



Stvar perspektive

O tem smo prepričani: če bi vas z zavezanimi očmi posadili v novega BMW-jevega X3, vam razkrili pogled na njegovo notranjost in vas vprašali, ali sedite v novem ali v prejšnjem modelu, bi bilo dati zanesljiv odgovor zelo zelo težko.

» Da, navznoter je novi X3 zelo podoben staremu. Enaki so merilniki, enaka je sredinska konzola (z enako pomanjkljivostjo samodejne klime, ki ne pozna polsamodejnega delovanja) in enako dobro se bo voznik počutil za volanom. Visoko, pregledno sedenje je eden od adutov tega avtomobilskega razreda in X3 tu ni izjema. Od marsikaterega tekmeca odstopa po odlično odmerjenih razdaljah med volanom, prestavno ročico in stopalkami, udobnih in izdatno nastavljenih sedežih in dejstvu, da prednji strešni (A) stebriček ni predebel in ne zakriva pogleda na cesto, kot je sicer vse bolj v navadi. Med prednjima





sedežema je (še) dovolj prostora za odlaganje drobnarij, poleg kratke prestavne ročice pa se tam seveda skriva še krmilnik sistema iDrive. Barvni zaslon na vrhu sredinske konzole je pregleden in dobro berljiv v vseh svetlobnih razmerah, iDrive pa je eden boljših sistemov upravljanja funkcij avtomobila. Za še boljše počutje v notranjosti je v testnem X3 skrbelo panoramsko pomično stekleno strešno okno.

ConnectedDrive pri BMW pravijo kopicici asistenčnih sistemov, ki vozniku olajšajo vožnjo. Kamere, ki posredujejo ptičjo perspektivo avtomobila (širo-

kotne kamere v vzratnih ogledalih, na zadnjih vratih ter na vetrobranskem steklu), bodo prišle prav pri manevriranju na tesnih prostorih, enako velja za kamero, namenjeno vzratni vožnji – v resnici gre za isto kamero, ki jo uporablja tudi omenjeni sistem Top View. Pa tempomat z zavorno funkcijo (zanimivo, aktivni tempomat smo na seznamu doplačilne opreme iskali zaman), priklop za iPod (a le zadnji dve generaciji, starejših ne prepozna), bluetooth povezava z mobilnikom (prek nje zna z njegga predvajati tudi glasbo) ...

Seveda ostane tudi minus, ki pa ga je treba vzeti v račun pri nakupu pravzaprav kateregakoli SUV-a tega velikostnega razreda: čeprav je X3 zrasel, še vedno ne morete pričakovati, da bodo potniki zadaj brez skrbi, če spredaj sedita dva dolgina. Čudežev pri teh merah ni in med spredaj in zadaj sedečimi je potreben kompromis. Če jih ne marate, bo treba poseči razred višje.

Drugi minus gre povsem na račun BMW-jevih oblikovalcev in inženirjev: hvalijo se sicer, da je zadnja klop X3 deljivo zložljiva v razmerju 40 : 20 : 40, a to ni res. Da, lahko si omislite zložiti le tistih 40 odstotkov na desni strani pa jim dodati še 20 na sredini in na koncu še 40 na levi – v obratno smer pa ne gre. Le levih 40 odstotkov ne morete zložiti, saj je tistih sredinskih 20 pritrjenih nanje. Posledica: če zadaj desno vozite otroški sedež (najpogostejše pri tistih, ki imajo v avtu le enega), bo ob zloženem levem delu zadnje klopi pripenjanje varnostnega pasu resnično akrobatski element, ki zahteva tanke in spretnosti roke. Mar razvijalci pri BMW nimajo otrok?

Za zadnjo klopjo je stanje precej boljše. Prtljažnik je dovolj velik, pravilnih oblik, z električnim odpiranjem in zapiranjem, ki pa v mrzlih zimskih dneh ni bilo vedno povsem zanesljivo (odpiranje). Višino, do katere se odprejo zadnja vrata, je mogoče nastaviti.

