

Test

Uživaška neracionalnost

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič
Lahko preskočite nekaj strani in na zadnji strani testa poiščete ceno ter se odločite, da boste zaradi nižjega pritiska test rajši bojkotirali. Lahko pa si preberete, koliko se Miniju poznajo dodatni centimetri. Je kombi še gokart?

► Primerjava s klasičnim (sodobnim) Minijem je neizbežna, zlasti ker si Clubman z njim deli tudi videz prednjega dela. Če se osredotočimo na različico Cooper S (zaradi drugačnih odbijačev so merske razlike preostalih različic nekoliko, a vseeno ne bistveno, drugače), so stvari take: Clubman je daljši

za 244 milimetrov, je enako širok, v višino je kombija več za 19 milimetrov, med osema pa je za 80 milimetrov več prostora. Logično je, da pri skoraj štirimetrskem kombiju najprej pomislimo na več prostora in (nekoliko) slabšo vodljivost. Prvo drži kot pribito, glede slabše vodljivosti pa moramo govoriti s pridržkom. Širša medosna razdalja je prinesla še največ dodatnega prostora na zadnji klopi, na kateri se lahko, če seveda spredaj ne sedita dolgina, (končno) udobno počutita tudi dva povprečno visoka odrasla, ki jima ni treba skrbiti za zdravje kolen in glav.

Dostop do zadnje klopi je pri Clubmanu lažji kot pri običajnem Miniju. Na desni strani so poleg sovoznikovih vrat še majhna vratca, ki se v slogu Mazde RX-8 odpirajo v nasprotni smeri in zadnjim(a) potnikom(a) zagotavljajo udobnejše vstopanje. Vratca se

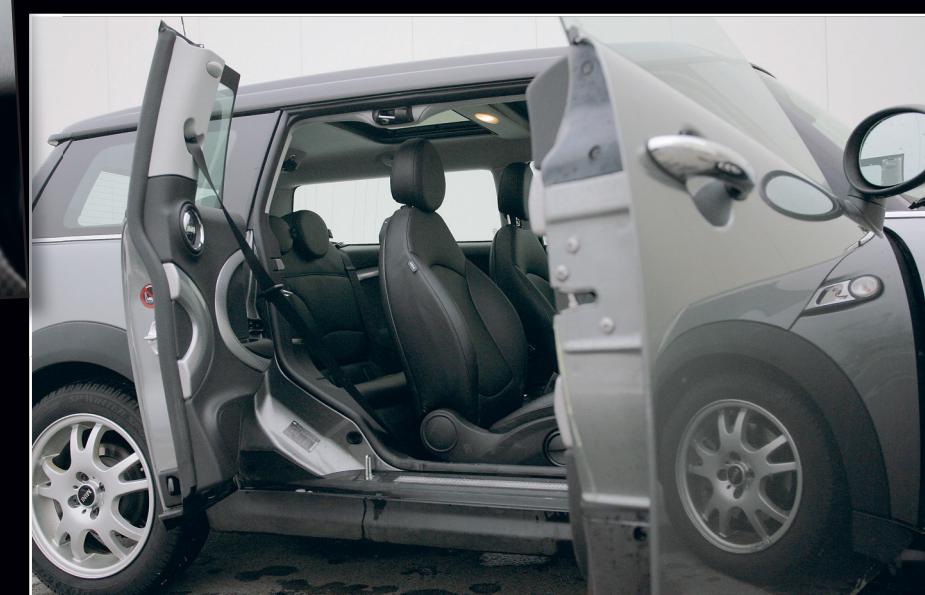
odpirajo samo iz notranjosti. S tem se nam, kontinentalnim Evropejcem ni bilo težko sprizgnitni, saj lahko zaradi vrat na desni naši otroci skačejo iz avtomobila le na pločnik, in ne tudi na cesto. Drugače pa je to v Veliki Britaniji in drugih državah, kjer vozijo po levu. Da, Mini Clubman ima dvojna vrata samo na desni strani, in da je za Otočane še slabše, mora voznik, da omogoči potnikom udoben izstop, stopiti še iz vozila, saj so dvojna vrata na njegovi strani, za odpiranje drugih vrat pa je treba odpreti prednja ...

Seveda lahko potniki z zadnje klopi še vedno vstopajo in izstopajo na tisti strani, kjer so samo ena vrata, a tam je to početje precej neudobno, saj je odprtina zaradi B-stebrička in le enih vrat manjša. Škoda, da v Münchenu niso blagoslovili dvojnih vrat še na drugem boku. Zaradi široke odprtine, ki

“Če bi radi koga navdušili, mu pokazite, kako se odpirajo vrata.”



| Mini Clubman Cooper S



Test



imata tri vzglavnike in tri varnostne pasove), se prostornina poveča na radodarnejših 930 litrov, kar pa je še vedno precej manj v primerjavi s tekmcem, kot so Škoda Fabia Combi, Renault Clio Grandtour in Peugeot 207 SW (njegova različica RC ima celo enak motor kot Cooper S). Prostornost je relativna in ob prvem odpiranju krilnih vrat (plinska blažilnika, najprej se odpre desno, potem levo krilo) prtljažnika, ki je retro spominek na Travellerja, starega Clubmana in Countrymana, ne veš, ali bi se jokal ali smejal. Sploh če imas v mislih prostornino prtljažnikov prej omenjenih konkurentov (mimogrede, za Clubmanovo ceno dobite dva zelo dobro opremljena in zgledno motorizirana tekmeča in še vam ostanejo evri za dopust). Da, prostora ni veliko, kvečemu za največji kovček (kot je naš testni) letalski kovček in torbo, pod polico dvojega dna prtljažnika (za doplačilo) pa gre še obvezna oprema, kak notesnik in šop revij. In to je vse. A ker je več kot v krašem Miniju, tudi nekaj šteje. Brez police, ki poskrbi za dvojno dno, nastane pri podprtih zadnjih sedežih Clubman stopnica, z vgrajeno polico pa je dom ravno.

Mini je posebnež, Clubman pa je njegova prostornejsa nadgradnja, ki povečuje izbiro, nudi več prostora (o utesnjnosti prednjih sedežev že prej ni bilo govora) in še vedno stavi na čustva bogatih kupcev. Le poglejte njegovo obliko. Tako je grd, da je že kar prikupen, se vam ne zdi?

Podaljševanje je poleg prostornosti prineslo še druge spremembe. Za zadnjimi kolesi je daljši previs, zadek je težji, spremembe, pri katerih gre sicer bolj za nastavitev, pa so tudi pri podvozu. Ker je bil testni Clubman Cooper S obut v 16-palčne zimske gume (lani preizkušeni Cooper S je imel nizkopresečne 17-palčne letne), je bila vožnja z njim udobnejša, čeprav je tudi njegovo podvozje trdo. Trdota lahko postane nadležna le po nekajkilometrski vožnji po zelo slabih cesti, sicer pa je Clubman v tej različici povsem vsakodnevno uporaben avtomobil. Užitek v vožnji je povsem primerljiv s tistim v kombilimuzini, zaradi večje mase, večje dolžine, daljšega medosja itd. pa lahko govorimo tudi o razlikah. Clubmanov obračalni krog je daljši za 0,3 metra, in čeprav je kombi izgubil nekaj agilnosti, je še vedno eden izmed redkih v razredu, s katerim se lahko zapelje z golj za zabavo. Je avtomobil, ki lahko še tako slab dan spremeni v čudovitega. Več ko je ovinkov, večji je nasmej. Tudi Clubman je igrača za odrasle, saj je vse, kot bi bilo ustvarjeno za voznika, ki od avtomobila zahteva le najboljše. Volan je kljub električnemu servu odličen, zaradi pohlevnosti in natančnosti je odlična tudi ročica šeststopenjskega menjalnika, prestavnina razmerja so kratka, motor pa je hvaljen že v P207 RC in Mini

Cooperju S je odziven, uslužen že pri nizkih vrtljajih in v vsaki prestavi se rad zavrti do rdečega polja (6.500/min). Prehitevanja so macji kaselj, zmotijo le nemirnost (tresljaji) v mirnem teku njegova glasnost (izrazito v mrzlih jutrih) in hrupnost pri višjih vrtljajih. Zadnje se zaradi kratkega menjalnika pozna na avtocestah, saj je pri 160 km/h, ko merilnik vrtljajev kaže okoli 4.000/min, treba povečati glasnost dobrega radija (ali nastaviti samodejno povečevanje v izbirnih). Zaradi motorja, ki je pripravljen na delo že pri nizkih vrtljajih, je šesta prestava uporabna že od kakih 60 kilometrov na uro (okoli 1.400/min) pa vse do hitrosti več kot 200 km/h, ki jo dosežemo hitro in mirno. Zaradi ugodnega navora lahko pri pretikanju tudi lenaritev in na avtocesti povsem pozabite na prvih pet prestav. Clubman na asfaltu odlično leži, je varno podkrmelan, njegovo obnašanje povsem predvidljivo, pot pa posledično silno zabavna. Edino pri hitri vožnji skozi ovinke v klanec se lahko pogonski kolesi pri pospeševanju iz počasnih ovinkov (tudi zaradi večje mase zadnika) na drseči podlagi kmalu zavrtita v prazno (doplačilo zapore diferenciala je kar smiseln, če se nameravate lotevati takih podvigov). Lahko pa nimate dirkaških ambicij in se peljete čisto spodobno v peti prestavi pri 1.400–1.500 vrtljajih in 50 kilometrih na uro. In če vas prime (verjemite, prej ali slej vas bo!), da bi pri tabli, ki označuje konec naselja, pohodili stopalko za plin, to le storite – a ker se bo čreda pod motornim pokrovom hitro zganila, boste morali kmalu zavirati. Tudi zavore zaslužijo pohvalo.

Notranjost spominja na fisto v kombilimuzinskem Miniju, zato ji ne bomo posvetili preveč besed, saj smo jo opisali že pri prejšnjih Minijih. Velik merilnik na sredini je slaboberljiv, na srečo je pod merilnikom vrtljajev digitalni izpis hitrosti. Sedi se odlično, na sedežih je odveč le usnje (pri hitrejši vožnji drsečel), všečna so 'letalska' stikalna, v uporabniškem vmesniku (6,5-palčni zaslon ni občutljiv za dotik) pa je mogoče nastavljati vse, od zaklepjanja, delovanja luči, zaslona ...). Clubman ima tudi BMW-jev sistem Start-Stop (preizkušen in opisan že pri testu Enice), ki v križiščih ugasne motor in ga



"Voznika, ki je Minija kupil zaradi zabave, sicer ne zanima stanje na zadnjih sedežih, a naj vseeno povemo, da je zaradi dodatnih centimetrov sedenje zadaj povsem humano."

ponovno vklopi, ko pritisnete na sklopko, ter tako skrbi za varčnejšo vožnjo. Ta sistem, poleg njega ima Clubman še regeneracijo zavorne energije in druge 'prijeme' Efficient Dynamicsa (svetovalec za izbiro prestave), pa za delovanje potrebuje temperaturo nad tremi stopinjam Celzija, zato nam ga v mrzlem obdobju, ko smo testirali Clubmana, ni uspelo preizkusiti. Seveda pa ga je tako kot dinamični sistem stabilnosti mogoče izklopiti. Clubman ima tudi dobrodošlo pomoč za speljevanje v klanec.

Mini Clubman je v osnovi od Minija dražji za okoli 2.200 evrov. Dodajte še kopico denarja za 'nujno' dodatno opremo (odlagalni paket, meglek, ksenonske luči, klimatska naprava, potovalni računalnik, kovinska barva, električno pomicna steklena streha, usnje, tempomat, boljši radio) in že ste pri znesku več kot 30 tisoč evrov. Rezervirano za redke kupce. ◀◀

Ocena

Zunanjost (15)	11	Privalčnost ne pomeni vedno lepotnih idealov. Kakovost izdelave bi bila lahko boljša.
Notranjost (140)	102	Vč točk predvsem zaradi prostornosti za zadnja potnika. Tudi prtljažnik je sprejemljivejši dimenziji, a je za ta razred še vedno premajhen.
Motor, menjalnik (40)	40	Odličnost pogonskega sklopa. Le na avtocesti zna biti šesta prestava preglašena.
Vozne lastnosti (95)	89	Dodatni centimetri in kilogrami se ne pozajmo toliko, da ne bi mogli zapisati, da je tudi Clubman Cooper S v vrhunski formi.
Zmogljivosti (35)	27	Prozrost, navor, 'konji', veselje do dela. Vzor!
Varnost (45)	42	Odlične zavore, zanesljiva lega in informativen volan. Za vsak primer še: štiri varnostne blazine, dve varnostni zaveti, sidrišča Isofix ...
Gospodarnost (50)	26	Je še dražji od kombilimuzine, kar je povsem logično. Poraba je lahko tudi zmerna.
Skupaj	337	Odločitev, katerega Minija, je zdaj še težja, a če je denar in če zajemate življenje z veliko zlico, nakupa Clubmana CS ne boste obzalovali. Če evrov ni, ga rajsiti niti ne preizkusite. Tako vsaj ne boste vedeli, kaj zamujate.

OCENA **avto magazin** 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Tehnični podatki

CENA: (BMW Slovenija, d. o. o.)

Osnovni model: 25.350 EUR

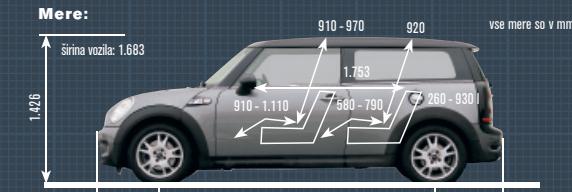
Testno vozilo: 32.292 EUR

Moc: 128 kW (174 KM)

Pospesek: 8,6 s

Največja hitrost: 225 km/h

Povpr. poraba: 9,3 l/100 km



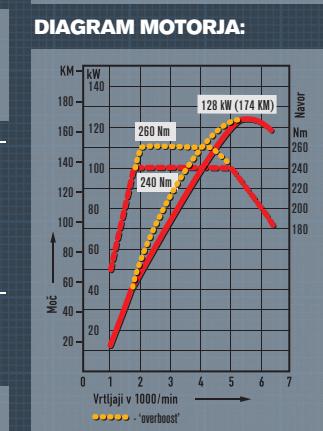
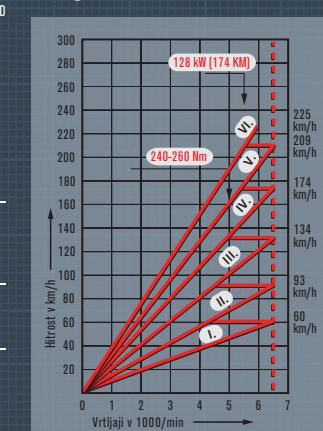
I Mini Clubman Cooper S

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vlajni - 4-taktni
- vrstni - bencinski s prisilnim polnjenjem - nameščen spredaj vzdolzno - globina prostornina

1.598 cm³ - največja moč 128 kW (174 KM) pri 5.500/min - največji navor 240–260 Nm pri 1.600–5.000/min. **Prenos moći:** motor poganja prednji kolesi
- 6-stopenjski ročni menjalnik
- gume 175/60/R 16 H Dunlop SP Winter Sport 3D M+S, **Voz in obese:** kombi - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna prema, prečna vodila, vijačni vznemiti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdn krog 11 m - posoda za gorivo 50 l. **Mase:** prazno vozilo 1.205 kg - dovoljena skupna masa 1.690 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 224 km/h - pospešek 0–100 km/h 7,6 s - poraba goriva (ECE) 8,0/5,3/6,3 l/100 km.

DIAGRAM MENJALNIKA:



Napake med testom

brez napak

Hvalimo in grajamo

- ▲ prostornina (potnik) ▲ prepoznavnost in igrivost zunanjine podobe
- ▲ motor ▲ menjalnik ▲ zavore ▲ vodljivost
- ▼ cena ▼ ni merilnika temperature hladilne tekočine ▼ slabše čitljiv merilnik hitrosti ▼ (še vedno) majhen prtljažnik ▼ malo serijske opreme ▼ hrupnost motorja (avtocesta)