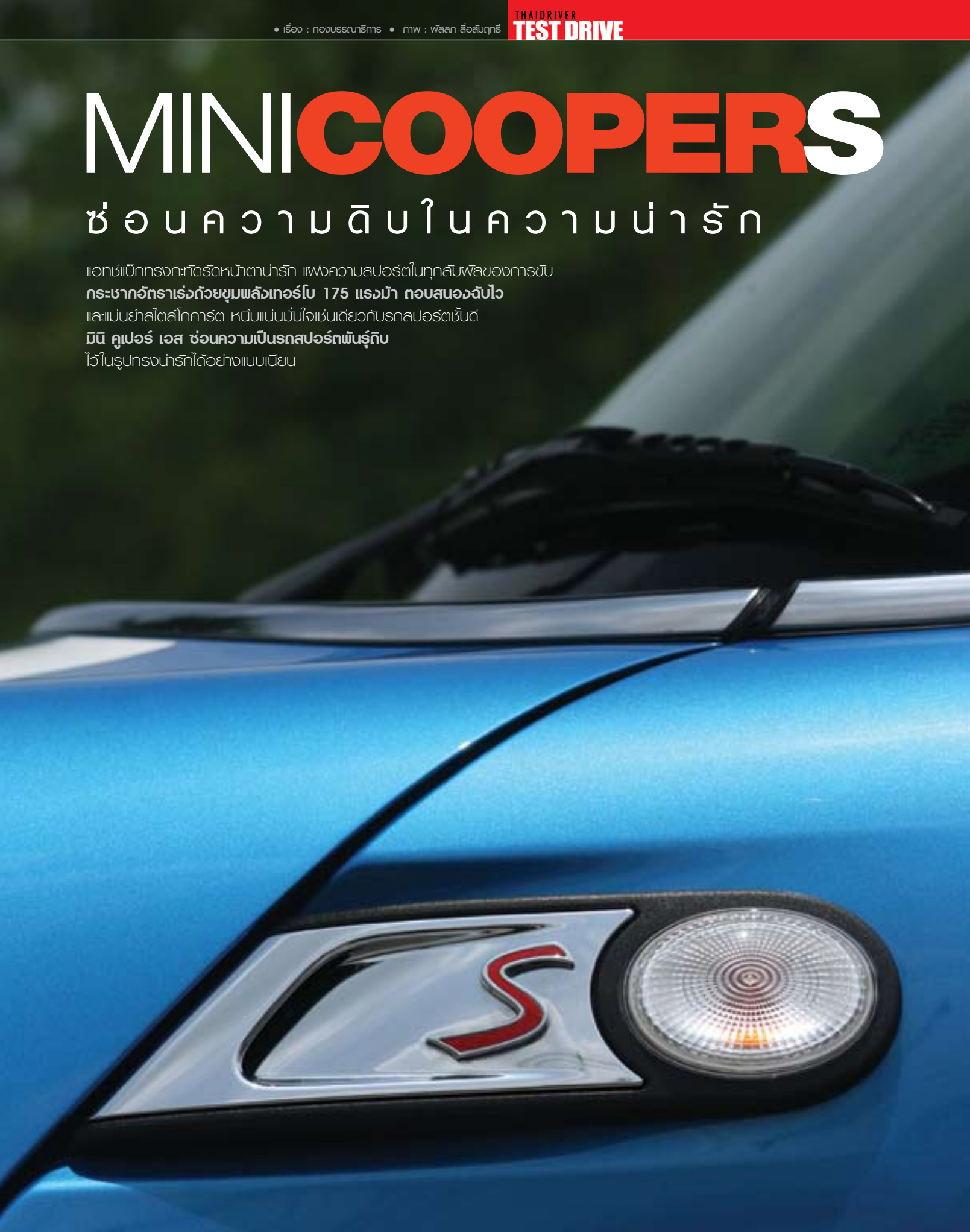


# MINICOOPERS

## ซ่อนความดิบในความน่ารัก

แอกซ์แบ็กทรงกะทัดรัดหน้าตาน่ารัก แฝงความสปอร์ตในทุกสัณฐานของการขับ  
กระชากอัตราเร่งด้วยขุมพลังเทอร์โบ 175 แรงม้า ทอสนองจับไว  
และแม่นยำสไตล์โคคาร์ต หินบ่มแน่นมันใจเช่นเดียวกับรถสปอร์ตชั้นดี  
มีดี คูเปอร์ เอส ซ่อนความเป็นรถสปอร์ตพันธุ์ดิบ  
ไว้ในรูปทรงน่ารักได้อย่างแนบเนียน





- ทีมงานไทยไดรฟ์เวอร์เคยขับมินิ คูเปอร์ และคูเปอร์ เอส รุ่นใหม่ล่าสุดเมื่อไม่นานมานี้ที่หัวหิน เป็นการขับแบบ GROUP TEST ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเพื่อนๆ สื่อมวลชน แต่เวลาทดสอบก็ถูกจำกัด

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของมินิบอกว่า หลังจากนี้ถ้าอยากทดสอบเดี่ยวอีกครั้งก็ให้ติดต่อมา เมื่อทีมงานฯ ติดต่อไปก็พบว่ามียอดให้ทดสอบทั้งคูเปอร์ และคูเปอร์ เอส แต่ระยะเวลาในการทดสอบมีให้ค่อนข้างจำกัดเพราะคิวยาว จึงเลือก ‘คูเปอร์ เอส’ มาทดสอบก่อน

## รูปลักษณ์สะอาดตา

- คงไม่ต้องบรรยายกันมาก สำหรับรูปลักษณ์ภายนอกและภายในของมินิใหม่ ดูจากภาพประกอบก็จะสัมผัสได้ถึงความรัก บ่งบอกถึงดีไซน์และความตั้งใจในการออกแบบ ทุกรายละเอียดมีเอกลักษณ์ที่โดดเด่น แต่ก็ยังอยู่ในโทนเดียวกัน

คูเปอร์ เอส ดุดันด้วยช่องดักลมบนฝากระโปรงหน้า ลมที่ดูดักไม่ได้วิ่งไปหาอินเตอร์คูลเลอร์ แต่เป่าไปที่ตัวเทอร์โบตรงๆ ด้านหลังมีท่อไอเสียทรงกลมคู่ ออกตรงกึ่งกลางตัวรถ เป็นอีกหนึ่งจุดเด่นของคูเปอร์ เอส

มิติตัวถังมีความยาว 3,714 มม. กว้าง 1,683 มม. สูง 1,407 มม. น้ำหนัก 1,205 กก.

## ห้องโดยสารย้อนยุค

- ภายในของมินิใหม่ ได้รับการออกแบบใหม่หมด คงเอกลักษณ์ด้วยมาตรวัดความเร็วขนาดใหญ่กลางคอนโซล บนคอปวงมาลัยมีมาตรวัดรอบ สวิตช์ควบคุมระบบต่างๆ เป็นแบบย้อนยุคโยกขึ้น-ลง พวงมาลัย 3 ก้านปรับสูง-ต่ำ-ใกล้-ไกล มีสวิตช์ควบคุมครุสคอนโทรลอยู่ฝั่งขวา ส่วนฝั่งซ้ายควบคุมเครื่องเสียง

เบาะคู่หน้าปรับสูง-ต่ำได้ ด้านหลังพับกึ่งซ่อนคันโยกสำหรับเปิดทางให้ผู้โดยสารด้านหลังเข้า-ออกได้สะดวก เมื่อเลื่อนกลับเบาะจะอยู่ในตำแหน่งเดิมที่ปรับไว้ ผู้เขียนสูง 170 ซม. ปรับตำแหน่งการขับให้ถูกต้อง จากนั้นลองไปนั่งด้านหลังฝั่งคนขับ พบว่ามีที่ว่างพอให้อาศัยไปไหนใกล้ๆ ได้ จะดีว่าห้องโดยสารแคบก็คงไม่ได้ เพราะรถรุ่นนี้ออกแบบมาให้นั่ง 2 คนเป็นหลัก ที่ว่างด้านหน้าเหลือเพื่อเบาะหลังนั่งได้ก็จริง แต่ต้องเลื่อนเบาะหน้าช่วย ซึ่งคงทำไม่ได้ในฝั่งผู้ขับเพราะต้องนั่งให้ถูกต้อง





ไม่น่ามีปัญหาอะไร เพราะแม้เกียร์อัตโนมัติรุ่นใหม่ จะพัฒนาให้มีการตอบสนองที่ฉับไวและทนทานขึ้นมากก็จริง แต่ถ้าจะขับแบบ ‘เอามั่น’ ก็ยังต้องเป็นเกียร์ธรรมดาอยู่ดี

ช่วงแรกที่ขับรถมาที่งานก็หวั่นใจนิดๆ เพราะรถส่วนตัวก็เป็นเกียร์อัตโนมัติ ช่วงแรกที่ขับคูเปอร์ เอส ต้องใช้ความตั้งใจเป็นพิเศษ โดยเฉพาะการขับออกตัวจากจุดหยุดนิ่ง เพราะมีความแตกต่างจากรถเกียร์ธรรมดาทั่วไปอยู่บ้าง

รถเกียร์ธรรมดาส่วนใหญ่ เมื่อผ่อนคลัตช์ออกรถจะเคลื่อนตัวได้นิดๆ จากนั้นจึงค่อยเติมคันเร่งลงไป แต่คูเปอร์ เอส เฝ้าซ้ายกับเท้าขวาต้องสวนกัน เฝ้าซ้ายผ่อนคลัตช์ เฝ้าขวากดคันเร่ง ใช้รอบประมาณพันเศษๆ ก็ออกตัวบนทางราบได้สบาย ขับไปสักพักเมื่อเริ่มชินก็จะออกตัวได้โดยอัตโนมัติ

อีกปัญหาของเกียร์ธรรมดา คือ การออกตัวบนเนินชัน ถอนเท้าขวาออกจากเบรกรถก็จะไหลถอยหลัง เรียกว่าเป็นจุดสลับของมือใหม่เกียร์ธรรมดา มินิจึงมีระบบ ‘HILL ASSIST’ เมื่อยกเท้าขวาจากแป้นเบรคไปกดคันเร่ง เบรคจะทำงานต่อเนื่องให้อีก 3 วินาที ป้องกันรถไหล

เวลารถติดบนเนินก็ไม่ต้องกังวล เฝ้าขวาเหยียบเบรค เฝ้าซ้ายเหยียบคลัตช์เข้าเกียร์ 1 แล้วออกตัวปกติโดยรถไม่ไหล ส่วนผู้เขียนยังใช้วิธีเก่า ดึงเบรคมือแล้วออกตัวปกติ เมื่อรถเคลื่อนตัวก็ปลดเบรคมือลง รถก็ไม่ไหลถอยหลังเหมือนกัน

น้ำหนักในการเหยียบคลัตช์ของคูเปอร์ เอส เบากว่ารถสปอร์ตทั่วไป แม้จะหนักกว่ารถญี่ปุ่นแต่ไม่ถึงกับต้องออกแรงเหยียบคลัตช์จนหลังติดเบาะ การเข้าเกียร์ก็แม่นยำเบาแรง บวกกับเครื่องยนต์ที่มีแรงบิดสูงตั้งแต่รอบต่ำ เวลาขับตามกันซ้ำๆ จึงไม่ต้องเปลี่ยนเกียร์บ่อยๆ

การเข้า-ออกจากเบาะหลังก็ไม่ถึงกับทุลักทุเลมาก แต่ทางที่ดีเอาไว้ใส่ของจะเหมาะกว่า พับเบาะหลังลงจะมีพื้นที่ใส่ของเพิ่มขึ้นอีกเพียบ เปิดประตูบานท้ายเหยียบของได้สะดวก

คันที่ทดสอบเป็นหลังคากระจกพร้อมชั้นรูปไฟฟ้า แม้กระจกหลังคาจะเป็นสีทึบ และมีม่านกรองแสงอีกชั้น แต่การขับตอนกลางวันแดดจัดๆ ก็ยังรู้สึกว่แสงผ่านได้มากไปนิด และแผ่นม่านกรองแสงจะส่งเสียงเมื่อขับผ่านถนนขรุขระ

### เครื่องยนต์ถอดแบบจากสนามแข่ง

- อีกหนึ่งตัวแทนของคำยืนยันที่ว่า มินิ คูเปอร์ เอส ไม่ใช่แค่ของเล่นเศรษฐกิจหรือรถขับเล่นกินลม คือ การนำมอเตอร์สปอร์ตเทคโนโลยีมาใช้ในการออกแบบและผลิตเครื่องยนต์ เพื่อให้มีทั้งการตอบสนองที่ดี แข็งแรงทนทาน น้ำหนักเบา ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และมีมลพิษต่ำ

