

test

# BMW 3,0 S

tekst:

Tom  
Pleterski

fotografije:

Marjan Zaplatil

Avto, ki ga ne boste imeli!



Na divjem Zahodu (američkem) so izkušnje dokazale, da ni iz revolverske cevi izvita mladost, ki pravi, da se za vsakega „vrhunjskega“ revolversarja najde še hitrejši revolversar.

Zdi se, da je kavbojska miselnost prišla prav tovarni BMW, ko je svoj program obogatila s trilitrsko prestižno limuzino. Težko bi namreč razumeli smisel vrtnanja motorja z 2788 na 2985 kubikov in s tem v zvezi večanje moči s 170 KM na 180 KM. Prirastek moči je slabih šest odstotkov, ali toliko, kot če bi fičko povečali moč s 25 na 26,5 KM.

No, na te stvari se v prestižnem razredu glede nekoliko drugače, nekako tako, kot poskrbijo sosedje, da imajo lepšo vrtno ograjo kot njihov sosed, kot Francka, ki ima tristolitrski hladilnik samo zato, ker ima Mica 280-litrskega. Ali pa, če hočete, kot poprečen lastnik fička, ki se hoče razlikovati od ostalih „fičkarjev“, pa si omisli športne barve in športno izpušno cev. In če smo že pri fičkarjih – primerjava ima še eno plat medalje: stvarca, ki vam jo bomo opisali, stane v svoji domovini toliko, kot pri nas fičko: približno 20 poprečnih plač.

## SPOŠTOVANJE NOSU

Spočetka mi je bilo nerodno. Vajen rede na naših cestah, kjer nihče ničesar in nikogar ne spoštuje (tudi predpisov ne), sem na avtomobilski cesti iz Muenchena proti jugu začuden opazoval, kako vse kar leze in gre, beži na desni vozni pas. Kaže, da se Nemci dobro spoznajo na konje in kubike, še bolj pa, da je bavarska tovarna BMW zagotovila spoštovanje napadalnega nosu in modrobelega znaka, ne glede na to, na kateri avto je nataknen.

Karoserija namreč s prednje strani z ničemer ne odkriva, da pod pokrovom ni 2500 ali 2800 kubikov, marveč dvesto več. Le na zadku je napis 3.0 S, v notranjosti pa naslonjala za glavo, ki so v 3.0 S serijske, v „slabših“ modelih pa za doplačilo.

Tovarna se tudi pri svoji najbolj prestižni limuzini ni odrekala značilni športni noti. Tako so udobni in bogato dimenzionirani sedeži oblikovani športno, da se dobro oprime telesa. Čeprav nesramne trdijo, da ima lastnik tako draga avtomobila vedno dovolj denarja za hotelsko sobo,

je sedeže vendarle moč spremeniti tudi v ležalnike – za vsak skučaj. K isti športni noti menda sodi tudi razporeditev notranjega prostora. Zdi se, da je tudi v velikih „beemvejih“ večja pozornost namenjena prednjim sedežem. Prostora zadaj se sicer ne manjka, ni pa tako velikopotezen kot v drugih prestižnih limuzinah.

Vsekakor se tovarna ne namerava odpovedati svojim načelom, ki jih tudi spretno uporablja za reklamo, češ: veliki BMW je namenjen zlasti kupcem, ki vozijo sami in uživajo v vožnji, za razliko od drugih prestižnih vozil, ki naj jih vozijo livrirani soferji.

## DVOLIČNOST

Ko človek sede za volan trilitrskega BMW, ni težko uživati. Odnosi mer med sedežem, pedali in volanom so tako posrečeni, da vsak voznik brez težav najde sebi primeren položaj. Sedeži niso le športni, ampak tudi udobni. Prav res je notranjost povsem v skladu z dvoličnim značajem celega avtomobila, ki v vsem združuje prestižno udobje in športno poskočnost.

Tako je pred velikim, udobnim vožnji namenjenim volanom športna armaturna plošča s štiriimi preglednimi instrumenti in vrsto raznobarnih kontrolnih lučk. Športna je tudi kratka prestavna ročica na tunelu med sedeži, ki upravlja natančen in zelo dobro sinhroniziran menjalnik.

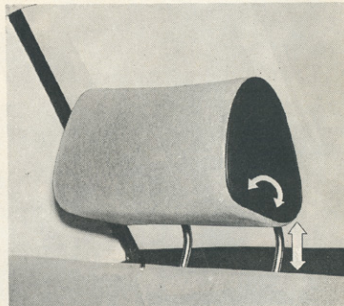
Kljub temu, da je notranjost avtomobila od nog do glave oblažena in preoblečena, ne daje videza pretirane, kičaste bogatije. Ta se bolj kaže v uporabni opremi, pa naj gre za serijsko gretje zadnje šipe, ali pa za prav tako serijske štiri halogenske žaromete. Kakorkoli že, bilo bi odveč naštevati vsako stvar posebej, saj ni težko verjeti, da ne manjka prav nič bitnega.

Nič slabega ne moremo zapisati niti o gretju in zračenju, ki pri največji hitrosti ventilatorja spravi v avto 6 kubikov zraka na minuto, prav toliko pa seveda tudi ven skozi reže ob zadnji šipi. Ker pa na tem svetu nihče ni popoln, se tudi v avtomobilu, ki ima kajpak veliko več odlik kot slabosti, najde kakšna zamera, vsaj takrat, ko ga primerjamo z njemu enakimi.

Tako smo se prepričali, da nas moti sum vetra ob karoseriji, če smo vozili z veliko hitrostjo, pa



Udobni sedeži so športno oblikovani, poleg tega imajo serijsko vgrajena naslonjala za glave. Ta važen element pasivne varnosti, zlasti v slučaju trčenja z zadnje strani, je serijsko tudi na zadnjih sedežih (spodaj). Spreminjati jim je moč višino in nagib.



**Cena:** 15.800 DM  
in 142.294 din  
osnova za izračun  
obč. in rep. davka:  
127.615 din

**Cestnina:** 760 din  
**Proizvajalec:**  
Bayerische Motoren  
Werke AG, München,  
Zah. Nemčija

**Zavarovanje:**  
obvezno: 1.191 din  
kasko: brez franšize:  
približno 16.000 din  
s franšizo 4.000 din:  
približno 3.900 din

**Generalni zastopnik  
in prodajalec:**  
Tehnondac,  
Vošnjakova 5,  
Ljubljana

tudi to, da končna izdelava dia-kopecpu še dovoli, da najde kakšno majhno pomanjkljivost. Je že tako, da BMW vložijo več truda v tehniko kot pa na primer v neslišno zapiranje vrat.

Na udobje uglasen voznik ali potnik, bi imel kakšno pripombo tudi na slabih cestah pri hitrostih pod 100 kilometrov na uro, ko podvozje ne požre vsake luknje. Kakorkoli že: vse te vrste pripombe so relativne in imajo svojo težo le, če primerjamo prestižne avtomobile med seboj. To pa ne velja za rezervno kolo, ki je

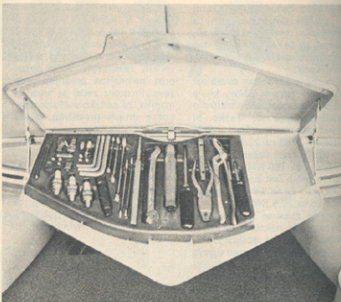
nerodno spravljeno v dno prtljažnika, tako da mora prtljaga pri menjavi kolesa na sonce pa tudi na dež. In v 600-litrski prtljažnik gre malo več, kot pa le kovček s pižamo in z zobno ščetko . . .

---

#### OD GLAVE DO PET BMW

---

Kar zadeva tehniko motorja in podvozja, je 3.0 S prav tako BMW, kot ostala družba iz minhenške tovarne. Šestvaljni motor



V pokrov prtljažnika je vdelan komplet orodja, ki bi ga bil vesel vsak amaterski mehanik, za nameček pa še rezervne žarnice in svečke.



teče mimo kot turbina. V spodnjem območju vrtljajev opozarja le komaj slišno smrčanje, da bo s pritiskom na pedal tono in pol teška „raketa“ planila naprej. Voznik sploh nima vtisa, da sedi v avtomobilu, ki meri v širino 1,75 metra in je 4,7 metra dolg. Zaslug ne gre pripisati le 180 konjem, ki so vedno pripravljene, da avto poskoči, se izmuzne iz škarij, ali pusti za sabo kolono na semaforju, marveč tudi brezhibnemu podvozju. Štirje zračno hlajeni koluti skrbijo za najkrajše zavorne poti. Natanko vodena kolesa se pri največjih hitrostih celo na slabih cestah držijo smeri in na prazni avtomobilski cesti šele pogled na merilnik hitrosti odkrije, da se peljete 180 ali 200 km na uro. Avto namreč gre kot po tračnicah, kar velja tudi za ovinke. Šele v serpentinah se izkaže, da je 3.0 S vendar vozilo prestižnega razreda in je del športno voznih lastnosti žrtvovan udobju. V hitro voženi serpentinah se namreč izkaže, da je vzmetenje mehko in notranje kolo izgublja stik s cesto. Kljub temu se pa ne pripeti nič dramatičnega, avto izgubi le hitrost. Če mu pri tem spodnese zadek, je tu še lahkoten in zelo natančen volan, s katerim ni težko avtomobila umiriti.

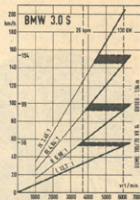
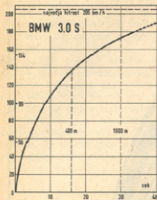
Glede volana še to: servovolana je za doplačilo, vendar je potrebo po njem čutiti le pri parkiranju in počasnem premikanju avtomobila. Geometrija prednje preme je namreč tako spretno izbrana, da je volan med vožnjo tudi brez svoje pomoči za tako velik avto presenetljivo lahkoten.

Skratka: zmogljivosti in vozne lastnosti z roko v roki predstavljajo veliko mero aktivne varnosti.

Sila nerodna stvar za SFRJ pri vsej hvali je le to, da ta avto preveč stane. Pri nas namreč kar trikrat več kot je tovarniška cena.

x x x

Sledi torej žalosten konec. BMW 3.0 S je doslej najdražji avto, ki smo ga testirali. Testirali smo ga tudi v hudo neprimernem času ob socialnem razlikovanju avtomobilov. No, pa smo se vsaj lahko prepričali, kakšni so videti avtomobili, ki naj bi bili pri nas še dolgo časa velika redkost. Zakaj? Med drugim tudi zato, ker se kavbojem v te sorte avtomobilih brez dokazov o poreklu denarja lahko zgodi, da jih „odstrelijo“.



## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 12.000 kilometrov. Med meritvami sta bili v avtu dve osebi, posoda za gorivo polna.

**Največja hitrost: 205 km na uro** (zalot 3 km, povprečje štirih meritev)

### pospeški

**400 m brez zaleta: 16,0 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 136 km na uro)

**1000 m brez zaleta: 29,7 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 173 km na uro)

- 0—60 km na uro: 3,9 sekunde
- 0—80 km na uro: 5,9 sekunde
- 0—100 km na uro: 8,5 sekunde
- 0—120 km na uro: 12,4 sekunde
- 0—140 km na uro: 16,7 sekunde
- 0—160 km na uro: 24,0 sekunde
- 0—180 km na uro: 34,0 sekunde

### prožnost

Kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v četrtili prestavi: **34,5 sekunde** (hitrost zadnjih pet metrov 162 km na uro)

### poraba goriva

Na potovanju: **najmanj 12,8 litra goriva super** na 100 km (zelo zmerno, nikoli hitreje od 120 km na uro), **največ 16,7 litra** na 100 km (ostro po cestah 1. reda)

Na avtomobilski cesti: **14,5 litra** oziroma **17,0 litra** na 100 km (domača »avtomobilska« cesta, povprečje 100 oziroma 135 km na uro); **13,4 litra** oziroma **16,2 litra** na 100 km (avtocesto v Nemčiji, povprečje 125 oziroma 160 km na uro)

Po mestu: **najmanj 15,2 litra, največ 19 litrov** na 100 km

Povprečna poraba na testu: **15,3 litra** na 100 km

Poraba olja: **0,3 litra** na 1000 km

### natančnost merilnika hitrosti

- Kazalec na 60, resnična hitrost 59 km na uro
- Kazalec na 80, resnična hitrost 78 km na uro
- Kazalec na 100, resnična hitrost 98 km na uro
- Kazalec na 120, resnična hitrost 117 km na uro
- Kazalec na 140, resnična hitrost 137 km na uro
- Kazalec na 160, resnična hitrost 155 km na uro
- Kazalec na 180, resnična hitrost 175 km na uro
- Kazalec na 200, resnična hitrost 193 km na uro

## TEHNIČNI PODATKI

### motor

Štirivaljni, vrtni motor, nameščen vzdolžno nad prednjo premo, nagnjen za 30° v desno, blok iz sive litine, glava iz aluminijeve litine; pogonja zaski kolese.

- Vaļji — 6
- Glavni teļaji — 7
- Hlajenje — vodno, 6paljka, termostat, ventilator s samodejnim vklopom, ekspanzijska posoda
- Vrtna — 80 mm
- Gib — 80 mm
- Gibna prostornina — 2965 kubičkov
- Odmikna gređ — v glavi (veriga)
- Ventili — vseh 6 na v-v
- Kompresija — 9,1
- Upljnjajoč — 2, dvostopenjska registrirana zenih 35/43 INAT
- 6paljka za gorivo — mehanična
- Oļjni filter — v glavnem toku, zamenljiv
- Oļjni filter — 180 KM (DIN) pri 6000 vr/min
- Speციfична moč — 60 KM/liter
- Speциfичna moč — 26 kW (DIN) pri 3700 vr/min
- Največji navor — 9,1

### prenos moči

- Sklopka — enokoluzna, suha sklopka, hidravlični prenos od pedala
- Menjalnik — štiristopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica na stih
- Prestavna razmerja — 5,1
- 1. — tretja 1/401,1
- 2. — druga 2/202,1
- 3. — prva 3/655,1
- 4. — zvrstna 4/31

- Diferencial — hipoidno azobiranje 3,45:1 za doplačilo, diferencial z zaporo ZF — lokomotiv

### VOZ

- Oblika — limuzina, 4 vrata, 5 oseb
- Karoserija — samonosna

### obese in vzmetenje

- Prednja prema — posamične prečne obese, McPhersonove vzmetne noge, stabilizator vzmetne moči
- Zadnje prema — posamična pokovne obese, vzmetne noge, stabilizator

### voļan

- Konstrukcija — s polžem, prestava 18,9:1, za doplačilo servo, dva križni stavljalca in vzmetna mreļa
- Rebrni krog — 10,5 (pri kolesih 9,6 cm)
- Oļjni krog — 4

### zavore

- Konstrukcija — hidravlične, spredaj in zadaj zračno hlajene koluzne, servo oļjedavalni zavorne moči, omejevalnik zavorne moči na zadnjih zavorah, dvokrožni sistem
- Ročna zavora — mehanična, bobnaste zavore na zadnjih kolesa

### kolesa

- Pliatišča — jeklena, prednja 6J — 14
- Gume — passate DR 70 HR 14 ali 195/70 VR 14

### oprema

- Akumulator — 12 voltov, 55 Ah
- Alternator — 630 vati
- Svečka — Bosch WQ 175 T 30, beru 175/14/3, champion N 11 v
- Zarostni — 4 halogenski
- Zadnje luči — 2, kombinirane (pozicijska, stop, strpalica, vzbrzda)
- Vorvaljke — 12, pod armaturno ploščo levo od volane
- Brisalniki — pri hitrosti (brekinojen, po-šasi, hitro)
- Brizgalje — električni peribrnili s samodejnim vklopom, brisalnikov radiator s hladilno vodo motorja, topel zrak na dvo, dvostopenjska
- Greļje — radiator s hladilno vodo motorja, topel zrak na dvo, dvostopenjska
- Zračenje — pri zaprtem radiatorju skoz odprtine za greļje, ločeno od greļja skoz, zlučanje sred, armaturne plošče in šob ob straneh, odtok zraka skoz reže ob zadnji šipi

### Notranjost

- sedeži iz tkanine tapete iz umetnega usnja, obloga poda iz valjca
- serijsko
- lepljena
- gumast premaz pod blatnik
- kromirani orodja v pokrovu priključka
- z vjaskom

### Ogrevanje zadnje šipe

- Vetrna šipa — Zaščita podvozja
- Orodje — Dvigalo

### mere in teže

- Dolžina — 4700 mm
- Širina — 1750 mm
- Višina — 1450 mm
- Medosna razdalja — 3052 mm
- Koletski — sprejeda 1446, zadaj 1464 mm
- Najmanjša razdalja do cestišča — 140 mm (obtežen)
- Prazno vozilo — 1390 kg (opraviļeno za voļno 470 kg)
- Dovoljena skupna teļa — 1950 kg
- Dovoljena teļa prikolice — 1300 kg (z zavoro)

### zdrževanje

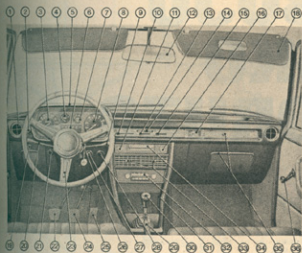
- Posoda za gorivo — 75 litrov
- Karier: — 5,75 litra (s filtrom), menja-je vsakih 6000 km ali 6 me-seci, pozni na 3000 km ali 3 mesece
- Menjalnik — 1,1 litra, menja-je na 36.000 km
- Diferencial — 1,3 litra, kontrola na 12.000 km
- Podvozje — brez mazalik
- Hladilnik — 12 litrov (skupaj z greļjen), hladilna tekočina, antifrīz, menja-je na 2 leti
- Pritisk v gumah — sprejeda 2,1, zadaj 2,0 atm

### zmogljivosti

- Teoretična hitrost v 4. — 34,2 km/h
- prestavi pri 1000 vr/min — 124 KM (DIN)
- Moč na tono polno — 97 KM (DIN)
- natovrnega avta

Značilnost motorjev BMW, da so zelo prožni, v zgorajem območju pazmorajo veliko številu vrteljev, je z velike gibno prostornino je bolj občina. Trilitrski motor zmora tako neslišno vožnjo s 40 km na uro v četrti prestavi, ali pa se celo preko 200 km na uro pri 6000 vrteljih v minuti. Menjalnik, oziroma celotno razmerje, je izračunan tako, da so končne hitrosti v posameznih prestavah zelo velike. Tovarna je motorju določila gorajo dovoljeno vrtenje 6400-krat v minuti. Čeprav motor zmora tudi več vrteljev, s tem varuje motor, ki ima z 80 milimetri ža razmeroma dole gib. Prav tako je omejeno trajno potovajno število vrteljev na 6000 v minuti, kar je še vedno za 200 km na uro potovajne hitrosti. Kakorkoli že: v vsakdanji vožnji zlepa ne pride do vrtenja preko 8000 vr/min, kar ima motor tako velik navor, da odlično pospešuje tudi iz majhna števila vrteljev.

## HVALIMO



- 1 — odprtina zračenja, 2 — stikalo žarometov, 3 — merilnik hitrosti, 4 — termometer, 5 — zvočnik, 6 — kontrolne lučke (polnjenje akumulatorja, pritisak olja, dolge luči, utripalke, gorivo, zavore), 7 — merilnik goriva, 8 — merilnik vrtljajev, 9 — ročica utripalk, parkirnih luči, brisalnikov in naprave za pranje šipe, 10 — ročica za nastavitve količine toplega zraka, 11 — stikalo za izbiro hitrosti brisalnikov, 12 — vzvratno ogledalo »dan-noč«, 13 — usmerjanje toplega zraka, 14 — nastavitve temperature zraka, 15 — nastavitve količine hladnega zraka, 16 — vžigalnik, 17 — darvil, 18 — senčnik, 19 — zaprt predaleček, 20 — ročica žarometov in svetlobnega signala, 21 — stikalo meglenk (dodatna oprema), 22 — pedal sklopke, 23 — stikalo troblje, 24 — pedal naprave za zavestjanje vozila, 25 — pospeševalnik, 26 — kontaktna ključavnica in ključavnica volana, 27 — stikalo ogrevanja zadnje šipe, 28 — stikalo luči za nevarnost (4 utripalka), 29 — ročica ročne zavore, 30 — ročica menjalnika, 31 — pedal za drobnarije, 32 — prostor za radio, 33 — dotok svežega zraka, 34 — pepelnik, 35 — predač, 36 — odpiranje oken.

Tih izjemno kultiviran motor, ki pa ima športne zmogljivosti.  
Zelo dobra lega na cesti.  
Odlične zavore  
Zelo natančen in lahkoten volan (razen na mestu).  
Brezhiben menjalnik  
Okretnost, kot da gre za mali avto.

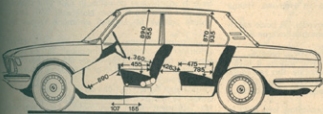
Vsoka splošna raven udobja  
Popolna in smotno nameščena oprema in naprave omogočajo lahkotno in neutrudljivo vožnjo.

Uspela združitve reprezentančnega videza in športne agresivnosti zagotavlja veliko mero prestiža.

## GRAJAMO

Za razved nekoliko premajhna prostornost na zadnjih sedežih.  
Za avto prestižnega razreda še vedno ne dovolj popolna končna izdelava.

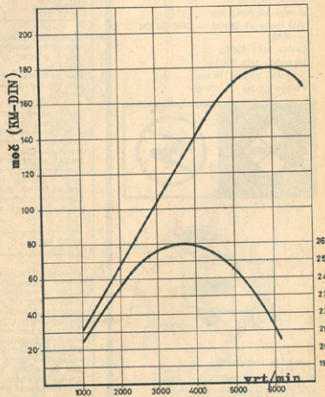
Šum vetra ob karoseriji pri zelo velikih hitrostih.  
Nevarnost stalne tesnobe in slabe vesti zavoljo socialne diferenciranosti (velja le za zasebne lastnike).



Notranje mere (v mm): širina pri kolenih spradaj 1430, zadaj 1430; širina prednjega sedeža 590, zadnje klopi 1400; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 1750; odprtina vrat (višina/širina) spradaj 94/83, zadaj 94/70. Prtljajnik približno 600 litrov.

PRIMERJAJTE	BMW 3.6 5	BMW 2800	mercedes 280 SE	Jaguar XJ 6/4.2	fiat 130	volvo 164
Globna prostornostina	2985	2780	2770	4235	3238	2970
Moč (KM/DIN, pri vrt./min)	180/6000	170/6000	180/5500	181/4750	185/5600	160/5500
Cena (devize, dinarji)	15.880 DM 142.294	14.560 DM 131.137	16.680 DM 154.364	2322 Letg 192.400	+	21 155 Skr
Dinarska vrednost*	258.000	220.000	254.000	308.000	230.000	212.000
Pospeški (sek) 0-100 km/h	8,5	9,4	10,5	9	12	10,1
Največja hitrost (km na uro)	205	200	190	204	190	190

\* Približna vrednost v dinarjih (devize po kursu, carina, zvezni, republiški in občinski prometni davek v Ljubljani)



Krivulji moči (gornja) in navora (spodnja) trilitrskega motorja BMW. Zanimiva je zlasti krivulja navora, ki priča o veliki prožnosti. Navor je od dobrih 1000 pa do 5000 vrtljajev v minuti večji od 21 kpm. (Za primerjavo: zelo prožen motor BMW 2500, ki vleče enako karoserijo ima navor 21,5 kpm na najvišji točki)