


VELIKI TEST - BMW 735i

Zlate sanje



FOTO: ALES PAVLETIČ, VINKO KERINC

»Plastika« in kravate so postale sivi vsakdanjik, v modi sta spet gotovina in športna eleganca. Pa si takole drznem sanjati: kot model za Murphy & Nye oblečen in z lahkim kovčkom iz titana vstopim vnaprej določenega dne ob vnaprej določeni uri v salon, ki bi lahko bil tudi bogata odvetniška pisarna. Mož za mizo mi ponudi stol, sedem, postavim kovček na mizo. »Klik,« se v en glas odpreta zaponki, z elegantno potezo dvignem pokrov. In odštejem 19 milijonov »keša«.

Ampak v takem primeru postanem tudi hudičevo izbirčen.

Sanje nekoga so resničnost drugega. Bill Gates, ki najbrž na računu tudi opazil ne bi, da toliko manjka, je pravi človek za novo Sedmico. Neobremenjen z malenkostmi ter s protokolom zakompleksanih bi morda sedel v to limuzino tudi v kavbojkah. In nič ne bi bilo narobe.

BMW si je s svojo največjo limuzino ustvaril poseben status. OK, na papirju se kosa z A8 in razredom S, toda kdor je vozil vse tri, mu je jasno, kako različni so si med seboj. In zato je del kupcev Sedmice stalen; vsake tri, štiri leta kupijo nov veliki BMW. Tudi drugi del kupcev, ki s prvim predstavlja veliko večino, je že

tradicionalen; ko eden od treh predstavi novinca, ga pač kupijo. In se tako ciklično selijo med omenjenimi tremi znamkami. Ti sicer nimajo izdelanega okusa o avtomobilih, ampak so pomembni - prinašajo denar. Ostaneta še dve skupini ljudi: redki ostali kupci in vsi drugi, ki jim je sicer o teh avtomobilih vse jasno, ni-

majo pa najbrž denarja niti za knjižico z navodili ...

Zaradi takšne sestave tipičnih kupcev tudi zadek nove Sedmice ni težaven. Nasploh sicer vlada že skoraj enotno mnenje, da je stara Sedmica optično precej bolj suvereno »sedela« na tleh kot tale z našega testa. Nova Sedmica ima na videz bistveno



Bok: velika občutljivost na bočni veter.



»Ključ«: brez klasičnega, nazobljenega dela, zagon z gumbom.



Suverenost: 18-palčna kolesa, dvojna žarometa, miniaturne meglenke.



Podvozje: športno, a s poudarkom na udobju.



Motor: 8 valjev, 3,6 litra, velika hitrost batov, odlične zmogljivosti.



Nepraktičnost: zgibanje zunanjih ogledal navzgor, ni električne pomoči.



Stropna oprema: izdatno osvetljenost, cene na plastika.



Zadnja klop: veliko prostora, velik osrednji predal, ni mesta za pločevinke.



iDrive: logika in ergonomija, možnost nadzora prek 700 funkcij.



Med sedežema: velik predal, za njim velika zračnika ter dve 12-voltni vtičnici.



Leža na cesti: dolgo se BMW 7 odziva kot podkrmljen avtomobil šele z izklopljenim sistemom DSC na spolzki podlagi in/ali s pretiravanjem na stopalki plina prične odnašati zadek.



bolj ravna, dolgočasna boka, zdi se ožja in (pre)visoka. Ampak, kot rečeno: strah pred osipom kupcev ni upravičen. Praksa je namreč pokazala, da ga ni, ki si je ne bi s spoštovanjem želel ogledati, celo pregovorno najbolj uradni so postali prijazni. Ljubljanski policaj mi je vljudno svetoval, naj se pazim tatov dragih avtomobilov, že kar šokantno pa je bilo srečanje s tokrat sladkim avstrijskim carinikom, ki sem mu »moral« dati hitro lekcijo upravljanja. No, ne eden

ne drugi nista kupca tega avtomobila, sta pa lep dokaz, kakšno zanimanje vzbuja in koliko prahu dviguje ta Bavarec.

BMW je z novo Sedmico sprožil številne polemike. Ampak vsi bi sedli vanj. In ga imeli.

Drugi šok: iDrive! In kje je ročica menjalnika? Glede na to, da z menjalniki že lep čas pri tako cenjenih avtomobilih upravlja elektronika, je dolga, trda kovinska ročica popolnoma izgubila svoj smisel.

Postal je malo večji gumb. Oziroma obvolanska ročica, približno takšna, kot tista za vklop brisalnikov. Večja niti ni potrebna,

sicer pa stoji na mestu, kjer je nekoč (in pri nekaterih »Američaninih« še danes) stala ročica menjalnika. Nekateri se tega še dobro spominjamo. In iDrive? Zelo dober odgovor na preprosto vpraša-

nje: kam z vsemi gumbi? Če bi vse funkcije, ki jih tale BMW ima, spravili na danes znan, torej klasičen način, bi bil kokpit verjetno podoben tistemu iz kakega F16.

Praksa kaže, da iDrive sicer ni idealen, je pa zelo blizu tega. Vendar terja nekaj privajanja. Toda bodimo realni: tudi TV-sprejemnik je imel pred 20 leti le en gumb, danes pa je na daljincu (lahko) cela tipkovnica. Napredek in razvoj terjata tudi privajanje na novo. Kdor se temu upira, bo jutri ostal v preteklosti.



Sredinski del: s preselitvijo prestavne ročice je dobil povsem nov smisel.



Praktičnost: številni večinoma uporabni predali.



Stikala na levi: nekaj zamer zaradi ergonomije in oblike.

Večina očitkov na novo Sedmico torej nima trdne podlage. Ja, iDrive ponuja osnovni meni z osmimi podmeniji, ki jih vklapljam v osmih smereh z velikim gumbom. Preveč? Ej, vsak jadranski ribič brez diplome zna naštetih osem vetrov iz osmih smeri! Torej?

Sam občutek za volanskim obročem seveda takoj razblini vse dvome; tu je Sedmica pravi BMW, v dobrem in manj dobrem. Še vedno vsiljuje visok položaj volanskega obroča in še vedno je ta tanek in skoraj tovarnjaško velik. Ampak še vedno je

notranjost čedna in vliva občutek nespornega prestiža; z barvami, obliko in materiali. In seveda s prostornostjo. Testni avtomobil je bil znotraj odet v to-

Drugi šok: iDrive! Kje je ročica menjalnika?

plo rjavo barvo, večinoma je šlo za usnje, pa za nekaj lesa ter kovine (in »kovine«), drugo je bila pretežno odlična plastika. Še enkrat se je izkazalo, da luksuz ni za vsakogar: na sedežnem delu in tleh je bilo po borih sedmih kilometrskih tisočakah že videti znake umazanih. Tiste teže odstranljive.

Naša predloga za popis opreme je s to Sedmico postala v trenutku zastarela, ampak že stara Sedmica je zmogla ponuditi nekaj, česar tale nima. Na primer električno pomično roletto za zadnjo šipo ali TV. Pogrešali smo tudi nekaj, kar že ponujajo precej cenejši: električno zlaganje zunanjih ogledal, nastavitve sedežev v ledvenem delu, podaljšljiv prtljažnik, tipalo za dež, morda možnost izklopa varnostnih blazin na sovozniški strani. Toda vse drugo pa ima.

Morda bolj kot pomanjkanje nekaterih kosov opreme, tudi bolj kot zamere videzu, moti nekaj nedorečenosti. Ob vsem razkošju se zdijo cenena plastika na stropu (del z osvetlitvijo), podobna plastika kot notranja preobleka pokrova prtljažnika in povsem gol »strop« le-tega daleč od miniuma, ki ga katerikoli resen kupec pričakuje od tako velikega Beemveja. In od tako dragega. Ob tem sem popolno neizvirnost v prtljažniku (nobenih predalov, mrež ...) namerno preskočil.

