



Test:

BMW 525i  
TOURING

To, kar je pri  
Audiju avant, pri  
Fordu (scorpio)  
turnier, pri Lancii  
(thema) station  
wagon, pri  
Mercedes-Benzu  
TE ali pri Volvu  
kombi, je pri BMW  
od lanske jeseni  
novi touring. Zanj  
so uporabili  
limuzino serije  
»5«: nataknilo so ji  
peta vrata.

# PETA VRATA





**Z**med premiernimi vožnjami (glejte, prosim, AM - 21/1991) je bilo jasno, da tudi sveži Beemvejev »turizem« ni namenjen plebejcem. Kombi je kombi, touring pa touring, so precej na glas povedali že v uvodu, touring »5« pa ponudili z dvema bencinskima motorjema, s turbo-dizlom in – za posebej zahtevne – še s štirikolesnim pogonom. Vrhunec ponudbe naj bi bil – z rahlo zamudo – M 5 touring, pa ne zato, ker se brez njega ne bi moglo živeti, ampak zato, ker imajo pri Audiju avant S4. Med Bavarci iz Münchna in Bavarci iz Ingolstadta pa pri tako pomembnih rečeh ne sme biti razlik.

Karoserijsko gledano je touring precej več kot preprosta preobrazba limuzine v kombi. Nos vozila je seveda obakrat enak. Tudi touringova prednja šipa s strešnima opornikoma na obeh straneh je enaka kot pri limuzini serije »5«. Na bočnih linijah pa je že mogoče zaznati razlike: manj se »vzpenjajo« kot pri limuzini, zadnja robova zadnjih stranskih vrat sta drugačna, enakomerno upognjena streha pa se zavijne šele nad novima zadnjima opornikoma, ki sta hkrati tudi okvirja vrat na zadku. Ta segajo z zgornjim robom v streho (izrez so narahlo zakrili s spojlerjem), s spodnjim pa povsem do zadnjega odbijača. Zadnje luči so zavoljo zadnjih vrat prerezane, kar je prijeten napredek v primerjavi s touringom serije »3«, kjer so morali – čvrstosti karoserije na ljubo – zadnja vrata temeljito in nadvse nepripravno zožiti.

Za čvrstost (predvsem vzvoj-



no) novega touringa jamčijo – poleg številnejših strešnih opor – še ojačitve v pragovih, ki bi se jim bilo nespametno odreči vsaj zaradi dveh stvari: ker je touring »5« za doplačilo na voljo tudi z novo, dvodelno pomično streho (izrez zanjo pa statiko strehe precej poslabša) in ker se poleg vrat na zadku čisto sama zase odpira tudi šipa v njih. Navsezadnje je kombijevska karoserija prostorninsko dosti večja od limuzinske, to pa je po resonančni plati koristno le, če gre za kitaro. Pri avtomobilu se je treslajev in zvočnih vibracij pametneje odreči.

Muzike nasploh pa ne. Zato so zvočnike v zadnjem delu vtisnili v stropno oblogo, pa se skoraj ne

more pripetiti, da bi jih založili s prtljago. In tako ostaja glasba v avtu ves čas enako kakovostna, kar posadki v njem nedvomno prija. Pa veste zakaj? Zato, ker so lastniki in potniki kombijev tega razreda že malce razvajeni: ugaja jim kakovostna tkanina na dobrih sedežih, ugaja jim pliš, ki služi za preproge, vseč jim je značilno beemvejevski kombi z elektrificiranimi šipami, zunanjima ogledaloma, prednjima sedežema (pa še samodejno prilagajanje zgornjih oprjemališč varnostnih pasov ob njih) in volanskim obročem (vzdolžno in navpično), vseč pa jim je tudi vsa druga redoljubnost višjega srednjega razreda, ki so jo v touring prenesli iz limuzin iste Beemve-

jeve serije. Testni avtomobil je imel tudi gretje prednjih sedežev (saj veste: ni vedno poletje), po tretjini deljivo zadnjo klopi, meglenske, osrednjo ključavnico z dodatno varovalko in alarmom, tempomat ter potovalni računalnik s spominskimi funkcijami, merilnikom zunanje temperature in kronometrom. Zračenje in gretje je pri teh beemvejih ločeno po vzdolžni središčnici vozila, pri armaturni plošči pa tako ali tako ni moč zgrešiti: vse ima, kar človek v športno-limuzinskem kombiju zares potrebuje.

Zadnja vrata odpira vtisna ključka, nameščena v rob nad registrsko številko. Vrata so težka, ne le zaradi dela luči, ki jim pripadajo,



tudi zaradi dviznih opor in brisalnika šipe s (patentno ločenim, s pomočjo pogonske plošče) elektromotorjem vred. Se pa dvignejo varno daleč nad glavo in omogočajo kar se da nizko dviganje tovora, namenjenega v zadek vozila. Komplet orodja, že značilnega za BMW, je tudi tokrat vpet v notranjo oblogo (tokrat vrat, ne prtljažnega pokrova) in bolj pri roki sploh ne bi mogel biti. Notranjost zadka je enako natančno in luksuzno obdelana kot le z naslonjalom ločeni potniški prostor pred njo. Dno prtljažnika je sestavljeno iz dveh pokrovov: pod večjim je običajno rezervno kolo, pod manjšim pa vse, kar je potrebno za njegovo namestitvev.

Kadar je prtljaga majhna, zadostja že odpiranje šipe v vratih. Ta se sproži s kljuko poleg tiste za celotna vrata. Odpiranje te šipe ni povsem sveža zamisel (spomnite se na primer nissana terrana), je pa pripravno tudi v primeru, če morate prepeljati kakšen ožji in daljši (predvsem pa v tem primeru lahek) kos tovora. In ne nazadnje je s šipo – to velja predvsem za nežnejše roke – precej manj dela kot s celimi vrati.

Testni touring je bil 525i, kar je pomenilo 2,5-litrski šestvaljni motor v nosu. Ta je tak kot v limuzini: z dvema odmičnima gredema v lahki glavi in s po štirimi ventili za vsak valj. Touring ni ravno lahek avtomobil, ampak ta motor mu je čisto spodobno kos. Tudi samodejni menjalnik tega vtisa prav nič ne skazi. Ta menjalnik je še dokaj nov izdelek, spretno prilagojen zmogljivosti, varčnosti in čistoči izpuha hkrati. To je petstopenjska avtomatika: s štirimi prestavami, namenjenimi običajni in odločnejši vožnji ter s peto prestavo, ki je v službi prizanesljivosti in deluje kot »overdrive«. Ta avtomatika omogoča odločne pospeške pri speljevanju (na primer izpred semaforja), 525i touring pa doseže največjo hitrost z njeno četrto prestavo; seveda, le, če ste odločni z nogo na pedal plina in če s »kick-downom« ne dovolite preskoka v peto prestavo. Ta je zmožna obdržati največjo hitrost le na povsem ravni in gladki cesti, brez vetra v nos avtomobila, zato pa omogoča vožnjo ob 1700 vrtljajev manjšem motornem napezanju. In skladno s tem tudi ob nižji porabi goriva. Menjalnik je seveda povsem elektriniziran, dodatne izbiralne možnosti za voznika pa so označene kot S (športna vožnja), in kot E (varčna vožnja), medtem ko je položaj ob simbolizirani snežinki namenjen zglaženemu vozišču pod kolesi. Razlike na račun izbranih položajev so seveda v motorno-

*Touring pomeni (tudi) limuzinski potniški prostor*



*Zadek plemenite sorte: za fine tovore in povečljiv*



*Motor: ocena »odlično«*



*Vrata v vratih: za lažjo dosegljivost notranjosti*

vrtljajskih območjih, pri katerih avtomatika pretika.

Skladnost motorja in menjalnika je odlična. Kdor zna ravnati z avtomatika, bo srečen v mestni gmeči, ker bo z desnico počival, pa tudi na odprtih cestah, saj je samodejnost dovolj sprotna za zahtevnejšo in nasploh hitro vožnjo. Navsezadnje pa je drsna ročica prikladna tudi za hitro ročno pretikanje. Beemvejevske športnosti torej vse skupaj prav nič ne prizadene.

To velja tudi za podvozje: zadnje vzmeti in blažilniki ob njih so (v prid 550-kilogramski dovoljeni obtežbi) resda trše kot pri limuzi-

ni, ampak to je moč občutiti kvečjemu ob neobremenjenem avtu in na zadnji klopi. No, tudi vozniku se zdi prazen zadek nemirnejši kot izza limuzinskega volana, toda že kak stot tovara (ali potnikov) zadevo povsem uredi. Tudi touring ostaja varno nevtralen avtomobil s skromno, a za večšega voznika uporabno željo po spodnašanju zadka. Pazljivejši velja ostati le na spolzkih tleh.

In tako je jasno kot beli dan: BMW 525i touring je že sam po sebi udobno in zmogljivo vozilo, večji zadek pa je le njegov dodatni šarm.

Zaradi petih vrat je touring pač touring: ne le kombi, ampak v vseh pogledih temeljit potovalni avtomobil, kot nalašč za tiste, ki bi se radi otresli skrbi, kam s prtljago. In če prtljage ni dovolj? Nič hudega: tudi ena sama potovalka iz mehkega kameljega usnja se touringovemu 460- do 1450-litrskemu prtljažniku odlično poda.

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srđan Živulović*



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtilna in gib 84,0 x 75,0 mm – gibna prostornina 2494 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 141 kW (192 KM) pri 5900/min – srednja hitrost bata pri največji moči 14,75 m/s – specifična moč 56,5 kW/liter (76,9 KM/liter) – največji navor 245 Nm pri 4700/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrzgovanja goriva in vžig (bosch motronic M 3.1) – vodno hlajenje, 10,5 litra – motorno olje 6,0 litra – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1260 W – uravnnavani izpušni katalizator

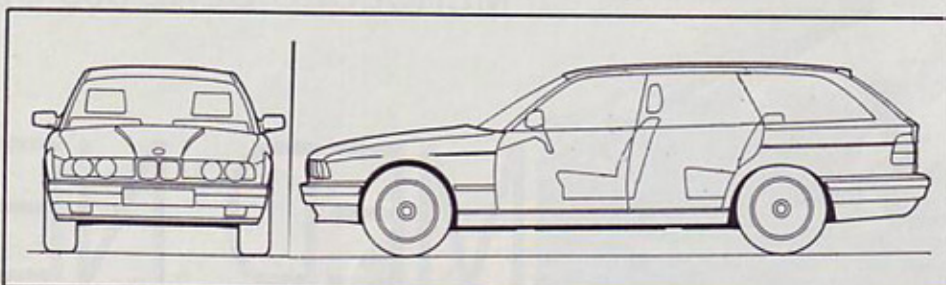
**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – petstopenjski samodejni menjalnik – položaji prestavne ročice: P-R-N-D-4-3-2 – prestavna razmerja: I. 3,660; II. 2,000; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,740; vzvratna 4,080; diferencial 3,460 – ploščica 71 x 15 – gume 225/60 R 15 V, kotalni obseg 2,04 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 47,8 km/h

**Voz in obese:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,35 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, diagonalne tlačne opore, stabilizator – zadaj poševna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kalutne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan s kroglicami, servo, prestava 16,1:1, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4720 mm – širina 1751 mm – višina 1417 mm – medosna razdalja 2761 mm – kalotek spredaj 1470 mm, zadaj 1495 mm – rajdni krog 11,0 mm – notranje: dolžina (od arm. plošče do zadnjega naslonjala) 1700 mm – širina (kormolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1470 mm – višina (nad sedežem) spredaj 1000 mm, zadaj 970 mm – vzdolžnica prednji sedež 910–1100 mm, zadnja klop 840–630 mm – premer volanskega obroča 390 mm – prtljažnik (normno) 460/1450 litrov – posoda za gorivo 80 litrov

**Teže:** prazna vozila 1610 kg – dovoljena skupna teža 2160 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 218 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,0 s – poraba goriva (ECE): 7,2/9,0/14,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost** 218 km/h

**Pospeški**

0–60 km/h	5,4 s
0–80 km/h	8,2 s
0–100 km/h	11,2 s
0–120 km/h	15,5 s
0–140 km/h	20,8 s
0–160 km/h	29,7 s
0–180 km/h	42,8 s
1000 m z mesta	32,5 s (165 km/h)

**Prožnost**

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča.

**Zavorna pot**

od 150 km/h	96,6 m
od 100 km/h	41,8 m

**Natančnost merilnika hitrosti**

kazalec 60	resnično 58,4 km/h
kazalec 100	resnično 95,5 km/h

**Poraba goriva**

testno povprečje	13,1 litra/100 km
------------------	-------------------

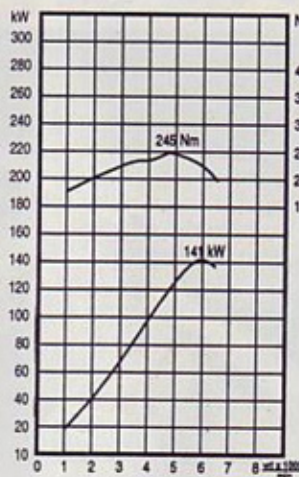


Diagram motorja

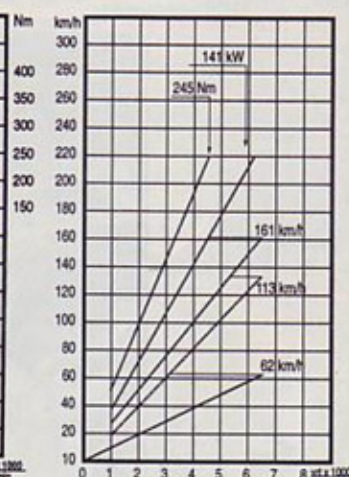


Diagram menjalnika

## Hvalimo

- limuzinsko počutje
- motor in samodejni menjalnik
- vidljivost
- odpiranje šipe v zadnjih vratih
- prostornost in povečljivost prtljažnika
- končna obdelava

## Grajamo

- trušč motorja ob višjih vrtiljajih
- neprikladni »križni« opori prednjih naslonjal

## Cena

DEM 47.606,00 + 52,6 % tolarskih dajatev  
(Tehnounion, Ljubljana)

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.  
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda