



Mini MINI

Eeuwig jong

Autotest | Wat als de MINI een mens was? De MINI stamt uit 1959 en is inmiddels aardig op leeftijd. Als de MINI een mens zou zijn, zou hij grijze haren hebben, maar die wel in een staartje binden. Hij zou nog altijd een spijkerjasje dragen, maar tegelijkertijd de nieuwste smartphone op zak hebben. Maak kennis met de vierde generatie van de auto die altijd jong blijft: de MINI.

Ook de vierde generatie (intern bekend als "F56") van de MINI moet trouw blijven aan het origineel. Een rigoureus nieuw ontwerp zat er dus niet in. Een hedendaagse interpretatie van het oermodel behoorde wel tot de mogelijkheden. Ook het model voor 2014 is ogenblikkelijk als MINI herkenbaar, maar de lijnen van weleer zijn nog abstracter geworden.

De koplampen liggen veel vlakker dan voorheen om de stroomlijn te verbeteren. De achterlichten zijn veel te groot en lijken afkomstig van een compleet andere auto; dit staat echt niet. Bovendien is de nieuwe MINI fors gegroeid en zijn de onderlinge verhoudingen minder harmonieus dan voorheen. Meer dan ooit doen de juiste kleur en een set kloeki velgen wonderen voor de uitstraling. MINI heeft gekozen voor een grotere auto omdat klanten gemakkelijker betalen voor veel auto. Een kleine, kostbare auto is nu eenmaal lastig te verkopen.

"De Cooper D voelt net zo snel als de benzineversies, terwijl de cijfers op papier het tegendeel bewijzen"



Binnenin is weinig merkbaar van de toegenomen buitenmaten. Lange bestuurders zitten met het hoofd tegen het plafond, zeker bij uitvoeringen met zonnedak. Kleine bestuurders mopperen juist dat de pedalen erg diep zitten, waardoor ze moeite hebben om een prettige zitpositie te vinden. De gordels zijn niet in hoogte verstelbaar en ook dat is lastig voor uitgesproken lange of korte bestuurders.

De ruimte op de achterbank is voor een auto van deze omvang uiterst gering. Ook de bagageruimte is met 211 liter beduidend kleiner dan gemiddeld. De belangrijkste vooruitgang is de toegenomen breedte, waardoor de bestuurder en bijrijder meer beweegruimte hebben.



Uitrusting

Eenmaal onderweg zijn de kleine ongemakken al snel

vergeven en vergeten. De gebruikte materialen en afwerkingskwaliteit zijn veel beter dan voorheen. Na enig passen en meten zitten de (sport)stoelen bovendien heerlijk!

In het dashboard zijn de lijnen van de oer-MINI nog steeds herkenbaar, maar wederom is er een moderne interpretatie aan gegeven. Zo had de originele MINI een enorme snelheidsmeter, maatje stationsklok, midden op het dashboard. Die ronde vorm is gebleven, maar er binnen is nu een beeldscherm te vinden. De buitenrand bestaat uit meerkleurige LEDs die naar keuze kunnen dienen als toerenteller, "pretmeter" of verbruiksmeter.



Het audio-, navigatie- en communicatiesysteem is overduidelijk afkomstig van moederbedrijf BMW. Speciaal voor MINI zijn er echter enige functies aan toegevoegd die niet zinvol, maar wel heel leuk zijn. Zo kan een technische check-up worden uitgevoerd, waarbij de resultaten in stripvorm worden gepresenteerd.

Net als bij de grote BMW's, wordt het systeem bediend met een centrale druk/draaiknop. De middentunnel van de MINI is echter zo kort, dat de bestuurder de arm in een vreemde kronkel moet wringen om deze knop te kunnen bedienen. Bij een BMW zit het beeldscherm vaak te ver weg om het aan te kunnen raken vanuit de bestuurdersstoel, maar in de MINI zou een touch-screen een veel betere keuze zijn geweest.



Vooral als het gaat om veiligheid en comfort heeft de MINI een grote sprong vooruit gemaakt. Zo kan de auto voortaan zelf waarschuwen en/of remmen voor gevaar, is het klimaatcontrolesysteem links/rechts gescheiden en wordt inparkeren makkelijker gemaakt dankzij een achteruitrijcamera. De fijnste nieuwe optie is het "head-up display"; hiermee worden essentiële zaken, zoals de snelheidsmeter en laatste instructie van het navigatiesysteem, in het blikveld van de bestuurder geprojecteerd.

