



EENPEDAALSPRET



Stéphan Vermeulen © Mini

Met de i3 was BMW er behoorlijk vroeg bij op het gebied van elektrisch rijden, maar een in grote aantallen geproduceerd elektrisch model van zustermerk Mini was er nog niet. Daar moet eind dit jaar verandering in komen. Mini heeft ons laten rijden met een prototype van de Mini Electric, die in september wordt onthuld en in november in productie gaat.

Er staat een van voor tot achter in camouflagekleedij gehulde Mini drie-deurs voor ons klaar. Onder de jas gaat zeer duidelijk een Mini schuil die uiterlijk slechts in detail zal verschillen van zijn broers met verbrandingsmotoren. In september 2017 liet Mini de auto al zien als concept-car, die een duidelijke hintte naar het definitieve uiterlijk. Nu we de kans hebben het prototype aan te raken en zelfs te rijden, lopen we er uiteraard eerst even omheen. De auto krijgt een andere grille dan de benzine- en dieselversies, maar openingen in de neus blijven belangrijk voor de koeling. Als de motorkap omhoog gaat, zien we een grote, grijze afdekplaat, die er voor ons wordt afgetild zodat we een blik op de elektromotor kunnen werpen. Specificaties geeft Mini nog niet, maar “denk aan de BMW i3 94 Ah”, zo melden de mensen van het projectteam Mini Electric. Dat betekent dat we een elektromotor zien met een vermogen van 135 kW/184 pk. Het koppel

bedraagt 270 Nm. De elektromotor hangt in een frame dat van dezelfde makers komt als de frames van BMW-motorfietsen. Dankzij dit frame kan de elektrische Mini, die op zijn achterklep de aanduiding Cooper SE krijgt, heel gemakkelijk van dezelfde productieband in Oxford lopen als de versies met een verbrandingsmotor. De bevestigingspunten van het frame hebben dezelfde



▲ In september 2017 is al de Mini Electric concept-car gepresenteerd. Exact twee jaar later volgt de productieversie.

positie als de motorophangingspunten bij andere Mini's. Het accupakket met een capaciteit van 33 kWh is verwerkt in de bodem, tussen de voor- en achteras. De bak waarin de accu's rusten, zorgt er overigens wel voor dat de Electric iets hoger op de poten staat. Mini gaat dat visueel oplossen door de kunststof randen langs de wielkasten dikker te maken, zodat het nauwelijks opvalt. Wegens het accupakket in de bodem hebben bovendien de achterstoelen een dunnere zitting, iets wat bij de Countryman PHEV ook al de oplossing is om genoeg hoofdruimte achterin te bieden. Qua bagageruimte levert de Mini Electric niets in ten opzichte van de andere Mini's. Da's maar goed ook, want het ruimteaanbod hield daar al niet over.

TWEE STANDEN

Ruimte en gebruiksgemak zijn nu precies geen zaken die de kopers van een Mini op hun verlanglijstje hebben staan. Het uiter-

lijk en de rijeigenschappen, daar draait het om. Het definitieve interieur van de productieversie blijft in dit prototype verscholen onder zwart doek, al zie je duidelijk de contouren van een display bij de stuurkolom en de grote, centrale stationsklok, zoals in elke andere Mini. We krijgen uitleg over niet-afgeplakte schakelaars: naast de bekende tuimelschakelaar die de functie van startknop heeft, zit een kleiner exemplaar waarmee de mate van recuperatie bij het liften van het 'gaspedaal' wordt ingesteld. Er zijn twee standen. In de zware stand remt de auto sterk af bij liften, sterker nog dan de BMW i3 (die helaas maar één stand kent). In de lichte recuperatie-stand rolt de auto veel meer uit. Een goede beslissing, want je wint er bij het rijden in de stad veel energie mee terug. Daardoor kun je de Mini Electric met één pedaal door het verkeer loodsen. Maar op de vraag waarom Mini niet heeft gekozen voor bijvoorbeeld flippers bij het stuur om de mate van regenereren mee te bepalen, krijgen we als antwoord dat de meeste mensen daarop niet zitten te wachten. “Zoiets zit niet in het systeem van de automobilist. Die wil twee pedalen, één om te versnellen en één om te vertragen.”

Toch gebruiken wij de remflippers in de Hyundai Kona Electric wel vaak. Ze stellen je goed in staat om de auto vaart te laten verminderen zonder dat de remschijven in actie hoeven te komen. Nu zal inderdaad niet iedere automobilist zo betrokken zijn bij het rijden als wij testredacteurs, en diverse andere fabrikanten denken er net zo over als Mini. Volkswagen bijvoorbeeld. De elektrische I.D. Neo, die nog dit jaar wordt onthuld, moet het eveneens zonder remflippers stellen.

VERFIJNDE TRACTIEREGELING

Tijd om de testbaan op te gaan. We volgen een conventionele Mini Cooper S. Bij de acceleratie vanuit stilstand is het kinderlijk eenvoudig om de 2.0 turbo met 190 pk bij te houden. De enorme trekkracht van de elektrische Mini wordt verrassend goed op het natte asfalt losgelaten. De banden zijn Pirelli P Zero's, dus geen speciale eco-banden zoals de BMW i3 of de Hyundai Kona Electric die hebben. Over het rubber hoeven we ons dus geen zorgen te maken; een Mini moet altijd een Mini blijven en dus dienen hoge bochtsnelheden mogelijk te zijn. Breed en sportief rubber speelt daarbij een belangrijke rol. Slalomend knallen



▲ Uiteraard krijgt de Mini Electric, die de aanduiding Cooper SE krijgt, geen uitlaat aan de achterkant.



▲ We mochten het prototype alleen op een testbaan rijden. Het interieur is nog afgedekt.

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	elektromotor
Max. vermogen	135 kW/184 pk
Max. koppel	270 Nm
Uitstoot CO ₂	0 g/km
Actieradius	ca. 235 km
Gewicht	ca. 1.350 kilo
0-100 km/h	g.o.
Topsnelheid	g.o.
Gegevens nog niet officieel vrijgegeven.	



▲ Er is Mini alles aan gelegen de wegligging zo sportief mogelijk te houden. Ook tractie bij het accelereren speelt een belangrijke rol.

EERSTE INDRUK

- + Mini-karakter blijft
- + Grip en tractie voor een EV voortreffelijk
- Actieradius waarschijnlijk niet groot
- Behoorlijk zwaar

we nog altijd achter de Cooper S aan, een krappe bocht vol uitaccelereren is geen probleem. Door de verfijnde ingrepen van de tractieregeling gaat dat veel beter dan we gewend zijn in de elektrische voorwielaandrijvers die we nu kennen. Met de Hyundai Kona Electric spinnen de wielen bij snelheden tot 80 km/h vanwege het altijd aanwezige koppel zelfs in rechte lijn nog door, laat staan in bochten. Maar hier op de testbaan voel je hoeveel inspanningen Mini heeft geleverd om *torque steer* tegen te gaan en om de elektrische Mini maar vooral als een echte Mini te laten aanvoelen. En die regeneratie bij het remmen? Op een circuit als dit, of knallend van hairpin naar hairpin in de bergen, brengt de zware regeneratiestand uitkomst, kunnen we ons zo voorstellen. Dan kun je echt bijna alles met één pedaal doen; de rem heb je dan vrijwel niet meer nodig. De Mini vertraagt bij het liften van het gaspedaal al zo sterk – de remlichten gaan dan overigens ook al aan – dat bijremmen nauwelijks nodig zal zijn. Maximale pret met maar één pedaal!

1.350 KILO

Qua oplaadmogelijkheden zal de Mini Electric, zoals de Nederlandse organisatie het model officieel noemt, eveneens overeenkomen met de BMW i3 94Ah. Dat betekent dat de Mini met maximaal 50 kW aan de snellader kan. Bij het laden met 7,4 kW bedraagt de laadtijd van leeg naar vol zo'n vijf uur, maar ook daarvoor volgen de gegevens pas rond de officiële onthulling op de IAA, die in september in Frankfurt plaatsvindt. De actieradius schatten we voorlopig in op iets meer dan 230 kilometer. Daarbij gaan we weer uit van de BMW i3 met dezelfde motor. Bovendien nemen we in ogen-schouw dat de Mini een stuk zwaarder is: hij brengt rond de 1.350 kilo op de schaal en dat is een kleine 100 kg meer dan de uit lichte materialen opgetrokken i3 weegt. Evengoed moet een sprint naar 100 km/h in pakweg zeven seconden tot de mogelijkheden behoren. Dat 'Cooper S' in de aanduiding moet hij natuurlijk wel warmaken. Topsnelheid? Die zal niet hoog liggen, maar veel belangrijker is natuurlijk het rijgedag. En dat het daarmee wel goed lijkt te zitten, concluderen we met een gerust hart na deze korte kennismaking met het prototype. Want de grip en tractie en het aan-uit-karakter van de elektrische aandrijflijn beloven alvast veel pret. **M**