

Novi BMW serija »7«

Visoka družba

Ukaz razvojnemu oddelku: naredite najboljši avtomobil tega razreda!

Ne le visoko na zemeljskem nebu, tudi čisto pri tleh se bije vojna zvezd. »High-Tech«, visoka tehnika, a ne z raketnimi izstrelki, temveč v obliki prestiž-komfort-vozne zmogljivosti. Novi BMW proti trikraki Daimlerjevi zvezdi. Lahko smo srečni, da gre za orožje, ki ga je veselje videti. In veselje voziti.

Nikakršnega dvoma ni: novi veliki BMW hoče biti in je avtomobil visokega razreda. To dokazuje s celo vrsto lastnosti, začeni z zunanjim videzom in s poglobitvami merami. Kajti snovanje novega avtomobila se Münchenski inženirji tokrat niso lotili z drobnimi pomladitvenimi ukrepi, ampak s korenitimi posegi, na račun katerih je BMW serije »7« zdaj praktično na novo zasnovan in obenem odločno privzdignjen nad nivo dozdajšnjih največjih beamvejev.

Novinec je daljši, širši in nižji od svojega predhodnika. Večji so tudi koloteka in medosna razdalja. In razkošnejše so tudi notranje mere, s prostornejšim, 500-litrskim prtljažnikom vred. Avtomobil so seveda oblikovali v vetrovniku. Kljub temu količnik zračnega upora $C_w = 0,32$ za limuzino takšnih mer ni ravno pretresljivo nizek. Razlaga za takšno številko je preprosta in logična: avtomobilu niso hoteli naprtiti nekaterih »davščin«, ki gredo sicer vstric z ugodnim rezanjem zraka. Zato šipe niso pretirano velike in nagnjene, da se notranjost sončno preveč ne greje; streha je še vedno ozko obrobljena, da skozi odprta okna dež z nje ne kaplja na kormolce, da se bočna stekla ne mažejo in da je mogoče uporabljati čisto vsakdanje smučarske ali drugačne prtljažnike; pa tudi



za oči je novi BMW še vedno BMW: s trikotno grbo na prednjem pokrovu, z zelo nizko, a še vedno ledvičasto masko pred hladilnikom in z dvema paroma enako velikih žarometov. Notranja dva, namenjena kratkima snopoma sta najnovejša domislica tovarne Hella, elipsoidna po zasnovi, z vgrajeno lečo in s celo vrsto ugodnih lastnosti. Njuna svetloba je močnejša, ne da bi bila ob tem bolj zoprna voznikom iz nasprotne smeri, širša in enakomernejša.

Gledan od zunaj je novi BMW izredno skladen oblikovan avtomobil. Njegova »sploščenost« in širina sta tolikšni, da ostaneta optično nepremagani tudi v podobi »langversion«, torej različice s podaljšano medosno razdaljo in s 5,025 metra celotne dolžine, namenjene za posebej razkošne prevoze. Privaditi se je potrebno le pogleda v zadek novega vozila. Zadnji rob prtijažnega pokrova so namreč privihnil v integriran spojler, velike zadnje luči pa zavihnili navzgor. Zaradi tega se zdi zadek pretirano visok in rahlo nedorečen. Po mojem okusu, kar pa seveda ne more obveljati za pravilo.

V celem je novinec za približno pol stota težji od »sedmice« kakršno smo poznali doslej. Ampak vedeti morate, da ne streže le z novo obliko, ampak tudi z odločno večjo karoserijsko stabilnostjo: ta je za približno 50 odstotkov večja, ko gre za dinamično in za 67 odstotkov večja, ko gre za statično čvrstost. Oboje skupaj je v tesni zvezi z varnostjo potnikov v njim namenjenem prostoru, praktičnost celotne zasnove pa so oplemenitili še z odpornostjo na bolj ali manj izrazite čelne udarce. Potniška »celica« je brez škode kos udarcem s hitrostjo do 56 kilometrov na uro. Prednji odbijač z nosilcema vred absorbira škodljivo energijo pri trčenjih do 8 kilometrov na uro. In osnovna karoserijska struktura ostane nepoškodovana tudi ob trčenjih s hitrostjo do 15 kilometrov na uro, pri čemer je mogoče obrobne zmečkanine v nosu vozila hitro in brez težav zamenjati.

Ko govorim o novem BMW, imam v mislih pravzaprav dve različici hkrati: 730 i in 735 i. Tretja, z oznako 750 i, je sicer tudi že prišla na svet, a še ni zrela za novinarske preskusne vožnje in za prodajo. Povsem samostojno jo bodo predstavili pomladi prihodnjega leta. In takrat bomo več napisali tudi o njenem poglavitnem delu – dvanajstvaljnem motorju V-oblike s preko 300 KM in z uporabnimi zmogljivostmi, ki se vrhunski potovalni limuzini nedvom-



Kokpit: beamvejevski temeljitost

no odlično podajo. Za zdaj pa ostanimo pri že znanih in na novo obdelanih vrstnih šestvaljnikih s 3,0 in s 3,5 litra gibne prostornine, ki sta po zasnovi enaka: z lahko glavo in odmično gredjo v njej, s sedemkrat vlečeno ročično gredjo in z elektronskim vbrizgavanjem goriva ter s posebej za to priložnost pomlajenim Boschovim motoricim ob njem. Ob kompresijah 9,0:1 sta oba motorja serijsko opremljena z visokozmogljivima katalizatorjema in namenjena uporabi neosvinčenega normalnega bencina. Po želji kupca ponudi tovarna tudi nekatalizatorski različici obeh motorjev, z nekaj višjima kompresijama in z malce izdatnejšima največjima močema (glejte tehniške podatke). Običajna petstopenjska menjalnika sta zdaj po merah skromnejša in hkrati lažja, štiristopenjski samodejni menjalnik (ZF) pa ponuja tudi možnost elektrohidravličnega nadzora, kar omogoča sprotne prilagajanje glede na vozne zmogljivosti, na porabo goriva in na udobje

vožnje. Po voznikovih željah, pač!

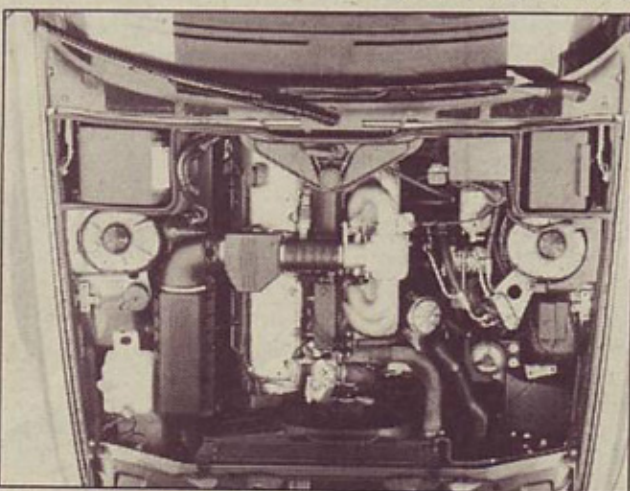
Modernizirali so tudi podvozje. Prednja prečna vodila in vzmetnina nogama ter zadnja prečna z žeznačilnima poševnima obesama sta zdaj dvakratno elastično speti s karoserijo. Obtežbo obeh prečnih so razdelili v idealnem razmerju 50:50, zadnje prečno pa oklicali za »prostorsko« vodeno, kar pomeni natančnost ne glede na ostre pospeške in močne zaviralne učinke. Kajti tudi zavore so zdaj odločno zmogljivejše: njihov učinek je natanko enkrat večji od pogonskega, s katerim streže motor.

Ena od novosti ob vznožju novega vozila je tudi tale: kupcu se ni več potrebno odločiti med »udobno« in »športno« nastavitvijo podvožja. Z novim beamvejem in na račun dvostopenjskega ravnalnika vznožne čvrstosti dobi obe možnosti hkrati. Lahko pa si zaželi tudi »servotronic«, to je napravo, ki nadzira delovanje servojačevalnika volana A(s kroglicami) in ga samodejno

prilagaja hitrostim vozila. Rezultat: ob počasnih manevrih je volan udobno lahkoten, hkrati z večjo hitrostjo vozila pa enakomerno otrdeva, da je »stik« voznikovih rok z voziščem tem primerno pristen.

