

Malce posluha, prosim!

Tole je najdražja limuzina znamke BMW! Tole je tudi najboljša limuzina znamke BMW! In tole je obenem najpogotnejša limuzina znamke BMW!

Kdor jo plača, ta jo ima! Nekateri to storijo! Drugi jim zavidajo! Tretji pa pravijo, da je na svetu za enak denar še dosti boljših avtomobilov.

Resnica je neke na sred. Res je namreč, da slabih beamvejev sploh ni! In BMW 745i je vrhunski BMW. Zato, vseeno, klubok dol pred njim!

Za začetek sem si rekel:

«Ostani miren! Kljub vsemu je tole samo avto!»

Priden fant. Ubogal sem sama sebe in dovolil, da je porsche turbo zdrknil mimo levega okna. Naj mu bo! Porsche je porsche. V BMW 745i sem sedel šele dobrih deset minut (toliko časa namreč mine, da se izpred tovarne preneše na avtomobilsko ce-

**BMW 745 i**

stinski, koturni, stani polimerni in kompleks

# Posebna zadeva

**Bogataška ponudba pospeškov, hitrosti, udobja in požrečnosti – Korak v »turbo-računalniške« avtomobilске čase**

sto), počutil sem se pa kot pilot, ki je preskočil dopolnilni tečaj, a so ga vseeno presedli v drugačno letalo. Lepo prosim: pet merilnikov, osemindeset gumbov in tipk na armaturni plošči, le pol manj kontrolnih luči, kopica stikal za naravnavanje sedeža, samodejni menjalnik in seveda še vse tisto, brez česar v avtu ne gre. Da, obljubim, da bom prihodnjic najprej prelistal knjižico z napotki, kaj je kaj in kako deluje.

## ELEKTRONIKA

«Dooonngng!»  
Ne, ni bila stewardesa s ka-

vo. To je bil računalnik! Zahteval je, da se ozrem in pogledam, kaj piše. Pisalo je, da je zunaj tri stopinje mraza, torej nevarnost poledice. Rekel sem si, dobro, da vem, potem se je računalnik sam preklopil na tekoči čas.

«Dooonngng!»  
Novo obvestilo: da vozim hitreje od 130 kilometrov na uro. Podatek je očitno vstavlil voznik pred menoj, računalnik je pa vestna naprava. In potem – spet ura!

«Dooonngng!»  
Nisem več gledal. Zapeljal sem na prvo parkirišče, se lotil navodila in »očistil« programe. Da bo vsaj na avtocesti



miri! Toda, kdor hoče, mu računalnik zvončklja, dokler avtomobil ni spet naprodaj!

Seveda ima računalnik tudi svoje dobre plati: ves čas kaže, koliko je ura; opozarja na prenizke zunanje temperature; sproti računa zalogo goriva glede na dotedanje povprečje porabe; s pomočjo šifre preprečuje tatovom, da bi vžgali motor; opozarja na prevelike hitrosti; sporoča dolžine prevoženih poti; ravna ogrevanje notrajosti; bedi nad prvimi cestnimi odcepi; oznanja povprečno porabo in hitrost; postreže s predvidenim časom prihoda na cilj; in onemogoča tudi različne časovne





meritve, seveda s pomočjo vgrajene štoperice. Toda: kdor hoče dobro postrežbo, se mora računalniku vsakič pred odhodom na pot za nekaj časa posvetiti. Brez nič ni nič!

Saj res, gumbi! K tistim osem-štiridesetim tipkam sem štel tudi tipala na zares prekrasnem radlu, ki pa tudi zahteva nekaj učenosti. Potem odlično dopolnjuje dobro počutje v vozilu.

In avtomatika: tristopenjska (preskušnja pokaže, da bi bile štiri prestave značilnostim motorja in turbinskega polnilnika bolj po volji), z osvetlitvijo kazalne skale, da voznik ve, pri čem je.

In izravnavanje višine vozila: zadek je vedno enako visoko, ne glede na to, kako močno ga obtežite. Napravi ukazuje elektronika.

In motor: opremljen z Bosch-heim motronicom, kar je skrajšano ime za digitalni ravnalnik polnjenja in vžiga.

In tlesna plošča: ob pritiskih na gumbé postreže z nadzorom najpoglavnejših tekočin in svetlobnih teles v avtu.

In zavore ABS: čudovit izum zoper blokiranje koles. Deluje na spozkem, na pesku, na zdrsavajočem asfaltu, skratka povsod, kjer se hočejo tla zmakniti kateri od kolesnih gum.

In... in kaj bi vam še pravil! Tale BMW vozi čez prag jutrišnjega dne, zato je že skorajda na meji tistega, kar si današnji voznik sploh želi. A nič strahu: človeka prepriča na mah!

## POHOTA

Celo nevarno podžge ga, če štejem tudi tisto, kar se zgodi, ko pohodiš pedal za plin. Pa se je dostikrat težko upreti želji, da bi iz avta iztisnil vsa, kar zmore. In verjemite mi, zmore ogromno!

Glede motorja so imeli pri BMW sprva drugačne načrte.

Razmišljali so o 4,5 litrskem osem, ali celo dvanajstvaljniku, ampak to so počeli ravno v času, ko je z bencinom spet slabše kazalo. Zato so ostali pri 3,2 litrskem šestvaljniku, preskušnem že v modelih 733i in 633 CSI, dodali pa so turbinski polnilnik na izpušne pline. Dirkaška formula kolnik 1,4, pa se v tem primeru računsko znova izcimijo štirje

in pol litri kubatre, torej je oznaka 745 lahko ostala.

Motor je pohotnež, o tem ni dvoma! Sprva je bil tudi na vso moč požrešen, pa so kmalu po krstu vozila kompresijo zvišali od 7,0:1 na 7,5:1 ter poskrbeli za temeljiteje nadzirano zgoznavanje. Zdaj smo izmerili poprečje 19,2 litra na 100 kilometrov. Polnilnik znamke Kühnle, Kopp und Kausch je razmeroma skromnih mer (tovarniška oznaka K 27), zato z majhno težo vrtečih se delov omogoča bliskovite odzive, to pa pomeni, da se prebudi že pri 1200 vrtljajih motorja, s polno sapo 0,6 bara tlačilnega pritiska pa zadira pri 2500 vrtljajih.

To motorju dobro dene, saj se pri istih vrtljajih krivulja moči povzpne že na 74 kW (100 KM), potem pa odločno raste do številke 5200 na merilniku vrtljajev, ko se motor razdaja v polni moči 185 kW oziroma 252 KM. To je celo za skoraj 1,7-tonsko limuzino dovolj prepričljiva moč, da se vozniku ni potrebno ubadati s skrbmi, kako bo pospešil in kako hitro bo lahko vozil. Velja upoštevati tudi nadvse ugodno območje največjega navora 380 Nm, ki se povsem ravnomerno razpenja od 2600 do 4000 vrtljajev v minuti.

Reda bi bil štiristopenjski menjalnik pospeškom bolj po volji, saj je prva prestava razmeroma »dolga« (do hitrosti 92 km na uro), kar obnemem z zamujanjem turbinskega pol-





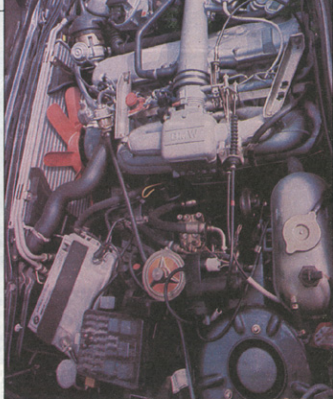
nilnika pomeni, da se na začetnih metrih BMW 745i ne zgane nič hitreje od običajnih limuzin tega razreda, je pa res, da se je tega moč spretno privaditi in tistih nekaj prvih hipov potrpeti. Kajti tisto, najlepše, šele pride. Ko se motor in polnilnik pošteno zganeta, je pospešek skrajaja nevaren, tako silovit je. Ob ročnem pretikanju doseže ta avtomobil hitrost 100 kilometrov na uro po 7,3 sekunde, 160 kilometrov na uro po 17,6 sekunde in 200 kilometrov na uro po okroglih 35 sekundah. Tako smo izmerili med našo preskušnjo in obenem zapisali tudi največjo hitrost: 224 kilometrov na uro. Toda pri takšni silovitosti je spolzka cesta lahko zelo neugodna. Moč na zadnji kolezi je ob polni sapi polnilnika tolikšna, da je zadek moč le stežka krotiti, še posebej, če upoštevamo da je tudi 745i BMW kot vsi drugi, torej športna limuzina s močno migaječim zadnjim delom. Ampak kdaj smo že rekli, da so nam takšni seksualniki všeč!

Le krotiti se jih je potrebno naučiti!

## UŽITKI

Beemjeva zapognjena armaturna plošča je že nekaj časa in še vedno lepa. Vozniku prija, ker ga naredi pomembnega kot v drugih avtomobilih. Ljudje smo pač takšni, da nam je včasih všeč, če je kaj namenjeno samo nam in vozniku delovni prostor je tudi v 745i samo njegov.

Naravnaj sedež (pravzaprav ga naravnaj električni motorji) naravnaj obložen volanski obroč; sprožiš testno ploščo; zaženeš motor; vključiš sedežno ogrevanje, če je potreb-



no; se privežeš; preletiš instrumente in kontrolke; izbereš pravnjo prestavo; pritisneš na plin; in izbereš glasbo.

BMW 745i se zgane tiho, nežno, a odločno. Servoojačevalnik volana preprečuje ročni napor, klimatska naprava skrbi za blagodejnost mikroozračja. Motorja skorajda ni slišati. Prizadevanje turbinskega polnilnika zazna le občutljivo uho. Tako je v BMW 745i – limuzini.

Toda športno podvozje je pri tem avtu že v ceni. Tako kot zatepnjena stekla, športna platišča iz lahke kovine, ogrevano zunanje ogledalo, meglenke, osrednja ključavnica, servisni intervalnik in tako naprej.

Pohtodiš plin, da se zbudijo vsi konji; kazaica na merilni-

kih vrtljajev in hitrosti se sunkovito zganeta; motor postane zaznavno glasnejši; mehkost volana s hitrostjo zlagoma trdi; tudi zrak, ki drsi ob karoseriji, je zdaj slisnejši. Če je cesta suha, je divja vožnja s tem avtom čisti užitek. Če je mokra ali drugače drsna, je potrebno vedeti, kaj je dovoljeno in kaj ne. Toda hitrostna povprečja so vedno visoka; zavriganje je brez zdrsanja in vedno zanesljivo; kadar spodnese zadek, ga je moč hitro in natančno ujeti. In voznik sedi sproščeno kot v poklicnem dirkalniku. Tako je v BMW 745i – športni limuzini. Nešportni beemjevi pa tako ali tako ni!



Bila sta prijetna dva testna tedna. Ostane le še majčkena podrobnost. Komaj opazna, a odločilna: ta avtomobil stane pred tovorniški vrati natančno 57.650 zahodnonemških mark. Brez dodatne opreme. In brez naših, dinarskih stroškov. Zato pravim, da je vse tole posebna zadeva. Poseben avto za posebne župe.

In da ne pozabim: tisti poršce sem potlej ujel in prehitel. BMW 745i je le BMW 745i. In na avtomobilski cesti je kot riba v vodi!

MARTIN ČEŠENJ  
Foto: MARJAN ZAPLATIL

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – vrstni – štiritaktni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 89x86 mm – gibna prostornina 3210 kubičkov – kompresija 7,5:1 – največja moč 185 kW (252 KM) pri 5200/min – največji navor 380 Nm (38,7 kpm) pri 2600/min – ročnična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – elektronsko vbrizgavanje goriva, elektronski vžig (bosoh motor-nic) – električna črpalka za gorivo – turbinski polnilnik na izpušne pline, največji pritisk 0,6 bara – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 1120 W

**Prenos moči:** motor sprejda pogonja zadnji kolezi – tristenjski samodejni menjalnik, ročica na tleh – platišča iz lahke kovine 6 1/2 Jx14 – gumice 205/70 VR 14 (michelin XDX)

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolezi na posamičnih obeh – spredaj prečna vodila, natezne opre, vzmetne noge – zadaj poševna vodila, vzmetne noge, hidropnevmatsko nastavljanje nivoja vozila – dvokrožne zavori, štirikrat kolturne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolezi, ročica med sedežema – volan a polžem, servo, prestava 15,7:1 – 3,8 zavrtljajva volana od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,660 m – širina 1,800 m – višina 1,430 m – medosna razdalja 2,795 m – koloket spredaj 1,502 m, zadaj 1,516 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 1682 kg – dovoljena skupna teža 2070 kg – dovoljena teža priklovice brez zavori 650 kg, z zavoro 1600 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – prtlačnik (tovarna) 480 litrov – posoda za gorivo 100 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 222 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 7,8 s – poraba goriva (ECE): 10,2/11,7/17,7 litra na 100 km

