

AUTO MOBIL

NR 12 1999 PRIS 49:- FINLAND 39:- FIM. DANMARK 50:- DKK. NORGE 50:- NOK.



Rakt ut i geografien med

BMW X5



Stylingskolan:
**KÖP VINGAR
FÖR PENGARNA!**



TIDSAM 0891-12

12



7 388089 104905

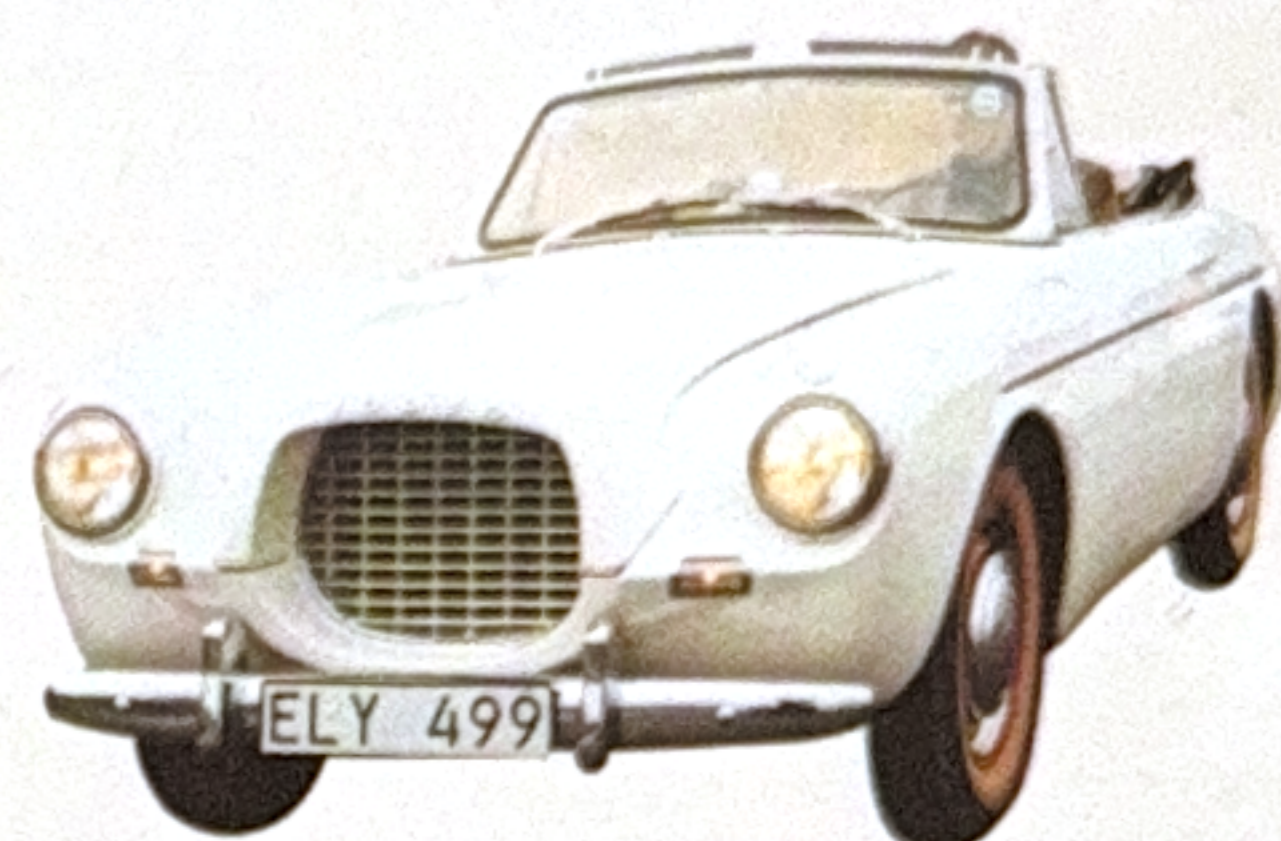
LOTUS ESPRIT V8 GT

Inget tjafs - pang på rödbetan bara!



