

Včasih je veljalo, da po hlevnih BMW sploh niti Potem so se začeli avtomobilski časi izraziteje spremnijati in na dan je prišel BMW 1502: za manj denarje – manj muzike! BMW 315 je od letošnjega ženevskega salonu dalje njegov naslednik. Tudi ta avtomobil hoče biti varčevalna naprava: torej je zmernejši pri tistem, kar hoče, in pri tistem, kar daje. Povsem brez beemvejskega značaja pa vseeno ni!

Čudno pravzaprav, da je nemška natančnost popustila! Včasih se je že po oznakah na beemvejskih zadkih vedelo, kakšni motorji jih poganjajo, zdaj pa to za modele 745, 316 in 315 ne velja več. Hočem reči, da motor v BMW 315, o katerem je zdajle gorov, ni 1,5-litrski, ampak je za pičiln 100 kubikov večji; je pa šibkejši od tistega, ki je včasih poganjal BMW 316.

STARE NAVADE

Za BMW serije -3- že sedmo leto vemo, do so privlačni in natančno izdelani avtomobili. Tudi BMW 315 je takšen. Samo z dvojičimi vrati ne zmore siliti med večje limuzine, torej ostaja med kupci, ki se vozijo večidel sami ali pa so očete manjših družin, da so potomci tisti, ki se ubadajo s prostorskostiko na zadnji klopi. Kajti zelo res je, da se v najmanjših beemvejskih zadaj težko sedi, če je človek večje sorte, je pa zato na

BMW 315

Korak navzdol

Legendi na rob: ovca v volčji koži! Varčevalna ponudba: najmanjši, najšibkejši in najskromneje opremljeni BMW!



prednjih sedežih dovolj razkošja za udobje in sproščeno lego teles. Predvsem za volanom; vedno zno-

va pravim, da je BMW, katerikoli že, tudi 315, takšen avtomobil, da se ga človek privadi po nekaj mi-

nutah vožnje. Oblikovalci so znali spretno uravnati vse mere, ki odločajo o dobrem voznikovem po-

TY FILM 5074

KODAK SAFETY FILM 5074



→ 27 ■

→ 27 A ■

→ 28 ■

→ 28 A ■

čutju, če pa volan, pedala, prestavna ročica, najnujnejša stikala, pa sedežno naslonjalo »sedijo« kot pravimo, potlej je vožnja zares v utičku.

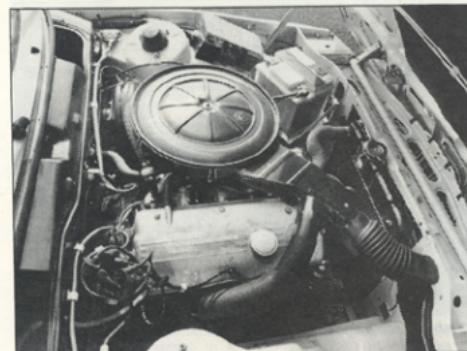
Bezemveji me vedno znova navdušujejo z armaturno ploščo, ki je s sredinskim delom zasukana k vozniku, pa s preglednimi instrumenti (ker je 315 varčevalnik, je potrebno za merilnik vrtlajev in za digitalno uro v njem posebej doplačati), s preglednim in učinkovitim nastavljanjem zračenja in ogrevanja notranjosti ter z nevsičljivo osvetlitvijo vseh stikal in številnic, ki jih je tudi ponoc po trebno videti.

Sam po sebi je ta BMW že priletni: to oznanja z robatim volanskim obročem, s starinskimi stikalami za luči, ki ga je potreben izvleči, z malce previškimi boki za današnje stilistične čase in z nosom, ki je ždavnaj iz mode, čeprav v Münchenu dokazujejo, da je dosti bolj aerodinamičen kot se zdi očem. Tudi v celem je karoseriji prečokata in bi jo bilo – modernim okusom na ljubo – potrebno malce sploščiti. To se bo tudi prej ali slej zgodiло.

Je pa zato v tem avtomobilu vsaka stvar na svojem mestu – in kar je pri tem najbolj razveseljivo, vse stvari delujejo. Če testiram fiat, se zatika klijuka na vratih; pri opalu potresava in zvončkljija izpušna cev; pri fordru hreščijo brisalniki; in pri audiju na primer klecene homokinetični zglob. Celo v porschiju smo (pred leti) ostali brez električne in ni bilo še mercedesa na našem testu, v katerem bi radio deloval kot je treba. Pri bezemvejih pa – čudež ali ne – ostene list z opombami prazen.



Voznikov delovni prostor: osnova za dobro počutje



Motor: Šibkejši, a ne prešibak

Nič, čisto nič se pri njih ne zgodi! Tudi 315, najbolj špartanski med njimi, ni bil izjema!

Špartanski, da je, pravim zato, ker brez doplačila ni le merilnika vrtlajev, ampak tudi halogenskih žarometov, električno vodenega zunanjega ogledala in pomičnih zadnjih stranskih šipa, da bi bilo v avtu več svežega zraka. Preprostejše kot sicer so pa tudi tapete na vratih, preproge in obloga v prtljažniku. Toda: avtomatska prednja varnostna posava, zglavnik na prednjih naslonjalih, ogrevana zadnja šipa, prekinjevalnik brisalnikov, luč za vzvratno vožnjo, vžigalnik in navadna ura sodijo v osnovno ceno. Ta znesе v ZR



KODAK SAFETY FILM 5074



→ 29A

KODAK SAFETY FILM 5074



→ 31

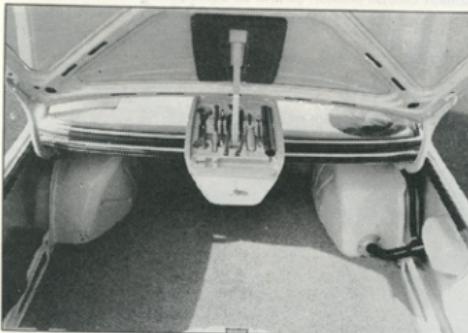


Nemčiji manj kot 16.000 zahodno-nemških mark. Šele tostran jugoslovanske meje se nakup vozila odločno podraži. Stara in slaba navada obenem!

NE MORE IZ KOŽE!

Prvih nekaj hipov se mi je zdelo, da sem pozabil popustiti ročno zavoro; ali pa, da da je s pedalom za plin nekaj narobe. Pa se je potem že na avtomobilski cesti izkazalo, da je tudi ta BMW, kljub samo 75 konjskim močem v motorju, ki morajo gnati 1000-kilogramsko težo, dovolj poskočen in hiter, da se postavi tekmemec iz istega razreda ob bok. Po nekaj smo izmerili, da pospeši z mesta do 100 km na uro v 14 sekundah in da zmorre največjo hitrost 162 km na uro, pri čemer sta oba rezultata boljša od tistih, ki ju obljublja tovarna. Toda največjo hitrost doseže ta motor tik pod 6400 vrttijah v minutih, ko samodejni omejevalnik vrttijev prepreči pretrirano mučenje motorja. In, ker so se inženirji zavoljili zmernejše porabe goriva posebej mučili z natančno startno avtomatiko, ki je zadolžena za optimalno mešanico, ne glede na to, ali je motor hladen ali ogret, mi še zdaj ni jasno, zakaj niso raje petstopenjskega menjalnika prilegli k serijski opremi in si prihrali študio delo.

Voznja s 315 bi bila ob petih prestavah dvakrat ugodnejša: prvič zaradi manjšega hrupa motorja in drugič zaradi upadle porabe goriva. Tako pa BMW 315 – ob štirih prestavah – kljub vsemu popravi povprečno 10,8 litra super bencina na 100 kilometrov (upoštevati velja, da gre za testno „ostre“ kilometre), kar je komaj



Prtijažnik: redoljubnost z orodjem

deciliter manj kot smo izmerili pri BMW 318 i (Am, 1981/12), ki mu pomaga mehansko vbrizgavanje goriva.

Peta prestava v menjalniku je pri tovarni BMW že dolgoletna „skrivnost“. Medtem ko je bila pri alkah vselej tako običajna kot pelenk in avtu, so jo pri BMW vztrajno uvrščali (in jo še zdaj) in spiske dodatne opreme, čeprav je ravno z ugodno dolgo peto prestavo moč varčevati z gorivom in z motorjem obenem. In si olajšati uše!

Si pa voznik – nemirnež po duši in s predočno desno nogo – olajša živeči! Za to ima skoraj edinstveno priložnost, kar se veemjevjev tice! Saj ne rečem, da tudi 315 nima migajočega zadka, je pa zenesljivo najbolj umirjen avtomobil iz te hiše, kar sem jih doslej spoznal. Spoznal sem pa vse, v zadnjih petnajstih letih! Torej se pri BMW 315 ni prav nič batiti, da bi mu od silne moči na kolesih zadek zasukalo poprek že v krizišču, potiek pa še na vseh ovinkih po vrsti. Nevar-

nost se poveča le na mokri ali peščeni cesti, pa tudi tamkaj je „power-slide“ zlahka moč obvladati. Seveda pa je vse drugo od lahkega zadka do razmeroma mehkega podvožja in zanesljivih zavor – takoj kot pri vseh BMW iz te serije. Zoper laheli zadek zarezla zmerna obtežba v prtičaju, zoper mehko pa je moč dokupiti trše naravnane vzmeti in stabilizatorja; dobrih zavor pa ne iztri nič večkratno pretiravanje ob polni hitrosti.

Navsezadnje je BMW 315 zaradi številnih potankosti (tudi k sedežu privrščena, zaklopna varnostnih pasov sodita medneje) varna in skrbna izdelana limuzina. Kupi jo tisti, ki se belo-modremu krogu ne more odreči, zmore pa malce več zmernosti na račun prihranka pri nakupu in gorivu.

All drugače rečeno: celo najslabši BMW ni slab! In ravno to je ob vsem skupaj največ vredno!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo pogonom – vrtina in gib 84 x 71 mm – gibna prostornina 1573 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5800/min – največji navor 110 Nm (11,2 kpm) pri 3200/min – rocicni gred v 5 ležajih – odmični gred v glavi (veriga) – padotični registrski uplinjač – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 45 Ah, alternator 910 W.

Prenos moči: motor sprejed poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenski synchronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – plastična 5 x 13 – gume 165 SR 13 (michelin ZX)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – dvoja vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, poševna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora med zadnjimi kolesi, ročica med sedžema – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji odene do druge skrajne točke

Mere in težje: dolžina 4,355 m – širina 1,610 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,563 m – kolotek spredaj 1,365 m, zadaj 1,375 m – najmanjša razdalja od tal 0,145 m – rajndi krog 10,3 m – prostornina prtičaju 400 litrov – teža praznega vozila 1010 kg – dovoljena obtežba 430 kg – posoda za gorivo 58 litrov – uporabna prostornina prtičaju 383 dm³

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 154 km na ura – pospelek od 0 do 100 km na uro: 14,8 s – poraba goriva (ECE): 6,8/9,0/10,5 litrov na 100 km