

Test

BMW 523i



Od BMW serije 5 se je precej pričakovalo že pred nastankom. Tisti, ki so dosti pričakovali, so imeli popolnoma prav, saj ta avtomobil zadovoljuje skorajda vse oziroma veliko večino okusov. Bavarska tovarna tudi s tem avtomobilom dokazuje, da ostaja trdno v sedlu med zastavonošami slave in slovesa v avtomobilski industriji.

TRDN



JO V SEDLU

Oblika tega avtomobila je posrečena, saj so naredili zelo elegantno limuzino. Pri snovanju se niso smeli preveč oddaljiti od klasičnih konzervativnih karoserijskih potez, ki jih kupci takšnih avtomobilov zahtevajo in, kar je najpomembnejše, zanje tudi plačujejo. V osnovi avto torej ostaja klasično limuzinski, vse malenkosti,



Notranjost po normah sladokuscev

ki jih je bilo mogoče posodobiti in preoblikovati v slogu današnjih in prihodnjih dni, pa so bile deležne takšnih sprememb. Lep primer so, recimo, platišča z dvajstimi kraki, ki so videti zelo dovršeno elegante in obenem čvrsto športne, čeprav so trenutno bolj moderna lahkokovinska platišča z manj kraki. Tako prednji kot zadnji del avtomobila sta v slogu pomanjšane sedmice, ki je paradni konj hiše. Prednji ledvički dajeta

Notranjost pa je pravi praktični prikaz večine tistega, kar je naredilo in še dela nemške avtomobile slavne.

vozilu svojevrsten značajski pečat, prav tako kot tovarniški znak nekoliko nad njima, na ta način je BMW prepoznaven že od daleč, tudi tistim, ki po televiziji ne gledajo avtomobilističnih kvizov.

Notranjost pa je pravi praktični prikaz večine tistega, kar je naredilo in še dela nemške avtomobile slavne. Nabiranje vtisov se začne že ob vstopu. Ne glede na to, skozi katere izmed štirih vrat želite v vozilo, jih odpirate zmeraj z enako silo (in kasneje tudi zapirate), ob tem čutite, da jih še del časa zadržuje temeljito tesnilo, le kratek utrnek časa, in nato sila enakomerno popusti. Pogled ošine prag vozila, ki ga krasijo kovinska plošča iz žlahtnejšega materiala, na kateri piše BMW, brezkompromisno natančno nameščena in tako sijoča, da vas zaboli vsak košček



umazanije na njej. Milimetrska natančnost obdelave se nato nadaljuje po celotni notranjosti, od sprednjih kakovostnih preprog, obdelave usnja na sedežih pa vse do natančno montiranih stikal v ležišča. Ročna zavora je silno natančna, ropot zob vzorno temeljiti, opora za levo nogo je tam, kjer mora biti, položaj voznika je zmeraj udoben, okolje pa vozniku vzbuja športno samozavest. Razmerja med stopalkami so ugodna, volanski obroč je sicer velik, a ne prevelik, žal pa sta zunanjji vzvratni ogledali nekoliko premajhni. Komu se bo zazde tudi nagib, ki ga opisuje desno zunanje ogledalo ob pretikanju v vzvratno prestavo, prevelik; zaže-



Kjer znajo, pač znajo

leno bi bilo, da bi slika v ogledalu kazala nekaj metrov daljši prostor za vozilom in ne samo do zadnjega desnega kolesa. Sicer pa je mogoče ta sistem izklipiti in nanj pozabiti. Če se z roko sprehodite od ročne

Povprečno velik, a vrhunsko obdelan prtljažnik

zavore pa do prestavne ročice, boste začutili med prsti natančen in temeljiti menjalnik, na celotni, iz simpatičnih in barvno usklajenih materialov izdelani armaturni plošči pa tudi največji dlakopepec ne more najti nelogično ali nesmiselnopostavljenega stikal.

V takšen avto je že sesti užitek, še večji uži-

tek je sedeti v njem, tako za voznika kot za potnike, saj jim v kabini ne manjka prostora. Nekaj manj prostora je morda za njihovo prtljago, če je je precej, v prtljažniku, ki ne spada med največje, vendar tega temu avtomobilu ne smemo preveč zameriti. Sploh pa bodo potniki na to pozabili med tihoto in udobnostjo med vožnjo, ki sta za ta razred nadvprednosti.

