

Pri Bayerische Motoren Werke dihaajo s polnimi pljuči. Največji beemveji z dvanajstvaljnim 750 i na čelu so že na cestah; povsem novi avtomobili serije »5« so v predzadnji razvojni fazi; s pomlajenimi ter deloma na novo motoriziranimi »trojkami« pa so postregli pred mesecem dni, na avtomobilskem salonu v Frankfurtu. Različici teh, najmanjših beemvejev smo pred dnevi tudi na kratko prekusili.

Serija »3« v celoti je doživela – prodajni sezoni 1988 na ljubo – kar precej bolj ali manj pomembnih sprememb. Na primer nova plastična odbijača, podobna tistim pri beemvejih serije »7«, ki zmoreta brez poškodb kljubovati udarcem do hitrosti 4 kilometrov na uro. Izjema pri tem je najbolj športni primerek te hišne vrste – M3, ki je bil v plastiko po posebej ukrojenem modelu odet že prej. Novi so tudi elipsoidni žarometi, prav tako sposojeni pri najdražjih avtomobilih te znamke in vnovič z izjemo pri M3 ter različicah cabrio, zaradi prostorske stiske. Močnejšim motorjem so v isti sapi pritaknili večje posode za gorivo, nekaterim različicam še dvojne plinske teleskopske blažilnike, vsem karoserijam po vrsti pa nove prednje in zadnje spojlerje, večje zadnje luči, plastično oblogo med njimi, večje izreze za zadnja kolesa, zatemnjena stekla in črno plastiko, namesto kromastih obrob. Po dolgih letih so vnovič obudili kombijevsko obliko (uradno: touring) kot dodatno možnost za



BMW 318i: letnik 1988

BMW 318i in 324 td

Modernizacija

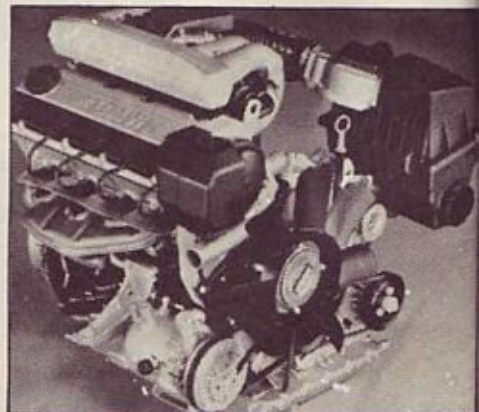
Pomlajena serija »3«: nov 1,8-litrski bencinski motor in turbodizel z digitalno elektroniko

različice 320i, 325iX (X je že nekaj časa znak za štirikolesni pogon) in 324 td. O touringu bomo podrobneje pisali v naslednjih tednih, ko ga bomo lahko temeljiteje prekusili. Cabrio je poslej na voljo ne le kot 325i, ampak tudi kot 320i. Pa tudi M3

nastopa po novem v dvojni vlogi: ne le kot športna limuzina s čvrsto streho, ampak tudi kot hitri štirisedežnik, pri katerem je moč (zložljivo) streho povsem sneti.

Za vsakdanjo uporabo v količnik običajnih avtomobilskih

okoljih sta najzanimivejši različici z novima motornima možnostima: BMW 318i se ponaha s povsem na novo zasnovanim 1,8-litrskim bencinskim motorjem (stari motor te najbolj priljubljene različice serije »3« so opremili z elektronskim vbrzganjem goriva-bosch L-jetronic – in je zdaj na voljo v BMW 316i), opremljenim z najnovejšo, tretjo generacijo Boschevega motronica, BMW 324 td pa že z oznako razglaša, da ima v nosu – končno! – turbodizel presajen iz večjega BMW 524 td in za tokratno priložnost povsem premierno opremljen z digitalno elektronsko za vbrzganje go-



Bencinski novinec: enako velik, lažji in prepriljivejši od svojega prednika

riva, zasnovano v kooperaciji BMW – Bosch.

Poleg že naštetih novosti so karoserijsko najmanjši beemveji ostali takšni kot prej, najsi gre za podvozja in lego v zvezi z njimi, ali pa za notranjost in prostornost v njej. Tudi turbo-dizelski šestvaljnik je – z izjemo elektronskega vbrizgavanja goriva – takšen kot je bil že prej v 524 td: torej z blokom, ki so ga razvili iz 2,0 – oziroma 2,3-litrskih bencinskih motorjev, z lahko glavo in z odmično gredjo v njej ter z zobatim jermenom zanj. Za dovolj prestižno moč skrbi še turbinski polnilnik, elektronika, ki so jo zdaj na novo dodali, pa nadzira vbrizgavanje goriva in njegov začetek, pritisk polnilnika in vse motorno-varnostne funkcije. Rezultat je večja končna prepričljivost motorja, hkrati z večjo ekonomičnostjo (poraba goriva je upadla za približno 4 odstotke, tako pravi tovarna) in s čistejšim izpuhom.

Enako moderen je tudi novi bencinski štirivaljnik z lahko glavo, z odmično gredjo v njej



ter s hidravličnim izravnavanjem ventilskih gibov. BMW 318i je na voljo s tristeznim katalizatorjem in sondo lambda (na ta račun izgubi 2 konjski moči) ali pa brez njiju. Ne glede na to pa se odlikuje z zelo mirnim in uglajenim (skorajda že za šestvaljnik značilnim) tekom, z ugodno prožnostjo in z dobrimi končni-

mi zmogljivostmi. Krstno vožjo smo opravili z različico, ki je imela samodejni štiristopenjski menjalnik (avtomatika sodi sicer na doplačilni seznam). In takoj je treba reči, da se motor in avtomatika odlično dopolnjujeta. Predvsem pa je delovanje tega samodejnega menjalnika takšne vrste, da lahko služi za vzor.

Ne glede na bencinsko ali naftno željo sta oba motorja zmogljivostno dovolj podobna, da ju je moč – glede same vožnje – obravnavati hkrati. Hočem reči, da je obe različici – BMW 318 in 324 td – mogoče voziti tudi športno, če se vam zahoče. Podvozje se pri tem obnaša po beemvejevskem okusu zadnjega časa: v še zmernih hitrostnih območjih zahteva avtomobil na ovinkih nežno dodajanje volana, če pa hitrost preseže spodobno mero (še posebej na spolzi podlagi), je zadek tisti, ki ga je potrebno krotiti. Pri tem je nagibanje karoserije skrbno nadzirano pa tudi vzmetenje nasploh je sproti kos različnim kakovostim tal pod kolesi.

Ampak, ker sta oba motorja naravnana tudi na prožnost, ju je moč voziti (tudi če v 318i ni avtomatike!) povsem zmerno, brez športnega pretikanja in brez cviljenja gum na pogonskih kolesih. Toda, čeprav sodita oba motorja v spodnji del zmogljivostne ponudbe serije »3«, se nanju lahko v celoti zanesete. Dovolj prepričljiva sta in dovolj beemvejevska, da ju je vredno izbrati.

Modernizacija v celem je uspeša. Marsikatera novost je najmanjše beemveje tehnološko povezala z največjimi in najprestižnejšimi avtomobili te znamke. Veriga je torej sklenjena. Pa je zato ponudba te avtomobilске hiše še tolikanj zanimivejša. In tudi dovolj pestra!

Tehnični podatki

Različica	BMW 318 i	BMW 318 i kat	BMW 324 td
motor	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, vrstni, dizel
gibna prostornina (kubiki)	1795	1795	2443
vrtna in gib (mm)	84,0×81,0	84,0×81,0	80,0×81,0
največja moč kW (KM) pri 1/min	85 (115) pri 5500	83 (113) pri 5500	85 (115) pri 4800
kompresija	8,8 : 1	8,8 : 1	22,0 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	165 pri 4250	162 pri 4250	220 pri 2400
odmična gred (pogon)	v glavi (zobati jermen)	v glavi (zobati jermen)	v glavi (zobati jermen)
polnjenje z gorivom	elektronsko (motronic)	elektronsko (motronic)	visokotlačno, digitalno elektronsko, turbo
menjalnik (št. prestav)	5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator		
zadnja prema	posamične obese, (poševna) vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki		
zavore spredaj	kolutne	kolutne	kolutne
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	kolutne
platišča	51/2J × 14	51/2J × 14	51/2J × 14
gume	195/65 R 14 H	195/65 R 14 H	195/65 R 14 H
teža praznega vozila (kg)	1065	1065	1260
dovoljena skupna teža (kg)	1525	1525	1720
medosna razdalja (m)	2,570	2,570	2,570
dolžina×širina×višina (m)	4,325×1,645×1,380		
0–100 km na uro (s)	10,8	10,8	11,9
največja hitrost (km/h)	189	188	187
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,0/7,9/9,7	6,7/8,6/10,3	5,2/6,9/8,9

MARTIN ČESENJ