



BMW pomeni športne limuzine. Klasiko z dobre plati tega pomena. Kompaktnost in natančno obdelavo. Temeljito mehaniko in nemirne zadke. Izbiro za tiste, ki jim je avtomobilska vožnja v veselje. Ponudba se začne s serijo »3«. Približno na sredini te serije je BMW 320 i: prvi, od spodaj navzgor, s šestvaljnimi kom v nosu.

Najmanjše beemveje so zadnjkrat temeljito prenovili leta 1982. Takrat so se nekateri zapriseženo beemvejski okusi med kupci nežno vznemirili, na primer tudi zaradi zmogljivosti malce slabostnega vtisa, ki ga je razdaljal sicer priljubljeni BMW 320i. Pa so v Münchnu, dve leti bo že od tega, na novo segli v to različico in poskrbeli za vrniltev ugleda. Motorju so primaknili dodatne štiri konjske moči ob dvesto dodatnih vrtljajih ročične gredi, pri tem pa so malce privzdignili tudi številko o največjem navoru. Toda znatno opaznejša je ostala skrajšana predstava v diferencialu – ob sicer nespremenjenih zobičajkih razmerjih v petstopenjskem menjalniku.

Izra volana je vse to mogoče občutiti takole: motor BMW 320i resda zadira z zares polno sapo šele tedaj, ko se kazalec na merilniku vrtljajev pomakne čez številko 4000 (tam je navor tudi najugodnejši), toda spontano se na vozniške ukaza s pedala za plin odziva tudi v nižjih delovnih območjih. To pomeni, da za neoklejavočo in tekočo vožnjo ni potrebno priganjanje v višje vrtljaje, ampak, da ta BMW suvereno obvladuje okoliščine tudi v višjih pre-

BMW 320 i

Harmonija

Najmanjši BMW s šestvaljnim motorjem

stavah in z zmernimi motornimi naprezanji.

Motor je prvi šestvaljnik v Beemveji avtomobilskega paletti, če se jo lotimo na njenem spodnjem koncu. V vrsto zloženi valji imajo 1990 kubikov gibne prostornine, batit v njih pa se hvalejo z izrazito kratkimi gibi. Ročična gred se suče v sedmih ležajih, odmična gred

je v lahki glavi, gnana z zobatim jermenom. Za polnjenje z gorivom skrbi elektronska naprava (bosch LE-jetronic), eno z drugim pa jamči za brezhibne, tudi hladne vžige, za takojšnje motorno veselje do življenja in, hkrati, tudi za navdušenje do najvišjih vrtljajev, torej do številke 6250 na merilniku, oziroma za drobec čezno, ko se

sproži omejevalnik, ki motorju dalja življenje. Tek motorja je miren in uglajen od začetka, nekaj pod 1000 vrtljaji, do viška moči, in ker je motorni prostor temeljito zvočno izoliran, je trušča le toliko, kolikor ušesom zares prija.

Naše meritve smo opravili tako kot vedno: z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva. Pri tem je BMW 320i pospeševal do hitrosti 60 km na uro v 4,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,3 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,5 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 19,0 sekunde. Največjo hitrost smo dosegli v peti prestavi: 198 km na uro. In po okroglih 4000 prevoženih kilometrih smo izmerili povprečno porabo goriva 11,4 litra na 100 kilometrov.