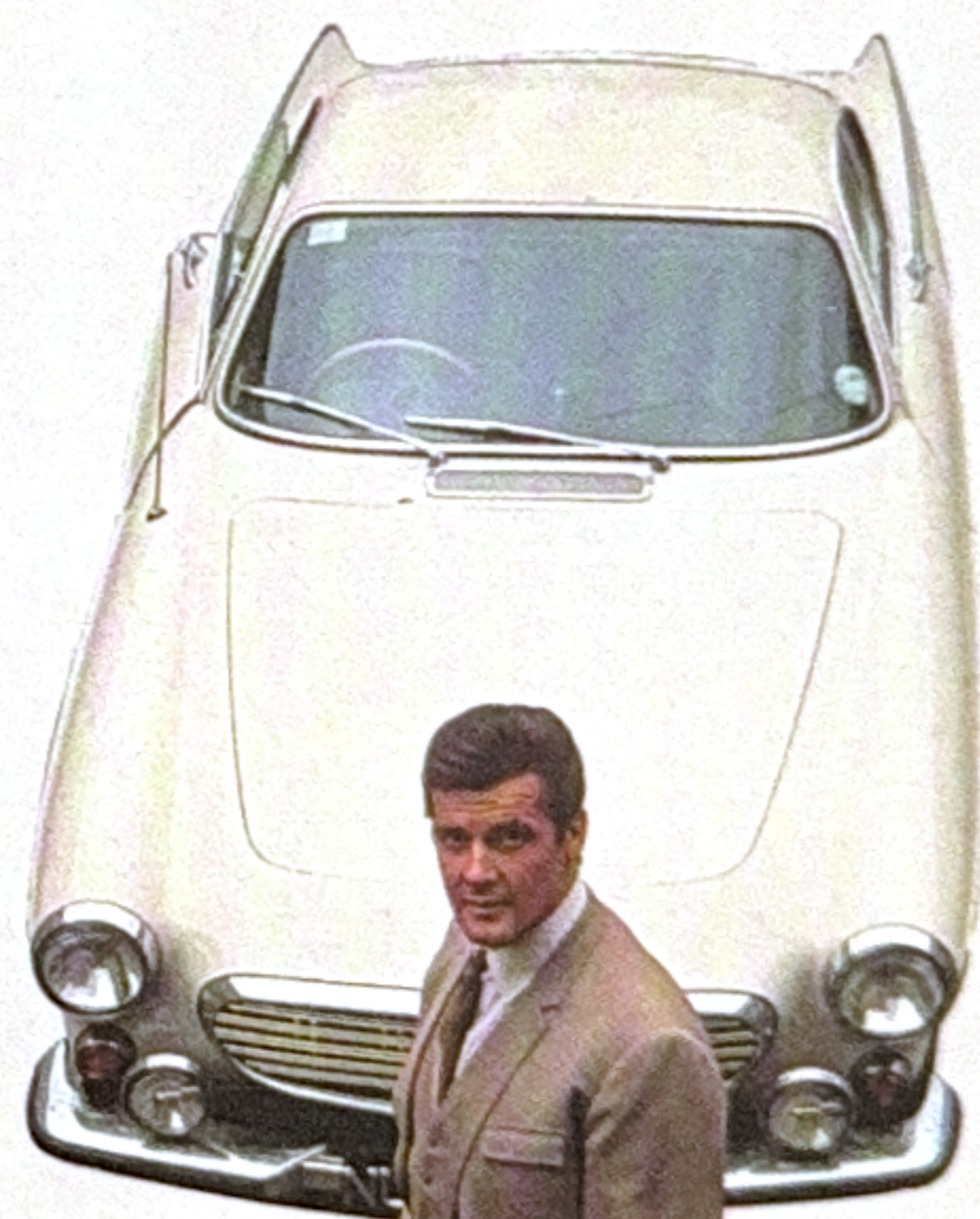
VOLVO P2000

Automobil presenterar
krutpaketet C40 - en hjul-
klapp från oss till Volvo.



VOLVO P1900

En dröm i plastic som
väcker nostalgi hos alla
som upplevde 50-talet.



VOLVO P1800

Volvo P1800 vs MGB GT.
Två helgonlika bilar du inte
behöver vara rädd att
njuta av till vardags.



Femton miljoner (15 000 000) bilar säljs varje år i USA. Tre och en halv miljon av dessa är SUV, det vill säga Sports Utility Vehicle; fyrhjulsdrevna terrängbilar på vanlig svenska. Marknaden för SUV är enorm och BMW är mycket sugna på att ta en del av den kakan.

Undersökningar visar att en SUV bara körs 4 procent ute i terrängen. Det innebär att 96 procent av sträckan körs på vanliga asfalterade vägar där SUV:ens köregenskaper är underlägsna en vanlig bil. De är instabila i högre fart och kränger en del vid undanmanövrar. Därför var det förvånande att sportiga bilföretaget BMW satsade på att bygga en SUV. Men

X5, hävdar BMW, är inte en SUV utan en SAV, och den futtiga bokstavsskillnaden röjer en värld av skillnad. SAV står för Sports Activity Vehicle och innebär att X5 i första hand är avsedd för körning på vanliga vägar. Finessen är att det, med fyrhjulsdrift och hög markfrigång finns möjlighet till mer avancerad terrängkörning än vad de flesta kommer att utnyttja.

Presentationen gick av stapeln i Atlanta, Georgia och det var en ovanlig testtur vi bjöds på. Förutom att köra bilen på vanliga vägar ska vi både testa bilen på en offroadbana och en racerbana. Syftet är att visa oss journalister hur mångsidig BMW:s nya modell är.

Det är första gången som BMW introducerar en ny modell först i USA. X5 är i första hand avsedd för den amerikanska marknaden och i många avseenden är det en amerikansk bil. Stor och tung med en stark V8. Präktigt tung faktiskt, matthvikten är hela 2,1 ton vilket är hela 280 kg tyngre än kusinen 540i Touring, som har samma 4,4-liters V8 under huven.

Prisskillnaden mellan dem kommer att bli cirka 15 000 kronor till X5:s nackdel, men då ingår en avancerad fyrhjulsdrift i priset. BMW-folket var mycket stolta när de presenterade sin skapelse och när jag misstroget åhör BMW ösa lovord över modellens köregenskaper lämnar de



I nedförsbackarna ges tillfälle att pröva den finesse som X5 har arvt från Land Rover: Hill Descent Control, HDC. Systemet innebär att bilen kan ta sig nedför mycket branta och hala backar utan att föraren rör bromsen



Jag är skeptisk till lyxterrängbilar. De flesta dyrare terrängbilar ser aldrig skymten av skog och mark utan körs mest mellan kvarteren på Östermalm och det verkade oseriöst av BMW att bygga sin X5. Först när jag provkörde bilen stod det klart att BMW är på rätt väg.

AV JONAS SAHLSTRÖM

BMW X5:

På rätt väg

över bilnycklarna och hänvisar mig till en bil med ett belåtet flin. Kameran gör denna bil orättvisa. Bilen, som står ute på parkeringen i morgonljuset, är mycket snyggare i verkligheten än på de få bilder som vi har fått se innan. Mest av allt ser bilen ut som en förvuxen 3-serietouring. Kortare än en 5-serie, bredare än en 7-serie och högre än det mesta ger bilen ett bastant intryck. Bakifrån är det de fyrpipiga avgasrören och de 285 millimeter breda bakhjulen som märks.

