



Martijn Verhoef
24 februari 2015

Ã€ la kart

Met de introductie van de nieuwe MINI werd al gauw gespeculeerd over de gedaantes waarin dit model nog meer leverbaar zou worden. Een cabrio is niet meer dan logisch, gezien het succes en dat er een nieuwe Clubman zal komen staat buiten kijf, zo bewezen de eerste spy shots. Maar deze toekomstige varianten bleken nog niet genoeg voldoening te geven aan de directie en er werd besloten om de aanval te openen op leasetijgers als de Volvo V40 en de Mercedes A-Klasse. De auto die deze klus moet klaren heet MINI 5-deurs en wij reden deze geheel nieuwe telg van de familie.



Uitgerekt

'Mini' is niet het eerste wat in je opkomt wanneer de 5-deurs omschreven moet worden. Het plaatsen van grote koplampen en achterlichten kan niet verhullen dat er een uit de kluiten gewassen hatchback gerealiseerd is. Toch is de auto met zijn guitige front en karakteristieke daklijn direct herkenbaar als MINI. Misschien nog wel meer dan bij de 3-deurs geldt dat je de auto mooi vindt of juist helemaal niet. De Moonwalk Grey metallic lak in combinatie met het chroompakket en de 17 inch wielen maakt dat de auto in ieder geval erg zijn best doet om mooi gevonden te worden. Toch lijkt de auto een beetje uitgerekt, alsof er nog plaats gemaakt moest worden voor de extra portieren. Ten opzichte van de "gewone" MINI groeide de auto 16 cm en de wielbasis nam met 7 cm toe. De overige 9 cm komt geheel ten goede aan de bagageruimte.Â

De koplampen zijn met een kenmerkende LED-ring omsloten, die in samenwerking met de mistlampen fungeert als dagrijverlichting. De koplampen zelf maken, evenals de achterlichten, ook gebruik van LED-techniek en dit zorgt voor een heldere en grote lichtbundel. Iets te helder, blijkt uit de reacties van sommige tegenliggers wanneer het

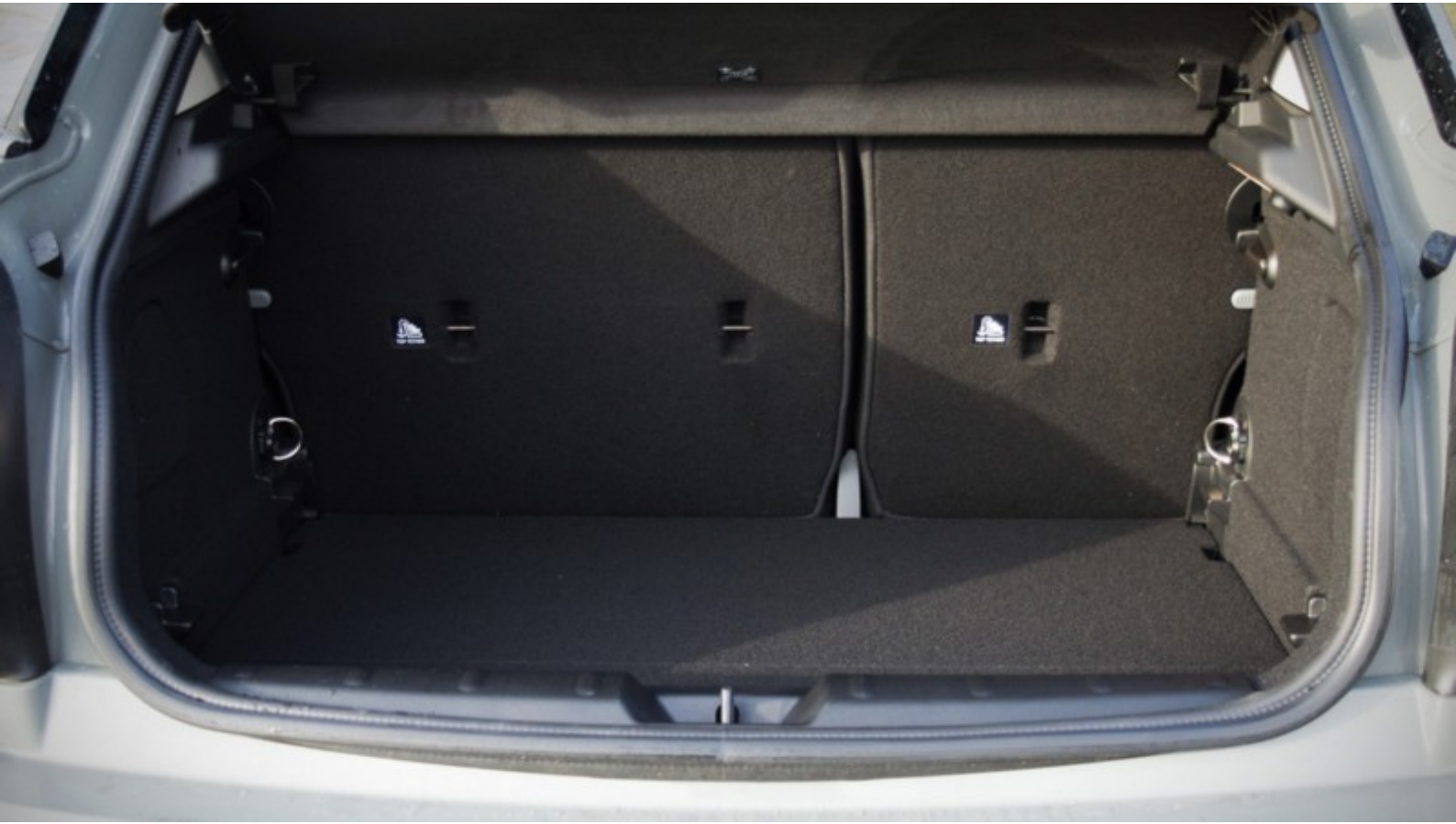
dimlicht gevoerd wordt.



Feest van herkenning

Na ingestapt te zijn is het een feest van herkenning. De grote tellers, het multifunctionele scherm omringd met sfeerverlichting en de vele tuimelschakelaars blinken je tegemoet door het vele chroom dat er gebruikt is. De ergonomie is in orde, mede door het perfect werkende I-Drive dat van BMW is overgenomen. De lege knoppen en zelfs een ontbrekende schakelaar doen wel een beetje af aan het idee dat er voor deze bolide een flink bedrag is neergeteld.

De rode startschakelaar pulseert, alsof de auto smeekt om een blokje om te mogen. De MINI is voorzien van het optionele head-up display (€ 495 euro) dat de snelheid en navigatie-instructies weergeeft en ook de herkende verkeersborden projecteert.Â



Minimaal ruimtewonder

Maar om de echte verschillen tussen deze MINI en de 3-deurs te kunnen waarnemen moet je niet voorin zitten. Het dashboard is identiek, net als de ruimte voor de bestuurder en bijrijder. De eerder genoemde groei werkt voornamelijk in het voordeel van de achterbankzitters. Daar kan er nu Ã©Ã©n extra van meereizen, de 5-deurs biedt dus ruimte aan vijf inzittenden. Verder is de beenruimte toegenomen, hoewel deze nog steeds niet overhoudt. Bovendien moet de middelste passagier een bekerhouder tussen zijn benen voor lief nemen en niet te breed zijn. Ten opzichte van de eerder genoemde concurrenten biedt de MINI simpelweg een stuk minder ruimte. Â

De auto ademt echt lifestyle uit en veel minder functie. De extra deuren zijn handig, maar het waardeert de auto niet op tot een volwaardige vijfzitter. Het vergemakkelijkt het in- en uitstappen voor de achterpassagiers enorm en twee volwassenen kunnen er voor kortere ritten goed plaatsnemen. Voor langere ritten is de achterbank voor volwassenen niet geschikt, maar biedt hij wel goed plaats aan twee of drie kinderen. De inhoud van de kofferruimte is toegenomen met 70 liter. Nog steeds niet erg groot, maar

MINI Cooper 5-deurs

een reiskoffer of boodschappentassen kun je er prima in kwijt. Dan moet wel eerst de hoge tildrempel overwonnen worden. De achterbank klap je in ongelijke delen neer, waarna een ruimte van 950 liter ontstaat.Â



Voortreffelijk rijgedrag

Nadat de pulserende startschakelaar naar beneden wordt geduwd, kan ervaren worden waarom je deze auto zou willen kopen. We rijden de Cooper met 136pk sterke driecilinder. De motor heeft een kenmerkende grom en geeft een alerte gasrespons. Nooit is er het idee dat je iets tekort komt en zwaardere motorisering is eigenlijk overbodig. Door het optionele Dynamic Damper Control is de auto in een sportstand te zetten, waardoor de auto nog een tandje steviger aanvoelt. Het sturen gaat heerlijk direct en hier komt het - ook door MINI zelf - gekoesterde kartgevoel naar boven. Het is nooit onzeker welke koers de auto zal volgen. Doordat de dempers in te stellen zijn kan er nog betrekkelijk comfortabel gereisd worden met de Cooper. Drempels en slecht wegdek worden behoorlijk doorgegeven aan de inzittenden, maar hinderlijk is het nooit. Â Wij rijden de handgeschakelde versie, die stevig schakelt en er geen twijfel over laat

in welk verzet de pook terechtkomt.

Nieuw voor MINI is het scala aan veiligheidsvoorzieningen dat voor de auto bijgeleverd kan worden. De verkeersbordherkenning is al bekend, ook actieve cruise control en een grootlichtassistent zijn op de testauto aanwezig. De cruise control houdt automatisch afstand tot zijn voorganger. Op tweebaanswegen werkt dit uitstekend, maar op snelwegen is de adaptive cruise control minder praktisch. Het veroorzaakt dat de auto flink in de remmen gaat wanneer een voorliggende auto gedetecteerd wordt en er een groot gat tussen de twee auto's ontstaat. Medeweggebruikers verklaren het snel tot onnodig links rijden en dit roept irritatie op.Â

De nieuwe driecilinder - die ook in de 2 Serie van BMW gebruikt wordt - is een stuk zuiniger dan de motor in de vorige Cooper. Dit alles is natuurlijk relatief, maar in de testweek waarin het behoorlijk koud was en er veel wind blies, betekende dit zonder veel moeite een testverbruik van 1 op 15. Zoals verwacht is dit verbruik ver boven de fabrieksopgave, maar met wat meer inzet kan een beter verbruik gemakkelijk gerealiseerd worden. Zet de auto in de Green-stand en je zult op het display gelijk zien hoeveel kilometer je al extra kunt rijden op een tank. Dit werkt erg aanmoedigend en heeft een beter verbruik als resultaat.



De keuze is reuze

Wanneer het gaat om binnenruimte en gebruiksgemak is de Duitse Engelsman met Hollandse roots geen partij voor de toch al niet zo ruime concurrentie. Qua prijs zit de auto wel degelijk in hun vaarwater. De MINI 5-deurs in Chili uitvoering met navigatie, led-koplampen en de behandelde veiligheidsvoorzieningen komt op een behoorlijke 32.624 euro en met wat uitbundiger losgaan op de optielijst is dit bedrag eenvoudig richting de 40 mille te krijgen. Daar krijg je een hele hippe wagen voor met een gemakkelijke motor en het rijgedrag van een kart, die niet snel zal vervelen. Ten opzichte van de 3-deurs maken de extra deuren en iets meer bagageruimte vooral voor jonge gezinnen deze auto tot de betere keus. En wanneer je het rijgedrag toch wilt combineren met wat extra ruimte raden we aan om te wachten op de MINI Clubman, want die belooft een stuk groter te worden dan zijn voorganger.Â

Plus

- + Vermakelijke auto
- + Goede bouwkwaliteit
- + Voorzien van de nieuwste snuffjes

Min

- De prijs loopt snel op
- Nog steeds niet ruim
- ACC overactief