

Stara Münchenska šola

Prav nič ni slabega v »starosti« te šole; je le dobro, če že ne odlično zagotovilo, da boste sedli v odličen avtomobil s športnimi geni. Če je seveda to tisto, kar iščete ...

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič



Beemveji gojijo sebi lastno in jasno (na zunaj in pod kožo) prepoznavno tradicijo. Sem šteje tudi ekskluzivnost, ki se med drugim izraža tudi s ceno. Čim razmišljate o (novem) Beemveju, ste iz področja razumskih odločitev počasi prestopili v področje odločitev, vodenih s čustvi.

No, lahko ste pristaš avtomobilov te znamke, a ste v tem okviru še vedno lahko pogojno razumski. Če se odločite za takšnega BMW-ja, kot ga vidite na fotografijah, ste se verjetno odločili najbolj razumsko, kolikor je

to mogoče. Dobili ste avtomobil s prepoznavno obliko dinamičnega videza, dobili ste varčen, a športen motor, in dobili ste prostorsko uporaben avtomobil. Avtomobil, s katerim boste uživali sami, toda s katerim vam ne bo težko opravljati vsakodnevnih, tudi družinskih obveznosti. Tudi gospa se bo mirno in brez skrbi (predvsem vaših, pa tudi njenih) peljala z njim.

V času svojega življenja, ki je zdaj, gledano skozi oko tehnike, dolgo že 13 let, je Trojka postala znotraj precej majhna v primerjavi s tekmeci v svojem veli-

kostnem razredu. En komolec se hitro dotakne vrat (oziroma naslona na njih), drugi hitro zadene sredinsko komolčno oporo, če jo seveda spustite. Ampak nastavljivost (predvsem voznikovega) sedeža je še vedno tista, ki navduši: tudi ljudje zelo visoke rasti se bodo v tem avtomobilu dobro znašli in položaj za volanskim obročem je, vključujoč lego stopalk in prestavne ročice, še vedno vrhunski. Bolje - bolj športno, a hkrati udobno - boste v avtomobilu težko sedeli.

V uvodu omenjeni geni segajo tudi sem; prav pravilno sede-

nje je ena osnovnih postavk (dobrega) športnega avtomobila. Pametno je, če se pri nakupu Trojke odločite za bolj športen volanski obroč in za bolj bočno oprijemljive sedeže, vrhunske stopalke (vključno z oporo za levo nogo) pa so že serijske.

Izbira dodatne opreme je že dolgo »slaba« stran Beemvejev, pa ne zato, ker bi je bilo premalo na voljo, prav nasprotno; opreme je na voljo dovolj, le vsaka malenkost seveda stane. Na koncu pa izbirljivost lahko krepko podraži avtomobil. Testna Trojka je bila precej skopo opremljena. Ni



Ampak dizel?! Absolutno za! Le vrti se ne kot športen motor, ima pa moč in predvsem navor.

Beemvejev kokpit je ne glede na karoserijsko različico vedno ergonomsko dovršen in oblikovan tako, da ima voznik dober občutek pri vodenju avtomobila. Športnost je na prvem mestu.

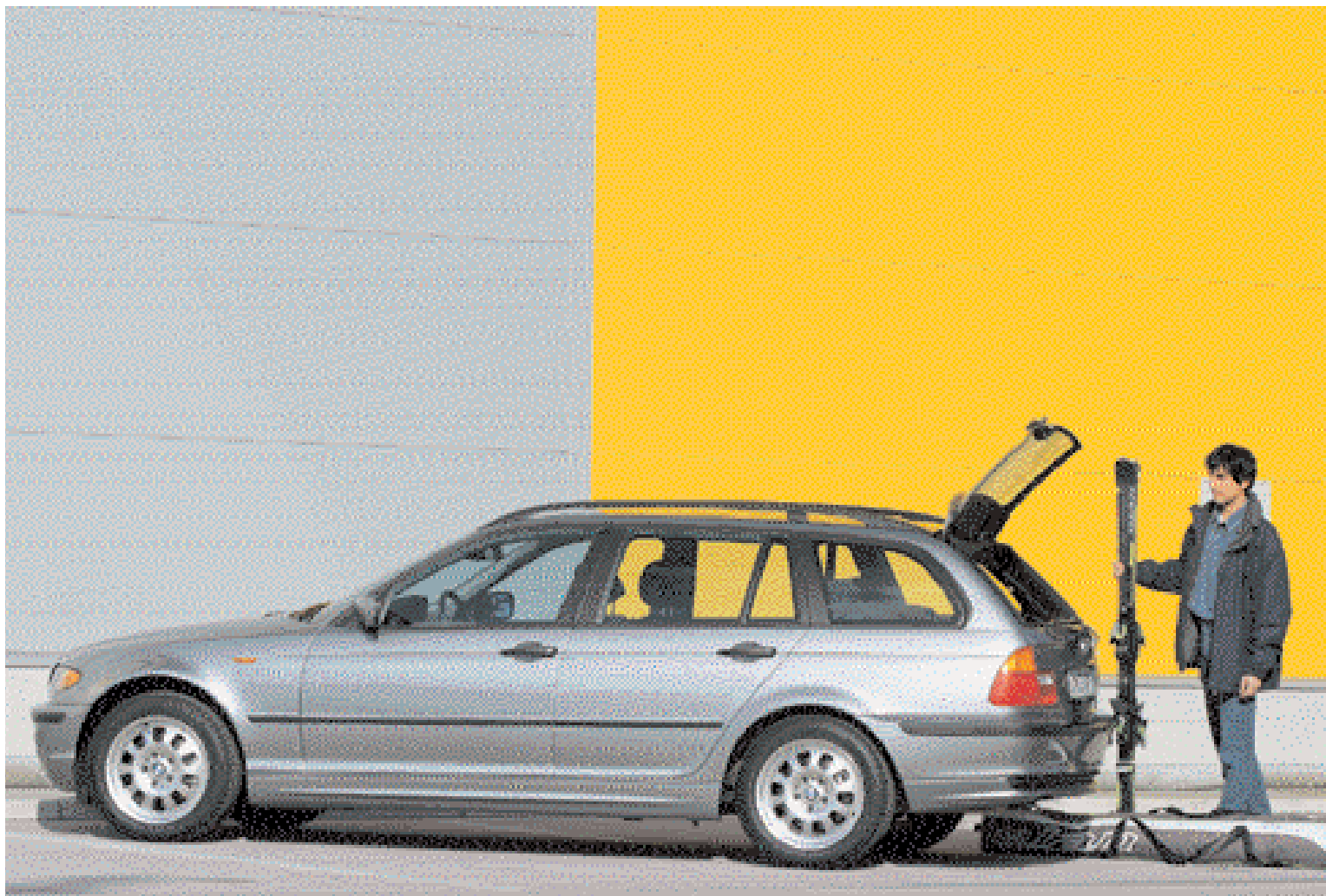
imela niti potovalnega računalnika, niti merilnika zunanje temperature, niti meglenk, niti električno pomicnih zadnjih bočnih šip, niti hlajenega predala, niti osvetljenih ogledalc v senčnikih, niti bralnih lučk spredaj - vendar smo prav zaradi tega hitro ugotovili, da se brez na-

štetega (še vedno) da preživet brez bolečin.

Da Trojka ni več čisto mlada, lahko opazite tudi na spisku dodatne opreme, kjer ne boste našli volanskih komand avdiosistema ali »brezključnega« vstopa in zagona motorja. In majhne, pollitrske plastenke s pijačo ne bo-

ste mogli nikamor varno odložiti. Ampak Beemveji so bili vedno narejeni za vožnjo. Tale tudi.

Upam si trditi, da če gledate od odbijača do odbijača, ta trenutek ni bolj(šega) športnega avtomobila; so le dobri povprečni avtomobili, ki so jim športnost vdahnili



Gledano od genov naprej, je BMW serije 3 še vedno najbolj športen avtomobil za svoj denar.

naknadno. Ja, že, marsikateri se lahko odpelje mimo, ampak športnost ni le hitrost. Ta pride šele kasneje.

Začne se že, ko na list papirja zarišete lego motorja in prenos pogona. Že fizika iz sedmega razreda osnovne šole govori, da je bolje, če avtomobil ženeta zadnji kolesi. Če potem skico opremite z vrhunskim podvozjem, z odlično izvedbo celotnega pogonskega mehanizma pa še s pravim položajem voznika in z elementi osnovnega upravljanja vozila - dobite BMW-ja.

Podvožje te Trojke je natančno takšno, kakršno bi si zaželel v avtomobilu, od katerega zahtevam športno lego na cesti in športnost v celem, ampak v katerem bi želel brez stresa peljati tudi ženo, damo, mamo, taščo, mu-

larijo. Gume! Svojo pravo podobo pokažejo šele na vrhunskem podvožju. Tale Trojka cvili tudi na mokrem asfaltu avstrijske strani Ljubelja, na suhem (asfaltu) se raje obesi na zunanji kolesi in zadnje notranje narahlo privzdigne in šele ko se razmere pod gumami poslabšajo in ko ujamete pravo območje vrtljajev motorja, bo hotel zadek prehiteti.

Za manj izkušene je na voljo stabilizacijska elektronika. Ta je sicer nekoliko športno naravnana, kar pomeni, da dovoli kar nekaj zdrsa, toda potem varno popravi obnašanje karoserije in jo vrne na želeno pot. Bolj izkušenim (ali le tistim z željo po izpopolnjevanju) je namenjen čarobni gumb, ki elektroniko povsem izklopi. Takrat pride do izraza natančen volan, s katerim bo po-

pravljanje prekrmljenja uživaško delo. Naj bo malce mokro pod tačkami, pa bo voznikovo srce hitreje bilo. Z zdrsom ali brez pa bo volan vselej enako natančen, z njim boste lahko peljali tudi na deset centimetrov natančno ob ograji ali pa dirkaško natančno zaključevali ovinek s hkratnim dodajanjem plina. Tudi če s seboj vozite »nahrbtnik«, je ta BMW rojen za stezo.

Ampak z dizlom?! Tudi! Edino, česar nima, so visoki vrtljaji. Ima pa vse drugo: dovolj moči, predvsem pa - navor! Motor v prostem teku teče s 700 vrtljaji v minuti in spodobno od tam speljuje, če ne zahtevate preveč. Do 1500 je bolj len kot ne, do 2500 je - uh, do 3500 je »njegov« področje, do 4000 je spet »le« uh. Naprej navor in moč opazno padata in nikakršnega smisla ga nima gnati do 4500 in naprej, čeprav merilnik napoveduje »rdeče« področje šele pri 5000 vrtljajih v minuti.

Praksa pokaže, da lahko v šesti prestavi pri vožnji z 90 kilometri na uro (kar pomeni, da se motor vrti s približno 2000 vrtljaji v minuti) povsem mirno prehitevate na cestah zunaj naselij in da mora biti voznik s takšnim Beemvejem že zelo hiter (predvsem pa bistveno hitrejši od cestnih omejitev), da motor porabi 10 litrov goriva na 100 kilometrov. In če vas skrbi največja hitrost: pri približno 4000 vrtljajih se boste peljali s hitrostjo 216 kilometrov na uro, kar bi moralo zadostovati.

Prav pogosto ne bo treba predstavljati, saj so motorne zmogljivosti (predvsem navor) dobro pokrite s prestavnimi razmerji, menjalnik sam pa je - čeprav zelo dober - še vedno najmanj športen del (tudi tega) Beemveja. Še ena malenkost utegne zmotiti: (sicer samodejna) klimatska naprava, v katero je treba večkrat posegati ročno, vendar to bistveno ne vpliva na počutje med vožnjo.

Ampak celoten paket z imenom 320d Touring ostaja kljub letom odličen. Münchenska šola namreč k sreči še vedno proizvaja dobre kose tehnike na štirih kolesih. ■

BMW 320d Touring

CENA: [Avto Aktiv]
OSNOVNI MODEL: 7.553.000 SIT
TESTNO VOZILO: 7.553.000 SIT

Moč: 110 kW (150 KM)
Pospešek: 9,2 s
Največja hitrost: 216 km/h
Povpr. poraba: 8,8 l/100 km

NAŠE MERITVE

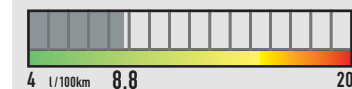
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,2
402 m z mesta:	16,7
	(133 km/h)
1000 m z mesta:	30,7
	(169 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV. / V.):	9,3 / 15,7
80-120 km/h (V. / VI.):	10,0 / 15,0

Največja hitrost 216 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km

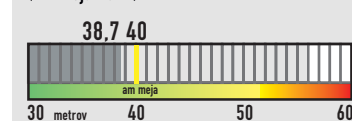
najmanjše povprečje	6,8
največje povprečje	10,7
skupno testno povprečje	8,8



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	57	56	56	56
90 km/h	63	61	60	60
130 km/h		65	64	64
Prosti tek				40

Zavorna pot m
od 100 km/h:
(AM meja 40 m)



Napake med testom

- brez napak

ocena

Zunanost (15)	14	Izdelan je brezhibno, izgubil pa je nekaj šarma izpred let. Touring tudi ni najlepša Trojka.
Notranjost (140)	107	Rahel občutek utesenosti glede na avtomobilski razred, pogrešamo več opreme.
Motor, menjalnik (40)	39	Vrhunska tehnika! Motor popolnoma zadovolji z zmogljivostmi, menjalnik je nekoliko okoren.
Vozne lastnosti (95)	92	Le tri točke je izgubil zaradi voznih lastnosti: v tej kategoriji se tako le redki izkazujejo.
Zmogljivosti (35)	32	Prožnost je med 2000 in 3500 vrtljaji odlična. Zunaj tega področja je le povprečen.
Varnost (45)	40	Ima dober paket pasivne varnosti, pri aktivni mu manjka nekaj elementov (tipalo za dež, ksenonski žarometi ...).
Gospodarnost (50)	29	Osnovna cena je zelo visoka, slaba garancija, a majhna poraba goriva in majhna izguba vrednosti.

Skupaj 353

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

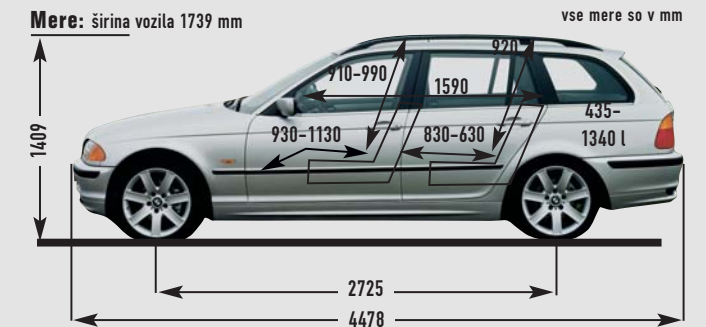


Diagram menjalnika:

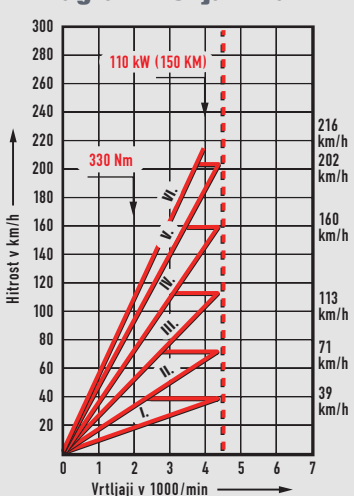
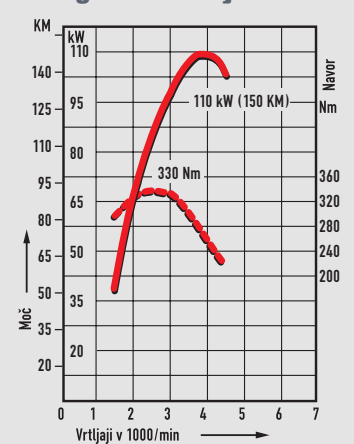


Diagram motorja:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1995 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4000/min - največji navor 330 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 V (Dunlop SP Sport 2000 E).

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, poševna vodila, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10,5 m - posoda za gorivo 63 l.

Mase: prazno vozilo 1580 kg - dovoljena skupna masa 2005 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 216 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 8,1/4,7/5,9 l/100 km.

Prostornina prtljažnika 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)

Užitek v vožnji:



Za pet razporejenih obrazkov bi moral biti ljubitelj dizlov - ali pa bi tale BMW moral imeti (trilitrski) bencinski stroj. Sicer pa je za veselje kriva že sama zasnova. In izvedba. In vodljivost. In zadnji pogon. In popolnoma izklopljiv DSC.

HVALIMO IN GRAJAMO

- stopalke in opora za levo nogo
- položaj za volanom, lega
- stopalk in ročice menjalnika
- dobri, pregledni in čedni merilniki
- motorni navor
- poraba goriva
- podvožje, kinematika prem
- volan

- skopa oprema
- prostorska utesenost
- malo odlagalnih mest
- bočni oprijem sedežev