

Pisati o avtomobilih pomeni vedeti za pravnjo mero. Hočem reči: ni vse dobro, kar je dobro, in ni vse slabo, kar se slabo zdi. Zamotano?

Ne, če pomislite, da zna biti – okoliščina in žepom primerno – lancia A 112 dostikrat veliko ugodnejši avtomobil od najrazkošnejšega mercedesa.

Pa čeprav se, vpricho takánega mercedesa, za majhno lancia le redkokdo ozre.

Tale BMW, na primer, je skoraj z dna ponudbe pri tej bavarski tovarni. A vendar trdim, da je zelo skladna reč! In tudi razložim, zakaj!

BMW 318i

Skladna reč

Klena limuzina s štirivaljnikom in vbrizgavanjem goriva

Prvič: zato, ker je BMW. Drugič: zato, ker je BMW, serije »3«. In tretjič: zato, ker je BMW, serije »3«, s štirivaljnikom v nosu. To je kompaktna, ne prevelika, ne pretesna, dovolj zmogljiva, zmerno požrešna ter solidno in natančno izdelana limuzina. Res je, pri nas stane (preračunano in v celem) 1,8 milijona dinarjev, torej stoosemdeset starih milijonov – in tega denarja ni vreden! Toliko denarja ni vreden noben avtomobil. Toda v tovarni, kjer ga naredijo, stane BMW 318i okroglih 20.000 zahodnonemških mark, to pa je,

ob tamkajšnji kupni moči, dober avtomobil za pravnjo ceno. In kot takánega ga moramo ocenjevati.

TRADICIONALNOST

Ko so pred letom dni na novo predstavili serijo »3«, so vztrajali pri želji, da beemveji ostanejo beemveji: že na prvi pogled. Zato so ti avtomobili sicer klinaste oblike, a še vedno staromodno oglati in za današnje čase pre malo aerodinamični. Od letošnje jeseni dalje se na voljo tudi s štirimi

vrti, ampak to je le navidezna usluga tistim, ki hočejo sedeti zadaj. V najmanjših beemvejih namreč prostora pod stropom in na zadnji klopi močno primanjkuje. So pa tudi ti avtomobili izdelani prepričljivo natančno, tako kot smo pri izdelavi znamke BMW že dolgo navajeni. Boljši kos vozila je zanesljivi voznikov delovni prostor – zdaj sicer z malce previsokim volanskim obročem, a z značilno, k vozniku zasakano armaturno ploščo, na kateri je uporabno in nebleščavo razporejeno prav vse, kar je za vožnjo potrebno. No, pri 318i, ki sodi v spodnji del ponudbe pri tej beemvejevi kategoriji, je potrebno za merilnik vrtijajev in digitaino uro posebej doplačati, k serijski opremi sodijo pa kontrolne luči, ki ob nadzoru delovanja in obremenitvah motorja opozorijo voznika na obvezni servisni pregled.

Vozniku v veselje so še:





kratka prestavna ročica, pravnja odmerjenost pedalov, obilica odlagalnih prostorčkov (z izjemo nerodno vstavljenih kasetnih predalov na sredinskem grebenu), skrbno odmerjene preproge in v cellem do potankosti obdelana notranjost. Ta avtomobil lahko vozite tudi surovo in brez usmiljenja glede na cestišče, pa vam bo prizanašal s črčki, ki bi vam grenili počutje.

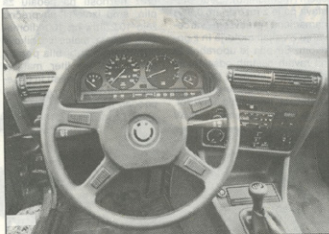
Testni avtomobil je čepel na lahkih platiščih, obutih v široke nizkopresečne gume pirelli PsP6. Tudi takšna obutev, s platišči vred, sodi med dodatno opremo. Se pa izkaže, ko gre za ostro vožnjo po ostrih ovinkih!

A tole moram reči: pri BMW, tudi pri 318i, je še vedno vse tako kot pričakuješ, da bo, in to je dobro. To kar vidiš, to dobiš! In to, kar dobiš, je temeljit izdelek. Od volanskega obroča, ki je skrbno tapeciran, do prednjih sedežev, ki športno oprijemata telesi, pa navsezadnje do vrat in pokrovov, ki se zapirajo na prvi mah in brez odvečne sile.

Redoljubno kot cel avtomobil je obdelan tudi prtijažnik, sicer z rezervnim kolesom na dnu, a s pod pokrov obesnim orodjem in z dovolj ločenega prostora za manjše popotne kose. Hočem reči, da karoserija ni moderna, je pa lična in je redoljubnejšem všeč.

PROŽNOST

BMW 318i je eden od zadnjih štirih avtomobilov iz te hiše (če ne štejem zraven zmogovitega turbo-motorja formule 1), ki ga poganja štirivalj-



Voznikov delovni prostor: le komu ni všeč?



ni motor. Obenem je to tudi edini hišni štirivaljnik, opremljen z napravo za vbrizgavanje goriva (mehanski Boschov K-jetronic). Rezultat je največja moč 77 kW, oziroma 105 KM, ki sodi natanko med motorni zmogljivosti slabotnejšega BMW 316 in močnejšega 320i, s šestvaljnikom v nosu. Na račun ugodnega navora se ta, 1766-kubični motor ponaša predvsem s prožnostjo. Pa se zato dobro poda petstopenjskemu menjalniku, s kakršnim je bil opremljen testni avtomobil, in je sicer za doplačilo, ki je preračunano na varčevalno «daljša» prestavna razmerja, pri čemer je prožnost motorja v precejšnji korist. Da ne bo pomote: kdor z vso odločnostjo pohodi pedal za plin, pri tem pa pretika pri približno 6000 vrtljajih v minuti (pri 6300 se začne črtkano, pri 6500 pa prepovedano rdeče polje na merilniku), bo v BMW 318i izzval tudi povsem športne lastnosti. Med našimi meritvami smo pri pospeševanju z mesta dosegli hitrost 80 kilometrov na uro v okroglih 7 sekundah, hitrost 100 kilometrov na uro v 10,6 sekunde in hitrost 120 kilometrov na uro v 15,9 sekunde. Največja hitrost po trikilo-metrskem zaletu: 185 kilometrov na uro. Motor, ki je že zdavnaj preskušen izdelek, vžiga ubogljivo in se rad vrtil, le v zgornjem območju vrtljajev postane vsiljivo glasen. Toda: kdor hoče, lahko vozi tudi lagodneje in si tako izboljša počutje. Pri petstopenjskem menjalniku je četrta prestava direktna (razmerja prvih štirih

Uredništvo avtomobilskih revij

Uredništvo avtomobilskih revij

Uredništvo avtomobilskih revij



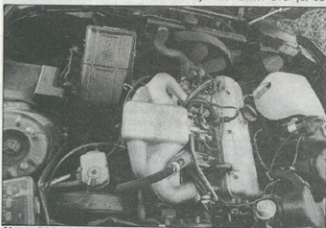


Prtljažnik; temeljit kot cel avto

prestav so skoraj natanko takšna kot pri štiristopenjskem menjalniku), peta prestava pa je z razmerjem 0,81:1 namenjena predvsem varčevanju z vrtljaji motorja in z gorivom. Seveda je uporabna le na ravnih cestnih odsekih, že najmanjša strmina, pa tudi vsakršno pospeševanje pa zahtevata pretiranje navzdol. Kljub temu, da smo z BMW

318i večidel testa prevozili po avtomobilskih cestah in to brez nežnosti na pedal za plin, smo izmerili povprečno žejo 10,2 litra na 100 kilometrov, toda z malce voznikove prizanesljivosti bi bila poraba goriva vsaj za liter manjša. Glede na zmogljivosti in dosežena hitrostna povprečja – ugoden rezultat!

Kajti tudi BMW 318i je, če-



Motor: štirivaljni z vzbirgavanjem

prav samo s štirimi motornimi valji, prepričljiva športna limuzina. Tako kot celotna serija »3« se tudi ta različica ponša z na novo zasnovanim, čeprav v bistvu nespremenjenim podvozjem, ki je po novem sicer bolj naklonjen udobju kot športni trdoti, je pa – v družbi s pravnjo kolesno obtutjivo – še vedno kos tudi zahtevnejšim voznikišim željam. Volan je s štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke ravno prav neposreden, da je kos že znano beemvejevsko nemirnemu zadku. Ker je pri tem avtu moči na kolesih nekaj manj kot na primer pri pohotnejšem BMW 323i, je manj tudi zdrsanjava koles, ki je tamkaj, predvsem na mokrem, dostikrat nevarno odveč. Morate pa vedeti: tudi BMW 318i zahteva na začetku ostrega in hitrega voženega ovinka malce dodajanja volana, dokler mu ne spodne zadka, da morate volan naglo odzvati. Brez tega pri BMW ne gre! A, kdor se na hitre zadke spozna, uživa, pa se takšna aerobika zapiše med prijetnejše lastnosti vozila, dokler se ne znajdete na poldedici ali na snegu. Tam velja hitrostno želje malce umiriti!

Vseeno: če bi izbral med športnimi limuzinami, bi izbral BMW! Če bi izbral med beemveji, bi izbral serijo »3«! In če bi izbral pri seriji »3«, bi skoraj zagotovo izbral BMW 318i! Resda s petstopenjskim menjalnikom, s Pirelljevimi gumami in s pomočno streho, tako kot je bilo to pri tistem avtomobilu, ampak predvsem zaradi uspešnega ravnotežja med zmogljivostmi, varčnostjo, športnostjo in počutjem. Zaradi skladnosti torej!

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 89 x 71 mm – gibna prostornina 1766 kubikov – kompresija 10:1 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 5800/min – največji navor 145 Nm (14,8 kpm) pri 4500/min – ročična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – mehansko vzbirgavanje goriva (bosch K-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 910 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik,

ročica na tleh – platišča (testni avto) 6 J x 14 – gume (testni avto) 195/60 HR 14 (pirelli P6)

Voz in obesa: limuzina z dvojnimi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodilna, stabilizator – zadaj poševna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavoro, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ročna zavora na zadnji kolesi, mehansko – volan z zobato letvijo, prestava 21,4:1, 4 zavrtljaji

od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,325 m – širina 1,645 m – višina 1,380 m – motorna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,407, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1000 kg – dovoljena skupna teža 1480 kg – dovoljena teža prikolice za zavoro 1200 kg, brez zavoro 500 kg – prtljažnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 55 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 184 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,2 s – poraba goriva (ECE): 5,9/7,7/10,4 litra goriva super na 100 km.