



Se spomnite Cooperjevega testa? Nad preizkusom telesne pripravljenosti v šoli niste bili najbolj navdušeni, kajne?

A obstaja drugačen, avtomobilski Cooperjev test. Prijetnejši in zabavnejši. Kaj zabavnejši, uživaški. Šestica v petmestni rubriki Užitek v vožnji pove vse!

» Pri prevzemu avtomobila smo le upali, da bo Mini John Cooper Works premagal do takrat nepremagljivega Forda Focusa ST na naši lestvici najboljših športnih avtomobilov na dirkališču Raceland, ki jih poganja prednji kolesni par. Cooper ima sicer skoraj pol manjši motor (1.6T proti Focusovem 2.5T), vendar njegova poldirkaška tehnika ni dopuščala dvoma. Na poti v Krško smo bili že prepričani, da mu bo uspelo. In res mu je ...

Zgodba Minija JCW, kot ga ljubkovalno imenujemo, se je začela že leta 1959, ko je Alec Issigonis predstavil originalnega Minija, John Cooper kot priznan dirkač in

Cooperjev test

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič



izdelovalec dirkalnikov pa Minija Cooperja. Nekdanji dirkač, ki je s svojimi dirkalniki zmagoval tudi v formuli 1, je mnoge prepričal prav s športnimi uspehi. Spomnimo se le na zmage na reliju Monte Carlo, kjer so Miniji slavili tudi v skupni razvrstitvi! Nato je BMW leta 1999 povabil k sodelovanju Mika Cooperja, sina ustanovitelja, ki je v podjetju John Cooper Garages nadaljeval snovanje in izdelavo (novih) mestnih bojnikov. Najprej so se osredotočili na serijo Mini Cooper Challenge, torej na pokal predelanih Minijev, nato pa je na osnovi dirkaških izkušenj nastal serijski Mini John Cooper Works.

Zgodba o JCW-ju je zelo preprosta. Za osnovo so vzeli Minija Cooperja S, ki ima odličen, 1,6-litrski prisilno polnjen motor. Motor so nato mehansko predelali, da zdrži večje temperaturne obremenitve, mu dodali drugo elektroniko, nekoliko spremenili šeststopenjski ročni menjalnik, namestili večja aluminijasta platišča, vgradili zmogljivejše prednje zavore, vse skupaj pa zaokrožili z zmogljivejšim izpušnim sistemom. Z drugi-

mi besedami, Džoni je pridobil 27 kilovatov (36 'konjev'), predvsem po zaslugi radornejše elektronike, za palec večja kolesa (17-palčna platišča namesto izvirnih 16), ki tehtajo manj kot 10 kilogramov, in 2,6 centimetra večje prednje dodatno hlajene kolute. In da bi tudi drugi udeleženci vedeli, da se z avtomobilom ne gre šaliti, so mu namenili strupeno rdeče-črno barvno kombinacijo. Zunaj in noter.

Toda razen poznavalcev nihče ne bo vedel, da se vozite v tovarniško predelano Miniju. Na zunanosti razen rdečih zavornih čeljusti in neuglednih nalepk John Cooper Works ni večjih razlik v primerjavi s Cooperjem S, podobno je v notranjosti. Če bi imel testni Mini vsaj sedeže Recaro, ki si jih lahko omislite kot dodatno opremo, bi nas še zadovoljil, tako pa je dobil velik minus. Za 34 tisoč evrov, kolikor jih zahtevajo za ta avtomobil, bi nekaj ekskluzivnosti le moral ponujati. Tako pa sedeži premalo objamejo telesi prednjih potnikov, ogromen merilnik hitrosti, ki ga je novi Mini podedoval od legende, pa je kljub velikosti popol-



noma pregleden. S tem pa ne mislimo na številke, ki sežejo do 260 km/h, ampak na velikost in položaj na armaturni plošči. Kot bi gledali kino iz prve vrste ...

Pred rekordnim krogom je bila potrebna hitra priprava. Mini John Cooper Works ima namreč dva programa odzivnosti stopalke za plin in električno gnanega volanskega mehanizma, navadnega in športnega. Navaden je za vsakodnevno vožnjo, športni (tipka ob prestavni ročici) pa zbudi vruga v tem nemško-angleškem dirkalniku. Že tako odličen in neposreden servovoln postane še bolj dirkaško odziven, prav tako se na vsako spremembo odzove občutljivejša aluminijasta stopalka za plin, ki je po BMW-jevsko idealno vpeta v tla pri peti. Razlika pri zmerni ogrevalni vožnji ni velika, se jo pa občuti. Ko pa pohodite plin do konca, jo tudi slišite. Program šport namreč deluje tudi na predelan izpušni sistem, ki postane glasnejši, najopaznejša razlika pa je pri hitrem odvzemu plina. Takrat iz izpušne cevi vsakič zagrmí in poka, kot bi vas zasledovala poletna nevihta. Zanimivo je, da je ta zvok za ljubitelje športnih avtomobilov ne le nemoteč, ampak tako prijeten, da sem pogrešal možnost, da bi se s tem programom vozil neprenehoma. No, saj sem se, le da je bilo treba po vsakem zagonu znova pritisniti gumb, saj program ne ostane 'v spominu'. In ko so mi kolegi pripovedovali, da se je po avtocesti – ko so se končno umaknili na vozni pas – prehitevanje Minija slišalo kot vzletanje reaktivnega letala, potem sem bil prepričan. Mini JCW je eno izmed prijetnejših presenečenj letošnjega leta, saj bi mu roke, noge, zadnjica, ušesa in celo oči

podelili šestico na petmestni lestvici užtkov. Bravo, BMW in Cooper!

A trše podvozje, močan motor in kratka prestavna razmerja šeststopenjskega menjalnika še zdaleč ne pomenijo, da je Mini zmožen prehiteti hudega tekmeca, Forda Focusa ST. Najbolj me je namreč skrbelo, ali bo pomanjkanje zapore diferenciala povzročilo, da bo na 'zaprtih' ovinkih veliko moči

„Če bi imel testni Mini vsaj sedeže Recaro!“

izpuhtelo v zrak v obliki dima, ki ga bo povzročilo vrtenje notranjega kolesa v prazno. No, BMW je Miniju JCW serijsko vgradil še sistem DSC (Dynamic Stability Control) z DTC-jem (Dynamic Traction Control), ki sta imela zaradi obilice navora veliko dela tudi pri umirjeni vožnji po mokrih ljubljanskih ulicah. No, na stezi smo oba sistema izklopili, a na srečo tudi takrat deluje tako imenovana elektronska zapora diferenciala. To ni nič drugega kot samodejno zaviranje notranjega kolesa, ko polno pospešujete iz ostrih ovinkov, ki nima pomanjkljivosti klasične zapore, ko je treba volanski obroč zelo močno držati. Sistem deluje odlično, pretiranega zdrsanja kljub izklopljenemu DSC-ju nismo opazili, zato še enkrat pohvala BMW-ju. Mini JCW je res drag, a toliko užtkov v vožnji že dolgo nismo doživeli.

Cooperjev test smo opravili, a še zdaj nismo prepričani, kdo je koga preizkušal. Mi avtomobil ali Mini John Cooper Works nas, ali smo iz pravega testa? »



Mini John Cooper Works



Mini John Cooper Works

Cena osnovnega modela: 29.200 EUR
Cena testnega vozila: 33.779 EUR

NAŠE MERITVE
T = 7 °C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 3.792 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 6,9 s
402 m z mesta: 14,9 s (161 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV/V): 5,1 s/6,7 s
80–120 km/h (V/VI): 6,7 s/7,3 s

NAJVEČJA HITROST
238 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 38,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 10,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.598 cm³ - največja moč 155 kW (211 KM) pri 6.000/min - največji navor 260–280 Nm pri 1.850–5.600/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 R 17 W (Dunlop SP Sport 01).
Masa: prazno vozilo 1.205 kg - dovoljena skupna masa 1.580 kg.
Mere: dolžina 3.730 mm - širina 1.683 mm - višina 1.407 mm - prtljajnik 160–680 l - posoda za gorivo 50 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 238 km/h - pospešek 0–100 km/h 6,5 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,6/6,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ zmogljivosti motorja
▲ zvok motorja (program 'Sport')
▲ videz
▲ kakovost izdelave
▲ menjalnik
▲ zavore
▲ športno podvozje
▲ stopalke
▲ letalski vzvodi na sredinski konzoli in stropu

▼ cena
▼ prednji sedeži
▼ preveč podoben Cooperju S
▼ nepregleden merilnik hitrosti
▼ ceneni napis John Cooper Works
▼ ni na superestu

Končna ocena

Če se v vaših žilah pretaka vsaj kanček bencina, vas bo Mini John Cooper Works navdušil. Odlična mehanika, 'strupena' zunanost in notranost, izvrstna kakovost izdelave in zvok, ki ga sanjaš vso noč. Po testni vožnji boste prav gotovo izpraznili mošnjiček, razbili pujska in obrnili žepe.