

Deset let je bavarska tovarna z modrobelim emblemom svoje automobile po- spremljala h kupcu z izrekom: »Iz veselja do vožnje — BMW«. Svoj najnovjejni izdelek pa spremila z besedami: »Več veselja do udeobjati. Razlag: dinamični, športno nakurjeni in vitalni vozniki (sam v srce) in dušo segajoči komplimenti) avtomobilov BMW naj bi se, po besedah tehničnega direktorja tovarne Helmuta Bönecha, v desetih letih tudi za deset let postarali. Sklep: zvestim voznikom »beenvjev« torej gre ponuditi avto z neko-liko manj športa in krepko dozo udeobjal. Rezultat: BMW 520 — večji, težji, udobnejši in uglednejši avto, ki pa v vseh ozirih ostaja že naprej BMW, oziroma bolj BMW kot so bili tanako leto odpisani modeli 1800 in 2000. Ki so si po desetih letih prislužili zasluzeno pokojnino.





test

TEKST / TOM PLETERSKI FOTOGRAFIE / MARIAN ZAPLATI

V desetih letih so si v tovarni nabrali tudi lep kup izkušenj in spoznanj, da so moderne karoserije tvegana načlava, ki se je publike lahko kaj hitro navelila. Na karoseriji novega BMW ni nobenih futurističnih prizemov, klub temu pa je tovarniškim stilistom uspel izdelati pločevino, ki je s skladnimi linijami včas očesu in je obenem tudi racionalno izkoriščena.

Nekoliko klinasto zašiljena silhueta obenem z daleč pod masko potegnjeno pločevino pa pove, da so imeli pri oblikovanju vmes prste tudi preskuševalci v vetrovremem kanalu.

No, pomembne podrobnosti na karoseriji očesu niso dosegljive. Elektronski računalniki in poskusna trčanja so dali podatke za sodobno varno karoserijo, ki se deformira sprejet in zadaj, medtem ko „celica“, v kateri so potnik, ostane bolj ali manj nedotaknjena. Med drugim naj bi krepki profili v strehi in močni stebrički oken vzdržali tudi prevračanje; pokrov motorja je narejen in pritrjen tako, da se pri trčanju zmečka na določenem mestu in da ne zaide v prostor za potnike. Tudi pritrditev motorja je tako, da se pri trčanju postavi poševno, da ne bi prodri v prostor za potnike. Takih podrobnosti je še precej, je pa ena izmed njih tudi takšna, da ne zaslubi pohvale: tovarna še vedno prodaja varnostne pasove in naslonjal za glavo posebej, da doplačilo!

Vrnimo se k zunanjji strani karoserije! Močni, z gumo obloženi odbleči, štrljivo čez robove karoserije (tudi na vogalih) in varujejojo pločevine pred manjšimi poškodbami. Isti namen imajo debele gumijaste letve ob straneh. V značilni dopadljivi maski so tudi štirje halogenski žarometi, medtem ko je v levo zadnjem luč vdelana tudi halogenska pozicijnska luč za vožnjo v megli. Pač pa so meglenke sprejetje le za doplačilo.

UDOBJE ZA DOLGE PROGE

Že prvi pogled na bogato notranjost, zlasti na armaturno ploščo, izdaja dragocen izdelek. Tovarna je poskrbela za dober vtič z veliko mero okusa. Je pa tudi vse opreme priročna in uporabna. Instrumenti so veliki in pregledni in ponosno osvetljeni z medio, oranžno lučjo, ki onemogoča vsakršno splješnjene. Ker smo vajeni, da so merilniki hitrosti v avtomobilih BMW razmeroma „frizirani“, velja omeniti tud novost, da merilnik v „520“ celo pri največji hitrosti laže le za 6 km/h. Tovarna je najbolj ponosna na uro s kristalnim oscilatorjem. Tako je natančna, da se na dan lahko zmoti le za sekundo. Zdi se, da bi z vgraditvijo navadne ure tovarna lahko prihranila toliko, da bi kakšen kos opreme za doplačilo postal serijski.

