

*Življenje pri BMW teče v serijah. Vanje so avtomobile razdelili po velikostih, tudi po zmogljivostih, hkrati pa po cenah in prestižu. Ker je vsaka od serij nadaljevanka, v kateri sproti nastajajo novi modeli, so najnovejši (in še vedno najmanjši) beemveji tokrat serija tri serije tri.*

Tudi vse dobre stvari – pravi pregovor – so tri. Dr. Wolfgang Reitzle, šef razvoja pri tej bavarski tovarni (in skoraj zagotovo tudi njen prihodnji vrhovni poveljnik) pa dodaja: »Še nikoli ni bil noben BMW tako zelo nov, kot je ta!« Da je tudi zelo dober, naj bi se razumelo samo po sebi.

Predvsem je zelo čeden: skladnih mer, aerodinamično obel, z rahlo kupejevskim zadkom, z v celem zastekljenima žarometoma, z močno stilizirano masko, s spojlerskimi obrobami pod nosom, zadkom in bokci ter ravno prav večji, predvsem pa s povečano medosno razdaljo, da je to – v primerjavi z njegovim prednikom – takoj mogoče opaziti tudi na notranji strani vrat.

Tam je – pod razmeroma kratko streho ter za položnimi šipami – dovolj širine za pet potnikov in dovolj dolžine za ne preveč izrazite dolgine. Sedeže so stanjšali in jih odeli tako, da potniki na njih ne zdrsavajo, tudi oprijemu prednjih dveh ni kaj očitati, zadnja klop pa je že prav »odraslo« limuzinsko udobna.

## Test: BMW 318i

Kokpit so oblikovali tako, kot je prav: da je namenjen predvsem vozniku. Pred očmi prevladujejo ovalne oblike, merilniki so klasični in okrogli, volanski obroč (pri 318i) je nataktnjen na štiri prečke, med katerimi sta precej nepripravni stikali za trobljo, stikala na sredinski konzoli so manjša, kot so bila včasih, prostora za drobnarije je komaj za vzorec in če se zdi komu sredinski greben prezajeten, je to zato, ker drugače ne gre in ker je s tem večji tudi športni vtis tega vozila. To, da je športnost prirojena vsem beemvejem, pa menda veste. Zato je prestavna roči-



# SERIJA TRI

ca kratka in lahkotna, pedali so ravno prav daleč in opora za levo nogo je takšna, kot bi sedeli v dirkalniku na startni črti Hockenheim. Ne, ni še treba odpejlati, kajti čisto vse ni tako bleščee, kot je bilo videti doslej: z voznškega sedeža ni moč videti zadka (čeprav je ta precej visok in na zgornjem robu ostro prepognjen), voda z neobrobljene strehe kaplja – ob odprtih vratih ali šipi – naravnost na sedež(e), zadaj bi vam utegnilo

zmanjkovati prostora za glavo pod stropom in – če stopimo spet malce ven, za avto – odprti na sicer ne majhnega prtljažnika je tako zelo kratka, da kaže razmisliti o tem, kako velike kovčke nameravate kupiti.

Nazaj v avto! Verjemite na besedo: tudi novi BMW »3« je pravi BMW, morebiti še pristnejši,

kot je bil doslej. Uravnavanje voznikovega sedeža je trojno in namenjeno športnemu počutju. Merilniki so vsi, ki so za vsak dan potrebni: za hitrost, vrtljaje, gorivo in temperaturo. Kazalo trenutno porabe je za natančneže, »servisne« luči za manj razmišljanja, klasična ura – tudi za sopotnike.

Stikalo za varnostne utripalke pa je po novem na sredinskem grebenu, kdor ni kadilec, si mora zaželeti predalček namesto





pepelnika in električno vtičnico namesto vžigalnika.

Ce je BMW z oznaki 318i, kot je bil testni, je v nosu 1,8-litrski motor. Stevilčne oznake pri tej hiši niso nikdar brez pomena. Ta motor je štirivaljnik (večji od dveh ki sta še ne voljo) in ni več nov, je pa vnovič temeljito obdelan: bati so nižji, lažji in z ekscentričnimi utori, elektronika je zmogljivejša, vse skupaj pa vpliva na mirnejši tek motorja in na njegovo zmernejšo žejo po gori-

vu. Katalizator v izpušnem sistemu je – razumljivo – serijski. Zasnova je klasična: z odlično gredjo v lahki glavi, z zobatim jermenom, s samo po dvema ventiloma za vsak valj in z Boschovim motronicam za polnjenje in vžig. Odkar beemveje opremljajo tudi s štiriindvajset ventilskimi šestvaljniki (na primer BMW 320i in BMW 325i) samo štirje valji iste znamke niso več vzorno uglajeni in mirni. So pa še vedno dovolj prepričljivi, z izpušnim zvokom vred.

Motorno suverenost dviguje tudi partnerstvo s petstopenjskim menjalnikom, ki je po meri starejših cestnodirkaških časov izračunan tako, da je dirketna šele peta prestava, pa tudi prestava v diferencialu te uravnanoosti prav nič ne omili. To pomeni ostrejšo pospeške, a tudi sprotno uhajanje motorja v prepovedane vrtljaje (nad številko 6200), ozi-





roma trušč, ki ga hkrati z ne ravno zgledno zatesnjenima šipama v prednjih vratih zganja ta avto pri večjih hitrostih.

In tole so naše meritve: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,3 sekunde, do hitrosti



Motor: stara, a času prilagojena »sola«



Prilježnik: dovolj velik in z ravnimi površinami



Prilježna odprtina: kratka, a z za glavo nenevarnim pokrovom.

Eleganca: vzporednost spojev in številki



100 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,0 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 23,1 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 32,4 sekunde.

Največja izmerjena hitrost je znašala natanko 200 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva pa natanko 10,0 litra bencina na 100 prevoženih kilometrov. Tako se razmerje med dovolj ugodno aerodinamiko ( $C_w=0,30$ ), med razmeroma veliko težo vozilo in med čisto solidno motorno močjo (83 kW/113 KM pri 5500/min) prav prijetno izide. Le največji hitrosti se boste – kot že rečeno, zaradi bobničev – hitro odrekli.

Vesela s tem BMW pa zato še zdaleč ni konec. Enako kot čvrsta in kompletna karoserija je temeljito in zanesljivo tudi njegovo podvozje. Prednja prema z vzmetnima nogama je zanimiva zaradi enojnih prečnih vodil, zadnja s pomožnim okvirom o diferencialu in nanj pričvrščenim »sredinskim« vpetjem (plus dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti in stabilizator) pa zaradi svojega izvora, saj so jo presadili iz dvosedežnega Z1. Kinematiko obeh prem so privedli – upoštevaje zasnovano in znanje – do skoraj možnega vrhunca, in to je mogoče spoznati tisti hip, to ta BMW surovo poženeta, ne glede na cesto pod njim. Ravna cesta, velika hitrost: zanesljiv. Velika hitrost, močan veter od strani: zanesljiv. Ostri ovinki, dober kolesni oprijem: praktično nevtralen. Ostri ovinki, zmerna spolzkost: s kontrolirano drsečim zadkom.

Bežeči zadek iz starejših Bemvejevih časov je nepreklicno izginil. Nova »trojka« zmore velike prečne pospeške in dovolj zanesljivosti za vijugave hitrosti in uživanje. K temu prispevata

## Tehnični podatki

**Motor:** štirinvaljni – štirtaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 84,0x81,09 mm – gibna prostornina 1796 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 83 kW (113 KM) pri 5500/min – največji navor 162 Nm pri 4250/min – ročni grad v 5 letajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motoric M 1,7) – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 910 W – uravnavani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I. 4,230; II. 2,520; III. 1,679; IV. 1,220; V. 1,000; vzvratna 4,040; diferencial 3,450 – platišča 6 1/2 x 15 – gume 205/60 HR 15 (dunlop)

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nagli, po eno prečno vodilo, stabilizator – zadaj sredinski okvir, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ropčica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,433 m – širina 1,698 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,700 m – kolatek spredaj 1,418 m, zadaj 1,431 m – rajdni krog 10,4 – teža praznega vozila 1145 kg dovoljena skupna teža 1605 kg – dovoljena teža priklopnice z zavoro 1200 kg, brez zavore 550 kg – prilježnik (normna) 435 litrov – posoda za gorivo 65 litrov

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost 198 km na uro – pospešek 0–100 km na uro 11,3 s – poraba goriva (ECE): 6,4/7,8/10,6 litra neosvinčenega bencina super na 1200 km

predvsem skrbno porazdeljeni obtežbi prednje in zadnje preme ter hitrostno-vzgonski razmerji med obema koncema vozila.

Vzmetenje in blaženje sta sicer športno čvrsta, ne pa tolikanj trda, da bi bilo udobje v avtu prizadeto, prednje zavore so kolutne in servoojačevalnik volana (ob pripravnih 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke) je serijski.

Seveda je vse to le vidna in dobro občutna stran BMW 318i. Tako kot preostale zdajšnje različice (316i, 320i in 325i) ima tudi ta dolgo vrsto skritih tehnoloških dosežkov, ki so v tesni zvezi z zmogljivostmi, varnostjo, počutjem in okoljem. Ampak o njih smo že dvakrat obširno pisali: v lanski 26. in v letošnji 2. številki naše revije.



*Tako je tistim, ki so ju brali, že nekaj časa jasno: novi BMW je spretno narejen, tehniško svež in dinamično športen avtomobil. Tri je za serijo srečna številka in tudi BMW 318i, drugi v vrsti od spodaj navzgor, to zelo prepričljivo dokazuje.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Igor Modic*

