

Kratek test BMW 328i



Časi se spreminjajo. Ne-koč, pa to ni tako daleč nazaj, je avtomobil veljal za športnega, če se je njegov motor vrtel nad pet, šest tisoč vrtljajev v minuti in je od voznika, ki je hotel hitro voziti, takšen način vožnje tudi zahteval.



Kljub zadnjemu pogonu in globokemu prtljažniku na njegovem dnu rezervno kolo pravih mer

Navzven enak, a opazno zmogljivejši, ko gre za navor



Američani so to že davno dognali. Motorji z veliko prostornino so razvijali tudi velik navor in vožnja z njim je bila veliko lažja. V Evropi je bilo drugače. Drugačen način življenja in naftne krize so narekovale izdelavo manjših motorjev in elektronsko nadzirane naprave za vbrizg s sondo lambda so prožnost motorjev še poslabšale. Beemvejev mali šestvaljnik ni bil nič bolj prepričljiv; če je batov šest, so v primerjavi s štiri-valjnikom enake prostornine manjši in zato je (načeloma) manjši tudi njihov hod. Rezultat:

rad vrtili.

Brez pretiravanja lahko rečem, da je novi, 2,8-litrski motor odlični izdelek in se temu avtomobilu odlično poda. Poleg velikih prožnosti in moči ga odlikuje tudi miren in tih tek; v prostem teku je slišati le zamolkel glas, z naraščajočimi vrtljaji pa dobiva vse bolj rezek in športen zvok. Čeprav je 328i limuzina, se v njej nizko sedi in je namestitev pedal ter opore za levo nogo takšna, da si jo športni voznik lahko le želi. Ročica menjalnika je mehka in natančno pretika tudi v vzvratno prestavo. Podvožje ni

dirkaško, temveč športno trdo, pa kljub temu mehko požira neravnine s tal. Ker sta gnani zadnji kolesi, sta lahko prednji pomaknjeni močno naprej; zato je tudi medosna razdalja večja, to pa vpliva na dobro lego v hitrih, blažjih ovinkih. Kljub takšni razmaknenosti obeh osi pa je Beemvejeva »trojka« zelo okretna, saj ima rajdni krog le 10,4 metra. Dobra vodljivost po zaslugi neposrednega volana omogoča tudi igranje z zadkom pri izklopljenem sistemu ASC, ki nadzira zdrski ganih koles. Ker je navora vedno dovolj, pri vsakem odločnem

NAVOR, NAVOR

spet manjši navor. Res pa je, da so bili beemveji ves čas avtomobili s športnim pridihom in kot taki opremljeni z zmogljivimi motorji. Natanko tako: moči je bilo dovolj. Če odštejemo športni M3, je vrh ponudbe v seriji »3« do nedavnega predstavljal model 325i. Sedaj ga je zamenjal 328i. In menim, da bi bilo po takšnem uvodu odveč pojasnjevati, čemu pri novem motorju večja prostornina in praktično enaka moč kot pri starem 325i. Hkrati so še nekoliko zmanjšali kompresijsko razmerje in s tem tudi obremenitve motorja med njegovim delovanjem. Kljub spremembam se motor še vedno



Dvobarvna (črno-bež) notranjost, ergonomska dognanost in udobje





Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - Birtakni - vrtni - vrtina in gib 84,0 x 84,0 mm - gibna prostornina 2793 kubikov - kompresija 10,2:1 - največja moč 142 kW (193 KM) pri 5300/min - največji navor 280 Nm pri 3950/min - roščična gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - elektronska večtočkveni vbrzd in vžig (Bosch motornic DME M3 3.1) - vodna hlajenje 10,5 litrov - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmera: I. 4,230; II. 2,520; III. 1,660; IV. 1,220; V. 1,000; vzvratna 4,040; diferencial 2,930 - gume 205/60 HR 15 (pirelli winter 210 performance)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonastopna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, tilkna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila in vzdolžne nihajke, vijalne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - dvovaljne zavore, spredaj in zadaj kolotne (znotraj hlajene), servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4433 mm - širina 1698 mm - višina 1393 mm - mešana razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1408 mm - zadaj 1421 mm - spredni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina 1530 mm - širina 1450/1440 mm - višina 900/990/870 - vzdolžnica 890-1080/820/620 mm - prijažnik (notrno) 435 l - posoda za gorivo 65 l

Teže: prazno vozilo 1395 kg - dovoljena skupna teža 1780 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 670 kg - dovoljena obtežitev strehe 75 kg

Zmogljivosti: (lavarna): največja hitost 236 km/h - pospešek 0-100 km/h: 7,3 s - poraba goriva (ECE) 6,2/7,8/11,6 l / neovinsčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitost: 234 km/h (V. prestava)

