

Vozili smo

BMW
730i/740i

VNEBOVZETJE

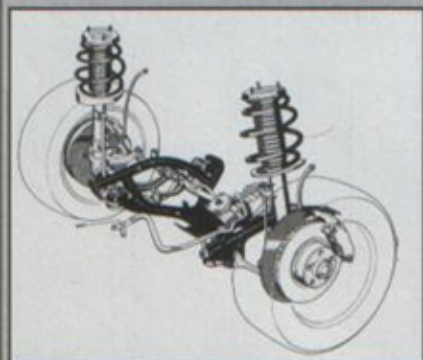


A kot aristokracija. B kot BMW. C kot cena: 100.000 nemških mark, nekaj tisočakov več ali manj. Nova serija "7" sta za zdaj dve različici: 730i in 740i. Tretja, 750i, in podaljšana karoserija (za 14 cm) bosta na vrsti jeseni.

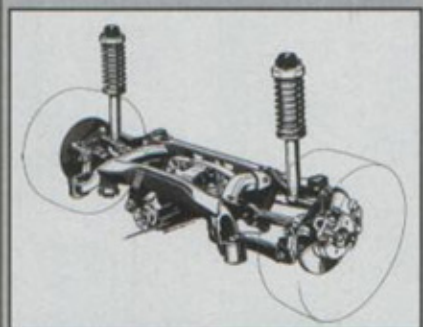




Enkrat za dvakrat: ista konstrukcija, dve motorni velikosti



Prednja prema



Zadnja prema



Recept torej ostaja, ampak maska na nosu je drugačna. Nova "sedmica" noče biti niti audi niti mercedes-benz. Aristokratskost zahteva samosvojost.

Nova beemveja sta težja od svojih prednikov, lažja od mercedesa S in težja od audija A8. Karoserija je zdaj malenkostno, medosna razdalja pa opazno daljša kot prej. Zato je zadaj več vzdolžnega prostora. Zoper prostorsko stisko med prednjima sedežema pa je ročna zavora postala (nožni) pedal.

Hišni styling ni dopuščal vidnejših oblikovalskih sprememb, ampak žarometi v dveh parih so zdaj elegantnejši in bližji tistim iz serije "3".

Čvrstost največje Beemvejeve karoserije je po novem stoodstotno večja, solidnost pri varnosti je še temeljitejša, diagonalne ojačitve v vratih delujejo zoper bočne udarce, zračni blazini in samonapajalniki varnostnih pasov so serijski. Nova prednja sedeža imata nastavljivo prepogljivi naslonjali in sta v celem širša, zadaj je za noge vzorno veliko prostora, sedežno počutje pa ni zgolj prostorsko, ampak je oplemeniteno tudi s tišino. Zvočna izolacija meji na idealnost, pogovora potnikov ni treba okrepiti niti pri največjih hitrostih, radiokasetofonsko ozvočenje pa zmore notranjost spremeniti v mini koncertno dvorano.

Volanski obroč je večnamenski: sprožil troblje še vedno pripada glavnina sred-

inskega dela, toda z obeh stranskih robov je moč ukazovati tudi radiu, tempomatu, klimatski napravi in telefonu. Ta je - za doplačilo - vsajen v komolčnik med prednjima sedežema in dopolnjen z zvočnikom in mikrofonom nad prednjo šipo. Tudi novi BMW meri v Ameriko, zato sta ameriška tudi izreza za pločevinke s pijačo (v obliki predala v sredinski konzoli), na doplačilni seznam pa so zapisali pogonski ASR,



BMW	730i	740i
motor (zasnova)	8-valjni, V 90°	8-valjni, V 90°
vrtilna in gib (mm)	84,0 x 67,6	89,0 x 80,0
glavna prostornina (ccm)	2997	3982
kompresija	10,5 : 1	10,0 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	160/218 pri 5800	210/286 pri 5800
največji navor (Nm pri 1/min)	290 pri 4500	400 pri 4500
odmična gred (pogon)	2 x 2 odmični gredi v glavi (veriga)	
število ventilov za valj	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	digitalna motorna elektronika	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	5	6
prednja prema	vzmetne noge, prečna vodila stabilizator	
zadnja prema	vzmetne noge, prečna in potevna vodila, stabilizator	
zavore spredaj	kolutne, notranje hlajene, servo, ABS	
zavore zadaj	kolutne, servo, ABS	
vohan	s kroglicami, servo	
platišča	7,5j x 16	
gume	215/65 R 16 98 W	
teža praznega vozila (kg)	1725	1790
medosna razdalja (mm)	2930 (L); 3070i	
dolžina x širina x višina (mm)	4984 x 1862 x 1435 (L); 5124 x 1862 x 1425i	
prtljažnik (litri)	500	
posoda za gorivo (litri)	85 (L); 95i	
največja hitrost (km/h)	235	250
pospelek 0 - 100 km/h (s)	8,3	6,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,0/9,6/14,9	8,5/9,9/17,1
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	

širše gume, računalnik, CD, dvojne šipe, usnje na sedežih in njihovi okolici, alarmni sistem, elektrifikacijo blaženja, elektrifikacijo (tudi) desnega sedeža, samodejno regulacijo višine vozila od tal, dodatno gretje, vrečo za smuči v zadnjem naslonjalu in tako dalje. Tudi navigacijska naprava z zaslonom (ta služi tudi preostali kompjuterizaciji voznikovih naprav) spada v skorajšnje nabavno možnost in petstolitrski prtljažnik v zadku spreminja potovanja v neutesnjeno uživanje vsega naštetega.

Motorja sta za zdaj dva: trilitrski V8 z 218 KM in štiritrski V8 (zasnovi sta obakrat enaki: 2 x 2 odmični gredi z verigo, 32 ventilov), 5,4-litrski V 12 pa bo zmogel 326 KM. Obstoječa motorja sta najboljše vrste, uglajena in tiha, suverena in zmogljiva ter dopolnjena s šest- (740i) ali petstopenjskim ročnim menjalnikom, ali s petstopenjsko avtomatiko. Manjši motor je prožnostno resda rahlo slabotnejši, ampak voznega komforta to nič ne prizadene.

Prednja kolesa so na vzmetnih nogah, zadnja so, tako kot pri kupeju "8", obešena na integralno premo, vse skupaj pa zagotavlja naklonjenost udobju in zahtevnej-

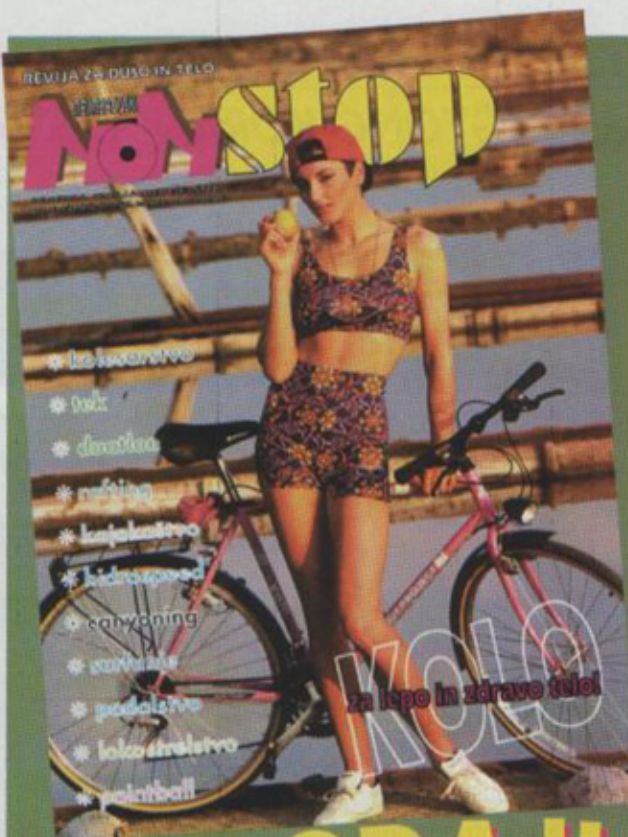
šim vožnjam, vključno z brezhibnim vzmetenjem in zelo zanesljivo lego - tudi pri hitrostno mejnih voznikovih željah.

Šestnajstcolska kolesa omogočajo velike zavore, morebitni (poznejši) turbodizelski motorizaciji te limuzine pa utegne prav glede mejnih zmogljivosti ostajati velika zaloga "rezervnih moči".

Tudi ta BMW je - gledano zgolj iz notranjosti - ugodno "majhen" in pripravnokreten avtomobil. Volanski servotronic se spretno prilagaja hitrostim vozila in tudi ta, najnovejši BMW je del hišne tradicije: da se je tekoče in odločne vožnje z njim moč privaditi že po nekaj (uvodnih) prevoženih kilometrih.

Kajti novi BMW "7" je sam sebi zlahka kos. Tako lahkoten in zmogljiv se zdi, kot bi ga neslo v višave. Vnebovzetje? To sicer ne, vožnja med zvezdami pa zagotovo. Tudi zato, da bi trikraka med njimi sijala manj strastno in bleščavo kot doslej. Beemvejeva letalsko motorna tradicija namreč ukazuje: biti nad drugimi ali pa vsaj vstrib z njimi. Vsekakor pa - visoko na avtomobilskem nebu!

MARTIN ČESENJ



V PRODAJI

OD PETKA 3. JUNIJA

REVUIJA ZA DUŠO IN TELO

VEČ KOT ZGOLJ
REKREACIJA!

POSEBNA IZDAJA REVUIJE STOP

Od drobnih popestritev vsakdanjika, do velikih sprememb v življenju.