

TEST - BMW 316ti COMPACT

Statistika



Zanimiv je način delovanja zadnjih luči: ko pregori katera od žarnic, saj preostali deli prevzamejo funkcijo tudi tistega dela, ki je odpovedal.

Slovenci smo, kar se kupovanja avtomobilov tiče, še vedno s centimetri zelo obremenjen narod. Pomembno je, da je čim večji. Čim več »pleha« na tolar je vodilo mnogih. Za take je novi BMW Compact idealna izbira. Namreč ...

Preden vam povsem matematično oziroma statistično, pojasnimo uvodno misel in naslov, še nekaj časovnega uvoda. Pri BMW so že s prvim Compactom zadeli v polno, saj so k hiši s svojim najcenejšim modelom (ki pa je bil, roko na srce, precej daleč od pojma pravega BMW-ja), pripeljali precej več kot sto tisoč kupcev, ki prej niso

kupovali avtomobilov z modrobelim propelerjem na nosu. Novi Compact bi utegnil to številko še povečati. Zakaj? Zato, ker gre tokrat za res pravi BMW, ki pa je cenovno še vedno tako ugoden kot njegov predhodnik. Tako pravijo številke.

Statistika je za dokazovanje takšnih trditev odlična veda. Sicer pa je statistika odlična veda

za dokazovanje katerekoli trditve, le podatke, ki jih uporabite za izračun, je treba prav izbrati. Če ne ustrezajo, se jim pač izognite.

Šalo na stran (vsaj deloma) - novi Compact je od limuzine serije tri krajši za 21 centimetrov, torej za 4,7 odstotka. In v osnovni različici ter s primerljivo opremo je od nje cenejši za kar

11,9 odstotka. Torej po načelu centimeter/tolar kar za 7,2 odstotka. Tako, pa smo dokazali uvodno trditev. Brez večjih težav ...

In ker se cena novega Compacta bistveno ne razlikuje od cene prejšnjega, je ugodno tudi razmerje v primerjavi s predhodnikom. Novi Compact je namreč večji od starega, in to ne malo. Nastal je namreč na osnovi serije 3, ki je v prodaji sedaj, njegov predhodnik pa je nastal na osnovi platforme, ki je bila generacija starejša od tiste, ki so jo uporabili pri seriji 3, ki je bila

v prodaji tedaj. Še pomembneje je, da ima tudi enako medosno razdaljo kot sedanja limuzina serije 3. Je pa 21 centimetrov krajši oziroma 5 centimetrov daljši od prejšnjega Compacta. Od tega je ravno toliko večji tudi v širino in za centimeter v višino. Tako je pridobil predvsem pri prostornosti, sedaj je uporabna tudi zadnja klop. Medosna raz-

Velik napredek v primerjavi s predhodnikom je notranjost novega Compacta.

dalja je namreč za 2,5 centimetra daljša kot pri predhodniku, in ta dva centimetra in pol več sta na voljo ravno v notranjosti.

Da je nastal na osnovi najmanjše BMW-jeve limuzine, Compact navzven pravzaprav dobro skriva, čeprav se mu tega ni treba sramovati. Drugačne prednje luči povsem spremenijo videz nosu avtomobila. Dolge in kratke so sedaj popolnoma ločene s pločvino, maska z ledvičkama je bolj zaobljena, kakor da bi oblikovalci hoteli poudariti Compactovo mladostnost.

Še bolj so očitne spremembe na zadku. Ta je, tako kot pri predhodniku, kratek, na vogalih

pa so poševno zarezane luči, prekrite s prozorno plastiko. Med zadnjimi lučmi je precej visok, na vrhu z diskretnim spojlerjem okrašen zadek, ki se odpira skupaj z zadnjo šipo in tako omogoča neoviran dostop v 310-litrski prtljažnik, ki je za avtomobil s tako kratkim zadkom kar prostoren prtljažnik. Poleg tega je zadnja klop po tretjini deljiva, tako da tudi prevoz večjih kosov tovarov ni problematičen. Če boste se deže zložili do konca, se bo številka ustavila pri 1100 prostorninskih litrih. Številke so ugodne, a na žalost tudi zato, ker se v dnu prtljažnika skriva le zasilno rezervno kolo. Statistično je sicer res, da je

možnost, da ga boste kdaj rabili, zelo zelo majhna, ampak saj veste, kako je s statistiko. Še zlasti na dolgi poti, sredi noči na avtocesti. Statistično gledano obstaja dokaj velika verjetnost, da se takrat človeku od besa utrga.

Velik napredek v primerjavi s predhodnikom je tudi notranjost novega Compacta. Uporabljeni materiali so kakovostni, sedeži ergonomsko odlični, vse skupaj pa se skoraj nič ne razlikuje od drugih različic serije 3. Volan je serijsko nastavljen po višini in globini. Sicer pa je bil testni Compact bogato opremljen, kar hkrati pomeni, da je bil seznam dodatne opreme kar dolg in zato cena precej višja od cene osnovnega Compacta.



Zadnje luči, visok in kratek zadek ter diskreten spojler na njegovem vrhu dajejo Compactu športen šarm.

Na ta seznam sodita trikraki športni volan (ki ga zelo priporočamo) in klimatska naprava. Ta je ročna, stane 238 tisoč tolarjev in za ta denar ponuja premalo mrzlega zraka na tolar.

Pod oznako doplačila sodijo tudi platišča iz lahke litine, odlično nastavljivi (odmik, nagib naslona, nagib sedalnega dela, višina, dolžina sedalnega dela) športni sedeži, sistem za pomoč pri parkiranju PDC, ki se začne že pri približno 25 centimetrih od ovire tako presunljivo piskati, kakor da zadnjega dela avtomobila ni več. Z njegovo pomočjo boste Compacta parkirali brez težav in na centimeter, le da boste zadaj pustili ravno dovolj prostora za zadek limuzine serije 3. Bodočim kupcem limuzine torej priporočam trening pri parkiranju s PDC.

Zadaj prostora seveda ni toliko kot v recimo v seriji 5 ali 7, toda štirje odrasli potniki bodo krajše vožnje preživeli brez težav, tudi če so spredaj dolgini, štirje statistično povprečno visoki ljudje pa se bodo brez težav in bolečih delov anatomije peljali tudi na daljših poteh. Tokrat so

z večjim pomikom in nagibom naslonjala poskrbeli tudi za lažji dostop do zadnjih sedežev.

Ampak to so malenkosti - razen sedežev, seveda. Bistvo vsakega BMW-ja je seveda njegova športnost, užitek v vožnji, čeprav statistika verjetno pravi (tega podatka na žalost nisem našel), da se z BMW-ju primerno športno vožnjo »ukvarja« izjemno majhen odstotek njegovih lastnikov.

Tem je sedaj bolje na kožo pisano tudi podvozje, povzeto po drugih različicah serije 3. Muzejska zadnja prema prejšnjega Compacta, ki je bila na ovinkasti in neravni cesti še kako nadležna, torej vendarle odhaja v pokoj. Namesto nje je tu sodobna večvodilska prema, ki zagotavlja, da ostanejo zadnja kolesa Compacta v dobrem stiku s podlago tudi na neravninah sredi ovinka, celotno početje avtomobila pa je sicer športno, a predvidljivo in zato bolj zabavno.

Podvozje sicer dobro blaži neravnine, kljub temu pa se v ovinkih Compact ne nagiba preveč. In ker je motor postavljen zelo nazaj, tam nekam pod vetrobransko steklo, je razporedi-

tev mase med prednjo in zadnjo premo idealna, reakcije avtomobila pa vselej zlahka predvidljive.

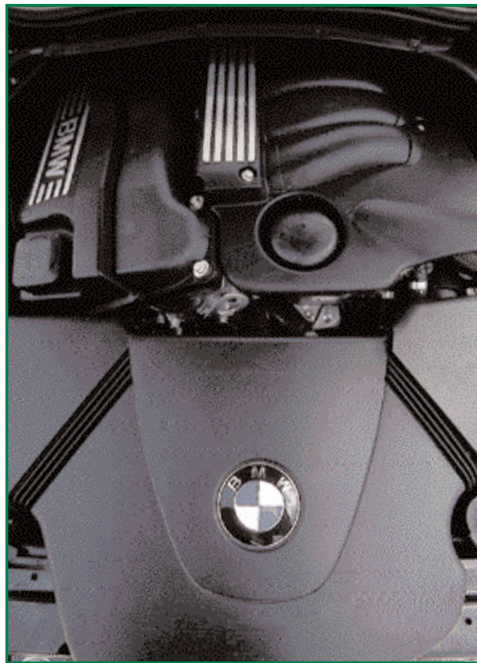
Za večji del voznikov, ki se vozijo umirjeno, skrbi serijski ASC+T, ki Compacta, čeprav se moč na cesto prenaša prek zadnjih koles, spremeni v tipičnega predstavnika avtomobilov s prednjim pogonom. Zadek je vedno miren, če se pri oceni ovinka uštejete (kar je v Sloveniji statistično bolj verjetno kot v preostanku zahodne Evrope),

