

# Najmanjši, a pravi

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Mogoče je po dimenzijsah res najskromnejši kupe v bavarski floti, vendar je športnik serije 1 še vedno pravi BMW.

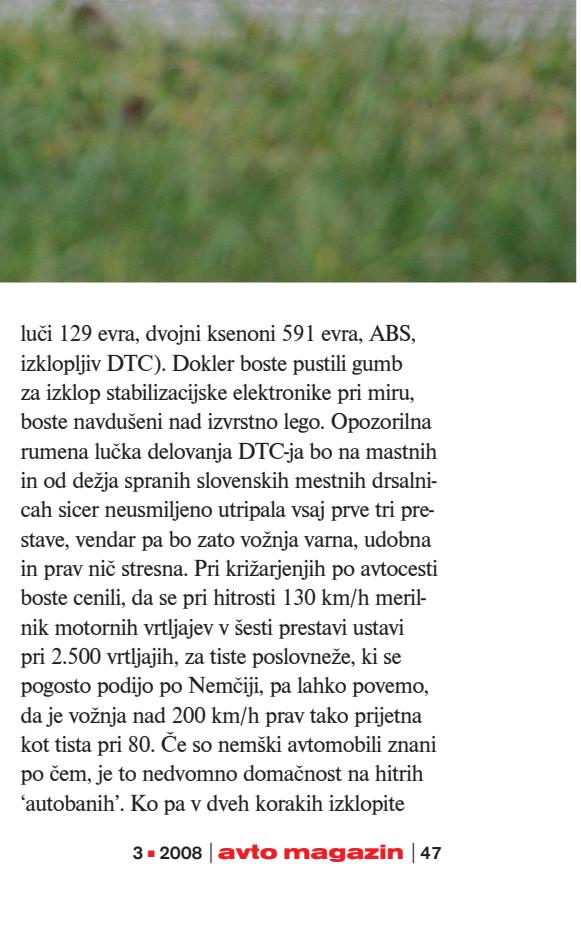
Z vrhunsko vodljivostjo, zadnjim pogonom in poskočnim turbodizlom zagotavlja zvrhano mero vozniških radosti.

► Ali bo spomin na prvega (BMW-ja?) dober ali slab, pa je odvisno tudi od vas. Če ste obetaven mlad poslovnež, ki zna v nedeljo popoldan na gorski serpentini izkoristiti ves potencial novega BMW-jevega kupeja, potem izvolite. Če ste prikupna mlada žena uspešnega sivilasEGA poslovneža, ki rada nakupuje v prenatrpanem mestnem središču in urno vrti volan, potem vam pri Avto magazinu prijazno priskočimo na pomoč pri odpiranju voznikovih vrat. Ni sicer kabriolet ali CC, je pa avtomobilček prav tako elegantno dinamičen kot vi. Če pa ste le razvajena študentka, ki vam je premožen oče kupil malega Beemvejčka, da se uboga hčerka ne bi vozila z avtobusom, pa ga pustite na najbližjem blatnem travniku, raje izberite drugega jeklenega konjička (čeprav bi najraje napisal predobrega očeta, ki vam s tem dela več škode kot koristi). Kupeja je škoda za voznika, ki (finančno) zmore, a ne zna voziti in ceniti.

BMW 123d Coupe kljub samosvoji obliki ne skriva, da je nastal na osnovi serije 1. Čeprav je videti bistveno bolj športen od klasičnega brata, ima le zadnji kolotek širši za 20 milimetrov, vse preostale dimenzijsje so skorajda nespremenjene. Izdatnejši zadnji kolotek pomeni malce več prostora na zadnji klopi, kar 370-litrski osnovni prtljažnik (klasična Enka se lahko baha le s 330-litrskim!) in boljšo lego na cesti. Na prednjih sedežih ne boste zaznali kakšne revolucije: če ste že kdaj vozili novejšega BMW-ja, vam bo kupejava Enka delovala domače. Prednji potniki se kljub skromnejšim dimenzijsjam ne bodo počutili utesnjeno, položaj za volanom je še vedno odličen in tudi vozniki, ki so jih med rastjo dobro "zalivali", bodo z nasmeškom na ustih upravljali ta avtomobil. Celo več: dva

