

# Prva stopnička

Bi si pred 10, 15 leti mislili, da bo na trgu BMW s prednjim pogonom? Ali s trivaljnim motorjem, in to še dizelskim?



## BMW 216d Active Tourer M Sport

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	27.700 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	38.832 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	38.832 EUR

 <b>triglav</b>	ZAVAROVANJE AO:	535 EUR
	KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.477 EUR

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 3-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.496 cm<sup>3</sup> - največja moč 85 kW (116 KM) pri 4.000/min - največji navor 270 Nm pri 1.750/min.

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/55 R 17.

**Masa:** prazno vozilo 1.440 kg - dovoljena skupna masa 1.905 kg.  
**Mere:** dolžina 4.342 mm - širina 1.800 mm - višina 1.555 mm - medosna razdalja 2.670 mm - prtljažnik 468-1.510 l - posoda za gorivo 51 l.

**Zmogljivost:** največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,6 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 3,9-3,8 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 104-99 g/km.

sodobnejših oblik merilnikov in armaturne plošče, tu Active Tourer (razumljivo, glede na to, kdaj se je začel razvoj te generacije) še ostaja bolj analogen kot digitalen avto. Zato pa se tudi zadaj sedi dobro, prtljažnika je za normalno družinsko uporabo dovolj, nastavitve podvozja pa tudi ustrezajo družinskemu, zmernemu načinu uporabe. Ja, tudi tak BMW z dna lestvice je lahko čisto prijeten vsakdanji spremljevalec, sploh če kupec pri izbiri dodatne opreme (v testnem je ni manjkalo) ni prestrog. ❀

▶▶ Verjetno ne, a je bil testni 216d Active Tourer oboje pa še enoprostorec za povrh. In prav nič mu ni manjkalo.

216d pomeni 1,5-litrski turbodizelski trivaljnik, ki zmore 85 kilovatov oziroma 116 'konjev'. Ponujajo ga tudi v še šibkejši različici (vendar ne na slovenskem ceniku) z oznako 114d in le 95 'konji', a glede na to, da se je izkazalo, da je že 216d ravno še dovolj resno motoriziran, da avto premika znosno odločno (kar se za BMW pač spodobi), to ni prav nič slabega.

Zvok trivaljnika je seveda nekoliko poseben - v svojem dizelskem slogu je celo nekoliko hropeče športen, a je zvočna izolacija dovolj dobra, da ne moti. Je dovolj prožen, hkrati pa tudi zmeren pri porabi. Če se le voznik sprizajni s tem, da tako motoriziran Active Tourer pač ni športnik in iz njega ne vleče zadnjih atomov moči. Roko na srce: ob zmernih zahtevah se voznik lahko celo vpraša, ali bi bil močnejši motor sploh potreben.

Da se v Active Tourerju sedi enoprostorsko visoko, smo vajeni, in da bi si višji vozniki želeli nekoliko daljšega vzdolžnega pomika sedeža, tudi. Želeli bi si tudi