Po lasticam, kot sta za 4 cm ven in noter pomičen volan in nastavitev voznikovega sedeža po višini, sta namreč že na dodaten poseg in denarnico. Tudi brez tega je v „520“ za večino ljudi dovolj prostora, da se z običajnim premikanjem sedeža in naslonjala udobno namestijo za volan. Le dolginom nad 185 cm bi ustrezali nekoliko večji pomiki prednjega sedeža nazaj. Novo parolo „več veselja z udobjem“ so namreč namestili tudi

potnikom na zadnjih sedežih in jim pustili več prostora za kolena, tudi pri skrajni, zadnji legi prednjih sedežev.

Sicer pa glede sedežev „Klobuk doll“! Oblika in izdelava omogočata kar največ udobja in odlično oprijemanje telesa, prostornost pa „dolgoročno“ udobje štirim osebam, z nekoliko uvidljivosti in v zadnje naslonjalo potisnjenim naslonjalom za komolce pa tudi petim.

Prtijačnik ima v celoti več kot 620 litrov prostornine. Ko smo ga merili z litrskim kockami, smo namerili 400 litrov. Razlik gre le malo in izgubo na račun neizkoritenih vdolbin. Ostalo zavzema dva široka „žopa“ ob straneh, ki sprejmeta veliko drobnih potrebiščin, ki bi se sicer valjale po prtljažniku. V ravnom dnu prtljažnika sta se posoda za gorivo in rezervoar kola. Taka namestitev je nepraktična; sicer pa tako velika rezerverna kolesa skoraj ni moč spraviti na drug način.

OBČUTEK VARNOSTI

Od nekdaj smo vajeni, da je avtomobile BMW lahko upravljali. Najnovnejši je pri tem še bolj popoln. Nezmotljivo nameščena stikalna in ročice, vrtljivi gumbi za revnarje zračenja in gretja na osrednjih konzolt, natančna, priročna prestavna ročica, ubogljiva pedala, učinkovite servo zavore, in natančen volan viljava voznilu občutek da varno obvlada vozilo. Kar zadeva volan še to: 4 in 1/4 zavrtijala ni ravno takšno sportno neposredno kot bi si želeli, klub temu pa voznik v serpentinalah pri manevriranju nima nadležnega občutka, da ga vrti v nedogled. Za to skrbi zraven natančnosti in lahkonosti (le na mestu je nekoliko pretežak) tudi zmeren premer volanskega obroča. V primerjavi s predhodnikom BMW 2000 je tovarna zmanjšala za vrtenje volana potrebno moč za 24 do 28 odstotkov.

Lažni volan je ena od posledic drobnih tehničnih izboljšav na geometriji prednjih premem, kjer so tovarniški inženirji s spremnjajočim nagiba, stekanja in zaostajanja prednjih koles dosegli odlično lego na cesti in obenem največje možno mero udobja.

Tudi najnovnejši BMW ima v ovinkih značilne neproblematične lastnosti: v normalnih okoliščinah zahteva rahlo dodajanje volana in šele pri pretiravanju začne kontrolirano spodnati zadek. Prehod je počasen in pusti vozniku dovolj časa, da z volanom in plinom usmerja avto na pravo pot.

Pač pa moti za BMW razmeroma močno nagibanje karoserije. Stabilizator na zadnjem premi je namreč pri modelu z uplinjanjem le za doplačilo, v močnejšem, bolj sportnem „520 i“ po serijsko.

Sodimo, da večina voznikov stabilizatorja zadaj ne potrebuje, ker postane z njim podvozje trše.

Vzmeti novega BMW imajo razmeroma dolgi gib (sprejet 200 mm, zadaj pa 220 mm) kaj kaže, da se je tovarna odločila za več udobja. Podvozje zelo dobro opravi tudi z velikimi neravninami, dolgimi in kratkimi. Mogoče se bodo pri počasnici vožnji čez kratke luknje pritoževali le Francozzi, ki imajo svoje pojme o vzmeteh.

520
Sport
z močnim
priokusom
udobja

VEČ MOČI ZA VEČ TOVORA

Sportni del je prepričen motorjem vsaj glede moči. Testirali smo model „520“, ki ga polnila uplinjača in premore 115 KM (DIN). Gre za dolga leta znani dvoletarski BMW motor, ki pa ima v najnovejši izdaji izdelano glavo po vzorcu velikih, šestvaljnih motorjev.

Tako imenovani „trikroglasti vrtinčasti“ zgorvalni prostori k boljšemu poteku zgorenja pridajojo še dvig kompresije. Kompresija 9 : 1 ni sicer nič posebnega, dokler se ne spomnimo na najnovejše predpise, ki so v številnih državah omejili dodajanje svinčenih primesi bencinu.

Strombergova uplinjača sta posebej prilagojena motorju „520“ in omogočata zelo natančno doziranje goriva.

To, kar bo poznavalce muenchenških avtomobilov zelo veselilo, je brezhibna avtomatika za zagon hladnjaka motorja. Novi BMW vžge „na prvi pogled“ tudi v Sibiriji. Modrovanja okoli „čoka“, ki so bila pri vžigu do sedanjih motorjev BMW pogost problem novopečenih lastnikov, odpadejo.

Motor glede svoje moči ustreza značaju novega BMW v celoti: med športom in udobjem. Petnajst konjev več kot jih je imel stari „2000“ se prilega 160 kilogramov težji karoseriji „520“. Seveda ne gre pričakovati papiriciranih pospeškov kakšnega BMW 2002. Polno naložen „520“ se zdi ljubiteljem in poznavalcem bavarskih „volkov v ovčji koži“ bolj ovca kot volk, čeprav se kazalci štoperic pri meritvah pospeškov ustavijo prej kot pri večini tekmev.

Sicer pa je pod pokrovom motorja med hladilnikom in blokoma dovolj prostora za dva dodatna valja... Nihče ne dvomi, da bo „520“ dobiti tudi velike, šestvaljne motorje – to pride pravi trenutek.

Skratka: moči v motorju je dovolj, da v razmeroma težki, udobni družinski kočiji tisti 10 let starejši voznik BMW, ki ga omenja tehnični direktor tovarne, najde tudi še dovolj veselja z vožnjo. Gleda več udobja pa: motor je glasnejši, kot se spodobi avtomobilu z „več veselj z udobjem“.

Težja karoserija za svoje premikanje seveda potrebuje tudi več goriva. Tako z novim BMW ne gre pričakovati čudežno nizkih porab goriva, kljub temu pa so meritve porabe še vedno v zmerskih okvirih. Testno poprečje je pri hitrem avtomobilu tudi sicer rado za kak liter nad poprečjem v vsakdanji vožnji.



Vrtljivi „gumbi“ omogočajo zelo natančno doziranje gretja in zračenja. Ponoči so oznake medijo osvetljene. — Udobni sedeži se zelo dobro oprimejo telesa, oblečeni so v tkanino. Naslonjala za glavo in pasovi so žal za doplačilo. Za doplačilo je tudi spremenjanje višine vozniškega sedeža.

Za doplačilo (spet!) je moč volan tudi med vožnjo premikati za 4 cm v vzdolžni smeri (ne kot navadno, po višini). Spreminjanje višine sedeža in položaja volana je prietno na dolgih vožnjah!



Po kratki preskusni vožnji ob predstavitvi novega BMW smo lansko jesen v podnaslov napisali: „Za začetek – predvsem ploskanjen“ Z nekaterimi priponbami ploskamo tudi poslej, po daljšem preskusu: deset let starejši voznik BMW je dobit tisto, kar so se v tovarni namenili – več udobja, ne da bi se bistveno zmanjšala športna poskočnost.

Pri tem gre tudi za upanje: da je zvesti kupec v desetih letih staranja za toliko obogatil, da si bo kupil kreplje dražji avto. Če ste v redu poravnali davčne obveznosti in če lehko dokazete pošteli vir svojega bogatstva – potem na krunitelj! Ta avto je zelo dober...

