



Max Veldhuis
22 augustus 2018

Fun met een hoofdletter F

Het merk MINI lijkt populairder dan ooit. Alleen al in Nederland, waar de auto's tevens geproduceerd worden, zijn er vorig jaar ruim 6.100 klanten in hun behoefte voorzien. De Cooper neemt het leeuwendeel van de verkopen voor zijn rekening. Niet zo gek ook, aangezien er verschillende smaakjes te verkrijgen zijn: de driedeurs, de vijfdeurs en de cabrio. Voor ieder wat wils. Het huidige model stamt alweer uit 2014. Nu, vier jaar later, is het dus een uitgelezen moment om een paar kleine updates door te voeren. Is de MINI Cooper weer helemaal up-to-date? Wij namen een Cooper S vijfdeurs met Works-pakket mee op een kleine roadtrip richting Duitsland om erachter te komen.



Head turner

Wat het uiterlijk betreft is het vooral een feest van herkenning. De wijzigingen die zijn doorgevoerd met de facelift zijn minimaal. Het stijlelement waar je de nieuwe MINI Cooper S het beste aan kunt herkennen, zijn de nieuwe achterlichten: deze vormen allebei een helft van de befaamde 'Union Jack'. Hoewel de nieuwe MINI vrij weinig meer met Engeland van doen heeft, is het toch een leuke knipoog naar het verleden. Het bleef niet bij het wijzigen van enkel de achterlichten. Aan de voorkant vinden we nu (optionele) LED-koplampen met Matrix-technologie. Dit moet ervoor zorgen dat je nooit meer tegenliggers verblindt met het grootlicht. Deze techniek werkt goed bij tegemoetkomende auto's, maar het systeem heeft eenmalig een arme scooterrijder over het hoofd gezien. Een leuke gimmick van de facelift bestaat uit het geprojecteerde MINI-logo op de grond wanneer je de deur opent. Het logo is overigens vernieuwd en nu tweedimensionaal uitgevoerd; als verwijzing naar de focus van MINI op de essentie.

Onze testauto is gespoten in de kleur Emerald Grey. Het zwarte dak en de zwarte bonnet stripes matchen perfect bij deze kleur. Verder is dit exemplaar voorzien van het

MINI Cooper S 5-deurs

'Piano Black Exterior Pack', ook iets waar je de facelift aan kan herkennen. Dit pakket zorgt ervoor dat de omlijsting van de koplampen, de achterlichten en de grille in hoogglans zwart is uitgevoerd. Om de testauto helemaal af te maken, is de 'John Cooper Works Trim' aangevinkt op de optielijst. Feitelijk ziet de Cooper S er hierdoor uit als een Cooper S Works, met dikkere bumpers en een grote dakspoiler. Ook zijn de 18 inch two-tone JCW-wielen eronder gemonteerd. De vijfdeurs kan deze uiterlijke aanpassingen absoluut hebben. Hij oogt op deze manier meer in proportie. Daarbij is de Cooper S een echte head turner: veel mensen kijken toch even om naar de MINI en de reacties zijn over het algemeen zeer positief. Wel is het met de JCW-wielen even oppassen bij de stoepranden. Door de smalle wangen van de banden is een kras zo gemaakt.Â



Op en top premium

In het interieur hebben zich geen revolutionaire wijzigingen voorgedaan ten opzichte van de pre-facelift. Dit hoefde ook niet echt, want het interieur oogde nog niet gedateerd. Wel is de connectiviteit verbeterd. In de middenarmsteun is er nu de

mogelijkheid om je telefoon draadloos op te laden, daarbij behoren Apple CarPlay en Android Auto nu ook tot de mogelijkheden. Wat betreft connectiviteit en bedieningsgemak van de multimedia gaat de MINI in zijn segment aan kop. Je kunt kiezen of je de infotainment met het 8,8-inch touchscreen of de controller op de middentunnel bedient. De controller is overigens tamelijk lastig te bereiken als je de middenarmsteun horizontaal hebt staan, je moet je arm in dat geval een beetje onnatuurlijk naar beneden buigen om het systeem te kunnen bedienen. Dit ongemak vergeet je echter als je eenmaal je bestemming hebt gekozen en een bijpassend nummer voor de rit hebt opgezet. Het Harman Kardon-audiosysteem met twaalf speakers en 360 Watt aan vermogen klinkt werkelijk fantastisch. Het geluid is kraakhelder en vervormt bovendien niet wanneer het volume opgeschroefd wordt. Voor de muzikliefhebbers onder ons is dit systeem dus zeker aan te bevelen.

Voor wat betreft de stijl van het interieur geldt het adagium: je houdt ervan, of je vindt het niks. Het staat echter buiten kijf dat de afwerking en de gebruikte materialen van topkwaliteit zijn. Daarnaast zijn er legio mogelijkheden om het interieur naar jouw eigen smaak en inzicht te personaliseren. De Works-kuipstoelen van onze testauto zien er niet alleen gaaf uit, maar zijn ook nog eens voldoende comfortabel en bieden optimaal steun voor het intensievere stuurwerk. Een ander leuk detail is de lichtgevende Union Jack op de sierlijst aan de passagierskant. Deze kun je in verschillende kleuren instellen, corresponderend met de sfeerverlichting van de rest van het interieur. Het zijn dit soort zaken die de MINI Cooper S een heel stuk speelser doen overkomen dan zijn concurrenten.Â



Kart met vijf deuren

De eerder opgesomde uiterlijkheden zijn mooi meegenomen, maar de echte liefhebber koopt de MINI Cooper S voornamelijk vanwege zijn voortreffelijke rij-eigenschappen. Het kartachtige gevoel is ook in de vijfdeurs variant overleefd. Je kunt er heerlijk mee gooien en smijten. Met de meest rechter tuimelschakelaar op de middenconsole kun je de rijmodus aanpassen. Hierbij kun je kiezen uit GREEN, MID of SPORT. Wanneer je van instelling verandert, licht het interieur even kort op in de kleur van de geselecteerde stand. Bij GREEN kleurt het interieur kortstondig groen, bij MID geel en bij SPORT rood. Het verschil tussen de instellingen komt het meest naar voren in de gasrespons, de demping en het stuurgevoel. In de normale modus is de Cooper S al tamelijk stug en hangt hij lekker aan het gas. Activeer de sportmodus en het onderstel wordt plankhard, de stuurbekrachtiging krijgt meer gewicht en je stuift er bij de minste aanraking van het gaspedaal vandoor. Wij lieten hem het grootste deel van de tijd in MID staan. Deze instelling is voor dagelijks gebruik verreweg het meest geschikt, langere afstanden afleggen is dan ook prima te doen. De sportmodus heeft eigenlijk alleen echt meerwaarde op snaarstrakke B-wegen.

Het twee liter grote turboblok brengt een lekker rauw en vol geluid voort, bij het schakelen hoor je plofjes uit de uitlaat knallen. De zeventraps Steptronic-transmissie met dubbele koppeling sluit naadloos aan bij het karakter van de Cooper S. De bak voelt de bestuurder goed aan en schakelt bij normaal gebruik zeer vloeiend. Wanneer je de pook een tikje naar links geeft, kun je zelf schakelen met de flippers achter het stuur. Hierbij reageert de bak bliksemsnel op je input, waardoor het een feest is om door de versnellingen heen te jagen. Gezien het prestatiepotentieel van de Cooper S hadden de remmen echter wel wat bijteriger gemogen. Je moet het pedaal vrij ver intrappen om serieus te vertragen. Dit neemt niet weg dat het een feest is om binnenweggetjes op te zoeken met de Cooper S. Hij lijkt ervoor te zijn gemaakt. Maar ook op de Autobahn slaat de 192 pk sterke S absoluut geen modderfiguur. Door de zevende versnelling blijft het toerental ook bij hoge snelheden laag en kun je prima cruisen zonder dat het motorgeluid op lange stukken hinderlijk wordt. Het verbruik is wel vrij fors. Dankzij de lange stukken Autobahn en het genieten op B-wegen, komt het testverbruik uit op een gemiddelde van 8,8 liter per 100 km. Op de Nederlandse snelwegen en met een wat meer gematigde rijstijl zul je wellicht dichterbij de opgegeven waarde van 5,6 liter per 100 km komen. Met een auto die aan alle kanten rijplezier ademt, lijkt ons dat alleen een schier onmogelijke opgave.



Talrijke opties

Duitse merken zijn berucht om hun dure en omvangrijke optielijsten. MINI vormt geen uitzondering op die regel. Onze testauto was voorzien van ongeveer twee A4'tjes aan opties, waardoor de cataloguswaarde uitkomt op een niet misselijke 50.197 euro. Dat is een boel geld. Aan de andere kant is het inmiddels lang geen geheim meer dat MINI's duur zijn. We hadden ook wel echt het gevoel dat we in een auto reden van 50 mille. De afwerking van het interieur is zeer goed en je bent werkelijk van alle gemakken voorzien. Adaptieve cruisecontrol, head-up display, adaptieve LED-verlichting, parkeerassistent, stoelverwarming, het eerder aangehaalde 8,8-inch touchscreen met geavanceerde connectiviteit en audio van Harman Kardon; dit is zomaar even een greep uit de opties die op deze Cooper S zaten. Het zijn allemaal zaken die je niet per se nodig hebt, maar die het leven wel een stuk aangenamer maken. Op en top premium, dus.

Wel is er een kanttekening te plaatsen bij het functioneren van de adaptieve cruisecontrol. Om te beginnen is de maximale snelheid waarop je hem in kunt stellen

MINI Cooper S 5-deurs

vastgesteld op 140 km/h. In Nederland is dit niet zo'n groot probleem, maar het was toch fijn geweest als deze maximumsnelheid van de cruisecontrol iets hoger was. Zeker omdat we weten dat BMW een dergelijk systeem gewoon in huis heeft. Daarbij stopte het systeem af en toe gewoon met werken. Met name met zware regen heeft hij behoorlijk veel moeite, maar ook onder normale omstandigheden gaf hij er een enkele keer de brui aan. Met een meerprijs van 160 euro is het weliswaar niet de meest dure optie, maar juist omdat de rest van de auto zo goed is, valt de matige werking van de adaptieve cruisecontrol des te meer op.



Een auto om van te houden

Is de MINI Cooper S nu echt radicaal verbeterd? Nee, je zult afgezien van de nieuwe lichtunits echt een getraind oog moeten hebben om de facelift van de pre-facelift te kunnen onderscheiden. Maakt dit wat uit? Niet echt. De kleine verbeteringen zijn mooi meegenomen en zeker de nieuwe zeventraps Steptronic-transmissie is een waardevolle aanvulling. De Cooper S is en blijft een dure auto, maar wel eentje die zich door zijn speelse uiterlijk en bijbehorend karakter apart zet van de concurrentie. Je

MINI Cooper S 5-deurs

vergeeft hem dat hij niet zo praktisch is en dat de cruisecontrol niet altijd even goed werkt. We hebben van hem genoten. Na ruim 2.000 kilometer was het dan ook behoorlijk zwaar om dit bommetje weer achter te moeten laten bij BMW Nederland...

Plus

- + Extreem hoge funfactor
- + Kwaliteitsgevoel
- + Uitgebreide personaliseringsmogelijkheden

Min

- Duur...
- Adaptieve cruisecontrol werkt niet optimaal
- Remmen niet bijterig genoeg