

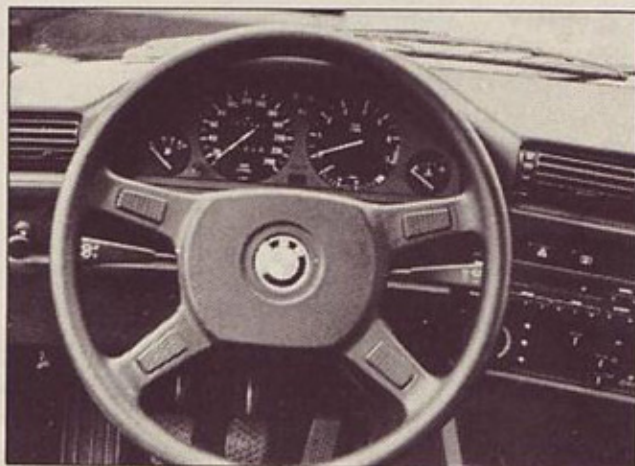
Najmanjši beemveji, torej serija »3«, predstavljajo obširno vrsto športnih karoserijskih enakih limuzin z dvema ali s štirimi vrati, tudi s štirikolesnim pogonom in z motorno paleto od 1,6 do 2,7 litra – vključno z dizlom. Novejši del njihovega rodovnika sega v leto 1966, ko se je rodil BMW 1600. Po tistem so beemveji vztrajno zoreli, številčne oznake na zadkih pa so se bolj ali manj sprosti prilagajale motornim kubičkom v njihovih nosovih.

A so se nekajkrat te številke tudi čudno pomešale. Na primer takrat, ko so 1,6-litrski motor presadili v BMW 315, oznako 316 pa namenili za pičlih dvesto kubičkov zajetnejšemu štirivaljniku. Nazadnje so prečrtali tudi BMW 315. Pravzaprav le oznako zanj, motorja pa ne! In tako sta zdaj na voljo dva BMW 316: takšen, z 1,6-litrskim motorjem in 75 KM, ki velja za posebno izvedbo, namenjeno le nekaterim državam (zavoljo davčnih razredov glede na motorne kubike tudi Jugoslaviji) in takšen, ki je uradno »originalni« BMW 316 in ga poganja 1767 kubični motor z 90 KM. Ker je bil v tovarniškem testnem parku na voljo le močnejši primerek od obeh, smo

BMW 316

## Od spodaj navzgor

Različica s 1767 kubiki in 90 KM



Armaturna plošča: red pri hiši

preskusili pač »originalni« BMW 316. A velja takoj reči: razen v pogonskih agregatih med najšibkejšima beemvejema z enakima oznakama ni nikakršnih razlik.

BMW je BMW! Dokler miruje, je čisto vseeno, kaj ima v nosu.

Odprete vrata in dobite: temeljit sedež; spretno odmerjene razdalje med pedali, kratko prestavno ročico in volanskim obročem na štiri prečke; pregledno in dobro zasenčeno armaturno ploščo z merilniki hitrosti, motornih vrtljajev, tempe-

rature hladilne tekočine in goriva; skrbno razmeščena in rokam prikladna stikala; izdatne prezračevalne in ogrevalne reže; zeleno-oranžno-rdeči opominjevalnik za servisne preglede in menjavo motornega olja; dovolj prikladnih odlagališč za drobnarije in dovolj temeljito obdelavo v celem. Štiri vrata kot pri testnem vozilu olajšajo vstopanje in izstopanje, čeprav zaradi njih na zadnji klopi ni nič več prostora. Ampak za dolgine tam zadaj najmanjši beemveji še nikoli niso bili narejeni, torej tudi s štirimi vrati na bokih ne.

Zbrano sedete k volanu in ugotovite: da lahko z nekaj sedežnimi gibi poiščete dokaj ugoden telesni položaj; da dobro vidite na vse strani, vključno z vsemi štirimi vogali vozila; in, da po beemvejevsko v levo zasukana sredinska konzola tudi zdaj, po nekaj letih, še vedno prispeva k občutku, da so avtomobil izdelali nalašč za vas. BMW je namreč že dolgo časa pravi »voznikov« avtomobil; hočem reči, da je kokpit v njem namenjen voznikovi sproščenosti in njegovemu veselju do vožnje. Zameriti mu gre – pri vseh različicah serije »3« – le malce previsoko nameščen volan (glede na v celem športnosti naravnano okolje) in netemeljitost levega brisalnika pri večjih hitrostih. Testni avtomobil je – ob



samo 7000 prevoženih kilometrov – stregel tudi z nekaj črički izza plastike pred prednjima sedežema, ampak tega ne gre posploševati v okvir celotne kakovostne ocene.

Urejen in dovolj velik je pri tej karoseriji tudi prtljažnik, z že značilno »obešenim« orodjem na spodnji strani pokrova in z rezervnim kolesom v dnu.

Da sodi BMW 316 v spodnji Beemvejev razred je mogoče opaziti šele po tistem, ko ste zasukali vžigalni ključek. Motor s samodejnim čokom sicer rade volje vžge in dobrovoljno steče, ampak tudi že ogret in s polnim plinom pač ne zmore vsega, s čimer strežejo močnejši in dražji primerki te znamke. Motorna zasnova sama po sebi je priletna in obenem tudi temeljito preskušena. Vzdolžno nameščeni štirivaljni, z verigo za pogon odmične gredi v lahki glavi, so tokrat opremljeni z elektronskim padotočnim registrskim uplinjačem (pierburg 2 BE) in z brezkontaktnim tranzistorskim vžigom. Elektronika nadzira zapiranje dotoka goriva ob odvzemu plinu in do 1400 vrtljajev v minuti, pa tudi prosti tek motorja (čeprav ta med testom ni bil prepričljivo miren). Takšna oprema sicer prispeva k spontanemu odzivanju motorja na ukaze s pedala za plin, toda krivulja navora doseže svoj višek šele pri 4000 vrtljajih v minuti, kar opozarja na manj prepričljivo prožnost in na potrebo po pogostejšem pretikanju. Motor se sicer z veseljem, a tudi precej hrupno, rad zavrti čez številko 6000, to pa je tudi edini način, da se BMW 316 odločno zgane. V serijsko izvedbo šteje štiristopenjski, za doplačilo (kot pri testnem avtu) pa je na voljo tudi petstopenjski menjalnik. Obakrat so prestavna razmerja motorju primerno na kratko izračunana, le peta prestava seže v prizaneševalno območje. Kljub temu pa ni tako zelo dolga, da ne bi bila kos največji hitrosti vozila.

Testni BMW 316 je bil – letnemu času primerno – obut v zimske gume, zato rezultati naših meritev ne morejo obveljati za povsem merodajne. Z dvema oseboma v avtu in s polno posodo goriva smo dosegli največjo hitrost 173 kilometrov na uro, z mesta do hitrosti 80, 100, 120 in 140 kilometrov na uro pa smo pospeševali n naslednjih časih: v 8,0, v 12,5, v 19,4 in v 29,6





sekunde. Zoper morebitne ne-  
sporazume je seveda potrebno  
zapisati: (ne)prožnost tega mo-  
torja vseeno ni tolikšna, da bi  
moral z njim po dirkaško ravna-  
ti. Motor in menjalnik sta pov-  
sem kos tudi zmerni vožnji v niž-  
jih območjih vrtljajev, seveda  
pod pogojem, da, prav tisti hip  
in ne da bi pretaknili navzdol, ne  
zahtevate ostrega pospeševanja  
iz prehitvalnih škarij.

Za voznikovo zmernost se  
motor oddolži tudi z dovolj  
zmerno porabo goriva. Toda ob  
ostri vožnji se žeja odločno po-  
veča. Med našim, približno 4000  
kilometrskim testom, in ob naši,



**Kokpit: temeljitost in rahlo previsok volanski obroč**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 89,0 x 71,0 mm – gibna prostornina 1767 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min – največji navor 140 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – elektronski padotočni registrski uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 910 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnja kolesa – enokoliutna suha sklopka – testni

avto: petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,72; II. 2,02; III. 1,32; IV. 1,00; V. 0,80; vzvratna 3,45; diferencial 3,91 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume (testni avto) 195/60 R 14 (pirelli winter 190)

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj vijaki vzmeti, poševna (vzdolžna) vodila, teleskopska blažilnika, stabilizator – dvo-krožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema –

volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, prestava 21,4:1

**Mere in teže:** dolžina 4,325 m – širina 1,645 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,407 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1030 kg – dovoljena skupna teža 1490 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,2 s – poraba goriva (ECE): 6,0/7,9/9,6 litra bencina super na 100 km

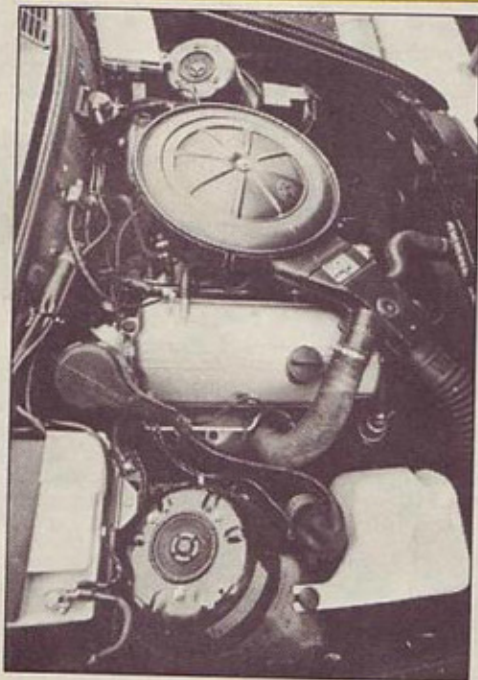
že tradicionalno odločni zahtevnosti do vozila, smo izmerili povprečje 10,2 litra bencina za vsakih 100 prevoženih kilometrov. Pri tem je samo 55-litrska posoda za gorivo nemoderno majhna.

Klasična zasnova (motor v nosu, pogon na zadnji kolesi), pri kateri BMW že leta dolgo uspešno vztraja, prispeva k tistemu poglavju športnih užitkov, ki je v tesni zvezi s spodnašajočim zadkom vozila. Toda, ker so vsa štiri kolesa posamično obešana in skrbno vodena, ker so temeljite tudi zavore in ker je volan, s štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke pa brez serva, primerno neposreden in v vseh okoliščinah dovolj lahkoten, je BMW 316 mogoče skoraj vedno hitro in varno voditi – ne glede na zahtevnost ovinkov. Več vozniškega znanja zahteva edinole na spolzkih (tudi že na samo mokrih) tleh, ko postane zadek teže krotljiv, čas, ko se še varna lega sprevrže v drsenje pa krajši. Zdravilo je edinole v voznikovem znanju naglega in pravilno odmerjenega odvzemanja volana, pa morebiti v pritiskanju pedala sklopke, če je sila velika.

Pa tudi med vožnjo na povsem ravnem vozišču smo zapisali zamero: volan je v svoji srednji legi nenatčen in zahteva sprotne, čeprav le milimetrske popravke smeri.

Tole je seveda jasno: kdo sedi v BMW 316, gleda na ostalo ponudbo te hiše od spodaj navzgor. Vozi pa še vedno BMW in to mnogim ljudem na tem svetu veliko pomeni. Ne brez vzroka: tudi BMW 316, da o vseh drugih beemvejih sploh ne govorimo, ponuja veliko odličnih lastnosti. Malce prešibak motor pa je ob tem potrebno všteti v osnovno ceno.

MARTIN ČESENJ  
foto:MARJAN ZAPLATIL



**Motor: preskušena zasnova, premajhna prožnost**



**Prtljažnik: prostoren in natančno obdelan**