

# Napredek?

## Za – in proti!



**Dokler govorimo o avtomobilih v splošnem, smo absolutno in brez najmanjšega zadržka za. Če teče beseda o, na primer, Beemvejeih, pa imamo malce zadržka.**

► Huh. V (novega) Beemveja je vedno prijetno sedeti: nevsiljivo 'lepo' diši, notranjost je športno tehničnega videza in takšna večini prijetna, z nekaj nastavitvami pa ponuja verjetno najboljši (in hkrati najbolj športen) položaj za volanom. S pričujočim izdelkom južnobavarske avtomobilske znamke ni nič drugače.

Potem je tu voznja. Že približno poldrugo desetletje se Beemveji vozijo prijetno – niso težaški, a pri tem njihova športnost ne trpi. Desna noga ukazuje (spet verjetno) najboljši stopalki za plin, volan je vedno takšen, da vliva dober (povraten) občutek upravljanja vozila, in tudi preostala mehanika, ki jo voznik neposredno upravlja in nadzira, daje resničen

vtis, da je voznik šef. S pričujočo Petico ni nič drugače.

Če imate 53 tisočakov, se lahko odpravite po 530d Touringa. Touring, torej kombi, je v sedanji seriji 5 po mnenju številnih najlepši vseh časov. Ali pa vsaj najbolj skladen. Bavarci so imeli pri Petici ves čas težave (no, ali pa tudi ne, kako so oni to videli, je seveda povsem drugo vprašanje), kako nadaljevati spredaj začeto in prek sredine vzdrževano oblikovalsko filozofijo tudi na zadku. No, zdaj je bolje. Še vedno pa velja, da je Beemvejev Touring najprej 'lifestyle' (slog življenja), šele potem prostor za prevoz stvari. Govorim seveda o prostornini. Vse drugo je bolj ali manj na ravni, ki jo od Beemveja pričakujemo.



Potem je tu '30d', torej motor. Ki vedno, morda mrzel še bolj, brezhibno steče, ki je vedno, razen prvi trenutek po zagonu mrzlega, spodobno, razen morda zunaj (a nas to ne zanima toliko), tih in netipično dizelski, ki nikoli, razen morda spet ob zagonu mrzlega, potnikov ne utruja s tresljaji in ki daje z zvokom vtis, da zmogljivost pri njem niso vprašljive. Merilnik vrtljajev začne z rdečim poljem pri številki 4.250 in v nižjih prestavah se igla sunkovito premika do 4.500, če se vozniku tako zahoče. Elektronika pa malce pomaga tudi pri življenjski dobi motorja, saj (niti v ročnem načinu pretikanja) ne dovoli, da bi se zavrtel prek 4.700 vrtljajev v minuti. A verjemite, zaradi tega ne boste prav v ničemer prikrajšani.

Potem je takole: do 180 kilometrov na uro voznik sploh nima občutka, da bi obstajal kak fizikalni problem, ki se mu reče aerodinamični upor, naslednjih 20 se še hitro zgodi, da bi igla merilnika hitrosti dosegla 220 in več, pa že malce potraja.

Notranja tišina (tudi pri največji hitrosti je zvok avdiosistema še vedno brezhibno odličen) in odličen občutek stabilnosti ter nadzirljivosti vozniku uničita občutek za (pre)hitro vožnjo. Toda tisto, kar se je še pred petimi leti zdelo znanstvena fantastika, je zdaj resnično: poraba. Stalna hitrost 100 kilometrov na uro pomeni porabo (v znanih enotah) šest v peti ter pet v šesti, sedmi in osmi prestavi; 130 kilometrov na uro zahteva osem, sedem, šest in šest litrov na 100 kilometrov; 160 kilometrov na uro bo težko voziti z manj kot desetimi, osmimi, sedmimi in sedmi litri na referenčni razdalji; in pri 200 kilometrih na uro bo motor žrl 13 v šesti, 12 v sedmi in 11 v osmi prestavi. Pri vseh številkah, kot vedno, tudi tokrat opomba, da so odčitek z 'analognega' (torej ne najbolj natančno odčitljivega) merilnika trenutne porabe v resničnih razmerah na cesti. Praksa pa pravi: bodite še takšna surovina, pa boste motorno žejo težko spravili nad 13 litrov za 100 kilometrov.



In enako težko, tudi če ste še tako nežno bitje, pod 10.

