

Opazno aroganten



Ko sem s Sedmico prečkal državno mejo, me je carinik vprašal, ali morda uvažam večje količine denarja. Vidite, kako »obleka naredi človeka«?

Brez Münchenskega Beemveja bi bila svetovna avtomobilska industrija in svetovni tehnični napredek v celem nedvomno siromašnejša. Konkurenca, zoper katero bi se danes morala boriti koncerna D/C in VAG, bi bila opazno skromnejša, takšni pa bi bili najverjetneje tudi rezultati njihovega razvoja.

Sedmica je ne glede na morebitne zamere uživaški avtomobil. Tudi (in še posebej) od znotraj. Večina uporabljenih materialov

je seveda iz vrha kakovostne in cenovne lestvice, seznam doplačilne opreme pa dovoljuje še nadaljnjo izbirčnost. No, čisto vse ni idealno: stropni del se zdi opazno manj zlahten od preostale okolice. Pa vendar: les, usnje in plastika, kolikor je je, dajejo prijeten občutek očem, pod prsti ali pod katerim od drugih delov telesa. Tudi najbolj razvijena deklinna, vajena močnega sponzorstva, bo podlegla čarom notranjosti Sedmice.

Najteže bo pravzaprav pričati uspešno diplomantko (ali študentko?) arhitekture. Slog notranjosti je namreč manj skladen, kot bi pričakovali, vsekakor manj skladen kot slog prejšnje generacije Sedmice v svojem času, po mnenju mnogih pa tudi manj skladen od trenutnih najmočnejših tekmecev. Sicer pa je to tiste vrste tema, ko so najmočnejši argumenti osebni okusi, ki se le redko ujemajo s tistim, kar zapovedujejo uspešni modni kreatorji

ali arhitekti. In če ste še vedno v dvomih: v Sedmici je zelo prijetno bivati.

Del odgovornosti za to nosi zlahtnost, ki jo izžareva, del nosi bogata (in v testnem primeru še dodatno obogatena) oprema, ki je tja naložena, po mnenju mnogih pa velik del nosi mehanika, ki ji ukazuje voznik. Ta pri Bavarcih že nekaj časa pušča le malo prostora konkurenci. Prav, pri nenavadno nizkih zunanjih temperaturah mrzel motor steče, kot bi

zaganjali kak neugleden dizel iz pred petdesetih let. Trese, glasno ropota. A se hitro, res hitro umiri. Potem se prelevi v enega najboljših, če že ne v najboljšega dizla (te velikosti), kar jih je na trgu. Mirno in enakomerno vleče vse do trenutka, ko odličan (spet eden boljših, če že ne najboljši) 6-stopenjski samodejni menjalnik pretakne v višjo prestavo, kar se pri polnem plinu dogaja pri 4750 vrtljajih ročične gredi v minuti. V tem primeru se bo poraba plin-





Dizel in menjalniška avtomatika sta v delovanju umirjena, a je občutek za volanom še vedno opazno bolj športen kot pri konkurentih.

skega olja gibala okrog 14 litrov za 100 kilometrov, če pa boste držali zmeren tempo okrog veljavnih hitrostnih omejitev, boste z nekaj previdnosti uspeli prebiti magično mejo 10 litrov na 100 kilometrov navzdol.

Toda takšna, zmerna vožnja bo (vsaj sprva) zahtevala precej pogosto pogledovanje na merilnik hitrosti, saj kljub le šestvaljnemu motorju in kljub temu da je ta dizelski, 730d hitro uide prek dovoljenih hitrostnih okvirov. Malce je za to »kriva« tudi zelo dobra zaščita kabine in kljub »črnim« vremenskim razmeram (močno sneženje, sneg na cesti) se boste s takšnim avtomobilom tam, kamor sodi, peljali z odličnim občutkom varnosti za volanom. Zadnji pogon je namreč vrhunsko uravnotežen (dvoim, da mu je v svetu para), vrhunsko je podvozje, gume so odlične, DSC (če ga niste izklopili) pa se v trenutku odzove na zdrse kolesa in ustrezno ukrepa. Avtocestna vožnja, ki se zdi nekako najbolj logično okolje tega avtomobila, bo tako vselej lagodna. V razumnih merah, seveda.

Seveda do Sedmice ne smete imeti nerazumljivih zahtev: iz globljega snega bo težko odpeljati (malce laže ob izklopljeni elektroniki za stabilizacijo) in vzpenjanje v strm spolzek klanec (sneg, blato ...) utegne neugodno presemetiti. Vsekakor se v takšnih primerih štirikolesno gnani (ali vsaj spredaj gnani) avtomobil še vedno bolje odrežeta.

Ampak z vidika varne razdalje se vseeno zdi, da vleče BMW v

zadnjem času nekaj takih potez, ki so značilne le zanj; v veliki meri jih smemo v splošnem označiti kot odlične, napredne, tehnično dovršene; nekaj jih je (ker je tudi v avtomobilizmu to pač neizogibno) podvrženih osebnemu okusu; in za katero od potez si upamo trditi, da ni najbolj posrečena.

Ko se je predlani poleti pojavila nova Sedmica, je načela nove, precej ostre debate tudi med dotlej apriori privrženci te znamke. Videz? Ja, ampak kljub začetni nestrpnosti glede nekaterih delov zunanosti (da ne ovinkarimo: glede zadka) so se očitki umirili. Navsezadnje bi s spretnim »restylingom« lahko (če bodo to hoteli) vsem po vrsti zaprli usta.

Še dve temi sta, ki jima še noče biti konca: notranja arhitektura in iDrive. Zdaj, ko je začetna navdušenja in nasprotovanja malce umiril čas, je postalo jasno: iDrive ni idealen. V tem trenutku je menda res slabši (beri: manj prijazen do uporabnika) od načina, ki so ga uporabili v Ingolstadtu (A8), a nedvomno pušča večji manevrski prostor nadgradnje in razvoja. In očitek izpred okroglega leta, ko smo testirali prvo Sedmico, ostaja: pri ergonomiji iDriva bo treba še kaj postoriti.

Toda še vedno ostaja odprto vprašanje: ali smemo od presneto dragega avtomobila zahtevati, da je vsemogočen? Do neke mere že, ampak - kdo postavlja to mero? No, filozofija je jasna: tisti, ki ima 19,74 milijona tolarjev in jih je pripravljen pustiti na ljubljanski Cesti

V 5,03 metra dolžine: izključno vrhunska tehnika.

Model	BMW 730d
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni - turbodizelski
vtina in gib (mm)	90,0 × 84,0
gibna prostornina (cm³)	2993
kompresijsko razmerje	18,0 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	160/218 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 2000
število odmičnih gredi, lega (pogon)	2 v glavi (veriga)
število ventilov na valj	4
polnjenje z gorivom	neposredni vbrizg goriva, turbinski polnilnik na izpušne pline
hlajenje	tekočinsko
menjalnik (število prestav)	6-stopenjski - samodejni
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, vzmetne noge, večvodijska (integralna) prema, stabilizator
zavore spredaj	kolutne (prisilno hlajene)
zavore zadaj	kolutne (prisilno hlajene)
volan	z zobato letvijo
platišča	8J × 17
gume	225/60 R 17
masa praznega vozila (kg)	1975
dovoljena skupna masa vozila (kg)	2480
medosna razdalja (mm)	2990
dolžina × širina × višina (mm)	5029 × 1902 × 1492
prtijažnik (l)	500
posoda za gorivo (l)	88
največja hitrost (km/h)	235
pospešek 0-100 km/h (s)	8,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,1/6,5/8,5
vrsta goriva	plinsko olje
cena osnovnega modela	15.413.730

CENA: (Avto Aktiv, Lj.) 19.740.295 SIT

v Mestni log ali pri katerem od prodajalcev.

Težava je pri tem le ena: čim BMW pripelje iz karavanškega predora, postane opazno aroganten. OK, del tega si sme privoščiti, kar jasno in nedvomno sledi iz

zgoraj zapisanega. Ampak spet: kolikšen del?

Za odgovor bo znova treba povprašati gospoda s kovčkom denarja. Ali pa malce pazljiveje spremljati statistiko prodaje na domačem trgu.

Vinko Kernc