



Od letošnjega januarja dalje so srednjeveliki beamveji novi. Zelo novi. Z modernima tehniko in obliko večje serije »7« ter s športno lahkotnostjo manjše serije »3«. Sedem in tri je deset. Petica je v zlati sredini. Tam ostaja, kot pribito!

BMW 520i

PRVA PETINA

Najšibkejši izmed beamvejev serije »5«

O novi seriji »5« v celoti smo pisali v letošnji 4. številki naše revije, takoj po njenem uradnem krstu. Vseh petic je pet: 520i, 525i, 530i, in 524 td. »i« pomeni vsakič vbrizgavanje bencina; »td« je za turbo-dizel. Seveda so karoserije, po videzu in merah, petkrat enake. Velikosti motorjev naraščajo skladno s številčnimi oznakami. Bogastvo opreme skoraj ravno tako. In cene tudi.

BMW 520i, ki smo ga tokrat preskusili, je torej najšibkejši bencinski primerek te Beamvejeve serije. Manj kilovatov v nosu ima le še turbo-dizelska različica. Pri tem je 524 td tudi (a le za spoznanje!) počasnejši in manj živahan od 520i.

Nova serija »5« ne more pa tudi noče skriti, da so jo snovali skoraj hkrati in po vzoru odločno prestižnejše serije »7«. Je pa jasno: srednjeveliki beamveji so po merah manjši od »sedmic«, oblikovno nekako bolj skladni, v celem pa lažje dosegljivi in zato seveda bolj družinski (naj mi

vsaj tisti, ki si pri nas niti mopeda ne morejo več privoščiti tole »družinskost« oprostijo; beamveji so namenjeni v glavnem tistim delom in delčkom sveta, kjer se ne otepajo s tako perečimi gospodarskimi težavami, s kakršnimi smo Jugoslovani v očitni manjšini, vsaj kar se razvitejše Evrope tiče).

Značilnost karoserije je klina-sta oblika z nežno zaobljenim, a še vedno tradicionalnim beamvejskim nosom (štirje žarometi, motno črne hladilne reže, vse bolj stilizirani »ledvički« in belo modri znak nad njima) z zelo položnima prednjo in zadnjo šipo ter s privzdignjenim zadkom, ki se kiti z velikimi, med oba vogala in prtljažni pokrov razdeljenimi zadnjimi lučmi ter z zavihkom kot aerodinamičnim dodatkom. BMW 520i streže s količnikom zračnega upora $C_w=0,30$, kar je ugodno moderen podatek, karoserija pa je vseeno lično obla, povsem pravišnih centimetrskih razmerij, povrh tega pa obdana z okusnim ravnotežjem kroma in motne črline.

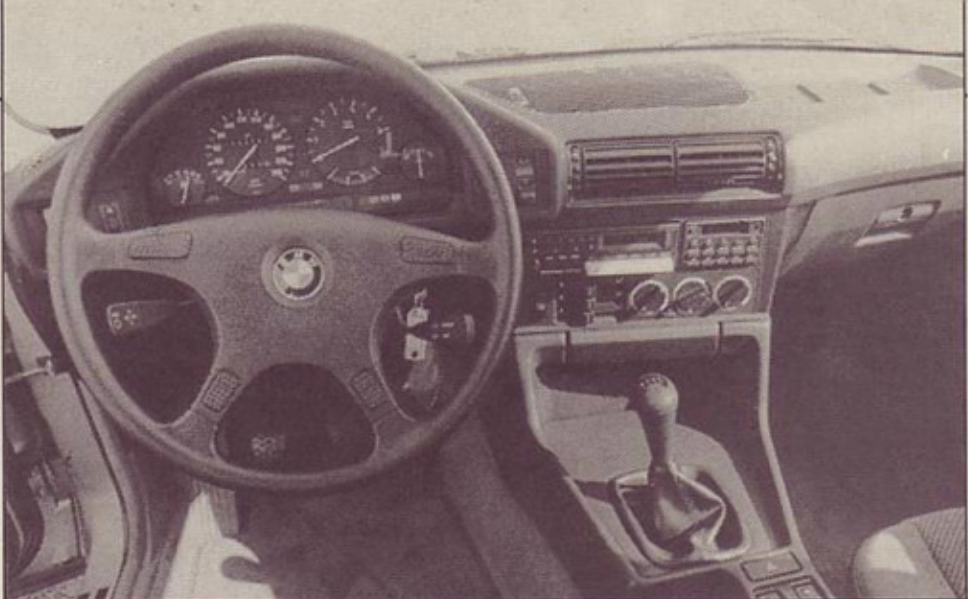
Vrata so seveda štiri, predvsem za štiri ljudi je namenjen tudi prostor v vozilu. Peti, ki bi morebiti hotel zraven, mora sedeti na greben med dvema dovolj izrazito posamična prostora na zadnji klopi.

Novo »petice« so v celem večje od prejšnjih: za 10 centimetrov daljše, za 5 centimetre širše (hkrati tudi za 3 milimetre nižje) ter z medosno razdaljo, ki je za 13,5 centimetrov daljša kot prej. Rezultat je tale: da se skoraj ne more pripetiti, da bi bilo prednji sedež potrebno odriniti tako zelo daleč nazaj kot je to mogoče; in, da je na zadnji klopi več prostora kot ga je bilo prej. Načeloma. Ni pa ga tako zelo veliko, da bi bilo to mogoče šteti med večje odlike tega vozila. Dva dolgonogeža drug za drugim še vedno ne moreta sproščeno sedeti (to pomeni, da zmanjka prostora za noge predvsem tistemu, na zadnji klopi). Povrh tega pa je strop – zaradi nagnjene in razkošno odmerjene zadnje šipe še vedno prenizek za vzvratne glave.

Kdor sedi spredaj, se ne prito-



žuje. Voznikom so beemveji že od nekdaj naklonjeni. Tudi BMW 520i ponuja tako prikladni nastavitvi sedeža in volanskega obroča, da s telesnim poozajem za volanom ni težav. In kokpit v celem je, že spet, vzoren: z vsemi potrebnimi merilniki, s servisno-kontrolnimi in drugimi lučmi, z nezamotanim, a učinkovito nastavljamim zračenjem in gretem ter s tako nameščenimi stikali, da so vozniku vedno zlahka in »čitljivo« pri roki. Ker sta srednja strešna opornika pomaknjena precej nazaj in ker sta zgornji oprijemaljšči varnostnih pasov (za prednja sedeža) samodejno nastavljeni, glede na sedežni višini, je tudi kot pod katerim se varnostni pas prileže rami, dobro izbran. Seveda pa so varnostni elementi všiti tudi na drugih koncih vozila: na primer v njegovem nosu, pri katerem je odbijač kos udarcem do hitrosti 4 kilometre na uro, obod nosu do hitrosti 15 kilometrov na uro; avto v celem pa čelnim trčenjem do hitrosti 56 kilometrov na uro, ne da bi bila pri tem prizadeta potniška »celica«. Takšna karoserijska zasnova v ZR Nemčiji ni ostala brez odmeva. Čeprav so novi beemveji dražji od svojih prednikov, so



Raj za voznika: vse na svojem mestu

zavarovalniške cene zanje, prav na račun teh odlik, nižje. K varnosti pa prispeva tudi takšna drobnarija kot je namestitev stikala za varnostne utripalke na sredinski greben, tik za prestavno ročico: v sili ga tam doseže tudi potnik s sovoznikovega sedeža. Blago na sedežih, preproge, štirje zglavniki, štirje in zadaj od sredine navzven zapenjajoči se varnostni pasovi, dve zunanji ogledali, osrednja ključavnica in velike notranje luči, ki se ugaša-

jo samodejno, po zapiranju vrat (prižgo pa se tudi samo na stisk kljucke, kar je trik zoper nočne tatove), sodijo pri BMW 520i k serijski opremi. Testni avtomobil pa je bil bogatejši še za naslednje doplačilne dodatke: ABS, potovalni računalnik, električno vodene šipe v vratih, tempomat, meglenki, radio-kasetofon, pomično streho, lahka platišča, napravo za pranje žarometov, vrečo za smučl v zadnjem naslonjalu in sončni rolo

pod zadnjo šipo. Možne dodatne opreme s tem še ni konec, za primer, če si hoče kdo povečati razkošje in privzdigniti nabavno ceno. Odlika tudi tega beemveja in vse njegove vrste je natančna končna obdelava: od najdrobnejših detajlov na karoseriji in v njeni potniški notranjosti do



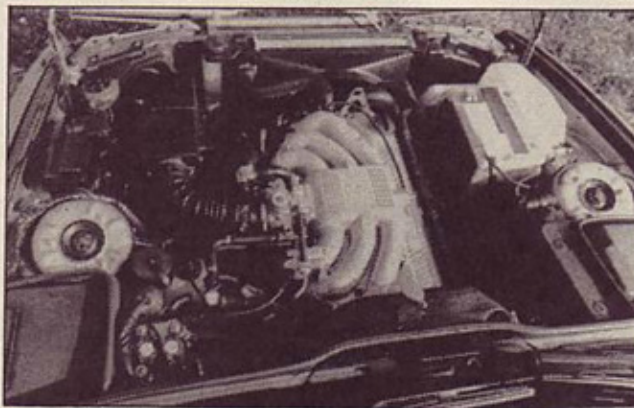


prtlačnega prostora s pod pokrov obešenim orodjem in s 460 lično obložene praznine v njem.

