

Vozili smo

BMW M 635 CSi in M 535i power style

Športni oddelek: kupe in limuzina

Priznati moram, da sem si bil tisti dan drugače predstavljal. Namesto zaželenega sonca je v Münchnu snežilo, že zdavnaj začetni pomladi navkljub. Takšno je pač letos vreme!

Srečno! – je plosknil mož od BMW po avtomobilski strehi, ko sem odpeljal. A se mi je sreča nasmehnila šele z naše strani hribov, ko je sonce spodrinilo snežne nevihte. Vse dotlej pa sem s potnimi rokami na volanu spravljal polnih dvestošestinoseddeset konjskih moči na zglajene ovinke. Z gumami – kot da bi pravkar pripeljal z dirkališča! Ne, tisti dan v vrhunskem Beemvejevem kupeju ni bil po mojem okusu!

Pa, saj tudi povsem zatrdno vem, da takšnih beemvejev ne delajo za zimske vožnje. Kdor takšen avto kupi, mora kupiti še kaj bolj nedolžnega, za led in sneg. Že res: vznemerljivi »emček« dobite že za dvajset mark in nekaj malega drobiža. In si ga zataknete v klobuk. Ampak: če se BMW že iz tovarne pripelje z znakom M na nosu in zadku, to ni več šala. Srednja črka iz kratice svetovnega slovesa pomeni – kadar je sama – »Motorsport«, torej vse, kar je v zvezi s športom. Pa najsi gre za M Power, M Technics, M Team ali M Style. Črka M na tribarvni podlagi oznanja Beemvejeve deleže pri formuli 1, pri športni opremitvi, pri dirkaških moštvi in pri oblačilih istega stila. Pa lahko zdaj tudi sami uganete, kako zelo pristna sta kupe M 635 CSi in limuzina M 535i; dva z močjo nabita avtomobila.

BMW M 635 CSi: MILIJONARSKA ZADEVA

Oblika ni nova: poznamo jo že skoraj deset let. Tudi motor ni nov: poznamo ga iz nekdanjega cestnega dirkalnika M 1; ali pa iz zdajšnjega BMW 745i. Nova, od predlanskega poletja sem, je torej le kombinacija obeh: karoserije in motorja v



njej. Razen črke M na avtu nič ne piše, za kaj gre. Ga je pa moč prepoznati po nizkem prednjem spojlerju, po tankih črtah na bokih, po cenemem gumastem repu na zadnjem pokrovu in po tridelnih platičnikih iz lahke kovine, obutih v vpadljivo široke in ekstremno nizkopresečne gume. Kupe je kupe, čeprav je dovolj radodarnih mer, tako kot tale BMW. Zato so vrata pač samo dvojna in na zadnji klopi, izoblikovani v dva ločena, po širini povsem udobna sedeža, zmanjkuje prostor za kolena. Sta pa zato prednja sedeža takšna, kakršna čistokrvni kupe zasluži: za doplačilo usnjena, tako kot pri testnem avtu, v vsakem primeru pa z nastavlji-vo dolgima sedalnima površinama in z izrazitima naslonjaloma, da sta telesi temeljito učvrščeni tudi na dirkaško voženih ovinkih. Seznam vgrajene serijske opreme je bogataško dolg: zavorni dodatek ABS (zoper blokiranje koles), zunanji ogledali z električnim nastavljanjem, potovalni računalnik, ogrevana ključavnica voznikovih vrat, sredinska ključavnica, električno vodene šipe, zatemnjena stekla, meglenske (tudi na zadku), ogrevane brizgalke za prednjo šipo in servoojčevalnik volana. Kdor hoče več, lahko doplača za klimatsko napravo, za vzglavnika na zadnji klopi, za žarometne brisalnice, za dodatno notranje ogrevanje, za električno pomično streho in tako dalje.

Voznikov sedež je nastavljaljiv v vse potrebne smeri in po malce zamotanem pretikanju ročic ob njegovem vznožju si vsakdo lahko izbere položaj, ki mu povsem ustreza. Seveda se v tem avtu sedi nizko pri tleh, po dirkaško zleknjeno in brez težav z razdaljami med (nastavljaljivim) volanskim obročem, pedalni in kratko prestavno ročico. A je karoserija takšne sorte, da se tudi na ta način zelo dobro vidi na vse strani, naj si bo med vožnjo samo, ali med tesnim parkiranjem. Vozniku so namenili v usnje odet volanski obroč s tremi prečkami in z gumbi za trobljo na vsaki od njih, pa že značilen beemvejski kokpit z k nje-mu zasukano sredinsko konzulo (tam so ročice za zračne in gretje, sredinske zračne reže, radio in računalnik ter kasetni predali, ni pa niti za centimeter prostora, kamor bi človek lahko odložil kakšno

drobnarijo) in armaturno ploščo s testnimi lučmi in gumami, z merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, goriva in temperature hladilne tekočine ter s servisnim intervalnikom, da človek vedno ve kdaj mora avto v mehanikarske roke. Pravzaprav je vzdušje v tem vozilu precej podobno vzdušju v vseh malce imenitnejših beemvejih.

Dokler ne odprete motornega pokrova. Tisto, pod njim, dragi moji, je paša za oči. Je nekaj, kar bi moral od blizu videti vsak avtomobilski zagriženec. Je biser že za same oči. In ostane biser tudi potem, ko se sproži. To je 3,5-litrski šeststavaljni z lahko glavo, z dvema odmičnima gredema in s štiriindvajsetimi ventili v njej. Vbrizgavanje goriva in vžig nadzira motronic, digitalna Boscheva naprava, ki prispeva h končni moči 201 kw (286 KM) pri 6500 vrtljajih v minuti. To pa pomeni 83 KM na vsak liter gibne prostornine. In te konjske moči, ali kilovatni, kakor pač hočete, niso samo na papirju. Izza volana jih, kdor je za to, lahko zelo dobro občuti.

Na zasuk ključa se motor oglasi hrumeče, ampak prijetno za ušesa. Tudi steče povsem uglajeno, brez kakšnih dirkalniških muhavosti. Že malce nad 1000 vrtljaji v minuti je njegov tek povsem uravnovežen in tudi glasovno prepričljiv. Nasploh je ena od poglavitnejših dobrih lastnosti tega avtomobila, z motorjem vred, ta, da je enako kos čisto vsakdanji vožnji v službo, ali pa divjaško razpoloženemu vozniku, ki si je za sobotno popoldne izbral prazno dirkališčno progo. Hočem reči, da za običajno vožnjo tega kupeja ni potrebno znati kaj več kot za vožnjo povsem navadnega osebnega avtomobila s predpostavko pač, da veste, kdaj ne smete pognati vseh konj v motorju hkrati.

Tudi petstopenjski menjalnik z direktno četrto prestavo in z zmerno podaljšano peto prestavo je navadni vožnji zlahka kos. Seveda: motornega navora je dovolj, da je celo na mestni vpadnici moč pretakniti v peto prestavo in lahko slediti tamkajšnjemu hitrostnemu tempu. Je pa hkrati tudi jasno, da se polna moč motorja prebujata hkrati z višjimi vrtljaji in da je za pravo vožnjo, kakršni je ta kupe tudi namenjen, to potrebno upoštevati.



M 635 CSI: temeljit in ugleden beemvejski kokpit

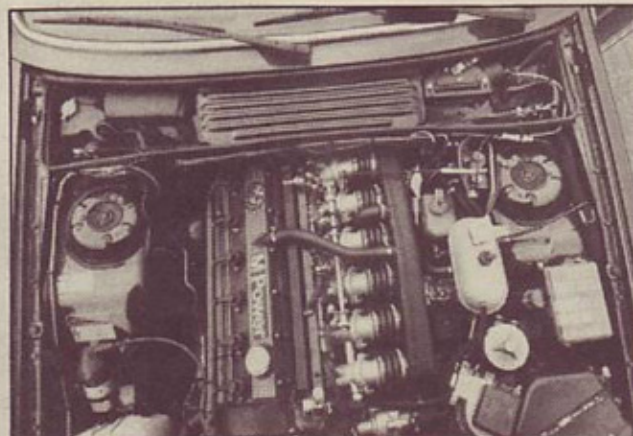
Med našimi meritvami pospeškov smo motor priganjali do 6800 vrtljajev v minuti, torej tik do meje, na kateri se sproži omejevalnik vrtljajev in zaščiti motor pred suroveži. To je pomenilo v posamičnih prestavah naslednje hitrosti: v prvi 60, v drugi 103, v tretji 157 in v četrti 215 kilometrov na uro. Pri tem je M 635 CSI pospešil z mesta do hitrosti 80 km na uro v pičlih 5 sekundah, do hitrosti 100 km na uro v 6,5 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 8,9 sekunde in do hitrosti 200 kilometrov na uro v točnih 25 sekundah. Pri nas izmerjena največja hitrost je bila za pet kilometrov nižja od tovarniško obljubljene in je znašala natanko 250 kilometrov na uro, pri čemer je kazalec na merilniku vrtljajev (ob peti prestavi v menjalniku) obtičal pri številki 6700, torej že v rdečem polju, ki se začne 200 vrtljajev prej.

Lahko mi verjamete na besedo: ta kupe smo gnali z zares polno sapo veh štirinajst

dni in vseh 6000 prevoženih kilometrov. Pri tem smo izmerili povprečno porabo goriva 17,2 litra na 100 kilometrov, tudi – na posamičnih, nam dobro znanih cestnih odsekih – prepričljivo rekordne povprečne hitrosti.

Seveda pa za nadpovprečno hitro vožnjo zadošča pretikanje že pri približno 5000 vrtljajih v minuti, ne da bi tako pretirano naprezali motor. Pa bi – ob zmernejši vožnji – tudi številka za žejo po gorivu upadla v sprejemljivejšo mejo.

Seveda voznikova naloga ni vselej lahka. Tolikšno motorno moč mora – če se odloči za ostro vožnjo – tudi vselej spraviti na cesto. Kupe sam mu pomaga s temeljitimi gumami, s posamično obešenima zadnjima kolesoma, s 25-odstotno diferencialno zaporo in z akumulatorjem v prt-



M 635 CSI: 24 ventilov, 286 KM, 250 km na uro





M 635 CSI: tridelno platišče z matico na sredini

ljažniku, ki naj bi dodatno obremenil zadek. No, zadek je še vedno zelo lahek in zato nemiren, še posebej, če je cesta spolzka.

Odlično, na športno čvrstost in s sedeži vred uglašeno vzmetenje je težkemu vozilu zelo dobro kos. Tudi nasploh so vsa štiri kolesa čvrsto pri tleh, ampak večidel hitre in vijugaste vožnje mora voznik biti vseeno pripravljen na spodnašanje zadka in na takojšnje odvzemanje volana – če ne, je prepozno. Ta lastnost se še znatno poslabša na mokri, da ne govorim o zasneženi ali poledeneli cesti. Skoraj povsem pa se razblini na dirkališčno grobem asfaltu, kjer postane BMW M 635

CSi skoraj nevtralen in zares visokozmogljiv avtomobil.

Kot riba v vodi je ta kupe tudi na avtomobilskih cestah, kjer je vozniku v napoto le posoda za gorivo, ki je kljub sedemdesetlitrski prostornini zelo hitro znova prazna. Je pa avto povsem kos visokim hitrostnim povprečjem, dolgim avtocestnim ovinkom in ostrim, tudi večkrat zaporednim zaviranjem. Tako zelo dober je pri vsem tem, da je vožnja z njim – tudi na zgornji hitrostni meji – za voznika praktično neutrudljiva. A spet z dodatkom: dokler je cesta suha!

Z vsem, kar ponuja in z vsem, kar zahteva, je BMW M

635 CSi žlahten in visoko zmogljiv milijonarski športni avtomobil. Milijonarski zato, ker stane v ZR Nemčiji le nekaj manj kot 100.000 zahodnonemških mark. Z drobižem, ki bi vam ob nakupu ostal od te vsote, bi si kupili kvečjemu še čašo vina, na lastno zdravje. Ampak imeli bi presneto dober avtomobil!

BMW M i: DRUŽINSKI DIRKALNIK

Da, seveda: M 535 i je limuzina s štirimi vrati, torej ponudba s samega vrha beemvejev serje »5«. Odločnejši, bolj dirkaški in dražji je le še BMW M5, z enakimi motorjem, kakršen poganja malo prej omenjani kupe. Ampak M5 ne sodi v redno Beemvejevo ponudbo, pa ga je moč pri zmogljivostni lestvici prezreti.

BMW M 535 i je skoraj za polovico cenejši od dirkaškega kupeja in to je za marsikoga na tem svetu – v mislih imam avtomobilistično normalne dežele – dobra novica. Navsezadnje: ta avtomobil ima vrata tudi za taščo in otroke, zna biti čisto vsakdanje prometno sredstvo, pa obenem tudi ostra športna limuzina, najsi bo na alpskih ovinkih ali na avtomobilski cesti.



Tehnični podatki:

BMW M 635 CSI

Motor: šestvaljni – štiritaljni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 93,4X64,0 mm – gibna prostornina 3453 kubikov – kompresija 10,5:1 – največja moč 210 kW (286 KM) pri 6500/min – največji navor 340 Nm (34,7 kpm) pri 4500/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vodena vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 90 Ah – alternator 1120 W
Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – zapora diferenciala (25 odstotkov) – platišča 210 TR 415 – gume 240/45 VR 415 (michelin TRX)

Voz in obese: kupe za 4 osebe – dvoje vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, z vzmetnimi nogami (plinski teleskopski blažilniki) – spredaj prečna vodila, stabilizator, zadaj poševna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volna s kroglicami, servo, prestava 15,1:1, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,755 m – širina 1,725 m – višina 1,353 m medosna razdalja 2,625 m – kolotek spredaj 1,430 m, zadaj 1,464 m – rajdni krog 11,6 m teža praznega vozila 1500 kg – dovoljena skupna teža 1850 kg prtljažnik (normno) 335 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 255 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 6,4 s poraba goriva (ECE): 7,8/9,7/16,5 litra goriva super na 100 km



Zunanost tega vozila je takšna, s kakršno ponavadi postrežejo avtomobilsko-frizerške delavnice: v celem enobarvna podoba, diskretna obroba v višini bokov, spojlerji pod nosom, na zadku in pod njim, pa, seveda, temeljita prednja sedeža (enaka kot v kupeju), v usnje odet volan (tudi ta je takšen kot v kupeju) ter dvojna izpušna cev, da je motor tudi prestižno slišati, ne le čutiti.

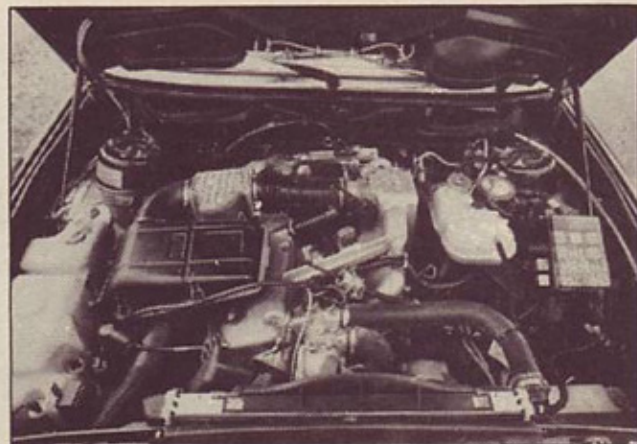
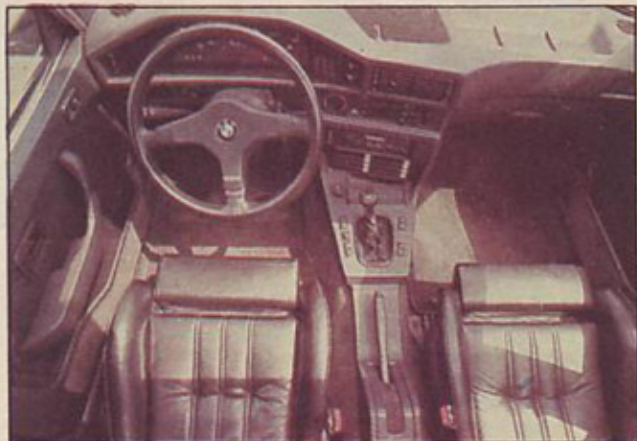
V testnem M 535 i je bilo nasploh veliko tistega, kar smo našli že v dražjem kupeju: poleg praktično enake armature plošče in računalnika pa še stikalo za nastavljanje višine žarometov, kar z vozniškega sedeža.

Drugačen, predvsem pa tehniško manj filigranski je motor. Tudi ta je šestvaljnik, spojen pri kupeju 635 CSI (brez črke M pred številko, da ne bo pomote), s 3,5 litra (natančno povedano ima ta motor 23 kubikov manj kot motor kupeja M 635 CSI) gibne prostornine, z motronicom za polnjenje in vžig, ampak z le eno odmično gredjo v glavi in z le po dvema ventiloma za vsak valj. Zato znaša njegova največja moč »le« 160 kW oziroma 218 KM pri 5200 vrtljajih v minuti, kar pa je družno z

največjim navorom 310 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti dovolj ugodna zmogljivost tudi za zahtevnejše voznike.

Tovarna ponuja ta avtomobil z običajnim menjalnikom, ki se ponaša z prizanašajočo, oziroma varčevalno peto prestavo, in s športnim menjalnikom, ki je s krajšimi prestavnimi razmerji namenjen predvsem zelo ostrim vožnjam. S testnim avtom vred smo dobili prvo od obeh možnosti, kar je ob povprečju porabe goriva resda prispevalo k nižji številki (za cel, 5000 kilometrski test: 13,9 litra na 100 km) smo pa zato največjo izmerjeno hitrost 231 kilometrov na uro dosegli v četrti prestavi in pri približno 6000 motornih vrtljajih v minuti. Z mesta do hitrosti 80 km na uro je ta avtomobil pospešil v 5,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 10,3 sekunde in do hitrosti 200 km na uro v 40,8 sekunde.

Tudi temu beamveju je precej vseeno, kakšno cesto mu izberete, dokler se kolesa



M 535 i: 12 ventilov, 218 KM, 231 km na uro





M 535 i: usnjen volan za družinskega očeta



M 535 i: vzmetni pokrov na zaklop

oprijemajo na suho. S samo tremi zavrtljaji volana od ene od druge skrajne točke je tako kot kupe odlično kos hitremu in ostrému vijuganju, pri čemer se zelo dolgo pelje kot po tračnicah in šele na zelo skrajni hitrostni meji se zadek prevesi navzven. Ampak to zdrsanje je mogoče povsem zlahka nadzirati, če znate volan natančno in sprotno odvzeti. Enako temeljit je ta avtomobil za velike hitrosti na avtomobilskih cestah, saj odlično drži smer, brez težav kljubuje vetru od strani in zmore v peti prestavi (največja) hitrost v tej prestavi je približno 225 kilometrov na uro) visoka hitrostna povprečja.

Tudi njegovim zavoram streže dodatek ABS, toda vseeno smo jih zabeležili kot manj prepričljive od kupejevih. Verjetno je zajeten prednji spojler z dvema odprtina-

ma za zrak, a brez lijakov za natančno usmerjanje, kriv, da se prednje zavore prehitro pregrejejo, pa je njihovo zanesljivost mogoče občutiti tudi kot tresljaje na volanu. Res



pa je: to se nam je pripetilo po hitrostno nasilni vožnji na izjemno ovinkasti in za zavirane zahtevni cesti.

Sicer pa: navkljub diferencialni zapori, širokim in nizkim gumam ter enako obsežnem spisku serijske in dodatne opreme kot pri kupeju, zna biti MBW M 535 in tudi povsem pohleven avtomobil, resda z malce trdim pedalom za sklopko, a povsem brez zahtevnosti, s kakršno utegnejo streči podobno nabrušeni avtomobili. Zato sem pa rekel: družinski dirkalnik! Seveda, če je denar pri hiši!

• • •

Tako: to je bil vrhunski avtomobilski par izpod Beemvejevega znaka. Kupe in limuzina. Vozili in opisali ju nismo zato, da bi vas s tem navduševali za nakup. Vse preveč sanjska sta, da bi se bilo o njuni ceni pri nas sploh vredno pogovarjati. Na te strani smo ju vtaknili misleč, da vas bo zanimalo prebrati, kaj je to »power style«. Lahkotno branje o dveh paketih moči, torej!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki:

BMW M 535 i

Motor šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina n gib 92,0 · 86,0 mm – gibna prostornina 3430 kubičkov – kompresija 10,0:1 – največja moč 160 kW (218 KM) pri 5200/min – največji navor 310 Nm (31,6 kpm) pri 4000/min – ročni gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – elektronsko vodeno vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah. – alternator 1120 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – zapora diferenciala (25 odstotkov) – platišča 165 TR 390 – gume 220/55 VR 390 (michelin TRX)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, z vzmetnimi nogami (plinski teleskopski blažilniki) – spredaj prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, prestava 15,1:1, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,604 m – širina 1,710 m višina 1,397 m – medosna razdalja 2,628 m – kolotek spredaj 1,430 m zadaj 1,460 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1390 kg – dovoljena skupna teža 1900 kg – prtljažnik (normno) 460 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 230 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 7,2 s – poraba goriva (ECE): 7,3/9,0/15,0 litra goriva super na 100 km