



*Divi uz sporta auto papēžiem minoši
karstie heči tiekas testā Velsas vidienē...*

SARKANIE ASARĒNI

Teksts DENS RĪDS / Foto LĪ BRIMBLIS



D

žons Kūpers, slavenais Mini radītājs un F1 konstruktors, varētu būt maķenīt sašutis par auto, kas nu valkā viņa vārdu, jo, ja jūs jauno Mini Cooper S ieslēdzat sporta režīmā, ekrāns jūs bridina, ka izjutisiet – un es citēju – “maksimālu gokarta sajūtu”.

Blakus auto attēlam parādās divi komiksu domu burbuļi, vienā attēlots gokarts, otrā – raķete. Ja jums nav sportiska noskaņojuma, mūsu vācu draugi (atcerieties, tas ir BMW Mini) ir ieprogrammējuši pavisam citu vēstījumu: zaļo režīmu braukšanas priekam ar mazu degvielas patēriņu! Siera smārds ir pietiekami spēcīgs, lai vecais Džons kapā apgrieztos otrādi. Tas ir skumji. Jo viņa vārds ir legenda, tāpat arī vairums auto, kas to nes. Cooper mums vienmēr patikuši, sevišķi S versijas un enerģiskie Works speciālizlaidumi. Neņemot vērā mūsu neseno pirmo tikšanos, jaunās paaudzes Mini – pamata versija – ir ļoti pievilcīga. Vai šis jaunais S modelis spēs turpināt labo darbu un noturēt Cooper reputāciju par spīti smieklīgajām animācijām?

Vispirms tam jātiekas ar Ford Fiesta ST. Šis numurs ir veltīts superauto satriecējiem, un vislabākais veids, kā uz dubļaina ceļa noslepkavot Ferrari, ir ar mazu Ford. Tas pašlaik ir mūsu gada auto, un mēs negrasāties atvainoties par nemitīgu tā slavēšanu. Ja Mini vēlas gūt līdzvērtīgus panākumus, tam jāatbilst šim standartam. Tādēļ mēs tos esam atveduši uz visvelsiskāko no Velsas ceļiem, lai redzētu, kurš kuru pārspēs. Abiem ir četrcilindru turbodzinēji. 0–100 km/h tie sasniedz nepilnās septiņās sekundēs. Mini jauda ir 192, Ford – 182 zirgspēki. Bāzes modeļu cenu starpība ir € 4255, bet tā palielinās, izvēloties papildaprīkojumu. Ja Fiesta cenas griesti ir pie € 23 000, Mini bez pūlēm sasniedz aptuveni € 38 000, kļūstot līdzīgs šeit redzamajam auto. Jautājums – vai ādas sēdekļi un komiksu raķetes tiešām ir svarīgi, kad nonākat kārdinošā pagriezienā? Tūlīt redzēsīm.

Varbūt tas izskatās pazīstams, taču jaunais Mini – jeb jaunais Mini – gaužām atšķiras no auto, kuru tas nomaina. Nav paturēts neviens virsbūves panelis. Tam ir jauns dzinēju klāsts, tāpēc Cooper S 1,6 litru motoru aizvieto šis divlitru turbo. Tam ir garāks purns un jauna seja ar pāris ilknēm līdzīgu gaisa atveru zem tā zoda. Profils ir drūknāks, bet aizmugures lukturi zirga seglu lielumā, cenšoties kļūst visā pārējā auto uzpūstās proporcijas. Salona pārmaiņas ir vēl lielākas: spidometrs ir aizmigrējis uz savu īsto vietu – jūsu acu priekšā, bet tā atbrīvoto apli centrā tagad ieskauj – nedaudz bezgaumīgā veidā – gaismas ietvars. Sēnei līdzīgo sviru, ar kuru varēja kontrolēt visu infoizklaides sistēmu, aizvietojis BMW iDrive ripulis.

