

# 5 za pet s pet



besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Kateri je tisti avtomobil, ki je oblikovno podoben seriji 7, vendar se pelje skoraj tako lahkotno kot serija 3? Seveda, nova Petica, ki s petico razvaja pet potnikov!

► Šesta generacija BMW-ja serije 5 je dobila nekaj sodobnih družinskih potez, saj ga je na cesti marsikdo zamenjal za Sedmico, vendar tudi dinamičnih. Poglejte na motorni pokrov, ki se kar štirikrat zalomi in se na koncu združi s tradicionalno masko z dvema ledvičkama, ki silita v ospredje. Zelo všečne svetlobne obrobe za dnevne luči seveda ostajajo, saj so prepoznavne povsod po svetu, prav tako boste opazili konec morske plavuti na strehi in dva zaključna izpušnega sistema, zanimivo pa se zdi, da bočni smerniki niso romali na zunanji vzvratni ogledali, ampak so ostali na tradicionalnem mestu na zadnjem delu

sprednjih blatnikov. Vrata, motorni pokrov in deli sprednjega dela karoserije so manjši masi v prid aluminijasti, LED-diode spredaj in zadaj pa zagotavljajo vrhunsko osvetljenost ob majhni porabi energije. Ob grobem zaviranju zavorne luči začnejo utripati, v skrajnem primeru pa se samodejno prižgejo še vsi štirje smerniki. Nevarne zastoje na avtocesti poznamo vsi, predvsem pa Nemci, ki so med rekorderji po številu avtocest.

Med druženjem z novim BMW-jem sem spoznal vsaj ducat ljudi, ki jih je zanimal novi Münchenski predstavnik. In vsi, brez izjem, so mi odkrito priznali, da mi zavidajo

moj posel. Ob prijaznem pritrdjevanju in smehljanju pa sem vedno znova pomislil, da bom moral avtomobil čez nekaj dni vrniti, da bi raje imel svojega in predvsem da nimam pojma, kaj bi napisal v testu. Rubriko hvalimo in grajamo sem pisal 15 minut. Dvajset sekund za hvalimo in dobrih 14 minut za grajamo. BMW 535i je že tako popoln primerek sodobnega prevoznega sredstva, da je že kar grozljivo. Pričakovano je dobil petico, a iz izkušenj vemo, da bodo avtomobili v prihodnosti še boljši. Vendar je zdaj, v tem trenutku, to tako odličen avtomobil, da že skoraj meji na popolnost. Dolgočasno

popolnost. Zato so minusi kar malce na silo vzeti iz rokava. Cena (predvsem dodatne opreme) in poraba goriva najbolj motita, vse drugo mu čisto po tiho oprostimo oziroma vzamemo kot prijetno pomanjkljivost. Saj se razumemo, tudi Cindy Crawford ima lepoto pikico nad ustnico in Avril Lavigne je precej majhna, pa se ju ne bi branili, kajne?

In kaj prispeva k takem navdušenju? Oblika, mehanika, elektronika? Vse naštet. O obliki ne bomo razpravljali, to so bolj gostilniške debate kot resno razglabljanje o viziji in sporočilnosti oblikovalskega oddelka pri BMW AG. Pravi tehnološki

poslastici sta trilitrski bencinski motor in novi samodejni osemstopenjski menjalnik. Motor bi zlahka (znova) razglasili za motor leta. Vrstni šestvaljnik ima turbopuhalo (tehnologija twin-scroll oziroma dva vhoda za izpušne pline, ki poskrbita za učinkovit prehod), neposreden vbrizg goriva in spremljivo krmiljenje ventilov (Valvetronic). Turbopuhalo je skromni masi v prid majhno, zato začne hitro delovati in ne omagata niti pri visokih vrtljajih. Do štiri tisoč vrtljajev je motor povsem tih, uglasen in krotek, nad sredino v merilniku vrtljajev pa postane prijetno rohneč, da, lahko bi mirne duše

rekli športen. Merilnik motornih vrtljajev pri polnem plinu hipoma poskoči do rdečega polja in osemkrat po sedem tisoč vrtljajev pomeni ... hmm ... zapor pri nas in enega hitrejših avtomobilov po nemških avtocestah. Motor je celo tako poskočen, da morate biti pri speljevanju zelo nežni s stopalko za plin, saj že majhna nepozornost desne noge povzroči telovadbo vratov vseh potnikov. Drugače pa, lepo prosim, nikar ne kupujte Petice z ročnim menjalnikom. Če imate več kot 50 tisočakov za avtomobil, spraskajte še tistih 2.400 evrov za omenjeni samodejni menjalnik, saj je pravi biser tehnike. Pri zelo



nežnem pospeševanju motorja ne boste slišali, kaj šele čutili delovanja menjalnika; pri zmernem pospeševanju boste motor slišali le za trenutek, saj se samodejnej hitro sprehodi skozi številne zobnike, a ga ne boste čutili; prav tako ga ne boste čutili pri polnem plinu – slišali boste samo zelo kratek predah rohnečega motorja. Prestavljanje je tako gladko in nežno, da bi bil nakup ročnega menjalnika (ki, roko na srce, pri BMW-ju ni nikakršen biser) greh. In da ne bi hodili k spovedi, vam v enem stavku nalijem čistega vina: s kombinacijo 300-konjskega motorja (ne bodimo malenkostni, šest gor ali dol) in omenjenega menjalnika ne morete zgrešiti.



“Nekateri smo pogrešali malce več prostora za noge na zadnji klopi – čeprav na račun manjšega prtljaznika!”

## Iz oči v oči

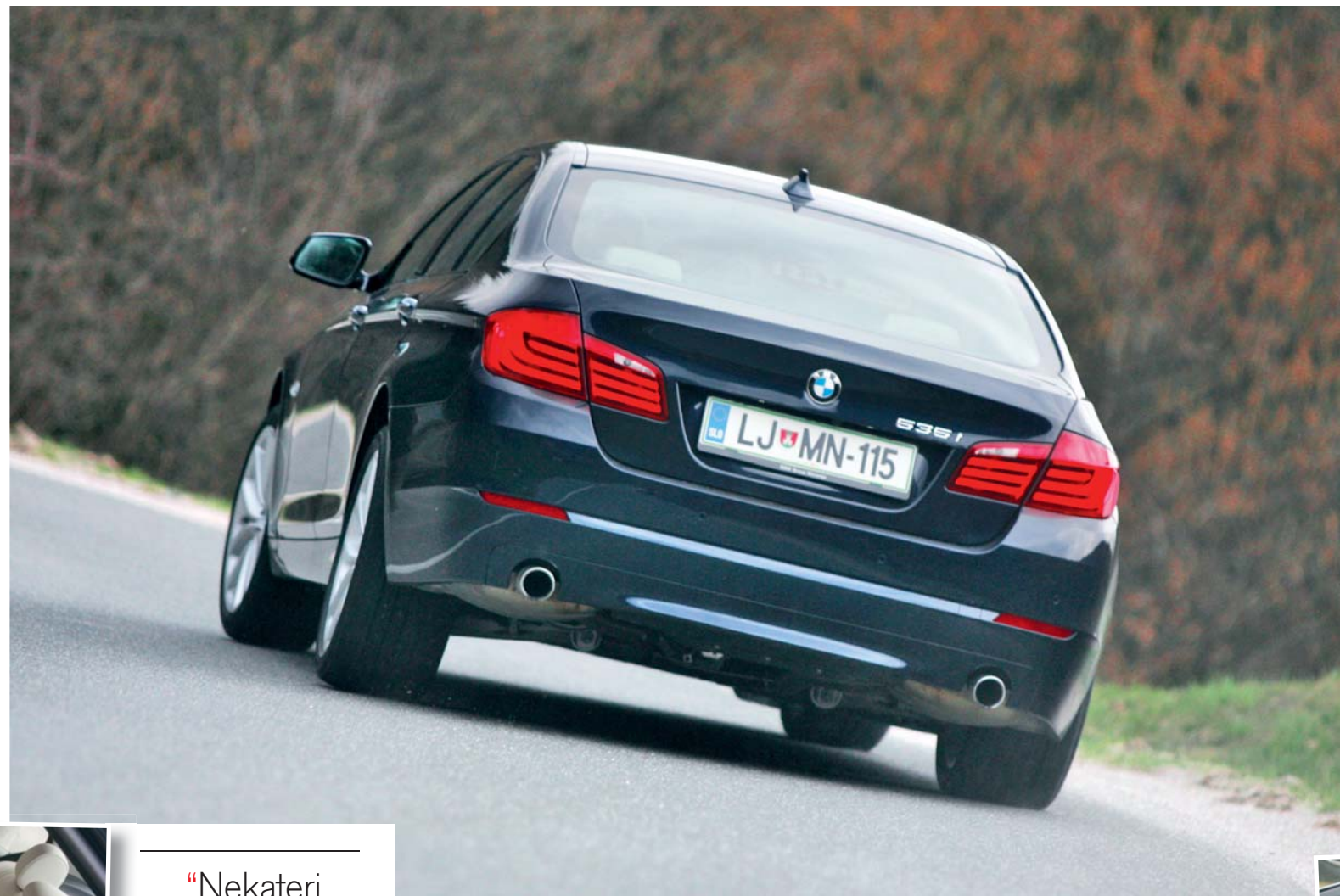


Dušan Lukič

► Tile beamvejevci so v bistvu prav nadležni. Za konkurenco, seveda. Spet jim je uspelo ustvariti avto, ki je oblikovno zanimiv (če nič drugega, se okoli njegove oblike krešejo mnenja), mehansko oziroma tehnično pa mej na popolnost. Bencinski turbo pooseblja vrlino, ki bi jih moral imeti motor športne limuzine, menjalnik je odličen, krmljenje meji na telepatijo, podvozje je odlična kombinacija športnosti in udobja. Pa še za volanom sedim mnogo udobneje kot pri prejšnji generaciji.

Najboljši v razredu ta hip? Po mojem mnenju brez dvoma. ◀

Pravzaprav še več: ne da ne morete zgrešiti, temveč se zavijete prav v 'špico' trenutnega tehnološkega čudeža, imenovanega sodobni avtomobil. Potem dodamo še 19-palčna kolesa z vrhunskimi Goodyearovimi gumami (s tehnologijo Run on Flat ali RSC, kar bi po naše napisali kot praznovozeče), za poslovno limuzino vrhunski (električno krmljen!) servovolani in podvozje, ki navdušuje tako z udobno lego na avtocesti kot s predvidljivim obnašanjem na zaviranih gorskih cestih. Seveda je podvozje (spredaj dvojna prečna vodila in zadaj večvodilna prema iz aluminijeve zlitine) kompromis, in kot tak ni najboljša rešitev na nobeni cesti, da o različnih načinih vožnje niti ne govorimo. A pri BMW-ju imajo rešitev, imenovano dinamični nadzor blažilnikov, ki pa ga testni avtomobil ni imel. Zato se ne čudite, da se je med fotografiranjem 'naš' 535i nagibal, ko smo ga 'tiščali' skozi ovinke (hja, spet smo se žrtvovali za dobro fotografijo), in redko, ampak res redko



malce pretresel živo vsebino na luknjasti cesti. Zvočna izolacija je vrhunska, prav tako radio s šestimi zvočniki. Položaj za volanom je po zaslugi v vse smeri nastavljivega sedea, prilagodljivega volanskega obroča in pri peti pritrjene stopalke za plin ... hmmm, če rečemo fantastičen, ne bomo zgrešili. Manjkala sta le hlajenje in masaža, vse drugo (prilagodljiv sedalni del, izdatna nastavitve naslona, bočne opore, aktivni zglavniki) pa mora postati nočna mora tekmecev. Belo usnje je sicer zelo občutljivo za umazanijo, prav tako se takoj pozna vsaka stopinja na temnih tepi-

hih. Seveda pri BMW-ju ne moremo mimo glavnega vmesnika, poimenovanega iDrive. Pred leti smo kritizirali, da moraš biti vsaj računalniški guru, da se spopadeš z zapletenimi izbirniki v sodobnih avtomobilih, pri novih teh težav ni več. Načrtovalci so jeznim kupcem (sploh starejšim, ki so običajno glavni kupci teh poslovnih limuzin) in vmesnik naredili preprost, pregleden in ... da, tudi prijeten. Zaradi lažjega upravljanja so mu sicer pritaknili sedem dodatnih gumbov (bližnjic), vendar pa zaradi enega, v vse smeri pomičnega vzvoda sredinsko konzolo osvobodili številnih gumbov. In da bo bera prestiža polna, naj vas opozorim na velik in kakovosten 10,2-palčni zaslon (26 cm diagonale!!), ki je skoraj večji kot zaslon v moji domači delovni sobi. Ni sicer občutljiv za dotik, a zaradi priročnega vzvoda sistema iDrive tega niti ne pogrešamo. Seveda je gumbov pri dobro založenih avtomobilih po navadi veliko in testni BMW 535i ni nobena izjema. Na usnjenem športnem volanu najdemo nekaj gumbov za nadzor radia, telefona in tempomata, levo pod volanom pa so namestili vklop pripomočkov, ki dodatno olajšujejo življenje vozniku. Testni BMW



je imel aktivni tempomat, ki sam uravnava prednastavljeno razdaljo do spredaj vozečega avtomobila, torej sam pospešuje do nastavljene hitrosti in tudi sam zavira v gneči, prilagodljive žaromete, opozarjanje na avtomobile v mrtvem kotu pa tudi opozarjanje na nepričakovano zamenjavo voznega pasu. Če voznik brez opozorila zamenja vozni pas, sistem zazna oznake na cestišču in voznika na manever opozori z diskretnim tresenjem volanskega obroča. Medtem ko so aktivni tempomat, prilagodljivi žarometi in opozarjanje na avtomobile v mrtvem kotu več kot

priporočljivi pripomočki, smo glede opozarjanja na nenadno menjavo pasu malce skeptični. Mogoče je to dobrodošlo predvsem za tiste poslovneže, ki se res veliko vozijo, sicer je Slovenija za to premajhna. Sta pa aktivni tempomat in opozarjanje na nenadno menjavo pasu prava pedagoška pripomočka, saj večino slovenskih voznikov opozorita na napačno vožnjo. Aktivni tempomat zahteva določeno razdaljo do spredaj vozečega avtomobila, da lahko v primeru zmanjšanja hitrosti avtomobil dejansko upočasni. Čeprav je sistemu mogoče določiti varnostno razdaljo, je še vedno (primerno!) velika, kar pa drugi vozniki izkoriščajo in 'skačejo' v luknjo pred vami. In tempomat upočasni avto, vsakič ko vskoči naslednji. Zato se večkrat zgodi, da ste



na naših cestah vedno zadnji v koloni, saj o varnostni razdalji vsi omenjeni vozniki nimajo pojma, zato tudi sistem ne more primerno delovati. Podobno je z nenačrtno menjavo pasu: pri nas so smerniki bolj za okras, zato vas bo tak sistem vedno opozarjal na nevarnost, saj mu ni 'jasno', da se pri nas pač ne uporablja smernikov pri menjavi voznih pasov. Na žalost, pravimo mi. A da ne boste mislili, da se pri Petici ne da doplačati za še več opreme. Testni, recimo, ni imel projekcije na vetrobransko steklo (Head-Up Display), pomoči pri nočni vožnji (Night Vision),





## Test

### Koliko stane v EUR

| DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:                  |       |
|--------------------------------------------------|-------|
| Kovinska barva                                   | 1.028 |
| Usnje Dakota                                     | 2.109 |
| 8-stopenjski samodejni menjalnik                 | 2.409 |
| Usnjen športni volan                             | 147   |
| 18-palčna litla platišča z gumami                | 2.623 |
| Samodejno odpiranje in zapiranje prtljažnih vrat | 588   |
| Vzratna kamera                                   | 441   |
| Steklena streha                                  | 577   |
| Električno nastavljiva udobna sedeža spredaj     | 2.371 |
| Vreča za smuči                                   | 105   |
| Sistem za prevažanje daljših predmetov           | 525   |
| Ogrevana sedeža spredaj                          | 399   |
| Notranjost v lesu Fineline                       | 556   |
| Bralne lučke zadaj BMW Individual                | 420   |
| Funkcija ambientalne svetlobe                    | 294   |
| Naprava za pranje žarometov                      | 283   |
| Pomoč pri parkiranju spredaj in zadaj            | 850   |
| Ksenonske luči                                   | 976   |
| Prilagodljiv snop žarometov                      | 472   |
| Samodejni vklop in izklop dolgih luči            | 157   |
| Opozorilnik pri nenamerni menjavi voznega pasu   | 546   |
| Pomoč pri menjavi voznega pasu                   | 651   |
| Aktivni tempomat                                 | 1.626 |
| Navigacijski sistem Profesional                  | 2.634 |
| Predpriprava za avtotelefon z Bluetooth podporo  | 672   |
| HIFI ozvočenje                                   | 619   |
| USB-vmesnik                                      | 315   |
| BMW Individual visoko polirani odtenek           | 546   |



pomoči kamer (Surround View, naš je imel le zadnjo), sistema samodejnega bočnega parkiranja, že omenjenega aktivnega podvozja (Dynamic Damping Control) ... Imel pa je veliko dragih, tudi nepotrebnih dodatkov. Poglejte na seznam in se čudite: za 400 evrov sem vse življenje član lokalne knjižnice, zato bi se bralnim lučkam nad zadnjo klopjo zlahka odpovedal; ali pa za slabih 600 evrov električno odpiranje in zapiranje prtljažnika (ki bi lahko bilo hitrejše); ali podobna vsota za strešno okno, ki je za odlično klimatsko

napravo prej moteč dejavnik kot pomoč ...

Pri novi

Petici moramo

izpostaviti še

vrhunsko varnost (za 55 odstotkov večja togost zaradi uporabe jekla z veliko in izjemno veliko trdnostjo, štiri varnostne blazine in varnostni zavesi, izklopljiv ESP oziroma BMW-jev DSC, že omenjene aktivne vzglavnike pa odlične žaromete, tempomat ...), varčnost (EfficientDynamics pomeni, da ima avtomobil krmiljene zračne lopute za boljše aerodinamiko, da ima razmeroma varčen motor pri nežni vožnji, učinkovit menjalnik, zaradi aluminija manjšo maso, električni servovolani, pa tudi regeneracijo pri spuščenen plinu oziroma zaviranju!) in pre-

stiž. Trenutno je nad njim le 550i, verjetno pa bo kmalu predstavljen še M5, a odkrito povedano, ne vidim smisla, da ne bi bili zadovoljni s tem sodobnim prisilno polnjenim trilitrskim motorjem. Po domače bi rekli, da gre kot raketa ali razvaja kot predsedniška limuzina, da je lahko rohneče hiter ali uglajeno neslišen! Le voznik mora vedeti, kako to izvesti in kaj za to dobi. Toda kljub številni elektroniki v avtomobilskem podkožju se mi je zgodilo, da me je prijazen voznik na cesti opozoril, da se vozim s priprtim motornim

pokrovom.

Seveda so

radovedneži v

našem podjetju

pozabili do

konca zapreti

domovanje motorja, instrumentna plošča s številnimi lučkami in opozorili pa o tem ni vedela nič. Zato velja: BMW 535i je vrhunski avtomobil, če v njem sedi dober, preudaren voznik. Potem bo znal izkoristiti ves potencial, ki mu ga na pladnju ponujajo BMW-jevi strojniki in elektroniki. Vključno s stabilnostnim DSC-jem, ki preprečljivo kroti 400 Nm in 300 iskrih na zadnjih kolesih. Pri nas je bil BMW-jev ESP nedvomno delavec tedna, saj mu nismo prizanašali. No, razen v redkih ovinkih, ko smo mu dali prosto in zaposlili svoje večšine. ❄❄

