

Za nostalgike z veliko denarja!



Vsi ga poznate, vsi ste ga imeli ali pa si vsaj želeli, da bi bil na vašem dvorišču. Z njim so se vozili Beatlesi, v njem je nedolžnost izgubila Miša Molk, z njim je moj stric zapeljeval svojo takratno punco, zdaj že dolgo časa tudi ženo. Mini je bil preprosto kult. Kult v svoji preprostosti, pa vendar inovativnosti in posebnosti, ki je nikdar več ni dosegel noben drug avtomobil. Tudi hrošč ne. Kaj šele New Beetle!?

Mini zdaj prihaja v novi preobleki na naše ceste. Dvomim, da bo dvignil toliko prahu, kot ga je prvi avtomobil s prečno postavljenim motorjem v poznih petdesetih letih prejšnjega stoletja, in da bodo o njem krožile tako barvite zgodbe, kot so o Miniju prve generacije, ki se še ni povsem poslovil. Mini je bil tudi dirkač, z njim so drveli po rallyjih, tudi po Monte Carlu, skratka, Mini je bil univerzalen in raznolik, posebej in pre-

prostež, po svoji ceni pa dostopen skorajda vsaki študentki ali delavcu v tovarni. Na Zahodu, seveda, kajti pri nas je zaradi deviznega plačila, visokih carin in drugih birokratskih ovir samoupravnega socializma stal več od sicer večjega, zmogljivejšega in dražjega Austina 1300, ki pa so ga sestavljali v Novem mestu in je torej bil mnogo bolj ljudski od Minija. To je podobno, kot če bi danes Laguna stala manj od Megana, samo zato ker bi

Laguno proizvajali v Novem mestu, Megana pa v Franciji.

Mini, tokrat v različici Cooper, kar pomeni več KM in bolj šoš, bolj športno opremo. Želeli smo si zelenega, kajpak, »british racing green«, ter belo streho in takega so nam v Münchnu tudi posodili. Prav nobenega delčka avtomobila ni, ki ne bi navduševal. In res se ob vsakem pogledu človek spomni na Minija. Sedenje je udobnejše, manj podobno sedenju v gokartu, volan je bolj

pokončen, ličen z varnostno blazino v njem, ročka menjalnika spominja na nekdanjo, pa vendar je povsem moderna in zelo ergonomična. Skratka, inženirji v Münchnu so se očitno dolgo vozili s starimi Miniji in si temeljito zapomnili ali zabeležili vse, kar je v Miniju posebnega, in tudi vse, česar ne smejo ponoviti. Tako je nastal malček, ki ima prav vse osnovne značilnosti nekdanjega Minija, ob tem pa nobene hibe svojega predhodnika iz petdese-

tih let. V Cooperju je pred volanom manjši merilnik vrtljajev, okrogel seveda, na sredini pa ogromen merilnik hitrosti, v katerem je še nekaj drugih potrebnih informacij. Velike številke poudarjajo spomin na Minija, ob tem pa voznika tudi brez pomislekov opozarjajo na prekoračeno hitrost, ki je z novim Minijem ni težko doseči. Čeprav na prvi pogled avto sploh ni dirkaški, ko ga zaganjate v drugi ali tretji prestavi, boste komajda verjeli, da lahko

preseže hitrost 160 km na uro, in skrbeti vas bo začelo, da zdaj že vsi lastniki Puntov in Cors ne bodo hitrejši na avtocesti proti morju. Pa ni tako. Ko ga ženete v peti prestavi, se motor zlahka vrti tako visoko, da boste še prej, kot bi sploh verjeli, pri oznaki 200, kjer pa se hitrost počasi tudi ustavi. Toda občutek ostaja tak kot nekdanj. Takrat se vam je v Miniju zdelo, da pri 100 km na uro letite, zdaj se vam to zdi pri 200 km na uro. Pri tej hitrosti je avto zelo gla-

sen, torej ves čas opozarja, da imate nekaj zmernejšo vožnjo. Inženirjem je vsekakor, sicer ne vem, kako, uspelo ohraniti nekdanjo lego Minija. Tudi novi Mini se obnaša v ovinkih kot gokart, kmalu začne drseti iz smeri, potem pa imate občutek drsenja, ki se ne nehhhhhhhhhaaaaaaa ... Še in še lahko z njim drsite skozi ovinke, ob vsakem dotiku volana se malček odzove in oznanja svoje športno poreklo. Vožnja z njim po ovinkih je res pravi užitek. Pozabi-

te na avtocesto. Če živite v Postojni ali kje drugje na Notranjskem, pozabite na cestnino in se vedno peljite po stari cesti. Do službe v Ljubljani boste prišli židane volje.

Če se boste odločili še za dodatke pri opremi, usnjene sedeže, pa sončno streho in še kakšno malenkost, bo poskrbljeno tudi za vaše udobje. Sprva sem se spraševal, zakaj pri Miniju niso upoštevali vsega, kar vedo o stranskem oprijemu pri sedenju, saj po sedežu v ovinkih še vedno



Krasna notranjost: zanimiv videz, mešanica retra in aktualnega, mešanica dobrih in manj dobrih materialov; od daleč prepoznaven, tako kot zunanost!



Edini prepoznaven Beemvejev kos: radijski zaslon! Stikala (spodaj) kot iz angleških vojnih lovskih letal.

Znotraj prevladuje ogromen merilnik hitrosti na sredini, kot pri prvih Minijih. Ročica menjalnika je ena boljših.



Motorni pokrov vsebuje tudi žaromet, pod njim pa je povprečno zmogljiv motor, ki mu manjka nekaj navora.



Zadnja vrata (torej skupaj s šipo) skrivajo le nekaj večji prtljažnik kot pri Miniju prve generacije.



Bela streha in »british green«: boljše kombinacije si za Minija ne bi mogli želeli; so pa okusi seveda zelo različni.

»... ta hip tudi Američani stojijo v vrsti za Minija. Tisti, ki ga želijo imeti med prvimi, ponujajo osem tisoč dolarjev več od uradne cene.«

drsite sem ter tja, nazadnje pa sem razumel namig. Naj razvajenci sedanjega časa spoznajo, kako so se nekoč športno vozili skozi ovinke. Tudi na zadnji klopi ni veliko prostora, pri večjih potnikih spredaj nog ne smete imeti ali pa si jih lahko zavijete za vrat, če pa se sedeža pomakne nekoliko naprej, lahko nekdo za prvo silo sedi tudi zadaj. Vsekakor pa ne na potovanju do Dubrovnika. Tudi za njegovo prtljago ne bo prostora, saj je Mini ohranil skoraj enako obliko prtljažnika, le da je zdaj nekoliko večji, že dva odra-

Velika legenda še večjega genija



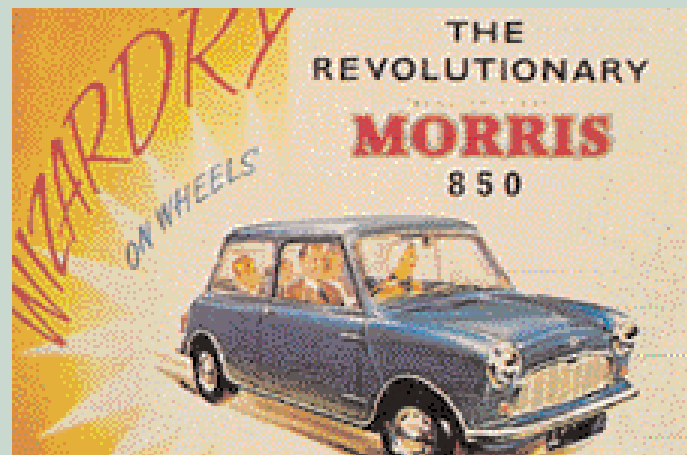
Minijev oče, pokojni sir Alec Issigonis, je bil genij, saj si je povsem samostojno zamislil avtomobil in peljal celoten njegov razvoj do končnega izdelka. Govorimo o Miniju, ki je v celoti njegova stvaritev. Dejstvo, ki zagotovo ne velja za današnje avtomobile, saj nastajajo v sodelovanju z več ekipami inženirjev.

Mini je bil mišljen kot majhen avtomobil, poceni za vzdrževanje in namenjen široki množici uporabnikov. Takrat sir Alec zagotovo tudi v najbolj divjih mislih ni vedel, da ustvarja avtomobil, ki bo 40 let trajajoča ikona avtomobilizma.

Ena od posebnosti sir Aleca je bila tudi izredno dobro predstava o avtomobilu in vseh njegovih podsklopih. Tako je nekoč prišel do njega eden od inženirjev in ga vprašal, kako velika naj bodo kolesa. Issigonis je razprl roke in rekel: »Tako velika.« Inženir je vzel merilo, izmeril razpon rok (10 palcev) in naredil kolesa, natančno tako velika.

Tudi pri pogledu na trg je imel svoje mnenje. Rekel je: »Ljudje ne vedo, kaj želijo, zato je moje delo, da jim to povem!« In pri več kot 5,3 milijona prodanih Minijih mu ne gre veliko očitati.

Rojen iz potrebe med Sueško krizo je bila njegova zasnova za tiste čase preprosto revolucionarna. Prečno postavljen



Čarovnija na kolesih. Revolucionarni Morris 850. Tako se je glasil oglas, ki je privabljal prve kupce.



Mini je v 41 let dolgem življenju pritegnil mnoge privrženca vseh starosti, ki so prisegli na njegovo preprostost, majhnost in splošno uporabnost.

motor, prednji pogon in menjalnik, stlačen v oljno korito motorja. Celoten pogonski sklop je bil pritrjen na pomožni okvir in potisnjen pod majhen pokrov motorja. Tudi sam avtomobil je bil izredno majhen, saj je ob le dobrih 3 metrih skupne dolžine sprejel vase 4 potnike in celo (nekaj) njihove prtljage.

V njegovi zgodovini niso manjkali tudi športni dosežki. Po zaslugi Minijevega odličnega podvozja in lege se je v njegov življenjski cikel vpletlo tudi znamenito dirkalno moštvo John Cooper Racing, ki je pripravilo vsem zelo dobro poznano

zmogljivejšo različico Mini Cooper. Slednji so beležili zmage na vsemogočih rallyjih, od katerih je bil vsekakor najznamenitejši Monte Carlo, ki ga je Mini osvojil v letih 1964, 1965 in 1967. Cooperje so po 17-letnem premoru ponovno obudili leta 1990, ko je v poslednjih letih predstavljal celo prek 40 odstotkov celotne prodaje Minijev.

Od 26. avgusta leta 1959 so v 41 letih izdelali prek 5,3 milijona Minijev, pri čemer je zadnji zapeljal s tekočih travok 4. oktobra leta 2000.

Peter Humar



Mini je leta 1994 doživel še eno obsežnejšo predelavo, ki ga je obdržala pri življenju še nekaj let.

CENE SIT

Dodatna oprema	SIT
Ogrevanje prednjih sedežev	68.391
Klimatska naprava	227.625
Dvižna streha/električna	202.411
ASC+T	37.995
DSC	118.821
Usnjeno oblažljenje	303.616
Usnjen volan	30.396
Športno podvozje	50.775
Alarmna naprava	75.990
Tipalo za dež	37.995
Ksenon žarometi	126.420
Potovalni računalnik	37.995

Nekateri nadomestni deli

Prednji žaromet	37.918
Prednja utripalka	6.134
Prednja megljenka	8.845
Prednji odbijač	40.617
Prednja maska	17.659
Vetrobransko steklo	42.932
Znak	4.784
Prednji blatnik	76.833
Zadnji odbijač	45.321
Zunanje ogledalo	37.730
Lažno platišče	38.212

sla pa bosta zelo težko vanj stlačila vse za tedensko potovanje. A kaj ko novi Mini ni več namenjen potovanjem, družinskim obveznostim, prevozom na počitnice, shranjevanju ozimnice ... Zato ima zdaj sončno streho, kajti stari je ni potreboval, saj je imel skoraj vsak Mini rahlo zarjaveli prtljajnik za vse to, česar ni bilo mogoče stlačiti v prtljažni prostor ali za sedeža. In tega je bilo kar veliko. Sončna streha se je takrat pač končala s pogledom na debel dolenski krompir ali pa pod gumi-

jast čoln, ki si ga je družina napihnila že kar doma. Zdaj je Mini avto, ki je namenjen ... ja, madona, res, komu pa je namenjen!? Družinam ne, študentom prav tako ne, umetnikom, dvomim ... No, očitno je nekemu že namenjen, sicer ga BMW ne bi ponovno obudil v življenje. V Sloveniji ga za ta denar ne bo kupilo prav veliko nostalgikov, naš testni Mini stane v Nemčiji okrog 19 tisoč evrov (dobre štiri milijone SIT), za kar vam Revoz ponuja Laguno. Že zdaj pa se postavite v

vrsto, saj so čakalne dobe dolge, če želite biti nekaj posebnega, če se še zdaj z orošenimi očmi spomnite svojega ali sosedovega Minija, ki ste ga imeli od vseh svojih avtomobilov najraje. In če so vam ti štirje milijoni tako ali tako ležali na bančnem računu. Brez prave potrebe, da bi jih zapravili za kaj res uporabnega. No, morda kaže omeniti, da ta hip tudi Američani stojijo v vrsti za Minija. Tisti, ki ga želijo imeti med prvimi, ponujajo osem tisoč dolarjev več od uradne cene. Miran Ališič

Vsi so odgovor na nostalgijo, a se med seboj tehnično močno razlikujejo.

Model	Mini Cooper	Audi A2 1.4	Chrysler PT Cruiser 2.0 Touring	Volkswagen Beetle 1.6
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1598	1390	1996	1595
največja moč (kW/KM pri 1/min)	85/115 pri 6000	55/75 pri 5000	104/141 pri 5700	75/102 pri 5600
največji navor (Nm pri 1/min)	149 pri 4500	126 pri 3800	188 pri 4150	148 pri 3800
dolžina x širina x višina (mm)	3626 x 1688 x 1408	3826 x 1673 x 1553	4288 x 1705 x 1601	4081 x 1724 x 1498
največja hitrost (km/h)	200	173	190	179
pospešek 0-100 km/h (s)	9,2	12,0	11,7	11,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,0/5,4/6,7	8,2/4,7/6,0	11,7/7,0/8,7	10,3/5,9/7,5
cena osnovnega modela (SIT)	3.665.353	3.687.383	5.999.000	3.600.532

avto magazin MINI COOPER

85 kW (115 KM) ● 9,8 s ● 200 km/h ● 8,9 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,7
0-80 km/h:	6,8
0-100 km/h:	9,8
0-120 km/h:	13,9
0-140 km/h:	19,7
0-160 km/h:	28,5
1000 m z mesta:	31,5
	(166 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.):	11,7
80-120 km/h (V.):	17,2

Največja hitrost

200 km/h (V. prestava)	
------------------------	--

Poraba goriva

l/100 km	
najmanjše povprečje	6,8
največje povprečje	11,2
skupno testno povprečje	8,9

Trušč v notranjosti

	III.	IV.	D
50 km/h	60	60	60
90 km/h	65	64	63
130 km/h	71	70	69
Prosti tek			38

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	28,6
50	48,7
70	67,9
90	86,9
100	96,0
130	126,9
150	144,0

Zavorna pot

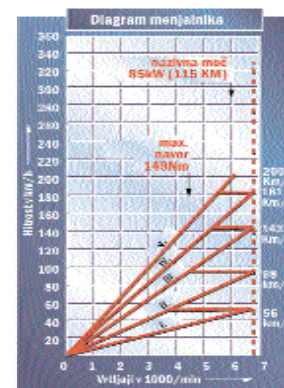
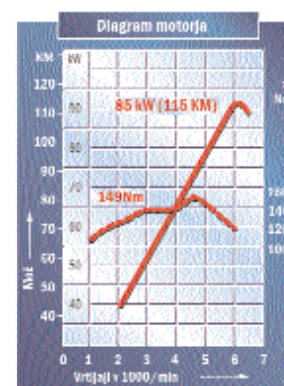
od 130 km/h:	72,4
od 100 km/h:	43,5

Okoliščine meritev

T = 12 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 77 %
Stanje števca: 5025 km
Gume: Pirelli P3000

Napake med testom

- brez napak



CENE (Avto Aktiv) SIT
OSNOVNI MODEL: 3.665.353
TESTNO VOZILO: 4.578.978

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija: 2 leti brez omejitve kilometrov
Obvezno zavarovanje: 75.000 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 120.000 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 77,0 x 85,8 mm - gibna prostornina 1598 cm³ - kompresija 10,6 : 1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,2 m/s - specifična moč 53,2 kW/l (72,3 KM/l) - največji navor 149 Nm pri 4500/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrzig in elektronski vžig (Siemens EMS 2000) - tekočinsko hlajenje 5,3 l - motorno olje 4,8 l - akumulator 12V, 46 Ah - alternator 105 A - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,417; II. 1,947; III. 1,333; IV. 1,051; V. 0,848; vzvratna 3,580 - prestava v diferencialu 3,940 - platišča 6J x 15 - gume 175/65 R 15 H, kotalni obseg 1,84 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,0 km/h - namesto rezervnega kolesa polnilo za krpanje

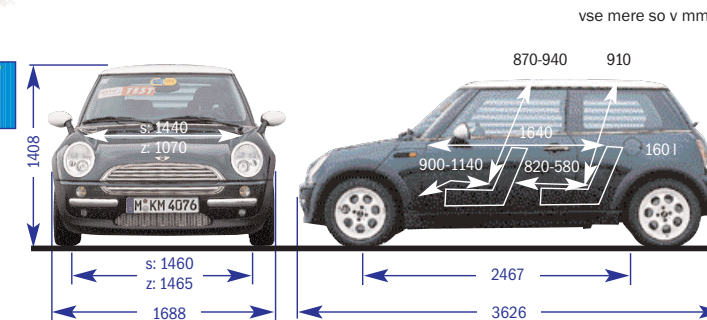
Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,35 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvo-krožne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama

Mere: zunanje: dolžina 3626 mm - širina 1688 mm - višina 1408 mm - medosna razdalja 2467 mm - kolotek spredaj 1460 mm - zadaj 1465 mm - rajdni krog 10,7 m - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1640 mm - širina (komolci) spredaj 1440 mm, zadaj 1070 mm - višina nad sedežem spredaj 870-940 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1140 mm, zadnja klop 820-580 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 550 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 160 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 1110 kg - dovoljena skupna masa 1480 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 650 kg, brez zavore 500 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 9,0/5,4/6,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ⊕ videz, odličnost revivala
- ⊕ vzbujanje pozornosti in zavisti
- ⊕ lega na cesti
- ⊕ vodljivost
- ⊕ izvirnost notranjosti
- ⊕ menjalnik
- ⊕ natančnost izdelave
- ⊕ oprema

- ⊖ cena
- ⊖ prostornost na zadnji klopi
- ⊖ zmogljivosti motorja
- ⊖ poraba goriva
- ⊖ velikost prtljažnika

Zunanost (15)	14	Je svež, a nostalgičen, prikupen, pa tudi skoraj brezhibno sestavljen oziroma izdelan.
Notranost (140)	99	Prednja sedeža ponujata dovolj prostora, zadnja klop pa je zares le zasilna. Večina je notranost rahlo nadpovprečna, močno navzdol odstopata le majhen prtljažnik in slaba uporabnost.
Motor, menjalnik (40)	32	Motor ne ponuja vsega, kar zmore BMW, pa tudi zmogljivosti so bolj povprečne. Menjalnik je odličen.
Vozne lastnosti (95)	91	Tu Mini blesti, saj je izgubil le 4 točke. To jasno pove, da je pri poglavju voznih lastnosti odličen. Še posebej navdušujeta lega na cesti in prijaznost do voznika.
Zmogljivosti (35)	24	Le povprečen motor je kriv za le povprečne pospeške, malce predolg menjalnik še nekoliko poslabša prožnost - treba je veliko pretikati.
Varnost (45)	29	Medtem ko je popolno opremljen z elementi pasivne varnosti, je nekoliko razočaran s predolgo zavorno potjo, z omejeno vidljivostjo ter s preglednostjo in pomanjkanjem nekaterih elementov varnosti, predvsem stabilizacijskega sistema.
Gospodarnost (50)	28	Ne prav varčen, predvsem pa drag in z le povprečnimi jamstvenimi pogoji, se je na področju gospodarnosti Mini najslabše odrezal. Predvidevamo, da se mu bo malo zmanjšala vrednost.
Skupaj	317	Ce bi upoštevali njegovo prikupnost in imidž, bi mu brez obotavljanja prisodili petico. Čudovit je tudi v vožnji, malo manj navdušijo motorne zmogljivosti. V prvih mesecih prodaje je Mini dokazal, da je (a ne le v suhoparnem tehničnem pogledu) resnično eden boljših avtomobilov na svetu.

avto magazin OCENA

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