

BMW 318i

Variacija na temo

Tema je seveda varčevanje z gorivom, a ne na račun manjših zmogljivosti – Vse redkejši primerek: BMW s štirivaljnikom!

Kako prijetni so lahko spomini! Kar pomislite na BMW 2002 izpred trinaestih let: kakšen avtomobil, za tiste čase! Kdor si ga je lahko privoščil, je oznanjal športnost in dober okus. Prav ta model je beemvejev prikolav med zvezde! In münchenška serija »3« je samo nadaljevanje slave. Nekateri celo mislijo, da je slava na njen račun malce potemnela.

Beemvejev sloves so dandanašnji širi in račun velikih in prestižnih limuzin, ki silijo vstric z mercedesi in ki so dovolj ekskluzivne, da imajo svoj krog kupcev. Najmanjši beemveji so torej le tolažba za tiste, ki prisegajo na belo-modri krog, a ne zmorejo seči dovolj visoko. Čeprav je res, da je BMW 323i («paket moči» smo mu rekli, ko smo ga testirali) že zvezdnik, pa je njegov najšibkejši vrstnik 315, ki ga poznamo od letošnjega ženevskega salona dalje, bolj zasilna rešitev kot pa »volk v ovčji koži«. Tudi ta vzdevek smo prvič zapisali prav na beemvejevski račun!

ŠTIRJE VALJI IN VBRIZGAVANJE

BMW 318 i je nekje v sredi. Sodi med ta hip edine tri beemveje, ki jih poganjajo štirivaljni motorji, nastal je pa oktobra lani, ko so pri BMW oznake za svoja najmanjša vozila malce premetali. Odtlej modela 318 ni več, njegov 1766 kubični motor (66 kw oziroma 90 KM) so presadili v BMW 316, motor iz tega avtomobila pa je zdaj v BMW 135. No, tudi BMW 318 i poganja 1766 kubični motor, toda »i« na koncu oznake pomeni vbrizgavanje goriva in, obenem, 77 kw oziroma 105 KM.

Navzven je tudi 318 i prav takšen kot vsi drugi BMW iz te serije, torej ga podrobneje ni potrebno opisovati. Nos, na katerem sta dva žarometaja, je že malce starinsko prisekan,



Cena: 13 970 DM in 325 016 dinarjev

Osnova za izračun rep. in obč. davka 291 500 din

Proizvajalec: BMW AG, 8 München 13, ZR Nemčija

Generalni zastopnik: Tehnounion, Ljubljana, Vošnjakova 2



pa tudi spremembo njegove oblike so – skupaj še z nekaterimi modifikacijami – že napovedali. Za zdaj pa tudi ta BMW sodi med tiste osebne avtomobile, ki se vozniku »zalepijo« na roke; hočem reči, da se takšnih vozil ni potrebno privajati in da je domačnost popolna že po nekaj sto metrih vožnje. Voznik se tudi v tem BMW ne more pritoževati, ker je vse, kar dobi, umerjeno prijetnemu počutju in sproščenim legi. Trik z rahlo zasakanim sredinskim delom armaturne





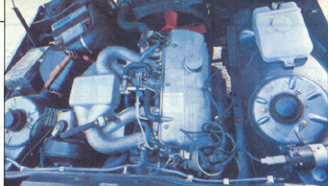
plošče je še vedno zelo učinkovit, pa tudi za oči prijeten. Sicer pa so vsi merilniki (hitrosti, vrtljaje, temperature in goriva) zbrani pred voznikom, ob strani so le ročice za gretje in zračenje, stikalo za varnostne utripalke, radijski sprejemnik in pepelnik z vžgalnikom. Volan je na štiri prečke z zajetnim sredinskim delom in prestavna ročica je takšna kot jo v BMW pričakujemo: kratka, natančna, ravno prav daleč od rok in malce hreščeča, ko gre za vzratno prestavo.

Tudi 318 i, čeprav cenejši izmed te bavarske ponudbe je narejen z vso nemško natančnostjo, v prid večni tekmi z italijanskimi alfami, ki sicer ne skrivajo južnjaške živahnosti, pa tudi malomarnosti ne!

