

BMW 325iX touring

DVIGANJE PRAHU

Žlahtna kombinacija: kombijevska karoserija, visokozmogljiv motor in štirikolesni pogon

Športnost, gibkost, uživanje prostega časa, eleganca in temeljitost: vse to so pri BMW združili v oznako »touring« ter ponudili modernim, ambicioznim očetem ne preštevilnih družin. Če se vam zdi, da tako zamišljen touring ne pristoja najbolje zdajšnji jugoslovanski stvarnosti, imate prav.

A kaj, ko nas Evropa ne utegne več čakati!

Lanska predstavitev BMW touringa je bila v bistvu reprizni dogodek. Saj so touring v Münchnu prodajali že v letih 1971-74, ko je nastal kot različica tedanjega modela 02 In, ko se kupci niso ravno tople zanj. Kdo ve: morebiti jim ni ugajal zaradi preokornega zadka; ali pa čas preprosto še ni bil pravi za tašne kombi-limuzine.

Pravilneje bi bilo govoriti o limuzinskih kombijih. Kajti, novi touring hoče biti prav to: avtomobil z eleganco limuzine, pa hkrati z vsemi tistimi kombijevskimi lastnostmi, ki mu plemenitijo športni značaj, ne pa nakladalne zmogljivosti, namenjene poltovornjaškimi prevozom.

Za vzor sta beemvejevem služila audi avant in mercedes T, limuzini z vrati na zadkih, obe iz višjega srednjega avtomobilskega razreda. Pa so s touringom zapolnili vrzel prav tam, kjerje zevala: med manjšimi, a še dovolj uglednimi ter uspeha željnimi avtomobili.

Kot kombi-limuzina je na voljo z večimi bencinskimi in s turbodizelskim motorjem. Vsi sodijo v že znano Beemvejevo ponudbo.

Testni avtomobil je bil BMW 325iX touring, kar pomeni kombinacijo treh žlahtnih lastnosti: najzmogljivejši možni motor, stalni štirikolesni pogon ter – že prej hvaljene limuzinsko-kombijevske, športno-potovalne lastnosti; všteti veliko opreme in zelo natančno obdelavo.

Touring je to, kar je, predvsem in najprej zaradi zadka. Zadek je kombijevski, ne sicer navpično odsekan, a še dovolj pokončen, da so vrata na njem vrata, ne pa prtijažni pokrov. Na vratih so oznaka vozila, okrogel belo-modri hišni znak, registrska številka, šipa z brisanikom in dvema vodnima brizgalkama ter spojler v obliki nadstreška nad njo. Zadnje luči niso na vratih. Ostale so čvrsto nameščene tam, kjer so pri vseh beemvejih serije »3«. In zavoljo njih zadnja vrata ne sežejo v cellem do spodnjega roba prtijažnika. Do tja seže le njihov srednji del, pač tisti, ki se zajeda med zajetni par luči na zadku. To bi touringu utegnil kdo celo zameriti. Toda kritika ne obvelja. BMW touring niso naredili za prevoze vreč s krompirjem, zabojev, pralnih strojev in opeke. Namenili so ga palicam za golf, torbam z lo-

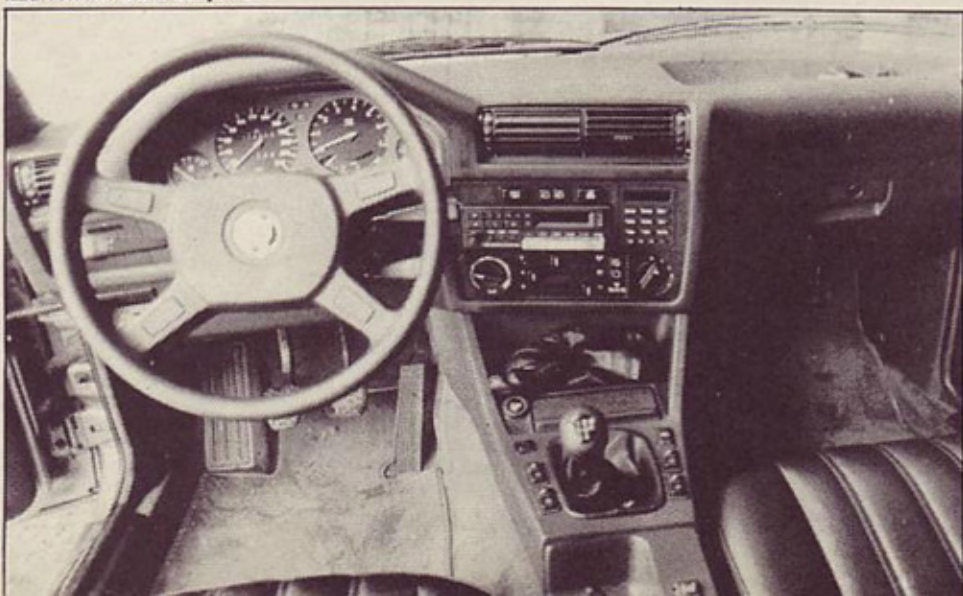
parji za tenis, vrecam z jadrji, pa smučem (naslonjalo zadnje klopi je mogoče v celem ali po polovici zganiti) in tako dalje. Temu primerna je tudi notranja obdelava njegovega zadka: odeka v plišaste obloge, zarobljene z milimetrsko natančnostjo ter v celem luksuzna, oplemenitena pa ne le z zložljivo klopjo, ki omogoča povečanje prtijažne prostornine od 370 na 1125 litrov, ampak tudi z zajetnima in skrbno pokritima predalom v obeh bočnih stenah. V levega so že v tovarni vstavili škatli s prvo pomočjo in trikotnikom, desni ostaja za druge drobnarije. Rezervno kolo je v prtijažniškem dnu. Zoper odvečne poglede v prtijažnik je za zadnjim naslonjalom roló, ki prekrije prtijažni prostor vse do njegovega zanjega roba. Če je roló zvit, prtijažja v zadku pa nevarno visoka, je na voljo tudi zložljiva mreža, ki jo je moč zatakni pod strop in potnikom zavrovati glave.

Med serijske dodatke touringa sodijo še zatemnjena stekla, dve zunanji (električno vodeni) ogledali, električno vodeno šipe v bočnih vratih, lahka platišča, osrednja ključavnica in tako dalje. Tudi z motno-črtno zasenčena karoserija, namesto kromastih delov.

Testni avtomobil je bil še dodatno bogataški. Na primer zaradi usnja na (spredaj ogrevanih) sedežih, nastavljanja višine žarometov, tempomata, pomične strehe, potovalnega računalnika ter visoko zmogljivih, nizkopresečnih zimskih gum, ki niso bile končni hitrosti vozila prav nič v napoto.

Vse drugo (vključno z medosno radaljo, osnovnimi karoserijskimi merami in štirimi bočnimi vrati) je pri touringih tako kot pri vseh beemvejih iste serije. Touring je bogatejši le še za daljšo, proti zadku nežno upognjeno streho, za zadnji razmeroma veliki bočni okni ter za kratko in elektronsko ojača-

Izza volana: BMW serije »3«



no radijsko anteno na prednjem delu strehe.

Torej je touring, gledano od spredaj, običajni BMW serije »3«. Njegov skladen in šarmanten zadek je moč videti šele od strani in, seveda, od zdej. Toda njegove kombijevsko-potovalniške lastnosti je potrebno upoštevati z malce razumevanja. S sedeži in vrati vred je tudi touring le najmanjši BMW, kar pomeni, da se na njegovih prednjih sedežih zelo dobro in po posamičnem okusu sedi, da pa je zadaj nožni prostor močno utesnjen. In hkrati: če so v touringu zasedeni vsi sedeži, je pod razstrtim rolójem in z odštetima bočnima vdrtinama manj prostornine kot v zadku limuzine. Torej je touring prostorsko najudobnejši ob samo dveh osebah v avtu. Ali pa z otrokom na polovici zadnje klopi. Pa, saj je bilo o majhnih družinah v zvezi s tem avtom govora že takoj na začetku pisanja.

Da se voznikovo življenje lepša skladno z zajetnostjo motornih



V zadku: temeljitost z vsemi dodatki



Na zadku: visoko dvigajoča se vrata

zmogljivosti, verjetno ni potrebno posebej tolmačiti. V nosu testnega touringa se je šopiril (že znani) 2,5-litrski vrstni šestvaljnik s prepričljivimi 125 kW oziroma 170 KM pri 5800 vrtljajih v minuti ter s podobno prepričljivim največjim navorom 222 Nm pri 4300 vrtljajih v minuti. Motor zmore vse dobre beamvejevske lastnosti hkrati: lahkoten vžig, veselje do vrtljajev, dovolj prožnosti, uglajenost v celotnem območju vrtljajev ter – tudi na račun dvocevne konca izpušne cevi – ušesom prijeten, a ne ravno nežen zvok. Pa, saj vemo vse že od prej: polnjenje z gorivom, vžig in katalizator izpušnih plinov uravnava boschev motronic; ročična gred je v sedmih ležajih; odmična gred z zobatim jermenom pa je v lahki glavi.

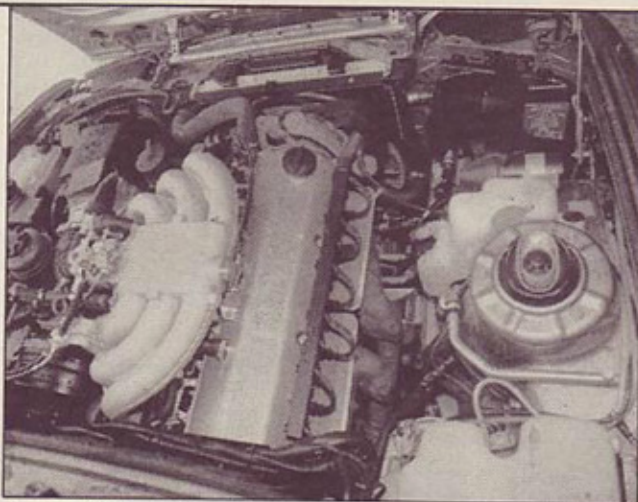
Pred voznikom je lična, pregledna in natančno delujoča armaturna plošča, s testno ploščo in





»servisnimi« lučmi vred. Človek mora vedeti le to, da se omejevalnik motornih vrtljajev sproži na začetku rdečega polja na merilniku, torej pri številki 6550, kar pomeni, da je potrebno pretikati v višje prestave, preden se to zgodi.

Petstopenjski menjalnik je natančno takšen kot pri 325iX – limuzini, le končno prestavno razmerje je pri touringu, zaradi 70 dodatnih kilogramov »prazne« teže ter zaradi njegove nežne kombiljevske naravnosti, malce krajše. Črka X pomeni štirikolesni pogon, kar tudi ni nič novega in deluje s pomočjo viskoznih sklopov za sredinski ter za zadnji diferencial. Ob čvrstem prijemu vseh štirih koles je moč motorja razdeljena v razmerju 37 odstotkov za prednjo ter 63 odstotkov za zadnjo premo. Če pa posamičnim kolesom zdrsi, se



V nosu: 170 konjskih moči

moč »tekoče« pretaka tja, kjer je stik med kolesno gumo in voziščem čvrstejši.

Vsa štiri kolesa so posamično obešena in (za touring) s športno trdnostjo vzmetenjem ter blaženjem, ABS je serijski, serijski pa je tudi servojačevalnik volana, ki deluje odvisno od motornih vrtljajev ter omogoča lahkotno sukanje obroča s 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Naš meritve smo opravili kot običajno: z dvema osebama v avtu ter s polno, 62-litrsko posodo za gorivo. BMW 325iX touring je z mesta pospeševal takole: do hitrosti 60 km na uro v 3,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,7 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,5 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,9 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 16,9 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 21,2 sekunde. Z njim smo dosegli največjo hitrost 212 kilometrov na uro, povprečje porabe goriva med celotnim testom pa je znašalo 13,4 litra neosvinčenega bencina na 100 km. Seveda smo vse testne kilometre prevozili v zgornjem zmogljivostnem območju vozila.



Kot BMW je ta avtomobil tehnično dognan in natančno izdelan; kot 325i jamči za temeljite motorne rezultate; kot X se hvali s skoraj povsem nevtralnimi in zelo zanesljivo lego na cesti; in kot touring je odličen primer ekološkega kombija.

Dviganje prahu torej ni naključje. To se dogaja za vsemi dobrimi konji na svetu!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiriraktni – 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 – ročni gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1120 W – uravnani katalizator izpušnih plinov.

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizira-

ni menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,83; II. 2,20; III. 1,40; IV. 1,00; V. 0,81; vzvratna 3,46; diferencial 3,91 – sredinski diferencial (razmerje moči spredaj/zadaj: 37/63%) in zadnji diferencial z viskozno zaporama – platišča 365x150 TD – gume 200/60 VR 365 (michelin TRX M+S)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijajčne vzmeti, poševna vodila, teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, servo, kolutne za vsa štiri kolesa, posebej hlajene, ABS – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi.

– volan z zobato letvijo, servo, preštava 20,4:1, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,325 m – širina 1,662 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,420 m, zadaj 1,416 m – rajdni krog 11,1 m – teža praznega vozila 1350 kg – dovoljena skupna teža 1810 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 370/1125 litrov – posoda za gorivo 62 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 208 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 9,7 s – poraba goriva (ECE): 7,9/9,9/13,7 litra neosvinčenega bencina na 100 km

