



# Mikimausa auto *Cooper S*

Jaunā Cooper Sport divdurvju versija neatstāj vienalīdzīgus pat skeptiķus. Ar savu ekstravaganci tas atbilst visiem moderna auto kritērijiem. Bet ir nianse...

Šādu nedaudz sarkastisku epitētu piešķirušī īstenie BMW fani (Mini ietilpst BMW grupā), un viņiem ir taisnība. Izbolītās acis un spoguļi-ši-ausis nūdien iepriecinās rotaļīgi noskaņotu auditoriju. Lai smejas... Varam pačukstēt, ka aiz jaunā Mini Cooper S dis-

nejiskās ārienes slēpjas dinamisks un pietiekami nopietns braucamrīks.

## Parametri

Kopš iepriekšējā Cooper S prezentācijas pagājuši septiņi gadi. 1994. gadā Rover grupa pārgāja BMW īpa-

šumā, taču auto joprojām tiek ražots tāpat kā līdz šim Lielbritānijā. Tas ir šodienas prasībām un novitātēm atbilstošs, dažādu drošības asistentu un funkciju pārbļīvēts. Gājēju un pāreju atpazīšana, distances kontrolieris aktīvizētas kruīzkontroles

laikā ļauj nepiespīti izbaudīt multfilmas varonim domātu interjeru. Astonpakāpju automātiskās kārbas režīmu pielāgošanās reljefam notiek ar satelīta palīdzību, līdzīgi kā BMW X5. Auto kļuvis par 10 cm garāks salīdzinājumā ar iepriekšējo. Vecais lēkāja

un mēdza novirzīties no kursa, jaunais, pateicoties garākai riteņu bāzei, ir stabilāks un drošāks.

## Iekšējelpa

Šis ir Mini, kurā nav atrodama neviena lokālīzlādes spuldzīte (ar *Chili* pakotni). LED dio-



Centrālajam displejam piekabinātās apakšas ausis ir pazudušas, tagad to vietā modernas ventilācijas lūkas.



Projekcijas uz displeja un režīmu pārlēdzējs ir kļuvuši par moderna auto neatņemamām sastāvdaļām.

## TEHNISKIE DATI

### Mini Cooper S

- Dzinējs: R4 benzīns
- Darba tilpums: 1998 cm<sup>3</sup>
- Jauda: 141 kW (192 ZS) pie 4700–6000 apgriez./min
- Griezes moments: 280 Nm pie 1250–4750 apgriez./min
- Piedziņa: priekšējo riteņu
- Pārnesumkārbā: automātiskā
  - Plekare: neatkarīgā
- Garums/platums/augstums: 3821/1727/1441 mm
- Riteņu bāze: 2495 mm
- Klīrenss: 125 mm
- Bagāžnieka tilpums: 211 l
- Degvielas tvertne: 44 l
- Riepas: 205/45 R17
- Pašmasa: 1235 kg
- Maksimālais ātrums: 233 km/h
- Paātrinājums 0–100 km/h: 12,3 s
- Vidējais degvielas patēriņš: 6,7 l/100 km
- CO<sub>2</sub> emisija: 136 g/km

**Cena Latvijā: no 26 970 eiro**  
**Testa auto cena: 41 140 eiro**

žu toni salonā var mainīt visās varavīksnes krāsās, bet, ja ir problēmas ar izvēli, atstājiet diskotēkas režīmu. Ap centrālo displeju izveidotā gaismas maliņa dublē funkcijas rādītāju vajadzīgajā krāsā, piemēram, griežot siltumu, redzat zilā un sarkanā proporciju, griežot skaļumu *Harman Kardon* akustiskās sistēmas vadībā, redzēsiet skaļuma pozīciju zaļā krāsā, uzdodot apgriezīenus, dublēsies oranža tahometra skala. Mikipelei ļoti pārskatāmi. Taču ir dažas lietas, kas jautrajam varonis nebūtu diez ko ērtas. Sēdekļu regulācija ar mazajām ķepām tiešām ir mokoša, sevišķi, ja jāmēģina nolocīt beņķi, lai ielaistu mazāku pasažieri aizmugurē. Tur ir



**Jaudīgs motors un normāla izmēra bagāžas nodalījums, ja nolokat aizmugurējos sēdekļus.**

## KONKURENTI



**Opel Adam**  
**Adama dārgākā versija ar 1,4 l motoru nepieklūst ne tuvu Mini bāzes modelim. Patēriņš 5,5 l/100 km. Cena Latvijā no 14 399 eiro.**



**Fiat 500S**  
**Klasiskais itālietis ar lielo 1,2 litru motoru tērē 4,8 litrus. Uz pusi lētāks par Cooper S. Cena Latvijā no 13 032 eiro.**



**Citroën DS3**  
**Eksotisks francūzis ar 1,6 l benzīna motoru apēd 6 litrus. Nav sevišķi iecienīts. Cena Latvijā no 19 230 eiro.**

