

Test

# Ko vodijo očiči

| BMW X6 xDrive35d

Pravijo, da ima Heidi Klum ozke ustnice in Cindy Crawford motečo materino znamenje na obrazu. Niste opazili?!?



besedilo: Aljoša Mrak  
• foto: Saša Kapetanovič  
• stiliranje: Aljoša Krošlin Griž  
• asistent fotografa: Lea Plut



» Če že ne poznate najbolj znanih svetovnih manekenk, upam, da ste na nosilni fotografiji opazili vsaj avto, ne le simpatične Tamare Popovič. BMW X6 je nov izdelek münchenške tovarne avtomobilov, ki ji gre – vsaj trenutno – izredno dobro od rok vse, česar se loti. Vodilni prenesejo vse negativne kritike Banglovega oblikovanja, ki še vedno dobiva nagrade; se zgolj smejejo kričanju, da so BMW-ji predragi, saj si člani uprave in delničarji še vedno mastijo brke; se naslajajo nad zgražanjem nad obliko novega SAC-a, kupeja na osnovi SUV-a (avtomobila za prosti čas), toda hkrati opazujejo panične reakcije tekmecev in odkrito občudovanje (potencialnih) kupcev itd. BMW je v zagonu, zato si lahko privoščijo tudi eksperimentiranje. X6 je rezultat enega takih poskusov, in čeprav se sliši bogokletno, da narediš visok kupe, jim je (znova) uspelo.

“Čeprav se opira na X5, je precej mogočnejši.”

BMW X6 je ogromen avtomobil. Mogoče vam nič ne pomeni, če vam povem, da meri v dolžino slabih pet, v širino pa nekaj centimetrov manj kot dva metra. Čeprav se pri tehniki opira na starejšega brata X5, je po velikosti (vsaj na zunaj) precej mogočnejši, skoraj grozljiv. Naj povem s sočnejšimi besedami. X6 je tako velik, da bo koleno vaše prikupne sopotnice precej daleč, zid

vaše sicer velike garaže pa nevarno blizu. In verjemite, ni ga lepo videti v vzratnem ogledalu, še posebej ne takrat, ko se vozniku tega BMW-ja na prehitevalnem pasu mudi. Hmm, v Nemčiji, seveda ...

Novega SUV-a, ki so ga pri BMW-ju poimenovali kar z novim nižnim avtomobilskim razredom SAC (Sports Activity Coupe), boste stežka spregledali. Dvajsetpalčna aluminijasta platišča s pregrešno dragimi praznovoznimi gumami, ki se s širino 275 spredaj in 315 milimetrov zadaj bolj kot ne valjajo in ne samo vozijo po cesti, veliko dodatnih odprtih za hlajenje in dihanje motorja (vendar s poceni imitacijo mreže okoli prednjih meglenk), dva zaključka izpušnega sistema, ki silita proti skrajnim robovoma zadka, in zgornji del prtljažnika, ki se konča pri ramenih povprečno velikega moškega, pritegnejo poglede. Ni treba biti znanstvenik, da vam je takoj jasno, da je med vzratno vožnjo zelo nepregleden. Zato ima spredaj in zadaj parkirna tipala in zato si lahko zadaj omislate tudi kamero, ki pomaga pri zadnjih centimetrih. Vendar pa kamera potrebuje nekaj časa, da se ob vklopljeni vzratni prestavi prebudi, zato se je večkrat zgodilo, da smo že obkljukali izhod s parkirišča, preden je sistem sploh začel delovati. In ko smo že pri prtljažniku: zaradi izdatnih mer avtomobila je razmeroma velik, vendar po kupejevsko pogojno uporaben, saj zmanjka prostora v višino. Nekaj rezerve je še pod osnovnim prtljažnikom, kjer je namesto nadomestne gume skriti kotiček, in



