

Pekoči levček

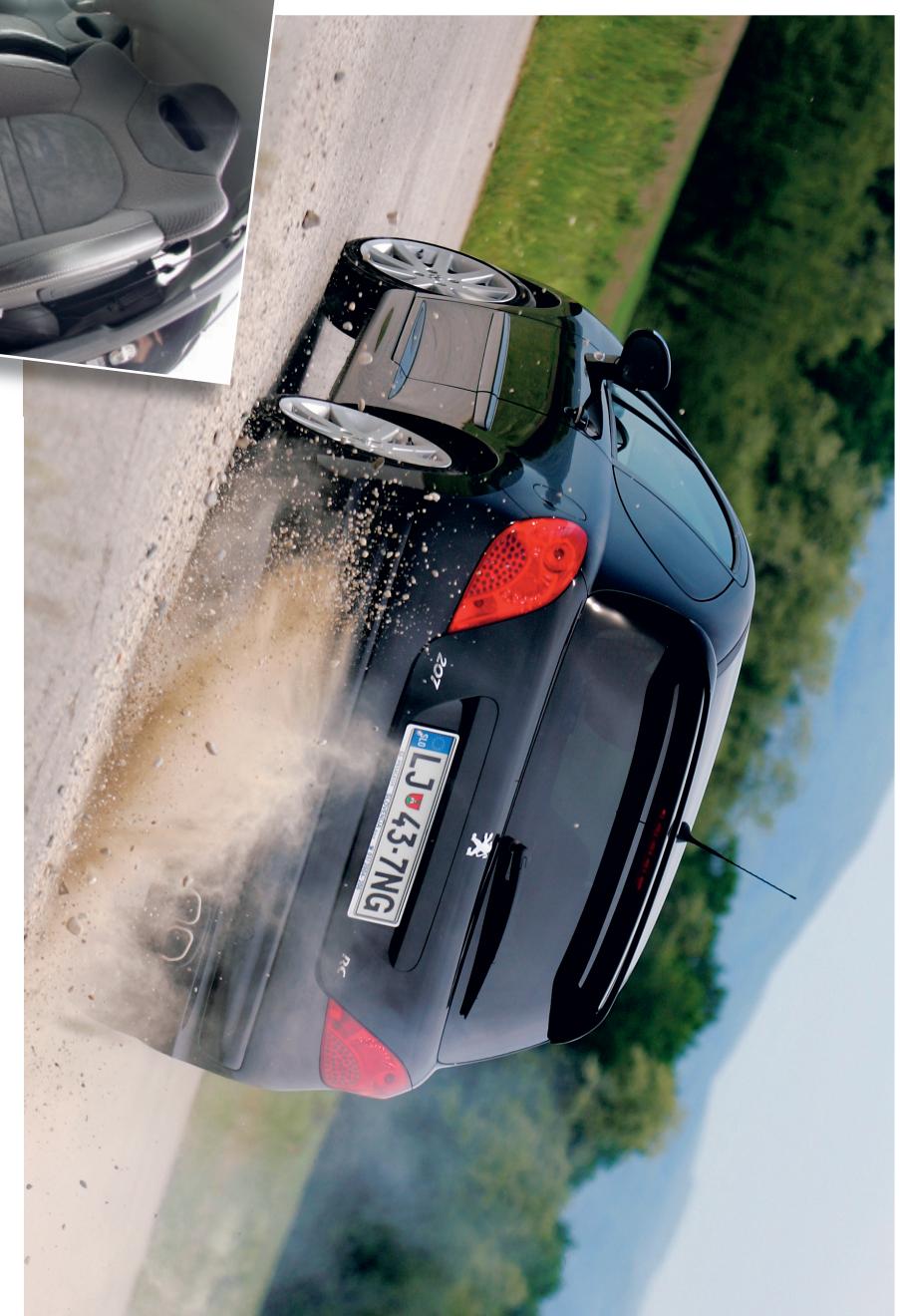
DIRKALIŠČE	
53,29 \$	
1. Mitsubishi Lancer EVO IX (1)	56,91
7. Seat Leon Duna (1)	58,99
8. Mini Cooper S (1)	59,54
Več na www.avto-magazin.si . Mentovje bla opravljena z mentovo raptorom Timemaster (www.ultron-elect.com). *(U) upor. Z/ zrnske gume	

