



rentie, terwijl ze met de i3 toch echt tot de pioniers behoorden. Zo kun je maximaal met 50 kW snelladen, terwijl we steeds meer (ook betaalbare) EV's zien met de dubbele laadsnelheid daarvan. De in twee standen in te stellen regeneratie is weliswaar een vooruitgang ten opzichte van de i3, maar bediening vanaf het stuur of een slimme modus die gebruikmaakt van informatie uit de navigatie of radarsystemen ontbreekt. Daar staat tegenover dat de Mini net als de i3 en de nieuwe Leaf volledig tot stilstand kan komen zonder dat je het rempedaal hoeft aan te raken, wat mij betreft fijner dan systemen die het kruipen van een conventionele automaat imiteren.

Door het onder de bodem weggevoerde accupakket staat de Mini tussen de een en twee centimeter hoger op zijn pootjes, maar andere bumpers en iets bredere spatbordranden weten dat goed te maskeren. De camouflage kan daarentegen maar moeilijk verhullen dat de elektrische Mini qua uiterlijk weinig anders zal zijn ten opzichte van een exemplaar met verbrandingsmotor. Voor de dichte grille en vermoedelijk ook het wieldesign zal de Mini Electric Concept uit september 2017 een goede graadmeter zijn. Om verwarring met de plug-in



hybride Countryman Cooper S E te voorkomen gaat de Nederlandse importeur de auto in de markt zetten als Mini Electric. Duidelijk voor de gewone consument wellicht, maar autoliefhebbers worden toch vooral geprikkeld door

dat 'Cooper S' in de naam van deze stekker-Mini. De productie start in november in Oxford, al zou een brexit zomaar kunnen betekenen dat ze in Born van de band gaan rollen. Rond de jaarwisseling staan ze in de showroom.

TEKST JESSE KRAAL

Hot hatch met stekker

Van een nieuwe Mini Cooper S worden we blij, maar is dat ook het geval als er een 'E' achter staat en de 2.0-turbomotor is vervangen door een elektromotor?

MET EEN BREDE GRIJNS jaag ik de gecamoufleerde Mini over het voormalige militaire vliegveld waar BMW nu haar Driving Academy bestiert. Het regent en de betonplaten waarop een deel van het parcours is uitgezet glimmen je tegemoet. Niet bepaald het terrein waar een elektrische auto met smalle ecobandjes excelleert, maar dit is dan ook geen gewone elektrische auto. Dit is de Mini Cooper SE, of in elk geval de auto die voor 99 procent in september op de IAA gepresenteerd gaat worden als die Mini Cooper SE. Geen auto die alles op alles zet om elke meter *range* uit het accupakket te wringen, maar die vooral het rijgenot moet bieden waar Mini's om bekendstaan. En dat is gelukt.

Qua techniek is de Cooper SE weinig vernieuwend en wordt er onderhuids veel gedeeld met de BMW i3. Officieel wil Mini op dit moment alleen kwijt dat het vermogen net als in die i3S 184 pk bedraagt, maar met een glimlach wordt daaraan toegevoegd dat we voor de prestaties van het accupakket gerust eens naar de BMW i3 94Ah kunnen kijken. Reken dus op een

capaciteit van circa 30 kWh en een actieradius die in de praktijk aan de goede kant van de 200 kilometer zal liggen. Niet bepaald baanbrekend, maar volgens de fabrikant genoeg voor de gemiddelde Mini-rijder. Qua koppel zal de Cooper SE met 270 Nm nauwelijks onderdoen voor de gewone Cooper S met 280 Nm, vooral omdat alle newtonmeters al vanaf stilstand beschikbaar zijn en van schakelmomenten geen sprake is. Daarentegen moet de elektrische Mini wel zo'n 150 kilo extra in beweging brengen, al heeft Mini dat goed weten te camoufleren.

Bij elektrische auto's voel je doorgaans goed hoe in bochten het gewicht van het accupakket extra druk uitoefent op het buitenste wiel, maar Mini heeft dit met een zeer laag zwaartepunt en stugge veren prima weten te maskeren. Zelfs

in een snelle slalom blijft de koets mooi vlak liggen en volgen de voorwielen gedwee het spoor dat je voor ze in gedachten hebt. De besturing is zoals we die kennen van Mini, direct en met voldoende gevoel. Je mist natuurlijk die lekkere roffel van de tweeliter turbomotor uit de Cooper S, maar de SE is wel altijd bij de les. Je hoeft je niet druk te maken over het optimale toerengebied, na de apex kan het 'gas' erop en is de reactie altijd even gretig. Een keurig afgestelde tractiecontrole voorkomt zelfs op dit natte asfalt praktisch elke vorm van wielspin zonder dat je continu het idee hebt door de software te worden betutteld.

Toch kunnen de rijkwaliteiten niet helemaal maskeren dat Mini en daarmee BMW op sommige aspecten wat achterloopt bij de concur-

'Mini zet niet alles op alles om elke meter range uit het accupakket te wringen'



Mini Cooper SE

prijs	n.n.b.
topsnelheid	n.n.b.
acceler. 0-100	n.n.b.
gem. verbruik	n.n.b.
actieradius	ca. 250 km (WLTP)
motor	elektromotor, voorwielaandrijving
max. vermogen	184 pk (135 kW)
max. koppel	270 Nm
massa leeg	ca. 1350 kg

- rijdt, stuurt en voelt als een rappe Mini aan, vertrouwde uitstraling
- geen baanbrekende techniek, beperkte actieradius, maximaal 50 kW snelladen

Voorlopige conclusie

Niet de beste elektrische auto onder de 50 mille, daarvoor is de range te beperkt en laadsnelheid niet hoog genoeg, maar wel de leukste. De elektrische hot hatch is een feit!

★★★★ Alle gegevens zijn fabrieksgegevens



Zo opvallend als de Electric Concept uit 2017 (boven) wordt de serievorsie niet, alleen de dichte grille en de wielen lijken het productiestadium te halen.