

Obilna porcija skomin

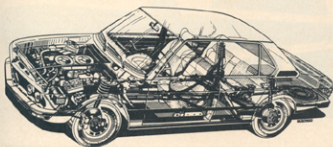
BMW 528

Z BMW 528 sva tako preklemsko dobro zvozila zadnji ovinek pred ciljem na Hockenheimu, da sem dobil pohvalo tovarniških voznikov. Ne le zato, že prej mi je bil ta avto všeč: takšen je, da sedeš vanj in že drviš, kot da si ga vajen iz lastne garaže. Potem smo ga podili še v Pariz na salon in nazaj. Šestvaljnik je gotal cesto in bencin. K dragim številkam o porabljenih litrih smo zapisali končno oceno: to je presneto dober avto.

Ko so v Muenchnu izračunali, da jim gre prodaja petvaljnega BMW 525 dvakrat bolje od rok kot pri štirivaljnem 520i (čeprav so zmogljivosti pri obeh avtih precej podobne), se je rodil nov avto: po letošnjem februarju delajo v dingolfingerški podružnici BMW 528, avto za tiste, ki so nergali, da daje 525 premalo od sebe. Kdor lahko plača (saj to je tisto!), dobi BMW, ki z obliko ne trobi o prestižu, se pa ponaša z uglajenim šestvaljnim motorjem, z dvesto kilometri na uro in z vsemi tistimi lastnostmi, ki pri teh bavarskih limuzinah že butajo ob zgornji avtomobilski razred. Tudi najmočnejši predstavnik srednjevelike Beemveje vrste torej že vozi po Mercedesovem željniku, ali z drugimi besedami: vsak prodan BMW 528 za Mercedes že skoraj pomeni enega kupca manj. Na veliko jezo tistih, ki so ob varčnih modelih 1502 in 518 mislili, da bo močne in hitre beemveje pobral hudič.

Vrstni šestvaljnik poznamo iz 2,8-litrske limuzine starejšega kova in večjih zunanjih mer kot pri 528. Po zasnovi je prav takšen kot v 525, le da ima na račun daljših gibov batov večjo gibno prostornino. Hvali se s





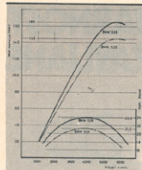
trikroglastimi vrtinčastimi kompresijskimi prostori, s sedemkrat vležajeno ročično gredjo, z odmično gredjo v glavi in z dejstvom, da je vsa ta tehniška čistokrvnost tudi vsak dan uporabna. Po želji za čistejšimi izpušnimi plini so modificirali izpušni sistem, pa ima motor v 528 pet konjskih moči manj kot v 2800. Toda še zmeraj je pod prednjim pokrovom dvajset žrebcev več kot pri BMW 525 in to voznik presneto dobro občuti. Motor sicer ni dirkač, ki bi zbežljal že ob najmanjšem pritisku na plin, svoje moči tudi ne razglaša skozi izpuh, potegne pa mehko in prepričljivo in teče mirno in tiho tudi pri najvišjih vrtljajih. Tovarna je zarisala prepovedano območje na merilniku vrtljajev od številke 6500 naprej, hkrati pa so vgradili samodejni omejevalnik vrtljajev, ki na tej meji prepreči mučenje motorja.

Pretikanje na zgornji meji je povsem odveč: motor je prožen, saj se veliki navor podaja gibni prostornini šestih valjev. Škoda, da so menjalnik preprosto presadili iz 525, saj bi z daljšo četrto prestavo lahko dosegli ugodnejše vrtljaje motorja pri največjih hitrostih. Ne, da jih motor ne bi zmožl, toda

nad 160 km na uro postane grozljivo požrešen. Resda se da z nežno ного na plinu zvoziti tudi s 13 litri goriva na 100 km, toda na avtomobilskih cestah smo dosegli „ugledno“ povprečje 16 litrov na 100 km. Porabi primerna je 70-litrska posoda za gorivo, ki je dobrodošla na dolgem potovanju, malo manj pa za žep, kadar jo je treba napolniti do roba. Podvozje, tako kot pri 525, ni tolikanj športno, da bi avto cvilil okrog vogalov. Kolesa na suhih tleh le poredko spodrsnejo, moč gre skoraj v celoti na cesto in voznik se počuti precej manj dirkaško, kot pokažejo štoperice. Avto izpolnjuje tovarniške obljube: z mesta do 100 km na uro pospeši prej kot v desetih sekundah in po hitrih cestah smo dostikrat drveli z več kot 200 km na uro. Motor omogoča zelo samozavestno vožnjo, in se tudi nad 150 km na uro odzove z odločnimi pospeški.

Podvozja in karoserije smo bili vajeni že prej, saj smo preskusili že vse modele z enako obliko. Posamične obese za vsa štiri kolesa so uglašene na udobje, hkrati pa so kos zelo hitri vožnji. Hočem reči, da podvozje na „mercedesov način“ ne

Tovarniški diagram različno kaže krivulje moči in navora, ki veljajo za motorja BMW 528 in BMW 528.



moti, dokler niso ovinki preostri. Ko pa avto privzdigne zadnje notranje kolo, spodnese zadek. Toda, drsanje je umirjeno in ga je zlahka moč krotiti. V ceno sodi servo volan s 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, ki veliko zaleže pri počasni vožnji, zmanjšuje pa dober voznikov občutek med hitrim vijuganjem. Za boljše lego so avto obuli v široke gume z nizkim presekom, na šestcolskih platiščih, odpravili pa so tudi pregrevanje prednjih zavor, ki smo ga očitali BMW 525. Zdaj so koluti posebej hlajeni in ne omagajo niti pri večkratnem, zelo ostrem zaviranju.

Navzven je avto (v primerjavi s 525) drugačen le zaradi številak

na nosu in zadku, znotraj pa je dobil: z usnjem prevlečen obroček volana, boljše prevleke sedežev, žepe na vratih, lesene okrasne vložke in preprogo v prtljažniku. Voznik dobi vse tisto, kar ponuja že BMW 525, več pa ne potrebuje. Resda je notranjost manjša, kot se spodobi za avto s tako velikim motorjem, toda štirje potniki v njem se tudi med dolgo potjo ne morejo pritoževati.

Žal je pri nas le malo takšnih, ki bi ali bodo lahko uživali v tem avtu: seštevek cene, dajatev in pogonskih stroškov je le redkim dosegljiv. Žal, pravim, ker je BMW 528 dober avto; celo dolga pot do Pariza in nazaj je v njem prehitro minila.

Tehniški podatki

Motor: sestavljeni — štiritalaktni — vrstni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in gib **86 x 80 mm** — gibna prostornina **2788 kubikov** — kompresija **8,3 : 1** — največja moč **165 KM (DIN)** pri **5800 vrtljajih v minuti** — največji navor **23,8 kpm (DIN)** pri **4000 vrtljajih v minuti** — ročna gred v 7 ležajih — odmična gred v glavi (veriga) — 2 registrska uplinjača solex — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem — akumulator **12 voltov, 55 amper-skih ur** — alternator **770 vatov**
Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolturna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavnica ročna na tleh — platišča **6 J x 14**, gume **195 70 HR 14**
Voz in obse: limuzina — štiri vrata — 5 sedežev — samonosa

karoserija — prednji kolesi na posamičnih oboсах, prečna vodila, vzmetne noge, stabilizator — zadnji kolesi na posamičnih oboсах, poševna vodila, vzmetne noge, stabilizator — spredaj in zadaj kolutne zavore, servo, dvokrožni sistem — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi — volan s polžem, servo

Mere in teža: dolžina **4,620 m** — širina **1,690 m** — višina **1,425 m** — medosna razdalja **2,636 m**, zadaj **1,460 m** — teža praznega vozila **1385 kg** — dovoljena obtežba **455 kg** — dovoljena skupna teža **1840 kg** — prtljažnik **620 litrov** (tovarna) — posoda za gorivo **70 litrov**
Zmogljivosti: največja hitrost: **198 km na uro** (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: **9,5 sek** (tovarna) — normna poraba goriva (DIN): **10,8 litra na 100 km**