

Gledano od spodaj navzgor je BMW 316i vpisan pod številko 1. Vsi ostali beemveji (skoraj trideset jih je, če štejejo le osnovne različice) imajo večje ter, z izjemo dizelskega 324d, zmogljivejše motorje. To pomeni orjaški razpon od samo štirih do uglednih dvanajstih valjev. Stičišče med vsemi pa vseeno obstaja: reče se mu digitalna motorna elektronika.

Da ne bo pomote: BMW 316i v celem ni nov avtomobil. Je le od lanskega poletja nova različica serije »3«. To pomeni, da je ta hip tudi za Jugoslovane najdosegljivejši primerik najmanjših beemvejev. Ti so bili zadnjičrat temeljiteje preoblečeni pred šestimi leti, a so jih vmes sproti tehniško in oblikovno (kombijeovski touring; cabrio ter drobnejši karoserijski posegi pri ostalih različicah) dopolnjevali. Z »novim« BMW 316i pa so spravili v red tudi prej nelogično pomešane oznake. Saj je bil 316 s starim 1,6-litrskim motorjem in uplinjačem namenjen le jugoslovanskemu in grškemu tržišču, seveda zaradi ustreznosti

BMW 316 i

PREHITEVANJE

Začetni tečaj: o motronicu in beemvejih kar tako

davčnim razredom. BMW 316i, kakršen je bil v veljavi na ostalih trgih, pa je imel v nosu 1,8-litrski štiralvaljnik z vbrzganjem goriva. Potem so stari 1,6-litrski motor potisnili v muzej, pravkar omenjenemu 1,8-litrskemu agregatu pa so ustroj še dodatno kultivirali in mu zmogljivosti rahlo privzdignili. Obenem pa so ga uporabili za osnovo novega 1,6-litrškega motorja z motronicom. V ta namen so spremenili ročni gred, vtaknili drugačne bate, skrajšali njihove gibe (od 81 na 72 mm) ter tako »odšteli« natančno dvesto kubičnih centimetrov gibne prostornine, kar pomeni, da je v novem motorju 316i 1596 kubikov. To pa je vseč ne le manj zahtevnim zahodnoevropskim kupcem, ampak tudi (vnovič) Grkom in Jugoslovanom, seveda le tistim, ki v teh težkih časih

zmorejo segati po belo-modrem znaku na avtomobilskih nosovih.

Motor je sodoben primerik svoje vrste – z lahko glavo, z odmično gredjo v njej, s štiri-najstropinskimi koti med ventili ter z zobatim jermenom za njihovo krmljenje. Gibe ventilov nadzoruje hidravlika, kar je – obenem s superkvadratnim razmerjem med vrtnami in gibi batov – tudi polog za veselje do vrtljajev. Polnjenje z gorivom, vžig in samodiagnozo morebitnih napak pri delovanju opravlja že omenjena Boscheva digitalna motorna elektronika, ali s krajšo besedo motronic najnovejše generacije. To pomeni tudi skrbno nadzirane vrtljaje prostega teka, samodejno zapiranje dotoka goriva ob odvzetem plinu ter optimizacijo vseh motorno-delovnih okoliščin nasploh.

Testni avtomobil je bil opremljen z uravnavanim katalizatorjem izpušnih plinov, kar je zahtevalo uporabo navadnega neosvinčenega bencina. Pri nas takšnega bencina ni, zato smo natakali super neosvinčeni bencin, vendar zamenjava goriva v tej »smeri« motorju ni v nাপoto.

Krivulja njegove največje moči se povzpne do 73 kW (100 KM) pri 5500 vrtljajih, krivulja navora pa v blagem in na začetku v rahlo oklevajočem loku do 141 Nm pri 4250 vrtljajih v minuti. Za primerjavo omenim še zmogljivosti enakega motorja brez izpušnega katalizatorja, takšnega torej, s kakršnem je v BMW 316i na voljo tudi našim kupcem: njegova največja moč znaša 75 kW oziroma 102 KM pri 5500 vrtljajih v minuti, največji navor pa 143 Nm pri 4250 vrtljajih v minuti. Ta motor je zadovoljen s kakovostnim navadnim (osvinčenim) pa tudi s super neosvinčenim bencinom.

Seveda veljajo naše meritve z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva za testni, torej katalizatorski BMW 316i. Ta je z mesta do hitrosti 60 km





na uro pospešil v 4,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,9 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 17,3 sekunde do hitrosti 140 km na uro v 25,0 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 38,4 sekunde. Največjo hitrost zmore ta avtomobil v peti prestavi in znaša po naših merilnih 185 kilometrov na uro. Pri tem je bil kazalec na merilniku vrtljajev natanko na začetku opozorilnega polja (nad številko 6000). Prepovedano območje, ko se sproži tudi omejevalnik vrtljajev, pa sega od številke 6400 dalje.

Motor vžiga – hladen ali ogret – na prvi mah in takoj zatem tudi lahkotno steče. Menjalnik je preračunan tako, da je v prvih treh prestavah mogoče voziti po voznikovi izbiri: ostro in športno zahtevno, ali pa umirjeno z zapoznelimi pretikanji navzdol. Direktna četrta in podaljšana peta prestava pa zahtevata za prepričljivo vožnjo vrtljaje od številke 4000 dalje. To je hkrati tudi območje, ko postane štirivaljnik (razmeroma prijetno) glasen.

Obseg motornih zmogljivosti je torej izdaten in po volji različnim voznikiškim okusom. Manj všeč pa nam je bila poraba goriva. Res je, da smo BMW 316 i preskušali v zimskih razmerah (ki pa tokrat temperaturno niso bile dramatične) in res je tudi,

da je bil večidel preskušnje sestavljen iz voženj po mestnih ulicah, kratkih, a zelo ostrih vožnjah po običajnih cestah in dveh dolgih potovanj po avtomobilskih cestah, ampak testno povprečje ki je iz tega nastalo, je vseeno previsoko: 12,8 litra na 100 prevoženih kilometrov. To pomeni, da bi tudi z zmernejšo vožnjo po vsakdanjših opravkih poraba goriva le stežka omahnila pod okroglih 10 litrov. Gorivo se pa kar naprej draži. Hkrati je za tolikšno porabo samo 55-litrska posoda za gorivo neugodno majhna.

No, kdor zmore pozabiti na bencinske stroške, tudi v tem BMW uživa. Saj ne, da bi se mogel ta, najšibkejši avtomobil iz celotne hišne ponudbe prepričljivo meriti z zrelejšimi, večjimi, odločneje motoriziranimi in seveda dražjimi limuzinami iste znamke, premore pa še vedno dovolj beemvejevskega šarma, da je mnogim kupcem všeč. Za karoserijsko klasiko z visokimi boki ter rahlo utesnjeno notranjostjo (predvsem kolenska dolžina na zadnji klopi je zelo pičila) se oddolži z dobro preglednostjo na vse strani, z zmožnostjo natančne voznikove ocene za zunanje mere vozila, pa s štirimi žarometi na nosu, od katerih sta dva moderno elipsoidna, z dvema zunanjima ogledali, z dobrima prednjima sedežema (voznikovega je moč nastavljati tudi po višini) z že dolgo časa znano,

pregledno in športno zasnovano armaturno ploščo, ter s priročno nameščenimi napravami, namenjenimi vozniku.

K športnosti sodijo kratka in gibka prestavna ročica, poljubno sproščen položaj voznikovega telesa in podvozje z dovolj

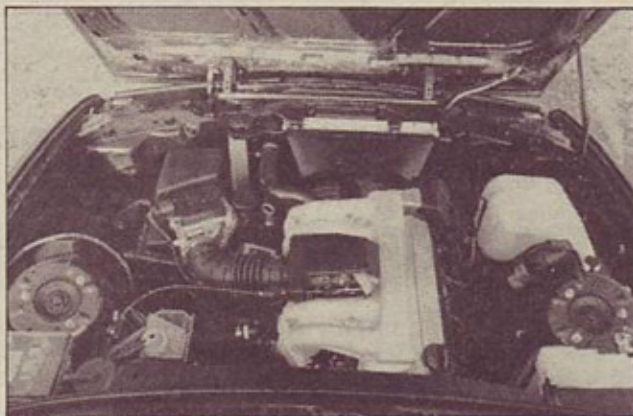
»hitrim« zadkom, da ga je potrebno znati sproti loviti. K nešportnosti pa: volan s skoraj petimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, nenastavljivi zgornji oprijemališči varnostnih pasov ni, navsezadnje, tudi dve slabotni stropni luči, nameščeni



nad sredinskima opornikoma strehe, s katerima si med nočno vožnjo, ni mogoče prav nič pomagati.

Toda: tudi BMW 316i je v cellem natančno obdelan in tako povsem kos ugledu, ki mu ga »nalaga« lastna hiša. Hočem reči, da bo povsem zlahka kos času, ki mu še preostane do vnovične temeljitejšje pomladitve celotne serije »3«.

Saj ima tudi zahtevno in dovolj natanko določeno nalogo: navdušiti tiste, ki so zmogli prvič seči k tej avtomobilski znamki in jih prepričati, da velja pri



Motor: motronic in 100 KM

njej in naslednjič, s katerim od večjih modelov, tudi ostati. Žal je to prepričevanje naših kupcev in na račun pri nas pridelane inflacije močno skazeno.

• • •

In prav temu pravim prehitvanje. Prehitvata nas čas in Evropa, v katerih živimo. Celo najmlajši in najšibkejši BMW se vse bolj oddaljuje v sanje. Jasno: avtomobil sam po sebi ni za to čisto nič kriv!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 84,0x72,0 mm – gibna prostornina 1569 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 73 kW (100 KM) pri 5500/min – največji navor 141 Nm pri 4250/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) – vodno

hlajenje – akumulator 12 V, 46 Ah – alternator 910 W – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka 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 4,27 – platišča (testni avto) 6J x 14 – gume (testni avto) 195/65 TR 14 (pirelli M+S)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 (ali 2) vrata – samo-

nosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj vijajne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato levitvijo, prestava 21,4:1, 4,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

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 1,425 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1065 kg – dovoljena skupna teža 1525 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost :182 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,1 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,6/10,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km

Za voznika: vzorna urejenost



Daihatsu Charade CS TD, porabi samo 3,6 l nafte na 100 km (po ECE pri 90 km/h).



JEKLO TEHNA DAIHATSU

Maribor, Strossmayerjeva 30, tel. 062/23-481 Zunanja trgovina generalni zastopnik

CUORE TS	JPY	693.843 + 83% dinarskih dajatev
CHARADE TS	JPY	816.035 + 95% dinarskih dajatev
CHARADE CS TURBO DIESEL	JPY	1.021.755 + 95% dinarskih dajatev

DOBAVA TAKOJ!