



Wilbert Huls
1 januari 2010

© Rijtesten.nl

Imposante historie

Tussen alle bekende automerken die het wereldkampioenschap Formule 1 hebben gewonnen staan enkele wat minder bekende namen. Onder die - met name Britse - merken, bevindt zich ook Cooper. Doordat de naam Cooper als vanzelfsprekend aan de merknaam Mini wordt gekoppeld, zou de imposante racehistorie van het merk haast in de vergetelheid raken. Nu de eerste titel op de kop af vijftig jaar geleden door Jack Brabham voor Cooper gewonnen werd, ziet MINI - in samenwerking met de fabriek die nog steeds de naam Cooper mag dragen - een mooie gelegenheid om John Cooper met een speciale, gelimiteerde uitvoering te eren. Voluit hebben we het dan over de MINI John Cooper Works World Championship 50. In eerste instantie is de oplage tot 250 stuks gelimiteerd, maar door de grote vraag is besloten deze te verdubbelen. Eén van de in totaal vijftien Nederlandse exemplaren heeft een paar dagen bij ons doorgebracht.



© Rijtesten.nl

Aangedikt

Standaard trekt een MINI al het nodige bekijks en dat wordt er niet minder op als het een John Cooper Works betreft. Voor de goede orde: we hebben het hier niet over een Cooper S met een JCW tuningskit, maar over de MINI John Cooper Works. Omdat BMW begin 2007 de merkrechten van Cooper officieel in handen kreeg, konden ze van de huidige generatie MINI - de R56 - de speciale versie in eigen beheer uitbrengen. Als klap op de vuurpijl beschikt deze auto ook nog eens over de World Championship 50-aankleding. Alles bij elkaar schreeuwt deze potentie MINI om aandacht en dat krijgt ie met dit uiterlijk hoe dan ook.

Met name de dikke bumperpartij en de vele zwarte, racy elementen rondom de auto bepalen de aanblik van de JCW. Doordat de lakkleur - officieel Connaught Green, de kleur van de winnende F1-auto in 1959 - zeer donkergroen is, steken de zwarte wielen



en luchtinlaten met honingraatpatroon subtiel af. Tevens zijn de luchtinlaat, de buitenspiegels en de diffuser rond de twee dikke uitlaatpijpen in carbonfiber uitgevoerd. Om te benadrukken dat we hier met een exclusieve auto van doen hebben wordt ons volgnummer 129 uit de serie op de voorschermen opzichtig getoond. Met zijn handtekening op de bonnet stripes lijkt John Cooper himself zijn goedkeuring over dit model weg te dragen, ware het niet dat dit icoon reeds negen jaar niet meer onder ons is.



Unieke elementen

Ook rechts op het dashboard vinden we de handtekening van John Cooper terug, maar verder blijft het interieur vreemd genoeg verschoond van plaquettes. Uiteraard zijn er wel genoeg sporen achtergelaten door de speciale uitvoering, maar niet zodanig dat ze blind terug te leiden zijn naar een WC50-exemplaar. Dan hebben we het over de



overheersend zwarte kleur met opvallende rode accenten en over carbonfiber delen op het dashboard en op de deuren.

Het mooie van het hedendaagse MINI-interieur blijft dat er zoveel unieke elementen van de klassieke Mini behouden zijn. Uiteraard - we kunnen er niet omheen - hebben we het dan over de grote klok midden op het dashboard, maar daar blijft het zeker niet bij. We herkennen de opvallende gestyleerde ventilatieroosters, de rij tuimelschakelaars, maar ook de subtiele rode bies aan de heerlijk zittende sportstoelen.

