

BMW 325i

SKORAJ ZGORAJ

Samo M 3 je nad njim!

Vse je odvisno od tega, katera tabela je merodajna. Če štejejo motorni valji, potem je cestno-dirkaški M 3 neugledno nizko na lestvici serije »3«. Če pa štejejo konjske moči in zmogljivosti nasploh, je povsem na vrhu. BMW 325i je v tem primeru tik pod njim; ne glede na to, katero izmed njegovih različic izberete.

BMW 325i je namreč na voljo s katalizatorjem (serijsko) ali brez njega; z dvojnimi ali s štirimi vrati; z dvokolesnim ali s štirikolesnim pogonom; kot kombi (touring) z obema pogonskima možnostima; in kot cabrio, kar pomeni zložljivo streho.

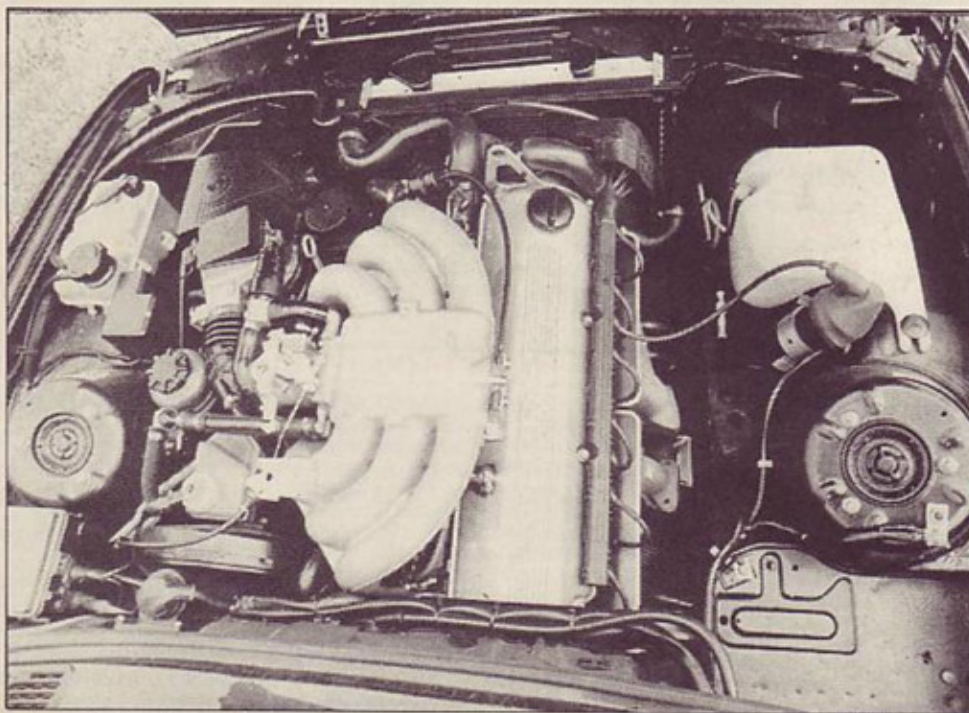
No, streha testnega avtomobila je bila čvrsta, imel je štiri vrata, motor z uravnavanim

katalizatorjem pa je poganjal samo zadnji kolesi. Krasili so ga diamantno siva barva, lahka (sicer doplačilna) kolesa in gumasti »repek« na zadnjem robu prtljažnega pokrova. Čistokrvni BMW iz najmanjše hišne serije torej, ki je tako kot vsi njegovi enako veliki bratje lanske jeseni dobil več motne plastike, na blažja trčenja odporne odbijače, elipsoidna žarometna in nekaj drugih tehniških nadržbnosti, ki avtomobil prijetno pomladijo. Da so prav najmanjši beemveji zdaj najpriljetnejši primerki te znamke, pa tako ali tako ni skrivnost. Vnovič novi bodo ob koncu tega desetletja.

Krščen je bil BMW 325i že sredi leta 1985, ko so z njim zamenjali dotedanji BMW

323i. To je pomenilo zajetnejši odmik navzgor od BMW 320i, seveda predvsem na račun zelo prepričljivih motornih zmogljivosti. Vrstni sešvaljnik je tedaj dobil novo ročno gred, večje vrtnice valjev, modificirane izgorevalne prostore, razširjene sesalne in izpušne

pretoke, večje ventile z dvojnimi vzmetmi, nove vžigalne čase in z Boschovim motronicom elektronsko krmiljenje vbrizgavanja goriva ter vžiga obenem. Zdj sodi v sklop elektronskega nadzora tudi sonda lambda, ki bdi nad tristeznim katalizatorjem v izpušnem sistemu. Motor BMW 325i zmore ob katalizatorju največjo moč 125 kW ozlroma 170 KM pri 8500 vrtljajih v minuti ter največji navor 222 Nm pri 4300 vrtljajih v minuti, brez katalizatorja pa največjo moč 126 kW (171 KM) pri enakih vrtljajih ter največji navor 226 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti. Odlike motorja s sedemkrat vležajeno ročno gredjo ter z odmično gredjo v lahki glavi so več kot očitne. Motor vžiga na mah in na prvi zasuk ključa, takoj voljno in z zdravim zvokom steče ter se na vsakršne voznikove zahteve odziva izredno lahkotno, uglajeno in prepričljivo. Če je voznik neprizanesljiv, se motor pač rade volje vrtil v zgornjem delovnem območju, vse do 6400 vrtljajev, ko ga omejevalnik vrtljajev zavaruje pred nasiljem. Če so želje izza volana umirjeneje sorte, se motor brez oklevanja odziva na pospeševanja že od številke 2000 na merilniku vrtljajev dalje. To je dognano



Motor: drugi z vrha pri seriji »3«



Kokpit: BMW je BMW!

prožen pogonski agregat, ki se dobro »ujema« s petstopenjskim menjalnikom. Njegova peta prestava, ki je sicer namenjena blaženju porabe goriva, je vendarle izračunana tako, da je — upošteva končno prestavno razmerje — kos tudi največji hitrosti vozila. Ta

pa je, tako kot pospeški, dovolj blesteč podatek o tem bemveju.

Med našimi meritvami z dvema osebama v avtu in s polno, od lani dalje povečano posodo goriva (64 litrov), smo z mesta do posamičnih hitrosti pospeševali v naslednjih časih:

do hitrosti 60 km na uro v 3,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,0 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 15,1 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 21,0 sekunde in do hitrosti 180 km

na uro v 29,2 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost (povprečje štirih meritev v obeh smereh) je znašala natančno 220 resničnih kilometrov na uro, pri čemer je kazalec na merilniku hitrosti dokazoval svojo vpadljivo natančnost z 224 kilometri na uro. Kako uporabne so te zmogljivosti med običajno uporabo vozila, pove tale podatek: okroglih 160 kilometrov dolgo pot, po približnih tretjinah razdeljeno na avtomobilsko, regionalno in podeželsko cesto smo s polno obremenjenim vozilom ter ob povprečni gostoti prometa prevozili v 1 uri in 25 minutah: povsem brez tveganja in nevarnih situacij.

Ob tem bi bilo moč razpravljati edino o udobju potnikov: prednjima sedežema in njenemu nastavljanju ne gre prav nič ugovarjati. V BMW 325i si tudi nadpovprečno visok voznik brez težav poišče pravi položaj telesa glede na skrbno odmerjene razdalje med volanskim obročem, prestavno ročico in pedali. Tam je tudi ravna in prikladna opora za levo nogo, pred očmi pa vse tisto, kar človek, ki ceni dobro vožnjo in uživa v dobrem avtu, potrebuje. Gre pač





za značilno beemvejevski kokpit, ki z zasukanim sredinskim delom armaturne plošče voznika prepričuje, da je avtomobil zares njegov. Namenjen njemu!

Dosti manj je namenjen potnikom na zadnji klopi, pa čeprav je imel testni avtomobil štiri vrata. Računica s centimetri se pri »trojki« ne izide v splošno veselje in zadaj so kolena pač zelo na tesnem. Glave pa tudi.

Manjši kot pri šibkejši beemvejih te serije je tudi prtljažnik tega vozila. Ker so ugodnejši porazdelitvi teže na ljubo vanj namestiti akumulator, je zdaj prtljagi nemenjeno le še za 404 litrov praznine. Akumu-



Prtljažnik: manjši zaradi akumulatorja v njem

latorsko škatlo so izrabili tudi kot predel za drobnarije, lično obdelan in z ravnimi površinami obrobjen prtljažnik pa še redno ustreza zahtevam srednjevelike (športne) limuzine.

A je v tem BMW tudi nekaj neprijetnih reči: na primer nenastavljivi in razmeroma nizki nameščeni zgornji oprijemališči varnostnih pasov ob sprednjih sedežih; pa boksi za glasbeno kaseto, vtisnjeni v sredinski greben, ki so sprožijo s pomočjo vgrajenih vzmeti tudi takrat, ko tega nečete; in obe staromodni luči na stropu, ki so jih pomaknili nad zadnja vrata, da jih je s prednjih sedežev komajda še

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 84,0 x 75,0 mm – gibna prostornina 2494 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 125 kW (170 KM) pri 5800/min – največji navor 222 Nm pri 4300/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgovanje goriva in vžig (bosch motro-

nic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alteantor 1120 W – uravnavan tristezni katalizator

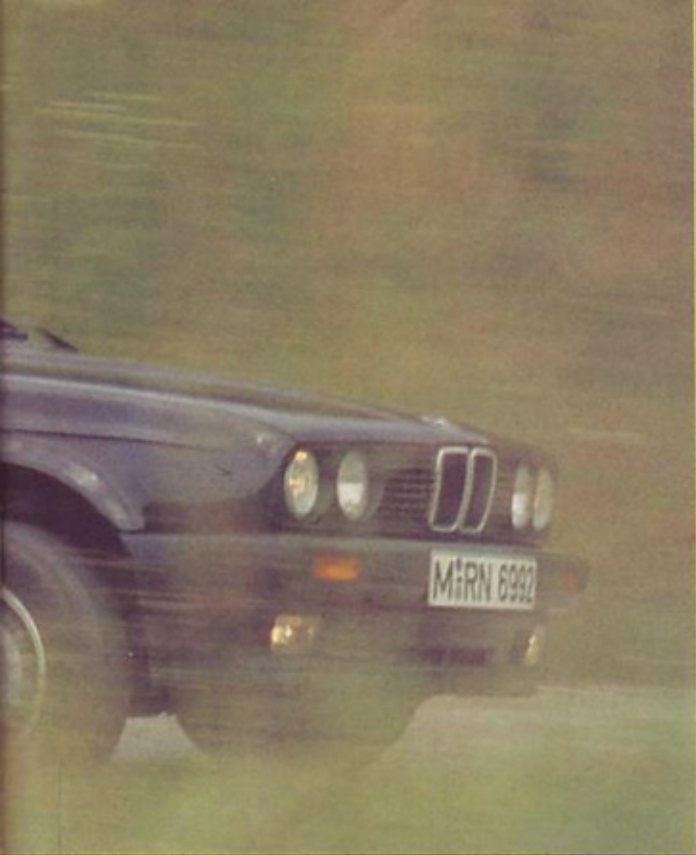
Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani manjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,83; II. 2,20; III. 1,40; IV. 1,00; V. 0,81; diferencial 3,73 – platišča 5 1/2 J 14

– gume 195/65 VR 14 (michelin MXV)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj (poševna) vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih in spredaj dodatno hlajene, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,325 m – širina 1,645 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,407 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1200 kg – dovoljena skupna teža 1660 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 404 litrov – posoda za gorivo 64 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 218 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 8,3 s – porabo goriva (ECE): 7,2/9,0/12,9 litra (normalnega) neosvinčenega bencina na 100 km



mogoče doseči. In tudi svetita slabo.

BMW 325i ni visokozmogljiv avtomobil samo zaradi motornih odlik, ampak tudi zaradi podvozja. Dobro porazdeljena teža vozila, široke in nizkpresečne gume, čvrsto in z dvojnimi plinskimi blažilniki kroteno vzmetenje, štiri posamične obese in štiri kolutne, spredaj posebej hlajene zavore sodijo v skupek, ki ima naslednji rezultat: BMW 325i je navkljub svojemu poreklu na suhem in čvrstem vozišču zelo dolgo povsem nevtralen avtomobil. Hitrosti morajo biti izrazito visoke, da je na ostrih ovinkih potrebno narahlo odvzeti volan, ker se zadek smeri malce zmakne. Ampak ti popravki so takoj uspešni in za vajenega voznika povsem neproblematični. Izraziteje neubogljiv postane zadek na mokrih ali drugače splozkih tleh,

toda, ker se je na motor moč zanašati tudi v višjih prestavah in ob nižjih vrtljajih, je to najprimernejša pot, ostane avtomobil v varni smeri, brez vsakršnih tveganj. Tako se moč motorja v celoti prelije na cestišče, zadek pa ubogljivo sledi prednjimi kolesoma. Vožnja je tudi za sopotnike prijetnejša, potovalni časi pa so še vedno razveseljivo kratki.



BMW 325i je natanko takšen avtomobil, kakršen kot športna limuzina in kot BMW mora biti. To, da je skoraj zgoraj, ne pa povsem na vrhu, mu ni prav nič v škodo. Tudi uglajenost ima svojo ceno in BMW 325 je bo vsem skupaj zelo uglajen avtomobil. Nekakšen M 3 v fraku, bi lahko rekli.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