

**Wij reden de**

# **BMW 318 i**

**BMW** is ooit als motorenfabriek begonnen. Als Bayerische Motoren Werke om precies te zijn. Bouwers van vliegtuigmotoren – het logo van de firma stelt symbolisch een draaiende propellor voor – motorfietsen en later auto's.

Op motorengedebied is BMW altijd iets aparts gebleven. Bouwde juweeltjes als een anderhalve liter zescilinder voor de vooroorlogse 328 en kwam recent met de 745i waar in een 3,2 liter zespijper met uitlaatgascompressor staat.

In de 3-serie heeft BMW met ingang van het modeljaar 1981 wijzigingen aangebracht bij de laatste viercilinders die dit merk produceert. De 1,6 liter viercilinder is voorlopig bijgezet in het magazijn zodat nog slechts de 1,8 liter reesteert. Deze motor wordt gebruikt in een versie met carburator in de 316 en 518 en voorts als inspuiter in de 318i. Eerder bouwde BMW al die 1,8 liter inspuiter voor de Amerikaanse markt. Hij wordt daar 320i genoemd.

De modificatie van 318 naar 318i heeft

een prijsverhoging met zich meegebracht van 1400 gulden. De 318i kost daarmee f 25 895,-, hetgeen voor een wagen met de afmetingen van de BMW een vrij stevige prijs is. De klasse van de wagen vergoedt echter veel.

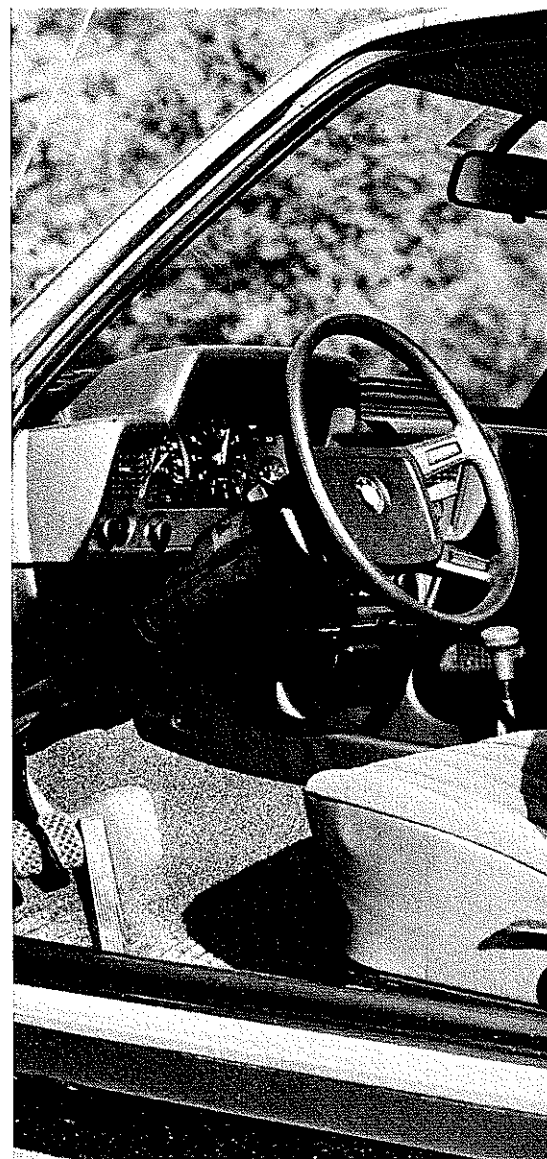
De 318i beschikt over een motorvermogen van 77 kW (105 pk) bij 5800 toeren per minuut van de krukas. Het maximale koppel is 145 Nm bij 4500 toeren. Qua motorvermogen is de 318i er 5 kW op vooruit gegaan en het koppel is 3 Nm toegenomen, waarbij echter ook het toerental waarbij het maximum vrijkomt met 500 toeren/minuut is gestegen.

