



Max Veldhuis
10 mei 2020

Mini, maar dan elektrisch

Weinig automerken hebben zo'n iconische status als Mini. Het merk kent een trouwe schare liefhebbers, zowel van het klassieke model als de 'New Mini' met BMW-genen. Kun je deze groep mensen in een elektrische auto krijgen? Vooralsnog was het antwoord vaak 'nee', maar de Mini Electric biedt wellicht uitkomst.

Langzaam maar zeker beginnen ook gevestigde merken de overstap naar batterij-elektrisch rijden te maken. Het aanbod is vooralsnog relatief beperkt, maar er wordt hard gewerkt aan uitbreiding daarvan. Steeds meer verschillende soorten en maten elektrische auto's weten hun weg naar de consument te vinden. Voor Mini is het een behoorlijke uitdaging om een elektrische auto te bouwen die past bij haar rotsvaste merkwaarden. Boven alles moet een Mini namelijk rijplezier bieden, het typische kartgevoel dat liefhebbers van het merk zo waarderen. Daarnaast mag ook aan het ontwerp niet teveel gewijzigd worden. Een Mini moet je namelijk in Ã©n oogopslag kunnen onderscheiden van de rest van het doorsnee Nederlandse wagenpark. Met de nieuwe Mini Electric heeft de Brits-Duitse fabrikant zich er dan toch aan gewaagd. Zou

Mini Electric 32,6 kWh Charged

de verstokte Mini-liefhebber er warm voor kunnen lopen? Wij gaan een weekje aan de stekker om een antwoord op die vraag te vinden.



In het oog springende details

Gelukkig, de Mini Electric is nog steeds vooral herkenbaar als een Mini. Vooralsnog is hij alleen te verkrijgen als driedeurs, in historisch opzicht de meest iconische carrosserievariant. Het is een leuk detail dat Mini voor haar eerste elektrische auto teruggrijpt naar het ontwerp waar het allemaal mee begon. In grote lijnen lijkt de Mini Electric op een normale Cooper S, maar er zijn toch aardig wat verschillen. Het design is gericht op het verbeteren van de aerodynamica. Aan de voorzijde zien we dat de vorm van de grille is behouden, maar dat hij afgesloten is met een paneel in een contrasterende kleur. Daarnaast is er een vrij grote splitter aan de onderkant van de voorbumper gemonteerd. Opvallend genoeg is de hood scoop van de Cooper S op de motorkap blijven zitten. Uiteraard heeft deze geen enkel praktisch nut, maar zorgt louter voor een sportieve noot. Aan de achterzijde zijn de wijzigingen minder prominent aanwezig, op het verdwijnen van de uitlaten na. De grote 'Electric'-badges die op de



Mini Electric 32,6 kWh Charged

voor- en achterkant geplakt zijn, spreiden de milieuvriendelijke intenties van de eigenaar verder tentoon aan de buitenwereld. Verder valt op dat de 'S' van de typeaanduiding 'Cooper S' geel gekleurd is. Gelukkig zijn de geinige 'Union Jack'-achterlichten gebleven.Â

Het bovenstaande geldt voor alle configuraties van de Mini Electric, maar desgewenst kun je hem nog wat opvallender aankleden. Onze testauto is een 'Charged', wat betekent dat hij standaard is voorzien van accenten in de kleur 'Energetic Yellow'. In de grille zien we een balk in deze kleur en ook de spiegels zijn meegespoten. Deze stijlelementen vallen al behoorlijk op, maar de wielen springen veruit het meest in het oog. De 'Electric Spoke'-wielen bestaan uit vier spaken, waarbij drie van de vier zijn opengewerkt. Tussen de spaken zorgen panelen met een driehoekig patroon voor de nodige opvulling. Dit komt de aerodynamica en daarmee de actieradius ten goede. In de rand van het wiel komt het eerder genoemde 'Energetic Yellow' weer terug. De wielen geven de Mini Electric een unieke uitstraling die veel bekijks genereert en de tongen losmaakt. Mochten ze niet zo je ding zijn, dan zijn er gelukkig ook minder opvallende wielen verkrijgbaar.



Klein maar fijn

Voor het interieur van de Mini Electric geldt eigenlijk hetzelfde als voor het exterieur. Qua opzet en design is het grotendeels gelijk aan dat van de reguliere Mini, maar toch kun je aan een aantal zaken duidelijk herkennen dat je in de elektrische variant bevindt. Allereerst is er het nieuwe digitale 5,5-inch kleurenscherm dat fungeert als instrumentenpaneel. Het display past goed bij de rest van het interieur en is dankzij de Black Panel-technologie en de matte coating goed afleesbaar. In het midden van het scherm zie je onder meer de snelheid, het resterende rijbereik en informatie van de boordcomputer. Aan de linkerkant zien we op de plek waar normaal gesproken de toerenteller zou zitten een vermogensmeter, terwijl rechts in plaats van de benzinemeter het accuprocentage te zien is. Op de middenconsole is een tuimelschakelaar aanwezig waarmee je de mate van het regeneratief remmen kunt beïnvloeden. Verder kun je de Mini Electric herkennen aan het 'Energetic Yellow' op de startknop, de keuzehendel voor de automaat en de sierlijst aan de passagierskant. Om het geheel af te maken zijn er speciale vloermatten en instaplijsten aanwezig.



Mini Electric 32,6 kWh Charged

Afgezien van de bovenstaande zaken is het interieur van de Mini Electric dus vooral zoals we dat van Mini gewend zijn. Het blinkt niet per se uit in praktische bruikbaarheid of ruimte, maar geeft je wel het gevoel met een premium product onderweg te zijn. De zitpositie is geweldig. Je zit lekker laag en het stuur kan ver naar je toe gehaald worden, wat al meteen uitnodigt tot een lekker potje sturen. De stoelen bieden een goede ondersteuning en het is fijn dat de zitting uitgeschoven kan worden. Achterin is de ruimte zoals altijd zeer beperkt. Met vier volwassenen op pad gaan is eigenlijk geen doen. De kofferbakruimte is met 211 liter eveneens niet heel ruim bemeten, maar met de toch al niet heel bruikbare achterbank plat is er 731 liter aan laadruimte beschikbaar. Ook praktisch: de laadkabels kunnen opgeborgen worden in de dubbele bodem.

Verder zijn er fijne opties aan boord van onze testauto te vinden. De audio van Harman Kardon produceert een helder en vol geluid en het head-up display zorgt ervoor dat je de belangrijkste informatie altijd in je blikveld hebt. Ook wat betreft connectiviteit kom je niets tekort. Het grote MINI Connected-touchscreen kan ook met een draaiknop op de middenconsole bediend worden en biedt mogelijkheid tot het draadloos gebruiken van Apple CarPlay. Uiteraard heeft de Electric ook specifieke functies die gericht zijn op het elektrisch rijden, daarover later meer. Je telefoon kan ook draadloos worden opgeladen, daarvoor zit een houder in de middenarmsteun. Deze is echter niet heel ruim bemeten; een iPhone 8 Plus past er bijvoorbeeld niet in. Je zult dan dus toch met een kabeltje in de weer moeten.



Geen gebrek aan beleving

Met het exterieur en het interieur zit het dus wel goed wanneer het gaat om het overbrengen van het 'Mini-gevoel'. Maar hoe zit het met de rij-eigenschappen van de Mini Electric? Gelukkig kunnen we meteen goed nieuws melden: de elektrische variant weet hetzelfde 'kartgevoel' te bieden als zijn gebroeders op brandstof. Hij stuurt lekker direct, is klein en wendbaar en ligt als een blok op de weg. De elektrische aandrijflijn doet de rijbeleving daarbij meer goed dan kwaad. Ja, je mist het motorgeluid, maar dit wordt ruimschoots gecompenseerd door de directe vermogensafgifte en de ononderbroken versnelling wanneer je het stroompedaal intrapt. Bij het accelereren krijg je de schop in je rug die zo typisch is voor snelle elektrische auto's. Met name in de tussensprints is het erg fijn dat al het vermogen direct tot je beschikking staat. Inhaalacties verlopen met het grootste gemak en je hebt altijd het gevoel over een flink surplus aan kracht te beschikken. De Mini Electric voelt sneller aan dan hij in werkelijkheid is, maar door de lineaire versnelling en de stilte in de auto rijd je vaak toch onbedoeld harder dan je denkt. Een geluk bij een ongeluk: de topsnelheid is afgeregeld op 150 km/h. De Mini Electric loopt daar met een argeloos gemak naartoe, maar dan is



Mini Electric 32,6 kWh Charged

het echt uit met de pret.

Niet alleen rechtuit is de Mini Electric leuk, zoals gezegd biedt hij ook in de bochten de nodige rijbeleving. Zet hem in de sportstand en de besturing wordt lekker zwaar, terwijl de gasrespons nog directer wordt dan hij al was. Je hebt dan een auto in handen waarmee je menig hot-hatch het leven flink zuur kunt maken op B-wegen. Wat betreft de afstemming van het onderstel is de Electric het beste te vergelijken met de normale Cooper. Hij is stug, maar niet oncomfortabel. Door de accu weegt de Electric 145 kg meer dan de Cooper, maar hij weet dit gewicht aardig goed te verbloemen. Dit komt mede doordat de accu onder de vloer is gemonteerd, wat betekent dat het zwaartepunt lekker laag blijft. De auto is uitstekend te plaatsen in de bochten en onderstuur treedt niet op binnen de grenzen van het betamelijke op de openbare weg.Â

Door het regeneratief remmen van de elektromotor hoef je het rempedaal nauwelijks aan te raken. Wanneer je op een bocht afkomt laat je simpelweg het gas los en dan remt de Mini behoorlijk stevig af. Als je dit irritant vindt, kun je het ook uitzetten. Wanneer je dan de bocht uit komt, schiet je met een onbehoorlijke snelheid weer weg. Bij het uitaccelereren is een beetje torque steer voelbaar door het hoge koppel dat meteen wordt losgelaten op de voorwielen. Dit is echter niet zo erg dat het storend wordt. Sterker nog, het zorgt ervoor dat de Mini Electric een beetje lijkt te leven in je handen. Hij heeft karakter; iets wat we nog niet vaak tegen zijn gekomen bij het testen van elektrische auto's.



Het mag wat kosten

Wanneer je lekker aan het spelen bent met de Mini Electric, zul je al snel tegen een probleem aanlopen: de accu is met zijn capaciteit van 32,6 kWh behoorlijk snel leeg. De opgegeven actieradius in de WLTP-testcyclus is 234 km, maar in de praktijk zul je echt je best moeten doen om boven de 200 km uit te komen. Dit gaat je alleen lukken in de rijmodus 'Green+', wat betekent dat onder meer de klimaatcontrole uitgeschakeld wordt, en met een zeer gematigde rijstijl. In de praktijk kom je bij normale weersomstandigheden eerder tussen de 160 en 200 km uit.Â

Voor in en om de stad is dit meer dan voldoende, maar wanneer je regelmatig langere afstanden rijdt zul je berekenend te werk moeten gaan. De Mini Electric helpt je hier wel bij. Wanneer je jouw route in het navigatiesysteem zet, zal de auto berekenen of je het gaat halen op de huidige acculading en zo nodig laadmogelijkheden suggereren. Aan de snellader duurt het iets meer dan een half uurtje om een lege accu naar 80% op te laden, terwijl dit proces aan een laadpaal ca. 2,5 uur in beslag neemt. Je kunt dus vrij snel weer op weg en voor de meeste woon-werkritten is de actieradius voldoende,



Mini Electric 32,6 kWh Charged

maar een lange roadtrip maken gaat behoorlijk wat tijd kosten met de Mini Electric.Â

Daar komt nog bij dat de elektrische Mini niet bepaald goedkoop is. Uiteraard viel dit te verwachten bij het merk, maar de vanafprijs van 34.900 euro is voor het formaat auto behoorlijk stevig te noemen. Je hebt de keuze uit vier uitrustingsniveaus: 'Basic', 'Essential', 'Charged' en 'Yours'. Bij de 'Basic' ben je al voorzien van zaken als navigatie, klimaatcontrole, comfortstoelen, LED-koplampen en het digitale instrumentarium. Onze testauto is een 'Charged', die voor 6.000 euro meer behoorlijk ruim in zijn spullen zit. Alle luxe opties die eerder in de test genoemd zijn, zijn dan inbegrepen. Opvallend genoeg zijn er buiten deze vier uitrustingsniveaus geen aanvullende losse opties leverbaar, iets wat normaal gesproken toch wel gebruikelijk is bij Mini.



Haken en ogen

Laten we eerst de hamvraag maar eens beantwoorden: kan de verstokte Mini-liefhebber warm lopen voor de Mini Electric? Als het gaat om het gevoel dat de auto weet over te brengen, dan ja. De elektrische aandrijving doet niets af aan de



Mini Electric 32,6 kWh Charged

rijbeleving. In een bepaald opzicht draagt het er juist aan bij. Wij durven zelfs de stelling aan dat de Mini Electric de leukst rijdende elektrische auto is die je nu kunt kopen. Toch zijn er ook evidente nadelen. Zoals het een Mini betaamt, is de Mini Electric duur. Voor hetzelfde geld of minder kun je bijvoorbeeld ook een Peugeot e-208, Nissan Leaf e+ of een Kia e-Niro aanschaffen, om maar even wat elektrische voorbeelden te noemen. Dit zijn auto's die over het algemeen minder rijplezier, maar wel meer praktische bruikbaarheid voor hun geld bieden. Daarnaast hebben ze een actieradius die beduidend hoger ligt dan die van de Mini Electric. Misschien is dat wel zijn grootste pijnpunt. Zolang je niet buiten de randstad komt is er weinig aan de hand, maar zodra je langere ritten gaat maken moet je je laadmomenten strategisch gaan inplannen. Niet geschikt voor mensen met range-anxiety.

De grootste vijand van de Mini Electric schuilt dus eigenlijk in zichzelf. Wat betreft de rijbeleving hoef je weinig in te leveren, maar als het gaat om de bruikbaarheid ga je er ten opzichte van een Cooper op brandstof behoorlijk op achteruit. Het is een ideale auto voor de korte ritten, maar op vakantie gaan in het buitenland wordt een behoorlijke uitdaging. De Mini Electric is een auto die de merkwaarden absoluut niet verloochent, maar waar nog wel wat haken en ogen aan zitten. Past jouw reispatroon bij de beperkte actieradius, of kun je daar mee leven, dan zul je er een zeer prettige auto aan over houden.

Plus

- + Ziet eruit als een Mini
- + Rijdt als een Mini
- + Snel op te laden...

Min

- ...maar een beperkte actieradius
- Duur
- Niet erg praktisch