In druge perspektive? Tista od zunaj, recimo, je nadvse prijazna do oči. Ker je tale X3 daljši in širši, a malenkost nižji od predhodnika, je njegov videz nezgrešljivo športen, še posebno ker so oblikovalci razširili ramena (pločevino tik pod stranskimi stekli), napihnili večino linij (recimo na motornem pokrovu) in s precej ostrimi robovi razbili masiven videz, ki utegne biti sicer precej moteč. In nastal je, vsaj na pogled, resnično športen SUV.

In tako oznako si, vsaj deloma, zasluži tudi s tretje, tehnične perspekti-





ve. Takole, na papirju, sicer ne ponuja nič impresivnega: dvolitrski turbodizel v kombinaciji z menjalniško avtomatiko in 1,8 tone mase pač ni recept za superšportnika.

A tistih 135 kilovatov oziroma 184 'konjev' v resnici ni tako nebogljeneh, kot bi si predstavljali. 380 njutnmetrov navora ni malo in v kombinaciji s hitro in z uglasjeno osemstopenjsko avtomatiko z dobro preračunanimi prestavnimi razmerji je dovolj za suvereno premikanje tega skoraj dvotonskega avtomobila (s potniki v njem). Roko na srce: tale menjalnik (in BMW ni edini, ki ga uporablja), plod razvoja podjetja ZF z oznako ZF 8HP (v X3

Edina pripomba: zvočna izolacija bi lahko bila boljša.

8HP 45, ki prenese do 500 njutnmetrov navora), je pravzaprav vrhunec pri klasičnih menjalniških avtomatikah ta hip. V tako motoriziranem X3 sicer ni serijski (brez doplačila se boste namreč morali zadovoljiti z ročnim šeststopenjskim menjalnikom), a je vreden vsakega centa 2.388 evrov vrednega doplačila. Poiščite kvadratega z oznako Steptronic in ga prekrižajte. Motor sam je sicer že star znanec, le nekoliko izboljššan (višje kompresijsko razmerje, nove piezo šobe) je.

Ta kombinacija je uglasjena v mestu (avto je vedno v pravi prestavi in le stežka boste ugotovili, kako se je v njej znašel), dovolj živahna zunaj njega (zlasti v športnem načinu, a o njem malo kasneje) in ravno še dovolj zmogljiva na avtocestah. Ko presežete slovenske avtocestne hitrostne omejitve, takle X3 sicer ni več tako odločen kot pri manjših hitrostih (kar je seveda posledica kombinacije motornih zmogljivosti in velike čelne površine), a se še vedno dovolj dobro drži tudi ob takšnih voznikskih zahtevah. A če želite kaj hitrejšega (pa še vedno dizelskega), bo treba počakati na močnejše dizle. Edina pripomba: zvočna izolacija bi lahko bila boljša.

In poraba? Koncept EfficientDynamics poskrbi, da denarnica živi brez šokov.

Polnjenje akumulatorja le ob odvzetem plinu, samodejno ugašanje in zagon motorja, ko se X3 ustavi (kar bi, gospodje pri BMW, lahko potekalo z manj tresljaji), in drugi načini optimizacije pri porabi goriva so naredili svoje: povprečje osem litrov in pol je za tak avto odličen dosežek.

Ostanek pogonske tehnike je klasika: Xdrive, v normalnih razmerah 60 odstotkov navora zadaj, v skrajnih med 0 in 10 odstotki na posamezni osi. Dodajte zadnji diferencial, ki poskrbi, da X3 rad zavije v ovinek in le malo (če sploh) podkrmari, pa dovolj natančen volan in ni presenečenje, da se lahko tak X3 pelje bolj športno od marsikatero precej lažje in z visokim težiščem manj obremenjene limuzine. Ampak športen pa seveda ni, tudi če nadzor blažilnikov in delovanja elektronske stopalke za plin, menjalnika in volanskega serva nastavite v način Sport ali celo SPort+, je pa bolj športen od tekmecev enake (mehkoterenske) zasnove, o tem ni dvoma.

In tako se še enkrat izkaže, da je vse skupaj samo stvar perspektive. In ta je odvisna od tega, kako na predmet gledate. Ali drugače: to, kakšen se vam bo zdel novi X3, je odvisno predvsem od tega, kaj od njega pričakujete. ❧❧

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	872
Usnjeno oblačenje	1.869
Osemstopenjski samodejni menjalnik	2.388
Elektronski nadzor blažilnikov	1.142
Usnjen športni volan	301
19-palčna platišča z gumami	2.336
Nadzor Performance	156
Variabilno športno krmiljenje	208
Samodejno zapiranje prtljažnih vrat	509
Kamera za pomoč pri vzratni vožnji	727
Strešni nosilci	311
Oprema X-Line	602
Panoramsko strešno steklo	1.568
Mreža v prtljažniku	187
Temnejša stekla	405
Preproge iz velurja	104
Samodejna zatemnitev ogledal	540
Električno nastavljiva sedeža spredaj	1.339
Sistem za prevažanje daljših predmetov	208
Športna sedeža spredaj	654
Ledvena opora za prednja sedeža	322
Odlagalni paket	374
Ogrevana prednja sedeža	384
Notranje obloge v lesu	478
Naprava za pranje žarometov	280
Parkirna tipala spredaj in zadaj	810
Tipalo za dež	135
Ksenonski žarometi	799
Prilagodljiv snop žarometov	446
Radarski tempomat	498
Paket luči	332
Samodejni vklop/izklop dolgih luči	156
Navigacijski sistem Professional	2.440
Avdio sistem Professional	1.225
Povezava s telefonom	104
Paket Connectivity	727

TABELA KONKURENCE

MODEL	BMW X3 xDrive20d	Audi Q5 2.0 TDI DPF Quattro	Mercedes-Benz GLK 220 4MATIC	Volvo XC60 D3 AWD Kinetic
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.995	1.968	2.143	2.400
največja moč (kW/km pri 1/min)	135/184 pri 4.000	125/170 pri 4.200	125/170 pri 3.200-4.800	120/163 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	380 pri 1.750-2.750	350 pri 1.750-2.500	400 pri 1.400-2.800	350 pri 1.500-2.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.648 × 1.881 × 1.661	4.629 × 1.898 × 1.653	4.528 × 1.840 × 1.683	4.627 × 1.891 × 1.713
največja hitrost (km/h)	210	204	205	205
pospešek 0-100 km/h (s)	8,5	9,9	8,8	10,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,7/5,0/5,6	8,2/5,8/6,7	8,4/5,8/6,7	8,9/5,3/6,6
izpusti CO ₂ (g/km)	149	175	176	174
cena osnovnega modela (evri)	42.700	42.060	43.300	39.990

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	[BMW Slovenija, d. o. o.]
X3 xDrive20d:	42.700 EUR
Testno vozilo:	68.636 EUR
Moč:	135 kW (184 KM)
Pospešek:	8,9 s
Največja hitrost:	210 km/h
Povpr. poraba:	8,5 l/100 km

Garancija:	2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	všteto v ceno vozila	kasko zavarovanje (2):	7.445
gorivo	10.515		
gume (1):	2.707	Skupaj:	44.189
izguba vrednosti po 5 letih:	18.502	Strošek za prevožen km:	0,44 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	5.020		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 6°C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 35 % / Gume: Pirelli Sotto Zero Winter 240 275/40 R 19 V / stanje kilometrskega števila: 9.390 km

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	8,9
402 m z mesta:	16,4
	(135 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

210 km/h
(VII. In VIII. prestava)

Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje	7,2
največje povprečje	12,1
skupno testno povprečje	8,5



Trušč v notranjosti

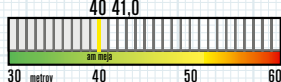
dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
50 km/h	55	54	54			
90 km/h	62	60	59	58		
130 km/h		61	60	59	59	
Prosti tek	38					

Zavorna pot

m

od 130 km/h:	68,7
od 100 km/h:	41,0
	(AM meja 40 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

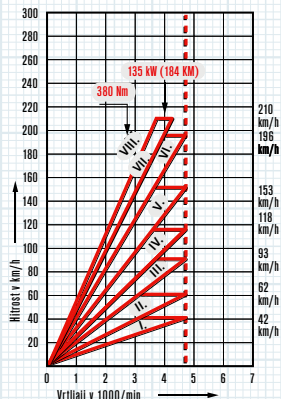
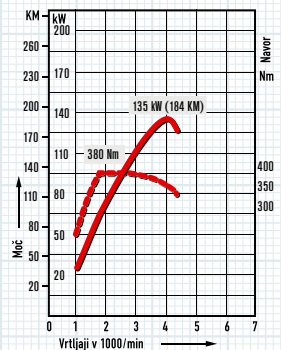


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

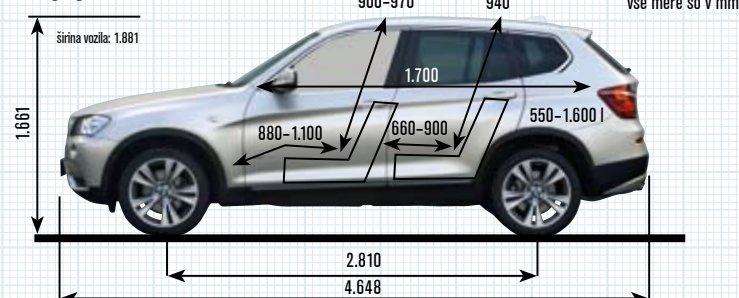


Hja, če bi bil 35i, bi dobil pa še peto zvezdico ...

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 90 × 84 mm - gibna prostornina 1.995 cm³ - kompresija 16,5 : 1 - največja moč 135 kW (184 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,2 m/s - specifična moč 67,7 kW/l (92,0 KM/l) - največji navor 380 Nm pri 1.750-2.750/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 8-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,714; II. 3,143; III. 2,106; IV. 1,667; V. 1,285; VI. 1,000; VII. 0,839; VIII. 0,667 - diferencial 3,077 - platišča 9 J × 19 - gume 275/40 R 19, kotalni obseg 2,12 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne (prilno hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedezema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,25 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.800 kg - dovoljena skupna masa 2.300 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.400 kg, brez zavoro: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmožljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - poraba goriva (ECE) 6,1/5,3/5,6 l/100 km, izpust CO₂ 147 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.881 mm - kolotek spredaj 1.616 mm - zadaj 1.632 mm - rajdni krog 11,9 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.480 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520-570 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 67 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),
2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavese - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljeni volanski obroč - po višini nastavljeni voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik.

OCENA

Zunanost (15)	14	Precej bolj športen od predhodnika - in to smo mu šteli v dobro.
Notranost (125)	112	Razočarajo predvsem trmasta klimatizacija in merilniki, ki nimajo izpostavljenega dela pri mestnih hitrostih.
Motor, pogon, podvozje (65)	59	Vrhunski menjalnik in dovolj odločen, a varčen motor sta dobra kombinacija.
Vozne lastnosti (70)	67	Odlična (za ta razred) lega na cesti in krmiljenje, dobre zavore.
Zmožljivosti (35)	28	Tak X3 je živahen in suveren vse do večjih avtocestnih hitrosti, potem začne zmago-vati zračni upor.
Varnost (45)	40	Rezultatov NCAP-testa še ni, a o petih zvezdicah skoraj ne dvomimo. Za varnostne sladkorne bo treba doplačati.
Gospodarnost (65)	46	Poraba je zelo ugodna, pa tudi osnovna cena v primerjavi s konkurenco ne razočara.
Skupaj	366	X3 želi biti (in tudi je) najbolj športen med tovrstnimi mehki terenci (če seveda primerjamo podobno motorizirane). In marsikdo boljše razloga za nakup niti ne potrebuje.

OCENA **avto magazin** 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ menjalnik
- ▲ podvozje
- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ volan
- ▲ poraba
- ▲ zlaganje zadnje klopi
- ▲ notranost je preveč podobna staremu modelu
- ▲ merilnik hitrosti je linearen
- ▲ zvočna izolacija