

*Neverjetno zanimivo:
nikogar se ne spomnim,
ki bi BMW 850i ne
opazil, še takšne, ki ob
njem niso obstali, bi
zmogel prešteti na prste.
Mnogi so se hoteli tudi
pogovarjati, a nihče ni
vprašal, koliko stane,
vsak je hotel vedeti,
koliko zmore. Še enkrat
povem: 300 KM in 250
km na uro. Če je to vse,
kar ste hoteli vedeti, ta
test lahko odložite in
začnete brati knjigo Moj
duševni mir.*

Enkrat za vselej: testniško življenje ni niti malo lahko. Sedete v BMW 850i, pretikate stikala tako dolgo, da ugodno sedite, naravnate ogledala, sprožite motor, zganete menjalnik in zapeljete – na cesto. Moj bog, nikar! Vsi vas gledajo: nekateri zavidljivo (uf, frajer!), drugi očitajoče (le kako moreš?), tretji grozljivo (marš, baraba), a nekatere pa tudi spogledljivo (tu sem, macho).

Biti moraš odločen in igralski (Rifle, na pomoč!): nadeneš si videz saudskega ministra za nafto (prirojena vzvišenost) in v isti sapi potese srečneza, ki je pravkar zadel na loteriji (pridobljen, toda silno nedolžen nasmeh). Tako zbegaš tuje poglede in pritisneš na plin: prej kot v pol minute si že kilometri proč in najbolj nestrpnji sprašujejo, kaj je bilo to. Frajer je spet tisti, ki prvi zine: beemve osemstopetdeset, kva pa druga.

Od ferrarija testarosse, letnika 1957. je ta BMW kupe (po mojem okusu, lepo prosim), najlepši avtomobil, kar sem jih videl. Ne predolg, a nizek in širok, z izbuljenimi blatiniki, s čudovitim profilom, z gobcem morskega psa in z vsem tistim, kar mora takšen kupe, ki vozi ob enako motorizirani limuzini iste znamke, v resnici (in tudi z oznako)



pa celo nad njo, imeti. Tu je nos brez odbijača, a dovolj prožen, da zmore prenesti tudi trde udarce; tu sta pogrezljiva žarometa, ki na račun sodobne svetlobne tehnike omogočata, da je na tako skopu odmerjenem prostoru več kot dovolj luči; tu je motorni pokrov, ki mu ni videti konca; tu so orjaške šipe – položna prednja, povsem vgrezljive bočne in zelo nagnjena zadnja; in tu je zadek, ki je resa povsem beemvejski, a tako zelo skladen z vozilom, da velja sesti in ga gledati. Morebiti upognjena spodnja obroba luči ni najbolj posrečena, ampak prtljažnik pod pravokotno preganjenim pokrovom je limuzinsko velik, dvema vstavljenima akumulatorjem na vkljub.

In zdaj – veličastna vrata: prepričljiva z debelostjo in notranjo oblogo (ki nima le ročaja, komolčna opornika in kljuke, ampak tudi zračne reže, del ozvočenja ter stikala za ogledali in šipe), prepričljiva pa tudi z vsem tistim, kar med odpiranjem razkrijejo. Na teh pliš, na sedežih, volanu ter na prestavnici ročici pa imenitno usnje. Zajeten sredinski greben. Še zajetnejša sredinska konzola. Toda, nizek strop in kratka uganka: koliko je sedežev v tem avtu? Širje! In koliko ljudi more sedeti v njem? Dva!

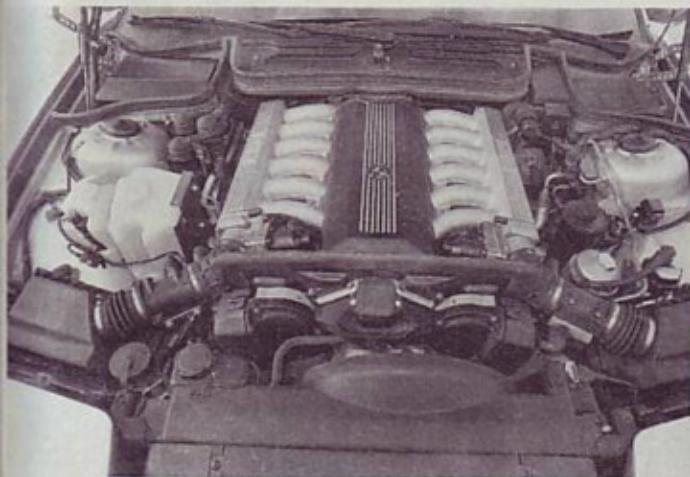
SREČNI



To je pravzaprav avtomobil za dva: z usnjem, plišem in veliko odličnosti.



LJUDJE!



Biser motornih tehnik: za gledanje in za vožnjo. In za dobrino mero voznikove samozavesti.

Tehnični podatki

Motor: dvanaestvaljni – štiritaktni – V 6 stopinj – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 84,0 x 75,0 mm – gibna prostornina 4988 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 220 kW (300 KM) pri 5200/min – največji momen 450 Nm pri 4100/min – ročna gred v 7 ležajih – po ena odprtina gred v vsaki glavi (veriga) – glavi in blok v lahke kovine – digitalna motorna elektronika za polniljenje z gorivom in za vžig (po en Bosch motronic M 1,7 za vsako vrsto valjev) – vodno hlajenje – dva akumulatorja (po 12 V, 65 Ah) – alternator 1960 W – dva uravnavana izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – štiristopenjski samodejni menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 2,480, II. 1,480, III. 1,000; IV. 0,730; vzvratna 2,090; diferencial 3,150 – položaji ročice P-R-N-D-3-2-1 – programs S-E-M – platična 7 1/2J x 16 – gume 235/50 ZR 16 (pirelli P 700)

Voz in obese: kupe – 2 vrata, 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzemni nogi, prečna vodila, diagonalne blažne opore, stabilizator – zadaj »integralna premka« s tremi prečnimi vodili, vzdolžna vodila, integralno drogovje, vijačne vzmoti, teleskopski blažilniki, stabilizator – ASC – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servotronic, 3,25 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,780 m – širina 1,855 m – višina 1,340 m – medošna razdalja 2,684 m – kolotek spredaj 1,554 m, zadaj 1,562 m – radij krog 11,5 m – teža praznega vozila 1790 kg – dovoljena skupna teza 2190 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 650 kg – prtljažnik (normno) 360 litrov – posoda za gorivo 90 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 250 km na uro; pospešek 0-100 km na uro: 7,4 s – poraba goriva (ECE): 8,6/10,3/19,8 litra neosvinčenega benzina super na 100 km

Kar mojo hčer vprašajte! Ona je sedela zadaj. Zdaj prisega na Renault 4. Pravi, da je na njegovi zadnji klopi zelo, zelo veliko prostora.

BMW 850i nima zadnje klopi: tam sta dva sedeža, ki sta z grebenom temeljito ločena med seboj. Trik s sedenjem postrani takoj odpade. Sedeti vzdolžno pa res ni mogoče. Razen če niste visoki več kot meter (kadar skočite), in če je tolkišen tudi sopotnik pred vami.

Sicer pa: otroke naftnih ministrov vozijo v drugih avtih. Kdor ima BMW 850i, pa ne sedi zadaj. Tudi zato ne, ker se spredaj odlično počuti. Sedeža ravna elektrika, volanski obroč in ogledala prav tako; tudi s stikali za v celini tri »spomine«; ter z integriranimi zgornji oprijemališči varnostnih pasov. Njuna višina je samodejna, odvisno od tega, koliko ste visoki.

Sedite dobro? Izvolite preskusiti oporo leve noge. Se vam zdi preblizu? Pozabite nanjo, raje poglejte merilnike! Ste opazili, da je obod nad njimi enako zaokrožen kot volanski obroč? In da se merilnika vrtljajter ter hitrosti zajedata drug v drugega?

Kdor je prvič v tem BMW, se bo nekaj časa privajal, toda po-

tem se bo počutil kot v svoji dnevni sobi: malec utesnjeno (niso vse dnevne sobe velike), toda povsem tako kot v pravem kokpitu pravega kupeja: bolj ljužinskega kot zares športnegata, toda dovolj kupejevskega, da se velja srečno smehljati.

Gretje in zračenje notranjosti sta že serijsko ponujena kot klimatska naprava z dvema sproti nastavljivima termostatoma, za vsako vzdolžno polovico notranjosti posebej. Vse drugo so bolj ali manj le tipkala od radijskih (odličen hi-fi) do tistega, ki razšira in zlaga žaluzijo ob zadnji šipi. In če v avtu ni štiristopenjskega ročnega menjalnika, potem je štiristopenjska avtomatika, kot v našem primeru. Ročica ima varovalko, namenjeno prst-



◀ Kokpit v najboljšem pomenu besede: sedite vanj in sanjalo se vam bo o njem.



▶ Velik prtljažnik, visoko dvignjen pokrov, orodje »pod stropom«.

Pravi kupe: pogreznje stranske šipe, težaven dostop k zadnjima sedežema, tam pa nič prostora.



nim blazinicam, drsi pa kakor skozi škatlo s svežim maslom. Takole luksuznemu kupeju se odlično poda.