Het resultaat van deze winst is een topsnelheid die nu net boven de 170 km/h uitsteekt (was 165 km/h) terwijl de acceleratie van 0 tot 100 van 11,9 seconden terug is gebracht op 11,5 seconden. Dat is dus allemaal niet om direct van wakker te liggen. Het streven van BMW is ook niet geweest om tot veel betere prestaties te komen, want in de eerste

plaats blaast de 318 heel goed zijn partijtje mee en in de tweede plaats kan een ieder die sneller wil in de 3-serie omhoog naar de 320 of de 323i. Wat BMW heeft beoogd met de overschakeling van een carburator naar de Bosch K-Jetronic is een gunstiger verbruik, schonere uitlaatgassen en meer souplesse. En dat is heel goed gelukt.

De 318i is zo'n 5% zuiniger dan zijn voorganger. Volgens ECE-gegevens verbruikt de wagen bij een constante snelheid van 90 km/h 1 op 14,1, bij 120 km/h 1 op 11 en in de stad 1 op 9,9. Frappant is dat met name de laatste twee waarden aanzienlijk gunstiger zijn dan die van het oude type.

Ook de souplesse is bepaald vooruit gegaan al zou je dat op het eerste gezicht – bij bestudering van de motorgegevens – niet direct zeggen. De koppelkromme verloopt echter mooi vlak zodat ook bij aanzienlijk lagere toerentalen dan de 4500 waarbij het maximale koppel wordt bereikt, al voldoende trek-



cht in huis is. Bovendien pakt de motor beter dan voorheen op en heeft hij een hikhoevingen wanneer de temperatuur nog niet is wat die moet zijn. Dit na de koude start loopt de motor als een zonnetje zodat de berijder van een 318i heel bewust de eerste kilometers berijding moet houden met het feit dat de motor nog niet op temperatuur is. Je moet te vlot geneigd zijn om gelijk maar de motor eraan te gaan trekken. Wat natuurlijk niet best is.

het geluidsniveau in de wagen is minder geworden, maar bij hogere toeren is het motorgeluid in een auto van deze klasse nog best wat beter uit het interieur mogen worden gehoord. Op de weg kan de 318i trouwens zeer goed een vijfde versnelling gebruiken en het toerental van de motor bij kruisvaart flink te drukken. Die vijfbak is erg aardig en hij geeft een reductie in toerental van rond 20%.

Wat de motor betreft, moet nog worden gemeld dat niet zomaar de carbura-

tor is vervangen door een inspuitsysteem.

Ook verder is de motor danig onder handen genomen met als meest in het oog springende wijzigingen de tot liefst 10 : 1 verhoogde compressie en de nieuwe kop waarin de verbrandingskamers van de 323i zijn terug te vinden.

De BMW 318i is met zijn lengte van 4,36 meter, breedte van 1,61 meter en hoogte van 1,38 meter een keurige middenklasser die plaats biedt aan vier inzittenden en veel bagage. De beenruimte achterin is – zeker wanneer de bestuurder zijn stoel flink achteruit zet – bepaald krap bemeeten. Veel krappert dan je op grond van een wielbasis van 2,56 meter zou mogen verwachten.

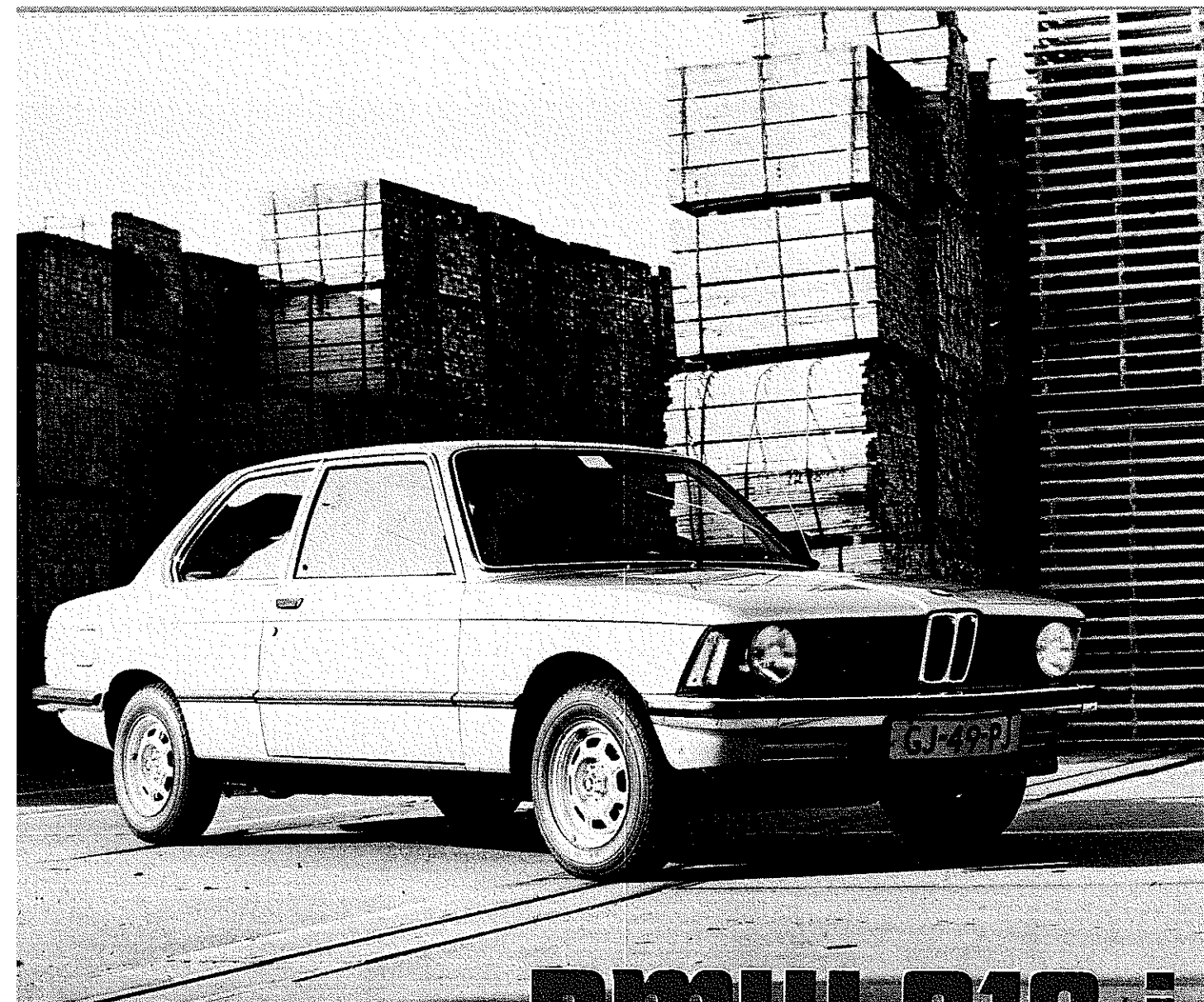
De afwerking van de wagen en vooral de uitvoering en vormgeving van het dashboard moet als sterk punt worden genoteerd. Waarbij wel de opmerking dat de onwijs grote quartzklok zou moeten worden vervangen door het kleine digitale klokje uit de 320 en dat in plaats

van die klok in de 318i toch zeker een toerenteller moet komen. Een BMW-rijder is immers iemand die zo'n toerenteller naar waarde weet te schatten.

Op de weg, maar dat is bekend, is de 318i een zeer gemakkelijk sturende auto die qua rijeigenschappen veel in huis heeft. Een wagen waarmee je niet snel in de fout zal gaan.

De BMW 318i heeft een fraai onderstel met rondom onafhankelijk opgehangen wielen. Wel is de voortrein erg gevoelig voor afwijkingen. Een lichte onbalans in een wiel of een niet helemaal perfecte band veroorzaakt al trillingen in het stuur. Het raken van stoeprandjes moet zeker worden vermeden.

De besturing en remmen staan op een hoog niveau en werken er aan mee dat deze 318i een echte rijdersauto is. Een gemakkelijk handelbare compacte wagen voor de man (of vrouw) die een goede afwerking en prima rijeigenschappen weet te waarderen.



## Wij reden de **BMW 318 i**

BMW is ooit als motorenfabriek begonnen. Als Bayerische Motoren Werke om precies te zijn. Bouwers van vliegtuigmotoren – het logo van de firma stelt symbolisch een draaiende propeller voor – motorfietsen en later auto's

Op motorengedebied is BMW altijd iets apart gebleven. Bouwde juweeltjes als een anderhalve liter zescilinder voor de vooroorlogse 328 en kwam recent met de 745i waarin een 3,2 liter zespijper met uitlaatgascompressor staat.

In de 3-serie heeft BMW met ingang van het modeljaar 1981 wijzigingen aangebracht bij de laatste viercilinders die dit merk produceert. De 1,6 liter viercilinder is voorlopig bijgezet in het magazijn zodat nog slechts de 1,8 liter resteert. Deze motor wordt gebruikt in een versie met carburator in de 316 en 518 en voorts als inspuiter in de 318i. Eerder bouwde BMW al die 1,8 liter inspuiter voor de Amerikaanse markt. Hij wordt daar 320i genoemd.

De modificatie van 318 naar 318i heeft

een prijsverhoging met zich meegebracht van 1400 gulden. De 318i kost daarmee f 25.895,-, hetgeen voor een wagen met de afmetingen van de BMW een vrij stevige prijs is. De klasse van de wagen vergoedt echter veel.

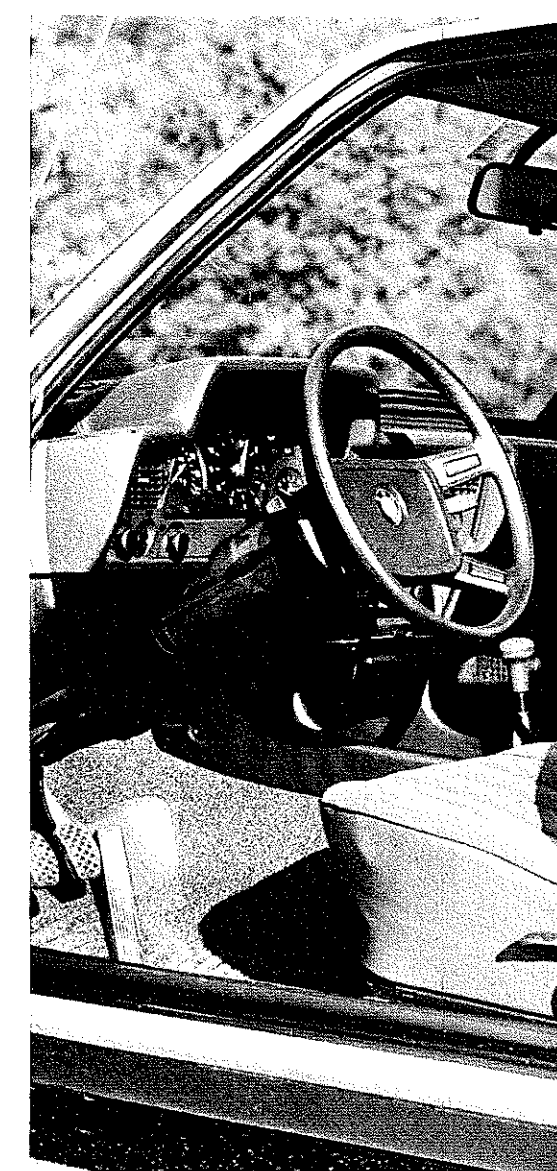
De 318i beschikt over een motorvermogen van 77 kW (105 pk) bij 5800 toeren per minuut van de krukas. Het maximale koppel is 145 Nm bij 4500 toeren. Qua motorvermogen is de 318i er 5 kW op vooruit gegaan en het koppel is 3 Nm toegenomen, waarbij echter ook het toerental waarbij het maximum vrijkomt met 500 toeren/minuut is gestegen.

Het resultaat van deze winst is een topsnelheid die nu net boven de 170 km/h uitsteekt (was 165 km/h) terwijl de acceleratie van 0 tot 100 van 11,9 seconden terug is gebracht op 11,5 seconden. Dat is dus allemaal niet om direct van wakker te liggen. Het streven van BMW is ook niet geweest om tot veel betere prestaties te komen, want in de eerste

plaats blaast de 318 heel goed zijn partij mee en in de tweede plaats kan een ieder die sneller wil in de 3-serie omhoog naar de 320 of de 323i. Wat BMW heeft beoogd met de overschakeling van een carburator naar de Bosch K-Jetronic is een gunstiger verbruik, schonere uitlaatgassen en meer souplesse. En dat is heel goed gelukt.

De 318i is zo'n 5% zuiniger dan zijn voorganger. Volgens ECE-gegevens verbruikt de wagen bij een constante snelheid van 90 km/h 1 op 14,1, bij 120 km/h 1 op 11 en in de stad 1 op 9,9. Frappant is dat met name de laatste twee waarden aanzienlijk gunstiger zijn dan die van het oude type.

Ook de souplesse is bepaald vooruit gegaan al zou je dat op het eerste gezicht – bij bestudering van de motorgegevens – niet direct zeggen. De koppelkromme verloopt echter mooi vlak zodat ook bij aanzienlijk lagere toerentalen dan de 4500 waarbij het maximale koppel wordt bereikt, al voldoende trek-



kracht in huis is. Bovendien pakt de motor beter dan voorheen op en heeft hij geen hikneigingen wanneer de temperatuur nog niet is wat die moet zijn. Direct na de koude start loopt de motor als een zonnetje zodat de berijder van een 318i heel bewust de eerste kilometers rekening moet houden met het feit dat de motor nog niet op temperatuur is. Je zou te vlot geneigd zijn om gelijk maar flink eraan te gaan trekken. Wat natuurlijk niet best is.

Het geluidsniveau in de wagen is minder geworden, maar bij hogere toeren zou het motorgeluid in een auto van deze klasse nog best wat beter uit het interieur mogen worden gehoord. Op de grote weg kan de 318i trouwens zeer goed een vijfde versnelling gebruiken om het toerental van de motor bij kruissnelheid flink te drukken. Die vijfbak is leverbaar en hij geeft een reductie in toerental van rond 20%.

Wat de motor betreft, moet nog worden gemeld dat niet zomaar de carbura-

tor is vervangen door een inspuitsysteem.

Ook verder is de motor danig onder handen genomen met als meest in het oog springende wijzigingen de tot liefst 10 : 1 verhoogde compressie en de nieuwe kop waarin de verbrandingskamers van de 323i zijn terug te vinden.

De BMW 318i is met zijn lengte van 4,36 meter, breedte van 1,61 meter en hoogte van 1,38 meter een keurige middenklasser die plaats biedt aan vier inzittenden en veel bagage. De beenruimte achterin is – zeker wanneer de bestuurder zijn stoel flink achteruit zet – bepaald krap bemeten. Veel krappere dan je op grond van een wielbasis van 2,56 meter zou mogen verwachten.

De afwerking van de wagen en vooral de uitvoering en vormgeving van het dashboard moet als sterk punt worden gnoteerd. Waarbij wel de opmerking dat de onwijs grote quartzklok zou moeten worden vervangen door het kleine digitale klokje uit de 320 en dat in plaats

van die klok in de 318i toch zeker een toerenteller moet komen. Een BMW-rijder is immers iemand die zo'n toerenteller naar waarde weet te schatten.

Op de weg, maar dat is bekend, is de 318i een zeer gemakkelijk sturende auto die qua rijeigenschappen veel in huis heeft. Een wagen waarmee je niet snel in de fout zal gaan.

De BMW 318i heeft een fraai onderstel met rondom onafhankelijk opgehangen wielen. Wel is de voortrein erg gevoelig voor afwijkingen. Een lichte onbalans in een wiel of een niet helemaal perfecte band veroorzaakt al trillingen in het stuur. Het raken van stoerprandjes moet zeker worden vermeden.

De besturing en remmen staan op een hoog niveau en werken er aan mee dat deze 318i een echte rijdersauto is. Een gemakkelijk handelbare compacte wagen voor de man (of vrouw) die een goede afwerking en prima rijeigenschappen weet te waarderen.