### Tabela konkurence

| MODEL                           | BMW 535i              | Mercedes E350 CGI BlueEFFICIENCY | Audi A6 3.0 TFSI Quattro | Lexus GS300           |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| motor (zasnova)                 | 6-valjni - vrstni     | 6-valjni - V90°                  | 6-valjni - V90°          | 6-valjni - V60°       |
| gibna prostornina (cm³)         | 2.979                 | 3.498                            | 2.995                    | 2.995                 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)  | 225/306 pri 5.800     | 215/292 pri 6.400                | 213/290 pri 4.850-6.800  | 183/249 pri 6.200     |
| največji navor (Nm pri 1/min)   | 400 pri 1.200-5.000   | 365 pri 3.000-5.100              | 420 pri 2.500-4.850      | 310 pri 3.500         |
| dolžina × širina × višina (mm)  | 4.899 × 1.860 × 1.464 | 4.868 × 1.854 × 1.470            | 4.927 × 1.855 × 1.459    | 4.850 × 1.820 × 1.430 |
| največja hitrost (km/h)         | 250                   | 250                              | 250                      | 240                   |
| pospešek 0-100 km/h (s)         | 6,1                   | 6,5                              | 5,9                      | 7,2                   |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 11,8/6,6/8,5          | 13,4/6,9/9,3                     | 13,2/7,1/9,4             | 14,0/6,9/9,5          |
| izpust CO <sub>2</sub> (g/km)   | 199                   | 217                              | 219                      | 224                   |
| cena osnovnega modela (evri)    | 52.300                | 55.700                           | 58.730                   | 53.500                |

### Tehnični podatki

|                          |                           |                                  |                                                                                                              |
|--------------------------|---------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>CENA:</b>             | (BMW Slovenija, d. o. o.) | <b>Garancija:</b>                | 2 leti splošne garancije, 5 let mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje. |
| <b>523i:</b>             | 43.700 EUR                |                                  |                                                                                                              |
| <b>535i:</b>             | 52.300 EUR                |                                  |                                                                                                              |
| <b>Testno vozilo:</b>    | 78.635 EUR                |                                  |                                                                                                              |
| <b>Moč:</b>              | 225 kW (306 KM)           | <b>Predvideni redni servisi:</b> | Servisni interval izračunan po servisnem opomniku.                                                           |
| <b>Pospešek:</b>         | 6,1 s                     |                                  |                                                                                                              |
| <b>Največja hitrost:</b> | 250 km/h                  |                                  |                                                                                                              |
| <b>Povpr. poraba:</b>    | 12,5 l/100 km             |                                  |                                                                                                              |

| STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR): |                      |                                             |
|--------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------|
| redni servisi, delo, material:                   | všteto v ceno vozila | obvezno zavarovanje (2): 5.020              |
| gorivo                                           | 14.925               | kasko zavarovanje (2): 6.390                |
| gume (1):                                        | 2.133                |                                             |
| izguba vrednosti po 5 letih:                     | 25.854               | <b>Skupaj:</b> 54.322                       |
|                                                  |                      | <b>Strošek za prevoženi km:</b> 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

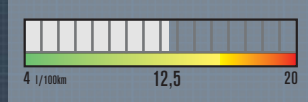
T = 10°C / p = 1180 mbar / rel. vl. = 35 % / Gume: Goodyear Excellence  
spredaj 245/40 R 19 V, zadaj 275/35 R 19 V / Stanje kilometrskega števca: 2.109 km

| Vozne lastnosti | s          |
|-----------------|------------|
| 0-100 km/h:     | 6,1        |
| 402 m z mesta:  | 14,3       |
|                 | (161 km/h) |

| Prožnost                                  | s |
|-------------------------------------------|---|
| Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna. |   |

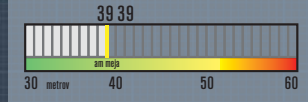
| Največja hitrost             | 250 km/h |
|------------------------------|----------|
| (VI., VII in VIII. prestava) |          |

| Poraba goriva           | l/100 km |
|-------------------------|----------|
| najmanjše povprečje     | 11,3     |
| največje povprečje      | 14,2     |
| skupno testno povprečje | 12,5     |

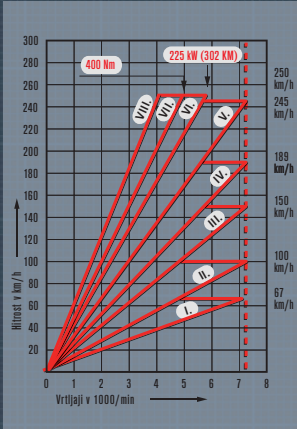


| Truč v notranjosti | dB                         |
|--------------------|----------------------------|
| Prestava           | III. IV. V. VI. VII. VIII. |
| 50 km/h            | 52 50 48                   |
| 90 km/h            | 62 60 58 56 55 55          |
| 130 km/h           | 66 66 65 64 64 64          |
| Prosti tek         | 34                         |

