

Test:

BMW M5

"M" JE MOČ!



"Najmočnejša črka na svetu", kot ji radi pravijo zaljubljeni v avtomobilski šport in bavarsko tovarno BMW, ima svoje začetke v letu 1972.

V enaindvajsetih letih obstoja je Beemvejev športni oddelek (danes približno 500 zaposlenih) s svojimi izdelki, ozaljšanimi s prestižno črko, ponesel športno slavo Bavarcev po vsem svetu - od leta 1988 dalje tudi z novim BMW M5, ki je lani doživel prenovitev.





Notranjost: če vam kaj manjka, si kupite rolls-royce

Novi M5 je resnično temeljit in zrel primerek sodobno zasnovanega avtomobila.



Leta 1988, v letu prenovljene serije "5", so pri BMW Motorsport GmbH izdelali tudi M5, nov avtomobil, zasnovan v športnem duhu, ki je še vedno v večji meri ohranil značajske lastnosti matične tovarne. Štiri leta je M5 privabljal kupce po svetu in se več kot dobro obnesel v družbi uglednih tekmecev, kot so lancia thema 8.32, opel lotus omega in mercedes-benz 500 E. Lanska Zeneva je prinesla predelani M5, pri katerem so se tehniki najbolj posvetili motorju, optičnim dodatkom in nekaterim spremembam v podvozju. S tem so želeli odpraviti nekatere pomanjkljivosti oziroma pripombe kupcev na račun prvega M5.

Novi M5 je resnično temeljit in zrel primerek sodobno zasnovanega avtomobila z ne-

prikritim "beemvejevskim" pečatom. Na prvi pogled je zelo podoben preostalim bratom iz serije "5" oziroma prejšnjemu M5. Na zunaj oznanja drugačnost z novimi (prestižnejšimi) barvnimi toni, s športnejšim prednjim spojlerjem, z dvema ožjima (na novo oblikovanima) režama za dovod svežega zraka in dodanimi meglenkami, s plastičnimi bočnimi obrobami in zadnjim spojlerjem z dvema orjaškima izpušnicama, ki je kombiniran z odbijačem in z napisoma "M5" na nosu in zadku avtomobila. Povsem novi so širokokanalna lita petkraka platišča, spredaj velikosti 8j x 17 in zadaj 9j x 17, s temeljito "obutvijo" in temne obrobe šip, po katerih se v bistvu novinec že na prvi pogled loči od predhodnika.

Sele pri sedanju v avtomobil

bil se pokaže, kje v Beemvejevski paleti kotira novi M5. Testni avtomobil je imel v opremi osrednjo ključavnico z daljinskim vodenjem in kombinirano z alarmno napravo, elektrificirana usnjena prednja sedeža (voznikov je bil ob tem opremljen še s "spominom" za nastavitve) skupaj z zglavnikoma in možnostjo podaljšanja sedalnega dela sedeža, z usnjem obložen in v vse smeri električno nastavljen volanski obroč z zračno blazino in servoojačevalnikom (servotronic), elektrika pa je stregla še zunanjsima (ogrevanima) ogledaloma, vsem šipam v vratih in dvizni strehi. Poleg tega so vozniku (in potnikom) na voljo še klimatska naprava (ločena za levo in desno polovico kabine), potovalni računalnik, tempomat, radiokasetofon z dobrim ozvočenjem in

bogato založena armaturna plošča, na kateri so vsi potrebni analogni in digitalni merilniki. Ob tem je imel testni M5 v opremi še zavorni ABS in kot dodatek, vreden 15.570 DEM, tako imenovano v celem z usnjem obloženo notranjost - poleg sedežev, volanskega obroča in prestavne ročice z oznako "M" sta bila v usnje odedta tudi strop in armaturna plošča. Sedeža sta naklonjena temeljitemu oprijemu telesa, a malce trda za daljša potovanja; volanski obroč lepo sede v roki; pohvalna pa je tudi velikanska opora za levo nogo, ki dobro služi vozniku med pospeševanjem, vožnjo skozi ovinke in zaviranjem. Velikost potniškega prostora je sicer lastna vsem beemvejevskim serije "5", torej spredaj kar nekako (pre) majhna zaradi široke in visoke sredinske konzole med sedežema. Pa tudi zadaj se bosta bolje počutila dva potnika, namesto treh. Hrup v kabini je zanemarljiv tudi ob večjih hitrostih, kakovost izdelave pa izjemna, saj so bili tudi šivi na usnju obdelani s skoraj milimetrsko natančnostjo.

Povsem na novo so tehniki obdelali "srce" tega prestižnega, torej motor, ki sedaj tehta okoli 240 kg. Po novem ima vzdolžno v nosu nameščeni vrstni šestvaljni vrtno povečano s 93,5 mm na 94,6 mm in gib s 86,0 mm na 90,0 mm - s tem povečano prostornino valjev (za 260 kubikov v primerjavi s predhodnikom) in gibno prostornino na 3,8 litra (prej 3,6 litra). Premer sesalnih ventilov so povečali s 37,0 mm na 38,5 mm, premer izpušnih ventilov pa z 32,0 mm na 32,5 mm. Novi so izpušni kolektorji, katerih cevi namesto 40 mm merijo v premeru 42 mm. Novim

zmogljivostim so priredili tudi ročno in odmični gredi, kompresijo pa povečali z 10,0:1 na 10,5:1. Vse to motorju z oznako "M POWER" na pokrovu, s štiritventilsko tehniko v motorni glavi, z elektronskim sistemom za vžig in vbrizgavanje goriva DME (bosch motronic M3.3), z uravnanim izpušnim katalizatorjem, z odločnejšo elektriko (1960-vatni alternator) in Getragovim petstopenjskim menjalnikom (280/5.52) ter s samodejno delujočo 25-odstotno zaporo zadnjega diferenciala omogoča, da je svetovni rekorder med serijsko



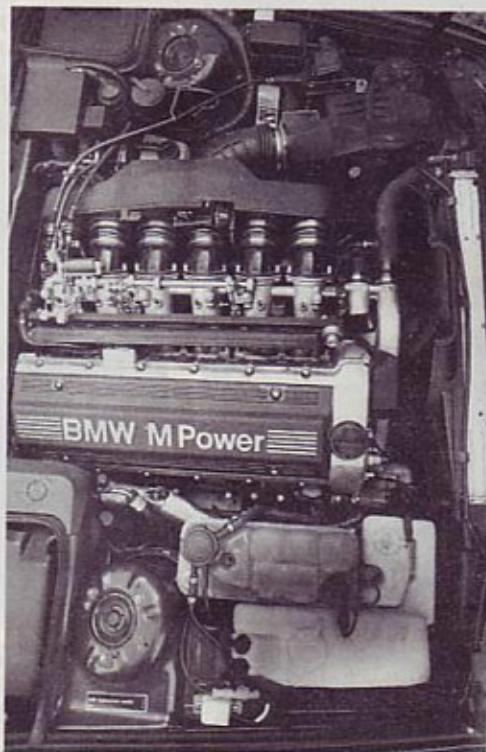
erna zlasti za daljša potovanja. Vendar roko na srce, osebno mi je bolj "ležala" slednja možnost, tudi pri vožnji skozi ovinke, saj sem avtomobil bolje občutil in ga tudi lažje vodil kot v stopnji "sport", kjer je postal preveč tog. Zamujal je tudi odziv gum na cestišče in drsenje po podlagi, kar mi je puščalo nelagodni občutek. Tudi zavore so ravno tako temeljite kot M5 v celem. Spredaj 315-in zadaj 300-milimetrski zavorni koloti z dodanim ABS povsem zanesljivo ustavljajo avtomobil, čeprav bi bili lahko pri naj-



Prtljažnik:
ostaja enak
kot pri
drugih
limuzinskih
"peticah"



Motor:
klasika in
sodobne
(visoke)
zmogljivosti
si tu
"podajajo
roke"



izdelanimi sesalnimi motorji (brez turbinskega polnilnika) s specifičnim navorom 105,4 Nm/liter! "Novi" motor je tako navkljub po letih že zreli zasnovi (prvič predstavljen s štiritventilsko tehniko v M1 pred dobrimi 14 leti, nato leta 1984 dodana DME in katalizator za 635 CSI in M5) povsem moderen in zmogljiv, saj zmore največji navor 400 Nm pri 4750 in največjo moč 250 kW (340 KM) pri 6900 vrtljajih v minuti - v primerjavi s predhodnikom pa ima odločnejše zmogljivosti v vseh območjih delovanja ra-

zen v (elektronsko omejeni) največji hitrosti, saj je kar 75 odstotkov navora na voljo že od 1800 vrtljajev v minuti, s tem pa so tehniki odpravili bistveno zamero, ki je šla na račun predhodnega motorja. Ta motor je zaradi le šestih valjev in relativno majhne gibne prostornosti navkljub 315 KM za odločne zmogljivosti zahteval priganjanje v zgornje območje vrtljajev. Pri novem motorju so to mejo prestavili nižje in ga glede prostornosti približali Mercedesovemu osemvaljniku s 5,0 litra gibne prostornine.

Tudi podvozje je v celoti novo, razen v tem, da je, enako kot pri predhodniku, dno vozila za 20 mm bližje tlom kot pri drugih različicah serije "5". Samodejno nastavljivo in elektronsko nadzorovano (EDC III) podvozje "M Sport" z blažilniki boge ima dve možnosti nastavitve trdote blažilnikov. "Sport" ponuja v celoti trše podvozje, ki omogoča hitro in varno vožnjo skozi ovinke, ter v celoti boljše odzivanje avtomobila na vođenje, druga možnost pa ponuja udobnejše blaženje na cestnih neravninah in je prim-

Povsem na novo so tehniki obdelali "srce" tega prestižneža.

večjih hitrostih tudi malce odločnejši.

V praksi se je ta M5 izkazal za "preveč avtomobila" za navadnega smrtnika. Zaradi zunanjih (nedirkaških) mer, pogona na zadnji kolesi, velikanke motorne moči in stanja (na) naših cest(ah) takšen avtomobil potrebuje le malokdo. BMW M5 vam mora vzbuditi spoštovanje, voziti pa ga morate s trezno glavo in pri tem vedeti, kje so meje vaše zmogljivosti, ne pa kje so meje zmogljivosti avtomobila. Seveda sem okusil slast hitrosti, ko se je kazalec na merilniku hitrosti ustavil pri številki 270, ko sem preskusil odzivanje zadka na dodajanje plina v ovinkih (power slide), ko se je avtomobil postavil poprek čez cestišče, ob odvzemanju volana in ravno pravišem dodajanju (odvzemanju) plina pa se je kontrolirano poravnaval v željeno smer.

Po drugi strani pa je ta avtomobil moč voziti uglasjeno in zelo počasi, ne da bi s tem izgubil na šarmu, ki ga izžareva.

• • •

Novi BMW M5 je torej od lani na voljo vsem, ki želijo imeti takšen avtomobil v garaži. "M" ne pomeni mlahavosti, mlačnosti ali majhnosti. Pri BMW ta črka pomeni Moč, Mojstrstvo in Markantnost!

Tekst: BORIS SAMBOLEČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj - vzdolžno - vrtna in gib 94,6 x 90,0 mm - gibna prostornina 3795 kubikov - kompresija 10,5:1 - največja moč 250 kW (340 KM) pri 6900/min - srednja hitrost bata pri največji moči 20,70 m/s - specifična moč 65,9 kW/liter (89,6 KM/liter) - največji navor 400 Nm pri 4750/min - ročna gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch matronic M 3.3) - vodno hlajenje 13,3 litra - motorno olje 5,75 litra - akumulator 12 V, 85 Ah - alternator 140 A/1960 W - uravnani izpušni katalizator s sondo lambda

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,510; II. 2,080; III. 1,350; IV. 1,000; V. 0,810; vzvratna 3,710; diferencial 3,910 - platišča 8j x 17 - gume spredaj 235/45 ZR 17, zadaj 255/40 ZR 17 (michelin MXX 2), katalni obseg spredaj 2,02 m, zadaj 1,99 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 37,3 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, Cx = 0,33 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, podvozje M z elektronsko samodejno nastavitvijo trdote blažilnikov (EDC III), nastavitve višine od tal - spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, diagonalna tlačna opore, stabilizator - zadaj poševna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolotne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4720 mm - širina 1751 mm - višina 1392 mm - medosna razdalja 2761 mm - kolotek spredaj 1474 mm, zadaj 1496 mm - rajdni krog 11,0 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalca) 1530 mm - širina (kolotca) spredaj 1460 mm, zadaj 1460 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-940 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 940-1130 mm, zadnja klop 750-550 mm - premer volanskega obroča 395 mm - prtljajnik (normno) 460 litrov - posoda za gorivo 90 litrov

Teže: prazno vozilo 1650 kg - dovoljena skupna teža 2150 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 253 km/h - pospešek 0-100 km/h: 5,9 s - poraba goriva (ECE): 9,0/10,4/18,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
253 km/h (V. prestava)

Pospeški:
0-80 km/h 4,5 s
0-100 km/h 6,0 s
0-120 km/h 8,2 s
0-140 km/h 10,6 s
0-160 km/h 13,4 s
0-180 km/h 17,8 s
0-200 km/h 23,7 s
1000 m z mesta:
24,3 s (204 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
30,8 s (192 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
35,0 s (167 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h: 83,4 m
od 100 km/h: 37,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:
80 78,1 km/h
100 96,8 km/h
120 116,9 km/h
140 137,6 km/h

Poraba goriva:
tesno povprečje:
17,6 litra/100 km

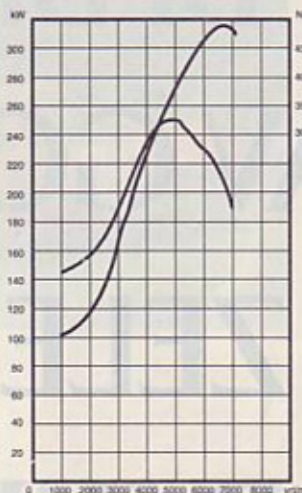


DIAGRAM MOTORJA

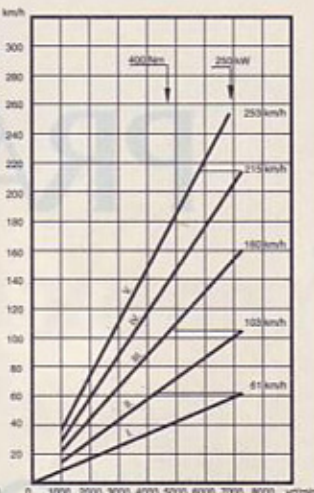


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zmogljivosti
- motor in menjalnik
- končna obdelava
- gume
- oprema
- splošen vtis

Grajammo

- notranje mere
- vidljivost nazaj (pri parkiranju)
- poraba goriva
- zahtevnost zadnjega pogona
- prevelik volanski obroč

Cena

DEM 94.119,00 + 50 odstotkov tolarskih dajatev (Tehnounion, Ljubljana)

Končna ocena

Novi BMW M5 sodi vsekakor v vrh Beemvejeve ponudbe, in to ne samo v seriji "5". Prenovljen motor, bogata oprema in še dovolj svež nevsiljiv zunanji videz s športnimi dodatki ga uvrščajo v razred visokozmogljivih športnih limuzin (in kombijev), nemško poreklo pa pri tem jamči za kakovost izdelave in vstavljenih komponent ter trdno ceno tudi po večletni uporabi.