

Dopustovski avgust so letos Beemvejevi može za tisk sprevrgli v garaške tedne. Štiri nove hišne pridobitve so morali obelodaniti pred frankfurtakim avtomobilskim salonom. In, ker je šlo tudi za povsem novo zasnovo izpod te avtomobilske znamke, je bila predstavitev tolikanj temeljitejša. Vsega skupaj kakšnih štiristo novinarjev so zvlekli na pit-ztalski ledenik, dvatisočosemsto metrov visoko. Pa, seveda, avtomobile tudi!

BMW 324d, 325i, 325i-4 in 325i cabrio

# Kompletna serija

Dopolnjena ponudba najmanjših beemvejev: tudi z dizlom, štirikolesnim pogonom in snemljivo streho!



BMW 325i: novinec z vrha serije »3«

Letošnji poslovni začetek je bil za tovarno BMW miho rečeno vznemirljiv. Število doma prodanih beemvejev serije »3« je usahnilo in prispevalo k stresnim razmeram v višjih nadstropjih ugledne štirivaljne münchenske stolpnice. Ampak z meseci in z novo porcijo zagnanosti so se stvari uredile: najmanjši beemveji so še vedno najbolje prodajani avtomobili tega razreda, v ZR Nemčiji pa tretji na spisku nasploh: takoj za VW golfom in Oplovim kadetom.



BMW 325i-4: ledeniški krst

Torej si razširitve ponudbe z najnovejšimi izdelki te serije ne gre razlagati kot reševalni ukrep. Tega v tako kratkem času tudi najsposobnejši razvojniki ne bi zmogli. Lahko pa na novo zastavljena in v potankostih moderno zasnovana avtomobilska vrsta obvelja kot zagotovilo, da hoče ta serija ostati najprepričljivejši prodajni Beemvejev adut.

Pri tem so z nadržnostmi oplazili celotno serijo »3«. Na primer s spremenjenimi sedeži in z možnostjo doplačila za airbag (zračno vrečo) v volanu. Po motorni plati sta ostala BMW 316 in 318i nespremenjena, motorju BMW 320i pa so ob krajšem končnem prestavnem razmerju prišteli štiri konjske moči. Ampak bistvo najnovejših posegov je, jasno, v štirih povsem novih različicah. Te so: dizelski 324d; 325i, zmogljivostno prepričljivejši naslednik različice 323i; 325i - 4, kar pomeni štirikolesni pogon; in 325i cabrio, limuzina z zložljivo streho.