bo zdrsnil nos, odzemanje plina, dodajanje volana ali celo zaviranje pa zadka ne zmedejo, pa čeprav je sistem za kontrolo stabilnosti DSC na seznamu doplačilne opreme in ga v testnem Compactu ni bilo.

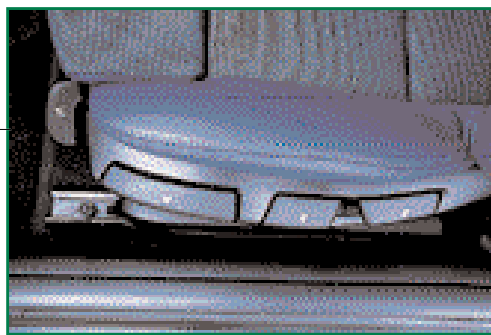
Prav ta odlična zasnova podvozja omogoča, da ob izključenem ASC+T na svoj račun pride tisti majhni delež voznikov, ki vedo, čemu je zadnji pogon namenjen. Čeprav se motor testnega Compacta še zdaleč ne more pohvaliti s preobilico moči, si je z



Dvojne prednje luči Compacta jasno ločujejo od limuzine in kupeja serije 3.



Štirivaljnik je s 115 konji dovolj zmogljiv. Boljši rasporeditvi mase na ljubo je vgrajen za prednjo premo.



Doplačilni športni sedeži so udobni, vsestransko nastavljivi in dobro držijo telo v ovinkih.



V testnem Compactu so bili vgrajeni doplačilni športni sedeži, oblečeni v kombinacijo blaga in usnja z odličnim bočnim oprijemom in po zaslugi vsestranskih nastavitvev zelo udobni. Aluminijasti poudarki so sicer lični, a se na soncu zelo razgrejejo.

si zaželite. Namesto jutranje kave si lahko na poti v službo zlahka, tudi brez vrhunškega voznškega znanja, privoščite nekaj dolgih bočnih drsenj s polnim plinom. Ta vam ne bodo pustila grenkega okusa v ustih tako kot kava (le na asfaltu poskusite ostati), nasmešek pa bo primerljiv s tistim po kaki drugi uspešno opravljeni jutranji dejavnosti, pa še trajal bo ves dan. Po tej plati se lahko Compact primerja s kakršnimikoli aromaterapijami ali protistresnimi programi. Dobro se znajde, predvsem po zaslugi daljše medosne razdalje, tudi v hitrih ovinkih, kjer se izkaže tudi natančen in ravno prav servoojačan volan. Povratne informacije izpod koles tako pridejo do voznika takrat, ko je treba, in v tolikšni meri, kot je treba.

In to, kot pogosto slišimo po TV, še ni vse. Pod motornim pokrovom se namreč skriva ne preveč zmogljiv motor, ki pa je s svojim lastnostmi kljub temu povsem dovolj dorasel ostanku avtomobila.

Oznaka 316 na zadku ne pomeni 1,6-litrskega motorja, temveč 1796 kubični štirivaljnik. Prihajajoči model 318 bo namreč dobil dvolitrski motor (v limuzini oznaka 318 namreč pomeni 1,9-litrski motor). Pregledno in razumljivo, kajne?

