

## **BMW 320d EfficientDynamics Edition**

**Säg BMW och ”miljö” är inte det första som dyker upp i skallen. Men bayrarna vill ändra på det, med konceptet ”Efficient Dynamics” som ska kombinera körglädje och prestanda med låg miljöpåverkan. Den tekniken finns i alla bilar; för dem som vill ta ett grönt steg till finns ”EfficientDynamics Edition”. Den testar vi.**



### **Finlir ger effekt**

System som automatiskt stänger av motorn när den inte behövs börjar bli vardagsmat, indikator som hjälper föraren att ha rätt växel likaså, liksom sexväxlade lådor. Bromskraftsåterföring är inte lika vanligt, utom på hybridbilarna, inte heller broms- och styrservo som stängs av när den inte används eller luftintag till motorn som bara öppnas när motorn behöver kylas. Allt detta är standard på BMW:s Efficient Dynamics-bilar, och den tekniken räcker för att BMW 316d och 318d ska kvala in som miljöbil. Det är också den tekniken som ligger bakom att BMW sex år i rad toppat Dow Jones Sustainability Index och är det bilmärke som snabbast minskat sin förbrukning de senaste åren.

Med ”EfficientDynamics Edition” går BMW ett steg längre och gör lite mer för miljön än vad de tror att alla kunder accepterar. Den som har öga för detaljer kan se att Edition-versionen är sänkt en dryg centimeter och har andra fälgar än vanliga 320d, vilket minskar luftmotståndet från 0,27 till 0,26. Motorn är densamma, men har trimmats ner från 184 hästar till 163, fortfarande 20 mer än i 318d. Slutväxeln har högre utväxling och balanshjulet i bakaxeln är förstorat, med rörliga motvikter. Det gör inte i sig bilen snålare men betyder att man kan låta motorn gå på strax över tomgång utan märkbara vibrationer, vilket en normalt fyrcylindrig diesel inte klarar. Resultatet blir att man kör en eller två växlar högre än annars, och förbrukningen sjunker. Den sjätte växeln är en ren motorväxelsväxel, som man lägger i över 80 km/h. Det betyder att motorn förblir ljudlös i 110 km/h, då varvtalet bara är 1600 per minut.

Att det saknas 20 hästar i motorn märks möjligen om man kliver över direkt från en vanlig 320d, annars är intrycket tvärtom att det finns kraft i överflöd. Den turbomatade tvålitersdieseln med common rail-insprutning har ett väldigt vridmoment, faktiskt högre än i den motorstarkare versionen.

### Starkare är snålare

Hos BMW är starkare också snålare, medan 316d och 318d precis kvalar in som miljöbil, förbrukar den motorstarkare 320d Edition bara 0,41 liter diesel per mil, vilket ger 109 gram CO<sub>2</sub> per kilometer. Vi snittar 0,49 trots fullpackad bil, vintertid, med vinterdäck som drar upp förbrukningen och kyla som både anstränger motorn och deaktiverar start-stopp-systemet. Det är lägre förbrukning än vi uppnått i BMW-koncernens dieseldrivna Mini! Tyvärr godkänner BMW max sju procent biodieselinblandning.

### Inte längre lömsk

Euro NCAP har inte krocktestat 3-serien sedan 2005, då 320d fick högsta betyg för vuxna i bilen och fyra stjärnor av fem för barn i bilen men bara en stjärna för fotgängarsäkerhet, vilket förstås är helt undermåligt. Vi hoppas att BMW förbättrat detta, men vet inte så länge de inte officiellt testat bilen. 3-serien har i vart fall alla normala airbags som standard, dock inte något knäskydd.

Familjens gamla 320 var lömsk på vintervägar, den nya tillåter ett litet kast med bakvagnen innan den dynamiska stabilitetskontrollen rätar upp kursen åt föraren. I kurvor byggs ett asymmetriskt bromstryck upp, vilket motverkar att bakhjulen bryter sig ur sitt spår och att bilen får sladd. De trygga egenskaperna förstärks av en viktbalans fram-bak på idealiska 50:50.



