

Document fourni par le site [www.e21.free.fr](http://www.e21.free.fr)



# UBOGI KREWNY Z KLASĄ

**W ROKU 1975 BMW SAMO SOBIE ZAFUNDOWAŁO SPADEK SPRZEDAŻY.** Zakończyło wówczas produkcję samochodu-marzenia, o którym młodzi ludzie w przedziale lat 12-120 śnili po nocach: modelu 2002 ti

**S**erię 02, której ukoronowaniem było 2002 ti, wielbiono na całym świecie. Mówiono, że to nie samochód, lecz skrzypce – i to Stradivarius. Zastąpił ją zaś skromny, nie rzucający się w oczy typoszereg „3”, od początku traktowany bardziej jako element kuracji geriatrycznej niż następcą 02 – sportowe auto dla dziadka, z miejscem na kapelusz.

I przeraźliwie nudne. Przynajmniej tak by wynikało z wyglądu

pierwszych modeli i niewybrednych dowcipów, jakie o nich opowiadano (poziom kawałów o „Maluchu” z lat 70.). A jednak... Jednak to było BMW, i to prawdziwe. Po początkowych stwierdzeniach, że tylko „02” jest samochodem, cała reszta to najwyżej pojazdy, nadeszło otrzeźwienie. Najpierw nieśmiało zaczęto mówić o świetnych silnikach – bo były świetne bez najmniejszych wątpliwości. Nawet dziś, po 21 latach, nasza „modelka” 318 imponuje znako-

mitymi reakcjami na gaz, wspaniałymi przyspieszeniami i prędkością maksymalną 180 km/h. Wtedy to był poziom królów szos.

Potem zaczęło się przebąkiewanie o znakomitym zawieszeniu – i to już był przełom, jako że układ jezdny typoszeregu 02 do dziś jest uznawany za jeden z miłowych kamieni historii motoryzacji.

A potem... Potem pojawił się model 323i i już nic nie było takie samo jak kiedyś. Ludzie gotowi jeszcze wczoraj popełnić harakiri

z tęsknoty za 2002 ti oszaleli z miłości do nowej serii BMW. Niektórym pozostało to nawet do dziś, ponieważ w pojęciu wielu miłośników tej marki cała historia wytwórcza bawarskiej firmy daje się sprowadzić do dwóch modeli: 2002 ti oraz 323i.

Ale 323i była tylko dla wybranych spośród wybranych. Inni, chcąc mieć choć namiastkę auta kultowego, nabywali wersje uboższe, które jednak już były odbierane przez ogół zupełnie inaczej.



21 lat, a jakże wspaniałe chromy, jak cudownie utrzymany samochód!



Przejrzysty, uporządkowany kokpit można było obsługiwać „z marszu”



Piękne były czasy, gdy auta miały takie detale jak to chromowane lusterko!



To się nazywa stan idealny: zestaw kluczy jak w witrynie u jubilera



Auto wygląda tak staro, wręcz barokowo ozdobnie, ale podczas prowadzenia okazuje się, że układ jezdny typoszeregu E21 wcale nie odbiega (subiektywnie, oczywiście) od dzisiejszych modeli „trójki”

Niegdyś kopciuszek stał się teraz po prostu „słabszą trójką”. I dużo tańszą, bo różnica pomiędzy wersją topową a bazową wynosiła ponad 5 tys. DEM.

Ale czy naprawdę aż tak bardzo słabszą? Z pewnością niewypałem – jak na taką charyzmę motoryzacyjną, jaka charakteryzowała od zawsze BMW – była 75-konna wersja 315, bo nawet przysłowiowi dziadkowie z dowcipów nie chcieli jej kupować. Ale od wersji 316, która od sierp-

nia 1980 roku miała silnik z początkowej 318, były to auta o zdecydowanie sportowym zacięciu, znakomitych układach jezdnych, kierowniczych i hamulcowych. Ich skrzynie biegów mogą do dziś stanowić wzorce dla wszystkich producentów światowych, tak bardzo były precyzyjne i niezawodne.

Przedstawione na zdjęciach auto podczas jazd próbnych zaimponowało poza tym wyglądem. Abstrahując już od stanu (20 lat w

jednych czułych rękach, przebieg 47 tys. km) miło popatrzeć na auto, które jest dosłownie obwieszane chromami, nie będąc przy tym ciężkim od ozdób, gdzie wsiadając za kierownicę, jesteśmy w stanie zacząć jazdę od razu, bez konieczności posiadania magisterium z cybernetyki i wielogodzinnego studiowania instrukcji obsługi, gdzie wszystko jest czytelne, poukładane i proste, ale nie prymitywne. Eh, kiedyś robiono prawdziwe samochody!

## HISTORIA MODELU

**1975** Maj: początek produkcji następcy modelu 02, typoszeregu 3 (kod fabryczny E21). Silniki czterocylindrowe 90 KM (316), 98 KM (318), 109 KM (320) i 125 KM (320i, z wtryskiem). Wersje dwulitrowe wyróżniały się z wyglądu podwójnymi reflektorami.



**1977** Wrzesień: do produkcji wchodzi sześciocylindrowa wersja 320 (122 KM) i zastępuje dotychczasowy dwulitrowy silnik czterocylindrowy.

**1978** Luty: debiut kultowego modelu topowego 323i (143 KM), wyróżniającego się optycznie dwiema rurami wydechowymi (symetrycznie po obu stronach pod bagażnikiem).

**1979** Wrzesień: pięciobiegowa skrzynia przekładniowa dostępna opcjonalnie we wszystkich wersjach silnikowych.

**1980** Sierpień: 316 produkowany jest z silnikiem 318. Model 318 otrzymuje 105-konną jednostkę z wtryskiem paliwa.

**1981** Luty: „trójka” zaczyna się od 75 KM w czterocylindrowym silniku (315)

**1982** Koniec wytwarzania typoszeregu poza modelem 315, utrzymywanym w produkcji do roku 1983, na rynku do 1984



Ten pięknie zachowany silnik w latach 70. uchodził za niemal wyczynowy



Mimo mocy zaledwie 98 KM właściciel mówi o nim „Red Bull” – i nie przesadza