

Visoka tehnologija po meri aristokracije

besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

Ko govorimo o limuzinah najvišjega cenovnega razreda, centimetri in udobje že dolgo niso več stvari, ki bi odločale.

► To, kar vidite na sliki, je novi BMW serije 7. Vam je všeč? Če vam je in če razmišljate o njem, morda en droben nasvet. Preden se odločite zanj in preverite stanje na računu, izmerite še parkirni mesti doma in v službi. Če se vam našeto izide, le pogumno. BMW 750i je v tem trenutku največ, kar vam lahko ponudijo gospodje v Münchnu. Dobre tri metre dolgo medosje (3.070 mm), več kot pet metrov dolžine (5.072 mm), skoraj dva metra širine (1.902 mm), nekaj manj kot meter in pol višine (1.479 mm) in 407 'konjskih' moči. Ampak verjemite, številke so od vsega še najmanj osupljive. Bolj osupneje stvari, ki vas pričakajo v notranjosti.

Ko primete za kljuko vrat, je odpiranje natančno tako, kot ste pričakovali - lahkotno, vendar dovolj 'masivno', da vas opomni na to, v kako pregrešno drag avtomobil vstopate. Roča za zapiranje ne iščite, ker ga ni. Temu služi okrasna letev iz eksotičnega lesa, ki jo vaša dlan lahko objame z zgornje ali s spodnje strani. Priročno? Pravzaprav ne, sicer pa to tudi ni potrebno, saj za tesno zapiranje vseh štirih vrat skrbi elektrika, je pa estetsko. Če v notranjost vstopate ponoči, vas bo s svojo estetiko pričel tudi zasenčen svetloba, ki izpod stropa, kljuk, okrasnih elementov na vratih in hrbtšč prednjih dveh sedežev nežno osvetljuje notra-

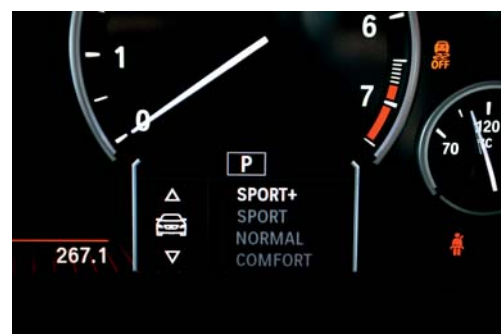
njost. Toda tega prvič, ko boste sedli v notranjost, verjetno sploh ne boste opazili. Bolj vas bo prevzelo udobje sedeža. Dragi potniki, dobrodošli v razkošju najvišjega razreda bi se ob vstopu lahko izpisalo na 10,2-palčnem barvnem informacijskem zaslonu (seveda v katerem od svetovnih jezikov), pa pri tem münchenski arhitekti ne bi prav nič pretiravali. Prednja sedeža sta tako razkošno odmerjena, da bi se vanju z veseljem zlekli tudi v domači dnevni sobi. Vrhunsko usnje, izdatna nastavljalnost vsakega dela posebej, električni pomik, tristopenjsko gretje, dve spominski nastavitvi na vsaki strani ... pa s tem seznam še ni izčrpan. V testni Sedmici sta manjkala še hlajenje in masaža telesa. Plastike v notranjosti ne iščite. Otipate jo lahko le na delih, kamor roke in pogled navadno ne sežejo. Materiali, ki obdajajo notranjost, so veliko zlahtnejši: eksotičen les, izbrana kovina in vrhunsko usnje. Vanj vam, če ste pripravljeni plačati slabih 1.500 evrov, oblečejo tudi armaturno ploščo, o kakovosti usnja pa povejmo le to, da boste stežka našli sedežno garnituro, ki bi bila tako prijetna na otip.