Pospeški	
0-60 km/h	3,3 s
0-80 km/h	4,9 s
0-100 km/h	7,2 s
0-120 km/h	9,9 s
0-140 km/h	13,2 s
0-160 km/h	18,0 s
1000 m z mesta	27,8 s (189 km/h)

Pržnost	
1000 m od 40 km/h (IV):	30,4 s (184 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	34,2 s (170 km/h)

Zavorna pot	
od 150 km/h:	109,5 m
od 100 km/h:	45,8 m

Natančnost merilnika hitosti:	resnično
kazalec na 0	58,8 km/h
80	77,5 km/h
100	95,0 km/h
120	115,2 km/h

Trušč v notranjosti (dB):	III	IV	V
prestava			
idolat			
50 km/h	5,9	5,7	5,6
100 km/h	6,5	6,4	6,4
150 km/h	-	7,0	6,9
200 km/h	-	-	7,4
prosti tek		4,6	

Poraba goriva: testno povprečje 13,7 lita/100 km

Hvalimo

- motorne zmogljivosti
- natančen menjalnik
- podvozje, zavore
- prostornost in udobje
- lega na cesti
- ogrevanje in zračenje

Grajamo

- drobne nenančnosti
- trda plastika na hrbitišču sedežnih naslonjal
- osvetlitev nekaterih stikal

Končna ocena:

BMW 328i je dober avtomobil; za tistega, ki ceni natančnost in udobje, pa tudi za tistega, ki mu športna vožnja predstavlja užitek. Uglavljenost podvozja, menjalnika ter motorja (in njegovih zmogljivosti) je takšna, da zadovolji bivšega lastnika M3 ali pa srečnega voznika 320i, skatka tistega, ki ceni izjemen navor na zadnjih kolesih.

dodajanju plina v nižjih prestavah zdrsneta zadnji kolesi in jima zadek v ovinku pač sledi. Pa tudi takrat, ko so razmere med kolesi in podlago takšni, da je treba volan dodajati, pri nenadnem zaviranju odnese zadek, kar pa lahko spreten voznik izkoristi tako, da v pravem trenutku spet doda plin in tako opravi gibanje avtomobila. Tisti, ki jim je ljubša uglajena vožnja brez drsenja skozi ovinke, bodo pač pustili vklopljen sistem ASC, s pedalom plina pa bodo ravnali nekoliko previdneje. Čar novega motorja je ravno v tem, da zna enako ustreči vsem željam, ko gre za vrsto vožnje.

Z izjemo motorja, BMW 328i ni doživel sprememb. Testni avtomobil je opremljen z bež usnjem na sedežih in talnimi prevlekami podobne barve, kar pa nehote spomni na nadležno umazanijo in pogostejše čiščenje. V črno usnje odet volanski obroč prijetne oblike pod (premajhnim) stikalom troblje skriva zračno vrečo, njegova razmeroma visoka namestitvev pa dopušča več prostora za noge. Sedeži so seveda izdatno (električno) nastavljeni in udobja jim ni mogoče oporekati. Manj udobno je sedenje na zadnji klopi, saj prostornost tam ne dosega prostornosti spre-

daj, pa tudi zadnji del naslonjala sedežev je izdelan iz trde plastike, kar vsekakor ni udobno, če vanj tiščijo kolena.

Cviljenje motorja za brisalnice, vlaga v eni prednjih utripalk in vihanje gumastih tesnil bočnih šip dokazujejo, da tudi nemški avtomobili niso popolni in brezhibni. Podobno je z osvetlitvijo stikal; kontrolne lučke treh gumbov (klimatska naprava, kroženje zraka in ogrevanje zadnje šipe) so vidne le ponoči, stikala za luči in meglenke pa sploh niso osvetljena. Res je, da sta slednji razpoznavni na otip, saj je tisto za prednji meglenki izbočeno, stikalo za zadnji pa vbočeno, toda temu se je težko privaditi. Vendar pa so to stvari, ki bi jih lahko pikolovec očital tudi beamveju serije »3«. Vse drugo je namreč zasnovano in izdelano brez napak.

Včasih je na kakšno vprašanje, ki se začne z »zakaj«, zelo preprosto odgovoriti. Na primer, če vprašate, zakaj BMW »3«? Ali se bolje, zakaj BMW 328i? Če vam srce bije v ritmu strojev naftne rafinerije in če znate ceniti zmogljivosti motorja, potem veste sami. Sicer pa lahko vprašate pod geslom »navor«!

VINKO KERNČ
Foto: TOMI LOMBAR