De extrabreda däcken på 19-tumsfälgar ingår i sportpaketet. I nämnda sportpaket ingår sportfjädring med 10 procent styvare fjädring och dämpare, 19-tumsfäl-

gar med högfartsdäck i mycket låg profil, sportsäten och annat smågodis. Det som inte ingår är en elektronisk toppfartsbegränsning. Detta innebär att X5:ans toppfart ökar från elektronisk begränsade 207 km/h till årliga 230 km/h. Pristillägget för ett sportpaket är inte bestämt, men om det inte blir helt orimligt vill jag rekommendera det å det varmaste. De elmanövrerade sportstolarna är fantastiskt bekväma och de fina vägegenskaperna blir än bättre med sportpaketet. Men om standarddäcken i dimension 235/65R17 kommer att vara dyra lär det svida än värre i plånboken när det är dags för däckbyte för sportdäcken. Vad två framdäck i dimen-

sion 255/50R19 och två bakhjulen i dimension 285/45R19 kostar vägar jag knappt tänka på. Men det är på grund av sportdäcken som BMW tar bort toppfartsspärren. Standarddäcken är godkända upp till 210 km/h vilket förklarar BMW:s något underliga val av toppfartsbegränsning vid 207 km/h. Sportdäcken klarar bilens verkliga toppfart och därför har dessa bilar ingen begränsning. Enkelt, när jag väl fått det förklarat för mig.

Testfärden bär bort från Atlanta mot en stunds offroadkörning på en terrängbana i Little Creek Farms, Walton County. Körningen sker på oländiga skogsvägar med ett par mycket branta upp- och

► nedförsbackar. Uppförsbackarna går som en dans, mycket tack vare den fyrhjulsdraft som X5 är standardutrustad med. Kraftfördelningen är 38 procent fram och 62 procent bak.

I nedförsbackarna ges tillfälle att pröva den finess som X5 har ärvt från Land Rover: Hill Descent Control, HDC. Systemet innebär att bilen kan ta sig nedför mycket branta och hala backar utan att föraren rör bromsen. Det är bara att trycka på HDC-knappen och låta bilen rulla över krönet. Genom att använda ABS-bromsarna individuellt på varje hjul ser systemet till att bilen rullar ner för backen i max 10 km/h utan att föraren behöver göra något annat än att styra.

Jag biter ihop och försöker motstå min impuls att trycka på bromsen när bilen rullar över krönet och belönas med att bilen rullar i maklig takt nerför backen. Motorn, som mullrar på tomgång ackompanjeras emellanåt av surrandet från ABS-bromsarna på något av hjulen. I bland halkar bilen till men tar blixtnabbt nya tag. I slutet av backen svänger vägen kraftigt åt vänster ner mot ett ännu brantare avsnitt. Bilen svänger lydigt och rullar i maklig takt ner för denna brant också, och det är med en lättad suck jag kopplar ur systemet i slutet av backen. Först efteråt kommer jag ihåg att bilen inte rullar på

grovmonstrade terrängdäck utan på gatmonstrade lågprofildäck. Jag är mycket imponerad. Efter att ha haft barnsligt roligt ute på terrängbanan går färden vidare mot Road Atlanta, en kuperad och utmanande racerbana. BMW berättar att X5:an bara är 10 sekunder långsammare runt Nürburgring än en 328Ci och mina förväntningar skruvas upp rejält. Här ska det bli åka av. Bilen är välbalanserad. En lätt understyrning genom kurvorna korrigeras lätt med gasuppsläpp, och precis som beställt tar aktern ett bredare spår genom böjen. V8:ans 286 hästar och 440 Nm sätter bra fart på bilen och fartökningen utförs med ett underbart ljud. Ljudtekniker på BMW har sett till att motorn har det rätta vrålet på högvarv.

STEPTRONICFUNKTION

Automatlådan sköter sig utmärkt och växlingarna sker mjukt och omärkligt. Jag inser att min gamla vana att låta lite på gasen under växling är onödig. Numer tar elektronik hand om dessa trivialiteter. Denna elektronik ser också till att lådan inte växlar upp om föraren snabbt flyttar foten från gas till broms. Istället ligger växeln kvar och ser till att motorbromsen hjälper de ordinarie bromsarna. Det finns möjlighet till manuell växling via en Steptronicfunktion. Skjut spaken framåt

och lådan växlar till högre växel. Dra spaken bakåt och lådan växlar ner, i alla fall om det inte går för fort. Då blånekar lådan att växla ner.

Ut på tredje varvet runt racerbanan. En tvär höger tas i för hög fart. Däcken börjar bli för varma, understyrningen i ingången av kurvorna blir värre ju fler varv jag kör och bilen häver sig mer över framdäcken som gnisslar missnöjt. Ut på raksträckan och gasen i botten. V8:an vrålar läckert och jag pressas bakåt i den välskulpturerade sportstolen. Trots bilens tyngd är fartökningen imponerande. I slutet av raksträckan passerar bilen över ett krön och hastighetsmätarnålen tangerar 180 km/h. Det kittlar lätt i magen. En nittio-graders vänster närmar sig med full fart och när jag passerar 300-metersskylten drämmer jag till bromspedalen hårt. Inbromsningen är kraftig. Jag får trycka hårt på pedalen. Bromsarna har blivit varma, mycket varma och inbromsningen är inte riktigt lika vass som under första varvet. Jag blir först missnöjd men glömmor bort det faktum att X5 inte är en banbil utan tänkt att köras på allmänna vägar. Den kan även köras under svåra vägförhållanden som skumpiga skogsstigar eller igensnöade vintervägar. Med detta i åtanke gör X5:an definitivt inte bort sig på racerbanan.





Automatlådan sköter sig utmärkt och växlingarna sker mjukt och omärkligt. Numer tar elektronik hand om dessa trivialiteter. Denna elektronik ser också till att lådan inte växlar upp om föraren snabbt flyttar foten från gas till broms. Istället ligger växeln kvar och ser till att motorbromsen hjälper de ordinarie bromsarna.

Runt racerbanan drar motorn enligt färddatorn 38,7 liter per 100 km och i genomsnitt ute på allmänna vägar går det åt 17,1 liter per 100 km. Det var hård testkörning med mycket accelerationer och inbromsningar. Jag reagerade inte på bensinförbrukningen förrän jag såg de officiella siffrorna för blandad körning: 13,9 liter per 100 km. Det är ganska mycket. Säljstarten i USA är planerad till december i år och Europa får vänta till juni år 2000 innan V8-modellen kommer. I slutet av nästa år kompletteras modeltbudet med två sexcylindriga motorer, en diesel och en bensinmotor på vardera tre liter. Dieselmotorn finns redan i BMW:s motorutbud, medan bensinmotorn troligtvis blir en uppborrad version av 2,8-litersmotorn på 193 hk.

Det går mycket bra för BMW just nu, enligt Carl-Peter Forster, ledamot i BMW AG:s styrelse. 1999 kommer enligt prognoserna att bli BMW:s bästa år hittills. Fram till i september i år har man sålt 116 000 bilar i USA. Under hela 1996 såldes nästan 106 000 bilar, 10 000 färre än det första nio månaderna i år. Från BMW:s sida räknar man med en tillväxt i USA på 19 procent i år och i Spanien har försäljningen ökat med hela 47 procent jämfört med förra året. Förväntningarna från både BMW och marknaden är mycket stora på nya X5. Från BMW Sverige meddelar man att man har blivit tilldelade 60 bilar nästa år och 53 stycken är redan sålda! Detta angenäma problem har orsakat att man skjuter upp den svenska introduktionen från juni nästa år till hösten eller eventuellt ända fram till år 2001.

Vad är jobbigare än väntans tider?

MERCEDES INGEN KONKURRENT

- Vi ser inte Mercedes M-klass som en konkurrent. Detta hävdar Hans Rathgeber, huvudansvarig för bland annat utvecklingen av X5, Z3, 3-serien och nya Z8.

- M-klassen är helt olik X5:an eftersom M-klass har en separat ram. Det är en lösning som konventionella SUV har. Den

separata ramen tar på ett annat sätt upp hjulens rörelser än vad en självbärande kaross som den i X5 gör. Det gör att M-klass har bättre egenskaper ute i terräng, men sämre egenskaper på vägen. Vi räknar istället M-klass som konkurrent till en av våra andra bilar i huset: Land Rover Discovery. Land Rover kommer inte heller att vara en konkurrent till X5, intern konkurrens skulle skada företaget, utan X5:an är helt enkelt en ny och unik typ av bil.

X5 har en ganska hög bränsleförbrukning, hur ser ni på BMW på det?

- Att bilen drar mycket bensen ser vi inte som ett problem. Bilen är tung, 2,1 ton och tunga bilar drar mer bensen. Att bilen är så pass tung beror på att det är mycket säkert, den är en av de absolut säkraste bilarna som tillverkas idag. Fyrhjulsdriften gör också bilen mer trögdriven och det ökar bränsleförbrukningen. Dessutom anses hög bränsleförbrukning bara vara ett problem i Europa, i andra världsdelar bryr man sig inte om sådant.

Vilken modell beräknar ni kommer att sälja mest?

- V8:an räknar vi kommer bli volymmodellen i USA. I Europa kommer någon av sexorna bli volymmodell. Dieselmotorn kommer nog att sälja bäst i traditionella dieselsländer i Sydeuropa medan bensinsexan kommer att sälja bäst i norra Europa.

Hur kommer det sig att ni valde kraftfördelningen 38/62 på fyrhjulsdriften?

- Att göra en fyrhjulsdrift med lika kraftfördelning mellan fram- och bakaxel är naturligtvis enklast och billigast, men det skapar problem med oförutsägbara vägens egenskaper. En sådan bil kan plötsligt växla mellan under- och överstyrning och det kan vara svårbemästrat för en ovan förare. Vi såg till att mer kraft, 62 procent, går till bakaxeln därför att vi ville att X5:an ska ha ett bakhjulsdrivet beteende. Precis som alla BMW-bilar har.

Så det kommer aldrig att byggas en framhjulsdreven BMW?

Aldrig.

FAKTA

BMW X5 4,4i

HUR MYCKET?

Pris: 537 000 kronor
(Tillägg för sportpaket ännu inte bestämt)

MÅTT & VIKT

Längd: 4667 mm
Bredd: 1872 mm
Höjd: 1707 mm
Hjulbas: 2820 mm
Vikt: 2095 kg
Maxlast: 555 kg
Tank: 92 liter

MOTOR

Volym: 4398 cc, V8 med 4 vent./cyl och VANOS (variabla ventiltider på insugssidan)
Borning x slag: 92,0 x 82,7 mm
Kompression: 10,0
Effekt: 286 hk (210 kW) vid 5400 varv/min
Vridmoment: 440 Nm vid 3600 varv/min

BROMSAR

Fram: Ventilerade skivor med 332 mm diameter
Bak: Skivor med 324 mm diameter
Växellåda: Femväxlad automat med Steptronicfunktion

HJUL & DÄCK

Fram: Aluminiumfälgar i storlek 235/65-17 (Sportpaket: 255/50-19)
Bak: Aluminiumfälgar i storlek 235/65-17 (Sportpaket: 285/45-19)



PRESTANDA

0-100 km/h: 7,5 sekunder
Toppfart: 207 km/h (elektr. begränsad)
Toppfart: 230 km/h (Sportpaket)

FÖRBRUKNING

Enligt EU-norm:
Blandad körning: 13,9 liter/100 km
Stad: 18,8 liter/100 km
Landsväg: 11,1 liter/100 km

OMDÖME

 Bensinförbrukningen
 Körglädjen

SUM UP

Mycket fin, men jag väljer hellre en 540i.