

BMW, serija »5«

Staro za novo

Reforma: drugi časi, drugi avtomobil – Pod kožo: izboljšana mehanika – Lepotni in drugačni triki: za boljše počutje!

Tole je bilo že nekaj časa jasno: beemveje, serije »5« je prehitel časi Resda so jih od leta 1972 sam prodali sedemsto tisoč, toda zadnje leto all dve niso bili več ti-sto, kar mora BMW biti: so-dobna, zmogljiva, udobna in po novem tudi dovolj varčna športna limuzina.

Zato so v Münchnu odpi-nhili prah s police:

»Izvolite, tole je nova seri-je 5!«

Bili smo med prvimi, ki so novince preskusili.

Naj me vrag, če boste ob novincu, ko ga boste prvič videli, ugani-li, da je novi! Toda to ni nič slabe-ga. Oblikovalci so zadržali stare zunanje mere in se lotili le drobnih popravkov na karoseriji. Je pa pod kožo novosti za cel kup! Nova Beemvejeva serija »5« je nastajala šest let, pod tovarniško oznako »E 28«, torej je tudi zato moč verjeti, da so novinci premišljeno zasno-vani.

SPODREZANA AERODINAMIKA

Začetni pri zunanosti. Niti naj-manjšega dokaza nimam, da je novi BMW podoben alfi 6, pa sem se ob njem kljub temu nekajkrat spomnil nanjo. Morebiti tudi zato, ker sodita v isti avtomobilski raz-red, predvsem pa zaradi privzdignjenega zadka (na ta račun je BMW zdaj bolj klinaste oblike) in zaradi sploščene nosu, ki predni del avta »tlačí« k tisu. Levči-čast Beemvejev znak je zdaj nižji in širši, zunanja od štirih žaromet-ov pa sta znatno večja in z žarni-cami H 4 tudi močnejša kot prej.

K optičnemu ravnotežju sodita še robati bočni letvi, v višini odbi-jaev, medtem ko so velike zadnje luči obrobene s kromom.

Pokrov motorja ne seže več čez blatnika, ampak so ga zarezali v zgornjo površino nosu, nove so pa tudi vzdolžne opore, ki se jih sicer ne vidi, ker so »šite« v strešno kon-strukcijo, omogočajo pa večjo čvrstost in višji prostor za glave potnikov.

Nos vozila, z masko in znakom, je še vedno spodrezen. Dokler človek ne zve gesla, vpraša: le zakaj trgovatiljo z njim, ko je že vsak opej spredaj aerodinamič-no zašiljen, da laže odiriva zrak. A je resnica skorajda presenetljiva: tudi s pomočjo koleznih pokro-voev, ki so pri 520i in 528i serijski in pevelem, započeli zunanje plati kol-es, so dosegli izredno ugodno ko-efi-čient žarnega upora – $c_w = 0,395$, v brk tistim, ki so (amo) ner-gal nad »napačno« zašiljenim ril-cem. Pa tudi brez teh pokrovov, torej pri 518 in 520i je koefi-čient (c_w

= 0,39) še vedno prijetno nizek. Z nižjim zračnim uporom pa se zmanjšuje poraba goriva in, da bi bil učinek še večji, so nove karoserije cekubili za 90 do 90 kilogra-mov teže, če jih primerjamo s tisti-mi, od prej.

Torej: že za karoserijo samo, ki na videz vse novosti dobro skriva, lahko rečemo, da je v marsičem novega.

Še več novega pa je pod nj!

TRDNEŠE VNOŽJE

Prednja prema je približno takš-na, kakršno poznamo – zaradi beemvejev serije »7« – že od leta 1977. Novince je podedoval vzmetne noge, dvojna prečna vo-dila, na novo pa so zmanjšali pol-meer vodenja in tako omejili sunke na volanu ter zagotovili vztrajanje v ravni smeri. Daljši gibli vzmeti in skrbno uplašeni blažilniki strežjo udobju. Pri večjih beemvejih so si sposodili tudi volanski mehani-zam s krogličnim prenosom, dvojni kolezni težaji pa so po tovari-ških zagotovilih izjemno odporni.

Zadnja prema je ostala nespre-menjena, z vzmetnimi nogami in poševnimi vodili, okreplili so jo le za najmočnejši BMW 528i, kjer so dodali zglob in zmanjšali kot pri vpetju vodil. Tako so dosegli večjo pokoršidno glede na moč motorja, ki jo morata prenašati zadnji kole-si, vožnja pa je zategadelj lahko športnejša, ne da bi bilo prizadeto udobje. Tisto, o ležajih, velja tudi za zadnji kolesi!

Zavoljo konstrukcijskih poprav-kov pri obeh premah je pokimava-nje karoserije, na primer med več-kratnim zaporednim zaviranjem, odnočno manjše kot pri starih BMW »5«.

Zavore so dvokrožne, s servoo-žavno napravo in z diagonalno razmejiljivo obeh zavornih kro-gov. Prednja kolesa krotijo kolut-ovne, zadnja pa bobnaste zavore. V marsičem in tudi pri zavorah je privilegirani BMW 528i: namenili so mu posebne hlajene kolote in šir-še, nizkopesežne gume. O kole-snih pokrovih smo pa že govorili!

Na voljo so štiri motorji: le naj-manjši je štirivaljni, ostali trije so na šest valjev. O njihovih gibih prostorninah govorijo številke iz

oznak za vsako različico posebej, v primerjavi s staro serijo »5« pa sta povsem nespremenjena ostala le motorja za BMW 518 in 528i. Motorju za 520i so dodali mehan-sko, motorju za 525i pa elektronsko vbrizgavanje goriva. Torej je jasno, da so novi tudi podatki o njihini zmogljivosti. Navora sta ugodnejša, poraba goriva je skro-mnejša. Vse drugo je pač beemve-jevsko: motorji vžigajo na mah, bliskovito ubogajo ukaze s plina in so preglasi šele v višjih ob-močjih. Utiša jih petstopenjski menjalnik, ki je ob najmočnejšem motorju serijski, pri ostalih pa je treba zanj doplačati. Tako kot za avtomatiko. Menja je jasno, da je motor pri BMW 518 le za tiste, ki jim je za zmerno vožnjo v luksu-snem okolju. Zrelejši je šestvaljni iz 520i, ob obeh največjih pa ni več časa za zehanje. Posebej pre-pričljivi je BMW 528i, pri katerem strežjo valji s polnimi 135 kilova-ti, oziroma 184 konjskimi močmi. Hitrosti nad 200 kilometri na uro, so pri tem volju že nekaj običaj-nega.





ZAČETEK PRIHODNOSTI

Tisto, kar so avtomobilski oblikovalci napovedovali za konec tega tisočletja, se počasi uresničuje. Bavarski novinec je ta hip lahko za vzor pri poglavju notranje ureditve in počutila potnikov. Ohranili so značilno beemvejevsko obliko armaturne plošče in k vozniku zasukanega sredinskega dela z ogrevalno in prežračevalno napravo, prostorom za radijski aparat in nekaterimi drugimi stikali. Vendar so vse na novo uokvirili in poskrbeli za to, da voznik zares sproščeno sedi. Volanski obroč je na štiri prečke, z vgreznjenimi gumbi za trobljo, najbolj pred očmi pa sta okrogla merilnika hitrosti in vrtiljev motorja. Nov plod s področja elektronike je trenutni merilnik porabe goriva, ki voznika spriti seznanja z žejo motorja, od največjih avtomobilov iz te hiše pa so si spocodili testno ploščo, ki je zdaj nameščena po letalsko – na stropu, tik nad notranjim vzvratnim ogledalom. Izpopolnili so jo do te mere, da njena glavna kontrolna luč zagori sama od sebe – seveda, če je kaj narobe s katero od tekočin v avtu, ali s katero od zunanjih luči. Česa natanko se je potrebno lotiti, voznik zve, če pritiska na gumba, ki so namenjeni posamičnim kontrolam.

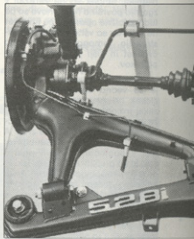
Novost je naprava, ki voznika opozarja na vzdrževanje vozila. Sestavljena je iz zelenih in rdečih luči, nameščena pa na sredino ar-

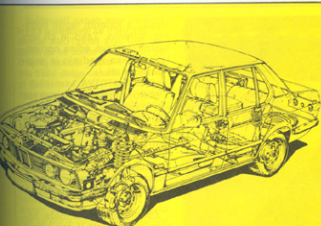


Armaturna plošča: užitek za voznika

maturne plošče, torej je vedno na očeh. Majhen računalnik upošteva delovne ure in vrtiljaje motorja ter njegove temperature, s pomočjo omenjenih luči pa opozarja voznika, kdaj je vozilo vredno zaupati mehanikom in kdaj je potrebno zamenjati olje v motorju.

Tretja elektronska naprava v vozilu je za to čase in za ta avtomobilski razred že skoraj običajna: to je računalnik, ki oznanja tudi čas, obenem pa postreže s časom vožnje, s povprečnima hitrostjo in porabo goriva ter tako naprej. Vse upodije hkrati dobi za osnovno ceno 32.450 DM le kupec najmočnejšega BMW 528i, ostali morajo





Novi BMW: nove rešitve ob starih merah

za mnoge od teh luksuznih dodatkov posebej doplačati. Torej ni čudno, če stane BMW 518 brez pretirane zaloge opreme le 20.950 DM, kar je za zahodnonemške razmere ugodna cena.

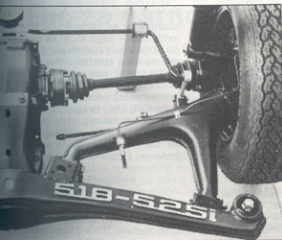
ŠTIRISTO PREVOZENIH KILOMETROV

Pot ni bila dolga in časa je bilo za podrujni dan. Vseeno smo nivočno pogнали po navadnih in po avtomobilskih cestah, pa, saj se je vnaprej vedelo, kaj bo: novi beemveji so ubogljiva vozila, čim močnejši so, tem prej ti pristojejo ti sreči: Ker so pod trebuhom klasično zasnovani, jim je na prehitrih ovinkih potrebno odvzemati volan in tudi napoved, da jim na mokram ali drugače spolzkem asfaltu, bi se verjetno izkazala za pravilno. Toda, kcor vozil takšen BMW žev, kaj sme in kaj hoče. V novincu bo zadovoljen, ker je šum vetra ob karoseriji manjši, ker je sredi ugodnejši in za telo bolj zdrav, ker je prostora na zadnji klopi pre-

cej več (saj je notranja dolžina večja kot je bila doslej) in ker je tudi prtljajnik za kakšno srednje veliko torbo radodarnosti s prostorom. Kdor hoče in plača, dobi še alarmno napravo, platišča iz lahke kovine, klimatsko napravo, usnje na sedežih in še marsikaj iz prestižnega dela opreme. Kdor vsega tega noče, mu še vedno ostane čistokrvni BMW, natančno izdelan, z ugodnim slovesom in z dovolj pestro ponudbo motorjev, da je okusom zadosteno.

Bavarska «petica» je torej pomilajena; razlo polepšana, tehniško izboljšana, v celem modernejša, pa tudi prostornejša in udobnejša. Za zdaj so jo predstavlili novinarjem, prodaja bo stekla ob koncu poletja, po tovarniških dopustih. Najlepše ob vsem tem bo seveda tistim, ki bodo sredi v žep in novi BMW kupili. Kajti tudi ta BMW je dober avtomobil!

MARTIN ČEŠENJ
foto: TOM PLETERSKI



Zadnja prema: levo za 528i, desno za 518-525i

Tehniški podatki

BMW 518

Motor: štirivaljni – štiriklatni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 89 x 71 mm – gibna prostornina 1766 kubičkov – kompresija 9,5:1 – največja moč 86 kW (90 KM) pri 5500/min – največji navor 140 Nm pri 4000/min – ročajna gred v 7 letžjih – odmična gred v glavi (verigaj) – padočinski registrski uplinjač – vočno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah, alternator 630 W – brezkontaktni vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolese – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 175 SR 14

