

Luksuzni domet

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič

Zdi se, da je BMW naredil velik korak pri novi seriji 7. Ne pri zmogljivostih ne pri varnosti ali porabi, ampak pri vodljivosti in prijaznosti do voznika. Tudi (ali predvsem) pri dizlu.



no ročico, ki je kljub elektronski povezavi veliko prijetnejša za upravljanje kot prejšnja obvolanska ročica, tudi ni lenarjenja s prestavno ročico, saj odlični menjalnik dela namesto vas. Ostane le domet, zato je turbodizel primeren le za tiste, ki se res pogosto vozijo na daljše razdalje.

In če smo že razdelali motor, povejmo še, da vas takle BMW resnično razvaja. Testni je imel kar tri kamere (eno na zadku in dve v prednjih blatnikih), kar priporočamo, imel pa je tudi 'head-up' zaslon, ki je vreden vsakega evra. Pomaga že pri osnovnem podatku (hitrosti), je pa vrhunski takrat, ko imate vključeno navigacijo. To pa je tehnologija prihodnosti, ki bo po našem mnenju kmalu postala pogostejša, saj je vozniku res v pomoč in zagotavlja večjo varnost! Aktivni tempomat, sistem Dynamic Driving Control (s štirimi programi: Comfort, Normal, Sport in Sport+, ki deluje na odzivnost stopalke za plin, motor, elektronska pomagala, volanski sistem, menjalnik in blažilnike), sledljivi ksenonski žarometi, pametni zagonski ključ, pomoč elektrike pri zapiranju (in odpiranju vrat prtljažnika), usnje ... Tudi turbodizelski BMW razvaja kot pravi BMW. Tudi (ali predvsem) zaradi dometa. ☛☛

BMW 730d

Cena osnovnega modela: 79.200 EUR
Cena testnega vozila: 103.108 EUR

NAŠE MERITVE

T = 1 °C / p = 986 mbar / rel. vl. = 63 % / Stanje kilometrskega števca: 14.021 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 7,3 s
402 m z mesta: 15,2 s (151 km/h)

PROŽNOST

-Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST 245 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 39,8 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.993 cm³
- največja moč: 180 kW (245 KM) pri 4.000/min - največji navor 540 Nm pri 1.750-3.000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 275/40 R 19 V (Goodyear Excellence).

Masa: prazno vozilo 1.865 kg - dovoljena skupna masa 2.505 kg.

Mere: dolžina 5.072 mm - širina 1.902 mm - višina 1.479 mm - prtljažnik 500 l - posoda za gorivo 80 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 245 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,2 s - poraba goriva [ECE] 9,5/5,9/7,2 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ domet
- ▲ i-Drive
- ▲ prestavna ročica
- ▲ uglajenost
- ▲ sedeži
- ▲ poraba
- ▲ 'head-up' zaslon

- ▼ cena
- ▼ povprečno velik prtljažnik
- ▼ prostornost na zadnjih sedežih glede na petmetrsko dolžino

Končna ocena

BMW 730d je vrhunska poslovna limuzina, ki ji v grobem lahko očitamo le pomanjkanje prostora tako v potniški kabini kot v prtljažniku. No, pa še cena bo morda ovira za majhne obrtnike. Vse drugo, od ergonomije, udobja, zmogljivosti do užitka med vožnjo, pa bavarca postavlja v sam vrh med tekmeči.



► Če ste si prebrali naš test BMW-ja 750i v prvi letošnji številki, potem veste, da je BMW z novo Sedmico stopil korak naprej v primerjavi s tekmeči. Seveda je treba ob tem poudariti, da Mercedes-Benz pri razredu S tradicionalno stavi na udobje, Audi A8 (ki je po mojem mnenju glavni tekmeč BMW-ju v dinamiki v vožnji) pa še čaka na svojega novega paradnega konja. Novinec iz Ingolstadta bo predvidoma predstavljen septembra.

Oznaka 730d pri Sedmici pomeni trilitrski turbodizelski motor z neposrednim vbrizgom goriva in s turbopuhalom. To je motor, ki je v družini bencinskih bratov (730i, 740i, 750i in 760i) najmanj požrešen, saj po tovarniških podatkih porabi povprečno 7,2 litra na 100 prevoženih kilometrov. No, ker smo pri

Avto magazinu bolj človeški (v nasprotju s tovarniškimi vozniki na uradnih meritvah) in tudi kdaj pritisnemo stopalko za plin do tal, smo zabeležili povprečje 9,6 litra. Veliko za turbodizla, pravite? Ni, če pomislite, da vas v več kot petmetrski poslovni limuzini, ki je bila nagnetena z najnovejšo tehnologijo, poganja kar 180 kilovatov oziroma bolj domačih 245 'konjev'. Spet sliši godrnjače, ki pravijo, da je to za tako prestižen avtomobil premalo. Na to odgovorjam le s podatkom, da so mu v tovarni izmerili pospešek od 0 do 100 km/h, ki znaša le 7,2 sekunde, in da je največja hitrost skoraj še enkrat večja od slovenske hitrostne omejitve na avtocesti. Ste še prepričani, da je premalo?

Ko sem že omenil test 750i, naj še spomnim, da smo pri 300-kilovatnem

(408-'konjskem') zabeležili povprečno porabo goriva 15,3 litra, zato se zdi 9,6 litra kot pitje po tanki slamici. A poslovnežem poraba morda le ni najpomembnejša, sicer si ne bi kupili 730d, ampak recimo manjšega in manj potratnega 318d. No, pomembno v smislu količine denarja za gorivo, saj jim je kakšen evro več verjetno nepomemben, če predpostavljamo, da so za avtomobil plačali več kot 100 tisoč evrov. Poraba je pomembna zgolj zaradi dometa: pri 750i lahko le sanjate o tisočkilometerskem dometu, saj se pri 600 kilometrih začne suša v posodi za gorivo in panika na instrumentni plošči, pri 730d pa je to zlahka uresničljivo. In še to ob dejstvu, da se ni treba odreči ničemer. No, skoraj ničemer.

Večji domet je edina res uporabna stvar pri turbodizlu, ki pa zahteva nekaj odrekanih. Večji ropot izpod motornega prostora je prav gotovo eden od minusov, saj kljub vrhunski zvočni izolaciji še vedno slišite in čutite, da je spredaj izdelek gospoda Diesla. Drugo je smrad na bencinski črpalki, zato si je treba obvezno natakati rokavice, sicer vas bodo poslovni partnerji zavohali še na naslednjih treh sestankih. Pri motorjih večje prostornine (hmm, moral bi reči močnejših motorjih, saj so prostornine vedno manjše, turbopuhala pa je vedno več in so tudi bolj zaposlena) turbodizelski navor namreč ne pride več do izraza, saj ga imajo že bencinske različice za celotno sovesko. Pri samodejnem šeststopenjskem menjalniku (hvala, BMW, za odlično prestav-