

VOLK MENJA NARAVO

Novi bavarski prestižniki so najboljši »mercedesi«, kar jih je kdaj naredil BMW



Skrbno čuvano sejmilšče prestižnih avtomobilov, na katerem Daimler-Benz brez posebnega vpitja zlahka prodaja svoje zloščeno krdelo mercedesov, je drugim mešetarjem z avtomobilsko pločevino vedno znova bolj ali manj draga šola iz kate-re se vračajo domov z velikimi čredami neprodane »živine«. Doslej ni nič kaj prida pomagalo glasno privabljanje kot npr. »Kupite čistokrvnega opel diplomata, ranskega fiata 130, hitrega jaguarja, peugeotovega leva 604« itd. Kupci so vedno znova že našli kakšno hibo, od trdih nog do neurejene »dlake«. Večini pa je bilo dovolj že to, da sicer čisto lepo vzrejena »živinčeta« pač nimajo žiga s prave farne – trokrake zvezde.

Tudi BMW je že poskušal. Po enakem receptu, kot je uspel pri svojih manjših avtomobilih, je naredil velike volkove, odete v ovčjo kožo – popadljive motorje v »navadnih« karoserijah. Pa so kupci ugotovili, da so volkovi sicer menjali dlako, naravo pa ne, in leta 1968 na prestižniški sejmi spuščeni BMW 2500 ter za njim 2800, 3.0 in 3.3 niso naredili pričakovane zmede med Mercedesovimi ovcmi.

Tako so v BMW že leta 1971, ko so začeli pripravljati novo generacijo prestižnikov, ki je konec maja kot »serija 7« nadomestila dosedanje »2500-3.3«, sklenili, da morajo volkovi poleg dlake precej menjati tudi naravo...

Gogoče gre kar takoj povedati: novi veliki BMW niso menjali tistega dela svoje volčje narave, ki izvira iz motorjev, saj so bavarski šestvaljniki pač še

vedno šolski primer vrhunskega pogona avtomobilov in jih skoraj ne bi bilo treba izpopolnjevati. Skoraj šest let razvoja – kar je že za povsem na novo konstruiran avto razmeroma dolga doba – so se konstruktorji ukvarjali predvsem s tistimi volčjimi lastnostmi, s katerimi so veliki BMW napram Mercedesovemu »S razredu« od »280 S do 350 SE« potegnili kratko: to pa je udobje vzmetenja, prostornost zadnjih sedežev in seveda trepnost opreme in natančnost končne izdelave.

Če gre verjeti govoricam, je neki Daimler-Bensov direktor po primerjavi notranjih mer s presečenjem izjavil: »Ti pa so se res marsičesa naučili!« Res so v zunaj 4,86 metra dol-

gim BMW »serije 7« (10 cm so krajši od mercedesov »S razreda«) notranje mere praktično enake kot v velikih mercedesih.

Predvsem pa se je BMW odrekal svoji navadi, da na račun prednje prostornosti utesnjuje na zadnjih sedežih prostor za kolena. Tokrat je pred neokrnjenimi, 48 cm dolgimi zadnjimi sedeži še 20 cm za kolena, ko je prednji sedež pomaknjem najbolj nazaj. Pri običajno raščenem vozniku pa bo imel potnik za njim še najmanj 25 cm za kolena!

Prostornosti se na štirih po telesu oblikovanih sedežih v velikem BMW toraj ne manjka (zadnja klop je oblikovana v dva sedeža s pomožnim osrednjim sedežem za petega potni-

ka), zadovoljuje pa tudi prostornost v preproge povsem prevlečenega prtljažnika, ki sprejme kljub velikemu (pokončnemu) rezervnemu kole-su 480 litrov prtljage.

DO 30 MOTORJEV

Na karoseriji, ki je krojena nekako po BMW kalupu, precej podobno kot »serija 5«, (npr. BMW 525), tovarna ni kaj prida razmetavala s kromastim okrasjem. Sploh se zdi, da se, vsaj v primerjavi s prestižnim videzom velikih mercedesov, novi BMW kar preveč »zadržani« in tistim morebitnim kupcem, ki že na daleč hočejo zbu-

jati pozornost, ne bodo dovolj upadljivi.

Po drugi strani pa je BMW nastavil vabljive limanice z opremo. Že na osnovnem modelu »serije 7«, pri BMW 728, se oprema zlahka kosa z opremo tekmecev iz drugih hlevov, saj so na spisku serijske opreme tudi nekateri reči, ki jih drugi prodajajo posebej ali pa jih sploh nimajo, npr. servovolani, merilnik vrtiljev, dvojni halohenski žarometi, električno premikanje zunanje ogledala, Popolna zbirka orodja v škrtli na notranji strani prtljagega pokrova, naslonjala za glavo na prednjih sedežih in še kaj.

S pomičnim volanskim obročem (v vzdolžni smeri) in ravnanjem sedeža tudi po višini in nagibu si voznik lahko kar najbolje uredi ugodne prostorske razmere v trikotniku volanskega sedeža – pedala že tudi v največjem »728«.

Serijska oprema se pri modelu »730« obogati še z naslonjali za glavo tudi na zadnjih sedežih, dodatnimi zračniki na tunelu pred zadnjimi sedeži in »check control« – Zbirko kontrolnih lučk levo od volana, ki ob pritisku na gumb zavetijo, če je vse v redu s količino motornega olja, in z debelino zavrtnih oblog. BMW 733 i pa ima poleg tega še rahlo obarvana termična okenska stekla in centralno elektromagnetno zaklepanje, da se pri zaklepanju enih od prednjih vrat samodejno zaklenjejo vsa vrata, pokrov prtljavnika in posoda za gorivo.

Inercijska avtomatika skrbi za to, da se že pri pojekih nad 5 g (pojeki pri lažjih trčenjih) ves sistem odklene in da je vrata moč odpreti tudi z zunanje strani za morebitno reševanje. Naj ob tem samo mimogrede omenimo, da so karoserije novih BMW narejene po vseh dosedanjih spoznanjih pasivne varnosti z vgrajenimi lokli nad glavi, Programiranim mečkanjem pločevine nosu ter zadka itd.

Ena od posebnosti na armaturnih ploščah BMW »serije 7«, ki so, tako kot v drugih novejših BMW, za boljše preglednost in dosegljivost stikal s konzolo na tunelu pred usločene proti vozniku, je elektronski merilnik hitrosti – namesto običajnega mehanskega pogona z žično pletenko ga pogonjajo električni impulzi iz daljnika v obliži diferenciala, pa je zato zelo natančen. Nič krajši kot spisek serijske



opreme ni spisek dodatnih pritlikin, ki jih kupec doplača: to so klimatska naprava pa električno odpiranje vseh oken in dodatne pomične strehe ter deljena zadnja klop za elek-

tričnih pomikanjem (za 7 cm) zadnjih sedežev in s tem tudi spreminjanjem nagiba naslonjal.

Eno z drugim: taka luksuzna naprava kot je BMW 733 i, ko je

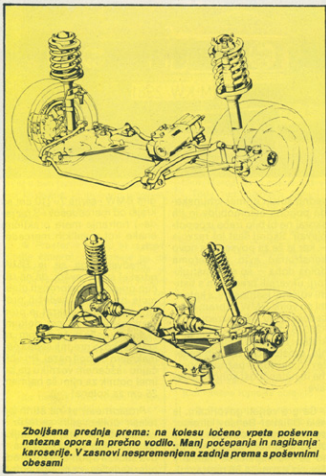
opremljen z vsemi doplačani dodatki, ima reči in piši kar 30 motorjev – 29 elektromotorčkov za premikanje opreme in podpiranje lenobe in še enega bencinskega za vožnjo.

KREPKI POSTAREM

Kot rečeno so si v tovarni nakopali najmanj dela z motorji. Le malenkostno so še izpopolnjeni glede priprave eksplozivne zmesi v še vedno »trikroglasto« oblikovanih zgorevalnih prostorih. Pri tem v 2,8 in 3,0 literskih »728« in »730« zrak z bencinom zmeša zadnji krik vplinjvalne tehnike, Solexov dvojni registrski uplinjač 4 A 1, medtem ko dobiwa 3,2 literski »733i« bencin L-jetronie naprave za ubrizgavanje.

Moči motorjev se v primerjavi z ustreznimi motorji v dosedanjih »2800 do 3,3 l« oziroma »630/633i« skoraj niso spremenile – »najšibkejši« zmoreslej ko prej 170 KM, srednji je 184 KM za 1 KM šibkejši od »630 CS«, najmočnejši pa z 197 KM za 3 KM šibkejši od dosedanjih 3,2 literskih motorjev BMW. Samo na izrecno željo kupca bo tovarna v »728« vgrajevala tudi 2,5 litrske motorje s 150 KM, ne da bi spremenjala oznako vozila.

Poleg štiritipenskih ročnih menjalnikov so za »serijo 7« na voljo tudi tristipenski ZF samodejni menjalniki, ki pretikajo skoraj brez sunkov.



Zboljšana prednja prema: na kolesu ločeno vpeta poševna natezna opora in prečno vodilo. Manj počepanja in nagibanja karoserije. V osnovi nespremenjena zadnja prema s poševnimi obesami



Smisel za podrobnosti: »električno« ogledalo, pripraven žep, zračniki za razmeglitev stranske šipe



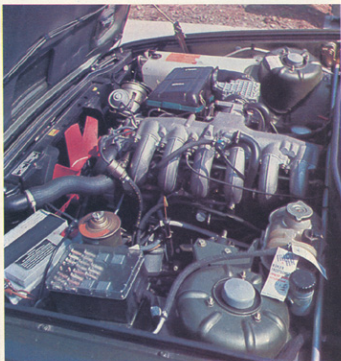
Nič poškodb: spojler je iz prožne plastike



V »730« in »733« zadaj dodatno zračenje in prostor za drobnarije

Tovarna pravi, da je s prikrojevanjem zgorevalnih prostorov in novimi uplinjači poskrbela za čistejši izpuh in manjšo porabo goriva – česar pa na preskusni vožnji nismo mogli preveriti. Napram predhodnikom za okoli 100 kilogramov večja teža »serije 7« (na račun več zvočnoizolacijskega materiala) komajda vpliva na živahnost »sedmic«. Z največjimi hitrostmi v območju 200 km na uro in pospeški z mesta na 100 km/h med 10 in 9 sekundami so veliki BMW slej ko prej ostali »voikovci«.

Tudi podvozje – s prednjimi kolesi na enojnih prečnih in zadnjimi kolesi na poševnih vodilih, oprth na vzmetne noge – se v zasnovi ni spremenilo. Je pa precej izboljšav v podrobnostih, med drugim je zmanjšan (sicer še vedno rahlo pozitiven) kretni polmer prednjih koles, novost pa so ločeni sklepi, v katerih so vpeta vodila in natezne opore prednjih koles. S tem so se zboljšali drža-



Na šestvaljnikih so le drobne spremembe

nje smeri pri velikih hitrostih, zmanjšali sile, ki pri neenakem prijemanju koles vlečejo vozilo iz smeri, preprečili počepanje karoserije pri zaviranouovinkih, h kju in zmanjšali nagibanje v ateremu so novi veliki BMW bolj nagnjeni, ker je pač vzmetenje mehkejše.

Visokotlačna hidravlična črpalka po eni strani pomaga natančnemu servovolanu, po drugi strani pa štirim kolutnim zavoram. Običajni vakuumski servoojačevalnik zavor bi bil prevelik, poleg tega pa ima hidravlični prednost, da reagira za okoli pol sekunde hitreje od vakuumskega in omogoča okoli 10 najmočnejših zaviranj, tudi če odpove motor, medtem ko vakuumski brez motorja že po enem zaviranju odpove.

