



Draž ostre vožnje; rahlo spodnašanje zadka

Test:

BMW 730i

OSEM V SEDEM

Pogledi pod Beemvejeve motorne pokrove so že nekaj let užitek čisto posebne vrste: ne le za tehniške navdušence, tudi za tiste estete, ki jim je motoroznanstvo španska vas. »Red pri hiši« je v nosovih BMW najbolj očitno pravilo; ne glede na to, koliko valjnemu motorju pripada.

In razpon je, ko gre za število valjev, pri tej znamki obilen: od štiri do dvanajst, vključno tudi šest in osem.

Osemvaljnik s po tremi in štirimi litri gibnih prostornin so vtaknili najprej v limuzino serije »7«, letošnja jesen pa ju je prinesla tudi v karoserijskem okolju BMW »6«. »Sedmica« je hkrati z njim dobila tudi širo leđvičasto masko na nosu, izdatnejše zavorno-hladilne reže v spojlerju in novi, poševni oznaki na zadku: 730i oziroma 740i.

Torej sta v prodajnem programu dva BMW 730i: navpično zapisanega poganja že od prej znani in uporabljeni vrstni šestvaljnik (2986 kubikov, 138 kW/188 KM), posebno zapisanega, kakršen je bil tudi tokratni testni avtomobil, pa osemvaljnik V-oblike z 2997 kubiki ter s 160 kW oziroma 218 KM. Kombinacija osmih motornih valjev in samo treh litrov gibne prostornine je dokaj redka in značilno beemvejevska. Pri tej firmi so znani pristaši majhnih valjev ter kratkogibnih, a živahnih batov v njih. In čeprav gre za (še vedno) svež motorni izdelek, je v tem V8 tudi nekaj upoštevanje in hvaležne klasike: na primer devetdesetstopinjski kot med obema vrstama valjev; pa (dvojna) veriga za pogon odmičnih gredi, namesto plastičnega zobatega jermena; in še tisto,





Občutljivost na bližino: ultrazvočna tipala



Lahkotnost gibanja: sedežna stikala in spomin



Velikost prtljajnika: normnih 500 litrov

kar je vsem Beemvejevim motorjem že nekaj časa v krvi: da lahko tečejo in z veseljem opravljajo odmerjeno delo.

Skrbno odmerjena je tokrat tudi teža motorja: glavi in blok sta iz lahke kovine, pokrova na glavah sta iz magnezija, sesalne cevi so plastične, ojnice so »spekli« iz plemenite mešanice različnega kovinskega prahu in zoper tiste, ki bi se šli radi »naredi si sam«, so vse skupaj poklopili z motno črno plastiko in spremenili v gmoto, ki je razkritemu nosu vozila v okras, ušesom radovedneža v ugodje, beemveju v celoti pa v ponos.

Motor tehta le 203 kilograme, se ponaša tudi z dvojnimi izpušnimi cevmi, da je njegovo termično počutje ugodnejše, pa tudi s skrbno uravnanim in uravnoteženim delovanjem po dveh odmičnih gredi v vsaki glavi ter krmiljenjem po štirih ventilov nad vsakim valjem.