### Sitt fint

Vi har sedan länge tappat räkningen på vilken 3-serie i ordningen BMW hunnit till, men för varje ny omgång förfinas konceptet utan några stora förändringar. Man känner igen förarmiljön, och personligen gläds jag åt att Macintosh-inspirerade iDrive-systemet från de större modellerna inte hittat hit. Körställningen är bra och dessutom lätt att variera eftersom både stol och ratt kan ställas i alla led. Stolarna är utmärkta, även om sportstolarnas elektriskt pumpbara sidostöd var svårt att få till rätt och det utdragbara lårstödet var för lågt – skippa de 6 200 kr de kostar och nöj dig med standardstolarna. I baksätet sitter två personer utmärkt, en tredje i mitten hamnar väl högt. Bältesfästena är tyvärr lite långt utdragna mot sidorna, vilket gör det svårt att fästa bilbarnstolen.

Bagageutrymmet är rimligt stort, 460 liter, och har inte påverkats av den ändrade bakaxeln. Lasttröskeln är dock hög och den som glömt kryssa i extrautrustningsrutan kan inte fälla baksätet, vilket annars är standard även på små billiga sedaner. Den som vill dra släp måste välja en annan version av 3-serien.

320d Efficient Dynamics Edition kostar 309 500 kr. Det blir mer innan du lämnat bilhallen; BMW är snåla med utrustningen. Till exempel är ett del- och fällbart baksäte extrautrustning för 5 000 kronor, dryckeshållare fram och bak kostar 1 500 till, att kunna fälla de bakre nackstöden går på 500 spänn. Testbilen har Advantage Edition-paket för 26 300 kr med xenonstrålkastare, sportstolar, regnsensor, eluppvärmd ratt för 2000 kr och elektrisk glastaklucka för 11 200. Som tröst säger kännarna att tillbehören är prutbara. Jämfört med de andra varianterna i BMW-hallen är detta avgjort bästa valet; vanliga 320d kostar precis lika mycket och den svagare och törstigare 318d bara 18 000 kronor mer, med ett troligen klart sämre andrahandsvärde.

Från april 2011 finns Edition också som kombi, vilket den svenska importören förstås är glad för; sju av tio 3-seriekunder väljer kombin. Det kostar ungefär 20 000 kronor extra, oavsett utförande. Edition finns däremot inte som coupé, cabriolet, med automat eller fyrhjulsdraft.

3-seriens konkurrenter Audi A4 och Mercedes C-klass finns också i snålversioner, men de är svagare och har högre förbrukning – en kombination som gör att vi inte ens skulle överväga dem. Saab 9-3 i turbodieselversion kan ge BMW en prestandamatch, men klarar inte miljöbilsdefinitionen. Volvos miljöbilsklassade S40/V50 är mycket svagare och känns inte jämförbara. Enda sättet i nuläget att kombinera BMW:s prestanda med miljöbilsklassade utsläpp är etanolversionerna av Audi A4 eller Saab 9-3 Biopower – spännande bilval båda två men inte lika tekniskt imponerande som denna BMW.

Mattias Goldmann

**Vi gillar:** Hög effekt och låg förbrukning, Komfort, Körglädje, Vägegenskaper

**Vi ogillar:** Snål utrustning, Usel fotgängarsäkerhet, Ej godkänd för biodiesel

**Överväg också:** Audi A4 2.0 TSI (etanol), Saab 9-3 Biopower (etanol)

## Fakta

**Fordonsbeteckning:** BMW 320d EfficientDynamics Edition

**Bränsle:** Diesel

**Pris:** 309 500 kr (testad version 381 600 kr)

**Klimatpåverkan:** 109 g CO<sub>2</sub>/km

**Bränsleförbrukning:** 0,41 l/mil (blandad körning)

**Säkerhet:** Fem stjärnor av fem möjliga vid Euro NCAP:s krocktest (år 2005)

**Motor:** Effekt: 163 hk (vid 3 250 - 4 200 r/m), Vridmoment: 380 Nm (vid 1 900 - 2 750 r/m)

**Mått:** Längd: 453 cm, Bredd: 182 cm, Höjd: 141 cm, Axelavstånd: 276 cm

**Vikter:** Tjänstevikt: 1 495 kg, Maxlast: 520 kg

**Bagage:** 460 l

**Garantier:** 2 års nybilsgaranti, 12 års rostskyddsgaranti, 3 års lackgaranti, 3 års vagnskadegaranti, 5 års BMW Mobile Care. 3 års fri service (max 8 000 mil)

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad 5 år, Gratis parkering i 30-talet kommuner

**Förmånsvärde:** 48 500 kr/år brutto (i grundutförande)