

*Test*

BMW 840 Ci

# GRAJSKA Č



# RNINA

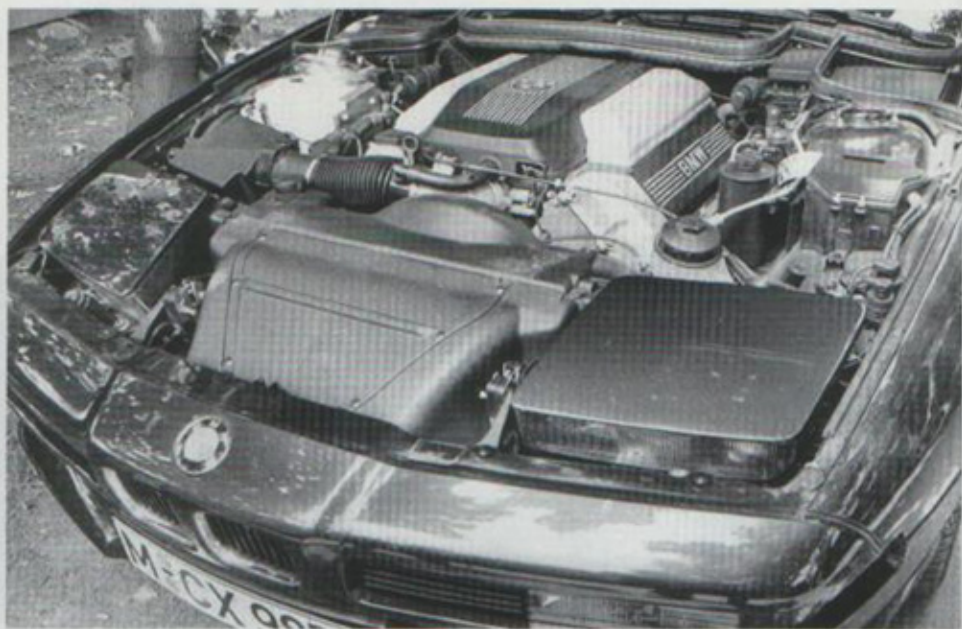
Kupeje, ki jih ponuja avtomobilski svet, je pametno ločiti vsaj na tri vrste: na šminkerske, na športne in na žlahtne. Beemveji nimajo s šminkerstvom nič opraviti, športnost jim je resda bolj ali manj v krvi, toda žlahtnost je seriji "8" te znamke namenoma in z užitkom vcepljena: zoper podobno zasnovane mercedese in jaguarje, ter aristokratski vzvišenosti nad razgrajaškimi ferrariji, lamborghini in porscheji v prid.

## Test

Če ste slučajno (slovenski minister (ali ona istega poklica), vam nakup BMW 840 Ci iskreno odsvetujem: davkoplačevalci bi utegnili pokazati nerazumevanje za vaše veselje do vožnje (Freude durch Fahren - pravijo temu pri BMW); če pa ste iz razreda (običajnih) davkoplačevalcev in ga zmorete plačati, si ga mirne duše privoščite! Davčnim oblastem boste lahko z ledeno mirnostjo pojasnili, da ste izbrali najšibkejšo in zato najcenejšo različico, preostali dve - 850 Ci in 850 CSI s 300 in 380 KM - pa prepustili uživačem. Bog jim daj denar in zdravje!

Ob tem sploh ne boste na veliki zgubi, saj je karoserija trikrat enaka: spredaj kot morski pes, zadaj kot zadek tovrstne prikolice in od strani kupejevska, da bolj ne more biti. Zato ima ta BMW izbočen motorni pokrov, močno nagnjeni prednjo in zadnjo šipo, v celem ugrezljiva in neobrobljena bočna okna in - pod klasičnim pokrovom - dokaj spodoben prtljažnik, ki navkljub zgibljevima zadnjima naslonjaloma nima široke luknje v potniški prostor.

Oblika serije "8" že polna štiri leta ni več nova, zato lepota ugrezljivih in silno oglatih žarometov rahlo popušča, pa tudi dolg previs nosu in avtobusne zadnje luči bi bolj pristajale kakemu trans-amu kot pa bavarskemu kupejevskemu kralju. Kdor hoče nergati, lahko nadaljuje: na primer zaradi uradno označenih zadnjih sedežev, ki sta najbolj teoretična primerka te vrste in v tem razredu, ali pa zaradi utesnjenosti, ki jo - merjeno poprek - občutita voznik in njegov desni sopot-



**Motor: aristokratske manire**

nik (oprostite, sopotnica, saj je ta avto večidel za pare), pa čeprav na parkiriščih vtis o velikem vozilu nikoli noče povsem zbledeti.

Da ne bo pomote: tudi notranje širine je več kot dovolj, toda zapolnili so jo ne le s sedežema, ampak tudi z orjaškim sredinskim grebenom, ki skriva vse tisto, kar takšnemu cestnemu aparatu in njegovemu pogonu pripada. Aha, in še tole: če je letnik vaše lastne izdelave tako nizek, da vam kosti ob počepih že škripajo, ne vem, ali je pametno siliti v ta BMW. Ker je kupe, sta sedeža precej pri tleh, in ker so vrata široka (in težka), jih je včasih naporno dovolj na široko odpreti. Ko že sedite, so težave večidel mimo, če bi pa Münchenski ergonomi tudi oporo za levo voznikovo nogo ugreznili približno toliko, kot so pedala,



**Platišča: lahka, vijadena in sedemnajstcolska**

## BMW 840 Ci

*Davčnim oblastem  
povejte, da ste izbrali  
najcenejšo izmed treh  
različic!*

bi bilo sedenje v 840i odlično.

Sedeža in volanski obroč so električno pomični, vznožje prestavne ročice je dovolj visoko, da je ročica lahko kratka ter pripravno blizu roke, in armaturna plošča s štirimi merilniki je postorsko zanesljivo najbolj racionalen kos tega vozila. Je pa srčkana, volanskemu obroču povsem vzporedno obrobljena in dobro pregledna. Vse drugo v tem BMW je zadnjeletna klasika vozil te znamke, sedeži zmorejo biti tudi usnjeni, če hočete, klimatska naprava, potovalni računalnik, zračni blazini in



Notranjost: "BMW style"



sedežna integriranost (s samodejnostjo višine vred) zgornjih prijemališč varnostnih pasov pa so serijski. Serijska sta tudi široka in s spoliranimi oplata ma oplemenitena pragova pod vrati: da je z veseljem moč opazovati telovadbo brhkih (in nehote razgaljenih?) damskih nog ter z jezo preklinjati umazane hlačnice, tudi če je vreme lepo; serijski pa je tudi vogalni vrinek v prtljažniku, kamor so vstavili dva akumulatorja: dva zaradi boljše električne zjamčenosti, tja zadaj pa zaradi izravnavanja teže vozila.

No, voznikovo počutje zmore biti še vedno bleščeče: resda mora vedeti, do kam segata nos in zadek vozila, prav tako je pametno, če "občuti" širino karoserije in izbokline blatnikov, ampak, veste, tale BMW še vedno ni za cviljenje okrog vogalov ali za nedeljsko pikniške izlete. Je dovolj prestižen in bahaški, da mu boste namenili pač malo boljše ceste in takšno okolje, da milimetrsko parkiranje ne bo ravno obvezno. Pa tudi opazili vas bodo prej in bolj pravi ljudje, saj to hočete, kajne?

Kdor slabo vidi, bo pa slišal. Čeprav samo osemvaljni (saj veste, če bi bil 850, bi bilo valjev dvanajst, preberite test v AM 1/1992), se motor zelo vzorno oglašča: skozi štiri izpušne cevi, z dovolj elegancie, da ni nikomur treba tlačiti vate v ušesa, in z dovolj polnosti, da je zvok prijeten. In prestižen. In premišljeno odmerjeno vznemirljiv.

## Test

Motor je v celem iz lahke kovine, po obliki na V in z devetdesetstopinjskim vmesnim kotom, ter s po dvema odličnima gredema v vsaki glavi, z verigami zanje ter s po štirimi ventili za vsak valj. V valjih je superkvadratno razmerje, ampak hitrosti batov pri največji moči še vedno dosega 15,5 metra na sekundo, navora je za 400 Nm pri še povsem umirjenih 4500 vrtljajih v minuti in krivulja moči



Žarometa: kot oglate žabje oči



se povzpne do 286 KM pri 5800 vrtljajih v minuti, kar je slišati veliko, za pogon vozila s skoraj dvema tonama teže je pa ravno prav.

Serijski v tem avtu je sicer petstopenjski samodejni menjalnik, ampak kogar samodejnost ne gane preveč, lahko izbere tudi šeststopenjsko ročno delo, kot smo ga imeli pri testnem vozilu. Peta prestava je pri tem direktna, šesta pa rahlo varčevalna - za gorivo in za motor v celem - a še vedno tako kratka, da 840i z njo doseže tudi največjo, tovarniško odmerjeno hitrost 250 kilometrov na uro. Kdor zna upoštevati ugleden motorni



Prtljažnik: z akumulatorjema, a še vedno dovolj velik

navor, ta zmore tudi s povsem nedirkaškimi vrtljaji dosegati visoka hitrostna povprečja. Toda kdor ne zna upoštevati kombinacije navora in zadnjega pogona, si utegne takšno povprečje tudi močno skvariti. Vstevši kakšen jarek in kleparško delavnico. Saj je res, tudi podvozje tega BMW je na pogled v tehnične podatke vzorno temeljito: natančno vodena prednja prema, integralna (torej prostorska) zadnja prema, odlične in temeljito hlažene zavore, ABS, pa še ASC+T, kar sta Beemvejevi kratici za nadzor stabilnosti in trakcije vozila. Drznost izklapljanja slednje naprave naj bo rezervirana za mojstre, če pa to niste, pustite tisti gumb ob prestavni ročici pri miru in upoštevajte tale nasvet: zadek (tudi tega BMW je vražje poskočen in dostikrat težko obvladljiv. Elektronika, ki kroti "power slide", je sicer bliskovita, a če so tla spolzka, še vedno prepočasna. Tudi teža vozila prispeva - potlej, ko so kolesa že zunaj zelene smeri - svoje. Navsezadnje se zgodi, da ne veste, kaj sploh rešujete: nos ali zadek vozila. Najverjetneje vse skupaj hkrati, če že ni prepozno. Jasno: s pametjo v desni nogi, s spretnima rokama na volanu, na suhi cesti in z dobrimi gumami (testni avto je imel zadaj širše kot spredaj, vse štiri pa zelo nizke in sedemnajstcolske) je moč s tem BMW 840i tudi drveti, ga celo igrave spodnašati, hitrim ovinkom v prid, čeprav servotronic v volanskem mehanizmu (samodejno prilaganje servoojačevalnika hitrostim vozila!) za te reči ni najprimernejši, in ga spremeni v hitri športnik; celo ne glede na vrsto cestišča pod kolesi.

Pa vendarle: če ste ali boste izbrali ta avtomobil, pazite na vtis, namenjen mimo-idočim. BMW 840i je kupe boljše sorte, ki se hitrostno najbolj izkaže na avtomobilskih cestah, v celem in takšen, kakršen je, pa na peščenih privozih urejenih grajskih dvorišč. In v takšnem, grajskem okolju, mu tudi karoserijska črna najboljše pristaja.

## Tehnični podatki

**Motor:** osemvaljni - štiritaktni - V 90° - nameščen spredaj vzdolžno - vrtilna in gib 89,0 x 80,0 mm - gibna prostornina 3982 ccm - 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 - ročni gred v 5 ležajih - 2x2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glavi in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic DME 3,3) - vodno hlajenje, 12,5 l - motorna olje 7,5 l - akumulator 2x 65 Ah - alternator 1960 W - 2 uravnavana izpušna katalizatorja

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolna suha sklopka - šeststopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na fleh - I, 4, 230; II, 2, 510; III, 1, 670; IV, 1, 230; V, 1, 000; VI, 0, 830; vzvratna 3,750; diferencial 3,08 - platišča 7 1/2 x 16 - gume spredaj 235/45 WR 17, zadaj 265/40 WR 17 (uniflow), katalni obseg [zadaj] 1,95 m - hitrost vozila pri 1000/min v VI. prestavi: 45,8 km/h

**Voz in obese:** kupe - 2 vrata, 4 sedeži - samonasna karoserija - Cx = 0,29 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesih - spredaj vzmetni nagel, prečna vodila, diagonalne potisne opore, stabilizator - zadaj integralna prema s trojnimi prečnimi vodili, vzdolžna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kalute za vsa štiri kolesa (spredaj notranje hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi [ročica med sedežema] - volan s kroglicami, servotronic, prestava 15,4:1, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4780 mm - širina 1855 mm - višina 1340 mm - medosna razdalja 2684 mm - kolotek spredaj 1554 mm, zadaj 1562 mm - rajdni krog 11,5 m - najmanjša razdalja od tal 140 mm - **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1440 mm - širina (koloteci) spredaj 1510 mm, zadaj 1450 mm - višina (nad sedežem) spredaj 900-960 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 960-1120 mm, zadnja klopa 620-450 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 320 l - posoda za gorivo 90 l

**Teže:** prazno vozilo 1780 kg - dovoljena skupna teža 2180 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivost (tovarna):** največja hitrost: 250 km/h - pospešek 0-100 km/h: 6,9 s - poraba goriva (ECE): 7,9/9,6/17,7 l/100 km (neosvirčenega bencina super na 100 km)



## Naše meritve

### Največja hitrost:

250 km/h (VI. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	3,7 s
0 - 80 km/h	5,4 s
0 - 100 km/h	7,3 s
0 - 120 km/h	9,9 s
0 - 140 km/h	13,0 s
0 - 160 km/h	17,1 s
0 - 180 km/h	22,4 s
0 - 200 km/h	28,2 s

### 1000 m z mesta:

27,4 s (194 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V.)	34,7 s (167 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI.)	37,4 s (141 km/h)

### Zavorna pot:

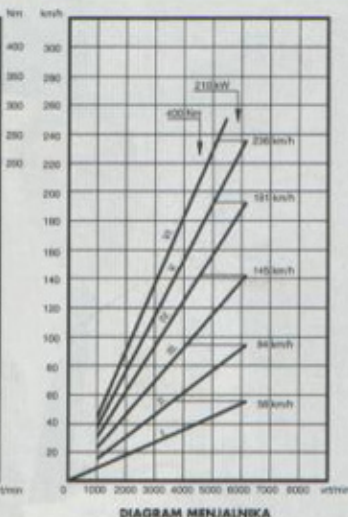
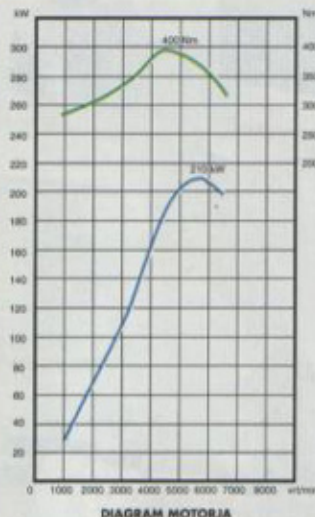
od 150 km/h	100,5 m
od 100 km/h	37,0 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	61,4 km/h
80	80,1 km/h
100	99,1 km/h
120	118,3 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje 16,9 l/100 km



## Hvalimo

- oblika in vtis
- motor in menjalnik
- sedenje spredaj
- oprema in počutje
- končne zmogljivosti
- razmeroma majhna poraba goriva
- prestiž luksusnega kupeja

## Grajamo

- teža bočnih vrat
- namišljena štirisedežnost
- hitri zadek, zamujanje ASC+T

**Cena: DEM 140.393\***  
(Tehnounion, Ljubljana)

## Končna ocena

BMW 840 Ci je luksusni kupe najboljše vrste: rahlo "klasičen", temeljito izdelan, z osemvaljnikom povsem zadovoljivo gnan in z ravno toliko športnosti kot je pravim damam in gospodom še lahko všeč. Predvsem njim je namreč tudi namenjen.