

Just nii ongi hea

BMW E30 on üks hobiautonduse fenomene. Seda ei toodeta enam pea 30 aastat, kuid ometi paelub see nii noori kui ka vanu. Püüdsime sellele fenomenile jälile jõuda 320i-ga kevadiselt päkselistel kõrvalteedel.

Päris ausalt öeldes ei ole enamik E30 versioone tänapäevases mõttes ei võimsad ega ka kiired autod. See käib isegi kuuesilindrilise kupee kohta fotodel. Ütleme otse välja, see ei ole ka kuigi sportlik, kui tegu on haruldasel kombel originaalseades säilinud eksemplariga. Siiski ei maksa eelnenu põhjal arvata, et BMW E30 mulle ei meeldi. Meeldib küll, lausa väga. Mul on neid olnud mitu, kuigi ükski neist pole olnud punane.

Vaadatakse järele

Võib-olla punase värvkatte pärast, aga E30-le vaadatakse liikluses järele. Mehed vaatavad. Ja mitte vaid värvi pärast. Esiteks on selle auto disain aastakümnetega saanud tuttavaks ja tuntuks ka neile, kes ise säärast autot ei ihalegi. Teiseks on mood muutunud, aga E30 jäänud endiseks. See tähendab, et E30 tundub armsalt pisike autoke isegi praeguse Golfi kõrval, uuest 3. seeria BMWst rääkimata. Nagu mängusi. Sale ja sihvakas, mitte ülevoolavalt punnis. Ihaldusväärne.

Oma arust olin kohtumiseks 320i-ga hästi valmistunud, sest teadsin, mida oodata - loetud aastate eest oli mul samasugune hõbedane kupee. Aga juba esimestest sentimeetritest suutis punane 320i mind üllatada ... roolivõimendi puudumisega. Hämmastav, kui raske on rooli keerata, isegi väiksel kiirusel, manööverdamisest rääkimata. Mis algul tundus naljakas, polnud seda lõpuks enam teps mitte. Osaliselt süüdistan ma siinko-

hal muidugi fotograafi, kes soovis autot fotode jaoks küll ühte, küll teise asendisse manööverdada, kuigi ta teadis, et krutin 205 millimeetri laiuseid esirehve pelgalt ihurammuga.

Roolivõimendi kirjeldab kõnekalt seika, et E30-d on väga erinevad. Neil autodel kohtas tohtu erinevat varustust (vt fotoplokk), väga erinevatest mootoritest või keretüüpidest üldse rääkimata. Küll aga tuli mulle kohe tuttav ette kaheliitrine R-6-mootor, sõprade seas tuntud kui M20B20. See on üks isevärki tegelane. Kuigi kuuesilindriline, eelistavad mõnedki BMW-spetsid sellele väiksemat 1,8liitrist R-4 või siis võimalusel Püha Graali ehk 2,5liitrist R-6-t. M20B20 eripära on selles, et see tahab üksjagu pööreid, et käbedalt liikvele minna, käitudes esimestel tuhandetel mootoripööretest tuntavalt loilut.

Isegi kui pööreid anda, ei järgne mingit tulevärki, kuigi 129 hobujõudu veavad edasi napilt 1,1-tonnist autot. Kõrvus auto-omaniku soovitus „Anna aga julgelt pööreid, piirajani välja“, piitsutasin R-6-t üha julgemalt ning see avaniski umbes 5000 pöörde juures. Pööretel, kus praegused „turbo-err-kolmed“ hakkavad juba asju pakkima, võtis R-6 üles tummisesa noodi, mõnusaalt tiheda surina, ja hiivas isegi kolmanda käiguga kupeed innukamalt edasi. Ma küll ei

Aga juba esimestest sentimeetritest suutis punane BMW 320i mind üllatada ... roolivõimendi puudumisega.



BMW 320i, 1989

Turuväärtus ▶ u 7500 € **Mootor** ▶ R-6 otto, 1990 cm³ **Võimsus** ▶ 95 kW (129 hj) **Pöördemoment** ▶ 174 Nm **Jõuülekanne** ▶ tagavedu, 5 käiku, manuaalne **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4325/1645/1380 mm **Telgede vahe** ▶ 2570 mm **Tühimass** ▶ 1125 kg **Tippkiirus** ▶ 197 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 10,6 s **Kütusekulu** ▶ u 9 l / 100 km

sõandanud võõral autol piirajani minna, kuid üle 5000 pöörde kiirendamine sai esimesel, teisel ja kolmandal käigul peaaegu eraldi sihiks. Tõsi, siis oli ka kiiruse-number juba kolmekohaline.

Rikaste meeste auto

Mis puudutab mainitud sportlikust, siis seda on peetud 3. seeria BMW DNaks aegade algusest saadik. Omanik naljatas, et tema oma on ilmselt ainuke originaalvedrustusega E30 terves linnas ja seega paistab kliirensilt nagu karkudel, samas kui lõviosa liigikaaslasti on madalaks tuunitud. Sellisena käitub E30 veermik parimas mõttes tasakaalukalt: kur-

vides kaldub kohe tublisti, palju rohkem kui moodsamad autod, kuid seejärel külgakle oluliselt enam ei suurene ja laiadel rehvidel kaheukseline liigub kindlalt. Konarustel sõitis auto mõnusa rahu ja kindlusega, justkui klassi võrra suurem sõiduk. Jah, tegu on kerge autoga, aga see sõidab väga täiskasvanulikult, seda ka teemüra mõttes.

Et fotoauto vólust paremini aimu saada, peab puudutama veel üht olulist aspekti. Jah, see on suhteliselt haruldases originaalseades 320i, kuid samas ka tehniliselt-visuaalselt väga korralik eksemplar. Mulle meeldis, kui omanik saatis mu autoga sõitma midagi seletamata või vabandamata: „Mine ja sõida!“ Kõik toimib. Käivitub, pidurdab, kuumaks ei lähe. Muidu kipub 30aastaste autovanuritega alati midagi kuskilt otsast lonkavat. Alati. Aga mitte sellel autol.

Kõik eelnenu ei ole mõeldud sugugi müügijutuna, sest Punane ei ole müüa. Pealegi on E30 turuväärtusega sedamodi, et see näikse tõusvat kõigele vaatamata, olgu kriisid või muud hädad. Isegi maitsekalt tuunituna kipuvad need autod hinda kasvavat, originaalkonditsioonist rääkimata. Pole sugugi kohatu nalja viisata, et „Rikas mees, kes E30-ga sõidab“.

Sellise 320i hinnaks võib oletada umbes 7500 eurot, kusjuures oma osa selles hinnangus mängib ka punane originaalvärv (Zinnoberrot). Kui mootor oleks poole liitri võrra suurem, võiks hinna rahulikult kahega korrutada. Kui tahta soodsamaid lahendusi, siis neil on neli silindrit ja neli ust. Aga just veripunane kupee tundub see kõige õigem. Olgu või roolivõimendita ...

TÕNU KORROL



Fotod: Pille Russi



BMW juhikoht tundub tänagi mugav, oma panuse annavad sportrool ja -istmed.



Väike R-6 käib kõrgetele pööretel tummise surinaga, kuid jõudu pole sel siiski ülearu.



Punane 320i oli tehases tulles napi varustusega, kuid eelmine omanik kaunistas seda paljude originaallisadega, millest osa on päris haruldased. Mõni näide: kassetihoidik (1), tagumise numbrimärgi helkurpaneel (2), mündilae-gas (3), valgustusega käigukanginupp (4), laekompuuter ja kohtvalgustid sisepeeglis (5), tagakardin ja suured originaalkõlarid (6).