Vējstikls joprojām ir visai stāvs un atrodas apmēram kilometru no jūsu sejas. Kopš brīža, kad iegrimstat sēdekļi, Mini šķiet lielāks, nekā tas ir patiesībā. Taču, lai vadītāja sēdekli ietilptu normāls cilvēks, aizmugurējam pasažierim ir jābūt a) nenormālam vai b) ne cilvēkam. Šķiet, jaunatklātais auto garums šajā ziņā neko nav mainījis. Taču sēdekļi ir glīti un ērti, ar nosacījumu, ka jūs neesat pārmēru plati. Izgatavošanas kvalitāte ir izcila. Ir daudz kā, uz ko skatīties un ar ko spēlēties, piemēram, sarkanais starta slēdzis un jaunais gredzens, kas rotē ap pārnēsumu sviras pamatni. To var izmantot, lai iestatītu adaptīvos amortizatorus (€ 450 papildaprīkojums plus € 170 par braukšanas režīmu paketi). Šodien, manuprāt, dienaskārtībā ir nedaudz sportiskā režīma. **MAKSIMĀLĀ GOKARTA SAJŪTA, TE JAU MĒS NĀKAM...**

Un, jā, brauciens acumirkli kļūst drebelīgāks nekā normālā režīmā. Kā gokartā, ja tā var izteikties. Akselerators ir atsaucīgāks, un stūrēšana kļūst smagāka. Stūre ir ļoti precīza un padara auto iespaidīgi tiešu. Tai noderētu nedaudz vairāk atgriezeniskās saites, jo lielāka pretestība, ko devis elektriskais



**SPOILERBRIDINA JUMS!
ŠIS PIEDER COOPER S...**





“Vai komiksu raketes tiešām ir svarīgas, kad nonākat kārdinošā līkumā?”

pastiprinātājs, mazliet laupa ceļa sajūtu. Tiešām asas virāžas tas izbrauc nedaudz plašāk nekā Fiesta, bet tas sver 72 kg vairāk par Ford un dzinējs ir par 402 cm³ lielāks nekā ST 1,6 litru motors, tāpēc tā priekšējiem riteņiem jāsavaldā lielāka masa. Taču pārējā ziņā tas ir stingrs un precīzs, un tieši to jūs sagaidāt no šāda tipa auto uz draiska serpentīna ar neskaitāmiem atpakaļejošiem likumiem.

Cooper dzinējs rūc pietiekami sirdīgi un jauču padod plašā diapazonā. Taču, par spīti ST līdzīgai griezei pie līdzīgiem apgrīzieniem, tas nešķiet tik turboniprs. Taču ātruma uzņemšana pati par sevi nav problēma. Lielāka problēma ir ātruma dzēšana. Mini bremzes šķiet stīvas, un pedālim nepieciešams stingrs spiediens, pirms tās sāk strādāt ar pilnu atdevi. Gandrīz šķiet, ka tās būtu bez pastiprinātāja. Par dažiem centimetriem garāks gājiens piešķirtu labāku sajūtu, kas lieti noderētu efektīvai darbībai bremzēšanas zonās. Tad ir vēl Cooper starpgāzēšanas sistēma, kas īsi uzrauj apgrīzienus, pārslēdzoties uz leju. Lieliska ideja, īpaši, ja dabiski nepārvaldāt divi-pedāli-ar-vienu-kāju metodi. Bet tā neuzgāzē pietiekami. Vēl jaunāk – atlaižot sajūgu, dažreiz notiek gadījuma rakstura jaudas uzplūdi, izraisot dažu negribētu pārsteigumu.

Ford šādus trikus netaisa. Tajā jūs vienkārši iekāpjat un braucat. Plastmasa un paneļa dizains blakus Mini spožajam, jaunajam izkārtojumam šķiet novecojis, tomēr nav nejauks. Tikai vienkāršs. Turklāt jums joprojām ir digitālais radio un mazumiņš citu ekstru. Stūre, pārnesumu svira un akceleratora pedālis ir pasīvi – bez kādiem e-palīgiem, tāpēc jo labāki. Fiesta aizmugurē ir vērpess tieņa piekare preti Mini daudzsviru konstrukcijai. Bet uzminiet, kurš asā pagriezienā drīzāk gaisā uzraus riteņi? Ford ir vieglāks, nīprāks un labāk apstājas.



**JĀ JUMS PATĪK LIETAS,
KĀS GRIEŽAS UZ RĪNKI,
MINI IR ĪSTĀ VIETA.**



MINI COOPER S

Cena: € 25 250

Dzinējs: 1998 cm³,

4 cilindri ar turbīnu,

192 ZS pie

6000 apgr./min,

280 Nm pie

1250 apgr./min

Veiktspēja:

0–100 km/h 6,8 s,

maksimālais ātrums

235 km/h

Transmisija:

6 pāresumu manuālā,

FWD

Ekonomija:

5,8 l/100 km

(kombinētais),

133 g/km CO₂

Svars: 1235 kg

FORD FIESTA ST

Cena: € 20 995

Dzinējs: 1596 cm³,

4 cilindri ar turbīnu,

182 ZS pie

5700 apgr./min,

240 Nm pie

1600 apgr./min

Veiktspēja:

0–100 km/h 6,9 s,

maksimālais ātrums

220 km/h

Transmisija:

6 pāresumu manuālā,

FWD

Ekonomija:

5,9 l/100 km

(kombinētais),

138 g/km CO₂

Svars: 1163 kg

“Ford jūs iesaista it
visā – no cīņas par saķeri līdz
pēdējā apgrieziņa izspiešanai.”

MINI DIGITĀLĀS
GRAFIKĀS NODAĻAI
JĀSTRĀDĀ LABĀK.





MŪSU GADA AUTO
PRASMĪGI NODEMONSTRĒ,
KĀ IZBRAUKT LIKUMU.



Uz šāda tipa ceļa tas nemitīgi rotaļājas, mazliet pavelkot stūri un palecoties uz sīkiem ceļa negludumiem. Jūs varat bremzēt spēcīgi un vēl un sajūst, kā viss auto ap jums pagriežas. Jūs varat būt neveikli, un auto jums to piedos (vai dāvās nekautrīgu pārliekas pagriežamības izbīli, ja spēji atlaidīsiet gāzi). Turpreti Mini ir līganāks un pieaugušāks. Tas ir ērtāks un izsmalcinātāks – ne tikai salīdzinājumā ar ST, bet arī iepriekšējo Mini.

Braucot ar Fiesta, jūs jūtat, kā riepas beržas pret asfaltu un visu šo informāciju pārraida atpakaļ caur stūri. Tas ir kā pieskarties ar ceļgalu ceļam, braucot ar moci, – zinot ceļa virsmas tekstūru, ir vieglāk novērtēt saķeri vai tās trūkumu. ST un Mini ir vienāda platuma riepas – tikai ST ir nedaudz mazāki riteņi –, bet Fiesta tās šķiet kārnākas. Un to es saku labā nozīmē, jo tādām jābūt karstajam hečam. Fiesta jūs iesaista it visā – no ciņas par saķeri līdz pēdējā apgrieziena izspiešanai. Mini pret šādu ķemošanos izturas nedaudz nievājoši, it kā ceļš – lieta, kuru izbaudīt mēs esam ieradusies, – būtu kaut kas netīrs, kas jāizfiltrē, pirms sasniedz jūsu maigās, tīrās rokas.

Jā, Cooper S ir piedienīgs, mazs hečs. Bet tas ir vājāks B klases ceļu spridzeklis par ST. No otras puses, tas ir labāk piemērots kruīzam un daudz ērtāks, lai slaistītos apkārt pa pilsētu. Arī salons tagad iekrīt citā kategorijā nekā Ford. Taču vairāk nekā jebkad agrāk atjautīgais Mini ar vienu aci skatās arī spoguļi. ST prātā ir tikai viena doma: traukties pa ceļu ar smaidu sejā. Tā ir elegances pret veiktspēju. Mode pret ātrumu. Kā braukšanas ierīce Ford izsper Mini ārpus laukuma. Tādēļ, lai Mini atgūtu cieņu un iegūtu reālas priekšrocības salīdzinājumā ar Ford, tam nepieciešams bagātīgs papildaprīkojuma saraksts. Kad tas uzstādīts, Mini var izmaksāt līdz pat padsmīti tūkstošiem vairāk nekā Fiesta. Iedomājieties vien, ko par to naudu varētu nopirkt.

Kāds vēlas gokartu? **76**

FAKTS: MINI AIZMUGURES
LUKTURI IR LIELĀKI PAR
CILVĒKA GALVU.