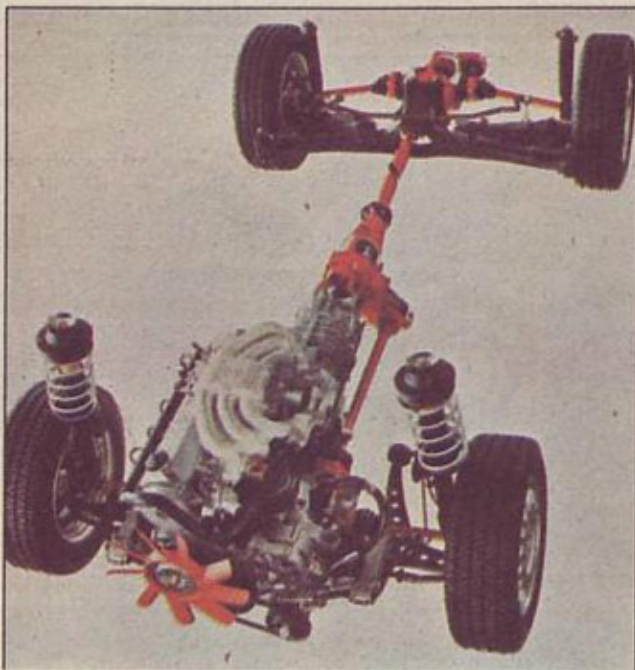


## D KOT DIZEL

BMW 324d je ponudba, ki s svojim rojstvom močno zamuja. To je zdaj drugi dizelski BMW, ob turbo-dizlu serije »5«. Nastal je preprosto: s presaditvijo šestvaljnega motorja iz BMW 542 td, a brez turbinskega polnilnika na izpušne pline. Temu so se ognili iz varnostnih razlogov, varnostnih glede na vožnjo, jasno, in z obljubo, da bodo v naslednjem obdobju ponudili tudi turbodizelsko »trojko«, torej je 2,4-litrski motor šibkejši kot v večjem beemveju, a s 86 KM pri 4600 vrtljajih v minuti še vedno dovolj prepričljiv, tudi za beemvejevske okolje. S temeljito in vsestransko zvočno izolacijo so spretno utišali značilni dizelski ropot in se tudi po tej plati čvrsto postavili v bran pred najmanjšimi dizelskimi mercedesi. A je ta motor v resnici uglajen, najsi bo takoj po hladnem vžigu, ali ogret in ob višjih vrtljajih. Vozniku je všeč, ker ubogljivo sledi njegovim ukazom na pedal za plin, ne da bi, celo med tesnimi prehitevanji, grozil z nevarnimi oklevanji. Ob petstopenjskem običajnem menjalniku so tudi tovarniško obljubljeni zmogljivosti dovolj prepričljive; malce pa usahnejo, če je v avtu štiristopenjska avtomatika. Toda: ker je vse drugo pri BMW 324d zasnovano tako kot pri dosti zmogljivejših bencinskih različicah, je v najpomembnejših delih vozila dovolj rezerve tudi za razne športno hitrostne podvige. Pa čeprav na zelo ovinkasti cesti.

## NOVO ZA STARO

Približno takšno zamenjavo so opravili na samem vrhu po



BMW 325i-4: stalni pogon na vsa kolesa

velikosti najmanjših beemvejev, ko so dozdajšnji 323i spodrinili z novim 325i. in opravili uspešno delo: s povečanjem motorne prostornine za 8 odstotkov (od 2316 na 2494 kubikov) so pridobili za 10 odstotkov večji navor in za 15 odstotkov večjo moč motorja, to pa pomeni – ob

spretno optimiranem petstopenjskem menjalniku – pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 8,3 sekunde in največjo hitrost 217 kilometrov na uro. Slednji številki je motor kos še v varnem območju tik pod vrtljaji največje moči. Sicer pa: za tiste, ki bi z vrtljaji radi pretira-

vali, so Boschev motronic, digitalno napravo, ki streže vžigu in polnjenju goriva, pritaknili omejevalnik, ki pri 6400 motornih vrtljajih blokira elektromagnetne brizgalke in tako zavaruje motor. Temu so namenili tudi serijsko dodani oljni hladilnik zoper povečane termične napore. Tako je takoj jasno: motor se hvali z izredno dobrimi zmogljivostmi, s prepričljivo uglajenostjo, s prožnostjo, pa tudi z veseljem do vrtljajev in s prijetnim, športno polnim zvokom.

Podvožju tako okrepljene in ta hip vrhunske različice serije »3« so namenili nekaj drobnih posegov, plinske blažilnike in spremenljivo prestavno razmerje v servo volanskem mehanizmu. Za ugodnejše težnostno ravnotežje so akumulator predstavili v zadek, zaradi česar je zdaj v prtljažniku za približno dvajset litrov manj praznine, elektronika ob motorju pa je omogočila ponudbo štiristopenjske avtomatike v menjalniku (za doplačilo) s tremi sproti izberljivimi programi; tako je na voljo običajno, posebej ekonomično in športno prestavno razmerje.

Novi BMW 325i je značilen avtomobil te znamke: vozilo z udobjem limuzine in z lastnostmi pravega športnega avtomobila. Zato ni čudno, da so ga v isti sapi uporabili kot izhodišče za še dva – po zasnovi, oziroma po obliki – povsem nova beemveja.

## BMW »ON THE ROCKS«

Tako je bilo: spodaj, pod Pitzalom smo pili viski z ledom, zgoraj, na robu večnega snega pa smo vozili BMW na ledu. BMW 325i in z dodatno oznako

