



BMW 318i

OPERACIJA SRCA

Od lanske jeseni dalje: nov motor, spremenjene podrobnosti

Če bi zdajle rekel, da je bil stari BMW 318i slabo motoriziran avtomobil, bi samega sebe postavil na laž. Saj sem ga – pred leti! – hvalil. Pred leti, prosim lepo. In čas teče. Torej tisti motor ni bil slab, samo postaral se je.

Tako je nanoslo, da so ga lanske jeseni, natanko po petindvajsetih letih dela (če šteje le zasnova, brez sprotih prilagajanj), upokojili. Klobuk dol, pred tem četrstoletnim delom! Saj je pogajal avtomobile z zelo imenitnimi oznakami na zadkih.

Zamenjava je prišla v času povsem novega Beemvejevega dvanajstvaljnika, pa ob že znanih in še vedno zelo prepričljivih šestvaljnikih iz iste hiše. In ob vse bolj razvajenih kupcih.

Nov motor – nov blok: iz sive litine in s praktično kvadratnimi razmerji med vrtnami in gibi batov v njem. Ročična gred je petkrat vlečajena in z osmimi protiutežmi. Glave batov so ravno »rezane« in ekscentrično vdrte, natanko tako kot pri dvanajstvaljniku za BMW 750. To skrajšuje plamenske poti in izboljšuje izkoristek. Po zgledu največjega BMW je oblikovana tudi glava motorja: z majhnim ventilskim kotom (14 stopinj) ter s petkrat vlečajeno odmično gredjo, ki jo žene zobati jermen. Delovanje ventilov je uravnava no hidravlično in ne potrebuje vzdrževanja. V štirih valjih je

1795 kubikov gibne prostornine, največja moč motorja pa znaša 83 kW (113 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti. Ta podatek velja ne le za testni avtomobil, ki smo ga vozili, ampak za vse serijsko ponujene BMW 318i – ker so njihovi izpušni sistemi opremljeni

s tristezniimi katalizatorji, kar pogojuje uporabo neosvinčene bencina, lastnika (to velja le v moderno razviti Evropi, ne pri nas!) pa olajšuje pri dajatvah, upošteva njegov prispevek k čistejšemu okolju. Brez katalizatorja in ob enaki kompresiji

8,8:1 sta številki o največji moči rahlo višji: 85 kW oziroma 115 KM pri enakih 5500 vrtljajih v minuti. Različico brez katalizatorja prodaja BMW pač v deželah, kjer se za okolje ne menijo kaj dosti in kjer je neosvinčeni bencin dražji od takšnega s svinčcem. Med drugim tudi v Jugoslaviji!

Enaka kot v največjem beemveju pa je tudi motorna elektronika. To je najnovejša, uradno že tretja generacija Boschevega motronica, ki se ponaša z naslednjimi funkcijami:

- uravnavanje motornega vžiga
- polnjenje z gorivom
- prilagajanje zmesi zrak/gorivo v razmerje lambda=1 (za učinkovito uporabo katalizatorja)
- nastavljanje prostega teka motorja, ob upoštevanju raznih okoliščin in temperature
- samodiagnoza, »spomin« za napake in zasilni program delovanja.

Nova zasnova in modernizacija motorja v celem sta prispevali k ličnejšemu videzu pod prednjim pokrovom, a tudi k manjši teži, ki je v zvezi s končnimi zmogljivostmi in s porabo goriva.

Na merilniku vrtljajev se opozorilno polje začne pri številki 6000, prepovedano pa pri številki 6400. Motor je seveda – že zaradi hišnega gesla o »veselju do vožnje« – športno nastrojen in se zlahka zavrti čez obe, pravkar zapisani številki, a le do

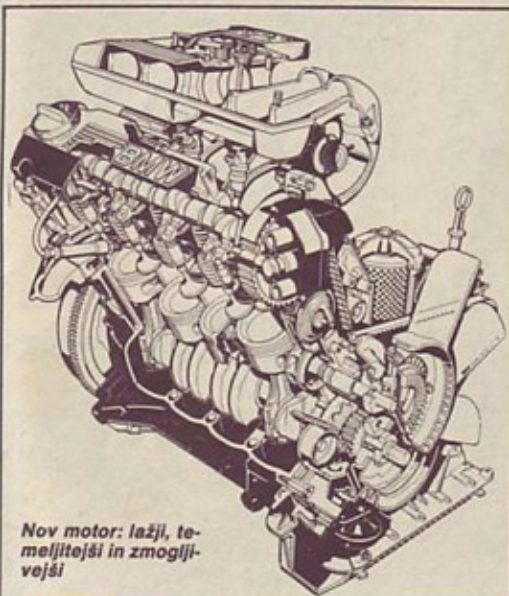


Prtljažnik po starem, a večje luči in plastika pod registrsko tablico

6500 vrtljajih v minuti, kjer ga omejevalnik naprežanja zavaruje pred nasilnimi voznikiškimi nogami na pedalih za plin. Delovanje je ves čas – od zasuka vžigalnega ključa dalje – polnokrvno, s sprotnimi odzivi na vsakršne ukaze s pedala za plin. In, če je Boschev motronic moč med vožnjo večidel le slutiti, je tisto točko njegovega delovanja, ki govori o nadzoru prostega teka motorja, moč tudi videti: kadarkoli kazalec na merilniku vrtljajev omahne v najnižji položaj ob še delujočem motorju, tam obtiči kot pribit; brez tresavice in vsakršnega nemira.

Novi BMW 318i je živahnejši, hitrejši in prožnejši od starega. Obenem je za ušesa prijetnejši. Novi motor se namreč oglašuje s polnim, na alfa romeo spominjajočim zvokom. Ta zvok seveda z rastočimi vrtljaji narašča, toda ušesom ni odveč. Bolj v napoto so šumi vetra ob karoseriji, kar pomeni, da aerodinamika tega vozila (pravzaprav serije »3« v celem) ni več konkurenčna. Se pa ve, da so prav ti beemveji zdaj na vrsti za vnovično rojstvo po zgledu obeh večjih in dražjih hišnih modelov.

Naše meritve smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva. BMW 318i je pospešil z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,8 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,3 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 15,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 23,1 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 37,7 sekunde. Največjo hi-



Nov motor: lažji, temeljitejši in zmogljivejši

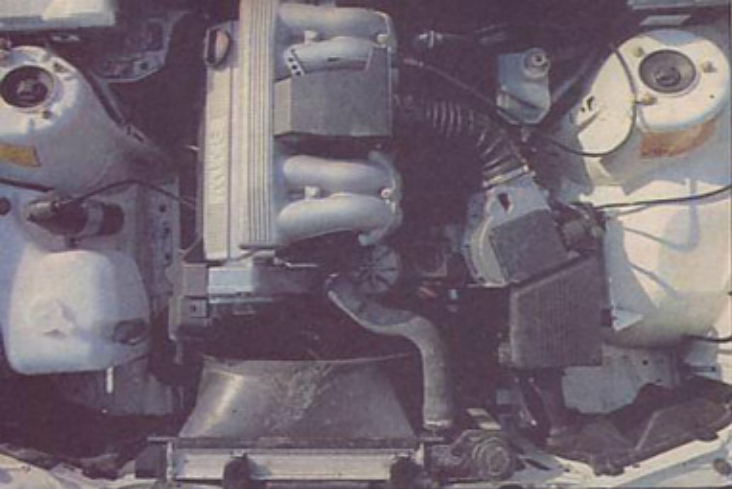


Beemvejska natančnost: voznikov delovni prostor

Audi 80

PRAVŠNJA MERA

Ugodno ravnotežje med kubiki, močjo in porabo goriva



trost smo dosegli v peti prestavi: 190 km na uro (ob 5600 motor-nih vrtljajih v minuti). Vemo pa tudi: da je menjalnik motorju zelo dobro prilagojen, kar olajšuje veljavo spodnjega delovnega območja in odbija zahtevo po nenehnem pretikanju v nižje prestave. Razen v primeru, če se voznik nad lahkotno in natančno prestavno ročico tako zelo navduši, da je noče spustiti iz rok.

Vozniški značaj te sorte pa ne ostane brez posledic, ko gre za gorivo. Povprečna poraba med našo preskušnjo je znašala 10,5 litra na 100 kilometrov, kar je slišati veliko, četudi gre za zelo ostro vožnjo. Ampak razmerje med tistim, kar motor jemlje in kar motor daje, je v primerjavi z njegovim prednikom novincu še vedno v prid.

Več pa daje novi BMW 318i tudi pri poglavju »vodenje avtomobila«. Veriabilno prestavno razmerje v volanskem mehanizmu z zobato letvijo in s 4,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (po želji: servo), omogoča

dovolj lahkotnosti ne glede na počasnost vožnje in še dovolj neposrednosti, ne glede na hitrost. In, ker je podvozje že od prej naklonjeno športnemu počutju, zna biti takšna tudi vožnja, če je voznik za to.

Jasno: tako kot celotna serija »3«, je tudi BMW 318i poleg novega motorja dobil nekaj novih optičnih in praktičnih značilnosti: elipsoidna kratka žarometna, nova odbijača, vključno s spojlerjema, večje zadnje luči ter plastiko med njima in tako dalje. Oblika, z notranjostjo vred, je ostala nespremenjena. Za zdaj!

• • •

Zato tudi (novi) BMW 318i ne more skriti, da ni več pretirano mlad. Priletne v njem so luči na stropu, visoki boki, oglata oblika, karoserija nasploh. Ampak ljubezen gre skozi srce in srce je novo. Avtomobil se po operaciji počuti dosti bolje. Njegovi oboževalci prav tako.

MARTIN ČESENJ
foto: SRĐAN ŽIVULOVIĆ

Ko gre beseda o audiju 80 brez vsakršnih dodatnih oznak, sta na voljo pravzaprav dve možnosti. Pri nas na primer je (teoretično) še vedno napredaj audi 80 z 1,6-litrskim motorjem in 75 KM – kot najšibkejši, torej osnovni primerek tega zelo uspelega avtomobila. Toda v uradnem programu in-goistadske tovarne, veljavnem za tekočo prodajno sezono, te različice ni več. V njem se lestvica začena z audijem 80, ki ga poganja sicer enako močan (75 KM), toda večji, 1,8-litrski motor.

Po testne audije hodimo naravnost v tovarno. Ko smo predlagali preskušnjo najcenejšega in najšibkejšega audija 80, smo dobili drugo od pravkar zapisa-

nih možnosti. In pri tem je ostalo. Audi 80 je bil tudi tokrat moderen in udoben avtomobil. Morebiti ne ravno vrhunsko zmogljiv, ampak izredno uglajen in prijeten za vsakdanjo vožnjo.

Uglajenost in prijetnost gresta najprej na račun avtomobila samega. Dognana oblika, natančni spoji karoserijskih delov, s tem v zvezi zelo dobra aerodinamika in z njo v zvezi komaj slišno rezanje zraka. To prispeva k udobju; k tišini v avtu, da se je moč pogovarjati ali poslušati radio. Radio, seveda za doplačilo, je bil tokrat gamma »gala«, kar pomeni, da se njegova glasnost samodejno prilagaja hitrosti vozila. Čim večja je, tem glasnejši je radijski zvok. Zelo spretno uglajen! Nikoli prethit, nikoli preglasen. Tudi to je udobje. Pa štiri vrata. Zelo dobra prednja sedeža. Pokončna zadnja klop, a z izdatnim prostorom za noge. Barvna skladnost notranjosti. Vse na svojem mestu. In vse na-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 84,0x81,0 mm – gibna prostornina 1795 kubi-kov – kompresija 8,8:1 – največja moč 83 kW (113 KM) pri 5500/min – največji navoz 162 Nm pri 4250/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch motronic) – vodno hlajen – akumultor 12 V, 46 Ah – alternator 1120 W – elektronski vžig – uravnava trizestni katalizator

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 4,10 – platišča 5 1/2 Jx14 – gume (testni avto) 175/70 R 14 M+S (continental)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb

– 2 (ali 4) vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj (poševna) vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 4,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teža: 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 1065 kg – dovoljena skupna teža 1525 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 188 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,8 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,6/10,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km.

