**330d Touring xdrive: BMW sale in Cattedra**

Per gli amanti del brand BMW parlare del propulsore 6 cilindri in linea, diesel, significa “rimanere estasiati” di fronte ad un mito.

Come dargli torto. Abbiamo provato un mito. Intorno a questo motore nasce un nuovo progetto di auto familiare, per tutti i giorni, ma di forte tendenza. Derivata dalla berlina serie 3, che abbiamo già avuto modo di provare nella versione 320 d xdrive , Bmw Italia ci ha permesso di effettuare il nostro test su una versione Touring Msport della 330 d xdrive, particolarmente accessoriata.

Entrando in auto salta subito agli occhi la plancia “importante, nuovo stile BMW, l’impianto multimediale con navigatore, schermo da 10,3, le rifiniture hi tech e le linee del cruscotto (BMW Live Cockpit Professional) che si fanno notare.

In una Touring BMW, le cui linee si distinguono sempre per l’ impronta sportiva, insita nel DNA della casa di Monaco, si apprezza la capacità di carico. Questa BMW non delude: soglia di carico ad appena 62 cm dal suolo e di conseguenza un baule facilmente accessibile (capacità 500/1510 litri). Il vano è molto profondo 108 cm, ben sfruttabile (niente gradini) e rifinito con cura “tedesca”.

Fino a qui l’eccellenza, ora il mito.

Mettiamo in moto ed è sinfonia per chi si intende di motori.

3000 cc, 6 cilindri in linea, 580nm di coppia, 250 km ora – velocità limitata – lo 0.100 in 5,4 secondi…. il tutto “servito” su strada facendo ricorso alla sofisticata trazione 4x4 xdrive. La ripartizione della coppia è al 60% al retrotreno e per il restante 40% all’avantreno, ma può cambiare per le condizioni del fondo stradale o in caso ci sia una perdita di aderenza improvvisa.

Sornione, ma sempre pronto il 6 cilindri BMW diesel eroga dolcemente la sua potenza…basta affondare l’acceleratore e il vigore di questa vettura sembra non terminare mai. La sensazione è che la potenza erogata vada oltre i limiti di trazione, una sensazione ed emozione unica. Accontentiamo anche i falsi ecologisti con un dato di omologazione importante : 134g/km di Co2..meglio di tante ibride a benzina… e noi confidiamo sempre nell’intelligenza del legislatore!

Prendiamo l’autostrada e ci mettiamo a 130km/h. Non ci credo. Il contagiri mi dice che stiamo viaggiando a 1400 giri minuto. Il consumo? 19.1Km con un litro. Silenzio assoluto e tanti sistemi ADAS per viaggiare sicuri. La tentazione di spingere sull’acceleratore è forte, ma violare il codice della strada con quest’auto è davvero molto facile. Le 8 marce del cambio automatico Zf valorizzano la poderosa progressione di questo motore. Entrano dolcemente, ma con decisione, un vero capolavoro. I 268 km orari raggiunti, in tutta sicurezza, da colleghi tedeschi su autostrade tedesche rappresentano un dato certo che esprime le potenzialità di questa vettura. Si capisce che oltre il motore c’è un telaio e una trazione degne del marchio BMW.

La vettura, nella guida è neutra. Possiamo chiedere tutto e forse questo potrebbe spingerci oltre il limite dinamico. Prudenza sempre e comunque, alla sicurezza ci pensa BMW.

La casa di Monaco , con questo motore, sfida i luoghi comuni: grossa cilindrata, significativi consumi. E’ difficile scendere sotto i 13 km litro anche con un uso cittadino dell’autovettura. Davvero un miracolo tecnologico che asseconda il piacere puro di guida.

Un 10 si meritano le sospensioni adattive, capaci di ammortizzare anche i “difetti” che può presentare una vettura con il cerchio da 20. I sanpietrini di Roma rappresentano un buon test. Le consigliamo!

Prezzo? Tanta tecnologia si paga, ma se ci si accontenta di pochi accessori l’auto diventa “competitiva” con la concorrenza tedesca.

Su questa Touring è gratuito tutto ciò che non si trova nelle altre auto, ovvero la perfezione.

e l’atmosfera di austera sportività accomuna la Serie 3 Touring alle altre BMW. La M Sport è impreziosita da elementi in alluminio e da comodi sedili specifici, con supporto per le gambe allungabile. Riservato a questo allestimento anche il volante con corona più spessa che, però, non risulta delle più agevoli da impugnare. I 4 cm di passo in più (la distanza fra il centro delle ruote anteriori e di quelle posteriori) rispetto alla precedente BMW Serie 3 Touring regala più agio alle gambe dei passeggeri posteriori. Ma, chi sta al centro del divano resta sacrificato: la seduta è più dura e il tunnel nel pavimento dà fastidio.

La M Sport ha di serie il più raffinato BMW Live Cockpit Professional che include l’impianto multimediale con navigatore, schermo di 10,3” personalizzabile e la scheda Sim interna per utilizzare anche i tanti servizi BMW on line, Apple CarPlay ma non il protocollo Andoid Auto per i telefonini (nemmeno previsto come optional). Il tutto si può gestire con la pratica manopola fra i sedili, con i comandi vocali evoluti (che sono piuttosto reattivi) o, per 310 euro, con quelli gestuali. Sempre nel il cruscotto digitale con schermo di 12,3”: ha l’originalità di riprendere la forma del profilo della mascherina a doppio rene BMW, ma è soltanto in parte configurabile (non permette, ad esempio, di variare le dimensioni di tachimetro e contagiri o di mostrare a tutto schermo la mappa del Gps) e le tante informazioni tendono a confondersi. Inoltre, le lancette degli strumenti virtuali non sono ben definite e quella del contagiri “sale” al contrario.

BMW Serie 3 Touring 330d xDrive Steptronic

Una ricetta conosciuta

Derivata dalla berlina presentata l’anno scorso, la nuova edizione della BMW Serie 3 Touring si conferma un’elegante e sportiva famigliare con dimensioni medio-grandi (471 cm la lunghezza, 9 più di prima) e con una buona capacità di carico (500/1510 litri la capienza del baule, contro i 495/1500 del precedente modello). Le proporzioni della carrozzeria restano quelle armoniose della “vecchia” BMW Serie 3 Touring, ma nel dettaglio sono molte le novità. Per esempio, le fiancate più levigate, i fanali sottili e il “dente” che entra nei fari, uniti dalla mascherina BMW ingigantita.

Con un 3.0 a sei cilindri da 265 CV la BMW 330d Touring xDrive del test, dotata di cambio automatico a 8 marce e trazione integrale (i soli tipi di trasmissione con questo motore), è la versione a gasolio più grintosa (c’è anche la 2.0 da 190 CV, con o senza 4x4, e a partire da 43.450 euro). E l’allestimento M Sport è il più sportivo, oltre che costoso. Sono di serie il kit estetico esterno e le ruote di 18” griffate dal reparto sportivo BMW Motorsport e i sedili avvolgenti parzialmente in Alcantara, oltre al sistema multimediale e al cruscotto di digitale di 12,3” più evoluti (insieme compongono il BMW Live Cockpit Professional). E, come per gli altri quattro allestimenti, sono di serie le barre sul tetto, il climatizzatore automatico (che nel caso della M Sport è trizona), i fari full led, il mantenimento in corsia, oltre al sollevamento elettrico del portellone, con il lunotto apribile singolarmente. La nuova BMW Serie 3 Touring è già ordinabile (anche con il 2.0 a benzina da 258 CV: prezzi da 52.700 euro) con prime consegne a settembre 2019. Entro la fine dell’anno l’offerta verrà arricchita con altri motori, come il 2.0 a benzina da 184 CV e il 3.0 da 374, o il 2.0 turbodiesel da 150.

Un maggiore agio

La plancia importante e l’atmosfera di austera sportività accomuna la Serie 3 Touring alle altre BMW. La M Sport è impreziosita da elementi in alluminio e da comodi sedili specifici, con supporto per le gambe allungabile. Riservato a questo allestimento anche il volante con corona più spessa che, però, non risulta delle più agevoli da impugnare. I 4 cm di passo in più (la distanza fra il centro delle ruote anteriori e di quelle posteriori) rispetto alla precedente BMW Serie 3 Touring regala più agio alle gambe dei passeggeri posteriori. Ma, chi sta al centro del divano resta sacrificato: la seduta è più dura e il tunnel nel pavimento dà fastidio.

La M Sport ha di serie il più raffinato BMW Live Cockpit Professional che include l’impianto multimediale con navigatore, schermo di 10,3” personalizzabile e la scheda Sim interna per utilizzare anche i tanti servizi BMW on line, Apple CarPlay ma non il protocollo Andoid Auto per i telefonini (nemmeno previsto come optional). Il tutto si può gestire con la pratica manopola fra i sedili, con i comandi vocali evoluti (che sono piuttosto reattivi) o, per 310 euro, con quelli gestuali. Sempre nel BMW Live Cockpit Professional, il cruscotto digitale con schermo di 12,3”: ha l’originalità di riprendere la forma del profilo della mascherina a doppio rene BMW, ma è soltanto in parte configurabile (non permette, ad esempio, di variare le dimensioni di tachimetro e contagiri o di mostrare a tutto schermo la mappa del Gps) e le tante informazioni tendono a confondersi. Inoltre, le lancette degli strumenti virtuali non sono ben definite e quella del contagiri “sale” al contrario.

Un bel baule

Con la soglia di carico ad appena 62 cm dal suolo il baule è facilmente accessibile. Il vano, profondo 108 cm con il divano in uso, è ben sfruttabile (niente gradini) e rifinito con cura. Per 310 euro sono offerte le “furbe” guide attive in gomma nel pavimento: nel caricare aiutano a far scorrere i bagagli, mentre una volta chiuso il portellone si sollevano di pochi millimetri, bloccando il carico.

Una gran turismo

Che si viaggi in souplesse o con sprint, nella BMW 330d Touring xDrive automatica M-Sport l’impressione è di essere al volante di una veloce gran turismo (alla portata i 5,4 secondi per lo “0-100” e i 250 km/h di velocità massima), specialmente nella modalità di guida Adaptive (le altre sono Eco Pro, Comfort, Sport e Sport+). Offerta in abbinamento alle sospensioni a controllo elettronico (un optional da 620 euro), cambia continuamente la taratura degli ammortizzatori e varia anche la risposta di motore e cambio automatico, in base a come il guidatore sta affrontando strada e ai dati inviati dal navigatore. In ogni caso, il comfort è elevato (silenzioso il motore, valido l’assorbimento delle buche), il cambio sempre puntuale e morbido nel selezionare le 8 marce, anche con le palette dietro il volante, e lo sterzo preciso e non molto leggero: nella guida sportiva si appesantisce ulteriormente. Anche l’agilità è di tutto rispetto mentre le 4x4, che normalmente, garantiscono una motricità e una stabilità a tutta prova. Nel test condotto con una guida quasi sempre brillante su sinuose strade extraurbane, il computer di bordo ha calcolato un consumo di circa 13 km/l (18,5 km/l il valore dichiarato).

Secondo noi

Pregi

> Baule. Ha la buona idea del sistema per bloccare le valigie.

> Guida. È appagante in ogni situazione.

> Motore. Spinge deciso e con poco rumore.

Difetti

> Android Auto. Questa utile connessione per i telefoni non è prevista.

> Cruscotto. Quello digitale di 12,3” non è di facile lettura e risulta solo parzialmente configurabile.

> Volante. Nell’allestimento M Sport ha una corona troppo spessa.

SCHEDA TECNICA