180-centimeterska potnika bosta bolj ali manj udobno sedela eden za drugim. Zadnjemu bo sicer začelo zmanjkovati malce prostora za kolena, bo pa z rameni, rokami in glavo zlahka sledil ritmom vrhunske glasbe, ki se vali iz boljšega BMW-jevega radia (BMW Professional, doplačilo 226 evrov). Seveda je treba poudariti še, da je kupejevska Enica registrirana za štiri osebe, da omogoča preklop zadnjega naslona v razmerju 60 : 40 in da zagotavlja tudi vrečo za prevoz smuči (doplačilo 172 evrov).

Največji gospod bo tisti, ki bo sedel za volanom. Sedeži so odlični, so mehansko nastavljivi, vendar imajo podaljšljiv sedalni del in izrazite bočne opore, ki med ledvičnimi izboklinami raje gostijo suhca kot kakšnega izdatnejšega voznika (613 evrov doplačila za športna sedeža, 301 evro za ledveno oporo in 355 evrov za dodatno gretje), kar pa je v boljših avtomobilih prej izjema kot pravilo, saj so ti po navadi namenjeni bolj premožnim (beri: v pasu izdatnejšim) voznikom. Zato si lahko kar predstavljamo, da je najmanjši bavarski kupe res že v osnovi namenjen mladim in dinamičnim osebkom. Potem so tu še majhen, vendar celo za moško roko debel volanski obroč (multifunkcijski volanski obroč za 161 evrov), ki ga tako kot prestavno ročico krasí emblem M (usnjen volanski obroč M za 108 evra), proti vozniku obrnjena sredinska konzola in vsi pripomočki, ki jih lahko stlačimo v 'predalčka' udobje (samodejna klimatska naprava 602 evra, oblazinjenje z blagom in usnjem 'Pearlpoint' 430 evrov, tempomat 280 evrov, prednji naslon za roke 161 evrov, odlagalni paket 140 evrov, prepriča iz velurja 108 evra) in varnost (kar šest varnostnih blazin, tipalo za dež in stikalo za samodejni vklop



luči 129 evra, dvojni ksenoni 591 evra, ABS, izklopljiv DTC). Dokler boste pustili gumb za izklop stabilizacijske elektronike pri miru, boste navdušeni nad izvrstno lego. Opozorilna rumena lučka delovanja DTC-ja bo na mastnih in od dežja spranih slovenskih mestnih drsalnicah sicer neusmiljeno utripala vsaj prve tri prestave, vendar pa bo zato vožnja varna, udobna in pr nič stresna. Pri križarjenjih po avtocesti boste cenili, da se pri hitrosti 130 km/h merilnik motornih vrtljajev v šesti prestavi ustavi pri 2.500 vrtljajih, za tiste poslovneže, ki se pogosto podijo po Nemčiji, pa lahko povemo, da je vožnja nad 200 km/h prav tako prijetna kot tista pri 80. Če so nemški avtomobili znani po tem, je to nedvomno domačnost na hitrih 'autobanah'. Ko pa v dveh korakih izklopite



### BMW 123d Coupe

Cena osnovnega modela: 33.300 EUR  
Cena testnega vozila: 39.273 EUR

#### NAŠE MERITVE

[ $T = 1^{\circ}\text{C}$  /  $p = 940 \text{ mbar}$  / rel. vl. = 70 % / Stanje kilometrskega števca: 2.908 km]

#### POSPEŠKI

0-100 km/h:	7,6 s
402 m z mesta:	15,6 s [149 km/h]
1.000 m z mesta:	28,1 s [192 km/h]

#### PROŽNOST

50-90 km/h [IV./V.]:	5,4 s/7,5 s
80-120 km/h [V./VI.]:	7,0 s/9,0 s

#### NAJVEČJA HITROST

233 km/h  
[VI. prestava]

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 45,0 m [AM meja 40 m]

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje: 8,7 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vajni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm<sup>3</sup> - največja moč 150 kW (204 KM) pri 4.400/min - največji navor 400 Nm pri 2.000-2.250/min.  
Prenos moći: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 V (Bridgestone Blizzak LM-22 M+S).  
Mase: prazno vozilo 1.495 kg - dovoljena skupna masa 1.860 kg.  
Mere: dolžina 4.360 mm - širina 1.748 mm - višina 1.423 mm - prtljažnik 370 l - posoda za gorivo 53 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 238 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,0 s - poraba goriva (ECE) 6,5/4,4/5,2 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor [poskočnost, varčnost]
- ▲ zadnji pogon
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ ergonomija voznikovega delovnega prostora
- ▲ udobno 'kruzanje' v šesti prestavi

- ▼ cena
- ▼ delovanje motorja ni balzam za ušesa
- ▼ zimsko spanje sistema Auto Start&Stop
- ▼ nima parkirnih tipal

#### Končna ocena

Za ta avtomobil ne potrebujete veliko: močnejše roke za ravnanje z večjimi vrtati, dober hrbet za nizko sedenje, malce potrpljenja na zadnjih sedežih in večji avtomobil za družinske počitnice. Pa še malo denarja za gorivo, debelo denarnico za kazni in nezavidljive prijatelje. Kaj pa dobite? Vse tisto, kar drugi preplačajo v velikih BMW-jih! Veliko.



Sestopenjski ročni menjalnik ostaja tipično BMW-jev: natančen in prijeten za upravljanje, vendar počasen. No, da pri izklopljenem DTC-ju vseeno pomaga elektronika, pa je samo dobro. Čeprav (teoretično) izklopite vsa elektronska pomagala, ostane pri 123d in 135i vklapljeni elektronsko krmiljena zapora diferenciala, ki preprečuje, da bi pri ostrih ovinkih dobesedno 'skurili' razbremenjeno notranjo gumo. Elektronika samodejno in za voznika nemoteče zavira notranje kolo, tako da je izkoristek največji, škoda na gumah pa čim manjša. Ne smemo namreč zanemariti, da ima najmanjši bavarski kupe nameščene 17-palčne praznovozne gume (tako imenovane Run Flat Tyre), ki so božansko drage. Pa smo spet pri predobrih očetih: če vam on plača ...

DTC, vam svetujemo, da obvladate bočno drsenje, sicer boste pristali v prvem jarku. Kupe 123d ima pod motornim pokrovom namreč aluminijast dvolitrski turbodizel, ki prek dveh turbopuhal s sprememljivo geometrijo (manjša za hiter odziv, večja za moč pri višjih vrtljajih) in piezo vbrizgalnimi šobami (skupni vod tretje generacije) zagotavlja kar 150 kilovatov oziroma 204 'konji'. Še bolj navduši podatek o največjem navoru, saj ta znaša kar 400 Nm pri skromnih 2.000 vrtljajih. Že v prejšnji številki smo zapisali, da je to zelo verjetno najboljši dvolitrski turbodizel, ki ga lahko trenutno dobite na trgu. Zmogljiv, varčen, z nemotečim predgretjem, uglajen in s serijskim filtrom trdih delcev. Edini mogoci zameri, ki smo ju izbrskali po dlakocepškem pregledu, sta malo več hrupa in smrdeče roke, če na redkih postankih na bencinski črpalki zmanjka rokavic. Če pa bi se radi res razvaljali, svetujemo nakup 135i Coupeja, ki bi si s šestvaljnikom in več kot 300 'konji' zaslужil ime M1. Vendar verjmite, za to ni nobene potrebe: 123d je poskočen, tako da ste na naslednjem križišču prvi, adrenalinski, tako da lahko zaradi bočnega drsenja zlahka vozite s pogledom skozi stranske šipe, in uglajen, tako da greste po celodnevnom priganjanju po nemških avtocestah na večerjo spočiti.

Na koncu lahko znova poudarimo, da ima 123d Coupe odličen motor in zabaven pogon, vse skupaj pa je kakovostno zapakirano v všečno karoserijsko lupino. Moti le seznam dodatne opreme, saj se zdi, da so skorajda vse dobre stvari pri BMW-ju doplačilne. Že 33.300 evrov za osnovni 123d Coupe je veliko, 5.973 evrov doplačil pa je preveč. Hmm, ata, a bi mi ti ... ►