

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

V znamenju X

X1, X3, X5, X6, xDrive ...

BMW bi se počasi lahko preimenoval v BXW, recimo ...

► Najbolje, da najprej razčistimo z enico v imenu: 1 ne pomeni, da je X1 v kakršnemkoli sorodstvu s serijo ena, pa čeprav bi bila to logična oznaka za najmanjši SUV v BMW-jevi ponudbi. Ne, X1 je kljub imenu čista serija 3. Zakaj torej X1, če že obstaja X3? Zato, ker je X3 precej večji od Touringa serije 3 in da bi zapolnili luknjo pod njim, pa tudi zato, ker so namesto klasičnih mehkih terencev vse bolj priljubljene kvaziterenske različice karavanov. Zato ima X1 enako medosno razdaljo kot 3

Touring in je na račun krajših previsov spredaj in zadaj le nekaj centimetrov krajši od njega. Največja razlika: oddaljenost trebuha vozila od tal: dobrih 19 centimetrov, medtem ko je ta številka pri navadni trojki za slabe štiri centimetre manjša. Trebuh X3, recimo (pa tudi X3 ni terenec in ni namenjen terenski vožnji), je še dva centimetra višje od tal.

Če X1 ni ne terenec ne klasičen SUV, kaj torej je? Preprosto: X1 je v resnici Touring serije 3 s štirikolesnim pogonom, ki so ga

oblikovno nekoliko približali tistim, ki si želijo terenskega videza (in večja oddaljenost trebuha od tal je le posledica, in ne vzrok). So bili pri tem uspešni? Če bi šteli glasove v reakciji, da. A bi hkrati tudi ugotovili, da X1 ni na videz le bolj terenski od serije 3, temveč tudi mnogo grši. Priznati je namreč treba, da je z večine kotov preprosto – nebeemvejski. In to ni dobro.

Na srečo je vsaj notranost takšna, kakršne smo pri BMW-jih vajeni. Da ne bo pomote:





(spet nekaj, kar bo všeč ljubiteljem športnosti, ne pa ljubiteljem udobja). Šeststopenjski Steptronic vas bo sicer stal dodatna dva tisočaka, a če se odpravite nekaj pravzaprav nepotrebnim kosom dodatne opreme (dovolj je že, da pozabite na 18-palčna platišča in les ter druge okrasne elemente na armaturni plošči), si ga zlahka omislite.

Odličnega položaja za volanom ne glede na to, ali je v avtu ročni ali samodejni menjalnik, ni težko najti. Tako volan kot sedež sta izdatno nastavljiva, prostora pa je

Iz oči v oči



Vinko Kernc

»Tudi če bi lahko sedel za volanom z zavezanimi očmi, bi prepoznal odlično komunikativnost mehanike in odločnost njenih zmogljivosti, značilno samo za BMW. Ampak če bi nekdo na zunanosti X1 odstranil značke in ledvički ter nanj obesil oznake (na primer) Hyundai, bi jim – verjel. Vsak ima zagotovo neko svoje videnje, kakšen bi naj bil današnji BMW, in po mojem bi moral biti drugačen.

In čisto z nekega drugega konca: originalni (Bell) X1 bo dlje zapisan v zgodovini ...



Saša Kapetanovič

»BMW na neki način preizkuša, kako daleč gre lahko pri zmanjševanju prestiža, a da kljub temu ostane v premium razredu. Okej, precej bogato opremljen testni avto daje občutek razkošja, prav tako je na volanu začutili fino delujočo mehaniko avtomobila, iskreno pa me zanima, kako je sedeti v osnovni različici in kako se pelje sDrive.

odlični športni sedeži skupaj z usnjem na njih spadajo na seznam doplačilne opreme, enako velja za lesene obloge pa dvobarvno armaturne plošče in naslon za roke med sedežema spredaj. Skupaj? Slabe tri tisočake. Ne, BMW-ji še vedno niso poceni (je pa res, da si v salonih lahko, če ste dober pogajalec, izborite velike popuste) in tudi pri testnem je bilo doplačil za skoraj tretjino cene osnovnega modela – pa v avtu ni bilo navigacije, TV, radarskih tempomatov in podobnih dragih kosov opreme. Ne, osnovni opremi so bili dodani parkirni sistem, zgoraj omenjeni dodatki, boljši (a ne vrhunski) avtoradio, samodejna klima (ja, pri 35 tisočakov vrednem BMW-ju jo je treba doplačati), ksenonski žarometi, večfunkcijski volan, sistem za pomoč pri parkiranju in še nekaj malenkosti. Za eno celo stran se nabere dodatne



opreme in vsota pod črto je na koncu precej manj ugodna od tiste, ki prvo hip zasveti iz cenika. Priznati je treba namreč, da je 35 tisočakov za takšen avto v osnovi dobra cena – oziroma bi bila, če bi bilo v osnovni opremi vsaj nekaj stvari, za katere je zdaj treba dodatno seči v denarnico. Tudi strešne letve ... Pa tudi nekateri deli platišča bi bili lahko na pogled manj ceneni ...

Brez doplačila boste na srečo dobili eno največjih prednosti X1 pred konkurenco: nezgrešljivo BMW-jevo mehaniko. Včasih je kar težko pojasniti, kaj je tisto, kar jo naredi boljšo od konkurence, a poskusimo: volan je natančen in ponuja obilje povratnih informacij. Tisti, ki se vedno vozijo lagodno,



bodo morda potožili, da je nekoliko pretrd (posebno za ženske roke v mestu), a po drugi strani voznikove ukaze skoraj telepatsko prenaša do sprednjih koles, hkrati pa odlično filtrira nezaželene sunke, ki bi se radi s ceste

prebili do voznikovih rok. Malo zabave na makadamski cesti? Še opazili ne boste, vsaj na volanu ne, da je ta precej neravna.

Tudi podvozje je bolj kot ne nastavljeno na športnost. 18-palčna platišča na testnem

X1 spadajo na seznam dodatne opreme, in medtem ko je treba priznati, da vsekakor pripomorejo k bolj športnemu občutku med ovinki, je (tudi na račun tega, da gre za praznovozne gume, ki so že same po sebi manj naklonjene požiranju neravnin) vožnja na meji tistega, kar lahko označimo za še sprejemljivo udobje. Serijska, 17-palčna platišča in posledično manj nizkopresečne praznovozne gume so boljša izbira. Lega na cesti ne bi dosti trpela (konec koncev: če želite biti hitri in imeti štirikolesni pogon, si lahko pri BMW recimo omislite 335i Touringa xDrive s športnim podvozjem), udobje pa bi bilo večje.

Vse skupaj pomeni, da se lahko na zasneženi ali makadamski cesti močno zabavate. Tale X1 je tam lahko hiter, lahko pa si privoščite tudi pometanje z zadkom od roba do roba ceste. Stvar je dokaj zlahka nadzirljiva, bi bilo pa povsem dobrodošlo, če bi imel motor kakega 'konja' več in širši razpon uporabnih vrtljajev. Dvolitrski dizel ni ravno prva izbira za ljubitelje športa, zato priporočamo, da se ob izbiri takšnega motorja mirno odločite še za samodejni menjalnik, ki bi temu X1 mnogo bolje pristajal kot šeststopenjski ročni. Ne le zato, ker je sklopka za vsakodnevno mestno uporabo pretrda, pa tudi gibi prestavne ročice niso najmehkejši

“Za 35 tisočakov dobite nezgrešljivo BMW-jevo tehniko.”



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	710
Parkirna tipala spredaj in zadaj	807
Zložljivi vzglavniki zadaj	43
Strešni nosilci	602
Oprema X Line	360
Paket Design Cool Elegance	2.957
Samodejna zatemnitev vzratnega ogledala	183
Naprava za pranje žarometov	290
Tipalo za dež	140
Ksenonski žarometi	645
Paket luči	237
Ogrevana sprednja sedeža	355
Večopravilni volanski obroč	161
Usnjen športni volan	312
Samodejna klimatska naprava	602
Odlagalni paket	199
Radio BMW Professional	226
USB-vmesnik	323

tretjinski del na levi. To pomeni, da ga, če je na desni nameščen otroški sedež (kar je običajna namestitvev ob le enem otroku v avtu), ne boste mogli zložiti. Treba je umakniti otroški sedež, zložiti levi del in potem lahko otroški sedež spet namestite. Nekaj avtomobilskih proizvajalcev je že ugotovilo, da je bolje, da je dvotretjinski del na desni, a BMW-ja na žalost ni med njimi.

Le še nekaj utegne zmotiti potnike: preglasen motor. BMW X1 sicer ni lahkokategornik, saj prazen tehta 1.650 kilogramov, a na še nekaj dekagramov zvočne izolacije motorja so pri BMW na žalost pozabili – poleg tega pa se vibracije dizla močno prenašajo tudi na prestavno ročico. Tu je konkurenca boljša.

Oddolži se (tudi) z majhno porabo: testna se je ustavila pri 7,9 litra za 100 prevoženih kilometrov, kar je za krepko več kot tono in pol težak, štirikolesno gnan in terensko oblikovan avto vsekakor dober rezultat in (poleg tega, da je motor sicer prožen in se rad vrti) eden od pomembnejših razlogov za razmišljanje o nakupu X1.



A vseeno: zakaj sploh X1, zakaj ne 3 Touring (še posebej ker si oba lahko omislite s štirikolesnim ali pa le s pogonom zadaj)? Posebnega razloga, razen tega, da je X1 videti bolj terensko in da se sedi nekoliko višje (in je zato preglednost malenkost boljša, vstopanje in izstopanje pa mnogo lažje), ni. Gre, kot se pri avtomobilih velikokrat izkaže, za zelo subjektivne odločitve. Malenkosti, ki zmotijo, ali pa takšne, ki navdušijo. Nekakšen X-faktor, recimo ...

Tabela konkurence

MODEL	BMW X1 xDrive20d	Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 4MOTION Track&Field	Volvo XC60 2.40 AWD Base	Audi A4 Allroad 2.0 TDI DPF Quattro
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	5-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.995	1.984	2.400	1.968
največja moč (kW/km pri 1/min)	130/177 pri 4.000	125/170 pri 4.300	129/163 pri 4.000	125/170 pri 4.200
največji navor (Nm pri 1/min)	350 pri 1.750-3.000	280 pri 1.700-5.000	420 pri 1.500-2.750	350 pri 1.750-2.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.454 × 1.798 × 1.545	4.427 × 1.809 × 1.686	4.627 × 1.888 × 1.713	4.721 × 1.841 × 1.495
največja hitrost (km/h)	205	201	200	213
pospešek 0-100 km/h (s)	8,4	8,5	10,9	8,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,0/5,1/5,8	8,8/6,0/7,0	10,1/6,1/7,5	7,5/5,5/6,2
cena osnovnega modela (evri)	34.850	32.107	38.300	41.901

tudi po širini (ravno še) dovolj. Na zadnjih sedežih je malo bolj utesnjeno (tako kot pri klasični trojki, seveda), a še vedno velja, da bodo za povprečno velikimi odraslimi spredaj zlahka sedeli bolj ali manj veliki otroci – za prtljago vseh skupaj pa bo dovolj prostora tudi v prtljažniku. Graja za BMW: tretjinsko deljiva zadnja klop je deljiva tako, da je dvo-

Tehnični podatki

BMW X1 xDrive20d

CENA:	(BMW Slovenija, d. o. o.)	Garancija:		STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
X1 sDrive20d:	32.300 EUR	2 leti splošne in mobilne garancije,		redni servisi, delo, material:	všeto v ceno vozila kasko zavarovanje (2):
X1 xDrive20d:	34.850 EUR	3 leta garancije na lak,		gorivo	8.658
Testno vozilo:	44.002 EUR	12 let garancije za prerjavanje.		gume (1):	2.707
				izguba vrednosti po 5 letih:	11.955
Moč:	130 kW (177 KM)	Predvideni redni servisi:		obvezno zavarovanje (2):	3.280
Pospešek:	8,6 s	Servisni interval po servisnem opomniku.			
Največja hitrost:	205 km/h			Skupaj:	32.140
Povpr. poraba:	7,9 l/100 km			Strošek za prevoženi km:	0,32 EUR/km

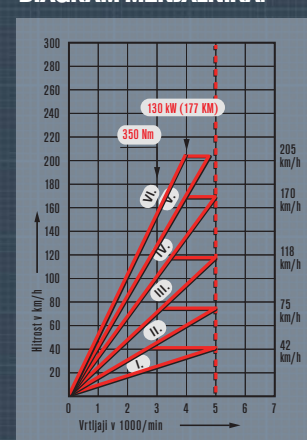
(1) - upoštevati samo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 0°C / p = 996 mbar / rel. vl. = 51 % / Gume: Dunlop SP Winter Sport M3 225/50R 17 H / Stanje kilometrskega števca: 4.948 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	8,6
402 m z mesta:	16,2
	(137 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	7,7/11,1
80-120 km/h (VI./VI.):	11,5/13,6
Največja hitrost	205 km/h
	(VI. prestava)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,1
največje povprečje	12,9
skupno testno povprečje	7,9

