



BMW 735i

Sedma sila

Zoper jaguarje in mercedese: prestiž in zmogljivosti

Bil je miren »polet«. Avtomobilska cesta: suha. Hitrost: 230 kilometrov na uro. Veter: nič. Počutje potnikov: sproščeno.

Nenadni zven udarca ob avtomobilski trebuh je bil nenavaden, a na videz brez vzroka. Toda: nič se ne zgodi brez vzroka. Tudi tokrat se ni. Vzrok je bil odpadel vijak na asfaltu. Prednja desna guma ga je požrla in izpljunila. Ostala je za prst velika luknja. Adijo, zrak!



Težka srebrna limuzina je izgubila ravnotežje. Volan je močno silil v desno. Cel avtomobil je močno silil v desno. Na desni je bil cestni rob. In za njim – skale.

Zavirati in obdržati smer! To je edino, kar v takšnih primerih pomaga. Če res pomaga.

Tokrat je pomagalo. BMW 735i ni samo zelo hiter avtomobil. Je tudi zelo temeljit avtomobil. S temeljitim podvozjem. S temeljitimi zavorami. Z dodatkom ABS. In z volanom, ki voznika ne pusti na cedilu. Na ta BMW prisežem!

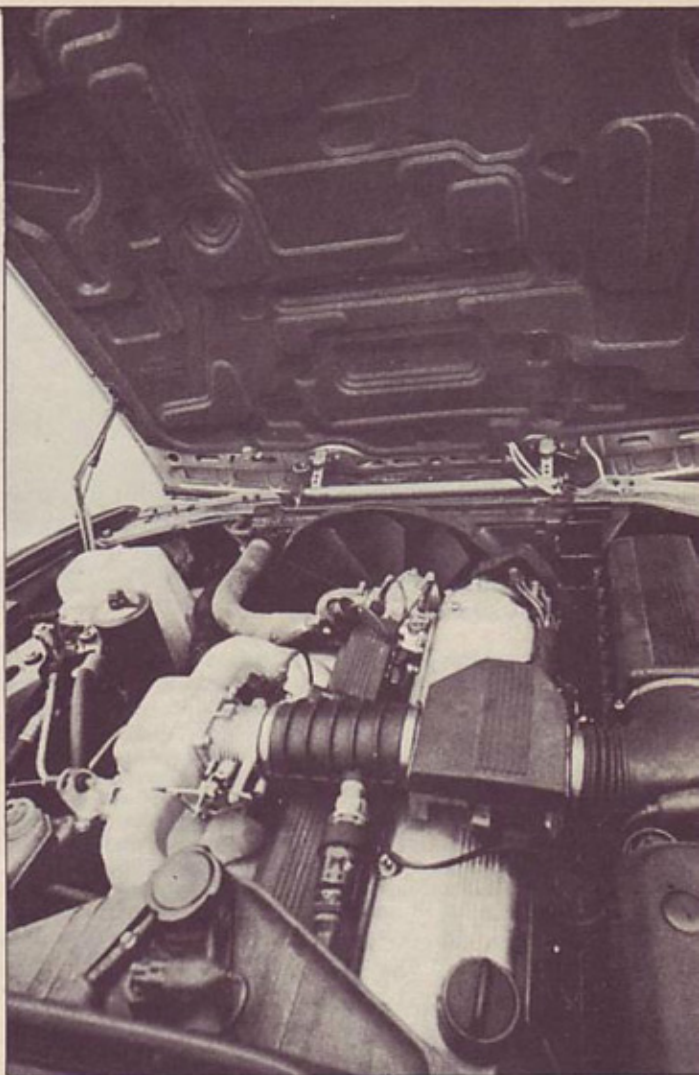
Sto metrov. Dvesto metrov. Nepolnih tristo metrov. »Zasilni pristonek« brez praske. Celo gumo, povsem izpraznjeno in temeljito zmaličeno so pri mojstru Gregorcu, v Trzinu, naslednji dan spravili v red.

In testni avto je bil spet takšen kot prej: pohoten, bahaški, visokozmogljiv. Takšnega so ga pač naredili!

Takšen se zdi tudi očem, še preden človek sede vanj. Daljši, širši in nižji od svojega predhodnika se ponaša s skladno lepoto, ki jo tudi mal-

ce okoren in v spojler zavihnen zadek ne utegne skvariti. Sploščen, malce ohol nos; vpadljivo velika medosna razdalja; nepretirano velika in ne preveč nagnjena stekla; dolg in čokat zadek: vse to je ujeto v spretno razmerje, katerega plod je prepričljiva limuzina visokega razreda. Ta karoserija s $C_w=0,32$ ne bolega za posledicami moderne aerodinamike. Njena okna niso tople grede, dež s strehe ne moči kormolcev, bočne šipe se ne mažejo in nos je še vedno povsem beemvejevski: resda nizek, a navpično odrezan ter s simboličnima ledvičkama in štirimi okroglimi žarometi. Tudi odbijača, sicer skrbno staknjena s pločevino, nista iz lahke oblikujoče plastike, ampak kot klasična kombinacija blešččega kroma in gumaste obrobe temeljito uokvirjata oba konca vozila.

Naslednje podatke vemo že od krsta tega avtomobila (septembra lani) dalje: da zmore potniška »celica« varno kljubovati udarcem do hitrosti 56 kilometrov na uro; da ostane



Motor: tudi temeljito izoliran

osnovna karoserijska struktura nepoškodovana tudi po trčenju s hitrostjo 15 kilometrov na uro ter, da zmore prednji odbijač, z nosilcem vred, kljubovati trčenjem do hitrosti 8 kilometrov na uro. Obenem pa je karoserija tudi tako zasnovana, da je moč obrobne zmečkanine zamenjati brez večjih težav in (relativno) velikih stroškov.

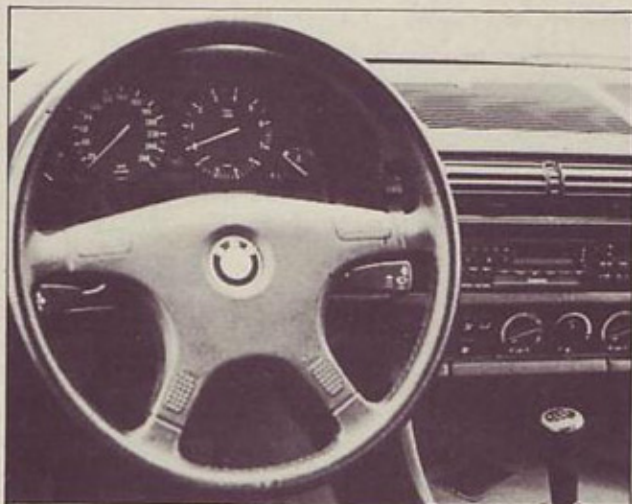
V velikem zadku je velik, petliterski prtljažnik. V njegovem dnu, pod prepogljivo oblogo je rezervno kolo – z natanko takšno gumo (225/60 VR 15) kot na ostalih štirih kolesih. In pod prtljažni pokrov je obešen za to avtomobilsko znamko že dolgo značilni komplet orodja, z varnostnim trikotnikom vred. Prtljažnik v celem je gladko obrobjen in natančno obdelan.

Natančno obdelan je cel BMW 735i. Z notranjostjo vred. To je urejena in prostor-

na notranjost. Z zajetnim sredinskim grebenom, ki odločno loči prednja sedeža in z udobno zadnjo klopjo, posebej oblikovano za dva potnika, pa mora tretji, na sredini, sedeti na precej bolj neudobni »grbi«. Če tretjega ni, je iz sredine naslonjala mogoče izvleči kormolčni opornik, izvotlen v velikih predal za popotne drobnarije.

Prednja sedeža sta povsem nove konstrukcije, kar dokazuje s čvrstima telesnima oprijemoma, pa tudi z možnostmi vzdolžnega, višinskega in »gugalnega« nastavljanja. Temu nastavljanju služijo po tri ročice ob vsakem zunanjem sedežnem robu, njihov vrstni red pa si je pametno zapomniti, da gre človeku delo hitreje od rok. Če prištejemo v isti





Kokpit: čistokrvni BMW!

sapi še nastavljanje volanskega obroča in (glede na sedežni pomik) samodejno nastavljanje zgornjih oprijemališč pri prednjih varnostnih pasovih, postane samo po sebi jasno, da se v tem avtu zelo dobro sedi. Pri tem so zadnja (avtomatska varnostna pasova) zasnovani nasprotno kot smo sicer vajeni: da bi telesi potnikov na zadnji klopi ob morebitni nesreči ne udarjali skupaj.

