

TOUR DE FRAC

To, kar so v Münchnu vztrajno tajili, je zdaj tudi uradno na cesti: touring serije »5«, daljni naslednik nekdanjega touringa »02« in večji vzporednik touringa serije »3«. BMW kombi, pač! To pa ne, pravijo pri BMW. Touring te znamke je dosti več kot samo kombi.

Dobro, naj bo: najnovejši touring je prestižen kombi! Nastal je iz limuzine (serije »5«), zato je enako dolg, enako širok in le za las višji od nje. Prednja polovica avta je nasploh povsem enaka. Zadnja polovica je, jasno, drugačna: manj privzdignjena, z daljšo streho in s »polnim« zadkom ter s petimi vrati na njem. Tokrat pri teh vratih niso ponovili napake touringa serije »3«. Vrata ne segajo v izrez med zadnjimi lučmi, temveč se odpirajo s polovico luči vred, za ugoden 89-stopinjski kot in praktično povsem do odbijača. Zgoraj se zajedajo v streho, kar so prikriji z zaobljenim spojlerjem. Strežeta jim dve sprožili, vtisnjeni v rob nad registrsko tablico. Osrednje služi celotnim vratom, desno pa le šipi v njih. To je moč odpreti ločeno, za ne preveč obsežen poseg v prtljažnik. Šipa je

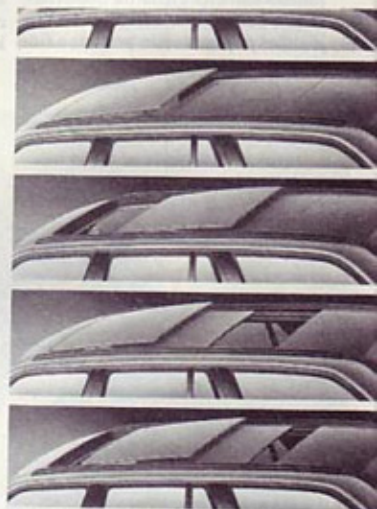
vzmetno podprta v zgornjih vogalih, pa tudi celotna vrata so – s pomočjo dveh teleskopskih opornikov vpeta tako, da uporabniku pomagata premagovati sili pri odpiranju in zapiranju. Zavoljo dvižne šipe so izumili »dvodelni« brisalnik: njegova metlica in os sta pričvrščena na šipo, pogonski mehanizem pa je v spodnjem delu vrat. Spaja ju krožna plošča, ki zmore kljubovati tudi različnim zamaknjenskim brisalnika.

Prtljažni prostor ima povsem raven pod in gladke stene, v katerih je – pod poklopci – še nekaj dodatnega drobnarijskega prostora. Prtljažnik so morali zožiti le ob kolesnih blatnikih. Njegova osnovna prostornina znaša 460 litrov, jo je pa moč – ob tretjini zlozljivem naslonjalu zadnji klopi – povečati na celotnih 1450 litrov. Tudi dovoljena

obtežba vozila je dovolj kombijevska: 570 kilogramov. Toda obdelava notranjosti v touringovem zadku je povsem limuzinska: milimetrsko natančna in oplemenitena s plišasto oblogo.

Zraven sodi še nekaj pripravnih domisljic: deljivo zlozljiva varovalna mreža za zadnjim naslonjalom, radijski zvočniki na stropu, da jih ni moč založiti in tako nehote utišati (antenske žice in tipala alarmne naprave so družno namestili v zadnjo levo bočno šipo), dodatni in lično pokriti prostor v prtljažniškem dnu in roleta zoper nezaželene poglede v notranjost touringovega zadka.

Čisto samosvoja je (doplačilna), dvojna pomična streha. Premika jo elektrika, zasnovana pa je tako, da so potnikom na prednjih sedežih in zadnji klopi na-



Na posebno željo: dvojna pomična streha



menjeni štirje odpiralni položaji, kar omogoča dobro zračnost povsod v vozilu.

Motorne možnosti so za zdaj tri, skladne z oznakami na zadkih novega touringa: 520i (bencinski šestvaljnik, 2,0 litra, 110 kW/150 KM), 525i (bencinski šestvaljnik 2,5 litra, 141 kW/192 KM) in 525 tds (šestvaljni turbodizel, 2,5 litra 105 kW/143 KM), pogonski zasnovi pa dve: na samo zadnji kolesi ali na vsa štiri hkrati, kar velja za različico 325iX. Ni dvoma: touring serije »5« hoče voziti ob boku enako svežega audija 100 avanta in ker je avant na voljo tudi v zelo športni različici S4, bo že spomladi naprodaj tudi BMW M5 touring: z njim boste psa ali nočno omarico dirkaško hitro pripekljali na cilj.

Bencinski motorji niso nič novega, odločno prenovljen za to priložnost (in hkrati za limuzinsko uporabo) pa je turbo-dizel.

Pravzaprav so ga delali enkrat za dvakrat, saj so z njim motorizirali dva različni velika beamveja hkrati: 325 td in 525 tds, v isti sapi pa so odpisali dozrajšji različici 324 td in 524 td.

Konstruktivsko je novi dizel obakrat enak: šest valjev v vrsti, lahka glava, posredno vbrizgavanje goriva z vrtninimi komorami, digitalna elektronika, 2498 kubikov (vrtina in gib 80 x 83



Dvakrat turbo-dizel: novi različici

mm), kompresija 22,01:1 in turbinski polnilnik na izpušne pline.

Zdaj nastopi razlika: manjšemu BMW 325 td so namenili takšen motor brez hladilnika polnilnega zraka in zmoro največjo moč 85 kW/115 KM pri 4800 vrtljajih v minuti ter največji navor 222 Nm pri 1900 vrtljajih v minuti (največja hitrost 198 km na uro; 0-100 km na uro: 12,0 s), večjemu BMW 525 tds (tudi touringu) pa so takšen motor opremili še z dodatnim hlajenjem polnilnega zraka, kar prispeva k največji moči 105 kW/143 KM pri 4800 vrtljajih v minuti ter k največjemu navoru 260 Nm pri 2200/min.

Tako motoriziran touring zmoro največjo hitrost 202 km na uro (limuzina 207 km na uro) in pospešek 0-100 km na uro v 11,6 sekunde (limuzina 11,0 sekunde).

Specifična moč tako dopoljnega motorja znaša torej 42 kW/57 KM na liter gibne prostornine, tako zmogljiv pa doslej ni bil še noben serijsko izdelani turbo-dizel. In še hitra primerjava novega motorja z njegovim prednikom: gibna prostornina je manjkostno večja, bati so lažji, oljno črpalko žene (neposredno) ročni gred, električni kabli so v posebnem jasku (zoper vodne brizge in mehanske poškodbe), digitalna elektronika je izpopolnjena (2. generacija), zvočna izolacija je temeljitejša in toplotno nadzirana, alternator je lažji

in manjši, na novo oblikovani karter je prilagojen tudi zahtevnejšim voznim okoliščinam, plinsko olje je (pozimi) ogrevano in motor (v obeh zmogljivostnih različicah) je z oksidacijskim izpušnim katalizatorjem kos tudi najstrožjim zahtevam po naklonjenosti do čistejšega okolja. Povrh tega teče uglajeno, vzorno tiho in slišno komajda drugače od bencinskega. Rahlo moteč je kvečjemu elektronski pedal za plin, s katerega se voznikovi ukazi odzivajo s čisto kratko zamudo. Pa še ta je načrtna, da zaviralni navor na pogonski kolesi ni premočan.

Tudi v primerjavi z bencinskimi različicami novi touring tds komaj opazno »zaostaja«: 520i zmoro največjo hitrost 205 km na uro, 525i 221 km na uro in 525iX 215 km na uro. Njihovi pospeški 0-100 km na uro pa so v istem vrstnem redu naslednji: 11,3 s, 9,2 s in 10,0 s.

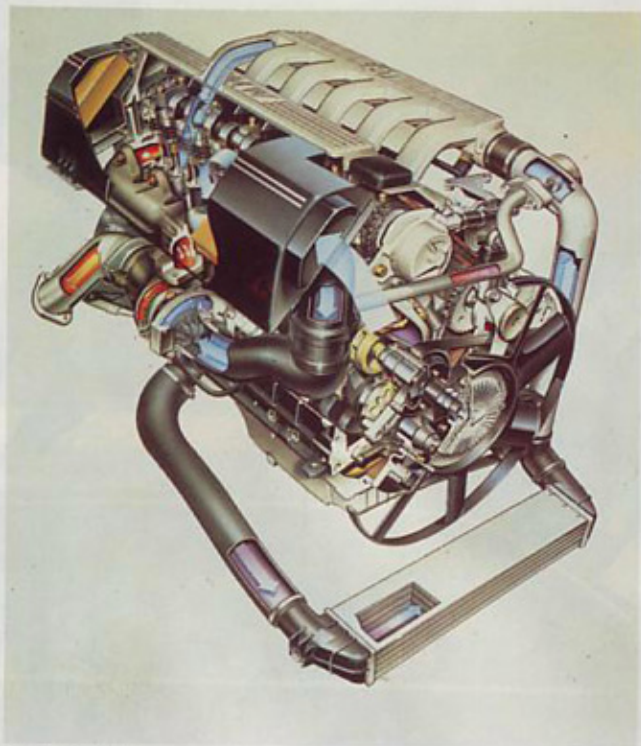
Touringu so – v primerjavi z limuzino in v prid večjim zmogljivostnim obtežbam prilagodili podvozje. To pomeni manjše popravke pri prednji in zadnji premi ter nove nastavitve vzmetenja



Kombi z limuzinsko eleganco

in blaženja koles. Touringa 525i in 525iX sta serijsko opremljena s samodejnim nastavljanjem višine zadnjega dela vozila od tal, pri obeh drugih različicah pa je takšna regulacija zapisana med doplačili. Na kupčevo željo je podvozje lahko tudi športno znižano in otrdeno, včevši samodejno regulacijo višine od tal, med doplačila pa sodi tudi servotronic s pogavitno lastnostjo, da se servojačevalnik volana prilagaja voznim hitrostim, ne pa motornemu režimu.

Drugečnim obremenitvam so prilagojene tudi (večje in zmogljivije) zavore za ABS, gume z merami od 205/65 do 225/55 pa so nataknjene na 15 oziroma 16-colska jeklena ali lahka platišča.



Novi turbo-dizel

pa gre odlično vstric z ABS v zavornem krogu.

Serijsko so vsi touringi opremljeni s petstopenjskimi ročnimi menjalniki, k posebni opremi pa sodi tudi novi petstopenjski samodejni menjalnik. Ta je popolnoma elektroniciran, peta prestava pa služi predvsem kot »overdrive«, kar prizanaša motorju in gorivu.

izza volana ali z drugih sedežev vožnja s touringom ni prav nič drugačna kot z limuzino iste Beamvejeve serije. S tem je glavni namen dosežen: touring serije »5« hoče biti – ne glede na različico – nekakšen »nadkombi«: zelo limuzinski, zelo uglajen, pripravno prostoren in vožno visoko zmogljiv.



Takšen tudi je. Z njim se »tour de frac« povsem posreči. V fraku ali brez njega: nihče vam ne bo zameril, da vozite BMW, ki je po vseh karoserijsko-oblikovnih normah vendarle samo – kombi.

Štirikolesni pogon za BMW 525iX so – konstrukcijsko gledano – preselili iz enako gnane BMW serije »3«. Tej pogonski zasnovi so prilagodili tudi povsem novo premo, premestili volanski mehanizem in na novo vležajili najpoglavitejše zglombe. Povsem sveža dodatka sta tudi elektronsko uravnavani zapori sredinskega in zadnjega diferenciala. Sredinskemu služi elektromagnetika, ki omogoča osnovno uravnavnost na 36 odstotkov motornega navora za prednji in 64 odstotkov za zadnji kolesi, ter celotno zmogljivost 0-100 odstotkov v obeh smereh. Zadnjemu diferencialu služi elektrohidravlika, ki zmoro sprožiti (po potrebi) stoodstotno zaporo. Prav elektronski nadzor obeh zapor

Martin Česenj