

VEN

Na svoj krstni dan, v osrčju lanskega frankfurtskega avtomobilskega salona, je BMW 318iS ostal v senci povsem novega kupeja 850i. Je pač tako: bleščeči kupe sodi na začetek izrazito športnega dela ponudbe izpod belo-modrega kroga.

Hišni računalnik tovarne BMW najde različico 318iS pod črko M. Ta je že nekajletni simbol športnih izdelkov te znamke, oziroma kratica za »Motorsport« in »Motortechnik«, torej za motorni šport in motorno tehniko. Pa tudi za vse ostalo, kar je z njima v zvezi. In, čeprav sega štiriventilska motorna tehnika pri BMW v zdaj že davno leto 1966, ostaja svežemu beemveju 318iS vseeno dvojna začetniška vloga.

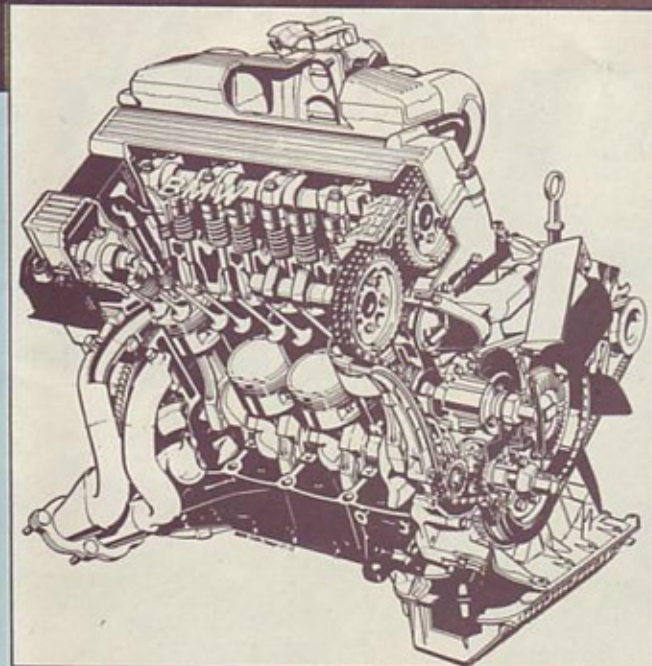
Prvič: ta avtomobil predstavlja uradni uvod v povsem novo in prihajajočim časom prilagojeno serijo Beemvejevih motorjev s po štirimi ventili za vsak valj, ki se bo kmalu razlezla po vsej ponujani paleti.

Drugič: 318iS igra prvo stopnico tistim kupcem, ki bi kdaj pozneje radi segli vsaj do BMW M3 (ali do modela, ki ga bo prihodnost posadila na to mesto).

Obe vlogi igra mali BMW 318iS zelo odločno in izredno prepričljivo. Niti to, da je odet v že priletno, staromodno in nič kaj aerodinamično karoserijo ($C_w = 0,35$), mu ni v napoto. M zna pomeniti tudi »motion«, oziroma zmožnost prilagajanja, če pri prevajanju nismo pretirano natančni. Njegove zunanje



TILACIJA



Motor: moderna tehnika, uglajenost in dobre zmogljivosti.

značilnosti so: samo dvoje vrat, nič kroma (tako imenovani »shadow-design«), večji prednji spojler in »repek« na prtljažnem pokrovu. Ta »repek« je vozniku tudi v neposredno pomoč: ker mu pomaga odmerjati milimetrsko natančna vzvratna parkiranja.

S prejšnjim M3, ki je (cestno)-dirkalniški primerek serije »3«, nima 318iS nikakršne pristne zveze. Vsaj na račun motorja ne! V nosu M3 je namreč že zelo dolgo znani in do vrhunskih zmogljivosti prignani štirivaljnik, v nosu 318iS pa je vzdolžno nameščen 1796 kubični štirivaljnik z rojstno letnico 1987. Seveda so ga za tokratno uporabo ponovno in zelo natančno obdelali, pa so nespremenjeni ostali le vrtnice valjev in gibi batov, ohišje ročicne gredi, oljna kad, dodatni agregati, oljna črpalka, vodna črpalka in vztrajnik.

Povsem nova je glava motorja: iz aluminijaste litine, prečnatočna, z dvema odmičnima gredema, s po štirimi ventili (dva sesalna, dva izpušna) za vsak valj ter z vpadljivo majhnimi koti imed ventili s hidravlično nadzranim delovanjem. Novim zmogljivostim na ljubo so na novo optimirali vse gredi v motorju ter njihova vleženja, pogonu odmičnih gredi pa so namenili dvojno verigo v gumiranem žlebu (zoper trušč) in s hidravličnim napenjalnikom (zoper dodatno vzdrževanje). Ventilom so vstavili dvojne vzmeti, da je krmiljenje natančno tudi v najvišjih območjih vrtljajev, njihova namestitve pa omogoča, da so svečice (s trikotastimi elektrodami) privite natanko nad sredine strešno oblikovanih izgorevalnih prostorov. Vžig in polnjenje z gorivom opravlja Boschov motoric M1.7 (mikroprocesorska digitalna mo-

torna elektronika, posebej prilagojena zahtevnejšim obremenitvam), motorno elektriko pa so opremili s štirimi posamičnim vžigalnimi tuljavami.

Jasno: štiriventilski »prepih« v motorju je zahteval tudi novi zasnovi sesalnega (z registrskimi loputami) in izpušnega sistema; ključno uravnavani izpušni katalizator s sondo lambda. Količino olja v motorju so povečali za 0,75 litra (zdaj 4,75 litra), količino hladilne tekočine pa za 0,4 litra (zdaj 6,4 litra).

Ojnice batov so podaljšali za 5 milimetrov (zdaj 140 mm), toda, ke rso istočasno znižali kompresijske višine batov, so njihovi gibi ostali nespremenjeni. Motorne zmogljivosti pa so naslednje: kompresija 10,0:1, največja moč 100 kW oziroma 136 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. Račun pokaže tudi ugodno specifično moč 55,7 kW (75,7 KM) na liter gibne prostornine, kar se, družno z uporabno krivuljo navora (ta se položno, a odločno vzpenja, potem pa tudi zlagoma »omahne«) izkaže tudi med uporabo vozila.

Motor v BMW 318iS je ta hip eden od najvzornejših izdelkov te vrste – ko gre za odzivanje na ukaze s pedala za plin, za veselje do vrtljajev, in za uglajenost, upošteva njegovo celotno delovno območje. Zavrteti se zmore do 6550 vrtljajev v minuti, tik nad njimi pa ga pred nasiljem zavaruje samodejni prekinjevalnik. In le malce pod to mejo smo pretikali tudi med našimi meritvami, z dvema osebama v avtu ter s polno posodo goriva. BMW 318iS je pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,6 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 19,0 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 26,7 sekunde in do hitrosti 180 km na uro v 41,6 sekunde. Testni avtomobil je bil obut v nizkopresecne zimske gume, kar velja upoštevati predvsem pri izmerjeni največji hitrosti: 205 kilometrov na uro. Ob serijski kolesni obutvi bi utegnili biti za kak kilometer ali dva na uro večja.

Dobrim končnim zmogljivostim ne botruje le razmeroma majhna teža vozila (1125 kg), ampak tudi petstopenjski menjalnik z direktno četrto in zmerno podaljšano peto prestavo, ki se v končnem prestavnem razmerju (upošteva tudi razmerje v diferencialu) izkaže za športno »kratek« prenos moči. Ta je v prid voznikovu občutku o lahkotni poskočnosti motorja, pa tudi vsakdanje uporabnim razvadam, da pospešujete, ne da

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 84,0x81,0 mm – gibna prostornina 1796 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 6000/min – največji navor 172 Nm pri 4600/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (Bosch meotronik M 1,7) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 46 Ah – alternator 910 W – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,720; II. 2,020; III. 1,320; IV. 1,000; V. 0,800; vzvratna 3,450; diferencial 4,100 – platišča 5 1/2x14 – gume (testni avto) 195/65 TR 14 M+S (continental)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 2 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vijajne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolute ob vseh štirih kolesih in spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, prestava 21,4:1, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, servo.

Mere in teže: dolžina 4,325 m – širina 1,645 m – višina 1,360 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,407 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1125 kg – dovoljena skupna teža 1565 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

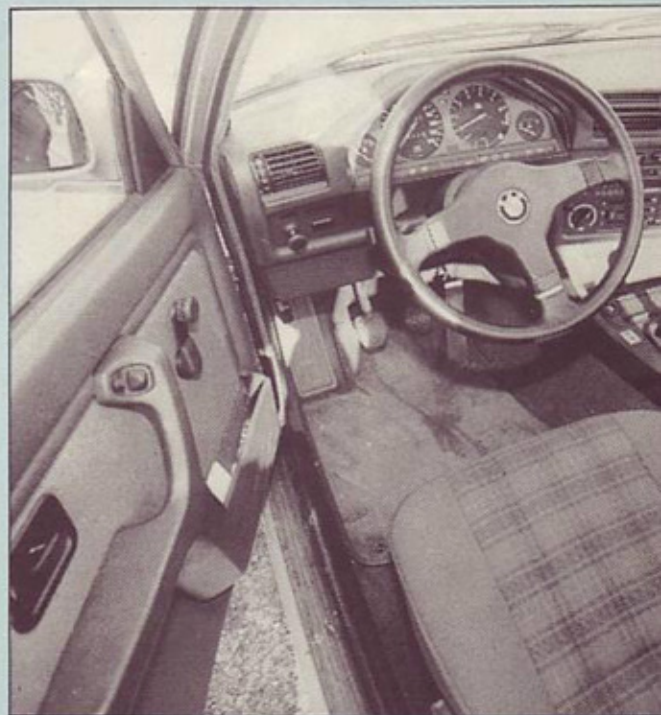
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 202 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 9,9 s – poraba goriva (ECE): 6,4/8,2/10,9 litra neosvinčenega bencina na 100 km



Prtljažnik: dovolj prostoren, toda z visoko zadnjo stranico.

bi sproti pretikali v nižje prestave. Tako uravnatežena motor in menjalnik sta blažjim vzpetinam (na primer na avtomobilskih cestah) kos tudi v peti prestavi, kratkost celotnega prestavnega razmerja pa postane neugodna le ob največjih hitrostih vozila, ko začne kazalec na merilniku vrtljajev segati v opozorilno črtno polje (nad številko 6250). Ampak motor je tudi takšnim in dolgotrajnejšim obremenitvam povsem kos, hkrati pa se obnaša uglajeno, brez treslajev in z ušesom še povsem naklonjenim truščem. Pri tem je moderno zmeren tudi, takrat, ko gre za žejo po gorivu. Skoraj štiristočkilometrsko preskušnjo, z brez izjeme ostro voženimi etapami, z mnogimi mestnimi vožnjami in s prilagajanjem motorja hladnim zimskim jutrom, smo opravili s povprečno porabo 10,6 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov. Pri tem zmore poraba – ne da bi bile potovalne hitrosti

Notranjost: značilno beemvejevska, ampak premišljena in natančno obdelana.





odločilno prizadete – uplahniti tudi proti osmim litrom na 100 kilometrov, hkrati pa, ob skrajni neusmiljenosti voznika, porasti proti 13 litrom na 100 kilometrov. To pa so številke, ki so – ne le za BMW, ampak za vozila te vrste nasploh – dovolj ugodne.

Ugodno je tudi voznikovo počutje v celem. Če odštejemo zamotano nastavljanje sedeža, malce utesnjujoče in visoke boke vozila, nenastavljivi prijemališči varnostnih pasov in le teoretično uporabne luči v potniškem prostoru, ugaja tudi ta BMW z dobro ergonomijo glede na osnovne, vozniku in vožnji namenjene naprave, še posebej pa s kratko in natančno prestavno ročico, v usnje odetim športnim volanom ter dobro vidljivostjo na vse strani.

Športno zna biti tudi plezanje k zadnji klopi, skozi samo dvojna vrata, športno pa je tudi podvozje tega BMW. V primerjavi z običajnimi avtomobili iste hišne serije je 318 iS za 15 milimetrov bližje tlem, njegovo trše vzmetenje pa je oplemeniteno

z dvojnimi plinskimi blažilniki ter z 20 – milimetrskim stabilizatorjem spredaj ter 14,5-milimetrskim stabilizatorjem ob zadnji premi. Vsa štiri kolesa so že po tradiciji posamično obešana in spredaj prečno, zadaj pa poševno vodena. Eno z drugim daje dovolj športne čvrstosti, da je avtomobil mogoče zanesljivo voditi tudi na hitrim vožnjam manj primernih voziščih. Sunke, ki prodrejo v notranjost avta, dovolj učinkovito ublažita predvsem prednja sedeža, pred njimi pa so dobro zavarovali tudi volanski mehanizem. Ta je servo-ojačan, s štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, kar je še po volji za nagla sukanja med ostro vožnjo. Zanj pa so dovolj zmogljive tudi štirikrat kolutne in spredaj posebej hlajene zavore. Vse to sodi h končni podobi najnovejšega izmed najmanjših beemvejev. Tako ni mogoče prezreti, da gre za dobro izdelan in dobro motoriziran avtomobil. Skratka, za BMW! Kajti ta avtomobil je ob uglajenem vozniku uglajena športna limuzina, ki ostaja ubogljivo nevtralna tudi

pri vijuganjih z zahtevnejšo hitrostjo. Kvečjemu dirkaška žilica pa ga zmore spremeniti v hitrostnik s hitrim zadkom, kar se sprevrže v spretnostno igro sprotnega odzemanja volana, bočnega drsenja in izmeničnih pritiskov na pedala za plin in zavore. Vse v uživaških, nenevarnih mejah. In na račun odzivnega motorja v nosu!

Na novo zasnovana ventilacija motorja je torej (tudi s tem testom dokazano) uspešen poseg Münchenskih inženirjev. Je pa tudi prepričljiv obet za uresničenje svežine v celotni motorni ponudbi te hiše. M – kot športnost nasploh! Očitno je, da BMW ostaja pri tem.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*