

Vozili smo: (NOVI) BMW SERIJE »3«

# TRETJA DIMENZIJA

*BMW »3«, prvič: to je bilo pred petnajstimi leti. Takrat so z njim zamenjali ostarelo serijo s skupno oznako »02«.*

*BMW »3«, drugič: to je bilo pred osmimi leti. Takrat so te najmanjše beemveje dokaj temeljito pomladili.*

*BMW »3«, tretjič: to je zdaj. Avtomobil, ki so ga v vsem tem času naredili v 3,584.263 primerkih, se je pravkar vnovič rodil.*

Postal je še bolj beemvejevski: s potezami večjih limuzin, celo kupeja iste znamke, z moderno tehnologijo te bavarske hiše, z novim paketom elektronike ter z zgledno zalogo varnosti. Ostaja pa tisto, kar je ves čas bil: za

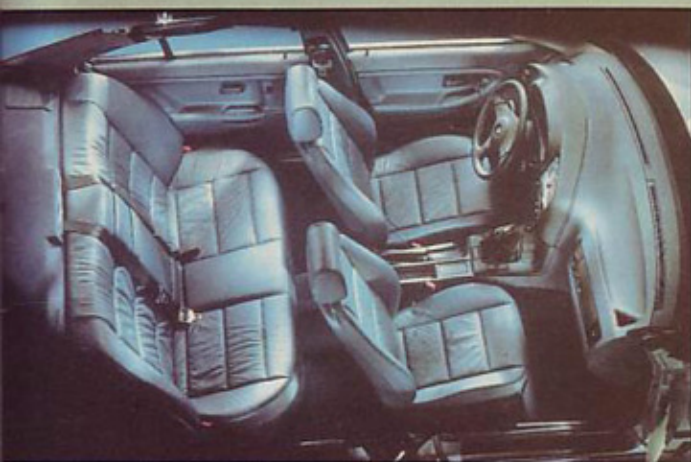
nekatero prva postojanka pri kupovanju avtomobilov pod belomodrim krogom; za druge vse, kar si v zvezi z BMW želijo; in za tretje – zgolj sanje, ki jih ni mogoče doseči. Maslo na kruhu je torej lahko za vsakogar.

Novi BMW serije »3« je daljši (za 11 cm), širši (za 5 cm) in višji (za 1 cm) od prejšnjega. Obetavna je predvsem širina, tako da je utesnjenosti potnikov v vozilu po širini konec. Pač pa je notranja dolžina ostala praktično nespremenjena: navkljub za 13 centimetrov daljši medosni razdalji je prostorski dobiček le tricentimetrski, a vseeno zelo dobrodošel za noge s prednjih sedežev.

Novi BMW je prijetno skladen avtomobil. Nos čez prednji kolesi je kratek in aerodinamiki na ljubo obel. Dva para elipsoidnih žarometov sta zdaj vsakič v cellem zastekljena. In značilni »ledvički« med njima sta široki kot pri BMW »7«. Rahlo v napoto se

zdi špranja nad njima, kjer se končuje pokrov nad motornim prostorom. Tega bi – tako kot pri mercedesih in novih audijih 100 – mogli razvleči vse do odbijača, pa ga niso: predvsem zaradi manjših stroškov po morebitnem trčenju in, jasno, tudi zaradi preprostejše montaže vozila.

Pokrov ima dve gubi in je tik pred brisalnikoma komaj opazno zavihnjen. Odpira se nazaj, proti potniškemu delu avta, običi pa pod dvema različnima kotoma: 53-stopinjski je namenjen običajnemu dostopu do motorja, 83-stopinjski pa temeljitejšim servisnim posegom. Prednja šipa je nagnjena za 61, zadnja pa za 66 stopinj. Bolj kot doslej so nag-



njena tudi bočna okna, zato so vsa stekla – zoper premočno sonce – serijsko zatemnili. Predvsem zaradi zadka se ta BMW spogleduje z velikim kupejem 850i. Zadnja stražna opornika se namreč kupejevsko elegantno preljeta v visok, čisto na kratko privihnjen in strmo odsekan zadek. Tudi prtljažni pokrov (z novo odliko, da se odpira vse do zadnjega odbijača!) je kupejevsko kratek, pod njim pa je za 435 (prej 425) normnih litrov prostora. Za zdaj ga je mogoče povečati le z vrečo za smuči, pozneje bo na voljo tudi deljiva in zložljiva zadnja klopi.

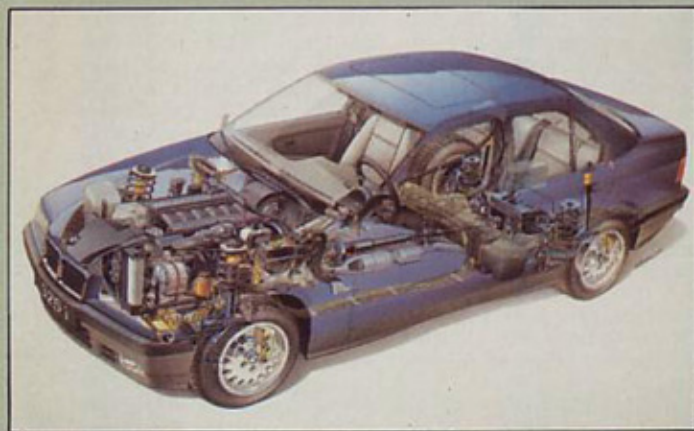
Seveda je novi BMW »3« še vedno limuzina. Ne le zaradi sti-

rih vrat (pozneje bo moč kupiti tudi različico s samo dvojnimi vrati), tudi zaradi povsem zadovoljive prostornosti na zadnji klopi. Limuzinska sta tudi boka v celoti, zaščitena s plastičnima letvama, ki sta optična podaljška v spojlerja privihnjenih in zato zajetnih odbijačev. V prednjem so vse potrebne zračne reže in meglenki, zadnji je od spodaj prirezan in izdolben po meri izpušne cevi. Vsi karoserijski spoji so natančno ozki, platišča so sploščena, zunanji ogledali imata le po en tanek pecelj, kljube na vratih so vtisnjene, izrezi vrat segajo v streho (z gumijastimi tesnili so varni pred vodo z nje), pragova pa sta obrobljena z na



sredini zoženima plastičnima oblogama. Karoserijska aerodinamika ni rekorderska, je pa ugodna – s količniki zračnega upora od 0,29 (316i) do 0,32 (325i). Karoserija je – ne glede na različice – za 30 do 45 odstotkov čvrstejša kot prej. Njeni predvsem vzdolžni elementi pa so tako kot pri večjih beamvejih kos trčenjem pri različnih hitrostih: do 4 km na uro povsem brez poškodb, do 15 km na uro z manjšimi ter za popravilo nezahtevnimi poškodbami in šele nad to hitrostjo so karoserijske zmečkanine očitnejše. Nova in večja plastična posoda za gorivo je varno spravljena pod zadnjo klopjo, pa tudi laboratorijska čelna trčenja in prevračanja dokazujejo konstrukcijsko zrelost in čvrstost tega vozila.

Zelo prijetno je tudi počutje

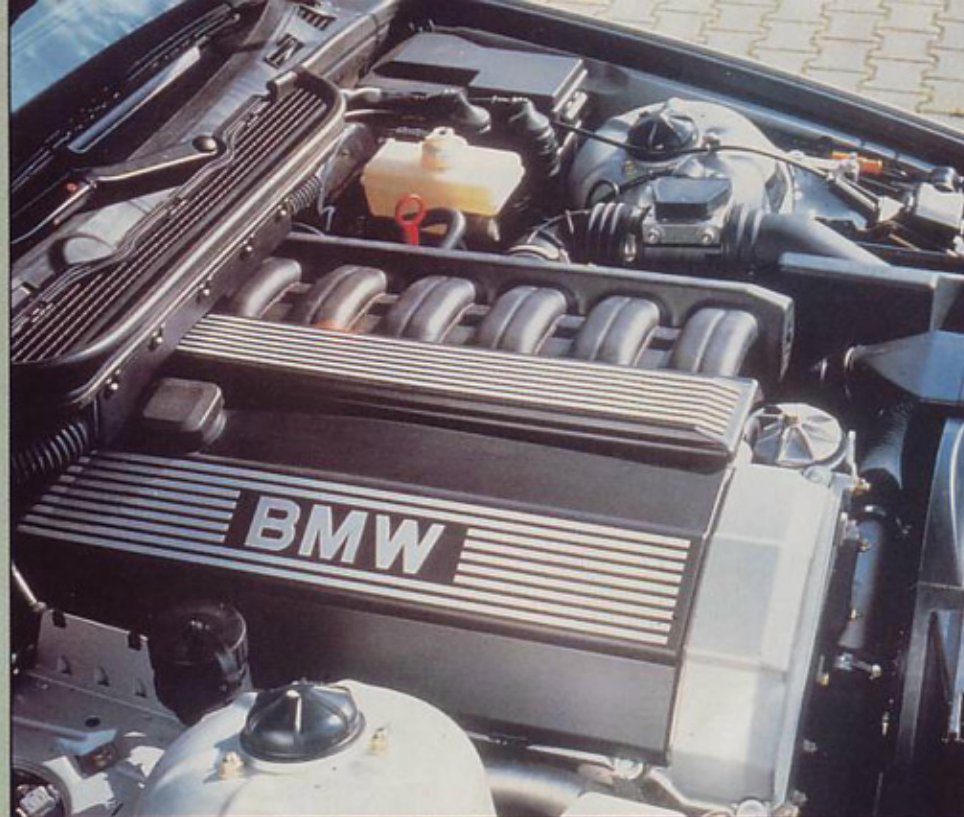


v njem. Prednja sedeža in zadnja klop so na novo oblikovani in obdelani tako, da z njih – ob trčenjih – ni mogoče zdrsniti pod spodnji del varnostnega pasu. Prednja varnostna pasova so opremili z dodatkom, ki ob naglih pojemkih hitrosti – s tipalom in prednapeto vzmetjo – dodatno napne pasova, zadnja pasova pa se pripenjata od sredine proti zunanima robovoma klopi. Notranjost je, s kokpitom vred, na novo oblikovana, vozničkovi pripomočki so preudarneje razporejeni in prikladnejši za uporabo, »klasičnim« merilnikom se niso odrekli, elektronika (na primer pri potovalnem računalniku) pa je bolj premišljena »organizirana«. Novi BMW je

prvi avtomobil, namenjen nekadilcem: samo kdor hoče, dobi pepelnik in vžigalnik, sicer pa sta namesto njiju predal za drobnjarije in električna vtičnica. Pripravnejše kot pri prihodnikih je pri tem avtu tudi nastavljanje prednjih sedežev: s po tremi poteznimi ročicami ob zunanji strani in v zaporedju vzdolžni pomik – višina – naslonjalo.

Različice prenovljenega modela so za zdaj štiri: 316i in 318i sta »podedovali« že od prej znana štirivaljna motorja, ki so ju zdaj na novo obdelali (nižji in lažji bati, ekscentrični utori v njih, zmogljivejša elektronika ter s tem v zvezi mirnejši tek motorja, manjša poraba goriva in – tudi zaradi katalizatorja – čistejši izpuh), različici 320i in 325i pa poganjata šestvaljnika s po štirimi ventili za vsak valj, sposojena pri seriji »5«. Na zunanju je moč prepoznati predvsem po ličnosti, vključno plastično sesalno cev in dekorativen pokrov nad motorno glavo. Ne le zaradi tehniško izpopolnjenih motorjev, tudi zaradi aerodinamike so vse različice po novem hitrejšje in pri gorivu varčnejše kot prejšnje. So pa hkrati tudi težje (za 50 do 110 kg), zato sta 316i in 318i med pospeševanjem manj prepričljiva kot včasih, preostali in zmogljivejši par pa je (predvsem zavoljo štiriventilske tehnike) tudi v tem odločnejši od predhodnih različic. Nova 318i in 325i bosta kupcem na voljo januarja, 320i in 316i bosta na prodaj z nekajtedensko zamudo, potem pa se bodo – v tovarni ustreznih časovnih razmakih – razvrstili še 318iS, cabrio, coupe, touring in nazadnje M3 (pri katerem bodo upošteevane vse nove zahteve FISA).

Podvozje je zdaj štirikrat enako: spredaj z že znano kombinacijo vzmetnih nog, enojnih prečnih vodil in stabilizatorja, zadaj pa z zasnovo, presajeno iz dvosedeznega roadsterja Z1. Kolesi sta posamično obešeni in vijačno vzmeteni, s sredinsko vpetimi (na pomožni okvir ob diferencialu) dvojnimi prečnimi vodili ter z vzdolžnima vodiloma, na karoserijo pričvrščenima z gibljivimi gumijastimi ležaji. Dognana kinematika igra pri obeh premah glavno vlogo, rezultat pa je – tudi v različnih voznih okoliščinah – takojci opazen: novi BMW je prepričljiv v ravni smeri, vztrajno ubogljiv ob močnem bočnem vetru in zelo zanesljiv na hitro voženih ovinkih. Prejšnje nenadno in težko nadziranje spodnašanja zadka so zmanjšali do skrajne možne meje in ga spremenili v zdrsanje, ki je hitri voznji večjemu v prid. Od kod to vem, vprašate? Z zelo pestro oblikovanih in vijugastih južnofranco-



skih cest okrog Nimesa, pa tudi z Beemvejeve preskusne proge v Miramasu, kjer sem vozil ne le uradno krščeni BMW »3«, ampak tudi njegove razvojne embrie, torej prototipe, iz katerih je nastal.

Navsezadnje so ta avtomobil tudi zelo skrbno uravnorežili: ne glede na različico (325i ima akumulator v prtljajniku, ne da bi bil prtljažni prostor s tem kaj prizadet) je porazdelitev teže vozila med prednjo in zadnjo premo v natančnem razmerju 50 : 50 odstotkov, hkrati pa so – s aerodinamiko karoserije – spretno uskladili tudi hitrostno-vzgonsko razmerje med prednjim in zadnjim delom vozila.

Z izjemo 316i, ki so mu namenili variabilno prestavno razmere v volanskem prenosu so vsi novi BMW »3« opremljeni z volanskim servooglaševalniki, k serijski opremljeni 325i pa sodi tudi zavorni ABS (znamke Teves), s po štirimi kolesnimi tipali in s trikanalnim uravnavanjem.

Precej opreme je pri vseh različicah za doplačilo: na primer samodejni menjalnik, ki je za kombinacijo z obema štirivaljnima motorjema štiristopenjski, ob šestvaljnikih pa petstopenjski, obkrajat z elektrono za izbiro varnejše ali športnejše vožnje, v drugem primeru pa tudi z možnostjo »zimске vožnje« in ročnega pretikanja zanj.

Serijsko vdelani ročni menjalniki so vsakič petstopenjski in z direktno peto prestavo.



*Tehnologija in zmogljivost novega BMW sta tolikšni, da bomo o njeni kmalu vnovič in obširneje pisali. Tretja generacija serije »3« je namreč dobila svojo tretjo dimenzijo: vsestransko zrelost po meri sodobnosti.*

*Martin Česenj*



BMW	316i	318i	320i	325i
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, vrstni	6-valjni, vrstni
vrtnina in gib (mm)	84,0x72,0	84,0x81,0	80,0x66,0	84,0x75,0
gibna prostornina (kubiki)	1596	1796	1991	2494
kompresija	9,0:1	8,8:1	10,5:1	10,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	73/100 pri 5500	83/113 pri 5500	110/150 pri 5900	141/192 pri 5900
največji navor (Nm pri 1/min)	141 pri 4250	162 pri 4250	190 pri 4700	245 pri 4700
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zobati jermen)	1, v glavi (zobati jermen)	2, v glavi (veriga)	2, v glavi (veriga)
število ventilov za valj	2	2	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	motronic M 1.7	motronic M 1.7	motronic M 3.1	motronic M 3.1
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5 (ali 4-stop. avtomatika)	5 (ali 4-stop. avtomatika)	5 (ali 5-stop. avtomatika)	5 (ali 5-stop. avtomatika)
prednja prema	vzmetni nagi, po 1 prečno vodilo, stabilizator			
zadnja prema	pos. obese, sredinski okvir, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator			
zavore spredaj	kolutne, servo	kolutne, servo	kolutne (hlajene), servo	kolutne (zadaj), servo, ABS
zavore zadaj	bobnaste, servo	bobnaste, servo	kolutne, servo	kolutne, servo, ABS
volan	zobata letev	zobata letev, servo	zobata letev, servo	zobata letev, servo
platišča	6Jx15	6Jx15	6 1/2Jx15	7Jx15
gume	185/65 HR 15	185/65 HR 15	205/60 VR 15	205/60 ZR 15
teža praznega vozila (kg)	1130	1145	1270	1295
dovoljena skupna teža (kg)	1590	1605	1730	1755
medosna razdalja (m)	2,700	2,700	2,700	2,700
dolžina x širina x višina (m)	4,433 x 1,698 x 1,393			
prtljažnik (litri)	435	435	435	435
posoda za gorivo (litri)	65	65	65	65
največja hitrost (km na uro)	191	198	214	233
pospešek 0-100 km na uro (s)	12,9	11,3	9,8	7,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,1/7,5/10,1	6,4/7,8/10,6	7,1/8,7/12,8	7,0/8,4/13,2
vrste goriva	neosvinčeni bencin - (normal)		neosvinčeni bencin - (super)	