



Tretji

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Tole zimo smo imeli pri Avto magazinu priložnost, da smo na testih skoraj drugo za drugo preizkusili vse tri štirikolesno gnane 'trojke'.

► 'Trojke' so v narekovajih zapisane name-noma. BMW X1 uradno namreč ne spada v serijo tri, a je pravzaprav le malo dvignjena in oblikovno spremenjena Trojka, o čemer pričajo tudi njegove mere. In X3 (ki se v obliki, v kateri ga poznamo, zdaj počasi poslavlja, saj bo kmalu dobil naslednika) uradno seveda tudi ni serija 3. Je nekaj večji in tehnično od serije 3 dlje kot X1, ima pa številko 3 v imenu - in je tudi cenovno dokaj primerljiv z recimo klasično Trojko. In klasična Trojka v tokratnem primeru pomeni karavansko različico, torej Touring, seveda štirikolesni pogon (torej xDrive) in dizel v nosu (tokrat 2.0d).

Eno postane jasno takoj: takle 320d je v primerjavi z enako motoriziranim X1 ali X3 daleč najbolj športen izmed trojice, ne le na videz, temveč tudi po svoji legi na cesti in konec koncev tudi zmogljivostih. Tisti, ki so v predprejšnji številki Avto magazina nazaj brali test X3 xDrive 18d z ročnim menjalnikom, so si morda zapo-

mnili, da smo zapisali, da bi bila 20d in avtomatika boljše kombinacija. In natan-ko takšna je bila v testnem 320d in takoj je postalo jasno, da se nismo zmotili. Motor in menjalnik se namreč ujameta brez težav, navora je vedno dovolj, menjalnik je hiter in uglajen, ročno pretikanje (+ in - sta v BMW-jih v nasprotju z večino konkurence postavljena pravilno, torej + za pretikanje v višjo prestavo proti vozniku in - za pretikanje v nižjo prestavo od voznika) pa mu da dovolj športnega značaja, da ročnega menjalnika (skoraj) ne boste pogrešali, tudi če ste ljubitelj res športne vožnje. Med vse-mi tremi na začetku omenjenimi je bil prav 320d najbolj igriv in zabaven na snegu, je pa res, da je prav tam pokazal tudi svoj največji minus, ko govorimo o vožnji, pri kate-ri je resnično potreben štirikolesni pogon: njegov trebuh je namreč blizu tal. To je na suhem ali mokrem asfaltu prednost, saj je težišče nižje, lega na cesti (in tudi udobje) pa posledično boljše. A ko začne sprednji

spoiler drsati po nezvoženem (ali nespluženem) snegu, ko po njem drsi tudi trebuh avtomobila, se hitro lahko zgodi, da tudi xDrive ne more več pomagati. Kak centimeter večja oddaljenosti od tal je takrat vse, kar je potrebno - a tega 320d nima.

Torej: taka trojka ni in noče biti tere-nec, zato se z njo ne podajajte v glo-bok sneg - na zvoženem snegu, lepem makadamu in podobnih vozniških podla-gah pa je odlična.

In znotraj? Od vseh treh je takle BMW najmanj družinski (pa čeprav X1 ni dosti boljši), še posebej zmoti dejstvo, da ob zloženi levi (dvotretjin-ski) strani zadnje klopi na desni pre-prosto ni dovolj prostora (v širino) za uporabo otroškega sedeža višjih razre-



“Ko začne sprednji spoiler drsati po nezvoženem (ali nespluženem) snegu, po njem drsi tudi trebuh avtomobila.”

dov. Pomanjkljivost? Ne, napaka. In to veli-ka. Tudi sicer prostora za kolena ni veliko in treba si je priznati: 320d je dvosedežnik z nekaj prostora za majhne otroke zadaj. Konkurenca je glede tega večinoma boljše.

Ergonomija je dobra, enako velja za polo-žaj za volanom. Videz armaturne plošče je že nekoliko zastarel (ali pa smo ga iz raz-ličnih BMW-jev preprosto preveč vajeni), a uporabnosti avtomobilu ne gre očitati - tako kot ne dovolj majhne porabe in ravno še dovolj dobre zvočne izolacije. Družinski športnik, torej? Da, a le, če športnost vred-notite precej višje kot prostornost in pril-a-godljivost ... ◀

BMW 320d xDrive Touring

Cena osnovnega modela: 39.700 EUR
Cena testnega vozila: 49.389 EUR

NAŠE MERITVE
T = -2 °C / p = 939 mbar / rel. vl. = 63 % / Starje kilometrskega števec: 2.527 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 8,6 s
402 m z mesta: 16,2 s (138 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST
226 km/h
(Vl. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 42,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 8,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm³ - največja moč 135 kW (184 KM) pri 4.000/min - največji navor 380 Nm pri 1.900-2.750/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Goodyear Eagle Ultragrip M+S).

Masa: prazno vozilo 1.680 kg - dovoljena skupna masa 2.145 kg.

Mere: dolžina 4.527 mm - širina 1.817 mm - višina 1.418 mm - prtljajnik 460-1.385 l - posoda za gorivo 61 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 226 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,4 s - poraba goriva (ECE) 7,3/4,9/5,8 l/100 km, izpust CO₂ 153 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ menjalnik
- ▲ volan
- ▲ lega na cesti
- ▲ štirikolesni pogon

- ▼ zadnja klop (prostornost in zlaganje)
- ▼ merilniki
- ▼ zastarel videz armaturne plošče

Končna ocena

Mehanska odličnost in odlične vozne lastnosti sta velika plusa te trojke, a vseh minusov, ki jih premore, ji vendarle ne moremo oprostiti. Če si želite bolj družinskega avtomobila približno te velikosti z modro-belo značko na nosu, se raje ozrite k X1 ali še raje X3.