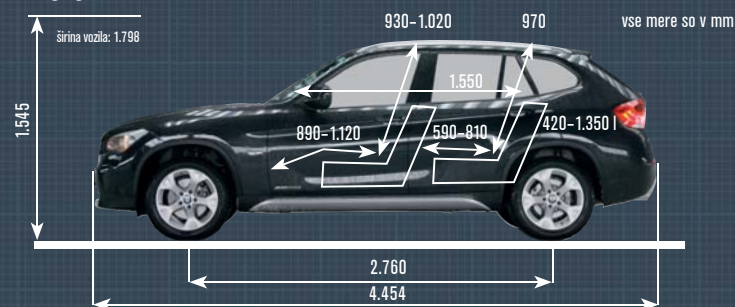
DIAGRAM MENJALNIKA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 84 × 90 mm - gibna prostornina 1.995 cm³ - kompresija 16,5 : 1 - največja moč 130 kW (177 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,0 m/s - specifična moč 65,2 kW/l (88,6 KM/l) - največji navor 350 Nm pri 1.750-3.000/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpustne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 5,140; II. 2,830; III. 1,804; IV. 1,257; V. 1,000; VI. 0,831 - diferencial 2,785 - platišča 7,5 J × 17 - gume 225/50 R 17 H, kotalni obseg 1,98 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.575 kg - dovoljena skupna masa 2.130 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.000 kg, brez zavoro: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,4 s - poraba goriva [ECE] 7,0/5,1/5,8 l/100 km, izpust CO₂: 153 g/km.

Mere:

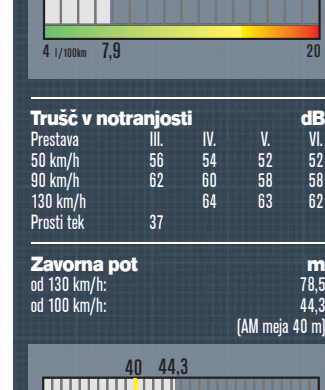


Zunanje mere: širina vozila 1.798 mm - kolotek spredaj 1.500 mm - zadaj 1.529 mm - rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.460 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520-580 mm, zadnji sedež 440 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 61 l.

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

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

DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Pri užitku v vožnji je tudi X1 pravi BMW, še posebej ko je pod kolesi spolzko. Kljub štirikolesnemu pogonu je naklonjem ljubiteljem vožnje 'počez'.

Napake med testom

brez napak

Ocena

Zunanost (15)	12	Mnenja o videzu so bila v redakciji različna, kar ne bi bilo nič slabega, če ne bi bilo tistih, ki so obliko ocenili dobro, izjemno malo.
Notranost (125)	105	Na zadnjih sedežih se X1 pozna, da je zasnovan na seriji 3, kljub temu pa je za družinsko uporabo prostora (tudi v prtljažniku) dovolj.
Motor, pogon, podvozje (65)	58	Motor je odličen, menjalnik dober, razočara pa pretrd volan, ki utegne od nakupa odvrniti marsikatero damo.
Vozne lastnosti (70)	63	X1 je lahko na spolzki cesti prav uživaški, hkrati pa mu štirikolesni pogon zagotavlja tudi zvrhano mero varnosti v takšnih razmerah.
Zmogljivosti (35)	33	Povsem dovolj za zmerne voznike, dinamični vozniki pa počakajte na bencinski motor.
Varnost (45)	41	Na področju aktivne varnosti sicer manjka nekaj elektronskih dodatkov (opozorilnik za mrtvi kot, samodejni preklon luči, radarski tempomat), a v leti je varnost zelo dobra.
Gospodarnost (65)	44	Poraba je ugodna, osnovna cena tudi, ne pozabite le, da so doplačila draga - in potrebna.
Skupaj	356	X1 neče biti in ni konkurenca X3, je pa krepka konkurenca štirikolesno gnanemu Touringu serije 3. Odločal bo predvsem videz.

OCENA avto magazine 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

- ▲ poraba goriva
- ▲ sedeži
- ▲ položaj za volanom
- ▲ lega na cesti
- ▼ hrupen motor
- ▼ nekateri materiali v notranosti
- ▼ pretrd volanski mehanizem
- ▼ (ne)udobje na 18-palčnih platiščih