

Tekst: Martin Oester, do Martin Oester  
Pharmakologie: Pharmakologie  
BMW 518

# BMW 518



## Primanjkljaj v motorju

# BMW 518: avto na zahtevo časa



Navadam iz cesarskih časov, ko so veljake merili po tem, koliko žrebcev so imeli v konjušnicah, je zdaj do konca odklenkalo. Sodobne kočije ponujajo več varnosti in udobja pa manj vpreženih konj — pravilo, da mora biti v večjem avtu tudi več moči, pa so v marsikateri tovarni postavili na glavo. Avti — resda ne povsem brez izjem — nastajajo po ukazih današnjega razuma in BMW 518 je eden izmed njih.

Ta avto sodi v „šparovni“ program bavarske tovarne in je najšibkejši BMW s štirimi vrati. Postavil se je v vrsto modelov 520 in 525, predstavili pa so ga sredi lanske pomladi, kot spontan odgovor na krizo, ki je tisti čas nagrizla avtomobilsko industrijo. Kaže, da se prodajni načrtovalci niso uštel, saj gre BMW 518 še zmeraj v denar, čeprav hkrati že nekaj mesecev ponujajo tudi najživahnější avto iz iste serije — 528, v dokaz, da se avtomobilizma ne da ugnati z naftnimi groznjami.

Tako kot pri malih beamvejih že več kot desetletje spretno ponujajo šport na dvojna vrata — v isti obliki in z različnimi motorji — so tudi pri večjih modelih izkoristili različne motorje v enakih skatlah. BMW 518 je po obliki in opremljen prav takšen kot BMW 520, le da so pod prednji pokrov vtaknili 1800-kubični motor,

kakršen poganja tudi BMW 1802 in je ostal kot zelo uporabna zapuščina pred leti zavrženega BMW 1800.

### Marijiv značaj

Pred vceptivijo v novo okolje in za nove čase so motorju znižali kompresijsko razmerje, padec moči pa preprečili z višjimi vrtljaji. Ob 1766 kubikih gibne prostornine zmore motor 90 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti. Kratki gibi batov so jamstvo za veselje do visokih vrtljajev, toda tovarna pretiravanje čez mejo 8000 vseeno odsvetuje. In vendar: merilnik vrtljajev ne sodi k serijski opremljeni, pa tudi na merilniku hitrosti ni označb, ki bi ukazovale vozniku, kdaj naj pretika. V primerjavi z dvoliterskim motorjem, ki poganja BMW 520, je motor v modelu 518 prikrajšan

za 200 kubikov in 25 KM. Rezumljivo je, da so razliko zabeležili tudi kazalci merilnih ur, toda zmogljivosti tega motorja so še zmeraj tolikšne, da uvrščajo avto med poprečne njegovega razreda. Krajša prestava v diferencialu (BMW 518 4,44 : 1; BMW 520 4,11 : 1) za leže pri pospeških, obenem pa je kriva za višje vrtljaje motorja pri enakih hitrostih: hitrost 100 km na uro v četrti prestavi doseže 518 pri 3850 vrtljajih, 520 pa pri 3500 vrtljajih v minuti. Največjo hitrost 163 km na uro doseže BMW 518, ko je motor že v prepovedanem območju (6300 vrtljajev). Dolgotrajna potovalna hitrost, če upoštevamo tovarniška priporočila, torej ne sme preseči 156 km na uro, to pa ni več rezultat, s katerim bi se avto te sorte lahko pretirano hvalilo.

Motor je marijiv, saj premaguje

Od zgoraj navzdol:

Podedovani, 1800-kubični motor je tudi na videz premajhen za tako radodaren prostor pod prednjim pokrovom. Toda svojo nalogo presenetljivo dobro opravlja.

V kombiniranih zadnjih lučeh se „skrivajo“ tudi meglanki in luči za vzratno vožnjo.

Številko na pokrovu, ki bo sosedom razkrila „varčnega“, je moč zamenjati z višjo.

Pod plastično preprogo in lesnim pokrovom na dnu prtlačnika je rezervno kolo. V zadku je tudi posoda za gorivo. Na domislek pripravnem mestu je škatla z orodjem, ki se z nekaj zavrtljaji vijaka odpre in „obesi“.



