



BMW 520i

Vmesna možnost

Športna limuzina s šestvaljnikom in z varčevalnimi nagibi

Beemveji serije 5 niso od včeraj. Zanje vemo že trinajsto leto in ves ta čas so pomenili učinkovito ponudbo te Münchenske hiše. Bili 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 navada! Ko jih je čas dohitel, so jih – leta 1981 – na novo obdelali. Takrat smo zapisali: staro za novo! To je pomenilo: nov avtomobil v komajda spremenjeni podobi. In takšen je zdaj tudi BMW 520 i.

Torej je ta različica – tako kot vsi beemveji iz te serije – še vedno klasično oblikovana limuzina, razmeroma oglatih potez, z motorjem v nosu ter s

pogonom na zadnji kolesi, pa s štirimi vrati in spodrezanim nosom. Od predlanskega junija dalje je prednji rob motornega pokrova manj štrleč, s plastiko obrobjena odbijača sta skladnejša, dodali pa so tudi spojlerja pod nos in na zadek. Navzven oznanjajo pomladitev še večje zadnje luči in robati letvi na bokih, je pa novosti v celom 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 avtomobilske oblikovalce obsedla že do dosti ugodnejših števil (serijski rekord: 0,30 pri audijski 100), ki pomenijo dvakratno ugodje: za ušesa, ko gre za zračni piš ob avtu, in za žep, ko gre za porabljeno gorivo.

Vseeno: »zračni« štetilki 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 zglatnikoma vred ugodno oprijemata telesi, da je njun pomik po volji tudi dolgonožežem in, da je prtljažnik – s kompletom orodja na spodnji strani pokrova in z rezervnim kolesom na dnu – ne le dovolj prostoren, ampak tudi lično obdelan. Voznik dobi zglede delovni prostor: z mehko obloženim in po dolgem nastavljenim 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, dobro pregledna, vidljivosti nazaj pomaga veliko vzvratno ogledalo z notranjim nastavljanjem, bri-



salnika z dvema hitrostma, s prekinjevalnikom teka in s hitrim vklopom pa postaneta nemateljita pri hitrostih nad 160 kilometrov na uro, ko ju zrak pretirano privzdigne.

Amaturna pločca streže z merilniki hitrosti, vrtljajev motorja, temperature hladilne tekočine, goriva in 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, pa tudi delovne pogoje motorja. Sredinski del je zasukan k vozniku – tega smo pri beemveh že dolgo navajeni – in je namenjen (elektronsko vodenemu) nastavljanju gretja in zračenja, radijskemu aparatu, kadičom in priročnim drobnjarijam. Prijetno pri beemveh, torej tudi pri 520 i, je to, da sta prostora za voznika in njegovega desnega sopolnika oclotno ločena med seboj (tudi pri zračenju in gretju), kar po svoje ugodno prispeva k počutju. Da je pa notranščina, tako kot ves av-

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

Če 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 iluzije brez tega tudi ne moremo več predstavljati.

VARČNOST

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

roma 125 KM pri 5600 vrtljajih v minuti, najugodnejši navor 165 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti, gladko vžiganje, miren tek in dovolj dobre zmogljivosti vozila. Motor se rad vrtili (pri višjih vrtljajih je znatno glasnejši), ventilom pa streže odmična gred v glavi, z zobatim jermenom. Testni avtomobil je bil opremljen s petstopenjskim menjalnikom, ki je sicer za doplačilo. Je pa vreden svojega denarja, saj so prestavna razmerja izračunana v ugoden kompromis med še živahnostjo vožnje in zmerno porabo goriva. Hočem reči, da so prve štiri prestave povsem kos zahtevam športni vozniki nakhlenjenega voznika, da pa je petla prestava (0,813:1) namenjena predvsem varčevanju z motorjem in z gorivom.

Med našimi meritvami smo upoštevali oznake na merilniku vrtljajev in preticali pri številki 6500, kar je le 100 vrtljajev nad začetkom »prepovedanega« rdečega polja in tik pred tistim, ko se sproži samodejni omejevalnik vrtljajev. Z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro je avtomobil pospešil 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 obiljubljenih rezultatov, pa čeprav je bilo vozilo obuto v zimске 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, saj 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 vabljivo celo za naše razmere!

ŠPORTNOST

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