Ampak poda se mu tudi dvanajst valjev v dveh vrstah, ki so jih v kupejev nos presadili iz limuzine 750i (L). Pravzaprav je Škoda, da so tako skriti. Takšen motor bi moral biti zastekljen, tako lepo ga je gledati: nobenega nereda, nobenih odvečnih stvari. Samo dvakrat po šest sesalnih cevi, plastičen pokrov na sredini in nekaj pritajenih stranskih agregatov. Vse je dovolj daleč od zašiljenega in zmečkljivega kupejevega gobca in dovolj blizu težišča, da je 1790-kilogramski avtomobil bolj ali manj uravnotežen. K motorju sodi polnilna in vzgljalna elektronika – dva motronika, za vsako vrsto valjev po eden. Motor je ves iz lahke kovine, dve odmični gredi žene veriga, v karterju je 7,5 litra olja, v hladilnem sistemu 13 litrov tekočine in posoda za gorivo je 90-litrsko. Tudi to so številke, ki sodijo k visokozmogljivemu agregatu: največja moč znaša 220 kW (300 KM) pri 5200 vrtljajih v minuti, krivulja navora že pri 1000 vrtljajih v minuti doseže 350 Nm, njen vrhunec pa pomeni 450 Nm pri 4100 vrtljajih v minutu.

Motor streže z enako eleganco kot ves avtomobil: vžiga gladko, brez omahovanja, tekoče steče in se povsem brez tresljajev, pa s prijetno zamolklim zvokom odziva na voznikovo priganjanje.

Opozorilno črtkano polje na merilniku se začne pri številki 5750, prepovedano rdeče pa pri številki 6000. Približno tam se sproži tudi elektronika, ki prepreči, da bi se ročična gred zasukala hitreje. Hkrati je to tudi okolju naklonjen motor: z dvema uravnavanima katalizatorjem in s kompresijo 8,8:1 so ga namenili za kakovostni navadni neosvinčeni bencin; to je navsezad-

nje čudno; če bi ga prilagodili na neosvinčeni super, bi bila njegova učinkovitost še večja.

Testnemu avtomobilu je strežila prestavná avtomatika. Ta je v elektroniski povezavi z motorjem, pa tudi z napravo ASC (proti zdrsavanju gnanih koles), ki sodi k serijski opremi. Obenem ponuja elektronika tudi tri programe: E za ekonomičnost vožnje (avtomatika pretika v višje prestave pri nižjih vrtljajih), S za športno vožnjo (pretikanje na skrajni še dovoljeni mejji) in M, kar pomeni ročno pretikanje, pri čemer je četrta prestava samodejno izvzeta.

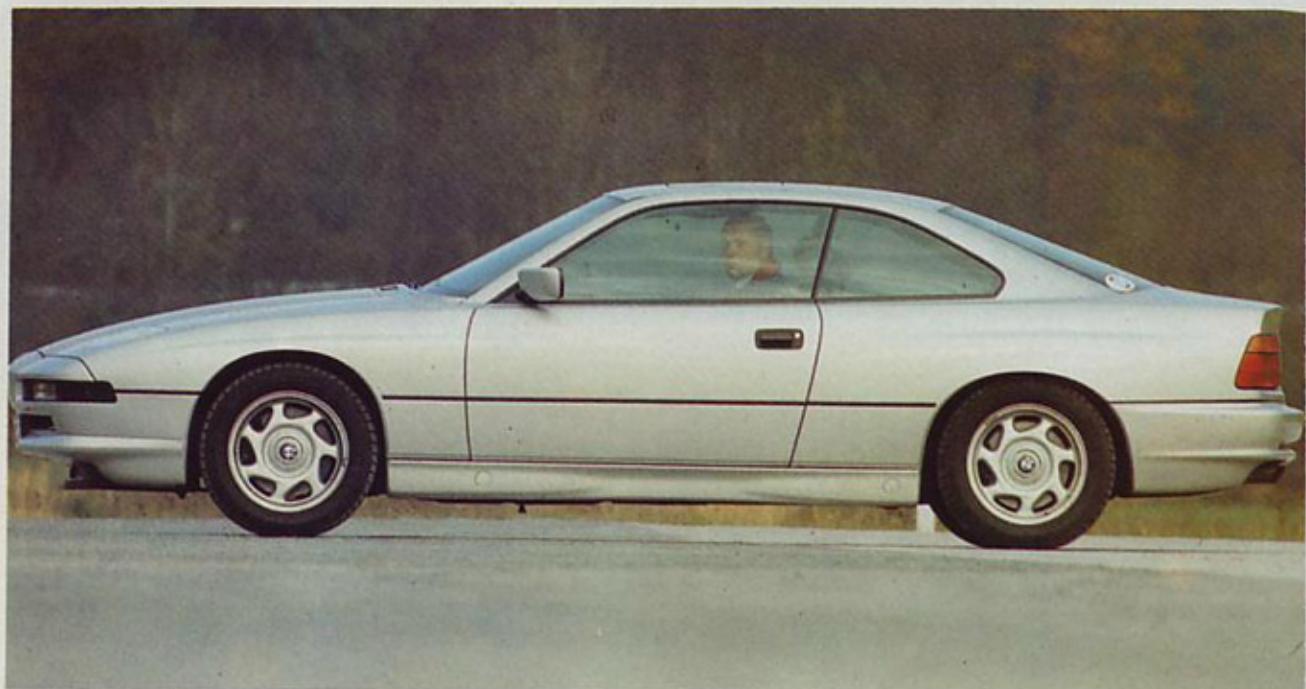
Med meritvami smo vozili v položaju S ter dosegali naslednje pospeške z mesta do posamičnih hitrosti: do 60 km na uro v 3,7 sekunde, do 80 km na uro v 5,4 sekunde, do 100 km na uro v 7,5 sekunde, do 120 km na uro

v 9,9 sekunde, do 140 km na uro v 13,4 sekunde, do 160 km na uro v 17,1 sekunde, do 180 km na uro v 21,1 sekunde in do 200 km na uro v 27,8 sekunde. Največja hitrost je bila 252 kilometrov na uro, kar je za dva kilometra na uro več od tovarniško zagotovljene ter elektronsko blokirane največje hitrosti vožila, povprečna poraba goriva pa

je po približno 5000 testnih kilometrih znašala 16,8 litra bencina na 100 prevoženih kilometrov.

To so bili hitri kilometri, predvsem na avtomobilskih cestah, kjer se BMW 850i in njegov voznik odlično počutita. Hitrostna povprečja nad 200 kilometri na uro so s tem avtomobilom in na hitrih cestah povsem običajen dosežek. Vozilo odlično drži rav-





no smer, vzmetenje in blaženje pa sta uravnana na športno udobje. To pomeni dovolj čvrstosti, ki je v prid legi vozila, pa tudi dovolj vsrkavanja udarcev, da voznik ni kot v porscheju.

Ko je ravne ceste konec, mora biti voznškega znanja za porcijo več. Toda, o podvozju še vedno nič slabega! Obe premi sta zelo natančno vodeni: prednja s prečnimi vodili in dodatnimi potisnimi oporami, zadnja pa je tako in tako integralna (»prostorska« bi rekli pri Mercedesu Benzu), kar

pomeni – ob vijačnih vzmeteh – dovolj prečnih in vzdolžnih vodil ter drogovja za potrebno kinematiko in zanesljivost. Hkrati so šestnajstolska platišča tudi dovolj velika za dovolj velike zavorne kolute, pa je drugo z drugim zelo blizu popolnosti. Občutek izza volana pa vseeno ni tak.

BMW 850i je težak in razmeroma velik avtomobil. Servotronic, ki ojačevalno moč na volanu prilagaja hitrostim vozila, je rokam na volanskem obroču sicer

v veliko pomoč, toda zgodi se, da bi voznik rad ukrepal hitreje, kot zmorea elektronika in mehanika. Dokler je vozišč ravno in suho, da so Pirellijeve gume čvrsto na tleh, težav ni. Če pa kolesom drsi (power slide z modrikastim dimom) je moč sprožiti že samo izkllopom ASC, glejte sliko), se za gnani (torej zadnji) kolesi sproži ASC. Ta se odziva v delčih sekunde, ampak vseeno s tolikšno zamudo, da zadek ni več vedno tam, kjer bi moral biti. In ko ASC »prime«, je v napäčni smeri nos vozila. V takšnih trenutkih pa sem si izza volana vselej želel, da bi bil nos lažji, volan pa hitrejši. Kajti prednji del ima včasih trmasto željo drseti čez prednji kolesi. Ko se tega privadite in znate ukrepati, je življenje s tem kupejem lepše kot z Nastassjo Kinski. Predvsem pa mirnejše!

Pri tem deluje vse natanko tako, kot je treba: motor na ukaze s pedal za plin; zavore, tudi po večkrat in na dolgo, če hočete; žaromet, dvignjena na ukaz stikala in z veliko svetlobe, brisalniki, odvisno od hitrosti vozila, ter desno zunanje ogledalo, ki se zasuče navzdol, če vozite vzvratno (da je pločnik bolje viden). Z vidljivostjo je nekaj malega težav le skozi zadnjo šipo in ko gre za oceno dolžine zadka. Za gnečo ga je pa škoda tudi zato, ker je nos sicer odporen proti udarcem in lažjim trčenjem, ne pa proti praskam. In če stane avto v nemških markah in na nemških tleh poldrugi stotisočak, potem tudi praske ne morejo biti posenci.

Sicer pa srečni ljudje ne marajo prask: ne takšnih ne drugačnih. In za srečne imam vse tiste, ki BMW 850i že imajo. Tistim, ki ga (še) nimate, pa želim srečno, ljudje! Morebiti ga želite imeti in se vam bo želja tudi kdaj izpolnila. Že upati vanjo je včasih zelo pomembno.



Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović