

## Vozili smo BMW 318 tds



Pri BMW se na krojaške posle dobro razumejo. Nedavno smo že pisali o compactu, ki je le skrajšani BMW serije "3", nastal pa je preprosto z "rezanjem" zadka. Tokrat so se lotili motorjev: dizelskemu šestvaljniku so nalašč za namestitev v avtomobile iste serije "3" odrezali dva valja.

# REZANJE

to poglavje in danes se lahko ponašajo z enim boljših šestvaljnih dizelskih motorjev. Čeprav je dizelsko gnani avtomobil dražji, je med uporabo ekonomičnejši in prav zaradi tega v Evropi delež takšnih avtomobilov narašča, napovedi za naprej pa so še bolj optimistične. Beemve 318 tds naj bi kupce pritegnil tudi s ceno, saj je v Nemčiji s 40.000 DEM za skoraj deset tisočakov cenejši kot model 325 tds.

Pri snovanju novega motorja so torej uporabili veliko rešitev, znanih iz dizelskega šestvaljnika, zgledovali pa so se tudi po tehničnih rešitvah bencinskih motorjev. Štirje valji v vrsti imajo premer 80 mm, gib batov pa je 82,8 mm. V vsaki glavi sta po dva ventila. Za napajanje z dizelskim gorivom skrbi digitalna dizelska elektronika, za boljše polnjenje pa turbinski polnilnik (s hladilnikom polnilnega zraka) izjemno majhnih mer. Prav zato je odzivnost motorja večja, največje vrednosti navora in moči pa motor doseže pri razmeroma nizkih vrtljajih. Pospeševalna igla ima sedaj drugačno obliko, s tem pa so spremenjeni to-

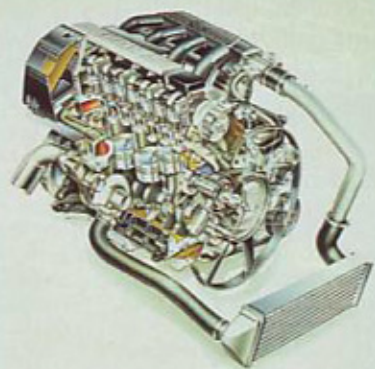
kovi mimo nje; pri BMW trdijo, da to vpliva na zvok motorja, da je tišji in ne tako izrazito dizelski, nekaj pa k temu pripomorejo tudi hidravlično nastavljivi ventili. Hrpu in tresljamem so se skušali izogniti tako, da so izpopolnili vpetje motorja in izolacijo motornega prostora, škodljivim plinom v izpuhu pa z njihovim povratnim tekom (v ponovno zgorevanje) in oksidacijskim katalizatorjem. Motor tako zadovoljuje evropske predpise o onesnaževanju (z zvokom in izpuhom), ki bodo uveljavljeni šele proti koncu stoletja.

Največji navor 190 Nm doseže ta 1665-kubični dizel že pri 2000 vrtljajih, največjo moč 66 kW (90 KM) pa pri 4400 motornih vrtljajih. Tako je to trenutno najšibkejši motor v beemvejih in tudi edini, katerega moč je manjša kot 100 KM. Toda kljub temu se da tudi tako gnani BMW živahno, pa tudi umirjeno voziti. Njegova največja hitrost (obljubljajo 182 km/h) je za to

prostornino in težo avtomobila zadovoljiva, prožnost presenetljiva, značilen dizelski zvok pa v potniškem prostoru, razen pri mrzlem zagonu, sploh ni slišen. In če lahko verjamemo merilniku goriva, je tudi poraba goriva blizu obljubljenim 5,9 litra za 100 km pri hitrosti 90 km/h, saj se je po nekaj sto kilometrski živahni vožnji po podeželskih cestah kazalec le za spoznanje odklonil.

Vendar pa so pri BMW povsem realistični: zmogljivosti niso športne in motor je namenjen vsemu drugemu, le dirkanju ne; BMW 318 tds limuzina (in v kratkem tudi compact) je namenjen točno določenemu krogu kupcev. In upajo, da bo tudi tokratno rezanje uspešno.

VINKO KERNČ



Vzrok sploh ni neznanka. V tem avtomobilskem razredu med vsemi dizli prodajo največ takšnih s štirivaljnim motorjem, teh pa BMW do sedaj ni imel. Kaj bi bilo bolj preprosto in ceneje, kot že znanemu in dognanemu šestvaljniku odrezati dva valja?

Ko je pred dobrimi desetimi leti s tekočih trakov pripeljal prvi BMW z dizelskim motorjem, je bilo to svojevrstno presenečenje. Kljub temu so v razmeroma kratkem času osvojili tudi