

Svet je preplavila oblikovalska zagnanost. Skorajda ne morete več kupiti majice, na kateri ne bi bil vsaj napis, če že ne kaj drugega; vse od sončnih očal do potniških letal meji na abstraktnost in celo švicarski noži so bolj sploščeni kot vtasih; da, tudi oglatim londonskim taksijem bije zadnja ura. Lepota in aerodinamika zmagujeta tudi na cestah!

Ravno zato, pravim, je bila tole pogumna poteza. Novim beemvejem serije »5« (Staro za novo – smo rekli ob lanskem krstu) oblike skorajda niso spreminjali. A so si vseeno drznili na ves glas oznaniti, da gre za nov avtomobil. Vest je čista, kajti tudi to je res!



BMW 528i

Značajnejš

Igra s časom: udobje, varčnost in tehniška dognanost – Igra z žepom: (preračunana) cena 1,23 milijona dinarjev – Igra z voznikom: športna limuzina!



upora (0,385) ugodno nizek, pa čeprav človek to – ob naprej štrlečem rilcu – težko verjame. In, ker je karoserija v celem za skoraj 100 kilogramov lažja, je vse skupaj zelo jasno: tudi ugodnejša poraba goriva sodi med novosti novega BMW 528i.

Že leta dolgo in še vedno mislim, da bi morali vsi tisti, ki so pri različnih avtomobilih zadolženi za oblikovanje in odmerjanje voznikovega delovnega prostora, vsaj enkrat v življenju sesti za volan katerega od BMW. Da bi videli, kako se tem rečem streže! Je pa res: ko sedeš v tale 528i imaš nekaj časa precej dela, da si lego in počutje urediš po svoje. Menim celo, da so z možnostmi nastavljanja pomika, naslonjala višine in nagiba sedeža ter vzdolžnega pomika volanskega obroča vso stvar pretirano zamotali, saj potrebujete precej poskušenj in vaj, preden odkrijete vse tisto, kar je namenjeno pravnjini legi telesa. Še posebej v težavnem položaju se znajdejo vsi tisti vozniki, ki niso edini gospo-

POD DROBNOGLEDOM

Da, samo dobri poznavalci in natančni opazovalci takoj ugotovijo, da gre za novi BMW »5«! Kajti motorni pokrov je skoraj nevidno nižji (in po novem vpet tako, da se odpira nad prednjo šipo, ne pa nad nos vozila), značilni ledvički sredi maske sta oglateljši, znižani in širši, žarometi so večji, odbijača in bočne letve so robatejši, zadek je pa višji, da je cel avto dosti bolj klinaste oblike kot je bil prej. Večje so tudi zadnje luči in upadljivejši (predvsem pa koristnejši za odiranje zraka) so kolesni pokrovi. Tudi z njihovo pomočjo je količnik zračnega





darji svojega avta in vsaj za nežnejše solastnice se ve, da jim moške sedežne mreže niso po volji. Ampak: potem ko sedite, sedite odlično! Tudi zaradi na novo oblikovanih prednjih sedežev in natančno nastavljenih zglavnikov, pa seveda zaradi tistega, da pri BMW vedo, kako je potrebno sedeti v športni limuzini. Da je pa športnost v ospredju, je videti tudi po armaturni plošči, ki vzbuja videz letalske kabine, če je upoštevate z zasukanim sredinskim delom in s testno ploščo nad notranjim ogledalom vred. In tako, vidite, se

počasi razkrivajo vse tiste novosti, ki jih pločevina skriva, jih pa občutite vsakič, ko sprožite tole prijetno napravo, z imenom BMW 528i.

Ker so prednjo premo posneli po tisti iz serije «7», je nastalo za noge v nosu več prostora, to je pa najbolj v vsejje potnikom na zadnji klopi, ker so pridobili nekaj dragocenih centimetrov – na račun naprej pomaknjenih prednjih sedežev, seveda – za kolena. Pa tudi zelo ozka krila sopotnicam niso več v napoto pri vstopanju ali izstopanju skozi zadnja vrata. Eden od prispev-

kov k poglavju «limuzina», pač.

BAVARSKA POSKOČNICA

Limuzinske sorte so tudi razkošne prevleke in preproge, natančne ohlajevalne in ogrevalne naprave, kvadrofonsko ozvočenje (če ga doplačate), velik pepelnik z vžigalnikom, električno nastavljiivo zunanje ogledalo, računalniški nadzor obremenitve motorja – glede na potrebo po servisnih pregledih in menjavah olja, digitalna ura in serij-

sko vgrajeni servoočevalniki volana. K športnemu vtisu beležim pa volanski obroč na štiri prečke, pregleden in vedno dobro viden merilnik vrtiljajev, kratek gib pedala za sklopko, primerno oddaljenost pedalov za zavore in plin ter – pri testnem avtu, sicer pa po želji kupca – športno shemo pretikanja ob kratki prestavni ročici. S športno shemo mislim tole: za prvo prestavo morate ročico povleči k sebi, tja, kjer je ponavadi položaj druge prestave. Potem gre vse samo od sebe. Paziti velja le prvih nekaj kilometrov, da se ne zmotite in pred križiščem ne pretaknete v vzratno prestavo, ki je po tej shemi tam, kjer je običajno prva. In v čem je prednost takšnega pretikanja? Preprosto v tem, da so druga in tretja ter četrta in peta (petstopenjski menjalnik je serijski) prestava ena nasproti druge, kar pomeni, da se med hitro vožnjo in «dirkaškim» pretikanjem ni potrebno ubadati z odvrinjanjem ročice, ampak le s preprostimi in kratkimi gibi. Je pa seveda pametno, če avtomobila s takšnim menjalnikom ne posojate vseprek, vsaj tistim prijateljem ne, ki bi pretikanje utegnili usodno pomešati.

Športni menjalnik je tudi drugače preračunan od običajnega, čeprav je tudi tisti petstopenjski. K športu sodijo «krajše» posamične prestave, pa je peta prestava zato direktna in ne pomaga pretirano varčevati z gorivom, so pa pospeški v celem boljši, pa tudi prožnosti motorja je tak menjalnik bolj po volji.

Motorja za novi 528i niso



spremljani. Ga tudi ni bilo potrebno! To je ugaljen, natančno krmiljen vrstni šestvaljnič, ki zmore dovolj moči za prestižen občutek na cesti. Polni ga Boschova elektronska naprava za vbrizgavanje goriva (L-jetronic), vse ostalo je pa v vozniških rokah. Kdor hoče počasi voziti, mu bo ta BMW z lahkoto ustregel. Kdor hoče voziti s polnimi zmogljivostmi, se tudi ne more pritoževati. Suverenost motorja in dirkaško ustrojena menjalnika je več kot očitna. Med našimi merilnimi pospeškami smo pretkali vsakič, ko se je kazalec na merilniku hitrosti dotaknil rdečega polja, torej natanko pri 6750 vrtljajih v minuti in reči je treba, da je to zavrti pri objubah o zmogljivosti zmernejša od tistega, kar

motor v resnici ponuja. Z mesta do 100 kilometrov potuje ta BMW v 8,2 sekunde, največja hitrost, ki smo jo izmerili, pa je za spoznanje presegla 210 kilometrov na uro. Seveda je za spoznanje presegla 210 kilometrov na uro. Seveda je 2,8-litrski motor dovolj zajeten, da ne zahteva nenehnega priganjanja, pa je moč odločno in tekoče voziti tudi ob nižjih vrtljajih. O porabi goriva pa tole: ni bila pretirano nizka, vendar je dobro vedeti, da smo se do tega avtomobila ves čas zelo zahtevno obnašali. Testno povprečje: 14,2 litra na 100 km, pri čemer smo izmerili najnižjo porabo 10,6 in najvišjo 17,3 litra na 100 kilometrov. Seveda trenutne porabe, ko se ob ostrih pospekih kazalec na armaturni plošči povzpne skoraj do številke 30, tule ne štejejo!