Iz oči v oči



BMW 7 je avto, na katerem se ustavi pogled in tam tudi ostane. Podobni občutki se budijo tudi ob vožnji. Ne glede na njegovo velikost je izredno lahko vodljiv in okreten na cesti. Njegova notranjost je udobna, tehnično je avtomobil dovršeno izdelan. Ob vsej njegovi popolnosti pa še vedno ostaja dejstvo, da je za marsikateri žep drag.

Aleš Pavletič



7 je velika, za nekatere prevelika. 7 je lepa, za nekatere grda. 735i je (lahko) hiter, a so tudi hitrejši. 735i je (lahko) požrešen, a so tudi bolj požrešni, ki nudijo uporabniku veliko manj užтков. 7 je tehnično dovršena in trenutno ni bolj dovršenega avtomobila na cesti. 7 je draga, a obstajajo tudi dražji. Potrebni milijoni dolarjev (še) nimam. Nekoč jih bom imel, do takrat pa bom užival v družbi njene starejše in predvsem cenejše prababice - moje 7.

Peter Humar



Vratne obloge: izdatno usnjeno oblazinjenje, ponoči diskretno osvetljene z rdečimi lučkami izpod srebrnega traku.

No, se pa tale BMW tudi močno prikupi. V temi vas pozdravi z majčkenimi lučkami pod vsemi štirimi kljukami. Pri-kupno. Veste, BMW 7 ni konstrukt materialov, je tisti, ki vas pozdravi in je z vami ves čas vožnje. OK, na iDrive ste se navadili. Postane logičen. Zdaj zmorete oceniti, da sploh ni tako zahteven; več (pa spet ne pretirano) zamere gre na račun ergonomije preostalih gumbov, ki jih je še vedno ogromno. Tu nedvomno ostaja še nekaj manevrskega prostora za Münchenske inženirje. Ampak - tudi tega se hitro navadite in zdaj pride tisto najlepše pri Beemvejih: vožnja.

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Ogrevanje prednjih sedežev	117.599
Dynamic Drive	734.265
Aktivni sedeži spredaj	293.789
Biksenonski žarometi	205.694
Ventilacija za prednje sedeže	352.381
Kovinska barva	250.572
Alarmna naprava	117.599
Usnjeno oblazinjenje Nasca	661.666

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	100.662
Prednja utripalka	4.130
Prednja meglenka	21.192
Prednji odbijač	102.428
Prednja maska	14.160
»Ledvičke« (komplet)	12.614
Vetrobransko steklo	83.002
Znak	3.126
Prednji blatnik	81.679
Zadnji odbijač	122.204
Zunanje ogledalo	54.569
Steklo ogledala	15.894
Lahko platišče	111.442



Armatura plošča: spogledovanje z letalskim kokpitom, po vrsti odlični materiali, prevelik in pretanek volanski obroč, odlična opora za levo nogo, odlični iDrive na mestu, kjer smo sicer vajeni prestavnih ročic.

In iDrive? Zelo dober odgovor na preprosto vprašanje: kam z vsemi gumbi?

Danes (skoraj) vsi govorijo o športnosti in športnem občutku med vožnjo, toda le redki izstopajo. Tak je BMW. Više greš pri njih po lestvici, bolj je avtomobil uglajen, ampak med podobnimi ponuja največ pristnega športnega občutka. Da ne bo pomote: 7 ni za pisto, daleč od tega. Dolgo medosje se praviloma ne navdušuje nad kratkimi ovinki, na dolgih pa je car, ne glede na hitrost avtomobila. Komunikativnost in odzivnost podvozia sta odlični, odličen je občutek na zavori. Samodejni menjalnik (6 prestav) kratko, hitro in necukajoče pretika in ne vznbuja nikakršnih skomin po ročnem menjalniku. BMW se je takšnim v Sedmicah jasno odpovedal. In za konec: motor. Kot jagoda na smetani! Čudovit zvok, čudovita krivulja navora.



Menjalnik: gumb na volanskem obroču za pretikanje navzdol je predaleč.

Res je najmanjši v ponudbi, a povsem zadošča. Vse, kar je več, je izključno postavljanje.