ļoti šauri pat Donaldam Dakam. Griesti ir pazemi, tāpēc mikipelei būs kreisā auss jātur ārā par atvērto logu, taču pie tā var pierast. Stūre ir tiešām kā spēļu auto – slēdži ir tik tuvu malai, ka normāla izmēra plauksta var nejauši pamainīt funkcijas. Vadība un stūres reakcija ir smagnēja, taču varbūt tāpēc, lai jautrais šoferis nejauši neiegrieztos pretējā joslā. Ja mēģināsiet uzstādīt stūri augstāk, atklāsiet, ka tā ir pieskrūvēta spidometram, kura augstākie daļu tāpat nesaskatīsiet. Bet neuztraucieties, visas funkcijas tiek dublētas uz izbidāmā *Head-Up* displeja (421 eiro). Dažādie slēdžiši jaunajā Cooper S novietoti intuitīvi atrodamās vietās, līdzīgi kā BMW.

### Dinamika un aprikojums

Trīs pieejamie režīmi *Green*, *Mid* un *Sport* nodrošina gan akseleratora pedāļa, gan stūres, gan piekares optimālu darbību. Pirmie divi komentārus neprasa. Dinamiskākā režīma lai-

kā mikipele var justies kā rallija pilots. Pateicoties divlitru dzinējam (agrāk 1,6 l), uzrāviens ir lielisks (6,7 s), vienīgi pašā sākumā, lai varonis neatšāms kā spēļu auto – slēdži ir tik tuvu malai, ka normāla izmēra plauksta var nejauši pamainīt funkcijas. Vadība un stūres reakcija ir smagnēja, taču varbūt tāpēc, lai jautrais šoferis nejauši neiegrieztos pretējā joslā. Ja mēģināsiet uzstādīt stūri augstāk, atklāsiet, ka tā ir pieskrūvēta spidometram, kura augstākie daļu tāpat nesaskatīsiet. Bet neuztraucieties, visas funkcijas tiek dublētas uz izbidāmā *Head-Up* displeja (421 eiro). Dažādie slēdžiši jaunajā Cooper S novietoti intuitīvi atrodamās vietās, līdzīgi kā BMW.

Aktivā krūzkontrolē ar distances regulēšanu un ātrumu samazināšanu likumos līdz pat pilnīgai nobremzēšanai vajadzības gadījumā ir neatverams asistents, kas pieejams standartaprikojumā. Bez papildu piemaksas būs arī riepu spiediena kontrole, elektriski apsildāmi sēdekļi, pretaizdzišanas sistēma un citi būtiski sikumi. *Chili* pakotnē par 2750 eiro būs vēl vairāk ērtas braukšanas atribūtu – multifunk-

ciju stūre, sporta sēdekļi, lietus sensors, LED luksturi u. c.

Ak, jā, tāds sākums kā *Start-Stop* sistēma strādā lieliski. Motors piestartējas, un auto uzsāk gaitu bez jebkādas raustīšanās. Ja neesat drošs par savām prasmēm ievietoties stāvvietā 5. sērijas BMW garumā, būs jāšķiras no 669 eiro par parkošanās palīgu. Ir USB ligzda, taču DVD atskaņotājs multfilmu atskaņošanai ir par papildu samaksu. Pieejams ir gandrīz viss, izņemot apsildāmu stūri un elektrisku sēdekļu regulāciju. Mazo bagāžnieku var minimāli pielāgot. Ir izņemama starpgrīda, zem kuras ir rotaļlietu novietne. Nolaizot sēdekļus, var izveidot līdzenu grīdu.

### Auditorija

Auto ir domāts stilīgai un turīgai auditorijai no 18 līdz 35 gadiem. Par katru ekstru ir jāatskaita zināma summa, kas mēdz sakrāties, un beigu beigās par labi uzpako-ta Mini cenu var iegādāties kompaktklases *premium* auto, protams, ar

askētiskāku papildaprikojumu. BMW un Audi ir simtiem, bet pie Mini stūres jūs pamanīs un palaidīs garām pat tie, kuriem nedot ceļu ir princips.

### Mums patika

**Dinamisks auto** ar labi pamanāmu dizainu.

### Mums pietrūka

**Vietas salonā ir maz,** aizmugurē varat iesēdināt vienīgi Donaldu Daku.

### Mūs pārsteidza

Par stilu ir jāmaksā, bet **kopējā cena tomēr ir pārāk augsta.**

### Rezumējums

Mini no eksotiska auto ir kļuvis par nopietnu konkurentu un labu alternatīvu **individuāla stila piekritējiem.**



**Arnis Martinelli**

### Rezultāts



**Ari burātāji ir ekstravaganti ļaudis. Jahtu piestātnes kopainu jaunais Cooper S neizbojās.**

