

Brušenje dragulja



Obroča okoli prednjih žarometov sta lepo vidna in že od daleč prepoznavna.



BMW-jev dragulj višjega razreda že več let zapored osvaja naslove najboljšega avtomobila v svojem razredu. Da bi se ta trend nadaljeval, so ga nekoliko tehnično dodelali.

Nova Petica bo poslej prepoznavna že od daleč, še posebej ponoči. Pri BMW-ju pravijo, da se bodo po novem modelu med seboj bolj razlikovali. S tem v mislih so preoblikovali tudi prednje žaromete. Po novem niso več oblikovani v solzice (kot pri seriji 3 in 7), ampak so obrobljeni z dvema obročema, ki sta ponoči, če notranji svetili ne gorita, zelo dobro vidna, saj sta hkrati tudi pozicijski luči. Bavarcem je vsekakor uspelo narediti Petico dobro prepoznavno. Po čem so njihovi avtomobili še znani? Naj vam namignemo. Kratica BMW v slovenskem prevodu pomeni Bavarska motorna industrija.

Se vam je že posvetilo? Seveda! BMW slovi predvsem po izvrstnih motorjih.

Hkrati s prenovo serije pet so prenovili tudi vse vrstne šestvaljnike. Mednje je spadal tudi »že zastareli« 2,8-litrski agregat, ki ga po novem ni več v ponudbi. Zamenjal ga je nov trilitrski motor, ki so mu ob enakem premeru valjev spremenili glavno gred, tako da po novem pelje bate na 89,6 milimetra dolg sprehod znotraj sten valjev. S tem so povečali gibno prostornino s 186 na 2.979 kubičnih centimetrov, iz katere lahko v najboljšem primeru izvabite 170 kW (231 KM) moči pri 5900 vrtljajih v minuti oziroma imate pri

Bavarcem je vsekakor uspelo narediti Petico dobro prepoznavno.

3.500 vrtljajih v minuti na razpolago 300 Nm največjega navora. Vsekakor na papirju obetavni podatki. Pa je res tako? Je! Zopet se je pokazalo, da Bavarci resnično znajo narediti pogonski agregat. Ta za povrh še odlično sodeluje s petstopenjskim samodejnim menjalnikom (doplačilo) in vozniku vedno ponuja dovolj moči in prožnosti. Seveda pa takšna kombinacija zahteva določeno količino

Kombinacija odličnega podvozja in izvrstnega motorja kar kliče k preganjanju skozi ovinke.

goriva. Povprečna poraba na testu je znašala glede na sposobnosti sprejemljivih 13,1 litra goriva na 100 kilometrov poti.

Menjalnik v samodejnem načinu delovanja (položaj izbirne ročice D) včasih deluje nekoliko zaspano, kar pa se preprosto odpravi z vklopom športnega programa (pompik izbirne ročice v levo kuliso), posledica je odzivnejše delovanje, seveda v skladu s položajem stopalke za plin in prestavljanjem pri nekoliko višjih vrtljajih motorja. Poleg tega Steptronic omogoča še ročno izbiranje prestav, kar prinese še večje užitke med preganjanjem skozi ovinke. In da vas za užitke

Odličen šestvaljnik je vrhunska izbira. Uporabna lastnost: ob sprejemljivi porabi goriva je moči vedno dovolj na zalogi.



ne bo prikrajšal sistem DSC, ga preprosto izklopite in že imate športnika v obliki limuzine višjega razreda.

Spremembam niso ušle tudi zaščitne letvice okoli avtomobila, ki so po novem v barvi vozila, in zadnje luči, ki so prekrpite s čistim steklom. Tudi pri teh so poskrbeli za tehnični napredek in nemajhno novost v avtomobilizmu. Odslej namreč pozicijskih luči ne razsvetljujejo dve navadni žarnici (v eni luči sta doslej goreli dve žarnici), temveč diode, ki v elektrotehniko že dolgo sloviyo po zanesljivem delovanju. Razvrščene so druga vzdolž druge in tako tvorijo luč.

Poleg naštetih sprememb seriji pet niso namenili drugih, posebne omembe vrednih popravkov oziroma dodelav. Ali drugače povedano: prtljažnik je v primerjavi z neposredno konkurenco še vedno enako povprečen, njegovo uporabnost pa lahko z doplačilom povečate z vrečo za smuči, ki naj bi prejela do štiri pare smuči. No, vanjo smo brez težav spravili dva para, toda najbrž bi se našlo prostora še za kakšnega, le zložiti bi jih bilo treba nekoliko skrbneje.

Prav tako nespremenjena je ostala ergonomija. Vsa stikala, ki so hkrati osvetljena, so točno tam, kjer morajo biti. Ustrezen položaj za volanom bo s po višini in naklonu nastavljivim sedežem ter s stopenjsko nastavljivim naslonom najbrž uspelo najti večini voznikov. Enaka je ostala tudi prostornost na zadnji sedežih, ki je v primerjavi z nekaterimi konkurenti še vedno ni ravno v izobilju.

Na drugi strani pa imamo, če lahko temu tako rečemo, dokaz o tehnični odličnosti serije pet. O tem pričča nespremenjeno in že poprej dovršeno podvozje. Po drugi strani pa ugotovimo, če ga primerjamo z lažjimi modeli predhodnika, da se je kompromis

Se vam je že posvetilo? Seveda! BMW slovi predvsem po izvrstnih motorjih.



med udobjem in športnostjo podvozja nagnil v korist slednje, saj je zdaj nekoliko čvrstejše. To se odraža v še nekoliko manjšem nagibanju v ovinkih in seveda za odtonek slabši sposobnosti požiranja grbinic. Kljub temu še vedno velja: požiranje neravnin je v samem vrhu. Posledično sta z nekoliko tršim podvozjem oziroma vzmetenjem podvozja izboljšali tudi vodljivost (sledenje prednjim kolesom je odlično) in lega, ki sta bili že do zdaj zelo dobri.

Ravno tako odlične so zavore. Njihovo silo je mogoče zelo natančno odmerjati in s tem učinkovito nadzirati pojemek, ki ga povzroča »grizenje« zavornih čeljusti v prisilno hlajene kolute spredaj in zadaj. Da pa v kritičnih okoliščinah »zajedanje« v kolute ne bi bilo premočno (blokiranje koles) in s tem ogrožena stabilnost vozila, poskrbi serijsko vgrajen sistem ABS. O sami učinkovitosti pričajo tudi izmerjeni podatki zavorne poti.

103,3 metra od 150 km/h do mirovanja ni ravno blesteč rezultat, toda za ta letni čas vendarle zelo dober in predvsem zaupanja vreden dosežek.

Torej, kaj je serija pet pridobila s prenovo? Vsekakor izvrsten šestvaljnik. Izboljšala se je njena prepoznavnost (s pozicijskimi lučmi prednjih žarometov). In ne nazadnje se je, na žalost, povečala tudi cena. Model s samodejnim menjalnikom stane v osnovi za marsikoga nikoli dosegljivih dobrih 9,3 milijona slovenskih tolarjev. Znesek vsekakor ni majhen, toda verjemite mi, če denar imate, se vam bo naložba z vsakim prevoženim kilometrom (po možnosti narejenim na zaviti gorski cesti) zdela bolj in bolj pametna in vsekakor ne zgrešena. Za povrh vsega pa boste na cilju vsakič posebej ugotovili, da vozite pravi dragulj med avtomobili, ki ga je BMW-ju uspelo še nekoliko izboljšati.

Peter Humar

Leža in vodljivost sta zaradi odlične geometrije podvozja še vedno na zavidljivo visoki ravni.



Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 84,0 × 89,6 mm - gibna prostornina 2979 cm³ - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 170 kW (231 KM) pri 5900 vrt/min - največji navor 300 Nm pri 3500 vrt/min - ročična gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (MS 43) - tekočinsko hlajenje 10,5 l - motorno olje 6,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnja kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,670; II. 2,000; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,740; vzvratna 4,100 - diferencial 3,460 - gume 225/55 R 16 H (Nokian Hakkapelitta NRW M+S) - DSC III

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilska prema z vzdolžnimi, prečnimi in poševnimi vodili, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4775 mm - širina 1800 mm - višina 1435 mm - medosna razdalja 2830 mm - kolotek spredaj 1516 mm - zadaj 1530 mm - rajdni krog 11,3 m - **notranje:** dolžina 1650 mm - širina 1500/1500 mm - višina 930-990/900 mm - vzdolžnica 890-1120/870-660 mm - prtljažnik (normno) 460 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1605 kg - dovoljena skupna masa 2070 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 244 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,6 s - poraba goriva (ECE) 15,5/7,9/10,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 91-98)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	merilnika
0-60 km/h: 3,7s	0-100 km/h: 60	59,0 km/h
0-80 km/h: 5,5s	0-120 km/h: 80	78,2 km/h
0-100 km/h: 7,5s	0-140 km/h: 100	96,9 km/h
0-120 km/h: 10,4s	0-160 km/h: 120	114,7 km/h
0-140 km/h: 13,5s	0-180 km/h: 140	135,8 km/h
0-160 km/h: 19,3s	1000 m z mesta: 28,8 s (180 km/h)	155,3 km/h
0-180 km/h: 28,4s		172,8 km/h
1000 m z mesta: 28,8 s (180 km/h)		189,6 km/h

Največja hitrost: 246 km/h (V. prestava)

Prožnost: Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

Zavorna pot:
od 150 km/h: 103,3 m
od 100 km/h: 46,2 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 13,1 l/100 km
Najmanjše povprečje 11,9 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritve
Prestava: III. IV. D.	T = -1 °C
50 km/h 54 52 51	p = 1025 mbar
100 km/h 61 60 60	rel. vl. = 86 %
150 km/h 68 66 65	
200 km/h 72 70	
Prosti tek 36	

Napake med testom: brez napak

KONČNA OCENA

Serija pet je vsekakor s tehnično dovršenostjo pravi dragulj med limuzinami višjega razreda. Z odličnim motorjem in izdelavo se BMW-ju ni treba bati, da bi ji ta naslov odvzeli.

- motor
- menjalnik
- zavore
- zunanja prepoznavnost
- notranja ergonomija
- le povprečna prostornost prtljažnika
- vzdolžna prostornost na zadnji klopi

CENA: 10.531.500 SIT (Tehnounion Avto)