คูเปอร์ เอส เปลี่ยนระบบอัดอากาศจากเดิมซูเปอร์ชาร์จมาเป็นเทอร์โบแบบ TWIN SCROLL เพื่อแก้ปัญหา TURBO LAG ให้อัตราเร่งที่จี๊ดจ๊าดเหมือนสมัยที่เป็นซูเปอร์ชาร์จ จับคู่กับระบบจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงแบบไคเร็กอินเจกชัน และระบบแปรผันวาล์วของบีเอ็มดับเบิลยู VALVETRONIC และ VANOS

เครื่องยนต์บล็อกเล็กมีความจุ 1,600 ซีซี ระเบิดกำลังด้วยหลากหลายเทคโนโลยี สร้างพลังขับเคลื่อนได้สูงถึง 175 แรงม้า ที่ 5,500 รอบ/นาที และแรงบิดที่มาแบบ FLAT TORQUE 24.45 กก.-ม. ที่ 1,600-5,000 รอบ/นาที ในโหมดปกติ และ 26.5 กก.-ม. ที่ 1,700-4,500 รอบ/นาที ในโหมดโอเวอร์บูสต์ ใช้สำหรับเร่งแซงฉุกเฉิน

### เกียร์ธรรมดา 6 จังหวะ:

- ถ้ามองว่าคูเปอร์ เอส เป็นรถขับเล่น อาจขบขันใจเมื่อเห็นระบบส่งกำลังเป็นเกียร์ธรรมดา แต่ถ้าเปลี่ยนมุมมองว่าเป็นรถสปอร์ต ก็





## สมรรถนะ...มันคือรถสปอร์ต

- หลังจากขับเคลื่อนกับคลัตช์และเกียร์จึงนำรถไปลองสมรรถนะด้วยเครื่องมือจับเวลาและอัตราเร่งด้วยแรง G โดยทดสอบ 2 ครั้ง ตลอดการทดสอบเปิดใช้งานระบบ DSC-DYNAMIC STABILITY CONTROL ออกตัวด้วยรอบปกติ ไม่ได้กดคันเร่งแซ่วไว้ที่รอบสูงแล้ว SLIP คลัตช์กระแทกคันเร่ง เปลี่ยนเกียร์ที่ประมาณ 6,000 รอบๆ ในช่วงต้นเกียร์ 1 และต้นเกียร์ 2 ก็ยังมีเสียงเอี้ยดจากล้อฟรีสั้นๆ ให้ได้ยิน รถไม่มีอาการ TORQUE STEER แม้เป็นรถขับเคลื่อนล้อหน้า เพราะมินิออกแบบให้เพลาขับทั้ง 2 ข้างมีความยาวเท่ากัน

ระยะทาง (เมตร)	เวลา (วินาที)	ความเร็ว (กม./ชม.)
100	6.45 / 6.53	-
250	11.35 / 11.38	-
400	15.28 / 15.25	146.3/147.4
1000	28.18 / 27.62	154.7/171.7

อัตราเร่ง (กม./ชม.)	เวลา (วินาที)
0-20	0.85 / 0.97
0-40	2.02 / 2.18
0-60	3.77 / 3.40
0-80	5.38 / 5.40
0-100	7.75 / 7.85
0-120	10.28 / 10.28
0-140	13.95 / 13.22
0-160	18.80 / 17.65
0-180	24.90 / 23.12

แม้อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม. ยังห่างไกลจากตัวเลขโรงงานที่ระบุไว้ 7.1 วินาที แต่ผลทดสอบที่ได้ 7.75 และ 7.85 วินาที ก็ถือว่าจัดจ้านเกินพิกัดอยู่แล้ว รถหนัก 1,205 กก. ผู้ขับกับผู้โดยสารร่างท้วมหนักรวมกัน 170 กก. ม้า 1 ตัวแบกน้ำหนักแค่ 7.8 กก. จึงวิ่งฉิวแบบไม่ต้องเค้น

อัตราเร่งในช่วงความเร็วต่างๆ ก็ทำได้ดี แม้จะไล่ความเร็วจากเกียร์เดิมไม่ได้เซนส์เกียร์ลงต่ำ โดยในช่วงต่ำกว่า 2,000 รอบๆ จะรู้สึกว่ารอบไต่ขึ้นช้า แต่เมื่อเกินจาก 2,000 รอบๆ ขึ้นไป รอบจะตวัดขึ้นอย่างรวดเร็วพร้อมกับความเร็วที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึง 6,000 รอบๆ

ในการใช้งานทั่วไป แอบสนุกเล็กๆ กับอัตราเร่ง แค่ใช้รอบระหว่าง 2,000-4,000 รอบๆ ก็สนุกพอประมาณแล้ว

## รอบและความเร็วในเกียร์ 6

รอบเครื่องยนต์ (รอบ/นาที)	ความเร็ว (กม./ชม.)
2,000	80
3,000	120
4,000	160
5,000	200

มินิ คูเปอร์ เอส ลบความเชื่อเก่าๆ ในหลายแง่มุม เช่น รถจะขับสนุกได้ต้องซีซีสูงแรงม้ามหาศาล ความจริงเครื่องยนต์แรงม้าปานกลาง วางในรถน้ำหนักเบาก็ขับสนุกได้แล้ว และน้ำหนักรถก็โยงไปถึงเรื่องการเกาะถนน หลายคนเชื่อว่า 'รถเล็กขับเร็ว' แล้วจะต้องปลิว ออกจากขับเร็วต้องรถคันใหญ่ น้ำหนักมาก ทั้ง 2 ความเชื่อ มินิพิสูจน์แล้วว่าไม่เป็นความจริงเสมอไป



### ระบบกันสะเทือนหนักสุดๆ

• ด้วยรูปร่างหน้าตาของมินิใหม่จะดูน่ารักหมดจด คนส่วนใหญ่จึงมักคิดว่าเป็นรถขับเล่นๆ เครื่องยนต์ไม่แรง แค่อขับไปไหนมาไหนได้ ช่วงล่างก็นิ่มๆ ยวบๆ แต่ในความเป็นจริงกลับตรงข้าม เพราะเมื่อใส่เครื่องยนต์แรงๆ มาให้แล้ว ช่วงล่างก็ต้องปรับให้หนักแน่นควบคุมความประพฤติของม้า 175 ตัวได้อยู่มีอ

มินิใหม่ใช้ระบบกันสะเทือนอิสระ 4 ล้อ ด้านหน้าแม็กเฟอร์สันสตริต ด้านหลังมัลติลิงก์ บางชิ้นส่วนเป็นอะลูมิเนียมเพื่อลดน้ำหนัก

การขับบนถนนเรียบที่ความเร็วต่ำ ให้ความรู้สึกหนักแน่นสไตล์ รถยุโรปชั้นดี นอกจากการปรับเซตช่วงล่างแล้ว คงต้องยกความดีความชอบส่วนหนึ่งให้กับโครงสร้างตัวถังที่แน่นหนามั่นคง จึงถ่ายทอดมาถึงความรู้สึกในการขับด้วย

เพิ่มความเร็วบนถนนเรียบ อากาศของตัวรถนิ่งมั่นคงไม่มีวูบวาบ แม้บางช่วงถนนจะเป็นคลื่นลอนบ้าง แต่ก็สามารถขับด้วยความเร็ว 150-160 กม./ชม. ได้อย่างสบายไม่เครียด ไส้ขึ้นเกียร์ 6 ความเร็วแตะ 200 กม./ชม. ตัวรถก็ยังไม่ไหวเหมือนเดิม

จุดนี้เน้นว่ามินิทำได้ดีเยี่ยม เพราะรถฐานล้อสั้นได้เปรียบที่ความคล่องตัว แต่เสียเปรียบเรื่องความมั่นคงเมื่อใช้ความเร็วสูง มินิยึดตำแหน่งล้อไปที่มุมตัวถัง ช่วยให้การทรงตัวที่ความเร็วสูงมีความนิ่งและมั่นคง

ช่วงล่างของคูเปอร์ เอส มีประสิทธิภาพมากกว่าความแรงของเครื่องยนต์ไปไกล วิดลมรรถนะของเครื่องยนต์จนสุดแล้ว ช่วงล่างยังรองรับได้แบบเหลือๆ ดีกว่าทำเครื่องยนต์แรงจัด กดคันเร่งปล่อยม้ายังไม่ทันหมดคอก ช่วงล่างก็รับไม่ไหวพาลงข้างทาง

ได้อย่างก็ต้องเสียอย่าง คูเปอร์ เอส เกาะถนนดีที่ความเร็วสูง แต่ถ้าขับผ่านถนนไม่เรียบจะสัมผัสอาการสะเทือนได้อย่างชัดเจน แต่เป็นอาการสะเทือนที่มีความยืดหยุ่นอยู่ด้วย ไม่ใช่สะเทือนกระด้างแบบรถแต่งดัดสปริง แต่เป็นช่วงล่างแบบรถสปอร์ตแท้ๆ คนที่เคยชินกับช่วงล่างนิ่มๆ ยวบๆ มาขับคูเปอร์ เอส คงบ่นว่าสะเทือน

พวงมาลัยเพาเวอร์ไฟฟ้า ไม่เบาหวิวจนไร้ความรู้สึก ปรับน้ำหนักมาค่อนข้างดีมีมือเพื่อให้ส่งข้อมูลมายังมือผู้ขับได้อย่างครบถ้วน การเปลี่ยนเลนที่ความเร็วสูงมีความแม่นยำ สั่งเลี้ยวแค่นิดก็ไปแค





นั่น ไม่ขาดไม่เกิน การตอบสนองก็ฉับไวแต่มั่นคงไม่วูบวาบ ซึ่งช่วงล่างก็มีส่วนช่วยได้มาก

ระบบเบรกดิสก์ 4 ล้อ มาพร้อมระบบช่วยเหลือ เช่น เอบีเอส ป้องกันล้อล็อก อีบีดีกระจายแรงเบรก และซีบีซีควบคุมการเบรกขณะเข้าโค้ง ยางขนาด 205/45/17 การแตะเบรกที่ความเร็วสูงเพื่อลดความเร็วบนถนนเรียบทั้งแห้งและเปียก ไม่มีอาการวูบวาบหรือมีแนวโน้มจะเสียการทรงตัว

### กินน้ำมันตามน้ำหนักท้ายวา

- ข้อได้เปรียบของรถที่ใช้เครื่องยนต์เล็ก คือ การใช้งานในเมืองเวลารถติดจอดเดินเบาอยู่กับที่ จะกินน้ำมันน้อยกว่าเครื่องยนต์ใหญ่ ใช้งานในเมืองขับปกติ จะเห็นตัวเลขอัตราสิ้นเปลืองบนจอ 12-13 กม./ลิตร ขับทางโล่งอืดบ้างผ่อนบ้างก็ป่วนเบี่ยนแถวๆ 10-11 กม./ลิตร ขนหน้าแข็งเศรษฐกิจไม่ถึงกับร่วง



มินิ คูเปอร์ เอส ครบทุกคุณสมบัติของรถสปอร์ต เครื่องยนต์พลังแรง ช่วงล่างแน่น โครงสร้างตัวถังแข็งแรงต่างกับแค่หน้าตาที่น่ารัก ไม่ดูต้นแบบรถสปอร์ตทั่วไป กับราคาที่ตั้งไว้ 3 ล้านบาท ไม่ต้องถามคนอื่นว่าคุณค่าไหม แต่ให้ถามตัวเองว่าพอใจหรือเปล่า ถ้าอยากขับและซื้อได้โดยไม่ต้องดิ้อร่อน ก็ไม่มีเหตุผลที่จะไม่ซื้อ

ขอบคุณ

บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ไทยแลนด์) จำกัด

เอื้อเฟื้อรถยนต์ในการทดสอบ



## MINI COOPER S

• รูปแบบตัวถัง	แฮทช์แบ็ก 3 ประตู
• เครื่องยนต์	เบนซิน 4 สูบ DOHC 16 วาล์ว ไทโรคอินเจกชันเทอร์โบ
• ความจุ	1,598 ลิตร
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	77.0 x 85.8 มิลลิเมตร
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1
• กำลังสูงสุด	175 แรงม้า (BHP) ที่ 5,500 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	24.4 กก.-ม. ที่ 1,600-5,000 รอบ/นาที (OVER BOOST 26.5 กก.-ม. ที่ 1,700-4,500 รอบ/นาที)
• ระบบส่งกำลัง	ธรรมดา 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหน้า
• ระบบบังคับเลี้ยว	แร็พแอนด์พีนชั่นพร้อมพาวเวอร์ไฟฟ้า
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ แบริ่งฟอร์สันสตรัท พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ บัลลิสติก พร้อมเหล็กกันโคลง
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ พร้อมเอบีเอส อีบีดี และบีเอส
• ผู้จำหน่าย	บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู (ไทยแลนด์) จำกัด
• โทรศัพท์	0-2654-3100
• เว็บไซต์	www.bmw.co.th