Do tu – lepo kot pri Sneguljčici in sedmih palčkih. Trikrat hura za napredek, še posebej Beemvejev. Zdaj pa tisti mali zadržki. In začnimo pri malenkostih. Tristopenjsko gretje sedežev že v prvi stopnji (zelo hitro) močno pregreva tisti del človekovega telesa. Ajs. Pri samodejni klimatski napravi je treba pogosto popravljati nastavljeno temperaturo, da je občutek ves čas podobno ugoden (kar je najmanj dve desetletji Beemvejeva značilnost). V osnovi odlični iDrive je z vsako novo generacijo manj prijazen (in logičen) in z vedno več dodatnimi gumbi. Avdiosistem se, če se spomnim Sedmic izpred 15 let, po kakovosti zvoka ni bistveno spremenil (kar je lahko tudi dokaz, da je bil že takrat odličen). Enako velja za videz merilni-



kov (kar načelno sploh ni slabo). Notranji predali so številčno in prostorninsko, pod črto pa uporabniško vse slabši. Plastenke še vedno ni kam odložiti. In žepa na

naslonjalih prednjih sedežev sta še vedno trda, kar bo dolgonogim na zadnji klopi paralo živce, poleg tega gre vanje manj, kot če bi bila mehka.

**Touring, torej kombi, je v sedanji seriji 5 po mnenju številnih najboljši vseh časov. Ali pa vsaj najbolj skladen.**



In zdaj leto 2011. Za elektronski nadzor blažilnikov ter za Dynamic drive ni treba nič doplačati, vse, kar sledi, stane. Od usnjenega športnega volanskega obroča za 147 evrov do sistema Adaptive drive za 3.148 evrov. Med vso to napredno tehniko je tudi sistem podvozja in pogona, oba dodatno nadzorovana z elektronikom, ki sta tokratno Beemvejevo Petico naredila, primerjaje s Petico izpred 15 let (opazna pa je razlika tudi s prejšnjo generacijo!), povsem anemično. Ja, BMW k sreči še vedno ponuja popoln izklop stabilizacijske elektronike, a je preostali del, zadolžen za zabavo, začeni z volanom, takšen, da tudi bolj zagrižen ljubitelj zadnjega pogona z njim ne uživa. Dobra stran vsega skupaj pa je, da je vsa konkurenca še nekaj korakov 'naprej', se pravi še manj zabavna.

Za povprečnega voznika, ki vozi BMW zaradi imidža, in ne zaradi vožnje, pa je zgodba obrnjena. Zasnova mehanike je vrhunsko nadzirana z elektronikom, zato se za odnašanje zadka sploh ni treba bati; pravzaprav je skoraj nemogoče določiti, katera kolesa so gnana. In to v najmanj treh od štirih programov pogona in/ali

podvozja: udobnem, normalnem in športnem. Zadnji, Sport+, že dopušča nekaj malega zdrsa, gumb za izklop stabilizacije pa je dobro pustiti pri miru. Preklopi so hipni, brezhlebn, prav tako odličen je osemstopenjski samodejni menjalnik (s 'pravo' smerjo ročnega pretikanja, torej naprej za navzdol) in vrhunsko je podvozje – v vseh stopnjah nastavljanja bolj športno kot udobno, a udobju podvozja tudi v nobeni od stopenj ne moremo ničesar očitati.

Nečesa pa še nismo omenili. In sicer tega, da smo za vse opisano in še za nekaj neopisanega (prostorska stiska) morali k prej zapisani osnovni ceni prišteti še – dobrih 32 tisoč evrov!! Pa nismo zraven dobili ne projicirnega zaslona, ne radarskega tempomata, ne nadzora nad mrtvimi koti, ne nadzora nad nenamer-

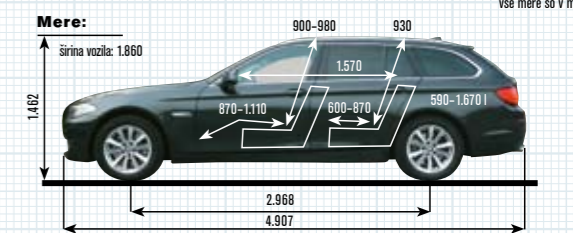
nim zaluščanjem prometnega pasu, pa smo našli le nekaj osnovnih varnostnih elementov, ki bi jih sicer v avtomobilu tega denarja po današnji logiki pričakovali.

In to je tisti zadržek. Da napredek stane, je nekako sprejemljivo, ampak zdi se vseeno predrag. BMW tu sicer ni izjema med prestižnimi znamkami, ampak hkrati je (tale) BMW tudi izgubil veliko tistega, s čimer je še prejšnja Petica znala zabavati boljše voznike. To pa Beemveju že malo teže oprostimo. <<<

**TEHNIČNI PODATKI**

**CENA:** (BMW Slovenija, d. o. o.)  
**Osnovni model:** 53.000 EUR  
**Testno vozilo:** 85.026 EUR

**Moč:** 180 kW (245 KM)  
**Pospšek:** 6,9 s  
**Največja hitrost:** 242 km/h  
**Povpr. poraba:** 11,3 l/100 km



**NAŠE MERITVE**

T = 1 °C / p = 998 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 3.567 km

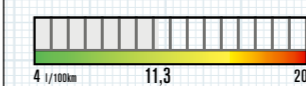
**Vozne lastnosti**

**Pospški** s  
 0-100 km/h: 6,9  
 402 m z mesta: 15,2  
 (151 km/h)

**Prožnost**  
 Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

**Največja hitrost** 242 km/h  
 (VII. in VIII. prestava)

**Poraba goriva** l/100 km  
 najmanjše povprečje 10,8  
 največje povprečje 12,5  
 skupno testno povprečje 11,3

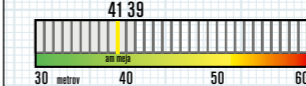


**Trušč v notranjosti** dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
50 km/h	56	55	53			
90 km/h	64	62	60	60		
130 km/h	65	64	63	60	60	
Prosti tek						38

**Zavorna pot** m

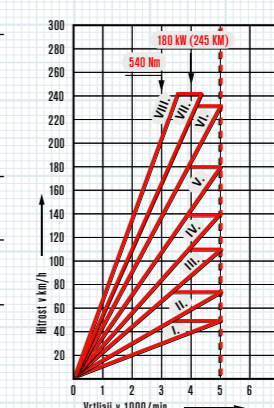
od 100 km/h: 41,0  
 (AM meja 39 m)



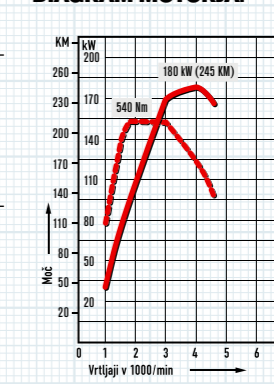
**Napake med testom**

nenadzorovano odpiranje šipe zadnjih vrat

**DIAGRAM MENJALNIKA:**



**DIAGRAM MOTORJA:**



**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:** 6-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj vzdolžno – gibna prostornina 2.993 cm<sup>3</sup> – 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 – 8-stopenjski samodejni menjalnik – gume 225/55/R17 H (Continental ContiWinterContact TS810S). **Voz in obese:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne (prisilno hlajene) – rajdni krog 11,9 m – posoda za gorivo 70 l. **Mase:** prazno vozilo 1.880 kg – dovoljena skupna masa 2.455 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 242 km/h – pospešek 0-100 km/h 6,4 – poraba goriva (ECE) 8,0/5,3/6,3 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 165 g/km.

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



**UŽITEK V VOŽNJI:**

Beemvejeve limuzine (in Touring), kot kaže, ne bodo več posegale po petih smeških. Sedite, na primer, v serijo 5 letnika 1995, pa boste vedeli, o čem govorim.

**OCENA**

<b>Zunanost (15)</b>	14	Verjetno najbolj skladen Touring serije 5 od leta 1990. Ampak lepilo za oči vseeno ni.
<b>Notranost (125)</b>	108	Neenakomerno vzdrževanje temperature klimatske naprave in izjemno malo prostora za drobnarje!
<b>Motor, pogon, podvozje (65)</b>	61	Vrhunska mehanika, ampak menjalnik je dobil že nekaj odličnih tekmecev, volan pa ne omogoča več dobrih povratnih informacij s ceste.
<b>Vozne lastnosti (70)</b>	64	Tradicionalno odlične stopalke in verjetno najboljša izbira prednosti zadnjega pogona, vključno z lego na cesti. Je pa tudi Petica vse težja in težja ...
<b>Zmogljivosti (35)</b>	33	Brez pripomb. Odlično.
<b>Varnost (45)</b>	40	Kar precej pripomočkov za aktivno varnost že poznamo tudi iz cenejših avtomobilov, ki pa jih testni ni imel. In to pri močno zasoljeni ceni.
<b>Gospodarnost (65)</b>	37	Presenetljivo zmeren tudi pri pripravljanju pa visoka cena dodatne opreme in povprečna garancija.
<b>Skupaj</b>	<b>357</b>	Vsem dodatnim modelom navkljub je Petica še vedno Beemvejevo osrčje, tako po tehniki kot po doživljanju vožnje. Sodoben čas ga potiska v bolj pasiven avtomobil, kot bi si kupci (in verjetno tudi pri Beemveju) želeli, a drugače očitno ne gre več. Je pa kombinacija karoserije in motorja izza volana odlična.

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**

- ▲ tehnika (v splošnem)
- ▲ občutek za volanom
- ▲ motor: zmogljivosti, poraba
- ▲ menjalnik, pogon
- ▲ podvozje
- ▲ volanski obroč
- ▲ slika za vzvratno vožnjo, sistem za pomoč pri vzvratni vožnji
- ▲ hitro gretje sedežev
- ▲ oprema za udobje
- ▲ požiralnost posode za gorivo
- ▲ skopa osnovna različica
- ▲ cena dodatne opreme
- ▲ opazno zmanjšan dejavnik zabavnosti (glede na prejšnjo generacijo)
- ▲ notranji predali
- ▲ infosisitem si vedno ne zapomni zadnjega položaja (po ponovnem zažganju)
- ▲ neenakomerno vzdrževanje ugodja klimatske naprave