Da ali ne?

besedilo: **Vinko Kernc** ▪ foto: **Aleš Pavletič**

Ja, vemo. Vsak avtomobil, pravzaprav prav vsak izdelek, ki je na prodaj, vzbudi tole banalno vprašanje.

A pri tem Beemveju se zdi poigravanje s tem vprašanjem precej zanimivo.

V osnovi je odgovor preprost: da! Beemveju je v zadnjih (recimo) treh desetletjih uspelo povečati zaupanje v znamko in njene izdelke dvigniti na zavidljivo raven; najbrž so v tem prav v vrhu. Če kupiš BMW-ja, v načelu ne narediš nič narobe (dokler ocenjujemo le s tehničnega zornega kota, za moralne in finančne zadržke pa ni kriv avtomobil, ampak lastnik), saj je tudi nevednemu jasno, da iz Münchna prihajajo bolj ali manj le odlični avtomobili.

Tule bi lahko zapis končali. Toda ... Tudi brez pogrevanja vseh možnih osebnih zadržkov vsakega posameznega (potencialnega) kupca obstaja nekaj splošnih pomislekov ali morda bolje rečeno 'tem za širši razmislek'. Najočitnejši je pri tem napis GT na zadku: GT ali Gran Turismo po neki stari preprosti logiki pomeni nekaj nizkega, BMW GT pa je očitno precej visok. Takšen bo v neposrednem boju težko tekmoval z Benzovim Ceelesom, saj je CLS elegantno nizek in športnokupejevskega videza, GT pa je proti njemu videti neroden in okoren. Nekje med vrsticami je sicer jasno, da je GT Beemvejev odgovor na CLS, je pa po drugi strani tudi razumljivo, da hoče biti od njega drugačen, in ne le njegova münchenska kopija. Toliko v opravičilo. Je pa hkrati tudi res, da ima GT vseeno kupejevsko položno in majhno zadnjo šipo (in s tem v povezavi slabo vidljivost nazaj) ter da je to spet eden bolj čednih (ali še bolje: skladnih) Beemvejev ta hip.

Druga, kot kaže večna, tema je njegov iDrive, torej način komunikacije s sklopi, ki ne skrbijo za vožnjo. Tale iDrive je njihov kako desetletje star izum in je v tej različici, jasno, bistveno sodobnejši od prve izvedbe (večji zaslon s krepko boljšo ločljivostjo, precej več funkcij), ne sledi

> "Drugo je odraz tistega, čemur rečemo »največ, kar danes lahko dobi kupec«."

pa več svoji osnovni ideji. Če se še spomnite: prvi iDrive je imel samo vrtljiv gumb in ves trik je bil prav v tem – da je bil gumb en sam. Zdaj je ob tem kolesu še sedem klasičnih gumbov, vrtljivi gumb pa je izgubil nekaj smeri delovanja (diagonalni pomik) ter dinamičen odziv. V celoti je tokratna izvedba sicer povsem dobra, a moti dvoje: da je zašel s svoje osnovne poti in da postaja vse bolj podoben Audijevemu sistemu.

Naj tole filozofijo zaključimo s pripombo, da je vsaj v začetku svojega pojavljanja na trgu GT magnet za lepo urejene in čedne nastopačke v kakem Volvu XC60, zaradi česar jim je tudi voznik zanimiv, pa čeprav te damice več kot to, da je tole novi BMW, niti ne vedo. Znajo povedati le še to, ali jim je všeč ali ne.

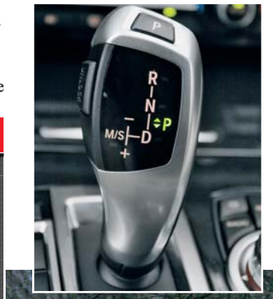
A Beemveji zadnjih let so dokazali, da za njihov uspeh na trgu niti ni več pomembno, kakšno je splošno mnenje množice o videzu avtomobilov te znamke, saj je zaupanje v vsebino krepko večje in prevladujoče. In tale GT je še enkrat dokazal, da to ni iz trte izvito. Poglejte njegov motor; sicer je vsaj v naših krajih videti, kot da je za večje Beemveje to edini zveličavni stroj (kar seveda še zdaleč ni res), je pa tudi res, da je ta stroj krasen, zares dober, tih, miren, z ogromno (predvsem pa dovolj) navora in s povsem dostojno porabo goriva, ki je do neke mere tudi posledica tehnologije EfficientDynamics. Vedeti je treba, da je dvotonsko kočijo težko pospeševati, da je to kočijo težko potiskati v zrak pri 100, 150 ali 200 kilometrih na uro in da naša desna noga ni posebej lahka. Odrezal se je pa takole: pri 100 kilometrih na uro je porabil povprečno šest litrov goriva na 100 kilometrov, pri 130 sedem, pri 160 deset, pri 180 enajst, pri 200 dvanajst in pri 220 šestnajst. Tu je treba omeniti (osemstopenjski samodejni) menjalnik: razlika v vrtljajih med normalnim in športnim načinom je očitna, poraba pa se je razlikovala le za pol litra do liter na 100 kilometrov. Včasih celo v prid športnemu načinu, kar je seveda odvisno od trenutnega načina delovanja motorja (vrtljaji) oziroma od tega, kakšna je v tisti točki oblika krivulje. Navedene trenutne porabe je treba vzeti s precejšnjim zadrž-

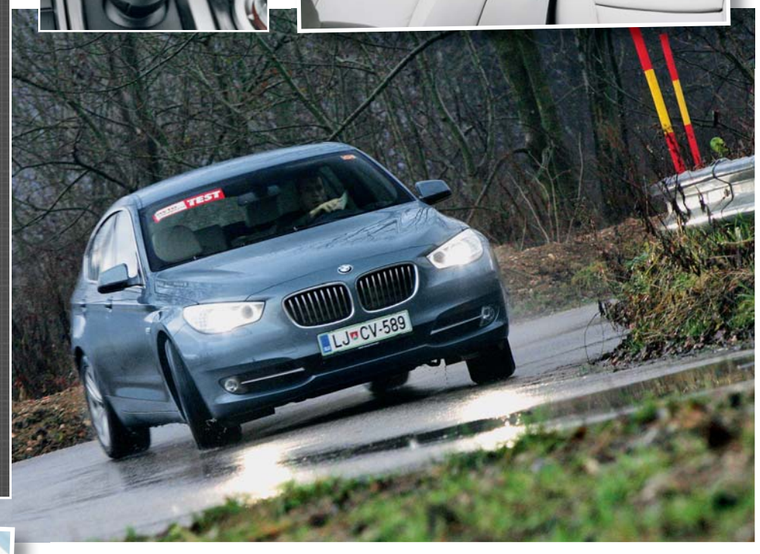
kom; merilnik je digitalen, a v obliki 'črte', zato je nemogoče odčitati natančno vrednost. Podobno velja tudi za merilnika hitrosti ter vrtljajev – natančen odčitek je med polnimi števili nemogoč, kar daje misliti, da tale BMW ni tako športen, kot bi si morda glede na splošno reputacijo te znamke mislili. A k temu se bomo še večkrat vrnili.

Ostanimo še za trenutek pri menjalniku. Naj njegovih osem stopenj ne zavede, saj to ni kak poseben dosežek, je le eden od načinov za zmanjšanje (predvsem normne, ki najbolj 'bode', jasno pa da tudi zaradi splošne) porabe goriva, pri njem pa znova navduši delovanje menjalnika – pretika namreč vrhunsko, verjetno med vsemi menjalniki na tej naši krogli najbolje; ko se zamenja prestava, se le premakne kazalček vrtljajev in to je to. Nič stresa, nič cukanja. Kot pri neskončnostopenjskih menjalnikih. Pretika pa hitro kot dvosklopčni, no, okej, vsaj zdi se, da tako hitro, vsekakor razni Geteji drugih znamk) zabavni v vožnji z oddrsavanjem, pri tem Geteju pa, tudi ko voznik izklopi vse mogoče (in lučka v merilnikih kaže izklopljen DSC), nad voznikom bedi elektronski angel varuh. Veselja z oddrsavanjem zadka ni več, če pa vozniku to slučajno uspe, se angel jezno vmeša, umiri motor in doseže, da se avtomobil stabilizira. Po tem pa dovolj hitro za športnost, ki jo ponuja tale GT. In še suhoparen podatek: več kot 4.800 vrtljajev v minuti iz motorja ne morete izvleči, saj tam menjalnik prestavi sam, ne glede na izbrani način pretikanja.

