

vozili smo

BMW 520



Tom Pleterski

ZA ZAČETEK – PREDVSEM PLOSKANJE

PREMIERE NOVIH AVTOMOBILOV SO V MAJHNIH TOVARNAH SILA REDKE, ZATO PA TOLIKO BOLJ RAZBUR-LJIVE. KADAR PREMIERA NOSI NA NOSU SE KAK »RAZBUR-LJIV« EMBLEM, JE PRIČAKOVANJE SE PRAV POSEBEJ VZNMIRLJIVO. OBCINSTVO NAMREČ PRIČA-KUJE UGLEDU ZNAMKE PRIMERNEGA PRISLEKA IN NAVADNO PLOSKA ŽE PREJE, PREDEN GA ZAGLEDA. KAKŠNO JE TAKO PLOSKANJE VNAPREJ S PRAKTIČNE PLATI, PA KAŽEJO BORZNA POROCILA: OD ZAČETKA LETOŠNJEGA LETA JE VREDNOST DELNIC BMW NA BORZI POSKOČILA ZA POLOVICO.



BMW 520 je prišel bolj ali manj nepovedano. Ko je tovarna na zadetku leta dokončno odpisala modele 1800 in 2000, je bilo obično, da mora imeti pripravljene naslednike, ki naj zapolnijo vrzel med modeli z dvojnimi vrati in prestižnimi šestvaljniki.

Tudi podoba novega BMW ne preseneča. Avto je na oko prednmem BMW, nov pa je toliko kolikor so karoseristi značilno oblikje minhenških limuzin prilagodili sodobnim zahtevam. Stilizirani se niso lotevali tveganih modnih potez. Nizek, potlačen nos in nizek pas karoserije z velikimi staklenimi površinami so stilistične osnove, ki jih je prej nakazala že karoserija velikih BMW 2500 (2800) 3.0. Pri „520“ je ta oblika, ki se želi približati klinu, je le poudarjena z zelo nagnjeno retro šipo in s potlačnim zadkom.

K značilnemu BMW-videzu seveda sodi „napadalna“ črna maska in dvojni žarometi, ki so tudi enaki žarometom na velikih bratih.

Novinec je, kar zadeva zunanje in notranje mere, povsem blizu šestvaljnemu BMW zgornjega razreda. Karoserija „520“ je namreč le 8 cm krajša, 6 cm ožja in 2,5 cm nižja od karoserije BMW 2500, prav tako tudi medosna razdalja, ki je krajša za dobrih 5 cm. Slednji podatek dokazuje tudi trditve, da prostor za potnike praktično ni nič manjši od prostora v velikih BMW, ker so se

konstruktorji potrudili za prostor tudi pri malenkostih.

Čemu torej skoraj enako velika karoserija za avto, ki sodi razred nižje (dasiravno je na oko videti veliko manjša)?

NOVA GENERACIJA

Odgovor gre iskati pri nadrobno-stih. Čeprav je „520“ v zasnovi povsem podoben ostalim avtomobilom minhenške tovarne, se od njih razlikuje po tem, da ima pod kožo zbrane izkušnje, ki so si jih tovarniški inženirji nabrali na vseh ostalih modelih skupaj. Tako „520“ v resnici ni zboljšani model „2000“, marveč prvi model nove generacije avtomobilov BMW. To simbolično potrjuje tudi nova, troštevilična, oznaka „520“ (ta se ne bere „petstodvajset“ marveč „pet-dvajset“, pri čemer pomeni 5 številko modela, 20 pa gibno prostornino).

Potem, ko smo prvič pobrskali po tehnični dokumentaciji in avto preskusili na tovarniškem preskusnem poligonu, smo tudi laže razumeli, zakaj generalni direktor tovarne, Eberhard von Kuhenheim novinarjem ni odgovoril na vprašanje, zakaj pod pokrovom ni tudi šestvaljnih motorjev, češ: prostora za dodatna dva valja je dovolj.

„520“ s šestvaljnim motorjem bi namreč pomenil konkurenco v lastni hiši. Tako pa bo s štirivalj-

nim motorji nekaj časa igral le vlogo, ki so mu jo določili za začetek: da bo avto zgornjega srednjega razreda, obenem pa bo skrbel tudi za lesk modroblega znaka.

BMW 520 bo tovarna nekaj časa tudi izdelovala na sedanjih trakovih in na račun malih in velikih „beemvejev“, dokler ne bo povečana tovarna v Dingolfingu. (To je BMW pred leti kupil kot tovarno Glas.) Takrat se bo verjetno tudi pokazalo, kakšna bo prihodnja podoba avtomobilov BMW. Sedanje zmogljivosti tovarne so namreč popolnoma izkoriščene.

DOMAČE VZDUŠJE V LETALSKO KABINI

Ne le mere in zunanji videz novega BMW, marveč tudi notranjost in oprema podpirata trditve, da bi bil „520“ s šestvaljnimi motorji konkurenca velikim modelom iz lastne hiše.

Prostornostpovsem ustreza za pet oseb in izvrstno oblikovani sedeži se zelo dobro oprimejo telesa. Sedeže je moč pomikati v vseh smereh, tudi po višini in obroč volana se premika za 4 cm, vendar ne po višini kot smo vajeni (karar na pomični volan sploh naletimo), marveč po globini, torej naprej in nazaj. Sedeži in volan omogočajo tisti za BMW značilni prvi vtis, da se voznik že

preden se sploh odpelje z mesta, v avtomobilu počuti kot „doma“.

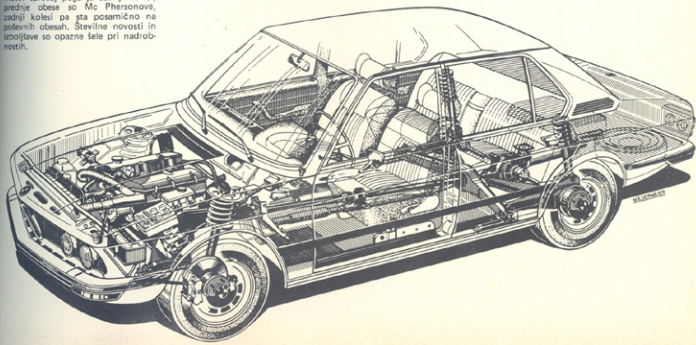
No, v notranjosti najbolj očara nova armaturana plošča. Pod skupnim steklom (ki podnava žal ni povsem brez odbite svetlobe) so na najboljši način pred voznika postavljeni veliki, sija pregledni instrumenti, medtem ko je na oplati osrednjega tunela le ura. Poslastica – pa draga: električna ura je „kvarčna“ (ritem uravnava kristal) in se zato ne dan zmoti le največ za sekundo (za Jugosloviana pošastna natančnost).

BMW je za osvetlitev instrumentov uporabil oranžno rdečo sojino svetlobo, ki se je menda izkazala v letalih. V tovarni so še izboljšali že tako dobre naprave za zračenje in ogrevanje, ki imajo zdaj še večji pretok. Posebnost pa so veliki vrtljivi gumbi za nastavitve gretja in zračenja, ki so na oplati tunela.

Vse naprave za upravljanje avtomobila, kot smo pri BMW že vajeni, nabirajo komplimente. Pri tem gre še posebna hvala neposrednemu, natančnemu in lahkotnemu volanu.

Voznik, ki je vajen, da v BMW posveča pozornost zlesti zglednim voznim lastnostim, se šele z zamudo zave, da je tovarna veliko pozornosti namenila tudi pasivni varnosti, pri tem ima tudi namestitve opreme in priročnost naprav v avtomobilu največjo zaslu-go. V „520“ je tovarna ročično utripiak, ki je bila do sedaj desno

V zasnovi je „520“ povsem BMW. Motor središčaj poganja zadnji kolesi, prednje obese so Mc Phersonove, zadnji kolesi pa sta posamično na potevnih obesah. Številne novosti in izboljšave so opazne šele pri nadrobno-stih.





BMW 520 je po obliki bližji velikim šestvaljnim BMW kot pa malim modelom na dvoje vrat. Značilni so: nizek, klinasto zašiljen nos vozila, nizek pas in velike steklene površine. Tudi po merah je „520“ zelo blizu velikim sorodnikom.

Tovarni je uspelo, da je pri novem modelu v primerjavi s predniki izboljšala lego na cesti in udobje vzmeti. Tako se novi BMW kljub razmeroma zelo mehkanu vzmetenju nadvse dobro drži ceste.



od volana, združila z ročico na levi, ki je posled kombinirana za luči in utripalke, kar je v navadi pri veliki večini avtomobilov. V BMW namreč pravijo: „Če vsi drugi že tako doglo delajo narobe, tudi mi ne vztrajamo več.“ Mimogrede: zdi se, da je ena sama ročica z leve strani priročnejša. Tako je ročica na desni le še stikalo za dvostopenjske brisalnike in napravo peri-briši.

POMEMBNA DROBNA DELA

Tehnični podatki so premalo zgovorni in nadrobni ne povedo. Tovarna je na primer v zasnovi značilno podvozje BMW s posamično obseženimi kolesi zboljšala tako, da se še bolje drži ceste, obenem so pa vzmeti udobnejše. Gibi vzmeti so za 20 mm daljši in so zdaj 200 mm. Posebnost so vzmetne noge, v katerih je moč zametati vložke v bližinih. BMW 520 se zavoljo mehkejših ugašenih vzmeti nagiba bolj kot bi pričakovali, vendar se klobuč temu ovinkov drži zelo vztrajno, kar je zasluga „drobnih del“ okoli geometrije obes. Tudi štirivaljni dvoilitrski motor z odmično gredjo v glavi je na prvi pogled ostal nespremenjen, pa se pri natančnem pogledu izkaže, da je tovarna, po izkušnih s šestvaljnimi motorji, spremenila obliko kompresijskih prostorov, ki so zdaj oblikovani, kot pravijo v tovarni, „trikroglasto“. Prav tako imajo posebno obliko tudi čela batov. Enci in drugo skrbi zato, da se eksplozivna zmes kar najpravišeje zvrtniči okoli svečke, preden jo ta vžge.

Motor poslej z uplinjači zmore 115 KM, z neposrednim vbrizgavanjem pa 130 KM. Omenjamo še, da ima motor namesto Solexovih uplinjačev zdaj dva Strombergova podtljučna uplinjača, ki imata to prednost, da omogočata zelo natančno in enako nastavitve.

Zboljšav v motorju je še več, vseh ne bi omenjali. Tovarni je spat uspelo, da do konca izkoristi

gibno prostornino tako glede zmogljivosti, kot glede porabe. Porabo bomo sicer natančno izmerili na testu, toda ob podatkih o normni porabi lahko pričakujemo nizko porabo tudi pri vsakdnevni vožnji.

ŠPORTNE ZMOGLJIVOSTI IN —CENA

Kar zadeva zmogljivosti, je tovarna BMW v svojih podatkih vedno dokaj zadržana in testerji vedno namerijo boljše rezultate. Največja hitrost 173 km na uro za motor z uplinjači in 183 km na uro z neposrednim vbrizgavanjem sta tovarniška podatka, prav tako meritve pospeškov z mesta na 100 km na uro: 12,3 sekunde za „520“ in 11,1 sekunde za „520 i“.

Razlika med obema motorjema je v korist neposrednega vbrizgavanja pomembna šele nad 100 km na uro. Z mesta do 140 km na uro rabijo uplinjači 26,1 sekunde, neposredno vbrizgavanje pa 22,5 sekunde.

K serjskemu štiristopenjskemu menjalniku je za doplačilo na voljo še petstopenjski, ki ima po BMW običajni peto prestavo enakovredno četrti, spodnje prestave so pa bolj na gosto razdeljene. Pospeški s petstopenjskim menjalnikom so še nekoliko boljši. Na voljo je tudi avtomatika.

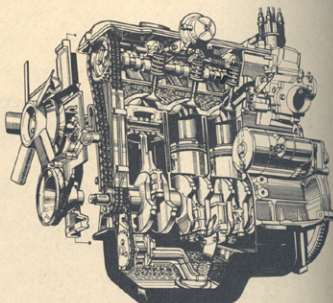
Rekli bomo: če je novi BMW manj športen zaradi bogate opreme in udobja, je pa, kar zadeva zmogljivost, spet športnik, kakršnega smo pričakovali pod modrobelim znakom.

BMW 520 je, žal, tudi občutno dražji od svojega predhodnika. Pri nas bo BMW 520 stal 11 200 mark, „520 i“ bo pa za približno 1000 mark dražji. Tem markam je treba pristeti še vse domače dajatve, pa ga imamo ... Napredaj bo novi BMW tudi pri nas že oktobra, takrat pa ga bomo tudi na testiranje. Takrat bomo natančno pretopali vse in skušali poiskati tudi pomanjkljivosti, ko je hvala že kar nekam prevéč.



Velik prtljajnik ima prostornino preko 600 litrov. Ugaje namestitev orodj na pokrovu in ločeni prostori za manjše kose prtljage ob straneh. Rezervno kolo je v dnu prtljajnika. Zadnje luči so popolne: zraven utripalk, pozicijske luči in zavorne luči imajo še luč za vzvratno vožnjo in močne pozicijske luči za meglo.

Znani štirivaljni dvoilitrski motor BMW zmore v „520“ 115 KM z dvema uplinjačema, ali pa 130 KM z neposrednim vbrizgavanjem goriva. Odmična gred v glavi, ventili na „V“ in dvojne prostulje ob vsaki ovojnici so za dolgo značilne za motorje BMW. Tovarna je izboljšala nadrobni, zlasti obliko zgorajšnjih prostorov in čela batov.



TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — štiristopenjski — vrstni — vrtna in gib 89 x 80 mm — gibna prostornina 1990 kubikov — kompresije 9,1 : 1 (9,5 : 1) — največja moč 115 KM — DIN (130 KM — DIN) pri 5800 vrtljaji v minuti — litrska moč 57,8 KM/liter (66,3 KM/liter) — največji navor 16,5 km — DIN pri 3700 vrtljaji v minuti (18,1 km-DIN pri 4500 vrtljaji v minuti) — ročična gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi, veriga — viseli ventili na „V“, polkroglaste kompresijske komore — 2 hlejnice z črpalke in termostatom — tlačno mazanje, oljni filter v glavnem toku — akumulator 12 voltov, 44 amperskih ur — alternator 630 vatov. PRENOS MOČI: motor sprejdi pogona zadnji kolesi — enokolutna skupa sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja 3,76/2,02/1,32/1,0; vzvratna 4,1 — za doplačilo petstopenjski menjalnik ali avtomatika — diferenciali: hipoidno ozobljenje, prestavno razmerje 4,1 : 1 (520 i — 3,9 : 1) — plaščica 5/12 J 14 — gurne 175 SR 14. VOZ: tlumilnica za 5 oseb — štiri vrti — samonosna karoserija — prednja kolesa na posamičnih obesih, prečna vodila, natisna opora, Mc Phersonove vzmetne noge, prečni stabilizator — posamično obsežna zadnja kolesa, poševna vodila, vzmetne noge, prečni stabilizator pri „520“ za doplačilo, pri „520 i“ serijski — dvokrotne zavore: spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servoojčevalniki zavorne moči, zadaj omejevalniki zavorne moči zoper blokiranje — mehnična ročna zavora za zadnji kolesi — ZF-Gemmet volan s polžem; za doplačilo servo volan — S-ina 1690 mm — višina 1425 mm — medosna razdalja 2636 mm — kolotek spredaj 1406, zadaj 1442, mm — rajdni krog 10,5 m — teža praznega vozila 1250 kg — največja dovoljena skupna teža 1700 kg — prtljajnik 620 litrov. ZMOGLJIVOSTI: (tovarniški podatki): največja hitrost 173 km na uro (520 i: 183 km na uro) — pospeški: z mesta do 100 km na uro 12,3 sek (11,1 sek) — km brez zaleta 33,7 sek (32,5 sek) — normna poraba po DIN 10,7 l na 100 km (9,9 l/100 km).