

Surovina!

Večina voznikov rada sede v avtomobil, ki je prijazen. Ter za vožnjo mehak in nezahteven. Pa da ne utruja, naj bo voznik spočit ali utrujen. So pa, seveda, izjeme. Nekateri so za vroče!



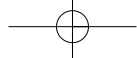
Treba se je le zapeljati nekaj metrov s takšnim 330 xd, da občutite troje: da je vzmet ročice menjalnika hudičevo toga, da je volanski servo zelo trd in da se motor hudo agresivno zgane na ukaz s stopalke plina. Surovo!

Tudi ni treba prav dosti, da dojamete, da je med (še kolikor toliko) 'človeško' cenovno sprejemljivimi avtomobili tole brez oklevanja zelo športen avtomobil: volanski obroč je debel, volan je dirkaško neposreden in natančen, položaj za volanom si zares lahko dobro nastavite in stopalke so nemoteče dirkaško zasnovane. In kar je še



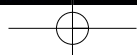
posebno pomembno: pogon je (načelno) na zadnji kolesi in elektronika dovoljuje vozniku izklopiti stabilizacijski sistem. Od tod naprej so stvari kristalno jasne, predvsem pa uživaške.

Njegova športnost ne 'boli'; k debelemu volanskemu obroču zagotovo ne bo pripomb, sedeži dovoljujejo tudi 'nešportne' nastavitve položaja in stopalke se obnašajo povsem miroljubno. Morda lahko koga zmoti le volanski mehanizem oziroma njegovi izraziti neposrednost in natančnost: ko naletite na cesti na neravnino, se ta (seveda) prenese na volanski obroč, kjer pa že najmanjši zasuk pomeni odklon vozila iz smeri. To utegne biti za voznika po sili razmer precej neprijetno. A po drugi strani za dobrega voznika vrhunski užitek pri vodenju.



»Za voznika utegne biti neposreden volan po sili razmer precej neprijeten, a za dobrega voznika vrhunski užitek pri vodenju.«

Tudi pogon, zlasti takšen, ki ima oznako 'x' v imenu, ni prav nič (več) nerodna reč. Kolikšen napredek so dosegli proizvajalci gum, inženirji za kinematiko prem pa tisti, ki uglašujejo pogon, in končno tudi oni z odgovornostjo za podvozje ter za razporeditev mase vozila, je najlepše opazno prav na Beemvejih. Ker je trenutno Trojka najmlajši BMW, je seveda največ znanja skoncentriranega prav tu. Zelo veliko znanja in truda (ali pa nevednosti in nerodnosti) mora vložiti voznik, da na cesti avtomobil uide iz zelene smeri. Kdor želi le priti na cilj, in to z malo stresa, mora le voziti po zdravi pameti (če pa te ni, pa vsaj po prometnih predpisih) in pustiti gumb za izklop stabilizacijskega sistema pri miru. Ja, tako preprosto je (danes) to.



Kratek test | BMW 330 xd Touring



Beemveje zdaj že nekaj let kupujejo predvsem iz dveh razlogov: zaradi imidža ali zaradi vozniških užitkov, ki jih ponuja. Tale 330 xd je pri slednjem še posebno dober. Za motorni navor bi lahko rekli, da ga je, če upoštevamo maso in aerodinamiko vozila, že kar preveč, kar praktično pomeni, da ga je v večini primerov (razen morda v čisto skrajnih) vsaj zadosti. Trojka je tudi še dovolj kratek avtomobil, da se z njo lepo peljete skozi ostre ovinke, in že dovolj dolg, da odlično vztraja v smeri tudi pri največjih hitrostih. Njegov štirikolesni pogon (x) je naravnan tako, da zadek v ovinku še vedno oddrsne, za kar morate seveda izpolniti tri pogoje: izklopiti morate stabilizacijski sistem, pohoditi plin (tudi takrat, ko lekcije iz avtošole kričijo, da je treba

zavirati) in to reč obvladati. Drsi sicer ne (več) tako lepo kot le zadaj gnani enak avtomobil, drsi pa vseeno. Ampak prav ta štirikolesna gnanost prinese druge radosti, in sicer ko se poslabša stik kolesa s podlago: na makadamu in na spolzkem asfaltu; v ovinku in pri pospeševanju na ravnini. Tu je njegova prednost pred zadaj gnanim enakim Beemvejem očitna.

Tudi veliki privrženci te znamke in njenih avtomobilov niso več najbolj prepričani, ali so današnji Beemveji lepi. Testnega je reševala črna barva, ampak to le takrat, ko je bila karoserija čista - že najkrajši makadam je pometel z eleganco zunanjih površin. In klimatska naprava, čeprav samodejna in deljiva, se ni mogla kosati z razgreto notranjo plastiko v poletnih



dneh. In ko smo že znotraj: materiali so skrbno izbrani in povečini zelo kakovostni, tudi videz ambienta je prijeten (in po mnenju mnogih veliko bolj beemvejevski, kot to velja za zunanost) in nad ergonomijo ni večjih pripomb. Toda tudi pri novi generaciji Trojke ostaja ista zamera: da je notranja prostornost le povprečna in vsaj voznik se počuti utesnjeno; na levi ga ovira ročka na vratih, na desni komolčna opora, če pa si še ustrezno (električno!) zožite bočna oprijema na naslonjalih, bodo komolci pogosto zadevali ob nekaj od zgoraj naštetega.

Tako kot vsi drugi želi biti tudi tale BMW avtomobil za vse in za vsak trenutek: za par ali za družino, kjer vozita oba. Ampak njegova surovost bo zadela ob negodovanje nežnejše polovice: prav težko ji sicer ne bo pametno dozirati plina, bo pa nejevoljna zaradi trdote volanskega serva in še bolj zaradi trdote vzmeti prestavne ročice. In če je še malce nerodna, jo bo motila natančnost in neposrednost volana.

To pa je že dvoreznost takšne zasnove. Tale BMW je preveč športen, da bi bil univerzalen, je pa zato med tekmece zagotovo najbolj športen. Kdor takšno surovost išče, nima prav veliko izbire. Če so v Münchnu hoteli to, jim je odlično uspelo. ■

BMW 330 xd Touring

Cena osnovnega modela:	10.740.000 SIT
Cena testnega vozila:	13.590.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=30 °C / p= 1023 mbar / rel. vl.: 35 % / Stanje km števec: 3811 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	7,2 s
402 m z mesta:	15,0 s (148 km/h)
1000 m z mesta:	27,6 s (191 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	6,1 s
50-90 km/h (V):	10,6 s
80-120 km/h (V):	7,0 s
80-120 km/h (VI):	10,0 s

NAJVEČJA HITROST

238 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2993 cm³ - največja moč 170 kW (231 KM) pri 4000/min - največji navor 500 Nm pri 1750-3000/min.
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/35 ZR 17 Y (Michelin Pilot Sport).
Mase: prazno vozilo 1775 kg - dovoljena skupna masa 2240 kg.
Mere: dolžina 4520 mm - širina 1817 mm - višina 1418 mm - prtjažnik 460-1385 l - posoda za gorivo 61 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 238 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,7 s - poraba goriva (ECE) 9,8/6,0/7,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ surovost
 - ▲ športnost
 - ▲ motor
 - ▲ pogon, lega na cesti
 - ▲ poraba goriva
 - ▲ majhen rajdni krog
 - ▲ oprema
-
- ▼ surovost
 - ▼ rokovanje z menjalnikom
 - ▼ utesjenost na vozniskem sedežu
 - ▼ cena