Pri tem štirivaljniku so BMW-jevi inženirji znova segli v svojo vrečo s triki in ga opremili s sistemom Valvetronic. Gre za logično nadaljevanje sistema Val-

vetronic, ki je brezstopenjsko krmilil čase odpiranja in zapiranja ventilov. Valvetronic gre tu še korak dlje in zna uravnati tudi kot odpiranja sesalnega ventila. Pri nižjih vrtljajih in ko so zahteve voznika manjše, je odprt manj, pri polnem pospeševanju pa bolj. Glavna posledica uporabe sistema Valvetronic je kar 10 odstotkov manjša poraba goriva v primerjavi s predhodnikom, izboljšala pa se je tudi prožnost in odziv na ukaze na s stopalke plina.

Pri tem štirivaljniku so BMW-jevi inženirji znova segli v svojo vrečo s triki.

Tako se motor dobro odziva že v nižjih vrtljajih in voznik si lahko privoščiti nekaj lenarjenja pri prestavljanju. Če pa si boste zaželeli športnejše vožnje, bo najbolje, da vrtljaji motorja ne padejo pod številko 4000. Takrat motor diha s polnimi pljuči, se izredno rad zavrti vse do številke 6500 in vozniku nasploh postrže tudi s prijetnim, športno renčočim glasom in občutkom, da je vožnja res športna. Tako obnašanje se seveda pozna tudi pri porabi. Dobrih 11 litrov na 100 kilometrov je povprečna številka, ki smo jo dosegli na testu, toda velike so bile tudi povprečne hitrosti in zahteve voznikov. Z bolj umirjeno vožnjo je mogoče porabo zmanjšati tudi pod 10 litrov na 100 kilometrov.

Skupaj s 63-litrsko posodo za gorivo tako sedaj Compact brez težav in pogostih ustavljanj zmore tudi daljše poti. Ob tem je 115 konjev, kolikor jih ima 316ti, dovolj za povsem zadostnih 210 kilometrov na uro, do 100 kilometrov na uro pa z mesta pospeši več kot sekundo hitreje kot predhodnik, torej v enajstih sekundah. Glede na to, da prazen Compact tehta 1375 kilogramov, se tu štirivaljnik kar presenetljivo dobro odreže.

Slabše se odreže petstopenjski ročni menjalnik. Prestavna razmerja so sicer dobro izračunana, zato pa so gibi prestavne ročice predolgi, preveč zatikajoči se in preveč gumijasti. Tako sta za hitra pretikanja potrebna kar odločno roka in ne preveč usmiljenja do mehanike.

Precej bolje kaže pri zavorah. Izmerjena zavorna razdalja je, statistično gledano, nekje v zlati sredini tega in še kakega avtomobilskega razreda, zato pa se Compact odkupi z odličnim občutkom na stopalki zavore in njihovo odpornostjo proti pregrevanju, ki je pohvale vredna.

Statistično gledano, je torej BMW Compact tudi v različici z oznako 316 ti nad povprečjem. Nekateri tekmeči so sicer cenejši, a vsaj pri vozni dinamiki ponujajo manj. Vsaj za voznike z bolj športno dušo je torej Compact, statistično gledano, dober nakup. Če statistiki dodamo še čisto subjektivna čustva in užitek, je končni rezultat še toliko pozitivnejši.

Dušan Lukič



Za vsakdanjo uporabo dovolj, s podiranjem po tretjini deljive klopji primerno tudi za prevoz večjih kosov: Compactov prtljažnik zadovolji potrebe.

avto magazin BMW 316 TI COMPACT 85 kW (115 KM) ● 10,9 s ● 207 km/h ● 11,2 l/100 km ● 5.318.443 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,7 s
0-80 km/h:	7,5 s
0-100 km/h:	10,9 s
0-120 km/h:	15,7 s
0-140 km/h:	22,3 s
0-160 km/h:	29,6 s
1000 m z mesta:	30,8 s (161 km/h)
Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	36,3 (153 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	39,2 (144 km/h)

Največja hitrost **207 km/h** (V. prestava)

Poraba goriva

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,7
največje povprečje	12,2
skupno testno povprečje	11,2
Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	55 54 54
100 km/h	64 63 62
150 km/h	70 68
200 km/h	72
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	60,7
80	79,4
100	100,1
120	118,8
140	138,0
160	157,9

