



Vérző szívvel kell letolnom az egyik nagy kedvencemet: a kompakt után a sportlimuzint is elszabta a BMW. A dögös ötös után már csak hümmögni tudunk az új hármasnak.

Mindenkinek van a ruhatárában olyan darab, amitől nem szívesen, vagy egyáltalán nem akar szabadulni. Több éve vásárolt kabát, cipő, esetleg nadrág, amelyet még mindig ugyanazzal az örömmel veszünk fel és hordunk, mint az első napon.



De eljön az a nap, amikor bekövetkezik az elkerülhetetlen búcsú pillanata. Beújíttunk az aktuális divat szerint, és három évvel később eltűnődünk, hogy

hol is volt akkor a józan eszünk.

Pontosan így érzek a BMW középkategóriás sportlimuzinja, az **E90/E92** kódjelű autó remek, elegáns és szívődöglesztő formavilága iránt.

Imádtam, főleg a ráncfelvarrás után.

Ezzel nemcsak én vagyok így, hanem a szaksajtó többi képviselője is. Nem véletlen, hogy orrvérzésig díjazták, és vették a hármaskicsi bömöst. Viszont most érzékeny búcsút kell vennünk a kifutó modelltől, érkezik az utód, amiről nem tudom, hogyan is nevezzem, hogy ne sértsem meg.



A marketingesek nem szipogtak eleget

Az arculatváltás akár jó dolog is lehet. Van, amikor egy formás új modell annyira megkönnyeztet a marketingeseket, hogy papírzsebkendővel a kezükben szipogják, hogy ezt a pofát az egész modellpalettára rá kell húzni. Így járt a három betűs márka is az új ötös széria megalkotása után.



Nem túlzás, ha **paraszti egyszerűséggel csak dögös ötösnek hívom**, tényleg lehengerlő, hűvösen elegáns, és álló helyzetben is a sportosság szobrát mintázhatnák róla. Na ezt kellett volna megismételni, csak egy mérettel kisebbben az új hármasnál.

Idén már egyszer mellényúlt a propelleres márka. Nem olyan rég számoltunk be az új egyes szériának, a BMW kompakt harcosának [vérfriessüléséről](#). A technika rendben volt, **csak a**

formatervet nézték be de nagyon a bajor designerek.

Azóta kapott hideget-meleget, és bevallom, ha csak egy kicsit is, de megszerettem, pontosabban elfogadtam azt a dülledt szemű hátsókerekest. A világ rendben volt, nekem úgyis a hármásra fájt a fogam. Egészen eddig, mert már nem a fogam fáj, hanem szépérezkem.

□

A küllem cunami utáni állapotot mutat.

Ami eddig szép, formás és tetszetős volt, az otromba, furcsa és szemöldökemelgetős lett. Kezdjük előlről. Értem én a marketinges sallangot, hogy sportosság, agreszív megjelenés, álló helyzeben is dinamikus, stb., de hogy néztek-e szembe az illetékesek valaha is az új hármassal formatervével, az kérdés.



Nem értem, hogy a márkaszimbólum alatt a két vesét ábrázoló hűtőrácsnak miért kell összeérni a lámpatestekkel. Kicsit olyan a benyomást kelt, mintha vagy nagyon csipás lenne, vagy egy komoly szemgyulladásból gyógyulna ki a markáns orrész. A lámpatestek alatti rész pedig a zárt szájjal vicsorgó, Tom és Jerry-ből ismert kutyára emlékeztet. □

Nagyon hosszú az orrész, ami szép,

kellemes és kupés feelinget ad az autónak. Azt viszont megnézném, hogy a gyakorlatlanabb sofőrök hogyan fogják leparkolni ezt a batárt elülső parkasszisztens nélkül. **Az oldala kicsit olyan, mintha az új ötöst hideg vízben kimosták volna.**

Ugyanaz a fényárnyék-vonal töri meg a lemezfelületeket, a kilincs belesimul az ívbe. Jó az ajtók

aránya, öblösek a kerékjáratok.

Hátrafele tévedve a hetes sorozat lámpatestjeinek miniatürizált változata köszön vissza, természetesen itt is LED-es formában. A lökhárító alól akár két kályhacső is kikandikálhat, ez a motorizációtól is függ. Állítólag nőtt egy kicsit a modell, habár keskenyebb lett, mégis **sikerült még húsz literrel megpótolni a csomagtartót.**

A puttony 480 litert képes befogadni.



