

Bjaggor

boggatim

besedilo: **Vinko Kernc**
 foto: **Aleš Pavličič, Vinko Kernc**

Avtomobilska industrija se prilagaja trgu. V tem trenutku je ravno v fazi, ko je najbolj smotno ugajati premožnejšim. Rezultati so tu.

| BMW X5 3.0d

ščen ravno v primerni višini), se bo pri tistem mestu, ki ga je "zaprutil" voznik. Njegova najbolj opazna prednost pred tekmeči je intuitivnost in preprostost razumevanja delovanja in upravljanja, pred starejšimi različicami pa se odlikuje po tem, da so v Münchnu ugotovili, da je modro ob njem na armaturni plošči pustiti še kak drug gumb in stikalo.

X5 je z novo generacijo lansko jesen zrasel v sedemsedezno vozilo, kar je pravzaprav pohvalno iz povsem drugega razloga – za sedem sedežev ga je bilo



"X5 je z novo generacijo lansko jesen zrasel v sedemsedezno vozilo, kar je pravzaprav pohvalno iz povsem drugega razloga."

ca. Ponašava je pod koleksi X5 mestni ali avrocestni asfalt.

Prav. Potem začnem znova. Kdor kupuje takšen avtomobil (in ni jiti malo), ker želi vanj sedati lažodno in udobno (saj je znanči višine od tal sedež namne-

izdelki vseh treh velikih nemških koncernov še najbolj dorečeno. Tule seveda v prvi vrsti meim na iDrive, čeprav se spet zdi, da je imela čisto prva različica tega sistema (serija 7) boljši potenciali. Njegova najbolj opazna slabost je, da se vsakokrat po zagonu motorja postavi

v osnovno stanje, torej ne ostane na tistem mestu, ki ga je "zaprutil" voznik. Njegova najbolj opazna prednost pred tekmeči je intuitivnost in preprostost razumevanja delovanja in upravljanja, pred starejšimi različicami pa se odlikuje po tem, da so v Münchnu ugotovili, da je modro ob njem na armaturni plošči pustiti še kak drug gumb in stikalo.

X5 je z novo generacijo lansko jesen zrasel v sedemsedezno vozilo, kar je pravzaprav pohvalno iz povsem drugega razloga – za sedem sedežev ga je bilo

sedeža (in volanskega obroča) je več kot odlična, volanski obroč in merilniki za njim pa se zdijo – glede na mere X5 – povsem nesorazmerni, saj dajejo občutek, kot da so preneseni iz serije 1. Majhni. Če se v X5 presedete iz Touarega, boste doživeli majhen šok. Ampak majhnost vsaj v tem primeru ni moteča: volanski obroč je čeden, debel in odlično oprtjemljiv, merilniki pa so predvsem pregledni (O. K., so tudi čedni). Upravljanje, če tute izzzammno osnovne funkcije za vodenje, se zdi med podobnimi

treba nekoliko podaljšati, zato pa ima zdaj X5 za sprejemljivo velik osnovni prtljažnik, česar za prejšnjo generacijo nisimo mogli trditi. Dobro je pri tem vedeti, da sta zadnja dva sedeža, sicer posanično z eno potezo zložljiva v dno, velika le za še neodraste otroke in to kljub vzdolžnemu pomniku druge vrste. Ta je locena (1/3–2/3), loceno tudi pomitna in loceno (spet z eno potezo) preključiva, tako da nastane podaljšan prtljažnik z ravnim dnom. Skupaj s tremi uporabnimi predali v dnu prtljažnika je prilagodljivost tega avtomobila pohvalna. K temu nekaj doda tudi pokrov prtljažnika, ki je prečno razdeljen na dva dela; spodnja tretjina se spusti, zgornja dvigne, kljub kompaktnemu občutku zasnove in izdelave pa je pomikanje obeh delov v obe smeri preseneitljivo lahkotno. Kot da bi bila izdelana iz oglikovih vlaken. Na zadku tako pogrčesamo le loceno odpranje zadnje šipe.

In če se vrtnemo na zunanost – kako pa je novi X5 sploh drugačen od starega? Najlaže ga booste prepoznali po zadnjih lučeh in tudi boka sta krepko drugačna – zdaj sta ukrvljena povsem v

zmore vsaj na mikropodročju zavrteti vsa štiri kolesa v prazno, začne karoserija enakomerno (se pravi v enaki meri nos in zadek vozila) siliti iz ovinka.

Spet drugače je takrat, ko motornemu navonu ni težko opazneje zavrteti koles v prazno, na primer na makadamu: ker je to, če ste pozabili, BMW, je kljub stalnemu pogonu k vsem širim kolesom zadek nekoliko hitrejši. Ravno toliko, da je treba male odzvezi volan, in če srce dopušča, dodati plin. Gost bel dim, ki je pravzaprav prah in ki ga vidi voznik v vseh vzratnih ogledalih, zagotovo ne zmanjša doze adrenalina v krvi. Prej nasprotno.

