

THE NEW MINI COOPER • COOPER S

ใหม่ทั้งรูปลักษณ์ // เครื่องยนต์

หลังจากปีใหม่รหัส R56 เปิดตัวสู่ตลาดโลกได้ไม่นาน
สื่อมวลชนไทยก็มีโอกาสได้ทดลองขับอย่างใกล้ชิด
ทั้งรุ่น **COOPER** และ **COOPER S** ด้วยการเชิญ
จากผู้อำนวยการอย่างเป็นทางการ บีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป
ประเทศไทย บนเส้นทางหัวหิน-ปราณบุรี

• ก่อนจะไปสัมผัสสรดเล็กเปี่ยมเสน่ห์ทั้ง 2 รุ่นอย่างใกล้ชิด มา
ทำความรู้จักกับเทคโนโลยีต่างๆ ของมินิใหม่ ว่ามีอะไรน่าสนใจ
บ้าง เพื่อจะตัดสินใจซื้อรถเล็กราคาต่ำกว่า 2 ล้านบาทได้ง่ายขึ้น

1. GO-KART FEELING IN PERFECTION

• อย่าตัดสินนิสัยใจคอของคนจากภายนอก คำสอนนี้ใช้ได้กับ
มินิ หลายคนเห็นรูปทรงกะทัดรัด การออกแบบทั้งภายนอกและ
ภายในที่เน้นความน่ารัก อาจคิดว่ามินิเป็นรถขับเล่นที่ขายดีไซน์
เพียงอย่างเดียว ซึ่งก็ไม่ผิดเสียทีเดียว แต่ก็ไม่ถูกต้องไปทั้งหมด





ถ้าได้ทดลองขับมินิจะพบว่า เป็นรถที่จริงจังในการออกแบบ โดยเป็นการผสมผสานระหว่างความคลาสสิก แต่ให้อารมณ์และความรู้สึกเหมือนขับโกคาร์ท คือ มีความดิบหนักแน่น ถ่ายทอดสภาพถนนให้ผู้ขับได้รับรู้แบบเต็มๆ

ทั้งหมดนี้เป็นผลมาจากแชสซีส์ใหม่ที่แข็งแกร่งขึ้น เครื่องยนต์ใหม่ที่มีกำลังมากขึ้น ระบบเกียร์ที่ถ่ายทอดกำลังได้เต็มประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งโครงสร้างซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของมินิ คือ ช่วงล้อกว้าง ฐานล้อยาว โอเวอร์แฮงค์หน้า-หลังสั้น และจุดศูนย์ถ่วงต่ำ ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นสิ่งที่ทำให้มินิ เป็นรถที่ขับสนุกและมั่นคง

2. DESIGN FROM THE ORIGINAL TO THE ORIGINAL

- แค่ผ่านสายตาแวบเดียวก็รู้ว่าเป็นมินิ เพราะปรัชญาพื้นฐานในการออกแบบมินิตั้งแต่รุ่นแรก คือ THE ORIGINAL TO THE ORIGINAL โดยในรุ่นใหม่นี้ทุกเอกลักษณ์ของมินิก็ได้รับการถ่ายทอดมาอย่างสมบูรณ์



เช่น ล้อทั้ง 4 อยู่ที่ยึดตัวถัง รูปลักษณ์และการตกแต่งที่ดูเป็นรถใจดี หลังคาแบบ FLOATING ROOF ส่วนภายในก็มีมาตรวัดความเร็วอยู่ตรงกลางแผงหน้าปัด (CENTER SPEEDO) และแผงประตูที่เป็นเส้นโค้ง มิติตัวถังของมินิใหม่มีความยาวเพิ่มขึ้น 60 มิลลิเมตร สำหรับคูเปร์ และ 61 มิลลิเมตรในคูเปร์ เอส แนวสันฝากระโปรงหน้าสูงขึ้น



60 มิลลิเมตร ทั้งนี้ได้นำมาตรฐานความปลอดภัยในอนาคต (ที่จะรวมถึงความปลอดภัยของคนเดินถนน) มาใส่ในดีไซน์ของมินิในวันนี้

3. POWERTRAIN ENHANCED DRIVING PLEASURE, GREATER ECONOMY AND LOWER EMISSION

• เป็นความฝันของผู้ผลิตรถทุกราย ที่ต้องการเครื่องยนต์ขับสนุก ตอบสนองฉับไว ประหยัดเชื้อเพลิง และมีมลพิษต่ำ วันนี้มินิทำความฝันให้เป็นจริงแล้ว ด้วยเครื่องยนต์ใหม่ที่ยึดแน่นด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัยใหม่ ผสานกับนวัตกรรมยานยนต์จากสนามแข่งของบีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป

หัวใจสำคัญ คือ ระบบการเผาไหม้และการจุดระเบิดที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และการลดแรงเสียดทานของชิ้นส่วนต่างๆ ภายในเครื่องยนต์ ส่งผลให้กำลังที่เครื่องยนต์ผลิตได้ ถูกนำไปใช้ในการขับเคลื่อนได้อย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย



มินิ คูเปอร์ ใช้เครื่องยนต์ 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว 1,600 ซีซี 120 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุด 16.3 กก.-ม.ที่ 4,250 รอบ/นาที โดยที่รอบต่ำเพียง 2,000 รอบ/นาที จะมีแรงบิดให้ใช้งานมากถึง 14.2 กก.-ม. หรือประมาณ 43% ของแรงบิดสูงสุด

อัตราเร่ง 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใน 9.1 วินาที ความเร็วสูงสุด 203 กิโลเมตร/ชั่วโมง อัตราสิ้นเปลืองต่ำเพียง 5.8 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 17.24 กิโลเมตร/ลิตร (ผลการทดสอบของ EU)

มินิ คูเปอร์ เอส ใช้เครื่องยนต์ 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงแบบไตรีคอินเจกชัน เปลี่ยนระบบอัดอากาศจากซูเปอร์ชาร์จเป็นเทอร์โบ ความจุ 1,600 ซีซี มีกำลังสูงสุด 175 แรงม้าที่ 5,500 รอบ/นาที แรงบิดสูงสุดที่ 24.45 กก.-ม. ที่ 1,600-5,000 รอบ/นาที พร้อมระบบ OVERBOOST เพิ่มแรงบิดเป็น 26.5 กก.-ม. ที่ 1,700-4,500 รอบ/นาที

อัตราเร่ง 0-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใน 7.1 วินาที ความเร็วสูงสุด 225 กิโลเมตร/ชั่วโมง อัตราสิ้นเปลือง 14.50 กิโลเมตร/ลิตร (ตามผลการทดสอบของ EU)

3.1 VALVETRONIC TECHNOLOGY

• เครื่องยนต์มินิใหม่ ถูกพัฒนามาบนพื้นฐานเทคโนโลยี VALVETRONIC ซึ่งเป็นระบบลิฟลิฟท์เฉพาะของบีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป

VALVETRONIC

เป็นระบบวาล์วแปรผันอัจฉริยะ ควบคุมระยะการเปิด-ปิดวาล์วไอดีและไอดีแบบแปรผันตลอดช่วง ภายในเวลา 300 มิลลิเซคันด์ ทำงานร่วมกับระบบบริหารเครื่องยนต์แบบ 32 บิต และระบบควบคุมแคมชาฟต์ VANOS ส่งผลให้เครื่องยนต์ได้รับไอดีในปริมาณที่เหมาะสมตลอดทุกความเร็วรอบ จึงตอบสนองอัตราเร่งได้อย่างฉับไว มีมลพิษต่ำ และที่สำคัญ ประหยัดน้ำมันมากขึ้น 12.5% จากการทดสอบของ EU



3.2 MOTORSPORT TECHNOLOGY: LIGHT WEIGHT CONCEPT, LOW FRICTION

• เครื่องยนต์ของมินิใหม่ผลิตที่โรงงาน BMW GROUP'S HAMS HALL ประเทศอังกฤษ ด้วยเทคโนโลยีการผลิตของบีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป ที่สะสมจากมอเตอร์สปอร์ต เช่น เสื้อสูบลูมิเนียมหล่อขึ้นรูป แคมชาฟต์ผลิตจากวัสดุผสม (COMPOSITE MATERIALS) และเสื้อสูบที่ผนวกรวม CHAIN BOX เข้าไว้ด้วยกัน ทำให้เครื่องยนต์ของมินิใหม่มีน้ำหนักเบาและแข็งแรง

เพื่อให้ได้คุณสมบัติเด่นจาก 2 วัสดุ เช่น น้ำหนักเบา และความแข็งแรงทนทาน วิศวกรจึงเลือกใช้วัสดุผสม (COMPOSITE MATERIALS) สำหรับแคมชาฟต์ ซึ่งต้องอาศัยเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง ผิวชั้นนอกเป็นวัสดุ HIGH-STRENGTH STAINLESS STEEL มีความแข็งแรงสูง ถูกสวมลงบนแคมชาฟต์ซึ่งผลิตจากวัสดุน้ำหนักเบา โดยกรรมวิธี SHRINK FIT ด้วยความแม่นยำในระดับไมโครเมตร หรือเศษหนึ่งส่วนพันของมิลลิเมตร เพิ่มกำลังให้เครื่องยนต์ และลดอัตราสิ้นเปลือง โดยลดการสูญเสียพลังงานในระบบ วิศวกรของบีเอ็มดับเบิลยูออกแบบให้ปั๊มน้ำมันเครื่องและปั๊มน้ำหล่อเย็นทำงานแบบ ON-DEMAND



ปั้มน้ำมันเครื่องแบบ VOLUME-FLOW CONTROL ควบคุมปริมาณการไหลให้เหมาะสมกับสภาพเครื่องยนต์ ทำให้ประหยัดพลังงานเพิ่มขึ้นถึง 160 วัตต์ ซึ่งหมายถึงเครื่องยนต์จะมีกำลังเพิ่มขึ้น 1.25 กิโลวัตต์ หรือ 1.7 แรงม้า ที่ 6,000 รอบ, และลดการใช้เชื้อเพลิงประมาณ 1%

ระบบหล่อเย็นได้รับการออกแบบใหม่ โดยจะทำงานเท่าที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อประหยัดน้ำมันขณะอุ่นเครื่องยนต์ และช่วยทำให้แคดดาโลดิกคอนเวคเตอร์ ถึงอุณหภูมิที่เหมาะสมเร็วขึ้น

3.3 TWIN-SCROLL TURBO WITH DIRECT GASOLINE INJECTION

• เป็นครั้งแรกที่ มินิ คูเปอร์ เอส เปลี่ยนระบบอัดอากาศจากซูเปอร์ชาร์จมาเป็นเทอร์โบ โดยวิศวกรของบีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป ได้พัฒนาระบบ TWIN-SCROLL TURBO ซึ่งสามารถแก้ปัญหา TURBO LAG ซึ่งเป็นจุดอ่อนของเทอร์โบได้อย่างสิ้นเชิง

TWIN-SCROLL TURBO สามารถสร้างกำลังอัดได้ตั้งแต่รอบต่ำ โดยแยกการไหลของไอเสียที่ออกจากเครื่องยนต์เป็น 2 ส่วน คือ 2 สูบต่อ 1 ช่องการไหลของไอเสีย เพื่อให้การสร้างแรงดันต่อใบพัดเทอร์โบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ส่งผลให้เครื่องยนต์ของ คูเปอร์ เอส มีแรงบิดสูงสุด 24.45 กก.-ม. ต่อเนื่องระหว่าง 1,600-5,000 รอบ/นาที และ OVERBOOST พังค์ชันสามารถเพิ่มแรงบิดสูงสุดเป็น 26.5 กก.-ม. ต่อเนื่องที่ 1,700-4,500 รอบ/นาที ส่งผลโดยตรงกับอัตราเร่งที่จะพุ่งทะยานไปข้างหน้าอย่างทันใจ

อีกเทคโนโลยีสำคัญ คือ GASOLINE DIRECT INJECTION ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยความดันสูงตรงเข้าสู่ห้องเผาไหม้ (จากเดิมที่ฉีดหลังวาล์วไอดี) ส่งผลให้น้ำมันเชื้อเพลิงและอากาศคลุกเคล้ากันได้ดี ทำให้เผาไหม้เต็มประสิทธิภาพ เครื่องยนต์มีกำลังสูงสุด และประหยัดน้ำมัน

3.4 SIX-SPEED GEARBOX

• มินิใหม่ทั้งคูเปอร์ และคูเปอร์ เอส มาพร้อมเกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ ที่มีอัตราทดชิด รักษารอบไม่ให้ตกมากเมื่อเปลี่ยนเกียร์ ส่งผลให้อัตราเร่งมีความต่อเนื่อง และแม่นยำสูง ช่วยให้เปลี่ยนเกียร์ได้อย่างรวดเร็ว ส่วนเกียร์อัตโนมัติจะตามมากกลางปี 2007

เทคโนโลยีระบบส่งกำลังของมินิใหม่ได้รับการพัฒนาไปอีกขั้น ใช้ชิงโครเมซหรือแหวนเบียดเฟืองแบบกรวยพร้อม FRICTION PLATE ผลิตจากวัสดุคาร์บอน (เดิมเป็นทองเหลือง) จึงสามารถเปลี่ยนเกียร์ได้ลื่นและรวดเร็ว

4. EPAS-ELECTRONIC POWER ASSISTED STEERING

• มินิใหม่ ใช้พวงมาลัยเพาเวอร์แบบ EPAS ให้ความแม่นยำในการควบคุมมากขึ้น หมุนพวงมาลัยได้อย่างเบาแรงในความเร็วต่ำ เสริมประสิทธิภาพด้วยระบบเซอร์โวทำให้พวงมาลัยสามารถแปรผันการตอบสนองได้ตามลักษณะการขับ ความเร็วรถ และสภาพถนน



EPAS ทำงานร่วมกับปั้มสปอร์ต (ติดตั้งอยู่หน้าคันเกียร์) เมื่อเข้าโหมดสปอร์ต อัตราทดของพวงมาลัยจะจับไวขึ้น ส่งผลให้การบังคับทิศทางมีความเฉียบคมสไตส์สปอร์ต และเนื่องจากระบบ EPAS ไม่ได้พ่วงกับเครื่องยนต์ จึงช่วยประหยัดน้ำมันได้ 0.1 ลิตร/100 กิโลเมตร และต้องการการบำรุงรักษาน้อยกว่าระบบพวงมาลัยเพาเวอร์ที่มีไฮดรอลิกเข้ามาเกี่ยวข้อง

5. AXLE & SUSPENSION

• ระบบกันสะเทือนของมินิใหม่ได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับกำลังเครื่องยนต์ที่มากขึ้น เพิ่มความมั่นคงและยึดเกาะถนนดีขึ้นขณะเข้าโค้ง โดยเป็นแบบอิสระพร้อมเหล็กกันโคลงทั้งด้านหน้าและด้านหลัง



ระบบกันสะเทือนหน้าอิสระแม็กเฟอร์สันสตรัท ปรับเปลี่ยนจุดยึดเพลลาขับใหม่ เพื่อให้ตอบสนองต่อการเข้าโค้งได้ดีขึ้น โดยเพลลาขับของมินิใหม่ยังคงสร้างมีความยาวเท่ากันทั้ง 2 ข้าง หมดปัญหาเรื่อง TORQUE STEER เมื่อขับออกตัวอย่างรวดเร็ว

ระบบกันสะเทือนหลังเป็นแบบอิสระมัลติลิงก์ บางชิ้นส่วนของช่วงล่างผลิตจากอะลูมิเนียม ส่งผลให้น้ำหนักเบาลง 6 กิโลกรัม ลดน้ำหนัก



ถ่วงได้ระบบกันสะเทือนหรือ UNSPRUNG WEIGHT ช่วยให้ช่วงล่างมีการทำงานที่ฉับไวและเป็นอิสระมากขึ้น

6. SAFETY

- โครงสร้างของมินิใหม่ ได้รับการออกแบบให้มีความแข็งแรงมากขึ้น นอกจากนี้มีผลต่อการขับที่มั่นคงขึ้นหรือ (ACTIVE

SAFETY) ยังเกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยในกรณีเกิดอุบัติเหตุ (PASSIVE SAFETY)

โครงสร้างของมินิใหม่ ได้รับการออกแบบให้แข็งแรงทนทานออกจากส่วนของห้องโดยสาร พร้อมคานเหล็กกล้าแรงกระแทกหากเกิดการชนด้านข้าง เพื่อให้ผู้ขับและผู้โดยสารมีความปลอดภัยสูงสุด

