



Najprej je bil BMW 316i resnično 316i. Za Slo-

venijo je imel 1,6-litrski motor. Potem je prišel DDV, odpravil plačevanje različno visokih stopenj davščin za različne razrede in prostornina agregata je narasla na 1,9 litra.



Nova osnova

Gre seveda za enak motor, ki služi tudi v 318i, s 1895 kubičnimi centimetri delovne prostornine, s po dvema ventiloma v lahki glavi in z verigo, ki skrbi za pogon odmične gredi. Vrtina (85 mm) in gib (83,5) sta enaka, ravno tako kompresijsko razmerje (9,7:1), vendar je motor v modelu 316i šibkejši. Največja moč znaša 105 KM, kar je 13 KM manj kot v »večjem«
bratu, največji navor pa je 165 Nm, 15 Nm manj kot v modelu, označenem s 318i. Oboje doseže pri nižjih vrtljajih, največjo moč pri 5300 v minuti, največji navor pa pri 2500 vrtljajih v minuti.

Razlika v primerjavi s starim, 1,6-litrskim motorjem je še očitnejša, predvsem pri navoru - motorna moč je namreč ostala enaka. Prejšnji motor je zmozel največ 150 Nm in še to pri visokih 4100 vrtljajih v minuti. Kljub temu smo v našem testu (AM 9/1999) pohvalili solidno prožnost in v

končni oceni zapisali, da je BMW serije 3 z najosnovnejšim motorjem še vedno pravi BMW. Za nov motor vse skupaj velja še toliko bolj.



Na cesti je 316i eden izmed najzanesljivejših avtomobilov, zadnji pogon pa v ovinkih prinaša veliko veselja.

Vožnja je vedno v veselje, ne glede na to, kakšna cesta se vije pred nosom najmanjše trojke, seveda pa pričakovanja ne smejo biti prevelika. Če se vanj ne presedete naravnost iz modela 330i, ne bi smelo biti težav. Tovarniški podatki o pospešku in največji hitrosti so ostali zelo podobni, naše meritve pa so pokazale, da je motor precej prožnejši. To dokazujejo tudi subjektivni občutki. Motor ob zasuku ključa steče mirno in tiho, in takšen ostaja tudi v celotnem delovnem območju. Ne more se sicer meriti s svojimi šestvaljnimi brati, je pa dovolj uglajen, da lahko brez težav opravlja službo v karoseriji trojke. Bojazen, da bi pustil voznika na cedilu, je popolnoma odveč. V mestu se v kombinaciji s hitrim in natančnim menjalnikom dobro znajde in ne zahteva ravno veliko pretikanj. Tudi obotavljanja pri pospeševanju iz nizkih vrtljajev ni, motor vseskozi vleče zvezno. Med ovinki je dovolj močan, da pri tekočem



Kot v bolj »odraslih«
BMW-jih. Izdelava je dobra, oprema bogata.

zaporedju pelje hitro. Če se zaprejo in avtomobil izgubi pridobljeno hitrost, pospeševanje ni bliskovito - navsezadnje ima tudi najmanjša trojka na tehtnici slabih 1300 kilogramov.



165 Nm navora že pri 2500 vrtljajih v minuti - skoraj kot pri dizlih. Motor je med vožnjo zelo prožen.



Prednji sedeži so premajhni, moti tudi sto-penjsko nastavljiv naklon naslonjale.

Osnovni model ni namenjen dirkačem, to je treba vedeti, bo pa zadovoljil vse tiste, ki radi sproščeno potujejo. Na avtocesti se igla na merilniku hitrosti povzpne do 200 km/h, vendar so najprijetnejše potovalne hitrosti okoli 150 do 160 km/h. Motor se ne napreza preveč, pa tudi poraba ni prevelika. Testno povprečje je znašalo slabih enajst litrov na sto prevoženih kilometrov, kar je ob upoštevanju malce težje noge kar dober dosežek.