A technikát általában nem szúrják el.

A motorok terén ismét a downsizing mozgalom térhódítását figyelhetjük meg. Viszlát, két henger, Isten hozott, turbósítás. Aki imádta a BMW soros hathengereseit, annak igazi kegyelemdöfés az, hogy két hengert fogytak, de legalább a megnevezés megmaradt.



Hengerűrtartalom terén nincs különbség a kormozós és a benzinpacsmagolós kivitelek között. Első körben csak az erősebbik osztág érkezik. A **328i** – hajdan három liter, hat henger – mára csak árnyéka múltbéli önmagának. Helyét egy kétezer köbcentis, négy hengeres, dupla turbós aggregát veszi át.



A 2.0 TwinPower Turbo fantázianevezetű gépcsoda

180 kW leadására képes, ami az angol szabvány szerint 245 vágató ló erejével ér fel. A meglepőbb számadat mégis a forgatónyomaték, ami 350 Nm-re sikeredett. Ekkora tolóerővel

meg sem kell fontolni a 'kettőt vissza, nyomd ki a szemét' vezetési taktikát, amelyet a kisebb motorral rendelkező autóstársaink nap mint nap homlokgyöngyözve gyakorolnak.

Létezik persze egy kimondottan vérforraló benzines is. A 335i egyszerre varázsol örömkönnyeket és hideg verejtéket a mindenre elszánt sofőrök arcára. Három liter, hat henger páros turbósítás, 306 versenyló ereje, 400 Nm forgatónyomaték. Száraz számadatként leírva sokkal romantikusabb, mintha az ülésbe préselő gyorsulásról fantáziálnék.

□

Kormoséknál is kettőn áll a vásár:

ugyanazt a motort kérhetjük két változatban, pazarlósabb vagy a nagyon étvágytalan **Efficient Dynamics**

kivitelben. Mindkét kivitelben megyezik a hengerek száma, összesen négy, űrtartalmuk pedig két liter. Mérőpadon 184 lóerőt teljesít az aggregát, a forgatónyomaték pedig dízelesen izmos, 380 Nm tekeri a főtengelyt.



Az új gázolajos hármas menetteljesítménye kimagasló ebben a kategóriában. Az iszákosabb verzió 7,5, a vékonyabb dongájú 8 másodperc alatt tudja le a százas sprintet. A gyártó által megadott végsebesség 235 km/óra, de tény, hogy ezzel a motorral könnyedén megfutják a 250-et is a bömösök. □

Annyira automata, amennyi pénzünk van

Alapáron hat fokozatú manuális váltó jár, a start és stop automatikát is spendírozzák az egyáltalán nem bőkezű bajorok. Persze feleextrázhathjuk könnyen a gépet, csak ne lepődjünk majd meg, ha a listaárat lazán megdupláztuk egy pazarlósabb extraválasztással.

Kérhetjük a zseniális ZF gyártmányú sok (nyolc) sebeséges automata váltót, head up display-t, ami a szévédőre vetítgeti az információkat, tömérdek segédaszisztenst, és sok tehénnyi bőr. Annyira high-tech gépet csinálhatunk egy mezei hármashból, hogy **szinte magától vezeti le a Bécs-Stuttgart távot.**



Három felszereltségi szint határozza meg a külső és belső világ hangulatát. A Sport Line, Luxury Line és Modern Line dönti el, hogy a BMW kaszt melyik lépcsőfokán helyezkedünk el. Az év folyamán bővül a motorpaletta, a karosszéria választék és persze az agresszív, Facebookon is folyó reklámkampány. □

Sokk- és árlista

Szerény hazánkban 29 500 eurót kérnek el a legmezeibb modellért, ráadásul ez az ár még az áfát sem tartalmazza. Hogy mit kapunk ennyi zöld, kék vagy lilahasúért, jó kérdés, de könnyen meglehet, hogy a kormány és a négy kerék is extralistás tétel.

Ennek a hármashnak több ok miatt nem leszek vásárlója. A legfontosabb a hajmeresztő árfekvés. Egy jobb felszereltségű diesel könnyen belefut 40-50 ezer euróba. Második a formaterv, amit szerintem nagyon elszúrtak. Ezt a gyereket is csak az apja, azaz a tervezője tudja szeretni. Végso dőfést pedig maga az előd adja: használt E90 kevés kilométerrel a legjobb választás.