Kaj se šele ponuja potnikom zadaj, ste verjetno pomislili v tem trenutku. Najbolje, da pogledamo. Zadnja vrata so ogromna, torej mora biti ogromen tudi prostor zadaj. Pa ni! Štirje povprečno



veliki (dva spredaj in dva zadaj) bodo še našli dovolj prostora za noge, štirje veliki bodo morali, če bodo želeli uživati udobje, ki ga obljublja serija 7, že poseči po 750Li, ki je za 14 centimetrov daljši. Še manj posrečena je zgodba s prtljažnikom. Tu alternative ni. Prostor v zadku je zaradi oblike zadnje preme ozek, dolg (pomislite na umazan odbijač in svoje hlače), povprečno velik (500 l) in zgolj zasilno povečljiv (odprtina za smuči). In tega se bo pri novi Sedmici pač treba navaditi. Prtljažnik bo kovčke zakonskega para ob koncu tedna še z veseljem pogoltnil, za daljši golfski dopust nekje v toplih krajih pa bo treba razmisliti o drugih možnostih, ki se ponujajo za prevoz prtljage do letališča in nazaj.

Toda to ne sme biti razlog, da ne bi kupili največje Beemveje limuzine. Ta predvsem ni namenjena prevozu kovčkov, ampak užitek. In če ste srečnež, ki si to lahko privoščite,



Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Všeč mi je, ker se v tem avtomobilu ne počutim več majhen (sedeži, volan), neobjeljen (zdi se, da izza volana uspešno skriva svojo velikost) in neumen (prejšnjega sistema iDrive še zdaj ne razumem). Nova Sedmica s položajem voznika in z odzivnostjo podvožja celo malce koketira s športnostjo pa tudi iDrive je končno prijazen do uporabnika. «

ste na pravi poti, da jih tudi izkusite. Da bodo pristni, vam postane jasno v trenutku, ko prvič objamete volanski obroč. Štirikrako ladijsko krmilo, ki smo ga poznali v prejšnji Sedmici, se je dokončno poslovilo. Zdaj namesto njega pred vami stoji trikrak volanski obroč, nabit z gumbi za ukazovanje sistemom, o katerem ste do zdaj lahko le sanjali.

Skupaj z njim se je poslovila tudi obvolanska prestavna ročica, ki jo spet najdemo tam, kjer je njeno mesto. Uuvvaaaauuu, kako dovršena ergonomija! Prav vsa stikala na sredinskem grebenu so dosegljiva, ne da bi bilo pri tem treba dvigovati dlan, ki počiva na njem. Le s prsti se morate dotakniti gumba, ki ga želite pritisniti. iDrive je postal še preprostejši za

“Ob vstopu v Sedmico bi se lahko na informacijskem zaslonu v katerem od svetovnih jezikov izpisalo Dragi potniki, dobrodošli v razkošju najvišjega razreda.”



uporabo. Resda z nekaj dodatnimi stikali in manjšim številom funkcij, kot jih je imel prejšnji, toda zdaj se nad njim in njegovo programsko opremo res ne boste smeli več pritoževati. Z njim lahko celo dostopate do svetovnega spleta in prebirate navodila za uporabo. Čemu služijo gumbi levo od prestavne ročice, postane jasno v trenutku, ko pogled usmerite nanje – tako zelo nazorne so oznake ob in na njih. In resnica je, da vožnja z novo Sedmico od vas ne zahteva prav nič več znanja kot katerikoli drug avtomobil nižjega cenovnega razreda. Vse, kar morate storiti, je, da pohodite stopalko zavore, pritisnete gumb z napisom Start/Stop, elektronsko prestavno ročico pre-

stavite v položaj D in popustite stopalko zavore. In osemvaljnik bo sam, brez vaše pomoči, nežno popeljal Sedmico z mesta.

Osemvaljnik? Precej primerneje bi bilo, če bi mu rekli visokotehnološka tovarna moči. Ne, to ni enak osemvaljnik, ki je poganjal prejšnjo generacijo. Zdaj je manjši (4,4 litra), z neposrednim vbrizgom (High Precision Injection), tlakom vbrizgavanja do 200 barov, dvema vzporedno postavljenima turbopuhalom, armado preostale Beemveje visoke tehnologije in močjo 300 kW. Še bolj navdušujejo podatki o navoru. 600 Nm je na voljo od 1.750 do 4.500 vrtljajev v minuti. To pa so podatki, ki bi jih lahko pripisali

tudi kakšnemu elektromotorju. No ja, z malo domišljije. Ampak resnica je, da vas na avtocesti pri hitrosti okoli 130 km/h na uro prešine misel, da delo pod motornim pokrovom opravlja elektromotor. Tako tih je pri svojem delovanju osemvaljanik in tako nežen je pri pretikanju nadgrajeni šeststopenjski samodejni menjalnik. Testna Sedmica je k nam prišla opremljena še s kupom druge tehnologije, ki je skrbela za to, da je bila vožnja v njej kar najprijetnejša. Pri parkiranjih nam je na pomoč priskočil parkirni sistem z grafičnim, zvočnim in tudi s slikovnim (kamera opozarjanjem (pri vzratni vožnji), kameri, vgrajeni v prednja blatnika, sta nam lajšali

zadnjega, ugotovite, kaj krotite s svojimi rokami, nogami in glavo. Načini delovanja motorne elektronike, blažilnikov, stopalke za plin, menjalnika in volanskega mehanizma se v trenutku spremenijo, DTC preneha nadzorovati zdravstvanje pogonskih koles, na kar vas opozori napis na 10,2-palčnem barvnem zaslonu, in 750i se spremeni v superšportno limuzino, ki se z zmogljivostmi in vodljivostjo lahko povsem enakovredno kosa z M5. Okej, če že ne z M5, pa zagotovo s 550i, ki obljublja krepko manj navora, zmore manj moči in dosega slabše pospeške.

Zvok motorja, ki v višjem delovnem območju začne pritaženo vstopati v kabi-



| BMW 750i

izstopanje iz ozkih dvorišč na prometne površine, aktivni tempomat s funkcijo Stop & Go ni deloval, zato ga nismo mogli preizkusiti (iDrive je sporočal napako na tipalih), smo pa 'okusili' dva povsem nova sistema, zaradi katerih Sedmica spet postavlja nova merila v razredu najprestižnejših limuzin – štirikolesni volan (Integral Active Steering) in sistem Dynamic Driving Control. In če prvi skrbi predvsem za to, da je Sedmica pri majhnih hitrostih bolj vodljiva in pri večji bolj odzivna in stabilna, drugi razkrije vse obraze, ki jih 750i skriva v sebi. Ti so štirje: Comfort, Normal, Sport in Sport+, in šele ko določite



“Za delovanje analognih merilnikov v resnici skrbi digitalna tehnologija, številčnost in vsebino podatkov zbirate sami, samodejno pa se spreminja barva osvetlitve (podnevi bela in ponoči oranžna).”





no, je slišati kot prijetna simfonija osmih valjev, ki se je zlepa ne morete naveličati. Samodejni menjalnik svoje delo opravlja (skoraj) tako hitro kot mehanski z dvema

sklopkama – sunkovito, vendar ne (pre) agresivno. Sedmica se na ukaze z volanskega obroča odziva odločno in natančno in vaša naloga je le še, da zagotovite zadostno količino goriva v posodi (ob takšnem načinu vožnje poraba brez težav poskoči krepko čez 20 litrov na sto prevoženih kilometrov) in pravilno dozirate moč (če ste pregrebi, bo nadzor nad vašimi reakcijami prevzel DSC), ki prek zadnjih koles prehaja na cesto.

Se vam takšno početje s tako elegantno limuzino zdi neprimerno? Morda, toda prav v tem je čar nove Sedmice. Čeprav se ve,

komu je prvotno namenjena in kdo so ljudje, ki jo bodo kupovali, se lahko v trenutku prelevi iz razkošne limuzine v superšportno. To ji zagotavlja visoka tehnologija, vgrajena pod ploščevino, ki le še nevljivo čaka, da ji voznik s preprostim pritiskom na gumb ukaže, kaj mora početi. ◀◀

“Z iDriveom lahko po novem dostopate celo do svetovnega spleta in prebirate navodila za uporabo avtomobila.”

