



# Brez kiča, prosim!

Slaba stran tega avta je pravzaprav le ena - drag je.

Vas zmotijo druge stvari? Na primer to, da je oblikovno zadržan? Lepo vas prosim, nikar! Obdobje baročnega oblikovanja je minilo. Če ne drugje, zagotovo v Münchnu. Zdaj v veljavo vstopajo čiste linije in drobni detajli, ki vas presenetijo šele, ko se jim resneje posvetite. Poglejte samo prednja žarometna ali še raje značilne svetlobne obrobe reflektorjev v njih. Kaj pa ledvički, ki se s kromiranimi obroba zaključita na pokrovu motorja? Očem prikrita hoče biti prav tako V-linija motornega pokrova, ki si pot utira med žarometoma in masko in se zaključí povsem v dnu odbijača. Ni kaj, priznati je treba, in to velja tudi za tiste, ki jim nova Trojka morda (še) ni všeč, da so oblikovalci svoje delo opravili profesionalno. Pa čeprav stranska linija v ničemer ne preseneča; kratek previs pred prednji-

ma kolesoma in izbočeni blatniki so pri Beemveju že dolgo preverjeno dober recept. Izraziteje poudarjen je le pregib pločevine v višini kljuk. Še najmanj zanimiv je pri novi Trojki zadek, ki je pri mnogih poskrbel za morda največje razočaranje. Tisti najbolj obupani celo pravijo, da spominja na neki deset let star model japonca. Da so za to krive luči, pa verjetno ni treba posebej poudarjati. Ampak pustimo to. Ocenjevanje lepote je sila nevhvalno delo. Kaj hitro se namreč lahko zgodi, da tisto, kar nam danes ni všeč, že v naslednjem trenutku postane 'in'. Raje se lotimo stvari, ki jih je mogoče izmeriti, otipati in oceniti. Tudi tu Trojkin zadek ne prileže prav visoko. Okej, ko odprete pokrov, boste tam našli 460 litrov prostora, večino v prvem nivoju in nekaj malega še v drugem (tam, kjer bi se

sicer moralo nahajati nadomestno kolo, pa se zaradi RFT-pnevmatik ne), zato pa na pravokotno obliko in uporabne predalčke ob strani raje pozabite. Prav tako pozabite na nekoč lično pospravljen varnostni trikotnik in orodje, ki smo jih našli na notranji strani prtljažnega pokrova. Po novem se trikotnik nahaja ob levem boku, orodje (k sreči je še vedno Heycovo) in paket prve pomoči pa na desni strani, tik nad akumulatorjem. Da je prtljažnik v osnovi takšen, kot je, in da je treba za deljivo in zložljivo klop doplačati, pri Beemveju verjetno ni več treba posebej poudarjati, zato bomo omenili le ceno. Ta, skupaj z vgrajeno vrečo za smuči, znaša 117.789 tolarjev.

Vas je ujezilo? Ah, nikar, pri avtu, ki že v osnovi stane slaba 7,2 milijona tolarjev, to res ne sme biti pretiran strošek. Se še niste pomirili?



Kaj pa če vam zaupamo, da bodo od tu dalje le še presežniki?

Vzdušje, ki vlada v potniški kabini, je namreč nekaj povsem drugega od tistega v zadku. Dovršena oblika, pri kateri zopet prevladujejo predvsem čiste in preproste linije, vrhunski materiali in črni barvni odtenki, obogateni z leskom aluminija (na mestih, kamor pogosto posegajo roke, je zaradi prijetnega otipa imitacija, drugod vrhunsko obdelan aluminij), so stvari, ki jih navadno srečamo le v višjih avtomobilskih razredih. Še bolj kot to bo mnoge verjetno

## 320d





### Iz oči v oči



Če iščete prostoren, udoben družinski avto, če vas zanima jo notranji centimetri in prostornost, če mora biti vaš avto poceni, potem na novo Trojko pozabite. Če pa iščete dinamičen avto, v katerem bo dovolj prostora za dva odrasla in kakega otroka z normalno količino prtljage, če znate ceniti vozne lastnosti avtomobila, če vam beseda športnost ne pomeni asociacije na 'prešvicane' trenirke ali gozdarje, potem je vaše iskanje končano. BMW serije 3 je trenutno najboljša športna limuzina zgornjega srednjega razreda. Pika. *Dušan Lukič*



