

# E30

KRALJICE PRETEKLOSTI

## SINONIM BAVARSKÉ POPOLNOSTI



Nejc Stanič, Aleš Zorko, Luka Marko Grošelj, Sašo Golja in Leon Vrtovec

SLIKA 1: BMW M3 E30 CABRIO, LETO IZDELAVE 1990 (FOTO: LUKA MARKO GROŠELJ).

Stilsko oblikovane hladilne reže prednje maske po vzoru večine štirikolesnih izdelkov nemškega avtomobilističnega velikana iz Bavarske, silhueta, ki na prvi pogled spominja na oblikovalski presežek, sestavljen iz škatlic za vžigalice, mehanika, primerna za nedeljsko trpinčenje po nürburgringski dirkaški stezi ter široka paleta različic za vse okuse. Če tej mešanici dodamo še trenutno finančno dostopnost, pridobimo zmagovito kombinacijo za razmah nove »avtomobilske subkulture«, ki smo jo pred tem že videli pri povezovanju ljubiteljev nekoliko bolj »ljudskih« jeklenih konjičkov. Avtomobil BMW E30, izdelan v 2.339.520 primerkih, je ta trenutek eden najbolj zelenih »mladodobnikov« (op. youngtimerjev), katerega tudi mlajše različice bodo kmalu vkorakale v svet starodobnikov. Za opisati vse njegove značaje, od umirjene družinske kombi limuzine do športne različice, kjer se številki 3 pridruži še črka M, bi morda nabrali materiala za samostojno publikacijo. V teh nekaj vrsticah pa smo s pomočjo ljubiteljev tega modela predstavili nekaj najbolj zanimivih vidikov zimzelene »bavarske trojke«.

### Nekaj zgodovine modela

Projekt E30 se je začel izvajati že leta 1976, leto dni po uvedbi modela E21, katerega bi moral nadomestiti, ne glede na njegov velik prodajni uspeh (prodali so približno 150.000 primerkov na leto, osvojili so tudi trg v ZDA). Kljub uspehu pri prodaji je imel E21 kar dolg seznam pomanjkljivosti, pri katerih sta najbolj izstopali dve: slab bivalni prostor v notranjosti, zlasti na zadku ter negotova drža na cesti, predvsem v primeru mokrega cestišča. Vodstvo BMW-ja podobnih vidikov ni želelo zanemariti, zato so med specifikacijami projekta E30 namenili poudarek novi platformi s podaljšano medosno razdaljo, da bi povečali bivalnost v potniškem prostoru ter preoblikovanju vzmetenja, zlasti zadaj, tako da bi bil avtomobil tudi bolj vodljiv na mokri cesti. Naloga glede zasnove karoserije je bila dodeljena Clausu Lutheju, ki je uspešno nadomestil Paula Bracqa, avtorja E21. Luthe je osnoval prvotne notranje veličine vozila, do katerih je bilo moč dostopati preko dvojnih vrat. Proizvodnja prvih predserijskih enot se je začela decembra 1981, vendar je moralo preteči še skoraj leto dni, preden se je začelo trženje novega modela.



SLIKA 2: SAMO NEKAJ IZMED RAZLIČIC BMW-JA E30 (FOTO: ALEŠ ZORKO).

Prvenec modela E30 ni bil okronan s soglasno odobritvijo: poleg navijačev so bili v resnici tudi tisti, ki so linijo ocenili preveč anonimno in trdili, da oblikovalsko delo ni bilo opravljeno dobro. V resnici je bil E30 tako stilistično kot tehnično pravi BMW. Z vidika oblikovanja se zdi, da je avtomobil dejanska stilska evolucija prejšnjega modela, pri čemer ne ponavlja svoje vsebine, temveč predlaga nove in bolj dodelane, hkrati pa vzpostavlja nekakšno kontinuiteto, ki je neločljivo povezana s preteklimi modeli BMW iz istega tržnega segmenta. Spredaj je manj raztegnjen naprej, maska je manj kotna in nekoliko bolj zaobljena. Dvojni krožni žarometi so bili obdržani pri vseh modelih, tudi pri osnovnih, za razliko od prejšnje generacije, ki je za osnovne modele ponujala enojne žaromete. V središču neizogiben, dvojni ledvični emblema je še bolj izdajal identiteto modela. Na strani je razvidno, koliko dela je bilo opravljenega pri novem modelu, karoserija avtomobila je zaradi nizkega pasu postala tanka in elegantna, čeprav je bil profil tudi v tem primeru manj nagnjen naprej. Prisoten je tudi značilen "Hofmeisterjev komolec", tj. zadnji steber, upognjen naprej v spodnjem delu, značilnost, ki bo na voljo pri različnih modelih BMW še nekaj desetletij. Na repu so bile nove vodoravno razvite optične skupine, vedno pravokotne oblike, vendar večje. Na splošno je bila karoserija še vedno 3-prostorska in dvovratna, tako kot predhodnica, vendar se je ponašala z boljšim Cx. Notranjost se je z novim oblaženjem razlikovala od notranjosti E21 z različnimi izvedbami, odvisno od modela: enostavnejša za osnovne modele in bolj dovršena za vrhunske modele. Vsekakor so bili to kakovostni materiali.

Kot zanimivost, merilnik obratov je bil dodatna oprema kot večina ostalih stvari, npr. desno ogledalo. Precej 316, namenjenih jugoslovanskemu tržišču, ima uro namesto merilnika vrtljajev, prikaz porabe pa ni bil možen pri vseh motorizacijah. Podobno je bilo glede ure na armaturni plošči, ki je bila tudi dodatna oprema. Serijski dodatek je bil pri modelih s šestvaljnim agregatom »check-control«, katerega štirivaljni agregati niso imeli.



SLIKE 3,4,5,6,7 IN 8: MORDA SO BILI SERIJSKI DODATKI RES NEKOLIKO REDKI, AMPAK JE BILA ZATO PALETA DODATNE OPREMA TOLIKO BOLJ BOGATA. NA SLIKAH SAMO NEKAJ IZMED MOŽNOSTI DODATNE OPREME LETA 1987: SAMODEJNO ELEKTRONSKO NASTAVLJIVI PREDNI ŽAROMETI, PRANJE PREDNIH ŽAROMETOV, DOVRŠENA NOTRANJA OPREMA IN UDOBNI ŠPORTNI SEDEŽI, PRAKTIČNA HRAMBA PRIROČNEGA ORODJA, VARNOSTNA KLJUČAVNICA ZA ZAVAROVANJE PLATIŠČ PRED KRAJO, BMW ZVOČNI SISTEM, ITD. (NA SLIKAH BMW E30, LETNIK 1987, LASTNIK NEJC STANIČ).

### Zgradba, mehanika in motorji

Platforma, na kateri se je rodil E30, je bila v primerjavi s platformo E21 povsem nova. Za 7 cm podaljšana medosna razdalja je bila naklonjena notranji bivalnosti, četudi je bilo s tega vidika treba opraviti še veliko dela in se E30 vsekakor še vedno ne more uvrstiti na prvo mesto v svoji kategoriji glede prostora, ki je na voljo uporabnikom.

Arhitektura druge generacije serije 3 je tradicionalna (sprednji motor in pogon na zadnja kolesa) in vključuje različne rešitve, ki smo jih že videli v prejšnjih modelih,



vendar popolnoma preoblikovane. Tako je na primer v predelu vzmetenja spet ostalo pri MacPhersonovem spredaj, zadaj z vzdolžnimi nosilci, vendar s povsem novo zasnovo. Zadnja os na primer ponuja geometrijo z novimi koti roke, poleg tega pa ni več niti ene skupine vzmetnih blažilnikov, saj sta obe komponenti ločeni. Te pomembne posodobitve so nastale z namenom izboljšanja držanja ceste, zlasti v mokrem, kjer E21 ni najbolj blestel.



SLIKA 9: ZADNJA PREMA BMW-JA E30 (FOTO: ALEŠ ZORKO).

Zavorni sistem, ki je bil na E21 mešanega tipa (zavorni boben in zavorni koluti), je na E30 enoten – samo zavorni koluti; poleg tega je velikost zavornih diskov večja od tistih, nameščenih na E21. To je prisililo namestitev večjih platišč, 14-palčnih namesto trinajstic. Večja platišča so prispevala k temu, da je avtomobil imel bolj športen izgled. Krmiljenje je bilo hidravlično, a le z doplačilom.

Ob začetku prodaje je bil E30 na voljo v štirih bencinskih motorjih:

- 316: osnovna različica serije E30, motor oznake M10B18, 1766 cm<sup>3</sup> delovne prostornine, edina z uplinjači ter največja moč 90 konjih moči.
- 318i: vmesna različica prve serije, ki jo poganja motor M10B18 s prostornino 1766 cm<sup>3</sup>, poganja Bosch mehansko vbrizgavanje in 105 konjev moči.
- 320i: druga vmesna različica prve serije, opremljena s 1990 cm<sup>3</sup> kubičnim agregatom motorja oznake M20B20LE, ki ga poganja Bosch mehansko vbrizgavanje in največja moč 125 konjev.

- 323i: vodilna različica prve serije E30, ki jo poganja motor M20B23LE s prostornino 2316 cm<sup>3</sup>, elektronskim vbrizgom goriva in največjo močjo 139 konjev.

