



驾驶乐趣超越个性外表

测试全新MINI COOPER S

说起个性小车，相信很多人都会想到MINI、甲壳虫和Smart，这三位绝对是40万内最时尚的利器。所以作为一个Smart车主，领导很自然的把测试新一代MINI COOPER S的任务交给了我，理由是我更能理解MINI车主的想法。这次他还真说对了，当年我还真想买辆MINI。扯远了，赶紧开始说车。



全新一代MINI在一个月前的北京车展上市，外观内饰都经过重新设计。也许是上一代MINI的造型太过经典，所以这一次的换代看上去更像是一次小改款。它真正的变化其实是在动力方面，三款全新的涡轮增压发动机让MINI正式进入全T时代，另外转向系统也换成了更加轻便的电子助力。全面升级的MINI能否让广大小资美女继续趋之若鹜？能否继续成为追风少年的梦中车型？咱们接着往下看。

外观：造型延续老款车型经典的设计
全新MINI的造型延续了老款车型经典的设计，它的变化并不大，以至于你很难第一眼分辨出是否是全新的MINI。它的整体尺寸与老款相比略有加大，但是在同级别车型中还是属于身材娇小的，外观方面最明显的变化就是它的进气格栅，六边形大嘴式的造型视觉冲击力很强，但看起来似乎比老款车型的前脸更加“呆萌”了。

全新MINI在整体设计上完全继承了老款车型的设计风格，同样只是针对细节部分做出了一些改变，时速表回归到了方向盘后的传统位置，空调控制区的样式也入乡随俗地改为了三旋钮式。中控台圆桌上的一圈光带以及连续改变颜色的车内氛围灯也是一大亮点，夜晚的效果非常棒。

内饰：细节经过改变 经典元素依然存在

全新MINI的内饰整体造型也依旧延续了现款车型的设计风格，同样只是针对细节部分做出了一些改变，时速表回归到了方向盘后的传统位置，空调控制区的样式也入乡随俗地改为了三旋钮式。中控台圆桌上的一圈光带以及连续改变颜色的车内氛围灯也是一大亮点，夜晚的效果非常棒。

通过各种细节的改变，全新MINI的内饰似乎少了些经典的元素，但它的实用性和便利性都有所提升，时速表读数更清晰，空调使用更方便等等，另外中控台配备的6.5英寸显示屏

操作起来也很方便，高配车型不但屏幕尺寸升级到了8.8英寸，还支持手写输入功能，类似宝马的iDrive系统，使用起来会更方便。

空间：全新MINI在乘坐空间上有了一定提升

从外表来看，我会认为MINI这么一款小车如果保持四座设计，空间肯定不会有满意的表现，但是全新MINI在内部乘坐空间上有了一定的提升，由于车身尺寸以及轴距的增加，它在空间表现上要优于老款车型，身高1.8米的体验者也可以很顺利地坐入后排，并且腿部和头部的空间都不会觉得很压迫。

全新MINI的乘坐空间表现相比老款有了明显的提升，但在储物空间方面表现一般，车内的储物槽很多，但都比较小，后备箱的容积不大，好在后排座椅可以全部放倒，放倒后的地板也比较平整，空间扩展性不错。

动力：全新发动机动力强劲 加速仅需6.95s

如果说全新MINI在外观内饰变化并不明显的话，那么在动力方面简直就是大刀阔斧的改变。全新MINI放弃了之前的自然吸气发动机，全部采用了新款的3缸及4缸涡轮增压发动机，其中1.2T、1.5T 3缸发动机装备在ONE和COOPER车型，COOPER S车型则配备了2.0T 4缸发动机。本次我们评测的车型是MINI COOPER S，最大功率可达到141kW，峰值扭矩扭矩为280Nm，而老款的COOPER S最大功率为135kW，最大扭矩为240Nm，相比全新的2.0T发动机有着更强劲的动力。

全新MINI搭载的4缸2.0L涡轮增压发动机其实我们对它并不陌生，早已经3系上使用过。不过该发动机在调校上有着很大不同，宝马328i最大功率为180kW，最大扭矩为350Nm。针对全新MINI的实际情况这款发动机并没有发挥到极限，这说明它还有很大提升空间，这对于喜欢改装的朋友算是一个好消息。

6挡自动变速箱似乎在主要竞争对手甲壳

虫面前有些抬不起头，毕竟人家采用的是7速双离合，而且换挡速度更快。在实际的驾驶中明显可以感觉到这台变速箱的调校非常舒服，但在急加速阶段会出现短暂的迟疑。COOPER S预留了节能、经典和运动三种驾驶模式，在改变发动机响应灵敏度及变速箱换挡时机上，可创造不同风格的驾驶模式。

全新MINI给我的印象依旧是小巧可爱，在普通模式下，总会感觉动力与2.0T发动机有些不匹配。在起步时发动机表现似乎有些淡定，底气不足，由于变速箱的工作积极，让发动机转速基本维持在2000转上下，表现从容淡定，不过这种表现仅仅是COOPER S在遮掩自己的真实实力。

运动模式下在最大限度兼顾动力的同时更好地迎合了系统及转向系统的调校。选择运动模式后全油门起步，COOPER S的底气很足，到高转时即可展示出真正的实力，5000转后发动机动力仍然绵绵不断，同时加速力道增长很容易掌控。随着转速飙升，动力输出也跟着一路提升，在动态表现上完全不输给那些德系小钢炮。

值得一提的是COOPER S即便是将稳定系统关闭那也是表面上的，实际上ESP依然在工作。选择运动模式，挂入S挡，这一系列操作过程丝毫没有让COOPER S在全油门起步时前轮过度打滑。轮胎可以在短暂打滑后迅速地恢复抓地力，此时能感受到强烈的推背感，这种感觉完全可以持续到整个加速过程的结束。几组测试之后，得到0-100km/h加速的最好成绩为6.95秒，这个成绩与官方给出的6.7秒相差不多。

在连续几组的全力过程之后得出COOPER S最好的制动成绩为39.58米，非常优秀。而且每组制动测试相差的距离在1米左右，这说明刹车系统的稳定性和抗热衰减能力也足够出色。

2.0T的发动机对于全新MINI来说已经是大马拉小车了，6.95秒的加速成绩绝对算得上是优秀。虽然普通模式和节能模式在动力上有些达不到要求，但运动模式足以找回面子。不过话又说回来了，作为一个追风少年能有几个平平稳稳的驾驶这款车，也许只有时尚女生才会选择普通模式。

操控：驾驶MINI会有种驾驶卡丁车的感觉

全新MINI采用了前麦弗逊式后多连杆式独立悬挂，虽然能够提升车辆的操控性，但较硬的悬挂损失了很多舒适性。另外，全新MINI比上一代车型回弹力更轻，即便是女孩子开起来也会更舒服些，但在手感上也不会变差，主要在于宝马对其进行了加强。反正那些喜欢MINI的女孩，也不会因为方向盘沉而放弃它转投甲壳虫。

全新MINI放弃了操控性和路感更好的液压助力，转而使用电子助力。在实际体验中会明显感觉到方向盘要比老款轻盈一些，有些类



似于新老3系转向的变化，当然你也不用担心转向精度和实际路感会有所牺牲。总之，全新MINI在日常驾驶时舒适性有了本质的提升，这对女生来说是个非常好的消息。

低矮的和硬明的悬架，加上强劲的动力输出，让全新MINI在弯道上有着很好的表现，而且由于加长了轴距，原来在弯道时路面稍有颠簸就会让平稳性大打折扣的问题也解决了。整体来讲全新MINI的操控感比原来要好，舒适性、加速性也有相应的提升。

或许有人会说在驾驶MINI时会有种驾驶卡丁车的感觉，当然这种感觉是没有错的，在全新MINI三种不同模式中的运动模式就是所谓的卡丁车模式。在驾驶中会发现紧绷的悬架、纯粹的操控、充满活力的车身，这分明就是一台让人兴奋的大号卡丁车。

在测试全新MINI的时候，我还特意去找了一个较为复杂的道路进行了尝试，在并线超车时会给驾驶员十足的信心，转弯时可尽量保持车身姿态。通过坑洼路段或减速带时，虽然能够感觉到悬挂有些偏硬，但减震系统回弹迅速，紧绷扎实，令乘客也不会感觉非常的不适。

绕桩测试体验：车头指向精准 操控性能出众

在绕桩测试中，车身的紧实感比同样注重操控的GTI要强烈很多，没有因较长的车身而出现明显迟缓，也许与车身刚性和重新设计的车架有关。底盘的表现非常扎实，悬挂表现出了足够韧性。车身的侧倾看上去也并不夸张，车尾跟始终在可控范围内，在绕桩过程中并没有出现明显的侧滑现象。

油耗：温柔的驾驶最终油耗7.65 L/100km

此次是油耗测试我们主要用