

Stavim, da se vam bodo za volanom BMW 323 i pripetile tri reči:

prvič – ko boste vtikali ključek za vžig, se vam bo roka od vznemirjenja malce zatresla;

drugič – opazili boste, da se vam mla-

BMW 323 i

Paket moči

Kaj je to – »power slide«? Poženite najmanjši Beemvejev šestvaljnik – pa boste zvedeli!



doletnice prijazno nasmihajo;

tretja – skozi prvi ovinek boste zdrveli z bokom naprej.

Če vam takšno življenje ni všeč, ste za debelih štiristo tisočakov izbrali povsem napačen avtomobil. Kajti ta BMW je vročerkvrnež, pa je prav, če je takšen tudi mož za volanom.

Če niste ravno od včera, v tem avtomobilu ne boste našli veliko novega. Navzven in navznoter je takšen kot vsi beemvejev serije »3«, da je pa hudič pododovati slavo, ki si jo je nakoval nekdanji BMW 2002, smo že večkrat povedali. »Volk v ovčji koži« je zdaj že obrabljena, a še zmeraj najz-

govornejša primera za izdelek izpod bavarskega belomodrega kroga, ki je pred več kot desetletjem pričel osvajati kupce. Seveda bi lahko našli nekaj novih drobnarij, na primer večje zunanje ogledalo, ki ga krmili elektrika (testni avto je imel takšni ogledali na obeh straneh, ravnati ju je moč pa z enim stikalom za voznikovih vratih), v usnje oblečen obroč volana, ki je pri tem avtomobilu izrazito in nalašč ne le športen, ampak že skoraj dirkaški. In široke gume, ki zapolnjujejo vdolbine pod blatniki – tako kot se za cestni dirkalnik spodobi. Ampak noben izmed takšnih in podobnih dodatkov ne zbode v oči – vse, kar ta avtomobil ponuja, je z nemško natančnostjo in z občutkom za red in pripravnost zilito v celoto. To, vidite, je pa tisto, kar je pri avtomobilu zares ve-

Cena: 16.050 DM in 233.315 dinarjev

Osnova za izračun obc. in rep. davka 208.377 din

Zavarovanje: obvezno: 2435 din kasko brez franšize: 31.622 din

kasko s franšizo 4000 din: 9787 din

Cestnina: 1500 din
Proizvajalec: Bayerische Motoren Werke AG 8; München 13, ZR Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Tehnunion, Ljubljana, Vošnjakova 5; predstavništva v republiških središčih (razn v Titogradu) in v Splitu

liko vredno. Pa naj stane, kolikor hoče!

HINAVSKI ŠESTVALJNIK

Mnoge tovarne bi rade izdelovale takšne avtomobile, kakršnen je BMW – pa tega ne zmorejo ali ne znajo. BMW 323 i je pravzaprav majhen in preprost avtomobil z dvojnimi vrati, s pičlo odmerjenim prostorom pred zadnjo klopio in z zelo dobrima prednjima sedežema. Nikakršnega lesa iz plastike ni v tem avtomobilu, nobenih kičastih dodatkov, skratka ničesar, kar ne bi bilo uporabno. BMW 323 i je ustvarjen za vožnjo, da zmorno in gladko pospešiti in da se drži ceste. Pravzaprav smo tega pri beemvejih že vajeni.

Pa vseeno ta avto postrže tudi z novostjo. To je nalašč za BMW 323 i izdelani vrstni šestvaljnik, ki zmore ob 2315 kubičnih gibne prostornine 143 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. To je hinavski motor, ki se na zasak ključa komajda slišno oglasi, ki pa ob pritisku na pedal za plin bliskovito reagira in izstrelí avto tja, kamor hoče voznik. Razvili so ga iz štirlvaljnika, ki poganja BMW 320 ali BMW 520, povečali gib batov, dodali dva valja in poskrbeli za mehansko vbrizgavanje goriva (K-jetronic) znamke Bosch. Čistokrvež je, o tem ni dvoma! Gladko steče že pri 1000 vrtljajih v minuti, z močjo se oglasi pri številki 1500. To je simfonija za šest valjev in voznika – bolje se tega motorja ne da opisati!

