

Biltest: Mini Cabrio Cooper



Miljöbilsklassade cabbar växer inte på träd, men Mini har en som vi testar - i höstkylan!

Skönt fram, rekordtrångt bak

Sedan femtiotalet är Minis image sportighet, körglädje och brittiskt ursprung. Ändå var det först när BMW övertog märket för några år sen som en öppen version blev en självklar del av utbudet.

Cabben har förstås en i det närmaste identiskt förarplats med vanliga Mini, med charmigheter som den moraklocksstora hastighetsmätaren i mitten av konsolen och varvräknaren framför föraren. Testbilen har en extramätare som visar hur många timmar och minuter taket varit nedfällt sen man nollställde sist; det lekfullaste instrument vi sett. Här finns också en rad snygga men dumma små, identiska vipprelän framför växelspaken. De leder ofelbart till att man har ner sidorutan när man vill slå på bakrutevärmern, slår av antisladdsystemet

Mini Cabrio Cooper D

Mått: L 372 cm, B 168 cm, H 141 cm, axelavstånd 247 cm, tjänstevikt 1 275kg, maxlast 355 kg, bagageutrymme 170-660 l.

Motor: 1,6 liter, 112 Hk vid 4 000 r/m, 270 Nm 1750 r/m

Toppfart: 194 km/h, 0-100 km/h: 10,3 sek.

Pris: Från 233 500 kr. Fordonsskattebefriad i fem år, därefter 1 843 kr/år

Förbrukning och CO2-utsläpp: 0,40 l/mil blandad körning, 105 g Co2.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-NCAP (avser täckta versionen)

Garantier: 2 års nybil, 3 års vagnskada, 12 års rostskydd, 3 års lack, 5 års Mini Mobile Care



met när man vill slå på dimbakljusen eller ställer om backspeglarna när man tror att man trycker ner sidofönstren med knappen i dörrkarmen. I vinterkyla med handskar är chansen att göra rätt minimal, här har form verkligen gått före funktion.



Man sitter bra fram i oerhört snygga krämfärgade läderstolar som kan höjas och sänkas, med reglerbart svankstöd, men man måste öppna locket på facket mellan stolarna för att komma åt reglaget för ryggstödet. Ratten är knubbig och greppvänlig och inställbar i alla led. Bak sitter man förstås dåligt i marknadens minsta cabb. Sätet är rent tvåsitsigt och ryggstödet nästan helt vertikalt.



Runtomsikten med taket nere är acceptabel, även om backspeglarna är alltför små, de bakre nackstöden sticker upp för mycket och vindrutans ram ofta är i vägen för att se när trafikljuset slår om. Med solen i ryggen är reflexerna i instrumenten klart störande, de borde ha fått en ”keps” som på

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

andra bilar. Med taket uppe är sikten snett bakåt obefintlig, och den lilla bakrutan gör parkeringshjälpen till ett vettigt tillbehör.

Bagageluckan är modellbrevinkast, med ett pyttelitet utrymme innanför. I motsats till många andra cabbar, blir inte utrymmet större av att fälla upp taket. Baksätet är fäll- och delbart vilket inte gör mycket för volymen men betyder att skidor eller plankor kan rymmas.

Cabba ner vintertid

Vi testar cabben i oktober för att utröna om detta kan vara en året-runt-bil; annars måste man ju ha en bil till och då hjälper det föga att Minin är miljöbilsklassad. Som tur är för oss, tyvärr för testet, så fick vi en ganska varm hösthelg och det klarade cabben utan minsta problem. Värmen är så kraftig att vi bara hade den på max när vi körde ner cabbat i motorvägsfart. Med sidorutorna uppe är vindbruset inte störande förrän i motorvägsfart, har man dessutom vinddeflektorn över baksätet så blir det inte störande ens då – men då kan förstås ingen sitta bak. Det vill man ändå inte någon längre stund; med taket nere sitter alla utom små barn med huvudet uppe i vinden, med taket stängt blir takhöjden alltför begränsad.

Tyvärr har bilen inget cabb-läge som en del konkurrenter; värmen känner inte av att man saktar ner eller faller upp taket, det finns ingen värme för nacken och stolsvärmen saknar ett steg med låg värme för att hålla rumpan bekvämt varm.