Največ veselja pa bo imel med vožnjo nedvomno voznik. Za volanom se bo zelo hitro počutil domač, občutki, ki jih bo sprejemal iz okolice, bodo takšni, da ga ta avto ne bo mogel razočarati. Vožnja s tem avtomobilom naravnost sprošča. Vozilo je namreč odlično vedljivo, volanski servo je natančen, brisači in vsi pomožni elektromotorji delujejo skoraj neslišno in zelo pregledni merilniki so zvezč optimalno osvetljeni. Kupci se seveda med seboj precej razlikujejo, pri BMW pa zagotovo obstaja skupina kupcev, ki bi kupili takšen avto, pa jih moti zadnji pogon. Preteklost! Delovanje odličnega elektronskega podpornega sistema ASR zoper zdrs gnatih kolies je tako dovršeno, da se s takšnim beemvejem mirno lahko vozite po ledu, pozimi v službo in na

smučanje. Del kupcev pa si ne kupi BMW zato, da bi se razkazovali, temveč da bi preprosto samo uživali. Izklopilo ASR, plin do konca, lega avtomobila na cesti je izjemna in omogoča varnoigranje, ki je seveda priporočljivo znotraj prometnih predpisov.

Že omenjeni natančni in hitri ročni menjalnik dopoljuje v smeri proti popolnosti vrstni šestovalnik v nosu. Lep je že na pogled, red v motornem prostoru je opazovanja vreden, njegov zvok pri prostem teku pa je bolj pomirjujoč od prednjega mačke. Poraba goriva ni velika, saj ob temeljitem priganjanju le težko prečuti skozi motor 13 litrov goriva na 100 prevoženih kilometrov, čeprav je vseh teh 100 kilometrov zelo cvilečih in iskrivih, ob podpori 170 »konjev«, ki so najbolj razpoloženi od 4000 vrtljajev navzgor. Zaradi ne prav velikih batnih gibov je opazna posledica le povprečna prožnost tega motorja, seveda v višjih prestavah. Pa mu tega ne gre zameriti pretirano, saj se motor odkupi z zelo kultiviranim delovanjem, hitro po zagonu dosega najugodnejšo delovno temperaturo, kar je eden izmed mnogih razlogov



za ugodno porabo goriva. Zavrti se do 6500 vrtljajev v minuti, njegov takrat rezki športni zvok pa je vreden, da mu prisluhnemo. Seveda pa vse želje, zahteve in pričakovanja glede motornih zmogljivosti pri beemvejih - vsaj tistim, ki smo cepljeni s tem virusom - vodijo proti črki M, vendar je ta 2,5-litrski šestovalnik popolnoma zadosten temu vozilu.

BMW 523i na testu nikakor ni razočaral, niti v najmanjših podrobnostih ne-naj tu omenim le zmeraj temeljito delovanje daljinskega upravljalnika ključavnice, kar recimo pogosto preizkuša živce pri kakšnih drugih podobnih avtomobilih. Skupok takšnih pojavnih malenkosti in natančnosti ob dodani tradiciji, znanju in napredku ter navsezadnje klasičnemu pogonu utegne kaj hitro prepričati o svoji skorajnji popolnosti.

ANDREJ SUPÉ

Foto: UROŠ POTOČNIK



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrhina in gib $84,0 \times 75,0$ mm - gibno prostornina 2494 kubikov - kompresija 10,5:1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,75 m/s - specifična moč 50,1kW (68,1KM)/liter - največji novor 245 Nm pri 3950/min - ročična gred v 7 ležajih - dve odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventilji za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski veččrkovni vibriz in vžig (Bosch motronic DME) - vodno hlajenje 10,5 litra - motorno olje 6,5 litra - akumulator 12 V, 70 Ah - alternator 1120 A - uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moći: motor spredaj poganja zadnjih koles - enokolutna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestovna razmerja: I. 4,20; II. 2,49; III. 1,66; IV. 1,24; V. 1,00; vzvratna 3,89, diferencial 3,15 - platišča: 6,5Jx15 - gume: 205/65 R15 (dunlop sp 8) - kotačni obseg 1,964 m - hitrost pri 1000/min v V. prestovi 37,6 km/h.

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - $C_x = 0,28$ - spredaj in zadaj aluminijasta prema, spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator, zadaj prostorska prema, vzmetne noge, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, hlajene, zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - valan z zobato letvijo, servo, 3 zasuki od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4775 mm - širina 1800 mm - višina 1435 mm - medosna razdalja 2830 mm - kolotek spredaj 1512 mm, zadaj 1526 mm - rajni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega nosilnika) 1790 mm - širina (komolci) spredaj 1500 mm, zadaj 1500 mm - višina nad sedežem spredaj 910-980 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1120 mm, zadnja klop 650-870 mm - premer volanskega obroča 395 mm - prtljažnik (normno) 460 l - posodo za gorivo 70 l.

Teže: prazno vozilo 1495 kg - dovoljena skupna teža 1955 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1875 kg, brez zavor 745 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 228 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (DIN): 6,1/7,5/11,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
223 km/h [V. prestava]

Pospeški:

0-60 km/h:	4,1 s
0-80 km/h:	6,1 s
0-100 km/h:	9,1 s
0-120 km/h:	12,3 s

1000 m z mesta:
29,3 s (182 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h [IV.]:
35,4 s (160 km/h)
1000 m od 40 km/h [V.]:
38,6 s (146 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h:	45,2 m
od 150 km/h:	98,5 m

Natančnost hitrosti: merilnika

kazalec na:	resnično:
60	39,1 km/h
60	59,8 km/h
80	78,5 km/h
100	98,1 km/h
120	118,1 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

50 km/m	58	57	57
100 km/h	64	63	62
150 km/h	-	67	66
200 km/h	-	-	70
Prosti tek		48	

Poraba goriva:

Testno povprečje
11,8 litra/100 km

Cena

71.029 DEM
(Tehnouinion, Ljubljana)

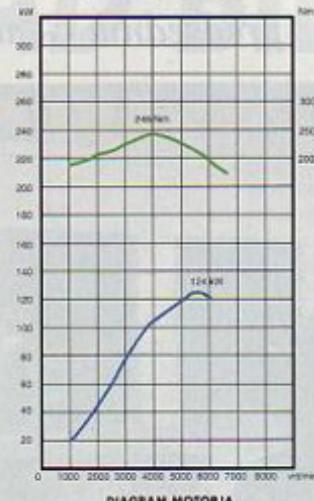


DIAGRAM MOTORJA

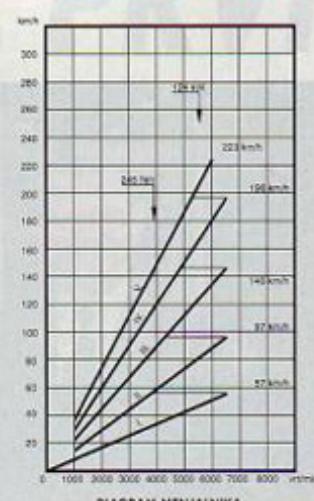


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor in menjalnik
- videz
- notranjost
- izdelava
- lega na cesti
- majhen hrup v notranjosti
- majhna poraba

Grajamo

- povprečno velik prtljažnik
- majhni vzvratni ogledali

Iz oči v oči

Motorji so pri beenjevih vedno smetana na torti. Če že vnaprej mislite, da je 2,3 litra za srednjo izmed limuzin te znamke premajhna zaloga prepričljivosti, ste v veliki zmoti. BMW 523i deluje limuzinsko, uglašeno, a tudi dovolj športno. Kot BMW pa!

Martin Česenj

Beenjevje sem vedno raje vozil, kakor o njih pisal. Za moj okus bi moral biti sicer zadnja cifra v imenu tega avtomobila vsaj osem, toda tudi takšen dobro gre. Fantje v Münchenu zadevo dobro obvladajo.

Vinko Kermc

Pri avtomobilih te bavarske znamke težko najete zamere. V temem bi jo morda lahko iskal le pri moči motorja, vendar verjemate mi, da 170 KM ponuja dovolj solidne zmogljivosti tudi na nemških avtocestah. Toda vsaka stvar ima svojo ceno in BMW 523i ima dobro.

Matevž Korošec

Pod žaljivo risibico, ki sama po sebi pove vse, piše: »Brez besed«. BMW ni šala, pa vseeno ostane brez besed! Ne bom napisal, da ponuja čisto vse, ker so želite in okusi različni, je pa po mnenju nekaterih nevarno, voziti se z beenjevem več kot nekaj dni, ker se potem nočete več voziti v nobenem drugem avtomobilu.

Igor Pucišar

Si predstavljate, da se morate pehati v avtu neprerogoma 12 ur? Nič lažega. Vse, kar potrebuje, je avto, ki vam ponuja dovolj udobja in najnjen pozornosti, občutek varnosti, avto, ki je obvladljiv tudi v skrajnih voziščih razmerah, z zanesljivim in dinamičnim motorjem. Če ste izbrali BMW 523i, niste naredili napake. Pravilnost odločitve mora potrditi samo še vaša denarnica.

Tjaša Smrekar