



Sport compatto per palati fini.

La prima strana impressione ci è balenata osservando le foto del servizio fotografico sul monitor del computer.

Lato tagliato - In quelle prese di profilo sembra quasi che manchi mezza macchina al posteriore o meglio che sia stata tagliata e poi incollata. In realtà bisogna solo farci l'occhio e abituarsi a quel piccolo tettuccio dal disegno complesso poggiato su una finestratura poco più grande di lenti d'occhiali da sole Anni 70 che definiscono una linea generale nuova che ad alcuni richiamerà alla mente le fiammanti Bielle Roventi americane (anche dette in lingua madre Hot Rod).

Misure alla mano la Coupé è esattamente identica alla più tradizionale berlina ma ha più carisma. Superato il discorso estetico c'è poi quello delle prestazioni. La domanda che più frequentemente ti rivolgono è: ma va più forte della normale? (intendendo per normale la versione berlina).



Forza-Peso - La risposta dopo averla provata è no. Strano perché a guardarla nel complesso farebbe supporre il contrario, vista la mancanza

dei sedili posteriori che portano via del peso, senza contare l'aerodinamica un pelo più efficiente con lo spoiler che fuoriesce superati gli 80 km/h che dovrebbe garantire un carico di 40 kg sull'asse posteriore. La verità è che invece la Coupé fa segnare un peso superiore di una ventina di chili rispetto alla berlina, per un totale di 1.330 kg.

In ogni caso parliamo di sottigliezze da giro cronometrato dato la Cooper S Coupé diverte come poche altre automobili: il suo 1.6 quattro cilindri turbo spinge già dai bassi regimi ma è tra 4.000 e 6.400 giri che tira fuori la giusta voce e la cattiveria necessaria con un allungo straordinario che in baleno fa volare la lancetta ben oltre i 230 km/h.



Sindrome Kart - Quasi non te l'aspetti una progressione così vigorosa e continua tanto che sembra di essere su una Boxster. L'assetto non ha bisogno di commenti, è quello ormai conosciuto da kart che in alcune circostanze risulta fin anche troppo rigido e composto arrivando a generare reazioni non sempre facili da gestire. Niente di grave sia chiaro grazie all'ESP, ma qualcuno non si metta in testa di poter fare a meno dell'elettronica su strada: l'assetto così piatto e neutro della vettura, unito a uno sterzo molto diretto (soprattutto in modalità Sport), in condizioni limite rendono possibili sovrasterzi che soltanto uno "bravo bravo" al volante può controllare, ma che piacere.

Nonostante ciò con la gommatura da 17 pollici di serie (ci sono anche i cerchi da 18" optional), la Mini Coupé riesce ad assorbire con "apprezzabile disinvoltura" le asperità più secche della strada, ma rimane comunque un'auto molto rigida.



Suoni da impallinati - I problemi, casomai, giungono da qualche cigolio di troppo e dall'insonorizzazione dell'abitacolo che non è mai sembrata particolarmente curata, con il suono del motore e di alcuni fruscii aerodinamici laterali che penetrano nell'abitacolo anche rimanendo a velocità codice.

Non un difetto diremmo, piuttosto una mancata attenzione verso alcuni dettagli che non vorrebbero riscontrarsi su di un'auto da più di 30.000 euro. Ma secondo noi ne ci sarebbe andata di mezzo l'indole di vettura estremamente sportiva e comunicativa quale la Mini è sempre stata. Ancor più in questa variante fuori dagli schemi. Per cui alla fine ci si fa l'abitudine.

Beveraggi - Per finire i consumi. Non aspettatevi percorrenze da utilitaria, piuttosto quelle di una Boxster. Il sistema Valvetronic e lo Stop&Start ci mettono del loro per tenere i consumi entro una soglia accettabile ma bisogna sempre ricordare che sotto il cofano ci sono 184 CV e un turbo.

In autostrada pur con un cambio dalla sesta lunga non ci si allontana mai dai 12-13 km/litro viaggiando chiaramente entro i limiti autostradali, ma che difficoltà!

Marco Rocca

Photogallery



