

Ali je športno lahko preveč športno?



Križancem smo svoje čase (no ja, nekaterim še zdaj) rekli SUV-i. In S v kratiki pomeni 'sport'. Če gre za BMW, pa je športnost tako ali tako pričakovana.

► Ne nazadnje gre za znamko, ki je prvo generacijo BMW-ja X5 predstavila na dirkališču – zato je jasno, da sodi X med bolj športne križance. Ampak: ali so lahko preveč športni?

Zakaj takšno vprašanje? Zato, ker je takle X1 precej trd avto. Športna nastavitve podvozja (in neposreden, natančen volan) je super, ko gre za vijuganje po zanimivi cesti ali ko se vozniku zljubi izhod iz avtoceste odpeljati malo hitreje, kot si večina voznikov sploh predstavlja, da je to mogoče. In ker se nastavitve podvozja nagibajo k športnosti, testni X1 pa je imel še 18-palčne gume z nižjimi bokli, ki sodijo k oblikovni liniji xLine (ta je bolj 'terenske-

ga' videza, s pragovi in zaščitami v barvi aluminija), je vožnja na slabih cestah pač bolj tresočje sorte. Če želite udobnejšo, bo treba poseči po enem od tekmecev, ki so udobnejši, a tudi manj dinamični, ali pa po kakem izmed tekmecev, k precej dobro zmorejo oboje, vendar na račun zračnega vzmetenja, ki pa ima spet svojo ceno.

Zdaj, ko smo razčistili, kaj pri X1 pomeni športnost, se lahko posvetimo ostanku avtomobila. Novi X1 ima lep kup nove tehnologije. Takole na prvi pogled bi sicer lahko rekli, da so njegovi analogni merilniki malce staromodni in (vsaj merilnik hitrosti) ne najbolj pregledni (no ja, saj so lepo berljivi, le da je vse skupaj zato, ker je skala

linearna, tam pri mestnih hitrostih in pri nas najvišjih kaznih enostavno premalo natančno), a je testni X1 na tem področju reševal projicirni zaslon (za katerega pa si boste morali omisliti doplačilno Navigacijo Plus). Ostanek armaturne plošče, torej stikala klimatizacije in radia skupaj s krmilnikom iDrive in velikim LCD-zaslonom na vrhu sredinske konzole, deluje (na oko in med uporabo) veliko bolj sodobno in ni si težko zamisliti, koliko bolje bi bil X1 videti s popolnoma digitalnimi merilniki (ki pa jih, resnici na ljubo, nima noben od konkurentov). Želeli bi si še več serijskih varnostnih dodatkov, poleg tipala za dež, tempomata z zavorno funkcijo, parkirne-

ga sistema zadaj. Za kaj več bi si bilo treba omisliti vsaj doplačilni paket Pomočnik pri vožnji, ki vključuje tudi samodejno zaviranje pri mestnih hitrostih, samodejni preklon med dolgimi in kratkimi lučmi ter sistem za opozarjanje na zapustitev voznega pasu. Eden boljši delov avtomobila so tudi LED-žarometi – doplačilo zanje vsekakor zelo priporočamo.

Da pri BMW obvladajo sodobno tehnologijo, dokazuje tudi infozabavni sistem s sistemom BMW Connected drive, ki dobro sodeluje s pametnimi mobilniki in zna poleg spletnega radia in podobnih aplikacij ponuditi tudi zelo natančne prometne informacije (pridobljene prek spletne pove-

zave), pa še kup dodatnih storitev, dodate pa lahko tudi nove aplikacije – na žalost pa storitev v Sloveniji še ni popolnoma podprta.

Še beseda ali dve o sedežih: ti so spredaj precej nenavadne oblike, saj je njihov sedalni del na prednjem delu zaobljen, hkrati pa ima precej izražen rob. Pri bolj drobnih voznikih z njimi ni težav, preostale lahko rob tišči v stegna in se jim bo zato zdel sam sedež prekratek. Zanimivo, tega doslej v BMW-jevih avtomobilih nismo opazili.

Zadaj je prostora dovolj, poleg tega pa so sedeži tudi (doplačilno) vzdolžno pomični, in to za lepih 13 centimetrov. Tudi pr-



