

SSSSSSSS...

... kot ssssstrup v majhnih sssstekleničkah. Morda ne veste, a nekaj je gotovo. Prav vsaka stvar, dozirana v prevelikih količinah, je lahko strupena ali vsaj škodljiva, in obratno, če je dozirana v ravno pravih odmerkih, deluje zdravilno in blagodejno. Točno to velja tudi za Minija Cooperja S, katerega majhnost predstavlja stekleničko, njegova tehnična zasnova pa »strup«.

Besedilo Peter Humar Foto Saša Kapetanovič



Sredinski merilnik hitrosti je sicer pregleden, a moti njegova centralna namestitvev zunaj voznikovega zornega kota.



In kaj natančno je tako zelo strupenega v Esu?

Strup, ki je za številne avtomobilske navdušence zdravilo za dušo in telo. Res je, to je avtomobil, iz katerega bo vsakdo na cilju izstopil kot prerojen in pripravljen na nove življenjske izzive. In kaj natančno je tako strupenega v Esu? No, če smo čisto odkriti, vse! Motor, podvozje, menjalnik, volan, zavore, skratka vse, kar ima vsaj najmanjšo povezavo s tehnično zasnovo vozila.

Motor s kompresorjem

Od tehnične odličnosti Cooperja S je nekaj vihanja nosu v redakciji povzročil le pogonski strojček. Od slednjega je namreč vsak posameznik pričakoval več, kot je dejansko dobil. Ne razumite narobe, motorček svoje

No, če smo čisto odkriti, vse! Motor, podvozje, menjalnik, volan, zavore, skratka vse.

delo opravlja zelo dobro, le pričakovanja so bila morda rahlo prevelika. Tako slednji potrebuje zaradi začetne neprožnosti nekaj več plina pri splevanju v klanec, a vsak uporabnik bo od tu naprej zagotovo več kot zadovoljen z Esom. Tik nad vrtljaji prostega teka začne namreč motorju pomagati puhalo. Ta z naraščanjem vrtljajev motorja pridobiva več in več sape, ki se seveda odraža v ravno tako naraščajočem toku moči in navora. Slednjega motor doseže pri 4000 vrtljajih motorne gredi, kar opazite tudi na cesti, saj postane motor takrat še bolj poskočen. Nadaljnje pospeševanje ustavi pri 7000 vrt/min šele nežen omejevalnik vrtljajev motorja.

Ravno prožnost v spodnjem območju vrtljajev je tista, zaradi katere so se vihali nosovi. A tudi za tovrstno bolezen so že odkrili

zdravilo, saj so pri podjetju John Cooper Works pripravili različico Cooperja S s kar 200 konjskimi močmi. Če pa bo ostala še kakšna želja nepotešena, potem ...

Šest »tesnih« prestav

Takoj za motorjem za poskočnost avtomobila skrbi menjalnik. V Minijevem Esu je ta ročni šeststopenjski, pri čemer je šesta preračunana z mislijo na varčevanje, saj doseže mali metek največjo hitrost 215 kilometrov na uro (tovarniški podatek pravi 218 km/h) že v peti prestavi. Sprehod skozi prestave bo pri polnem pospeševanju zaradi dokaj tesno med seboj preračunanih prestav zahteval kar pogosto poseganje



Razpoznavni znak Cooperja S - izpušni cevi pod zadkom.

Zelo retro: pod »pokromanim« pokrovom se skriva »moderni« plastični pokrovček za dolivanje goriva.



SUUSSSYYY...



po prestavni ročici, zaradi česar pa najbrž ne bo večjih pritožb, saj je to opravilo zaradi natančnih in kratkih gibov ročice v pravo veselje. Med seboj ozko zložene prestave poskrbijo za dobro izkoriščanje navora, saj lahko skoraj pri vsaki hitrosti najdete prestavo, v kateri bo razpoložljivi motorni navor izkoriščen kar najbolje.

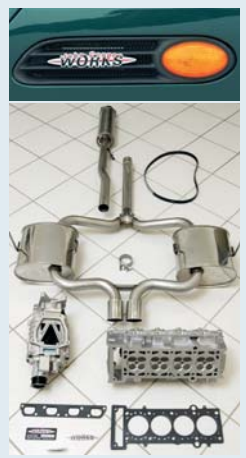
Kart s streho

Da bosta razpoložljiva moč in navor motorja koristno izrabljena, potrebuje avtomobil tudi ustrezno dobro podvozje. In ne boste verjeli - tudi za tega so pri Miniju (beri: Beemveju) poskrbeli, kar sploh ni tako zelo presenetljivo. Podvozja bavarskih avtomobilov namreč že od nekdaj slovijo po odlični uravnoteženosti med dobro lego in udobno vožnjo.

In, kot da jo to sploh še kakšno presenečenje, tudi pri Miniju jim je kombinacija obeh vozni lastnosti dobro uspela. Že res, da ima navaden Cooper mehkeje naravnano vzmetenje od bolj športnega Esa, zaradi česar bolj učinkovito blaži cestne neravnine in v splošnem zagotavlja bolj udobno vožnjo, toda ne pozabite, Es je bil spočet z mislijo na voznika in

John Cooper Works

Komur Cooper S in njegovih 163 »konjev« ni dovolj, se lahko odloči za še bolj začinjeno različico s še več moči in navora. Ob pomoči zmogljivejšega kompresorja in spremenjenega izpušnega sistema so moč 1,6-litrskega štirivaljnika povečali na 147 kilovatov oziroma 200 konjskih moči pri 6950 vrtljajih na minuto, navor pa z 210 na 240 njutonmetro v pri enakih 4000 motornih vrtljajih na minuto. Rezultat: pospešek 0 do 100 km/h v 6,7 sekunde in največja hitrost 226 kilometrov na uro.





Drugo mnenje

Dušan Lukič Hmmm ... Nekako mi ne sede, tale Mini. Oblika, predvsem znotraj, je sicer vrhunska, menjalnik eden najboljših, ampak zmogljivosti pa ... priznam, pričakoval sem več. Precej več. Tudi med ovinki. Lega je sicer zabavna, a meje so postavljene (še posebej glede na gume) dokaj nizko. Pa še cena ni ravno ugodna.

Aljoša Mrak Za videz, lego, menjalnik in kakovost izdelave si zasluži čisto petico, motorju pa bi dal le štiri. 160 KM je dobro skritih, čeprav je resnica na ljubo motor še vedno poskočen, le nenavaden zvok motorja me je z vsakim prevoženim kilometrom bolj motil. Malce tuninga in bi bil moj!

Matevž Korošec Nekoliko vas lahko razočarajo materiali, saj je vse tisto, kar spominja na kovino, plastika, toda to morda sploh ni pomembno. Lega, vodljivost, zmogljivosti in nenazadnje tudi zvok motorja vas namreč pripravijo do tega, da na vse drugo preprosto pozabite.

Vinko Kernc Avto je brez dvoma frajerski. Kratek, širok, nostalgичen, prikupen. Če bi bil volanski obroč boljši (preširoke prečke), bi bil tudi občutek športne vožnje vrhunski; šest prestav je ozko zloženih, da tudi pri vrtenju do rdečega polja pri pretikanju navzgor vrtljaji padejo le za 1000. Piiiiii, piiiii ...

Bočnega oprjema je na prednjih dveh sedežih vedno dovolj. Odlično razporejenih stopalk na žalost ne dopolnjuje prenziko nameščena opora za levo nogo.



njegovo željo po sproščanju adrenalina na kot presta zvutih cestah alpskih prelazov. Točno tam pa bo srečnežu, ki sedi za volanskim obročem malega »dirkalnika«, izstop iz vsakega ovinka vzbudil željo po naslednjem in naslednjem in naslednjem ... ovinku. V potrditev odličnosti zasnove podvozja naj zapišemo le, da je meja zdrsa postavljena zelo visoko na hitrostni lestvici in da bo vsakršno morebitno oddrsavanje prednjega ali zadnjega dela avtomobila (odvisno od tipa ovinka in hitrosti vožnje) dobrodošlo! Dobrodošlo? Natanko tako! Krotenje oddrsavočnega Esa bo z izredno natančnim in odzivnim volanskim mehanizmom vozniku vedno v veselje. V testnem avtomobilu je bil vgrajen tudi stabilizacijski sistem DSC (splošno poznan kot ESP), ki ga večina adrenalinskih voznikov takoj, ko sedejo za volan Cooperja S, še preden motor dobro steče, popolnoma izklopijo. Res je, pri vseh avtomobilih, ki so bili spočeti pri Beemveju (kar seveda vključuje tudi Mini), tovrstne pomožne sisteme vedno popolnoma izklopite. To pa pomeni, da v njih takrat ne ostane nič življenja, ki bi z vmešavanjem v vožnjo kvarilo zabavo na cesti.

Za zanesljivo ustavljanje

V primeru, da avtomobil kljub izvrstni tehnični zasnovi podvozja in krmilnega mehanizma uide vozniku izpod nadzora, se lahko še vedno zanesete na odlične zavore. Te so štirikrat kolutne (spredaj dodatno zračno hlajenje) in podprte s sistemoma ABS in CBC (Cornering Brake Control). Slednji z ustreznim prilagajanjem zavorne sile po posameznih kolesih skrbi za stabilno zaviranje v ovinkih. Rezultat? Odlične zavore, ki zagotavljajo vozniku vedno dober občutek na stopalki zavore in zelo učinkovito ustavljanje z zavorno potjo pri zaviranju s hitrosti 100 kilometrov na uro do mirovanja v vsega 36,8 metra.

Kriterij uporabnosti

Originalni Miniji so bili zasnovani za množice. K temu so veliko prispevale njegova kompaktnost z zunanjo dolžino le nekaj centimetrov več kot tri metre, nezahtevnost vožnje in vzdrževanja ter glede na ceno novega Minija cenovna dostopnost. Novi Mini je seveda zasnovan v celoti kot trendovski avtomobil. Oblikovno spominja na original, a hkrati pomika prag tehničnega napredka še za nekaj stopničk navzgor. Po novem je Minijev prtljažnik »spojen« s kabino, na kar opozarjajo tudi tretja vrata. Enako se po polovici deljiv naslon zadnje klopi poklopi ob sedalni del in tako postane razpoložljiv prostor še uporabnejši. A povsem normalno je, da ne morete pričakovati stopnje prilagodljivosti kakšnega limuzinskega kombija, vendar mu po drugi strani tudi ne morete oporekati napredka v primerjavi z originalom. Podobno je več prostora tudi na »štirih« sedežih. Tam imata namreč prednja potnika zaradi izdatno vzdolžno pomičnih sedežev (vedno) dovolj vzdolžnega

Res je, pri vseh Beemvejevih avtomobilih vse stabilizacijske sisteme lahko popolnoma izklopite, kar pomeni, da v njih takrat ne ostane nič življenja, ki bi z vmešavanjem v vožnjo kvarilo zabavo na cesti.

prostora, vse dokler se jima na zadnji klopi ne pridružita še dva posameznika. Takrat bo treba, če bosta spredaj sedela dvometraša, doseči kompromis pri položaju sedežev, saj bosta v nasprotnem primeru na zadnji klopi našla dovolj prostora le dva otroka, katerih noge ne bodo smele biti daljše od sedalnega dela klopi (50 centimetrov).

Večno vprašanje

Takoj za vprašanjema, koliko in kako gre, sledi: koliko stane in ali upraviči odšteti kupček denarja?

Če imate slabih 5,5 milijona tolarjev za osnovnega Cooperja S, potem se štejte med srečneže, ker si ga lahko privoščite. V nasprotnem primeru vam je lahko samo žal, ker si ga pač ne morete. Avtomobil se namreč v vožnji izkaže kot pravi mali bombnik. Bombnik, ki z vsakim kilometrom bolj navdušuje, zlasti če so ti narejeni na zaviti podeželski cesti. ■

Mini Cooper S



CENA: [Avto Aktiv]
OSNOVNI MODEL: 5.454.939 SIT
TESTNO VOZILO: 6.694.121 SIT

Moč: 120 kW (163 KM)
Pospšek: 9,1 s
Največja hitrost: 215 km/h
Povpr. poraba: 9,5 l/100 km

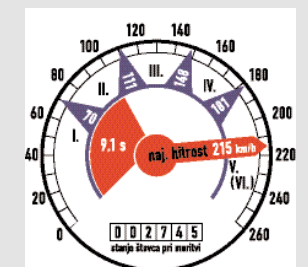
Garancija:
2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavljenje

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-80 km/h:	6,4
0-100 km/h:	9,1
0-120 km/h:	12,3
0-140 km/h:	16,5
1000 m z mesta:	30,0
	(178 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	9,9
80-120 km/h (V.):	9,5

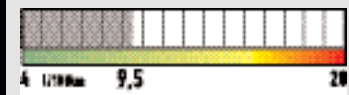
Zmogljivosti:



Največja hitrost 215 km/h
(V in VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

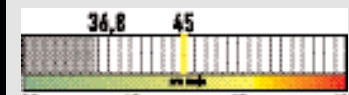
najmanjše povprečje	8,1
največje povprečje	11,6
skupno testno povprečje	9,5



Trušč v notranjosti dB

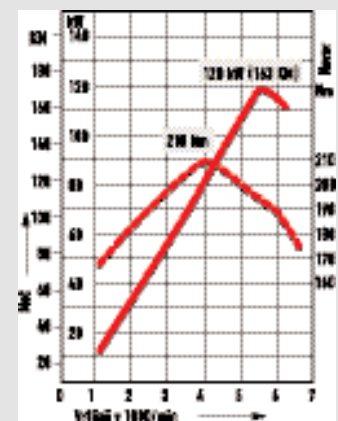
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	60	60	59	58
90 km/h	66	64	62	62
130 km/h	72	70	70	69
Prosti tek				39

Zavorna pot mm
od 100 km/h: 36,8
(AM meja 45 m)



Napake med testom
brez napak

Diagram motorja:



Užitek v vožnji:

Cooper S je malo večji kart s streho. Naj nadaljujemo?

ocena

Zunanost (15)	13	Za novim Minijem se obrača staro in mlado. Pri kakovosti izdelave moti le nekoliko slabše zapiranje vrat.
Notranost (140)	96	Merilnik hitrosti je sicer dobro pregleden, a pogled proti sredini rahlo moti. Uporabnost je boljša kot pri originalnem Miniju.
Motor, menjalnik (40)	37	Motor ni tehnični biser, a se lepo poda Cooperju S. Motor se nagraduje z enako odličnim ročnim šeststopenjskim menjalnikom.
Vozne lastnosti (95)	87	S Cooperjem S na avtomobilskih cestah ne boste trpeli, a se boste z odličnim podvozjem še boljše počutili med ovinki.
Zmogljivosti (35)	24	V Cooperju S smo dobili veliko, a pričakovali smo več. Pogrešamo predvsem več motorne prožnosti.
Varnost (45)	41	4 zvezdice pri EuroNCAP je za avtomobil tega razreda razmeroma dober izkupiček. Zavorna pot ustreza hitremu značaju Esa.
Gospodarnost (50)	25	Trendovski avtomobil nikoli ni bil poceni, a ob ponovni prodaji tudi dobro drži vrednost. Garancija bi bila lahko izdatnejša.

Skupaj 323

OCENA avto magazin **4**

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

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
DSC	85.713
Varnostni zavesi	80.585
Alarmna naprava	83.149
Samodejna klimatska naprava	86.080
Ksenonska žarometna	142.123
Zaprta sovoznikov predal in mreži na nastonu prednjih sedežev	18.682
Greteje sedežev	75.091
Radijski sprejemnik	od 99.266
Sistem za pomoč pri parkiranju	80.585
Navigacijski sistem	649.440
Izmenjevalnik CD-jev	107.325
Tipalo za dež	45.787
Usnjeno oblažjenje	349.079
Električno pomično strešno okno	228.202
Kovinska barva	99.266

Tabela konkurence

Model	Mini Cooper S	Mercedes-Benz A 210 Evolution	Renault Clio 2.0 16V RS
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1598	2084	1998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	120/163 pri 6000	103/140 pri 5500	124/169 pri 6250
največji navor (Nm pri 1/min)	210 pri 4000	205 pri 4000	200 pri 5400
dolžina × širina × višina (mm)	3655 × 1688 × 1416	3640 × 1719 × 1587	3812 × 1639 × 1417
največja hitrost (km/h)	218	203	220
pospešek 0-100 km/h (s)	7,4	8,2	7,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,6/6,6/8,4	11,3/6,5/8,0	10,5/6,4/7,9
cena osnovnega modela (SIT)	5.454.939	6.249.261	4.359.000