

BMW 323i automatic

Tretji program

139 KM v motorju, tristopenjska avtomatika v menjalniku

Oje: ko smo po lanski maroški predstavitvi novih beamvejev serije »3« zapišali, da gre za optično prevaro (ne da bi pri tem mislili kaj slabega), smo se jugoslovanskim predstavnikom te Münchenske tovarne zamerili v dno duše. Pa so zameri presekali v tovarni sámi, kjer so pisane spoznali za »optima fide« in ponudili na test BMW 323i, brez pedala za sklopko. Kot vnovičen dokaz, da je ta BMW še vedno zelo športna limuzina; tudi tedaj, ko menjalniku streže avtomatika.

Če ste torej prabrali lansko 26. številko naše revije, že veste: da je nova Beamvejeva »trojka« krajša in širša od prejšnje; da so ji sploščili prednji del in privzdignili zadek; da so vsem različicam vstavili po štiri okrogle žaromete v močnejše zaobljene nosove; da je aerodinamika vozila ($C_w = 0,38-0,39$) boljša kot prej, pretresljivo ugodna pa ni; da je prtlačnik zdaj prostornejši; da bodo jeseni na voljo tudi štiri vrata; da je novinec v celam odločneje naravnani k varčnejši porabi goriva in k udobju, ko gre za vzmetenje; in, da je tudi novi BMW izdelan prav tako natančno kot smo pri beamvejih že dolgo časa navajeni.

UTESNJENOST

Eno z drugim: novi BMW, in to velja, jasno, tudi za BMW 323i, nazvnen ni v tolikšni meri nov in spremenjen, da bi že na daleč

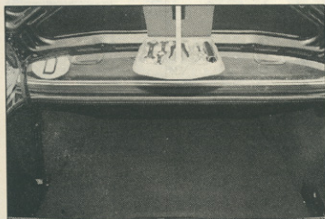


vzbujal radovednost. Poznavalci ga, seveda, ne morejo spregledati. In tudi ličnejši je od svojega prednika: zavoljo izrazitejše kline oblike, zavoljo opaznejše širine, pa tudi zaradi drugačnega nosu: ta me je sicer že v Maroku spomnil na obraz človeka, ki je zagrizel v limono, a naj obveja pripomba romantične znanke, češ da jo spominja na ustnice – tik pred poljubom. Naj bo po njenem!

Toda tudi med preskušnjo 323i sem takoj opazil: da je prostor za voznika utesenjensiji, da je dosti teže kot včasih najti pravišnje lego telesa, da je volan pretirano privzdignjen in da z glavo butam ob strop; res je, leseni avtomobil je imel pomikano streho, zavoljo katere je strop za nekaj dodatnih milimetrov nižji, je pa preizik in pikal Človeku v veselje pa je armatura na plošča, razpotejnena k zasukani sredinski konzoli in redoljubno, a pregledno – obenem pa beemvejevsko vzemirijivo in sportno – opremljena z vsem tistim, kar si človek v hitrem avtomobilu želi. Tu so: merilniki hitrosti, vrtljajev motorja, trenutne porabe goriva, količine goriva v posodi in temperature hladilne tekočine; pa digitalna ura, kontrolne luči, ki opozarjajo na servise pregledne in na novo obdelana ter zares učinkovita naprava za hlajenje in grejto notranjosti. In če pristejem še temeljito oblažjenost, skrbno osvetlitev instrumentov, natančno odmerjene preproge in dobro oblikovana prednja sedeža, res ni vzroka za pritožbe. Ampak: na zadnji klopi je prostor le za manj zahtevne potnike ali otroke. S koleni je tamkaj res križ! Neznansko neugodni so pa vzmetni predali za magnetofonske kasete, ki so jih namestili med pred-



Kokpit: samodejni menjalnik



Prtljažnik: orodje pod "stropom"

nja sedeža, sprožijo pa se vsakič, ko seže roka tja, da bi med vožnjo našla oporo. Pa smo jih zato med testom prelepili, kasete pa spravili v prednji predal.

Redoljubno kot vsa notranjost je obdelan tudi prtljažnik, po novem za spoznanje večji, a še vedno z rezervnim kolesom na dnu, s predalom za drobnarije ob strani in z značilno nameščenim orodjem na notranji strani prtljažnega prostora.

UGLAŠENOST

BMW 323i poganja vrstni šestvaljnik z 2316 kubiki gibne prostornine in največjo močjo 139 KM pri 5300 vrtljajih v minuti. To je ugaljen, lahkotno tekoč motor, ki ga poznamo že iz prejšnjih beemvejev. Za tokrat so mu zvišali kompresijo in znižali vrtljaje ob največji moči – pa je moč za 4 KM manjša kot prej, najugodnejši navor je pa večji in ob uporabnejših 4000 vrtljajih v minuti. Tudi ta motor je takšen kot vsi motorji znamke BMW: brezhibno vžiga in se tekoče odziva na ukaze s pedala za plin. Boscheva elektronska naprava za vbrizgavanje goriva pri tem odlično opravlja svojo nalogo. Opozorilno polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6250, malce čez pa se sproži tudi omejevalnik vrtljajev, ki zavaruje motor pred voznikovim nasiljem.

Izbira menjalnikov za BMW 323i je pestra: kupec lahko izbere med »varčevalnim« petsto-

KODAK SAFETY FILM 5036

KODAK SAFETY FILM 5036





penjskim menjalnikom, z direktno četrtro in s podaljšan peto prestavo, »športnim« petstopenjskim menjalnikom, ki je nagnjen boljšim pospeškom in ima direktno peto prestavo, ter trispopenjsko avtomatiko, s kakršno je bil opremljen naš testni avtomobil.

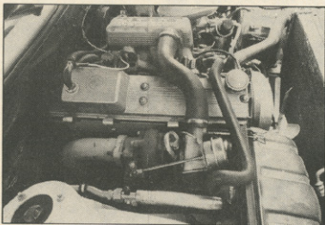
Morebiti zdaj pravite: pha, BMW pa avtomatika! Kdor misli tako, misli napačno. Samedejni menjalnik se temu visoko zmogljivemu motorju naravnost čudovito poda, uglasena sta tako spretno in učinkovito, da se ju voznik privadi že po nekaj kilometrih vožnje in mu še na misel več ne pride, da bi se ju odrekel. Saj je res preprosto: z drsno ročico izbere pravi položaj (oznake: P, R, N, D, 2, 1) pritisneš na plin in pozabiš na pretikanje. Seveda, kdor je po krvi dirkač, bo levo nogo, ki je zdaj brez dela s sklopko, uporabil za zaviranje, na ostro voženih ovinkih pa bo avtomobil krotil z ročnim pretikanjem in izbiranjem pravih izmed treh prestav. Toda, reči hočem, da za to ni zelo velike potrebe in da je dosti laagodnje vrtljaje motorja krotiti s pritiskanjem na pedal za plin, seveda, tudi s kick-downom kot pa segati k prestavi ročici.

Jasno: menjalniška avtomatika ni niti dirkaška niti varčevalna naprava. Zato so bili izmerjeni pospeški malce slabši kot bi bili ob petstopenjskem, še posebej pa športnem menjalniku, a kljub temu dovolj prepričljivi, da se človeku avtomatika prikupi. Med pospeševanjem z mesta smo dosegli hitrost 80 km na uro po 6,3 sekunde, hitrost 100 km na uro po 9,9 sekunde, hitrost 120 km na uro po 13,4 sekunde in hitrost 140 km na uro po 18,6 sekunde vožnje s polnim plinom. Pri tem je potrebno reči, da je bil avtomobil obut v gume M+S, kar za takšne meritve ni

ravno ugodno. Naša največja izmerjena hitrost: 196 km na uro.

Tudi varčevalnik tale BMW z avtomatiko ravno ni. Po 5500 prevoženih kilometrih smo izmerili testno povprečje porabe

goriva – 14,7 litra na 100 kilometrov. Toda med vožnjami z največjo hitrostjo po avtomobilskih cestah se je poraba goriva povzpela tudi čez 17 litrov na 100 kilometrov. A, seveda ob zelo ugodnih hitrostnih povprečjih!



Motor: ubrizgavanje goriva

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiriktalni – vrstni – nameščen vadožno nad prednjo premo – vrtna in gib 80,0 × 76,8 mm – gibna prostornina 2316 kubikov – kompresija 9,8:1 – največja moč 102 kW (139 KM) pri 5300/min – največji navor 205 Nm (20,9 kpm) pri 4000/min – ročnična gred v 7iežajih – odmična gred v glavi (zobati jermeni) – glava iz lahke litine – elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch L-jetronic) – električna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: Motor spredaj poganja zadnji kolesi – trispopenjski samedejni menjalnik – ročica na tleh – platišča (testni avto) 5 1/2 × 14 – vsa štiri avto) 175/70 HR 14 (continental M + S)

Voz in obese: limuzina z dvojnimi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolturne ob vseh štirih kolesih, spredaj dodatno zračne, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med se-

Navidez skoraj nespremenjeno, v resnici pa v celem na novo zasnovano podvozje s štirimi posamičnimi obesami je, spredaj s prečnimi vodili in vzmetnimi nogami, zadaj pa s poševnimi vodili in vijajnimi vzmetmi, pa s stabilizatorjema na obeh koncih, je uspešen kompromis med udobjem zoper slaba cestišča in športnostjo, ki jo človek pri BMW pričakuje. Hočem reči, da je BMW 323i po novem gibkejši kot je bil doslej: manj surov v nogah in manj opletajoč z zadkom. Ko pa oplete, naredi to aerobično nežno, da ga je zlahka moč sproti loviti. Seveda: povsem iz kože ni skočil in, kdor je s plinom (pri avtomatiki torej s kick-downom) na spoztekem cestišču premalo pazljiv, bo vozil bokom naprej in s potnimi rokami odzvalval vnapaj. Ampak za običajne vožnje in želje je ta BMW zmogljiva, poskočna, hitra in dovolj udobna športna limuzina.

Če prištetem še dobre, spredaj posebej zračne brezazbestne zavore, s kolturni ob vseh štirih kolesih, pa navsezadnje tudi široke in čvrste nizkopresne gume, ki sodijo k serijski in rezimski opremlji, je BMW 323i prepričljiv vrhunec hišnega tretjega programa.



Je pa manj brežvejski kot je bil včasih: ker se v njem slabše sedi, ker se karoserija močneje nagiba i ker je moč na kolesih (ne le ob avtomatiki) manj eksplozivna kot smo bili navajeni. Drugačen BMW torej! Slab pa ni, to smo rekli že zadržlj.

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATI

dežema) – volan z zobato levitjo, servo, prestava 20,5:1

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 – rajdni krogi 10,5 m – teža praznega vozila 1090 kg – dovoljena skupna teža 1540 kg dovoljena teža priklole brez zavore 500 kg, z zavoro 1200 kg – prtljajnik (normno) 425 litrov – posoda za gorivo 58 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 197 km na uro pospešek 0 – 100 km na uro: 10,8 s – poraba goriva (ECE): 7,6/9, 7/11,8 litra goriva super na 100 km