

## Veliki test BMW 530dA

Čisto vseeno je, kaj ljudje govorijo. Vseeno je tudi, v kaj se sami prepričujete. Ključ tega Beemveja je prijetno imeti v rokah, se mu približevati in ga odklepati z zavestjo, da mu boste naslednje minute držali vajeti.

Besedilo Vinko Kernc Foto Saša Kapetanović

Chris Bangle je človek, ki bi ga verjetno moralo že pobrati od kolcanja. Je namreč avtomobilski oblikovalec, v tem trenutku šef oblikovalskega oddelka pri Beemveju in človek, ki ga večina ljubiteljev avtomobilizma graja. Tudi če ga ne poznajo.

Najprej je razburkal s Sedmico, zdaj pa še s Petico. Enim je Sedmica manj grda od Petice, drugim bolj, verjetno pa je od vsega najbolj pomembno to, da se o Beemvejih v zadnjem času zelo veliko govori. Že neki ne ravno priljubljen tržnik s srede prejšnjega stoletja je dejal: »Čim govorite o meni, je to reklama, pa tudi če me grajate.«

Zato je morda vseeno, kaj ljudje govorijo o obliki novih Beemvejev, ali pa gre za kak dolgoročni plan, torej v Münchnu računajo z rezultati, ki jih mi, ubogi uporabniki izdelkov avtomobilске industrije, sploh ne vidimo, ker ne vidimo tako daleč. Kdo ve; spet bomo ponižno čakali, da nam bo zgodovina povedala, kaj je bilo kdaj prav in kaj ne. Do takrat pa lahko le opazujemo, ugibamo in imamo svoje mnenje.

Če pa trenutek, v katerem se nahajamo, zamrznemo, smemo biti kritični; novi BMW serije 5 je skladen avtomobil športnih potez, z

**Z Beemvejem se že nekaj časa z veseljem peljete. Ga z veseljem vozite?**

rahlo agresivnim in rahlo kupejevskim prizvokom. Na nosu sta še vedno ledvički, čeprav morda ne več tako markantni, kot smo bili še nedavno vajeni, še vedno sta spredaj dva para okroglih žarometov, oblika in videz zadnjih luči pa ne dajeta več jasne pripadnosti znamki; lahko bi bila tudi z Daewoojeve Nexie. Pa brez zamere.

Toda o obliki je nesmiselno razpravljati, saj je ta navsezadnje lahko tudi korak pred nami; lahko nam bo jutri ali pojutrišnjem že všeč. Poleg tega o obliki razpravljamo pretežno pri drugih segmentih avtomobilov: pri cenejših, pri športnih, pri kabrioletih, pri ženskam namenjenih. V razredu prestižnih poslovnih limuzin višjega cenovnega in višjega velikostnega

# Za dobrim konjem se praši



razreda oblika še zdaleč ni na prvih mestih pri odločanju o nakupu. V večini zadev, ki so na vrhu lestvice, pa Beemveji suvereno - hočeš, nočeš - vladajo. Začeni s počutjem v kokpitu, kjer je tudi oblika dokaj pomembna.

Nova Petica je znotraj v primerjavi s staro po občutku prostornejša, po videzu pa živahnejša in bolj mladostna. Predvsem pa - skladna od poteze do poteze. Tudi pri izbiri materialov so v Münchnu ostali zvesti tradiciji; le kak manjši sestavni kos kokpita, ki ne igra pomembne vloge niti ni posebej na očeh, je iz trše, manj prijetne plastike. Materialom in linijam se po kakovosti in prijetnosti pridruži tudi barvna usklajenost, ergonomija in upravljanje pa sta že poglavji, ki segata zunaj samega kokpita.

BMW je ena tistih (redkih) znamk, pri kateri je vseeno, v kateri regiji od njihovih avtomobilov sedite, vedno se boste z veseljem peljali. Ali natančneje: z veseljem vozili. Razen seveda, če vam je vožnja že v štartu muka. K sreči se tu Bavarci niso »odklonili« od prej začrtane smeri: da bi se v tem avtomobilu počutil slabo, je lahko vzrok izključno lastna kaprica.