Okolje, v katero je vstavljen 1,9-litrski motor, ostaja vrhunsko. Podvozje je udobno, zanesljivo, z veliko varnostnimi elementi in odlično odzivno. Natančnemu krmilnemu mehanizmu bi pristajal debelejši volanski obroč z manjšim premerom, drugih pripomb pa nimamo.

Precej bolj se nam je zameril voznikov sedež, ki sodi že kar na seznam standardnih pripomb. Naklon naslonjala se nastavlja stopenjsko, tako da je težko najti optimalno nastavitev. Sedalni del in naslonjalo sta premajhna, podobno velja tudi za zadnjo klop. Tam je za odrasle dovolj prostora, če se le spredaj ne prevažajo košarkarji. Prtljažnik je lepo obdelan, ampak s 435 litri prostornine ne prav razkošen.

Trojka sodi med vrhunske limuzine, ne glede na motorizacijo. Tudi osnovni model ima vse, kar imajo veliki, za nekoliko ugodnejšo ceno.

Boštjan Jevšek

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni- bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 85,0 × 83,5 mm - gibna prostornina 1895 cm³ - kompresija 9,7 : 1 - največja moč 77 kW (105 KM) pri 5500/min - največji navor 165 Nm pri 2500/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (BMS 46) - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motomo olje 4,0 l - uravnavani katalizator
Prenos moči: motor pogarja zadnja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 4,230; II. 2,520; III. 1,660; IV. 1,220; V. 1,000; vzvratna 4,040 - diferencial 3,230 - gume 195/65 R 15 H (Nokian M+S)
Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, prečna vodila, poševna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajenje), zadaj kolutne, servo, ABS, CBC - volan z zobato letvijo, servo
Mere, zunanje: dolžina 4471 mm - širina 1739 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2725 mm - kolotek spredaj 1481 mm - zadaj 1488 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1460/1450 mm - višina 920-1010/910 mm - vzdolžnica 930-1140/580-810 mm - prtljažnik (normno) 440 l - posoda za gorivo 63 l
Mase: prazno vozilo 1285 kg - dovoljena skupna masa 1785 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 670 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE) 11,3/5,7/7,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 91-98)

NAŠE MERITVE			
Pospeschi:	Natančnost		merilnika
0 - 60 km/h:	5,1 s	hitrosti:	
0 - 80 km/h:	8,1 s	kazalec na:	resnično:
0 - 100 km/h:	12,2 s	60	58,8 km/h
0 - 120 km/h:	17,5 s	80	78,3 km/h
0 - 140 km/h:	25,5 s	100	96,9 km/h
1000 m z mesta:	33,8 s	120	115,9 km/h
	(155 km/h)	140	134,1 km/h
Največja hitrost:			
xx km/h (x. prestava)			
Prožnost:			
1000 m od 40 km/h (IV.): 37,3 s (143 km/h)			
1000 m od 40 km/h (V.): 40,8 s (130 km/h)			
Zavorna pot:			
od 150 km/h:	101,7 m		
od 100 km/h:	42,8 m		
Poraba goriva:			
Testno povprečje 10,8 l/100km			
Najmanjše povprečje 9,4 l/100km			
Trušč v notranjosti (dB):			
Prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	56	55	55
100 km/h	64	62	61
150 km/h		67	66
200 km/h			70
Prosti tek			38
Napake med testom:			
- brez napak			

KONČNA OCENA

Vstop v svet BMW-ja se začne (če odislimo ostarele Compacte) pri modelu 316i. Kompromisov ni, tudi osnovna različica ponuja pravo mero udobja, prestiža in varnosti. Motor je dovolj zmogljiv, prožen in tudi varčen, da vam ne bo žal, če si ga boste omislili.

☒ udobno vzmetenje	☒ motor ne dosega zmogljivosti podvoza
☒ dobra vodljivost	☒ neudobni prednji sedeži
☒ zanesljiva lega na cesti	☒ stopenjsko nastavljanje naklona sedeža
☒ prožen in varčen motor	☒ premajhen prtljažnik
☒ dobra izdelava	☒ visoka cena
☒ veliko varnostnih elementov	

CENA: 5.023.690 SIT (Tehnounion Avto)