

Občutek in številke



Neštetokrat se je izkazalo, da človeka občutek vara. Da stvar ni čisto takšna, kot jo dojamejo čutila. Da se splača zanesti na izmerjene vrednosti. Na številke.

Tudi BMW 318 Ci je lep dokaz za to.

Spomnjam se starega 2002: zadek je sopletal kot brisalnik, volan je bil nenančen, o ergonomiji še ni bilo sledu in avtomobil je bil športen. Hud. Cedil je sline. Potem so Beemveji z leti postajali vse bolj tehnično in ergonomsko dovršeni, vse bolj luksuzni, toda pri enaki prostornini motorja vse bolj anemični. A?

Kdor želi moč, suverenost, nadvlado, mora pri tako velikih Beemvejih poseči po motorjih blizu treh litrov prostornine. Taki, kot je bil testni, je daleč od tega. Ker udobje terja krepko povečanje mase, je današnji BMW opazno težji od tistih izpred tridesetih let. Ker je danes stopalka plina z metuljčkom v sesalni cevi zvezana z električno žico in ker je med njima najverjetneje majhen programček, ki sunkovito zahteva vznika spremeni v nežno dodajanje plina, pri pospeševanju ni sunka. Ker je današnje podvozje med vsemi zadaj gnanimi avtomobili najbrž najbolj dognano, je na suhem ali vedno, ko je oprijem gum dober, videti, kot da vozite avtomobil s prednjim pogonom. Še namerno siljenje v prekrmljenje zadka velikokrat povzroči to, da se notranje gnano kolo v ovinku zavrti v prazno, kot pa da bi zadek odneslo navzven. 318 Ci tudi nima nikakršne zapore diferenciala. Če želite z njim hoteli voziti atraktivno, morate izklopiti elektronski nadzor nad zdrsom gnanih koles, najti spolzko podlago in krepko siliti avtomobil s plinom in z volanom v oddrsavanje. Drugače ne gre.

Imam pa občutek, da prav takšen BMW temu ni namenjen. Tale 318 Ci cilja na dve skupini ljudi: na tiste, ki niso ravno pri denarju za kaj močnejšega, kljub temu pa bi radi BMW, in na druge, ki bi si močnejši

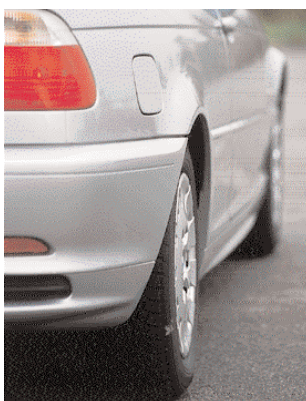
stroj morda lahko privoščili, pa samokritično ugotavljajo, da ga ne bi mogli obvladovati. Pošteno!

Za motor tega kupca bi težko rekli, da je šibak, saj so meritve navsezadnje pokazale, da sploh ni tako počasen. Le občutek precej vara. Ena boljših strani tega motorja je pravzaprav varčnost, saj pri hitrosti 100 kilometrov na uro, če smem verjeti merilnikom, porabi v povprečju okrog 6 litrov goriva na 100 kilometrov. Po drugi strani se tudi v najvišji prestavi zavrti do začetka rdečega polja na merilniku vrtljajev, kar brez dvoma pove svoje o njegovem značaju.

Pri mehaniki še vedno najbolj peša menjalnik, ki se hitremu pretikanju upira s povečano trdoto, pri opremi pa v tem avtomobilu pogrešam merilnik zunanje temperature in temperamentnejšo trobljo. Sicer pa je takšen paket več kot sprejemljiv: na zadnji klopi je presenetljivo veliko prostora, blaženje je kljub športnemu podvozzu odlično, odličen je radijski sprejemnik, učinkovito je gretje in majhen je rajdni krog. Povečini svetla notranost je lepa in optično poveča prostor, toda zelo je občutljiva na umazanijo. Stvar okusa. In želja.

Kot celota ima torej tudi takšen BMW svoj smisel. Da bo na koncu občutek še boljši, se velja prej sprizniti z vsemi številkami; tudi s ceno.

Vinko Kernc



Videz: edina slabost so preozka, preveč navznoter nameščena kolesa

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 85,0 × 83,5 mm - gibna prostornina 1895 cm³ - kompresija 9,7 : 1 - največja moč 87 kW (118 KM) pri 5500 vrt/min - največji navor 180 Nm pri 3900 vrt/min - ročna gred v 5 ležajih - dve izravnalni gredi - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (BMS 46) - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,0 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja 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 3,380 - gume 195/65 R 15 H (Continental Winter-Contact M+S)

Voz in obese: 2 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, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, CBC - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4488 mm - širina 1757 mm - višina 1369 mm - medosna razdalja 2725 mm - kolotek spredaj 1471 mm - zadaj 1478 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1560 mm - širina 1450/1400 mm - višina 880-970/880 mm - vzdolžnica 980-1110/820-610 mm - prtljajnik (normno) 410 l - posoda za gorivo 63 l

Mase: prazno vozilo 1285 kg - dovoljena skupna masa 1785 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 680 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 11,0/6,1/7,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 91-98)

NAŠE MERITVE

Pospkeži:	Natančnost merilnika	hitrosti:	kazalec na: resnično:
0-60 km/h: 4,8s	60	59,3	
0-80 km/h: 7,4s	80	78,7	
0-100 km/h: 11,3s	100	98,4	
0-120 km/h: 16,3s	120	117,3	
0-140 km/h: 23,2s	140	135,8	
0-160 km/h: 33,1s	160	155,7	
1000 m z mesta: 32,9 (159 km/h)			

Največja hitrost: 208 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 35,4 (155 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 37,4 (148 km/h)

Zavorna pot: od 150 km/h: 114,9 m
od 100 km/h: 48,7 m

Poraba goriva: Testno povprečje 11,5 l/100km
Najmanjše povprečje 10,9 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritve
Prestava: III. 56 55 54	T = 8 °C
50 km/h 65 64 62	p = 1018 mbar
100 km/h 69 68	rel. vl. = 97 %
150 km/h 72	
200 km/h 36	
Prosti tek 36	

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Ciljno skupino bo BMW 318 Ci brez dvoma zadovoljil: ker je pravi BMW, tako po videzu, izdelavi, notranjih materialih kot mehaniki. Motor je športen, se lepo vrtil, mirno teče, lahko malo porabi, ne zmore pa omogočati užitek hitre, agresivne vožnje. Za to ni treba zamenjati znamke, le odšteti morate nekaj več denarja.

- ⊕ videz
- ⊕ izdelava
- ⊕ imidž
- ⊕ ergonomija
- ⊕ podvozje
- ⊕ radijski sprejemnik
- ⊖ nešporten menjalnik
- ⊖ ni merilnika zunanje
- ⊖ temperature
- ⊖ troblja
- ⊖ anemičen motor
- ⊖ zlaganje zunanjih ogledal

CENA: 6.034.653 SIT (Tehnounion Avto)