

Mini, które nie jest mini, czyli Countryman Cooper D ALL4

data aktualizacji: 2019.05.07



MINI coraz śmielej (być może nawet nieświadomie) wchodzi na rynek caravanningowy. Połączenie znanej na całym świecie marki, świetnego designu i dobrego wyposażenia to przepis na stworzenie ciekawego pojazdu przeznaczonego chociażby na weekendowe wypady za miasto. Że zbyt mały? Że to tylko auto „na miasto”? Z pewnością nie można tego powiedzieć o modelu Countryman Cooper D ALL4, którego mieliśmy okazję przetestować.

Po raz pierwszy marką MINI zainteresowaliśmy się dość późno, bo na targach Poznań Motor Show w 2016 roku. To tam na stoisku MINI zaprezentowany został model ze specjalnym namiotem dachowym, który można było rozłożyć w zaledwie kilka minut. Rozwiązanie wręcz idealne dla „stylowych” osób, które potrzebowały auta zarówno na codzienne dojazdy do pracy w zatłoczonym mieście, jak i takiego do weekendowego odpoczynku nad jeziorem, przy grillu, z paczką bliskich znajomych.

Co ważne, zainteresowanie modelem było ogromne. Zwiedzających nie odrzucała nawet świadomość ceny, która, mówiąc wprost, była dość wysoka.

Countryman już wcale nie „mini”

Marka MINI kojarzy się przede wszystkim z autami naprawdę małymi, świetnie nadającymi się

zwłaszcza do podróży po zatłoczonych miastach. Nie można tego powiedzieć o modelu, który otrzymaliśmy do testów. Faktycznie, na pierwszy rzut oka to nadal MINI, z wyraźnymi liniami i przetłoczeniami oraz świetną gamą kolorystyczną, ale countryman to samochód „z krwi i kości”, który może pochwalić się 5-drzwiowym nadwoziem, mocnym silnikiem Diesla i napędem 4x4. W porównaniu do kultowego auta Jasia Fasoli, ten jest aż o metr dłuższy (4097 mm) i blisko 30 cm szerszy (1789 mm).

Zanim jednak odpowiemy na pytanie, jak wygląda komfort i przestrzeń we wnętrzu, zatrzymajmy się na parę chwil przy wyglądzie zewnętrznym. Już z daleka widać, że to MINI. Wyraźny przód z charakterystycznymi lampami i grillem, do tego cała bryła i tył – wszystko nawiązuje do klasyki, więc countrymana możemy śmiało zestawić ze słowem „retro”. I to naszym zdaniem jest najlepszym pomysłem, na jaki mogli wpaść projektanci. Nie zabrakło też swobodnych nawiązań do nowoczesności. W naszym testowym modelu wyróżniał się przede wszystkim kolor, który świetnie współgrał z białym dachem i takimi pasami na masce. Zwróćcie również uwagę na szczegóły – białe obwódki przetłoczeń obok kierunkowskazów nadają całemu autu charakteru, podobnie jak plastikowe nakładki na nadkola i tylni zderzak. MINI przyciąga wzrok, o czym mogliśmy się przekonać i w czasie podróży, i podczas samego pobytu w Zakopanem. Nie jest cichym, spokojnym, miejskim autem, a dość agresywnym „pożeraczem” dróg i terenów wiejskich. Duży plus!

„To naprawdę MINI?!”

Gdy wsiądziemy do środka, zapominamy, że właśnie za chwilę będziemy prowadzić auto marki MINI. Wymiary zewnętrzne przełożyły się bezpośrednio na ilość przestrzeni w środku. Countryman jest bardzo wygodny, bez problemu przemierzaliśmy nim kilkaset kilometrów w składzie aż 5-osobowym: 3 osoby dorosłe i 2 dzieci. Zarówno kierowca, jak i pasażerowie znajdą dostateczną ilość miejsca nad głowami – to zaleta prostego dachu, który zaczyna opadać dopiero za plecami pasażerów z tyłu. Do dyspozycji kierowcy i pasażera oddany został szeroki podłokietnik, z którego mamy łatwy dostęp do przełączników na desce rozdzielczej. No właśnie, przełączniki – na pierwszy rzut oka jest ich całkiem sporo, ale po chwili okazuje się, że ich obsługa jest bardzo intuicyjna. Na pierwszy plan wysuwa się oczywiście duży dotykowy wyświetlacz (przekątna może mieć od 6,5 do 8 cali), za pomocą którego zmienimy wszystko – nawet kolor oświetlenia kabiny. Plastik są dobrej jakości, nic nie skrzeczy, nic nie trzeszczy, co zdarza się (niestety) w coraz większej liczbie nowych samochodów.

W tej beczce miodu jest też łyżka dziegciu. Jeżeli caravanning (choćby weekendowy), to i bagaże. Niestety, countryman nie może się pochwalić sporym litrażem. Mieliśmy problem, aby zapakować do niego dwie walizki w pionie. Brakuje około 15 centymetrów głębokości, aby można go było lepiej zagospodarować. Według danych technicznych bagażnik ma 450 litrów pojemności, ale można ją regulować poprzez ustawienie tylnej kanapy, która przesuwana jest w zakresie 13 cm. Niestety, przy komplecie pasażerów przestrzeń okazuje się „ciut” za mała.

Diesel daje radę

Nasze MINI świetnie wygląda, oferuje sporo przestrzeni w środku, a futurystyczny wygląd deski i kierownicy może się podobać. Czy ten czar nie pryska po uruchomieniu silnika? Bez owijania w bawełnę: nie. Countrymana napędza 2-litrowa, 4-cylindrowa jednostka diesla o mocy 150 KM. Za przeniesienie mocy na wszystkie 4 koła (napęd ALL4) odpowiada automatyczna skrzynia biegów, która może się pochwalić aż 8 przełoženiami. W mgnieniu oka reaguje na każdy ruch pedałem gazu.

Efekt? Przede wszystkim musimy pochwalić właśnie „automat”. Bardzo sprawnie i łagodnie zmienia biegi, kierowca nie odczuwa szarpania nawet podczas dynamicznego wyprzedzania innych pojazdów i „rzucania” dwóch biegów za jednym razem. Ta sytuacja zdarza się jednak niezwykle rzadko, ponieważ jednostka ma wystarczającą moc i odpowiedni moment obrotowy (330 Nm) do tego, aby

sprawnie poruszać się przy komplecie pasażerów nawet po terenach górzystych.

Diesel zaskoczył nas nie tylko kulturą pracy (wnętrze jest świetnie wyciszzone, podróż jest komfortowa nawet przy prędkościach autostradowych), ale też zapotrzebowaniem na paliwo. Pokonaliśmy odcinek ponad 900 kilometrów z 5 osobami na pokładzie i „toną” bagażu, co ostatecznie przełożyło się na średni wynik na poziomie 7,1 l/100 km. To bardzo duży plus, który docenią wszyscy posiadacze countrymana.

Minusy? Wyraźnie odczuwaliśmy poprzeczne nierówności na drodze – auto ma bardzo twarde zawieszenie i niski profil opony. Jazda po typowo polskich drogach może przełożyć się nawet na lekki ból kręgosłupa – nie pomogą tu nawet głębokie i dobrze wyprofilowane siedzenia. Trudno jednak winić MINI za stan dróg w naszym kraju.

Trzeba też zaznaczyć, że countryman, nawet w trybie „Dynamic”, nie zachęca do szybkiej jazdy. Powód? Elektronika i napęd, które na to po prostu nie pozwalają. MINI postawiło w tym modelu przede wszystkim na bezpieczeństwo. Faktycznie, układ kierowniczy jest precyzyjny, ale moc jest rozkładana „po równo”, bez faworyzowania tylnej osi. A to, jak doskonale wiemy, wszelkie zabawy z góry wyklucza.

Kup auto i dokup drugie w wyposażeniu dodatkowym

Cena brutto MINI Countryman Cooper D ALL4 zaczyna się od 132 100 zł. Dopłacić musimy jednak praktycznie za wszystko. Automatyczna skrzynia biegów to 8 600 zł, automatyczne otwieranie klapy bagażnika – prawie 2 tys., dach panoramiczny – 4 300 zł, kamera cofania – 1 600 zł, czujniki parkowania – ponad 3,5 tys., 19-calowe koła z oponami run flat – 5,5 tys., adaptacyjne reflektory diodowe – ponad 4,3 tys. zł. W efekcie nasz testowy model osiągnął wartość 223 404 zł (wyposażenie opcjonalne to razem 91 304 zł). Nawet mając na uwadze fakt, że to MINI klasy premium, to i tak cena jest zaporowa dla przeciętnego Kowalskiego. Z drugiej strony patrząc, typowy Kowalski na pewno nie kupi auta ze stajni MINI, które można albo kochać, albo nienawidzić. Jeżeli wybierzemy tę drugą opcję, to z pewnością nie będziemy zwracali uwagi na cenę, a skupimy się na przestrzeni, wyglądzie zewnętrznym i wewnętrznym oraz stylu prowadzenia.

Podsumowując, Countryman Cooper D ALL4 to z pewnością auto wyróżniające się nawet wtedy, gdy po prostu jest zaparkowane na ulicy. Kolor i ostre linie przyciągają wzrok. Do tego dochodzi futurystyczne wnętrze, które jest intuicyjne i również pozostawia niesamowite wrażenie. Cały design doskonale współgra z wystarczającym silnikiem, kapitalną automatyczną skrzynią biegów, co w efekcie przekłada się na „lekkość prowadzenia”. Jest to świetne auto rodzinne, które zawiezie nas na wakacje, pociągnie przyczepę kempingową i będzie służyło jako nocleg podczas weekendowego pobytu za miastem. Cena to największy minus MINI, ale z drugiej strony, jeżeli ktoś ma odpowiedni zasób gotówki, bez zastanowienia może wybrać się do najbliższego salonu MINI. W zamian otrzyma auto zarówno praktyczne, jak i nietuzinkowe, wyróżniające się na tle chociażby niemieckiej konkurencji.

tekst Bartłomiej Ryś

Artykuł pochodzi z numeru 6(79) 2017 Polskiego Caravaningu

Źródło: