



Boljša izbira

Avtomobili iz leta v leto, od enega do drugega modela, neustavljivo rastejo. Kar primerjajte avtomobile z enakim imenom pred desetimi leti in danes. Pa kaj, bi lahko rekli. Morda je tako še bolje.

Konec koncev večji avto pomeni tudi več prostora. In več prostora ni nič slabega, vsaj v srednjem avtomobilskem razredu ne. Tu avtomobili še niso tako veliki, da bi bilo treba resno razmišljati o tem, ali bo v mestu mogoče najti dovolj velik parkirni prostor ... Več je bolje. Več zunaj namreč (večinoma) pomeni tudi več znotraj. Poznate koga, ki se pritožuje nad tem, da je njegov avto preveč prostoren? Tudi mi ne.

A vsaka medalja ima dve plati. Večji avto namreč ponavadi pomeni tudi višjo ceno. Ne le tisti odstotek ali tri, ki smo jih vajeni zaradi bogatejše opreme ali večje varnosti, ko avtomobili prerastejo meje svojega razreda, ponavadi

zraste tudi njihova cena. In to ni tako priljubljeno kot večji prtljažnik.

Sicer pa, kdo pravi, da mora biti avto vedno večji? Zakaj ne bi ostal znotraj nekih normalnih meja? Konec koncev avto določenega razreda kupimo ne le zato, ker nas nanj omeji absolutna velikost denarnice, temveč tudi (ali pa predvsem) zato, ker večjega ne potrebujemo oziroma nočemo. In če je zahteva le več prostora za prtljago, je kupovanje večje limuzine nesmisel. Raje povečajmo le prtljažnik.

Pri Beenveju so to očitno sprevideli. Zato iz nove Trojke niso naredili pol razreda večjega avtomobila, temveč serija 3 ostaja kompaktna športna limuzina, ki je še dovolj velika, da služi



potrebam tri- ali štiričlanske družine. Razen ... Razen pri prtljažniku. Ta je za vsakdanjo uporabo dovolj velik, za prevažanje večjih kosov prtljage, od otroških koles do kupa prtljage, ki se nabere ob odhodu na smučanje, pa ne več. Oziroma, da bomo bolj natančni: litrsko gledano, bi prtljažnik limuzine še zalegel, a zaradi majhne odprtine in nezmožnosti modularnega povečevanja z zlaganjem sedežev zadnje klopi je njegova uporabnost omejena. Toda namesto večjega avta si lahko v takem primeru omislite kombijevsko različico karoserije. Pri BMW ji rečejo Touring.

In ker so BMW-ji bolj športni po duši, je seveda jasno, da je Touring 'prtljažno' bolje opremljen od limuzine, a to ne pomeni, da boste vanj namestili, kar boste hoteli. 460 litrov prostornine ni številka, nad katero bi navdušeno zavriskali. Marsikatera limuzina tega razreda premore v prt-



»Touring je za športne po duši in srcu.«

ljažniku precej več prostora. Je pa dovolj velika, da ne povzroča težav. Filozofija je jasna: Touring je za športne po duši in srcu, ne za avtoprevoznike. In omenjeno športnost lahko razumete kot prtljažnik, poln športnih rekvizitov (ki lahko zaradi kombijevskega zadka štrlijo pod strop, tja, kamor v limuzini ne bi mogli), ali pa kot veselje do športne vožnje.

Redki so namreč avtomobili, ki lahko tisto, kar namečete v prtljažnik, prepeljejo tako dinamično in s toliko užitka. Ko se ta BMW znajde na (bolj ali manj zaviti) cesti, boste pozabili na lepe, a občutljive materiale v prtljažniku, priročne predalčke z mrežo ali zložljivost zadnje klopi. Takrat boste navdušeni nad ravno prav nevtralnno nastavitvijo podvozja, ne pretrdim, a vseeno dobri legi na cesti naklonjenim vzmetenjem ali natančnim volanskim mehanizmom z volanskim obročem, ki ima dober oprijem. Tudi ta BMW je namenjen uživačem.

Dvolitrski dizel smo v Trojki že preizkusili, a takrat smo testirali limuzinsko različico s samodejnim menjalnikom. Ocena je bila odlična, toda pravo naravo tega motorja je mogoče začutiti šele v kombinaciji s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, kakršen je bil v tem Touringu. Prestavna ročica bi lahko imela manj gumijaste gibe, je pa menjalnik odlično izračunan in motorju pisan na kožo. Ali se želite le varčno voziti naokoli ali pa iz motorja, ki se rad vrti v najvišje vrtljaje, izvleči vse, kar zmore, je pravzaprav vseeno. Tale Trojka se namreč odlično znajde v obeh vlogah. Na avtocesti dobro vztraja v ravni smeri, med ovinki pa v smeri, ki jo je z volanom začrtal voznik. Tega, da za seboj vozite kombijevski zadek, med vožnjo ne boste opazili - opazili pa boste, kdaj ste izklopili sistem za stabilizacijo vozila. Če je ta vklopljen, se testni BMW obnaša kot povsem civiliziran avto, ki komaj da vedeti (in še to le s tem, da ob pospeševanju iz ovinka ne trga volana iz rok), da ga poganjata zadnji kolesi. Če ga izklopite, si lahko tudi z dizlom v nosu (prav zaradi njegovega

veselja do vrtenja in dobro izračunanega menjalnika) privoščite bočna drsenja - a le, če je podlaga primerno oprijemljiva. Avto (kot vse Trojke, razen M3) ne premore zapore diferenciala (in je tudi ne morete naročiti za doplačilo, s čimer BMW kot znamka močno razočara), zato se notranje zadnje kolo rado zavrti v prazno.

Toda bodimo realisti: če si želite v dim izpod gum zavutih užтков med ovinki, si raje omislite 330i in se sprijaznite s precej večjo porabo. Če pa si želite zmogljiv, a še varčen avto, ki poleg vsega tistega, kar smo od serije 3 že vajeni, ponuja še bolj prilagodljiv, če že ne precej večji prtljažnik (glede na limuzinsko različico, seveda), bo 3 Touring odlična izbira. Boljša izbira. In ne prevelika izbira. ■

BMW 320d Touring

Cena osnovnega modela:	7.781.000 SIT
Cena testnega vozila:	8.480.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=15 °C / p=1007 mbar / rel. vl.: 57 % / Stanje km števca: 3033 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,3 s
402 m z mesta:	16,6 s (136 km/h)
1000 m z mesta:	30,4 s (174 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	8,0/13,1 s
80-120 km/h (V./VI.):	10,1/13,8 s

NAJVEČJA HITROST

208 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1995 cm³ - največja moč 120 kW (163 KM) pri 4000/min - največji navor 340 Nm pri 2000-2750/min. Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM22 M+S).
Mase: prazno vozilo 1580 kg - dovoljena skupna masa 2045 kg.
Mere: dolžina 4520 mm - širina 1817 mm - višina 1418 mm - prtljažnik 460-1385 l - posoda za gorivo 61 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 223 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva [ECE] 8,1/4,6/5,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ lega na cesti
- ▲ motor
- ▲ položaj za volanom
- ▼ prtljažnik bi lahko bil večji
- ▼ preveč občutljivi materiali v prtljažniku
- ▼ gumijast občutek ob prestavljanju

Končna ocena

Ne zmotite se: oznaka Touring v imenu serije 3 ne pomeni velikega napredka pri velikosti prtljažnika, zato pa lep napredek glede njegove uporabnosti. In ta je še pomembnejša od prve, zlasti če ne želite žrtvovati športnosti avtomobila.

