MINI Cooper 1.6 16v Chili

Wilbert Huls
5 januari 2006

Intro

OK, hij rijdt al weer een heel tijdje rond op de Nederlandse wegen. Zelfs de facelift is al weer een jaar geleden. Toch had ik als fan van de klassieke Mini nog nooit in een nieuwe Cooper gereden. Hoog tijd dus om deze auto eens van dichterbij te bekijken. De vaak gehoorde klacht bij de liefhebber van de klassieke Mini is dat deze nieuwe versie geen Mini meer is. Gekscherend wordt hij in die kringen ook wel Bini genoemd als woordspeling op de huidige eigenaar: BMW.
De Cooper was vroeger de snelle uitvoering van de Mini. In de jaren 40 dook de naam Cooper al op in de racesport. De mini-bekendheid kreeg Cooper midden jaren 60 door de racekennis los te laten op de kleine mini. Met als gevolg dat het kleine autootje alle grote en gerenommeerde merken achter zich liet in vele rally's, waaronder 4 maal

opeenvolgend in de prestigieuze rally van Monte Carlo. De naam Cooper kun je dus niet zomaar gebruiken. Mag deze Mini de naam Cooper met recht dragen of doet het de naam tekort?

Het exterieur

Ondanks dat de Mini fors gegroeid is ten opzichte van zijn illustere voorganger, is het toch nog steeds een herkenbare Mini. Het rechtopstaande glas, de bollingen in de motorkap achter de koplampen, de verchroomde grille met horizontale lamellen, de zwarte kunststof spatborden..... Zomaar een paar punten die op zowel de klassieke als op de nieuwe Mini terug te vinden zijn. Daarnaast zijn er natuurlijk nog de echte Cooper-kenmerken. Het witte dak, de witte spiegels, de witte bonnetstripes en de

verstralers.
Leuk om te zien vind ik dat ook wat minder in het oog springende zaken op de originele plekken terug zijn te vinden. Zo zitten de knipperlichten nog steeds als 'bolletje' onder de koplampen, zijn de deurgrepen nog steeds van chroom en worden de chromen voor- en achterbumper gesymboliseerd door een chromen strip op het nieuwe model.

Het interieur

Wanneer je in de auto zit, springt het druk opgezette dashboard meteen in het oog. Alle knopjes concentreren zich in de middenconsole en daarbuiten is ook vrijwel geen knopje meer te vinden. Natuurlijk valt ook de prominent aanwezige snelheidsmeter in het midden direct op. In de eerste mini's was dat zijn plek en nu is die plek hem weer

toevertrouwd. Er zijn veel knipogen te vinden naar het origineel. De ventilatieroostertjes zijn nog praktisch hetzelfde en de schakelaars zitten ook allemaal nog steeds netjes op een rijtje middenin de auto. Enkel de toerenteller bevindt zich buiten deze drukte, namelijk bovenop het stuur. Er is dus aan de ene kant goed gekeken naar het origineel, maar aan de andere kant is het wel erg druk opgezet. De geestelijk vader van de Mini, Sir Alec Issigonis, had juist eenvoud tot doel. Zelfs ruimte voor een radio was er niet in het dashboard van het origineel, een asbakje was wat hem betreft al gek genoeg.
De sportief gevormde stoelen zijn wat hard, maar zitten desondanks heerlijk. Ze geven enorm goed steun, met name ook aan de zijkant door hoog opstaande lendensteunen. De achterbank zit op zich ook prima, al wordt een lang verblijf op de achterbank tijdens een rit waarschijnlijk niet heel prettig, doordat been- en hoofdruimte te wensen over laat. Ook de kofferruimte is erg minimaal. Waarschijnlijk zijn deze 2 aspecten kind van de rekening geworden in de keuzes om een echte Mini te blijven.

Het rijden

Met het rijden zal deze nieuwe Mini moeten bewijzen dat hij de naam Cooper waardig is. De klassieke Cooper gaf je het gevoel dat je een kart bestuurde. Laag bij de grond, flinke accelleraties en het betere gooi- en smijtwerk in de bochten zijn daar enkele kenmerken van. Het wordt wat eentonig, maar ook wat dat betreft hebben de ontwerpers goed naar het origineel gekeken (en niet alleen gekeken, lijkt me).
De motor is met zijn 115 pk goed toegerust om pittig te kunnen rijden. De rauw klinkende motor accelereert gretig wanneer het gaspedaal eens wat dieper ingetrapt wordt. En dit doet hij zowel vanuit stilstand als bij hogere snelheden. De motor komt geen enkel moment tekort om aan de vraag om versnelling te voldoen. En dan te bedenken dat de overtreffende trap nog beschikbaar is in de Cooper S. Deze Mini heeft

een wegligging als een dijk, geen bocht lijkt hem te gek te zijn en bij een stukje flink sturen komt ook echt het 'ouderwetse' kartgevoel weer boven. Het sportonderstel waar deze auto over beschikt, zorgt er tevens voor dat je continu Ã©Ã©n bent met het wegdek. Sommigen zullen het (op den duur) vervelend noemen, ik noem het Mini.
Als er dan toch een minpuntje bij het rijden naar voren is gekomen, dan is het dat deze geteste auto wat naar rechts trok. Maar ik mag er, BMW kennende, toch vanuit gaan dat dit een probleempje was van deze geteste auto alleen.

Slot

Zelf heb ik ook altijd getwijfeld of ik deze auto nou Mini moest noemen. Misschien op grond van de grootte en de letterlijke betekenis van het woord mini niet, maar nu ben ik

er helemaal uit: Het is een echte Mini en een echte Cooper. Wat model betreft en wat rijgedrag betreft zijn de makers er prima in geslaagd om het goede van het origineel te behouden en het geheel in een eigentijds jasje te steken.
Deze Mini is niet een uiterst praktische auto, met name omdat hij ruimte achterin behoorlijk ontbeert, maar deze auto koop je daar ook niet voor. Het is een auto om te besturen en om je van A naar B te brengen. Heb je een auto daarvoor nodig en houd je wel van een beetje anders? Dan is dit dÃ© auto: hij is van binnen anders, hij is van buiten anders en hij rijdt anders dan iedere andere auto in zijn klasse. En ja, je moet er even voor in de buidel tasten.... maar dan heb je ook wat!

Plus

+ Dichtbij zijn roots
+ Motor
+ Wegligging

Min

- TÃ© druk dashboard
- Ruimte achterin
- Naar rechts trekken