

Biltest: BMW 120d



BMW pressar förbrukningen rekordsnabbt och mängder av urstarka dieslar är miljöbils-klassade. 1-serien är ny, men ser ut som den gamla – som vi inte var särskilt förtjusta i. Nu är vi mer imponerade

Större, rymligare, snålare

Nya 1-serien har växt 8 centimeter på längden och spårvidden har breddas nästan lika mycket. Det adresserar två allvarliga invändningar mot förra versionen; för trångt i baksätet och för spattig på vägen. Nu ligger den som ett strykjärn på vägen och i baksätet har man plats för både armbågar och ben.

Samtidigt har BMW pressat ner förbrukningen ett par centilitrar i varje modell, och lägsta utsläpp är nu 99 gram per kilometer, mot 109 gram förut. Även 184 hästar starka 120d är miljöbilsklassad, om än med minsta möjliga marginal.

Snålt och smart

184 turboladdade dieselhästar i en bil i Golfstorlek ger förstås blixtrande prestanda. Varken 0-100 km/h på under åtta sekunder eller en toppfart på

nästan 230 km/h är särskilt användbart, men det är de smidiga omkörningarna på landsväg, med god hjälp av antingen den fina sexväxlade lådan vi känner från förr eller den helt nya 8-växlade automaten. De många växlar gör att automaten är ett par centiliter snålare, samtidigt som den ljudlöst och sömfrött växlar ner och upp. Vill man så kan

BMW 120d Efficient Dynamics Edition

Mått: L 432 cm, B 177 cm, H 142 cm, axelavstånd 269 cm, tjänstevikt 1 420-1 440 kg, maxlast 530 kg, släp max 1200 kg.

Motor: 4-cylindrig turbodiesel, 1995 cm³. 184 hk (135 kW) vid 4000 r/m, 380 Nm vid 1 750 - 2 750 r/m

Toppfart: 228 km/h, 0-100 km/h 7,8 sek

Pris: Från 275 000 kr, testad version drygt 300 000 kr. Fordonsskattebefriad i fem år.

Förbrukning och CO₂-utsläpp: 0,45 l/mil blandad körning, 119 g Co₂/km.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-NCAP

Garantier: 2 års nybilsgaranti, 12 års rostskyddsgaranti, 3 års lackgaranti, 3 års vagnskadegaranti, 3 års BMW Mobile Care. 3 års fri service (max 8 000 mil)



man växla manuellt, och då går det ofta att köra på en växel högre än automaten tänkt sig, och därmed pressa förbrukningen ännu lite grann.

Med ett knapptryck ställer man om bilen från basläget Comfort till Eco-Pro, Sport eller Sport +. I sportläget är gasresponsen snabbare och automaten ivrigare att växla ner, plusläget innebär att antisladdsystemet också stängs av. Eco Pro begränsar vridmomentet och gasresponsen, håller bilen på lite högre växel, drar ner luftkonditioneringen och ger mig som förare direkt respons på hur jag kan köra snålare. Det kan t.ex. vara att lätta på gasen eller sänka farten, och om man har manuell växellåda att växla upp. Dessutom anger en liten mätare hur många extra kilometers räckvidd man fått genom att köra snålt. Det ger störst utslag i stadstrafik; en timmas motorväg i miljöbästa stil gav 500 meter förlängt. BMW anger att Eco Pro kan minska förbrukningen upp till 20%, varav förarbeteendet står för huvuddelen. För testet kör vi förstås i alla lägen, men det finns ingen anledning att lämna Eco Pro och det är synd att man inte enkelt kan ställa in den som förhandsval utan alltid börjar resan i Comfort.

Motorn stängs automatiskt av vid rödljus, det börjar bli vardagsmat och nu stör vi oss på att BMW inte utvecklat systemet som skakar och rister mer än flera billiga konkurrenters. Det funkar i alla fall ner till låga temperaturer. Bromsar man, återförs energi till batteriet vilket minskar förbrukningen men kräver ett kraftigare batteri som tar plats nederst i bakluckan. BMW har "run flat"-däck, som man kan köra vidare på efter punktering, så

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

något reservhjul behövs inte. Broms- och styrservo stängs av när de inte används. Enbart den svagaste motorn, 116d, finns som Efficient Dynamics Edition, med optimerat luftmotstånd, högre utväxling på slutväxeln och optimerad växelindikator. Det är motsatt tänk mot 3-serien, där den förbrukningsoptimerade versionen är just 320d.

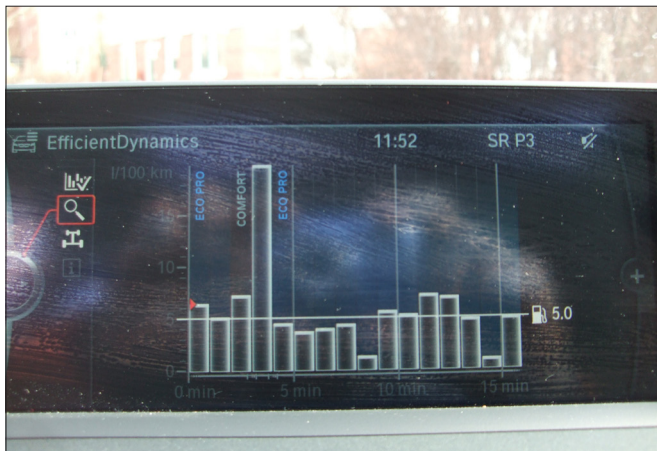
TwinPower-motorn med dubbelturbo ger väldig kraft på låga varv och bidrar till att man i praktiken kan köra snålt, bara man håller sig från frestelsen att trycka hårt på gasen. Vi snittar 0,50 liter milen trots fullpackad bil, vintertid, med vinterdäck som drar upp förbrukningen och kyla som anstränger motorn. Det är lägre förbrukning än vi uppnått i BMW-koncernens dieseldrivna Mini! Tyvärr godkänner BMW max sju procent biodieselinblandning; ett akademiskt problem just nu men något vi hoppas de ändrar för framtiden.



Inte längre lömsk

Som enda bil i denna klass har 1-serien drivning på bakhjulen, vilket avlastar styrningen och gör att den går lite ivrigare in i kurvorna. Men med dagens effektiva antisladdsystem och elektriska styrning

är skillnaden ärligt talat minimal, och det är inte längre en aspekt att bry sig om när man pratar säkerhet. De trygga egenskaperna förstärks av en viktbalans fram-bak på idealiska 50:50 och den numera breda spårvidden.



Våren 2012 krocktestade Euro NCAP nya 1-serien igen, med högsta betyg. Särskilt skyddet för små barn och för fotgängare lyfts fram. 1-serien har alla normala airbags som standard, dock inte för knäna, som gardin i baksätet eller den krockkudde för fotgängare som Volvo nyligen introducerade. Inte heller har 1-serien automatisk bromsfunktion, däremot som tillval en vingelvarnare som ger vibrationer i ratten om man håller på att lämna sitt



körfält utan att ha slagit på blinkern. Det kommer väl till pass i en bil med så mycket infotainment, men tyvärr är vibrationerna så diskreta att man inte märker dem, och bilen styr inte tillbaka till rätt position som vissa andra.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Riktigare BMW nu

Förra generationen 1-serie kändes plastig och billig, så inte nu. Förarmiljön är nu typisk BMW, med rejäla, lättavlästa instrument. Vi stör oss ändå på det Macintosh-inspirerade iDrive-systemet med ett stort vred som ska sköta all information. Det har förenklats från förr, men innebär ändå att man måste ta blicken från vägen för många funktioner som det vore bättre att ha en knapp för. Och utspridda knappar har BMW:n ändå, som vingelvarnaren som vi efter en tid hittar nere vid vänster knä. Mitt på instrumentpanelen sitter en datorskärm som med staplar kan ge info om bränsle-



förbrukningen den senaste tiden, kan bli extrainstrument som visar hur många hästkrafter och hur mycket vridmoment som används för tillfället och som – om man kryssat i tillvalet – kan bli en förlängning av iPhonen (däremot inte androiden).

Sitter bättre

Körställningen är bra och dessutom lätt att variera eftersom både stol och ratt kan ställas i alla led. Sportstolarna (kostar extra) är utmärkta, inklusive ett elektriskt pumpbart sidostöd som gör att man sitter som i ett skruvstöd eller som i en soffa, allt



efter behag. Det utdragbara lånstödet är däremot för lågt för att göra nytta.

I baksätet gör de extra centimetrarna jämfört med förra 1-serien att två personer sitter mycket bättre, och den utdragna taklinjen gör att sitthöjden räcker till trots att bilen i grunden är ganska låg. Alla tre platser har riktiga nackstöd, men man måste betala extra för att kunna fälla dem. Det är ont om förvaringsfack, inte ens den annars självklara fickan bak på framsätena finns.

Bagageutrymmet är ganska stort, men hjulhusen inkräktar en del. Lasttröskeln är ganska hög och den som glömt kryssa i extrautrustningsrutan kan inte dela och fälla baksätet, vilket annars är standard även på små billiga sedaner. Under det vanliga golvet finns inte ett hemligt utrymme utan bilbatteriet – ovan men väl så lättåtkomligt som under motorhuven. Lastöglor och liknande saknas också.

Prisad ur marknaden?

120d kostar från 275 000 kr. Det blir mer innan du lämnat bilhallen; BMW är snåla med utrustningen som vi redan sett. En avancerad klimatautomatik ingår som standard, i övrigt hamnar mycket av det man kan önska sig på tillvalslistan. Vår bil är utrustad med Sport Line-paketet för 16 500, där sportstolarna är det mest substantiella, resten utseendeinriktat. Drive Comfort-paketet och Sikt-paketet är bättre val. Navigatören för drygt 20 000 kr skippar vi gärna, för samma pengar får man den lysande automatlådan. Läderklädsel och aluminiumfälgar är också tillbehör, som vi också kan skippa.

GRÖNA BILISTER

Soltaket för 10 000 kr är av gamla typen, ett glastak går inte att få vilket är lite synd eftersom kupén är mycket mörk.

Med en reell prislapp kring 300 000 kr-strecket, är bilen inte bara kring 100 000 kronor dyrare än motsvarande Golf, utan också nästan jämndyr med 3-serien i dess enklare varianter. 3-serien är dessutom lika snål. En liten tröst är att BMW:n faktiskt är billig i drift, med fri service i tre år eller 8000 mil, och bra andrahandsvärde.



1-serien besestrar lätt motsvarande bilar vi testat från ärkerivalerna Audi och Mercedes, liksom mer udda prestigebilar som Citroën DS4. Hur den står sig mot nya Audi A3 och nya Volvo V40 återstår att se, men de har en hård nöt att knäcka.



Vi gillar

- Hög effekt men låg förbrukning
- Komfort
- Körglädje
- Vägegenskaper

Vi ogillar

- Snål utrustning
- Saknar nyaste säkerhetsutrustningen
- Saknar praktiska detaljer
- Ej godkänd för biodiesel

Överväg också

- Snåldieslar av Audi A3, VW Golf, etanolversion av VW Golf och Audi A4



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Mars 2012