



Bjorn Blokzijl
29 juli 2012

De nieuwste, de fijnste

Er zijn weinig merken die de afgelopen jaren zoveel verschillende varianten op één model hebben geïntroduceerd als MINI. In het begin van de 21e eeuw kwam de hatchback op de markt. Toen deze een doorslaand succes bleek, kwam er vier jaar later een cabriolet. Daar bleef het echter niet bij. Na de introductie van de driedeurs in 2007 groeide het modellengamma van dit submerk van BMW uit tot maar liefst zes varianten die allen te herkennen zijn aan de typische grote koplampen en de 'retro-uitstraling'. De nieuwste telg van de familie - de MINI Roadster - is gebaseerd op de Coupé, die op zijn beurt op hetzelfde onderstel staat als de Cabriolet. Groot verschil tussen de Roadster en de Cabriolet is het ontbreken van een achterbank bij eerstgenoemde. We namen de Roadster een weekend mee om het unique selling point van dit type te ontdekken.



Herkenbaar, maar toch anders

Zoals gezegd zijn alle nieuwe MINI's direct als zodanig te herkennen. Met zijn grote met chroom omrande koplampen, de eveneens met chroom bedekte grille, het gedrongen uiterlijk en de zwart kunststoffen spatbordverbreeders is de auto met geen ander merk te verwisselen. Omdat we in de Roadster Cooper S John Cooper Works - zoals hij volledig heet - reden, is de auto voorzien van een luchthapper in de motorkap, een andere uitlaat en anders gevormde bumpers en zijskirts. Hoewel een dergelijke auto van zichzelf al behoorlijk opvalt in het Nederlandse verkeer, doet de testauto hier nog een schepje bovenop door de dubbele donkergrijze strepen over de auto.

Tot aan de voorruit is de auto identiek aan de hatchback en de Cabriolet, maar vanaf dat punt is het onderscheid met de andere twee behoorlijk. Zowel bij de Coupé als de Roadster staat de voorruit een stuk schuiner. Samen met het lage dak zorgt dit niet alleen voor een sportiever uiterlijk, maar ook voor een lager zwaartepunt. Anders dan bij de gewone Cabriolet, loopt het dak niet door tot de kont, maar loopt deze recht naar beneden achter de voorstoelen. Het korte kontje is voorzien van een uitklapbare spoiler

die boven de 80km/u naar boven komt en daaronder via een schakelaar handmatig bediend kan worden. Samen met de al eerder genoemde dikke bumpers en de bijzondere parelmoer witte lak is de Roadster een prettige verschijning in zowel open- als in dichte toestand. Grote, zwarte meerspaaks lichtmetalen velgen maken het bijzondere uiterlijk af.



Fetish voor tuimelschakelaars

Sla je het portier open, dan volgt een feest van herkenning. Buiten de schuiner staande voorruit is het uitzicht vanaf zowel de bestuurders- als de bijrijdersstoel niet bijster anders dan bij alle andere modellen van MINI - de Countryman uitgezonderd. Vanaf de met leer beklede stoelen kijk je uit over een dashboard dat duidelijk gebaseerd is op de aloude Mini die tot 2000 is geproduceerd, maar die van alle moderne gemakken van deze tijd is voorzien. In het midden van het dashboard fungeert de grote snelheidsmeter ook als plek voor het audiosysteem en het navigatiesysteem, die zich simpel laten bedienen met de kleine 'joystick' achter de versnellingspook.

Tuimelschakelaars zijn waarschijnlijk een fetish van de ontwerper van het binnenste van de MINI. Zowel onderin de middenconsole als aan de bovenrand van de voorruit zijn deze bijzondere bedieningsknoppen te vinden. Hoewel ze er apart uitzien is het bedieningsgemak niet altijd gewaarborgd. Vooral voor de bediening van de elektrische ramen zou het een stuk handiger zijn als er gewone knoppen in de portieren gemonteerd zouden zijn, in plaats van de kleine schakelaars in de middenconsole. Waar het dashboard, de middenconsole en de stoelen gelijk zijn aan bijna alle andere MINI's, houdt dit achter de voorstoelen op.

Door het ontbreken van een achterbank is er achter de voorstoelen wat ruimte voor klein grut en bovenal voor de cabriokap. Deze kap laat zich eenvoudig en snel met de hand bedienen door een grote hendel om te draaien en de kap achter je te laten zakken. Hoewel een elektrisch bediende kap voor minder handelingen zorgt, is de handbediening een stuk sneller en lichter. Waarbij het laatste de rijeigenschappen bevoordeelt. Al lijkt de cockpit door het lagere dak en de schuine voorruit niet al te ruim bemeten, schijn bedriegt in deze. Ook voor langere bestuurders en passagiers is ruim plek en de stoelen kunnen verrassend ver naar achteren worden geschoven. Daarbij is boven het hoofd met gesloten dak nog ruimte over en met een geopend dak zit een bestuurder of passagier van meer dan 1,80 meter niet vol in de wind.

Al is de MINI Roadster in de geteste uitvoering niet goedkoop, het materiaalgebruik op het dashboard doet niet erg luxueus aan. Er is vooral gebruik gemaakt van kunststoffen die er niet alleen niet goed uitzien, maar ook keihard zijn. Doordat de Roadster op dezelfde basis staat als de driedeursuitvoering en een achterbank ontbreekt, is de bagageruimte met 240 liter niet eens zo slecht. Praktisch is deze bagageruimte enkel voor tassen en kleinere voorwerpen te gebruiken, gezien de beperkte hoogte.



Ruim genoeg voor twee

Door het ontbreken van een achterbank is er achter de voorstoelen wat ruimte voor klein grut en bovenal voor de cabriokap. Deze kap laat zich eenvoudig en snel met de hand bedienen door een grote hendel om te draaien en de kap achter je te laten zakken. Hoewel een elektrisch bediende kap voor minder handelingen zorgt, is de handbediening een stuk sneller en lichter. Waarbij het laatste de rijeigenschappen bevoordeelt. Al lijkt de cockpit door het lagere dak en de schuine voorruit niet al te ruim bemeten, schijn bedriegt in deze. Ook voor langere bestuurders en passagiers is ruim plek en de stoelen kunnen verrassend ver naar achteren worden geschoven. Daarbij is boven het hoofd met gesloten dak nog ruimte over en met een geopend dak zit een bestuurder of passagier van meer dan 1,80 meter niet vol in de wind.

Al is de MINI Roadster in de geteste uitvoering niet goedkoop, het materiaalgebruik op het dashboard doet niet erg luxueus aan. Er is vooral gebruik gemaakt van kunststoffen die er niet alleen niet goed uitzien, maar ook keihard zijn. Doordat de Roadster op dezelfde basis staat als de driedeursuitvoering en een achterbank

ontbreekt, is de bagageruimte met 240 liter niet eens zo slecht. Praktisch is deze bagageruimte enkel voor tassen en kleinere voorwerpen te gebruiken, gezien de beperkte hoogte.



Borrelen, suizen en ploffen

Dat de Roadster er goed uitziet is mooi meegenomen, maar een MINI Roadster koop je toch vooral om plezierig mee te rijden. MINI's onderscheiden zich positief van de massa door een uitzonderlijke wegligging en stuurgedrag voor een voorwielaangedreven auto. Zoals gezegd heeft de Roadster een lager zwaartepunt dan de andere varianten en dit komt de wegligging in bochten ten goede. In zowel lange doordraaiers als ook in krappe bochten lijkt de auto aan de weg geplakt te zijn. Pas bij abrupte stuurbewegingen of hoge bochtsnelheden treedt licht onderstuur op, maar de gemiddelde bestuurder zal dit in de praktijk zelden meemaken. Daarbij geeft de auto geen krimp als je in een snel genomen bocht opeens het gas los laat. Waar bij sommige auto's de kont op zo'n moment wat lichter wordt, heeft de MINI hier nooit last van.



Wanneer het kon, reden we met het dak geopend. Niet alleen is de Roadster juist hiervoor gemaakt, de beleving van het spektakel dat de auto biedt is met een geopende kap een stuk hoger. Omdat we met de dikste uitvoering - zowel qua uiterlijk als motorisering - reden, is elke minuut open rijden een genot. Het geluid van zowel onder de motorkap als uit de dubbele uitlaat nodigt je keer op keer uit om gas bij te geven. Elke keer borrelt, suist en ploft het geblazen blok van genot als je flink gas geeft en de perfect schakelende zesbak beroert. Voordeel van deze motor is dat op constante snelheid - zoals op de snelweg - het motorgeluid beperkt hoorbaar is en nooit storend of vervelend wordt.

Al nodigt de 211 pk sterke 1.6 telkens uit, het testverbruik bleef beperkt tot 8.8 liter per 100 kilometer. Hoewel dit anderhalve liter boven de fabrieksopgave ligt, is dit gezien het karakter van de auto geheel niet slecht. Over een langere periode, waarbij meer kilometers op constante snelheid worden gemaakt zal het verbruik dichterbij deze fabrieksopgave komen te liggen.



DÃ© keuze voor twee

Wil je Ã©n MINI rijden Ã©n van het mooie weer kunnen genieten, dan biedt MINI al ruim zeven jaar de Cabriolet. Toevoeging van de Roadster aan het modellenpalet lijkt daardoor een vreemde zet van de Duitsers. Toch heeft de tweezitter een behoorlijke meerwaarde ten opzichte van de open variant die wel is voorzien van een achterbank. Zowel het design als de rijeigenschappen zijn bij de Roadster nÃ©g beter voor elkaar en - niet geheel onbelangrijk - de auto is in de sterkere uitvoeringen 1.000 euro goedkoper. Gebruik je de auto als tweede auto of heb je Ã¼berhaupt eigenlijk geen achterbank nodig, dan is de Roadster veruit de betere keuze.

Plus

- + Soepele, sterke motor
- + Voldoende ruimte voor twee personen
- + Onovertroffen rijeigenschappen

Min

- Matige materialen in het interieur
- Prijzig