

Test

BMW 325 tds

Ta izrek velja kot simbol skromnosti. V primeru tega uglednega južnonemškega proizvajalca avtomobilov, ki slovi po odličnih luksuznih športnih limuzinah in kupejih, pomeni ta izrek manj denarja za gorivo ob prav takšnih cestnih zmogljivostih, kot jih jamči ta tovarna s svojim imenom.

Z modelom 324d ni bilo moč izpolniti ravno vsega, kar bi kupec beemveja dobil z bencinskim motorjem. Dizel je pač dizel. Vendar so Bavarci spretno

razvijali in dopolnjevali motor, mu dodali najprej turbinski polnilnik, nato še hladilnik polnilnega zraka. Z znanjem in izkušnjami, ki jih premorejo,

so tako izdelali enega najboljših turbodizlov ta hip. Njegovo kotiranje? Beatle Ringo Starr je trdil, da če bi se postavile oboževalke vseh štirih skuštran-

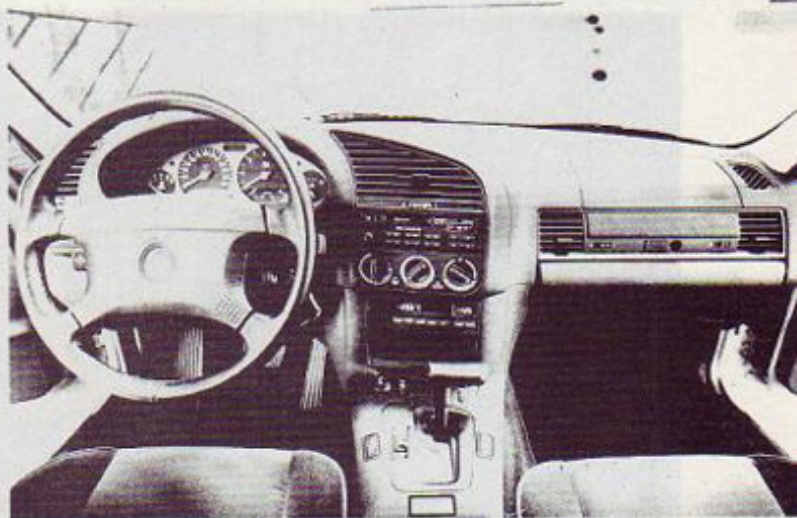
BOLJE MANJ K



cev v štiri kolone, bi bila njegova najkrajša. Seveda BMW turbodizel ne deli enake usode, da bi bil najmanj "ljubljen" med najboljšimi štirimi v svojem

času. Po mojem mnenju je mesto tega motorja znatno više. Ta šestvaljni vrstni 2,5-litrski turbodizel se odlikuje po izjemno mirnem in kultiviranem teku, nav-

DT (V) VEČ



Test.





dušuje s prožnostjo, odzivnostjo in živahnostjo. Ni hrupen, tudi pri zagonu hladnega motorja je znani dizelski šklepet zelo diskreten in tih. Je varčen kot kakšen minidizel, saj pri zelo zmerni vožnji lahko računate s porabo okoli 6 litrov, v primeru pa, da se igla merilnika hitrosti ne prestando suče okoli številke 200, bo poraba zrasla na 12 litrov. Je klasičen dizel z vrtničnimi komorami, visokotlačna črpalka za gorivo premore digitalno elektronsko krmiljenje in ventili niso samonastavljivi. S pomočjo turbinskega polnilnika in hladilnika polnilnega zraka zmore 105 kW (143 KM) pri 4800 vrtljajih v minuti. V celotnem območju vrtljajev deluje izjemno suvereno, zmeraj z dovolj navora in moči, najboljši učinek pa ima med 2000 in

4000 vrtljaji. Dizel in avtomatski menjalnik? Časi se spreminjajo, vsaj v primeru tega beemveja.

Testni avto ima petstopenjski samodejni menjalnik znamke ZF. Menjalnik je imel tri programe, pa je bilo moč izbrati med športno nastavitvijo delovanja, normalno oziroma varčno in tudi za vožnjo po spolzkih cestah. Odlika menjalnika je bila, da je pretikal zelo diskretno mehko ali po želji ostro, direktno izračunana je četrta prestava, peta pa je izrazito varčna. Tako kot vsak samodejni menjalnik ima tudi ta nekoliko daljši odzivni čas, kar je v kombinaciji s tem motorjem idealno, saj tisti delček sekunde zamika zadostuje, da dobi turbinski polnilnik že dovolj sape in tako je "turbo luknja" praktično nezaznavna. Motor in me-





njalnik skupaj ponujata precej cestnih užtkov. Eden med njimi je recimo vožnja po avtocesti s hitrostjo približno 120 km na uro, ročica menjalnika je v položaju D, se pravi v najvišji prestavi, igla merilnika vrtljajev pa počiva pri številki 1900. Zvok, ki ob tem nastaja, zelo prija ušesom, je prijetno tih z dokaj nizko frekvenco in si ga lahko predstavljate kot nekaj med tihim hrumenjem letalskih motorjev in smrčanjem zadovoljno si-

tega leva v živalskem vrtu, ki v sanjah uživa v sprehodu po svojem naravnem življenjskem okolju.

Testni BMW 325 tds je tudi zelo solidno opremljen. Prednjima šipama in vzvratnima ogledaloma ukazuje elektrika, električno pomična in ogrevana sta prednja sedeža, dve zračni blazini - pod sovoznikovo je še uporabna polica - meglenke in kakovosten radiokasetofon.

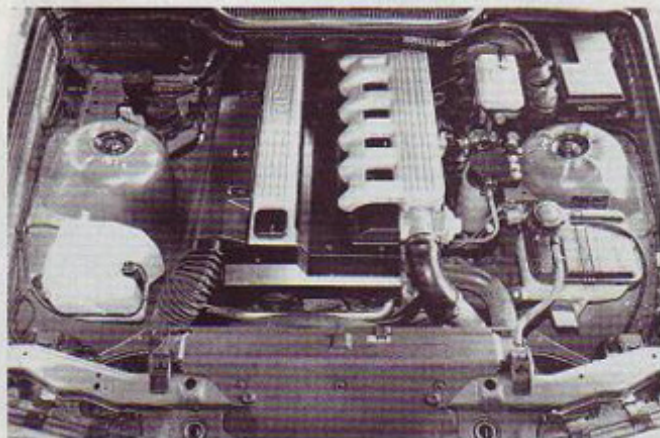
Pri BMW poudarjajo slog svojih avtomobilov.

Ta po njihovem ponazarja umirjenost, čistost, zračnost in jasnost, vendar naj bi ob vsem tem avto ne izgubil svojega gostoljubja ali pa hotel delovati preveč resno. V primeru serije "3", kot je testni avtomobil, bi za malo več jasnosti bili lahko nekoliko večji vzvratni ogledali, glede na konkurenco bi bila notranjost tega beemveja lahko prostornejša, čeprav me to sploh ne moti. Zadnja klop se ne da podreti, prtljajnik je povprečno velik, dostop do njega oziroma reza nakladalnega prostora pa je v stilu športnih avtomobilov, torej nič kaj praktična in široka. Sicer pa za te potrebe BMW izdeluje usrezen avtomobil (5 touring). Notranjost navdušuje. Prednja sedeža sta odlična in primerno nastavljiva, merilniki s svojo preglednostjo kar zbodejo v oči. Volan najde roki, leva noga se znajde na vrhunski opori. Stikala so kompaktna, praktična in prav tam, kjer morajo biti, na primer stikalo za opozorilne utripalke. Uporabili so zelo kakovostne materiale, spoji na armaturni plošči so brezkompromis-

no natančni, prav tako kot je izdelano in obdelano celo vozilo.

Prezračevanje notranjosti zadovoljuje, nekaj manj vidljivost nazaj toda prav nič ne more pokvariti odličnega vtisa o tem avtomobilu, razen če zanj niste preveliki.

Vožnja: z BMW 325 tds je en sam užitek. Zavore delujejo odlično in zanesljivo ter neprestano vlivajo občutek varnosti. Za zabavo pretaknete stikalo menjalnika v položaj S (sport), plin do konca, motor se zavrti tja do 5000 vrtljajev, samo še nekoliko zdrsljivejši pregledni ovinek manjka in igranje je že tukaj. Navdušuje tudi izjemno čvrsta karoserija, podvozje je vrhunsko uglaseno, resnično zanesljivo in varno. Ali ni za takšne užitke bolje plačati manj za gorivo in se vam zato ni treba odpovedati prav nobenemu bencinskemu veselju?



Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štirivaljni - vrstni - dizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 80 x 82,8 mm - gibna prostornina 2497 kubikov - kompresija 22:1 - največja moč 105 kW (143 KM) pri 4800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 42 kW/liter (57,2 KM/liter) - največji navor 260 Nm pri 2200/min - ročna gred v sedmih ležajih - admična gred v glavi (zobati fermeni) - dva ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna črpalka za gorivo - vrtnične komore - turbinski polnilnik na izpušne pline, s hladilnikom polnilnega znaka - vodno hlajenje 8,75 litra - motorno olje 6,5 litra - akumulator 12 V, 85 Ah - alternator 1330 W, 95 A

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - petstopenjski samodejni menjalnik - položaji prestavne ročice P-R-N-D-4-3-2 (možnost izbire treh programov) - prestavna razmerja: I. 3,67; II. 2,00; III. 1,41; IV. 1,00; V. 0,74; vzvratna 4,10, diferencial 2,56 - platišča 6,5x15 - gume 205/60 R15 91 V (pirelli P 600), katalni obseg 1,901 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 60,3, v IV. prestavi 44,5 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, po eno prečno vodilo, stabilizator - zadaj sredinski okvir, dvojna prečna vodila, vzdolžno vodila, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvakratne zavore, spredaj in zadaj kolutne (spredaj posebej hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema - volan z zobato levijo, servo, prestava 16,8:1, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4433 mm - širina 1698 mm - višina 1393 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1420 mm, zadaj 1430 mm - rajdni krog 10,4 m - notranje: dolžina lad amaturne plošče do zadnjega naslonjalja 1660 mm - širina (kolokolaj) spredaj 1415 mm, zadaj 1425 mm - višina nad sedežem spredaj 970-875 mm, zadaj 875 mm - vzdolžnica prednji sedež 855-1040 mm, zadnja klop 690-895 mm - premer valanskega obroča 385 mm - prtljajnik (normna) 435 l - posoda za gorivo 65 l

Teža: prazno vozilo 1385 kg - dovoljena skupna teža 1845 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 211 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,8 s - poraba goriva (ECE): 4,9/6,4/9,4 litra dizelskega goriva na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
209 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

| | |
|----------------|-------------------|
| 0- 60 km/h | 5,5 s |
| 0- 80 km/h | 8,3 s |
| 0-100 km/h | 11,7 s |
| 0-120 km/h | 15,2 s |
| 0-140 km/h | 22,3 s |
| 1000 m z mesta | 33,5 s 158 km/h |

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

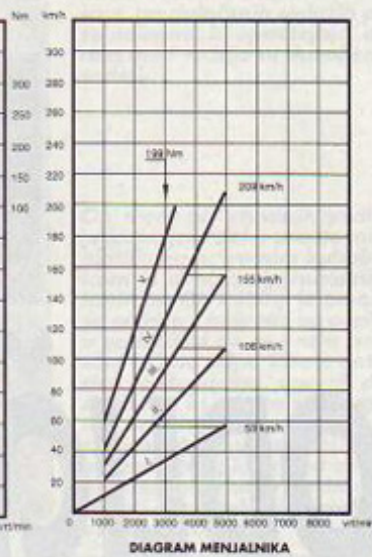
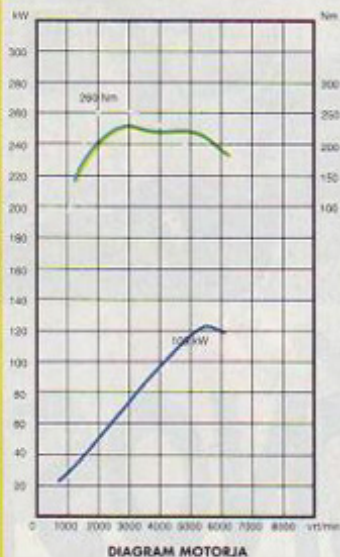
| | |
|-------------|--------|
| od 150 km/h | 91,8 m |
| od 100 km/h | 38,9 m |

Natančnost merilnika hitrosti:

| kazalec na | resnično |
|------------|------------|
| 40 | 38,2 km/h |
| 60 | 58,3 km/h |
| 80 | 78,0 km/h |
| 100 | 94,1 km/h |
| 120 | 114,5 km/h |
| 140 | 134,6 km/h |
| 160 | 153,8 km/h |

Poraba goriva:

testno povprečje
10,3 litra na 100 km



Hvalimo

- obdelava
- motor in menjalnik
- namestitve stikal v notranjosti
- ročica ročne zavore
- opora za levo nogo
- počutje v celoti
- poraba goriva
- živahnost
- prednja sedeža

Grajamo

- delna utesnjenost v vozilu
- nekoliko premajhni vzvratni ogledali
- nedeljiva zadnja klop

Cena SIT 4.899.167
(Tehnounion, Ljubljana)

Končna ocena

BMW 325 tds bo navdušil vse zaigrane privržence dizelskih motorjev, saj so s tem avtomobilom končno dobili res spodobno športno dizelsko limuzino. Vseč bo tudi vsem tistim, ki veliko prevožajo in skušajo pri tem varčevati. Kupujejo pa ga tudi vsi tisti, ki hočejo kakovosten avto klasične zasnove, ki je po eni strani športno poskočen, po drugi pa pravi varčev.