

Modro-zelena kombinacija



Priključni hibridi so tu in BMW je ena tistih znamk, ki jih uvaja pri skorajda vseh svojih večjih modelih, seveda tudi pri idealnem za to, terencu X5.

► Pa sem zapisal pravilno, je tako velik terenec, kot je X5, pravi za elektromotorni dodatek? Ko ga preskusiš, lahko to potrdiš. Ohranja vse svoje siceršnje dobre strani, kot so prepričljiv videz, prostornost in tudi solidne vozne zmogljivosti po lahkih brezpotjih (za težje naloge bi ga morali preobuti v ožje in bolj terenske gume). X5 je nekakšna klasika bavarskih terencev, bil je njihov prvi. Nanj smo se od njegovega prvega rodu iz začetka tega stoletja že povsem navadili. Tretji rod zdaj spremljamo že tri leta. Če je bil v začetku tudi pri nas razmeroma dobro prodaj

jan, sta mu pozneje veliko kupcev prevzela X3 in X1. Najbrž tudi zaradi tega, ker zdaj BMW s svojim X5 skuša zadovoljiti precej zahtevnejše kupce s trgov, kot so ameriški, kitajski in arabski, tam pa je ena pomembnih lastnosti tudi velikost. Za našo uporabo se zdi X5 tretjega rodu sicer udoben in prepričljiv, a tudi velik in za kakšne manjša parkirišča (in parkirne hiše) že kar prevelik. Pa še nekaj je: v kratkem času, ko smo ga preskušali, smo bili deležni res veliko pogledov, ki si jih je sicer mogoče različno razlagati, a niso bili preveč odobravaljoči. Kakšna razlika s ZDA! Pred ča-

som sem se imel priložnost s podobnim BMW-jevim terencem voziti po Kaliforniji, pa se je tam povsem ujel z okolico, niti po velikosti niti po svoji pojavnosti ni zbujal pozornosti. Lahko zapišem, da je tale priključnohibridni X5 tudi edina alternativa za evropske razmere sicer veliko sprejemljivejši odločitvi glede pogonskega dela pod motornim pokrovom, šestvaljnega trilitrskega turbodizla torej (z enako končno močjo). Za to govorijo tudi številke o povprečni porabi goriva, čeprav pri kupcih takšnih avtomobilov ta argument najbrž glede od-



ločanja o nakupu ni najpomembnejši. Je pa kombinacija dovolj močnega bencinskega motorja, kakršen je vgrajen v X5 40e, in dodatnega elektromotorja zelo zmogljiva in hkrati lahko tudi varčna. S sistemsko močjo 313 'konj' je kar primerno motoriziran, moč pa na štiri kolesa prenaša osemstopenjski samodejni menjalnik. V njegovo ohišje je vgrajen '113-konjski' elektromotor, dvolitrski štirivaljni bencinski motor pa zmore 245 'konj'. Motorna kombinacija se je zdela prav primerna, izkazala pa se je tudi z dobrimi rezultati glede varčnosti in samostojnega dosega vožnje izključno z elektromotorjem. Na našem normnem krogu smo prvih 21 kilometrov prevozili zgolj z elektromotorjem (od tega več kot polovico po avtocesti), poraba električnega toka na krogu je bila 10,3 kilovatne ure na 100 kilometrov, avtomobil pa se je izkazal tudi s povprečjem 7,3 litra na 100 kilometrov. Če upoštevamo, da mora motor premikati maso več kot 2.300 kilogramov, povsem primeren rezultat! X5 je eden udobnejših terencev na trgu in kot tak se je seveda izkazal tudi na našem preskusu. Nekaj pomislekov lahko zapišemo le ob opremi s svetlimi prevlekami v notranjosti avtomobila, saj smo že po nekaj več kot 5.000 kilometrih (res nekoliko

bolj zahtevnih zaradi različnih preskuševalcev) opazili močne sledove temnejših barv tekstila (najbrž predvsem modrega džinsa). Tisto, kar bo povzročilo večjo težavo, da bo ob vseh dobrih lastnostih BMW X5 40e dobil malo kupcev, pa je seveda njegova cena. Osnovna je sicer res 74.200 evrov, a z vsemi dodatki se je cena testnega povzpela na dobrih 108 tisočakov. Opremljen z vsemi razpoložljivimi pomočniki pri vožnji (oziroma za varnost) je sicer še kako prepričal. Posebej se zdi pomembna pridobitev že skorajda samodejne pomoči za vožnjo v koloni, saj avtomobil ob vključenem aktivnem tempomatu zavira do zaustavitve. Nad običajno kakovostjo se je zdel tudi avdiosistem (Bang & Olufsen). Tako je stvar jasna: modro belo barvo iz zaščitnega znaka BMW (in tudi bavarskega grba) je pri X5 40e nadomestila drugačna barvna kombinacija. Za primerno investicijo v avtomobil (torej modro) se lahko vozite elegantno in tudi bolj poudarjeno zeleno. ◀◀

BMW X5 xDrive 40e	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	74.200 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	108.786 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	108.786 EUR
 ZAVAROVANJE AO:	992 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	3.556 EUR
NAŠE MERITVE	
Okoliščine meritve: T = 14 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 2.634 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	7,1 s
402 m z mesta:	15,0 s (152 km/h)
PROŽNOST	
*Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.	
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
Hitrost (km/h)	VL. prestava
90	58
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	41,3 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	9,3 l/100 km
normni krog:	7,3 l/100 km + 10,3 kWh/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.997 cm ³ - največja moč 180 kW (245 KM) pri 5.000-6.500/min - največji navor 350 Nm pri 1.250-4.800/min. Elektromotor: največja moč 83 kW (113 KM), največji navor 250 Nm. Sistem: največja moč 230 kW (313 KM), največji navor 450 Nm Baterija: Li-ion, 9 kWh Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume 255/55 R 18 V (Goodyear Eagle). Masi: prazno vozilo 2.230 kg - dovoljena skupna masa 2.980 kg. Mere: dolžina 4.886 mm - širina 1.938 mm - višina 1.762 mm - medosna razdalja 2.933 mm - prtljažnik 500-1.720 l - posoda za gorivo 85 l. Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 3,3 l/100 km, izpust CO ₂ 78 g/km - električni doseg (ECE) 31 km, čas polnjenja baterije 4 h.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ priročnost in uporabnost ▲ odlična izvedba projekcije osnovnih podatkov o vožnji na vetrobransko steklo ▲ preglednost ▲ ugled ▲ spominsko prilagajanje klimatske naprave na začetek vožnje ▼ cena ▼ svetle notranje prevleke so preveč občutljive ▼ ugled	
Končna ocena	
X5 s priključnohibridno tehniko je dobra rešitev za tiste, ki avtomobil vozijo le nekaj kilometrov naenkrat (z elektriko), a zadeva ima seveda svojo ceno.	

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

