To ali prednji pogon!

besedilo: Vinko Kernc ▪ foto: Saša Kapetanovič

Pred dobrimi 30 leti je bilo povsem drugače, danes pa je možnost ena sama: kdor želi avtomobil v Méganovem razredu s pogonom na zadnji kolesi, ima eno samo možnost. BMW serije 1, jasno.

Če ste torej iz te skupine, je 120d smotrn nakup; pa ne (le) zaradi zmerne porabe goriva, temveč zaradi prijaznega motorja z veliko navora na eni in zaradi (upoštevaje tudi krepko zmogljivejše, šestvaljne različice) še sprejemljive cene na drugi strani. Z njim se lahko peljete že zelo dinamično, tudi športno, in to pri zmernih motornih vrtljajih, enako velike bencinske stroje pa je treba za enak učinek precej bolj priganjati. Motor že kaže znake starosti: pri zagonu se ročica menjalnika krepko strese pa tudi sicer v prostem teku v notranjost zaide precej prepoznavnega trušča (ki sicer ni glasen) in tresljajev, ki sicer niso fizično moteči. Lahko pa koga motijo kar tako, ob misli na ceno tega avtomobila.

Ne glede na motor je preostala mehanika dobra do odlična: z ročnim menjalnikom še vedno ni posebne sreče (zelo trdi gibi ročice, dokaj slaba povratna informacija vklopa), je pa podvozje vrhunsko – od volana do vodenja koles. Razmerje kolotekov, medosne razdalje in (razporeditve) mase je sicer manj ugodno kot pri seriji 3 (in še manj kot pri 5), kar pomeni, da je pri oddrsavanju zadka Enka precej nemirna in da se odziva sunkovito (kar zahteva hitre reakcije na volanu), a to si kupec pač že v osnovi zaželi. Ni pa seveda nujno izklopiti stabilizacijske elektronike, saj v tem primeru vseh teh 'težav' ni. Se pa podvozje ne izkaže le z odlično lego na cesti – neravnine precej dobro blaži, a se karoserija v (hitrih) ovinkih ne nagiba.

Ko smo že v fazi nakupa, se splača povprašati tudi po paketu M, pa ne zaradi zunanjih športnih dodatkov; zelo dober je pri tem volanski obroč (nevsiljivo odlično športen) pa tudi sedeža z električno nastavljivim delom bočne opore (stiskanje v bokih) in z ročno nastavljivim sedalnim delom (v dolžino) ne pustita neizpolnjenih želja in zahtev voznikov. In njihovih (zunanjih) mer.

| BMW 120d paket M

Če pa niste iz te skupine, se pravi, če bi radi le drag, prestižen (družinski) avtomobil tega razreda, morda Enka ni najboljša izbira. Če se sprijaznite z videzom (in pri tem z oblikovno 'posiljenim' drugim parom bočnih vrat), boste ugotovili, da je izjemno slabo pregleden nazaj (majhni zunanji ogledali, mrtvi koti, majhna zadnja šipa – bog ne daj, da še kdo sedi zadaj), da ima slabo učinkovite predale (no, vsaj večino), da ima malo drugotnih podatkov (ni merilnika hladilne tekočine, skop potovalni računalnik, prostorsko stisnjeni podatki), da je na zadnji klopi izjemno malo prostora in da se prtljažnik poveča le s podiranjem naslonjala zadnje klopi. Večina velikostnih tekmecev je v naštetem precej uporabnejša.

> "Ko smo že v fazi nakupa, se splača povprašati tudi po paketu M."

Toda BMW je le – BMW. Od zasnove, materialov in izdelave notranjosti pa do modrobelega znaka na motornem pokrovu. In, jasno, z zadnjim pogonom. In to dobrim.

BMW 120d paket M

Cena osnovnega modela:	29.100 EUR
Cena testnega vozila:	36.215 EUR
NAŠE MERITVE	
T = -5 °C / p = 1.004 mbar / rel. vl. = 69 % / Stanje kilometrskega števca: 5.350 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	8,6 s
402 m z mesta:	16,3 s (145 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV./V.):	6,6 s/10,0 s
80–120 km/h (V./VI.):	8,6 s/10,4 s
NAJVEČJA HITROST	228 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	49,5 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	10,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.995 cm³ – največja moč 130 kW (177 KM) pri 4.000/min – največji navor 350 Nm pri 1.750–3.000/min.
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 195/55 R 16 H (Continental ContiWinterContact TS810S).
Mase: prazno vozilo 1.450 kg – dovoljena skupna masa 1.875 kg.
Mere: dolžina 4.239 mm – širina 1.748 mm – višina 1.421 mm – prtljažnik 330–1.150 l – posoda za gorivo 51 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 228 km/h – pospešek 0–100 km/h 7,6 s – poraba goriva (ECE) 6,2/4,1/4,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljivosti motorja
- ▲ (športna) prestavna razmerja menjalnika
- ▲ pogon, podvozje
- ▲ ergonomija
- ▲ volanski obroč, sedeža
- ▲ paket M
- ▲ lepa in natančno berljiva merilnika
- ▲ notranji materiali, zasnova, izdelava
- ▲ oprema
- ▲ imidž

- ▼ majhni zunanji ogledali
- ▼ tresljaji in trušč motorja (pri tej ceni)
- ▼ skop potovalni računalnik, prostorsko stisnjene informacije
- ▼ vidljivost skozi zadnjo šipo
- ▼ utesnjenost na zadnji klopi
- ▼ zunanji videz

Končna ocena

Prostorsko (razen na prednjih sedežih) in uporabniško je Enka med najslabšimi avtomobili tega razreda, po mehaniki pa je odlična in – edinstvena. Kar je v veliko primerih zadosten razlog za nakup.