

Test:

BMW 325i  
COUPÉ

Ali morda trdite, da je BMW coupé »3« le preprosta različica limuzine iz iste hišne serije? Da so pač štiri vrata zamenjali z dvojimi? Potem morate nujno k okulistu. Ali pa si oba avtomobila vnovič natančno oglejte!



COPIE? NE, COUPÉ!



**N**june karoserijske razlike so resda le centimetrske, ponekod samo milimetrske, ampak so! Celotne dolžine in medosne razdalje niso spreminjali, toda coupéjev motorni pokrov je daljši, prednja ši-

pa je položnejša, streha je nižja, zadek je krajši in ostreje zašiljen, coupé pa je v celem tudi za nekaj milimetrov širši od limuzine. Njegova samo dvojna vrata so seveda daljša, šipe v njih so brez okvirjev, bočna strešna opornika pa sta elegantnejša – ker sta

tanjša in prekrita s steklom. Nižje so tudi zadnje luči in kolesna platišča iz lahke kovine so povsem nove oblike. Tako so coupéju – navzven in kot limuzinska dedičina – ostali le žarometi, odbijača, ogledali in maska na nosu.

BMW coupé serije »3« je karoserijsko torej povsem na novo narejen avtomobil. To je opaziti tudi med sedanjem vanj: vrata zahtevajo več bočnega prostora za odpiranje, sedež je nižji, strešni rob nevarnejši za glavo in za k zadnji klopi je potrebno nekaj

malega telesne spretnosti. Klop je tudi malce ožja kot v limuzini, kolenski prostor pred njo pa je krajši.

Tudi prtijažnik je za okroglo desetino manjši kot v limuzini, ampak zadnje naslonjalo je serijsko deljivo (po polovici) pa ga je torej, če je sila, mogoče povečati. Zavrlo tega se niso odrekli sklopljivemu sredinskemu komolčniku, pa tudi sicer je ta coupé po tovarniški objavi uradno pedsedežni avtomobil. Praktičen nasvet: z več kot dvema odraslima sopotnikoma zadaj ne gre pretiravati, otrokom, tudi trem, bi bilo pa, jasno, udobneje.

Čeprav je coupé na videz vitkejši, predvsem tanjši strešni opcrniki in v celem manjša višina vozila ga delajo taksnega, je v resnici za tretjino stota težji od limuzine: na račun zajetnejših strešnih ojačitev in večje založenosti s (serijsko) opremo.

**T**a je zares temeljita: osrednja ključavnica, električno pomični šipi v vratih, zunanji ogledali in volanski obroč, po višini nastavljiva prednja sedeža, že omenjeno zložljivo zadnje naslonjalo, protitoplotna stekla, meglenka, zavorni ABS in volanski servoojačevalnik. Volanski obroč je pripravne športne oblike s tremi prečkami in – tako kot prestavna ročica – z usnjeno preobleko, usnje pa smo v testnem avtu dobili tudi na sedežih, skupaj z ostalimi dodatki kot so električno pomična streha, tempomat, potovalni računalnik in ročno pomični (navzven) zadnji bočni okni.

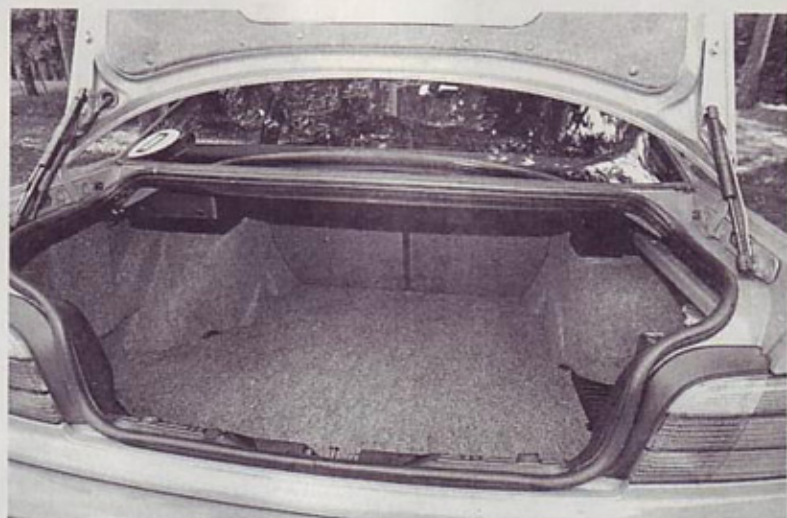
Zglavnika v tem avtu sta dva, zgornji oprjemališči varnostnih pasov sta po višini prilagodljivi, pasova zadaj pa sta po beemvejsko zasakana od sredine proti obema stranema klopi.

Sedenje v kokpitu je prav tako značilno za to znamko avtomobila kot njen belo-modri znak na nosu. Povrh tega je prijetno kupejsko nizko, po dolžini dovolj prilagodljivo in poprek dovolj oprjemljivo za zares sproščeno in čvrsto lego telesa. Ne le popolna in pregledna armaturna ploščca z opozorilnimi lučmi za servisne preglede, tudi vsa stikala so natančno tam, kjer morajo biti, volanski obroč naravnost vzorno sede v roki, prestavna ročica je tradicionalno lahkotna in natančna in ob pedalih je že skoraj dirkaška opora za levo nogo. To, kar mi je v vsakem beemveju vedno znova všeč, je občutek, da je prav tisti avtomobil narejen prav za tistega voznika, ki sede vanj. Od tod tudi že leta znana trditev, ki mi je še ni treba pre-

(nadaljevanje na str. 10)

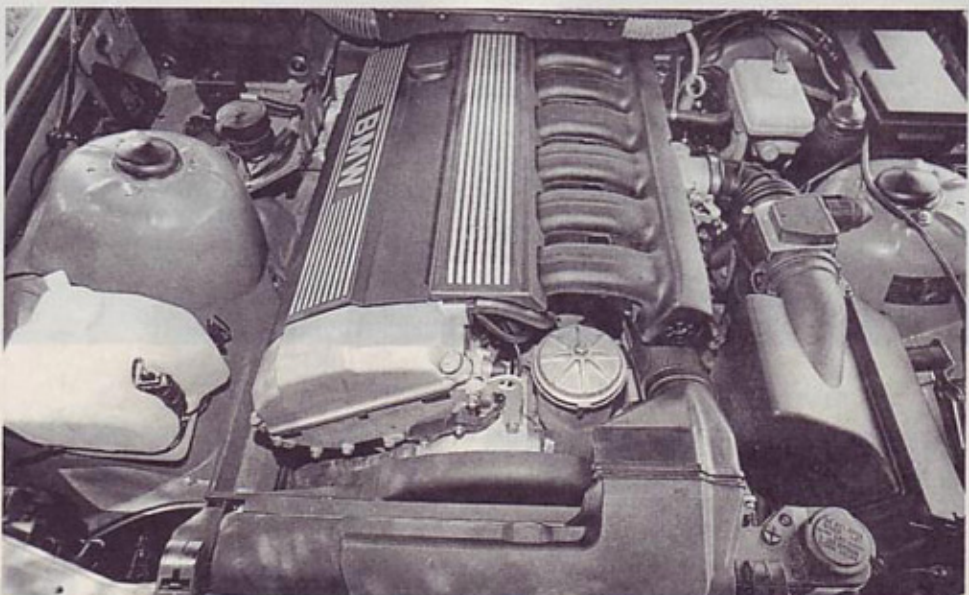


*Kokpit: popolnost ergonomije, opreme in obdelave.*



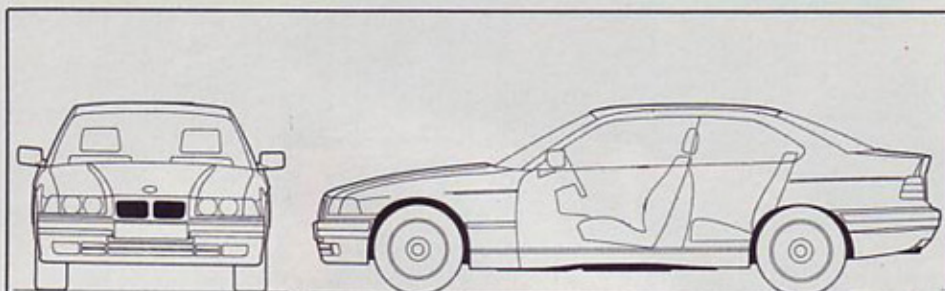
*Prtijažnik: z običajnim rezervnim kolesom v dnu, z akumulatorjem ob strani in z zložljivim zadnjim naslonjalom.*

*Motor: vzoren izdelek z zelo dobrimi zmogljivostmi.*



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 84,0 x 75,0 mm – gibna prostornina 2494 kubikov – kompresija 0,0:1 – največja moč 141 kW (192 KM) pri 5900/min – srednja hitrost bata pri največji moči 14,75 m/s – specifična moč 56,5 kW/liter (76,9 KM/liter) – največji navor 245 Nm pri 4700/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriža) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic M 3.1) – vodno hlajenje, 10,5 litra – motorno olje 6,5 litra – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1260 W – uravnovani izpušni katalizator



**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 4,230; II. 2,520; III. 1,660; IV. 1,220; V. 1,000; vzratna 4,040; diferencial 3,150 – platišča 7 J x 15 – gume 205/60 ZR 15, kotalni obseg 1,97 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 37,5 km/h

**Voz in obese:** kupe – 2 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,31 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, po eno prečno vodilo, stabilizator – zadaj sredinski okvir, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kalutne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zoboto letvijo, servo, prestava 16,8:1, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4433 mm – širina 1710 mm – višina 1366 mm – medosna razdalja 2700 mm – kolotek spredaj 1408 mm, zadaj 1421 mm – rajdni krog 10,4 mm – notranje: dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1610 mm – širina (komolci) spredaj 1440 mm, zadaj 1430 mm – višina (nad sedežem) spredaj 960 mm, zadaj 850 mm – vzdolžnica prednji sedeži 950-1100 mm, zadnja klop 800-600 mm – premer volanskega obroča 380 mm – prtljažnik (normno) 405 litrov – posoda za gorivo 65 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1330 kg – dovoljena skupna teža 1790 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 600 kg – dovoljena obtežba strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 233 km/h – pospešek 0-100 km/h 8,0 s – poraba goriva (ECE): 7,0/8,4/13,2 litra neovincenega bencina super na 100 km

## Naše meritve

### Največja hitrost

234 km/h (V. prestava)

### Pospeški

0–60 km/h	3,9 s
0–80 km/h	5,6 s
0–100 km/h	8,4 s
0–120 km/h	11,7 s
0–140 km/h	15,9 s
0–160 km/h	21,8 s
0–180 km/h	29,8 s
0–200 km/h	42,6 s
1000 m z mesta	29,4 s (179 km/h)

### Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.)	34,1 s (170 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	38,0 s (151 km/h)

### Zavorna pot

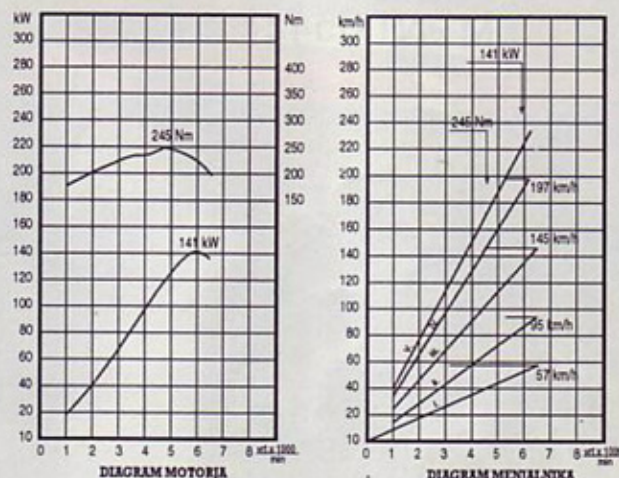
od 150 km/h	88,1 m
od 100 km/h	42,9 m

### Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60	resnično 53,5 km/h
kazalec 100	resnično 94,5 km/h

### Poraba goriva

testno povprečje	11,9 litra/100 km
------------------	-------------------



## Hvalimo

- vitka, elegantna karoserija
- dobro sedenje na prednjih sedežih
- motor in menjalnik
- vozna dinamika in vodljivost
- kokpit
- povečljiv prtijažnik
- končne zmogljivosti
- končna obdelava

## Grajamo

- široka vrata (na ozkih parkiriščih)
- utesjenost na zadnji klopi
- vidljivost nazaj

## Cena

(Tehnounion, Ljubljana)  
40.593.00 DEM + 53 odstotkov tolaških dajatev

# BEBOP OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.  
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda



(nadaljevanje s str. 8)

klicati: da se vsakršnega beemveja popolnoma privadiš že po nekaj sto metrih vožnje z njim. Novi coupé je spet dokaz, da ta trditev drži.

Temeljiti je od nosu do zadka: s skrbno staknjenimi karoserijskimi deli, z milimetrsko natančnostjo notranosti, z enako doslednostjo pri obdelavi prtljažnika, z od BMW 850i preseljeno samopomičnostjo stekel v vratih (za zadnje milimetre, ko gre za prileganje tesnilom v strešnem robu, kar zagotavlja popolno tesnenje in perfektno zvočno izolacijo) ter s tistim, kar skriva motorni pokrov.

**P**ri coupéju 325i je to briljantni 2494-kubični vrstni šestvaljnik z dvema odličnima gredema v glavi, s štiriindvajsetimi ventili nad valji, z Bosche-

vim motronicom M 3.1 ter z vso »snažnostjo« za oči tistega, ki pogleda pod prednji pokrov, ter z vso uglajenostjo za tistega, ki ta motor požene. Vžig je brezhiben, zvok je prijetno oster, a ne robat, zmogljivosti so ugledne. Motor se rad vrti, v partnerstvu z na kratko izračunanim petstopenjskim menjalnikom (direktna je šele četrta prestava) pa je dovolj prožen tudi za zmerno pretikanje in za pospeševanje iz nižjih delovnih območij. Opozorilno rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6300, prepovedano pa pri številki 6500 (le malo pozneje se vmeša elektronika in voznikovo nasilnost prepreči). Med našimi meritvami (glejte diagram menjalnika in tabelo z rezultati) smo pretikali pri številki 6400. To je nenevarno za agregat in še dovolj po volji njegovima zmogljivostnima krivuljama. Meritve smo – tako kot vedno – opravili z dvema oseba-

ma v avtu in s polno posodo goriva.

Zmogljivosti BMW coupéja 325i so dobre: od največje hitrosti do pospeškov, prožnosti in zanesljivega zaviranja. Tudi poraba goriva je s testnim povprečjem 11,9 litra na 100 prevoženih kilometrov znotraj tistega, kar se od takšnega vozila more in sme pričakovati. Njegova vozna dinamika je namreč znatno večja od v tabele razvrščenih števil. In voznik jo vedno znova odkriva: najsi bo pri največjih hitrostih, ko gre za ravno smer in zoperstavljanja bočnim vetrovom, ali pa med kupejevsko ostrimi vijuganji z zavidljivo visokimi hitrostnimi pospeški.

Štiri posamične obese in težnostna porazdelitev v petdesetodstotnem razmerju med prednjo in zadnjo premo vozila omogočajo veliko zanesljivost, zelo dolgo popolno nevtralnost in le na skrajnih hitrostnih mejah pri-

pravno zahtevo po odvzemanju volana. Takšno ravnotežje motorja podvozja in voznikovih želja utegne skaliti le spolzkost vozišča, pa še ta dosti manj, kot smo bili vajeni pri nekdanjih beemvejih te velikosti.

In po vsem tem obvelja: BMW coupé, v tem primeru kot 325i, ni kopija po seriji pripadajoče limuzine. Je pravi coupé z vsemi dobrimi lastnostmi izdelkov te znamke. Slabih pa pravzaprav nima!

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srđan Živulović