

Bi!

Bi kaj? Bi BMW 535d?
Hmmm ... Bi dve turbini?
Biturbo? Ja, seveda bi!



več kot kak centimeter dolg gib stopalke za plin daleč, če je podlaga res spolzka, se kolesa zavrtijo v prazno tudi pri hitrostno trimestnih številkah. In če se vam zdi, da s svojim vozniskim stanjem niste dorasli vsem temu, pustite DSC vklopljen, pa vas bo na to, da se pri zadnjih kolesih dogaja nekaj zanimivega, opozarjal le utripajoč rumen trikotnik. Če imate težko nogo, vam utegne, recimo, zasvetiti pri avtocestnih hitrostih na mokri avtocesti. Še celo delovanje DSC-ja utegnete začutiti. Ta motor res ni od muh.

Nič čudnega glede na vso tehniko, ki so jo vanj zapekli bavarski inženirji. Da ima šest valjev, po štiri ventile na valj, sistem skupnega voda, podprt s prisilnim polnjenjem, in tri litre prostornine, niso merodajni podatki. Če bi bili, bi bilo temu BMW-ju ime 530d. Za tistih 5 razlike (le v imenu, pri moči in navoru je razlike več kot desetkrat toliko) namreč ne poskrbi prostornina, temveč turbina. Natančneje dve. Delujeta zaporedno in vzporedno. Pri nizkih vrtljajih najprej deluje le manjše turbopuhalo



» Menda se tak sistem obeta tudi nekaterim bencinskim motorjem.«

(ki se zaradi manjše mase lažje zavrti do delovnih vrtljajev) - zato ima motor že pri 1.500 vrtljajih 530 Nm navora. Kmalu zatem se mu pridruži še večje in skupaj delujeta tja do treh tisočakov motornih vrtljajev. Potem deluje le še večja turbina (manjša je za pretok zraka pri teh vrtljajih premalo zmogljiva in bi le zmanjševala zmogljivosti). Na papirju je videti zapleteno in tudi pogled v drobno motorja daje enak občutek. A v praksi vse skupaj deluje zelo preprosto, po občutku seveda: pritisnete na plin in motorju se utrga. Minus (poleg cene, zapletenosti in toliko večjih stroškov ob napakah): še vedno dizelski zvok motorja. Je pa že slišati, da se tak sistem obeta tudi nekaterim bencinskim motorjem, recimo trilitrskemu. Pustimo se presenetiti.

Ostane te Petice je tak, kot smo ga v Peticah vajeni: zunanja oblika zahteva trenutek ali dva, da se je navadite (ali pa se je ne boste nikoli navadili), za volanom se sedi odlično, prostora za drobnarije bi lahko bilo veliko več (pa bi še vedno prišli šele do oznake komaj dovolj), volanski mehanizem bi lahko nudil več povratnih informacij, ergonomija je šolsko odlična (s sistemom i-Drive vred), podvožje pa je kljub temu, da mora krotiti vse te motorne zmogljivosti, še vedno dovolj udobno, da je lahko ta model tudi povsem udobna poslovna limuzina.

Testna Petica je bila oblečena v dodaten aerodinamični paket z oznako M. Od daleč bi jo lahko kdo (razen po izpušnih ceveh) zamenjal za M5. Sicer pa: če nimate denarja za M5 (in prevozite toliko, da bi vas stroški za gorivo pri 500-konjskem osemvaljniku ugonobili), bo 535d edina med Peticami, ki bo lahko vsaj približno pričarala občutek brce v zadnjico, ki jo vozniku ob pospeševanju podeli M5.

Kaj bi si lahko sploh še želeli? Bencinski biturbo smo že omenili, nič ne bi bilo narobe, če bi bila ta Petica Touring, pa tudi kak kos ekstravagantne opreme (head-up prikazovalnik, vsaj 19-palčna platišča in še kaj) bi prijal. Cena je tako ali tako takšna, da se nekaj sto tisočakov gor ali dol niti ne pozna. Naj to 535d štejejo med dobre ali slabe lastnosti? ■

BMW 535d	
Cena osnovnega modela:	12.527.000 SIT
Cena testnega vozila:	15.491.000 SIT
NAŠE MERITVE	
<small>(T=10 °C / p= 1024 mbar / rel. vl. 43 % / Stanje km števec: 6643 km)</small>	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	7,0 s
402 m z mesta:	14,9 s [155 km/h]
1000 m z mesta:	26,9 s [201 km/h]
PROŽNOST	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
NAJVEČJA HITROST	
	245 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	40,9 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	10,4 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2993 cm ³ - največja moč 200 kW (272 KM) pri 4400/min - največji navor 560 Nm pri 2000/min.	
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/50 R 17 H (Dunlop SP WinterSport M3 M+S).	
Mase: prazno vozilo 1735 kg - dovoljena skupna masa 2220 kg.	
Mere: dolžina 4841 mm - širina 1846 mm - višina 1468 mm - prtljažnik 520 l - posoda za gorivo 70 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,5 s - poraba goriva [ECE] 10,9/6,3/8,0 l/100 km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
<ul style="list-style-type: none"> ▲ motor ▲ oblika ▲ menjalnik (v samodejnem načinu) ▲ zmogljivosti ▲ poraba 	
<ul style="list-style-type: none"> ▼ cena ▼ oblika ▼ menjalnik (v ročnem načinu) 	
Končna ocena	
Če že mora biti dizel, naj bo 535d. Gre za čisti dizelski razvrat, a naj mu bo. Če nič drugega, bo vonj po zažganih gumah vsaj prikril vonj po dizlu ...	

Beemvejevo Petico že poznamo. Ravno prav velika športna limuzina, bolj limuzina kot športna, a vseeno dovolj samosvoja (pogon zadaj in možnost izklopa prav vse elektronike za stabilnost vozila, da jo za svojo jemljejo (tudi tisti, ki prisegajo na avto za prave moške, avto, ki ga je treba znati voziti).

Pri 535d (ob izklopljeni elektroniki) to drži še toliko bolj. Samodejni menjalnik ne zveni prav adrenalinsko, beseda dizel pa tudi ne. Nekaj upanja sicer daje pogon zadaj, a takole na prvi pogled ... Bolj ubogo za športno limuzino, ne?

Poglejmo drugače: 272 konjev? Mmmmm ... 560 Nm navora: opa! Biturbo? To pa zveni že precej lepše! Tako, sedaj pa izklopite DSC in veselo na delo ...

O. K., bodimo realni. To, da avtomatika predstavlja, ko ni treba, saj tudi v 'ročnem' načinu predstavljanja navzgor predstavlja sama, gre na živce. Ampak tudi tega se da navaditi in potem je vse skupaj (če je cesta prazna in pregledna) prava zabava. Pometanje z zadkom ni nikoli

