



Beemvej serije 5 niso od včeraj. Zanje vemo že trinajsto leto in ves ta čas so pomenili učinkovito ponudbo te münchenske hiše. Billi so dovolj udobni za dolga potovanja in še dovolj majhni za družinske potrebe; dovolj prestižni za srednje zahtevne kupce in dovolj športni za uživaške vožnje; pa, jasno, kompaktno zasnovani in natančno izdelani. Takšna je pri BMW navadna! Ko jih je čas dohitel, so jih – leta 1981 – na novo obdelali. Tukrat smo zapisali: staro za novo! To je pomenilo: nov avtomobil v komajdi sprememnjeni podobi. In takšen je zdaj tudi BMW 520 i.

BMW 520i

Vmesna možnost

Športna limuzina s šestvaljnikom in z varčevalnimi naglibi

pogonom na zadnji kolesi, pa s širimi vrati in spodrezanim nosom. Od predianskega junija dalje je prednji rob motornega pokrova manj štreč, s plastiko obrobljena odbijača sta skladnejša, dodali pa so tudi spoilerja pod nos in na zadek. Navzen oznanjujo pomladitev še večje zadnje luči in robati letvi na bokih, je pa novost v celiem nekaj manj kot pri močnejših in dražjih različicah 525i in 528i. Seveda, zob časa je neusmiljen: in če se nam je še v naši 16. številki

iz leta 1981 zdelo, da je količnik zračnega upora $C_w = 0,39$ dovolj ugoden, zdaj to ni več čisto res. Aerodinamika je avtomobiliske oblikovalce obsedla že do dosti ugodnejših številik (serijski rekord: 0,30 pri audiju 100), ki pomenijo dvakratno ugodje: za ušesa, ko gre za zračni pli ob avtu, in za žep, ko gre za porabljeno gorivo.

Vseeno: »zračni« številki navkljub je BMW 520 i še vedno kos času; z vsem tistim pač, kar skriva pod kožo. In

ker je ta avtomobil predvsem limuzina, naj bo govor najprej o tej plati. Tudi 520 i je tiste sorte BMW, pri katerem že vnaprej veš, kaj bo: da je v njem dovolj prostora za štiri ali pet ljudi, da omogočajo štiri vrata udobno vstopanje in izstopanje, da prednja sedeža z zglavnikoma vred ugodno oprijemata telesi, da je njun pomik po volji tudi dolgozgezem in, da je prtižačnik – s kompletom orodij na spodnji strani pokrova in z rezervnim kolesom na dnu – ne le dovolj prostoren, ampak tudi lično obdelan. Voznik dobri zgleden delovni prostor: z mehko obloženim vratom in po dolgem nastavljivim volanskim obročem, s kratko in natančno prestavno ročico ter z dobro odmerjenimi razdaljami med obročem, ročico in pedali. Kdor doplača za nastavljanje višine vozniškega sedeža, si položaj telesa lahko še natančneje prilagodi.

Sicer pa: karoserija je, tudi med parkiranjem, dobré pregledna, vidljivosti nazaj pomaga veliko vzvratno ogledalo z notranjim nastavljanjem, bri-



salnika z dvema hitrostima, s prekinevajnikom teka in hitem vkljupom pa postaneta nemeljita pri hitrostih nad 160 kilometrov na uro, ko ju zrak pretirano privzdiigne.

Armatura plošča streže z merilniki hitrosti, vrtljajev motorja, temperature hladilne tekočine, goriva v posodi in trenutne porabe goriva; pa še z digitalno uro in s kontrolnimi lučmi, ki opozarjajo na morebitno potrebo po servisnem pregledu. Nadzira jih računalnik, ki upošteva prevožene kilometre, pri tudi delovno pogone motorja. Sredinski del je zasukan k vozniku – tega smo pri veemvejih že dolgo navajeni – in je namenjen (elektronsko vodenjem) nastavljanju gretja in zračenja, radijskemu aparatu, kadilicom in priročnim drobnjavjam. Prijetno pri veemvejih, torej tudi pri 520 i, je to, da sta prostora za voznika in njegovega desnega sotnika odločno ločena med seboj (tudi pri zračenju in gretju), kar po svoje ugodno prispeva k počutju. Da je pa notranjščina, tako kot ves av-

tomobil, do potankosti natancno izdelana, pri tej znamki ni potrebno posebej pisati.

C omenim še blago na sedežih, bogate obloge na vratih in debele preproge, je slika o udobju v tem avtu lahko vsaj približno jasna. Je pa res, da si zrele limuzine brez tega tudi ne moremo več predstavljati.



roma 125 KM pri 5800 vrtljajih v minutu, najugodnejši navor 165 Nm pri 4500 vrtljajih v minutu, gladko vžiganje, miren tek in dovolj dobrе zmogljivosti vozila. Motor se rad vrtil (pri višjih vrtljajih je znatno glasnejši), ventilom pa streže odmična gred v glavi, z zobatim jermenom. Testni avtomobil je bil opremljen s petstopenskim menjalnikom, ki je sicer za doplačilo. Je pa vreden svojega denarja, saj so prestavna razmerja izračunana v ugoden kompromis med še živahnim vožnjem in zmerno porabo goriva. Hočem reči, da so prve štiri prestave povsem kos zahtevam športni vožnji naklonjenega voznika, da pa je peta prestava (0,813:1) namenjena predvsem varčevanju z motorjem in z gorivom.

