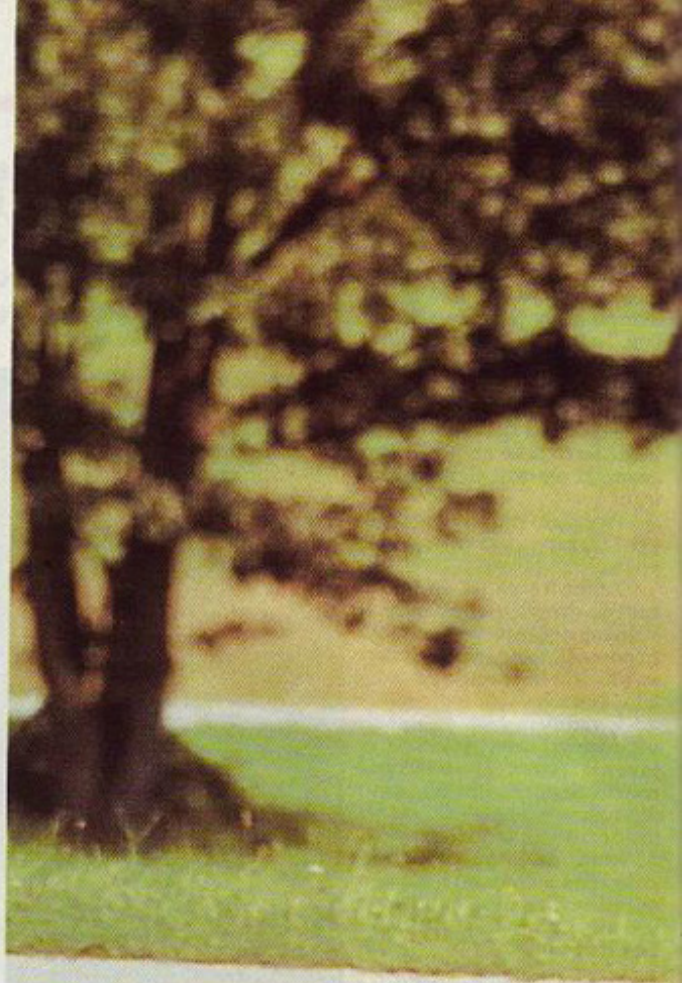


BMW 316i compact

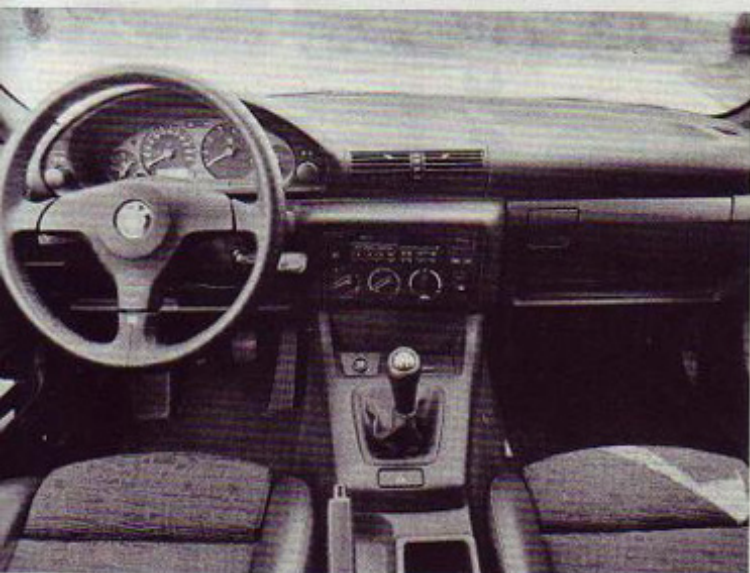
Povsem narobe je, če nanj pogledate kot na še en BMW. Oblika limuzine in kupeja serije "3" je nedvomno ena lepših med tekmeči in praktično nemogoče je zasnovati karoserijsko izpeljanko, ki bo enako lepa. Sicer pa prepustimo to okusu posameznika!

Tudi v opreми compact opazno zaostaja za svojimi brati. Testni compact ni bil opremljen z osrednjo ključavnico niti z električno pomičnimi šipami; za to je pač treba doplačati. In kljub praktično identičnemu prednjemu delu karoserije so pri BMW zasnovali povsem novo armaturno ploščo. Čemu? To vendar pomeni novo orodje in višjo ceno! Razlika v videzu mora biti očitna. Armaturni plošči sicer ni kaj očitati, je pa vseeno že na pogled manj žlahtna kot pri drugih beemvejih iste serije. Tako za (premajhen) predal pred sovoznikom ni predvidena ne osvetlitev ne ključavnica, (nova) potezna stikala za vklop

Compact je ime, ki si ga tale BMW povsem zasluži. Tako majhnega avtomobila te znamke si še pred nekaj leti ne bi mogli predstavljati. In naj se vam zdi še tako nenavaden in neprimeren svojemu imenu, kupci v Evropi so ga dobro sprejeli.