besedilo: Saša Kapetanovič, Aleš Pavletič
 foto: Saša Kapetanovič

► Saj se strinjam, da 'pežojevci' z obliko niso šli v skrajnosti, kajne? Samo tisti bolj pozorni bodo opazili razliko med navadno, bolje opremljeno dvestosedmico in najbolj športno, izpeljanko RC. Naštejmo le najbolj opazne podrobnosti na 'ercejki': maska ter prednji mejenki vsebujejo elemente kromirane kovine, žarometna pa se bohotita s črno obrabo. Ne gre brez velikih koles, 17-palčna, devetkraka platlica so obdana z vrtunkimi gumami Bridgestone Potenza RE050A (205/45 R 17 W). Na zadku se poleg neopaznega stresnega spoljetja bolotita dve kromirani izpušni cevi. Ne titrimo, da je videti slabo. Daleč od tega. Ampak avto manjka tisti majhen preseg žek, ki dvigne ego, ki je v vsakdanjem prometu tudi malce potreben. Saj veste, da lahko

gleda zviška, namenite z zloben nasmehek. Glede notranjosti bomo najprej omenili sedeže. Školjkasta zasnova, odličen bočni oprijem, ravno prav dolg sedalni del. Na račun precej velikih prednjih sedežev bodo trpela predvsem kolena morebitnih ponikov na zadnjih sedežih, pa tudi vamostni pas voznik in sovoznik nekoliko težje zagrabitia čez ramo. Druga zgodba o uspehu: merilniki. Športna grafična podoba, rdeči kazalniki ter kromirana obroba. Kakšen merilnik tlaka v turbiniskem polnilniku ne bi bil





"S turbopuhalom so se nekoliko 'umaknili' od tradicionalnih tekmccev"

odveč. Volan je trikraki in običen v ustrij, stopalke ter ročica menjalnika pa so aluminijaste. Videti je sicer lepo, vendar stopalke ob mokrih čevljih postanejo nekaj spozitke, ročica menjalnika pa ob hladnih jutrih ali ob sončni pripeki postane zelo neprijetna za rokovanje.

Pri mehaniki pa najprej en pomislitek. Ali bolje – glasno razmišljanje.

Zakaj je Peugeot šel od navitega atmosferskega agregata na "te 1,6-litrski turbobencinski motor?"

Najbolj logična razloga so prav gotovo stroški. Dandanes so turbomotorji že toliko razviti, da brez večjih posegov dobimo precejšnji izkoristek (beri: ugodno raznjenje med prostornino in močjo). A s turbopuhalom

so se nekoliko 'umaknili' od tradicionalne konkurence, saj Clio RS, Fiesta ST in Civic Type-R vtrajajo na atmosferskih motorjih. Pa še nečesa ne smemo zanemariti: turbomotorji imajo zagotovo večji tuning potencial. In verno, da je tuning področje v vzponu. Peugeot očitno tudi tukaj vidi razloge za izbor tega motorja.

No, zdaj se res posvetimo agregatu, ki je bil razvit v sodelovanju z BMWjem. Bavarci ga vsaj za zdaj vgrajujejo v novega Mini Cooperja S. Ohišje turbopuhala je iz jekla, najvišji tlak polniljenja je 0,8 bara ali en bar pri 'overboostu'. Vhod izpušnih plinov v turbopuhalo je razdeljen na dva dela, in sicer na prvi resnično izredno manen. Tudi pri močnejših zavrnanjih v ovinku bo avto ostal neverjetno miren in ne bo bistveno spremnjal začítane smeri vožnje. Zaradi bolj togega podvozja in krajše meddose razdalje boste nekoliko bolj trpeli na kratkih neravninah pri malce večjih hitrostih.

Vejtemite, da vam ta avto zleže pod kožo. Vsaj nam je. Vsak trenutek se lahko pozavabamo z njim. V mestu se igras z liskanjem najbolj globoke resonančne glasu, ki prihaja iz izpuhov, na avtocesti brutalno pospešiš, ko se počasnejši umakne pred teboj. Tako je videti, kot da si nabiral kilometri zleta. Še naveč zavare pa prav gotovo ponuja na ovinkasti cesti. Ja, dragi moji, to boste morali pa sami občutiti. Zdaj pa se vprašavate: vam je novi Mini Cooper S vseč zaradi tehnik in voznih lastnosti, in ne zaradi imidža? Če ste odgovorili pritrailno,

žal pa menjalniku ne moremo pisati takšnih hvalegov, kot smo jih motorju. Navajeni smo že, da je menjalnik šibka točka Peugeotov, in zgodba se ponavlja tudi pri novi dvosed-RC. Pravzaprav motor rešuje situacijo, saj s širokim območjem delovanja rekako izniči pomankljivosti le pestropojnskega menjalnika. Tako človek dobi občutek, da so prestavna razmejna pravzaprav odlično izračunana.

Razočarata pa nenatančnost menjalnika in občutek oziroma pomankanje občutka pri samem pretikanju. Skratka, zelo malo povratnih informacij od same ročice. Tisti, ki večino poti opravite na avtocesti, pa boste še kako pogresali šesto prestavo. Zanimivo je, da je največja hitrost tega avtomobila omejena s končnim prestavnim razmehjem ter omejevalnikom motornih vrtljajev.

Samo podvozje je tudi doživeloval precej sprememb. Okrepljeno je vpete prednjega trikotnega vodila, zadnja potoga premata je za 30 odstotkov bolj toga kot pri sibikejšem bratu,

Zavorni kotoli so večji (spredaj 302 milimetra in zadaj 249 milimetrov) in odlično opravljajo svoje delo.

Novi RC ima odlično zelo nevrtnato lego. Če pa že boste iskali meje tega avtomobila, boste začutili, kako hoče nos proti zunanjosti strani ovinka. Zadek je resnično izredno manen. Tudi pri močnejših zavrnanjih v ovinku bo avto ostal

neverjetno miren in ne bo bistveno spremnjal začítane smeri vožnje. Zaradi bolj togega podvozja in krajše meddose razdalje boste nekoliko bolj trpeli na kratkih neravninah pri malce večjih hitrostih.

Vejtemite, da vam ta avto zleže pod kožo. Vsaj nam je. Vsak trenutek se lahko pozavabamo z njim. V mestu se igras z liskanjem najbolj globoke resonančne glasu, ki prihaja iz izpuhov, na avtocesti brutalno pospešiš, ko se počasnejši umakne pred teboj. Tako je videti, kot da si nabiral kilometri zleta. Še naveč zavare pa prav gotovo ponuja na ovinkasti cesti. Ja, dragi moji, to boste morali pa sami občutiti. Zdaj pa se vprašavate: vam je novi Mini Cooper S vseč zaradi tehnik in voznih lastnosti, in ne zaradi imidža? Če ste odgovorili pritrailno,

Hvalimo in grajamo

- motor
- zmogljivosti
- vozne lastnosti
- prečna sešča
- polpolza za volenom
- zavorna pot
- nenatančen menjalnik
- aluminijasta ročica
- težko dostopni menjalniki
- varnostni pasovi

Tehnični podatki

CENA:	[Peugeot Slovenija]
Osnovni model:	19.300 EUR
Testno vozilo:	21.314 EUR
MOČ:	128 kW (174 KM)
Pospesek:	7,7 s
Največja hitrost:	220 km/h
Povpr. poraba:	13,6 l/100 km

