

# BMW serija "3"

Prvi BMW serije "3" je bil narejen daljnega leta 1972, ko je sprva manj, potem pa vse bolj uspešno zamenjal serijo 1602/2002. Današnji modeli imajo s prvimi skupno ime ter značaj: v vseh letih so predstavljali kakovostno izdelane tehnološko napredne limuzine zgornjega srednjega razreda.



razmeroma visoka poraba olja pri priganjanju

membrane čoka (316) spustijo

gumijasta tesnila na hidravličnem valju sklopke pokajo

rele za benc. črpalko in tiskano vezje v števcih pregoreva

zadnji glušnik rjavi

Kupcev zanj nikoli ni zmanjkalo, tudi pri nas ne. Zasluga gre predvsem dobremu zastopniku in servisu, BMW pa se je znal prilagoditi tudi specifičnemu (nekdanjemu) jugoslovanskemu trgu. Zaradi davčnih razredov pri nas so posebej za naš trg (ter za grški) ponudili različico s tisočstetokubičnim motorjem z uplinjačem, seveda pa si je naš kupec lahko izbral tudi vse druge možnosti.

Lastniki beemvejev se lahko pohvalijo z vzdržljivostjo svojih avtomobilov. Zaradi kakovosti so okvare zelo redke, če le sledite nasvetu proizvajalca: redni servisi na 10.000 km, ko zamenjajo motorno olje s filtrom, na 20.000 km zamenjajo svečke ter filter za gorivo (motorji na vbrizg), na 60.000 km pa zobati jermen za pogon odmičnih gredi. Zaradi slabše kakovosti našega bencina priporočajo vsakih 20.000 km nekajkrat napolniti posodo za gorivo z bencinom, oplemenitenim z dodatkom za čiščenje ventilov ter šob za vbrizg. Tako naj bi motor zlahka zdržal 120 do 150.000 km, ko je potrebno manjše generalno popravilo: menjava batnih obročkov ter tesnil motorja. Po 200.000 km lahko pričakujete generalno popravilo: brušenje bloka, novi bati, ventili, tesnila in ležaji motorne gredi. To so seveda le okvirne ocene kilometrine. Pri dobrem utekanju novega motorja, če ne priganjate hladnega motorja in sploh zmernejši

vožnji, lahko motor zdrži nekajkrat dlje.

Poleg navedenega priporočajo pri okrog 60.000 km preventivno zamenjati vodno črpalko, ki je tako edina šibka točka hladilnega sistema, pri 100.000 km pa že lahko, zaradi boljšega delovanja motorja in manjše porabe goriva, zamenjate šobe za vbrizg. Včasih pride tudi do okvare releja za bencinsko črpalko, zaradi česar se motor ustavi, popravilo pa ne zahteva veliko časa in je razmeroma poceni.

Od vseh motorjev je za vzdrževanje najzahtevnejši 1600-kubični motor z uplinjačem. Pri tem odmično gred krmili veriga, ventile pa je treba, v nasprotju z drugimi motorji, nastavljati. Predvsem v zimskem času se zaradi utrujenosti pokvarijo membrane avtomatskega čoka na uplinjaču, to pa seveda otežkoča zagon hladnega motorja in potrebna je zamenjava.

Če so vožnje kratke, je že pri 40.000 km potrebna zamenjava zadnjega glušnika, pri daljših, relacijskih vožnjah pa vzdrži tudi do 150.000 km. Lamela sklopke vzdrži vsaj 100.000 km, potisni ležaj pa še dlje. Potisne plošče ne menjamo, razen v primeru počene vzmeti. Nizke temperature pozimi vplivajo tudi na hidravlični mehanizem sklopke, gumijasta tesnila na valju sklopke se hitro postarajo in potrebna je menjava. Menjalnik in diferencial, vsak v svojem ohišju, ne potrebuje posebnega vzdrževanja razen menjave olja na 30.000 km. Tako lahko brez težav preživita življensko dobo avtomobila. Enako je tudi s krmilnim mehanizmom, amortizerji pa zdržijo tek 100.000 km. Zavorne obloge na prednjih kolesih zdrže 30 do 45.000 km, na zadnjih pa tudi 100.000 km. Tudi na električni inštalaciji ni okvar, le pri starejših modelih včasih

odpove tiskano vezje v števcih na armaturni plošči. Šestvaljna dizelska motorja sta še bolj zdržljiva. Ob rednem vzdrževanju, ki je enako kot pri bencinskih, le da tu menjamo tudi naftne filtre (20.000 km), zdrže tudi do 400.000 km. Življenska doba pa se občutno skrajša, če priganjamo hladen motor, občutljiva sta tudi na dolivanje mrzle hladilne tekočine v segret motor. Za vse motorje pa je značilno še, da počí glava motorja v primeru prekomernega pregretja motorja.

Od letnika 1983 dalje, ko je galvansko zaščiteno večji del karoserije, je rjavjenje ploščevine redko. Pri karoseriji je občutljiva le zadnja šipa: zaradi spreminjajoče se temperaturne obremenitve pozimi se lahko zgodi, da počí zadnja šipa.

VINKO KERNIC

## Motorji

### Bencinski

- 1,6 (56 kW/75 KM)
- 1,6i (73 kW/100 KM)
- 1,8i (83 kW/113 KM)
- 1,8iS (100 kW/136 KM)
- 2,0i (95 kW/129 KM)
- 2,5i (125 kW/170 KM)

### Dizelski

- 2,4d (63 kW/86 KM)
- 2,4td (85 kW/115 KM)

+

- kakovostna izdelava
- dolga življenska doba
- razmeroma nezahtevno vzdrževanje
- dober servis, deli v zalogi
- zmogljivi motorji
- za zmogljivosti nizka poraba goriva

-

- ključavnica zadnjih vrat se zatika
- težavna vožnja v zimskih razmerah (zadnji pogon)
- zelo skromna osnovna oprema
- draga dodatna oprema