Kdor ni vozil Sedmice in Petice (še najraje aktualnih generacij), si ne more predstavljati, kakšna razlika je med njima. Pa ne

koj po zagonu motorja izklopim stabilizacijsko elektroniko (DSC) in imam ves čas vožnje, tudi v mokrem in spolzkem, občutek, da imam nad vozilom oblast. Da ga vozim jaz. In tale Petica ni nič drugačnejša; vodenje vozila z volanom in povratni občutek s ceste sta vrhunjska. Če bi rekel najboljše, bi morda storil kakemu Ferrariju krivico. Smo pa zelo blizu.

### Vrhunska ergonomija

Vse, kar je namenjeno upravljanju, je tudi v tem Beemveju torej vrhunsko: položaj za volanskim obročem si lahko do milimetra natančno nastavite, sam obroč je odlično oprijemljiv, mehanizem natančen in neposreden, ročica menjalnika je pri roki in s takšno mehaniko, da jo brez najmanjše težave upravljate, ne da bi pogledali nanjo, stopalke pa so tako verjetno res najboljše na svetu, vključno z oporo za počivajočo levo nogo.

Pomiku sedežev in volanskega obroča je v tem avtomobilu stregla elektrika, s tem da so bili »komfortni« sedeži nastavljeni tudi v preglbu naslonjala, v širini (oziroma oprijemljivosti) naslonjala, v dolžini sedala in seveda še v vsem drugem, kar v tem razredu pričakujemo. Tudi sicer je bila tale Petica opremljena bogato, vključno s prav neprijetno dragim gretjem sedežev

**Beemveji so še vedno edini avtomobili z zadnjim pogonom, kjer mirne vesti takoj po zagonu motorja izklopim stabilizacijsko elektroniko in imam ves čas vožnje, tudi v mokrem in spolzkem, občutek, da imam nad vozilom oblast. Da ga vozim jaz.**

le v merah, se pravi, Petica ni preprosto pomanjšana Sedmica; Petica je namenjena povsem drugačnemu človeku, čeprav lahko razliko postavimo na isti imenovalec - da je voznik manjše Petice pri vožnji bolj, pri udobju (v širšem pomenu besede) pa manj zahteven. Povedano drugače: Petica je v vsakem detajlu zasnovana tako, da bolj prispeva k užitku krmiljenja tega avtomobila.

V istem kontekstu: Beemveji so še vedno edini avtomobili z zadnjim pogonom (no, res jih ni veliko, pa vseeno), kjer mirne vesti ta-

pa z enako dragima, a v teh dneh pregrešno poželjivima zračenjem sedežev in masažo ritničnega dela. Žal smo pogrešali tri tehnične novotarije, ki bi jih zares želeli prekusiti: »head-up display«, aktiven volan in aktivne žaromete, k sreči pa nam ni bilo treba preskusiti posebnih gum, ki so sposobne peljati tudi izpraznjene. Statistika pravi, da je tovrstnih težav zanemarljivo malo, ta Petica pa je zato nekaj pridobila v prtljajniku.

Ostanimo še malce pri volanskem sedežu. Ergonomija upravljanja je torej vrhunska, zelo



podobno je tudi z drugimi, »manj pomembnimi« zadevami. Obvolanske ročice, denimo, imajo vrhunsko mehaniko, res pa terjajo nekaj privajanja. Spet pa dviguje prah iDrive: z navodili za uporabo iz Sedmice si tu nimate kaj pomagati. Je pa res, da je logika podobna. No, »novi« iDrive se od prejšnjega razlikuje predvsem v treh elementih: namesto osmih so smeri le štiri, vrtljivi gumb ne daje več (mehanske) povratne informacije in sistem je dobil dodatno tipko »Menu«. Vse skupaj je malce prijaznejše, precej drugačno torej kot v

Sedmici, a s tem še ni rečeno, da je boljše. Spet gre za osebni okus.

Nekaj funkcij se je iz iDrive preselilo nazaj na armaturno ploščo v staro obliko klasičnega gumba, med drugim tudi stabilizacijski DSC. Na koncu, ob opremi, ki jo je imela testna Petica, to pomeni (po leg obvolanskih ročic in iDrive) še 45 gumbov in GSM-telefon. Knjižice z navodili pa nikjer, zato ni čudno, če za en gumb nismo našli funkcije. A nič za to. Vse drugo deluje brezhibno, večino informacij pa lahko razberete s treh (tudi v soncu dobro berljivih) zaslonov;



Notranjost: prostor, udobje in prestiž. Armaturna plošča: ergonomija, dobri materiali. Merilniki: popolnost informacije. iDrive: bolj preprost, manj osnovnih smeri, nekaj gumbov več. Lega: izklopljen DSC in igra z navorom ter z volanom povzroči oddravanje zadka; sicer je lega odlična.



velik je sredi armaturne plošče, manjša dva pa med merilnikoma. Kljub majhnosti pa ponujata veliko informacij in le nekaj časa (navadaj!) je treba, da lahko z njiju razberete, kar vas zanima. Dokler hitrosti niso velike, še posebej razveseljuje zvočno-slikovni parkirni pripomoček, ki olajša manevriranja, malce večjo zamero pa zasluži tempomat, ki ne omogoča dovolj dobre vidljivosti nastavljene vrednosti pa še hitrost preveč niha okrog tiste, ki smo jo nastavili. Še dve zameri, ki morda to nista: v merilnikih boste zaman iskali temperaturo hladilne tekočine in prostora za drobnarije je malo. Še med sedežema, kjer je hlajen predal, je bil v testnem vozilu GSM-telefon, ki je vzel kar nekaj prostora že tako neprav velikega predala.

### Mehanika za užitek

Ko boste ugotovili, da so milimetri ali centimetri v notranjosti dovolj, da se štirje peljejo udobno, vas utegne končno zanimati mehanika. Res je sicer, da BMW redko razočara, pa vseeno. Za zdaj je to po navoru najmočnejša Petica, vzrok pa je res (v začetku) bolj majhna ponudba motorjev, ampak tudi kasneje bo njutonmetre težko preseči, saj v tej Petici brni turbodizel s tremi litri prostornine iz šestih valjev z rahlo dolgohodnimi bati. Vožnja pokaže, da je stroj po značaju tipičen, se pravi, da je najbolj živahen od 2500 do 3500 vrtljajev v minuti, nad 4000 z zvokom opozori, da je nadaljnje vrtenje nesmiselno, pod 1500 pa ga avtomatika menjalnika tako ali tako ne spusti. V tistem »njegovem« delovnem področju je skoraj surov, saj - uh - hudo vleče, ne glede na prestavo, torej ne glede na hitrost. Z menjalnikom sta zato dober par: ne glede na način vožnje se bosta odzvala tako, kot si bo voznik želel. Osnovni program pretikanja namreč dolgo zadovolji, športen program se izkaže pri bolj dinamični vožnji, ročno pretikanje sekvenčnega tipa (po novem je smer obrnjena: naprej za pretikanje navzdol, nazaj za navzgor) pa bolj zadovolji željo po ročnem delu, kot pa še kaj v praksi prinese. Voznik namreč nima popolne oblasti, saj pri pohojenem plinu menjalnik



## Drugo mnenje

**Matevž Korošec** Nekaj je gotovo - serija 5 je resnično povsem nov avto! Tudi oblikovno, kar morda nekaterim ni najbolj všeč. Toda dejstvo je, da odličnih genov ni mogoče spregledati. Pa četudi je v kombinaciji s 3,0-litrskim dizelskim motorjem in šeststopenjskim samodejnim menjalnikom izza volanskega obroča začititi mnogo več limuzinskega udobja kot športnega karakterja.

**Dušan Lukič** Ko sem se ustavil na parkirišču ob avtocesti, se je iz množice turistov izvil model, ki ga je (v nemščini, seveda) zelo zanimalo, kakšna se mi zdi nova Petica. In ko sem mu pojasnil, da se mi je prejšnja zdela boljša, ni bil začuden. Da je to že dostikrat slišal, je povedal. Kdo je bil? Imena ne vem, povedal pa mi je, da v BMW-jevi tovarni dela v proizvodnji nove serije 5. In kaj me moti? Previsoko sedenje, pomanjkanje odlagalnih površin, »zmeden« menjalnik, nepričljivo zaviranje ...

**Peter Humar** Nič na svetu ni popolno, so le dobri približki tega. Novi BMW serije 5 je točno to, zelo dober približek popolnega avtomobila. Tako bi, če bi pisal o vsem, kar v Beemveju 530dA zasluži pohvalo, lahko napisal besedila še za cel test, zato le kratko in jedrnatno zapišem: BMW-ju 5 ocena odlično 5!

vseeno pretakne navzdol, pri vrtljajih nad 4600 pa navzgor.

Menjalniku bi morda očital prehitro pretikanje navzgor pri odvzetem plinu v športnem programu, sicer pa je najšibkejši člen (po svoji športnosti) pogonske mehanike hidravlična sklopka, saj se njena počasnost pozna pri speljevanju. Res je sicer, da takšna Petica ni ravno namenjena divjanju, ampak ob obljubljenem sme voznika vseeno malce zasrbeti. Izklopljen DSC potem precej pomaga v dvigovanju adrenalina, ampak vedite, da je odnašanje zadka ... Je sicer lahko nadzirljivo, ni pa, da bi to počel prav pogosto zaradi veselja. Treba je namreč »iskati« motorni navor in biti z volanom malce surov. Vzrokov je

več: že omenjena počasnost sklopke pa podvozje, ki vrhunsko drži zastavljeno smer (torej je oddrsavanje zadka težko), in motorna turbina, ki je očitno velika, saj je njena (in s tem motorna) odzivnost dokaj slaba. Potem lahko Petica v ovinku malce privzdigne notranjo tačko, zato se kolo zavrti v prazno, motorni vrtljaji hitro narastejo na 4600, menjalnik prestavi navzgor in - adijo oddrsavanje zadka.

Ampak bodimo na tleh; takim početjem bo namenjen M5 (če kdaj bo), 530d pa je kljub športnosti še vedno predvsem limuzina. Pomeni, da mora biti tudi udobna, in celotno podvozje je dober kompromis, da je lega na cesti vrhunska in da je blaženje vseeno



V tistem »njegovem« delovnem področju je motor skoraj surov, saj - uh - hudo vleče, ne glede na prestavo, torej ne glede na hitrost.

dovolj intenzivno, da med vožnjo lahko upravičeno govorimo o udobju. Čeprav na neki svoj, v primerjavi s konkurenco vsekakor bolj športen način.

Seveda pa so pri Beemvejih največkrat na prvem mestu zmogljivosti. Kljub dizelskemu pogonu gre taka Petica po merilniku hitrosti do 230 - in potem menjalnik prestavi v šesto prestavo. Krasna potovalna kočija in če jo ženete konstantnih 200, bo poraba plinskega olja le dobrih 11 litrov na 100 kilometrov. Pri zmernih 160 porabi 8, pri 90 pa le še 4 litre goriva. Ampak pozor: velja za konstantno hitrost. Praksa pokaže, da bo, kdor se bo vozil zunaj mesta s povprečno porabo približno 13 li-

trov na 100 kilometrov, hitro za lep čas brez voznškega dovoljenja. Po drugi strani ga bistveno pod 10 ne bo prav lahko spraviti, saj pospeševanje tolikšne mase vseeno jemlje svoj davek.

Na koncu sploh ni pomembno, kolikšna je največja hitrost; razveseljuje povprečna hitrost vožnje, predvsem pa užitek v upravljanju. Ne glede na to, ali je treba pospeševati ali zavirati, voziti naravnost ali zavijati, tudi tokrat je BMW sestavil dober paket mehanike. Zato mirno lahko rečem, da se tudi tokrat za dobrim konjem dviguje prah. Povsem upravičeno; sicer je zavrt v ogrinjalo zavisti, ampak - grd ali lep - BMW 5 je odličen avtomobil! ■



### Tabela konkurence

| Model                                  | BMW 530dA          | Audi A6 2.5 TDI Tiptronic | BMW 530iA          | Mercedes-Benz E 320 CDI Classic |
|----------------------------------------|--------------------|---------------------------|--------------------|---------------------------------|
| <b>motor (zasnova)</b>                 | 6-valjni - vrstni  | 6-valjni - V-90°          | 6-valjni - vrstni  | 6-valjni - vrstni               |
| <b>gibna prostornina (cm³)</b>         | 2993               | 2496                      | 2979               | 3222                            |
| <b>največja moč (kW/KM pri 1/min)</b>  | 160/218 pri 4000   | 132/180 pri 4000          | 170/231 pri 5900   | 150/204 pri 4200                |
| <b>največji navor (Nm pri 1/min)</b>   | 500 pri 2000-2750  | 370 pri 1500              | 300 pri 3500       | 500 pri 1800-2600               |
| <b>dolžina × širina × višina (mm)</b>  | 4841 × 1846 × 1468 | 4796 × 1810 × 1452        | 4841 × 1846 × 1468 | 4818 × 1822 × 1449              |
| <b>največja hitrost (km/h)</b>         | 243                | 223                       | 245                | 243                             |
| <b>pospešek 0-100 km/h (s)</b>         | 7,3                | 8,9                       | 7,1                | 7,7                             |
| <b>poraba goriva po ECE (l/100 km)</b> | 10,6/6,3/7,8       | 11,3/6,2/8,1              | 14,2/7,5/9,9       | 9,4/5,4/6,9                     |
| <b>cena osnovnega modela (SIT)</b>     | 11.221.250         | 9.174.982                 | 11.221.250         | 12.198.443                      |

### BMW 530dA

**CENA:** [Avto Aktiv]  
**OSNOVNI MODEL:** 11.221.250 SIT  
**TESTNO VOZILO:** 19.093.102 SIT  
**Moč:** 160 kW (218 KM)  
**Pospešek:** 8,9 s  
**Največja hitrost:** 240 km/h  
**Povpr. poraba:** 10,3 l/100 km

#### Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje  
**Predvideni redni servisi:**  
menjava olja na 25.000 km  
sistematični pregled na 60.000 km  
Ali individualno glede na servisni računalnik

#### Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

|                              |           |                                 |              |
|------------------------------|-----------|---------------------------------|--------------|
| redni servisi, delo:         | 38.430    | obvezno zavarovanje (2):        | 636.000      |
| material:                    | 337.110   | kasko zavarovanje (2):          | 2.363.400    |
| gorivo                       | 1.697.440 |                                 |              |
| gume (1):                    | 703.880   | <b>Skupaj:</b>                  | 15.276.260   |
| izguba vrednosti po 3 letih: | 9.500.000 | <b>Strošek za prevoženi km:</b> | 152,8 SIT/km |

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 3 letih

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| Pospeški        | s               |
| 0-80 km/h:      | 6,3             |
| 0-100 km/h:     | 8,9             |
| 0-120 km/h:     | 12,0            |
| 0-140 km/h:     | 15,9            |
| 1000 m z mesta: | 29,6 (184 km/h) |

#### Prožnost

Meritve s samodejnim menjalnikom Steptronic ni možna

**Največja hitrost** 240 km/h  
(V. in VI. prestava)

#### Poraba goriva

|                         |      |
|-------------------------|------|
| najmanjše povprečje     | 9,7  |
| največje povprečje      | 13,3 |
| skupno testno povprečje | 10,3 |

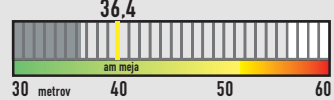


#### Trušč v notranjosti

|            |      |     |    |    |
|------------|------|-----|----|----|
| Prestava   | III. | IV. | V. | D  |
| 50 km/h    | 54   | /   | /  | /  |
| 90 km/h    | 59   | 58  | 57 | 56 |
| 130 km/h   | 64   | 63  | 62 | 62 |
| Prosti tek |      |     |    | 38 |

#### Zavorna pot

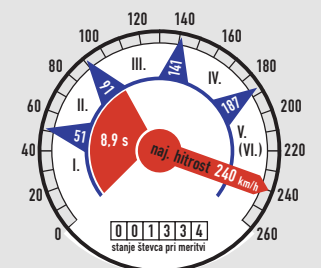
od 100 km/h: 36,4 m  
(AM meja 40 m)



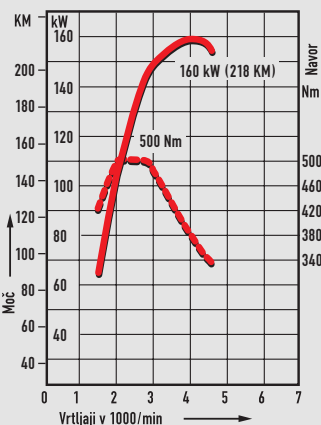
#### Napake med testom

brez napak

#### Zmogljivosti:



#### Diagram motorja:



#### Užitek v vožnji:

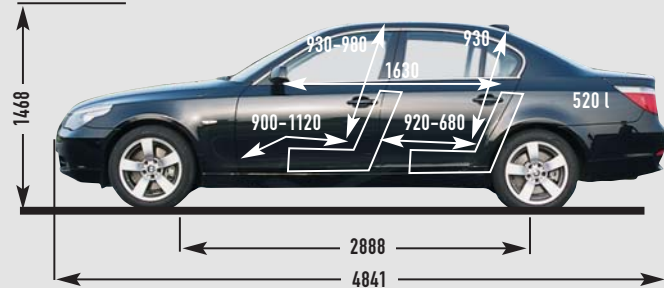
Sodelovanje človeka in stroja je vrhunsko, zato pridevnik »športen« tu ne stoji zaman. Veliko dobre opreme poveča užitek pri lagodni vožnji. Ni pa igračk(k)a.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 84,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 2993 cm³ - kompresija 17,0 : 1 - največja moč 10 kW (218 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,0 m/s - specifična moč 53,5 kW/l (72,7 KM/l) - največji navor 500 Nm pri 2000-2750/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 - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,170; II. 2,340; III. 1,520; IV. 1,140; V. 0,870; VI. 0,690; vzvratna 3,400 - diferencial 2,470 - platišča 8J × 17 - gume 245/45 R 17 W, kotalni obseg 1,97 hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 69,3 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvoja prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvoja prečna vodila, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama.

**Mase:** prazno vozilo 1685 kg - dovoljena skupna masa 2170 kg - dovoljena masa priklole z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 243 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 10,6/6,3/7,8 l/100 km

#### Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1846 mm - kolotek spredaj 1558 mm - zadaj 1582 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1500 mm, zadaj 1510 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 460-520 mm, zadnja klopi 520 mm - premer volanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 70 l.



**Prostornina prtljavnika** izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsontite (skupno 278,5 L): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (60,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

**Pomembnejša serijska oprema:** prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - CBG - ASC - DSC - DTC - DBC - servo volan - samodejna klimatska naprava - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - električni pomik vseh stekel - radijski sprejemnik s CD-jem

### ocena

|                       |     |                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zunanost [15]         | 14  | Le z »nebeemvejskim« videzom se ne moremo povsem sprizniti. Izdelava in spoji so brezhibni.                                                                                                                                            |
| Notranost [140]       | 124 | Opazno boljši občutek bivanja kot pri stari Petici. Nekaj manjših sestavnih delov je iz manj kakovostne plastike, predalov in odlagalnih mest je premalo! Ergonomija je odlična, udobje malenkostno trpi na račun športnosti podvozja. |
| Motor, menjalnik [40] | 39  | Motor je zasnovan po zadnjih tehničnih zapovedih. Turbina ima veliko vztrajnost, zato rahlo zaostaja, tudi sklopka je malce počasna, zato je odzivnost pogona nekoliko predolga.                                                       |
| Vozne lastnosti [95]  | 91  | Voznost, povratna informacija s ceste in vodljivost so lastnosti, s katerimi nova Petica prednjači pred konkurenco. Le najboljši, izrazito športni avtomobili so pri tem boljši. Rahlo občutljiv na vzdolžne kolesnice.                |
| Zmogljivosti [35]     | 32  | Velik navor pomeni dobro prožnost, a le nad dobrimi 2000 vrtljaji v minuti. Pospešuje slabše od obljubljenega.                                                                                                                         |
| Varnost [45]          | 44  | Ima vsa potrebno varnostno opremo, zavorna pot je športno kratka. Zelo dobri so brisalniki, zunanji ogledali se za temnita samodejno.                                                                                                  |
| Gospodarnost [50]     | 27  | Dokaj majhna poraba goriva, a visoka cena (avtomobila in še posebej dodatne opreme) in le povprečna garancija.                                                                                                                         |

**Skupaj** 371

**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

- ▲ mehanika, motor
- ▲ lega na cesti, vodljivost
- ▲ užitek v vožnji, povratna informacija s ceste
- ▲ oprema
- ▲ nastavljenost sedežev
- ▲ notranost, ergonomija
- ▲ počutje
- ▲ imidž znamke
- ▲ dodelanost v detajlih
- ▼ premalo beemvejski zunanji videz
- ▼ cena (predvsem dodatne opreme)
- ▼ premalo prostora za drobnarije
- ▼ počasnost sklopke ter turbine
- ▼ pretikanje v športnem programu