Torej ni dvoma, da je BMW 323 i ugleden naslednik nekdanjega modela 2002 tii, ki je bil svoje čase največji pohotnej med najmanjšimi beemveji. Novi motor je prava tovarnica eksplozivne moči, ki pa je enako kos zahtevam, kadar se mora izkazati s prožnostjo. Preskusili smo: celo od 1000 vrtljajev v minuti in v četrti prestavi potegne takorekoč brez oklevanja. Res pa je, da mu takšni preskusi niso v korist. Zaradi zobatega jermena za pogon odmične gredi je posebej celo med vrstniki iz lastne hiše (pri BMW je bila doslej veriga dosti bolj v časteh), opremlili so ga pa še z razcepilno izpušno cevjo, ki



BMW 323 i baur cabrio: različica za vetrnjake. Dodatnih 6000 DM omogoča, da je streho moč zložiti, sneti in drveti na prepihu

Kaj pravi ona?

Slišati je neverjetno, ampak najprej je lep čas molčala. Menda so jo pospeški pritisnili ob sedež, da ji je vzelo sapo. Potem je vzdihnila: »Oh, kako je seksi!« (Pri tem je mislila na avto!)

Prijateljicam se še zdaj hvali, da je drvela z 200 kilometri na uro in da je ni bilo nič strah. Je pa po svojo dobro, da je avto tako drag, saj je že začela namigovati o izločbi s krznom, ki bi se podal znaku BMW. Za avto pa pravi, da bi bil lahko bel, oranžen, moder, srebrn, celo črn. Samo, da bi bil 323 i!

je do številke 5000 na merilniku vrtljajev prav spodobno tiha, potem pa njena podaljška vse glasneje opozarjata nase – pa je BMW 323 i všeč tudi tistim, ki radi drvijo tako, da se sliši.

Že podatek, da smo s tem avtomobilom v pičlih treh tednih prevozili dvanajst tisoč kilometrov, zgovorno pove, da v njem ni težko sedeti. Nekako tako je, kot v žepnem concordu: merilniki, tudi tisti, na sredini armaturne plošče, so v premišljenih kotih zasukani k vozniku, razmerje volan-pedala-prestava ročica so – glede na dolg pomik sedeža – enako po meri različno velikim voznikom in vidljivost je na vse strani enako dobra. Slaba plat voznikovega delovnega prostora so brisalniki, ki pri velikih hitrostih niso več temeljiti, in naprava za zračenje in ogrevanje notranjosti, ki ji je zelo težko natančno streči.

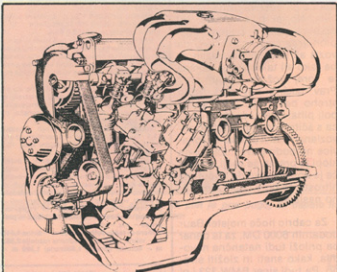
Menjalnik zamerim, da nima pete prestave (ta je le za doplačilo!): prvič zato, ker je pretikanje v tem avtu prava zabava, drugič pa zato, ker se zdi četrta prestava malce »prekratka«. Odlične so zavore: to je edini BMW serije »-3«, ki ima kolute ob vseh štirih kolesih, prednja dva pa z režami za notranje hlajenje. Tako opremljen se avto ustavi v smeri in zanesljivo tudi po





večkratnih ostrih zaviranjih pri največjih hitrostih. Zelo natančen za hitro vijuganje je še volan, ki se z debelim obročem hitro priljubi, čeprav s štirimi zavrtljaji od ene do druge skranje točke ni kdo ve kako športno neposreden. Tovarna ponuja pa tudi servo napravo volana, ki jo je treba posebej doplačati in avtomobilu te vrste sploh ne pristaja. Razen v primeru, če ste doslej vozili mercedes 450 SE.

Bral sem, da je nekaterim tujim testnikom BMW 2002 bolj ugajal, češ, da je 323 i premalo udarniški, da bi navdušil kupce. Lepo vas prosim, tudi Zsa Zsa Gabor ni več tisto kar je danes Sheryl Ladd in takšne reči je treba znati razločevati. BMW 2002 je bil vražje dober avto in v tistih časih redek primerek svoje vrste. Doslej smo spoznali že dosti dobrih avtomobilov in dosti odličnih beamvejev – ampak krivica bi bila, če bi zdaj rekli, da je 323 i le senca svojega predhodnika. Še vedno trdim, da bolj uglasjen, bolj temeljit in bolj prepričljiv sploh ne bi mogel biti; čeprav ima vsaka stvar svoje meje in jo ima tudi ta avto. Če boste po naključju ali kot pravkar pečeni lastnik sedli vanj, svetujem previdnost. Stodvainštirideset konjskih moči pod prednjim pokrovom prav nič ne okleva, ko je potrebno pogonati pogonski kolesi – tema se pa rado pripeti, da prehitro in nepremišljeno zdrsneta.



Dragulj iz Münchna: šestvaljnik z mehanskim vbrznavanjem goriva postreže z zmogljivostmi, ob katerih se mnogim poceديو silne



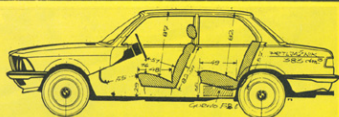
Voznik v veselje: svojstvena armaturna plošča, tapciran obroč volana, kratka prestavna ročica in odličen sedež

Takšnemu zdrsanju se reče »power-slide«, razkrijejo ga pa predvsem ostro voženi in spolzki ali pešeni ovinki. Čim nižja je prestava, tem močnejše (predvsem notranjemu) kolesu drsi. Tu bi bila verjetno v precejšnji pomoč približno 25 – odstotna zapora diferenciala, za katero pa je tudi potrebno doplačati. Ampak dvomim, da bi se potem osnovno pravilo za ta avtomobil glasilo kaj drugače kot takole: ne pretiravajte s pogumom, dokler niste prepričani, da je avto v celem v vaših rokah. Dobro je vedeti, da ponujajo enako ali celo manjšo porcijo moči po hrupu in opremi dosti uglednejši avtomobili, namenjeni izključno le dirkalnim progam. In, da se v beamveju 323 i peljete skorajda neslišno, pa nič manj hitro in ostro – seveda če to tudi hočete.

Močnejšemu in težjemu motorju so prilagodili prednjo premo, oba konca avtomobila pa so opremili z močnejšima stabilizatorjema in s tršimi blažilniki. Tako zdaj ni več moč reči, da se avtomobil preveč nagiba in da je v nogah prenežen za tisto, kar sicer zmore – takšne očitke smo pred leti namenili BMW 320. Tudi gume opravijo svoje in dokler je cesta suha, s tem avtomobilom, tudi na zgornjih hitrostnih mejah skorajda ni večjih težav. Voznik mora nadzorovati le nogo na plinu in sproti loviti smer – pa se bo vselej varno izmotal in ravnilo. Čisto drugače je na spolzkih tleh, kjer postane zadek zelo trmast in le stežka ukrotljiv. Da ga spodnaša zaradi »power-slid«, sem že rekel. Je pa BMW kljub sodobnemu podvožju in preračunano razporejeni teži, klasično zasnovan avto, z lahkim zadkom torej. To vodi v spodnašanje zadnje preme in v potrebo po bliskovitem odzemanju volana. V takšnih razmerah bi bil neposrednejši volan vozniku bolj po volji, takšnega kot je zdaj se je treba pa za drzno drvenje najprej pripraviti.

UŽITKI S PREPIHOM

Po motorju in podvožju enak avtomobil, o kakršnem gre tokrat beseda, smo imeli priložnost voziti tudi na tujih tleh – toda tam s posebno karoserijo »cabrio«. Uradna oznaka različice z zložljivo, ozirno-



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kolenih spredaj 132, zadaj 132; širina prednjega sedeža 65, zadnje klopi 131; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala prišli 186; prednjega sedeža 24; uporabna prostornina prtljarnika (merjeno s kockom) 363 dm³

ma snemljivo streho (glej črno-belo fotografijo) je BMW 323 i baur cabrio. Tudi ta zamisel ni nova, saj karoserist Baur ponuja beamweje s preplhom že od leta 1968. Konec koncev ni veliko vozil, s katerimi se lahko prehladite pri 200 kilometrih na uro. Če pozabimo na športne mercedese, na VW hrošč cabrio in na najnovejši golf brez strehe, pa še na tipične angleške športnike, je BMW baur ena izmed redkih (športnih) limuzin, ki ji je moč

– tako kot porscheju targi – preseliti streho v prtljajnik, ostanek pa zložiti pod zarohek zadnjega naslonjala. Povsem enako zamišljen je le še opel kadett aero, da na takšnih vozilih ni več, je vzrok verjetno v skrbi, da je ob nebu nad glavo varnost potnikov vprašljivejša kot če jih pokriva trdna pločevina. Ne, skrbi so odveč, saj skrbi za glave in življenja nasploh trden varnostni lok, da voziš ali se pelješ privezan, je pa tako ali tako jasno. Kakšna je torej vožnja s cabriom? Prav takšna kot pod trdno streho beamweja 323 i, le da bolj piha. Njemu pristoja čepca s ščitnikom, njej skrbno zavozilana rura. Tudi šal in rokavice ne bodo odveč. Zadaj, na klopi je preprih še večji, ampak če je komu veliko do občutene hitrosti, se bo v cabriu tesniško naslajal.

Za cabrio hoče mojster Baur dodatnih 6000 DM, za ta denar pa priloži tudi natančna navodila, kako sneti in zložiti streho. Pa tudi sicer BMW 323 i ni poceni – seveda če mislim na ceno pri nas. Cena pa vztrajno narašča, saj se je zadnjikrat podražil prav ta čas, ko smo sestavljali ta test. Upajamo, da tudi za avtomobilске cene nekeje le obstajajo zgornja območja, bojim pa se, da za zdaj še nismo tam. Glede hitrega BMW pa še tole: to je dober, zelo dober avtomobil. Več je vreden kot večina športnih limuzin njegovega razreda. Skoraj bi rekel, da sega po slavici, s kakršno se kitijo porscheji. Če bi zmogel, bi ga kupil – in vsakič, ko bi sedel vanj, bi na novo užival...

Technični podatki

Motor: šestvaljni – štirivaljni – vrtni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 80,0 x 76,8 mm – giba prostornina 2315 ccbukov – kompresija 9,5:1 – največja moč 143 KM (105 kW) – DIN pri 6000/min – največji navor 19,4 kgm (190 Nm) pri 4500/min – robnična gred v sedmih lažjih – odmerna gred v glavi (zobati jermen) – vsaki ventil – mehansko vrtogvajenje goriva (bosch K-jetronic) – električna črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavni ločki – vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator – 910 W

Premae moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokotilna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,784; 2,022; 1,320; 1,000; zvrstna 4,066; diferencial s hipoidnim ozobljajem, premeta 3,48:1 (38:11)

Kolesa: platišča 5 1/23 x 13, jeklena predna – guma 185/70 HR 13 (michelin XYG) – pritisk spredaj in zadaj 2,0 bara

Voz in obesa: limuzina za 8 oseb – samonacana karoserija – dvoje vrat – prednji kolesi na posamičnih obeh, prečna vodila, vzmetne noge, stabilizator – zadnji kolesi na posamičnih obeh, poševna vodila, vzmetne noge, stabilizator

Zavore: dvokrojni sistem – kobiljane zavore na vseh štirih kolesih (spredaj z notranji reznimi za hlajenje) – servo – omejevalnik moči zadaj – ročna zavora; mehanska, na zadnji kolesi, ročica med sedežema

Volan: prenos z zobato levljvo, prestava 21:1:1 – varnostni drog – 4 zavrtjaji od ene do druge krajnje točke – radni krog 19,5 metra

