

Brez sramu

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Priznam, raje bi ga videl v črni mat barvi, brez tistih prav nič taktnih nalepk na bokih.



► Zakaj? Zato ker je takšen, kot je, z izstopajočimi karbonskimi zunanji ogledali in spojlerji, s srebrnimi nalepkami tik pod okni in platišči v kontrastni beli barvi (vse našeto spada na seznam dodatne opreme s skupnim naslovom Performance), kar malo vulgaren. Res je, rahlo vulgaren je tudi zvok, ki se pri- vali iz (spet Performance) izpušne cevi, a v tem lahko voznik vsaj (znova in znova) uživa. Velikokrat očitajoči pogledi mimoidočih so majhna cena, ki jo je treba plačati za to, a brez takšnega zunanjega videza bi jih bilo pre- cej manj pa še pogledov policistov ne bi prite- goval. Navsezadnje je bistvo vozniški užitek, ne pa razkazovanje navzven, kajne?

No, z dodatki z oznako Performance so pri BMW-ju poskrbeli tako za ekshibicioniste kot za vozniške uživače. Prvim so namenjeni vsi zunanji dodatki, drugim pa nov izpuh, ki iz dveh zaključkov izpušne cevi v nizkih vrtlja- jih privali že skoraj osemvaljno grgranje, ob hladnem motorju pospremljeno s pokanjem, vrednim čistokrvnih dirkaških strojev. Na naši

spletni strani boste našli video in verjemite, vredno je prisluhniti.

Na seznam dodatne opreme Performance je spadal tudi volanski obroč, oblečen v alkan- taro, ki ga lahko mirno zelo odsvetujemo, saj v suhih dlaneh grdo drsi, poleg tega pa je zelo verjetno, da bo ob potnih dlaneh hitro postal neugledno gladek in bleščeč. Raje si omissite enak, a usnjen volan.

Poldirkaški školjkasti sedeži morajo biti na seznamu opreme obvezni. Le težko boste namreč našli boljšo kombinacijo športnega zadrževanja telesa v ovinkih in udobja na dolgih poteh. Zadnje je še kako pomembno, saj je lahko ta 335i popolnoma udoben pot- valnik. Tudi pri avtocestnih velikih hitrostih je izpuh ob enakomernem plinu uglajeno tiho in še največ hrupa prihaja izpod izrazito nizko- profilnih gum.

A bistvo tega avtomobila niso dolge poti, temveč uživaška vijuganja. Takim so lepljive Potenze pisane na kožo, na žalost pa kom- binacija širine 225 spredaj in 255 zadaj ob



“Poldirkaški školjkasti sedeži morajo biti na seznamu opreme obvezni.”

nastavitvah M-podvozja in pomanjkanju diferencialne zapore pomeni nagnjenost k (preveč izrazitemu) podkrmarjenju, ki ga je mogoče v nevtravno ali prekrmarjeno lego spremeniti le z odločnimi posegi z volanom in s plinom. Trdi boki gum in čvrsto podvozje imajo še eno pomanjkljivost: na slabi cesti tale 335i rad izgubi stik s podlago, poskoči in sproži varnostna pomagala (ali pa voznikove znojne žleze). A po drugi strani je tudi to del šarma takega avtomobila. V takih razmerah in pri takih hitrostih pač zahteva trdo roko in dovolj vozniškega znanja. Je pa zato še toliko bolj nerazumljiva odločitev Bavarcev, da diferencialne zapore ni na nobenem seznamu dodatne opreme. Slabo, zlasti če si zaželite daljših bočnih drsenj. Ta so sicer mogoča in atraktivna, a brez diferencialne zapore prema- lo uživaško natančna.

Še dobro, da zvok motorja voznika veseli ves čas. Najprej grgranje, potem renčanje in tuljenje, kak pok iz izpuha in zamolkel uda- rec ob prestavljanju. Ja, menjalnik z dvema



| BMW 335i Coupe Performance

BMW 335i Coupe Performance

Cena osnovnega modela:	50.500 EUR
Cena testnega vozila:	75.725 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 25 °C / p = 1.022 mbar / rel. vl. = 25 % / Stanja kilometrskega števca: 4.227 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	5,8 s
402 m z mesta:	13,8 s (168 km/h)
PROŽNOST	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
NAJVEČJA HITROST	250 km/h
	(VI. in VII. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	36,1 m (AM meja 39 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	15,8 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 6-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 2.979 cm³ – največja moč 225 kW (306 KM) pri 5.800/min – največji navor 400 Nm pri 1.200–5.000/min.	
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi – 7-stopenjski robotizirani z dvema sklopama menjalnik – gume spredaj 225/45 R 18 W, zadaj 255/40 R 18 W (Bridgestone Potenza RE050A).	
Mase: prazno vozilo 1.600 kg – dovoljena skupna masa 2.005 kg.	
Mere: dolžina 4.612 mm – širina 1.782 mm – višina 1.395 mm – medosna razdalja 2.760 mm – prtljažnik 430 l – posoda za gorivo 63 l.	
Zmogljivost: največja hitrost 250 km/h – pospešek 0–100 km/h 5,4 s – poraba goriva (ECE) 11,9/6,3/8,4 l/100 km, izpust CO2 196 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ sedeži ▲ motor ▲ menjalnik ▲ izpuh ▲ in vsa preostala mehanika ...	
▼ volan, oblečen v alkantero ▼ ni zapore diferenciala ▼ manjkal je kit za povečanje moči, ki je tudi na voljo v ponudbi Performance	
Končna ocena	
Tole, to je treba vedeti, je pri seriji 3 zadnja stopnica pred M3. In tudi zato, da o zunanjem videzu ne govorimo, ni za vsakogar.	

sklopama je lahko pri ročnem načinu pre- stavljanja in vključenem športnem programu dirkaško oster, tudi pri prestavljanju navzdol.

In spet: prestavite ga v položaj D in vozili se boste z izjemno uglajenim avtomatikom. Vrtljaji bodo le redko zrasli nad dva tisočaka (če vam bo, o čemer pa dvomimo, uspelo kro- titi desno nogo) in potniki (če je cesta ravna in dovolj gladka) še opazili ne bodo, v kakšni zverini se vozijo.

Bo pa to opazila vaša denarnica. Porabe nam, priznamo, ni uspelo spraviti pod dobrih 13 litrov, testna se je ustavila skoraj tri litre višje. A ne pozabite: tudi (ali pa še posebno) mi nismo imuni proti čarom te kombinacije motorja, menjalnika, podvozja, krmiljenja, zavor ... In upamo si trditi, da jim utegne podleči vsakdo, ki bo tak avto preizkusil in ki si ga lahko privoščiti. In ki ga seveda ni sram, da ga ljudje gledajo kot cestnega huligana tudi takrat, ko se vozi umirjeno. ❧