Ker je to BMW, katerega moto je "veselje v vožnji", se je seveda spodobilo, da zkusodbo začinem z vožnjo. Pa vendar izkušnje kažejo, da se na fizikalnih mejah vozi le redkokateri lasnik takšnega teren-

► Fant na Yamaha R6, ki sem ga prehitel, ko je ravno na vrhu planinskih zavojev obrnil in pognal navzdol, se bo "mojega" X5 spominjal le po zadku. Čeprav je na ravninah skokovito pridobival in je na ovinkih, kot pravijo motociklisti v svojem žargonu, "polagal do ušes", je lahko prisel le tako blizu, da je za trenutek povohal izgoriti dizel. Vedno prisotni "navijači" na ovinkih so imeli oči na pečjih.

Če bo kdo kdaj trdil, da se z X5 ne da, se spomnite zgorajjšega odstavka. Je pa res, da pri tem početju posebnega užika ni: X5 gre, če je asfalt dober, prek prednjih koles pri poganjanju in voznik ina občutek, da se avtomobil kotali po zimskih gumah. Pa se ne.

Ko se razmere pod kolesi malo poslabšajo, pride do izraza tehnika: razdelitev mase med osena in razdelitev pogona k vsem širim kolesom. Takrat, če motor

Kratek test



stogu, ki ga je začela serija 1 in ki mu sledijo vsi novi Beemveji, tudi X3. Zato se ne čudite, če ga boste kdaj zamenjali z njim.

Tale X5 je dokazal, da za vstop vanj in za zagon motorja (pa tudi za zaklepanje) ne potrebujete več ključa v rokah: biti mora le nekje pri vas. Še vedno pa znotraj nima manjših odlagalnih mest, le dva precej velika predala in nekaj mest za pločevinke, če odštete precej prijaznejši. Je pa notranjost v splošnem za oči, odp in uporabo zelo prijetna, in sicer z oblikami, značilnimi za Beemveje zadnjega časa, z okusno barvno kombinacijo (ki je seveda v marsičem odvisna od izbire kupca), s športnim splošnim vtisom in seveda z upravljanjem od sistema

iDrive naprej. Skupaj s preostalinimi stikali, ki se v primerjavi s tekmeči zdijo skoraj filigransko majhni. In tudi s prestavno ročico, ki je

z obliko končno zavila v oblikovno in ergonomsko naprednejšo smer: Brezhibna, kot že vsaj desetletje, sta tudi upravljanje in odziv (samodejnega, šeststopenjskega) menjalnika. Njegova edina pomanjkljivost ostaja ta, da po odzvetem plinu pogosto pretakne v višjo prestavo in da je (tudi zato) odziv na ponovno pritisnjenjo stopalko plina razmeroma dolga. Daljši, kot bi si v trenutkih športne navdušenosti želeli.

Motor? Hm, v preprostem jeziku bi lahko rekli: vse, kar je več, je preveč in postavlja-



ško. Še pravi, v vsakem trenutku je navora in (ali) moči dovolj za hitro premenjanje, za odločna pospeševanja in sploh za športno vožnjo. Pa recite, da 230 kilometrov na uro ni dovolj. Posebej dobro se ujame z menjalnikom, ki pri do konca pohojenem plinu pretaka pri 4.500 vrtljajih v minuti in ki v obeh smeri pretika vzorno: hitro in v smislu spreminjanja pospeška nezaznavno. Po domače: ne cuka. Tisti značilni Beemvejev analogni merilnik trenutne porabe obljublja pri 50 kilometrih na uro štiri litre na 100 kilometrov, pri 180 kilometrih na uro pa 15 litrov goriva na 100 kilometrov. Če ste do stroja neprizanesljivi, lahko v povprečju računate na okroglih 14 litrov porabljenega goriva na 100 kilometrov.

Podvozje tega X5 je značilno športno: razmeroma togo in zato na trenutke (kratke udarne jame ...) neudobno, posebej na zadnjih sedežih. Ampak če mislite na katerikoli drug BMW ni za vas. Tudi X5 namreč noče spreminjati takšnega značaja. Zato med drugim ponuja menjalnik dva načina samodejnega pretikanja in razlika med njima je dobro zaznavna.

Posebej pri dinamični, hitri, a tekoči vožnji skozi zaporedje hitrih ovinkov je prijetno uporabiti tretjo možnost - ročno pretikanje, kar pa ne velja za grobo, 'razdišasko' vožnjo, tam se dosti bolje izkaže avtomatika. X5 se s podvozjem in pogonom posebej dobro, če že ne odlično, izkaže pri dveh precej različnih voznjih: na dolgih, zelo hitrih asfaltnih ovinkih in na širokih makadamskih cestah. Pri vožnji na zadnjih (in ob predpostavki, da voznik to obvlada) je dobro izklopiti angela varuha (DSC), v obeh (in seveda tudi v vseh drugih) primerih pa navdušujeta občutek na stopalki zavore in vodljivost med takšnim zaviranjem, če je treba močno pritisniti na stopalko zavore. Če se voznik odloči za mirnejši ritem vožnje, so stvari dosti manj adrenalinske, a prav tako prijetne. Ze zaradi odličnega avdiosistema, če ne zaradi drugega,

“Če se v X5 prese-detje iz Touarega, boste doživeli majhen šok.”

zračino športno: razmeroma togo in zato na trenutke (kratke udarne jame ...) neudobno, posebej na zadnjih

sedežih. Ampak če mis-

lite na katerikoli drug BMW ni za vas. Tudi X5 namreč noče spreminjati takšnega značaja. Zato med drugim ponuja menjalnik dva načina samodejnega pretikanja in razlika med njima je dobro zaznavna.

Posebej pri dinamični, hitri, a tekoči vožnji skozi zaporedje hitrih ovinkov je prijetno uporabiti tretjo možnost - ročno pretikanje, kar pa ne velja za grobo, 'razdišasko' vožnjo, tam se dosti bolje izkaže avtomatika.

X5 se s podvozjem in pogonom posebej dobro, če že ne odlično, izkaže pri dveh precej različnih voznjih: na dolgih, zelo hitrih asfaltnih ovinkih in na širokih makadamskih cestah. Pri vožnji na zadnjih (in ob predpostavki, da voznik to obvlada) je dobro izklopiti angela varuha (DSC), v obeh (in seveda tudi v vseh drugih) primerih pa navdušujeta občutek na stopalki zavore in vodljivost med takšnim zaviranjem, če je treba močno pritisniti na stopalko zavore. Če se voznik odloči za mirnejši ritem vožnje, so stvari dosti manj adrenalinske, a prav tako prijetne. Ze zaradi odličnega avdiosistema, če ne zaradi drugega,

Zato ponavljam: blagor bogatim. Ata

Janez, ki si ga lahko privoščijo, bo z njim zadovoljni mamo Anico, ki vozi mladičjo v vtrec in redno obiskuje Escado, mladarjo, ki se ji bo dobro zdelo sedeti v velikem, razkošnem avtomobilu, in sebe, ko si bo kak dan vzel dopust v službi in doma ter poskušal raziskati (na primer) vse poti in stropoti vojaškega poligona na Počku. Ker gre, takole na pol v oklepajih, takšen X5 prav presenetljivo dobro na terenu. Če veste, do kod smete. **►►**

BMW X5 3.0d

Cena osnovnega modela: 57.400 EUR
Cena testnega vozila: 91.493 EUR

NAŠE MERITVE (l/100km/av./rel.č.55 v/Švab./Direct.1882km)

POSPEŠKI
0-100 km/h: 9,0 s
402 m z mesta: 16,4 s (138 km/h)
1000 m z mesta: 30,1 s (174 km/h)

PROŽNOST
50-80 km/h (l/v/m): 6,3/10,7
80-120 km/h (l/v/m): 8,5/13,4

NAVVEČJA HITROST
215 km/h (v/pretava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 38,6 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 14,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-aktni - vrstni - turbo-dieselski z neposrednim vbrzgom
- glava prestavna 2.993 cm³ - največja moč 173 kW (235 KM) pri 4.000/min - največji navor 520 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: stalni sinhronski pogon - 6-stopenjski avtomatski menjalnik
- guma 285/45 R 18 V Bridgestone Dueler H/P Sport.
Masa: prazno vozilo 2.110kg - dovoljena skupna masa 2.740 kg.
Merje: dolžina 4.895 mm - širina 1.935 mm - višina 1.765 mm
- prtljajnik 620-1750 l - posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 216 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,3 s
- poraba goriva (ECE) 11,3/7,2/8,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRALJAMO

- ▶ polžič za volanom
- ▶ upravljanje, volenje
- ▶ motor
- ▶ menjalnik
- ▶ športen značaj mehanike
- ▶ lega na cesti pri večjih hitrostih
- ▶ idrive (v splošnem)
- ▶ oprema
- ▶ vestiranje (na prednja sedelja)
- ▶ odzivni čas menjalnika po odzvetem plinu
- ▶ lega na cesti na ostrih ovinkih
- ▶ odlagalna mesta
- ▶ zadnja širna se ne odpira ločeno
- ▶ idrive ima drobne pomanjkljivosti

Korčna ocena

Predpogoji je, da so voznik in potniki željni dinamičnega, športnega značaja mehanike. Od tod naprej (in vključujoč sprjaznenost s ceno) ima takole motoriziran in opremljen X5 le malo napak. Pa še te so bolj ali manj kaprčica.