

**Test**

## **BMW 320i TOURING**

Ne. To ni lastnost BMW-jev in tudi kupci ponavadi ne posegajo po njih zaradi takšnih in podobnih načinov vožnje. Počasi v tem primeru pomeni čas skoraj pol desetletja, da so iz nove serije »3« naredili peto karoserijsko različico, kombijevsko izvedbo. Ob predstavitvi nove limuzine so še več kot dobro leto ponujali touring serije »3« na osnovi prejšnje serije.

# **POČASI, A ZANESLJIVO**



Marsikateri kupec je odtlej potrpežljivo čakal na novega in ga, jasno, z vztrajnostjo tudi dočakal. Starih touringov so od leta 1988 do konca proizvodnje izdelali več kot 100.000 in so proti pričakovanju z njimi dosegli opazen tržni delež. Čas brez kombi-

jevske različice pri najmanjšem BMW-ju so na Bavarskem dobro izkoristili. Naredili so simpatično kombilimuzino, oblikovano s pridihom športnosti. To je tudi vidno pri naklonu šipe v zadnjih vratih, saj le-ta ni skoraj navpičen, kar je sicer najbolj

ugodno za prostornino prtljažnika, ampak je rahlo, vendar optično dovolj izrazito nagnjena naprej, pa spet ne toliko, da bi zadek od zunaj deloval premalo izkoriščen. Pokrov se odpira do odbijača, kar je danes že standard tudi drugje, opornika pok-

rova na vsaki strani nista preširoka, solidni preglednosti za vozilo na ljubo. Proti zadku nekoliko pada tudi strešna linija, za še lepši vtis poskrbita prtljažna opornika. Zadnja vrata niso pretežka za odpiranje, notranji oprijemali pa sta v slogu hišne



kakovosti in praktičnosti. Vtis dobre izdelave nadaljuje obdelava prtljažnega prostora. Ta je natančno obložen z blagom in obogaten z dvema dodatnima prostoroma v stenah obeh blatnikov.

Materiale in njihove kombinacije za »3« touring niso vzeli iz limuzine, ampak iz coupéja iste serije. Prej omenjena pokrova

na novo zasnovana, je seveda zložljiva po tretjini, kar poveča praktičnost prtljažnega prostora. Kaj boste prevažali v tako lepem in odlično obdelanem prtljažniku, presodite sami, zagotovo pa tja ne spada vreča apna ali pa deset dobro razpoloženih kokoši, ki se peljejo na tržnico. No, če nesejo zlata jajca, potem vam je



Popolnost na nemški ravni



pa se odpirata in zapirata z nič kaj praktičnim patentom, saj zapahi delujejo prekomplicirano in prekrhko. Prav nasprotno pa velja za montažno roletto, s katero po želji prekrijemo prtljažnik, ta deluje praktično in enostavno. Zadnja klop, ki je deloma

oproščeno. Preostala notranjost vozila je tipično BMW-jevska, torej ergonomsko dobro rešena, s preglednimi merilniki, dobro razporejenimi stikali in obvolanskima ročicama. Nekatera stikala niso najbolj posrečeno razsvetljena,

kar zlasti velja za stikali za ogrevanje sedežev. Tudi vse drugo je na svojem mestu, na primer pedala, opora za levo nogo pa je naravnost odlična. Odličnost velja tudi ročni zavori in volanskemu obroču. Prednja sedeža in zadnja klop so prijetno, nikakor

pa ne neudobno trdi in (ročno) primerno nastavljivi. Nekoliko manj navdušeni bodo potniki nad prostornostjo na zadnji klopi. Sedenje samo po sebi spet ni neudobno, vsaj če odmislimo precejšnjo bližino kolen zadaj sedečih potnikov in hrbt-





nih naslonjal prednjih sedežev.

Dve zračni vreči, zategovalniki varnostnih pasov, bočne ojačitve in ABS so seveda že dolgo del standardne opreme. Ravno tako vzorno natančna kot ročna zavora je tudi prestavna ročica. Gibi so kratki in natančni in pretikanje je za vozniku eno samo zadovoljstvo. Dober vtis o menjalniku dopolnjujejo tudi spretno izračunana prestavna razmerja, ki skušajo pomagati motorju pri delu. V nosu je vzdolžno nameščen »majhen« vrstni šestvaljnik. Majhen zato, ker motorji s takšno prostornino ponavadi niso šestvaljni. Je pa zagotovo dosti bolj prestižno imeti pod motornim pokrovom takšen agregat kot pa štiri-valjnik. Marsikdo ceni zvok motorja, pa mimesjti tek... V prejšnji številki je bilo za podoben motor (328 i) lepo opisano, kaj mu najbolj manjka in to je



**Lep motor z majhno pomanjkljivostjo**

**Dobro vidna skrbna obdelava prtljažnega prostora**



prostornina. Ta je tudi vzrok ne pretirano dobre motorne prožnosti v nižjih vrtljajih. Popolnoma v nasprotju s kultiviranostjo šestvaljnika je (pre)pogosto pretikanje, vendar je za sicer solidne zmogljivosti, ki jih ta avto dosega, potrebno. Pa se kljub temu na meritvah ni izkazal za neživahnega, obenem pa je pri porabi goriva dokazal varčnost.

Glava motorja je iz lahke kovine, vsak valjpa ima po štiri ventile, ki jim pri odpiralnih časih za boljšo prožnost pomaga tudi sistem Vanos, dve odmični gredi v glavi pa krmili veriga. Visoki vrtljaji mu ne delajo večjih problemov, saj se zelo rad in veselo zavrti preko številke 6000. Podvožje z zavorami je glede na zasnovo odlično in tudi tisti, ki morda nekoliko iz strahu odklanjajo zadnji pogon, pa vozijo razumno - pod to spada tudi športna voznja - se tega avtomobila ni treba bati. Meje zdrsa so lepo občutne, če hočete, vas avto sam uči ali pa brezkompromisno uboga, če ima le na voljo dovolj motorne moči. Ali boste pri tem izključili napravo, ki preprečuje zdrs gnanih koles, že spada v področje voznikovih želja in hotenj. Avto sam v celoti navdušuje z natančno izdelavo in obdelavo, pogled na izdelek vas zgovorno pomiri, ko pomislite na porabljen denar. Drobne pomanjkljivosti mu tako v hipu odpustite. Beeemveji imajo bolj ali manj skupni imenovalec: so dobri avtomobili, pa kljub vsemu je voziti vsakega posebej posebno doživeti. Spadajo med tiste avtomobile, ki jih je kot celota nekaj več kot le seštevek sestavnih delov.

**ANDREJ SUPÉ**  
Foto: **MATEJ DRUŽNIK**



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni - širitaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 80,0x66,0 mm - gibna prostornina 1991 kubikov - kompresija 11,0:1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5900/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13 m/s - specifična moč 55,2 kW (75,3 KM)/liter - največji navor 190 Nm pri 4200/min - ročična gred v 7 ležajih - dve odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili na vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in vžig (Bosch Motronic DME) - vodno hlajenje 10,5 litra - motorno olje 6,5 litra - akumulator 12 V, 65 Ah - alternator 1120 W - uravnavačni izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolotna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 4,23; II. 2,52; III. 1,66; IV. 1,22; V. 1,00; vzvratna 4,04, diferencial 3,45 - platišča 7jx15 - gume 205/60 R15 (Michelin pilot HX) - kotalni obseg 1,902 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 33 km/h

**Voz in obese:** kombi/muzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx=0,32 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila in vzdolžne nihajke, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvakrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj kolutne, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4433 mm - širina 1698 mm - višina 1391 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1408 mm, zadaj 1421 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,4 m

**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalca) 1690 mm - širina (kolotek) spredaj 1425 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 880-950 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1060 mm, zadnji klop 650-750 mm - prtljažnik (normno) 370/810/1320 l - premer volanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 62 l

**Teže:** prazno vozilo 1330 kg - dovoljena skupna teža 1830 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1675 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva (ECE): 6,6/8,1/11,3 litra neavincenega bencina super na 100 km.



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
205 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h	4,5 s
0-80 km/h	6,7 s
0-100 km/h	9,9 s
0-120 km/h	13,7 s
0-140 km/h	19,4 s
0-160 km/h	26,6 s
1000 m z mesta	31,2 s (169 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	35,7 s (156 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	37,9 s (150 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h	92,1 m
od 100 km/h	42,0 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	39,1 km/h
60	56,9 km/h
80	79,4 km/h
100	96,2 km/h
120	115,9 km/h
140	136,3 km/h

### Trušč v notranjosti: (v dB)

	III.	IV.	V.
50 km/h	58	57	56
100 km/h	66	65	66
150 km/h	-	72	69
200 km/h	-	-	75
prosti tek	44		

### Poraba goriva: testno povprečje

11,9 l na 100 km

## Cena

DEM 59.700  
(Tehnounion Avto d.o.o., Ljubljana)

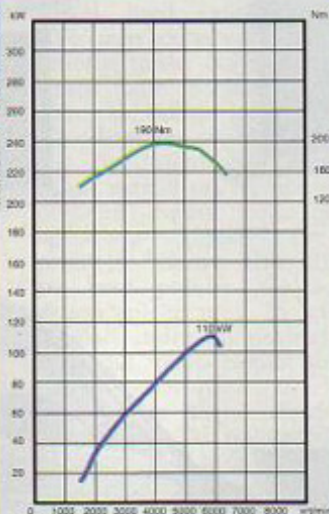


DIAGRAM MOTORJA

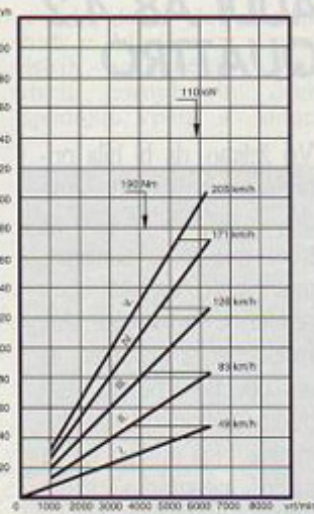


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- izdelava
- armaturna plošča
- lega na cesti
- poraba goriva
- ročna zavora
- prtljažni prostor

## Grajamo

- prožnost motorja
- utesnjenost na zadnji klopi
- osvetlitve nekaterih stikal

## Iz oči v oči

Če bi bili kombiji še vedno rezervirani le za pleskarje in za mesarje, BMW touringa zanesljivo ne bi bilo. Kar pa so ti avti v modernih časih pa moderni potovalniki, Münchenski touring mora biti. Takšen, kot je, je eleganten, poslovno in družinsko dovolj prostoren in še vedno beemvejevsko športen. Kaj bi torej še radi?

Martin Česenj

Spodobi se pa že: kombiji morda res niso na višku mode, BMW pa ga že po tradiciji mora imeti. Tudi v seriji »3«. Ampak naj vas to ne zmede: prostora v prtljažniku ni toliko, kot bi ga lahko bilo. Je pa vse drugo natanko takšno, kot v vseh drugih beemvejih: brezhibno in športno. Le motor je nekoliko slaboten, ko gre za njegovo prožnost.

Vinko Kerne

Idealen avto za vse tiste, ki zaradi želje po ugledu ne morejo mimo limuzin, ki že s svojo obliko in znamko zbujajo zavist ali vsaj pozornost pri njihovih »poslovnih« partnerjih, ob tem pa vseeno potrebujejo avto z dovolj velikim prostorom za prtljago. Vsem tem zahtevam in še kateri, ki vam pride na misel, ta avto z lahkoto zadosti.

Matevž Korošec

Ne, stokrat ne! BMW je lahko karkoli, od limuzine do kabrioleta, le dostavnik mu pa res ni treba biti. Razen če imate psa s pol metra dolgim rodomnikom. Ker takega rodomnika verjetno nimajo niti vaši starši, se rajš odločite za kaj bolj pozornost zbujajočega. Za prenašanje gajbic pa uporabite kar lastnega sina, tako kot jaz. Tisti, ki ga poznajo, vedo, kaj mislim.

Nada Popov Trifunović