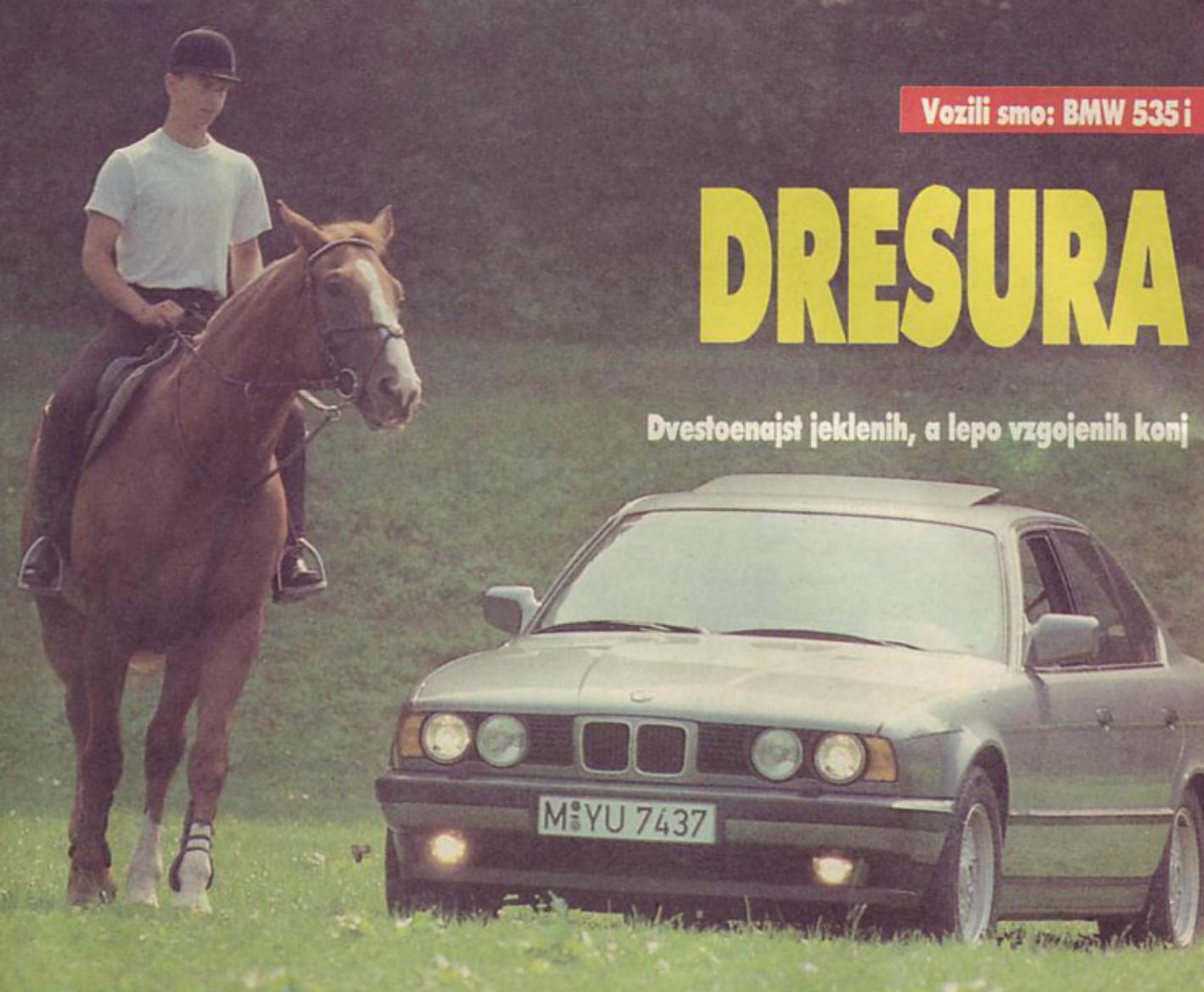


Vozili smo: BMW 535i

DRESURA

Dvesto enajst jeklenih, a lepo vzgojenih konj



BMW serije »5« se že nekaj časa, še posebej pa od lanske prenovitve dalje, izkazuje za dobro avtomobilsko izbiro. Seveda na račun nekaterih pogojev: da hočeta prav BMW, da vam je »trojka« te znamke pretešna, »sedmica« pa preorjaška in, da dosegate svoj cilj ne le z željami, ampak tudi z žepom.

