

TO JE to!

Branje priporočam vsem ljubiteljem pravih športnih avtomobilov in športne vožnje in tudi vsem tistim, ki to niso, da bi morda spoznali, kaj zamujajo.

► Obstajajo tudi takšni, ki še vedno ne morejo preboleti tega, da je zdajšnji Mini tako velik, čeprav je naslednik nekoč (točneje: leta 1959 predstavljenega) zares majhnega Minija. To so večinoma tisti, ki so tega imeli in v njem uživali.

Zdaj je Mini dolg 3,7 metra in je verjetno edini tako velik avtomobil, ki je zaradi zunanje širine (slabega 1,7 metra) tudi znotraj skoraj razkošno širok, a tudi prav nesramno kratek. Takšen ni le zaradi zunanjih mer, ampak tudi zato, ker so njegovi tehnični oblikovalci dali osnovni poudarek vozniku. Tudi veliki se bodo v njem dobro počutili.

Poglavje o le 160-litrskem prtljažniku velja preskočiti, pa tudi o (predvsem zunanji) prenovi ni dosti povedati. Menda se ta še najbolj opazi na zadnjih, nekoliko širših lučeh. Gotovo pa ni slabo vsaj na kratko ponoviti, kako drugačen od drugih je Mini znotraj. Na sredinski konzoli in na stropu so preklopna stikala starinskega videza, a zato nič manj ergonomska kot sodobne izvedbe, gumb za izklop stabilizacijske elektronike se skriva za prestavno ročico, vrsta stvari pa ni oblikovana le v spomin na originalni model, ampak na splošno v smislu drugačnosti. Tako nič ne moti, da je avdiosistem razdeljen na del, ki je v merilniku hitrosti, in na del, ki je pod njim. Malo bolj motita čedni mrežici na hrbtu sedežev, ki sta zaradi majhnosti oziroma



"S Cooperjem S greš, da se pelješ,
ne da kam prideš."



I Mini Cooper S

**PRENESI
OZADJE**

plitkosti skoraj neuporabni, ali pa kljuki za odpiranje vrat, ki 'morata' biti polkrožni, čeprav ju je zato nekoliko nerodno uporabljati. Ostaja tudi ogromen merilnik hitrosti na sredini armaturne plošče, čeprav to ni nikakršen ergonomski dosežek, je le ponovitev iz starega Minija, ki je imel merilnik hitrosti tam preprosto zato, ker so s tem olajšali konstrukcijo, montažo in ceno proizvodnje za levi in desni volan. Na tem zdaj tako velikem merilniku je ločljivost sicer odlična (velik razmik med posameznimi številkami), a ker je treba za odčitavanje

informacij z njega najprej obrniti pogled, potem pa ga še izostriti (če izvzamem poševnost pogleda), je zadeva dokaj neuporabna, vselej ko voznik izkorišča mehaniko. Dobri Nemci so seveda mislili tudi na to in ponudili možnost, da si hitrost v digitalni obliki prikličete na enega od dveh zaslonov v merilniku vrtljajev, ki pa je povsem v sredini za volanskim obročem.

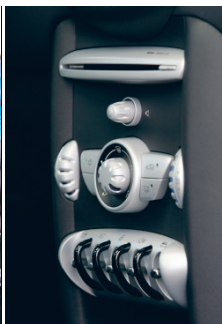
Vse opisano so bolj dejstva kot graja, saj je v splošnem počutje v Miniju (vsaj na sprednjih sedežih) prav prijetno. K temu pripomorejo tudi diskretna nočna osvetlitev

notranjosti, ki je lahko modra, rdeča ali (v nekaj korakih) nekaj vmes, dobra prava notranja osvetlitev (vključno k nogam), v celoti bogata oprema (čeprav je klimatska naprava ročna in v vročini nekoliko slabotna), dvojna sončna streha (zadnja je le dvizna, prednja pa tudi nazaj pomična), senčnik nad voznikovimi vrati in opozorilna naprava za neprijeten varnostni pas s prijetno melodijo. Malce upamo, da odpadanje plastike izpod volanskega droga ni serijsko, da se mreža pod sončnima strehama v drugih Minijih lahko tudi do konca zapre in tako





“Ostaja tudi ogromen merilnik hitrosti na sredini armaturne plošče, čeprav to ni nikakršen ergonomski dosežek.”



volanskega obroča: ni slab, ni pa najboljši glede oprijemljivosti in velikosti, ker menimo, da je tole pač športni avtomobil. Glede stopalke nimamo pripomb, ‘klik’ v prvo prestavo in gremo.

Če malce ostanemo pri menjalniku: boljšega ročnega že dolgo nismo preskusili, če smo ga sploh kdaj. Prestavna razmerja so odlično izračunana, rokovanje pa je vrhun-

ska – gibi so kratki in natančni, z vrhunsko povratno informacijo o vklopu, predvsem pa enako deluje tudi v najbolj neugodnih trenutkih, na primer pri polnem plinu v ostrem ovinku, ko iz prve v drugo pretikate pri 6.500 vrtljajih v minuti. Le redki to zmorejo. V času testa smo se pogosto spraševali, zakaj takšnega ročnega menjalnika, vsaj glede rokovanja, nimajo tudi Beemveji.

ne ropota na luknjah ter da skoraj centimetrške razlike v karoserijskih spojih pod motornim pokrovom niso takšne na vsakem Miniju. Ali pa so preprosto krivi Angleži, ki reč sestavljajo.

»OK, chaps, time to ride!« Mini je eden redkih avtomobilov, v katerem lahko zares sedi skoraj pri tleh, in eden mnogih, pri katerem se varnostni pas pogosto zatakne v špranjo med sedežem in vrati, ko si ga zape njate. Vendar nič ne de. S ključem za zagon se utegnate zмести, ker ga je treba vodoravno vtakniti v režo ob volanskem obroču, a ravno v nasprotni smeri, kot bi rekla logika. Ampak nič hudega. Poleg njega je pametni gumb za zagon, pri čemer ‘pametni’ pomeni, da zadostuje le kratek pritisk nanj, pa potem pamet sama uravnava, kako dolgo naj se vrtil zaganjalnik. Kul. Oprimate se





„»OK, chaps,
time to ride!«”



Zvok motorja je sicer lep in športen, a v poplavi tuningov vseh vrst ne izstopa. In potem speljete. Skoraj 130-kilovatna naprava za proizvodnjo moči, ki se sicer šopiri tudi v Peugeotu 207 RC, ne pušča dvomov: nikakršnega zadržka nima speljevati hitro in odločno. Odločnost motorja se zvezno nadaljuje vse do kakih 5.500 motornih vrtljajev, potem



pa prav počasi upade. Pokritost šeststopenjskega menjalnika je odlična, tako da sta skoraj vedno na voljo dve prestavi, kjer bo stroj odlično vlekel.

Doživljanje vožnje je posebej pri (tem) Miniju neposredno povezano s postavitvijo koles (gledano iz tlorisa skoraj v kvadrat) in z odličnim, brezkompromisno neposrednim in natančnim volanom. Ni ga dovolj ostrega ovinka, v katerem z Minijem ne bi doživljali skoraj dirkaških užitkov, in ni ga dovolj

“Obstajajo tudi takšni, ki še vedno ne morejo preboleti tega, da je zdajšnji Mini tako velik.”

dolgega ovinka, v katerem se pri hitrosti do 225 kilometrov na uro, kolikor zagotavlja tovarna, upravljanje ne bi zdelo povsem nadzorovano. Popoln nadzor, vrhunske zmogljivosti, vključno z navorom tega turbomotor-

ja. Prestave si sledijo kot pri motociklu za motokros, se pravi, da vrtljaji pri priganjanju ne padejo prav dosti, in ko v četrti prestavi motor doseže 6500 vrtljajev v minuti, kaže merilnik hitrosti 185 kilometrov na uro. V peti prestavi pri istih vrtljajih to pomeni 227 kilometrov na uro in potem tudi šesta prestava še ni rekla končne besede. Šele če se vzpenjate v kak strmejši avtocestni klanec, se bo motor malce zadihal, ampak pri znanih vzponih se to zgodi šele v peti prestavi! Potem ko postaja zadeva vse bolj rutina, pa se hitro utrjeje vprašanje: je nujno, da ima Cooper S usnje na sedežih (ki je res zlahtno, a za športno vožnjo nepotrebno ali celo nezaželeno), in kje so merilniki, ki bi kaj več povedali o delovanju motorja – merilniki za temperaturo hladilne tekočine in motornega olja, za tlak v turbini ...?

S tem Minijem se še posebej nesmiselno zdi vprašanje ‘kam se ti pa mudi’, saj čas sploh ni pomemben. Pomembno je ‘kako’. Ta Mini je preprosto rečeno igrača za uživanje na vsakršni cesti, ravni ali (še raje) zaviti, počasni ali hitri, z vzponi in s spusti ali brez teh. S Cooperjem S greš, da se pelješ, ne da kam prideš. Prej omenjena rutina postavi še eno vprašanje: le zakaj mora biti lega tako odlična, saj ne dopušča skoraj nikakršnega igranja s karoserijo? Šele ob odvzetem plinu v zelo hitrem ovinku zadek pokaže prav rahlo, skoraj nezaznavno težnjo, da bi ušel naprej. Nič pretresljivega. In kar je morda najbolj nepričakovano: Mini prav nikoli ne pokaže slabosti s stabil-



nostjo, niti na kolesnicah, niti v vetru, niti pri največji hitrosti.

Tašče pa le ne silite, da se pelje z vami. Najprej bo hudič, ko bo lezla na zadnjo klop, potem bo še večji hudič, ko ji boste stisnili kolena, in na koncu bo cel pekel in ogenj v strehi, ko bo nehote šela kamenčke in luknje pod kolesi.

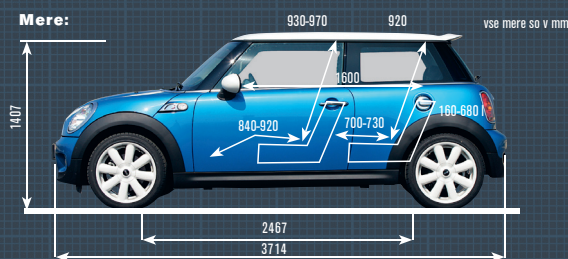
Ali povedano na kratko: to je to! Cooper S, ena najboljših naprav za uživanje na štirih kolesih. **KK**

Tehnični podatki

I Mini Cooper S

CENA: (BMW Group Slovenija)
Osnovni model: 23.150 EUR
Testno vozilo: 26.213 EUR

Moč: 128 kW (174 KM)
Pospšek: 7,9
Največja hitrost: 225 km/h
Povpr. poraba: 12,2



NAŠE MERITVE

(T=6 °C / p=1021 mbar / rel. vl.: 56 % / Gume: 205/45 R 17 V (Dunlop SP Sport 01 DSST) / Stanje km števca: 1.484 km)

Vozne lastnosti

Pospški	s
0-100 km/h:	7,9
402 m z mesta:	15,6
	(150 km/h)
1000 m z mesta:	28,1
	(192 km/h)

Prožnost

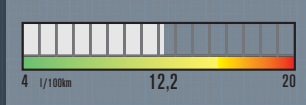
50-90 km/h (IV./V.):	5,9/7,8
80-120 km/h (V./VI.):	7,4/8,9

Največja hitrost

225 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	9,7
največje povprečje	13,0
skupno testno povprečje	12,2

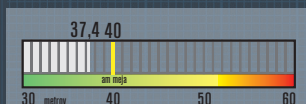


Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	60 60 58 58
90 km/h	66 64 62 62
130 km/h	72 70 69 68
Prosti tek	36

Zavorna pot

od 100 km/h:	37,4
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- odpadanje plastike pod volanskim drogom

DIAGRAM MENJALNIKA:

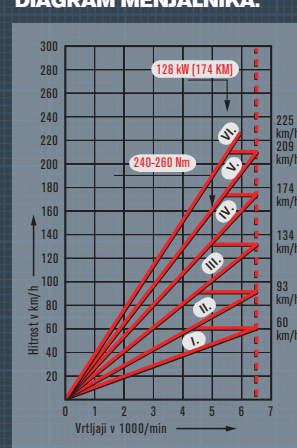
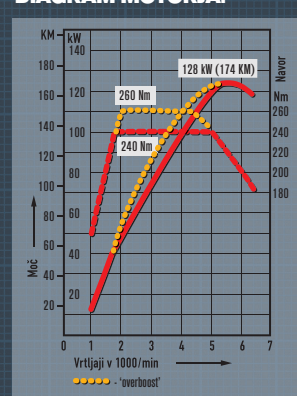


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊😊
 Hm. Je mogoče podeliti šest smeškov? Ne, a ne? OK, potem pa pet. Razlaga je v glavnem tekstu. Takole za lažjo dušo pa še en 😊

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski z mehanskim polnilnikom - gibna prostornina 1.598 cm³ - največja moč 128 kW (174 KM) pri 5.500/min - največji navor 240-260 Nm pri 1.700-4.500/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 R 17 V (Dunlop SP Sport 01 DSST) **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10,7 m - posoda za gorivo 50 l. **Mase:** prazno vozilo 1.130 kg - dovoljena skupna masa 1.580 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,1 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,7/6,9 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 1 × nahrbtnik (20 l);
 1 × kovček (68,5 l)



Ocena

Zunanost (15)	12	Še vedno, tudi po šestih letih (ali po 48, kakor hočete), prikupen. Ampak površno sestavljen.
Notranjost (140)	95	Odlična za prednja potnika, izjemno tesen zadaj. Velik merilnik hitrosti je bolj za okras. Odpada plastika ob volanskem drogu.
Motor, menjalnik (40)	40	Pogonska tehnika brez pripomb, še več: odlična je. Motorju edinole malce 'zmanjka' v zgornjem območju vrtljajev.
Vozne lastnosti (95)	89	Lega na cesti je vzor za automobile, ki jih je mogoče registrirati. Res pa je, da na drugi strani precej trpi udobje.
Zmogljivosti (35)	27	Bistveno boljši motor kot v prejšnjem Cooperju S daje tudi boljše cestne zmogljivosti. Posebej prožnost.
Varnost (45)	42	Popoln paket pasivne in aktivne varnosti, predvsem pa vrhunske zavore, tudi po daljšem trpinčenju.
Gospodarnost (50)	27	Poraba ob močnem priganjanju sploh ni velika. Je pa Mini precej draga igračka, a z majhno izgubo vrednosti.
Skupaj	332	Kot rečeno: igračka. Lahko jo seveda uporabljate za vsakdanje potrebe, če zmorete dopustiti dokaj neudobno vzmetenje in skoraj neuporaben zadnji del avtomobila. Če to ni težava, potem je Cooper S najboljši dirkalnik, ki ga lahko registrirate.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ volan
- ▲ menjalnik
- ▲ motor (navor!)
- ▲ lega na cesti
- ▲ stabilnost
- ▲ notranja širina
- ▲ počutje na prednjih sedežih
- ▲ položaj za volanom
- ▼ prostornost zadaj
- ▼ prtljažnik
- ▼ spoji motornega pokrova
- ▼ odpadanje notranje plastike
- ▼ manjkajo merilniki (športni avtomobil)
- ▼ ropotanje okvira senčnikov sončne strehe
- ▼ slabotna klimatska naprava
- ▼ prevelik in ne športno prijemljiv volanski obroč