Cooper S

Als vanouds is de "Cooper S" hét pretnummer onder de MINI's. Voorheen was de Cooper S altijd opdringerig, als een hond die wil spelen en zijn baasje daarom bespringt. Natuurlijk reageert ook de nieuwe Cooper S meer dan enthousiast op iedere beweging van het gaspedaal, maar agressief is de auto absoluut niet.



De besturing is voor MINI-begrippen zelfs licht te noemen. Het onderstel is stug, maar niet uitgesproken hard. Eigenlijk valt vooral op dat de auto een stuk breder is geworden, want de bestuurder heeft vanaf de eerste meter het gevoel in een grote auto te rijden.



Tegelijkertijd is de MINI volwassener geworden, want het geluidsniveau is sterk gedaald. Op de snelweg zijn vooral de banden goed hoorbaar. Afhankelijk van de weersomstandigheden kan de A-stijl voor enig windgeruis zorgen.

Het "tamme" karakter is te danken aan de "magische" hendel bij de versnellingspook. Daarmee kan worden gekozen voor een gewoon, een groen of een sportief karakter. Wanneer de standaard-modus wordt verruild voor de sportieve stand, kleurt de ring rond het centrale beeldscherm rood, wordt de besturing directer, staan alle 192 paardenkrachten op scherp en doet de bestuurder er verstandig aan datzelfde te doen. Nu toont de Cooper S zich van zijn beste kant en is het rijden met de auto bijna verslavend leuk.



Ondanks de relatief eenvoudige techniek (geen sperdifferentieel of variabele overbrenging) kunnen de voorwielen het vermogen probleemloos op het asfalt overbrengen. Bovendien is het weggedrag dankzij de toegenomen spoorbreedte nog beter dan voorheen.

Cooper D

Toch is de grootste verrassing de nieuwe "Cooper D". Deze is voorzien van een eigenzinnige driecilinder dieselmotor die minstens zo levendig is als de benzinemotoren. De Cooper D voelt net zo snel als de benzineversies, terwijl de cijfers op papier het tegendeel bewijzen. Op de snelweg is de Cooper D zelfs opmerkelijk sterk. Bijvoorbeeld een sprint van 130 naar 150 km/u wordt met verbluffend gemak neergezet.



Een nadeel van de driecilinder-techniek is het vreemdsoortige, roffele geluid. Binnenin de auto is hier weinig van hoorbaar, maar buitenstaanders worden geconfronteerd met een vreemdsoortig brommergeluid uit deze zo stoere MINI.

Het grootste voordeel van de driecilinder is het lage verbruik. Door te kiezen voor de "groene" modus, licht de ring rond het beeldscherm groen op, wordt de reactie op het gaspedaal minder direct, doen alle grootverbruikers (airco!) een stapje terug en krijgt de bestuurder actief advies om zuiniger te rijden. Volgens MINI zou daarmee een verbruik van 1 op 27.8 mogelijk zijn. Vanwege het uitdagende karakter van de auto is echter beduidend minder kalm gereden dan gebruikelijk. Desondanks bleef het verbruik beperkt tot een respectabele 1 op 20.



Conclusie

De "New MINI" werd een dagje ouder en dus werd het tijd voor wederom een verjongingskuur. De verhoudingen zijn wat minder harmonieus dan voorheen en de MINI kwam enkele kilootjes aan. Om kosten te besparen werden zo veel mogelijk onderdelen van moederbedrijf BMW gebruikt, maar dit leidt soms tot vreemde ergonomische oplossingen (plaatsing knoppen, zitpositie).

De grootste winst zit in de drie rij-modi. Hiermee is de auto even scherp als voorheen, maar indien gewenst ook groener en comfortabeler dan ooit tevoren. De benzinemotoren doen hun werk naar behoren. De nieuwe dieselmotor zet nieuwe standaarden als het gaat om rijplezier in combinatie met een bescheiden verbruik. Dat de MINI ook jong van geest is, bewijzen de vele elektronische hulpmiddelen die het dagelijks leven met dit icoon merkbaar veiliger en comfortabeler maken. Dankzij deze continue vernieuwing blijft dit icoon op wielen

eeuwig jong.



Specificaties

Mini MINI

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	385 x 173 x 141 cm
Wielbasis	250 cm
Gewicht	1.210 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	44 l
Bagageruimte	211/731 l
Bandenmaat	175/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1496 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	116 pk @ 4000 rpm
Koppel	270 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9.2 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	3.5 l / 100 km
Verbruik stad	4.3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3.1 l / 100 km
CO2 uitstoot	92 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 27.200,-
Prijs instapmodel	€ 33.190,-