Teža praznega BMW 520i, pripravljene za vožnjo, znaša okroglih 1400 kilogramov. Tolikšna številka je posledica kompaktne izdelave, temeljitih zvočnih izolacijskih oblog, varnostnih dodatkov, bogate opreme in ne nazadnje tudi 80-litrške posode za gorivo, kljubovati pa ji mora motor. Ta je 2,0-litrski vrstni šestvaljnik, nameščen vzdolžno v nosu vozila. Presadili so ga iz BMW 320i in potegnili črto pod njim: BMW serije »5« je preimeniten in predvsem pretežak avtomobil, da bi ga lahko pogajal še manjši, torej štirivaljni motor z manj kubiki in manjšo močjo. Že znani šestvaljnik ima sedemkrat vlečajeno ročno gred ter z zobatim jermenom

gnano odmično gred v lahki glavi. Testni avtomobil je bil opremljen tudi z uravnavanim

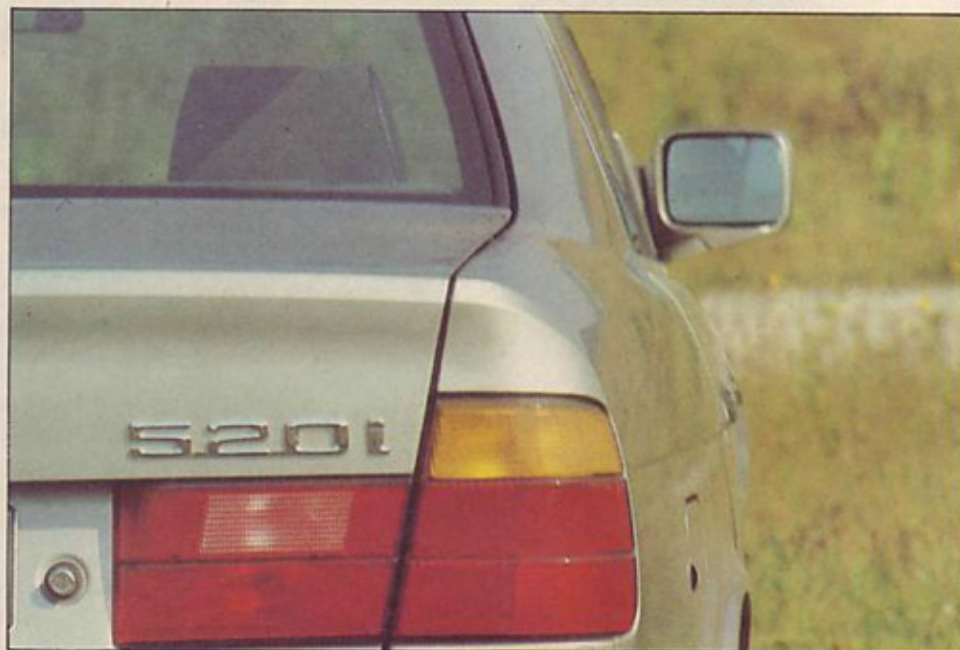
katalizatorjem izpušnih plinov, torej je Boscheva elektronska naprava motronic nadzirala



Dvilitrski šestvaljnik zoper 1400 kilogramom celotne teže

vbrizgavanje goriva, vžig in vžigalne sonde lambda ob katalizatorju. Največjo moč 95 kW oziroma 129 KM doseže ta motor pri 6000 vrtljajih v minuti, največji navor 164 Nm pa pri 4300 vrtljajih v minuti. Motorju samemu po sebi ni prav nič očitati: teče izredno lahkotno in uglajeno, skoraj neslišno in enako mirno v vseh delovnih območjih. Vrtil se tako zelo rad, da ga pred nehotenim nasiljem voznika varuje le omejevalnik vrtljajev, ki se vmeša pri številki 6500 na vrtljajskem merilniku, dovolj »na kožo« pa mu je napisan tudi petstopenjski menjalnik, ki so mu, vstevši tudi diferencial, skrajšali končno prestavno razmerje, nalašč za to različico, da bi bila teža avtomobila manj v napoto. Dokler ste za volanom BMW 520i dovolj potrpežljivi za lagodno vožnjo brez časovnih stisk, je vse v redu. Če pa postanete pospeševalno zahtevnejši, morate vestno in pogostokrat premikati lahkotno in natančno prestavno razmerje in tako vzdrževati vrtljaje motorja ob zgornjem delu krivulje njegove moči.

Med našimi meritvami (dve osebi v avtu, polna posoda goriva) smo pretikali ob zgornji še močni meri, torej tik pod 6500 vrtljaji v minuti in dosegli posamične resnične hitrosti v naslednjih časih: z mesta do 60 km na uro v 4,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,5 sekunde, do 100 km na uro v 11,7 sekunde, do 120 km na uro v 16,5 sekunde, do 140 km na uro v 23,6 sekunde in do 160 km na uro v 33,0 sekunde. Največjo hitrost je testni avtomobil dosegel v peti prestavi: 204 kilometre na uro. In, ker smo ga večidel preskušnje gnali zelo hitro po avtomobilskih cestah, velja ob povprečni porabi goriva med celotnim testom (13,2 litra neosvinčene bencina na 100 km) to upoštevati. Poraba zna biti – v pov-

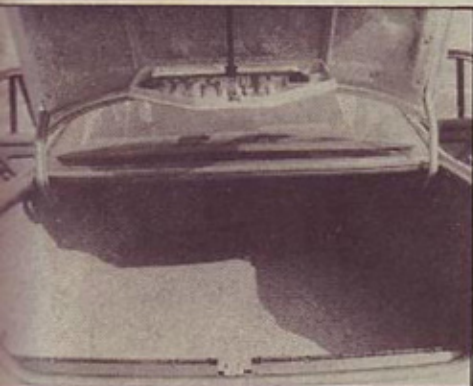


prečju – tudi za poldrugi liter nižja.

Hkrati naj obvelja tudi tale ocena: BMW 520i je na avtomobilskih cestah povsem dobro kos visokim hitrostnim povprečjem. Več motorne prepričljivosti si človek zaželi šele na običajnih cestah, ob želji po ostri, športnejši vožnji. Je pa tudi ta motor povsem dobronameren: njegova moč namreč ni tolikšna, da bi pogonski kolesi z njo razmetavali, pa avtomobil tako sam po sebi prepreči zdrsanje gum na vozišču, s tem pa tudi spodnašanje zadka na spolzkih ali peščenih ovinkih. In, ker je podvozje vseh srednjevelikih beemvejev temeljito zasnovano (štiri posamične obese z vzmetnimi nogami, spredaj »dvojno« prečno vodena prema z izravnava-



Limuzina za štiri (ali pet) oseb: prostora zadaj ni ravno v izobilju



Natančno obložen prtijažnik: s pokrovom vred



Natančna obdelava: od stikal za ogledala do zračnih rež v vratih

njem zaviralnih učinkov, zadaj nekakšna prostorska prema, ki je na sredini elastično speta s karoserijo) je BMW 520i tako kot celotna serija »5« izredno varno vodljiv in zanesljiv avtomobil. Samo povsem na zgornjih hitrostnih mejah mu je v ovinku potrebno narahlo odzemat volan. To pa ob servoojačevalniku in le 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke ni prav nič zahtevno opravilo.

Zavore so kolutne ob vseh štirih kolesih, njihovo delo pa je med malo preskušnjo plemenitil še dodatek ABS. Upošteva tudi ta del mehanike je končna ocena preprosta in kratka: BMW 520i je skupno zasnovana, temeljito izdelana in v celem ugledna limuzina. Njene motorne zmogljivosti segajo sicer v spodnji del možnosti serije »5«, so pa še povsem zadovoljljive.

Kot takšen je BMW 520i prva petina celotne srednjevelike Beemvejeve ponudbe. Seganje k močnejšim motorjem in prestižnejši opremi pomeni tudi seganje globlje v žep. Ker je petin vselej pet, je pet tudi tovrstnih možnosti. In blagor vam, če ste izbiranju tudi v resnici kos.

MARTIN ČESENJ
SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 80,0x66,0 mm – gibna prostornina 1990 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 95 kW (129 KM) pri 6000 min – največji navor 164 Nm pri 4300/min – ročni gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 1120 W – uravnava valni katalizator izpušnih plinov

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha

sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,72; II. 2,04; III. 1,34; IV. 1,00; V. 0,80; vzvratna 3,54; diferencial 4,45 – platišča (testni avto) 6 1/2 J x 15 – gume (testni avto) 205/65 VR 15 (michelin MXV)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, poševna in vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj, testni avto: ABS; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan

s kroglicami, servo, prestava 14,5 : 1, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,720 m – širina 1,751 m – višina 1,412 m – medosna razdalja 2,761 m – kolotek spredaj 1,466 m, zadaj 1,487 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1400 kg – dovoljena skupna teža 1910 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 650 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – prtijažnik (normno) 460 litrov-posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 203 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 11,9 s – poraba goriva (ECE): 7,5/9,2/13,6 litra navadnega neosvinčenega beencina na 100 km



DAIHATSU

AVTOMOBILI

generalni zastopnik



Zunanja trgovina Maribor
Strossmayerjeva 30
tel. 062/23-481