เพื่อรองรับกำลังเครื่องยนต์ที่สูงขึ้นงานเบรคหน้าของมินิใหม่ได้รับการขยายให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเป็น 280 มม. (เดิม 276 มม.) ในมินิ คูเปอร์ และขนาด 294 มม. (เดิม 276 มม.) ในมินิ คูเปอร์ เอส

เสริมประสิทธิภาพให้ระบบเบรคด้วย BRAKE ASSIST เพิ่มแรงเบรคในกรณีฉุกเฉิน ABS ป้องกันล้อล็อก CBC ควบคุมการเบรคขณะเข้าโค้ง และ EBD กระจายแรงเบรค ระบบควบคุมเสถียรภาพในรุ่นเดิม ได้รับการปรับปรุงเป็น ENHANCED DSC ควบคุมระบบ BRAKE ASSIST และ HILL ASSIST

ลองของจริง บนเส้นทางหัวหิน-ปราณบุรี

- เริ่มต้นออกเดินทางจากกรุงเทพฯ โดยนัดหมายกันที่ NEW MINI SHOWROOM & SERVICE WORKSHOP สุขุมวิท 63 เอกมัยซอย 7 จากนั้นมุ่งหน้าสู่โรงแรมพุทธรัชดา หัวหิน ซึ่งมีมินิใหม่ทั้งคูเปอร์ และคูเปอร์ เอส จอดเรียงรายรอการทดสอบ

เสร็จสิ้นการกล่าวต้อนรับและแนะนำทีมงานโดย ดร.วิทย์ สิทธิเวดิน ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด บีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป ประเทศไทย ก็ถึงเวลาที่ทุกคนรอคอย กับการได้ทดลองขับมินิใหม่ไปตามเส้นทางที่วางไว้ โดยมีการสลับกันขับและสลับรถ เมื่อถึงจุดที่กำหนด



ผู้เขียนเริ่มต้นในตำแหน่งผู้โดยสารบนเบาะหน้า ส่วนเบาะหลังมีผู้โดยสารร่างเล็กสูง 160 ซม. นั่งไปด้วย ถือเป็นโอกาสทดสอบความสะดวกสบายไปในตัว จากโรงแรมมุ่งหน้าไปทานอาหารกลางวันร้าน THE ROCK

รถทุกคันมีวิทยุสื่อสาร มีรถทีมงานนำขบวนและปิดท้าย แคมป์ด้วยรถตำรวจช่วยอำนวยความสะดวก ผู้ขับได้รับการย้ำเตือนจากทีมงานว่าการขับจะใช้ความเร็วค่อนข้างสูง และให้พยายามเกาะกลุ่มกันไว้ เพื่อให้ผ่านทางแยกต่างๆ ไปพร้อมกัน

วอร์มอัพ ด้วยการบุกทางแคบ

- เส้นทางที่จัดให้ก็ไม่ธรรมดา เพราะต้องลัดเลาะไปตามตรอกซอกซอยแคบๆ ให้อารมณ์เดียวกับหนังเรื่อง ITALIAN JOB ต่างกันที่ไม่มีใครเอาปืนไล่ยิง มีก็แต่สายตาของนักท่องเที่ยวยามยาม

ตามขบวนมินิใหม่สี่สันแสบทรงกว่า 10 คัน พร้อมรอยยิ้มบนใบหน้า บางคนหยิบกล้องขึ้นมาถ่ายรูป ขนาดไมโครของตัวเองยังแอบภูมิใจ ถ้ามีปัญญาซื้อมาใช้คงขยับียดจนเสื่อปริ

เห็นสภาพเส้นทางทดสอบแล้วอึ้ง เพราะในซอยแคบๆ มีทั้งคนและมอเตอร์ไซด์ แคมป์วณนั้นก็ขรุขระมีหลุมบ่อและฝาท่อตลอดเส้นทาง ทีมงานคงตั้งใจให้ 'รูต' เพื่อให้จับความรู้สึกของช่วงล่างกันอย่างชัดเจน

ทางเรียบโล่ง อัดได้เต็มที

- หลังทานอาหารเสร็จจึงเดินทางต่อไปยังเขาทะเลทรายต่อเนื่องเขื่อนปราณบุรี ไปได้ประมาณครึ่งทางก็กลับมากเป็นคันขับ เฉพาะน้ำหนักบรรทุกผู้ขับและผู้โดยสาร 3 คน น่าจะเกิน 200 กิโลกรัม แต่ม้า 120 ตัวของมินิใหม่ ก็สร้างอัตราเร่งได้อย่างทันใจ แคมป์ด้วยเสียงเครื่องยนต์ที่เร้าใจแต่ไม่หนวกหู





ระหว่างการขับ คันหน้ามีการเปลี่ยนคนขับกะทันหัน ผู้เขียนจึงของแซงผ่านแล้วเร่งไปให้ทันกลุ่มหน้าซึ่งทิ้งไปไกลแล้ว บนเส้นทางเรียบโล่งจึงได้โอกาสลองอัตราเร่ง ที่เกียร์ 5 เครื่องยนต์หมุน 5,000 รอบ/นาที ความเร็วขึ้นไปถึง 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง กำลังเครื่องยนต์ยังเหลือๆ ยังไม่ทันใส่เกียร์ 6 ก็ใกล้กลุ่มหน้าทันแล้ว

แม้เจ้าหน้าที่จะย่ำให้ขับชืดๆ กันไว้ แต่หลายครั้งก็อดไม่ได้ที่จะทิ้งห่างคันหน้าแล้วค่อยกดคันเร่งเพิ่มความเร็วยิ่งขึ้นไป สนุกกว่าขับตามกันเป็นไหนๆ รั้าใจทั้งภาพ (อัตราเร่ง) และเสียง (เครื่องยนต์) มองกระจกหลัง...คันหลังก็ทิ้งห่างแล้วค่อยเร่งขึ้นมาเหมือนกัน

ก่อนถึงสันเขื่อน มีเนินชันให้ทดสอบระบบ HILL ASSIST จอดรถค้างบนเนิน เท้าขวาเหยียบเบรก เท้าซ้ายเหยียบคลัตช์เข้าเกียร์ 1 เมื่อยกเท้าขวาจากเบรกเพื่อไปกดคันเร่ง ระบบจะเบรคค้างไว้ให้ประมาณ 3 วินาที ป้องกันรถไหลถอยหลังขณะออกตัวบนทางชัน เป็นอีกหนึ่งระบบที่มีประโยชน์มากกับรถเกียร์ธรรมดา

COOPER S สใจคนเฝ้าหูก

- เชื้อปนราถนบุรีแปรสภาพเป็นจุดพักรถ บรรยายสรุปเทคโนโลยี

โดยของมินิใหม่ และเป็นจุดสลับรถไปในตัว บางคนก็เริ่มต้นขับด้วยคูเปอร์ เอส ออกอาการองแงไม่ยอมสลับไปขับคูเปอร์ เพราะติดใจในความแรงนั่นเอง เอาน่า...คูเปอร์ก็แรงเหลือเฟือแล้ว

ระหว่างพักรถและคน ลองสอบถามคนที่นั่งหลังว่าเมื่อยหรือเปล่า คำตอบคือไม่เมื่อยและไม่แคบ ส่วนหนึ่งเป็นเพราะผู้โดยสารด้านหน้าช่วยเลื่อนเบาะไปด้านหน้าให้อีกหน่อย ถ้าเลื่อนถอยหลังมาสุดมีเคื่อง

การเข้า-ออกที่นั่งด้านหลังก็ไม่ยาก เพราะด้านหลังของพนักพิงเบาะหน้าทั้ง 2 ฝั่งมีคันทันโยกที่ซ่อนไว้อย่างแนบเนียน แค่นี้โยกมาข้างหน้าก็จะเป็นการพับพนักพิงและเลื่อนเบาะนั่งไปด้านหน้าพร้อมกันเปิดทางให้เข้าไปนั่งด้านหลังได้

สลับรถแล้วเริ่มต้นด้วยตำแหน่งเนวิเกเตอร์เหมือนเดิม นั่งแค่ระยะทางสั้นๆ ก็รู้สึกได้ถึงกำลังของเครื่องยนต์ที่ต่างกัน แต่น่าแปลกที่เสียงเครื่องยนต์กลับไม่เร้าใจดุจันเท่าคูเปอร์ แต่ก็ทดแทนด้วยอัตราเร่งที่ฟังกว่าเห็นๆ



DSC เปิดไว้ดีกว่า

• หน้าคอนโซลเกียร์มีสวิตช์ DSC OFF ปิดการทำงานของระบบ DYNAMIC STABILITY CONTROL ลองปิดแล้วออกตัวแรงๆ จากจุดหยุดนิ่ง ปรากฏว่าล้อฟรียาว ถ้าไม่ยกคันเร่งคงฟรีทั้งเกียร์ 1 แถมคันเกียร์ 2 ยังมีเสียงเอี้ยดให้ได้ยินอีกด้วยกับความแรงขนาดนี้ ถ้าฝีมือการขับไม่จัดจ้านจริงๆ เปิด DSC ไว้ดีกว่า

จากเพื่อนปรานบุรีมุ่งหน้าเขาเต่ามีการสลักรถอีกครั้ง ผู้เขียนได้สัมผัสมา 175 ตัวแบบเต็มๆ ทั้งบนทางตรงและทางโค้ง ซึ่งมีคำแนะนำจากทีมงานว่า ถ้าอยากสนุกกับอัตราเร่งบนทางโค้ง ให้ทำทุกอย่างให้เสร็จก่อนเข้าโค้ง (หมายถึงลดความเร็วและเข้าเกียร์ที่เหมาะสม) เมื่อออกจากโค้งจะได้กดคันเร่งออกไปได้เลย

ในช่วงทางตรง การเปลี่ยนเกียร์ที่สิ้นและแม่นยำ มีส่วนช่วยเรื่องอัตราเร่งได้มาก เพราะเครื่องยนต์มีแรงม้าและแรงบิดรออยู่แล้ว แค่เลือกเกียร์ที่เหมาะสมรถก็พุ่งไปข้างหน้าได้อย่างสะใจ

พวงมาลัยคม เกียร์แม่นยำ คลัตช์เบา

• เส้นทางช่วงก่อนสุดท้ายเป็นทางคดโค้ง ได้ลองทั้งความแม่นยำและการตอบสนองของพวงมาลัย ความหนึบของช่วงล่าง รวมทั้งระบบคลัตช์และเกียร์

พวงมาลัยค่อนข้างไว แต่แม่นยำและคม ช่วยให้การเข้าและออกจากโค้งทำได้ง่าย เบาแรง ช่วงล่างหนึบแน่นและแข็งกว่าคูเปอร์คันที่ทดสอบเล็กน้อย เพราะใช้ล้อแม็ก 17 นิ้ว อากาศโยนของตัวรถมีไม่มากนัก

ส่วนคลัตช์และเกียร์ทำงานสอดคล้องกันดี เกียร์แม่นยำเหมือนมีร่างคลัตช์เบาแต่ยังมีความรู้สึก ไม่ใช่เบาโหวง ด้วยการขับที่สนุก ทำให้ระยะทดสอบดูสั้นไปนิดตา เชื่อแล้วว่ามินิใหม่คือโอกาสที่ดีจริงๆ นี่เอง

เห็นมินิใหม่เป็นรถคันเล็ก ตกแต่งเน้นความน่ารัก ไม่โดดเด่นแบบรถสปอร์ต อย่าเพิ่งคิดว่าเป็นรถขับซิวๆ หลังการทดลองขับในหลายสภาพเส้นทาง ผู้เขียนขอตั้งชื่อเล่นให้มินิใหม่ว่า 'รถฮาร์ดคอร์ยอส่วน'

ขอบคุณ **บีเอ็มดับเบิลยู กรุ๊ป ประเทศไทย**

และ **บริษัท ไอทีเอส จำกัด คอมมิวนิเคชั่นส์ จำกัด**
อำนวยความสะดวกตลอดการทดลอง

T D

MINI COOPER S

• แบบตัวถัง	แฮทช์แบ็ก 3 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว ไทโรคอินเจกชัน เทอร์โบ
• ความจุกระบอกสูบ	1,598 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	77.0 x 85.8 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1
• กำลังสูงสุด	173 แรงม้า (BHP) ที่ 5,500 รอบ/นาที
• แรตทิงสูงสุด	24.4 กก.-ม. ที่ 1,600-5,000 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	รสนก 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็กแอนด์พินเนียนพร้อมพาวเวอร์เฟรม
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แม็กเฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ บัลทิลด์ พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอปัส อีบีดี และบีโอ
• ผู้จำหน่าย	บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ไทยแลนด์) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2654-3100
• เว็บไซต์	www.bmw.co.th