

Vozili smo
(NOVI) BMW SERIJE 5

PETA DIMENZIJA



Lahkost tehnike ali tehnika lahkosti? Na to vprašanje je ob novem BMW silno težko odgovoriti. Je pa nadvse vredno sestiti vanj! BMW kot BMW? Seveda - in prav je tako! Stil je osvojen in dognan, beamveji pa (vsak ob svojem času) zagotavljajo tisto, kar je za voznika, ki prvič sede v nov avto, najpomembnejše: da se že po desetih sekundah počuti tako kot v svoji dnevni sobi - sproščeno in udobno, samozavestno in ugledno ter, najsi vam bo to všeč ali ne, večvredno od okolice na drugi strani vrat.

Novi BMW 5 je daljši (+55

mm), širši (+49 mm) in višji (+23 mm) od svojega prednika. Karoserija je za 80 odstotkov vzvojno čvrstješa. Pa vendar ni novinec niti za gram težji od prejšnjega BMW serije 5.

Oblika je brezhibna: z eleganco grbe na nosu, s celotnostjo motornega pokrova in ledvičastih hladilnih rež, s trapezoidnostjo ohišja za okrogle (po želji ksenonske) žaromete, s skoraj kupejevsko nadgradnjo (štirim vratom navkljub) in z zadkom, ki je tako zelo podoben tistim iz serije 3, da se nihče ne obrne za njim.

Skladnost podobe zleze tudi



Žogica je vnovič gladko onstran mreže! Najprej audi A6, potem novi mercedes-benz E. Beemve je prepričljivo in elegantno vrnil udarec: z novo, na frankfurtskem avtomobilskem salonu prvič videno serijo 5.



(po želji samodejno zasenčljivima) ogledaloma; doplačilni satelitski navigaciji in "radarskemu" sistemu zoper pretirano bližino drugih vozil in ovir; ter klimatski napravi in toplotnemu hranilniku, ki motorno toplota tako temeljito zadrži, da jo tudi po dveh dneh parkiranja pri minus 20 stopinjah Celzija še vedno z vrednostjo plus 40 Celzijevih stopinj pošlje v potniški prostor, hkrati pa pomaga tudi vnovič ogreti motor.

Motorja sta ta hip le dva: 2,5-litrski za 523i (ne, ni pomota, motor ima po novem manj moči in več kulture, zato bolj ustreza številsko nižji oznaki) in 2,8-litrski za 528i. Manj kot šest valjev se v novem BMW ne bo zgodilo (uradno rečeno, od BMW), več od njih nihče ne zanika. Prihodnje leto bosta na vrsti še bencinski 520i in turbodizelski 525tds, za novi M5 pa še ni prave zelene luči.

In ne gre prezreti: pri vseh treh pravkar omenjenih bencinskih motorjih gre za isto konstrukcijsko osnovo in vsakič sproti za moderno lahko gradnjo, ki zagotavlja za 20 kilogramov manj teže kot pri prejšnjih enako velikih strojih.

Menjalnik, ročni ali samode-

jni, je petstopenjski, prihodnjo pomlad pa bo na voljo tudi steptronic: samodejnost z možnostjo hitrega ročnega pretikanja. Približno takrat si bo moč zaželeli tudi bočne zračne vreče, leta 1997 pa še napihljivo oblazinjenje strešnih okvirjev. Istega leta bo nared tudi touring; kombijevska različica serije 5.

Lahkost tehnike sega tudi in predvsem k podvožju. Prednja (dvojna prečna) in zadnja (integralna) prema sta iz aluminija. To pomeni 60-kilogramski težnostni prihranek, pa tudi boljšo voznost in enostavnejšo reciklažo. Povsem razumljivo je, da je novi BMW 5 opremljen izključno z lahkimi (petnajstcolskimi) platišči.

Vzmetenje koles je vijajčno, za doplačilo pa zadaj lahko zračno (s samodejnim prilagajanjem višine vozila od tal). In vse drugo gre pri tem avtu kot samo od sebe: harmonija vozila, motorja in prenosa moči; zaviralni učinek elektronike zoper zdrsanje gnanih koles; odlične zavore; in vzorna lega vozila na cesti.

Beemve 5 še zdaleč ni več majhen avtomobil, toda njegovo vodenje je enako lahkotno in spontano, kot bi stregel z merami

in težami serije 3. In športnost te znamke - v najplemenitejši limuzinski podobi - je vnovič uresničena.

Zdaj ne gre več zgolj za avto in človeka; ali za prostor in čas; ali za vprašanje avtomobilskega premikanja po svetu. Gre za BMW 5, ki je nesporno vrhunski tehnološki izdelek, namenjen tudi tretjemu tisočletju. In prav to je njegova peta dimenzija.

MARTIN ČESENJ



v notranjost vozila: vse je natanko tam, kjer mora biti: od radia, ki ni po meri nobenemu drugemu avtomobilu, do volanskega obroča, ki je lahko tudi večfunkcijski in ogrevan, pa do merilnikov; stikal in ročic ter sedežev, ki so resnično namenjeni pristnemu stiku ljudi s tem vozilom.

Pri dražjih izvedbah ima glavno besedo električnik: ukazuje dvojnimi šipam v vratih; sedežem v vse smeri (tudi zgornjemu ter posebej pregibnemu zgornjemu delu naslonjala); nastavljevemu volanskemu obroču; zunanji

BMW	520i	523i	528i	525tds
motor (zasnova)	6 valjni, vrstni			6 val., vrs., turbo d.
gibna prostornina (ccm)	1991	2495	2753	2498
največja moč (kW/km pri 1/min)	110/150 pri 5900	125/170 pri 5500	142/193 pri 5300	105/143 pri 4600
največji navor (Nm pri 1/min)	190 pri 4200	245 pri 3950	280 pri 3950	280 pri 2200
prednja prema	posamične obese, dvojna prečna vodila, vzmetne noge, stabilizator			
zadnja prema	integralna: prečna in poševna vodila, vzmetne noge, stabilizator			
teža praznega vozila (kg)	1410	1420	1440	1480
dolžina x širina x višina (mm)	4775 x 1800 x 1435			
največja hitrost (km/h)	220	228	236	211
pospešek 0-100 km/h	10,7	8,8	8,4	9,4
poraba goriva po DIN (l/100 km)	6.2/7.6/11.5	6.1/7.5/11.7	6.3/7.8/11.8	5.1/6.8/8.9