



4 v 5 poleg 6 in 8

Lahko bi rekli tudi igra števil, a dejstvo je, da je dvolitrski dizelski motor edini 4-valjnik, ki ga poleg 6- in 8-valjnikov vgrajujejo v BMW serijo 5.

BMW-jevi 6- in 8-valjni bencinski ter dizelski motorji so poznani predvsem po prefinjeno tihem in svilenem mirnem teku. Slednjega pa za dvolitrskega dizla ne moremo v celoti trditi. Tresljaji motorja se namreč v prostem teku prenašajo po celotnem vozilu. Enako velja za hrup motorja, ki je za dizelski motor sicer dobro zadušeno, a svoje narave poznavalskemu ušesu vendarle ne more prikriti. Poleg dizelske razpoznavnosti za zunanje opazovalce pa ravno podatek, da je to edini štirivaljnik v seriji pet, potrjuje odličnost agregata.

Motor je poln sodobnih dosežkov, kot so štiriventilska tehnika, neposredni vbrizg goriva in turbinski polnilnik s prilagodljivo geometrijo lopatic. Kljub napredni tehniki pa turbina motorju »zapoveduje« tudi nekatere pomanjkljivosti. Tako v nizkih vrtljajih, do 1500 vrtljajev v minuti, polnilnik ne pomaga dihati motorju in je zato ta pod to mejo neprepičljiv. Nato se začne »pihalnik« zbuhati in začne pri približno 1900 vrtljajih v minuti delovati s polno paro, ki jo »drži« vse do 4000 vrtljajev v minuti. Znotraj tega območja je motor tako s prožnostjo kot tudi z odzivnostjo na ravni nekaterih večjih bratov. Ravno prožnost pa omogoča tudi izredno majhno povprečje porabe goriva za tako težak avtomobil, ki brez težav doseže hitrost 200 km/h, pri tem pa od voznika zahteva le 8,8 litra goriva na 100 kilometrov prevožene poti (testno povprečje).

O podvozju ne gre izgubljati besed. Požiranje neravnin je odlično, poleg tega pa se med »sproščajočo« vožnjo skozi za-

vite ovinke avtomobil malo nagiba in odlično drži smer, ki mu jo voznik začrta z odličnim krmilnim mehanizmom.

Zavore so pri vozilih BMW že od nekdaj poznane po dobrem uravnavanju sile, kratkih zavornih poteh in serijskem sistemu ABS, ki še dodatno utrdi že tako dober občutek.

Položaj za volanom se zaradi izdatne nastaviteljivosti volana po dosegu in višini ter sedeža po višini in naklonu sedala zdi, kot da bi bil namenjen vsakemu posamezniku, ki sede za volan, vsa stikala pa so nameščena na dosegu in točno tam, kjer jih pričakujete.

Ne nazadnje tisto, kar je za marsikoga večno zlo: cena. Kdor se želi peljati z dobrim, varnim in udobnim potovalnim avtomobilom in premore dobrih 6,8 milijona tolarjev, ob vsem tem pa ne namerava delati za naftne koncerne, mu toplo priporočamo: le v nakup.

Peter Humar



Motor: rahlo dizelsko tresoč, a prožen in nežejen

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 88,0 x 84,0 mm - gibna prostornina 1951 cm³ - kompresija 19,0 : 1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000 vrt/min - največji navor 280 Nm pri 1750 vrt/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva, elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch VP 44 - DDE 3.0) - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 5,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 5,090; II. 2,800; III. 1,760; IV. 1,250; V. 1,000; vzvratna 4,710 - diferencial 2,650 - gume 205/65 R 15 (Michelin Pilot HX)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilska prema z vzdolžnimi, prečnimi in poševnimi vodili, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4775 mm - širina 1800 mm - višina 1435 mm - medosna razdalja 2830 mm - kolotek spredaj 1516 mm - zadaj 1530 mm - rajdni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina 1650 mm - širina 1500/1500 mm - višina 930-990/900 mm - vzdolžnica 890-1120/870-660 mm - prtljažnik (normno) 460 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1565 kg - dovoljena skupna masa 2000 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,6 s - poraba goriva (ECE) 7,8/4,7/5,9 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	4,5 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	7,3 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	10,6 s	60	58,3 km/h
0-120 km/h:	14,8 s	80	77,0 km/h
0-140 km/h:	21,1 s	100	98,4 km/h
0-160 km/h:	28,6 s	120	117,3 km/h
1000 m z mesta 32,0 s	140	140	137,0 km/h
(164 km/h)	160	160	157,2 km/h

Največja hitrost:

206 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,2 s (161 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 43,5 s (144 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 93,7 m

od 100 km/h: 41,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,8 l/100 km

Najmanjše povprečje 7,2 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritve
Prestava: III. IV. V.	T = 19 °C
50 km/h 57 54 53	p = 1009 mbar
100 km/h 64 60 59	rel. vl. = 83 %
150 km/h 65 64	
200 km/h 70	
Prosti tek 38	

Napake med testom:

- pregorela žarnica v prednjem desnem žarometu

KONČNA OCENA

Če vas tresenje in dizelski zvok motorja v prostem teku ne motita preveč, ob tem pa vam veliko pomeni udobna in varčna vožnja z avtomobilom, ki zmore tudi bolj dinamične »spopade« z zavitimi cestami, potem je BMW 520 d pravi nakup za vas.

- ➔ motor
- ➔ poraba goriva
- ➔ udobje vožnje
- ➔ lega in vodljivost
- ➔ zavore
- ➔ zmogljivosti
- ➔ tresenje motorja
- ➔ trušč motorja (dizel)
- ➔ neprepičljivost motorja pod 1500 vrt/min

CENA: 7.178.476 SIT (Tehnounion Avto)