BALETNA TOČKA

Seveda je tudi BMW 528i klasično zasnovan avtomobil, z motorjem in menjalnikom v prednjem delu in s pogonom na zadnji kolesi. Za diferencialno zaporo je možno doplačati, serijski pa ta dodatek ni. In voznikova naloga – spraviti vso moč na cesto – ni vedno lahka. Nizkopresečne gume so ukazom s sklopke in plina dosti časa kos, seveda, če je asfalt dovolj grob in suh. Če je pa mokar, ali drugače spolzke, postane vožnja vse prej kot enostavna in varna. »Power-slide« zahteva nenehno zbravnost, pa tudi dobrošerno mero vozniskega znanja, vujiganje na hitro voženih ovinkih pa se prav lahko sprverže v popolno pirueto z nesrečnim koncem – ugodnim 3,5 zavrtljajem volana navkljub. Resda so obe premi mojstrsko modernizirali in s tem odpravili odvečna pokimavanja, poskrbeli pa za boljši stik z voziščem in za odličen kompromis med trdotno in nežnostjo vzmetenja. Toda – zavoljo zasnovne in odločne koga motorja – BMW ne more iz kože. Zahteva bliskovito odzemanje volana in precej večje sile pri bočnem drsenju. Šele potem ga je moč peljati tako hitro kot so si to zamislili v tovarni.

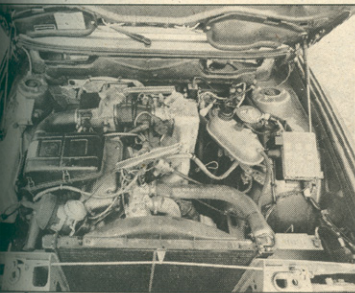
Tudi vse te lastnosti sodijo k športnosti vozila, je pa prav čez veste – preden sedete vanj in ga poženeté avanturam nasproti – da so njegovi snovalci računali s treznimi vozniskimi glavami. Hočem reči, da naj vsakdo vozi le tako previdno, kolikor zagotovo ve, da zmore.

Kljub temu ni nikaršnega dvoma: BMW 528i je udobna, zelo zmogljiva in ugledna limuzina, s katero si je moč življenje prijetno olepšati. Je pač značajnejš: BMW, od vrha do tal! Seveda si pri nas za isto ceno lahko kupite približno šest Zastavinih stoenk – če jih dobite – pa ima tudi ta BMW svojo žalostno plat. Škoda, zares škoda! Na srečo vsaj pisanje in branje o njem ne škodita!

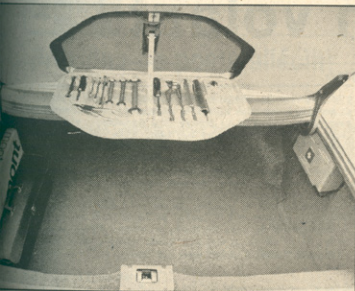
MARTIN ČESENJ
FOTO: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štirikotni – vrstni – nameščen vzdolžno nad predno premo – vrtna in gib **86 x 80 mm** – gibna prostornina **2788 kubikov** – kompresija **9,3:1** – največja moč **135 kW (184 KM)** pri **5800/min** – največji navor **240 Nm (24,5 kpm)** pri **4200/min** – ročična na gred v 7 težajih – odlična na gred v glavi (veriga) – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch L-jetronic) – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje, s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator **12 V, 55 Ah**, alternator **910 W** – tranzistorski vžig **Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enkolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh (testni avto: športna shema pretikanja) – platišča **6 J x 14** – gume **19/70 HR 14** pirelli (M S) **Voz in obesa:** limuzina za 5 oseb – štiri vrata – karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator, zadaj vzmetne noge, poševna vodila, stabilizator – dvokrožne, štirikrat kolturne zavore, servo; spredaj posebej hlajeni koluti – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke **Mere in teže:** dolžina **4,620 m** – širina **1,700 m** – višina **1,415 m** – medosna razdalja **2,625 m** – krolek spredaj **1,430 m**, zadaj **1,460 m** – rajdni krog **10,4 m** – teža praznega vozila **1320 kg** – dovoljena skupna teža **1830 kg** – dovoljena teža prikolico z zavoro **1600 kg**, brez zavore **500 kg** – prtljažnik (tovarna) **460 litrov** – posoda za gorivo **70 litrov**. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost **209 km na uro** – pospešek **0 do 100 km na uro: 8,9 s** – normalna poraba goriva po ECE: **6,9/8,6/14,9** litra bencina super ma **100 km**.



Popolnost: šestvaljnič z vbrizgavanjem goriva



Tradicija: orodje »na dlan«