Lastnikom (boljših) avtomobilov z zadnjim pogonom, predvsem Beemvejev, se že nekaj časa ni treba bati spolzke podlage; vodenje koles, gume in vsemogočna elektronika delajo čudeže. Za bojazljivce. Ljudem, ki so z veseljem gnali Beemveje doslej, pa tale GT morda ne bo všeč. Nekoč so bili Beemveji (pa tudi pa je videti, kot da voznik – tudi če ga ima – nima pojma. Zabave ni več. Nič kaj drugače ni z volanom; pri vožnji (tudi če je nekoliko hitrejša) skozi ovinke voznik ne trpi in vožnja je prijetna, izrazito športna pa ni. Več.

Tako so se v Münchnu pač odločili in v tem trenutku je težko reči, kako pravilna je ta odločitev. Precej manj ugibanj pa je pri podvozju. Tale GT je ponujal tri nastavitve (ki jih je mogoče kombinirati s tremi nastavitvami pogona) in v osnovni je avtomobil zelo udoben, v drugi športni pa še vedno udoben,





Iz oči v oči

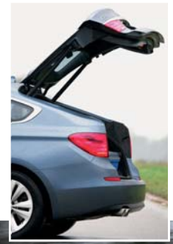
Dušan Lukič

Na prvi pogled bi se lahko vprašal: pa zakaj, hudiča, je tale Gran Turismo sploh potreben? Saj je Petica sama po sebi dovolj dober avto? A v resnici ni tako, v resnici se je treba vprašati, zakaj Petica (po notranjih merah) že od začetka ni takšna, kot je GT, torej z dovolj prostora na zadnji klopi. Tisti, ki zadnje sedeže namreč tudi v resnici uporabljate, lahko upate, da bo nova Petica (ki prihaja spomladi prihodnje leto) tako prostorna kot GT (a hkrati tudi, da bo njen prtljažnik večji od GT-jeve revščine). Če ne bo, vam še vedno ostane tale Gran Turismo. Z vsemi plusi in minusi vred.

Matevž Hribar

V kletni garaži mi je, parkiran z nosom v temi, najprej razkril zadnji del, in če sem lahko odkrit – s te strani je grd, in pika. Ampak ko sem zasedel vozniško mesto in se razgledal po notranjosti, je GT močno popravil vtis. Zračnost enoprostorca je združena z limuzinskim udobjem, in to je tisto, kar navduši. S kateregakoli sedeža.

"Menjalnik pretika vrhunsko, verjetno med vsemi menjalniki na tej naši krogli najbolje; ko se zamenja prestava, se le premakne kazalček vrtljajev in to je to."



a tudi dinamičen. Vsaj prvo športno nastavitev priporočamo že pri običajni vožnji med ovinki (ali če je nekaj več vetra), saj je v normalni podvozje premehko, GT zato kar malce nemiren, odziv pogona pa počasen, len. Prav nič beemvejevski.

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	1.069
Usnjena notranjost	2.221
Lesni poudarki	652
Notranji del strehe v antracitni barvi	420
Vzvratna kamera	464
Parkirna tipala spredaj in zadaj	376
Samodejna zatemnitev notranjega ogledala	232
Naprava za pranje žarometov	298
Ksenonski žarometi	1.028
Električno nastavljiva sprednja sedeža	2.498
Ogrevanje prednjih sedežev	420
Usnjen športni volan	155
Samodejna klimatska naprava	442
Električno zapiranje pokrova prtljažnika	763
Pametni ključ	873
Ambientalna svetloba v notranjosti	309
Vreča za smuči	188
Navigacijski sistem	2.774
USB- in avdio vmesnik	332
Predpriprava za telefon	707
Dodatno ozvočenje	630