Za trge Grčije in takratne Jugoslavije je bila predlagana tudi druga osnovna različica, in sicer 316, ki jih poganja 1573 cm<sup>3</sup> motor M10B16, enak prejšnjemu 315 E21, z največjo močjo 75 konjev. M10B16, 1600 cm<sup>3</sup> agregat za jugoslovansko tržišče je razvil 75 konjskih moči, kar je bilo vezano na manjši volumen ter na uplinjač 1BE Solex (enojna loputa), ko so ostali 316i imeli 1.800 kubični agregat z uplinjačem 2BE Solex (dvojna loputa). Poleg tega je bil 325e predlagan tudi za ameriški in japonski trg, kataliziran model, ki ga poganja 2693 kubičnih centimetrov delovne prostornine je imel motor oznake M20B27 z močjo 122 konjskih moči.

Obstajata dve različici menjalnika: pri modelih 316 in 318i je bil ročni 4-stopenjski menjalnik, drugi dve različici pa sta bili na voljo v kombinaciji s 5-stopenjskim menjalnikom, prav tako ročnim. Vse različice pa so lahko dobile samodejni 3-stopenjski menjalnik, vključen na izbirni seznam.



SLIKE 10, 11 IN 12: AGREGAT M10B16, PROSTORNINE 1600 KUBIČNIH CENTIMETROV, ZA JUGOSLOVANSKO TRŽIŠČE, Z NEKOLIKO DODELANIM VBRIZGOM GORIVA TER LOKACIJA IDENTIFIKACIJSKE TOVARNIŠKE OZNAKE IN VIN ŠTEVILKE VOZILA.

## Evolucija

Proizvodnja serije E30 se je torej začela novembra 1982, pri večini virov je zaslediti, da prvi model spada v leto 1983, leto, v katerem se je začelo tudi trženje. V prvih mesecih tistega leta, zvest tradiciji, ki je spremljala prejšnja dva modela (E21 in 02 Series), je bil E30 predlagan tudi v različici TC (Top Cabriolet), se pravi s karoserijo kabrio-targa. Gre za karoserijo, ki jo je tudi v tem primeru zgradil Baur iz Stuttgarta. Taki modeli so se odlikovali z začetnicami TC2, da bi jih ločili od TC (ali TC1) na podlagi prejšnje generacije E21. Toda napetost pri BMW ni popustila, saj je bil očiten uspeh Mercedes-Benz 190, enega najhujših tekmecev modela E30, ki je bil prav tako predstavljen leta 1982 in se je od bavarske serije 3 razlikoval predvsem po štirivratnih izvedbah. Iz tega razloga so že v začetku leta 1983 napovedali, da bo paleta E30 kmalu obogatena s prihodom 4-vratne različice. Jeseni 1983 je bil nov model komercializiran. Kompaktni BMW je prvič izkoristil tudi zadnja vrata (E21 in serija 02 sta bila izključno dvovratni). Novi model, predstavljen na avtomobilskem salonu v Frankfurtu, ni bil edina novost v ponudbi. Dejansko je 316 imel koristi od novega elektronsko upravljanega uplinjača, medtem ko je 318i namesto mehničnega pridobil elektronski vbrizg goriva, 323i pa znatno povečal moč, s 139 na 150 konjskih moči. Poleg tega je na seznam novosti prišel novi 4-stopenjski samodejni menjalnik, ki je nadomestil 3-stopenjskega. Leta 1984 so model E30 318i opremili tudi s katalizatorsko napravo in nekoliko zmanjšali moč (iz 105 konjev na 102 konja). Naslednjo jesen je bilo še nekaj manjših posodobitev.

## Restyling 1985

Na avtomobilskem salonu v Ženevi leta 1985 je bila predstavljena pomembna novost: 325e, ki je bil namenjen zgolj nekaterim evropskim tržiščem (npr. ne za Italijo) ter ZDA in Japonski. V Evropi je bilo ime tega modela 325e Kat, v resnici pa je bil katalizator prisoten tudi v modelih, rezerviranih za ZDA in Japonsko. Avtomobil, mehansko enak tistemu, ki je bil načrtovan za japonski in čezmorski trg, je na trg prišel šele septembra,

ko so bile pomembne posodobitve za celotno paleta E30. Pravzaprav so na avtomobilskem salonu v Frankfurtu predstavili novo paleta nemškega kompaktnega vozila. V estetskem smislu je bil le zelo zmeren restyling, še posebej viden pri prenovi štita prednjega odbijača. Tudi druge manj vidne podrobnosti so bile del zelo lahkega preoblikovanja E30, predvsem pa so prevladovale spremembe tehnične vsebine. Poleg začetka trženja zgoraj omenjenega 325e je prišel tudi 325i, novi model, ki je nadomestil 323i in ki je z novim 2494 kubičnim agregatom dosegel največjo moč 171 konjskih moči. Dve najpomembnejši novosti doslej sta bila prihod 324d, ki je zaznamoval prvenec dizelskega motorja pod pokrovom serije 3 in 325iX, ki je namesto tega predstavljal prvi BMW s štirikolesnim pogonom v zgodovini. Medtem ko je 324d poganjal 2,4-litrski 6-valjni atmosferski dizelski motor z močjo 86 konjskih moči, je bil 325iX opremljen z enakim motorjem kot običajni 325i, vendar z dodatnim štirikolesnim pogonom, trajnim tipom in dobljen s pomočjo viskozne sklopke, ki prenaša navor motorja tudi na sprednji del. A to še ni bilo vse, ker je poleg teh že tako izjemnih novosti obstajala še ena, enako pomembna, in sicer kabriolet, mehansko enak modelu 325i, ki je šla ob bok TC2 in ki se je izkazala za bolj elegantno in udobnejšo pri delovanju odpiranja in zapiranja nape. In spet, nič manj pomembna od ostalih, je bila tudi predstavitev prve generacije M3, športne različice, ki je bila mišljena kot osnova za dirkalne E30-ke. Njegov novi 2,3-litrski motor je proizvedel največjo moč 200 konjskih moči (195 v različicah s katalizatorjem). Nazadnje je bil leta 1985 predstavljen model 333i, različica, rezervirana samo za južnoafriški trg, ki jo je poganjal 3,2-litrski motor M30, ki je poganjal vrhunske modele BMW in razvil 197 konjskih moči.

Naslednje leto so bile predstavljene še druge pomembne novosti: prva po pomembnosti je bila komercialna predstavitev M3, julija pa je bil kabriolet na voljo tudi z 2-litrskim agregatom, ki je razvil 125 konjskih moči. Pri tem je pomembno omeniti, da so agregati modelov 316, 318i, 320i, 323i, 325i in 325e opremljeni z dvema ventiloma na valj.



Agregati modelov 318iS, 320iS in M3 pa imajo 4 ventile na valj. Model 320iS je izviral na modelu S14 (kot npr. agregat M3 motor 2,3 in 2,4 litrski) z razliko, da v klasična karoseriji ter delovno prostornino 2 litrov. Ta razlika je nastala, ker so v Italiji imeli zelo visok davek na uvoz za vozila delovne prostornine nad 2 litra. Kar sta imela 318iS in 320iS od zunaj opazno razliko, je bilo v dodelanem sprednjem podaljšku pod meglenkami.

### Restyling 1987

Na avtomobilskem salonu v Frankfurtu leta 1987 je prišlo do številnih drugih posodobitev, tako slogovnih kot predvsem vsebinskih. Estetsko so bile novosti spet precej diskretne in omejene na nov preoblikovan odbijač, kromirane okvirje vrat, elipsoidne meglenske in novo plastiko zadnjih svetilk. Precej pomembnejši je bil prvenec različice touring. Prvotni 316, 316YU in 318i so bili do konca 1987 opremljeni z agregati oznake M10, nasledil jih je agregat oznake M40. Posledično je 1.8i s 105 konjskimi močmi pridobil 10 dodatnih konjev. Agregati M20 so sicer ostali po tipu enaki, spremenila se jim je elektronika (npr. ni več mehansko-vakuumski regulator minimuma, ampak elektronski ventil; razlika je takoj opazna po ohišju filtra zraka, ki ni več kovinski, ampak plastičen).

Na tehnični ravni je bil prihod novega 318i zelo zanimiv, opremljen je bil z novim,

1,8-litrskim agregatom (natančneje 1796 cm<sup>3</sup>), ki je premogel 115 konjskih moči (113 v katalizirani različici), kar je 10 konjev več od prejšnje različice. V modelu 320iS, spet omejenem na trge Italije in Portugalske, je prišel nov dvolitrski motor, ki izvira iz motorja športnega avtomobila M3 s 192 konjskimi močmi. Poleg tega se je moč 320i povečala s 122 na 129 konjev. Ob isti priložnosti je prvič nastopil 324td, ki ga poganja isti motor kot 324d, vendar v različici s turbopolnilnikom, zahvaljujoč čemur se je največja moč povečala iz 86 na 115 konjev.

Leta 1988 se je M3 povečala na 220 konjskih moči. Ta nova izdaja M3, le v zaprti različici, je dobila ime M3 Evolution II, proizvedena v samo 500 primerkih. Tudi leta 1988 je osnovna različica serije 316i kat izkoristila prihod novega motorja M40 s prostornino 1596 cm<sup>3</sup>, ki je mogel zagotoviti 100 KM. V istem obdobju je Alpina izdelala C2, visoko zmogljivo različico E30. Slednji je bil opremljen z novimi športnimi platišči, ovitimi v tekmovalne pnevmatike, novim aerodinamičnim karoserijskim kompletom in novim 2,7 motorjem z močjo 207 KM. [1]

Leta 1989 je prišel novi 318iS, ki je bil tokrat namenjen prodaji po vsej Evropi in ga je poganjal motor (oznaka M42), pridobljen iz 1,8 litrskega agregata oznake M40, ki se je že uporabljal za model 318i, vendar s 16-ventilsko glavo (namesto 8). Ta novi motor



SLIKA 13: BMW E30 LETNIK 1987 (FOTO: KRISTIAN LAMPE).



je proizvedel 136 konjskih moči. Istega leta je bil M3 na voljo v različici Sport Evolution z novim 2,5-litrskim motorjem in 238 konjskimi močmi. Glede modela M3, se je do takrat proizvedeni katalizirani različici povečala moč iz 195 na 215 konjskih moči, agregat je namreč izhajal neposredno iz modela M3 EVO II z 220 konjskimi močmi.



SLIKA 14: BMW E30 325i TOURING, LETNIK 1989 (FOTO: ALEŠ ZORKO).

Leta 1990 se je kariera modela E30 postopoma zaključevala, kljub temu je bil večino leta še vedno na prodajnem seznamu. Uvedeni sta bili dve posebni omejeni izdaji, imenovani 316i Edition in 318i Edition. Oktobra je bila predstavljena tretja generacija serije 3 z ozanko E36, ki je postopoma nadomestila različici z dvojimi in štirimi vrati, ki pa sta aprila 1991 dokončno izginila z evropskih cenikov. Prav tako so prenehali izdelovati model TC2 (Baur), ki je bil do tedaj ponujen z drugimi kabrioleti E30 in športno različico M3.

Od serije E30 so v proizvodnji ostali le kabrioleti in avtomobili Touring, čeprav s predelano paletu. Prvi so prizorišče zapustili aprila 1993, medtem ko je Touring, zadnja bilka prisotnosti E30 sredi devetdesetih, sezname zapustil leto kasneje, spet aprila.

### **M3 – oznaka, ki dvigne pulz vsakemu avtomobilističnemu navdušencu**

Po zmagi v Formuli 1 so v Motorsportu svoje energije usmerili v tekmovanja razreda Turismo. Iz tega se je leta 1986 razvila



SLIKA 15: BMW M3 E30 CABRIO, LETO IZDELAVE 1990 (FOTO: LUKA MARKO GROŠELJ).

različica M3. Za potrebe homologacije v prej omenjeni tekmovalni razred je bilo potrebno izdelati 5000 primerkov letno. Inženirji Motorsporta so za osnovo vzeli dvolitrski agregat iz formule 2, prilagodili so motorno glavo in razdelilnik ter pri modelu serije 3 prvič sprejeli v konfiguracijo s 4 ventili na valj. Poleg tega je bil motor podvržen globoki modifikaciji, katere namen je bil povečati njegovo prostornino. Iz te se je konec leta 1986 rodila prva serija M3, ki izhaja iz serije 3 E30. M3, predstavljen na avtomobilskem salonu v Frankfurtu leta 1985, se je jasno ločil od ostale serije 3: poleg prenovljene karoserije (spojler, aerodinamični dodatki, veliko zadnje krilo, razširjeni blatniki, pokrov prtljažnika in spremenjen zadnji steber) M3 je lahko računal na novega 4-valjnega vrstnega 16-ventilskega motorja z 2.302 cm<sup>3</sup> s 195 konjskimi močmi pri 6.750 vrt / min v katalizirani različici in 200 konji brez katalizatorja. Tudi zavorni sistem (s 4 samoprezračevalnimi diski z ABS-om), vzmetenja, menjalnik in nastavitev so bili prilagojeni višjim zmogljivostim in možnosti konkurenčne uporabe. Tako opremljen M3 je dosegel največjo hitrost 235 km / h, kar priča o izjemnem delu, ki ga je opravil Motorsport. Dobavni roki so bili zelo dolgi in cena je bila zelo visoka, vendar upravičena z visoko kakovostjo izdelave in razkošnostjo motorja. Prve dostave so bile nato opravljene leta 1987. Toda že leta 1988 je bil M3 podvržen temeljitemu mehanskemu pregledu, ki je največjo moč povečal na 215 konjev in dobil oznako "Evolution" (znan tudi kot "EVO2"). Najvišja hitrost se je povzpela na 240 km / h. Druge spremembe, ki jih je predstavil model Evolution, so bila večja kolesa (16 x 7,5 palca),

tanjša in lažja zadnja in stranska stekla, večji sprednji cepilnik in zadnji spojler. Leto 1989 je bilo zaznamovano z velikimi novostmi: na eni strani je bil predstavljen M3 Cabrio (omejen na 783 enot), ki pa je bil opremljen z 200 konji prvega M3. M3 je s hitrostjo 228 km/h postal eden izmed merilnih kabrioletov glede zmogljivosti. Po drugi strani pa so nekatere zahteve homologacije avtomobila na mednarodnih prvenstvih prisilile bavarskega proizvajalca, da je ustvaril omejeno serijo (skupaj 600 izvodov), imenovano M3 Sport Evolution (včasih imenovano tudi "EVO3"), opremljeno z globoko revidirano različico "običajnih" 2,3 litra M3 "EVO2", ki je v tem primeru dosegel prostornino 2.467 cm<sup>3</sup> in največjo moč 238 konjev pri 7.000 vrt./min. Modeli Sport Evolution so imeli povečano masko prednjega odbijača, nastavljiv večpozicijski sprednji cepilnik in izdatnejše zadnje krilo; poleg tega so bili namesto luči za meglo nameščeni kanali za hlajenje zavor. Prva serija M3 je bila na voljo le v kupejevski in kabriolet različici; ni bilo M3 s 4-vratno limuzinsko karoserijo. Leta 1992 je bil M3 E30 umaknjen iz proizvodnje, saj je bila serija 3 E36 že dve leti v proizvodnji in so bili načrti za izdelavo novega M3 na tej podlagi že v napredni fazi.

### Različica M3 Agregat in zmogljivosti

**M3:** I4 2.3 cm<sup>3</sup>, 16v, 195 konjev; 192 z katalizatorjem. Od 0 do 100 km/h v 6,9 sek. Končna hitrost: 234,964 km/h;

**M3 Evolution (Evo2):** I4 2.3 cm<sup>3</sup>, 16v, 215 konjev; 212 z katalizatorjem. Od 0 do 100 km/h v 6.7 sek. Končna hitrost: 239,792 km/h;

**M3 Sport Evolution (Evo3):** I4 2.5 cm<sup>3</sup>, 16v, 238 konjev; 235 z katalizatorjem. Od 0 do 100 km/h: 6,1 sek. Končna hitrost: 249,448 km/h.

Viri in literatura:

- BMW 3-Series Book, Richard Dredge, Haynes Publishing
- Derosa, G: Can la »M« sotto il cofano, lettera magica, Ruoteclassiche, št. 327, Editoriale Domus, marec 2016.

## Nekaj besed o BMW E30 iz »prve roke«

Sašo:



### 1. Kakšnega BMW E30 imate (model, letnik in posebnosti)?

*Moj E30 je 1987 320i 2 vratni model, poseben je zato, ker je bil ob obnovi izboljššan, tako na podvozju, motorju, notranjosti, kar poudari dušo tega avta, že tako vrhunske vozne lastnosti so še boljše, notranjost je še bolj prijazna vozniku, lahko bi se reklo, da sem dopolnil tovarniške pomanjkljivosti.*

### 2. Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila BMW E30?

*Na prvem mestu oblika, lahkotnost in športnost modela. Že po armaturni plošči, ki je obrnjena proti vozniku, se vidi, da je avto ustvarjen za voznika in na cesti vsekakor ne razočara.*

### 3. Koliko je bilo dolgo najdaljše potovanje, ki ste ga opravili z BMW E30?

*Prevozil sem zahodni del naše države, od Bovca do Izole ter občasno do Ljubljane.*

### 4. Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašim BMW E30!

*Včasih se na cesti najde kdo, ki ne prenese, da so tudi starejši avti lahko enako hitri kot novi in potem je marsikdo razočaran, ker s 1700kg SUV-om ne more slediti E30 čez ovinke.*

### 5. Katere prednosti ima po vašem mnenju BMW E30?

*Vozne lastnosti, agilnost, eleganca... V teh časih pa tudi redkost.*

### 6. Katere so po vaši oceni slabosti BMW E30?

*Kabina je rahlo utesnjena za višje od 180 cm, zadnji pogon lahko predstavlja izzive v snegu, predvsem, če avto nima mehanske zapore diferencijala.*

### 7. Ste pomislili, da bi vašega BMW E30 zamenjali s katero izmed ostalih različic BMW E30?

*Ne, glede različice, barve in vseh ostalih stvari sem razmislil pred nakupom.*

### 8. Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnost in cenami?

*Rezervni deli so dostopni, ker gre za dokaj razširjen model, v avtodelih ali na spletu naročiš dele kot za vsak nov avto brez problema. Na voljo so tudi vsi deli za raznorazne predelave, ogromno je forumov, kjer so dostopni popolnoma vsi podatki glede vzdrževanja,*



pogostih napakah, o predelavah in nasplošno vse, kar interesira lastnike.

## 9. Kaj bi svetovali bodočemu lastniku E30?

Starejša vozila med, katera spada tudi E30, počasi izginjajo z evropskega trga rabljenih vozil, nabavne cene se dvigujejo, zato je treba včasih spustiti kriterije in kupiti avto, ki mogoče ni 100% po željah. Lastništvo starodobnikov je bolj tek na dolge proge, avti se z leti dopolnjujejo, urejajo po želji lastnikov, tako da je najbolj pomembno, da se dobi dobro osnovo, iskanje in vgradnja dodatne opreme je del veselja ob lastništvu. Najbolj so cenjeni najmočnejši primerki vozil, od 4 valjnikov je to 318iS, od 6 valjnikov je to 325i. 320iS in M3 modeli so pa že zelo cenjeni in dragi. E30 in nasplošno BMW so avti, kjer ni narobe, če se jih predeluje, vse dokler so predelave smiselne ter v stilu modela/generacije vozila. Zaželjene so zapore diferencijala, boljša podvozja, dodelave na motorjih in podobno. Torej vse, kar izboljša uporabniško izkušnjo.

### Luka Marko:



#### 1. Kakšnega BMW E30 imate (model, letnik in posebnosti)?

M3e30 cabrio, leto izdelave 1990, Alpina C1 2.3, leto izdelave 1984, slednjega si deliva z bratom.

#### 2. Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila BMW E30?

Predvsem želja iz otroštva, medtem ko je večina vrstnikov fantazirala o raznih Ferrarijih ter Lamborghinih, sem imel sam že dobro razdelane pojme, kakšen mora biti moj sanjski avto - lahek, agilen, s poudarkom na odlični vozni dinamiki, ne na vrtooglavi končni hitrosti ali polvesoljskim izgledom. Tega se še dandanes skušam držati.

#### 3. Koliko je bilo dolgo najdaljše potovanje, ki ste ga opravili z BMW E30?

M3 sem uporabljal predvsem za krajše izlete ter vožnje s prijatelji, žal se ne morem pohvaliti s kakšnim epskim popotovanjem. Največ sem prevozil ob snemanju kratkega filmčka o tem avtomobilu. (Ogledate si ga lahko na mojem instagram profilu).

Alpina C1 pa po sveži obnovi še čaka na prve cestne dogodivščine.

#### 4. Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašim BMW E30!

Največja anekdota obeh je potek obnove vozila, ki sem ga v veliki večini opravil sam, za ličarski del pri m3 pa so poskrbeli v odlični delavnici Boomerang. Občutek

imam, da je vsaka resna obnova vozila zrelostni izpit za lastnika, prepleten z nešteto nepričakovanimi zgodbami.

#### 5. Katere prednosti ima po vašem mnenju BMW E30?

Enostavnost uporabe, vzdrževanja, velik community, dobra preskrba z rezervnimi deli ter nenazadnje odlične vozne lastnosti, katere modelu e30 lahko zavida marsikateri novodobni športni avtomobil.

#### 6. Katere so po vaši oceni slabosti BMW E30?

Povečini so to slabosti, ki jih v primerjavi s sodobnimi vozili poseduje vsak starodobnik, torej varnost, nagnjenost k rjavenju in podobno. Pač stvari, ki jih ljubitelj starodobnikov z veseljem vzame v zakup.

#### 7. Ste pomislili, da bi vašega BMW E30 zamenjali s katero izmed ostalih različic BMW E30?

Bolj me mika ideja še kakšnega dodati.

#### 8. Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnost in cenami?

Nasplošno je dostopnost zelo dobra, pri posebnih modelih pa so določene stvari težje izsledljive oziroma celo nedostopne. Cene pa so šle v zadnjih letih navzgor, tako kot tudi cene samih vozil.

#### 9. Kaj bi svetovali bodočemu lastniku BMW E30?

Tisti, ki zavestno kupi tako vozilo, je domačo nalogo (raziskava interneta) verjetno že opravil, vseeno pa bi svetoval previdnost pred nakupom, naj nižja cena ne bo vodilo k nakupu, iščite avtomobil, primeren vašim željam ter načrtom. Karoserijsko slabše vozilo (veliko rje) je npr. primerno le za tiste, ki jih res veseli potek kleparskega dela.

Pametno, morda celo s strokovno pomočjo ocenite strošek morebitne obnove.

### Bor:



#### 1. Kakšnega BMW E30 imate (model, letnik in posebnosti)?

Bmw 320i Cabrio M Technic, letnik 1987, izdelan za italijanski trg.

#### 2. Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila BMW E30?

Moj oče Edi je kljub lastništvu drugih starodobnikov iskal še kakšno vozilo. Predvsem si je želel kabrioleta. Ogledal(i) smo si več vozil, a na koncu se je ponudila priložnost nakupa BMW-ja. To vozilo glede na svojo »mladost« omogoča enostavno in udobno



premagovanje tudi daljših razdalj, kar je bil tudi eden izmed pogojev pri iskanju primernega vozila.

### 3. Koliko je bilo dolgo najdaljše potovanje, ki ste ga opravili z BMW E30?

Za sedaj je bilo najdaljše »potovanje« udeležba na rallyu v Murski Soboti in na srečanje v Savinjsko dolino.

### 4. Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašim BMW E30!

Avto sta si ogledala oče in prijatelj Silvo ter ga zaarala. Kupljen in pripeljan domov je bil ravno na dan, ko se je rodil moj sin. Kljub temu, da sem sam tudi drugače ljubitelj znamke BMW, ima ta avto zame še posebni pomen. Morda še to. Z avtom sta se peljala tudi Jovanka in Tito. Uprizorila sta ju službena kolegica, ki je praznovala okroglo obletnico in Izolčan, ki se občasno preizkusi v vlogi Tita.



### 5. Katere prednosti ima po vašem mnenju BMW E30?

BMW E30 ima tako kot se za avtomobil te znamke spodobi odlične vozne lastnosti, močnejše različice tudi seveda precej športnih značilnosti. E30 Cabrio je (še posebej s spuščeno streho) po moje eden izmed najbolj elegantnih in najlepših kabrioletov.

### 6. Katere so po vaši oceni slabosti BMW E30?

Z izjemo močnejših E30 Cabrio (narejenih predvsem za ZDA) je ta različica nekoliko manj »živahna«, predvsem zaradi potrebnih karoserijskih ojačitev in posledično precej večje mase vozila.

Ker je BMW E30 precej priljubljeno vozilo za raznorazne predelave, je vse težje najti originalno vozilo (predvsem kar se tiče bolj iskanih različic).

### 7. Ste pomislili, da bi vašega BMW E30 zamenjali s katero izmed ostalih različic BMW E30?

Ne. Predvsem, ker so cene modela M3 že pred časom poletele v nebo in je takšna različica povsem nedosegljiva.

### 8. Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnost in cenami?

Glede na popularnost modela ni večjih težav z dobavo rezervnih delov. Seveda so cene primerne znamki in se še dodatno višajo za redkejše različice.

### 9. Kaj bi svetovali bodočemu lastniku BMW E30?

Kot pri nakupu vsakega vozila, je tudi v primeru nakupa E30 potrebno biti previden. Internet je tudi v tem primeru velika zakladnica znanja, kjer se lahko preveri najbolj pogoste težave tako skupne kot

specifične posameznim različicam in motorjem.

Predvsem pa bi svetoval, da uživajo s svojim vozilom, saj, kot je že omenjeno, ponuja odlično zabavo in vozne lastnosti.

### Aleš:



### 1. Kakšnega BMW E30 imate (model, letnik in posebnosti)?

1989 325i Touring, vse električno, pomicna streha, daljinsko zaklepanje, zapora diferenciala, športni sedeži.

### 2. Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila BMW E30?

Izgled, vozne lastnosti, občutek pri vožnji, zvok motorja.

### 3. Koliko je bilo dolgo najdaljše potovanje, ki ste ga opravili z BMW E30?

2500km.

### 4. Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašim BMW E30!

Prvi roadtrip po obnovi, preko italijanskih dolomitov je bil nekaj posebnega, še posebej trenutek, ko v serpentinu po driftu skozi ovinek sprednji del avta skoraj odnese v steno. Še dobro, da znamo motat volan.

### 5. Katere prednosti ima po vašem mnenju BMW E30?

Še za danesni čas dobre vozne lastnosti, direktnost, relativno lahek in dobro obvladljiv, enostavna tehnika, 6 cilindrski motorji imajo odličen zvok.

### 6. Katere so po vaši oceni slabosti BMW E30?

Previsoke cene, rja, 4 cilindrski motorji (tako m10 kot m40) so brez moči in nezanimivi.

### 7. Ste pomislili, da bi vašega BMW E30 zamenjali s katero izmed ostalih različic BMW E30?

Ne.

### 8. Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnost in cenami?

Rezervni deli niso problem, cene so za mehanske dele nizke, za dele notranjosti in karoserije pa so precej navite.

### 9. Kaj bi svetovali bodočemu lastniku BMW E30?

Dober ogled vozila in pregled tipičnih mest, kjer ti avti radi rjavijo. Če prav ne pogledaš, kupiš mačka v žaklju, ker zna neukemu kupcu e30 dobro skrit svojo rjo. :)