

S seznama želja



V svetu limuzin je že dolgo znano, da poslanstvo BMW-ja ni zadovoljevanje potreb, ampak izpolnjevanje želja. In Münchenčanom to odlično uspeva tudi med SUV-i.

besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

►► Ko so se Bavarci odločili, da bodo v svet poslali svoj najmanjši SUV (pardon, v Münchnu svojim 'terencem' pravijo SAV), se niso ukvarjali s tem, kako stopiti ob bok najboljšim, ampak kako postati najboljši.

Recept, ki ga uporabljajo pri tem, je znan – brez kompromisov! In tega so se, vsaj ko je šlo za mehaniko, držali tudi pri X3. Štirikolesni pogon je prav tako dober kot v X5. Se pravi, da je tudi v X3 stalen, prilagodljiv, in ko postanejo razmere pod kolesi kritične, predvidljiv. Motorna paleta obsega šest agregatov, trije od njih (vsi so 3,0-litrski šestvaljniki) poganjajo tudi večjega X5 in vsi razen osnovnega, 2,0-litrskega bencinskega štirivaljnika, postrežejo s pospeški z mesta do 100 km/h pod desetimi sekundami in hitrost-

mi, večjimi od 200 km/h. Edini agregat, ki si ga ne morete zaželeli v X3, ga pa dobite v X5, je 4,8-litrski osemvaljnik, toda verjemite, za to ni prav nobene potrebe.

Testni X3 je k nam prišel s 3,0-litrskim dizlom v nosu. Šibkejšim, da ne bo pomote. Obstaja še različica z dvojnimi turbopuhalom (sd), ki zmore 210 kW in v nekoliko ožjem območju ponuja 80 Nm navora več (580 namesto 500). Kot se za SUV-e v razredu premium spodobi, so testnemu Beemveju v tovarni pritaknili tudi šeststopenjski samodejni menjalnik (Steptronic), s seznama opreme, ki je, mimogrede, dolg 16 strani in verjetno eden najzapletenejših, kar jih obstaja, pa še kup dodatne opreme (stranski pragovi, zadnji spojler, ksenonski žarometi, športni sedeži,

oblečeni v usnje, trikrat večopravilni volanski obroč, naslon za roke med sedežema ...), ki je nikakor nismo znali povezati v pakete. No, kakorkoli že, slaba stran pri tem je le ena – cena, dobra pa, da v tako 'napravljenem' X3 skoraj ni stvari, ki bi jo pogrešali. Sedeži so odlični, kadar je zunaj hladno, ogrevani, za dobro počutje v notranjosti skrbi solidna klimatska naprava (sicer le enostezna), enako velja za avdiosistem Business, ki ne spada v vrh, a svoje delo kljub temu opravlja zadovoljivo (zamerimo mu, da čas izpisuje na ameriški in ne na evropski način), materiali v notranjosti so po prenovi boljši, čeprav tekmeči na tem področju danes ponujajo več, enako velja za ergonomijo (voznik sedi previsoko) in arhitekturo. Za zadnjo bodo pristaši bavorske znamke sicer rekli, da je minimalistična, z drugimi besedami pa bi jo lahko opisali kot monotono in dolgočasno.

To pa ne velja za dinamiko, ki je med boljšimi v razredu, zato je X3 eden redkih, če ne kar edini SUV, ki se med ovinki lahko pošteno kosa tudi z nižje nasajenimi avtomobili. Davek za to sicer plača pri udobju (vzmetenje je togo in volan športno trd), toda če ste pravi pristaš znamke in iščete SUV v tem velikostnem razredu, boste znali to kvečjemu

“Pri mehaniki X3 Beemvejevi inženirji niso sklepali kompromisov.”



| BMW X3 3.0d Steptronic

ceniti. Trilitrski dizel z največjim navorom (500 Nm) postreže že pri 1.750 vrtljajih v minuti in z njim vztraja vse do številke 2.750. Spoštljivo velika je tudi moč (160 kW/218 'konjev'), ki jo doseže pri 4.000 vrtljajih v minuti. Odzivi na voznikove ukaze z volana in stopalke za plin so hitri in natančni, samodejni menjalnik si za svojo hitrost, poslušnost in prilagodljivost zasluži vse pohvale, in dokler vstopne hitrosti v ovinkih niso prevelike, se X3 prav živahno poigrava z njimi. Da xDrive ni vsemogočen, pokaže šele, ko cesto prekrije plast ledu ali se na njej znajde preveč snega. Res pa je, da bi že s pravimi gumami (ne takšnimi, ki dopuščajo hitrosti prek 200 km/h) tudi v teh pogojih prilezel dlje in se znašel bolje. ◀◀

BMW X3 xDrive30d

Cena osnovnega modela:	49.550 EUR
Cena testnega vozila:	62.612 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 4 °C / p = 1013 mbar / rel. vl. = 71 % / Stanje kilometrskega števca: 8.983 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	8,3 s
402 m z mesta:	15,9 s (141 km/h)
PROŽNOST	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
NAJVEČJA HITROST	215 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	40,7 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	10,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.993 cm³ – največja moč 160 kW (218 KM) pri 4.000/min – največji navor 500 Nm pri 1.750–2.750/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 5-stopenjski samodejni menjalnik – gume 235/55 R 17 H (Michelin Latitude Alpin HP M+S).
Masa: prazno vozilo 1.885 kg – dovoljena skupna masa 2.355 kg.
Mera: dolžina 4.565 mm – širina 1.853 mm – višina 1.674 mm – prtljajnik 480–1.560 l – posoda za gorivo 67 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h – pospešek 0–100 km/h 7,7 s – poraba goriva [ECE] 11,2/7,1/8,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ delovanje menjalnika
- ▲ dinamika in vodljivost
- ▲ imidž

- ▼ monotona notranjost
- ▼ prostor zadaj
- ▼ ob podrhtih naslonjalih dno ni ravno
- ▼ zapleten seznam opreme
- ▼ cena

Končna ocena

X3 ni več med najmlajšimi, v zadnjem času pa je dobil še dva zelo resna tekmeča, ki se mu bosta znala pošteno postaviti po robu. To še posebej velja za njun prostor in uporabnost, toda ko govorimo o dinamiki vožnje in imidžu, je še vedno X3 tisti, ki postavlja merila.