



Dosjeji X

Zazrite se v tehnične podatke testnega X3 oziroma pogledajte razliko med ceno osnovnega in testnega modela. Ta znaša slaba dva in pol milijona. Pa testni X3 ni bil ne vem kako bogato opremljen, če odštejemo recimo usnje in navigacijo. Odkod torej razlika? Dosjeji X?

Niti ne, le BMW-jev sistem cen poskrbi za kako presenečenje. Po drugi strani pa je res, da si lahko na ta način sami zelo natančno določite, koliko in katero opremo si lahko privoščite. Pa vseeno: se vam ne zdi, da bi bile lahko nekatere malenkosti pri takšnem avtomobilu z osnovno ceno dobrih 11 milijonov serijsko vgrajene? Recimo sistem za pomoč pri parkiranju, sistem Isofix za pritrditev otroških sedežev, tipalo za dež, ksenonski žarometi, morda celo samodejni menjalnik. Konkurenca (in to tista, ki zaradi svojega plebejskega porekla za BMW sploh ni konkurenca) vse to ponudi v serijski opremi - za manj denarja. Da o optimističnih 200 tisočakah za kovinsko barvo ne govorim.

Seveda pa lahko svoj denar, da recimo ob nakupu takega X3 priplezate do tistih 14 milijonov, zapravite tudi za povsem nepotrebne in včasih celo moteče dodatke. Panoramsko strešno okno, recimo, je del opreme, brez katerega se da brez težav preživeti pa še kakih 400 tisočakov boste prihranili. In vsekakor se odpovejte zunanjim obrobam pragov. Morda na prvi pogled delujejo zelo 'mačo', a zagotavljamo vam, da vaše hlače ne bodo prav nič 'mačo', ko jih boste umazali ob vsakem leženju iz avtomobila. In da vas bo dama zanje vsakič posebej preklela tja do tretjega kolena nazaj, verjetno ni treba posebej omenjati.

Do tu X3 ne kaže preveč dobro in tudi ko človek pozabi na ceno in se recimo zazre v njegovo notranjost, mu ne kaže veliko bolje. Pa s tem ne mislimo na materiale in izdelavo, ki so na ravni znamke, temveč na prostornost. Prtljažnik, recimo, na katerega človek najprej pomisli pri avtomobilu, ki na zunaj daje občutek prostornosti, ni nič večji kot pri Touringu serije 3. Spredaj se sedi slabše, zadaj komaj kaj bolje. Res je sicer, da so sedeži sami po sebi udobni in da so vsa stikala, kot se za BMW spodobi, na svojem mestu in ne skrita tam, kjer



jih voznikova roka in pogled ne dosežeta, a kljub temu: za volanom se človek počuti preveč utesnjeno, le visoko sedenje bo pač navdušilo tiste, ki jih to veseli. A če ste višje rasti, se odpovejte panoramskemu strešnemu oknu - njegov mehanizem namreč požre kak centimeter prostora pod stropom. Zakaj bi torej, vsaj zaradi notranjosti, človek raje izbral (dražjega) X3, ne pa štirikolesno gnanega 330xdT? Dosjeji X?

Morda pa pojasnilo vendarle obstaja: 330xdT je na zasneženi cesti skoraj enako sposoben kot X3, a je konec koncev navzven in v srcu tistega, ki se je namenil izbrati X3, še vedno le ubog štirikolesno gnan limuzinski kombi. Res je, na zasneženi cesti se boste z njim (zaradi nižjega težišča in manjše mase, in to za pol tone) vozili lepše in ustavili hitreje, pospeševali hitreje in se nasploh počutili bolj športno, a ko bo treba zaradi srečanja z nasproti vozečim zapeljati v kup snega in bo avto na njem tudi obsedel, se bo večja razdalja trebuha vozila od tal pri X3

»Panoramsko strešno okno, recimo, je del opreme, brez katerega se da brez težav preživeti.«

zdelo najlepša lastnost na svetu. In ko bo treba v klasično nespluženi Ljubljani (pa čeprav od sneženja minejo dnevi in tedni) parkirati na kup snega, ker so očiščena parkirišča pač zasedena, boste to z X3 storili zlahka. In takšne stvari odtehtajo recimo dejstvo, da X3 na spolzkem asfaltu raje drsi bočno proti robu ceste kot skozi ovinek. Del krivde sicer zlahka pripišemo



▲ Le petstopenjski samodejni menjalnik je največji krivec za precejšnje žejo avtomobila. Doplačila 600 tisočakov ni vreden.



Kratek test | BMW X3 3.0d Steptronic



▲ Velik barvni zaslon, na katerem so združene vse informativne in zabavne funkcije vozila, seveda ni zastoj. Seznam doplačilne opreme je dolg in na njem je kar nekaj (takšnih) postav s šestmestnimi številkami.



▲ Električna poskrbi, da udoben položaj v sedelu ni težko najti - seveda za doplačilo.

Michelinovim zimskim gumam, saj smo X3 v preteklosti (a z drugimi zimskimi gumami) uživaško gnali po mokrih in spolzkih cestah, a vseeno: če cenite športnost v vožnji (in precej kupcev BMW je točno takih), bo 330xdT boljša izbira. Če pa imate radi visok položaj za volanom in vse preostale občutke, ki jih zmorejo ponuditi le terenci (in njihove 'mehke' različice), potem X3 ni slaba izbira. Še zlasti z odličnim trilitrskim dizlom v nosu. Zmogljivosti so več kot zadovoljive, le poraba

»Zmogljivosti so več kot zadovoljive, le poraba se lahko marsikomu zazdi velika.«

se lahko marsikomu zazdi velika. Takšna je predvsem zaradi petstopenjske menjalniške avtomatike, ki ni več biser tehnike. Nad uglajenostjo in hitrostjo odzivanja se sicer ne pritožujemo, a le pet prestav pomeni, da se motor pri avtocestnih hitrostih vrti s preveč vrtljaji, da bi bilo to všeč ušesom in denarnici. In da mora avtomatika visoke vrtljaje vse prevečkrat iskati ob vsakodnevni, tudi mestni uporabi, saj so luknje med prestavi prevelike za ozko območje uporabnih vrtljajev, ki 'odlikujejo' vse sodobne dizle - pri čemer tudi šest-, osem- in večvaljni niso izjema.

In ko smo že pri prenosu moči: sistem X-Drive je že stari znanec BMW-ja. To, da zna razporejati navor k premi, ki ima več oprijema, je lastnost marsikaterega štirikolesnega pogona, a X-Drive vedno znova daje občutek, da zna uganiti, kaj voznik želi - morda tudi zato, ker ob izklopljenem DSC (s katerim sicer dobro sodeluje) vozniku dovoli, da si skozi ovinek pomaga z drsenjem zadka, ki ga je ravno dovolj, da je vse skupaj v zadovoljstvo, a obenem tudi manj izkušenim voznikom še vedno zagotavlja dovolj visoko stopnjo varnosti ob takem početju. Tudi to je eden od drobcev dosjejev X.

Če niste ljubitelj pogona na zadnji kolesi, a si želite BMW-ja, X ali ne X ne bi smelo biti pretežno vprašanje. Ali X (kot v X3) ali pa x (kot v 330xdT). Kateri X? Na to pa si bo moral vsak odgovoriti sam - in pri tem samemu sebi priznati, kateri iks zanj sodi v dosjeje X ... ■

BMW X3 3.0d Steptronic

Cena osnovnega modela:	11.568.000 SIT
Cena testnega vozila:	14.031.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=4 °C / p=1013 mbar / rel. vl.: 71 % / Stanje km števca: 5750 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	8,3 s
402 m z mesta:	15,9 s (141 km/h)
1000 m z mesta:	29,0 s (180 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna

NAJVEČJA HITROST

215 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,7 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 12,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2993 cm³ - največja moč 160 kW (218 KM) pri 4000/min - največji navor 500 Nm pri 1750-2750/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 235/55 R 17 H (Michelin Latitude Alpin HP M+S).

Mase: prazno vozilo 1885 kg - dovoljena skupna masa 2355 kg.

Mere: dolžina 4565 mm - širina 1853 mm - višina 1674 mm - prtljažnik 480-1560 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

▲ uporabnost
▲ lega na cesti

▼ cena
▼ premalo serijske opreme

Končna ocena

Pri BMW so na voljo tudi bolj športni enako (znotraj) veliki avtomobili s štirikolesnim pogonom, a X3 je odlična vstopnica v svet 'mehkih' terencev. Še zlasti s tem motorjem v nosu.