

Test**BMW 750i**

Televizor? Da, televizor!

Tisti, ki se kdaj pa kdaj vozite z letali, veste: »economy class«, potem »business class« in nato »first class«.

Tisti, ki se kdaj pa kdaj vozite v Beemvejevih limuzinah, tudi veste: najprej tri, potem pet in nato sedem.

FIRST

Pri južnobavarskem BMW takole stopnjujejo prostornost in s tem tudi vse, kar temu pritiče - v mislih imam seveda vse udobje, ki ga je današnja tehnika sposobna izdelati in ponuditi za primerno (uh, kako raztegljiv pojmom!) ceno.

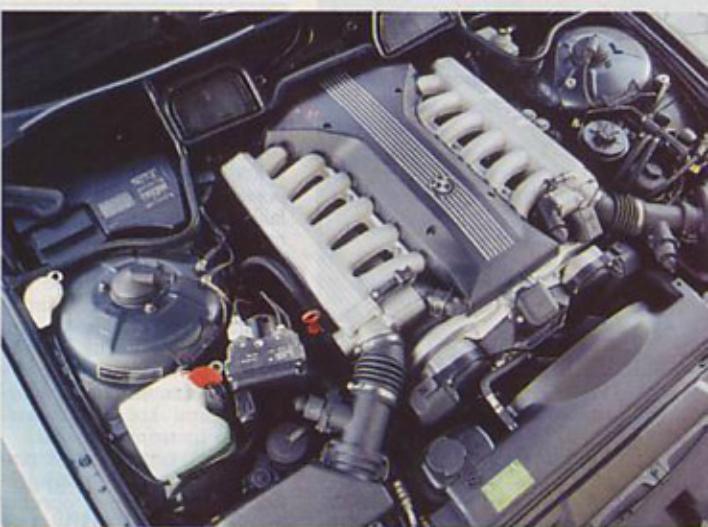
V testnem beemveju je bilo praktično vse, kar si kupec lahko omisli s spiska dodatne opreme: elektrifikacija (daljinske ključavnice (vključujuč odpiranje prtljažnega pokrova), pomika vseh bočnih šip ter zunanjih ogledal, (vzdolž-



CLASS

nega in višinskega) pomik volanskega obroča, nastavitev sedežev, katerih možnosti sploh ne bi omenjal, dviganja in spuščanja zadnje rolete, pomika sončne strehe ter brezstopenjskega ogrevanja štirih sedežev; samodejna kli-

matska naprava, ki ločeno ogreva ali hladi levi in desni del potniškega prostora; dva para rolet (!) za zatemnjevanje šip v zadnjih vratih; samodejno zagrnitev vzvratnega ogledala; v dvobarvno usnje odeta notranjost, velikodušno ople-



Dosledna obdelava, velik prostor: prtljažnik

menitena z lesom; vreča za smuči; "servotronic" za volan; tempomat in potovalni računalnik; kup elektronskih pomagal, ki jih radi označujemo s kraticami: DSC, PDC, EDC in ABS, kar (po vrsti) pomeni nadzor nad zdrsom gnanimi koles, opozorilo na bližajočo se oviro pred avtomobilom ali za njim, nadzor nad trdoto blažilnikov in napravo proti blokiraju koles pri zaviranju; mobilni telefon (ki žal ni kompatibilen z našim omrežjem), kakovosten radijski sprejemnik s kasetofonom in cedejem, GPS (naprava, ki s pomočjo satelitov natančno določi lego avtomobila, vključuje pa tudi možnost vlaganja avtomobil-

skih kart na kompaktni plošči) in barvni televizor. Televizor? Da, televizor!

Če vas je pri branju zaneslo, naj vas ponovno opozorim: ne naštavam opreme za dnevno sobo; vse to ima (lahko) tale BMW. In namenoma izpuščam stvari, ki so same po sebi umevne, na primer litri platišča, meglenke ali temnejene šipe. Kaj bi vas mučil s takšnimi malenkostmi.

Če ste torej tako daleč, da brez prav takšnega beeimveja ne morete več živeti in da si ga lahko tudi privoščite, se najprej posvetite knjižici z navodili za uporabo vsega naštetegega. Da boste v enega od treh spominov znali vstaviti vašo nastavitev sedeža, volanskega obroča in zunanjih ogledal, ki se bodo, kadarkoli boste hoteli, s pribliskom na gumb postavili v takšno lego, kot ste si jo

Ne naštavam opreme za dnevno sobo



Luksuz: CD (zgoraj) in GPS



Vrsta pomikov, trije zračni mehovi: sedež

zaželeti. Da boste vedeli, da je zaganjalnik zelo inteligenten, saj potrebuje le kratek ukaz s ključem, potem pa sam vrti motor toliko časa, dokler ne steče. Da boste obvladovali vse gumbe in stikala na armaturni plošči in v njeni okolici, da ne bi temu posvečali prevelike pozornosti med vožnjo. In da boste z veseljem uživali v vožnji z največjo in najzmožljivejšo limuzino znamke BMW.

Hej, ne veselite se prehitro! Televizije med vožnjo ne boste gledali, saj v hipu, ko avtomobil spelje, vaši varnosti v prid ugasne. Pa poslušajte glasbo. Sem ter tja poglejte, ko avtomobil stoji, na merilnik vrtljajev, da se prepričate, ali motor teče. Sem ter tja

Hej, ne veselite se prehitro!

Ne menite se za zavist in občudovanje mimoidočih.

poglejte, ko se vozite, na merilnik trenutne porabe goriva in na kazalec količine goriva v posodi, da se prepričate, ali lahko vožnjo še nekaj časa v miru nadaljujete. In ne menite se za zavist in občudovanje mimoidočih, ko bo mimo njih polzela dolga, široka in nizka limuzina; lahko vam stopi v glavo. Vedejo pa vseeno, da so beenvejji serije »7« zelo impozantni, tako s svojimi merami kot z agresivno športno limuzinsko obliko.

Sveda, čeprav gre za pravo limuzino, kar potrebujejo udobje, prostornost, oprema in podvozje, tudi BMW 750i ne more skriti športnega duha. Tako so prav za najprestižnejšo limuzino razvili še zmogljivejši motor z dvajstimi valji, ki se od predhodnika razlikuje predvsem po večji prostornini. Ta znaša po novem kar 5,4 litra (kljub temu je oznaka modela ostala ista, torej 750). Velikanski navor, ki ga občutijo tudi notranji organi potnikov, če voznik neusmiljeno pritisne na plin, se k zadnjima kolesoma prenaša prek petstopenskega samodejnega menjalnika, ki kljub veliki obremenitvi izjemno mehko pretika. Prav to ga uvršča povsem na vrh med tovrstnimi izdelki, čeprav ne smem zanemariti tudi odličnega, inteligentnega elektronskega nadzora nad pretikanjem. Nervozi pogon-



**BMW 750i zna, če zname
tudi vi.**

skih koles kroti DSC, ki je veliko hitrejši kot v drugih avtomobilih iste znamke in se je torej v kritičnih trenutkih mogoče nanj brez strahu zanesti. Če pa se radi igrate, prosim lepo, tudi prav. Izklopite ga! Na menjalniku vklopite športni program pretikanja ali pa celo ročno pretikajte, pohodite plin in...

Ja, saj veste. Če ste veči, bo šlo: ovinek, zadek ubeži, vi odvzamete volan, morda še za spoznanje in le za trenutek tudi plin, avtomobil se umiri, pa spet ovinek in tako dalje; BMW 750i zna, če zname tudi vi. Motor, menjalnik in volan ubogajo na vsak ukaz. Podvozje je razmeroma mehko in udobno, a ne dovoljuje pretiranih prečnih nagibov. Lega na cesti je kljub zadnjemu pogonu po zaslugu natančnega vodenja prem in dobre razdelitve teže dolgo nevtralna, dokler ne načnete teme z začetka tega odstavka. In zavore so takšne, da so pojemki pri največjem pritisku na pedal le za ljudi z

zdravim želodcem.

Ne? Tudi prav. Pustimo dirkanja. Usnjeno okolje in pliš na teh voznika na to niti ne navajajo. Če bolj spoštujete tisto, kar ponujata zadnji dve tretjini avtomobila, ne boste razočarani. Ni le oprema tista, ki privlači. Čeprav je BMW 750i precej nizek, ponuja dovolj prostora tudi visokoraslim potnikom, notranja širina pa je tolikšna, da sem se s svojimi skromnimi merami pravzaprav kar težko udobno namestil za daljšo vožnjo. Pa tudi prtljažnik, ki daje prostor rezervnemu kolesu pravih mer, akumulatorju, CD gramofonu in možganom naprave GPS, je s svojimi petsto litri dovolj velik za vso prtljago starih, no, tudi petih potnikov.

In ti bodo z lahkoto preživeli tudi daljšo (denimo, poslovno) pot. Saj veste tako, kot v letalu. Le še stjuardesa s prijaznim »Želite kaj?« je manjkala. No, mi je nismo pogrešali. »First class« pa kljub temu ni razočaral.

VINKO KERN

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: dvanaestvaljni - štiritaktni - V 60 stopinj - nameščen spredaj; vzdolžno - vrta in gib 85,0 x 79,0 mm - gibna prostornina 5379 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 240 kW (326 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 44,6 kW/liter (60,6 KM/liter) - največji navor 490 Nm pri 3900/min - ročična gred v 7 ležajih - 2 x 1 odmična gred v glavi (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glavi in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vrtljenje in elektronski digitalni vrtljenje (2 x bosch motronic DME 3.3) - vodno hlajenje 13,0 litra - motorino olje 9,0 litra, oljni hladilnik - akumulator 12 V, 110 Ah - alternator 140 A - dva uravnavana katalizatorja

Prenos moći: motor poganja zadnji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski samodejni menjalnik - položajna prestavne ročice PRND-4-3-2 - prestavna razmerja: I: 3,550; II: 2,240; III: 1,540; IV: 1,000; V: 0,790; vzvratna 3,680; diferencial 2,810 - platišča 7J x 16 - gume 215/65 HR 16 (pirelli winter 210 performance), katalni obseg 2,15 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 58,1 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, diagonalne polisne opore, stabilizator - zadaj posamične obese, trapezni vodili spredaj in zgornji prečni vodili, pomožni opori, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, samodejna regulacija višine - elektronski nadzor blažilnikov - dvokražne zavore, spredaj kolutne (blažene), zadaj kolutne (blažene), servo, ABS, mehanična ročna zavora na zadnjem kolesu (pedala za levo nogo) - volan s kroglicami, servotronic, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanj: dolžina 4984 mm - širina 1682 mm - višina 1425 mm - medasna razdalja 2930 mm - kolotek spredaj 1552 mm, zadaj 1568 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - radij krog 11,6 m - notranje dolžina (od armature ploščice do zadnjega naslonjalja) 1640 mm - širina (komolci) spredaj 1530 mm, zadaj 1520 mm - višina (nad sedežem) spredaj 890 - 950 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 910 - 1130 mm, zadnja klop 870 - 640 mm - premer volanskega obroča 400 mm - prtljažnik (normalno) 500 litrov - posoda za gorivo 95 litrov

Teža: prazno vozilo 2035 kg - dovoljena skupna teža 2495 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2175 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h: 6,6 s - poraba goriva (ECE): 8,6/10,3/16,8 litra neosvinčenega benzina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

250 km/h (V. prestava;
elektronsko omejena)

Pospeški:

0-60 km/h	3,6 s
0-80 km/h	5,2 s
0-100 km/h	7,1 s
0-120 km/h	9,5 s
0-140 km/h	12,4 s
0-160 km/h	16,1 s
0-180 km/h	21,0 s
1000 m z mesta:	
	26,9 s (196 km/h)

Prožnost:

Meritev s samodejnimi menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

od 150 km/h:	93,6 m
od 100 km/h:	43,7 m

Natančnost menjalnika

hitrosti:

kazalec na resnično	60	80	100	120
	58,4 km/h	74,2 km/h	93,7 km/h	114,8 km/h

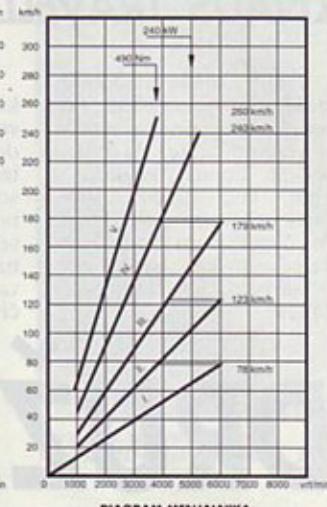
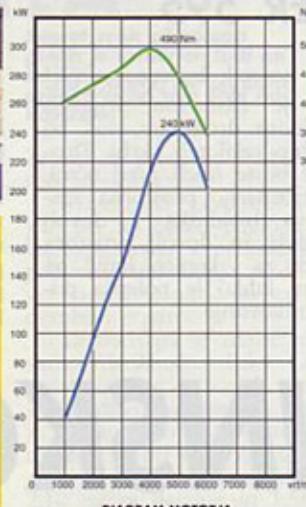
Poraba goriva:

testno povprečje

21,1 litra/100 km

Cena

SIT 14,205.661
(Tehnouinion avto d.o.o.)



Hvalimo

- videz
- oprema
- mehanika
- pretikanje menjalnika
- lega na cesti
- udobje
- zmogljivosti

Grajamo

- poraba goriva
- smiselnost motornih zmogljivosti
- cena
- nagnjenost k rosenju

Iz oči v oči

Ta avto je tako dober, da me je sposoben osrečiti že, če lahko vse popoldne sedim v njem, pa čeprav bi ob tem moral gledati neposredni televizijski prenos iz parlamenta. Če bi po naključju postal zaradi prenosa slabe volje, bi že po nekaj prevoženih kilometrih na to v hipu in za vekomaj pozabil.

Andrej Supé

Imeli smo priložnosti od blizu si ogledati še en biser bavarske tovarne. Na znesek, ki ga je ranj treba odštetiti, v uredništvu še tržnili nismo. Bevenjeji so vedno vredni svojega denarja, ker pri njih ne gre le za pločevino, notranje udobje, motor, zmogljivosti... Pomembnejši je ugled, pri sosedih in na davčni upravi. Rada bi le vedela, ali tistega, ki si omisli BMW 750i, kaj finančno prizadene velika poraba goriva ali pa je tako »stinking rich«, da računov s črpalk sploh ne registrira?

Nada Popov Trifunović

BMW 750i vam s svojo notranjo opremo ponuja tolikšno udobje in pomoč pri vožnji, da zagotavljam tudi tistim, ki drugače le neradi sedejo za volan in to opravilo 'raje prepričajo svojim Šoferjem, da ne bo prav nič škodilo njihovemu imidžu, če bodo sami prijeli volan te resnično luksuzne in prestižne limuzine. Pa še uživali bodo!

Tjaša Smrekar