Če bi še vedno veljala ponudba iz časa, ko smo preskušali BMW 520i (Am, 23/1988), ki je bil takrat najšibkejša »petica« izmed petih prodajanih različic, bi bil BMW 635i, o katerem je tokrat beseda, na vrhu lestvice – po moči, zmogljivostih in prestizu. A so v Munchnu serijo »5« podaljšali najprej navzgor, z M5, ki je že skoraj dirkaško motoriziran (3,5 litra, 315 KM), pred kratkim pa se navzdol, s 518i, namenjenim »revnejšim« kupcem. Toda užitki, ki so naprodaj v BMW 535i, zaradi teh dveh različic niso nič manjši.

Nekaj več kot poldrugega leta stara oblika je vsakič enaka in velja tudi za 535i: klinasta, nežno zaobljena, prijetno skladna ter z znacilnim nosom te znamke. Tam so štirje žarometi in že močno stilizirani »ledvički« pod modro-belim znakom na motornem pokrovu. Kromasti obrob je le za fine okuse in v opozorilo, da je športnomočne črnine spet za nekaj časa konec, z gumastima obroboma odeta odbjica sta proti cesti zavijnjena v spoilerja, obrobi sami pa se optično podaljšujeta tudi čez obo boka. Zunanji ogledali z električno pomicnima stekloma sta iste barve kot cel avto, platišča so lahka ter obuta v široke in nizkopresečne gume, k nosu testnega avta pa sta sodila še par megljen in par brizgalk za glavne žaromete.

Predvsem na račun širših gum je kolnik zračnega upora $C_w = 0,32$ slabši kot pri ožje obutemu 520i ($C_w = 0,30$), vse ostale karoserijske lastnosti, vključno varnostne podatke (da se udarci s hitrostjo do 4 km na uro vozilu nič

ne poznajo, da se do hitrosti 15 km na uro zmečka le obod nosu in, da je tudi pri trčenju s hitrostjo 56 km na uro potniški prostor še vedno nedotaknjen) pa so pri vseh različicah enake. Predvsem prednja in zadnja šipa sta zaradi močne nagnjenosti vpadijivo veliki, njun protitopliti učinek pa so z dognanji na tem področju omilili kolikor je bilo pač mogoče. Roleti, ki naj bi olajšali življenje potnikom(a) na zadnji klopi, sta sicer senčno učinkoviti, voznik ima pa raje če sta zvitli v cevni ohiji. Zaradi boljše vidljivosti, jasno. In tako kot celotna serija »5« ima tudi 535i v zadku 460-litrski prtljažnik, ki resda ni vpadijivo velik, je pa izredno natančno obdelan, z ravnimi notranjimi stenami in z izrezom pokrova, vse do zadnjega odbjica.

BMW je serije je po zunanjih merah srednjivelika limuzina te znamke, srednjivelika je tudi prostorska ponudba v njem. Z izjemno zadnje klopi, ki zna biti vzdolžno (za kolena) še vedno razmeroma tesna, po širini in glede

na obliko pa namenjena predvsem dvema odraslima potnikoma (tretji mora sedeti pač na grbastem srednjem delu, kamor sicer sodi komični opornik, ali pa raztegnjena vreča za smuči, če je potreba takšna) je potniški prostor idealno športno-limuzinsko odmerjen. Prednja sedeža je v testnem avtu ravnala elektrika, kar pomeni, da sta se za vzdolžne, višinske in naklonske gibe naslonjala (vključno z višino zglnavnik in zgornjih oprijemališč za varnostna pasova) odzivala na gume. Družinskega značaja pa je tudi spominska enota, ki omogoča trem menjajočim se voznikom že vnaprej zastavljenne sedežne položaje.

K plemenitostim tega 535i so sodili še: električni pomik vseh stekel v vrtilih, že običajno ločeno nastavljanje gretja in zračenja za vsako polovico vozila posebej, v usnje odeta volanski obroč in prestavna ročica, tempomat za premoščanje dolgotrajnih voženj z isto hitrostjo in osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem, ki so ji namenili tudi lčno in skrbno

oblikovan ključ. Ta sproži z razdalje največ 6 metrov ne le zatiče vrat, ampak tudi varnostno zaporo zoper tatove.

Ko si voznik naravna sedež (skorajda ni možnosti, da bi ga moral odprtiniti tako zelo daleč nazaj kot je to mogoče) in volanski obroč, se dobesedno spoji z vozilom. Vse je natanko tam, kjer mora biti: potreben merilnik pregledno pred očmi, ročice in stikala pravno dosegljivo rokam, pedala in opora za levo nogo kot vzorec za ergonomijo, ter vidljivost na vse strani (izjemo tik za vozilo) po vseh pravilih varnosti izza voznika.

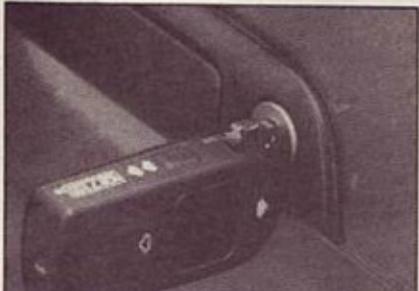
Temu beemveju se res ni težko privaditi: vključno z njegovimi notranjimi predali in policami, vključno z njegovimi dobrimi žarometi in brisalniki in vključno z všito elektroniko namenjeno vožnji oziroma vozniku.

Elektronika ukazuje tudi opozorilnemu delu armaturne plošče: tam so luči, ki odstevajo čas, prevožene kilometre in uporabljenost vozila do mere, ko je potrebno zapeljati na servisni pregled, pa tudi tekstovna kontrolna plošča, ki z besedami opozori na delovanje morebitne okvare ali napake v različnih sistemih vozila. Najpogosteje se tam prikaže napis ASC (Automatische Stabilitäts Control), ki je v zvezi s posebej pritaknjenim stikalom blizu prestavne ročice. Naprava sodi med doplačilne dodatke in se temu avtomobilu zelo lepo poda.

Kar je v zvezi z motorjem in prenosom moči, začnem pač pri teh dveh rečeh. Motor je 3430-kubični



Testna plošča: napis ASC pomeni, da ASC deluje



Vzgljalni ključ: z infrardečim sprožilom ter zložljiv



Notranjost: vsaka reč na svojem mestu



Isti ovinek, enaka hitrost: brez ASC (zgoraj) in z ASC (spodaj)



vrstni šestvaljnik (natanko takšen kot v večjem BMW 735 i) z odmično gredjo v lahki glavi in v verigo zanje ter z boschevim motronicom za vbrizgavanje in vžig goriva, pa tudi naslopu je obdan z elektroniko. Saj je bil testni avto opremljen tudi z uravnavanim katalizatorjem (ion, razumljivo, s sondom lambda) v izpušnem sistemu. Motor zmora dva ugledna podatka: največjo moč 155 kW oziroma 211 KM pri 5700 vrtljajih v minutah ter največji navor 305 Nm pri 4000 vrtljajih v minutah. Pa tega ne razgleša vselej in vsakomur. Na voznikove zahteve se odziva uglenjeno, skoraj brez hrupa, spontano, pa vendar kultivirano tako kot se za limuzinsko okolje spodbodi. Vse v zvezi z njim je čisto in brezhibno: od praktično nevidnih kablov in druge obrobne navlake, če privzdignite pokrov nad njim, do vžiganja hladnega ali ogretega motorja, ali pospeševanja v nizkih ali visokih prestavah. S petstopenjskim menjalnikom, ki ima direktno četrtto in zmerno podaljšano peto prestavo, se ta motor odlično razume. Prav tako skladen pa ostaja v sodelovanju z napravo ASC, ki sem jo prejel na kratko omenil. ASC je logično nadaljevanje ABS (zavornega dodatka zoper blokirjanje zaviranih koles), saj so tipala za obe nalogi ista. Toda medtem ko se ABS odziva na zaviranji, nastopi čas za delovanje ASC vsakič, ko je pospeševanje vozila pregrubo. Natančneje rečeno: vsakič, ko bi hotelo eno od pogonskih koles (ali obe hkrati) zaradi previlejne motorne moči, odmerjene zanju ravno tisti hip, zdrsniti, se elektronika v trenutku zdrami in sproži reakcijo v motorju – pri regulaciji sesalne lopute,





gumami in cesto čvrst, delovanja ASC sploh ni mogoče zaznati. V takšnih okoliščinah smo opravili tudi naše meritve, z dvema osebama v avtu in s polno 80-litrsko posodo neosvinčenega bencina. BMW 535 i je med pospeševalnim pretikanji pri 6500 vrtljajih v minutu (tik preden elektronika prekine mučenje motorja) pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,2 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 14,8 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 20,6 sekunde, do hitrosti 180 km na uro v 28,1 sekunde in do hitrosti 200 km na uro v 39,6 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 235 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med celotno preskušnjivo (in po približno 4000 izredno ostrih kilometrih) pa 13,9 litra na 100 kilometrov.