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	1.194
Usnjeno oblačenje Nappa	3.569
Armatura plošča z oblogami v usnju	1.492
Notrnjaj del strehe v antracitno sivi barvi	420
Aktivno krmiljenje	1.934
Kamera za vzvratno vožnjo	464
Aktivni tempomat	2.078
Kameri v stranskih ogledalih	464
Prilagodljiv snop žarometov	741
Samodejni vklop in izklop dolgih luči	166
Električno nastavljiva komfortna sedeža spredaj	2.354
Usnjen športni volan	210
Sivi pas na prednjem steklu	88
Štiripodročna samodejna klimatska naprava	906
Zatemnjena stekla	575
Alarmna naprava	531
Samodejno delovanje pokrova prtljavnika	619
Pametni ključ	1.050
Mehko zapiranje vrat	707
Vreča za smuči	387
Navigacijski sistem Professional	2.719
USB-vmesnik	332
Predpriprava za telefon	741
Audiosistem Professional	995

Tabela konkurence

MODEL	BMW 750i	Audi A8 6.0 Quattro	Mercedes-Benz S 500
motor (zasnova)	8-valjni - V 90°	12-valjni - vrstni	8-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	4.395	5.998	5.461
največja moč (kW/KM pri 1/min)	300/408 pri 5.500-6.400	331/450 pri 6.200	285/388 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	600 pri 1.750-4.500	580 pri 4.000-4.700	530 pri 2.800-4.800
dolžina × širina × višina (mm)	5.072 × 1.902 × 1.479	5.062 × 1.894 × 1.424	5.079 × 1.872 × 1.473
največja hitrost (km/h)	250	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	5,2	5,1	5,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	16,4/8,5/11,4	21,4/10,8/14,7	17,4/8,5/11,7
cena osnovnega modela (evri)	97.000	128.631	105.550

Tehnični podatki

CENA:	(BMW Slovenija, d. o. o.)	Garancija:	2 leti splošne garancije, 3 leta mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prerjavljanje.	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	redni servisi, delo, material: vzdrževanje vsičeto v ceno vozila	kasko zavarovanje (2):	11.300
740i:	85.300 EUR			gorivo	12.653		
750i:	122.134 EUR			gume (1):	4.142	Skupaj:	101.647
Testno vozilo:		Predvideni redni servisi:	Servisni intervali po izračunu računalnika.	izguba vrednosti po 5 letih:	68.132	Strošek za prevozeni km:	1,02 EUR/km
Moč:	300 kW (408 KM)			obvezno zavarovanje (2):	5.420		
Pospešek:	5,6 s						
Največja hitrost:	250 km/h						
Povpr. poraba:	15,3 l/100 km						

NAŠE MERITVE

T = 1 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 63 % /
Gume: Pirelli Scorpion M+S 245/45/R 19 V / Stanje: Kilometrski število: 2.517 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	5,6
402 m z mesta:	13,8
	(173 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost	250 km/h (VI. prestava)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	11,4
največje povprečje	19,1
skupno testno povprečje	15,3

DIAGRAM MENJALNIKA:

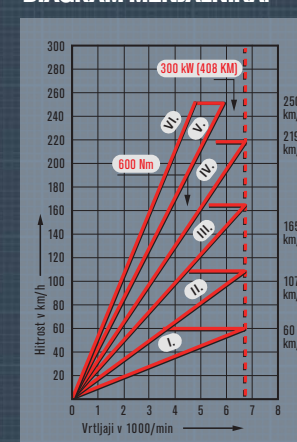
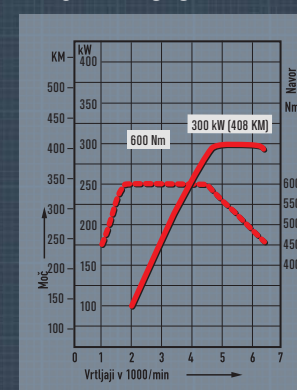


DIAGRAM MOTORJA:



Trušč v notranjosti	III.	IV.	V.	VI.	dB
50 km/h	50	48	48	48	51
90 km/h	56	55	54	52	52
130 km/h	64	63	62	61	61
Prosti tek	34				

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	68,0
od 100 km/h:	41,2
	(AM meja 39 m)



Napake med testom

nedelujoč aktivni tempomat (tipala)

UŽITEK V VOŽNJI:

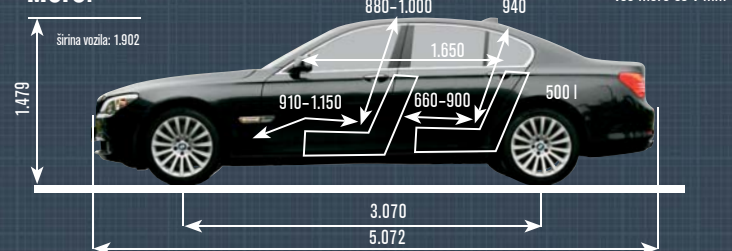


Pri katerikoli drugi limuzini bi to oceno pripisali kvečjemu udobju zadaj. Ne pa pri 750i. Moči je ogromno in s sistemom Dynamic Drive Control, verjamite, tudi zabave.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V 90° - turbobencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 88,3 × 89 mm - gibna prostornina 4.395 cm³ - kompresija 10 : 1 - največja moč 300 kW (408 KM) pri 5.500-6.400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 19 m/s - specifična moč 68,3 kW/l (92,8 KM/l) - največji navor 600 Nm pri 1.750-4.500/min - 2x2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - dva turbinska polnilnika na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,17; II. 2,34; III. 1,52; IV. 1,14; V. 0,87; VI. 0,69; - diferencial 3,46 - platišča 8J × 19 - gume 245/45 R 19 V, kotalni obseg 212 m. **Volan in obesa:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesa, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj posamični obesa, večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), ABS, elektronsko krmiljena mehanska zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, prilagodljivo število zasukov volana glede na hitrost. **Mase:** prazno vozilo 2.020 kg - dovoljena skupna masa 2.575 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.100 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,2 s - poraba goriva [ECE] 16,4/8,5/11,4 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.902 mm - kolotek spredaj 1.611 mm - zadaj 1.650 mm - rajdni krog 12,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.550 mm, zadaj 1.530 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500-570 mm, zadnji sedež 500 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 82 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 1 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: volnikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - čelni varnostni blazini zadaj - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - dežno tipalo - parkirna tipala spredaj in zadaj - alarmni sistem - biksenonska žarometna - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in zadaj - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljivi volanski obroč - električno nastavljiva, usnjena in ogrevana sedeža spredaj - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	14	Športna in izrazito skladna limuzina. Manjka ji za odtenek več klasične elegance. Kakovost izdelave je vrhunska.
Notranost (125)	116	Vrhunski sedeži, izbrani materiali, bogata oprema. Manj navdušujeta prostor za noge zadaj in oblika prtljavnega prostora.
Motor, pogon, podvozje (65)	64	Tehnično gledano je 750i zagotovo najbolj dovršena limuzina v tem trenutku. Tako zelo, da med vožnjo izkrivlja občutek mase.
Vozne lastnosti (70)	67	Vožnja je izjemno preprosta in varna. Zabavna začne postajati šele, ko se začnete spoznavati z vgrajeno tehnologijo.
Zmogljivosti (35)	35	Več v Sedmici ni mogoče dobiti. Ali povedano drugače: tudi če zmogljivosti ne bi bile tako dobre, bi bile še vedno odlične.
Varnost (45)	44	Manjkali so le nekateri dodatki iz nabora doplačil (head-up zaslon, night vision, opozorilnik na prevoznem pasu ...)
Gospodarnost (65)	27	Pod tem poglavjem 750i pogori. Se najbolje mu kaže pri ceni, ki je v primerjavi s tekmeči presenetljivo - sprejemljiva.
Skupaj	367	Serija 7 se je znova 'našla' in lastniki, ki so jo nekoč ljubili, jo bodo spet vzljubili. Dejstvo je, da tako velikostno obilne limuzine in tako zelo približane vozniku ne boste našli pri nobeni drugi znamki. Pa tudi toliko napredne tehnologije in tako širokega razpona med udobjem in zabavo, kot ga ponuja v vožnji, ne.

OCENA avto magazine **1 2 3 4 5**
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ arhitektura in materiali v notranosti
- ▲ motor, menjalnik, pogon
- ▲ napredna tehnologija
- ▲ lahka gradnja
- ▲ ergonomija
- ▲ prednja sedeža
- ▲ iDrive
- ▲ Integral Active Steering
- ▲ Dynamic Driving Control
- ▼ prostor za kolena zadaj
- ▼ oblika prtljavnega prostora
- ▼ za umazano občutljiva notranost
- ▼ visoki stroški vzdrževanja
- ▼ zunanje mere