PRIJUDNI PO NOVM

V voznih lastnostih so tudi »sedmice« pravi BMW. V hitro voženih zlasti v S-ovinkih se je sicer najprej treba navaditi, da večje nagibanje karoserije, kot smo ga pri »bemvejih« sicer vajeni, ne vpliva na varnost vožnje. Po začetnem »podkrmjenju«, ki zahteva rahlo dodajanje volana, so novi BMW v ovinku nevtralni in šele na meji dobrega stika koles s cesto nežno, brez sunkov preidejo v spodsavanje zadka, v »prekrmjenju«, ki ga z obzemanjem volana ni težko držati na vajetih. Volan ZF z depresivnim servoojačevalnikom (z obrati motorja »servo« slabi, da voznik v rokah dobro čuti cesto in hitrost vožnje) ima pri varnem hitenju skozi ovinke nemajhno vlogo.



TEHNIŠKI POTDATKI

BMW 728

Motor: šestvaljni – vrstni – štiritaktni – vrtna in gib 86 x 80 mm – gibna prostornina 2788 kubikov – kompresija 9 : 1; Gornjo 98 FIOŠ – največja moč (DIN) – 170 KM (125 kW) pri 5500/min – največji navor (DIN) – 23,8 kpm (233 Nm) pri 4000/min – voščilna gred v 7 letajih – odmična gred v glavi (veriga) – dvojni registerski uplinjač solex 4 A 1 z avtomatskim čiščenjem – vodno hlajenje – akumulator 12V, 55 Ah, alternator 770 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolovna suha sklopka s hidravličnim upravljanjem – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik (za doplačilo tristopenjska avtomatika ZF), pralstavnica ročica med sedeži – plastična 6 1/2 J – gume 195/70 HR 14.

Voz in obse: limuzina na štiri vrata, pet sedežev – samonosa karoserija – prednji kolesi na posameznih osovah, enovinska prečna vodila, vzmetne noge, natezne opore in prečni stabilizator – zadnji kolesi na posameznih posebnih vodilih, vzmetne noge – spredaj in zadaj, kolotne zavore, hidravlični servovojiljevalnik, diagonalni dvokrožni sistem – mehanična ročica zavora na bobne v zadnjih kolesih, ročica med sedeži – servovolvan ZF skupna visokotlačna črpalka za servovojiljevalnika zavor in volana), 3,8 obrata, najrjni krog 11,4 metra.

Merje in teže: dolžina 4,86 m – širina 1,80 m – višina 1,43 m – madosna razdalja 2,795 m – kolotek (spredaj / zadaj) 1,51/1,52 m – najmanjša razdalja od tal 0,125 m – teža praznega vozila 1530 kg – dovoljena obtežba 470 kg – prtljajnik 480 dm³ – posoda za gorivo 85 l.

Zmogljivost: (tovarniški podatki) največja hitrost 192 km/h (z avtomatiko 186 km/h) – posepeški z mesta na 100 km/h v 10,1 sek. (12,9 sek.) – norma poraba po DIN 11,5 litra na 100 km.

BMW 730 – vse kot 728, razen:

Motor: vrtna in gib 89 x 80 mm – gibna prostornina 2986 kubikov – največja moč 184 KM (135 kW) pri 5500/min – največji navor 28 kpm (255 Nm) pri 3500/min.

Voz in obse: plastična 6 1/2 J – gume 205/70 HR 14.

Merje in teže: 1,50/1,515 – 1,51 m – največja hitrost 200 km/h (avtom. 193 km/h) – z mesta na 100 km/h v 9,6 sek. (avtom. 12,3 sek.) – norma poraba (DIN) 11,9 litra na 100 km.

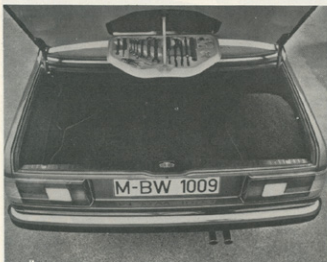
BMW 733 i – vse kot 730, razen:

Motor: vrtna in gib 89 x 86 mm – gibna prostornina 3210 kubikov – največja moč 197 KM (145 kW) pri 5500/min – največji navor 28,5 kpm (280 Nm) pri 4250/min. – neposredno upravljanje – Bosch L-etrionik-akumulator 56 Ah – alternator 910 W.

Zmogljivost: Največja hitrost 205 km/h (avtom. 198 km/h) – z mesta na 100 km/h v 8,9 sek. (avtom. 11,6 sek.) – norma poraba (DIN) 11,8 litra na 100 km.



Luksuzna armaturna plošča z močnim priokusom športa



Obilazjen 480 litrski prtljajnik, zbirka orodja na pokrovu

Skratka: tudi pri vozniških lastnostih volk ni menjal znatno, zato pa ga je udobje.

Poleg tega, da se je tovarna odpedovalca včasih (in pri mailih BMW še vedno) propagiranemu »športnemu udobju«, tako da pri večjih hitrostih podvozje »zlika« tudi zahrabne luknje in izbokline, pri manjših hitrostih pa jih je čutili bolj zvočno kot fizično, je udobje poudarjeno z dovršenim dušenjem zvokov od največjih hitrosti. Pač pa mogoče nekaterim spet ne bodo posevem posepeški sedeži, ki so sicer bogato, vendar po nemškem okusu razmeroma trdo obilazjeni.

Poseben »čar« so napravre za zračenje in gretje z ločenim ravnanjem za levo in desno stran vozila, z zelo natančnim doziranje pretoka in tempe-

rature in dodatnimi režami v vratih za razmegljevanje stranskih oken.

Nekako v navadi je že, da avtomobilom, ki silijo v Mercedesovo zelje, še prav dako-cepko pregledamo »kožo« – ber: končno izdelavo.

Ni kaj reči: nobenih nenančnih stikov in šivov, nobenih gub in tudi na najbolj »pre-tresljivih« cesti nobenih parazit-skih ropotov nismo opazili! Poleg tega gre omeniti izbrano izbiro materialov in barv za notranjo opremo. Če bodo na novozgrajenih montažnih trakovi-ju v Dingolfingu tudi pri velikoserijski proizvodnji tako natančni, kot so bili pri prvih, premierskem kursu namenjenih nekaj ducatih vozil, po-

tem je BMW končno izdelavo svojih prestižnikov res spravil na Mercedesovo raven.

Kakorkoli že; zbadljiva ocena nekega nemškega novinarja, ko smo po celodnevni preskusni vožnji po Bavarski in Tirolski sedli k »tehniško-komercialni« diskusiji, je kar prava: To so najbolj »mercedesi«, kar jih je naredil BMW!

S križanjem BMW tehnike in Mercedesovega udobja so bavarski volkovi v ovčji koži poleg dlake ravno prav menjali tudi naravo. Obenem pa si je BMW upal vzeti za botra pri »seriji 7« tudi cenike ustreznih Mercedesov »S razreda« tako da tudi v Nemškiji pod 30.000 markami novega »bemejca« ni mogoče dobiti.

Ostane vprašanje, kolikšen delež slastnega prestižnega kolača utegne BMW odžeti Daimler-Benzu. Mercedesovo mrežasto masko hladilnika s trikotno zvezdo na vrhu so namreč v očeh kupcev polirali dolga desetletja. Na misel mi pride tista, ko je nekdaj pisal v Anglijo po nasvet, kako naj vzgoji lepo angleško travo:

»Preprosto«. Je prišel odgovor. »Kupite angleško seme in ga posejte na vašo lepo zrahljano zemljičo. Potem trikrat na teden vestno škropite in enkrat tedensko ostržite. To delajte – najmanj sto let!«

Tekst in foto:
BOŽO TKALEC