

skatten ju är högre. Det finns starkare dieslar också, 120d och 123d, men att lägga på 25 000 respektive 70 000 kronor för fler hästkrafter är helt onödigt, även om 204-hästars 123d ändå har en så pass låg bränsleförbrukning som 0,52 liter per mil.

Ett BMW-grundpris är bara början. För en tusenlapp extra får man en ganska dålig regnsensor för vindrutetorkarna, xenonstrålkastare går på 5 600 och ljus som följer vägens sträckning kostar 4 000. Klimatanläggningen är inte standard, utan kostar 15 000. Förberedelse för bluetooth, standard på Fiat 500, kostar över 7 000 extra. Armstöd fram 1 500, till och med dryckeshållarna av plast kostar extra. Räkna med ungefär 280 000 kronor innan du får en bil som känns färdigutrustad, betydligt mer om du vill ha vad många tar för givet i en BMW.

I det läget är BMW 118d förstås inget ekonomiskt särskilt smart köp. Och diesel är långt ifrån vårt förstaval. Men av miljöbilarna är detta ändå en av de som ger mest ha-begär, samtidigt som den faktiskt är både praktisk och säker.

Mattias Goldmann

Växellådan har sex lägen, det sjätte är som sig bör en ren överväxel som man lägger i i motorvägsfart och då rullar i stort sett på tomgång, nästan ljudlöst. Föraren får hjälp att växla rätt med en växelindikator, som i Holland anses som ett så effektivt hjälpmedel att bilar med den tekniken får skatteavdrag. I Sverige bryr man sig inte lika mycket, men visst borde det vara standard på alla bilar. Växlar man rätt, klarar man 0-100 km/h på nio sekunder, men viktigare är att man kan köra om de flesta lastbilar utan att bry sig om att växla ner alls.

BMW:n ligger som ett strykjärn på vägen, fjädring och stötdämpare har varken drabbats av budgetbesparningar eller utrymmesbegränsningar. Styrningen är elektrisk – här sparas ett par centilitrar igen jämfört med den normala hydrauliken som drar energi hela tiden medan elen bara kopplas på när bilen behöver svänga – men är inte död som de flesta andra elstyrningar. Att kraften förs till bakhjulen innebär väl också bättre känsla i styrningen även om det i ärlighetens namn kräver en större expert än vi för att känna det i dagens bilar. Samma sak med viktfordelningen som är perfekta 50/50, men med alla tekniska hjälpmedel som moderna bilar har så ska det mycket till innan man märker av att en bil är dåligt balanserad.

BMW har trollat med utseendet, så att bilen ser låg ut över rumpan, men inuti är det bra utrymme för huvudet i baksätet. Två sitter bra, förutsatt att den i framsätet inte är lång för då blir det inte mycket benutrymme kvar. Den som sitter i mitten har däremot en rejäl kardan-tunnel mellan benen eftersom bilen är bakhjulsdriven. BMW tar samma pris för en bänk med tre platser och ett baksäte med två individuella platser, och egentligen är väl det senare det bästa alternativet. I framsätet sitter man väldigt bra. Bilen vi testar har sportsäten där man pumpar upp sidostöd för ryggen men det kan man vara utan, särskilt som de måste dras långt tillbaks för att sedan kasa fram till sitt rätta läge och någonstans där får baksätesspassagerarna sina fötter klämda. Tredörrarsversionen är överhuvudtaget inte att rekommendera om någon ska åka bak, särskilt som baksätet blir smalare och bakrutorna inte alls är öppningsbara då. Lägg på de 7 000 kronorna och få bakdörrar.

BMW bryr sig om de åkande. 1-serien har fått fem stjärnor i Euro-NCAP:s krocktest, med 33 poäng, vilket är nära maxsiffran. Också barnsäkerhet fick bra betyg med en stark trea. Krockkuddar fram, krockgardiner fram och bak, sidokrockkuddar fram, bältesförsträckare med kraftbegränsning fram, kurvbrömskontroll, bromsassistans, antispinn, antisladd och låsningsfria bromsar är standard alltsammans.

Men de utanför bilen har man ignorerat totalt. Fotgängarskyddet fick bara en stjärna och två futtiga poäng – nästan ingen bil är så dålig. ”BMW måste ta fotgängarskyddet på mycket större allvar”, sammanfattar Euro-NCAP och resultatet är så dåligt att 1-serien är diskvalificerad från Gröna Bilisters Miljöbästa Bil och inte heller klarar Vägverkets direktiv för statlig fordonsupphandling.

BMW håller sitt värde val, och har fri service i tre år eller 8 000 mil, det som kommer först. När servicen inträffar beror på hur man kör bilen – den känner själv av när det är dags. Närmaste konkurrent är Audi A3 E-power, Audis snåldiesel i samma storleksklass och med samma prestige- och sportpretentioner (läs vårt test av Audi A3 på webben). De är på centilitern lika snåla och Audin vinner en massa praktiska ronder på större innerutrymme – det är en kamouflerad Golf – men förlorar av samma skäl alla känslomässiga ronder, och är mycket svagare.

Du får en 118d från 235 500 kr. Det är bara 5 500 kronor dyrare än bensinversionen 118i, men eftersom dieseln – men inte bensinaren – är miljöbilsklassad, så sparar man 4 500 kr redan i köpögonblicket. Dessutom har dieseln en del andra miljöbilspremier, medan bränslevinsten numera är liten eftersom dieseln blivit väl så dyr som bensinen, och fordons-

BMW 118 d

Många har varit förvånade. En miljöbil från BMW? Men det är dubbelt självklart. Miljöbilar är prestige numera, och BMW är det bilmärke som snabbast minskar sin klimatpåverkan. Vi testar!

BMW 1-serien kom 2004 och förvirrade alla. Bilen var knappt stor som en Golf, men gjord som en klassisk stor-BMW. Motorn på längden och drivningen bak. Perfekt om man vill sticka ut i mängden, men inte optimalt om man vill ha maximala utrymmen. Nyligen kom bilen i sin andra version, med ny make-up så bilen ser längre och lägre ut, med tjugo hästar extra i dieselmotorn och med så mycket lägre förbrukning att bilen kvalar in som miljöbil, med ett grams marginal som brukligt är bland smådieslarna.

Förbättringarna räckte ända fram till utmärkelsen World Green Car 2008, inte lika prestigefullt som Miljöbästa Bil kanske men ändå en utmärkelse som femtiotalet biljournalister över hela världen står bakom. Bakom priset finns Efficient Dynamics, som handlar om att förbättra miljöegenskaper utan att försämra prestanda.

BMW:s diesel har automatisk start-stop-funktion, så att motorn stängs av vid rödlyset och slås på igen så fort man snuddar kopplingen. Där sparar man tre procent av förbrukningen. Och detta på en diesel – som de flesta andra tillverkare fortsatt säger inte är redo för start-stop-tekniken. Är det för kallt ute, stängs funktionen av, likaså om det är alltför varmt, och luftkonditioneringen kan inte köra för fullt när motorn är avstängd, men i praktiken märker man ingen skillnad utom att det är tyst och vibrationsfritt när man står still. Enligt BMW räcker ett stopp på fem sekunder för att det ska spara bränsle att slå av och på motorn jämfört med tomgång.

När man motorbromsar eller släpper gasen återförs bromskraften till batteriet, som då inte behöver laddas kontinuerligt av motorn. Där sparas tre procent bränsle till, och till skillnad från el- och hybridbilar så sker återföringen helt utan ylande eller missljud.

När motorn är kall är det egentligen bara dumt att kyla den; det tar längre tid att komma upp i lagom temperatur, ökar luftmotståndet och förbrukningen och är svårare att få varmt inne i bilen. BMW har tagit fasta på det; så länge motorn är kall är luftintaget i fronten stängt med en liten plastgardin. Genialt.

1-serien har lätttrullande, punkteringssäkra däck, men de har kunnat skippa extra tryck i däcken och liknande trick för att få ner förbrukningen. Däremot ryker miljöbilspremien all världens väg om man väljer automatlådan, som är av det gamla bränsleslösande slaget.

Motorn är alltså en diesel, men inte på 1,8 liter som man kan tro av beteckningen 118d, utan en nertrimmad tvålitersmotor, med 143 hästar och ett enormt vridmoment. Motorblocket i aluminium minskar vikten, turboladdaren har variabel turbingeometri för att ge bra skjuts från låga varv och extra effekt på toppen och common-rail insprutningen snålar på centilitrarna. Att det är en diesel märks nästan inte alls, inget knatter på tomgång och inga vibrationer, och hästarna räcker och blir över också om bilen är fullastad.