Med našimi meritvami smo upoštevali oznake na merilniku vrtljajev in pretikali pri številki 6500, kar je le 100 vrtljajev nad začetkom »prepovedanega« rdečega polja in tik pred tistim, ko se sprosi samodejni omejevalnik vrtljajev. Z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro je avtomobil pospeljal v 7,6 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 10,5 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 16,0 sekunde, kar je dosti bolje od tovarniško objavljenih rezultatov, pa čeprav je bilo vozilo obutvo v zimske gume. Naša največja izmerjena hitrost: 183 kilometrov na uro. Pri tem velja reči, da je moč ta BMW voziti tudi povsem zmerno in brez dirkaškega pretikanja, s ali s prožnostjo motorja, razen seveda v najvišji prestavi ni nikakršnih težav. In čeprav smo večino od 4800 prevoženih kilometrov prevozili na oster način, je bilo testno povprečje porabe goriva ugodno nizko: 10,2 litra na 100 kilometrov. Dovolj vablivo celo za naše razmere!

VARČNOST

Motor v tem avtu je od predlani dalje šestvalnik z Böschevimi mehanskimi vbrizgavanjem goriva (K-jetronic), ki prispeva k naslednjim lastnostim: največja moč 92 kW, ozi-

ŠPORTNOST

Sem pa že rekel: občutek športnosti v tem avtu zavoljo varčevalnih nagibov ni prav nič prizadet. Tudi ta BMW lah-



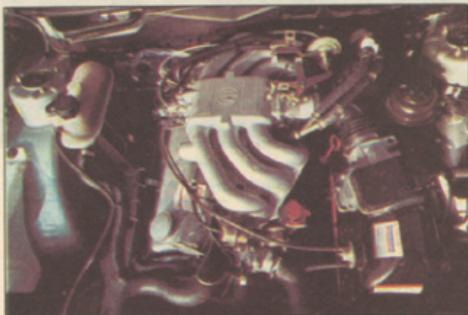


ko vozite zelo hitro in ostro, če hočete. Podvozje – s štirimi vzmetnimi nogami ter s prečnim vodili spredaj in s poševnimi vodili zadaj – je po novem resda bolj naklonjen udobju potnikov, predvsem zoper kratke cestne grbe, manj pa surovemu drsenju skozi ovinke – toda kdor se ne beemveje spozna in ga ni strah nagibaanja karoserije, bo znal svojim željam vseeno ustreči. Pod pogojem: da ve, kako avtomobilom te znamke na hitro spodnje zadek; da zna v takšnih primerih na hitro in do pravšnje mere odvzeti (neposreden in servo) volan; in da pri tem niti za hipec ne popusti noge na plinu.

Malce manj je moč zaupati zavoram. Že res, da so v velikem in nizkem prednjem spoj-

lerju reže, ki vodijo zrak k kolutom, ampak vseeno krivim prav ta spoiler za to, da se zavoro, po nekajkratnih ostrih zaviranjih ob neprevisokih hi-

trostih pretirano segrevajo. Segrevanje začute najprej v nogi na zavornem pedalu, saj se učinek pritiskanja nanj znatno zmanjša, oznani pa ga



tudi smrad izza prvih koles, ko vozilo ustavite. Seveda: vse to smo zabeležili le med našimi najostrejšimi preskusmi!

In če veste; da je zadek še posebej občutljiv na spolzki vozišču ter pesku in da je pri pretikanju v drugo in prvo prestavo potrebno upoštevati majčkeno sinhronizacijsko zamudo v menjalniku, poznate že vse tisto, kar vas v tem avtu lahko preseneti. Pohvalite se pa z visokimi hitrostnimi povprečji. Zdaj pristejetje še kompaktnost vozila, njegovo dobro ime in ne nazadnje tudi dovolj prečisten videz, pa boste zlahka razumeli, zakaj gre do ti beemveji dobro v denar.

★ ★ ★

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štirintaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjim premom – vrtina in gib 80x66 mm – gibalna prostornina 1990 kubikov – kompresija 9,8:1 – največja moč 92 KW (125 KM) pri 5800-min – največji navor 165 Nm (16,8 kpm) pri 4500/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz laha litine – mehansko vibrizgavanje goriva (bosch K-jetronic) –

električna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 910 W – brezkontaktni vžig

Voz in obese: limuzina s štirimi vratili – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, poševna voda – dvokrožne zavore, spredaj kolutnine, zadaj bobnaste – mehanska ročna ročica na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, prestava 16,2:1.

Mere in teže: dolžina 4,620 m – širina 1,700 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,625 m – kolotek spredaj 1,430 m, zadaj 1,470 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 1220 kg – dovoljena skupna teža 1730 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (normno) 460 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivost (tovarna): največja hitrost 185 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 11,8 s – poraba goriva (ECE): 6,5/8,7/12,5 litra goriva super na 100 km.

BMW 420 i je namenjen tistim kupcem, ki so jim manjši beemveji serije »3« pretresni, večji beemveji serije »7« pa preohlapni – za okuse in žepe. Ta avtomobil je nekakšna srednja možnost: tudi zato, ker je moč v isti karoseriji izbrati šibkejši štirivaljni motor (BMW 518) ali močnejša šestvaljnika (BMW 525 i in BMW 528 i). In zdaj po prečisuš vemo: tudi 520 i je prav BMW!

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATI