

Vozili smo

## BMW 316i COMPACT

# KRATEK, A ŽIVAHEN

Ko so Marilyn Monroe sporočili, da jo čaka ameriški predsednik (inkognito) v sedemmetrskem lincolnu, je predrzno odgovorila: "Ni važno, kako dolgega ima, samo da je JFK!"

Z nečim podobnim računajo v Münchnu - in to takole: "Ni važno, kako kratek je, da je le BMW!"

Avto sicer ni salama, a se ga vseeno da odrezati: BMW 316i compact je za 23 centimetrov krajši kot BMW 316i (limuzina), kar pomeni nov avtomobil za nov krog Beemvejevih kupcev. Bernd Pischetsrieder, prvi (dokaj novi) mož te znamke, je ta poseg označil z besedami:

"Bolje realnost 1994 kot vizija 1997!"

Mercedesov zares majhen model vision A bo namreč serijsko nared šele čez tri leta. Je pa gospod Pischetsrieder rekel tudi tole: "Compact bo najmanjši BMW vseh časov!"

Kar pomeni, da ima majhnost precej določene mere. Vsaj pri BMW. Pomeni pa tudi to, da sta bili študiji E1 in Z13 proč metanje denarja in časa. Vsaj po oceni direktorja Pischetsriederja.

Rezanje pri BMW ni drago: dveletni razvoj compacta je stal samo 300 milijonov DEM. Ali približno toliko kot razvoj motorja VR6 pri Volkswa-

wagnu. Je kdo omenil Volkswagen? Ali - natančneje - VW golf? Bog ne daj, v tej zvezi! BMW compact, pravijo v Münchnu, ni odgovor na najpopularnejši volkswagen, ampak je BMW za na novo osveščene ljudi s to znamko na čelu. Po mnenju satirika Lakomyja, piše Der Spiegel, je tipičen beemvejevec klasičen mešanec med Thomasom Gottschalkom, Nikijem Laudo, Douglasom Fairbankom in Güntherjem Sachsom. O tipičnih slovenskih beemvejevcih pa ne pravi nič določnega. Bodo pa tudi Slovenci veseli, da je (nemška) cena compacta 316i za 3500 DEM nižja kot za limuzino 316i in le za pičlih 400 DEM višja od (nemške) cene VW golfa GTI. Iz česar sledi, da utegne biti kratkost tudi čisto zares ugodna lastnost.

Compact je uradno nastal iz limuzine serije "3", poluradno pa tudi iz coupéja z isto številko. To pomeni, da se nosu



do prvih strešnih opornikov (A) sploh niso dotikali (nova na njem sta le žaromet), da so samo dvojna bočna vrata od coupéja in da je zadek dosti prekratek, da bi vam mogel

biti - gledano povsem od strani - všeč. Pomeni pa tudi to, da sta prednja sedeža povsem enaka, kot smo pri seriji "3" že vajeni, in da je tudi na zadnji klopi še dovolj dvo- ali celo





triseđežnega prostora: če ste pripravljeni sedeti malce više, z rahlo bolj skrčenimi nogami in z glavo preblizu stropa. Prtljažni pokrov so v tem primeru tretja vrata z limuzinsko

šipo in s tourinškim izrezom. Slabe novice pod njimi so tri: da je rezervno kolo zasilnih mer, da je osnovnega prtljažnika za samo 300 normnih litrov in da je posoda za gorivo

zgolj 52-litrska. Dobra novica sporoča, da je zadnja klop dvostopenjsko zložljiva, to pa pomeni možni povečavi na 680 in 1030 litrov prtljažne praznine. Ni vse majhnost (kompaktnost), kar se zdi!

Zarometi niso elipsoidni, armaturna plošča s sredinsko konzolo vred je nova (in predvsem cenejša) kot v drugih modelih serije "3", zadnja prema s poševnimi vodili je iz prejšnje generacije najmanjših beemvejev, zadnje zavore so bobnaste in že dolgo znani 1,6-litrski motor je za prodajni letnik 1994 (to velja za celo serijo "3") na novo obdelan. Pritaknili so mu prilagodljiv sesalni sistem (DISA), selektivni nadzor klenkanja in nov električni razdelilni sistem (RZE). Novi sta tudi digitalna motorna elektronika (motronic DME 1.7.2) in (stara) ver-

iga za pogon odmične gredi, starih pa je še samo osem ventilov nad vsemi štirimi valji. Kompresija je višja, navor je večji, poraba goriva, količina strupov v izpušnih plinih in vzdrževalni stroški pa so obljubljeni manjši.

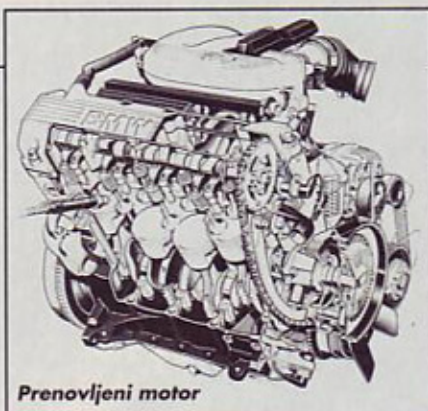
S tem pa motorne ponudbe še ni konec: v drugi polovici tega leta bo najprej na voljo tudi različica compact 318i (140 KM), pred koncem leta pa še compact 318 td (turbodizel, 90 KM). Šestvaljniki ostajajo možnost zunaj zdajšnjih načrtov.

BMW 316i compact je živahen avtomobil. Karoserijska kratkost je povezana z nekoliko manjšo težo (-10 kg), kratkost v menjalniku pa z motornim učinkom: eno z drugim daje dobre pospeške, odlično odzivnost na ukaze s pedala za plin in urnost, ki



bi ji lahko rekli GTI. Pripombo, da je s compactom laže parkirati kot z limuzino iste serije, ne gre jemati resno: komur je BMW 316i (limuzina) preneroden avto, naj si kupi bicikel. Je pa res: kombinacija motorja v nosu, pogona na zadnji kolesi, razmeroma lahkega zadka in temeljitega (prelahkotnega?) volanskega servoojačevalnika vozniku takoj "sedejo" v roki, v telo in v možgane, četudi je cesta tako zelo nasilno vijugasta kot tam, nad "krstno" Malago (Španija), ali tako zelo ravna kot mediteranska avtocesta ob tamkajšnji obali. Rahlo "zgodovinska" zadnja prema je sicer gugajoče občutljiva na dolgo cestno valovanje, je pa zato med dirkaškimi podvigi zelo dobro na tleh in tako kot s tem BMW se v razredu GTI zlepa ne boste mogli poigravati.

Pri tem ne smemo prezreti, da je compact serijsko opremljen tudi z voznikovo zračno blazino in z zavornim ABS (plus vse že znane karoserijske varnostno strukturne ojačitve) in da zmore spisek doplačil ustreči še mnogim okusom: na primer z osrednjo ključavnico in z elektrificiranimi šipami, pa tudi s ponudbo novega oddelka "BMW individual", ki obsega zložljivo (dršno) platneno streho, športno podvozje, športne vo-



Prenovljeni motor



Postarana zadnja prema

lanski obroč in sedeže, kot žafran drag hi-fi, posebne notranje ter zunanje barve in tako dalje. Compact bo v celem Münchenski izdelek, za zdaj pa zmorejo izdelati

do 100.000 teh vozil letno.

Sto tisoč kupcev compacta na leto? Zakaj pa ne? Majhen in živahen bo - kot BMW - gotovo zrušil marsikateri

predsodek. Predvsem med mladimi ljudmi. In četudi ne gre ravno za (črkovno označeni) GTI!

MARTIN ČESENJ

BMW COMPACT 316i	
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni
vrtna in gib (mm)	84,0 x 72,0
gibna prostornina (ccm)	1596
kompresija	9,7 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	75(102) pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	150 pri 3900
odlična gred (pogon)	1, v glavi (veriga)
število ventilov za valj	2
polnjenje z gorivom, vžig	monotronic (DME 1.7.2)
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	petstopenjski ročni (ali štiristopenjska avtomatika)
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki
zavore spredaj	kolutne, ABS
zavore zadaj	bobnaste, ABS
volan	z zobato letvijo, servo
platilica	6j x 15
gume	185/65 R 15H
teža praznega vozila (kg)	1215
medosna razdalja (mm)	2700
dolžina x širina x višina (mm)	4210 x 1698 x 1393
prtljajnik (litri)	300/680/1030
posoda za gorivo (litri)	52
največja hitrost (km/h)	188
pospelek 0 - 100 km/h (s)	12,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,0/7,6/10,5
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super