BMW 325i cabrio: zgoraj brez, spodaj ojačitve



## Tehnični podatki

Različica	BMW 324d	BMW 325i	BMW 325i-4	BMW 325i cabrio
motor	šestvaljni, vrstni, dizel	šestvaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni
gibna prostornina (kubiki)	2443	2494	2494	2494
vertina in gib (mm)	80,0×81,0	84,0×75,0	84,0×75,0	84,0×75,0
največja moč kW (KM) pri 1/min	63 (86) pri 4600	126 (171) pri 5800	126 (171) pri 5800	126 (171) pri 5800
kompresija	22,0 : 1	9,7 : 1	9,7 : 1	9,7 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	152 pri 2500	226 pri 4000	226 pri 4000	226 pri 4000
odmična gred (pogon)	v glavi, zobati jermen	v glavi, zobati jermen	v glavi, zobati jermen	v glavi, zobati jermen
polnjenje z gorivom	vrtnične komore visokotlačna črpalka	vbrizgavanje goriva ME – motronic		
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5
vrsta pogona	na zadnji kolesi	na zadnji kolesi	na vsa kolesa	na zadnji kolesi
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator			
zadnja prema	posamične obese, vijajčne vzmeti, poševna in vzdolžna vodila, stabilizator			
zavore spredaj	kolutne	kolutne, hlajene	kolutne, hlajene	kolutne, hlajene
zavore zadaj	bobnaste	kolutne	kolutne	kolutne
platišča	5 1/2 J × 14	5 1/2 J × 14	6 1/2 J × 14	5 1/2 J × 14
gume	175/70 TR 14	195/65 VR 14	195/65 VR 14	195/65 VR 14
teža praznega vozila (kg)	1155	1125	1215	1255
dovoljena skupna teža (kg)	1615	1585	1675	1655
medosna razdalja (m)	2,570			
dolžina × širina × višina (m)	4,325 × 1,645 × 1,380			
0–100 km na uro (s)	16,1	8,3	9,0	8,6
največja hitrost (km na uro)	165	217	212	215
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,0/6,9/8,7	6,4/8,1/12,2	7,1/8,7/12,4	ni podatka

«4» pomeni štirikolesni pogon, torej prvi tako zasnovani BMW moderne dobe; moderne zato, ker so prvi BMW s pogonom na vsa štiri kolesa izdelali že leta 1937, seveda ne kot limuzino, pa tudi z dosti manj privlačnimi voznimi lastnostmi.

BMW 325i – 4 streže z enakim motorjem kot malo prej omenjeni 325i. Navzven so spoplerju na zadku dodali še obrobo na blatnikih in pragojih, zaradi čvrstosti karoserije in domnevnih želja kupcev pa je «štirikolesni» BMW na voljo le z dvema vrati. Torej je čar tega novinca v porazdelitvi motorne moči. To nalogo je prevzel sredinski diferencial ki zagotavlja stalni pogon vseh štirih koles v razmerju 37:63 med prednjo in zadnjo premo. Zadnji kolesi dobivata pogonsko moč po že običajni poti, a le z enodelno kardansko gredjo,

prednji pa z dodatno in ob strani nameščeno gredjo, ki je v sredinskem diferencialu gnana s široko, na trpežnost in uglajen tek preračunano verigo, ter sega v prednji diferencial.

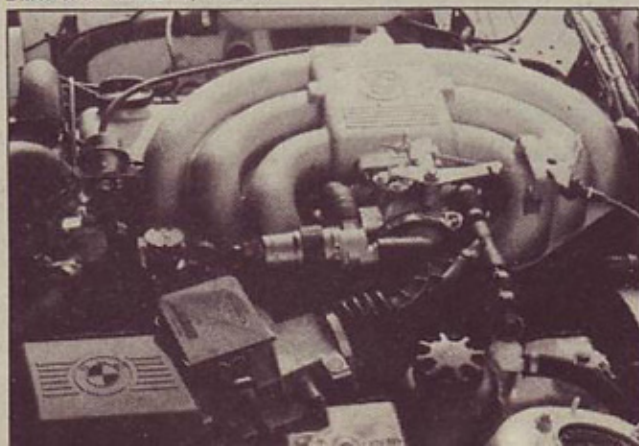
Za razliko od Audijevih quat-

trov, ki so prav tako opremljeni s stalnim štirikolesnim pogonom, a tudi z ročno vklopljivimi diferencialnimi zaporami, so pri BMW sredinskemu in zadnjemu diferencialu namenili viskozni zapori, ali bolje rečeno sklopki

(lamele teh sklopk so v ohišju, napolnjenem s posebno tekočino), ki sproti bdita nad zdrsanjem koles in po potrebi učvrščujeta zvezo med njimi. Prav viskozni sklopki pa imata odločilno prednost: omogočata stalno uporabo ABS zavor. Hkrati so pritaknili še servoojačevalno volansko napravo, povečali razdaljo vozila od tal za okrog 3 centimetre in skrbno uglasili celotno podvozje.

Že po nekaj sto metrih ostre in povsem neprizanesljive vožnje po surovih ledeniških tleh je bilo mogoče spoznati: štirikolesni pogon, z vsem, kar so pridali, se je Beemvejev inženirjem odlično posrečil. Ravnotežje med obema premama, s katerim streže ta avtomobil, je tako

BMW 325i: motronic, 171 KM





**BMW 325i cabrio: pol minute za streho nad glavo**

rekoč idealno, najsi gre za pospeševanje na močno spolzki in vstran nagnjeni podlagi, za ovinkaste drsnice, za speljevanje na ledenem klancu ali pa za neusmiljeno zaviranje na povsem vegastih tleh. Ta avtomobil zahteva čisto malo vaje in spretnosti, vse drugo je mogo-

če opraviti s kratkimi gibi na volanu, plinu in zavorah. In ravno zato, ker je bilo ledeniško okolje tiste sorte, da bi mu bil celo marsikateri pristi terenec komajda kos, je že vnaprej jasno: v dosti normalnejših in bolj vsakdanjih okoliščinah zimskih ali drugače zahtevnih cest bo

tale BMW kot riba v vodi. Tudi dobesedno vzeto: saj sem ga zadnjič brez škode in težav zapodil skozi polmetrski sveže natopljeni ledeniški hudournik.

### ZGORAJ BREZ

Najnovejše Münchenske ponudbe pa s tem še ni konec. Za tiste, ki jim štirikolesni pogon ni mar, so pa vročekrvni vetrnjaki, ponuja BMW tudi prvi kabriolet povsem lastne zasnove. Izdelali so ga brez forme Baur, dozdajšnjega sodelavca za avtomobile z zložljivo streho in ga oblikovali tako, da je potem, ko je streha zložena v jašek za zadnjo klopjo, edina štrlina nad boki le prednja šipa z okvirom in stranskima trikotnikoma vred. Seveda so morali zaradi tako porušenega ravnotežja v konstrukciji samonosne karoserije njene posamične dele (opore prednje šipe, oprijemališča ključavnic in varnostnih pasov, nosilno ploščad) posebej ojačati, pa je zdaj sama karoserija BMW 325i cabria za 85 kilogramov težja od običajnega 325i. Že enake številke v oznakah obeh različic pa povedo, da sta v njihnih nosovih enaka pogonska agregata in da je cabrio drugačen le zaradi »zgoraj brez«. Zložljivo streho je mogoče namestiti in zložiti v okrogle pol minute, njeno nosilno ogrodje pa je zasnovano tako, da streha potem, ko jo na dveh mestih

pričvrstite k robu nad prednjo šipo, samodejno zatesni tudi stik s pločevino za zadnjo klopjo. Za zimske dni bodo kmalu ponudili še možnost čvrste, a snemljive strehe (hardtop), že zdaj pa je cabrio opremljen s športnimi sedeži, prevlečenimi z blagom ali z usnjem, pri čemer je potrebno vedeti, da je prostor na zadnji klopi, zaradi strešnega mehanizma precej utesnjen in zatorej ni namenjen ravno dolgotrajnemu prevažanju dolgonogih in širokoplečih sopotnikov.

Zadnji plastični šipi so namenili poseben ventilator, da se ob nameščeni strehi ne rosi, stranska stekla pa je moč – po želji – spustiti povsem v pločevinaste boke in si tako zagotoviti vožnjo s čistokrvnim prepihom. Tako ukazuje tudi vnovična in najnovejša avtomobilska moda.

Tako je serija kompletna! Različice najmanjših beamvejev ponujajo praktično vse možnosti, ko gre za izbirčnost kupcev. Natančneje: skoraj vse možnosti. Kajti za tiste, ki si želijo dirkalnik serije »3«, po vzoru BMW M 635 CSI ali BMW M 535i, bodo prihodnje leto ponudili vrhunsko »trojko«: s štirivaljnim motorjem, s šestnajstimi ventili, s športnim menjalnikom in z imenom, ki bo dovolj kratko, da si ga bo lahko zapomniti. To bo BMW M3!

MARTIN ČESENJ



**BMW 324d: brez turbinskega polnilnika**