



Evropska klasika

S šestletnim stažem v ponudbi modelov z začetno oznako X je tale z dodatkom 3 še vedno aktualen, morebiti se mu daljši staž pozna le pri manj napredni elektroniki.

► Bavarci pa s svojim X3 ohranjajo klasični del ponudbe terencev. Zanje ga je v poznih 90. letih prejšnjega stoletja konstruirala graška Magna Steyr, ki je nato prvi rod tudi izdelovala za BMW. Bili so nekakšna avantgarda, saj še tedanje vodstvo BMW ni povsem verjelo, da bo zamisel terencev (ali po ameriško SUV) uspešno preskočila Atlantik in prepričala tudi evropske kupce. Veliko zaslug za to lahko pripišemo prav X3. Bil je priročnejši, lažji, manj 'naporen' kot njihov pravzaprav za ameriški trg zasnovani X5. Drugi

rod je zdaj na trgu torej že šest let in kmalu lahko pričakujemo njegovo zamenjavo. Po voznem vtisu sicer ne bi bila najbolj potrebna. Vse na X3 je pravzaprav tako, kot od takšne 'klasičke' pričakujemo. Turbodizelski motor ima samo dvolitrsko prostornino, vendar Bayerische Motoren-Werke dokazujejo, s kakšnim razlogom imajo v svojem imenu omenjene prav motorje. Solidno moč dopolnjuje kar razkošno velik navor, tako da je kombinacija z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom (Steptronic) dober prispevek k

odlični uporabnosti in voznosti avtomobila. Nekaj manj za udobje poskrbi precej trdo vzmetenje, a to je pač davek tega, da je X3 okreten in hiter tudi na bolj ovinkastih cestah. Velik in okoren je le na videz, sicer se prav tako dobro izkaže v mestnem prometu, seveda zaradi primerno visoko postavljenega voznikovega sedeža in posledično dobre preglednosti. Zadovolji tudi volanski mehanizem, saj je Servotronic dobra pomoč pri iskanju primernih parkirnih lukenj pa tudi za precizno vodenje pri večjih hitrostih.



Malo manj prepriča s prostornostjo, če seveda upoštevamo, da X3 vendarle v dolžino meri dobrih 4,65 metra. Potnika

način izbire pri večini kupcev, ki se odločijo za BMW. Naš preizkušeni avtomobil je tako imel še vrsto zanimivih in upo-

Kombinacija zmogljivega štirivaljnika in osemstopenjskega samodejnega menjalnika prispeva k dobri voznosti.

na zadnji klopi imata sicer dovolj prostora, tretji v drugi vrsti pa je manj zaželen že zato, ker potem – če hočemo upoštevati dovoljeno obremenitev (skupnih 500 kilogramov) – ostane le nekaj deset kilogramov za prtljago, čeprav je prtljažnik s 550 litri prostornine dovolj prostoren. A takšnih težav (po avtorjevih izkušnjah) najbrž stalni uporabniki te vrste avtomobilov sploh nimajo.

Nekaj manj zadovoljstva pripravi pristop do elektronskih pripomočkov pri BMW. Vse, kar si v elektronskih pripomočkih (na primer aktivni tempomat, nastavitve delovanja voznih lastnosti, ogrevanje sedežev) voznik nastavi, mora ob zagonu vedno znova ponovno nastaviti. Morda je to povsem sprejemljivo za ogrevanje, manj pa, če vožnje ne želimo vsakič začetni v izhodiščnem položaju. Le sedežni spomin je deloval, kot je treba, torej tako, da je ohranil nastavitve zadnjega uporabnika.

No, da je cena pri ugledni premijski znamki, kot je BMW, pač tudi premijska, je pravzaprav (ali pa bi moralo biti) prav tako jasno. Redki kupec te znamke ostane pri začetni ceni nekaj čez 45 tisočakov za avtomobil z oznako xDrive20d. Serijskih bombončkov je sicer že v tem primeru kar veliko, tako da morebiti sploh ne bi bilo treba iskati še kaj več. A to ni

rabnih dodatkov, tudi usnjeno notranjost v svetli barvi ter dodatke v lesenem furnirju, zunanost z dodatki xLine, električne nastavitve in športne sedeže, paketa Connected Drive Advanced in Advantage ter prilagodljive LED-žaromete. Zlasti za zadnje je treba zapisati, da so odlični pripomoček za vožnjo ponoči; hkrati pa dokazujejo, da je k sicer že odločnemu in dobro opremljenemu avtomobilu vedno mogoče dodati še kaj več. ◀◀



BMW X3 xDrive 20d xLine	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	45.100 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	65.073 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	65.073 EUR
 ZAVAROVANJE AO: KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.099 EUR 2.363 EUR
NAŠE MERITVE	
Okošišne meritve: T = 19 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 2.561 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,0 s
402 m z mesta:	16,5 s (135 km/h)
PROŽNOST	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	dB
Hitrost (km/h):	90
Vl. prestava:	58
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	35,0 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	9,1 l/100 km
normni krog:	6,4 l/100 km
NAPAKE MED TESTOM	
brez napak	
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.995 cm ³ - največja moč 140 kW (190 KM) pri 4.000/min - največji navor 400 Nm pri 1.750-2.500/min.	
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume 245/50 R 18 Y (Pirelli P-Zero).	
Masi: prazno vozilo 1.820 kg - dovoljena skupna masa 2.365 kg.	
Mere: dolžina 4.657 mm - širina 1.881 mm - višina 1.661 mm - medosna razdalja 2.810 mm - prtljažnik 550-1.600 l - posoda za gorivo 67 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,1 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,2 l/100 km, izpust CO ₂ 138.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ položaj za volan in prostornost	
▲ menjalnik	
▲ okretnost in lega na cesti	
▲ kakovost končne izdelave	
▼ pomik voznikovega sedeža	
▼ občutljivost notranjosti v svetli barvi	
▼ uporabniku primerna nastaviteljnost nekaterih funkcij	
Končna ocena	
X3 je še vedno prava 'klasika' v ponudbi terencev BMW.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.