Oprema: dvostopenjski brisalnik s preklopnim – brisalnik ventilator – stisljivna brizgalica za prednjo šipo – ogrevana zadnja šipa – varnostne utripalke – luči za vzratno vožnjo – zunanje vzratno ogledalo (z elektr. vodenjem) – halogeni žarnosti – avtomatski varnostni pasovi in vzglavniki spredaj – sedalne prekrivke iz blaga – preproge – ura – vžigalnik

Mere in teža: dolžina 4,355 m – širina 1,610 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,563 m – kolotek spredaj 1,386zadaj 1,399 m

namajnja razdalja od tal 0,145 m – prostornina prtljarnika 400 litrov – teža praznega vozila 1135 kg – dovoljena skupna teža 1570 kg EM dovoljena teža priklopnice brez zavore 500 kg z zavore 1200 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 50 litrov – karter s filtrom 4,75 litra (s je filtrom) – majnišnja 1,3 litra – diferencialni 0,95 litra – hladilni sistem z grezom 12 litrov

Zmogljivost: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000/min 11,9 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 7,5 kg/KM (10,8 kg/KW), polno vozilo 10,9 kg/KM (14,9 kg/KW) – največja hitrost (tovarna): 191 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna): 16,5 s – norma porabe goriva po DIN: 9,2 litra na 100 km

Naše meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 6000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 201 km na uro

Pospeški:

- 0–40 km na uro: 2,4 s
- 0–50 km na uro: 4,2 s
- 0–80 km na uro: 6,2 s
- 0–100 km na uro: 8,7 s
- 0–120 km na uro: 12,6 s
- 0–140 km na uro: 18,5 s
- 0–160 km na uro: 23,4 s
- 0–180 km na uro: 35,0 s

400 m brez zatele: 19,5 s (končna hitrost 138 km na uro)

1000 m brez zatele: 30,7 s (končna hitrost 172 km na uro)

Prebožci: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v črti: prebožci: 35,3 s (končna hitrost 182 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km):

- na avtomobilskih cestah: 10,7 (merjeni), 8,0 (na 17. (zelo ostro);
- na avtomobilskih cestah: 12,5 (poprечно 120 km na uro), 8,0 (na 17. (poprечно 180 km na uro)
- v mestu: 11,5 do 15,5.
- Poprечно na tlasti: 14,0 lara na 100 km
- Poraba ali: 0,5 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na 80, resnična hitrost 59 km/h kazalec na 100, resnična hitrost 98 km/h

Hvalimo

- odlično počutje voznika
- lahkonotno upravljanje, premišljena namestitve instrumentov in stikal
- visokozmogljiv motor
- športno podvozje
- dobra lega na (suhi) cesti
- odlične zavore
- dobra vidljivost
- bogata oprema, zelo dobri sedeži

Grajamo

- pri večjih hitrostih neučinkoviti brisalnik
- hrup izpušne cevi
- nenatano nastavljanje ogrevanja in zrčenja
- power-slide (na spolzkem cestišču)
- visoka cena

MARTIN ČESENJ
Foto MARJAN ZAPLATIL

Motor, ki poganja BMW 323 i, je tako popoln tehnološki izdelek, da navduši celo največje izbirčnike. Izkazuje se z močjo in s prebnozato, a mirnim tokom in s športnim pohlepom. Na merilniku vrtogvaj se začne gibati (povprečno) ob 2000 pri 1800/min, s tem hitro pa nastopi tudi samodejni omejevalnik vrtogvaj, ki prepriča, da bi vrtogvaj zahteval preveč. Pa bi bilo pretiravanje tudi nasploh odveč, saj je to polnokrojen šestvaljni, ki se menči celo s športniki visokim in mnogo dražjega razreda. Preskrbite pri ogroji: meji pomeni v posamičnih prestavih nastajajo merilna hitrost 54, 101 in 151 km na uro. Največjo hitrost doseže avtomobil v vsakem območju vrtogvaj motorja, to pa pomeni, da je BMW 323 i tudi zelo hitro dolgoprogno.