Elektronski DSC (ki - za vse plašnejše - reagira hipno) je postavljen v meni iDriva, zato je treba tja, ko ga želite izklopiti. Malce zamudno. Ampak vredno časa, če ste eden tistih, ki vedo, zakaj so sedli ravno za volan Beemveja. Užitek se je namreč igrati z avtomobilom, ki ima zanesljivo lego na cesti, dober volan in toliko konj na zadnjih kolesih. Ja, da je limuzina, boste opazili v trenutku, ko bosta po oddrsavanju zadka zadnji gumi spet prijeli - karoserija bo takrat kar precej zanihala. Toda

Veste, BMW 7 ni konstrukt materialov, je tisti, ki vas pozdravi in je z vami ves čas vožnje.

užitka to ne pokvari ... vozniku. Prav, želite eleganco? Peljite 140 kilometrov na uro! Sssssssss. Ne sliši se motorja, le žvižganje vetra. Prav predstavljivo se sliši vsak kamenček, vsak pregib, ki ga poveljuje ogromna, široka kolesa.

Tistemu, ki kupi takšnega BMW-ja, poraba goriva ne sme biti postavka na seznamu zahtev. Kogar vseeno zanima: Sedmica ponuja že klasičen merilnik trenutne porabe, pa dve (dvojni potovalni računalnik) povprečni porabi. In še celo vrsto drugih podatkov. Po odličnosti izstopa podajanje informacij v merilnikih, malo manj na osrednjem zaslonu. Dobra rešitev je med drugim tudi prikaz funkcije tempomata v merilniku hitrosti. In podvojeni ura ter zunanja temperatura. In večkratnost prikaza na dveh dodatnih zaslončkih znotraj merilnikov. In ...

Sanje mnogih, resničnost redkih. Takšen je novi BMW serije 7. Sanje so dovoljene vsem in če vas to vsaj malce potolaži - pomislite na njegove (redke) slabosti. Morda bo laže.

Vinko Kernc

Model	BMW 735i	Audi A8 3.7	Chrysler 300M 3.5	MBS 430
motor (zasnova)	8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°	6-valjni - V-60°	8-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	3600	3697	3518	4266
največja moč (kW/KM pri 1/min)	200/272 pri 6200	191/260 pri 6000	185/252 pri 6400	205/279 pri 5750
največji navor (Nm pri 1/min)	360 pri 3700	350 pri 3250	340 pri 4000	400 pri 3000-4400
dolžina × širina × višina (mm)	5029 × 1902 × 1492	5034 × 1880 × 1436	4999 × 1892 × 1415	5038 × 1855 × 1444
največja hitrost (km/h)	250	250	232	250
pospešek 0-100 km/h (s)	7,5	8,1	8,8	7,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	15,0/8,2/10,7	16,9/8,4/11,5	16,1/8,9/11,5	17,7/9,2/12,3
cena osnovnega modela (SIT)	16.735.964	14.101.693	8.799.000	19.398.507

avto magazin BMW 735i

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	3,8
0-80 km/h:	5,6
0-100 km/h:	7,9
0-120 km/h:	10,7
0-140 km/h:	14,1
0-160 km/h:	19,0
0-180 km/h:	26,3
1000 m z mesta:	28,7
	(183 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	7,2
80-120 km/h (V.):	12,8
80-120 km/h (VI.):	14,7

Največja hitrost	250 km/h
(vklopljen program menjalnika D)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	14,7
največje povprečje	23,9
skupno testno povprečje	18,7

Trušč v notranjosti

		III.	IV.	V.	
Prestava					
50 km/h	52	52	51	51	
90 km/h	61	60	58	58	
130 km/h	64	64	64	64	
Prosti tek					35

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	29,5
70	71,0
90	89,3
100	100,3
130	128,6
150	146,6

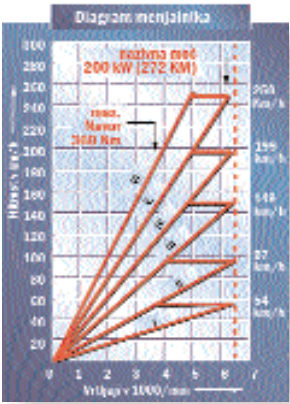
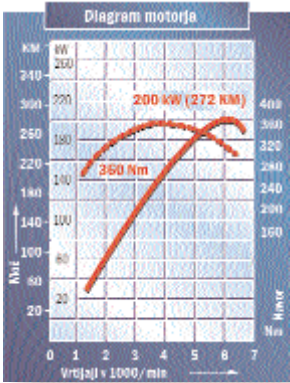
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	63,7
od 100 km/h:	37,3

