

In potem vse tiho je bilo

Pripelješ v križišče, menjalnik daš v prosti tek, nenadoma pa popolnoma nov avtomobil ugasne. Panika? Ne, le napredek, pravijo pri BMW-ju.

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavličič**



» BMW je svojega matička malec posodobil oziroma oblikovno osvežil, kot temu radi rečemo.

Čeprav nepoznavalci BMW-jev ne boste opazili, ima nova serija 1 drugačnejše luči, drugo masko (BMW-jeva tipična ledvičaka), malec so dodali tudi zunanje zračnike, meglenke in odbijače. Premalo? Mogoče, vendar so tiste bistvene spremembe skrite pod karoserijo.

BMW serije 1 je še vedno prvi in edini avtomobil tega razreda, ki ima zadnji pogon. Ali je to prednost ali ne, lahko sami presodite. So pa Bavarci tudi v ta razred vnesli tehniko, ki je bila rezervirana le za boljše avtomobile. Da o vrhunski kakovosti izdelave in zabavi pri vožnji sploh ne govorimo. Zato tudi ne motremo pričakovati, da bo serija 1 poceni, in tudi ne, da bo

s prodalnimi količinami tekmeč Renaultovem Cliu.

Poraba goriva in količina ogljikovega dioksida, ki ga izpuštinno v zrak, sta zaradi onesnaževanja narave zadnje čase glavni temi. Evropska avtomobilska industrija si je nalozila nalogo, da bo do leta 2008 pri vseh novih avtomobilih zmanjšala izpust CO₂ na 140 gramov na prevožen kilometer. To je kravji pot, pravijo. Zato bodo (ali pa so)

moralo tehniki in inženirji pošteno pljunuti v roke, da se bodo temu rezultatu sploh približali. Za primer lahko vzamemo kar 118d. Motor s tehnologijo sklopne vode (s tlakom 200 barov in s piezo injektorji se gorivo zelo natančno vbrizgava neposredno v zgorevalni prostor) in lopatje v turbopohvalu s spremenljivim kotom v novi enici dajeja kar

“Čeprav nepoznavalci BMW-jev ne boste opazili, je BMW serije 1 oblikovno osvežen.”



okoli 15 kW (dobrih 20 KM) več kot pri predhodniku. A zaradi dodave in predelave motorja, recimo spremenjenega zgorevalnega prostora, večje učinkovitosti pretoka zraka, uporabe aluminijaste ročične gredi, namestitve filtra trdnih delcev (zaradi boljšega delovanja je namneshčen bliže motorju), zaradi uporabe električnega servovolana, električne črpalke za hlajenje

motorja, posebnih zavesic, ki so namneshcene tik za masko in se odpirajo le takrat, ko motor potrebuje hlajenje, sicer pa so zaprte in poskrbijo za boljšo aerodinamiko, zaradi posebnih gum z manjšim trenjem, zaradi uporabe lahkih materialov (prednja prema je iz lahkega aluminija, zadnja pa iz lahkega jekla) itd. Je kljub izdatnejši moči in višjemu navortu (za 20





BMW 118d

BMW 118d

Cena osnovnega modela: 24.450 EUR
Cena testnega vozila: 30.277 EUR

NAŠE MIENTVE
(l-r): 0 l/100 km / 1.000 ml/100 km / 14,46 l/100 km / 2.178 ml

POSPEŠKI
0-100 km/h: 9,5 s
402 m z mesta: 16,7 s (134 km/h)
1000 m z mesta: 30,4 s (174 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (l/r): 8,5 s / 15,9 s
90-120 km/h (l/r): 11,1 s / 16,0 s

NAVEČJA HITROST
210 km/h
(l/r: prestava)

ZAVORNJA POT
38,9 m (AM mega 40 ml)
od 100 km/h

FORABA GORIVA
8,5 l/100 km
skupno testno povprečje

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-ventilni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom
- glna prostornina 1.995 cm³ - največja moč 105 kW (143 KM) pri 4.000/1/min - največji navor 300 Nm pri 2.000/1/min.
Prenos moči: motor pogonja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik
- glna 195/65 R 16 H (Prirolli Edoroll).
Masa: prazno vozilo 1.310 kg - dovoljena skupna masa 1.820 kg.
Mere: dolžina 4.240 mm - širina 1.751 mm - visina 1.420 mm - prtljaganj 330-1.150 l - prostora za gorivo 50 l.
Zmogljivost: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s - poraba goriva [ECE] 7,9/4,7/5,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAMMO

- ▶ poraba goriva
- ▶ zmogljivost
- ▶ šeststopenjski menjalnik
- ▶ odzivnost volana
- ▶ zadnji pogon
- ▶ kakovost izdelave
- ▶ preizna športna serija (ledeni delj)
- ▶ cena
- ▶ malo prostora za kolena na zadnjih sedajih

Končna ocena

Največja prednost tega BMW-ja je dvojnost uporabe: lahko se vozite po avtocesti in pri tem porabite le okoli 4,5 litra na 100 prevoženih kilometrov, lanko pa si date duška in se zapodite po ovinkasti cesti. Natančen volanski sistem, dober šeststopenjski menjalnik, konjušnica pod motorjem pokrovom in zadnji pogon nikoli ne zatajijo.

odstotkov) manjša tudi poraba goriva (in s tem posledično tudi škodljivih izpušcov). Praviyo, da lahko v primerjavi s predhodnikom porabite kar okoli 15 odstotkov manj goriva, iz lastnih izkušenj pa lahko potrdimo, da smo z umirjeno vožnjo po avtocesti porabili približno 4,5 litra. Kar za 143-konjski avtomobil sploh ni slabo, kajne? Navdušujoče pri 118d je pravzaprav prav to: da bi bili varčni in ekološki, vam ni treba žrtvovati dinamike vožnje. Še vedno boste uživali v poskočenem motorju, ki ni drzelsko glasen, v dobrem šeststopenjskem menjalniku, s katerim je rokovanje užitek, v komunikativnem volanskem sistemu, ki lahko postane merilo za druge 'štrmatrje' v zadnjem pogonu (ahh!) ...

A križica (oziroma čakanje v kolonah) so mesta, kjer se varčevanje najbolj pozna. Kot smo omenili že v uvodu, se pripeljete do križišča, prestavite menjalnik v prosti tek in - motor ugasne! Zgodi se tisto, kar je nočna mora vsakega voznika, namreč da ti nenadoma (in seveda nehoje) utihne motor. V dobrih starih časih bi takoj skočili iz avtomobila, prosili mimoidece za pomoč pri porivanju ob rob cestišča in ob sočnih klevicah že klicali vlečno službo. Danes pa je 'orkavanje' BMW-ja najnovejša rešitev, kako privarčevati kakšen deciliter. Funkcija Start/Stop je mogoca samo pri rocnem menjalniku, ko voznik (volan mora biti naravnost, saj obrnjen volan pomeni,

da bi radi parkirali) prestavi v prosti tek in spusti sklopko. Če so pogoji pravi (če temperatura zunaj ni pod minus tri stopinje ali nad 30 stopinj Celzija, če je klimatska naprava že dosegla želeno temperaturo, če se je led na šipah že stopil oziroma je zrak v notranjosti že suh), se motor ugasne,

lanko pa se predčasno in povsem samodejno znova zažene, če je akumulator slab, če tlak v zavorah pade pod določeno mejo, če se začne avtomobil hitreje premikati nazaj ali naprej, če voznik odprne varnostni pas ali če se odprejo vrata oziroma motorni pokrov. Skratka, zelo veliko pogojev mora biti izpoljenih, da sistem (ki ga lahko izklopimo z gumbom na sredinski konzoli) sploh deluje. V resnici pa je takor, v križišču prestavis v prosti tek in motor ugasne.

Luči, smerniki in haljenje (grejle) delujejo normalno, le izpis Start/Stop se izpiše na instrumentni plošči. Sveujemo, da vseeno pritiskate na zavoro, saj se bo na neravni cesti avtomobil začel premikati. Ko se na semaforju prižge rumsna luč, stisnete sklopko in že lahko speljate. Zanimiva je hitrost, s katero se motor znova zažene! Preden stisneš sklopko do konca, že lahko pretakneš v prvo prestavo, kot da bi motor normalno deloval. Zato sploh ni čudno, da so pri BMW-ju zialhka presešli normo EURO 4.

Zadeva deluje, ni kaj, saj je konec koncev vgrajena v BMW-ja. Vendar pa v Sloveniji vseeno pretnalo časa porabimo v križiščih in v kolonah (čeprav se nam to ne zdi), da bi se nam ta sistem finančno obrestoval, verjame mo pa, da ga zelo kmalu odplačate v kilometrih kolonah, ki so jih vajeni v zahodnoevropskih državah. Z ugasnitim ali prižganim motorjem oziroma v tihini ali nežnem ropotanju tega sodobnega turbodizla BMW serije 1 še vedno ponuja nekaj več kot njegovi tekmeči. Ali ste pripravljeni plačati za zadnji pogon ali boljše tehnologijo toliko več, pa je (večjeto) odkvisno od vaše denarnice. 🚗