Skladno delovanju motornih zmogljivosti, servojačevalnika volana, štirih kolutnih zavor, ABS in ASC ter štirih vzmetnih nog, skrbno vodenih v obliku posamičnih obes, včasih tudi športne ambicije vozila v celiem, se na koncu zlije v končno »podobo«, ki ji ni mogoče odrekati povezave z znakom BMW na nosu vozila.

• • •

In ravno to je tisto! BMW zna biti pravi BMW tudi takrat, ko so motorni konji v njem uglašeno ukročeni ter z vso spremtnostjo prilagojeni voznikovim športnim užitkom ter limuzinski podobi avtomobila hkrati. Dresura je uspešna, da bolj ne bi mogla. In BMW 535 i je dober dokaz za to.

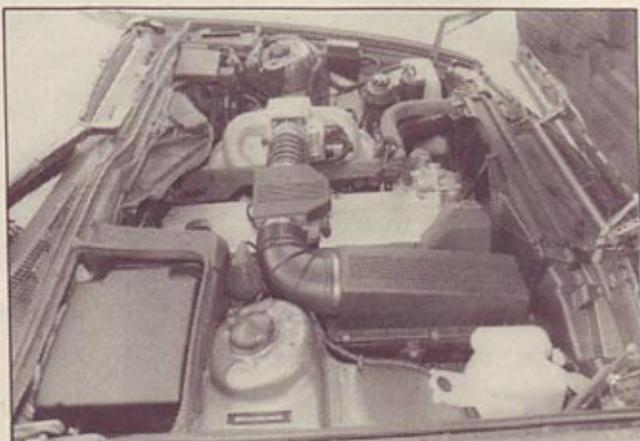


vžiga in vbrizgavanja goriva. Navzgor motorja v istem hipu upade za toliko, kolikor je potrebno, da se moč s koles brez zdravljivanja zlije na vozišče pod njimi. In tako se zgodi tisto, kar je bilo pri beemvejih starega kova nemogoče: pogonski, torej zadnji kolesi ne zdrsneta, zadek se ne zmakne. Pospeševanje vozila je optimalno ne glede na to, kako spolzko je cestišče pod njim. In čeprav se je delovanju naprave ASC potrebno sprva privaditi (vozniku se na začetku zdi, da je z motornim zdravljem nekaj narobe), se hitro izkaže ugodje, ki ga ASC omogoča. Sproti ukročeni konji v motorju so namreč učinkovitejši kot bi bili v primeru cvilečih gum in opletajočega zadka. Vožnja je pa, jasno, dosti varnejša.

Vam lastnosti ASC niso všeč? Pa nič, si rečete in izklopite stikalo

zanj. Zdaj je BMW spet takšen kot včasih in ovinka se lotite z odvezanjem volana ter z zadkom na

robu (ali celo čez rob) jarka, ki ovinek obroblja z zunanjje strani. No, doler je stik med kolesnimi



Motor: red in ugljenost

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



Prtijažnik: skrbna končna obdelava

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib, 92,0×86,0 mm – gibna prostornina 3430 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 115 kW (151 KM) pri 5700/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12V, 75 Ah – alternator 1260 W – uravnavani katalizator izpušnih plinov.

Prenos mod: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I: 3,83; II: 2,20; III: 1,40; IV: 1,00; V: 0,81; vzvratna 3,46; diferencial 3,45 – testni avto: ASC – platišča 7J × 15 – gume 225/60 ZRT 15 (pirelli P600).

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na

posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, počevna in vzdolžna vodila, stabilizator – dvo-krožne zavore, kolutne (spredaj posebej hlajene) ob vseh štirih kolesih, servo, omejevalniki moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, prestava 14,5:1 – 3,4 zwartljiva od ene do druge skrajne točke.

Mere in teži: dolžina 4,720 m – širina 1,751 m – višina 1,412 m – medosna razdalja 2,761 m – kolotek spredaj 1,466 m, zadaj 1,487 m – rajdnih krog 11,0 m – teža praznega vozila 1525 kg – dovoljena skupna teža 2035 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 700 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – prtljažnik (normno) 460 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 235 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 7,7 s – poraba goriva (ECE): 7,6/9,6/16,6 litra neosvinčenega bencina na 100 m.