

Malenkosti

»Ta pa je zadaj nekoliko drugačen,« je v mestni gneči, ko sva vzporedno stala ob semaforju, dejal motorist. V oko mu je padla največja oblikovna posebnost, ki prenovljeno Trojko loči od predhodnika.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

► Pravzaprav je govoril o beli barvi luči za vzvratno vožnjo, ki je pri prenovljeni generaciji BMW-ja serije 3 zdaj precej 'manjša' in je tudi za nepoznavalce opazen znanilec sprememb. Drugačni, vsaj kar se zunanje oblike tiče, so še prednje luči (tudi zadnje imajo LED-diode), pokrov motorja, vzvratni ogledalci, maska in odbijača, v notranjosti pa je sprememb precej manj. Vsaj če iz cenika ne izbere prenovljenega iDriva, ki je del dodatne opreme in ga v sicer dokaj bogato založenem testnem primerku ni bilo. Prestižnost notranjosti tako izgublja bitko v boju s časom. Armaturna plošča je dolgočasna, a je po germansko vse na svojih mestih (dosegljivo z rokami in logično postavljeno) in po nekaj (obvezno) odkljuvanih vsebinah ponudbe dodatne

opreme (paket Comfort s parkirnim pripomočkom zadaj, tipalom za dež, radiem BMW Professional in tempomatom za 1.688 evrov; delno električno nastavljiva prednja sedeža za 559 evrov, odlagalni paket 129 evrov) v njej ne bi smeli pogrešati nič bistvenega. Prenova se ni dotaknila glavne pomanjkljivosti Trojke: zadnje klopi. Ta je preozka, da bi na njej udobno sedeli trije, tudi streha je (pre)blizu in pri vstopanju in izstopanju bodo starejši rekli nikoli več. Nič kaj bolje ni v prtljžniku. Neravno dno, oblika stranic ni pravilna, zgornji del pa s surovo pločevino preži na nepredvidnega nosača, da mu strga kakšno vrečko. Upamo, da v njej ne bo armanija. Primernejše zadnje klopi in prijaznejšega prtljžnika tipičen kupec limuzine serije 3 ne bi



smel pričakovati, saj Bavarci Trojko že od leta 1975, ko je bila rojena prva generacija, prilagajajo željam voznikov športnih limu-



zin. Tu pa se Trojka še naprej dokazuje z vso odliko. Odlična uravnoteženost in pohlevna vodljivost, ki lahko v vsakem trenutku na voznikovo željo postane ukročeno divja in zabavna, sta ob natančnem krmlnem sistemu za marsikatega kupca glavno vodilo pri odločanju za serijo 3. Temu dodajmo še ponovno z odliko izbrani kompromis med športnostjo in udobnostjo podvozja. Edina prava novost pod motornim pokrovom prenovljene serije 3 je novi trilitrski šestvaljni dizelski motor z 245 'konji'. V testnem modelu je bil vgrajen že videni in pohvaljeni kultivirani in v visokih vrtljajih športno zvenci 170-konjski dvolitrski bencinski motor z neposrednim vbrizgom goriva, ki ima glavnega tekmeca v zelo dobrem dizelskem bratu, v paketu s šeststopenjskim samodejnim menjalnikom pa je njegov krvnik lahko tudi avtomatika (doplačilo 2.323 evrov), ki se pri dinamičnejši vožnji na trenutke počasi odloči. (Še izboljšani) hitrosti delovanja in uglasjenosti menjalnika ne gre gledati v zobe, pri hitrejši vožnji pa priporočamo izbiro ročnega pretikanja ali športnega načina delovanja. Pohvalili bi prestavljanje brez 'cukanja' tudi ob povsem pohojeni stopalki za plin. Nešportno narav-

nanost menjalnik dokazuje z vmešavanjem, ko pri ročno izbranem načinu s samodejnim poseganjem v delovanje pred rdečim poljem kratki vozniške užitke, a hkrati varuje tehniko. (Za manj kot sekundo) slabši pospešek avtomatike v primerjavi z ročnim menjalnikom potrjujejo tovarniški podatki, v katerih je opaziti tudi (skoraj zanemarljivo) razliko v porabi goriva. Na našem testu je BMW 320i s samodejnim menjalnikom v povprečju na 100 prevoženih kilometrov porabil od 9,3 do 12,4 litra goriva. Izbira dizelskega motorja bi bila v tem primeru smotnejša. ◀◀

BMW 320i

Cena osnovnega modela: 32.200 EUR
Cena testnega vozila: 42.903 EUR

NAŠE MERITVE

T = 11 °C / p = 945 mbar / rel. vl. = 62 % / Stanje kilometrskega števca: 1.121 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 9,9 s
402 m z mesta: 16,8 s (137 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

226 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,2 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.995 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6.700/min - največji navor 210 Nm pri 4.250/min. Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/45 R 17 V (Continental SportContact SSR). Masa: prazno vozilo 1.445 kg - dovoljena skupna masa 1.890 kg. Mere: dolžina 4.531 mm - širina 1.817 mm - višina 1.421 mm - prtljžnik 460l - posoda za gorivo 63 l. Zmogljivosti: največja hitrost 226 km/h - pospešek 0–100 km/h 8,9 s - poraba goriva [ECE] 8,9/5,1/6,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ lega na cesti
- ▲ menjalnik (udobje)
- ▲ športno udobno podvozje

- ▼ zastarel videz notranjosti
- ▼ prostornost zadnje klopi
- ▼ dostop do zadnje klopi
- ▼ obdelava in prostornost prtljžnika

Končna ocena

Čeprav smo imeli na testu kombinacijo, ki najmanj kriči, da je Trojka prenovljena, je testni BMW navdušil z že znano zelo dobro vodljivostjo, s posrečenim kompromisom med udobjem in športnostjo ter z dobro izdelavo, ostajajo pa stare zamere (dostop do zadnje klopi).