

| BMW 320d



Polovica

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Kako iz avtomobila, katerega osnovna cena je 32 tisočakov, narediti avto, vreden polovico več? Preprosto. Berite naprej.

► Takole: za osnovo vzemite BMW 320d. To pomeni dvolitrski dizelski štirivaljnik, podprt s turbinskim polnilnikom in 177 'konji', šeststopenjski ročni menjalnik ter krmiljenje in lega na cesti, ki sta lahko za vzor večini tekmecev. Verjetno ni treba posebej razlagati, da je notranjost športno utesnjena (zato naj tisti, ki pri avtomobilu iščejo naprej prostor in šele potem vse drugo, na serijo 3 kar pozabijo).



Raje se posvetimo tistemu, kar iz 'navadnega' 320d naredi 320d za 45 tisočakov. Levji delež doplačila gre za športni paket M, katerega bistveni del je športno podvozje. Glede na to, da si ga bodo zaželeli le tisti, ki jim je resnično dosti bolj do športne lege na cesti, natančnejšega odzivanja na voznikove ukaze in manjšega nihanja karoserije skozi zaporedne ovinke, ga lahko le priporočimo. Razlika je očitna, a vendarle je vse skupaj še dovolj mehko, da potnike na po slovensko neravni cesti ne pretrese do kosti.

Ostane M-paketa je bolj optične narave, od platišč do kopice oznak M, izpostavi pa velja dobra športna sedeža in krajšo, a v tem primeru že kar prekratko prestavno ročico, ki zna ob hitrem in odločnem pretikanju priščipniti kak mezinec.

Usnjena notranjost doda k ceni še tisočaka in pol (in je, roko na srce, nepotrebna), parkirna asistenca okoli 800 evrov, samodejna klimatizacija in večfunkcijski volan okoli 160 (in za vse troje velja, da je pravzaprav sramotno, da ne sodi že v serijsko opremo) in potem biksenon-ski žarometi, pametni ključ, ogrevanje sedežev (zelo dobrodošlo) in še in še. Pravzaprav je manjkal le en del opreme, ki bi si ga v tej redakciji iz srca želeli, a ga pri BMW-ju sploh ni mogoče dobiti – to je zadnji diferencial s samozaporno funkcijo. No ja, vsega pač ni mogoče imeti, tudi če k osnovni ceni avtomobila doplačate še polovico te cene. ◀◀

BMW 320d

Cena osnovnega modela: 32.500 EUR
Cena testnega vozila: 45.234 EUR

NAŠE MERITVE

T = -1 °C / p = 830 mbar / rel. vl. = 77 % / Stanje kilometrskega števca: 7.777 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,1 s
402 m z mesta: 16,6 s (139 km/h)
1.000 m z mesta: 30,0 s (179 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 7,3 s/12,7 s
80-120 km/h (V./VI.): 9,2 s/12,8 s

NAJVEČJA HITROST

230 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski - gibna prostornina 1.995 cm³
- največja moč 130 kW (177 KM) pri 4.000/min - največji navor 350 Nm pri 1.750-3.250/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.505 kg - dovoljena skupna masa 1.950 kg.
Mere: dolžina 4.520 mm - širina 1.817 mm - višina 1.421 mm - prtljajnik 460 l - posoda za gorivo 61 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva (ECE) 6,0/4,1/4,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ lega na cesti
- ▲ sedeži
- ▲ volan
- ▲ poraba

- ▼ cena
- ▼ osnovna oprema
- ▼ prostornost zadaj

Končna ocena

Da, za tak denar dobite že precej večji avto – a tudi (pri tej znamki) z manj opreme. Nasvet: izberite tisto, ki jo res potrebujete, športno podvozje naročite ločeno in prihranili boste precej denarja.