



*Test: BMW 525i TOURING in BMW 525tds*

# V ZNAMENJU PETICE

Dva avtomobila, ki se razlikujeta po obliki, motorjih, zmogljivostih in namembnosti. Skupno imata le ime, številčno oznako in (pretežno) vlogo statusnega simbola. Oba BMW serije "5" vsak zase poudarjata filozofijo tovarne glede avtomobilov višjega srednjega razreda, zaradi vsega kar ponujata, pa si vsekakor zaslužita dobre ocene.

Limuzine serije "5" so svojo zadnjo pomladitev doživele že v začetku leta 1988, BMW pa jim je leto pozneje dodal še

kombijevsko oblikovani model touring. In prav različice v zadnjem času pri tovarni BMW dosegajo kar 25-odstotni pro-

dajni delež, kar kaže, da se v Evropi povečuje zanimanje za luksuzne kombije. Oba, limuzina in kombi, se na prvi pogled





Oba, limuzina in kombi se na prvi pogled ločita le po zadkih.



Pred voznikom: ličnost, natančnost in prestiž (zgoraj: 525i)

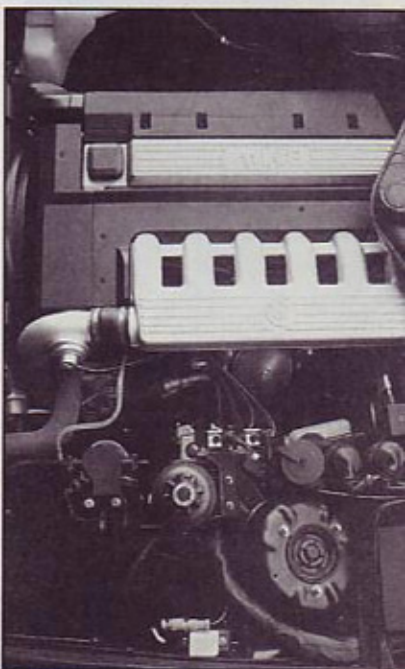
ločita le po zadkih, kjer ima touring dodana peta (prtlačniška) vrata, ki pri vrhu segajo v streho, spodaj pa povsem do odbijača (poleg tega je moč odpirati posebej vrata in posebej šipo v njih), zadnje luči pa so - kot pri limuzini ostale prirezane po vzoru večje "sedmice". Šele podrobnejši pregled bo pokazal, da sta si avtomobila v bistvu podobna samo s prednje strani vse do strehe. Od tu naprej je moč pri touringu opaziti bolj umirjene bočne linije, ki se vzpenjajo manj kot pri limuzini, drugačna so zadnja bočna vrata, hkrati pa je, glede na limuzino, bogatejši tudi za tretje bočno okno in opornika, ki sta deloma tudi okvirja zadnjih bočnih in prtlačniških vrat. Testni touring je imel, sicer za doplačilo, dodano dvodelno pomično streho, z letvami ob robovih, in nad vrati prtlačnika tudi spojler, ki pokriva strešni izrez zaradi

zadnjih vrat. Po drugi strani pa limuzina ponuja klasiko linij in oblike, z elegantno in umirjeno oblikovanim zadnjim delom.

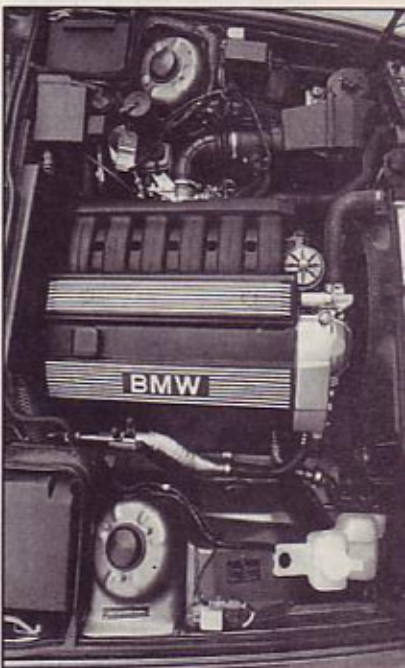
Avtomobilu, kot je bil testni BMW 525i touring ni moč očitati ničesar, tako glede opremljenosti, kot tudi glede zmogljivosti. V njem so na voljo osrednja ključavnica, elektrificirane šipe, zunanji ogledali in pomična streha, električno nastavljen volanski obroč s servoojačevalnikom in zračno vrečo ter usnje na sedežih. Prednja sedeža sta električno vodena, hkrati pa sta samodejno prilagodljivi tudi zgornji oprijemaljši varnostnih pasov. Prednja sedeža imata tudi grelnika za hladne dni, zadnje klop pa je moč podreti ali deliti, pač glede na zahteve tovora, ki ga prevažate. Prtlačni prostor je ob tem moč zakriti pred nepoklicanimi radovedneži tudi z elegantno roletto. Ta BMW ima vstavljeno tudi zaščitno

mrežo za ograditev prtlačnega prostora v primeru, da prevažate s seboj psa in morda ne bi želeli, da vam ta med vožnjo čepi na ramenih in diha za vrat. Celotna notranjost je ob tem bogataško tapetirana, tako da bi bil greh v prtlačnik dati kaj drugega kot nakupovalno vrečko iz Diorjeve trgovine.

Ce morda kdo upa, da je dolgega seznama serijske in dodatne opreme s tem konec, ga moram takoj razočarati. Kajti predvsem vozniku so namejnjeni potovalni računalnik, bogato založena (klasično beemvejevsk) armaturna plošča z dvema digitalnima merilnikoma prevoženih kilometrov, meglenke, zavorni ABS, (ročno) izklopljiv sistem ASC zoper zdrsanje gnanih koles (s stikalom na sredinski konzoli), kakovosten radiokasetofon z dobrim ozvočenjem, ter (ločena) klimatska naprava za levo in desno polovico pot-



Motorizacija: kdo bo tu "sam svoj mojster"? (zgoraj: 525 tds)



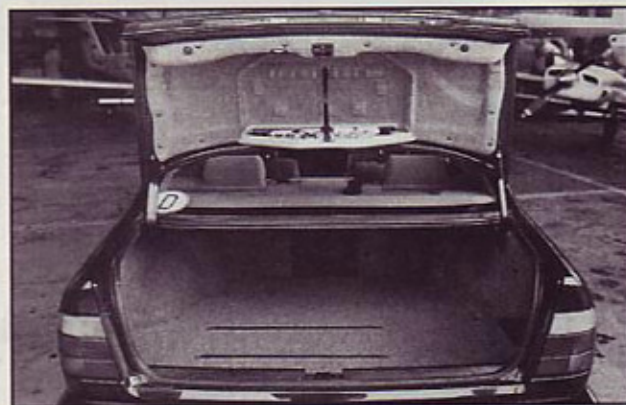
BMW 525i touring se odlikuje tudi z zmogljivostmi



**Dvodielna pomična streha: uporabnost ali posebnost?**

niškega prostora posebej. Vsa stikala so pregledno označena in priročno nameščena, voznik pa se jim privadi že po nekajkratni uporabi. Posebej sta me navdušila mehkoobnost volana in spretno preračunan ročni petstopenjski menjalnik, kateremu voznik ukazuje prek lične in kratke prestavne ročice. Podobno opremljen je bil tudi BMW 525 tds, le s to razliko, da je imel sedeže odete v blago, namesto rolete in mreže za potniški prostor (ki sta tu seveda nepotrebni) pa je imel dodan še tempomat, katerega je voznik upravljal s pomočjo obvolanske ročice na desni strani. Namesto informacij potovalnega računalnika so bila vozniku na voljo le ura, datum in zunanja temperatura. Ta avtomobil ni imel klimatske naprave, pa tudi radio je bil malce slabši. Vsekakor pa je počutje v obeh beamvejih izvrstno. Ponujata obilo udobja tudi na daljših potovanjih, morda sem bil malce razočaran le glede prostornosti potniškega prostora (glede na zunanje mere), saj je spredaj zavoljo sredinske konzole, ki se nadaljuje v visok greben med sedežema in globoko v potniški prostor segajoče armaturne plošče - premalo prostora za sproščeno sedenje. Pedal sklopke zahteva temeljit pritisk z nogo do konca, kajti sicer voznik pod roko občuti odpor menjalnika, večkratno tovrstno pretikanje pa vodi v okvare (najmanj) sinhronskih obročev v njem.

BMW 525i touring se odlikuje tudi z zmogljivostmi, saj ga poganja briljantno zas-



**Limuzinske mere in založen prtlačni pokrov**



**Prostornost kombijev je včasih prednost**

novani in izdelani 2,5-litrski vrstni šestvaljnik s sedemkrat vležajeno motorno gredjo, z dvema odmičnima gredema v glavi (žene ju veriga), s po štiri ventili na valj in Boschevo elektroniko (motronic M 3.1) za vbrizgavanje goriva in vžig. Motor je resnično briljanten. Zavoljo navora, ki znaša 245 Nm pri 4700 vrtljajih v minuti in največje moči 141 kW (192 KM) pri 5900 vrtljajih v minuti, zadovoljivo opravi s težo touringa, dovoljuje pa lenobnost pri pretikanju in visoke končne zmogljivosti. Morda je malce neprepričljiv le ob pospeševanju do približno 60 km na uro, kasneje pa stalno in občutno vleče vse do dobrih 6500 vrtljajev v minuti, ko elektronika prepreči nadaljnje veselje do dirkaškega priganjanja. In če voznik ob tem izklopi sistem ASC in če seveda zmore ob tem obvladovati "konjenico" na zadnjih kolesih, postane voznja s tem beamvejem že kar dirkaško pestra. Motorne moči je namreč dovolj, da se ob vsakokratnem vijuganju s polnim plinom pri manjših hitrostih sproži "power slide", ko voznik nenadoma "opazi" zadek avtomobila ob svoji strani. Če voznik ob tem popusti plin ali prepozno doda volan, ni potrebno več dosti, da zadek avtomobila prehitri nos oziroma da se poskus konča ob cesti, namesto na njej.

Po drugi strani je testni BMW 525 tds ponujal povsem drugačno mero prestiža. Malo je namreč tako velikih avtomobilov, opremljenih z dizelskim motorjem, pri katerih se ob



**Možnosti dostopa v prtljajnik je več**

štirih odraslih potnikov in prtljaji - kazalec na merilniku hitrosti vseeno povzpne do številke 200 (in še nekaj malega čez). Ta BMW to zmore; še več, saj je bil do prihoda novega Mercedesovega 3,0-litrskega motorja, v celem gledano, najprepričljivejši turbodizel v luksuznih limuzinah svojega razreda. In kaj ponuja?

Bavarci so 2,5-litrskemu vrstnemu šestvaljnemu dizelskemu motorju pritaknili digitalni elektronski sistem za vbrizgavanje goriva, turbinski polnilnik s hladilnikom polnilnega zraka in oksidacijski katalizator.

Iz motorja so tako izvabili 260 Nm navora pri nizkih 2200 vrtljajih in 105 kW (143 KM)

največje moči pri 4800 vrtljajih v minuti! Za motor se je med testom izkazalo, da je limuzina s tem motorjem nekako do 60 km na uro celo za malenkost hitrejša od touringa z bencinskim motorjem. Motor se zmore zavrteti vse do 5100 vrtljajev v minuti, vendar tedaj motorna moč že občutno upade, tako da voznik največ dobi iz motorja med 2000 in 4900 vrtljaji v minuti, ko turbinski polnilnik odigra "svojo" vlogo. Motor navduši, razen z

**BMW 525 tds ponuja povsem drugačno mero prestiža.**

zmogljivostmi, tudi s tihim in kultiviranim delovanjem v vseh območjih delovanja, je izjemno prožen in je - če ga voznik ravno ne priganja tako, kot smo ga med testom - tudi izjemno varčen. Skratka, tak, kot si ga človek lahko le želi. In če sem še bolj natančen: dizelskih motorjev doslej nisem pretirano občudoval, malo zato, ker jih nisem dovolj preskusil, malo pa zato, ker imam raje bencinske motorje, ki jih je moč priganjati. Vendar pa moram priznati, da po izkušnji s tem beamvejem ne bom več rekel žal besede čez turbodizle. V celem sta oba motorja lahko izdelovalcu v ponos, lastnikom pa v veselje.

Tudi lega na cesti je pri

obeh beamvejih zadovoljiva, kljub nekaj zahtevnejšemu pogonu in pri bencinski različici tudi veliki motorni moči. Po suhi podlagi sta oba lahkotno vodljiva, nezahtevna in še dovolj nevtralna. Le touring včasih na kakšnem križišču z gladko podlago ali na drznem ovinku rahlo zdrсне z gnanimi kolesi, vendar se zavoljo sistema ASC skoraj v hipu "poravnava". Povsem drugače je na mokrem cestišču ali (bog ne daj) na zasneženi cesti, čeprav slednje možnosti v tem letnem času ni bilo moč preskusiti. Tu se namreč pokažejo vse nevarnosti zasnovane "motor spredaj - pogon zadaj". Oba beamveja postaneta nevarnost na cestišču, saj zahtevata premišljeno speljevanje, umirjeno vožnjo v ovinkih in sprotno pretikanje v višje prestave, da motor takoj ne zaživi ravno s polno močjo. Še kako prav pride ob tem zavorni ABS ob sicer izjemno dobrih zavorah, da pa je podvozje tovrstnih avtomobilov naravnano k udobju, sploh ni vprašanje.

In tako sta BMW 525i touring in BMW 525 tds svojim snovalcem in hišni znamki v ponos. Ponujata visoko kakovost končne izdelave, prostornost serije "5", obilo vštete opreme in varnostnih elementov, prestižno ime in dobre zmogljivosti. In kdo bi glede končne ocene lahko sploh še omahoval? Čista petica, jasno!



**Tekst: BORIS SAMBOLEC  
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

## Naše meritve

	BMW 525i TOURING	BMW 525i tds
<b>Največja hitrost:</b>	220 km/h	208 km/h
<b>Pospeški:</b>		
0 - 60 km/h	5,0 s	4,8 s
0 - 80 km/h	7,0 s	7,3 s
0 - 100 km/h	10,0 s	11,1 s
0 - 120 km/h	13,8 s	16,3 s
0 - 140 km/h	18,1 s	23,7 s
0 - 160 km/h	25,2 s	33,9 s
<b>Prožnost:</b>		
1000 m od 40 km/h (IV.):	35,5 s (161 km/h)	37,0 s (155 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	39,8 s (142 km/h)	43,54 s (137 km/h)
<b>Zavorna pot:</b>		
od 150 km/h	95,1 m	90,3 m
od 100 km/h	39,3 m	39,1 m
<b>Natančnost merilnika hitrosti:</b>		
kazalec na:	resnično:	
60 km/h	58,6 km/h	57,8 km/h
80 km/h	78,5 km/h	76,1 km/h
100 km/h	98,1 km/h	96,9 km/h
120 km/h	116,4 km/h	116,6 km/h
140 km/h	136,3 km/h	137,0 km/h
<b>Poraba goriva:</b>		
testno povprečje (lit/100 km)	13,0	11,4

## BMW 525i TOURING

## Hvalimo

- zunanja oblika
- končna izdelava
- zmogljiv motor
- opremljenost
- varnostni dodatki
- povečljiv prtijažnik

## Grajamo

- prostornost potniškega prostora
- teža avtomobila
- zahtevnost pogona na zadnji kolesi
- poraba goriva
- vidljivost nazaj pri parkiranju

## Cena:

DEM 48.771 + 58 odstotkov tolarских dajatev (Tehnounion Ljubljana)

## Tehnični podatki

	BMW 525i TOURING	BMW 525tds
motor (raznava/našestitev)	štirivaljni štirivaljni, vstni/spredaj, vzdolžno	štirivaljni štirivaljni, dizel, vstni/spredaj, vzdolžno
vršina in gib (mm)	84,0 x 75,0	80,0 x 82,8
glbina prostornina (cm <sup>3</sup> )	2494	2498
kompresija	10,0:1	22,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	141/192 pri 5900	105/143 pri 4800
največji navor (Nm pri 1/min)	245 pri 4700	260 pri 2200
odmična gred (pogon)	2 odmični gredi v glavi (veljal)	1 v glavi (zoboti jermen)
šl. ventilov za valj, šl. ležajev ročične gredi	4/7	2/7
polnjenje z gorivom, vžig	elektron, bosch motorični M3 1	dig., visokotlač. šp., turb. poh.
hlajenje	vodno; 10,5 litra	vodno; 12 litrov
menjalnik (število prestav/pogon)		ročni petstopenjski, zadaj
prednja prema		posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, diagonalne lačne opore, stabilizator
zadnja prema		posamične obese, vijačne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažniki, stabilizator
zavore spredaj		kolutne, znotraj hlajene, servo, ABS
zavore zadaj		kolutne, servo, ABS
volan; šl. zavrtljajev	s kroglicami, servo; 3,4	s kroglicami, servo; 3,3
platišča	7 J x 15	
gume	225/60 VR 15 (dunlop)	
teža praznega vozila (kg)	1575	1480
devoljena skupna teža vozila/prikolice (kg)	2125/1600	1990/1500
medosna razdalja; koloteka S/Z (mm)	2761; 1470/1495	2761; 1470/1495
dalžina x širina x višina (mm)	4720x1751x1417	4720x1751x1412
prtijažnik (litri)	460/1450	460
povoda za gorivo (litri)	80	80
največja hitrost (km/h)/prestava	221/V.	207/V.
pospešek 0 - 100 km/h (s)	9,2	11,0
poraba goriva po FCE (l/100 km)	7,7/9,4/12,7	5,3/7,0/9,2
vsta goriva (bencin)	nesvinčeni; super	plinsko ole

## BMW 525tds

## Hvalimo

- končna izdelava
- zmogljiv in kultiviran motor
- opremljenost
- varnostni dodatki
- splošen vtis

## Grajamo

- prostornost potniškega prostora
- zahtevnost pogona na zadnji kolesi
- limuzinske mere prtijažnika

## Cena:

DEM 39.108 + 62 odstotkov tolarских dajatev (Tehnounion Ljubljana)

## Končna ocena

Oba beemveja predstavljata, vsak na svoj način, določeno ekskluzivnost in prestiž, katera v njenem razredu dosega le malo tekmecev. Bogato opremljena, z zmogljivimi motorji in všečno obliko naravnost vabita k nakupu in kdor se bo odločil za katerega od obeh, svoje odločitve ne bo obžaloval.