Okoliščine meritev

T = 6 °C
p = 1023 mbar
rel. vl. = 63 %
Stanje števca: 7665 km
Gume: Pirelli P Zerro Rosso

Napake med testom

- večkratno ugašanje motorja pri speljevanju
- glasno ropotanje podvozia spredaj desno
- zatikanje zadnjega stropnega ogledala



CENE (Avto Aktiv)	SIT
OSNOVNI MODEL:	16.735.964
TESTNO VOZILO:	19.675.238

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije
Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	270.932 SIT
	933.290 SIT

200 kW (272 KM) ● 7,9 s ● 250 km/h ● 18,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 84,0 × 81,2 mm - gibna prostornina 3600 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 200 kW (272 KM) pri 6200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 55,6 kW/l (75,6 KM/l) - največji navor 360 Nm pri 3700/min - ročična gred v 5 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (veriga) - 2×VA-NOS - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (ME9) - tekočinsko hlajenje 14,1 l - motorno olje 8,0 l - akumulator 12V, 90 Ah - alternator 150 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - hidravlična sklopka - 6-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D - prestavna razmerja I. 4,170; II. 2,340; III. 1,520; IV. 1,140; V. 0,870; VI. 0,690; vzvratna 3,400 - prestava v diferencialu 3,640 - platišča 8J × 18 - gume 245/50 R 18, kotalni obseg 2,12 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 50,6 km/h - DSC, DTC

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,29 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, večvodilska prema, prečna vodila, vzdolžna vodila, poševna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, CBC, DBC, elektronsko krmiljena mehanska zavora na zadnja kolesa (stikalo na armaturni plošči levo ob volanu) - volan z zobato levitvjo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 5029 mm - širina 1902 mm - višina 1492 mm - medosna razdalja 2990 mm - kolotek spredaj 1586 mm - zadaj 1590 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 12,1 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1570 mm, zadaj 1560 mm - višina nad sedežem spredaj 960-1010 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1160 mm, zadnja klop 950-710 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 395 mm - prtlačnik (normno) 500 l - posoda za gorivo 88 l

Mase:

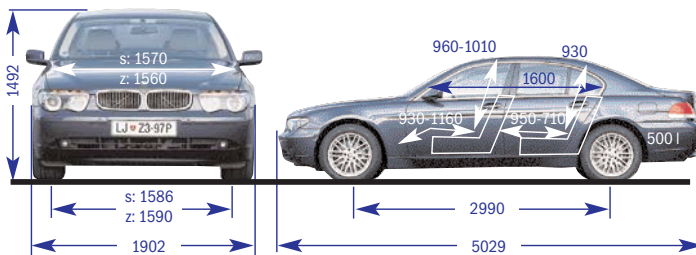
prazno vozilo 1935 kg - dovoljena skupna masa 2440 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 250 km/h (elektronsko omejena) - pospešek 0-100 km/h 7,5 s - poraba goriva (ECE) 15,0/8,2/10,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 91-98)

MERE

ve mere so v mm



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ videz notranjosti
- ➕ dinamičnost mehanike
- ➕ lega na cesti
- ➕ iDrive
- ➕ občutek na zavori, zavore
- ➕ komunikativnost podvozia
- ➕ motor in menjalnik
- ➕ tiha notranjost
- ➕ rajdni krog (glede na mere)
- ➕ podajanje informacij

- ➖ napake med testom
- ➖ nekaj neakovostne plastike
- ➖ obdelava in (ne)praktičnost prtlačnika
- ➖ zlaganje ogledal
- ➖ občutljivost na bočni veter
- ➖ majhen predal brez ključavnice pred sovoznikom
- ➖ visok, tanek in velik volanski obroč