



Jarno van Maanen
6 juni 2014

Eeuwige jeugd

Het houdt de mensheid al zeker duizenden jaren bezig en tot op de dag van vandaag hebben schoonheidsspecialisten en redacteurs van allerlei magazines er een dagtaak aan: het grote streven naar de eeuwige jeugd. Maar hoe bereik je dat met een auto? Voor die uitdaging stonden de ontwerpers van de allernieuwste MINI. Het oorspronkelijke concept is inmiddels 55 jaar oud en de 'wedergeboorte' was ook alweer 13 jaar geleden. Toch verwacht iedereen dat het nieuwe model zo fris en fruitig is als de allereerste. We gingen op pad met de nieuwe MINI Cooper S, uiteraard in de meest frisse en fruitige kleur, om te ontdekken of de ontwerpers daarin geslaagd zijn.



Keuzes, keuzes...

Aan de kleur kan het dus niet liggen, maar laten we proberen daar doorheen te kijken. Het lijkt onontkoombaar dat een nieuw model groter is dan het vorige en ook bij de MINI is dat het geval. In de lengte groeide hij 12 cm, in de breedte 4,5 en in de hoogte 1,5. Maar het is niet zo dat de auto er opeens een stuk groter uitziet dan voorheen. En in absolute zin is het natuurlijk nog steeds een compacte auto. Qua herkenbaarheid is er ook weinig reden tot zorg. Het guitige smoeltje is gebleven en de wijzigingen zijn niet schokkend. Zo staan de koplampen wat minder rechtop dan bij het vorige model en is de grille een stuk gegroeid om plaats te bieden aan de kentekenplaat.

Al met al ziet hij er gestroomlijnd uit. De bumper van onze Cooper S vinden we dan weer wat uit de toon vallen: die vierkante luchtinlaten in de onderbumper maken het geheel wat rommelig. Ook de optionele dakspoiler blinkt niet uit in eenvoudig design. Kortom: de gewone One en Cooper hebben een wat rustiger ontwerp. Het zou natuurlijk geen *Ä*chte MINI zijn als er niet talloze manieren waren om de auto te customizen. Om te beginnen zijn er elf lakkleuren en evenveel verschillende wielen, maar ook zeven

soorten interieurlijsten, zes stoelbekledingen en allerlei manieren om je spiegelkappen en dak te versieren - bijvoorbeeld met een Union Jack. Gelukkig maar.



Nieuwe gimmick

Binnenin valt meteen op dat de enorme centrale snelheidsmeter is verdwenen. Toch is dat één van de typische kenmerken van de New MINI. Maar wat ergonomie en veiligheid betreft is het natuurlijk erg onhandig dat je als bestuurder helemaal naar rechts moet kijken om de snelheid af te lezen. Op de oude plek van de snelheidsmeter zit nu een multimediascherm van 6,5 of optioneel zelfs 8,8 inch. Daarop is uiteraard de informatie van de navigatie en de audio te zien, maar je hebt bijvoorbeeld ook toegang tot Twitter en Facebook. De bediening hiervan gaat via een centrale controller, die helaas niet op een heel fijne plek zit, waardoor je je arm iets te ver naar achteren moet houden.

Maar laten we er niet te lang omheen draaien: de LED ring. Deze opvallende cirkel van 17 lampjes vormt het middelpunt van de auto en is de nieuwe gimmick. Als je gewoon

MINI Cooper s chili

rondrijdt, fungeert hij als toerenteller. Zet je de muziek harder, dan wordt het eventjes een volumeknop. En als je inparkeert, verkleurt hij van groen naar rood om te laten zien hoeveel ruimte je nog hebt. Erg gemakkelijk en sommige gevallen erg nuttig ook. Verder zien we - zoals de traditie voorschrijft - veel, heel veel tuimelschakelaartjes. Wat opvalt is dat alles veel degelijker aanvoelt dan voorheen. Geen priegelige knopjes meer en vooral mooie, hoogwaardige materialen: een grote verbetering.

Dat de MINI in alle dimensies een stukje gegroeid is, daar merk je binnenin niet zo veel van. Nog steeds is het een nogal krappe bedoening. Onze Cooper S is gelukkig uitgerust met een dubbel dakraam, waarvan de voorste ook geopend kan worden, wat zorgt voor veel licht en een gevoel van ruimte. Voor een volwassen man is het op de achterbank geen pretje, maar voor korte tijd is het vol te houden - met dank aan uitsparingen in de achterkant van de voorstoelen. De kofferbak is verhoudingsgewijs flink gegroeid, al is hij nog steeds piepklein: de inhoud ging van 160 naar 211 liter. Voor meer ruimte kan de achterbank eenvoudig worden neergeklapt, dat dan weer wel.



Als de brandweer

De MINI biedt zijn bestuurder een fijne werkplek. Tussen de zijwangen van de sportstoelen zit je goed ingeklemd en het stuur is zowel in hoogte als in diepte af te stellen. Ook onder de motorkap is het prima voor elkaar: de 1.6 van de vorige MINI Cooper S is vervangen door een nog potentere 2.0 twinturbo met 192 pk. In de One ligt tegenwoordig een 1.2 met 102 pk, in de Cooper een 1.5 met 136 pk. Verder zijn er twee diesels met respectievelijk 95 (One D) en 116 pk (Cooper D). Direct merkbaar aan de nieuwe S-motor is zijn trekkracht bij lage toerentallen. Die is al maximaal bij 1.250 tpm, dus er is altijd voldoende trekkracht. Als je wilt, kun je 'm heel schakellui rijden.

Maar de Cooper S is natuurlijk niet bedoeld om schakellui mee te rijden. Met 192 pk op 1.135 kg verwacht je dat deze MINI als de brandweer gaat en dat gaat 'ie ook. Bij lage toerentallen klinkt de motor wat gedempt. Ga je echter stevig optrekken, dan laat de twinturbo motor zich goed horen. En door de brede powerband kun je, gevoelsmatig in ieder geval, lineair accelereren. Grappig is dat je de LED ring dan kan gebruiken als enorme shift-light, al kun je natuurlijk beter je ogen op de weg houden... Zoals we gewend zijn is de Cooper S behoorlijk stug geveerd. Hij zou wel iets comfortabeler zijn dan zijn voorganger, maar dat is amper voelbaar.

Ben je toch niet helemaal tevreden met het standaard rijgedrag, dan valt er wel het één en ander af te stemmen via een knop bij de versnellingspook. Daarmee kun je de rijmodus aanpassen naar Sport of Green, wat z'n uitwerking heeft op het stuurgevoel, de gasrespons en het onderstel. Okay, hij verandert niet van Doctor Jekyll in Mister Hyde, maar het verschil is zeker merkbaar. Toch reden we meestal gewoon in de standaard-modus. Ook dan laat de versnellingspook zich veel gevoel bedienen, geeft het gaspedaal commando's direct door aan de motor en heeft de koppeling een prettige slag. Kortom: zijn reputatie van kart-achtige rijdersauto blijft in stand.



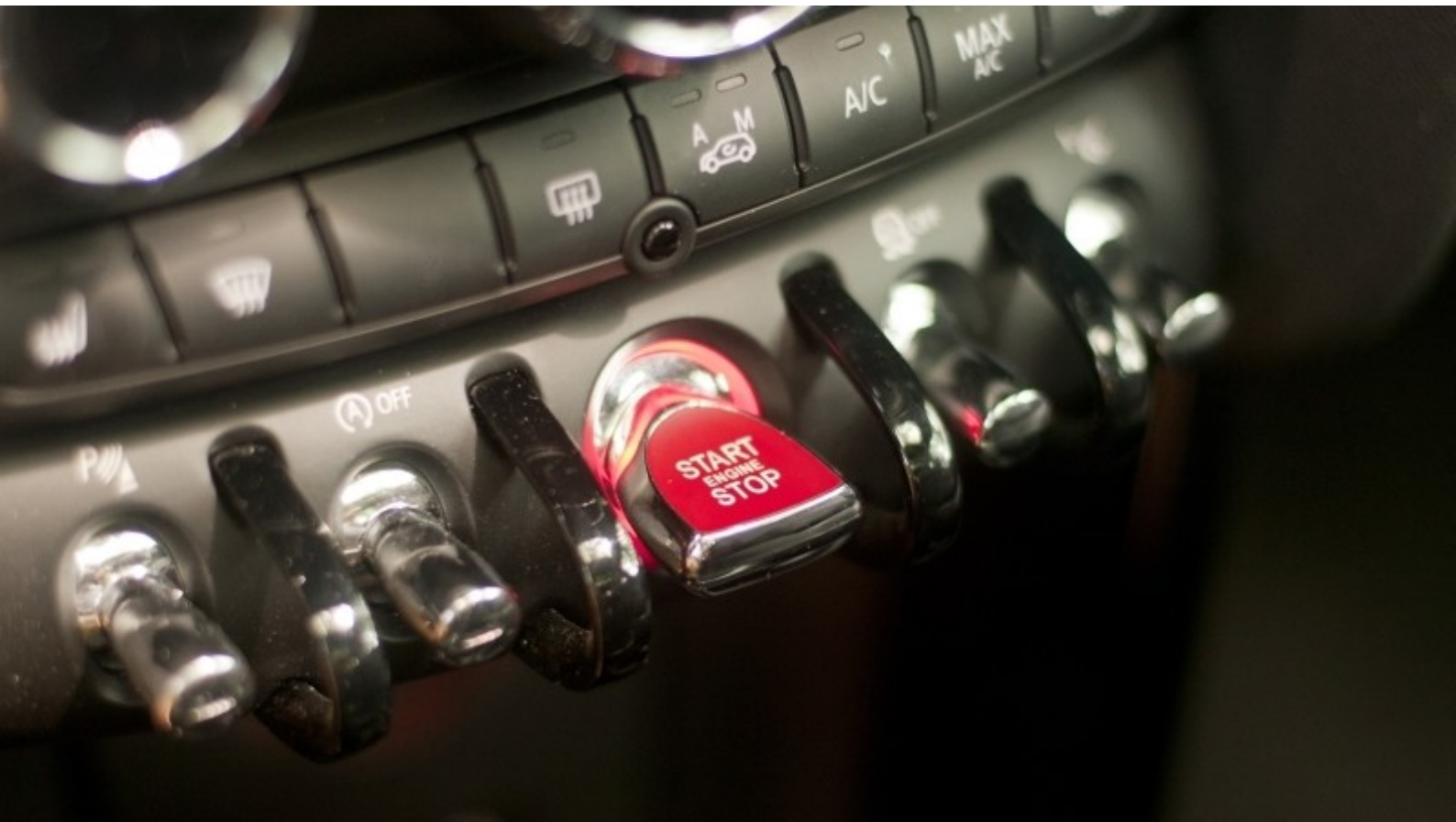
De optielijst

Naast zijn kart-achtige weggedrag is er nog een belangrijke reden waarom voor de MINI gekozen wordt: de enorme optielijst waarmee je de auto qua uitrusting op hetzelfde niveau kan zetten als auto's die zeker drie maten groter zijn. Wil je een head-up display? Geen probleem. Actieve cruise control? Wordt geregeld. Spraakgestuurde navigatie? Komt voor elkaar. Allemaal zaken die niet vanzelfsprekend zijn voor een auto van nog geen vier meter lang. Maar aan de andere kant: bij een auto die meer dan veertig mille moet kosten - ja, dat kost de gereden Cooper S inclusief opties inderdaad - is het zo gek niet.

Gelukkig kun je een deel van die aanschafprijs weer terugverdienen met een laag verbruik. Zoals gezegd kun je in de Green modus zuiniger rijden - met name door een tammere reactie op het gaspedaal en efficiëntere afstelling van bijvoorbeeld de airco - verder heeft hij natuurlijk een start-stopsysteem en een schakelindicator. Je kunt bovendien een analyse zien van je rijgedrag (met een sterren-systeem) en de extra kilometers die je uit de tank haalt staan in beeld. Met een afwisselend rijgedrag konden

MINI Cooper s chili

we de fabrieksopgave van 5,7 liter per 100km niet evenaren, maar gezien de verhoudingen - 192 pk op 1.135 kg dus - is een praktijkverbruik van 7,5 liter geen verkeerde score.



Geen heimwee

Het gevaar lag op de loer dat de MINI een stuk volwassener en serieuzer zou worden. Hij is immers wat gegroeid, comfortabeler geworden, de motor is laagtoeriger... Maar toch hebben we geen heimwee naar het vorige model. Hij rijdt nog steeds even strak, met evenveel gevoel en qua looks is er in de basis ook weinig veranderd. De giga snelheidsmeter heeft plaatsgemaakt voor een normaal multimediascherm, maar daar zit dan wel weer een enorme gekleurde ring omheen. Je kunt je misschien afvragen waarom iemand zoveel geld zou neerleggen voor zo'n klein autootje, maar je kunt ook eens een proefrit maken en ontdekken dat de MINI niet zomaar een klein autootje is.

Plus

- + Heerlijke rij-eigenschappen
- + Materialen en afwerking interieur
- + Enorm luxe aan te kleden...

Min

- ... maar dat heeft een prijskaartje
- Kofferbak is nog steeds piepklein
- Ergonomie centrale controller