



Kakor vam ljubo

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavetič

Kadar govorimo o avtomobilih, katerih cena (krepko) presega 50 tisočakov, je jasno, da tu stotak več ali manj ne pomeni posebne ovire za izbor kakega kosa opreme. A stotak tu, tisočak tam in ...

► Odličen zgled je tale 330d Coupe.

Osnovna cena: dobrih 47 tisočakov. Cena testnega? Okoli 65 tisočakov ali za skoraj polovico cene osnovnega avtomobila doplačil. In to čeprav, da seznam serijske opreme (ljudskemu verovanju navkljub) ni reven: celotna varnostna oprema, 17-palčna lahka platišča, Servotronic, biksenonski žarometi,



dinamične zavorne luči (kar pomeni, da je njihova svetilnost odvisna od ostrosti zaviranja), športni večopravilni volan, samodejna klimatizacija, dovolj dober radio ... In vendar se da vsemu temu dodati še marsikaj, vpra-

šanje je le, kako daleč se zmorete in želite 'stegniti'.

Čisto serijski 300d Coupe je namreč avto, ki že brez dodatne opreme zadovolji voznika. Tu in tam morda celo bolje kot testni,

na avtocesti pri velikih hitrostih. Očitno M-podvozje in Bridgestonove 18-palčne zimske gume ne gredo najbolje skupaj in zelo verjetno je, da bi drugačna kombinacija (verjetno že drug model gum) stvar popravila.

Športno podvozje ni nič slabega, bo rekel marsikdo, in strinjamo se. Toda zakaj bi ga kombinirali z dizelskim motorjem in menjalniško avtomatiko? Potem si raje omislite (recimo) 330i ali 335i z ročnim menjalnikom (v slednjem je tako podvozje serijsko) in uživajte.

Možnost kombiniranja takega števila kosov dodatne opreme pa ima seveda tudi pluse. Eden od njih je tudi ta, da si lahko zaželite tudi kombinacije, ki morda ustrezajo samo vam, komu drugemu pa se zdijo nelogične.



V vsakem primeru se 180-kilovatni (245-konjski) motor in šeststopenjska avtomatika (ki vas bo stala 2.400 evrov) razumeta dobro in poseganje po obvolanskih ročicah, namenjenih ročnemu krmljenju menjalnika (za vsega 150 evrov doplačila, a kot zapisano, malo tu, malo tam - in končna številka je zanimiva) je povsem nepotrebno. Dobra je tudi zvočna izolacija (a ne tako dobra, da bi skrila, da je spredaj dizel), ugodna pa je tudi poraba.

Preglednost nazaj ni najboljša, zato je dejstvo, da je treba za parkirni sistem doplačati, zelo nedobrodošlo. Nedobrodošlo pa je tudi

električno umikanje prednjih sedežev za dostop v drugo sedežno vrsto, saj je sistem mnogo prepočasen za vsakdanjo uporabo. Sedeži so sicer odlični, udobni tudi na daljših vožnjah, zadaj pa je prostora dovolj za mlajše otroke.

A ne pozabite: športnih kupejev, kakršna je tale trojka, ne kupujte zaradi prostora zadaj. Kupujte jih zato, da boste v vožnji z njimi uživali. Ali startate s 47 tisočaki in si naložite še za dva tisočaka dodatne opreme ali startate z (recimo) dvema tisočakoma več za 335i ali 335d, pa se zato odpoveste (recimo) najdražjemu avdiosistemu, pa je že vprašanje vaših osebnih prioritet. Torej, kakor vam ljubo. Če boste izbrali prav, ne boste razočarani, kajti s čisto tehnične stališča teje trojki težko kaj zamerimo. S cenami pa se je treba pač sprijazniti ...

BMW 330d Coupe

Cena osnovnega modela: 46.400 EUR
Cena testnega vozila: 64.011 EUR

NAŠE MERITVE
T = 7 °C / p = 1.103 mbar / rel. vl. = 54 % / Stanje kilometrskega števila: 11.112 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 7,7 s
402 m z mesta: 15,6 s (153 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST 250 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 47,6 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 11,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.993 cm³ - največja moč 170 kW (231 KM) pri 4.000/min - največji navor 500 Nm pri 1.750-3.000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).

Masa: prazno vozilo 1.615 kg - dovoljena skupna masa 2.020 kg.

Mere: dolžina 4.580 mm - širina 1.782 mm - višina 1.395 mm - prtljajnik 440 l - posoda za gorivo 63 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,7 s - poraba goriva (ECE) 9,0/5,2/6,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ motor
▲ volan
▲ ergonomija
▲ prednji sedeži
▲ lega na cesti

▼ pretirno podvozje
▼ električno 'zlaganje' prednjih sedežev je prepočasno
▼ PDC in tempomat nista serijska

Končna ocena

BMW-jevo kupejevsko trojko si je mogoče zaželeli v mnogih različicah, od udobno potovalne do emovsko športne. Testni 330d je bil mešanica vsega in zato včasih pretrd, včasih prenežen. Toda njegovo bistvo ne razočara: avto, namenjen vozniku, s tehniko, ki daje veliko.