

Sredi leta 1983 je izpod be-
lo-modrega kroga pripeljal
prvi dizel: BMW 524 td. Zalo-
gaj je zapriseženim beemve-
jevcem skorajda obtičal v gr-
lih. Prežvečili so ga le zaradi
turbinskega polnilnika ob še-
stih valjih. Športni dizel? Pa
naj bo!

Julija lani: nov stres! Rodil
se je BMW 324 d. Nič »tur-
bo«, samo »diesel«. Nov
značaj – za nove kupce!

In zanje se ve, kje jih je mogoče
najti: v deželah s toliko cenejšim
plinskim oljem, da je – ob dovoljš-
njem številu prevoženih kilome-
trov – moč odtehtati nakupno
večvrednost dizelskega vozila. Tu-
di pri nas bi šla dizelska beemveja
verjetno dobro v denar (še pose-
bej v zadnjem času, ko je ponudba
avtomobilov te znamke povsem
individualizirana, pa si vsakdo lah-
ko kupi barvo in opremo, ki si jo
želi), če ne bi bila velikost njenih
motorjev v pretiranem navzkrižju z
našimi davčnimi merami.

Kajti, BMW računa z dvema vr-
stama kupcev: s tistimi, ki so za-
ljubljeni v njihovo značko in so si
dizelski BMW že dolgo časa želeli,
ter s tistimi, ki so že ves čas zatre-
skani v dizle in so BMW vozili le v
sanjah. Če torej natanko premisi-
mo, kombinacija BMW – dizel še
zdaleč ni iz trte zvita.

In če natanko pogledamo: tudi
pri BMW 324 d gre za tradicionalno
dognano tehniko in temeljito
izdelavo. Prizor, ki ga ponudi
privzdignjen motorni pokrov, je li-
čen in snažen. Beemvejeve motor-
je že dolga leta prištevam med ti-
ste pogonske agregate, pri katerih
si je vredno vzeti nekaj minut časa
za ogled. Je že res, da je visoka
tehnika v drobnoju skrita očem,
ampak tudi tisto, kar je videti –
natančno razporejeno, skrbno pri-
vito, suho in čisto – priča o kako-
vosti vozila.

In tale dizel, pravim, ni nikakrš-
na izjema. Po zasnovi in velikosti
je natnako takšen kot v BMW 524
td. Torej tudi zanj velja, da imam
prednika v šestvaljnem bencin-
skem motorju, ki so mu za naftno
uporabo izdelali novo lahko glavo
z vrtničnimi komorami, z vzpred-
no visečimi ventili in s prečnotoč-
nim polnilnim principom. Zobati
jermen, ki žene v glavi nameščeno
odmično gred poganja hkrati tudi
visokotlačno črpaiko za gorivo. In
zaradi daljših gibov ročične gredi
(v primerjavi z bencinskim 2,3-litr-
skim šestvaljnikom) znaša gibna
prostornina tega dizla 2443 kubi-
kov. Ob turbinskemu polnilniku v
BMW 524 td pomeni to 115 KM
največje moči, toda v BMW 324 d
turbinskega polnilnika ni; zato je
moč manjša, a še vedno dizelsko
prestižna: 63 kW oziroma 86 KM
pri 4600 vrtljajih v minuti. In ugod-
no je pri tem motorju pravzaprav
vse, tudi takrat, ko se ne ubadate z
njegovimi tehničnimi podrobnost-



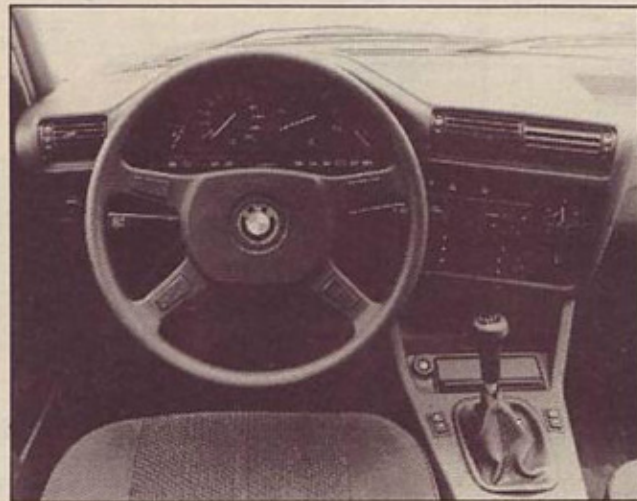
BMW 324 d

D-mol

Različica serije »3«: dizel, brez »turbo«!

mi, ampak sedete k volanu. Motor
vžge brezhibno in zvenketa le pri-
vih nekaj sto metrov vožnje. Po-

tem uglajeno utihne (k tišini veliko
prispeva tudi temeljita zvočna izo-
lacija navzven in proti potniškemu



Za voznika: tudi merilnik vrtljajev

prostoru) ter dovolj radoživo ste-
če. Zaganjanju v pomoč sta na
armaturni plošči dve luči: rdeča,
ki sveti na račun predgrevanja
motorja in zelena, ki pomeni znak
za zasuk ključa. Čakalni čas je ce-
lo v mrzlem zimskem jutru vljudno
kratek, z ogrevanim naftnim fil-
trom pa je bil testni avtomobil tudi
nasploh dovolj z lahkoto kos mr-
zlemu okolju.

Beemvejevi športni slavi na lju-
bo je poleg merilnikov hitrosti, go-
riva in temperature hladilne teko-
čine tudi merilnik motornih vrtlja-
jev, ki z opozorilnim poljem od
številke 4900 dalje ter s prepove-
danim rdečim poljem nad številko
5600 oznanja, da se Beemvejev di-
zel rad vrtil – ne da bi pri tem
preglasil radio v vozilu. Manj po-
srečeno so preračunali prestavna
razmerja v menjalniku in diferen-
cialu, saj se zdijo nižje prestave
predolge (da jim motor s prož-
nostjo ni povsem kos), medtem ko
je četrta prestava prekratka, seve-
da glede na zmogljivosti, s kateri-
mi se motor izkaže. Tako je za
doseganje največje hitrosti po-
trebno pretakniti v peto prestavo,
a tudi v tej se motorni vrtljaji, za
dolgotrajno – drvenje pretirano
povzpnejo.

Testni avtomobil je bil – zim-
skim okoliščinam primerno – zim-
sko obut, kar je v prid voznim last-
nostim, ovira pa natančneje me-
ritve motornih zmogljivosti. Zato
naj naslednje številke obveljajo za
približne: z mesta do hitrosti 60
kilometrov na uro smo pospešili v

6,4 sekunde, do hitrosti 80 kilometrov na uro v 10,4 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 15,8 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 24,5 sekunde. Največja izmerjena hitrost je bila manjša od tovarniško obljubljenega in je znašala 163 kilometrov na uro, razmeroma visoka je bila pa poraba goriva: 9,0 litra na 100 kilometrov. Pri tem smo – ob zelo nežni vožnji izmerili najnižje povprečje 7,3 litra, ob zelo ostri in do dizla povsem neusmiljeni vožnji pa 11,2 litra povprečno na 100 prevoženih kilometrov.

Seveda je slednje priganjanje povsem odveč, saj je ta naftni šestvaljni dovolj suveren agregat, da je z njim mogoče voziti dovolj naglo, ne da bi pri tem segali v njegova najvišja delovna območja. Res je pa tudi, da deluje ta motor zelo mirno in sproščeno, pa voznik dostikrat šele na merilniku vrtljajev opazi, kako zelo priganjaški je. Zato šele privajeno uho pomaga k pravnemu sožitju med motorjem in menjalnikom.

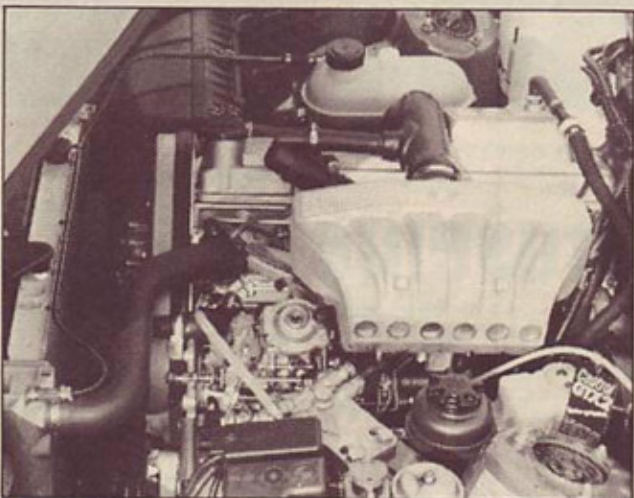
Vse drugo je tudi pri tem BMW tako kot smo pri avtih iz te hiše že dolgo navajeni. Ker sodi v serijo «3», mu štiri vrata skoraj ne pristojajo. Pred zadnjo klopjo je dosti premalo prostora, da bi bilo z zadnjimi vrati moč kaj prida povečati udobje in kot takšen, pa čeprav dizel, ta BMW tudi taksistom ne bo kaj prida v veselje. So pa sedeže lani na novo obdelali, pa jim po konstrukcijski in oprijemalni plati ni kaj očitati. Tudi oprema v celem je v tem BMW značilno beamvejevsko razporejena: s sproščenim počutjem in dobro preglednostjo za voznika ter z dovoljšnjo mero naklonjenosti do še enega odraslega in dva ali tri ne preveč dolgonoge sopotnike. Prtljažnik je zdaj za kanček skromnejši, ker so vanj posadili akumulator in tako prispevali k boljšemu uravnoteženju vozila pa tudi k manjši prostorski stiski v motornem prostoru. In na zadku je, jasno, napis, ki označuje, da gledate dizelsko različico najmanjše Beamvejeve vrste.



Po voznih lastnostih, ne oziraje se na motorne zmogljivosti, je tudi ta avtomobil BMW. Klasična zasnovna pomeni na drsnice občutljiv zadek, le da so odzivi tokrat manj nenadni in ostri, saj je dizelska moč na kolesih pač obzirnejša kot pri večini bencinskih različic. Eno z drugim pa velja: tudi s tem beamvejem je mogoče hitro in udobno potovati.

Kdor BMW 324 d kupi, mora vedeti: ta avto je predvsem dizel, šele potem BMW. Je melodija v D-molu: prijetna, a malce otožna. Za požvižgavanja živahnih durvih napevov pa imajo v Münchnu bogato zalogo bencinskih beamvejev.

MARTIN ČESENJ
foto: **MARJAN ZAPLATIL**



V nosu: 86 dizelskih konj

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaljni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 80,0x81,0 mm – gibna prostornina 2443 kubikov – kompresija 22,0:1 – največja moč 63 kW (86 KM) pri 4600/min – največji navor 152 Nm pri 2500/min – ročična gred v 7-ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – visokotlačna črpalka za gorivo – vrtnične komore – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 90 Ah – alternator 1120 W

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 3,45; platišča 5 1/2 J x 14 – gume 195/65 R 14 (uniroyal M S) **Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijajčne vzmeti, poševna vodila, teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolotne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, prestava 21,4:1, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,325 m – širina 1,645 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,570 m – kolotek spredaj 1,407 m, zadaj 1,415 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1155 kg – dovoljena skupna teža 1615 kg – dovoljena teža prikolice z avtoro 1200 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (normno) 404 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 165 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 16,1 s – poraba goriva (ECE): 5,0/6,9/8,7 litra plinskega olja na 100 km.