Pa se raje posvetimo počutju. Vozniku seveda ni nič hudega, prav nasprotno, tudi ta BMW je narejen zanj. Okej, kakšna lučka je morda 'skrita', bolj kot bi si želeli (in bolj kot pri starejših Beemvejih), in zunanjim ogledalom ne bi nič očitali, če bi bili večji, je pa položaj za volanom odličen in odlične so stopalke. Drugo je odraz tistega, čemur rečemo »največ, kar danes lahko dobi kupec«. Najslabši del bivanja je temperaturno ugodje, saj je treba v delovanje klimatske naprave precej pogosto posegati, ogrevanje sedežev pa je tudi na najmanjši stopnji bolj kuhanje kot 'temperiranje' za ugodje v hladnem vremenu. K splošnemu videzu notranjosti podnevi nimamo pripomb, morda (razumljivo) je rahlo zadržan, ponoči čeden, mamljiv in 'tehničen' hkrati, za dobro vzdušje pa poskrbi še okusna ambientalna osvetlitev. Še več dobre volje ustvari vtis prostornosti, ki ni le vtis, še posebej na zadnji klopi, kjer je ogromno prostora za kolena in le nekaj manj nad glavami potnikov. Govorimo sicer o klopi, namenjeni trem, a sta v njej izrazita dva sedeža, ki sta tudi vzdolžno pomična ter z zložljivim naslonom. Za povečanje prtljažnika.

BMW 5 GT je namreč hkrati limuzina in kombilimuzina. Rešitev je do neke mere podobna tisti iz Škode Superb, a malce bolj praktična, saj je za odpiranje celotnih vrat treba pritisniti le enkrat, vrata so električno pomična v obe smeri (pri čemer lahko višino dviga nastavite v petih stopnjah), če pa odpirate le pokrov (torej brez šipe), je to treba početi ročno. In luknja v tem primeru ni posebej velika. No, tule dobiva tale GT povsem nove razsežnosti: lahko je udoben in prostoren avtomobil za štiri in praktičen za prevoz večjih (družinskih, da ne bo pomote) kosov, lahko daje vtis prestižne limuzine, obenem pa je v njem čutiti nekaj kupejevskega vzdušja. Da je videti takšen, kot je, je do neke mere razlog tudi v pravkar naštetem.

Ena lepših lastnosti tega Geteja je tudi pozornost do potnikov na zadnji klopi. Že spredaj sta električni vtičnici dve, dve pa sta tudi zadaj, kar bodo otročaji z različnimi elektronskimi igračami toplo pozdravili. Poleg tega so zadaj številne reže za zrak (a žal brez možnosti nadzora toplote zraka), velik predal v komolčni opori (a žal iz trde plastike), dva predala med sprednjima sedežema in dve mesti za pločevinke. Odlagalnih mest je sicer veliko tudi spredaj, a morda niso najbolj spretno zasnovani, da bi jih lahko v celoti učinkovito izkoristili.

Oprema testnega Geteja je bila v splošnem bogata, za BMW pa dokaj skromna. V tem avtomobilu bi si zlahka zaželeli vsaj še, da bi imeli sprednji sedeži funkcijo hlajenja in masaže, da bi se zložila zunanja ogledala, da bi premogel roletke za zadnje šipe, TV-sprejemnik ... Vse to smo pri Beemvejih doživljali že pred 15 leti. Predvsem pa smo pogrešali sodobno opremo aktivne varnosti – prikazovalnik HUD, opozarjanje na zapuščanje prometnega pasu, nadzor nad mrtvimi koti in še kaj. To je sicer v domeni kupca, je pa treba vedeti, da je avtomobil na fotografijah vreden skoraj 76 tisoč evrov, kar je za 16 tisoč evrov več kot osnovna različica s tem motorjem.

Toda drugače ne more biti. Tudi 530d GT je BMW, kar že v osnovi zakoliči cenovno politiko, poleg tega je to povsem nov model te znamke (in zato bolj 'vroč') in vprašanje 'da ali ne' je tako stvar povsem drugih (če se izrazimo malce politično) momentov, pa banalnega tehničnega ocenjevanja.

Vseeno pa je dobro vedeti.

Tabela konkurence

MODEL	BMW 530d Gran Turismo	BMW 530d	Mercedes-Benz R 320 CDI 4MATIC
motor (zasnova)	6-valjni – vrstni	6-valjni – vrstni	6-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.993	2.993	2.987
največja moč (kW/KM pri 1/min)	180/245 pri 4.000	173/235 pri 4.000	165/224 pri 3.800
največji navor (Nm pri 1/min)	540 pri 1.750-3.000	500 pri 1.750-3.000	510 pri 1.600-2.800
dolžina × širina × višina (mm)	4.998 × 1.901 × 1.559	4.998 × 1.901 × 1.559	4.940 × 1.920 × 1.660
največja hitrost (km/h)	240	248	222
pospešek 0–100 km/h (s)	6,9	6,8	8,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,1/5,6/6,5	9,1/5,2/6,6	12,2/7,6/9,3
cena osnovnega modela (evri)	59.050	50.050	62.880

Tehnični podatki | BMW 530d Gran Turismo

CENA:	(BMW Slovenija, d. o. o.)
530d Gran Turismo:	59.050 EUR
Testno vozilo:	75.901 EUR
Moč:	180 kW (245 KM)
Pospešek:	7,0 s
Največja hitrost:	240 km/h
Povpr. poraba:	12,9 l/100 km

Garancija:
2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni intervali po servisnem opomniku.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

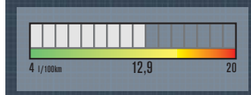
redni servisi, delo, material:	všteto v ceno vozila
gorivo	12.686
gume (1):	2.368
izguba vrednosti po 5 letih:	25.323
obvezno zavarovanje (2):	5.420
kasko zavarovanje (2):	8.450
Skupaj:	54.265
Strošek za prevoženi km:	0,54 EUR/km

(1) – upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

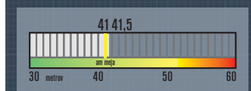
NAŠE MERITVE
T = 11 °C / p = 968 mbar / rel. vl. = 57 % / Gume: Pirelli Sotto Zero W210 M+S 245/50/R 18 H / Stanje kilometrskega števca: 4.361 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	**s**
0-100 km/h:	7,0
402 m z mesta:	15,2 (152 km/h)
Prožnost	**s**
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
Največja hitrost	240 km/h km/h (VII. in VIII. prestava)
Poraba goriva	**l/100 km**
najmanjše povprečje	10,2
največje povprečje	14,7
skupno testno povprečje	12,9



Trušč v notranjosti						**dB**
Prestava	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
50 km/h	50	46	46			
90 km/h	60	58	56	54	54	
130 km/h			62	61	60	60
Prosti tek	36					

Zavorna pot	**m**
od 130 km/h:	72,4
od 100 km/h:	41,5 (AM meja 41 m)



Napake med testom
zelo glasen pomik treh bočnih šip

DIAGRAM MENJALNIKA:

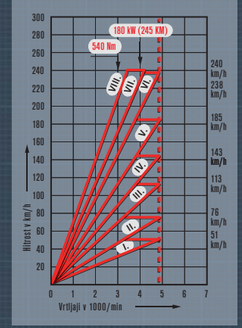
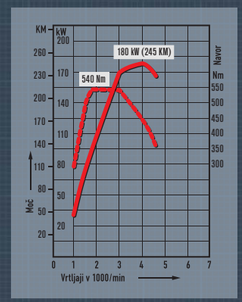


DIAGRAM MOTORJA:



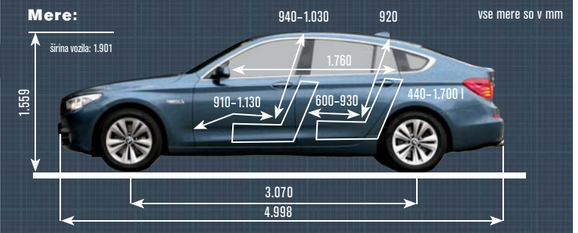
UŽITEK V VOŽNJI:

Če prej ne bi vozili nobenega Beemveja, bi jih dobil pet, ker pa vemo, kaj v Münchnu znajo ... Zelo hladen BMW.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 90 × 84 mm – gibna prostornina 2.993 cm³ – kompresija 16,5 : 1 – največja moč 180 kW (245 KM) pri 4.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 11,2 m/s – specifična moč 60,1 kW/l (81,8 KM/l) – največji navor 540 Nm pri 1.750–3.000/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva po sistemu skupnega voda – turbinski polnilnik na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi – 8-stopenjski samodejni menjalnik – prestavna razmerja I. 4,696; II. 3,130; III. 2,104; IV. 1,667; V. 1,285; VI. 1,000; VII. 0,839; VIII. 0,667; – diferencial 3,300 – platišča 8J × 18 – gume 245/50 R 18 H, kotalni obseg 2,12 m. **Voz in obese:** kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.960 kg – dovoljena skupna masa 2.590 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.100 kg, brez zavore: 750 kg – dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 240 km/h – pospešek 0–100 km/h 6,9 s – poraba goriva (ECE) 8,1/5,6/6,5 l/100 km, izpust CO_2: 173 g/km.

Mere: vse mere so v mm



Zunanje mere: širina vozila 1.901 mm – kolotek spredaj 1.611 mm – zadaj 1.654 mm – rajdni krog 12,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.570 mm, zadaj 1.510 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510–580 mm, zadnji sedež 510 mm – premer volanskega obroča 365 mm – posoda za gorivo 70 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 2 x kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini spredaj – varnostni zavesi spredaj in zadaj – ABS – ESP – ISOFIX – servo volan – deliva zadnja klop – dežno tipalo – klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom – večopravilni volan – po višini in globini nastavljiv volanski obroč – po višini nastavljiv voznikov in sovoznikov sedež – meglenki spredaj – potovalni računalnik – aktivni tempomat.

Ocena

Zunanjost (15)	13	Sicer skladen in všečen, a preveč okoren, če hoče biti klasičen GT.
Notranjost (125)	110	Odlična prostornost in ergonomija, a slabo temperaturno ugodje in dokaj skromna oprema.
Motor, pogon, podvozje (65)	62	Odlična pogonska tehnika, a manj komunikativen volan kot pri prejšnjih generacijah.
Vozne lastnosti (70)	61	Velika masa je tu hendikep, pri normalni nastavitvi podvozja je avtomobil precej nemiren.
Zmogljivosti (35)	31	Vsega je dovolj, le moči – v primerjavi z odličnim navorom – včasih malce zmanjka.
Varnost (45)	40	Glede na imidž in ceno mu manjka marsikaj iz nabora najsodobnejše aktivne varnosti.
Gospodarnost (65)	39	Prav navdušujoče varčen (v relativnem smislu) in zaradi motorja z dobro oceno za izgubo vrednosti.
Skupaj	**356**	V osnovi je tudi tale BMW odličen, a če upoštevamo nekaj malenkosti, ki so že tradicionalno manj dobre, in nekaj novih, se mu vse skupaj sešteje le v štirico.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor, menjalnik
- ▲ poraba
- ▲ žarometa
- ▲ obdelava notranjosti, materiali
- ▲ prostornost na zadnji klopi
- ▲ podvozje, blaženje
- ▲ zvočno udobje (do 200 kilometrov na uro), brez tresljajev
- ▲ stopalke
- ▲ okusna ambientalna osvetlitev
- ▲ barvno okusna notranjost
- ▲ praktičnost zadnjih vrat
- ▲ voznost

- ▼ slab paket sodobne aktivne varnosti
- ▼ za BMW-ja zelo neizrazita dinamika vožnje
- ▼ iDrive ne sledi svoji osnovni ideji
- ▼ masa vozila
- ▼ zgornje oprijemališče varnostnih pasov ni nastavljivo
- ▼ vidljivost nazaj
- ▼ hrup nad 200 kilometri na uro
- ▼ DSC ni povsem izključljiv
- ▼ nekaj opozorilnih lučk na neprimernem mestu
- ▼ zaklepanje vozila (pametni ključ!)