— kadar je v avtu voznik — 14,6 kg na vsako KM, prav premagovanje razmeroma velike teže vozila pa je avtu odzrlo poskočnost, ki sodi k beamvejskemu cestnemu prestihu. Na račun dodatnih kilogramov smo izmerili tudi večjo poprečno porabo kot med testom BMW 1802, toda avto je še zmeraj dosti manj požrešen od dvoilitrskega brata. Vozniku, ki je vajen, da ga BMW pritisne ob sedež, se zdi 1800-kubični motor nasilno vstavljen v tako velik in težak avto. Šele, ko se vrne z daljše poti, zna ceniti kultivirano vedenje in ubogljivost. Motor brezhibno vžiga (v hladnih jutrih s pomočjo ročnega čoka), biskovito uboga pedal za plin in postane preglasen šele ob pretiranih vrtljajih. Po prožnosti ne zaostaja dosti za dvoilitrskim motorjem in voznik se hrupu lahko ogne — saj mu za tekočo vožnjo zadošča pretikanje v zmernem območju vrtljajev motorja.

## Ugleden videz

Po preskušnjah modelov 520 in 525 smo — na račun spretno zasnovane karoserije, videza in počutja — zapisali hvalo.

Obiskovalci niso tvegali drznih posegov in oblika bo dolgo kljubovala času in modi. Ključno zaslijevine linije so nastale v vetrovnikih in prispevajo k aerodinamičnosti, zaradi katere v avtu skoraj ni slišati šumenja zraka.

Pri zasnovi so mislili predvsem na varnost in udobje. Ob trčenju se deformirata le prednji in zadnji del avta, kletka, ki ob obojema prostoru za potnike, pa bi — tako pravijo v tovarni — vzdržala tudi prevračanje. Prednji pokrov zapira varnostni poklopec, zasnovan pa je tako, da se upogne, preden se zaseka skozi šipi proti potnikom.

Čeprav je notranja oprema v 528, tako kot v 520, bolj skopka kot v modelih 525 in 528, je v notranosti vseeno kaj videti.

Pri opremi niso varčevali. V avtu je prostora za štiri ali pet normalno velikih ljudi, ne da bi se jim bilo treba ubadati s prostorom za noge. Voznik dobi vestno odmerjen delovni prostor z obloženim volanom na štiri prečke, pri katerem je škoda, da je obroč ostal gol. Pregledna in bogataško oblikovana armaturna plošča je dopolnjena z zajetnim „mostom“ pred prestavno gačo, na katerem je vse, s čimer se da ravnati ogrevanje in zračenje. Namesto merilnika vrtljajev (ki sodi v dražje različice ali k doplačilu) je v 518 ura. Vsi instrumenti in stikala, ki jih mora voznik videti, so ponoči oranžno osvetljeni. K serijski opremi sodijo še: opornika za glavo na prednjih naslonjalih, avtomatska varnostna pasova ob prednjih sedežih, prekinjevalnik brisalnikov (poleg dveh hitrostnih stopenj), električna naprava za pranje prednje šipe s samodejnim vklopom brisalnikov in varljivo majhno zunanje vzratno ogledalo.

V 620-litrskem prtlačniku smo resda izmerili le 400 dm<sup>3</sup> uporabne prostornine, toda naše merilne kocke niso zajele „žepov“ ob strani, kamor je moč stlačiti vse drobnarije, ki bi jih premetavalo sem in tja. Rezervno kolo je v dnu prtlačnega prostora — hudo neprimerno za uporabo, toda tam odzema najmanj prostora. Tudi najmanjši BMW te serije ima orodje zloženo v pokrovčku, ki visi na spodnji strani prtlačnega pokrova.

## Za vožnjo: dobre ocene

Testni avto so obuli v gume michelin ZX, ki so dobro lego kvečjemu še poudarile. Posamično obtežena vsa štiri kolesa vozniku preženejo občutek, da sedi v klasično zasnovanem avtu, kjer motor v nosu poganja zadnji kolesi. Med hitro vožnjo skozi ovinek sili avto najprej

naravnost in mu mora voznik volan rahlo dodajati. Potem umirjeno zdrsne zadek, da ga ni prav nič težko ujeti. Če je voznik športnega duha, postane vožnja tudi v tem BMW športno živahna. Avto pa vseeno ne skriva, da je bolj namenjen udobnim vožnjam: nad vzmetmi se pritožujejo le izbirčneži in če bi z zadnjim stabilizatorjem lahko preprečili pretirano nagibanje na ovinkih, bi to obenem pomenilo tršo vožnjo. Volan je razmeroma posreden, toda ob manjšem številu zavrtljajev bi bil med počasnim obračanjem neznošno težak. Tako pa je BMW 518 okreten tudi v mestni gneči, dober pregleden na vse strani, le zadka, ki ponikne pod robom zadnje šipe, se mora voznik navaditi. Med hitro vožnjo pomagajo odlični brisalniki in halogenski žarometi. Učinkovitim zavoram in dobri smerni stabilnosti vozila se moramo zahvaliti, da smo med srečanjem z dvema danskima priklopnikoma, ki sta med Zagrebom in Beogradom drug ob drugem preskušala moči, odnesli celo kožo. In to pri hitrosti, ki je bila tisti hip videti brezupna.



## Kaj pravi ona?

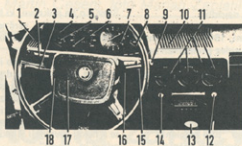
BMW 518 je ugledna in udobna limuzina, namenjena kupcem, ki sta jim ti lastnosti všeč in so zanj voljni plačati, ne marajo pa pohlepnega motorja, ki podraži vzdrževanje. Odreči se morajo divjaškim pospeškom in se spriznati z resnico, da bo motorju pošla sapa prej, kot se za beamvejev znak spodobi. Počutje in varnost, ki ga 518 ponuja, brez dvoma sodita v višji, pa tudi v dražji avtomobilski razred. BMW 518 stane — okroglo rečeno — 180 tisočakov ali 20 tisočakov manj kot BMW 520. Pri barantanju s tolikšnimi denarji boste morali sami izbrati, in če uživate ob zavisti sosedov, je vseobkraj zajamčen.

Avto ji je všeč, dokler se vozi kot sopotnica in je navdušena nad udobjem, ko pa sede na vozniki sedež, se pritožuje nad „težkim“ volanom med počasno vožnjo in nad „nevidnim“ zadkom med parkiranjem. Odpiranje prednjega pokrova se ji zdi zamotano in rezervno kolo bi izvelkla le z največjo muko. Navdušena je nad mehkim in učinkovitim zavornim pedalom in nad številnimi prostorčki za drobnarije. Poleg oranžne barve bi izbirala še med kovinsko modro in rumeno, le prevleke iz blaga se ji zdijo občutljivo svetle. Radio (za doplačilo) je mnogo boljši kot v BMW 1502.



# BMW 518: avto na zahtevna časa

- 1 — reža za hladen in topel zrak
- 2 — trobilja
- 3 — ročica žarometov, utripalk, svetilobnega signala in parkirnih luči
- 4 — signalna lučka za gorivo
- 5 — merilnik goriva
- 6 — merilnik hitrosti, števec kilometrov
- 7 — ura
- 8 — merilnik temperature hladilne tekočine
- 9 — ročica brisačnic in naprave za pranje prednje šipe



- 10 — reža za topel in hladen zrak
- 11 — ročice in stikala za ravnanje ogrevanja in zračenja, ventilator
- 12 — stikalo naprave za ogrevanje zadnje šipe (doplačilo)
- 13 — prestavna ročica
- 14 — vzglavnik
- 15 — stikalo varnostnih utripalk
- 16 — stikalo zadnjih meglen
- 17 — čok
- 18 — stikalo pozicijskih luči in žarometov

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivaljni — širitaktni — vrstni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtilna in glava: 89 x 71 mm — gibna prostornina: 1766 kub-vev — kompresija: 8,6:1 — največja moč: 90 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti — litrska moč: 50,9 KM (DIN) na liter — največji navor: 14,5 kpm (DIN) pri 3500 vrtljajih v minuti — ročnica gred v 5 letajih — odlična gred v glavi (veriga) — visoki ventili (na V) — glava iz lahke litine — enojni padočni uplinjač solex 38 PDSI, z ročnim čokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in mehanski ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 38 amperiskih ur — alternator 630 vatov — svetilke Bosch W 175 T 30

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokolna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na levi — prestavna razmerja: 3,764; 2,02; 1,326; 1,0; vzvratna 4,096 — diferencial s hipoidnim ozobljenjem, prestavno razmerje 4,44:1

**Kolesa:** ploščica 5/17 J x 14, jeklena prešana — gume 175 SR 14 (Michelin ZX) — pritak spredaj 2,1, zadaj 1,9 atm

**Vozni in obsej:** limuzina za 4—5 oseb — štiri vrata — samonosna karoserija — prednja kolesa na posamičnih obeh, prednja vodila, vzmetne noge, zadnje gumaste vzmeti, natezne opore, prečni stabilizator — posamično obojena zadnja kolesa, poševna vodila, vzmetne noge, dodatne gumaste vzmeti

**Zavere:** spredaj kolturne, zadaj bobnate — dvokrožni zavorni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

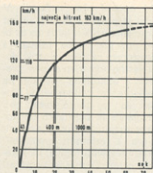
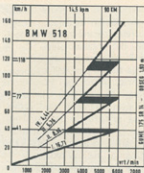
**Volan:** ZF-Gemmer volan s pošlem, prečnina 19,1; 1 — za doplačilo servo — radijski krog 16,8 m (med zidovi), 9,6 m (med ploščiki) 4/1 4 zavrtljaja volena od ene do druge skrajne točke

**Oprema:** brisačnici na dve hitrosti, s prenavajalcem — električna naprava za pranje vetrone šipe — luči za vzvratno vožnjo — varnostne utripalka — opornika za glavi na prednjih naslonjakih — avtomatska varnostna pasova (sprezila) — zunanje vzvratno ogledalo — osvetlitev motorja, prižajnika in prečala za dictonarje — vzglavnik — zaščita podvožja

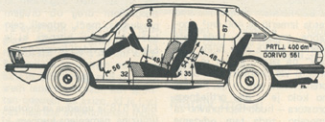
**Mere in teže:** dolžina 4,620 m — širina 1,690 m — višina 1,422 m — masena razporeditev 2,636 m — koloski s predaj 1,800 m, zadaj 1,422 m — najmanjša razdalja od tal 0,14 m — prostornina prižajnika 820 litrov (tovarna), uporabna prostornina 460 dm<sup>3</sup> — teža praznega vozila 1240 kg — dovoljena obtežba 460 kg — dovoljena skupna teža 1700 kg — dovoljena teža priklole za zavoro 1200 kg, brez zavoro 360 kg

**Vdrževanje:** posoda za gorivo 56 litrov — karter (s filtrom) 4,25 litra, menjava na 7500 km — menjalnik 1,5 litra, menjava na 30 000 km — diferencial 1,5 litra, menjava na 30 000 km — mazal podvožja z njima — hladilni sistem z grelcem 1 litrov

**Zmogljivosti:** teoretična hitrost v četrti prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti 26,0 km na uro — moč na tona praznega vozila (in voz 75 kg) 88,4 KM (DIN); teža na KM: 14,6 kg — moč na tona polno nатовorenega avta 52,9 KM (DIN); teža na KM: 18,8 kg — največja hitrost 160 km na uro (tovarna), pospelek od 0 do 100 km na uro: 13,9 sekunde (tovarna)



Lastnost beemvejevih motorjev, da se ne branijo vrtljajev, je dostikrat zaslepila lastnike, da so hoteli več kot preveč. Zato tovarna pri BMW 518 ne priporoča dolgotrajnejšega priganjanja motorja čez 6000 vrtljajev in to bolj meji samo prekraliti tudi med manjšimi pospeškovi. To pomeni naslednje resnične hitrosti: 41, 77 in 116 km na uro. Največji hitrost 163 km na uro dosežeta motor pri 6300 vrtljajih, torej mu je treba priznati vsaj za 300 vrtljajev v minuti, kar pomeni dojetnejšega poltovarno hitrost 156 km na uro. Motor je dovolj prežen, da premaguje teže vozila in ga za tekočo vožnjo ni treba siliti: v višja obtežja.



**Nobranje mere (prednja) sedež v zadnji legi v cm:** širina pri kolomih spredaj 138, zadaj 138; širina prednjega sedeža 57, zadnje klopj (uporabna) 127; notranja dolžina od armature ploče do zadnjega naslonjaka približno 175; pomik prednjega sedeža 20; odprtina vrat (višina/širina) spredaj 94/50, zadaj 94/64; uporabna prostornina prižajnika (merjeno s kockami) 400 dm<sup>3</sup>.

**Cena:** 11 010 DM in 97 748,00 dinarjev  
**Osnova za izračun rep. in obč. davka:** 102 850,50 dinarja  
**Zavarovanje:**  
 obvezno: 1286 dinarjev  
 kasko brez franšize: 13 728 dinarjev  
 kasko s franšizo 4000 dm: 2165 dinarjev  
**Cestnina:** 1800 dinarjev  
**Proizvajalec:** Bayerische Motoren Werke AG, 8 München 13, ZR Nemčija  
**Generalni zastopnik in prodajalec:** Tehnunion, Ljubljana, Vošnjaka 5 (zastopstva v rep. središčih — Rahonov in Titograd — in v Splitu)

## Test

## Navedene meritve

Testni avto je pred meritvami prevozil 12 000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

**Največja hitrost:** 163 km na uro (zalej 3 km, poprežje štirih meritev)

Pospeki:	
0—40 km na uro:	3,0 sek
0—60 km na uro:	5,7 sek
0—80 km na uro:	9,0 sek
0—100 km na uro:	14,2 sek
0—120 km na uro:	21,6 sek
0—140 km na uro:	34,3 sek

**400 m brez zaleja:** 19,0 sek (končna hitrost 153 km na uro)  
**1000 m brez zaleja:** 35,5 sek (končna hitrost 140 km na uro)

**Prednost:** kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4,6 prestavi — 36,3 sek (končna hitrost 135 km na uro)

**Poraba goriva:**  
 Na avtomobilski cesti: najmanj 10,2 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikdar preko 100 km na uro), največ 14,3 litra na 100 km (ostra vožnja).  
 Po mestu: 11,9 do 14,9 litra na 100 km (poprežje 110 km na uro), oziroma 14,8 litra na 100 km (poprežje 140 km na uro).

**Po mestu:** 11,9 do 14,9 litra na 100 km  
**Poprečna poraba na mestu:** 12,7 litra na 100 km

**Poraba olja:** 0,3 litra na 1000 km

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalo na 40, resnična hitrost 36 km/h  
 kazalo na 60, resnična hitrost 56 km/h  
 kazalo na 80, resnična hitrost 75 km/h  
 kazalo na 100, resnična hitrost 95 km/h  
 kazalo na 120, resnična hitrost 114 km/h  
 kazalo na 140, resnična hitrost 135 km/h  
 kazalo na 160, resnična hitrost 154 km/h

## Hvalimo

sodobna, elegantna, varna in uporabna karoserija  
 dobra lega na cesti  
 udobno podvožje  
 lahko upravljanje, pregledni instrumenti  
 zelo dobra za zavoro  
 kultiviran motor  
 dobri sedeži  
 učinkovito ogrevanje in zračenje  
 izvrstni brisačnici  
 vgrajeni avtomatski varnostni pasovi in oporniki za glavo  
 ugodna cena (glede na BMW 520)

## Grajamo

za zahtevnejše voznike prealoben motor  
 teški volan pri manjših hitrostih za športno vložno premočno sagibanje v ovinkih (ni zadnjega stabilizatorja)  
 preveč poruden volan  
 slab vidljivostni nazaj (noviden-zadek)  
 premajhno zračno vzvratno ogledalo