

Tovarniški podatki za BMW 325i  
pravijo: 6 valjev, 2494 kubikov,  
2 odmični gredi, 24 ventilov, 192 KM,  
245 Nm, 233 km na uro in 8 sekund za  
pospešek do hitrosti 100 km na uro.  
Si kdo drzne reči, da to niso ugledne  
številke?



# UGLEDNE ŠTEVILKE

BMW 325i je od predlanske prenovite naslovnih najuglednejših BMW serije »3« in tako bo ostalo, dokler ne bo naprodaj tudi novi BMW M3. Zdaj so mu sicer potegnili vzporednico v podobi kupejevskih različic, ampak to celotne stvari ne spremeni, in prej naštete številke ostajajo.

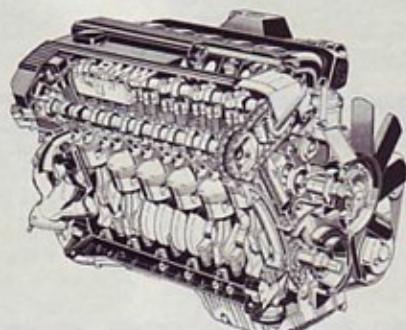
BMW 325i je – z dognano obliko, s širimi vrtati, z znosnim prostorom za štiri do pet ljudi ter njihovo prtljago, z voznim zmogljivostmi in z obilo uglajenosti – nedvomno ena najprepričljivejših športnih limuzin zdajšnjega časa in tega avtomobilskega razreda.

Na pogled lično skladen. Opremljen z naj sodobnejšo svetlobno tehniko. Oplemeniten z lahki plastiči. Znotraj pa spretno in natancno izdelan – posebej za voznika in posebej za sopotnike. Zaradi precej oble in kratke strehe se zdijo beemvejski serije »3«, torej tudi 325i, manjši kot so v resnicni. Zares prikrajali so jih le pri dolžini prtljažne odprtine, da se zadnji pokrov odpira vse do odbijača in dvigne varno daleč od prisotnih glav.

Sedeži, predvsem prednja dva, so zdaj boljši, kot so bili nekoč. Sedenje za volanom se zdi prvi hip združi občutek utesnjnosti, a je vseeno zamišljeno po vseh ergonomičnih pravilih, ki so zdaj v moderni veljavki. In vse drugo za voznika je natanko tam, kjer ta pričakuje, da bo: temeljito zasenčena, dobro pregledna in značilno po beemvejsku založena armatura plošča; logično označena in dostopna stikalca; pripravno in ubogljivo nastavljanje mikro-klime v vozilu; kratka in v celiču uživalska prestavnina ročica; športno trda, a zato tudi temeljito nadzirljiva pedala; odlično odmerjena opora za levo nogo; in volanski obroč s štirimi



Notranjost: to je BMW!



Motor: ugled zaslove in zmogljivosti.

mi prečkami, z dobrim oprijemom ter s 3,4 servoojačanega zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Voznikov sedež je lahko točno nastavljiv tudi po višini, ključavnice, šipe, zunanjji ogledali in (pri testnem avtu) pomična streha so elektrificirani, varnostna pasova sta zato pri beemvejsko »zasukana«, na stropu pa so tri uporabne luči.

Očitna napaka je le pri naslonjalu zadnje klopi: ni zgibljivo in nima luknje za smuči. Morda zato ne, da ima bratski touring (kombi serije »3«) več kupcev.

Jedro BMW 325i je v njegovem nosu: vzdolžno nameščeni vrstni šestvaljnik ima na prvi, na drugi in na tretji pogled eno samo pomajkljivost: pokrov odprtine za dolivanje olja v motor je pretežko dosegljiv. Motor ni majhen, pa tudi lahek ne. Z njim so zatrali vso razpoložljivo dolžino, hkrati pa so poskrbeli, da je natlačenost prijetna za oči in nemško redoljubnino. Po merah in po zasnovi je motor takšen kot v večjem BMW 525i, to pa pomeni, da veriga poganja dve odmični gredi v lahki glavi in da so nad vsakim valjem po širje ventilji (na V, z vmesnim kotom 39,5 sto-

pinje). Polnjenje z gorivom in vžig nadzira Boscheva digitalna elektronika, motor, ki se visokim vrtljajem elektronizirano upre pri številki 6300, pa ne streže le s prestižno krivuljo moči in njenim viškom pri 5900 vrtljajih v minutu, ampak tudi s prepričljivim največjim napovrom, ki ga doseže pri 4700 vrtljajih v minutu. Tole podpišem: ta agregat je zagotovo eden od najboljših, če ne celo najboljši bencinski šestvaljnik ta hip. Je uglajen in visokozmogljiv. Je eksploziven in prožen. Je brillantna zmes cestnodirkaske ščnosti in limuzinske kultiviranosti. Je torej temeljito jamstvo za tisto, čemur pri BMW pravijo »Freude am Fahren«. Veselje med vožnjo.

Pri tem mu je petstopenjski menjalnik do zadnjega zobca »narisan na kožo«: z direktno peto prestavo; in z nič bolj prizanesljivo prestavo v diferencialu. To lahko pomeni pretežno visoke vrtljaje: če to hočete. In če nočete? Pa nič. Krivulja navora je dovolj strma tudi v nižjih delovnih območjih, na prožnost se torej mirne duše lahko zanesete. Razen seveda pri največji hitrosti. Zanjo potrebuje ta motor (v peti prestavi) več kot 6000

vrtljajev v minutu. Visoki vrtljaji pa zvišujejo porabo goriva, to menda veste.

BMW 325i smo testirali pozimi. Žal je to pomenilo zimske gume na kolesih in hitrostno omejitev zanje. Tudi izmerjeni pospeški so zaradi zimskega profila le približni: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,7 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 15,1 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 20,0 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 26,2 sekunde. K največji hitrosti (zaradi gum) nismo smeli segati, to pa je ugodno vplivalo tudi na povprečno porabo goriva med celotnim testom: 10,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 kilometrov.

Zimske gume so – vsaj rahlo – skvarile tudi stik vozila s suhim cestiščem, vendar celotne temeljito podvozja vseeno niso mogle načeti. Skrbno uravnanata kinematika obej prem, s temeljito strukturo posamičnih obes ter z odličnimi, tudi z ABS dopolnjenimi zavorami pa ni hitro pokvarljiva lastnost



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdlžno – vrtilna gib 84,0 x 75,0 mm – gib na prostornino 2494 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 141 kW (192 KM) pri 5900/min – največji navor 245 Nm pri 4700/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmica gred v glavi (veriga) – po 4 ventilii za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic DME M3.1) – vadno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1260 W – uravnavani izpušni katalizator

**Prenos moći:** motor spredaj pogonja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavnica ročica na tleh) – prestavnina razmerja: I. 4,230; II. 2,520; III. 1,670; IV. 1,220; V. 1,000; vzvratna 4,040; diferencial 3,150 – platišča 7J x 15 – gume 205/60 HR 15 (continental M+S)

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosno karoserijo – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, po eno prečno vodilo, stabilizator – zadaj sredinski okvir, dvojna prečna vodila, vzdlžna vodila, vijocene vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokražne zavore, kolutne (spredaj posebej hlajenje) za vso štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) – volan z zatočo letvijo, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,433 m – širina 1,698 m – višina 1,393 m – medosna razdalja 2,700 m – kolotek spredaj 1,408 m, zadaj 1,421 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 1330 kg – dovoljena skupna teža 1790 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 600 kg – prtljažnik (normno) 435 litrov – posodo za gorivo 65 litrov

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



Nos: natančno urejena gneča.



Zadek: obešeno orodje, kratka odprtina.

tega vozila. Sicer pa smo o njej že nekajkrat pisali. Nazadnje v Am 14/1991, ko smo testirali BMW 318i.

• • •

*Upoštevaje vse skupaj, so ugledne in v uvozu naštete številke le najjasnejše zapisljiva znamenja BMW 325i. Vse drugo – od njegovih resničnih zmogljivosti do prav bleščeče skladnosti všite v ta avtomobil pa je mogoče zaznati le za njegovim volanom. Potem je njegov ugled zares na dlani.*

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Igor Zaplatil