

UŻYWANE PORÓWNANIE: ALFA ROMEO MiTo, MINI COOPER S

zyjny układ kierowniczy czynią z tego pojazdu niedościgniony wzorzec dla innych. Alfa otrzymała z tyłu belkę skrętną i choć prowadzi się ją wyczuwalnie lepiej od bratniego Grande Punto, to z Mini nie ma szans. Włoskie auto nieźle hamuje – z rozgrzanymi tarczami na zatrzymanie z prędkości 100 km/h potrzebuje 37,9 m, ale „anglik” jest zdecydowanie lepszy (tylko 35,4 m!).

Pod maską Coopera S pracuje jednostka 1.6 T, skonstruowana współ-

Mini Cooper S lepiej jeździ, ale jest mniej praktyczne, bardziej awaryjne i odznacza się gorszą relacją ceny do wieku

nie przez BMW i koncern PSA. Brzmienia rasowo, spontanicznie reaguje na gaz i nie pali dużo (8,2 l/100 km w naszym teście). Wszystko byłoby pięknie, gdyby nie to, że silnik ma poważną wadę konstrukcyjną – do-

chodzi do uszkodzenia napędu rozrządu. Koszt naprawy (poza ASO) to co najmniej 2,5 tys. zł. Alfa otrzymała nowoczesną jednostkę 1.4 TB – trzeba zwrócić uwagę na szczelność układu chłodzenia i hydraulicznych zaworów. W teście MiTo spaliło średnio o 0,2 l/100 km więcej benzyny niż Mini, i to pomimo mniejszej mocy. Silnik Alfę nie brzmi tak spektakularnie, jak motor „miniaka”, ale równie dobrze reaguje na gaz – brak wyczuwalnej turbodziury.

Koszty utrzymania, zwłaszcza w przypadku Mini, nie będą niskie. Niezależnych serwisów jest niewiele, a ceny w ASO szokują. Na szczęście np. klocki hamulcowe okazują się współzamiennie z innymi modelami BMW, a osprzęt jednostki napędowej – z Citroënami i Peugeotami. Alfa jest prostsza konstrukcyjnie i dzieli niektóre podzespoły z Grandem Punto. MiTo serwisujemy co 30 tys. km, zaś w Mini o terminie przeglądu decyduje komputer.

Mini Cooper S od 2006 r. cena: od 35 tys. zł



CZYŻ NIE JEST UROCZE?
Czar pryska, gdy trzeba się rozprawić z hałasującym napędem rozrządu

■ Problem z wieloma samochodami zaprojektowanymi w stylu retro polega na tym, że oprócz ciekawego wyglądu nie mają z reguły wiele do zaoferowania. Są ciasne, niepraktyczne, przekombinowane... Wszystko to można by powiedzieć też o Mini, jest jednak jedno „ale”. Otóż zawieszenie tego auta to prawdziwy majstersztyk. Coopera S prowadzi się jak gokart, ustawianie tego „wariata” w ciasnych zakrętach to przyjemność w czystej formie. Za zestrojenie zawieszenia i układu kierowniczego odpowiadają specjaliści z BMW i to wystarczająca rekomendacja. Wnętrze również zaprojektowano z polotem (nawiązania do po-

przednika z lat 60. XX w.), jednak nie każdy będzie z takiej koncepcji zadowolony. Nie chodzi o złą jakość materiałów czy niestaranne wykonanie, lecz o kiepską ergonomię i ogólny bałagan. Tu dźwigienka, tam przełącznik, wyświetlacz nawigacji zintegrowano z... prędkościomierzem. Fanom marki takie rzeczy oczywiście nie przeszkadzają, jednak zwykły kierowca powinien przed zakupem porządnie się Mini przypatrzeć.

To jednak nie jest główna wada „miniaka”. W egzemplarzach przedliftowych (2006-10) często dochodzi do rozciągnięcia łańcucha rozrządu (wadliwy napinacz). Wymiana

nierazko okazuje się konieczna już po 30-40 tys. km. BMW co prawda szybko rozpoznało problem, lecz mimo usilnych starań usterki nie udało się do końca wyeliminować. Problem dotyczy niestety wszystkich benzyniaków montowanych w Mini – od 1.4/75-98 KM (One) przez 1.6/120 i 122 KM (Cooper) po wspomnianą odmianę S oraz JCW (1.6T/211 KM). Pod maskę brytyjskiego auta trafia też turbodiesel 1.6/90 i 109 KM, doskonale znany m.in. z modeli Forda oraz aut koncernu PSA. W egzemplarzach z początku produkcji dochodziło do uszkodzenia turbin, znamy przypadki usterek łańcucha łączącego wałki rozrządu.



BARDZO TO ŁADNE, ale czy praktyczne? Fani marki powiedzą, że owszem



Najczęstsze usterki

■ Psuje się napinacz rozrządu – po porannym uruchomieniu słychać dieslowskie klekotanie. Zignorowanie tego objawu błyskawicznie doprowadzi do rozciągnięcia łańcucha i awarii jednostki. Znamy też przypadki uszkodzenia popychaczy zaworowych. Poza tym skrzypi pedał sprzęgła, szwankuje sterowanie szyberdachem, a w polskich warunkach nieco za szybko poddaje się przednie zawieszenie. Ksenony zachodzą parą.



TYPOWA USTERKA to awaria napinacza łańcucha rozrządu. Wysokie koszty naprawy

Naszym zdaniem

■ Mnóstwo stylu i uroku, a w wersji Cooper S także niczym nieskrępowana radość z jazdy. Za to po czasie – problemy z rozrządem. W wielu autach napinacz wymieniono na gwarancji, ale nie zawsze oznacza to koniec kłopotów. Godne uwagi są egzemplarze kosztujące co najmniej 40 tys. zł.