Zavorna pot **m** od 100 km/h: 38,0

Okoliščine meritev

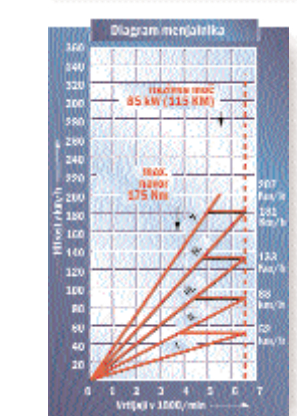
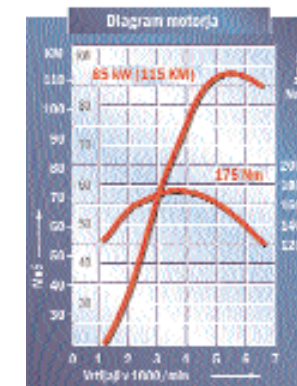
T = 22 °C
p = 1018 mbar
rel. vl. = 65 %
Napake med testom - brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 6 let garancije na prerjavenje

Obvezno zavarovanje: 87.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 140.000 SIT



CENE

Testirani model

5.318.443 (Tehnounion Avto)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	4.231.870
Ksenonski žarometi	112.689
DSC	125.091
Klimatska naprava	238.134
Potovalni računalnik	55.281
Alarmna naprava	100.286
Kovinska barva	128.281
Lahka platišča	od 125.091
Usnjeno oblažljenje	375.628
Greteje sedežev spredaj	80.087

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	52.513
Prednja utripalka	4.770
Prednja meglenka	17.715
Prednji odbijač	58.757
Prednja maska	9.950
Vetrobransko steklo	43.334
Znak	2.788
Prednji blatnik	40.066
Zadnji odbijač	61.852
Zunanje ogledalo	35.338

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 81,0 × 84,0 mm - gibna prostornina 1796 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,4 m/s - specifična moč 47,3 kW/l (64,4 KM/l) - največji navor 175 Nm pri 3750/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga), dvojni VANOS, Valvetronic - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch) - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,25 l - akumulator 12V, 55 Ah - alternator 90 A - uravnani katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,230; II. 2,520; III. 1,660; IV. 1,220; V. 1,000; vzvratna 4,040 - prestava v diferencialu 3,380 - platišča 6,5J × 15 - gume 195/65 R 15 (Michelin Pilot Primacy), kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,0 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_r = 0,29 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, CBC, EBV, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,4 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4262 mm - širina 1751 mm - višina 1385 mm - medosna razdalja 2725 mm - kolotek spredaj 1484 mm - zadaj 1493 mm - najmanjša razdalja od tal 110 mm - rajdni krog 10,5 m

notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1615 mm - širina (komolci) spredaj 1445 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 920-1010 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1075 mm, zadnja klop 785-590 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500-550 mm, zadnja klop 490 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtjažnik (normno) 310-1100 l - posoda za gorivo 63 l

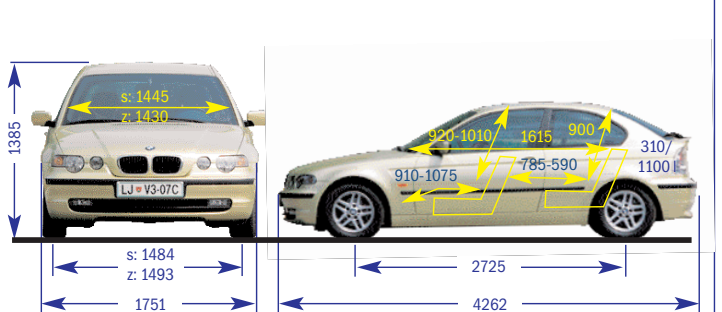
Mase:

prazno vozilo 1375 kg - dovoljena skupna masa 1800 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 670 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 9,7/5,3/6,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Novi Compact je pisan na kožo športnim voznikom, hkrati pa tudi dovolj cenovno ugoden tudi za tiste, ki jim je ta plat vožnje manj pomembna in dajo več na udobje, varnost in značko na nosu.

- ⊕ lega na cesti
- ⊕ odlični (doplačilni) sedeži
- ⊕ barvne kombinacije znotraj
- ⊕ položaj za volanom
- ⊕ veliko prostorov za drobnarije
- ⊖ menjalnik
- ⊖ klime ni v serijski opremi
- ⊖ slabotna klimatska naprava