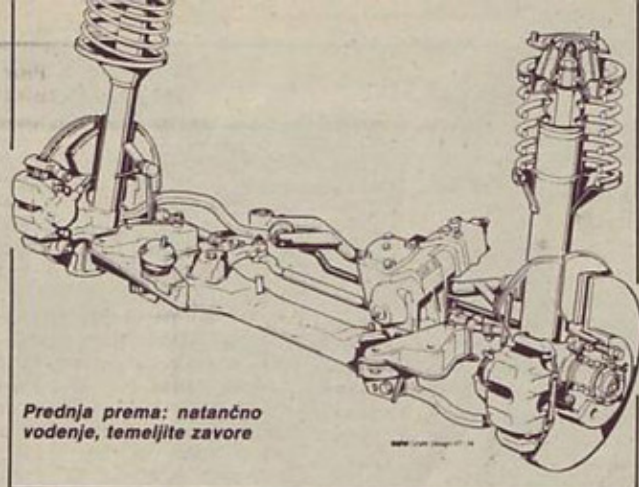
Da so zavoram serijsko pritalnikli tudi ABS, sploh ne bi bilo potrebno omenjati. Na voljo pa je tudi naprava ASC (Automatische Stabilitäts-Control), ki se odziva na vsakično zdrsanje enega od pogonskih koles in je v elektronski zvezi s sesalnim kanalom in vžigom motorja ter z napravo za vbrizgavanje goriva. Pri tem vpliva na tolikšno znižanje motorne navora, da se zdrsavajoče kolo vnovič zanesljivo oprime tal. Znotraj te naprave deluje dodatek MSR (Motorschleppmomentenregelung), ki preprečuje, da bi pogonski kolesi – zaradi zaviralnega učinka motorja – blokiral. Družno delovanje ABS, ASC in MSR naj bi bilo tako zelo učinkovito, da o štirikolesnem pogonu velikega BMW sploh ne bi bilo potrebno razmišljati. Tako pravi tovarna. Res pa je, da se s temi napravami v vozilu vsakršne, doslej znane beamvejske težave z nemirnim zadkom povsem razblinijo. Novi BMW zmore tudi zelo hitre in ostre ovinke brez vsakršnih bočnih drsenj. Če to vozniku ni všeč, s stikalom izklopi ASC in MSR pa se vozi po starem: s power-slideom, z navzven drsečim zadkom in s športnim odvzemanjem volana.

Tako je to, vidite: novi BMW zmore ustreči (skoraj) vsem željam na svetu. Vgrajeni elektrika in elektronika omogočata pravcate male čudeže. Na primer petstopenjsko zmoglost brisalnikov, da se s pomočjo posebnega elektromotorja in glede na

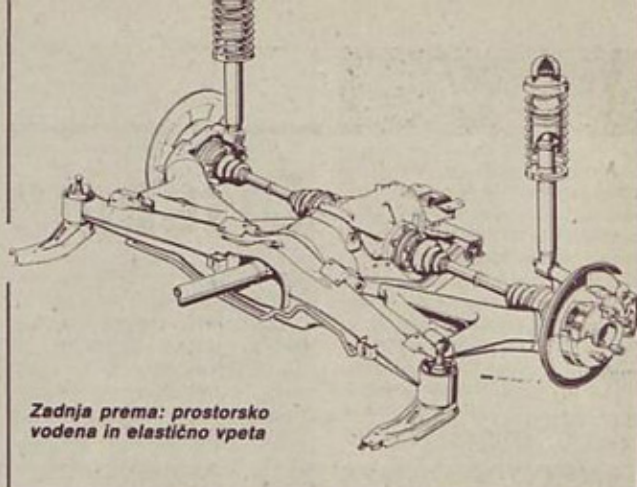


Pod prednjim pokrovom: čisto okolje





Prednja prema: natančno vodenje, temeljite zavore



Zadnja prema: prostorsko vodena in elastično vpeta

Tehnični podatki

Različica	730 i	730 i kat	735 i	735 i kat
motor	šestvaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni
gibna prostornina (kubiki)	2986	2986	3430	3430
vertina in gib (mm)	89,0×80,0	89,0×80,0	92,0×86,0	92,0×86,0
največja moč kW (KM) pri 1/min	145 (197) pri 5800	135 (184) pri 5800	162 (220) pri 5700	155 (211) pri 5700
kompresija	9,2 : 1	9,0 : 1	9,2 : 1	9,0 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	275 pri 4000	260 pri 4000	315 pri 4000	305 pri 4000
odmična gred (pogon)	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi
polnjenje z gorivom	elektr. vbrizg., motronic	elektr. vbrizg., motronic	elektr. vbrizg., motronic	elektr. vbrizg., motronic
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, potisne opore			
zadnja prema	posamične obese, vzmetni nogi, poševna vodila, stabilizator			
zavore spredaj	kolutne, posebej hlajene, ABS			
zavore zadaj	kolutne, ABS			
platišča	6 1/2 J × 15	6 1/2 J × 15	7 J × 15 (alu)	7 J × 15 (alu)
gume	205/65 VR 15	205/60 VR 15	225/60 VR 15	225/60 VR 15
teža praznega vozila (kg)	1570	1570	1590	1590
dovoljena skup. teža (kg)	2090	2090	2110	2110
medosna razdalja (m)	2,832	2,832	2,832	2,832
dolžina × širina × višina (m)	4,910 × 1,845 × 1,411			
0–100 km na uro (s)	8,9	9,4	7,9	8,3
največja hitrost (km na uro)	225	220	233	230
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,7/9,5/15,9 (super)	7,7/9,7/16,8 (nor. brez svin.)	7,7/9,6/15,9 (super)	7,7/9,7/16,8 (nor. brez svin.)

različne hitrosti vozila različno čvrsto pritisnejo ob prednjo šipo. Ali pa klimatsko napravo, ki je z desetimi vgrajenimi motorji kos različnim vozništvom in sovoznikovim željam – ne glede na hitrost vozila in ne glede na zunanje temperature. Ali pa trojni spomin za električno nastavljanje prednjih sedežev, zgornjih točk varnostnih pasov, zglavnikov in vzvratnih ogledal hkrati. Ali pa domisljico, da se zadnja zglavnika vzpeneta iz naslonjala, ko potnika sedeta na zadnjo klopi, in se znova pogrezneta, ko se klopi sprazni. Ali pa zelo uporaben »trik«, ki ob vsakičnem pretikanju v vzvratno prestavo premakne desno zunanje ogledalo za tolikšen kot, da je vozniku v pomoč ob parkiranju ob pločnik. Ali pa testno ploščo, ki sporočila zapiše, zmore pa obvladati tudi podatke s potovalnega računalnika. Ali pa elektronika, ki skrbi za skoraj neslišno in čvrsto zapiranje vrat in pokrovov, ne da bi kdo lopotal z njimi. Ali pa osrednjo ključavnico za vrata, pokrove, pomično streho in šipe v vratih. Ali pa alarmno napravo, ki jo je mogoče natančno programirati. In tako dalje, in tako dalje.

Niso pozabili niti na posebej odporne električne spoje in vtičnice, niti na temeljitost, ko gre za notranjo opremo. Seveda: notranjost je tipično beamvejevska in, kar vam utegne biti posebej všeč, je občutek, vsaj bohotnosti vozila navkljub, da vozite majhen in zelo okreten avtomobil. Da je vse in zares čisto vse na svojem mestu. In, da zmogljivostim skorajda ni konca.

Nova serija »7« je torej vrhunske sorte: po zasnovi, po opremljenosti, po udobju in po zmogljivostih. Znak na nosu je dovolj ugleden in prestižen ne manjka. Po uradnem krstu BMW 750 i bo nastop novih beamvejev še prepričljivejši. Seveda, po že znanem reklu: veliko muzike za veliko denarja. Pa saj pot v visoko družbo še nikoli ni bila poceni.

MARTIN ČESENJ