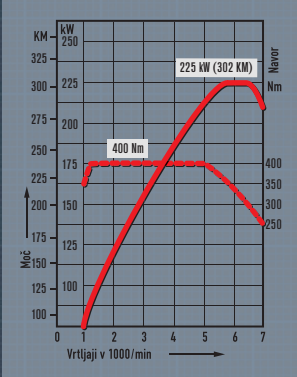
| Zavorna pot  | m              |
|--------------|----------------|
| od 130 km/h: | 70,2           |
| od 100 km/h: | 39,0           |
|              | (AM meja 39 m) |



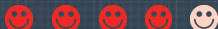
### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:



Malce bomo pikolovski in si pustili nekaj prostora za M5. Drugače pa je 535i na avtocesti vrhunski, na zavilih cestah pa se čuti večja masa. Če imate radi ovinke, je M3 primernejši.

### Napake med testom

brez napak

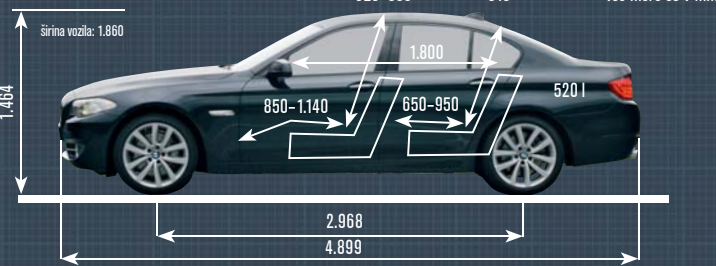
### Ocena

|                             |            |                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zunanost (15)               | 14         | Za nekatere preveč podoben Sedmici, drugače pa eleganten in dinamičen.                                                                                                                           |
| Notranjost (125)            | 112        | Pri prostornosti je izgubil nekaj točk (zato imajo GT), odlična ergonomija in natančnost izdelave. Tudi velikost prtljažnika ne razočara.                                                        |
| Motor, pogon, podvozje (65) | 62         | Motorju zlahka podelimo naziv motor leta, prav tako samodejnemu menjalniku. Podvozje pa je dober kompromis med udobjem in užitkom med ovinki.                                                    |
| Vozne lastnosti (70)        | 64         | Odličje stopalkam in prestavni ročici, zavijaljša lega na cesti. Pri dinamični vožnji se masa občuti!                                                                                            |
| Zmogljivosti (35)           | 33         | Ničesar mu ne moremo očitati, le to, da je nad njim 550i in - bo nekoč - M5.                                                                                                                     |
| Varnost (45)                | 42         | Opreme je veliko, še več pa jo lahko dobite na seznamu dodatne opreme.                                                                                                                           |
| Gospodarnost (65)           | 36         | Povprečna poraba goriva (vseeno je treba 300 iskrih napojiti), razmeroma visoka cena dodatne opreme in povprečna garancija.                                                                      |
| <b>Skupaj</b>               | <b>363</b> | Odličen avtomobil, ki dokazuje, kaj sodobni mehanika (motor, menjalnik) in elektronika (predvsem varnostni sistemi) zmoreta v praksi. Zal pa to stane, predvsem z obkljukovanjem dodatne opreme. |

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

### I BMW 535i

### Mere:



**Zunanje mere:** Širina vozila 1.860 mm - kolotek spredaj 1.600 mm - zadaj 1.627 mm - rajdni krog 11,9 m.  
**Notranje mere:** Širina spredaj 1.520 mm, zadaj 1.550 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500-560 mm, zadnji sedež 540 mm - premer volanskega obroča 390 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 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - električno nastavljivi in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globlini nastavljiv volanski obroč - tipalo za dež - po višini električno nastavljiva voznikov in sovoznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

### Hvalimo in grajamo

- motor (zmogljivost, uglajenost)
- menjalnik
- odzivnost servovolana
- oprema
- zadnji pogon
- velik zaslon in iDrive
- sedeži, položaj za volanom
- udobje
- elektronska navodila za uporabo in animacija
- cena
- poraba goriva
- svetli sedeži
- masa pri dinamično odpeljanjih ovinkih
- skromnejša prostornost na zadnji klopi za tako velik avtomobil