

BMW serija »3«

Optična prevara

Maroško sonce ni grelo, tako kot bi moralo, in najmanjši beamveji niso več takšni, kot so bili

Tisti dan, ko smo se z letalom – za moj okus ne ravno nežno – podršali ob razsušeno puščavo onstran Atlasa, je v Maroku hotelo deževati. Karavana velblodov je zategadelj nemirneje zategovala povodce in zagorele dame v Clubu Méditerranée so se tesneje ovile v prosojna oblčila. Hitrih rok na dolgi vrsti bobnov, ki so bile tam zaradi dobrodošlice, to ni motilo. In prizor je bil tudi sicer lep: sredi letališke ploščadi so stali natančno razvrščeni in zleščeni beamveji, zaradi katerih smo prišli v Ouarzazate.

Menda je bila surova cesta med Ouarzazatom in Marakešem tista, ki je prepričala Bavarce, da bo v zadostni meri služila kot dokaz o kakovosti novega BMW. Prevozili smo jo v obeh smereh, obakrat z vsemi ostrimi ovinki nad prepadi in z dvatisočšestdesetmetrskim sedlom vred.

Rallye de Maroc? To ravno ne, vsekakor pa dovolj priložnosti, da se voznik in avtomobil spoznata.

ŠTIRIKRAT »3«

Nič ne pomaga: v stolpnici na Münchenskem Petuelringu bodo morali zapolniti vsaj enega dobrega karoserijskega oblikovalca. To smo namigovali že ob premierni vožnji beamvejev serije »5«, zdaj so pa tu tudi pri »trojki« udarili na iste strune. Resda so karoserijo za 30 milimetrov skrajšali in za 35 milimetrov razširili, je pa to tudi vse, kar se je z njo pretresljivega zgodilo. Torej ne bo čudno, če mnogi ljudje novih beamvejev na cestah sploh ne bodo opazili. Kajti bočna silhueta je drugačna le zaradi nižjega nosu in zaradi bolj oglatega zadka, sam zadek zdaj močneje spominja na srednjevelike beamveje, v nos je pa novi BMW »3« na moč podoben človeku, ki je ravno-



kar ugriznil v limono. Tako čudno zaoblili so ga!

Res pa je: da so zdaj vsi beamveji serije »3« na voljo s po štirimirokroglinimi žarometi in z večjimi lučmi na zadku, da so jim pod nosove obesili spojlerje z režami za hlajenje prednjih zavor in da je prednji pokrov narahlo zavihnjen čez brisalnika – da je zračni tok znatno manj moten.

Ceprav je novi BMW znatno bolj klinasto zašiljen od svojega prednika, z aerodinamičnostjo niso pretiravali. Novinec postreže s količnikom zračnega upora $C_w=0,38$, kar je sicer pod evropskim povprečjem, zavidljivo ugodno pa ni. In le pri najmočnejši ter obenem najdražji različici 323i so na zadek prilepili še spojler – zavoljo boljše nadziranja vrtninčenja zraka.

Od prihodnje jeseni dalje bodo ti beamveji na voljo tudi s po štirimi vrati, pri čemer je dobro vedeti, da prostornost na zadnji klopi zaradi tega ne bo nič večja. Olajšan bo pa dostop do nje.

Ravno zato – pa tudi zaradi v celem manjše dolžine vozila – je zdaj za volanom manj vzdolžnega prostora. Z drugimi besedami: voznikovega sedeža ni moč odriniti tako daleč nazaj, da bi tudi dolge noge našle sproščeno lego. Da bi to prikrili, so privzdignili volanski obroč, da je ta zdaj manj pokončen, pušča pa več prostora pod seboj. Je pa – vsaj ob občutku – tudi manj športen. Sicer pa smo v Maroku vozili le avtomobile z dvojnimi vrati, tem pa so namenili spretno zasnovan zgib pred-

njega sedeža, da postane pot k zadnji klopi širša.

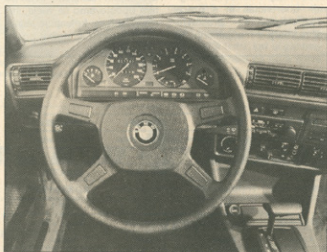
Toda ravno zaradi slabšega počutja za volanom tokrat ne morem reči tisto, kar je dolga leta veljalo za vse beamveje po vrsti: da si se že po nekaj metrih vožnje počutil kot v domačem naslonjalu. Kajti tokrat sem za iskanje pravih višine in nagiba sedeža potreboval dosti več časa.

Sicer pa: sredinska konzola z ročicami za gretje in zračnike, z digitalno uro, z nekaj stikali in s prostorom za radijski aparat je tudi v tem BMW rahlo zasukana k vozniku. In armaturna plošča pod izbuljenim nadstreškom je takšna kot smo jih pri avtomobilih te znamke navajeni; pregledna in dovolj bogata tudi za zahtevnejše okuse.



Je pa razumljivo, da je bogastvo notranje opreme v zvezi s številkami na zadkih vozila, pa sta BMW 320i in 323i bogatejša za testno ploščo pod stropom in za merilnik porabe goriva pod merilnikom vrtljajev, za doplačilo pa je na voljo tudi računalnik, ki streže z več drugimi podatki o vožnji.

Vse drugo je beamvejevsko: od natančno vpetih preprog in tapet, do čvrsto zapirajočih se vrat in kratke ter natančne prestavne ročice. Seveda soclijo na spisek dodatne opreme, za katero je potrebno doplačati, pa čeprav ste lastnik najdražje različice, tudi tako imenitne reči kot so osrednja



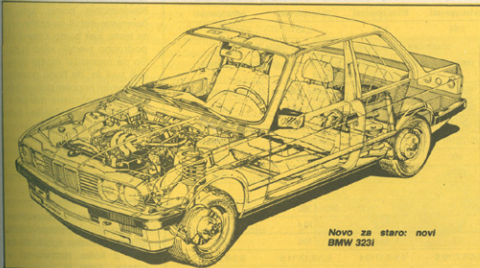
Red pred voznikom: na sliki s samodejnim menjalnikom

ključavnica, električni pomik stranskih oken in pomične strehe ter usnje na sedežih.

TRIJE MOTORJI, ŠTIRI MOČI

Novi BMW nastopa v štirih različicah: BMW 316, BMW 318i, BMW 320i in BMW 323i. Dozdajšnji BMW 315 bodo tudi poslej še izdelovali, ampak v njegovi stari podobi. Med novince ga torej niso uvrstili. Oznake so dovolj zgovorne, da je moč predvidevati tudi o tistem, kar skrivajo prednji pokrovi, črke «i» pa pomenijo naprave za vbrizgavanje goriva.

BMW 316 je najšibkejša različica izmed novih beamvejev in jo poganja 1,8-litrski štiri-valjni motor z registrskim uplinjačem, z enojno izpušno cevjo, z brezkontaktnim tranzistorjskim vžigom in z največjo močjo 66 kW, oziroma 90 KM pri 5500 vrtljajih v minuti. Motor BMW 318i je po velikosti enak, toda opremljen z mehanskim vbrizgavanjem goriva (bosch K-jetronic) in z električno črpalko za gorivo, obenem pa streže z večjo močjo 77 kW oziroma 105 KM pri 5800 vrtljajih v minuti. V nosu BMW 320i je dvolitrski še-



Novo za staro: novi BMW 323i





stvalnik, opremljen z elektronskim vbrziganjem goriva (bosch L-jetronic) in z največjo močjo 92 KW oziroma 125 KM pri 5800 vrtljajih v minuti, motor BMW 323i pa je 2,3-litrski šestvaljnik, z enako napravo za vbrziganje goriva in z dvojno izpušno cevjo. Povsem razumljivo je, da se večja motorja ponašata tudi z ugodnejšima navoroma, čeprav bistvenih razlik pri zmogljivostih motorjev – v primerjavi s prejšnjo ponudbo – ni.

