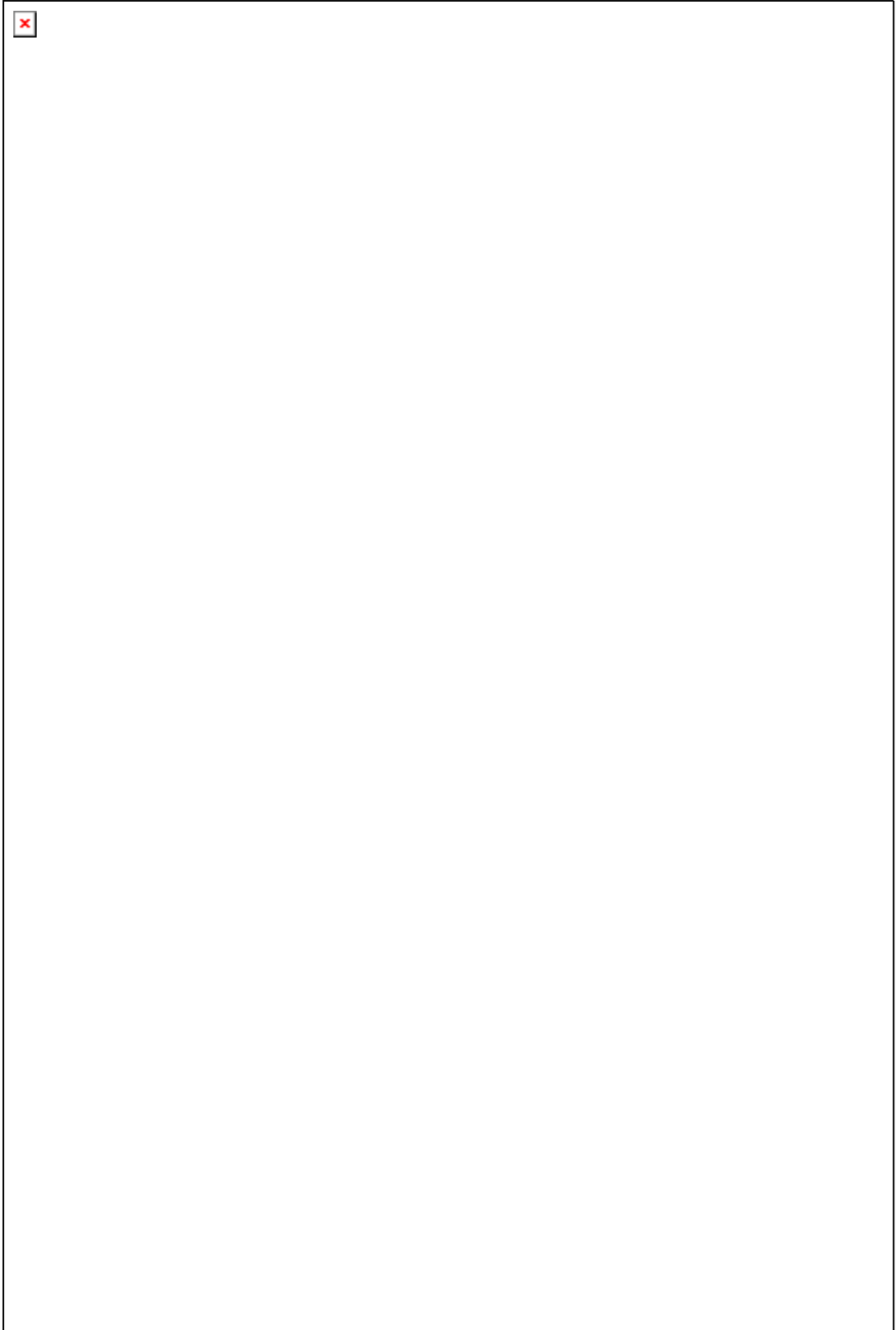


MINI Cooper D Clubman.

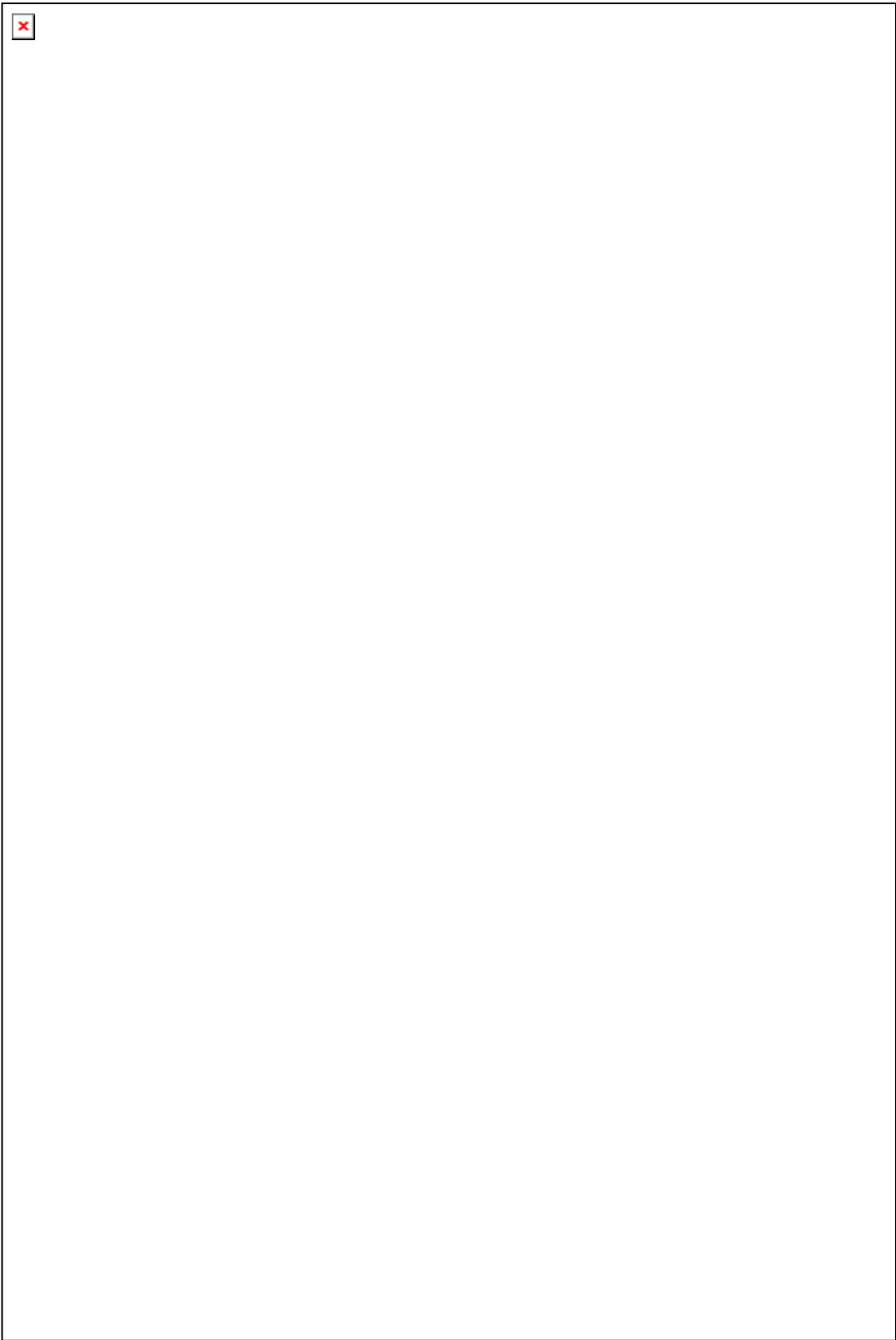


13. エクステリアおよびインテリア寸法

MINI Cooper S Clubman.



MINI Cooper Clubman.



MINI Cooper D Clubman.