Voz in obese: limuzina s štirimi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, vzmetne noge – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji kolese, ročica med sedežema – volan s krogljicami, servo, prestava 21,4:1

Merje in teže: dolžina 4,620 m – širina 1,700 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,625 m – kolešek spredaj 1,430 m, zadaj 1,470 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1160 kg – dovoljena skupna teža 1670 kg – dovoljena teža priklovice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – prtljajnik (tovarna) 460 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 164 km na uro – 0–100 km na uro: 14,0 s – norma poraba goriva po ECE: 8,0/10,0/14,1 litra bencina super na 100 km

BMW 520i

Motor: šestvaljni – štiriklatni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 89 x 86 mm – gibna prostornina 1990 kubičkov kompresija 9,3:1 – največja moč 92 kW (125 KM) pri 5800/min – največji navor 165 Nm pri 4500/min – ročajna gred v 7 letžjih – odmična gred v glavi (verigaj) – mehansko vzbiranje goriva (bosch K-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah, alternator 910 W – brezkontaktni vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolese – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 175 HR 14

Voz in obese: limuzina s štirimi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, vzmetne noge – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji kolese, ročica med sedežema – volan s krogljicami, servo, prestava 16,2:1

Merje in teže: dolžina 4,620 m – širina 1,700 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,625 m – kolešek spredaj 1,430 m, zadaj 1,460 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1220 kg – dovoljena skupna teža 1730 kg – dovoljena teža priklovice z zavoro 1400 kg, brez zavore 500 kg – prtljajnik (tovarna) 460 litrov – posoda za gorivo 70 litrov Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km na uro – 0–100 km na uro: 11,8 s – norma poraba goriva po ECE: 7,3/9,6/12,5 litra bencina super na 100 km

BMW 525i

Motor: šestvaljni – štiriklatni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 86 x 71,6 mm – gibna prostornina 2494 kubičkov – kompresija 9,6:1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 5500/min – največji navor 215 Nm pri 4000/min – ročajna gred v 7 letžjih – odmična gred v glavi (verigaj) – elektronsko vzbiranje goriva (bosch L-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah, alternator 910 W – brezkontaktni vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolese – enokolutna suha sklopka – šeststopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 175 HR 14 Voz in obese: limuzina s štirimi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, vzmetne noge – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne – mehanska ročna zavora na zadnji kolese, ročica med sedežema – volan s krogljicami, servo, prestava 16,2:1

Merje in teže: dolžina 4,620 m – širina 1,700 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,625 m – kolešek spredaj 1,430 m, zadaj 1,470 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1290 kg – dovoljena skupna teža 1800 kg – dovoljena teža priklovice z zavoro 1600 kg, brez zavore 500 kg – prtljajnik (tovarna) 460 litrov – posoda za gorivo 70 litrov Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 197 km na uro – 0 – 100 km na uro: 9,9 s – norma poraba goriva po ECE: 8,0/10,0/14,1 litra bencina super na 100 km

BMW 528i

Motor: šestvaljni – štiriklatni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 86 x 90 mm – gibna prostornina 2788 kubičkov – kompresija 9,3:1 – največja moč 135 kW (184 KM) pri 5800/min – največji navor 240 Nm pri 4200/min – ročajna gred v 7 letžjih – odmična gred v glavi (verigaj) – elektronsko vzbiranje goriva (bosch L-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 910 W – brezkontaktni vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolese – enokolutna suha sklopka – šeststopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 6 J x 14 – gume 185 VR 14.

Voz in obese: limuzina s štirimi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, vzmetne noge – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji kolese, ročica med sedežema – volan s krogljicami, servo, prestava 16,2:1.

Merje in teže: dolžina 4,620 m – širina 1,700 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,625 m – kolešek spredaj 1,430 m, zadaj 1,460 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1830 kg – dovoljena teža priklovice z zavoro 1600 kg, brez zavore 500 kg – prtljajnik (tovarna) 460 litrov – posoda za gorivo 70 litrov Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 209 km na uro – 0 – 100 km na uro: 8,9 s – norma poraba goriva po ECE: 6,9/8,6/14,9 litra bencina super na 100 km