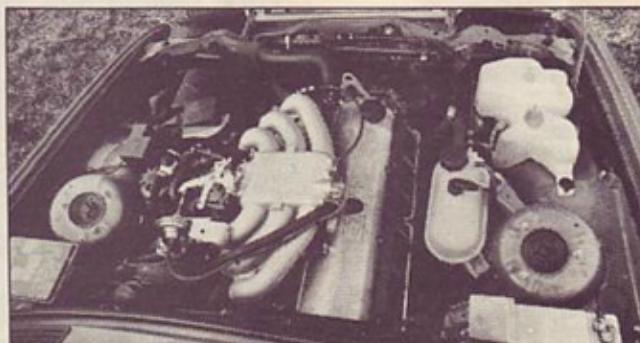
Seveda se pri velikih hitrostih izkaže, da je aerodinamika najmanjših beemvejev ($C_w=0,38$) malce v zaostanku s časom, pa je vrtanje zraka zato močneje slišati kot pa v enakovrednih limuzinah najnovejših konstrukcijskih letnikov. Ampak, lepo prosim, zato pa se deževnica ne vlije na komolec, če odpreš okno in tudi sonce je skozi zmerno velika stekla manj ogrevajoče kot v kakšnem zelo modernem vozilu. Da pa ta BMW ni več supermoderen avtomobil, je mogoče opaziti tudi na račun številnih kromiranih obrob na njem in – navsezadnje – tudi tisti hip, ko sedete vanj ter ugotovite, da so v novejših avtih, morebiti v celično celo manjših, notranje širine bolj naklonjene udobju. Toda BMW je BMW in vse v njem je temeljito izdelano ter namenjeno načrtovani uporabi.

V mislih imam dobra in natanceno nastavljiva prednja sedeža (voznikom streže tudi z izbiranjem višine); pripravno odmerjene razdalje med pedali, prestavno ročico in volanskim obročem; pregledno, bogato založeno in dobro zasezeno armaturno ploščo; pregledna in natancna stikala, s tistimi za zračenje in gretje vred; ter nasploh vozniku naklonjen in praktično popoln kokpit, z vsem tistim, kar med vožnjo potrebuje. Testni avtomobil je stregel še s potovnim računalnikom, z električno gnanimi okni v vrati in z zavornim dodatkom ABS. Ter s štirimi vrati. Ta so sama po sebi sicer v prid udobnejšemu pristopu k zadnjem klopi, razmeroma tesno odmerjene praznine za kolena pred njim pa seveda prav nič ne povečajo.

BMW 320i je pravi BMW, tudi ko gre za lego na cesti. Volan s štirimi zavrtljaji in s servovojačevalno napravo je vozniku takoj všeč, najsi bo med sukanjem v počasnem prometu, ali med zelo hitrimi vijuganjem na odprtih cestih. Je pa prav, če voznik vnaprej ve: da so široke nizkopresečne gume na (v našem



Temeljita notranjost: (tudi) to je BMW!



Motor: ugljen in zmogljiv šestvaljni

primeru luhkih) platiščih dovolj oprijemajoče na suhem asfaltu, da pa ne zmorejo prikriti beemvejevega živahnega zadka, če prijem oslabi. Tako je drvenje z BMW še vedno rezervirano za tiste vozniške, ki jim je takšno počeje v užitek: pod pogojem seveda, da ljubijo spodbajanje zadka, nagla odvezemanja volana in hitro ukazovanje pedalom za sklopko, plin in zavore. Udobje v vozilu s tem ni prav nič prizadeto, saj so štiri posamične obese vzmetene tako, da je avtomobil zaresna športna limuzina: dovolj »mehka« za razvajene potnike in obenem dovolj čvrsta za cestne dirkače. Če étejemo zraven še temeljite brisalnike, zelo dobre luči in temeljitos tega beemveja v celično, ni težko verjeti: ta avtomobil je v polni kondiciji in starosti se mu še ni treba batiti. Dobro ime mu je pri tem, jasno, v pomoč.

• • •

BMW 320i ima pravzaprav eno samo takojci očitno napako: premajhno posodo za gorivo. Gleda vsega drugega je harmonija na dlani. In v avtu samem tudi!

**MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC**

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 80,0×66,0 mm – gibna prostornina 1990 kubikov – kompresija 9,8:1 – največja moč 95 kW (129 KM) pri 6000/min – največji navor 174 Nm pri 4000/min – ročična gred v 7 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch LE-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 1120 W – elektornski vžig

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 3,91 – platišča 5 1/2 J×14 – gume 195/65 HR 14 (Michelin MXV)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, nazetne opore, stabilizator – zadaj vijačne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, spredaj posebej zračne, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanička ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 4

zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: 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 – rajdnji krog 10,5 m – teža praznega vozila 1100 kg – dovoljena skupna teža 1500 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 197 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,2 s – poraba goriva (ECE): 6,4/8,4/12,0 litra bencina super na 100 km