Toda: motorje so inženirji temeljito na novo obdelali, jih v marsičem ugladili in izboljšali ter jih oskubili odvečne teže. Tako so tudi s tem pripomogli, da so novi beamveji v povprečju za trideset kilogramov lažji od prejšnjih, kar manjši porabi goriva zanesljivo ni v škodo. Da pa bi tudi te beamveje radi naredili varčne, ne skrivajo. Zato so vse štiri



različice opremlili z zapiralniki goriva ob odvzetem plinu nad 1200 vrtljaji v minuti, z »dolgi« diferenciali in s precizno »razpotegnjenimi« prestavnimi razmerji v menjalnikih. To

velja še posebej za petstopenjska menjalnika pri obeh šestvaljnih različicah. In če pri tem upoštevamo še večja, štirinajstostopska, kolesa, je jasno, da se motorji le stežka pribli-

žajo najvišjim vrtljajem in da so porabe goriva ugodnejše. A je marsikdo med nami vzkliznil: saj to ni več pravi BMW!

Testna vožnja sicer ni bila tiste sorte, ko bi lahko s štoperico v roki merili resnične zmogljivosti vozil. Toda izza volana in na pamet rečeno se je tudi meni zdelo, da so pospeški slabši kot so bili pri prejšnjih beamvejih tega razreda in da tudi pri prožnosti odločnosti ni več ista. Bistveno večje so le končne hitrosti, kar je ob podaljšanih menjalnikih logično. Pa so Bavarci brž pohiteli s prepričevanjem, da tudi siceršnje zmogljivosti niso nič slabše in da se nam tako zdi le zavoljo udobnejšega počutja in boljših zvočnih izolacij. Ne rečem, da nimejo prav! Navsezadnje bomo tudi te beamveje dobili na zahtevnejše teste, kjer bomo z merilniki podrobno zvedeli, kako in kaj. So pa tovarniški možje povedali tudi to, da bodo posebej zahtevnim kupcem ponudili še športno izračunane menjalnike, vsaj za močnejša avta izmed štirih.

Tehnični podatki

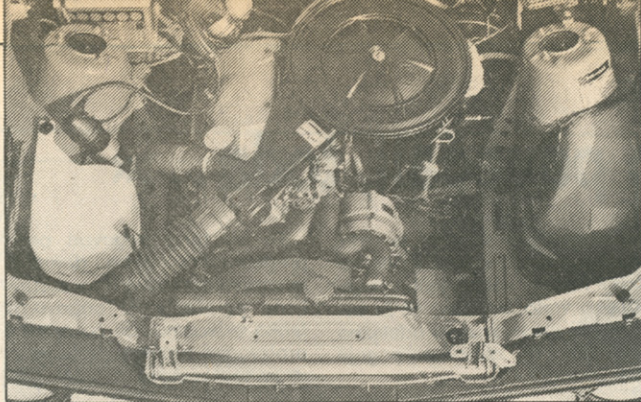
Različica	BMW 316	BMW 318i	BMW 320i	BMW 323i
oblika motorja	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni
gibna prostornina (kubiki)	1766	1766	1990	2316
vrstina in gilo (mm)	89,0×71,0	89,0×71,0	80,0×66,0	80,0×76,8
največja moč (KW(PS) pri 1/min)	66 (90) pri 5500	77 (105) pri 5800	92 (125) pri 5000	102 (139) pri 5300
kompresija	9,5:1	10,0:1	9,8:1	9,8:1
največji navor (Nm pri 1/min)	140 pri 4000	145 pri 4500	170 pri 4000	205 pri 4000
odmična gred	v glavi	v glavi	v glavi	v glavi
polnjenje z gorivom	padoločni registrski uplinjač	mehansko vbrziganje	elektronsko vbrziganje	elektronsko vbrziganje
menjalnik	štiristopenjski	štiristopenjski	petstopenjski	petstopenjski
prestava v diferencialu	3,64	3,64	3,45	3,25
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator			
zadnja prema	posamične obese, vijake vzmeti, posebna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator			
zavore – spredaj	kolturne	kolturne	kolturne, zračne	kolturne, zračne
zavore – zadaj	bobnaste	bobnaste	bobnaste	kolturne
platišča	5J×14	5J×14	5.1/2×14	5.1/2×14
gume	175/70 HR 14	175/70 HR 14	195/60 HR 14	195/60VR 14
teža praznega vozila (kg)	990	1000	1050	1080
dovoljena skupna teža (kg)	1450	1460	1510	1540
medosna razdalja (m)	2,570			
dolžina×širina×višina (m)	4,325×1,645×1,380			
0 – 100 km na uro (s)	12,4	11,2	10,4	9,2
največja hitrost (km na uro)	175	184	196	202
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,6/8,7/10,9	6,5/8,5/10,4	6,2/8,12/11,9	6,3/8,2/12,1

SREDNJA POT

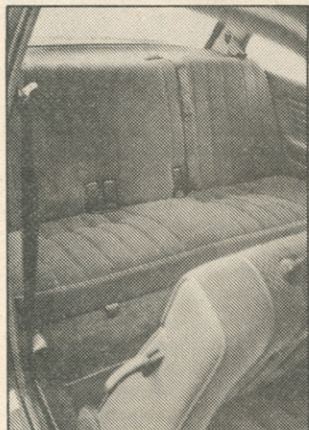
Zaradi vsega, kar sem pravkar zapisal, se celo pri BMW 323i le poredko zgodi, da bi moč s koles razmetavali v prazno. Tako je zdrsanje

pogonskih koles dosti redkejši pojav celo na zelo ostrih ovinkih, in v nizkih prestavah in ob polnem plinu. Pa je obenem tudi dosti manj odvečnega spodnašanja zadka, kar je za zahtevne vožnje samo dobro. Seveda je vzrok boljše lege na cesti potrebno iskati tudi v izboljšavah podvozja v celoti. Tega so dovolj spretno uglasili, da je zdaj enako kos udobnemu počutju ter športnim zahtevam voznika in sopotnikov. Posebej natančno so se lotili geometrije obeh prem, pri čemer so prvo naredili tako rekoč na novo, drugo pa so le izboljšali. Pa je bilo takoj moč ugotoviti, da vzmeti odlično požirajo vseh sort slabo cestišče in da je edina morebitna zamera le ta, da se karoserija pretirano nagiba. Pokimava, kar je dosti bolj zoprno, pa ne!

Enaka pozornost je veljala zavoram, ki so po novem brez azbestnih oblog, pa pri vseh modelih spredaj kolutne in zadaj bobnaste, izjema je le



BMW 316 edini z uplinjačem



Več udobja: vdrtine za zaklope varnostnih pasov

BMW 323i, ki ima kolutne zapore ob vseh štirih kolesih. Tudi pri servoojačevalni napravi so zadržali srednjo količino moči, torej tisto, ki je za voznika ravno pravšnja, da lahko sam ravna, kako grobo želi zavreti. Tudi to je bilo moč na slabih maroških cestah takoj opaziti. Sicer pa: veselja z vožnjo bo tudi pri novih BMW toliko, kolikor globoko bo kdo segel v žep. Saj je jasno, da se zdita šibkejši različici podhranjeni in da je pravzaprav še le BMW 323i tisto, kar si zahtevnejši, predvsem pa hitre sorte voznik želi. Torej tudi ni po-

trebno ugibati s katero od različic smo maroško progo najhitreje, najodločneje in najbolj uživaško prevozili. Seveda, to je bil BMW 323i. Različica pač, ki svojo beamvejevsko vrsto privzdiguje nad razred, v katerega sodi.

V celem vzeto je nova Beamvejeva »trojka« optična prevara. Prevara zato, ker se človeku najprej zazdi, da ni tako zelo nova, kot govorijo, pa tudi zato, ker ni več tako zelo športna kot smo bili doslej vajeni; in navsezadnje zato, ker je to še vedno skrbno in temeljito narejen avtomobil izpod modro-belega znaka.

Je torej BMW »3« boljši ali slabši od starega? Predvsem je drugačen! Vemo pa tudi, da slabih beamvejev ni.

MARTIN ČESENJ
foto: TOM PLETERSKI