



Vozili smo: BMW 850i

TOP GUN

München, maj 1990,
BMW 850i. Pišip, pišip,
OK.

Računalnik je pogoltnil
vse tri podatke in jih
potisnil v pomnilnik.

Dogodkov, kakršen je
ta, avtomobilska

zgodovina ne pozablja.

Novinec je avtomobil
najboljše vrste. »DR.

Tech« – so ga krstili

eni. »Superkupe« – so
preprosto in zgovorno
oznanili drugi.

Dobrodošel v klubu! V njem je
že nekaj imenitnih imen: mercedes-benz 500 SEC, porsche 928 S4,
jaguar XJ-S V12. Je BMW 850i
najbolji med njimi? Mogoče. Naj-
bolj svež je zagotovo: pretkan
z novimi zamisljimi in z najnovejši-
mi dosežki visoke tehnike.

Za ozadje predstavitev je bilo
pročelje novega Beemvejevega
razvojnega centra na robu bavarske
prestolnice. Za zatemnjenimi
šipami ni videti ljudi. A so tam.
Šest tisoč jih je, strokovnjakov, ki
so botrovali (tudi) nastanku novega
kupeja. Zlahka športnost z več
kot polstoletno tradicijo! BMW
850i je zdaj tu, da bi nadaljeval
pot, ki so jo utirali beemveji 327,
503, 700, 3200 CS, 2000 C. M1 in
celotna serija »6«. Dobrodošel tu-
di v klubu BMW!

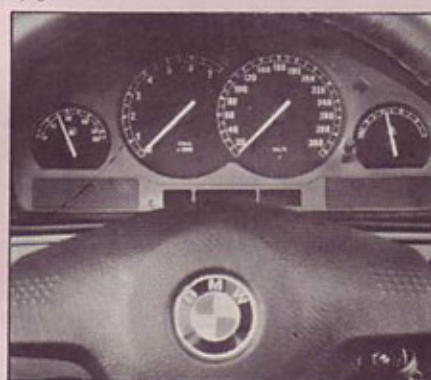
V klubu kupejev, jasno! Kajti
850i je kupe z dušo in s telesom.
Duša je prikrita, ampak nezatajli-
va, telo je vsakomur na očeh: vitko
in spredaj zašiljeno v tako zelo be-
emvejevski nos kot beemvejevski
sploh more biti. Tako kot pred
desetimi leti pri M1. Tudi z vgrez-
ljivimi lučmi. In tudi z bahavima
»leđvičkama« med režami za gol-
tanje hladilnega zraka. Nos je pla-
stičen in skriva hidravlična vzdolž-
na blažilnika, ki zmoreta z okoliš-
no, nalašč za to ukrojeno pločevino,
pogoltniti trde udarce: do hit-
rosti 6 kilometrov na uro povsem
brez škode, do hitrosti 15 kilome-
trov na uro z rahlo skaženim »ma-
ke-upom«; in tudi ob znatno večjih
hitrostih, ne da bi se v potniškem
prostoru kaj preganilo, zmečkalo,
zmaličilo. Zarometa sta nizka in
široka, vrezana v motorni pokrov

ter z elipsoidnima meglenkama ob
straneh. Izbočiti ju je moč kadar-
koli, ne glede na hitrost vozila.
Seveda so pozicijske luči in svet-
lobna »troblja« ločene od njiju in
vedno na očeh. Nos je dvakrat pre-
pogjen in gubi drsita tudi po dol-
gem, silno dolgem in silno elegant-
nem motornem pokrovu. Vse do
šipe. Brisalnikov ni videti, ker se
po vsakičnji uporabi umakneta pod
pločevinasti zavihek. Šipa je orja-
ška, močno nagnjena, skoraj ne-
opazno zlita s streho in ob straneh
obrobljena z nežnima žlebovoma,
v dnu prevrtanima, da voda s šipe
nemoteno in nemoteče odteka.

mi, zaradi pokrova razdeljenimi
lučmi. Spredaj klasičnega odbijača
ni: je le zašiljen spojler, ki se – on-
stran prednjega kolesnega para
– optično nadaljuje z obrobama
pragov. Zadnji odbijač je – s spoj-
lerjem vred – višji, zajetnejši in
objema tudi dva para kromiranih,
štirioglatih izpušnih cevi.

Boka sta v celem komaj opazno
upognjena, sicer pa takšna kot cel
avtomobil: spredaj nizka, zadaj vi-
soka. Izbokline na kolesnih blatni-
kih nečesto biti dirkaške, samo
oblikovalsko razkošne. BMW 850i
je namreč krajši, širši in nižji od
kupejev minule serije »6«. Njogo-

kičnem zapiranju se steklo spet
dvigne in »vleže« v gumasto obro-
bo strehe. Ta je tam zaradi dežev-
nice, zaradi tesnenja in zaradi bla-
ženja zračnega piša ob večjih hitro-
stih. Obe zunanji ogledali sta elek-
trično vodeni, ogrevani in s pec-
ljem odmaknjeni od karoserije. To
koristi aerodinamiki in čistoči boč-
nih šip. Čistoča se je dokazala ob
poletni plohi med preskušnjo, ko-
ličnik zračnega upora preprišem iz
tovarniških podatkov: 0,29, navk-
ljub širokim gumam na lahkih pla-
stiščih in navkljub zelo zajetnim
meram novega kupeja v celoti.



Merilniki

Streha, razmeroma kratka, preide
brez robu v zadnjo šipo, spet orja-
ško, na drobno ogrevano in z vtis-
njeno radijsko anteno. Brisalnika
zanjo ni, ne zato, ker bi bil povsem
odveč, ampak najverjetneje zato,
ker bi bil videti kot gojzar na nogi
brazilske plesalke. Ampak avta
s tem še ni konec: sledi zadek,
precej kratek, precej visok, precej
ostro upogjen in s precej veliki-

va vrata so zajetna in brez okens-
skih okvirov, streha pa brez sred-
njih opornikov. Bočni stekli sta
vseeno po dve na vsaki strani: sta-
kneta se z gumastim tesnilom, zgo-
raj zdrsneto v gumast žleb. Prav ta
žleb je vzrok za trik: vsakično od-
piranje vrat se začne (ob prvem
gibu kljuka na njih) s samodejnim
in nekajmilimetrskim pogreznjem
okenskega stekla v njih. Ob vsa-

Mere se skrčijo šele znotraj
obeh vrat. Kupe je sicer štiriseđe-
nik, ampak zadnja dva sedeža,
vdrti vsak zase in ločena s široko
grebensko pregrado ter s prosto-
rom za škatlo s prvo pomočjo v na-
slonjalu, sta tam le za vzorec. Ko
se voznik in njegov desni sopotnik
sproščeno namestita, znašata
vzdolžni razdalji med prednjima
in zadnjima sedežema približno nič
centimetrov, kakšen milimeter več
ali manj. Torej ni tamkaj prostora
niti za popotni zemljevidni atlas,
kaj šele za noge takšnih ali drugač-
nih dolžin. Pač pa vsak od prednjih
sedežev ni več samo sedež, ampak
sedežni sistem: sedež je temeljito
vpjet v tla vozila, v celoti električno
pomičen (z izjemo pregibanja na-
slonjal, če bi kdo vseeno hotel sesti
v zadek avta), ter z enostransko
podprtim zglatnikom, pri čemer je
ta opora hkrati tudi zgornje oprje-
mališče v sedež vgrajenega var-
nostnega pasu. Ker je samodejno
in po višini pomičen, se sprti pri-
lagaja ukazom za celotno namesti-
tev sedeža. Dvigne ali spusti se pač
za toliko, kolikor je prikladno gle-
de na želje po osnovni višini in

**UNIVERZALNO
OGLEDALO**



TURBO SPRINT

UNIVERZALNO (levo, desno) AVTO OGLEDALO za vse tipe vozil po
proizvajalčevi ceni 120,00 din in PTT stroški. S povzetjem. M-PLAST,
Obrtiška 16, 66000 Koper, telefon (066) 31-877 ali 21-943.



vzdolžnem sedežnem pomiku. In ker je vzdolžno in po višini pomik tudi volanski obroč, zmorejo »spominska« stikala ob sedežnih podnožjih ukazovati vsemu hkrati: namestitvi sedežev, volanskega obroča in zunanjih ogledal. Zmožnosti desnega zunanje ogledala, da ob vzvratni vožnji samodejno pomaga nadzorovati parkiranje ob pločniku, pa se voznik vsakič sproti lahko tudi odreče.

Za sedežne obloge predlagam blago, ker je prijetnejše in bolj oprijemljivo od doplačilnega usnja, pa ostane v zvezi s prednjima sedežema ena sama zamera: njuni sedalni površini sta prekratki. Tovarna se bo odkupila z neserijskima športnima sedežema, ki ju bo mogoče sproti »podaljševati«.

Nasploh je notranost novega kupeja športno utesnjena: pa ne zaradi njene celotne širine, še zaradi nepretirane dolžine ne. Ampak zaradi razkošnih mer njenih posamičnih delov: na primer zaradi bogataškega sredinskega grebena, pa zaradi bahaškega ohišja armaturne plošče (pred sovoznikom so v njem našli celo prostor za dvojni predal, z dvema pokrovo-ma), zaradi razmeroma nizkega stropa in tudi zaradi razkošno obloženih vrat. Seveda pa utesjenost ne zadeva dogane in skrbno odmerjene ergonomije: voznik (enako velja tudi za potnika na drugem prednjem sedežu) zlahka izbere pravšnji položaj, vključno z dolžinsko namestitvijo telesa med pedal, volanski obroč in prestavno ročico. Pri tem sta le dve manjši napaki: opora za levo nogo, kadar ta ni na pedalu za sklopko, je pomaknjena preveč nazaj, prestavna ročica pa je previsoka. Do sti krajša tudi ne more biti, saj štrli iz visokega grebena, ki se le malce pred njo upogne v sredinsko konzolo. V tej je vdelan izredno kakovosten in temeljito ozvočen radio-kasetni sistem, potovalni računalnik, tekstovna (večjezična) testna plošča in klimatska naprava, ki streže vsaki polovici vozila posebej.

Preostanek tistega, kar pripada vozniku, je naravnost pred njegovimi očmi: med seboj »prekrivajoča« se merilnika motornih vrtljajev in hitrosti vozila, merilnika goriva in temperature hladilne tekočine, pa nekatere kontrolne luči in stikala, vključno tista ob volanskem drogu, pripravno blizu v usnje odetega in zanesljivemu prijemu namenjenega obroča s tremi prečkami.

O stikalih za šipe na vratih, o bralnih lučeh in o drobnjarjih, ki smo jih spoznali že pri prejšnjih beemvejih, tokrat verjetno ni treba vnovič pisati.

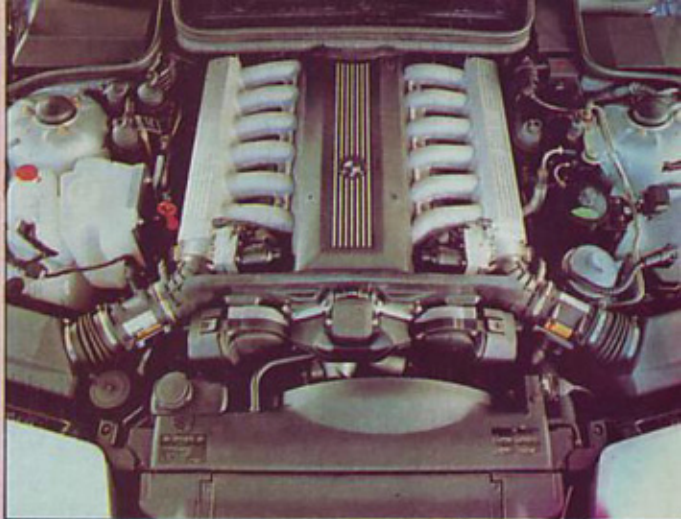
Presenetljivo piči in v obliki preprostih, čeprav usnjenih vreč pa so »predali« za drobnjarije na obojih vratih ter na prednjih delih obeh prednjih sedežev.

Motor, ki poganja BMW 850i, je natanko takšen kot v limuzini 750i (L): dvanaestvaljnik V-oblike, ki je

tudi v kupeju nameščen vzdolžno, toda varno daleč od ploščene in zmečkljivega nosu. Ker je motorni prostor tudi s svojim zadnjim delom nižji kot v limuzini, so morali rahlo preoblikovati le sesalni sistem, drugega nič. Torej gre tudi tokrat za pet litrov gibne prostornine ob zelo kratkih batnih gibih, za glavi in blok iz lahke kovine, za sedemkrat vlečeno ročično gred, za po eno odmično gred v vsaki glavi, za največjo moč 220 kW (300 KM) pri 5200 vrtljajih in za največji navor 450 Nm pri 4100 vrtljajih v minuti. Motorju streže digitalna elektronika, s po nim Boschovim motronicom za vsako vrsto valjev. Mikroprocesorska tehnika v tem sistemu obvladuje dolgo vrsto opravil, od hladnega vžiga, pospeševalnega nadzora in odzivanja na klenkanje do zračenja posode za gorivo, nadziranja obeh uravnanih izpušnih katalizatorjev ter sodelovanja v sistemih ASC (ki skrbi za odmerjanje moči s pogonskih koles na vozišče) EGS (kar je kracica za sprotno uravnavanje samodejnega menjalnika) in elektronskega sistema za nadzor največje hitrosti (ki je tudi pri tem modelu »umetno« omejena na 250 kilometrov na uro). Povečana zmogljivost motronica M 1.7 omogoča stalno nadziranje tridesetih funkcij, vključno s samodijagnozo in s spominskim skladiščenjem morebitnih okvar.

Mazanje motorja je oplemeniten s termostatskim oljnim hladilnikom, zoper zimske težave pa bodo pozneje vgradili električno predgrevanje hladilne tekočine.

Iz limuzine 750i (I) so v kupe prenesli tudi štiristopenjski samodejni menjalnik s tremi, že znanimi delovalnimi stopnjami: E (conomy), S (port) in M (anuell). Serijski



Tehnični podatki

Motor: dvanaestvaljni – štiriktaktni – V 60° – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 84,0x75,0 mm – gibna prostornina 4988 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 220 kW (300 KM) pri 5200/min – največji navor 450 Nm pri 4100/min – ročična gred v 7 ležajih – po 1 odmična gred v vsaki glavi (veriga) – glavi in blok iz lahke kovine – digitalna motorna elektronika za polnjenje z gorivom in vžig (po 1 Boschov motronic M 1.7 za vsako vrsto valjev) – vodna hlajenje – 2 akumulatorja (po 12 V, 65 Ah), alternator 1960 W – 2 uravnavana katalizatorja izpušnih plinov.

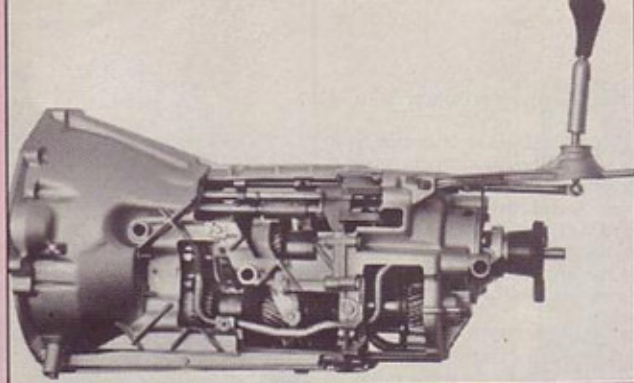
Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – šeststopenjski sinhronizirani menjalnik (ali štiristopenjska avtomatika), prestavna ročica na fleh – platišča 7 1/2 Jx16 – gume 235/50 ZR 16

Voz in obese: kupe – 2 vrata – 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, diagonalne tlačne opore, stabilizator – zadaj »integralna premas« s tremi prečnimi vodili, vzdolžna vodila, integralno drogovje, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator (za doplačilo: ASC, EDC, nastavljanje nivoja) – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kraglicami, servotronic, prestava 15,4:1

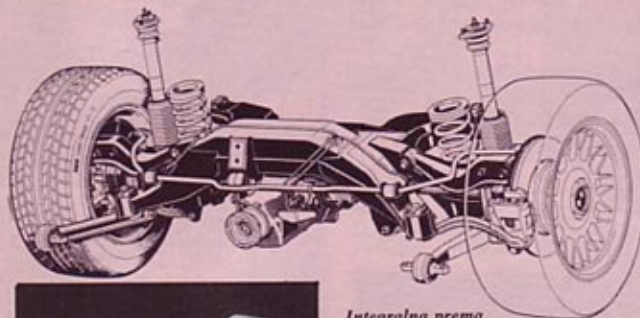
Mere in teže: dolžina 4,780 m – širina 1,855 m – višina 1,340 m – medosna razdalja 2,684 m – kolotek spredaj 1,554 m, zadaj 1,562 m – rajdni krog 11,5 m – teža praznega vozila 1790 kg – dovoljena skupna teža 2190 kg – prtljajnik (normno) 360 litrov – posada za gorivo 90 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 250 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 6,8 s (samodejni menjalnik: 7,4 s) – poraba goriva (ECE): 8,8/10,4/19,8 litra na 100 km (samodejni menjalnik: 8,6/10,3/19,8 litra na 100 km), gorivo: neosvinčeni bencin super

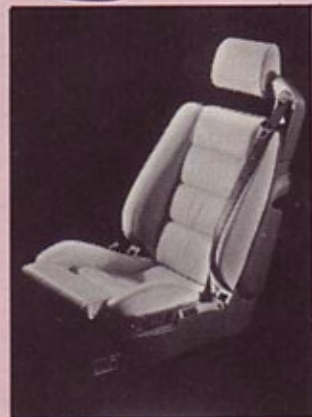




Šeststopenjski menjalnik



Integralna prema



Sedežni sistem

dodatek temu menjalniku je elektronska naprava ASC, tesno povezana z motorno elektroniko in namenjena preprečevanju zdrsavanja gnanih koles.

Je pa v kupeju 850i dvanajstvaljnik prvič na voljo tudi z ročnim menjalnikom. Ta je šeststopenjski: z direktno peto ter z rahlo podaljšano šesto prestavo. Čeprav se zdi – upošteva prepričljiv motor in še posebej prožnost, ki jo zmore – število prestav na prvi pogled pretirano, takšna zasnova menjalnika ni brez pomena. Prvih pet prestav odločno prispeva k živahnim pospeškom skoraj 1800-kilo-

gramskega vozila (tovarna napoveduje za pospeševanje z mesta do hitrosti 100 km na uro le 6,8 sekunde potrebnega časa), šesta prestava pa je namenjena vožnjam z največjimi hitrostmi, ne da bi bil motor pri tem preveč obremenjen. Shema pretikanja je enostavna in razumna: šesta prestava je nasproti (klasično nameščene) pete prestave. Ker je menjalnik izredno natančen in lahko delujoč, ostane vozniku ena sama skrb: da bdi nad motornimi vrtljaji in se tako izogiba presenečenju samodejnega zavarovanja pred pretiranim priganjanjem. Motor je namreč ne le vzorno kultiviran, ampak tudi tako temeljito zvočno izoliran, da njegovega visokega delovalnega območja preprosto ni mogoče »slišati«.

Serijski dodatek ročnega menjalnika je naprava ASC+T. Črka T oznanja »Traktion«, s čimer opozarja na dopoljeno uglašeno pogona vozila, ko gre za stik med kolesi in voziščem. Zaradi dodatka T je prenos moči uravnavan ne le s sprotnim nadzorom sesalnih loput in motornega vžiga, ampak tudi s samodejnim zaviranjem pogonskih koles, če hoče biti njihovo zdrsavanje še vedno škodljivo. Seveda je – zaradi varnosti v celem – takšno zaviranje levega ali desnega zadnjega kolesa (lahko pa tudi obeh hkrati) možno le do hitrosti 40 kilometrov na uro. In navsezadnje: voznik, ki noče, da mu napravi ASC ali ASC+T kvarita siceršnje spodnašanje zadka, pritisne na gumb in napravi preprosto izključiti.

Saj je podvozje novega BMW dovolj temeljito, da si človek to lahko privoščiti! Prednja prema z vzmetnima nogama, prečnimi vodili, tlačnimi oporami in stabilizatorjem je enaka kot pri BMW 750, le kolotek je za 24 milimetrov širši. Zadek pa so tokrat podprli s tako imenovano »integralno premo«, ki bi ji lahko rekli tudi prostorska prema, če se tega imena ne bi spomnili že pri Mercedesu. Kajti vsako od zadnjih koles BMW 850i je vodeno s po petimi vodili (s tremi prečnimi, z enim vzdolžnim ter s povezovalnim med njimi, torej s petim, »integralnimi« vodilom). Hkrati je zadnja prema ne le zvočno temeljito izolirana, ampak tudi dovolj elasto-kinematična, da se samodejno odziva na sile, ki so med naglimi pospeški in zaviranjih v napoto.

In če kdo hoče, lahko dokupi tudi EDC, kar je oznaka za samodejno nadziranje vzmetnega blaženja. Naprava je lahko v celoti samodejna, ali pa se odziva na stikali »udobje« in »sport«. To pomeni, da postane blaženje ukazano prilagojeno udobnejši, ali pa trši, športni vozniki. Napravi služi pet elektronskih tipal, ki sprožajo odzive v 40 milisekundah, nadziranje blaženja je za vsako premo ločeno, vse skupaj pa streže trenutnim željam potnikov, voznikovemu okusu in varnostni ponudbi vozila nasploh.

K varnosti, predvsem pa k zanesljivosti in zmogljivosti vgrajene elektronike, sodi tudi prvič serijsko vgrajena multipleksna tehnika. Ta omogoča uporabo ene same elektronske »pote« za večje število potrebnih informacij. To pomeni: manj električnih spojev, krajšo električno napeljavo, enostavnejšo montažo te napeljave, pa tudi njeno večjo zanesljivost. Prav multipleksna tehnika je omogočila že prej omenjene samodejne pomike oken v vratih (seveda z vodi, ki so namenjeni običajnemu odpiranju in zapiranju oken), ta tehnika omogoča tudi samodejno prilaganje brisalniškega timerja hitrosti vozila, omogoča pa tudi sprotni nadzor nad posamičnimi tipali (recimo ABS) in prenašanje funkcij na pomožne sisteme. To tehniko so pri 850i izrabili še za elektronsko merilnikov, karoserijsko elektroniko (na primer za alarmno napravo) in tako dalje. Da bi omenili vse, je tule odločno pre malo prostora. Kajti elektronsko nadzirana je v tem avtu tudi klimatska naprava, obogatena z mikrofiltrrom zoper prašne delce, za doplačilo pa tudi z dodatkom, ki preprečuje vdor škodljivih plinov v potniški prostor. Preklapljanje med kroženjem že vsebovanega in zunanjega zraka je ob tem povsem samodejno in prilagojeno tudi hitrosti vozila.

Seveda je med razmeroma kratko krstno vožno vse te sisteme in naprave nemogoče v celoti preskusiti in jih realno oceniti. Priložnost za to bo pozneje, med temeljitejšim testom. Je pa že zdaj mogoče reči: BMW 850i je zares super kupe. S pretežno dvosedezno naravnostjo in visokimi zmogljivostmi ustreza športno naravnanim željam, z dovolj velikim prtljažnikom, z varno zasnovo in temeljito opremljenostjo pa ne more skriti sorodstva z limuzino 750i (L).

Toda uradno BMW 850i noče stati ob boku »pripadajoče« limuzine. To je nov, samostojen izdelek, z lastnim imidžem in z lastnimi ambicijami. Pravcati »top gun« te znamke. In zelo prepričljivo orožje – zoper tekmece. Kupci znajo te reči ceniti. Zato je njihova vrsta – ta hip – dolga polna tri leta; upošteva je tovarniški načrt, da bodo na leto izdelali 10.000 beemvejev 850i. Srečni ljudje, z avtomobili po 135.000 zahodnonemških mark!

Martin Česenj