STVAR POGLEDA



Armaturna plošča: slabša med beemveji, boljša med konkurenti

luči in meglensk pa spominjajo na (ljubitelji beemvejev, prosim, brez zamere) stikala starih električnih aparatov. Nenavdno za takšen avtomobil je tudi to, da zadnjih vrat drugače kot s ključem ni mogoče odpreti, zapirajo pa se le stežka in še to z močnim sunkom. Predvsem pa na njih oziroma na šipi manjka brisalnik, ki je v tem avtomobilskem razredu že skoraj udomačen.

Ampak svetujem vam, da pogledate drugače. Compact je namreč neposreden tekmeč golfu GTi, tipu 1.8 GT. 306 XSi in podobni bratovščini. A na njem piše BMW. Torej dvomov ni: počutje, kakovost izdelave, mehanika in lega na cesti so brezhibni. Testni avtomobil je bil opremljen s športnimi sedeži (doplačilo!), ki so bili sicer ročno, a izdatno nastaviteljni in zagotovo najboljši te

Compact je za tale BMW povsem zaslužno ime.

vrste (z izjemo Recarovih); anatomske oblikovani, neutrujajoči, odlično bočno oprijemljivi (navsezadnje je vsak BMW športna limuzina, kajne?) in nasploh brez pripomb. Z vsakim beemvejem in tako tudi v compactu dobite tudi smotno nameščene pedale (navdse pripravne za tehniko prstipeta) skupaj z dirkaško oporo za levo nogo ter ravno na pravem mestu postavljeno presstavno ročico, katere gibi so mehki, natančni, smejo pa biti tudi izjemno hitri. Če se vam zdi (nenastavitljiv) v usnje odet volanski obroč le nekoliko previsoko nameščen, to zlahka popravite z višinsko nastavitvijo sedeža, je pa res, da je volanski



premer malenkostno prevelik. Ampak tako so vsi merilniki vedno dobro vidni. In kljub (ne)zlahtnosti armaturne plošče je ta še vedno odlična, z dovolj zračnimi režami in s stikali na pravem mestu, kar se posebej velja za stikalo varnostnih utripalk. To je nameščeno na sredinski konzoli za prestavno ročico in tako zlahka dosegljivo tudi sovozniku ter v sili tudi potnikom na zadnji klopi. Le zakaj zgledi ne vlečejo preveč?

Čeprav je zračenje izdatno (gretja v tej vročini nismo prekušali, ampak po izkušnjah sodeč je odlično), je (tudi) compact v notranjosti nadpovprečno topel avtomobil. Učinek tople grede še povečuje "hladen" zrak, ki prihaja v notranjost in je vedno od motorja nekoliko ogret. Tudi odprta sončna streha ne pomaga, učinkovit nasprotnik vročini

Test

bi bila le klimatska naprava, ki pa ni na spisku dodatne opreme.

Z zunanjo obliko ter hišnim notranjim okoljem je določena tudi prostornost v compactu. Na prednjih sedežih je prostora dovolj ne glede na mere voznika (ali sopotnika), zadnja klopa pa je sicer namenjena trem potnikom, a praktično slabo uporabna, predvsem zaradi prekratkega kolenskega prostora. Se pa tja lahko razširi prtljažni prostor z osnovnih 300 na končnih 1030 litrov; seveda lahko po zaslugi po tretjini deljive zadnje klopi izberete tudi katero od dveh vmesnih možnosti. Tako je lahko compact tudi uporabna kombilimuzina, vsaj kar se prevoza družinskega tovora tiče. Pri tem moti le namestitve rezervnega kolesa pod zadek avtomobila, kar povzroča vsaj umazani roki in kolena v primeru okvare kolesa.

S spretno predelavo limuzine oziroma kupeja v kombilimuzino je nastali compact izgubil dobrega četrta metra dolžine, in sicer vse na račun manjšega previsa nad zadnji kolesi. Kljub temu pa je compact od limuzine za petindvajset kilogramov težji, pa tudi njegovo prodiranje skozi zrak je manj ugodno, to pa nekoliko zmanjšuje zmogljivosti avtomobila in poveča piš vetra pri večjih hitrostih. Tem je sicer 1,6-litrski motor zlahka kos, saj je precej hitrejši od tovarniške obljube, je pa pospeševanje razmeroma slabo. Predvsem pri športnejši vožnji v ovinku zmanjka moči, vtis pa popravi zelo dobra lega



Prtljažnik:
kombilimuzinski,
ki, novost pri
BMW



Motor:
šibek, a varčen



Le zakaj zgledi ne vlečejo preveč?

compacta kljub "stari" zadnji premi. Avtomobil je razmeroma trd in se v ovinku ne nagiba, vseeno pa tudi vožnja po makadamski cesti, polni luknji, še meji na udobje.

Med vozniki je močno razširjen odpor do avtomobilov z zadnjim pogonom, peščici pa je prav to zelo všeč. In prav ti bodo kupili BMW compact, saj je glede pogona brez konkurence v svojem razredu. Razporeditev teže in geometrija obes sta takšni, da se v normalnih voznih okoliščinah compact obnaša kot avtomobil s prednjim pogonom, saj v ovinku sili preko prednjih koles, za to pa je nekoliko kriv tudi razmeroma skromen navor motorja. Le pri izjemno nizkih količnikih trenja med gumo in podlago zadek uide, a povsem nadzorovano, če ste tega vajeni in vam to uspe popraviti z odvzemanjem prijetno neposrednega volana. In da zavore vedno brezhibno odlično prijemljejo ter da se nikoli ne pregrejejo, prav tako spada v paket BMW.

Možnosti sta torej le dve: da na BMW compact gledate kot na še en BMW ali pa kot na odličnega GT, GTi, GSi, XSi ali kakor pač ta razred imenujete. In ocenite utegneta biti precej različni. Ampak različni smo tudi ljudje in to naredi stvar zanimivo. Stvar pogleda, pač.

Tekst: VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirifaktni - vrstni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 84x72 mm - gibna prostornina 1596 kubikov - kompresija 9,7:1 - največja moč 75 kW (102 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 47,0 kW/liter (63,9 KM/liter) - največji navor 150 Nm pri 3900/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 admicična gred v glavi (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtačkovni vbrizg in elektronski digitalni vžig (Bosch motronic DME M 1.7.2) - vodna hlajenje 6,5 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 46 Ah - alternator 70 A - uravnjavani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 4,230; II, 2,520; III, 1,660; IV, 1,220; V, 1,000; vzvratna 4,040; diferencial 3,380 - ploščica 6,5x1,5 - gume 205/60 HR 15 (Michelin MXV3A), katalni obseg 1,97 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 35,0 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, posevna vodila, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvakozna zavora, spredaj kolotne, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4210 mm - širina 1698 mm - višina 1393 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1418 mm, zadaj 1423 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,4 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1590 mm - širina (kolokal) spredaj 1440 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 880-960 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1120 mm, zadnja klopa 790-620 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljajnik (normno) 300/680/1030 litrov - posoda za gorivo 52 litrov

Teže: prazno vozilo 1215 kg - dovoljena skupna teža 1600 kg - dovoljena teža prikalice z zavoro 1100 kg, brez zavoro 550 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,3 s - poraba goriva (ECE): 5,7/7,5/9,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
195 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h: 5,3 s
0 - 80 km/h: 8,1 s
0 - 100 km/h: 12,3 s
0 - 120 km/h: 17,5 s
0 - 140 km/h: 25,7 s
1000 m z mesta:
34,1 s (154 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
35,8 s (154 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
41,1 s (133 km/h)

Zavorna pot:

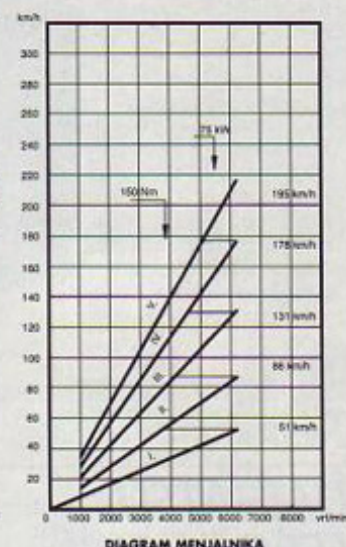
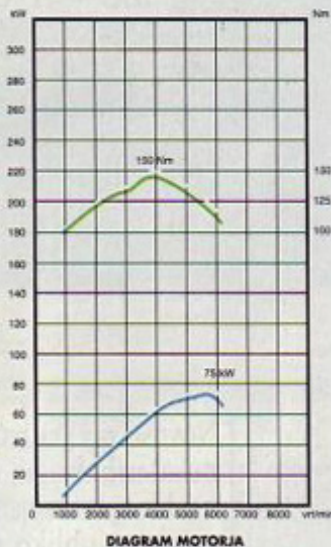
od 150 km/h: 95,7 m
od 100 km/h: 43,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	59,0 km/h
80	79,2 km/h
100	99,3 km/h
120	116,9 km/h

Poraba goriva:

Testno povprečje
9,6 litra/100 km



Hvalimo

- sedeži
- hiter, natančen menjalnik
- lega na cesti
- "udobje" tudi na slabši cesti
- kakovost izdelave
- poraba goriva
- zavora

Grajam

- ni zadnjega brisalnika
- trdo zapiranje zadnjih vrat
- skopa oprema v podrobnostih
- namestitev rezervnega kolesa
- vidljivost pri parkiranju

Cena 2.961.381 SIT •
(Tehnounion, Ljubljana)

Končna ocena

Beemvejev 316i compact je zaradi kakovostne izdelave, oblike, lege na cesti, varčnega motorja in končno tudi zaradi imidža resen tekmelec v razredu "GTI". Čeprav je njegovo rojstvo za nekatere presenetljiva poteza bavarske tovarne, je že sedaj dokazal, da je kupcev prav zanj dovolj. Živahnejši vozniki pa bodo kljub vsemu počakali na 318iS compact.