

besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc

BMW 120d | Kratak test

# Dosegljive zadeve

## BMW 120d

<b>Cena osnovnega modela:</b>	6.285.764 SIT
<b>Cena testnega vozila:</b>	7.565.826 SIT

### NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p= 1014 mbar / rel. vl.: 54 % / Stanje km števec: 4374 km)

#### POSPEŠKI

0-100 km/h:	8,8 s
402 m z mesta:	16,3 s (138 km/h)
1000 m z mesta:	29,7 s (179 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	9,6
50-90 km/h (V):	17,0
80-120 km/h (V):	9,8
80-120 km/h (VI):	14,1

#### NAJVEČJA HITROST

220 km/h  
(VI. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 36,7 m (AM meja 40 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,9 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - gibna prostornina 1995 cm<sup>3</sup> - največja moč 120 kW (163 KM) pri 4000/min - največji navor 340 Nm pri 2000/min. Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/55 R 16 V (Bridgestone Potenza).  
Mase: prazno vozilo 1415 kg - dovoljena skupna masa 1840 kg.  
Mere: dolžina 4227 mm - širina 1751 mm - višina 1430 mm - prtjažnik 330 - 1150 l - posoda za gorivo 50 l.  
Zmogljivost: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva [ECE] 7,7/4,6/5,7 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ pogon
- ▲ položaj za volanom
- ▲ stopalke
- ▲ motorni navor
- ▲ poraba
- ▲ hitrost menjalnika
- ▲ notranji materiali

- ▼ trda vzmet prestavne ročice
- ▼ nima merilnika temperature hladilne tekočine
- ▼ premalo odlagalnih mest
- ▼ samodejnost samodejne klimatske naprave
- ▼ visoko dno prtjažnika

#### Končna ocena

Dober motorni navor in prava pogonska zasnova sta lahko vzroka, da si takšnega BMW-ja želite kljub njegovi dokaj visoki ceni in kljub nekaterim pomanjkljivostim v primerjavi z opazno cenejšimi avtomobili tega razreda.



Če ste med tistimi, ki vas ime BMW 'vrže' v 70. leta prejšnjega stoletja, potem gotovo veste o avtomobilizmu nekaj več. Tudi to, da že takrat Beemveji niso bili prav poceni.

**T**oda stvari so postale še izrazitejše: BMW je še povečal imidž, kar je skupaj z vgrajeno tehniko pomenilo tudi vse dražje vstopnice v klub lastnikov (novih) vozil BMW. Tudi zato so v Münchnu 'izumili' serijo 1. Pa vseeno in le za osvežitev spomina: ni treba prav veliko označevati na seznamu dodatne opreme, da za 120d plačate 10 milijonov.

Tale, k sreči, ne stane toliko, pa vseeno ne dela sramote svojem imenu. Zunaj je tako in tako Enka vedno Enka, znotraj pa - čeprav nima usnja na sedežih - že v prvem trenutku dobite občutek, da so materiali zelo kakovostni. Čeprav se zdi sedežna tkanina posebej v vročih dneh (pre)groba za kožo.

Enka, ki mora teoretično tekmovali s tehnično povsem drugačnimi, predvsem pa načelno bistveno cenejšimi avtomobili spodnjega srednjega razreda, je res nekaj posebnega - zaradi pogonske zasnove. Motor spredaj, pogon zadaj. Podobnega ni. Tudi bati se takšne zasnove ni več treba, saj lahko mirno zaupate podvožju, gumam in stabilizacijski elektroniki, ki so 'krivi', da Enko lahko pelje tudi tisti, ki je pravkar in komaj opravil voziški izpit po 47 učnih urah vožnje.

Lepa stran Enke je, da ima odlično nastavljenost položaja za volanom (z verjetno največjim odklikom sedeža od obroča), da ima odlične stopalke, da je lahko vodljiv, da ima odlično volan in da lahko stabilizacijsko elektroniko izklopite. Če je spredaj takšen dvolitrski turbodizel, bo na kolesih tudi dovolj navora za igre z zadkom. Enakega med tekmeči še vedno ni.

Kljub ceni in prav zaradi nje pa velja pogledati uporabniško stran skupaj z opremo, za katero seveda ni nujno, da jo izberete prav takšno. Vsiljuje se namreč primerjava dobro - slabo, ali bolje rečeno dobro - 'khm'. Na primer: dobro je samodejno osvetljevanje obeh notranjih kozmetič-

nih ogledal in dober je samodejni pomik vseh štirih šip v obeh smereh, khm pa je premalo predalov za drobnarije in to, da zadnjim potnikom niso namenili prostora za pločevinke. Dobra je samodejna klimatska naprava, ki zares učinkovito hladi, khm pa je to, da je treba v njeno samodejnost prepogosto posegati za ugodno počutje. Dobra je notranja osvetlitev vključno s štirimi bralnimi lučkami in z osvetlitvijo k nogam spredaj, khm pa sta trda hrbta sedežev (kolena zadnjih potnikov!) in dejstvo, da tam ni žepov. Dobro je, da je v zadnjem naslonjalu luknja za smuči, khm pa je, da tam ni (sredinske) komolčne opore. Dobro je preprosto tretjinsko podiranje zadnjega naslonjala in dobra je ravna dobljena površina, khm pa je, da je ta precej visoka, saj sedalni del ostane na svojem mestu. Dobra je samodejna zatemnitev notranjega vzratnega ogledala in dobro je, da ima tipalo za dež, khm pa je to, da deluje opozorilo za odprta vrata šele, ko se avtomobil premika, in da niti prednja varnostna pasova ... nista nastavljava po višini.

Še vedno zagreti? Verjamem, da kljub vsem 'khmjem' to ni težko. Že zato, ker je kljub vsemu to pravi BMW in ker je ravno na robu tistega, čemur še lahko rečemo pogojno dosegljiv. Ampak, jasno, ne vsakomur. ■

»Tale, k sreči, ne stane toliko, pa vseeno ne dela sramote svojemu imenu.«

