



**Test**  
**BMW 740 i**

...in sedmimi vodami se začne pravljični svet. Kdo je tam, se ve. Princi na belih konjih, pa lepe princeske, čarownice in škrati. Ker pa je čas neusmiljen tudi s pravljicami, so princi konje zamenjali z avtomobili; BMW serije 7 je kar pravšnji, odličen nadomestek za belega konja, in z njim so zadovoljni princi in do ušes zaljubljene princeske.

## ZA SEDMIMI GORAMI

Beemve serije 7 ostaja klasična limuzina, navzven sta le nekoliko spremenjena zadnji in sprednji del - na tega so trenutno najbolj ponosni tisti, ki vozijo serijo 3. Podobno steklo preko obeh parov prednjih luči bo v prihodnje dobila tudi serija 5 in tako bo dokončno ustvarjena maska - pečat večine BMW-jev.

Več sprememb je v notranjosti, predvsem na račun še boljše ergonomije, vozilo je dosti bolj čvrsto, povečali pa so tudi aktivno in pasivno varnost. Nova sedmica nima več ročne zavore med sedežema, temveč je ta postala nožna. Zaradi nove namestitve ne trpi dosti prostornost in uporabnost opore za

levo nogo, ki je, kot je že v navadi pri beemvejih, kakovostna, zato pa BMW kot športna limuzina na račun namestitve te zavore izgubi nekaj malega pridiha športnosti. Kljub razkošno prostorni notranjosti je enostavno zmanjkalo prostora tam, kjer je ročna zavora ponavadi. Da pa je še prostora kljub temu premalo, se da občutiti z desnim komolcem pri pretikanju. Predvsem pri gibih nazaj lahko zadenete z roko v nosilec telefona oziroma telefon, ki je nameščen med hrbtnima opora ma obeh prednjih sedežev. Telefon sam je sicer na spisku dodatne opreme.

Notranjost je mešanica prestiža, prostornosti, ergonomije in mili-

metrsko natančne izdelave. Nekoliko se je treba privaditi le zelo zajetni in široki sredinski konzoli.

Sedite na enem izmed štirih možnih tipov sedežev, v testnem avtomobilu so bili najboljši, kar pomeni seveda popolno električno nastavitev obeh prednjih sedežev, vsak ima tri spomine nastavitev in po želji bolj ali manj trd ledveni predel (po zaslugu zračne blazine in zračne črpalki v sedežu).

Dvojnih šip zoper rosenje 740 i ni imel, glede na učinek avtomatske dvokanalne klimatske naprave in odlično postavljenih prezračevalnih rez pa sem imel občutek, da takšne šipe sploh niso potrebne.



dinski konzoli pod radiom je osrednji informativni zaslon (MID). Tukaj lahko preberete podatke iz avtomobilskega računalnika, radia, kasetofona, CD-ja, klimatske naprave, telefona in navigacijskega sistema, če je vgrajen. Delu teh naprav, natančneje radiu, tempomatu, klimatski napravi in telefonu, je mogoče ukazovati tudi s stikali ob robu volanskega obroča. Ta nikakor ni videti prenatpan, je ličen in odlično zasnovan. Isto velja tudi za vse merilnike

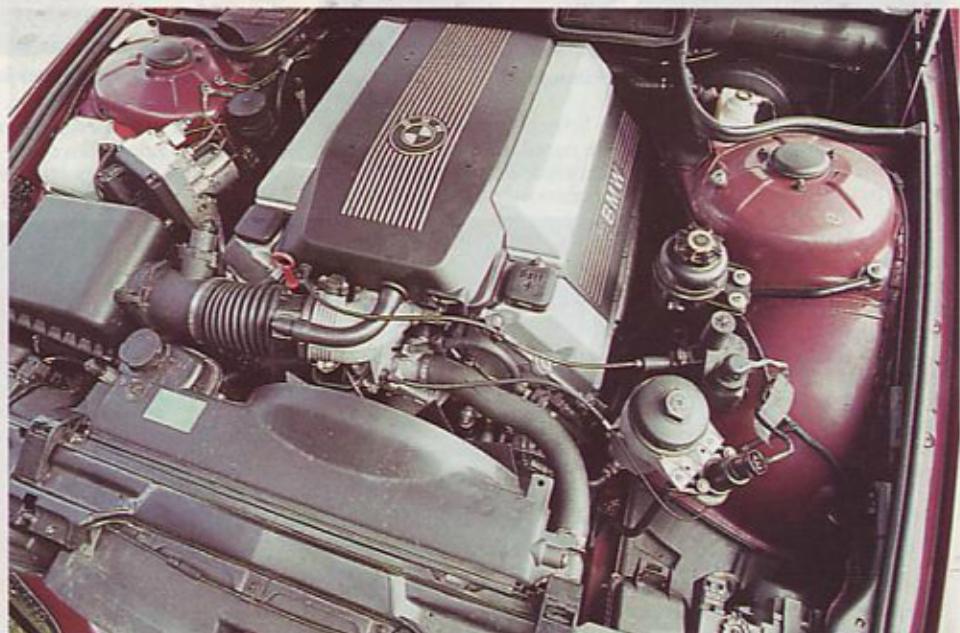
na armaturni plošči, za obvo-lanski ročici, vsa druga stikala so kakovostna in nameščena prav tam, kjer morajo biti.

Aktivno varnost pri tem BMW-ju si lahko povečate, če si kot opcijo naročite tudi boljša svetila. Žarnica pri taki (kratki) luči je napolnjena z žlahtnim plinom ksenonom, ta oddaja nevsakdanjo, nekako stekleno svetlubo, ki pa po učinku zelo prekaša navadne žarnice. Za dolge luči v tem primeru služi klasična halogenska žarnica H7.

#### **Odlični osemvaljnik**

Notranjost vozila je spretno zasnovana tudi glede hrupa, tako da le-ta težko prodre iz motor-nega prostora ali okolice v notranjost. Notranji mir lahko razbijate z ducatom aktivno krmiljenih zvočnikov, in če na sedežih ne bi bilo usnja, ampak navadno blago, bi bil ta avto koncertna dvorana. Pa je za tiste, ki nimamo ušes kot zajci, tudi z usnjem na sedežih koncertna dvorana.

Elektrika ukazuje skoraj vsemi v avtomobilu: pomiku šip in sončne strehe, volanu, ki je vzdolžno in po višini nastavljiv, ogrevanje vzvratnim ogledalom s samodejno osenčitvijo, poma-ga vam tudi pri odpiranju in zapiranju prtljažnega pokrova, tako da se izognete loputjanju, ki se takšnim limuzinam ne spodobi. Mimogrede: v velikem prtljažniku je tudi pravo rezervno kolo in spoštovanje vzbujajoč akumulator. Na sre-



Motor v nosu je znan od pomladi leta 1992. Tako kot avto v celoti je tudi agregat lahko za vzor. Je osemvaljnik z valji na V, ti so postavljeni pod kotom 90 stopinj, vsak valj ima po štiri ventile, vsaka glava pa po dve odmični gredi, ki sta gnani z verigo. Izdelan je iz lahkih kovin, premore pa vse odlike dobrega motorja. Je prožen, oddaja izvrsten zvok, zmeraj je dovolj močan, pri vsem tem pa ni požrešen. Z zelo umirjeno nogo na pedalu za plin boste prišli tudi do porabe okoli 12 litrov na 100 kilometrov, kar je izredno malo. K manjši porabi goriva pripomore tudi šeststopenjski ročni menjalnik, ki na račun več prestav odzre 17 odstotkov tistih vrtljajev, pri katerih je poraba goriva zelo visoka. Moč motorja znaša 210 kW (286 KM)



**Notranjost z nekoliko nadležnim telefonom na sredini**



**Za veliko elektromotorjev velik akumulator**

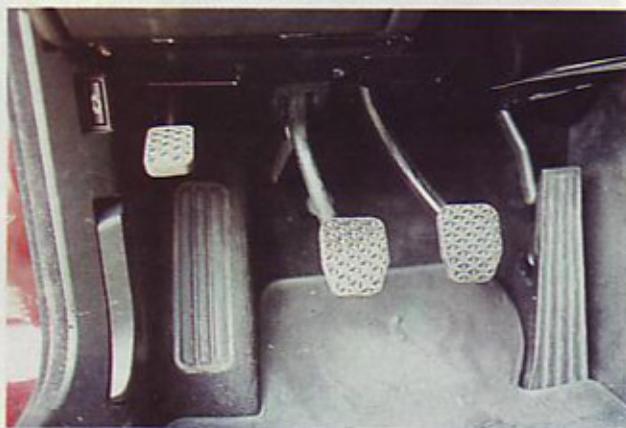
pri 5800 vrtljajih, največji navor 400 Nm pa zmora pri 4500 vrtljajih v minuti. Med 2000 in 6200 vrtljaji pa vam je na voljo zmeraj najmanj 300 Nm navora, kar pove vse. Menjalnik je zelo dobro izračunan, natančen, s še dovolj kratkimi gibi za dovolj užitkov. Pri pretiravanju z užitki pa je treba vzeti na znanje, da je ta avto težak 1790 kg, kar je veliko. Je vrhunsko uravnotezen, z odličnimi zavorami, pa zoper širokimi gumami, prednji kolesi imata posamične obese, zadaj pa je integralna (prostorska) prema. Pri mejnih zmogljivostih, v kratkih ovinkih, na spolzki cesti je boljše nekaj dni dirkaške šole kot pa zanašanje na ASR. Metri, ki jih preletejo do vklapa te naprave, so lahko žal usodno predolgi, vklap sam pa vas tudi

ne bo rešil iz zagate. Svoje pri tem naredi tudi velik navor na gnanem kolesnem paru. Volanski servojačevalnik je prilagod-



**Velik prtljažnik, v pokrovu ne manjka niti precej kvalitetnega orodja**

ljiv glede na ostrino vožnje in svojo nalogo zelo dobro opravlja. Polovične sposobnosti tega BMW-ja so za marsikateri drug



avto že mejne in tega pri vožnji z njim ne gre pozabiti.

Beemve serije 7 je tako dober avto, da ga ljubijo tudi tatovi. V zadnjem času se je med proizvajalci razvilo pravo malo tekmovanje v razvoju protivlomnih alarmnih sistemov in takšnega ima seveda tudi 740 i. Ta napravica pa se včasih rada pojgra tudi z voznikom. Recimo: sedite za volanom in nič kaj navdušeno obračate ključ v ključavnici za kakšnih 1200 kotnih stopinj, zgodil pa se nič. Po nekaj minutah vam sicer uspe pognati motor, vendar do takrat nasmešek na obrazu princeske, ki sedi poleg vas, že uplahne, in pravljice je lahko tudi konec.

**Tekst: Andrej Supé  
Foto: Matej Družnik**

## Tehnični podatki

**Motor:** osemvaljni - štiritaktni - V 90 stopinj - nameščen spredaj vzdolžno - vrtnina in gib: 89,0x80,0 mm - gibna prostornina 3982 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 210 kW (286 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s - specifična moč 52,7 kW (71,8 KM)/liter - največji navor 400 Nm pri 4500/min - ročična greda v 5 ležajih - 2x2 odprtinski gredi v glavi (veriga) - 4 ventilji za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgovanje goriva in vzgoj [bosch motronic DME 3,3] - vodno hlajenje 12,5 litra - motorno olje 7,5 litra - akumulator 12 V, 92 Ah - alternator 1960 W - dva uravnavana izpušna katalizatorja.



**Prenos moći:** motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolutna suha sklopka - šeststopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na levi - prestavnina razmerje: I: 4,23; II: 2,51; III: 1,67; IV: 1,23; V: 1,00; VI: 0,83; vzvratna 3,75, diferencial 3,08 - platična: 7,5x16 - gume 235/60 WR16 (dunlop sp sport 2000) - katalni obseg 2,088 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavni 34,5 km/h.

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj integralna prema s trajnimi prečnimi vodili, vzdolžna vodila, višanje vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne na vsa štiri kolesa, spredaj notranje hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu, (stopalka pri pedalih) - volan s kroglicami (servotronic), prestava 16,9:1 - 3,7 zavrtljiva od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanje:** dolžina 4984 mm - širina 1862 mm - višina 1435 mm - medosna razdalja 2930 mm - kolotek spredaj 1552 mm, zadaj 1568 mm - rajdni krog 11,6 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjal) 1740 mm - širina (komoloč) spredaj 1530 mm, zadaj 1530 mm - višina nad sedežem spredaj 880-945 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1130 mm, zadnja klop 840-610 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtičnik (normno) 500 l - posoda za gorivo 85 l.

**Teža:** prazno vozilo 1790 kg - dovoljena skupna teža 2325 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - poraba goriva (ECE): 8,3/9,8/16,3 litera neosvinčenega bencina super na 100 km.

## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
250 km/h (VI. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h	3,5 s
0-80 km/h	5,4 s
0-100 km/h	7,7 s
0-120 km/h	11,1 s
0-140 km/h	14,4 s
1000 m z mesta	28,5 s (186 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V.)	35,7 s (167 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI.)	39,7 s (140 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h	91,1 m
od 100 km/h	41,2 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
40	37,2 km/h
60	55,0 km/h
80	73,9 km/h
100	92,9 km/h
120	115,9 km/h
140	134,4 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje	16,1 l na 100 km
------------------	------------------

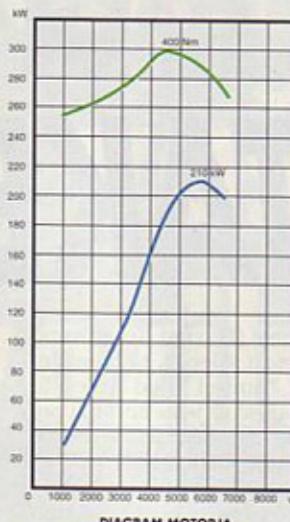


DIAGRAM MOTORJA

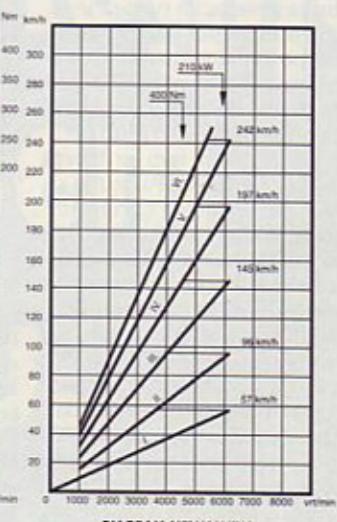


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- izdelava
- motor in menjalnik
- ergonomija
- luči
- stabilnost in vodljivost
- poraba goriva
- udobnost sedenja
- oprema

## Grajamo

- sredinska konzola s telefonom
- počasen vklop naprave ASR

**Cena** 10 073 000 SIT•  
(Tehnouinion, Ljubljana)

## Končna ocena

Beemve 740 i spada v sam vrh prestižnih športnih limuzin. Je pojem natančne izdelave, odličnega motorja, vrhunske, celo športne stabilnosti in vodljivosti ter seveda varnosti. Ta avto je enostavno predober in napako mu zelo hitro odkrijemo. Kar oglejte si pravljično številko v okvirku s ceno. Komur pa pomeni to realnost, blagoj mu.