



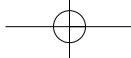
Kontra!

Na Bavarskem, a zelo severno, je Ingolstadt in v njem Audi. Audi je prepričljiv na dveh področjih: z Avanti, torej s kombiji, in s Quattrom, torej s stalnim štirikolesnim pogonom. Precej bolj južno je München in v njem BMW. Imidž, ki ga vzdržujejo, jim narekuje, da jim gredo severni tekmeči 'v nos'.

Prejšnje generacije Beemvejevih 'iksov' (tudi te velikosti) niso bile tiste vrste, zaradi katerih bi ljudje hodili v njihove salone. Morda tipični kupci Beemvejev (še vedno) stavijo na zadnji pogon, morda se je s kilometri res pokazalo, da tisti iksi niso bili dovolj prepričljivi, morda pa, kdo ve, je krivo tudi dokaj skromno označevanje njihovega štirikolesnega pogona (x).

Pri Beemveju bi lahko na papir zrisali klasiko - stalen štirikolesen pogon s sredinskim Torsnom. Pa, jasno, niso. Tudi to je del njihovega nastopa. Zato je nastal xDrive, na pogled zapletena zadeva, v praksi pa pogon, ki odlično izpolni zahteve, kakršnim je namenjena (recimo) serija 5. Z vozniskega sedeža je zadeva preprosta: kot vsak štirikolesni pogon tudi x 'rešuje' lahko le, ko pritisnete plin, v skrajnih





razmerah (bolj) odnaša zadek, a je po zaslugi verjetno zdaj najboljšega (vsaj z mehanskega zornega kota) volanskega mehanizma (hitrost, odzivnost, natančnost) tak zdrš v široko raztegnjenih fizikalnih mejah zlahka nadzirljiv; najpomembneje pa je, da se iks v poslabšanih pogojih oprijema na cesti (recimo na nezamisljivo zasneženi cesti) tudi pri večjih hitrostih pelje tako, da ima voznik zaradi vseh povratnih informacij odličen, varen občutek. Tudi ponoči v močnem sneženju in v nekajdesetcentimetrski snežni odeji pri 130 kilometrih na uro na nespluzeni avtomobilski cesti. Pri Beemveju, kaže, skušajo s tako gnanimi avtomobili še enkrat dokazati, da se tudi hitro daleč pride, a veliko prej kot počasi.

Tale Petica še vedno oziroma tudi kot Touring (ne) vznemirja s svojim videzom; tudi tisti, ki so čakali in pričakovali, da se bodo nanj navadili, se (še) niso. Prevladuje splošno mnenje, da so Teji iz Stuttgarta in Avanti iz Ingolstadta čednejši. Ampak spet kaže, da (vsaj po prodaji sodeč) kupci Beemvejev ne iščejo avtomobila, ki bi bil zunaj prepričljivo najboljši. Je pa - priznamo tudi pri Avto magazinu - njegova zunanost korektna. Znotraj pa je, čeprav se oblike ne 'tepejo' z zunanostjo, zgodba povsem druga. Morda je kriva posrečena barvna kombinacija z močno topolorjavim usnjem, morda le odličen kompromis med obliko, športnostjo, udobjem in ergonomijo, ampak spet - v tem cenovnem razredu je to še najmanj pomembno.

Tipični privrženci Avanta Quattro bi postali pozorni na x Touringa, če bi bil (turbo)dizelsko gnan in če bi imel samodejni menjalnik. Morda se res tudi splošno mnenje nagiba v to smer, ampak spet je BMW odličen na diametralnem področju že iz svojih korenin. V ceni-ku sicer ponujajo tudi zgoraj omenjeno kombi-

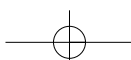


▲ HUD (Head-up display): odličen pripomoček-tudi s stališča aktivne varnosti (lažje nadziranje podatkov, kot če so v merilnikih.)

nacijo, ampak že po nekaj sto prevoženih kilometrih postane tudi takole opremljen zelo privlačen. Sploh zaradi motorja. Čeprav s številom valjev, s prostornino in z zmogljivostmi (predvsem z navorom) morda s papirja ne navduši na prvi pogled, kilometri povedo svoje. Motor se že oglasi z značilnim zvokom, ki težko komu ni ljub, in na vseh svojih uporabnih šest tisoč vrtljajih (od 1000 do 7000, kjer se začne rdeče polje in kjer elektronika nežno ustavi vrtenje) dobro vleče. Za dvomljivce: tudi pri 200 kilometrih na uro ob do konca pohojenem plinu še opazno potegne. In za še večje dvomljivce: v vseh prestavah je omenjeno območje vrtljajev zares uporabno, če seveda z zahtevami ne pretiravate - recimo da bi želeli v šesti prestavi pri 1000 vrtljajih krepko pospeševati navkreber. Morda motorju res manjka nekaj agresivnosti, ki smo je vajeni od turbodizlov v ozkem področju vrtljajev, ampak pri Beemveju, vsaj ko gre za bencinske stroje, nikoli niso bili pripravljani žrtvovati uporabnosti motorja v širšem območju, da bi dosegli brutalnost v ozkem območju. Sicer pa



»Prevladuje splošno mnenje, da so Teji iz Stuttgarta in Avanti iz Ingolstadta čednejši.«



Test | BMW 530 xi Touring

imajo tudi na tovrstne zahteve pripravljen odgovor: večji (a tudi dražji) bencinski motor ali pa kar turbodizel, če ste ravno ljubitelj. Alternativa obstaja tudi pri menjalnikih (kjer so Münchenčani še zlasti prepričljivi), kar morda ni tako slaba ideja, saj tudi ta ročni menjalnik še vedno pušča ščepec dvoma; ne da bi bil slab, le tako dober ni med ročnimi, kot so njihovi samodejni med vsemi samodejnimi. Edina zamera ročnega je, da so vmesni, mrtvi gibi ročice med prestavami nekoliko mehki, sam delovni gib (torej vklop prestave) pa je rahlo pretrd. Bolj stvar okusa kot stvar merljive kakovosti.

vrat samodejno razpre) skrbi za izvrstno počutje tako med lagodno vožnjo kot v primeru, da si voznik zamisli hitro jemanje krajših ovinkov. Ko je hladno, ga lahko tristopenjsko ogrejte (tudi na prvi stopnji je gretje precej izdatno), s tem da lahko nastavite razmerje gretja med naslonjalom in sedalom. Ko ste dolgo na poti, si lahko privoščite masažo. Sliši se mamljivo, a je prej učinkovito: trik je v izmeničnem dvigovanju in spuščanju sedala v prečni smeri (ena ritnica gor, druga dol, in obratno), kar preprečuje učinek, ki mu rečemo zasedenost.

Nič več nova, a še vedno redka, predvsem pa učinkovita reč je radarski tempomat, ki je

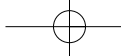
tako pameten, da zazna vozilo spredaj in prilagodi hitrost njegovi, je pa res ta dodatek še učinkovitejši v kombinaciji s samodejnim menjalnikom. Tudi brez njega pa je učinkovit projekcijski prikazovalnik (Head-up), ki na šipo, a s fokusom precej pred njo projicira trenutno hitrost, podatke s tempomata, navigacijske podatke in morebitna opozorila. Ob prebiranju teh podatkov vozniku ni treba veliko odvrčati pozornosti s ceste, zaradi česar lahko mirno rečemo, da je dodatek vsekakor in če se le da priporočljiv. Kogar pa bi utegnil motiti, ga lahko s pritiskom na gumb tudi ugasne. Izza volanskega obroča najdemo le tri



»Pri Beemveju bi lahko na papir zrisali klasiko: stalen štirikolesen pogon s sredinskim Torsnom. Pa, jasno, niso.«

Tudi če ste že od daleč navdušeni nad vsem naštetim, so pri Beemveju pripravljeni ponuditi še nekaj več, ko gre za dodatno opremo - za vsak primer in za boljši občutek, potem ko ste enkrat lastnik in imate za seboj vsaj nekaj kilometrskih tisočakov. Značilno nemška (veliko in drago) in še bolj značilno Beemvejeva ponudba dodatne opreme omogoča tudi takšno kombinacijo, kot jo je imel testni 530 xi Touring. Preskočimo notranje barve in zares debelo usnje ter druge zvečine odlične materiale in začnimo pri vozniku. Najprej volan: z oznako 'M' je majhen, debel in odličen za oprijem, kar ponovno dokazuje, da je Petica še vedno BMW na pol poti med izrazito športnostjo (3) in izrazito športnim udobjem (7). Potem sedeža: z nastavljivo dolžino sedala, nastavljivim pregibom naslonjala (dobro zamišljeno in učinkovito izvedeno) in nastavljivo (v vseh primerih seveda električno) stisnjenostjo gornjega bočnega oprijema (ki se pri odpiranju





zamere: da sedež ne gre niže, da sta gumba meglenk povsem od rok in da je ključ Petice še vedno klasičen, česar tudi bistveno cenejša konkurenca ne pozna več. Ima pa seveda Petica zdaj že značilni iDrive, pripomoček za sporazumevanje z vsemi možnimi dodatnimi napravami v avtomobilu, ki je med vsemi podobnimi izdelki videti najnaprednejši, a je v Petici drugačen kot v Sedmici in tak morda za spoznanje manj prijazen.

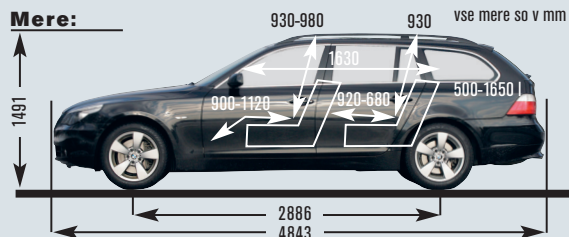
No, pa Touring? Za petimi vrati je velik prostor kvadraste oblike, pod njim manjši, na več delov razdeljen predalnik, nekaj prostora je tudi v bokih, naslonjala klopi pa se po tretjini podre in takšno sestavi dolgo ravno površino. V vsem tem ni bistveno drugačen od konkurence, z izjemo litrov, ki seveda niso enaki, in (kar je pomembnejše) z dodatnimi domislicami za pritrditev manjših kosov prtljage, ki jih - razen klasičnih kljuk za mrežo - nima. Ima pa rolo, ki se samodejno za kak decimeter dvigne, ko odprete vrata, in dodatno mrežo, ki jo dvignete izza sedežnega naslonjala navpično na strop, da preprečite kakšni škattli, da bi ob močnem zaviranju pripotovala med potnike.

Še vedno pa je vozna dinamika tista, ki pri Beemvejih najbolj 'vleče': od pogona do zavor, volana in podvozja. In seveda do vsega, kar v praksi ta tehnika ponudi. Če upoštevate vse to, je 'kontra' kolegom iz Ingolstadta (in še vsem drugim, čeprav redkim) ustrezna. Na zdravih temeljih. ■



BMW 530xi Touring

CENA:	(Avto Aktiv) 12.306.000 SIT
Osnovni model:	12.306.000 SIT
Testno vozilo:	18.417.000 SIT
Moč:	190 kW / (258 KM)
Pospešek:	7,6 s
Največja hitrost:	245 km/h
Povpr. poraba:	13,7 l/100 km



NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p= 1021 mbar / rel. vl.: 69 % / Gume: 225/40 R 18 (Dunlop SP WinterSport M3 DSST M+S) / Stanje km stezca: 3101 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	7,6
402 m z mesta:	15,4
	(148 km/h)
1000 m z mesta:	27,9
	(192 km/h)

Prožnost

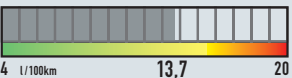
50-90 km/h (IV./V.):	s
8,9/11,1	
80-120 km/h (V./VI.):	10,9/13,7

Največja hitrost

245 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km	
najmanjše povprečje	10,1
največje povprečje	15,5
skupno testno povprečje	13,7

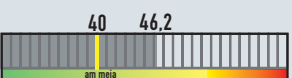


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava	54	53	52	51
50 km/h	59	58	57	56
90 km/h	66	63	62	61
130 km/h				36
Prosti tek				

Zavorna pot

od 100 km/h:	m
46,2	
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- brez napak

Ocena

Zunanost (15)	13	Pri najboljši volji mu več kot tri točke (od petih) za videz nismo mogli podeliti.
Notranost (140)	125	Oprema, materiali, ergonomija in prostornost - vrhunsko. Udobje - povprečno (paket M).
Motor, menjalnik (40)	36	Čeprav bencinski, je motor popolnoma izpolnil zahteve. Odlična tehnika, tudi menjalnik.
Vozne lastnosti (95)	90	Tole je 'Beemvejeva' kategorija. Zmotijo le (pre)dolgi gibi prestavne ročice.
Zmogljivosti (35)	28	Bencinski motor in ročni menjalnik - dobra osnova za dobre zmogljivosti.
Varnost (45)	39	Izgubil je le pri zavorni poti, ki je le povprečna, vzrok pa so v predvsem pogoji (zima).
Gospodarnost (50)	25	Nič več kot le povprečna ekonomija - če to kupcu Beemveja sploh kaj pomeni.

Skupaj 356

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

DIAGRAM MENJALNIKA:

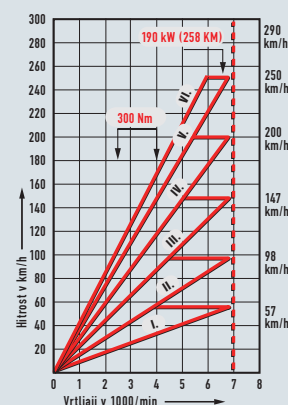
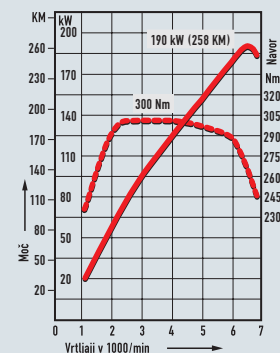


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Načelo bi mu mirno podelili petico, a jo hranimo za - recimo osemvaljni motor. Sicer pa se je tudi v tem Beemveju zelo prijetno voziti v vseh razmerah. Pravzaprav tudi mirovati, saj ima televizijo ...

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 2996 cm³ - največja moč 190 kW (258 KM) pri 6600/min - največji navor 300 Nm pri 2500-4000/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 (Dunlop SP WinterSport M3 DSST M+S).

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve prečni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni (prisilno hlajeni) - rajdni krog 11,9 m - posoda za gorivo 70 l.

Mase: prazno vozilo 1760 kg - dovoljena skupna masa 2285 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 245 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,0 s - poraba goriva (ECE) 14,1/7,8/10,1 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ tehnika v splošnem
- ▲ občutek v vožnji
- ▲ volan
- ▲ prikazovalnik Head-up
- ▲ nastavitve sedežev
- ▲ položaj za volan
- ▲ pogon
- ▲ motor
- ▲ oprema

- ▼ ključ
- ▼ gumba meglenk od rok
- ▼ nima sledljivih žarometov
- ▼ malo odlagalnih mest