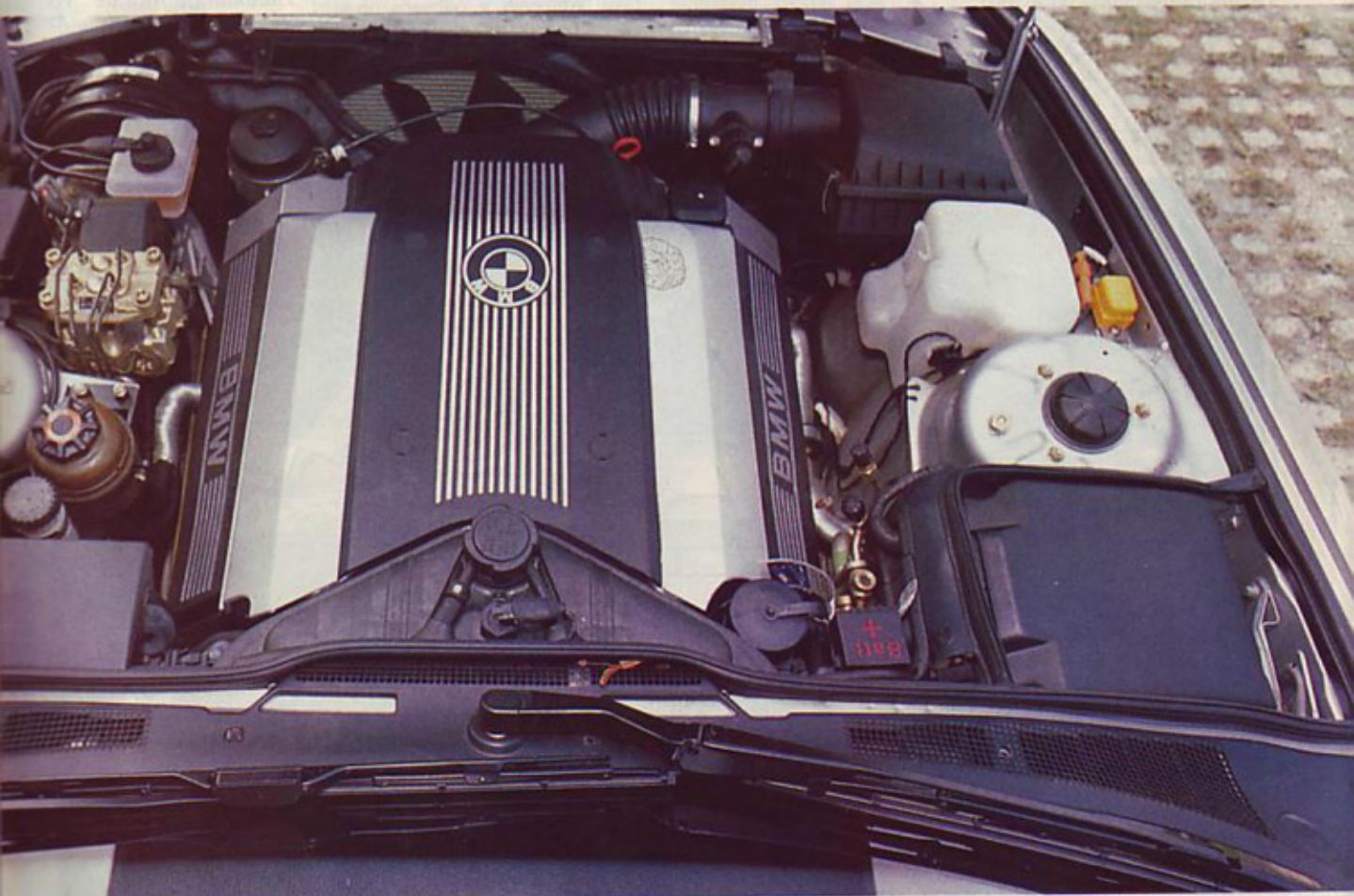
Za polnjenje z gorivom in njegov vžig je poskrbel Bosch: s sodobnim motronicom DME 3,3, nabitim z elektroniko in opremljenim s posamičnimi vžigalnimi tuljavami za vsak motorni valj posebej. Z nadzorom klenkanja (selektivno, po valjih) je motor kos tudi nižeoktanskemu gorivu, ka-

talizator v izpušnem sistemu pa seveda zahteva bencin brez svinca.

Črta! Eno z drugim omogoča že zapisano največjo moč (160 kW/218 KM) pri 5800 vrtljajih v minuti ter največji navor 290 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti. Hitrosti batov v valjih kljub kratkosti gibov niso pretirano velike, pa je motor – še posebej zaradi skrbno nadzorovanih ventilov – moč gnati daleč po merilniku vrtljajev navzgor. Pravzaprav je še omejevalnik, ki se vključi tik nad številko 6500, tisti, ki voznika opozori, kako urno se v resnici suče petkrat uležajena ročična

gred v bloku. In tudi ta motor BMW streže: s tolikanj prijetnim truščem v izpušni cevi, da povikani vrtljaji prijazno ušesom, s tolikanj ugodno kombinacijo krivulj moči in navora, da je športnost vozila ves čas po malem pri roki, in s tako spretno prilagojenim petstopenjskim menjalnikom (direktna je šele peta prestava), da je vse – od speljevanja do končnih zmogljivosti enako spontano in gibko premikanje kot pri kakšnem dosti manj limuzinskem in po merah širokosrčnem avtomobilu.

Navsezadnje je tudi ta BMW 730i (skoraj) največja hišna limu-



zina (prekašata ga po zunanjih merah le 740iL in 750iL), kar bi moralo po pravih zahtevati nekaj obveznega spoštovanja, ko gre za ovinkaste naglice in za izzivalna bočna drsenja. Pa nič! Tako kot je pri belo-modrem znaku v navadi, se tudi tega BMW privadiš že po sto metrih vožnje in pozabiš, v kako luksuzni limuzini sediš. Udobna in električno vodljiva prednja sedeža, dovolj prostorna zadnja klop, lesene obloge, elektrifikacija notranjosti nasploh, skoraj neskončna vrsta stikal, ročic in drugačnih pripomočkov ter velik prtljažnik (trmasto limuzinski, brez možnosti zložitve klopi) se tako dobro spnejo z lahkotno okretnostjo tega vozila, z vodljivostjo, ki ne zahteva mojstrstva in občutka za posebne učinke, ter s šarmom, ki je vsemu navkljub zgolj in očitno limuzinski, da se človek mimogrede vpraša: Ali bo res kdaj treba delati nov BMW te serije?

Seveda ga »bo«, saj avtomobilski razvoj nikoli ne zastane in tudi bodoča sedmica je praktično že čisto nared. A če je še čas, bi si od nje zaželel na motorni navor odpornejšo sklopko (nekajkratne meritve pospeškov so jo skoraj »dotolkle«), večji zunanji ogledali in manj štrleči opori prtljažnega pokrova.

Prestiž limuzine: oblika, mere in lahka platišča



*Obilje elektroni-
ke: glasba, poto-
valni podatki,
klima*

*Ugodje udobja:
ergonomija,
oprema, izdelava*

Zračni vreči pred prednjima sedežema sta že zdaj serijski; mikrofilter za zunanji zrak namenjen klimatski napravi, prav tako; zavorni ABS seveda tudi. Testni avtomobil pa je imel povrh tega še EDS, ki je na gumb ubogljiva elektronska kontrola vzmetnega blaženja ob kolesih,

in PDC (Park Distance Control), ki je kratica za ultrazvočni sistem tipal, vgrajenih v odbijača, in zvočnih signalov, namenjenih voznikomim ušesom. Zvoka za ovire pred avtom in za njim sta različna, njuno »utripanje« pa z bližanjem oviram vse hitrejše, dokler se ne spremeni v piskanje. Prednost tega sistema je

v tem, da je moč tesno odmerjene manevre (ob počasni vožnji) opraviti brez sukanja glave, torej zgolj s poslušanjem in kvečjemu še s pomočjo ogledal. Zoprtnja pa seveda ne pozna meja, toda ko vam piskanje – recimo tretje ali četrto po vrsti – pretegne živce, je v avtu tudi »tolažilna nagrada«: stikalo, s katerim PDC preprosto izključite. Hvala bogu.

Ampak PDC je dodatna oprema in nihče vas ne sili, da ga kupite. In če ga ne, vam še vedno ostane zelo spodoben BMW največje hišne serije, ki postreže z vsem hkrati: z motorno živahnostjo, z uporabno prožnostjo, z brezhibnim menjalnikom, z dobrih končnimi zmogljivostmi, vključno največjo hitrost, pa tudi s porabo goriva, ki vam med tistimi, ki imajo radi velike številke, ne bo zbijala ugleda. Ta BMW seveda ni lahek avtomobil, ima pa čvrsto, udobno in varno podvozje, zanesljive zavore in sposobnost, da vas s precej prtljage vred neutrudljivo prepelje več sto kilometrov daleč.



In, če se zdi račun »osem v sedem« le stežka rešljiv, ni tako slab, kot je videti. Le zasukati ga morate: V8 v »7«. To pa deluje: elegantno in zmogljivo! Ter se nazadnje in v celem prav lepo izide.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*



Tehnični podatki

Motor: osemvaljni – štiritaktni – V 90°
– nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 84,0 x 67,6 mm – gibna prostornina 2997 kubikov – kompresija 10,5:1
– največja moč 160 kW (218 KM) pri 5800/min – srednja hitrost bata pri največji moči 13,1 m/s – specifična moč 53,4 kW/liter (72,7 KM/liter) – največji navor 290 Nm pri 4500/min – ročni gred v 5 ležajih – po 2 odmični gredi v vsaki glavi (veriga) – 4 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronska vbrzganje goriva in vžig (bosch motronic DME 3.3) – vodno hlajenje, 12,0 litra – motorno olje 7,5 litra – akumulator 12 V, 85 Ah – alternator 1400 W – uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 4,200; II. 2,490; III. 1,660; IV. 1,240; V. 1,000; vzvratna 3,890; diferencial 3,150 – platišča 7J x 15 – gume 225/50 ZR 15 (dunlop), kotalni obseg 1,90 m – hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 36,2 km/h.

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, potisne opore, stabilizator – zadaj vijajne vzmeti, poševna vodila, dodatne opore, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvakrožne zavore, kolturne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, prestava 16,2 : 1 – 3,5 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4910 mm – širina 1845 mm – višina 1411 mm – medosna razdalja 2833 mm – kolotek spredaj 1530 mm, zadaj 1558 mm – rajdni krog 11,6 m – **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1700 mm – širina (komo) spredaj 1530 mm, zadaj 1540 mm – višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 900 mm – vzdolžnica prednji sedež 920-1120 mm, zadnja klop 850-650 mm – prtljažnik (normno) 500 litrov – posoda za gorivo 90 litrov.

Teže: prazno vozilo 1700 kg – dovoljena skupna teža 2220 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 233 km/h – pospešek 0-100 km/h: 8,5 s – poraba goriva (ECE): 8,3/10,2/14,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

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

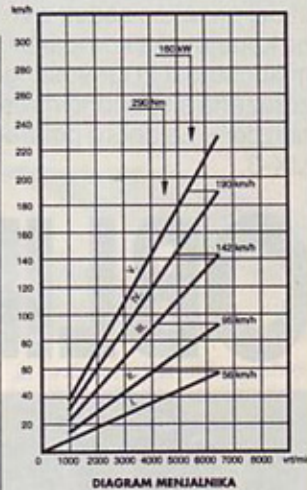
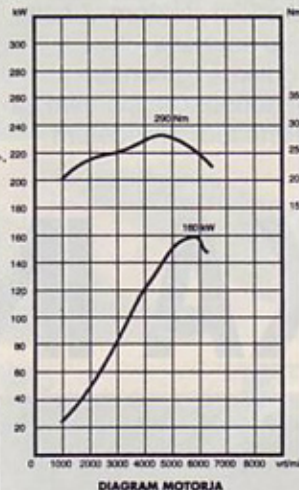
Pospeški:
0-60 km/h 4,5 s
0-80 km/h 6,4 s
0-100 km/h 9,0 s
0-120 km/h 12,8 s
0-140 km/h 16,6 s
0-160 km/h 23,1 s
0-180 km/h 30,9 s
1000 m z mesta: 29,5 s
(178 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
34,8 s (165 km/h)
1000 od 40 km/h (V.):
38,0 s (149 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h: 38,8 m
od 100 km/h: 89,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec 60 resnično 56,4
kazalec 80 resnično 75,6
kazalec 100 resnično 95,7
kazalec 120 resnično 115,7

Poraba goriva:
testno povprečje:
13,3 litra/100 km



Hvalimo

- motor in menjalnik
- udobje, počutje
- prostornost
- vozne zmogljivosti
- zavore
- končna izdelava

Grajamo

- popustljiva sklopka
- premajhni zunanji ogledali
- zoprn pisk PDC

Cena

DEM 63.032 + 52,6 odstotkov tolarških dajatev
(Tehnounion, Ljubljana)

BEBOP
OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda