



FAXINFORME

CLIPPING



PÙBLICO
Fugas

Tiragem: 72.253

Área: 1416cm²/ 50%



Data: 10.11.2012

Tipo: Jornal Nacional Diário

Secção: Destaque

FOTO

Cores: 4 Cores **Pág:**1;40;41

BMW 320d Touring



Motores Teste O tamanho conta

Esqueça as anedotas mais ou menos picantes e o discurso politicamente correcto à volta das questões do sexo. Aqui falamos de automóveis. E, no caso da nova geração da carrinha da série 3 da BMW, falamos de 10cm. Sim, o tamanho conta. *Luís Francisco (texto) e Enric Vives-Rubio (fotos)*

Parece um série 5.” O comentário, vindo do actual proprietário de uma carrinha série 3 de 2009, não podia ser mais imediato. E não tinha em conta apenas as alterações estéticas da versão 2012 já no mercado; na verdade, a impressão inicial que fica é de que a nova BMW Touring está muito maior. E está. “Cresceu” 10cm e oferece mais espaço a bordo. O resto, bom, o resto é a habitual qualidade da marca alemã, a costumeira lista de extras a pagar à parte e preços a alinhar por cima com a concorrência.

Mas, diga-se já, se há carros da BMW em que o argumento do preço

não assume grande relevância este tem de ser incluído na lista. A unidade de 320d Luxury testada pela Fugas custa, de base, pouco mais de 45 mil euros, uma verba elevada mas que não destoa do panorama geral. A Mercedes (C Station 220 CDI BE) chega quase aos 47.700€, a Audi (A4 Avant 2.0 TDI 177cv) aproxima-se dos 44 mil. E mesmo marcas menos “nobres” andam por perto: a Passat Variant sai por 42.850€, a Honda Accord Tourer sobe para 45.450€, a Opel Insignia consegue baixar dos 42 mil e a Renault Laguna III Break atira-se para os 46.400€.

Não é um mundo fácil, portanto. O que complica o cenário no caso da BMW é a lista de extras que precisamos de pagar à parte – a unidade de teste estava “dopada” com mais quase 13 mil euros de equipamento, incluindo alguns itens que deviam ser de série. Eis alguns exemplos.

BARÓMETRO

+ Qualidade geral, suspensão, direcção, motor, espaço interior, instrumentação

- Extras pagos à parte, caixa algo “áspera”, sistema Start/Stop brusco

O Pack Conforto - Condução custa 1073€ e inclui apoio de braço dianteiro amovível, sensores de estacionamento traseiros, sensor de chuva e de luz, *cruise control* com função de travagem e preparação Bluetooth + Interface USB. Tirando o *cruise control* evoluído, tudo o resto é equipamento que um carro deste nível tem de oferecer sem custo extra.

E o desagrado vai ainda mais longe quando percebemos que há que pagar 854€ por um Pack Conforto - Interior que disponibiliza “extravagâncias” como um pacote de compartimentos de arrumação, ar condicionado automático, *kit* de luzes e apoios de cabeça traseiros rebatíveis... Se quiser fumar, paga 26 euros pelo isqueiro. Se precisar de desactivar o *airbag* do passageiro, são mais 34 euros. E por aí fora. Tudo somado, a viatura de



FAXINFORME

CLIPPING



PÚBLICO
Fugas

Tiragem: 72.253

Área: 1416cm²/ 50%



Data: 10.11.2012

Tipo: Jornal Nacional Diário

Secção: Destaque

FOTO

Cores: 4 Cores Pág:1;40;41

teste chegava praticamente aos 61 mil euros.

Dez, nove, oito, sete... (Respirar fundo...), seis, cinco... Vamos acalmar. Pronto, já se foi a irritação e agora podemos sentar-nos ao volante. A atmosfera a bordo é familiar e francamente mais simpática em termos de espaço. Boa posição de condução, visibilidade agradável, comandos intuitivos e ao dispor. Vamos a isto.

Primeira impressão: a direcção parece ainda melhor, o *chassis* disfarça muito bem o tamanho do carro. Seria uma condução de sonho não fosse a sensação de que a caixa de velocidades não está completamente à altura do resto do conjunto. Ou melhor: apesar do seu desempenho esportivo e competente, parece um bocadinho áspera, quanto

mais não seja porque a recordação da transmissão automática de oito velocidades que equipa outros modelos da marca não nos deixa apreciar devidamente o que temos em mãos. É um daqueles casos em que o bom é inimigo do óptimo. Ou vice-versa.

Adiante. Em estrada aberta e velocidade de cruzeiro, o motor é quase inaudível – apesar da excelente insonorização, o que se nota é ainda algum ruído de rolamento. Os consumos são facilmente controláveis, mesmo não evitando uma ou outra prestação mais radical, em parte também graças ao sistema de Start/Stop de série. Mas aqui repete-se uma velha questão: porque é que um construtor como a BMW não consegue melhorar a suavidade do conjunto? A vibração que se sente

sempre que o motor desliga e reinicia é francamente desagradável.

Com mais espaço a bordo e a qualidade de sempre, a 320d Tourer tem motor mais do que suficiente para nos levar a todo o lado e reagir a situações inesperadas. E tem capacidades dinâmicas que nos dão confiança para aproveitar a potência disponível. Mas, lá no fundo, isso é apenas o ADN da marca. O que marca pontos nesta proposta familiar é a funcionalidade – este é um carro mais espaçoso, mais utilizável e mais “amigo” do que o seu antecessor. Nem sempre a BMW demonstrou grande preocupação com estas coisas da “vidinha de todos os dias”. Ainda bem que decidiu começar a fazê-lo.





EQUIPAMENTO

Segurança

ABS: Sim

Airbag condutor: Sim

Airbag passageiro: Sim

Airbags laterais: Sim (à frente)

Airbags cortina: Sim (à frente e atrás)

Airbag joelho para condutor: Não

Controlo de tracção: Sim

Programa electrónico de estabilidade (ESP): Sim

Ajuda arranque em subida: Sim

Vida a bordo

Vidros eléctricos: Sim (4)

Fecho central: Sim

Comando à distância: Sim

Direcção assistida: Sim

Retrovisores eléctricos: Sim

Ar condicionado: Sim

(automático, de duas vias)

Abertura depósito no interior: Não

Abertura da mala do interior: Sim

Abertura independente do óculo traseiro: Sim

Bancos traseiros rebatíveis: Sim (40/20/40)

Jantes especiais: Sim

Rádio CD: Sim (com MP3 e entrada AUX)

Projecção de informação no pára-brisas: Opção (1013€)

Comandos no volante: Sim

Volante regulável em altura e em profundidade: Sim

Banco dianteiros eléctricos: Opção (1334€)

Computador de bordo: Sim

Estofos em pele: Opção (1882€)

Tecto de abrir panorâmico (eléctrico): Opção (1550€)

Navegação por GPS: Opção (2009€)

Regulador de velocidade: Sim

Arranque sem chave: Sim

Função Start/Stop: Sim

Sensores de chuva: Opção (PackConforto – Condução, com sensores de luz, sensores de estacionamento traseiros e cruise control com travagem, 1073€)

Sensores de luz: Opção

Sensores estacionamento: Opção

Câmara de marcha-atrás: Sim

Câmaras periféricas: Opção (765€)

Indicador de pressão de pneus: Sim

Faróis de xénon: Opção (Pack Iluminação, 931€)

INJUSTO

Um homem às vezes tem fixações e uma das minhas é a caixa automática de oito velocidades da BMW. Como esta 320d não a



tem, há logo uma desilusão. Em nome do rigor, será preciso olhar para a transmissão manual de seis velocidades com atenção: é rápida e está bem escalonada. Mas o toque não é perfeito. "Soa" um bocadinho áspera. Talvez seja injusto perante o que alguma concorrência oferece, mas a comparação interna é terrível...

BMW 320D TOURING LUXURY

Mecânica

Cilindrada: 1995 cc

Potência: 184 cv às 4000 rpm

Binário: 380 Nm entre as 1750 e as 2750 rpm

Cilindros: 4

Válvulas: 16

Alimentação: Injecção directa por conduta comum, turbo

Tracção: Traseira

Caixa: Manual de seis velocidades

Suspensão: Tipo MacPherson, à frente; triângulos sobrepostos, atrás

Direcção: Assistida eléctrica, cremalheira

Diâmetro de viragem: 11,3 m

Travões: Discos ventilados à frente e atrás

Dimensões

Comprimento: 462,4 cm

Largura: 181,1 cm

Altura: 142,9 cm

Distância entre eixos: 281,0cm

Peso: 1565 kg

Pneus: 205/60 R16

Capac. depósito: 57 litros

Capac. mala: 495 litros

Prestações

Veloc. Máxima: 230 km/h

Aceleração 0 a 100 km/h: 7,7s

Consumo misto: 4,7 litros/100 km

Emissões CO2: 124 g/km

Preço:

45.101€ (viatura ensaiada:

60.860€)



FAXINFORME

CLIPPING



PÚBLICO
Fugas

Tiragem: 72.253

Área: 1416cm²/ 50%



Data: 10.11.2012

Tipo: Jornal Nacional Diário

Secção: Destaque

FOTO

Cores: 4 Cores Pág:1;40;41

PRÁTICO



A bagageira da carrinha série 3 cresceu 15 litros em relação à geração anterior e continua a estar à altura. Mas nem é por aí que merece os maiores elogios. Com um espaço bem definido, materiais de qualidade, ajudas para fixação de objectos e — principalmente — uma linha de entrada bastante baixa (o que facilita o manuseamento de cargas pesadas), há muito por onde encontrar boas notícias. Reforce-se ainda essa sensação de praticabilidade e requinte com o pormenor de o óculo traseiro se

poder abrir separadamente.



IMPORTANTE

Há mais espaço para os passageiros na segunda fila, os bancos podem ser rebatidos em três porções (40/20/40) e a atmosfera a bordo é simpática e confortável. Viaja-se muito bem nesta carrinha que pode bem ser o passaporte para horizontes mais abertos. Tudo somado, temos aqui uma boa síntese do novo espírito da BMW: o condutor continua a ser importante, mas agora os passageiros também contam. E eles agradecem.

INACEITÁVEL



Num carro que até dispõe de projecção de informação no pára-brisas (Head-Up Display – opção: 824€) e faz gala de exibir uma excelência mecânica a toda a prova, continua a ser inaceitável que o sistema Start/Stop funcione tão mal. Quando o motor se desliga, o carro sacode-se. Volta a ligar-se e novo tumulto a bordo. É tão aborrecido que acabamos por prescindir deste auxiliar de poupança. O botão para o desligar é mesmo a melhor peça do sistema...