



besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič

Najšibkejši

Da, ne pa tudi najmanjši. Pri Beemveju so oznake, s katerimi označujejo svoje modele, že dolgo le igra števil.

► Najšibkejši dizel, s katerimi so letos Bavarci popestrili ponudbo v svoji najmanjši seriji, ni toliko zanimiv zaradi osnovnih tehničnih podatkov, ampak pozornost pritegne druge stvari. Na primer, da v 100 kilometrih v povprečju porabi le 4,4 litra plinskega olja. Ali pa, da v enem kilometru v zrak izpusti zgolj 118 gramov ogljikovega dioksida, kar vsekakor ni zanemarljiv podatek. Če ga primerjamo s priznanim najčistejšim Toyotinim Priusom, to pomeni le 14 gramov več. Ob tem pa naj bi 116d z mesta do 100 km/h po potreboval le 10,3 sekunde in dosegel največjo hitrost okroglih 200 km/h.

Sliši se prelepo, da bi bilo res. Predvsem pa, zakaj bi Beemveju to uspe(va)lo, drugim pa ne. No, nekaj je res. Kljub dejstvu,



Že zato, ker na spletnih straneh v posebnem okvirju zelo natančno opisujejo, za katere modele velja ta podatek (le za tiste z ročnim menjalnikom), predvsem pa, ker so se tudi drugi podatki o zmogljivostih na naših meritvah izkazali za resnične. Pospešek z mesta do 100 km/h je bil na primer le za desetinko sekunde slabši od obljubljenega.

Da Beemvejeva strategija vključuje gume z zmanjšanim kotalnim uporom, je zagotovo pohvalno, ko gre za porabo goriva, manj spodbudno pa, ko se morate s takšnim avtom ustaviti. 41,5 metra s 100 km/h do popolne zaustavitve je več, kot določa naša meja, predvsem pa absolutno preveč za znamko, ki svoj imidž ustvarja na športnih limuzinah z veliko zmogljivostjo. Še daleč najbolj pa se je od obljubljenega podatka oddaljevala poraba goriva. Na našem testu je 116d v povprečju pil 7,5 litra na sto prevoženih kilometrov, kar je skoraj 75 odstotkov več od

“Tudi ko vrtljaji padejo pod številko 1.500 na merilniku, motor ne zgubi sapa in mirno, prepričljivo ter brez neprijetnih tresljajev uboga voznikove ukaze.”

da je agregat v nosu klasičen, se skoraj vsi Beemveji že nekaj časa hvalijo s paketi oziroma strategijo BMW EfficientDynamics, kot ji pravijo, ki v sebi združuje stvari, kot so tehnologija start-stop, regeneracija zavorne energije, gume z zmanjšanim kotalnim uporom, indikator optimalne prestave in podobno. Vse to, vgrajeno v vozilo, zagotovo prinese določene rezultate, zato bomo podatku o izpustu ogljikovega dioksida preprosto verjeli.

tovarniško obljubljenega podatka. Res pa je, da standardi za določanje kombinirane porabe goriva z razmerami v realnem prometu nimajo prav veliko skupnega, pa tudi, da smo testno Enico večinoma priganjali po mestu, kar je še pripomoglo k večji porabi.

Ampak pustimo podatke ob strani in se raje posvetimo občutkom. Ko začnete 116d ocenjevati s tega stališča, postane še prepričljivejši, kot je na papirju. Resnica je namreč, da tako prijazen dizel ne boste našli na trgu. Tudi ko njegovi vrtljaji padejo pod številko 1.500 na merilniku, ne zgubi sapa in mirno, prepričljivo ter brez neprijetnih tresljajev uboga voznikove ukaze, izjemno zvezno pospešuje v vsem svojem delovnem območju, in kar je morda najbolj presenetljivo, v zgornjem delovnem območju daje slutiti, da je 'konjičev' celo več, kot je napisano na

| BMW 116d (5 vrat)

papirju. Tega 1,6-litrski motor zagotovo ne bi zmogel. In prav tu je treba iskati skrivnost za njegovo odličnost. Glede na prostornino je ta motor prav takšen kot tisti, ki poganja Enice z oznakami 118d (105 kW/143 KM), 120d (130 kW/177 KM) pa tudi 123d z okroglimi 150 kW (240 'konji') in 400 Nm navora, če le imate dovolj sredstev na računu (32.350 evrov) in vas grabijo resnično prave športne zmogljivosti.

Ampak potem na svojo odločenost, da se boste po novem vedli ekološko, in na morebiten naziv World Green Car of the Year, ki ga 116d utegne prevzeti svojemu bratu dvojčku 118d, kar lepo pozabite. Pa čeprav tudi za 123d velja, da je presenetljivo čist. S svojim izpustom ogljikovega dioksida se lahko na primer skoraj povsem enakovredno kosa z 1,9-litrskim 130-'konjskim' Meganom. ◀◀

BMW 116d (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 25.200 EUR
Cena testnega vozila: 30.845 EUR

NAŠE MERITVE
T = 28 °C / p = 1.210 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrskega števca: 4.680 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,4 s
402 m z mesta: 17,2 s (129 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV/V): 11,0 s / 17,3 s
80-120 km/h (V/VI): 13,6 s / 18,2 s

NAJVEČJA HITROST
200 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 41,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 7,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm³
- največja moč 85 kW (115 KM) pri 4.000/min - največji navor 260 Nm pri 1.750-2.500/min.
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 V (Bridgestone Potenza RE050A).
Masa: prazno vozilo 1.380 kg - dovoljena skupna masa 1.830 kg.
Mere: dolžina 4.239 mm - širina 1.748 mm - višina 1.421 mm - prtljajnik 330-1.150 l - posoda za gorivo 51 l.
Zmogljivost: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva (ECE) 5,3/3,9/4,4 l/100 km, izpust CO₂: 118 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ prožnost motorja spodaj
▲ zvezno pospeševanje
▲ napredna tehnologija
▲ delovanja sistema start-stop
▲ pogon, menjalnik

▼ utesnjen prostor zadaj
▼ majhen prtljajnik
▼ plastika na sredinski konzoli
▼ cena

Končna ocena

Če smo povsem odkriti, ima ta BMW le eno veliko napako - ceno. Vse drugo si zasluži ocene odlično, zelo dobro in dobro. Seveda pod pogojem, da ga ne nameravate uporabljati kot prvi avto pri hiši.