Turbodizli so danes vedno boljši, a vendar najdem v sebi vedno več zadržkov, ki me odbijajo od nakupa turbodizla. Najprej je tu obotavljanje motorja pri speljevanju iz prostega teka, sledi grob udarec poplave navora pri približno dveh tisočakah in potem takoj nad 4000 vrt/min je spet vsega konec. Bencinec na drugi strani sicer nekaj manj vneto, a zato zvezno vleče iz prostega teka vse do 6500 vrt/min ali v primeru novih Beemvejevih šestvaljnikov še celo nekoliko dlje. Pravite, da bencinar požre več. Veste, če je človek enkrat pripravljen odšteti deset milijonov tolarjev in več za avtomobil, potem je nor, če namerava varčevati z gorivom. Če že mora biti Trojka, bi izbral 325i, še rajši pa kakšen razred oziroma serijo višje, a o tem kdaj drugič ... *Peter Humar*



Nova BMW-jeva Trojka je hudo dober avtomobil (voznost, pogon, motor, ergonomija, ...), vendar je skoraj preveč popoln. Skratka: skoraj malce dolgočasen. Edino, kar mu lahko zamerim, je, da ima zadaj malo prostora. In da bo v kratkem prestavljen M3. In - kar nekateri v Münchnu boli - da DSG ni nastal v dvoranah modro-bele vetrnice. In ... da si ga zaradi zasoljene cene ne morem privoščiti! *Aljoša Mrak*



navdušilo dejstvo, da se nova Trojka hvali tudi s povsem nanovo dodelanimi sedeži in prostorom. Spredaj torej ne bo težav. Pa tudi na zadnji klopi ne. Resda bosta tam (še vedno) udobno sedela predvsem dva. Pa čeprav so zglavniki in varnostni pasovi trije. Toda pri avtomobilih z zasnovano motor spredaj, pogon zadaj in kardansko gredjo, ki zahteva svoj prostor vzdolž sredinskega grebena, so pričakovanja o treh zadovoljnih potnikih zadaj prej utopija kot resničnost. Če ne govorimo o igrivih majhnih otročkih. Ne glede na to, kako zahtevni potniki se bodo vozili zadaj, pa so pri Beemveju mislili na vse in poskrbeli tudi za dodatne zračnike, 12-voltni vtičnici in bralne lučke.

Da je v avtomobilih iz Münchna najlepše sedeti spredaj, ni treba posebej poudarjati. Če ste lastnik stare Trojke ter že razmišljate o novi, se bo to veselje še okrepilo. Verjemite! S položajem sedenja, če le niste superneserijskih mer, od zdaj naprej ne boste imeli več težav. Prav tako ne z drobnarijami. Predalov je ogromno, za povrh pa je tisti v sredinskem grebenu še dodatno hlajen. Slabost je spet ta, da boste morali za nekatere doplačati. Na primer za držali pločevink, ki skupaj še z nekaterimi malenkostmi naneseja dobrih 54.000 tolarjev. Ergonomija je lahko šolski primer dovršenosti. Zmotita zgolj nekoliko skrita gumba za vklop meglenk, ki se nahajata levo od volanskega obroča. Merilniki so preprosti, nenakičeni,







zlahka berljivi in oboroženi le s tistimi podatki, ki jih voznik resnično potrebuje. Potovalni računalnik ponudi tri od njih: povprečno hitrost, povprečno porabo in predviden doseg z gorivom v posodi. O trenutni porabi obvešča analogni merilnik, ki se je z novo Trojko spet vrnil med nas. Tu so še merilniki hitrosti, količine goriva v posodi ter obratomer in če smo resnično kaj pogrešali, je to le merilnik temperature hladilne tekočine. Pri tako športnem avtu, kot je BMW 320d, ta preprosto ne bi smel manjkati.

163 KM in 340 Nm danes predstavlja vrh med dvoliterskimi turbodizelskimi stroji. In verjemite, za volanom nove Trojke o tem ne boste podvomili niti za trenutek. Četudi je opremljena s samodejnim menjalnikom. Steptronic je

namreč prav tako nov; zdaj ima šest prestav in se hvali s hitrostjo pretikanja, ki je povsem primerljiva Volkswagnovim DSG-jem. Volanski mehanizem je natančen, poslušen in neverjetno komunikativen. »Že skoraj preveč,« bodo prepričani ležerni vozniki, saj je treba na slabših cestah volanski obroč prijeto prav po moško. To pa zato, ker se v svoji najsvetlejši luči pokaže med ovinki oziroma na 'poligonu', kjer trše požiranje neravnin prav tako upravičeno je vzmetenje. In tako je že jasno, da je tudi BMW 320d A/T, kljub turbodizelskemu motorju in samodejnemu menjalniku, ki se zdita predvsem idealna kombinacija za premagovanje dolgih razdalj, še vedno avto, ki je najprej narejen po meri voznika. In če ste kupec nove Trojke, potem boste to znali še kako ceniti. ■



### Koliko stane SIT

<b>DODATNA OPREMA</b>	
ksenonska žarometna	158.900
športno podvozje	76.700
športni sedeži spredaj	164.357
tempomat	82.200
aktivni tempomat	465.700
<b>NEKATERI NADOMESTNI DELI</b>	
prednji žaromet s smernikom	71.600
prednja megljenka	22.900
prednji odbijač	66.900
okrasna maska (2 kosa)	2 × 7.800
prednja šipa	60.700
znak	7.800
prednji blatnik	52.300
zadnji odbijač	110.000

### Tabela konkurence

model	BMW 320d Steptronic	Audi A4 2.5 TDI Multitronic	Mercedes-Benz C220 CDI Classic	Volvo S60 D5 Geartronic
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	6-valjni - V-90°	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1995	2496	2148	2401
moč (kW/KM pri 1/min)	120/163 pri 4000	120/163 pri 4000	110/150 pri 4200	120/163 pri 4000
navor (Nm pri 1/min)	340 pri 2000-2750	350 pri 1500-3000	340 pri 2000	340 pri 1750-3000
dolžina × širina × višina (mm)	4520 × 1817 × 1421	4586 × 1772 × 1427	4526 × 1728 × 1426	4576 × 1804 × 1420
največja hitrost (km/h)	220	219	218	210
pospešek 0-100 km/h (s)	8,6	8,9	10,3	9,9
poraba goriva (l/100 km)	9,1/5,3/6,7	9,1/5,5/6,8	8,8/5,2/6,5	10,7/5,8/7,6
cena osnovnega modela (SIT)	7.715.000	8.645.000	8.712.000	8.178.000

### BMW 320d Steptronic

<b>CENA:</b>	[Avto Aktiv]
<b>Osnovni model:</b>	7.715.000 SIT
<b>Testno vozilo:</b>	10.248.000 SIT
<b>Moč:</b>	120 kW (163 KM)
<b>Pospešek:</b>	8,9 s
<b>Največja hitrost:</b>	210 km/h
<b>Povpr. poraba:</b>	9,5 l/100 km

**Garancija:** 2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje.

**Predvideni redni servisi:** Glede na servisni računalnik.

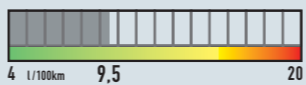
<b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):</b>		
redni servisi, delo:	186.500	obvezno zavarovanje [2]: 826.500
material:	51.710	kasko zavarovanje [2]: 1.810.500
gorivo	2.055.800	
gume [1]:	1.192.000	Skupaj: 11.523.010
izguba vrednosti po 5 letih:	5.400.000	Strošek za prevoženi km: 115,2 SIT/km

[1] - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum  
[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

### NAŠE MERITVE

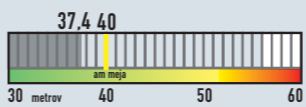
(T= 8°C / p= 1014 mbar / rel. vl. 63 % / Gume: Bridgestone Potenza RE 050A RFT / Stanje km števec: 4536 km)

<b>Vozne lastnosti</b>	
<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	8,9
402 m z mesta:	16,6
	(138 km/h)
1000 m z mesta:	30,2
	(176 km/h)
<b>Prožnost</b>	<b>s</b>
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.	
<b>Največja hitrost</b>	210 km/h
	(VI. prestava)
<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	8,4
največje povprečje	12,7
skupno testno povprečje	9,5



<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava III. IV. V. VI.	
50 km/h	54 53 52 52
90 km/h	62 60 59 58
130 km/h	65 63 62
Prosti tek	40

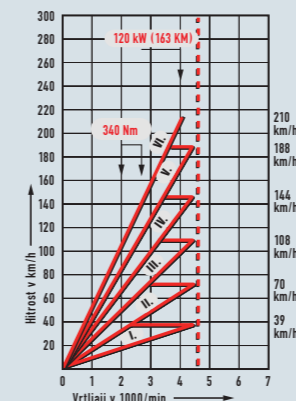
<b>Zavorna pot</b>	<b>m</b>
od 130 km/h:	61,9
od 100 km/h:	37,4
(AM meja 40 m)	



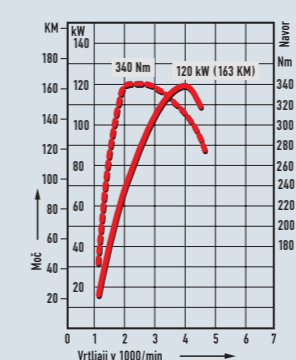
### Napake med testom

- zatikanje kljuge na zadnjih levih vratih

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOZNIJU:

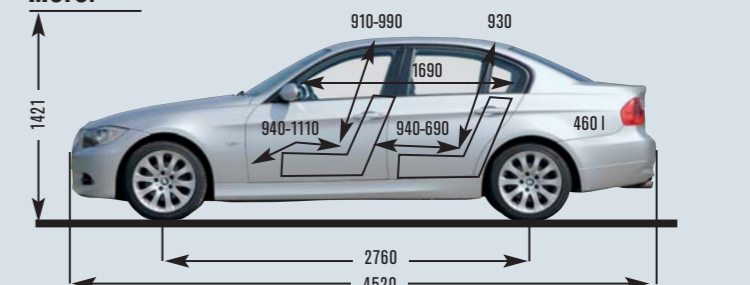


Za vrhunske užitke bo še vedno treba poseči po bencinskem stroju (npr. 330i) in ročnem menjalniku. Zato pa je vse drugo enako.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 84,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 1995 cm³ - kompresija 17,0 : 1 - največja moč 120 kW (163 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,0 m/s - specifična moč 60,2 kW/l (81,8 KM/l) - največji navor 340 Nm pri 2000-2750/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,170; II. 2,340; III. 1,520; IV. 1,140; V. 1,0,870; VI. 0,690; vzvratna 3,400 - diferencial 3,150 - platišča 7J × 17 - gume 225/45 R 17 V, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 52,8 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečni vodili, poševni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečna vodila, poševna vodila, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavori spredaj koltni (prislino hlajeni), zadaj koltni (prislino hlajeni), mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1505 kg - dovoljena skupna masa 1950 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 745 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva [ECE] 9,1/5,3/6,7 l/100 km

### Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1817 mm - kolotek spredaj 1500 mm - zadaj 1513 mm - rajdni krog 11,0 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1490 mm, zadaj 1470 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.

<b>Prostornina prtljavnika</b> izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):	
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)	

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - CBD - DBC - DSC - DTC - servovolan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - električni pomik prednjih šip - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljeni voznikovi sedeži.

### Ocena

Zunanost (15)	14	Oblikovno je avto morda manj zanimiv, kar pa nikakor ne velja za kakovost in izdelavo.
Notranost (140)	119	Čiste linije, vrhunski materiali, obilo predalov (nekateri je treba doplačati) in prostor, namenjen štirim potnikom.
Motor, menjalnik (40)	40	320d A/T je v tem trenutku tehnološki biser in to zlahka ugotovite tudi za volanskim obročem.
Vozne lastnosti (95)	92	Odstopa predvsem natančen volan, ki bo navdušil dinamične voznike in razočaral tiste bolj ležerne.
Zmogljivosti (35)	32	Če razkrijemo, da je v nosu grgral najmočnejši dizel v svojem razredu, potem smo verjetno povedali vse.
Varnost (45)	42	Do maksimalnega števila točk je testni Trojki zmanjkalo nekaj malenkosti in za odtenek krajša zavorna pot.
Gospodarnost (50)	29	Cena tega avta ni ekonomična, je pa poraba goriva. Še posebej, ko pomislimo na konje.

**Skupaj 368**

Čeprav je nova Trojka v primerjavi s prejšnjo nekoliko zrasla, je že danes jasno, da tega avta ne boste kupili zaradi prostora. Nasprotno, kupili si ga boste zato, ker je BMW in ker od njega pričakujete predvsem obilo užitkov v vožnji. In to boste tudi dobili. Verjemite!

### OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ mehanika in elektronika
- ▲ voznost
- ▲ lega na cesti
- ▲ natančnost volanskega mehanizma
- ▲ materiali v notranjost
- ▼ povprečno urejen prtljajnik
- ▼ prtljajnik ni povečljiv
- ▼ držali za pijačo je treba doplačati