Taket fälls upp och ner på cirka 20 sekunder, även i farter upp till ca 30 km/h. Dessutom har cabben ett soltaksläge, så att man kan köra med taket lite öppet – unikt och praktiskt. Att det är ett tygtak istället för plåt håller vikten nere och inkräktar mindre på bagageutrymmet, däremot är det förstås inte möjligt att t.ex. fästa ett taksäck på suflett. Tyget är rätt välisolerat, huvuddelen av bullret kommer från hjulen, inte taket.

Miljöcabben

Cabben har samma 1.6-liters turbodiesel på 112 hk från BMW som i andra Mini, placerad på tvären för att spara utrymme. Förutom en ren inropsbensinare på 98 hästar är detta den svagaste varianten, den 90 hästarsdieseln finns bara i täckt version,

men Cooper-märket skvallrar om att det ändå finns sportiga ambitioner. Tack vare en overboost-funktion, är vridmomentet hela 270 Nm under korta stunder, vilket ger blixtrande omkörningar. Att välja den större, likaledes miljöbilsklassade dieseln på 143 hästar verkar helt onödigt, särskilt som den kostar drygt 30 000 kr mer. För den som vill går de att bestycka sin Mini cab med upp till 211 hästar, då på bensin. Vi ser ingen anledning; dieseln ger all körglädje man kan önska på kurviga vägar och har väldigt lite av gamla dieslars olater.

Mini har ett par hjälpmedel för att pressa förbrukningen. Den sexväxlade lådan ger en extra växel att peta i från ungefär 70 km/h, med ett par sparade centilitrar per mil, och växeldikatorn ger råd om när det är dags att växla upp. Det finns också en automat för 15 000 kr extra, men då sticker förbrukningen iväg och miljöbilsklassningen ryker. Start-stopp-funktionen stänger av motorn när bilen står still – om det inte är för kallt. När yttertemperaturen kryper ner mott noll fungerar systemet inte alls, oavsett hur varm motorn är. Vårt snitt stannar på strax över 0,5 liter milen, en bra bit över det uppgivna värdet men inte orimligt högt. Mini godkänner max sju procent biodiesel i sina bilar, så här finns inga stora miljövinster att hämta. Mini finns varken med etanol eller biogas, och el-Minin finns bara för leasing till utvalda kunder.

Maxisäker Mini

Minin är krockad av Euro-NCAP, med högsta betyget fem stjärnor, men det gäller egentligen inte cabrioletten som inte testats. För att öka säkerheten har den infällda störtbågar som skjuts upp på 0,15 sekunder vid en nödsituation. Cabben har bara fyra airbags, mot övriga Minis sex, med en speciell huvud-överkropp-airbag som ersätter sido- och huvudairbags, men baksätesspassagerarna får inga krockkuddar.

Dyrköpt glädje

Cabrio Cooper D kostar från 233 500 kronor. Ingen kommer att betala så lite, eftersom mycket utrustning som känns ganska självklar kostar extra – och sen kommer all den livsstilsutrustning som Mini skickligt lockar sina kunder med. Det finns tre suf-

flett färger att välja mellan, sex färger för lädret, sju färger och material för interiören, 12 lackfärger och därtill ett otal olika sätt att personifiera utseendet. Testbilen kostar 304 200 kr, med ett Citypaket med bl.a. regnsensorer, Chilipaketet med bl.a. sportstolar och läderratt, sportchassi, vindskydd och bra högtalare. Hade vi också valt uppkopplingsystemet Wired, adaptiva kurvlykt, snyggare fälgar, hands-free, röststyrning och lite till hade bilen kostat en bit över 350 000 kr, utan att vi egentligen köpt särskilt mycket mer än vad som är standard på grannens Hyundai. Det höga slutpriset kompenseras något av att Mini i vart fall hittills haft ett mycket bra andrahandsvärde. Garantierna övertygar inte, när en del märken har åtta års nybilsgaranti nöjer sig Mini fortsatt med två, väl medvetna om att det inte är vad Minikunderna funderar mest över.

Att välja en cabriolet kan aldrig vara logiskt i Sverige, och en Mini anspelar inte på logik till att börja med. Så vi väljer Minin med hjärtat och är glad att den åtminstone är miljöbilsklassad.



Vi gillar

- Pigg
- Kul
- Vinterbonad
- Körglädje
- Miljöbilsklassning

Vi ogillar

- Högt pris
- Dåliga garantier
- Uselt baksäte
- Minimalt bagageutrymme

Överväg också

- Audi A3 dieselcab, Fiat 500 Twinair halvcab



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Oktober 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.