

Neki drug svet

besedilo: Vinko Kercn • foto: Saša Kapetanovič

Sploh ne, da bi bil BMW serije 7 edini v svojem svetu; vsaj dva sta še tam nekje, vsak s svojimi argumenti. Ampak če pogledamo po ljudsko, iz Golfa 2.0 TDI, govorimo o nekem drugem času in prostoru.



► Na zadevo lahko gledamo kot na zamrznjeno sliko v nekem časovnem trenutku, lahko pa jo vidimo kot rezultat nekega časovnega zaporedja dogodkov. Veliki Beemveji so bili še pred približno četrto stoletjo – gledano z današnjimi očmi – le veliki avtomobili z nekaj naprednejšo tehniko in z nekaj več opreme od drugih (da se izognemo nepotrebnim primerjavam: evropskih) avtomobilov. Danes so razlike sicer podobne zgoraj opisanim, so pa opazno večje. Videti je, kot bi Sedmica pritisnila plin razvoja izdatneje od avtomobilov, namenjenih povprečnemu evropskemu kupcu.

Ko se podpiše na papir za prevzem tega avtomobila, dobite v roke ključe. Jasno. Ampak prav posebno častno za avtomobil te cene ni, če sta ključa pravzaprav dva in ju skupaj komaj zbašete v žep hlač. Prvi, osnovni ključ je logična posledica prevzema, vzrok drugemu pa je postavka 'Ogrevanje na mestu' na seznamu dodatne opreme. Že tale

drugi je precej velik, oni prvi pa je še večji, in čeravno je 'pameten', je treba pri zapuščanju vozila vseeno narahlo pobožati eno od kljuk, da se zaklene. Pri Renaultu, na primer, znajo narediti ključ manjši (kartica), zaklepanje pa bolj preprosto.

Pa vseeno: tole je največji Beemve, poleg tega se najdaljši (različica L), sicer ne najzmožljivejši (ta čast pripada različici z 12-vajlnikom), zato pa s pogonskega stališča najbolj sofisticiran, saj osemvaljniku pri pogonu tu in tam pomaga še elektromotor. Hibrid, torej.

Zato je verjetno temo o porabi goriva najbolje razčistiti takoj na začetku. Res se s številkami, izmerjenimi pri nas, ni posebno izkazal, ampak od avtomobila mase dveh ton in zmožljivosti 342 kilovatov, pri čemer poskušate iz njega potegniti vsak kilovat, ne morete pričakovati porabe Golfa 2.0 TDI. Tovarniškim številkom ni treba verjeti, so pa dobre za primerjavo: od prej omenjene Sedmice z motor-

jem V12 je tale z mesta do 100 kilometrov na uro počasnejša za 0,3 sekunde, za prvi kilometr porabi 0,7 sekunde več (prosim, poskušajte si tole življensko predstavljati), porabi pa 3,6 litra goriva manj v normnem mešanem ciklu. Ali rečeno bolje: 28 odstotkov manj. Ali malo čez palec in po domače: za četrtino manj. Ali če pogledamo z drugega konca: oni porabi za dobro tretjino več! No, zdaj veste, zakaj hibrid?

V praksi? V normalnem programu nastavitev mehanike in elektronike (ki je eden od štirih na voljo) in v položaju menjalnika D porabi tale Sedmica (pri rahlo površnem odčitku z digitalnega ukrljivenega traka trenutne porabe) pri 100 kilometrih na uro šest, pri 130 8,5, pri 160 11, pri 180 15 in pri 200 kilometrih na uro 17 litrov goriva na 100 kilometrov. Naša poraba se je gibala med 13 in 24 litri na 100 kilometrov, kjer smo za zadnjo izpod motornega pokrova vlekli res prav vsakega 'konja',

ki je tam spodaj. In priznati moramo, da smo pri tem resnično uživali in dobili vnovičen dokaz, da je lahko tudi vožnja udobne limuzine športna in zelo dinamična.

hitrostne lestvice: tale BMW, čeprav hibrid, se ne zna peljati samo z elektriko, ima pa odličen sistem stop&start, ki hipno ustavi motor in ga znova hipno požene, pri čemer se



"Krasna reč, čeprav še vedno trdim, da je ne glede na vse udobje v Beemveju najlepše sedeti na voznikovem sedežu."



Pomoč elektromotorja hibridnega pogona (tako imenovani eBoost) se vklaplja nezaznavno in vse do največje hitrosti, ki jo, imogrede, brez najmanjšega napora za mehaniko in voznika doseže – mimogrede. Takrat se Sedmica vede kot Dacia pri 80 kilometrih na uro: deluje lahko in zanesljivo, voznik ima dober občutek, da on upravlja vozilo, in ne obratno. Če se tule vrnemo na drugo stran

bencinski stroj le narahlo, a zaznavno, morda le toliko, da opozori voznika, strese.

V vožnji voznik, kot smo pri Beemvejih že vajeni, vedno uživa, izjema je morda le kaščna garažna hiša, kjer se podaljšano medosje, nizke gume, ki so ožje od platišč, in ostri zavoji seštejejo v odrsanu platišča. Čeprav je tole, še enkrat, največji in najdaljši BMW, ima vseeno dva športna programa vožnje,

Kratek test



Prtljažnik: Zaradi hibridizacije posteno prostorsko okrnjen.

odlično komunikativen volan, verjetno najboljši samodejni menjalnik (osem prestav) za tak tip vozila (brez zaostajanja sklopke: ko pohodiš plin, se zgane, pri športnih programih bolj odločno, v normalnem in udobnem pa manj energično, a zgane se takoj) in možnost popolnega izklopa elektronskega stabilizacijskega sistema. Po zaslugu vsega naštete, s poudarkom na zadnji navedbi, si upam trditi, da se tale velika udobna limuzina pelje najbolj športno in zabavno. Ne sicer (več) tako kot pred dvema generacijama, ampak to pač prinaša čas, v konkretnem primeru pa še dodatnih 100 kilogramov mase zaradi hibridnega pogona, kjer je velik del teh kilogramov naloženih v zadek avtomobila. To pomeni tudi za 40 litrov manjši prtljažnik (zdaj 460) in, kar je še huje, nepripravno obliko prostora.



Po kuloarjih kroži zlobna trditev, ki pravi dvoje: če znajo pri Beemvu kaj narisati, so to žarometi in ledvički, in če česa ne zanjo, so to zadnje luči. Ampak še enkrat: tole je neki drug svet, kjer je veliko bolj pomembno, kaj in kako voziš kot pa make-up. Se pa vseeno pojavlja nekaj zamer, ki niso stvar oblike, ampak uporabnosti. Tile veliki Beemveji imajo sicer veliko notranjih predalov, a je zaradi njihove vse manjše uporabnosti mest za drobnarje vse manj, pollitrske plastenke pa svojega prostora sploh nimajo. Se pa spača, če se ravno odločate za njegovo daljšo medusno razdaljo, dokupiti paket razvajanja za zadnja sedeža, kjer postaneta ta izdatnejše nastavljiva, zračena, masažna in ogrevana, potnika pa se lahko razvajata ob dobri sliki s predvaljalnika DVD. In zvoku, jasno. Krasna reč, čeprav še vedno trdim, da je ne glede na vse udobje in Beemvu najlepše sedeti na vznikovem sedežu.

Ker to je neki povsem drug svet. BMW AH 7 L lahko odpeljete 'že' za dobrih 120 tisočakov, ampak če hočete natanko takega, kot je na fotkah, se bo morala gospa odreči vsaj Peugeotu RCZ, saj je v tej Sedmici naložene opreme za 37 tisoč evrov. In pri tem nima še niti radarskega tempomata ... KK

BMW ActiveHybrid 7 L

Cena osnovnega modela: 120.200 EUR

Cena testnega vozila: 157.191 EUR

NAŠE MERITVE

T = 25 °C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 31 % / Starje kilometrskega stevca: 4.119 km

POSPESKI

0-100 km/h:	5,0 s
402 m z mesta:	13,6 s (165 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tvorstvenim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

250 km/h

(VI., VII. in VIII. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	36,5 m (AM meja 39 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	16,4 l/100 km
-------------------------	---------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valog - 4-taktni - V90° - bencinski - gibna prostornina 4.395 cm³ - največja moč 330 kW (449 KM) pri 5.500-6.000/min - največji navor 650 Nm pri 2.000-4.500/min, elektromotor: sinhronski motor s stalnim magnetom - največja moč 15 kW (20 KM) - največji navor 210 Nm - Celoten sistem: največja moč 342 kW (465 KM) - največji navor 700 Nm. Prenos moći: motor poganja zadnji kolesi - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume spredaj 275/40 R 20 W, zadaj 315/35 R20 W (Dunlop SP Sport Maxx). Masa: prazno vozilo 2.070 kg - dovoljena skupna masa 2.660 kg. Mere: dolžina 5.210 mm - širina 1.902 mm - višina 1.474 mm - medusna razdalja 3.210 mm - prtljažnik 460 l - posoda za gorivo 80 l. Zmožljivosti: največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,9 s - poraba goriva (ECE) 12,6/7,6/9,4 l/100 km, izpust CO₂ 219 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ hibridni pogon, zmogljivosti
- ▲ komunikativnost mehanike
- ▲ menjalnik
- ▲ volanski mehanizem
- ▲ dinamika vožnje
- ▲ oprema
- ▲ prostornost
- ▲ materiali
- ▲ ergonomija
- ▲ merilniki
- ▲ vrata z 'zavoro' v vsaki točki kota odpiranja

- ▼ poraba pri prganjanju
- ▼ malo prostora za drobnarje
- ▼ nerodno mesto za ključ USB (glasba MP3)
- ▼ prtljažnik: oblika, prostornina, oprema
- ▼ okretnost
- ▼ nima radarskega tempomata
- ▼ pomoč pri nenamerni menjavi voznega pasu le pasivna (pre)majhne lučke za opozarjanje na avtomobil v mrvjem kotu

Končna ocena

Prav tale BMW postavlja kupca pred dilemo: voziti se zadaj ali voziti ga? Zadaj je resnično razkošno, ampak tudi ta BMW je vselej uživaško voziti. Verjetno najbolj zabaven in dinamičen veliki luksuzni avtomobil. Hibridni del pa poleg dodajanja moči, verjemite, tudi precej zmanjša porabo goriva.