

BMW 745 i

# Vojna zvezd

Pot v najvišjo družbo: s turbinskim polnilnikom, z računalnikom in z dobro mero pristnega udobja

V minulem juniju smo doživeli devalvacijo, Sylvia Kristel je z najnovejšim nagim filmom osvojila Američane, Münchenska tovarna BMW pa je predstavila svojo vrhunsko limuzino. Ravno tisti dan, ko sem 745 i, vreden 54.200 zahodnonemških mark, pognal proti Garmischu, so se uvoženi avtomobili pri nas podražili za okroglo tretjino. Torej ni težko uganiti, da sem vozil sanjski avtomobil. Od avgusta dalje bodo takšnih naredili po deset na dan: povsem brez strahu, da bi ostali v skladišču...

Že za zajtrk, pred premierno vožnjo, sem prebral iz tovarniške knjige: 3210 kubikov, 252 KM, 222 km na uro, trenutna poraba goriva pri polni moči 39,9 litra na 100 kilometrov.

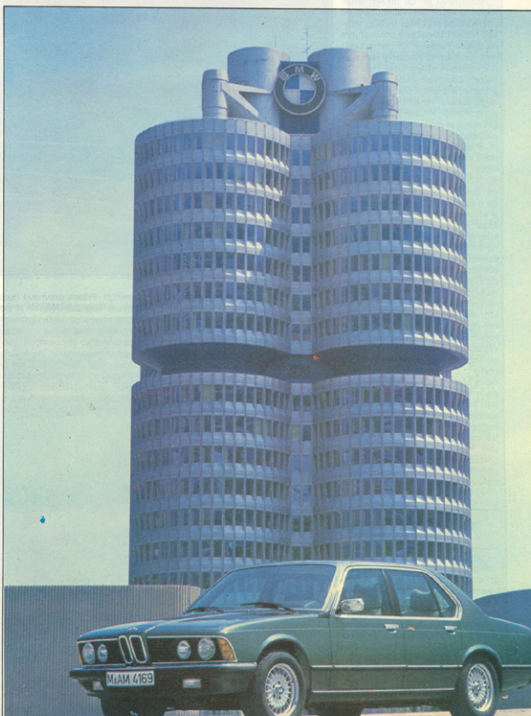
Oo kavi sem bleknil, če je zdaj, ko je nafte bolj malo, res najbolj pravi čas za takšne izume.

Michael Schimpke, pri BMW zaposlen za novinarje, še trenil ni: prvič, da nafte ni premalo, le dražje je kot včasih; drugič, da kupcev beemvejev kak litrček bencina gor ali dol še nikoli ni motil, in tretjič, da ima ta avtomobil tudi cel kup dobrih lastnosti in da poraba ob zmerni vožnji zmerno upade. Sicer pa, izvolite, tule so ključil!

## LUKSUSNI TURBINEC

Karoserija je od serije «7», torej jo poznamo že od prej. Konec koncev so BMW 745 i obljubili že pred letom dni, le da so imeli tedaj z njm malce drugačne načrte: poganjal naj bi ga dvanaajstvaljnik (ali pa vsaj osemvaljnik). V oblike in s 4,5 litra gibne prostornine. Od tod torej vnaprej zastavljena oznaka na zadku vozila. Pa bi bilo toliko valjev dandašnjri celo za zaprisežene beemvejevce preveč! Torej so inženirji ostali kar pri motorju iz BMW 733 i/633 CSI in pritrkali turbinski polnilnik goriva. Obenem so upoštevali mednarodno priznani, dirkaški količnik za motorje s turbinskimi polnilniki in ga pomnožili z gibno prostornino (3210 x 1,4 = 4494): oznaka 745 je tako lahko ostala.

Da bo takoj jasno: BMW 745 i ni dirkalnik, ampak športna limuzina z vsem, kar je potrebno za udobno vožnjo. K njeni serijski opremi sodijo: hkratno zaklepanje vseh štirih vrat in prtijažnega pokrova, ogrevanje vzvratnega ogledala (z električnim pomikom) in ključav-



nice na vozniških vratih, servocajčevalnik volana, v usnje odet in nastavljiv volanski obroč, samodejno nastavljanje nivoja pri zadnji premi, zavore ABS, vzglavniki za štiri potnike, zatemnjena stekla, poseben sistem pranja prednje šipe s protisilikonskim učinkom in računalnik. Doplačati pa je moč za brisalnice žarometov, klimatsko napravo, nastavljanje žarometov za notranje plati, električno pomična okna in streho, usnje na sedežih in zaporo v diferencialu.

Razumljivo je, da takšen avtomobil ni namenjen vsakodnevnim vožnjam do najbližje trafike, temveč hitrim in udobnim potovanjem na daljše razdalje. In ravno takšnim vožnjam so namenili računalnik na desni strani sicer tradicionalno beemvejevsko zalomljene armaturne plošče. Računalnik namreč zmore »urediti« veliko pripravnih reči, ki zanimajo voznika. Od njega je moč zahtevati, da meri zunanjo temperaturo in z zvokom in s številko opozori, kdaj je ta nižja od 3 stopinj Celzija (ko nastopi nevarnost poledice); da sproti računa zalogo goriva, glede na dotedanjo povprečno porabo; da s posebno številčno kodo prepreči morebitnemu zlikovcu, da bi vžgal motor; da opozori voznika, kdaj je presegel največjo dovoljeno hitrost; da ga opozori na preseženo (vnaprej zaželjeno) povprečno porabo goriva; da sporoči dolžino prevožene poti; da izračuna približen čas prihoda na cilj (na osnovi dotedanje povprečne hitrosti); da posreduje trenutno porabo, dotedanjo povprečno hitrost in točen čas; da ob določenem času vključi ogrevanje notranjosti; da ob vnaprejšnjem programirani točki ob poti z zvokom opozori voznika (da mora zavili s ceste, na črpalke, na parkirišče, itd.); z natančno štoperico pa omogoča tudi meritve vospelkov in izračunavanje največje hitrosti. Kdor hoče zmogljivosti teh minimozgančkov zares izkoristiti, mora seveda prej temeljito prebrati priložena navodila; šele potem bo znal pravilno pritisniti na vseh dvanajst gumbov.

## ODŠTEVANJE PRED IZSTRELITVIJO

Je pa ta računalnik samo ena od prijetnih stvari v tem »super-beemveju«. Kajti prijetno v njem je tudi to, da za volanom sročeno in udobno sediš, da je dovolj prostora tudi na zadnji klopi, da se odlično vidi na vse strani, da je ob levem robu armaturne plošče kontrolna tabla s stikali in kontrolnimi lučkami za glavne agregate v vozilu in da vse, zares čisto vse, deluje tako kot je treba.

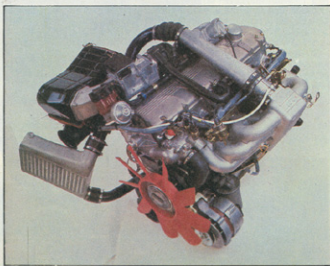


Kljub vsemu je bistvo tega avtomobila pod njegovim prednjim pokrovom. Samega motorja jim ob presaditvi ni bilo potrebno spreminjati, lotili so se le potankosti in skrbnega študija turbinskega polnilnika KKK K27. Polnilnik pripomore k polnjenju že pri približno 1200 vrtljajih motorja, največji polnilni pritisk 0,6 bara pa doseže pri motorjevih 2500 vrtljajih v minuti.

Pritisk uravnava tako imenovani »bypass« ventil, ki po potrebi sprosti pot naravnost v izpušni sistem. Posebej so poskrbeli že za pravišno temperaturo zraka v polnilnem sistemu (s pomočjo posebnega hladilnika) ter v kombinaciji z elektronskim vzbijanjem goriva (Bosch L-jetro nic) dosegli razmeroma varčne porabe goriva, čeprav se – sodeč

po golih številkah in na prvi pogled – to ne zdi. Namreč, čeprav se trenutna poraba ob izkoristitvi polne moči motorja dvigne k skoraj štridesetim litrom bencina na 100 kilometrov, je povprečna potovalna poraba dosti nižja in se ob nadpovprečno zahtevnem vozniku suče med 20 in 22 litri na 100 kilometrov.

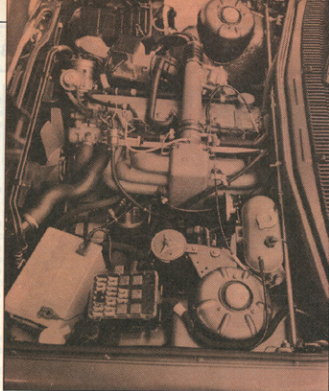
Največjo moč doseže motor pri 5500 vrtljajih v minuti, posebej razveseljivo pa je območje največjega navora, (38,7 kpm) ki je povsem enakomerno med 2600 in 4300 vrtljaji v minuti. Zdaj boste rekli – in kako je vse to moč čutili na cesti?



Zelo prebrljivo! BMW 745 i opremljajo za zdaj le s tristopenjskim samodejnim menjalnikom, medtem ko je ponuda s petostopenjskim ročnim menjalnikom za zdaj še v načrtih in v zvezi z resnimi prostorskimi težavami (zaradi sklopkel). Mimogrede: prostor v nosu vozila so z motorjem in oddatnimi agregati vred (turbo, servo volan, ABS) zapolnili tako rekoč do zadnje praznine in za zdaj še niso našli možnosti za presaditev volana na desno stran; to pomeni, da angleške različice tega vozila še ne bo na voljo.

Po zatrjevanju tovarniških konstruktorjev se turbinsko polnjeni motor in samodejni menjalnik odlično dopolnjujeta. Toda po tristo prevoženih kilometrih nisem bil enako navdušen. Namreč: pri ostrem speljanju avtomatika že sama po sebi malce zamuja, zdaj pa ji pri tem pomaga še turbinski del polnjenja, pa bi človek lahko rekel, da je potrebno pri vsakem startu oddštevati sekunde pred izstrelitvijo. Hočem reči, da se BMW 745 i na prvih nekaj metrih ceste zgame podobno kot katerakoli druga, malo močnejša limuzina. Šele potem se zgodi tisto! Suneč startu iznenada in je ob nevajenem vozniku in na spolzki podlagi lahko celo nevaren. Motor se zbudil v hipu in vse skupaj še najbolj spominja na brov na uro v 7,8 sekunde, do 160 km na uro pa 18,6 sekunde. Od hitrosti 80 km na uro do hitrosti 120 km na uro potrebuje le 4,9 sekunde. In pri hitrostih med 200 in 220 kilometri na uro se počuti kot riba v vodi!

Hočeš-ričeš, v takšnem avtomobilu postaneš pohočen. In ugovorj, da je enako kos hitrostrnim željam tudi podvozje, z nizkimi in širokimi michelinikami in z zavora-mi, ki ne blokirajo, vred. Med vožnjo je nagajal dieš. Toda tudi na mokrem je s tem BMW moč zelo hitro voziti. In tudi na mokrem ABS ne dovolj blikiranja koles. To sem preveril in celo pri polnih



**Šestvaljnič s elektronskim vzbujanjem in s turbinskim polnjenjem goriva**

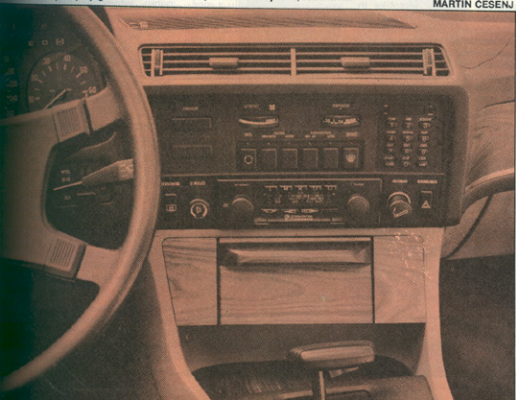
vrtljajih je motor ugledno tih! In celo pri zelo ostri vožnji je avtomobil na ovinkih zelo dolgo nevtralen. Na meji mu spodnese zadek, saj je BMW! In tedaj bi bil raje brez servo-voiana! Toda ta avto je zelo težak, pa ga je na račun tega ojačevalnika moč tudi po mestu voditi z enim prstom na obroču!

**Zdaj bo kdo vprašal: mercedes iz Münchna? Ne, je preveč športni! Bavarska alfa? Ne, je preveč razkošni! Nemški jaguar? Morebiti, če bi odšli natančnost!**

**BMW i je vrhunski BMW na poti k avtomobilskim vrhovom. Po tem, kakršen je, bi lahko rekel, da sili v vojno (avtomobilskih) zvezdi! Je pač zvezdnik!**

MARTIN ČESENJ

**Udobje najvišjega razreda: avtomatika, klimatska naprava, računalnik**



## Tehniški podatki

**Motor:** šestvaljni – vrstni – štiritaktni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 89 x 86 mm – gibna prostornina 3210 kubi-kov – kompresija 7,0:1 – največja moč 185 kw (252 KM) pri 5200/min – največji navor 380 Nm (38,7 kpm) pri 2600/min – ročična gred v 7 ležajih – odlična gred v glavi (veriga) – elektronsko vzbujanje goriva (bosch L-jetronic), električna črpalka za gorivo, turbinski polnilnik na izpušne pline – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator – brezkontaktni tranzistorski vžig.

**Prenos moči:** motor spre-daj poganja zadnji kolesi – tristopenjski samodejni menjalnik – ročica na tleh – platišča iz lahke kovine 6 1/2 J x 14 – gume michelin TRX 220/55 VR 390

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, natezne opore, vzmetne noge – zadnji kolesi na posamičnih obesah, poševna vodila, vzmetne noge, hidropnevmatsko nastavljanje nivoja vozila – dvokrožni zavorni sistem, spredaj in zadaj kolturne zavore, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s polžem, servo, prestava 15,7 : 1, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,860 m – širina 1,800 m – višina 1,430 m – medosna razdalja 2,795 m – kolotek spredaj 1,502 m, zadaj 1,516 m – raji dni krog 11,6 m – teža praznega vozila 1610 kg – dovoljena skupna teža 2070 kg – dovoljena teža priklovice brez zavore 850 kg, z zavoro 1600 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – prtljajnik (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 po ECE normi: 11, 13,5/20,5 litra na 100 km