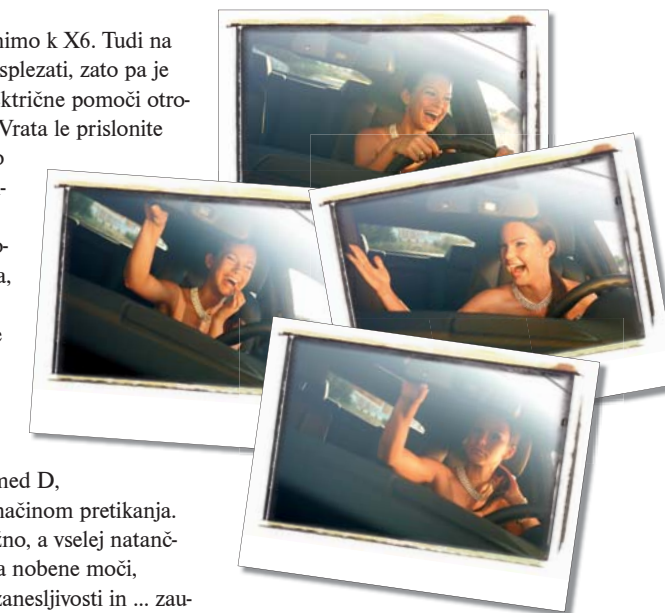
naid preklopljeno zadnje klopjo (po tretjini deljiva, vendar ne omogoča ravnega dna). A lahko si mislimo, da bomo s tem avtomobilom le stežka pripeljali ves material za, recimo, gradnjo hiše. V lično obdelan prtljažnik bo verjetno v najboljšem primeru romal le kakšen večji potovalni kovček, zato če živite višji rob nakladanja, je prtljažnika več kot dovolj.

Kupejevstvo pri tem avtomobilu zahteva dodatna žrtvovanja. Če ne štejemo vaše dolgonoge sopotnice na prednjem sedežu, lahko na dveh ločenih zadnjih sedežih peljete le dva prijatelja. Pred daljšo vožnjo se pozanimajte, ali nista previsoka oziroma preobčutljiva, sicer boste lahko imeli težave. Na

zadnji klopi se bosta udobno vozila le dva povprečnorasla fanta, ki nista višja od 180 centimetrov, saj potem zmanjka prostora za glavi zaradi aerodinamično padajoče kupejevske oblike. Želodce pa sem omenil zato, ker je bil testni X6 nameščen na športno podvozje. Zato kombinacija togega vzmetenja in velikih nizkopresečnih gum ni najboljša za naše slabše magistralne ceste, je pa vsekakor vrhunska za zlikane gorske ceste ali dobro avtocesto. A teh je – preverjeno – bolj malo v Sloveniji, saj si je SCT verjetno pustil nekaj maneverskega prostora, da bo lahko kakšno leto po svečani predaji novega odseka znova zaposlil svoje gradbene stroje. A pustimo premetene gradbenike in nesposobne držav-

ne nadzornike ter se vrnimo k X6. Tudi na voznikov sedež je treba splezati, zato pa je zapiranje vrat zaradi električne pomoči otroško preprosto opravilo. Vrata le prislonite in elektromotorčki bodo sami poskrbeli za vrhunske tesnenje. Pametni ključ je v luksuznih avtomobilih že skorajda nuja, zato ga ima tudi X6, in uživanje se lahko prične le s pritiskom na zagonski gumb. Prestavna ročica je elektromehanska, zato zahteva le dva prsta, da se sprehajate med D, R in N ali sekvenčnim načinom pretikanja. Občutek je izvrsten: nežno, a vselej natančno pretikanje ne zahteva nobene moči, hkrati pa daje občutek zanesljivosti in ... zaupanja. In zaupanje je ob 210-kilovatom (ah, ne bodimo malenkostni in recimo skorajda 300-’konjskem’) stroju več kot potrebno. Turbodizel se oglasi z značilnim ropotom, ki pa ni moteč. Trilitrski turbodizelski stroj je pravi sladkorček, saj mu pri dihanju pomaga kar dve turbopuhali. Manjša se zažene kmalu nad številko 1.600 na merilniku vrtljajev in že trdo dela pri številki 2.000, medtem ko se večje turbopuhalo zbudi šele nad 2.000 in pomaga pri delu do konca, ko igla na merilniku vrtljajev zaide v rdeče polje. Zato ne pričakujte počivanja; pri polnem plinu boste morali biti kar hitri, da boste pri sekvenčnem načinu prestavljanja (prestavna

| BMW X6 xDrive35d



ročica in obvolanska uhlja) dohajali mišičasti motor. Seveda ste lahko zvitni in preklopiti na samodejni način, nato pa izberete še športni program prestavljanja. Navdušenje je zagotovljeno, saj je X6 resnično mišljen bolj kot kupe in manj SUV. Dokaz za to so skromne terenske zmogljivosti (zato po tehtnem premisleku nismo objavili tabele terenskih zmogljivosti, saj ga ni uravnovešenega lastnika na tem svetu, ki bi se z X6 podil po razritem poligonu) in predvsem odlična vodljivost na asfaltni podlagi. Športno podvozje v kombinaciji s stalnim štirikolesnim pogonom (imenovanim xDrive, ko elektronika povsem

ročica in obvolanska uhlja) dohajali mišičasti motor. Seveda ste lahko zvitni in preklopiti na samodejni način, nato pa izberete še športni program prestavljanja. Navdušenje je zagotovljeno, saj je X6 resnično mišljen bolj kot kupe in manj SUV. Dokaz za to so skromne terenske zmogljivosti (zato po tehtnem premisleku nismo objavili tabele terenskih zmogljivosti, saj ga ni uravnovešenega lastnika na tem svetu, ki bi se z X6 podil po razritem poligonu) in predvsem odlična vodljivost na asfaltni podlagi. Športno podvozje v kombinaciji s stalnim štirikolesnim pogonom (imenovanim xDrive, ko elektronika povsem



## Iz oči v oči



Mitja Reven

Do sedaj je bil X5 tisti, ob katerem so bili manjši videti minimalni, zdaj pa je nekdanji BMW-jev kralj ob X6 videti prav majhen. Štirised je odločno prevelik za vse garaže, višina prtljažnika je krepko previsoka, tudi pri skakanju vanj in iz njega bo marsikdo moral pošteno paziti na svoje hlače. Če je zunaj 'hud', je v notranjosti vse preveč klasičen BMW. Pelje pa se res odlično; če ne bi sedel tako visoko, sploh ne bi imel občutka, da sedim v SUV-u. Pardon, pri BMW-ju X6 pravijo SAC. In veste kaj, na normalni cesti mu širina sploh ne dela težav. ◀◀



Matevž Korošec

Vse je res! X6 je preširok za v mesto, neuporaben za družinske potrebe, pregrešno drag in okolju neprijazen. Ampak bi ga vseeno imel. ◀◀

prosto razporeja moč na tisto kolo ali par, ki ima boljši prijem) in sistemom DPC (Dynamic Performance Control) zagotavlja vrhunsko vodljivost. Štirikolesni pogon zagotavlja primerno trakcijo tudi po mokrem

## Koliko stane v EUR

### DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	1.082
Aluminijasta stopnica	365
Športni paket	2.873
20-palčna lita platišča	1.415
Usnje »Nevada«	2.387
Aluminijaste notranje obloge	376
Aktivno krmiljenje	1.437
Samoizravvalno podvozje	873
Adaptive drive	3.634
Vzratna kamera	464
Parkirni sistem spredaj	376
Tempomat z zavorno funkcijo	343
Samodejna zatemnitev ogledal	564
Prilagodljiv snop žarometov	497
Paket luči	365
Naprava za samodejni vklop in izklop dolgih luči	144
Ventilacija sprednjih sedežev	1.304
Električno nastavljiva, komfortna sedeža spredaj	652
Štiripodročna klimatska naprava	796
Dostop brez uporabe ključa	1.050
Sistem »Soft Close« za vrata	707
Vreča za smuči	265
Odlagalni paket	298
Navigacijski sistem	2.442
CD-izmenjevalnik	475
USB-vmesnik	332
Predpriprava za telefon	851
Zvočni sistem »Professional«	1.426



(in, da, lahko ga peljete tudi počez!), sistem PDC (na zadnjem diferencialu sta dva planetna zobnika, ki delujeta s pomočjo dveh večlamelnih sklopov in elektronike) pa poskrbi za aktivno delovanje obeh zadnjih polgredi. Sistem PDC zagotavlja, da se med dinamično vožnjo večina navora usmeri h kolesom z več oprijema, po potrebi pa razbremenjeno kolo tudi zavira. Posledica tega je, da so pri BMW-ju zelo omejili sicer trdovratno siljenje nosa avtomobila iz ovinka, ki je stranski učinek vseh štirikolesnih gnanih avtomobilov. Tako pa boste presenečeni, s kakšno lahkoto se avtomobil, ki mu v prometenem dovoljenju piše skorajda 2.200 kilogramov mase praznega avtomobila, odziva na ukaze prek volanskega sistema. Seveda lahko verjamete, da na zlikani cesti nikoli ne razočara. Menjalnik je hiter, a uglajen, podvozje na ravnem cestišču vrhunsko, zavore trpežne tudi po dolgotrajnem mrcvarjenju in nasploh boste imeli občutek, da se vozite v kupeju, ne pa v višjem SUV-u. Oprostite, SAC-u. Tudi položaj za volanom omogoča nizko sedenje, usnjen voznikov sedež je nastavljen v vseh smereh (tudi sedalni del, kar je vredno vsakega evra!), lahko ga hladite (v poletni pripeki se temno usnje precej segreje) in tudi ogrevate. Informacijski sistem iDrive je seveda odličen, vendar mi je bolj pri sru

nov koncept, ki so ga predstavili v Sedmici, ko ima okoli glavnega stikala še sedem bližnjic v obliki gumbov. A z malo vaje se boste privadili tudi na uporabo gumba, ki ga lahko vrtite in potiskate v vseh štirih smereh. Sovoznikov predal se odpira tako, da pritisnete na diskreten gumb na robu sredinske konzole. Takrat se luknja pred sovoznikom odpre v dveh delih, saj se polovica pokrova odpre proti sovoznikovim nogam, druga polovica pa proti vetrobranskemu steklu. A čeprav je prostora v tem predalu veliko, X6 podobno kot vsi njegovi bratje razočara s prostori za drobnarije. Tako velik avtomobil, pa tako malo odlagalnih površin.

Hvala bogu ni nič popolno, saj je popolno tudi dolgočasno. Prav zato sta kljub lepim 'napakom' Heidi in Cindy vrhunski manekenki in zato je X6 kljub veliko manjši uporabnosti v primerjavi s tehnično sorodnim X5 vrhunski stroj. Mogoče nima toliko prostora v prtljažniku, verjetno ga bo nesojeni peti potnik 'spljuval', verjetno vam bo kdo s prstom risal po senci, češ ali se vam je zmešalo, da ste zapravili toliko denarja za avtomobil (beri dodatno opremo!). A nič hudega. Tudi Heidi in Cindy nista popolni, a bi ju z veseljem zapeljal kakšen krog z novim X6. In zanalašč ostal v blatu, daleč od pogledov mimoidočih ... ◀◀

## Tabela konkurence

MODEL	BMW X6 xDrive35d	BMW X5 3.0sd	Range Rover Sport TdV8 SE	Audi Q7 4.2 TDI
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	8-valjni - vrstni	8-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	2.993	2.893	3.628	4.134
največja moč (kW/KM pri 1/min)	210/286 pri 4.400	210/286 pri 4.400	200/272 pri 4.000	240/326 pri 3.750
največji navor (Nm pri 1/min)	580 pri 1.750-2.250	580 pri 1.750-2.250	840 pri 2.000	760 pri 1.800-2.750
dolžina x širina x višina (mm)	4.877 x 1.983 x 1.690	4.854 x 1.933 x 1.776	4.788 x 1.983 x 1.812	5.086 x 1.993 x 1.737
največja hitrost (km/h)	236	235	209	236
pospešek 0-100 km/h (s)	6,9	7,0	9,2	6,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,5/7,1/8,3	10,3/7,0/8,2	14,7/9,0/11,1	14,9/8,9/11,1
cena osnovnega modela (evri)	66.700	62.400	73.782	73.782

## Tehnični podatki

<b>CENA:</b>	(BMW Slovenija, d. o. o.)
<b>X6 xDrive30d:</b>	62.350 EUR
<b>X6 xDrive35d:</b>	66.700 EUR
<b>Testno vozilo:</b>	94.441 EUR
<b>Moč:</b>	210 kW (286 KM)
<b>Pospešek:</b>	7,1 s
<b>Največja hitrost:</b>	236 km/h
<b>Povpr. poraba:</b>	11,8 l/100 km
<b>Garancija:</b>	5 let ali 100.000 km splošna garancija, 2 leti mobilne garancije, 12 let garancije za prerjavenje.
<b>Predvideni redni servisi:</b>	Servisni intervali glede na izračun sistema CBS.

## STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	v ceni vozila	kasko zavarovanje [2]:	11.300
gorivo	15.470		
gume [1]:	3.112	<b>Skupaj:</b>	83.861
izguba vrednosti po 5 letih:	48.559	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	0,84 EUR/km
obvezno zavarovanje [2]:	5.420		

[1] - upoštevani smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

## NAŠE MERITVE

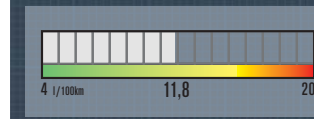
T = 26 °C / p = 1013 hPa / rel. vl. = 31 % / Stanje klimatizirane Slovenije: 5.076 km / Gume: Bridgestone Dueler H/P spredaj 275/40/R20 W, zadaj 315/35/R20 W.

<b>Vozne lastnosti</b>	
<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	7,1
402 m z mesta:	15,1 (146 km/h)
1.000 m z mesta:	28,0 (186 km/h)

**Prožnost**  
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

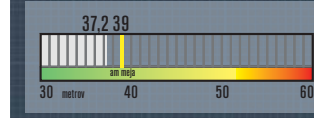
<b>Največja hitrost</b>	236 km/h (VI. prestava)
-------------------------	-------------------------

<b>Poraba goriva</b>	<b>l/100 km</b>
najmanjše povprečje	10,3
največje povprečje	13,1
skupno testno povprečje	11,8



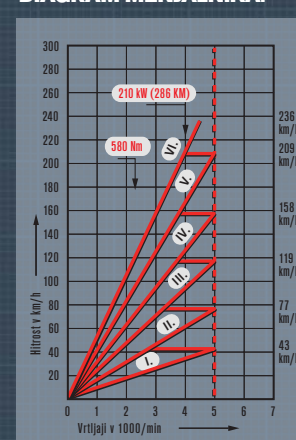
<b>Trušč v notranjosti</b>	<b>dB</b>
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	56 54 52
90 km/h	62 60 58 56
130 km/h	64 63
Prosti tek	37

<b>Zavorna pot</b>	<b>m</b>
od 130 km/h:	62,8
od 100 km/h:	37,2 (AM meja 39 m)

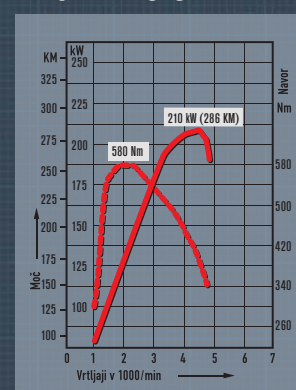


**Napake med testom**  
brez napak

## DIAGRAM MENJALNIKA:



## DIAGRAM MOTORJA:



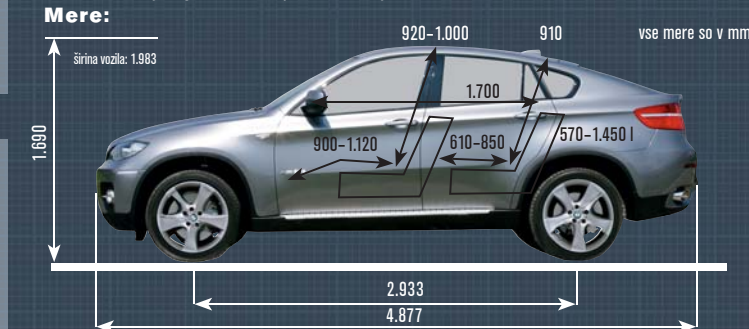
## UŽITEK V VOŽNJI:

Če bi se omejili le na asfalt, bi si zaslužili petico, na blatu pa je zelo neobojen. A pustimo petico za različico M.

## BMW X6 xDrive35d

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj vdolžno - vrtina in gib 84 x 90 mm - gibna prostornina 2.993 cm<sup>3</sup> - kompresija 17 : 1 - največja moč 210 kW (286 KM) pri 4.400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 70,2 kW/l (95,4 KM/l) - največji navor 580 Nm pri 1.750-2.250/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - dva turbinska polinika na izpušne pline - dva hladilnika polinika zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,171; II. 2,340; III. 1,521; IV. 1,143; V. 0,867; VI. 0,691; - diferencial 3,640 - platišča spredaj 10J x 20, zadaj 11J x 20 - gume spredaj 275/40 R 20 V, zadaj 315/35 R 20 V, kotalni obseg 2,20 m. **Voz in obese:** terenski petvrtni kupe - 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzdolžna vodila, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo s spremenljivo stopnjo ojačanja, 3 zasuška med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2.185 kg - dovoljena skupna masa 2.710 kg - dovoljena masa priklole zavoro: 2.700 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 236 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - poraba goriva (ECE) 10,5/7,1/8,3 l/100 km. **Terenske zmogljivosti:** vstopni kot 25,1°, prehodni kot 19,1°, izstopni kot 25,5° - dovoljena globina vode: ni podatka - oddaljenost od tal 212 mm.



**Zunanje mere:** širina vozila 1.983 mm - kolotek spredaj 1.644 mm - zadaj 1.706 mm - rajdni krog 12,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.560 mm, zadaj 1.520 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520-580 mm, zadnji sedež 520 mm - premer volanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 85 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
4 sedeži: 1 x nahrbtnik [20 l]; 1 x letalski kovček [36 l]; 1 x kovček [85,5 l], 1 x kovček [68,5 l]

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - pritrdisča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - električno nastavljivi in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom in kontrolami na volanskem obroču - navigacijski sistem - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - po višini in globini nastavljiv volanski obroč - po višini nastavljiva, ogrevana, usnjena sprednja sedeža - ksenonski žarometi - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

## Ocena

Zunanost [15]	15	Odlično izdelan in lep. Vsaj vzbudi pozornost, če vam že ne pi ni.
Notranost [140]	121	Malce skromnejši prtljažnik in malce manj udobja, vendar tudi bogata oprema in odličen položaj za volanom.
Motor, menjalnik [40]	38	Dejstvo, da je osvojil skoraj vse točke, pove vse. A nekaj maneverskega prostora moramo pustiti tudi za različico M, kajne?
Vozne lastnosti [95]	87	Odlična lega na cesti, dober občutek pri zaviranju, solidna smerna stabilnost.
Zmogljivosti [35]	31	Več si ne boste želeli, čeprav je v nosu 'le' turbodizel.
Varnost [45]	42	Kratka zavorna pot, dobra založenost z aktivno in pasivno varnostjo.
Gospodarnost [50]	43	Če ga 'tisčite', bo skoraj 300 'konjev' tudi žejnih, sicer pa skromna žejja glede na velikost avtomobila in izdatno maso.

**Skupaj** **377**  
Če ga gledate kot višji kupe, boste zadovoljni. X6 je močan, še vedno razmeroma udoben in (vsaj večini) všečen. Če pa ga boste ocenjevali z gledišča avtomobilov SUV, tudi sorodnega X5, boste razočarani. X6 je veliko manj uporaben, zato pa toliko bolj nenavaden.

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

## Hvalimo in grajamo

- ▲ videz
- ▲ položaj za volanom
- ▲ zmogljivosti motorja
- ▲ delovanje menjalnika (in prestavne ročice)
- ▲ vodljivost (sistem DPC)
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ založenost sistema iDrive
- ▲ presenetljivo velik prtljažnik (za kupe)
- ▼ cena (predvsem dodatne opreme)
- ▼ zamik delovanja kamere pri vzratni vožnji
- ▼ pretogo podvozje za slabšo cestno podlago
- ▼ težak prehod (posebej na zadnje sedeže in v prtljažnik)
- ▼ premalo prostora za drobnarije
- ▼ le 4-sedežnik
- ▼ premajhni parkirni prostori
- ▼ terenske zmogljivosti