Zato se sploh ne gre čuditi, če se vrata in pokrovi zapirajo na prvi mah, če so preproge skrbno obšite in če je na sedežih kakovostno blago. Jasno: kot vsi avtomobili znamke BMW ima tudi ta zglavnika na prednjih naslonjalah, avtomatska varnostna pasova in z električno nastavljivo zunanje vzvratno ogledalo. Za širše gume, radio in za dvostopenjsko pomočno streho je potrebno posebej doplačati.

BMW 318 i je nastal zaradi varčnosti z gorivom. Zavoljo tega so inženirji naredili tole:

- zelo natančno so uglasili sesalne cevi



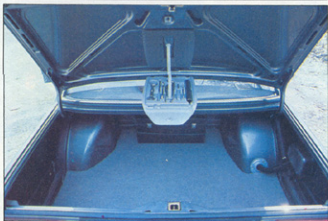
Hvalimo BMW-ovca Kaj pravi ona?

- počutje voznika
- zmogljivosti motorja
- poraba goriva
- lega na suhem
- oprema

Grajam o

- glasen motor
- prestava v diferencialu
- lega na mokrem
- cena (pri nas)

Však ji je, lahko bi se kar zaljubila vanj! To ne bi bila ljubezen na prvi pogled, saj je že zdavnaj rekla, da se v beemvejih dobro počuti (navsezadnje, kdo se pa ne?). Bencinskim cenam in njenim dohodkom na ljubo bi bil motor lahko še manj požrešen, zavoljo dragih prekrškov pa tudi manj poskočen. Toda: kdaj ste pa še slišali za neposkočen BMW? Torej naj bo, kakršen je, saj ga tako ali tako ne zmore kupiti. Drugim nevoščljivca pa tudi ni!



- preoblikovali so izgorovalne prostore: ti so zdaj podobno kroglasti kot pri šestvaljnikih iz iste hiše, kar je skupaj s prilagodljivo batov omogočilo dvig kompresije od 8,3:1 na 10,0:1 in točenje goriva super;

- pritaknili so Boschevo mehansko napravo za vzbijavanje goriva (K-jetronic).

Vsi trije ukrepi so med seboj v natančno predvideni zvezi in omogočajo dovolj ugoden varčevalni optimum, ne da bi se to vozilu poznalo pri njegovih zmogljivostih. Te so celo večje kot pri običajnem BMW 318 in skoraj takšne kot pri BMW 320, s šestvaljnikom pod prednjim pokrovom.

Tovarna napoveduje - na račun omenjenih izboljšav - približno sedemdesetstotni prihranek pri gorivu, njena podatka o največji hitrosti in pospeševanju od 0 do 100 km na uro pa sta skromnejša od tistih, ki smo jih izmerili med našim testom.

Tako bi rekli, da se motorju «skopuštu» z gorivom prav nič ne pozna. Seveda je varčnost relativna stvar, saj je na svetu veliko avtomobilov, ki porabijo manj kot ta BMW. Toda: dokler se tako odločno in hitro vozite s povprečno bencinsko požrešnostjo pičlih enajstih litrov na 100 kilometrov poti, je o varčevanju že moč govoriti. Pri tem se motor izkaže tudi z veliko prožnostjo in voljno potegne že pri 2000 vrtljajih v minuti. Kdor zna spretno in pravi čas pretikati navzgor in komur se vedno ne mudi, ta bo prihranil še kakšen liter bencina.

Žal pa so bili v tovarni tudi nekoliko nespretni: največjo hitrost 173 km na uro smo izmerili pri 6300 vrtljajih motorja, kar je odločno prevelika številka. Resda je za ta avtomobil moč dokupiti tudi peto prestavo v menjalniku, ki na motor dosti bolj blagodejno deluje, toda tudi štiristopenjski menjalnik bi pomagal varčevati motor in gorivo, če bi mu tehnik z nekaj vneme prilagodil prestavo v diferencialu. Tako bi treščili še po eni muhi v istem mahu: motor je namreč nad 5000 vrtljaji roba-



to glasen, pa bi vožnja v nižjem območju postala prijetnejša, predvsem pa tišja. Res pa je, da bi se moral voznik pri tem sprizniti z malce slabotnejšimi pospeški.

DIVJAŠKE RAZVADE

Z BMW, vsaj z večino od njih, ni nikakršnih težav, dokler je cesta suha. Ti avtomobili so po tej plati odlično zasnovani in navdušujejo voznika – prvič z zelo dobro vidljivostjo in nasploh z ugodnim položajem za volanom, in – drugič – s štirimi posamičnimi obesami, ki so športnemu vjuganju dolgo časa kos.

A bojte se dežja! Celo ta BMW, ki sodi med hišne pohlevneže, da o BMW 323 i, ki je že pravi cestni dirkalnik, sploh na govorimo, ima občutljiv zadek. Motor v hipu reagira na pregrebo dodajanje plina in povzroči »power slide« (tako se reče zdrsanju na koles na račun premoči v prenosu), ki ga znajo krotiti samo mojstri, toda na mokrem je lahko tudi nevarno. In še tole: skoraj značilna je tudi neučinkovitost brisalnikov, ki pri velikih hitro-

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 89×71 mm – gibna prostornina 1766 kubicov – kompresija 10,0:1 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 5800/min – največji navor 145 Nm (14,8 kpm) pri 4500/min – ročnična gred v 5 težajih – odmična gred v glavi (veriga) – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch K – jetronic) – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s šerpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,764; 2,043; 1,320; 1,000; vzvratna 4,096; diferencial 3,910 – platišča 5 J X 13 – gume 165 SR 13 (continental)

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb – dvojna vrata – samonosa karcoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, prečna vodi-

la, stabilizator, zadaj vzmetni nogi, poševna vodila, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 21,1:1

Merje in teže: dolžina 4,355 m – širina 1,610 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,563 m – kolotek spredaj 1,365 m, zadaj 1,375 m – najmanjša razdalje od tal 0,145 m – rajdni krog 10,3 m – prostornina prtljavnika 400 litrov – teža praznega vozila 1060 kg – dovoljena obtežba 400 kg – posoda za gorivo 58 litrov – uporabna prostornina prtljavnika 383 dm³

Zmogljivosti:

– **tovarniški podatki:** največja hitrost 171 km na uro – 0 do 100 km na uro: 11,5 s – poraba goriva po ECE: 7,1/9,1/10,4 litra na 100 km

– **naše meritve:** največja hitrost 173 km na uro – 0 do 100 km na uro: 11,1 s – kilometer brez zaleta 33,0 s – kazalec na merilniku hitrosti 100, resnična hitrost 96 km na uro – povprečna poraba goriva 10,9 litra na 100 km (najmanj 7,4, največ 14,3 litra na 100 km)

stih niso več kos vodi na šipi; zračni tok ob njej ju privzdigne in jima odvzame moč.

Zoaj tudi veste, da je BMW 318 i, celo z napakami vred, pravi BMW, od strehe do tal. Malce prileten je že, če mu pogledamo pod kožo; tudi oblika ni več takšna, da bi vzbujala stilistično zavist. Je pa serija »3« še vedno ena od prepričljivejših ponudb med te sorte avtomobilov, seveda pod pogojem, da se pogovarjamo o športnih limuzinah.

Varčni posegi pri BMW 318 i so brez dvoma uspeli, malce tudi v posmeh tistim, ki trdijo, da je moč varčevati le z zelo majhnimi in počasnimi avtomobili. In ker je vse drugo pri avtu že zdavnaj preskušeno, ob temu pa tudi slovito kakovostno izdelano, so dvomi vanj odveč.

Žalostna je pa tale resnica: avtomobil se ob prehodu čez našo mejo tako zelo podraži, da se vsi varčevalni nameni v hipu sesujejo. Tako ostajajo beamjeevi še naprej le za izbrance.

MARTIN ČESENJ
FOTO MARJAN ZAPLATIL