Helaas kent de MINI van binnen ook zijn beperkingen. En dan doelen we niet eens op het voor de hand liggende gebrek aan ruimte achterin, maar met name rond die enorm grote klok in het midden. Waar in de klassieke Mini het midden van het dashboard vanwege de beperkte afmetingen nog steeds dichtbij de bestuurder zat, ligt het nu simpelweg te ver weg en bovendien buiten het blikveld. Daarnaast zorgt het geïntegreerde multimediasysteem met onder andere navigatie en bluetooth ervoor dat de snelheid slechts op een beperkte rand van het grote geheel kan worden afgelezen. Gelukkig kan de snelheid ook digitaal geprojecteerd worden in een klein matrixdisplay in de toerenteller achter het stuur, maar dat kan niet als je boardcomputer ook wilt kunnen aflezen. Die kan op zijn beurt wel weer in het navigatiescherm getoond worden, maar u raadt het al; dan ben je de kaart weer kwijt. Het grootste gemis hoe dan ook is toch wel het ontbreken van temperatuurmeters. In het grote oppervlak dat het instrumentarium bestrijkt, was blijkbaar geen ruimte om aan te geven of de motor en zijn vloeistoffen inmiddels op bedrijfstemperatuur zijn. En laten we eerlijk zijn, dat is toch wel een gemis in een sportieveling.



© Rijtesten.nl

Geen half werk

MINI zet deze auto zelf in een apart hokje. Zo leveren ze volgens henzelf de MINI, de MINI Clubman, de MINI Cabrio en de MINI John Cooper Works. Dat is gezien het uiterlijk bijzonder, aangezien de eerste drie natuurlijk echt van elkaar afwijkende carrossievormen zijn en de laatste toch weer op de gewone MINI gebaseerd is. Toch geeft het al aan dat dit wagentje niet zomaar een MINI is. Technisch is hij dan ook goed onderhanden genomen door de mensen van John Cooper Works. Het vermogen is door een efficiënte turbo die nagenoeg geen turbogat kent en directe injectie toegenomen tot maar liefst 211 pk en de maximale trekkracht is zelfs 280 Nm, het dubbele van een MINI One. Daar is het echter niet bij gebleven, want ook de versnellingsbak, de remmerij, het uitlaatsysteem en het onderstel zijn flink aangepakt teneinde de sportieve prestaties naar een nog hoger niveau te tillen.



En sportief dat is ie. Stationair bromt de MINI er al subtiel op los en dit uitdagende geluid wordt er niet minder op wanneer je wegrijdt. Zonder ordinaar te worden daagt het wagentje je uit om er meer uit te halen. Zeker wanneer je dan flink gas geeft, kent hij een opzwepend karakter en het mooie is dat de pit er direct in zit en voorlopig ook niet uit is. Al ga je 180 per uur, dan nog blijft de MINI soepel versnellen. Enige discipline is dus geen overbodige luxe voor de bestuurder, al moet wel gezegd worden dat de JCW zijn potentieel niet op een zenuwachtige wijze onderdrukt wanneer je toch besluit het even rustig aan te doen. Met de sportknop, die achter de korte versnellingspook schuil gaat, kan de gasrespons nog wat versterkt worden, terwijl hij normaal gesproken ook al lekker direct reageert.

Ook de besturing wordt een tandje strakker in de sportmodus. Waren de krachtigere klassieke Mini's heuse go-karts voor de openbare weg, dat gevoel komt met deze configuratie weer helemaal boven. Zelfs zonder de sportinstellingen is de besturing al akelig direct en kan je heerlijk mee hoeken. Toen we direct uit de JCW overstapte in een tien jaar oud Japans beestje, leek het wel of het stuur van die auto totaal nergens mee in verbinding stond. Wat een verschil!

Dat deze MINI zo ongelooflijk lekker de hoek om wil, heeft natuurlijk niet allen te maken met de besturing. De wegligging is fenomenaal door het optionele sportonderstel dat nog net even stugger is dan het standaard JCW-onderstel. Afwijken van de lijn is er niet bij op normaal en droog wegdek. Enkel het winterse weer zorgde ervoor dat je af en toe niet vol kon gaan. De keerzijde van de medaille is echter wel dat de demping spijkerhard is en zodoende op minder egaal wegdek vermoeiend is.



© Rijtesten.nl

Wagenwielen

Wanneer een auto flink kan versnellen is een goede vertraging minstens zo belangrijk, anders komt er geheid gedonder van. En voor wie daarover twijfelt even de diameter van de geventileerde schijven die achter de voorwielen zitten: 31,6 centimeter. Dat is nota bene groter dan de maat van de lichtmetalen velgen die onder de Mini Coopers van de laatste klassieke lichting zaten in 2000. Remschijven als wagenwielen in letterlijke zin dus. De cijfers spreken voor zich en de praktijk wijkt daar niet van af. Hoewel doseren ook prima te doen is, kan je bijzonder snel van hoge snelheid tot stilstand komen.

Alles bij elkaar veel interessante technische hoogstandjes. Wat echter wel jammer is, is dat de speciale World Championship 50 uitvoering daar in technische zin niks aan toevoegt. Wat zou het mooi geweest zijn als BMW met zijn knowhow voor wat betreft



achterwielaandrijving John Cooper had geëerd voor zijn verdiensten voor de Formule 1. Nadat hij immers de motor weer achter de bestuurder plaatste waarbij achterwielaandrijving optimaal benut wordt en daarmee de grote merken op achterstand zette, werd het tot de dag van vandaag gemeengoed in de hoogste klasse van de autosport. Maar helaas dienen we wel realistisch te blijven, dus zulke aanpassingen zijn simpelweg niet haalbaar. Het had echter wel een minpunt kunnen verhelpen, want het grote probleem bij veel vermogen op de voorwielen speelt ook de JCW parten: Torque Steering. Met name in de sportmode zorgen de immense krachten op de beide voorwielen ervoor dat het stuur meer dan eens zijn eigen gang wil gaan, waardoor de bestuurder genoodzaakt is goed bij de les te blijven.

Je koopt hem er niet voor, maar het is vandaag de dag toch goed om te weten dat de rappe MINI bedachtzaam met de brandstof omspringt. Vergeleken met de Cooper S met JCW tuningskit van de vorige generatie is het vermogen dan ook niet zozeer gestegen, als wel is het verbruik teruggebracht. De fabrieksopgave is met 6,9 liter per 100 kilometer voor een dergelijk presterende auto als beschreven natuurlijk niet gek, maar de praktijk bleek er met 7,4 liter ook nog eens niet ver vanaf te liggen.



© Rijtesten.nl

Karakter

MINI kent - met zijn voorgangers meegenomen - een rijke historie die alweer 50 jaar meet. John Cooper heeft zo mogelijk een nog imposantere historie. Nu de krachten officieel onder de vleugels van BMW gebundeld zijn kan dit alleen maar mooie dingen opleveren en dat blijkt wel met de MINI John Cooper Works. De unieke World Championship 50 uitvoering maakt het alleen nog maar mooier. Alles heeft helaas wel zijn prijs en dat is bij deze MINI niet anders. De exclusieve uitvoering alleen al betekent een surplus van 13.000 euro. Daarmee komt de totaalprijs op een slordige 60.000 euro en daar kunnen we niks anders van maken dan dat ongelooflijk veel geld is voor een auto uit de compacte klasse. Elk nadeel heb zijn voordeel, want die meerprijs voor de bijzondere uitvoering kan je niet meer neertellen. Alle vijftien exemplaren die naar Nederland komen zijn reeds vergeven.



De prijs is dan een hobbeltje, maar dat neemt niet weg dat we het wel over een ongelooflijk goede sportieveling. Alle sportieve elementen zijn gewoon dik voor elkaar en dat maakt de MINI tot een auto waar je enorm veel plezier mee kan beleven. Met zijn looks zal de auto sowieso al veel mensen aanspreken, maar tel de prestaties daarbij op en je kan niet anders dan concluderen dat de MINI John Cooper Works een karaktervolle auto is. De bijzondere uitvoering maakt het er alleen nog maar beter op, naast het feit dat deze versie een goede gelegenheid geeft om nog weer eens de verdiensten van John Cooper voor de autosport te memoreren.

Plus

- + Uniek
- + Fenomenale wegligging
- + Karaktervol

Min

- Ontbreken temperatuurmeters
- Torque steering
- Zeer prijzig