



# Preveč?

besedilo: Dušan Lukič • foto: Saša Kapetanovič

BMW-jev X5 je že stari znanec in Avtomagazinovi bralci ga imate očitno radi, saj že skoraj 10 let kraljuje na vrhu svoje kategorije v našem izboru Najboljši avtomobili. In tudi po zadnji pomladitvi se stvari verjetno ne bodo spremenile.



► Res je sicer, da je na pogled pomladitev komaj opazna. Večje so odprtine za zrak, več je v barvo karoserije polakiranih delov, malce drugačne so luči (in namestitve meglenk), drugačen je tudi zadnji odbijač. Dovolj sprememb, da jih bodo opazili lastniki in lju-

bitelji dosedanjega X5 - več pa tako in tako ni potrebno.

Tudi v notranjosti X5 ostaja X5. Merilnik hitrosti je še vedno linearen in zato pri mestnih hitrostih nepregleden, položaj za volanom je še vedno odličen (ko se sprijazni-

## | BMW X5 xDrive40d

te s SUV-ovsko višjim sedenjem), iDrive je še vedno preveč neroden za res lahkotno uporabo. Nič novega, skratka, razen novih barvnih kombinacij. To tudi pomeni, da je zadaj dovolj prostora za dva odrasla (tretji bi malce neudobno sedel na sredini zadnje klopi), da je prtljažnik ogromen in odpiranje njegovih vrat dvodelno, pri testnem avtomobilu pa tudi električno (priporočamo!).

Največ sprememb je pod kožo. Oznaka xDrive40d pomeni, da se je pod motornim pokrovom skrival sveži, povsem aluminijasti biturbo šestvaljni dizel. Dve turbopuhali (manjše za nižje vrtljaje in boljše odzivnost ter večje za višje in večji navor) poskrbita ne le za odlične zmogljivosti, temveč tudi za ugodno majhno porabo, saj se vrtljaji ob normalni vožnji (ki pa je lahko še vedno hitrejša od prometa okoli vas) le redko povzpnejo nad dva tisočaka. Dobrih 11 litrov je za tako zmogljiv avtomobil (6,7 sekunde do 100 kilometrov na uro), ki se ne more pohvaliti z majhno maso (za dobri dve toni ga je) niti z

### BMW X5 xDrive40d

Cena osnovnega modela:	65.200 EUR
Cena testnega vozila:	95.507 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = 22 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 5.161 km

<b>POSPEŠKI</b>	
0-100 km/h:	6,7 s
402 m z mesta:	14,9 s (148 km/h)

#### PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

<b>NAJVEČJA HITROST</b>	236 km/h
	(VII. in VIII. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h:	36,0 m (AM meja 39 m)
--------------	-----------------------

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	11,4 l/100 km
-------------------------	---------------

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.933 cm<sup>3</sup> - največja moč: 225 kW (306 KM) pri 4.400/min - največji navor 600 Nm pri 1.500-2.500/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume 285/45 R 19 V (Continental Contact SSR).

Masa: prazno vozilo 2.110 kg - dovoljena skupna masa 2.790 kg. Mere: dolžina 4.857 mm - širina 1.933 mm - višina 1.776 mm - medosna razdalja 2.933 mm - prtljažnik 620-1.750 l - posoda za gorivo 85 l. Zmogljivosti: največja hitrost 236 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,6 s - poraba goriva [ECE] 8,8/6,8/7,5 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub>: 198 g/km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ menjalnik
- ▲ navigacija
- ▲ zmogljivosti
- ▲ sedeži

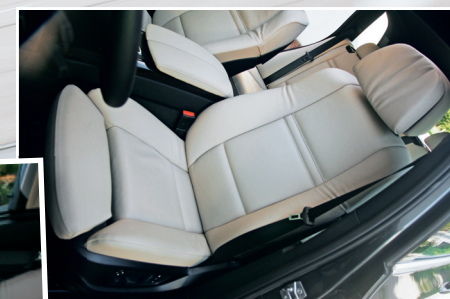
- ▼ hrup motorja
- ▼ iDrive

### Končna ocena

Najzmogljivejši dizel za največji BMW-jev SUV? Na papirju odlična odločitev, v praksi pa se izkaže, da ima kombinacija tudi pomanjkljivosti. xDrive30d utegne biti boljša izbira ...



nizko čelno površino (vendarle gre za skoraj 1,8 metra visokega terenca), odličen rezultat. A v isti sapi je treba povedati tudi, da je motor navzven tankovsko glasen in da zvočna izolacija njegovemu zvoku ni povsem dorasla, zato je predvsem v mestni vožnji hrupa v



“Zvočna izolacija njegovemu zvoku ni povsem dorasla.”

notranjosti preveč – v garažnih hišah pa si utegnejo mimoidoči zatiskati ušesa. Poleg tega lahko za skoraj enako zmogljiv avto plačate manj in tudi porabite manj goriva – trilitrski dizel je namreč po naših dosedanjih izkušnjah z X5 povsem dovolj zmogljiv (na papirju je le sekundo počasnejši do 100 kilometrov na uro, v praksi pa razen pri zelo velikih hitrostih enako suveren kot štirilitrski), poraba pa je lahko manjša za kak liter in pol (ali celo več). Da o razliki pri ceni (kakih pet tisočakov je bo) sploh ne govorimo.

Tudi trilitrski dizel namreč dobite v kombinaciji z menjalnikom, ki je bil v testnem xDrive40d (ker je to pač edini menjalnik na voljo v X5): osemstopenjska avtomatika je (ne le v X5, temveč tudi v avtomobilih konkurenčnih znamk, saj ga uporabljata tudi Audi in Porsche) najboljši samodejni menjalnik zdaj. Prestavljanje je skoraj neopazno, če to želite, a v športnem načinu delovanja (tudi z

možnostjo ročnega pretikanja) tudi odlično in predvsem hitro. Da se kaj dogaja, boste opazili le po premikanju igle merilnika vrtljajev (in po spreminjanju ravni hrupa), pospeški pa so enakomerni in odločni. Štirikolesni pogon xDrive je že klasika, tokrat je razmerje razporeditve navora v korist zadnje preme (60 odstotkov v normalnih razmerah).

Kot je pri BMW v navadi, je seznam doplačilne opreme, ki je na voljo, dolg. Smerne in samodejne luči so dobrodošle, enako velja za aktivni tempomat s funkcijo start-stop (avtomobil se za vozilom pred vami sam ustavi in spelje ob pritisku na gumb), odveč je bil opozorilnik za menjavo voznega pasu. Namesto da bi vozniku svetoval, v katero stran naj zavije, oziroma sam opravil malenkostni popravek smeri, le zavibrira volanski obroč ... Še en minus si je prislužil USB-priključek avdiosistema, saj občasno ni hotel prepoznati vanj vtaknjene USB-ključka z glasbo, poleg



tega pa ga zmotijo vse datoteke, ki niso glasbene – se pa zato odlično razume z iPodom, enako odlično deluje tudi vmesnik Bluetooth za prostoročno telefoniranje.

A kljub nekaterim majhnim pomanjkljivostim dejstvo ostaja: X5 je povsem v vrhu svojega razreda. Ali je veliki, zmogljivi dizel res najboljša izbira (zaradi hrupa in porabe), se boste morali odločiti sami, lahko pa vam namignemo: včasih so druge stvari pomembnejše od 'konjev' ... ❧❧