

besedilo: Dušan Lukič • foto: Saša Kapetanovič

Dodatki

Da lahko dodatki s seznama dodatne opreme krepko dvignejo ceno, je jasno – še zlasti ko gre za avtomobile prestižnih, po navadi nemških znamk. Tale 325d ni izjema.

▶ A tokrat ne gre za nalaganje nepotrebne (no ja, kakor za koga) elektronike, udobnostnih dodatkov in podobnega. Oznaka Performance namreč pomeni dodatno opremo s posebnega seznama, imenovanega BMW Performance, ki da taki limuzini serije 3 povsem nov značaj.

Začnemo recimo z navadnim, belim 325d. Naj vas oznaka 325 ne zavede – v nosu je seveda trilitrski šestvaljnik (ki obstaja kot 325d, 330d in z dvema turbopuhalom kot 335d). Oznaka 325d pomeni malo manj kot 200 'konjev' (in precej nižjo številko na ceniku kot pri 245-'konjskem' 335d), seveda na račun nastavitve motornega računalnika. Tudi navora je manj, a s pomembno razliko: največji je na voljo pri celih 450 vrtljajih nižje, pri vsega 1.300 vrtljajih, zato se ne gre čuditi, da smo na testu po nekaj dneh začudeno ugotovili, da se večina vozimo med 900 in 1.400 vrtljaji, da je motor v tem področju, ki večino dizlov pripravi do nadušnega, neuporabnega tresenja in ropotanja, tih, uglajen, predvsem pa odločen in živahen. In tako je lahko povprečna hitrost potovanja pri 100 kilometrih na uro (in ne, ne vsebuje le avtoceste, temveč tudi magistralke in malce mestne vožnje), poraba pa manj kot sedem litrov. In ob tem se lahko tu in tam še vedno poigrate z zdrsanjem zadka, ki je v taki Trojki še bolj uživaško.

Ena od ključic s seznama dodatne opreme je bila namreč namenjena M športnemu podvozju ter 19-palčnim kolesom na izjemno lahkih platiščih (sramoval se jih ne bi niti M3), vse strahove pred kosti tresočo vožnjo (ki je po navadi posledica takšnih športnih podvozij) pa je razblinila že prva vožnja čez tiste nadležne montažne hitrostne grbine: na njih je bil ta 325d udobnejši od marsikaterega bolj družinsko in manj športno nastavljenega avta.

Drugi dodatki? Aerodinamični paket (s karbonskim spojlerčkom spredaj in zadaj), karbonska zunanja vzvratna ogledala pa malce črt na vrhu bokov. Še vedno dokaj umirjeno, a dovolj, da se je marsikateri voznik M3 zapodil za nami, da bi videl, kaj hudiča je to.

In navznoter? Še več ogljikovih vlaken, predvsem pa odlični, nepredstavljivo udobni školjkasti sedeži. Na prvi pogled se človek ustraši, da bodo pretrdi, preozki, s previsokimi robovi za udobno vstopanje in izstopanje, poleg tega pa zaradi višinske nenastavljivosti (no ja, z malo orodja postanejo nastavljivi) neudobni. Pa se po dveh tednih uporabe izkaže, da gre za ene izmed najboljših sedežev, kar jih lahko najdete v avtomobilih zdaj. Nasploh.



Kratek test



Manj posrečena dodatka sta volanski obroč in prestavna ročica. Prvi ima sicer nastavljive LED-diode, ki označujejo, kdaj je treba prestavljati (rumene, rdeče, potem pa vse skupaj začne utripa-



| BMW 325d Performance

ti), ter majhen LCD-zaslon, ki zna prikazovati čase kroga, vzdolžne ali bočne pospeške ter skrbi (skupaj z gumboma v volanskem obroču v obeh odelitvah za palce) za nastavljanje sistema. A žal je volanski obroč oblečen v alkantaro, kar pomeni stalno suhe roke ter drseč volan, razen če vozite v dirkaških rokavicah. V nasprotnem primeru raje ostanite pri usnju. Podoba velja za prestavno ročico: je aluminijasta (torej poleti peklensko vroča in pozimi mrzla) pa še precej krajša, kar pomeni, da bo komolčna opora še toliko bolj v napoto (in tudi kak prst utegne priščipniti) ...

Ampak v celoti gledano je taka Trojka, dodelana s pravimi (torej BMW Performance) dodatki, avto, v katerega se ni težko zaljubiti na prvi pogled in v njem iz kilometra bolj in bolj uživati. Le denar morate imeti. Natančneje: veliko denarja. ❄❄

BMW 325d Performance

Cena osnovnega modela: 39.100 EUR
Cena testnega vozila: 58.158 EUR

NAŠE MERITVE

T = 24 °C / p = 1.221 mbar / rel. vl. = 21 % / Stanje kilometrskega števca: 8.345 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 7,5 s
402 m z mesta: 15,4 s (149 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [IV, V]: 7,0 s / 10,5 s
80-120 km/h [V, VI]: 8,3 s / 10,7 s

NAJVEČJA HITROST

235 km/h
[VI, prestava]

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 35,4 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.993 cm³
- največja moč 145 kW (197 KM) pri 4.000/min - največji navor 400 Nm pri 1.300-3.250/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume spredaj 225/35/R19 Y, zadaj 255/30/R19 Y (Bridgestone Potenza RE050A).

Mase: prazno vozilo 1.600 kg - dovoljena skupna masa 2.045 kg.

Mere: dolžina 4.531 mm - širina 1.817 mm - višina 1.421 mm - prtljažnik 460 l - posoda za gorivo 61 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,4 s -

poraba goriva (ECE) 7,6/4,6/5,7 l/100 km, izpust CO₂: 153 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ sedeži
- ▲ podvozje
- ▲ videz
- ▼ prtljažnik
- ▼ prestavna ročica
- ▼ alkantara na volanskem obroču

Končna ocena

Tale 325d je na kožo pisan tistim, ki hočejo (ne predragega) dizla, vozijo (po navadi) varčno, a si hkrati želijo avto, ki zna in zmore zagotoviti voziške užitke, ko si srce (in desna noga) tega zaželi.