Kdor ta BMW kupi, BMW tudi dobi! Hočem reči, da je vozniku na voljo vse tisto, kar smo v beemvejih že navajeni, tokrat seveda z določenimi oplemenitvami, a brez posebej spremenjenega designa. Volanski obroč s štirimi prečkami in prestavna ročica sta odeda v usnje. Ob volanskem drogu sta zavijeni ročici, kot sprožili za luči, utripalke in brisalnice pa tudi za posebej

intenzivno hkratno pranje prednje šipe ter (za doplačilo) žarometov. In, ko smo ravno pri žarometih: kratkima dvema so namenili novo elipsoidno zasnovano vgrajenima lečama, z izdatnejšo svetlobo, a tudi z optično ostreje obrobjenima svetlobnima snopoma, kar ni ravno vedno praktično in vidljivosti v korist. Dvovozna pa je obenem tudi lastnost brisalnikov, ki sta zasnovana tako, da se jima – hkrati z večjo hitrostjo vozila – samodejno večja pritisk ob prednjo šipo. Pri tem postaneta skoraj nevzdržno glasna; ampak hitrostim in zračnemu toku ob šipi pa sta ves čas kos.

Nasploh je v tem beemveju veliko elektronike (za celo vrsto izumov in naprav je potrebno dodatno doplačati, o tem smo obširneje pisali že v lanskim 23. številki naše revije), namenjene splošnemu delo-



vanju vozila, pa tudi posebej vozniku in potnikom. Pri tem imam v mislih že znane kontrolne luči, ki opozarjajo voznika na optimalno servisiranje motorja, pa tudi novi računalnik, ki z različnimi gesli izpisanimi v display pod armaturno ploščo opozarja na morebitne napake in motnje pri vozilu (tudi na nezaprta vrata ali neugasnjene luči in tako dalje).

Elektronska je tudi alarmna naprava, vgrajena v ključavnico vrat, ki blokira vsa vrata in pokrove, pa tudi šipe in pomično streho (če je ta vgrajena). Električna pa krmili tudi klimatsko napravo, osrednjo ključavnico, okenške pomike, številne luči v vozilu (na stroju in pri nogah), pa tudi električno nastavljanje sedežev in zadnje klopi, z možnostjo računalniškega spomina za posamične položaje. Seveda je veliko od naštetega potrebno posebej plačati.

Razveseljivi v tem avtu so ne le pripravna klimatska naprava, ampak tudi povsem ločena ogrevanja in zračenje v prvem delu potniške kabine. Tako si voznik in njegov desni sopotnik lahko priuvoščita različna okusa po trenutnih in trajnih temperaturnih ter prezračevalnih stanjih v vozilu.

Ročica pod armaturno ploščo, namenjena levcu, sproži motorni pokrov. To se zmakne iz osnovne lege, se sproži za nekaj centimetrov v smeri vožnje in počaka, da ga dokonč-

no privzdignete. Pogled, ki se pri tem razkrije, je vreden tega dela. Pod zvočno temeljito izoliranim pokrovom je vzdolžno nameščen 3430 kubični vrstni šestvaljni, znan že iz prejšnjih beemvejev, ampak za tokrat vnovič in skrbno obdelan. Temeljitejši kot prej je tudi elektronsko vbrizgavanje goriva, z elektronskim vžigom in temeljitim motornim nadzorom vred.

To je nova generacija Boscovega motronica, ki prispeva k odličnim končnim zmogljivostim motorja, pa tudi k njegovi še dovolj ugodni želji po gorivu.

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 92,0 x 86,0 mm – gibna prostornina 3430 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 162 kW (220 KM) pri 5700/min – največji navor 315 Nm pri 4000/min – ročni gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 84 Ah – alternator 1260 W – elektronski vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – eno-

Zadnja klopa: drugačno pripenjanje





Da boste vedeli: ta motor je zanesljivo eden od najboljših šestvaljnikov s tolikšno gibno prostornino, kar jih je ta hip mogoče najti na svetu. Vžiga povsem brez oklevanja. Steče v isti sapi in komajda slišno. Najsi bo hladen ali že ogret, razbremenjen ali ob vključnih dodatnih agregatih, se motor vrtil – v prostem teku, torej brez pritiskanja na pedal plina – s sedemsto vrtljaji v minuti in pika. Kazalec na merilniku vrtljajev se zdi kot prilepljen nad omenjeno številko, zgane pa se – odločno in živahno – v trenutku, ko se noga dotakne pedala za plin. Mo-

tor postane povsem polnokrven že pri številki 1300, potem pa nezadržno razdaja svojo veliko zalogo moči vse do 6200 vrtljajev ročične gredi, pri katerih se sproži omejevalnik, ki podaljšuje motorno življenje.

Takšna odločnost pomeni pospeševanje z mesta do hitrosti 80 km na uro v 5,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,0 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,4 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 15,6 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 20,8 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 28,1 sekunde. Med našimi me-

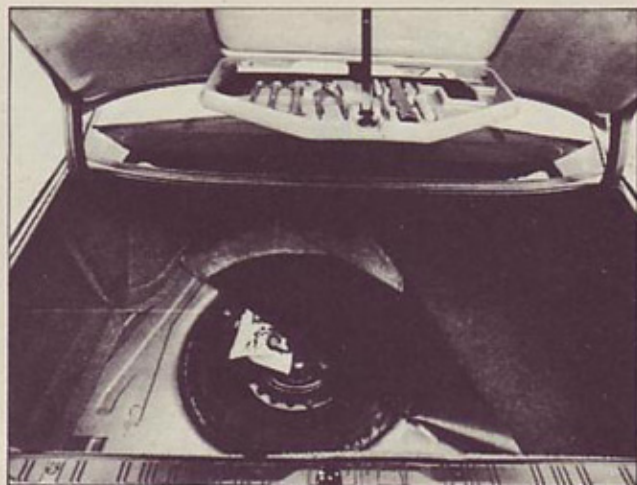
kolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I, 3,83; II, 2,20; III, 1,40; IV, 1,00; V, 0,81; vzvratna 3,46; diferencial 3,45 – platišča 7J x 15 (iz lahke kovine) – gume 225/60 VR 15 (pirelli P 600)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, potisne opore – zadaj poševna vodila, vijakne vzmeti, dvocevni teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami,

prestava 14,5:1, servo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,910 m – širina 1,845 m – višina 1,411 m – medosna razdalja 2,832 m – kolotek spredaj 1,527 m, zadaj 1,550 m – rajdni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1590 kg, dovoljena skupna teža 2110 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavoro 650 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – prtljažnik (normno) 500 litrov – posoda za gorivo 90 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 233 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 7,9 s – poraba goriva (ECE): 7,7/9,6/15,9 litra super na 100 km



Prtljažnik: red pri hiši

ritvami smo dosegli največjo hitrost 238 kilometrov na uro, v peti prestavi in pri 5600 vrtljajev v minuti. Seveda se med ostrim pospeševanjem kazalec merilnika za trenutno porabo goriva skrrije za ohišje, daleč nad zapisanimi 30 litri na 100 kilometrov. Toda, gledano v celem in povprečno za celoten test, poraba goriva ni bila tako grozljiva in je znašala zelo sprejemljivih (upoštevaje 1600 kilogramsko težo vozila in njegove celotne lastnosti) 14,2 litra na 100 prevoženih kilometrov. Pri tem je potrebno reči, da smo avtomobilske ceste prevozili večidel s polno hitrostjo, običajne pa s polnimi pospeški.

To je brez težav mogoče tudi zaradi podvozja, ki ga ta avtomobil premore. Prvič: to podvozje je odličen kompromis med športnostjo in udobjem, ki beamveju-limuzini pritiče. In drugič: razporeditev teže med prednjo in zadnjo premo – v razmerju 50:50 – je skoraj v celoti ukrotila stari model živahnega beamvejskega zadka. Zasnovane podvozja v celem sicer niso bistveno spremenjali. Vsa štiri kolesa so posamično obešena, spredaj z vzmetnima nogama in prečnimi vodili, zadaj pa z vijaknima vzmetema in poševnimi vodili, pa so po novem skrbneje vzmetena in skrbneje vodena. Posodobljena v obliko »prostorske« preme je geometrija zadnjih koles skoraj povsem kos odvečnemu zdrsanju in opletanju, celo pri zelo zahtevnih ovinkarjenjih. Med doplačila sodijo resda dragoceni elektronski dodatki kot sta na

primer ASC in MSR (proti zdrsanju gnanih koles in proti zaviralnemu učinku motorja na gnani kolesi), medtem ko je zavorni dodatek ABS všteti v osnovno ceno, toda BMW 735i je tudi brez tovrstnih doplačil skoraj popolnoma nevtralen avtomobil. Takšen ostaja tudi na zdravo mokrih tleh, če pa je vozišče le prespolzko, mora voznik pač obvladati odvzemanje volana. Ampak, saj to ni dirkalni BMW in takšen tudi noče biti. Je »le« do potankosti natančna in dodelana potovalna limuzina za zahtevne voznike in potnike. Je avtomobil, za kakršne moramo biti tovarnam hvaležni, da jih spravljajo na svet.

• • •

BMW 750i je zdajle, ko to pišem, najimnitnejši predstavnik serije »7« in najnovejši izdelek te bavaraske avtomobilske tovarne. Hišna sedma sila, torej! A ne bo dolgo. Prekosil ga bo BMW 750i, z dvanajstvaljnim srcem, ki je že nekaj časa nared, prav te dni pa bo dočakal tudi čisto zaresni in uradni krst.

Ampak o njem – drugič!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL