Nieuwe New Mini

De New Mini is inmiddels een welbekend gezicht op onze straten. Het merk Mini kwam weer geheel tot leven toen in 2001 de driedeurs hatchback in de showroom verscheen. De cabrio-versie arriveerde een aantal jaren later in het assortiment van het Duitse/Engelse merk. Nu het nieuwe model al weer enige tijd op de markt is, is ook de open versie van de Mini vernieuwd. Toch moeten de meeste onder ons drie keer kijken om te zien of het de vorige generatie of de huidige generatie Mini betreft. Het voordeel hiervan is dat je niet snel in een verouderd model rijdt en de bekendheid van het model blijft gewaarborgd.

Er zijn wel degelijk veranderingen doorgevoerd bij de nieuwe Cabrio. Het nieuwe model kenmerkt zich onder andere door de uit het zicht gemonteerde actieve rolbeugels en het geÃ¯ntegreerde EfficientDynamics techniek van BMW. In theorie resulteert dit in

een lager verbruik. Gelukkig is niet alles veranderd, de vertrouwde rijeigenschappen waarmee de vorige Mini vele kopers voor zich wist te winnen zijn gebleven. Samen met een te openen dak zou dit toch een winnende combinatie moeten opleveren?

Originele details behouden

De optische wijzigingen van de huidige Mini zijn minimaal in vergelijking met het model dat hij opvolgt. Het blijft die stoere, in verhouding kleine, verschijning. Zo klein is de Mini niet meer, de afmetingen namen zelfs in de laatste versie iets toe. Gebleven zijn de typische details. Zo blijft de grille kenmerkend voor een Mini, en ook de scharnieren van de kofferdeksel blijven een herkenbaar onderdeel van deze legendarische Brit. De wielen lijken op de uiterste hoeken van de carrosserie geplaatst te zijn en dat komt ten goede aan het weggedrag en interieurruimte.

De wijzigingen zijn dan wel minimaal, de oplettende kijker heeft gezien dat vooral de voor- en achterlichtunits zijn veranderd. Een ander verschil ten opzichte van het vorige model zijn de rolbeugels welke nu een stuk minder ver naar buiten steken. Deze worden geactiveerd als er een koprol dreigt, maar zijn tijdens normale omstandigheden mooi weggewerkt. Het zicht naar achter is hierdoor verbeterd, maar we zijn er nog steeds niet enthousiast over. Ook omdat de kap op de carrosserie blijft liggen bij geopende toestand blijft het zicht zeer matig. Echt een aandachtspunt tijdens het rijden in deze Mini.

De gereden Chili-uitvoering heeft optioneel 17-inch lichtmetaal wat - in combinatie met de "Horizon Blue metallic" carrosserie en Hot Chocolade cabriokap - een chique combinatie maakt. Daarnaast heeft dit testexemplaar enkele optionele chromen strips meegekregen, wat het geheel af maakt.

Tuimelaars

De Mini is gelukkig wederom uitgevoerd met een softtop. Overigens zou een hardtop designproblemen geven, het opbergen daarvan is haast onmogelijk in het kleine kontje van de Mini. De kap opent zich in twee delen waarbij het eerste deel functioneert als een soort schuifdak. Dit kan gebruikt worden op wat koudere dagen wanneer je toch een frisse bries in de auto wil hebben. Het openen van het gehele dak neemt vijftien seconden in beslag en gebeurt eveneens geheel automatisch. Bij deze Mini zijn er dus geen hendels die overgehaald moeten worden. Het dak wordt bediend met een tuimelschakelaar bovenaan de voorruit. In deze kleine opdonder valt direct op dat er lekkere zetels zijn gemonteerd. Ze zijn bijzonder fijn af te stellen naar elke bestuurder waarbij het stuurwiel nu zowel in lengte als in de breedte te verstellen is. Door een lage zit te creÃ«ren ontstaat er eigenlijk best veel leef- en vooral hoofdruimte binnenin de Mini. Dat valt ons alleszins mee. De grote prominente ronde klok in het midden van de

middenconsole is een eye-catcher eerste klas. De snelheidsmeter loopt bijna rondom aan de buitenkant van de klok. In eerste instantie lijkt het grappig, echter tijdens het rijden valt de afleesbaarheid tegen. Je moet toch steeds van de weg af kijken wil je zien hoe hard je rijdt. Prominent in het midden, achter het stuurwiel, is de toerenteller gemonteerd met daarnaast (optioneel) de Always-Open Timer. Deze bijzondere meter registreert de tijd dat er open is gereden. En daar gaat het immers om in een Cabrio!

De bediening van onder andere de airconditioning en de zijruiten is in het begin even wennen. De nostalgische tuimelschakelaars werken wel, maar echt handig zijn ze niet. Het is anders dan we gewend zijn, maar juist leuk dat de Mini zich daarin kan onderscheiden. Verder heeft de fabrikant nabij de handrem een soort joystick gemonteerd, vergelijkbaar met iDrive van BMW. Je bedient hiermee het informatiescherm binnenin de grote klok op het dashboard. Het systeem herberg onder andere de instellingen van de radiozenders, telefoon en het navigatiesysteem. De bediening spreekt voor zich en is simpel gehouden.

Over de ruimte op de achterbank kunnen we kort zijn: deze is nagenoeg onbruikbaar. Voor bagage is dit een prima plek, personen hebben hier niets te zoeken. In de achterste stand van de voorstoel blijft er geen beenruimte over. Overigens ligt de windstopper hier bij nagenoeg elke berijder standaard over de achterbank te wachten wanneer hij zijn taak mag doen tijdens het open rijden. De bagageruimte is matig bereikbaar, maar dat nemen we in de Mini graag voor lief. De ruimte is niet groot, dat hadden we verwacht, maar er kunnen toch best wel wat boodschappen achterin deze Cabrio. Daar is menig CC-rijder jaloers op.

Meedogenloos

De Mini Cabrio heeft een ander motoraanbod dan de dichte variant. De Cabrio is alleen leverbaar als Cooper en als Cooper S. Beide varianten worden aangedreven door de inmiddels bekende 1.6-liter viercilinder. De Cooper perst er zonder turbo 120pk uit, de Cooper S met turbo 175pk. Beide motoriseringen worden geleverd met een handgeschakelde zesbak, een automaat behoort tot de mogelijkheden. Het starten van de Mini is al een verhaal apart. De ronde (!) sleutel dien je in een gleuf te schuiven en op de startknop te drukken. Na het openen van het dak, wat slechts 15 seconden in beslag neemt, kunnen we op weg. Opvallend is dat door de relatief lage zit en de hoge ruiten om je heen de wind vrijwel uit de auto blijft. De optionele windstopper helpt hier uiteraard flink bij. De airco regelt het geheel prima bij geopende kap. De ruimte tussen de beglazing wordt lekker opgewarmd als er een hoge temperatuur is ingesteld. Daarnaast kan de stoelverwarming ingeschakeld worden. Hierdoor wordt open rijden

tijdens wat koudere, maar toch mooie, dagen heel bereikbaar.

De zestienhonderd in deze Cabrio levert zoals gezegd 120pk en daar kom je prima mee uit de voeten. De One, welke alleen leverbaar is in de dichte variant, lijkt ons echter wat onderbemeten. In de versnellingsbak roert de pook lekker van verzet naar verzet. De koppeling is daarbij lichtvoetig en prima doseerbaar. Daarnaast heeft Mini het EfficientDynamics-systeem van BMW in de Cabrio gezet wat volgens de cijfertjes een vermindering van 23 procent in CO2-uitstoot geeft. De start-stop-functie wordt standaard geleverd bij de handbak en schakelt de motor uit bij stilstand wanneer de bak in z'n vrij staat. Wanneer er weer een versnelling wordt ingeschakeld start de krachtbron weer automatisch. Ook het verbruik is volgens de fabrieksopgave flink omlaag gegaan naar 5,7 liter/100km. In de praktijk, met overigens veel stadsverkeer, bleef het verbruik steken op 7,5 liter/100km. Overigens nog steeds een prima waarde.

Dat de Mini levendig te berijden is, is inmiddels algemeen bekend. Ook in dit nieuwe exemplaar is daar gelukkig niets aan gewijzigd. Echter bij een cabrio krijgen we al een snel een bijsmaak betreft de stijfheid van de carrosserie. Bij de Mini verdwijnt die echter direct, de stijfheid lijkt in de verste verte niet te zijn verdwenen. De koets volgt op de millimeter het te volgen traject en houdt zijn koers hardnekkig vast. De vering is hier goed op berekend maar is eveneens spijkerhard. Comfort laat het onderstel maar mondjesmaat toe, maar dat weet eigenlijk iedereen wel. Een kart is het dus nog steeds! Toch valt het op dat grote en lange drempels gemakkelijk op snelheid genomen kunnen worden waarna de koets direct stilvalt.

Premium rijden

Opvallen doe je nog steeds in de Mini, en al helemaal in deze fraaie Cabrio. Van de vorige generatie Cabrio werden wereldwijd ruim honderdzestig duizend stuks verkocht, het lijkt ons sterk dat deze Cabrio dit niet minimaal kan herhalen. Op diverse punten is de Mini fijngeslepen wat voor een nog fijnere bolide zorgt. De ruimte in de Mini is zoals verwacht niet riant. Toch groeide de laatste versie met vier centimeter en werd de bagageruimte met vijf liter vergroot. De elektrisch in twee delen te openen softtop is een sterk punt van deze kleine rakker. Zo ook de rijeigenschappen, deze blijven ongekend in zijn klasse. In de bocht blijft de Mini strak op de weg en ook de demping is sportief afgesteld.

Voor de prijs van €42.480 staat dit exemplaar tot uw beschikking. Daar moet wel bij vermeld worden dat er veel opties zijn aangevinkt waarbij de totaalprijs werd

opgeschroefd. De Mini Cabrio Cooper verlaat de showroom met een vanafprijs van €27.403 Daar zit dan geen lederen bekleding in, geen navigatie, verwarmbare stoelen, xenon en al de andere extra's die op dit testexemplaar waren gemonteerd. Wil je de Mini Cabrio dus aankleden moet daar een flink bedrag voor betaald worden. Wil je premium rijden, betaal je daar immers voor. Ook in het geval van deze Mini Cabrio.

Plus

+ Fantastische rijeigenschappen
+ Haarscherp stuurgedrag
+ Elektrische kap in twee delen

Min

- Dode hoeken bij gesloten kap
- Slecht zicht bij stoplichten
- Hoogte gordels