

Osnova



besedilo: Dušan Lukič • foto: Saša Kapetanovič

23. novembra, torej štiri dni po izidu te številke Avto magazina, bodo pri BMW prvič uradno pokazali novo Petico. Kakšna naj bi bila, si lahko ogledate kar na naši naslovnici.

► To seveda ne pomeni, da se bo obstoječa serija 5 takrat poslovila, saj bodo novo Petico začeli prodajati šele spomladi prihodnje leto (ali še kak mesec kasneje). Torej: do tedaj bo v prodajnih salonih obstoječi model, seveda pa se ga bo dalo, bolj ko se bo približeval čas začetka prodaje novega modela, kupiti vse ugodneje.

je ugodna, na testu smo zabeležili malo čez osem litrov, ob daljši, bolj umirjeni 'relacijski' vožnji pa so se številke gibale okoli sedmice. Res je, kot Touring bi bil bolj prilagodljiv, kot M5 hitrejši, kot serija 5 GT pa novejši in udobnejši, a tudi tak kot je, je še dovolj dober. Je res? Komajda, in ob tem velja pripomniti,



520d je pri Petici pravzaprav osnova, cenejši in šibkejši od njega je le še najšibkejši bencinski model, torej 520i. A tisti, ki se z avtomobilom vozijo veliko oziroma na dolge razdalje, se bodo verjetno raje odločili za dizla – torej 520d. Slabih 42 tisočakov vas bi stal v osnovni različici, in čeprav za ta denar ne morete računati na kopico opreme, je treba priznati, da je tak BMW v osnovi še vedno vreden svojega denarja. Ne le zaradi motorja, ki je ob ravno še zadostnih 177 'konjih' oziroma 130 kilovatih dovolj tih in prožen, da je mogoče voziti sproščeno, udobno, a še vedno hitro, temveč tudi zaradi skladnosti tehnike, ki je v njem, od menjalnika prek krmilnega mehanizma do lege na cesti in zavor. Tudi poraba

“520d je pri Petici pravzaprav osnova.”

da bi bil za nekoga, ki si želi varčen in udoben potovalen avtomobil, 525d s samodejnim menjalnikom boljša izbira ob ne prav veliko (če sploh kaj) večji porabi. Res pa je, da bi vas takšen že v osnovi stal dobrih šest tisočakov več, za ta denar pa lahko 520d kar lepo naložite z opremo (kot je bil recimo testni: navigacija, usnje, ksenonski žarometi ...). In potem smo pri tistem večnem avtomobilskem vprašanju: manj pogonske tehnike in več dodatne opreme ali obratno? ◀◀

BMW 520d

Cena osnovnega modela: 41.850 EUR
Cena testnega vozila: 53.852 EUR

NAŠE MERITVE

T = 23 °C / p = 1.050 mbar / rel. vl. = 43 % / Starje kilometrska številca: 11.151 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 8,8 s
 402 m z mesta: 16,3 s (139 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV./V.): 8,0 s/13,6 s
 80–120 km/h (V./VI.): 9,9 s/15,0 s

NAJVEČJA HITROST

231 km/h
 (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 34,7 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.995 cm³ – največja moč 130 kW (177 KM) pri 4.000/min – največji navor 350 Nm pri 1.750–3.000/min.
 Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/50 R 17 W (Goodyear Eagle NCT).
 Mase: prazno vozilo 1.585 kg – dovoljena skupna masa 2.050 kg.
 Mere: dolžina 4.841 mm – širina 1.846 mm – višina 1.468 mm – prtljajnik 520 l – posoda za gorivo 70 l.
 Zmogljivosti: največja hitrost 231 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,3 s – poraba goriva (ECE) 6,5/4,3/5,1 l/100 km, izpust CO₂ 136 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ lega na cesti
- ▲ volan
- ▲ poraba
- ▼ komaj dovolj zmogljiv motor
- ▼ položaj za volanom
- ▼ občutek pri prestavljanju

Končna ocena

520d je pri Peticah osnova, ko govorimo o dizelskih motorjih, in to daje jasno vedeti. Minusa na ta račun mu seveda ne moremo pripisati, konec koncev vsak kupec takšnega avtomobila sam dobro ve, kaj kupuje, lahko pa damo nasvet: posežite po 525d s samodejnim menjalnikom.