



## Mini Paceman Commercieel denken

Autotest | De nieuwe generatie van de legendarische Mini is een succes, daar is geen twijfel over mogelijk. En om dat succes te vergroten brengt de fabrikant allerhande varianten uit. Net als vroeger zijn er een stationcar en een cabrio. Maar... toen niet meer uit het verleden kon worden geput, ging Mini nieuwe uitvoeringen verzinnen. De laatste variant is de "Paceman".

"Low hanging fruit" is een veel gebezigde marketing term. Het betekent "begin makkelijk". Begin niet met het fruit dat hoog in de boom hangt, maar pluk eerst het laag hangende fruit.

Toen MINI in 2001 een nieuwe versie van het legendarische model uit de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw herintroduceerde, begon het makkelijk: met de driedeurs hatchback. Dat was immers de bekendste en dus meest herkenbare uitvoering. Toen dat een succes bleek, volgden de stationcar en cabriolet.

Daarna waren er echter geen modellen meer die konden worden nagemaakt uit het verleden. De commercie wilde echter meer en dus zocht men een gat in de markt. Een "SUV" (Sports Utility Vehicle), ofwel luxe terreinauto, wordt vaak als politiek incorrect gezien. Door het positieve imago van MINI te combineren met een stoer uiterlijk en vierwielaandrijving, werd opnieuw in een vraag voorzien.

"Niet alleen het uiterlijk van de Paceman is bijzonder, ook van het interieur is werk gemaakt"



De marketing-afdeling kreeg de smaak te pakken en even later volgden de "Coupé" en "Roadster", respectievelijk de verlaagde versie van de hatchback en de cabriolet.

## Gat in de markt?

Zijn alle gaten in de markt dan nu gevuld? De commerciële honger was nog steeds niet gestild. En als er geen ruimte op de markt is, dan moet die worden gemaakt! En dat is wat de "Paceman" moet doen. Door het beste van alle modellen te combineren zou de Paceman de ultieme en dus meest begeerlijke MINI zijn. De Paceman heeft de stoere neus en (optionele) vierwielaandrijving van de Countryman. Van de Coupé zijn de gedrongen lijnen en de gespierde achterzijde overgenomen.

Wat Autozine betreft is de Paceman een historisch incorrect mengmoesje. Maar tijdens de fotosessie bleek het publiek daar heel anders over te denken! Meer dan eens vroegen voorbijgangers wat voor bijzondere MINI dit was, wilden ze ermee op de foto of gaven ze simpelweg een compliment.



## Interieur

Niet alleen het uiterlijk van de Paceman is bijzonder, ook van het interieur is werk gemaakt. Uiteraard is het dashboard geïnspireerd op dat van de originele MINI. Het meest kenmerkend is de grote snelheidsmeter midden op het dashboard. Voor dit topmodel wordt het hart gevormd door een beeldscherm waarmee het audio- en navigatiesysteem zijn te bedienen. Daarbij is merkbaar dat de huidige generatie van de MINI inmiddels enige tijd op de markt is, want de mogelijkheden en gebruikersvriendelijkheid blijven achter bij andere merken.



Als het gaat om actieve veiligheid (automatisch remmen, meekijken met de bestuurder, etc.) of luxe (automatisch inparkeren, etc.) blijft MINI ondanks de gepeperde prijs ook achter bij de rest van de markt.

De bediening van de meeste zaken is een raadplaatje. Soms maakt een lampje in de knop duidelijk dat een functie is ingeschakeld, soms is het een lampje op het

dashboard en soms is er helemaal geen "feedback". De knoppen zijn bijna willekeurig over het dashboard verdeeld. Dat is onhandig, maar is wel historisch juist. Een MINI-liefhebber zou het niet anders willen en bovendien went het snel genoeg.



Van de Countryman is de centrale rail overgenomen die midden door de auto loopt van het dashboard tot de bagageruimte. Op die rail kunnen naar wens bekerhouders, bakjes en ander moois worden gemonteerd. Omdat de achterbank wordt gescheiden door de rails, zijn achterin twee losse zitplaatsen te vinden. De (been)ruimte achterin is matig, zoals bij iedere MINI.

De bagageruimte meet 330 liter. Dat is beduidend meer dan de standaard MINI en zelfs bovengemiddeld goed in vergelijking met andere auto's van deze omvang.



## Motoren

De Paceman is bedoeld als topmodel van MINI en daarom zijn alleen de "top" motoren leverbaar op de Paceman. Voor deze testrit is de minst zware krachtbron gekozen: de 122 pk / 160 Nm sterke benzinemotor. Zoals mag worden verwacht van een MINI, geeft zelfs deze lichte krachtbron het gevoel alsof de auto er op ieder moment als een stuk vuurwerk vandoor kan spuiten. De kleinste beweging van de rechervoet zorgt direct voor een reactie.

Wanneer de sport-knop wordt ingedrukt, is de Paceman zelfs ronduit agressief. Daar komt bij dat de tractiecontrole de nodige vrijheid geeft. Wegrijden met spinnende wielen is geen enkel probleem, waarna alle elektronische veiligheidsnetten op hoge snelheid juist op scherp staan.



Wanneer het gaspedaal dieper wordt ingetrapt, blijkt

het echter bij een suggestie te blijven. Bij snelheden boven de 80 km/u kan de basismotor niet doorbijten en is het met de agressie gedaan. Bovendien nemen zowel de geluiden van de motor als de banden dan sterk toe. Niet alleen het lawaai, maar ook de matige stoelen zorgen ervoor dat de Paceman zich niet leent voor het afleggen van lange afstanden.

MINI maakt sinds jaar en dag gebruik van dezelfde 1.6 liter benzinemotor. Deze is in de loop der tijd steeds verder verfijnd, waarbij vooral is gewerkt aan de efficiency. Desondanks is MINI op dit punt inmiddels ingehaald door de concurrentie, die uit veel kleinere motoren eenzelfde vermogen weet te halen terwijl het verbruik nog lager ligt. Volgens MINI verbruikt de hier gereden uitvoering van de Paceman gemiddeld 1 op 16.7. Zelfs met een kalme rijstijl was 1 op 14.2 het best haalbare. Reken met een gemiddelde rijstijl op 1 op 13.



## Weggedrag

Er is één punt waarop MINI nog altijd onverslaanbaar is: het weggedrag. De Paceman mag dan een "mengelmoesje" van alle andere MINI's zijn, het weggedrag is puur en eerlijk. Zoals het hoort bij een MINI, is de besturing direct en messcherp.

Net als de Countryman biedt ook de Paceman extra bodemvrijheid, zonder dat dit ten koste gaat van het weggedrag. De Paceman is te voorzien van vierwielaandrijving, maar dat was niet aan de testauto besteed. Een eerdere test met de Countryman leerde echter dat de vierwielaandrijving van MINI effectief is onder extreme weersomstandigheden en dat zelfs

licht terrein geen probleem vormt.



In absolute zin heeft de Paceman geen betere wegligging dan een doorsnee hatchback van een ander merk. De MINI weet in exact dezelfde bocht met exacte dezelfde snelheid echter veel meer plezier te geven. De banden lijken zich beter schrap te zetten, waarna het hele onderstel meer gevoel met de auto geeft. Dat is zoals de commercie het bedoeld heeft: precies hetzelfde product leveren dat desondanks meer emotie geeft.

## Conclusie

Marketing les 1: Zoek een gat in de markt en vul het. Les 2: als er geen gat is, maak het dan. Nadat MINI alle denkbare varianten had uitgebracht op het legendarische model uit de vorige eeuw, werden nieuwe varianten bedacht. De "Paceman" moet nu als kers op de taart het beste van alle MINI's combineren.

In vele opzichten is dat gelukt. De Paceman biedt de ruimte en vierwielaandrijving van de Countryman. Daarbij zorgen de sterke motoren voor prima prestaties, terwijl de complete uitrusting alles combineert van de andere modellen. Het weggedrag is op-en-top MINI en dus is ook het rijplezier gegarandeerd.

De vraag resteert echter? Wie zit hier op te wachten? De geschiedenis leert dat soortgelijke mengelmoesjes van andere merken (SsangYong Actyon, Kia Soul, BMW X6) nauwelijks aanslaan.

Bovendien blijft het een raadsel waarom het belangrijkste gat in de markt nog steeds niet is gevuld: wanneer komt er een MINI die daadwerkelijk "mini" is? Wanneer wordt de kleine "Rocketman" die MINI in 2011 toonde in productie genomen? ■



# Specificaties

## Mini Paceman Cooper

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte  
Wielbasis

411 x 179 x 152 cm  
260 cm

Gewicht  
Aanhanger  
Aanhanger geremd

1.330 kg  
n.b.  
n.b.

Tankinhoud  
Bagageruimte  
Bandenmaat

47 l  
330/1080 l  
205/60R16

### Motor en prestaties



Motorinhoud  
Cilinders / kleppen  
Vermogen  
Koppel  
Aandrijving

1598 cc  
4/4  
122 pk @ 6000 tpm  
160 Nm @ 4250 tpm  
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u  
Topsnelheid

10,4 sec.  
192 km/u

Verbruik gemiddeld  
Verbruik stad  
Verbruik buitenweg  
CO2 uitstoot

6 l / 100 km  
7,4 l / 100 km  
5,2 l / 100 km  
140 gr. / km

### Prijs

Prijs  
Prijs instapmodel

€ 29.495,-  
€ 29.495,-