

Intro

Er is een nieuwe versie van de MINI Cooper op de markt. Nadat BMW in 2001 de naam 'Mini' nieuw leven inblies met de grote en moderne uitvoering van de klassieke Mini, is het nu -5 jaar later- tijd voor een opvolger. Misschien heeft u deze nieuwe versie al zien rijden. Misschien zelfs wel zonder dat u het door had, want je moet de eerste keer wel even goed kijken om de R56 (dit is de gebruikte fabriekscodering voor dit model) te kunnen onderscheiden van zijn voorganger. Toch is er geen boutje of nippeltje meer gelijk. Op een regenachtige ochtend in deze toch al donkere dagen werden de sleutels overhandigd om alle verschillen eens zelf te ervaren.



Is het hem nu wel of niet?

Het exterieur

Van buiten is er eigenlijk niks veranderd en is er toch geen stukje plaatwerk gelijk aan zijn voorganger. Wanneer je beide modellen naast elkaar zet, kun je gerust een tijdje zoet zijn met een spelletje "zoek de verschillen". Door het wat bollere plaatwerk doet deze R56 in ieder geval wat groter aan en dat blijkt ook echt zo te zijn als we de afmetingen erbij pakken. In de lengte is de MINI 7 cm gegroeid, waarvan het grootste verschil in de voorkant zit, te weten 4 cm. Ook is de motorkap wat boller om reden van het grotere blok dat er onder ligt en daarnaast ook om een betere voetgangersveiligheid te waarborgen. De breedte en hoogte zijn nauwelijks gewijzigd. Alle vormen lijken net wat groter en gesimplificeerd. De koplampen zijn meer cirkelvormig geworden, de mistlampen zijn groter, de grille is wat breder, de kunststof wielkasten zijn wat dikker, de achterlichten zijn net wat groter, enz, enz... Ook het zwarte kunststof friemeltje, waar de zijpinkers in zitten is behoorlijk groter en daar snap ik het idee niet zo goed van. Het is mij niet bekend dat dit een designkenmerk was van de klassieke Mini, maar ik vind dit het ontwerp nogal verstoren. Er zal een gedachte achter zitten, alleen ontgaat het mij volledig. De knipperlichten zijn over de gehele auto feloranje en ik heb de R56 ook nog niet met witte knippers gezien. Het zal mij benieuwen of je dit straks ook bij alle particuliere MINI's gaat zien, of dat kopers toch voor de optionele witte knipperlichten gaan kiezen, aangezien dit meer en meer de standaard is.



Karakteristieke lijnen zijn behouden

Het interieur

Ook binnenin de MINI is het een feest van herkenning. De mensen die bekend zijn met de vorige generatie zullen geen moeite hebben om alle onderdelen van het dashboard te vinden, ondanks dat het erg frivolous ingedeeld is in vergelijking met de gemiddelde compacte hatchback. De meeste ingrijpend veranderde positie in het interieur is misschien wel de motorkaphendel die van het traditioneel Engelse plekje aan de rechterkant naar de standaard plek aan de linkerkant onder het dashboard is verhuist. De snelheidsmeter vormt het middelpunt van het dashboard zoals het in een MINI betaamt. Was de vorige klok al niet over het



Het middelpunt waar alles om draait

hoofd te zien, bij deze lukt dat toch echt niemand meer, want hij is nóg 2 slagen groter. Bovenop het bekende MINI-stuur staat los daarvan nog de toerenteller. Achter het stuur de gebruikelijke hendels voor bediening van o.a. de knipperlichten en ruitenwissers, alleen is de bediening ervan nogal vernuftig. Je zet de hendel niet meer in een bepaalde stand, maar duwt hem naar boven of onder, waarna de hendel altijd direct weer terugspringt naar de middenpositie. Het vergt enige gewenning voor je de ruitenwissers in de juiste snelheid hebt en al helemaal om de knipperlichten naar wens te laten knipperen. Het maakt namelijk nogal verschil of je enkel van rijbaan wisselt of echt een haakse bocht om gaat. Persoonlijk vond ik dit niet altijd even prettig. Onder de grote klok bevindt zich de middenconsole die op een paradoxale manier tegelijk speels en degelijk van opzet is. Alle functionaliteit zit onder origineel vormgegeven knopjes en schakelaars, maar toch is het geen druk geheel. Wat dat betreft is MINI toch weer meer terug gegaan naar de ideeën van Sir Alec Issigonis, de grondlegger van de Mini, die een asbakje en een snelheidsmeter al gek genoeg vond. Het dashboard wordt verder gekenmerkt door de '3 lagen' waaruit het bestaat. Door het 'Rooster Red' kleurenpakket ziet het er vrolijk uit met een zwarte bovenlaag, een aluminium middenlaag en een rode onderlaag.

Deze rode kleur komt ook op de portieren en stoelen weer terug. De stoelen zijn voorzien van een zwarte stof met op alle steungevende punten rood leer. Een gewaagde combinatie, maar persoonlijk vind ik het goed staan in het geheel van een speels interieur en de rode buitenkant van de MINI. De stoelen zijn goed verstelbaar op meerdere punten en dit gebeurt ook allemaal zonder het nodige geratel zodat het kwaliteitsgevoel nog even wat opgevoerd wordt, al was dat gezien alle andere gebruikte materialen niet eens echt meer nodig. Ook de lendensteunen zijn apart instelbaar. Mede hierdoor en de vorm van harde stoelen, heb je een lekkere sportieve zit. De bank achterin zit op zich heerlijk, maar qua ruimte houdt het allemaal niet echt over. Het moge duidelijk zijn dat de MINI niet bedoeld is als grote verstouwer, want ook de kofferruimte is met 160 liter nog niet ruim bemeten.

Het rijden

Om de MINI te starten moet ik het rond apparaatje met de afstandbediening voor de vergrendeling in zijn geheel in het dashboard steken en dan kan de motor gestart worden. Overigens bevindt zich binnenin het apparaatje nog wel een kale sleutel om in geval van bijv. lege batterijen de auto in te kunnen. De nieuw ontworpen 1600 laat direct een soepel motorgeluid horen en staat klaar om de MINI te verplaatsen. Overigens is deze motor wel een echte BMW-motor, ondanks andere verhalen die circuleren dat dit een PSA-blok zou zijn. BMW heeft het blok eigenhandig gemaakt en Peugeot gebruikt het onder andere in zijn



De techniek is behoorlijk verfijnd

207. Het is wel zo dat de op komst zijnde diesel gebruik gaat maken van een HDI uit het PSA-concern. Zoals te verwachten hebben de 120 paarden totaal geen moeite om de lichter geworden Cooper van zijn plaats te krijgen. Combineer dat met een erg soepel opschakelende zesbak en je zit in no time op zeer acceptabele snelheden, zonder dat je heel actief hoeft te gassen. Hier draagt ongetwijfeld het comfortabelere onderstel aan mee. De Cooper waar ik vorig jaar mee reed was standaard al harder afgeveerd, maar had ook nog eens een sportonderstel. Deze gaf daardoor wel wat meer het authentieke kartgevoel uit de klassieke Mini. Toch doet het surplus aan comfort niks af aan de wegligging, want die onverminderd goed. Sterker nog, deze is zelfs nog verbeterd, want er was ondanks het druilerige weer geen moment dat de MINI in het bochtenwerk zijn grens liet kennen. Wel zou ik persoonlijk toch weer kiezen voor het verlaagde sportonderstel. Wat mij betreft kan er nooit teveel communicatie zijn met het wegdek, maar gelukkig ben ik dan ook geen kilometervreter van beroep.

Gelukkig kun je de Cooper bewegen tot nog wat meer beleving in het rijden. Laat je de snel oplopende naald van de toerenteller meer in het bovengebied hangen, dan laat de motor beter van zich horen en heb je merkbaar meer power omhanden. Zo ongeveer na de 3500 tpm heb je een veel fellere auto onder je kont dan dat hij bij rustig rijgedrag doet vermoeden. Neem daarbij het strakke bochtenwerk dat de stuurinrichting verzorgt en je weet dat MINI niks aan funfactor heeft ingeboet ten opzichte van zijn voorganger. Wanneer je een bochtig weggetje hebt of een aantal keer snel een haakse bocht om wil, zal de MINI je daarin graag begeleiden. Het gas flink open, rap opschakelen, voor een haakse bocht terugschakelen en bijremmen met de krachtige remmen, om vervolgens strak de bocht om te gaan en volgas weer verder te gaan is een veel gedane oefening tijdens de testrit en ik heb me kostelijk vermaakt, want voor dit soort werk draait de MINI zijn hand niet om. En dit zorgt er dan ook voor dat hij nog steeds de naam Mini van mij als (klassieke) Mini-idiot mag dragen.

Een opvallend gegeven werd tijdens en na de rit aangegeven door de boordcomputer. 1 op 15 werd met toch wel stevig rijgedrag nog gehaald en na een reset en een wat rustiger rijstijl werd met gemak 1 op 17, 18 gehaald. En dat mag toch ook wel een flinke pré heten op het vorige Cooperblok, waar door de fabriek al 1 op 14,5 werd opgegeven.

Slot

Deze MINI Cooper is eigenlijk een prima successor. Veel van het goede is behouden gebleven en qua techniek heeft de R56 duidelijk vooruitgang geboekt. Ik noem nogmaals de verfijndere motor, de verbeterde wegligging en een verbruik waar je mee thuis kunt komen. Daarnaast zijn de klassieke Minikarakteristieken ook gebleven, zowel in het design als in de funfactor om erin te rijden.

Op dit moment staan de sportieve broertjes Cooper en Cooper S al in de showroom en hebben respectievelijk een vanafprijs van 22.270 euro en 29.960 euro. Al komt een Cooper in deze Chili uitvoering al op een respectabel bedrag van 26.160 euro.



Een prima succesoor in de Mini/MINI-reeks

MINI heeft van deze carrosserievariant nog 2 ijzers in het vuur, die rond april 2007 op de Nederlandse markt zullen verschijnen. Zowel de eerder genoemde diesel als de lichter gemotoriseerde One zullen dan leverbaar worden. Daarnaast is door de vele concepts en ook de officiële toezeggen al een tijdje bekend dat er binnen afzienbare tijd ook een opvolger van de Mini Traveller zal worden gepresenteerd in MINI-uitvoering.

Plus

- + Hoogwaardige auto van binnen en buiten
- + Funfactor blijft hoog
- + Verbruik

Min

- Bediening stuurhendels
- Zwarte kunststof flapjes bij zijpinkers
- Geen hardcore stuiterkart meer