

Zakaj, zakaj...



Kamorkoli se ozrem, slišim grajo na račun videza in modela X6 nasploh. Toda X6 je po drugi strani v Sloveniji eden bolje prodajanih Beemvejev. Kakšno protislovje! Le zakaj je tako?

besedilo: Vinko Kercn · foto: Aleš Pavletič

► Morda zato, ker ne slišim kupcev z de-narčki, temveč one, ki so poklicani le za sodbo? A niti ni pomembno, vsekakor na vprašanje, zakaj X6, s tega zornega kota ni mogoče odgovoriti.

Lahko pa odgovorimo, zakaj BMW. Preprosto: ko sedeš denimo v takšnega X6 ActiveHybrida in odpelješ, v trenutku ugotoviš, kaj hočejo povedati z zdaj že minilum sloganom Užitek v vožnji oziroma originalno in nemško Freude am Fahren. Vsak BMW, še posebno pa v usne odet, pozdravi z značilnim vonjem, ki bolj ali manj prepirča večino, pa z videzom, ki asocira na tehniko oziroma tehnologijo, pa z materiali, ki so zvezčine prijazni prstnim odtisom, pa z zasnovo in izdelavo, ki najprej oko, potem pa še prst v trenutku prepirča o kakovosti, in na koncu, čeprav je za užitek v vožnji to na prvem mestu, s položajem ter z osnovnimi stikali za vožnjo. Zato BMW.

Ni se treba ozreti niti desetletje v preteklost, da bi se vprašali: zakaj ne na vodik, na katerega je BMW (v motorjih z notranjim zgorevanjem!) dolgo prisegal kot na pogonsko sredstvo prihodnosti? Odgovor je kompleksen, a tudi preprost: ker se ta tehnologija, ki je zahtevala ogromno infrastrukturno operacijo, ni izkazala za času primerno, zelo, ustrezno. Tehnologija sama je že v redu,



ti vklopov in izklopov bencinskega motorja, niti vklopov in izklopov hibridne pomoči, naj bo cesta ravna ali zavita, naj bo vožnja enakomerna in mirna ali dinamična in divja. Nezaznavnost delovanja velja tudi za sistem Stop & Start ter za vklop in izklop regeneracije zavorne energije. Brezhibno. Skratka: zato BMW.

A prav to postavi še eno vrsto zakajev: zakaj potnike pri vseh tipih naj sodobnejše tehnologije pri isti nastavljivosti klimatske naprave enkrat zebri, drugič jim je ugodno, trejč jih je pretoplo. Zakaj sta sedeža skoraj brez bočne opore, zakaj na stropu nad nobenimi vrati ni ročaja, oprimka, zakaj je pri vseh nastavljivah sedeža tega nemogoče nastaviti tako, da po daljši vožnji ne bi utrujal hrba. In zakaj pri nežnem obračanju volan-



ampak v preprostem besednjaku trenutek pač ni pravi. Oziroma še ni pravi.

Prav, potem pa vprašam, zakaj hibrid? Ker je ta trenutek to modno? Morda do neke mere. Za varčevanje? No, načeloma tudi, ampak hibridna tehnika je tule bolj kot formulaški KERS, se pravi za kratkotrajno povečanje zmogljivosti pogona in s tem avtomobila. Za užitek v vožnji. Tale BMW je, jasno, prav zaradi hibridne tehnologije opremljen z odličnim sedemstopenjskim samodejnim menjalnikom, in ko voznik z mirovanja po-hodi plin do konca, se X6 AH požene kot izstrelek. Ja, v tem je seveda veliko pretiravanja, ni pa pretiravanje, če zapišem, da utegne pri nekajkratnem močnem pospeševanju v prvi in drugi prestavi sopotnike (pa tudi voznika) od močnih pospeškov zaboleti glava. Tudi (ali še posebej) temu pravimo užitek v vožnji. Na voljo je, ni pa seveda nujno tako voziti.

Tako nastavljena hibridna tehnika (oziroma ce rečemo malo po gostilniško KERS) ni posebno navdušena nad varčevanjem z gorivom, saj je pri zmerni vožnji z malce plina odvečne energije premalo, da bi lahko polnila dodatno baterijo, ki jo KERS potrebuje za pomoč pri vožnji. Ta baterija je razmeroma majhna, zato se zmore hitro napolnit. Najhitre se to zgori na podeželski cesti pri hitri vožnji, kjer je veliko zavirjan. Se pa proces enako hitro odvija tudi v nasproti smeri: pri izdatni pomoči se baterija tudi hitro izprazni. Že če se peljete kakih 50 kilometrov na uro (s pomočjo tempomata, da izločimo slab vpliv voznike noge) in narahlo navkreber, je dodatna baterija po kakem kilometru prazna in tako nesposobna pomagati. Je pa vsaj

za voznikovo osebno zadovoljstvo lepo vedeti, da se pri kakih 200 kilometrih na uro in ob polni bateriji pri pohojenem plinu takšen X6 zgane kot neki povprečen slovenski avtomobil pri 80.

Neki poseben občutek ugodja je tudi, ko se (spet pri dovolj polni bateriji) X6 AH z mesta odpelje le s pomočjo električne. Vsa masa vozila, ki jo voznik občuti, se brez naprejanja in v popolni tišini, le ob zvoku lepljenja gume ob asfalt, premakne z mesta in počasi pospešuje. Vsako le malce hitreje pospeševanje vklopi bencinski motor, ga pa elektronika zna tudi izključiti, ko se avtomobil pelje enakomero (in ko je baterija polna in ko ni klanca navzgor in ko ni močnega vetra) vse tja do 60 kilometrov na uro.

Tu se znova dotaknemo vprašanja, zakaj BMW. Zato, ker znajo hibridno tehniko tako ukrotiti, da voznik niti za trenutek ne ču-

*Počasna vožnja, varčevanje z gorivom.

I BMW ActiveHybrid X6

BMW ActiveHybrid X6

Cena osnovnega modela:

114.550 EUR

Cena testnega vozila:

120.408 EUR

NAŠE MERITVE

T = 19 °C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 31 % / Starje kilometrskega stevca: 4.089 km

POSPEŠKI

0-100 km/h:	6,0 s
402 m z mesta:	14,1 s
(165 km/h)	

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

236 km/h

(V. in VII. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 36,5 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 19,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-vajni - 4-taktni - V90° - bencinski - gibna prostornina 4.395 cm³ - največja moč 300 kW (407 KM) pri 5.500-6.400/min - največji navor 600 Nm pri 1.750-4.500/min. elektrometer na prednji osi: sinhronski motor s stalnim magnetom - največja moč 67 kW (91 KM) pri 2.750/min - največji navor 260 Nm pri 0-1.500/min - elektromotor na zadnji osi: sinhronski motor s stalnim magnetom - največja moč 63 kW (86 KM) pri 2.500/min - največji navor 280 Nm pri 0-1.500/min. Celoten sistem: največja moč 357 kW (485 KM) - največji navor 780 Nm. Prenos moći: motor pogonjava vsa štiri kolesa - 7-stopnjski samodejni menjalnik - gume spredaj 275/40 R 20 W, zadaj 315/35 R 20 W (Dunlop SP Sport Max).

Mase: prazno vozilo 2.450 kg - dovoljena skupna masa 3.025 kg. Merje dolžina 4.877 mm - širina 1.933 mm - višina 1.697 mm - medenosna razdalja 2.933 mm - prtljažnik 470-1.350 l - posoda za gorivo 85 l. Zmogljivost: največji hitrost 236 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,0 s - poraba goriva (ECE) 10,8/9,4/9,9 l/100 km, izpust CO₂: 231 g/km.

NAPAKE MED TESTOM

cvičenje pri počasnem suhanju volanskega obroča

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ hibridni pogon, zmogljivosti
- ▲ krmiljenje pogona
- ▲ krmiljenje hibridne tehnologije
- ▲ volanski obroč: premer, debelina
- ▲ dinamika vožnje
- ▲ oprema
- ▲ menjalnik, tudi (ročno) pretikanje
- ▲ prožnost
- ▲ imidž

- ▼ hitro praznjenje pomočne baterije nobenega ročaja nad vrati
- ▼ sedeža s preslabim bočnim oprjemom
- ▼ utrjujoča sedeža po daljši vožnji
- ▼ samodejnost klimatske naprave
- ▼ vrčasi (v redkih primerih) motor ne steče po prvem pritisku gumba

Končna ocena

Zelo dober način zapravljanja denarja, če se lastnik rad loteva dinamične in športne vožnje. Pogon, ki deluje brezhibno, je izjemno zmogljiv in glede na to tudi razmeroma skromen s porabo. Eden tistih Beemvejev, ki ga človek, ko ga preskusí, preprosto hoče imeti.

skega obroča izpod armaturne plošče nekaj civil?

To na bodo morali odgovoriti pri Beemveju, a na podlagi priljubljenosti verjamemo, da je marsikaj stvar ustroja človeka, nekaj stvar okusa pa spet stvar navade in nekaj stvar posameznega (avtomobilskega) primerka, in ne cele vrste. In če je tako, je odgovor jasen: zato. Zato BMW in zato X6 AH.

Huda reč!

