


KRATEK TEST - BMW 318i TOURING

Športno s športnim

Kmalu bo minilo dvajset let, odkar je eden od Beemvejevih uslužbencev, nezadovoljen z obliko svojega limuzinskega jeklene-ga konjička, vzel stvari v svoje roke. Doma je v delavnici lastnoročno predelal zadek limuzinske trojke. Takrat še ni vedel, da bo to začetek neke nove generacije. Z majhnimi spremembami so potem kombijevisko različico začeli izdelovati v tovarni tudi serijsko. Imenovali so jo Touring, in če na začetku taka oblika še ni imela toliko privržencev, je danes povsem drugače. Kombijeviske različice so neke vrste modni trend.

BMW-jeva tretja generacija Touringa je seveda narejena v skladu s filozofijo nove trojke. Je večja od prejšnje, tudi po zunanosti bolj podobna večji petici in še vedno s klasično sestavo - motor spredaj, pogon zadaj. Kako se to obnese v praksi? Čedalje bolje, saj elektronika opravi svoje: popravlja voznikove napake in jih celo preprečuje. Preprečuje nenadzorovane zdrse pogonskih koles in s tem onemogoči nenadzorovano opletanje avtomobila. Preprečuje tudi zdrse pogonskih koles pri prestavljanju navzdol. Zadnja generacija ABS-a z dodatkom CBC (cornering brake control) pa optimalno razporeja zavorno silo tudi na posamezno kolo, če je to potrebno. Z optimalno razporeditvijo teže avtomobila 50 : 50 so dosegli zelo dobre vozne lastnosti, tako da se trojka tudi v izvedbi Turing obnaša zelo nevtrarno. Skoraj lahko pozabite na zadnji pogon, ki nekaterim ne da spati. Za tiste pa, ki jim je zadnji pogon izziv, v vseh Beemvejih obstaja čarobni gumbek ASC, ki izključi elektronska pomagala. Takrat šele zadnji pogon pride do izraza! Seveda je to pri edinem bencinskem štirivaljniku (vsi ostali so šestvaljniki, seveda) toliko manj problematično, saj zaloga moči ni tolikšna da bi avtomobil razganjalo. Na suhi cesti zadek težko zdrsne, toliko hitreje se to zgodi na manj oprijemljivih podlagah. Vendar, kot sem rekel, pri 318 se je treba že kar potruditi, da se to zgodi.

Najmanjši motor, ki je na voljo v Turingih, je prav 1,8-litrski štirivaljnik. Pod motornim pokrovom je še veliko prostora (ravno

za tista dva valja, ki manjkata). Vendar je vrstni štirivaljnik dovolj za lagodno vožnjo. Kaj lagodno, prav spodobno se da peljati. Največja

hitrost, ki jo doseže Touring, se približuje dvestotici. Res za to potrebuje nekaj več časa, vendar je čas v Beemvejih relativna zadeva. Občutek namreč vara. Motorja in piša vetra skoraj ni slišati, oziroma veliko manj kot v drugih avtomobilih. Zato tudi hitrost ni tako občutna. Tudi v Touringu je treba

občasno pogledati na merilnik hitrosti, ker se kaj hitro zgodi, da smo prehitri. Moč motorja se prenaša k zadnjim kolesom prek ročnega petstopenjskega menjalnika z dokaj kratkimi in natančnimi gibi prestavne ročice. Dela za menjalnikom je lahko malo ali veliko, kakor hočemo. Za normalno vožnjo

Silhueta poudarja športni značaj.

ni treba veliko prestavljati, pri nekoliko večji dinamiki pa menjalnik zahteva kar nekaj dela, če hočemo iz motorja iztisniti kar največ. Motor se rad zvrtil in rad zaide v rdeče polje, kjer ga seveda varnostni prekinjevalnik ustavi. Razlog za to je tudi dobra zvočna izolacija, saj motorja skoraj ni slišati. Dobro je torej spremljati tu-

Zadnja šipa se odpira tudi po sebeh.



di dogajanje z merilnikom vrtljajev motorja. Počutje je beemvejevsko. Nizko sedenje je nekaterim všeč, drugim ne. Bogato nastavljiva volanski obroč in sedež dovolujeta dobro prilagoditev vsakemu vozniku, pa tudi gib sklopke so malce skrajšali, tako da je zdaj lažje dosegljiva tudi tistim manjše rasti. Zelo mi je všeč tudi osvetlitev notranjosti,



V naslonu za komolce so zaprt predal, dva nosilca za pločevinki in integriran srednji vzglavnik.



V prtljažniku najdemo tudi uporabne zaprte predale.

Spredaj se Touring prav nič ne razlikuje od limuzine, mogoče le po vzdolžnih letvah na strehi.



Zadek vztraja v smeri tudi pri višjih hitrostih.

za kar skrbita dve diskretno usmerjeni rahlo rdeče obarvani lučki v stropu, ki ponoči osvetlujeta del armaturne plošče in sredinske konzole. Na tisto, da nima posebne bralne lučke spredaj, lahko pri vsej ostali osvetljavi



Podrti naslonjali imata nosilce za pritrnitev roloja z zaščitno mrežo.

Prtljažnik ima visoko dvignjeno dno, a je eden lepše obdelanih. Dobri materiali in podrobnosti navdušujejo.



Po tretjini zložitljiv naslon zadnjega sedea pomeni postopno povečljiv prtljažnik od 435 - 1345 litrov.

kar pozabimo. Ne bi pa pozabil na nastavljanje sedea v ledvenem delu, ki sem ga občasno (na daljši vožnji) prav pogrešal.

Seveda pa je bistvo našega testa na koncu. Na koncu avtomobila mislim. Bolj športno kot tovarnjaško oblikovan zadek je elegantno zaobljen. Zadnja vrata se odpirajo z gumbom »soft touch«, posebej pa se odpira tudi zadnja šipa. Odpremo jo lahko tudi na daljavo s pritiskom gumba na ključu. Prtljažnik je oblazinjen s prijetno mehko oblogo. Ime vse detajle, ki so potrebni: zaprte predale v dnu in na strani, privezovalne obročke, 12-voltno vtičnico, potrebno razsvetljavo in seveda rolo, ki skriva vsebino. Dno prtljažnika je precej visoko, delno zaradi predalov v dnu, nekaj pa zaradi zadnje preme in pogona, ki vzmeta kar nekaj prostora. Zato pa so ga v primerjavi s prejšnjim med koloteki malce razširili. Povečevanje prtljažnika je možno s podiranjem zadnjega naslona po tretjini. Zloži se samo naslon, sedežni del ostane tam, kjer je. S podrtim celotnim naslonom dobimo ravno dno, ki ni ravno tovarnjaških razsežnosti pa tudi namenjeno ni tovorjenju česar koli. Notranjost je prelepa, da bi vozili čisto vse. Če pa že moramo kaj prevažati, je kot zaščita proti naletu od zadaj dobrodošla zaščitna mreža, ki je spravljena v istem roloju kot tista, ki pokriva vsebino osnovnega prtljažnika. Prtljažnik torej ni največji, je pa lahko zelo uporaben. Uporabna je tudi razsvetljava, ki na notranji strani zadnjih stebričkov razsvetli celoten prtljažnik, na zgornjem robu odprtih vrat pa sveti tudi na tla pred prtljažnik. Ista lučka v vodoravni smeri sveti (kot varnostni element) v rdeči barvi.

Tudi strešne letve so pri Touringu serijska oprema in pri tako športno oblikovanem avtomobilu se prav spodobi, da kdaj pa kdaj nanj naložimo kakšen športni rekvizit. Naj bo to gorsko kolo ali deska za jahanje. Športno s športnim!

Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in glob 85,0 × 83,5 mm - gibna prostornina 1895 cm³ - kompresija 9,7 : 1 - največja moč 87 kW (118 KM) pri 5500/min - največji navor 180 Nm pri 3900/min - rolična 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 - motorno olje 4,0 l - uravnavani 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 (Nokian Hakkapeliitta NRW M+S)

Voz in obese: 5 vrat, 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 (prislino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, CBC - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4478 mm - širina 1739 mm - višina 1409 mm - medosna razdalja 2725 mm - kolotek spredaj 1481 mm - zadaj 1488 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1590 mm - širina 1460/1450 mm - višina 920-1000/940 mm - vzdolžnica 920-1120/800-580 mm - prtljažnik (normno) 435-1345 l - posoda za gorivo 63 l

Mase: prazno vozilo 1365 kg - dovoljena skupna masa 1905 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 680 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 202 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 11,4/6,2/8,1 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 91-98)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	5,2 s	hitrosti:
0-80 km/h:	7,9 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	11,9 s	60 60,1 km/h
0-120 km/h:	17,1 s	80 80,1 km/h
0-140 km/h:	25,1 s	100 99,9 km/h
1000 m z mesta:	33,2 s	120 118,8 km/h
	(156 km/h)	140 139,2 km/h
		160 157,6 km/h

Največja hitrost:

199 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,1 s (152 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 38,5 s (143 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 93,9 m

od 100 km/h: 40,3 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,7 l/100km

Najmanjše povprečje 10,3 l/100km

Truš v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 12 °C
50 km/h	56 56 56	p = 1010 mbar
100 km/h	64 62 61	rel. vl. = 46 %
150 km/h	- 68 67	
Prosti tek	37	

KONČNA OCENA

Trojka z najšibkejšim motorjem, je po obliki zelo športen avtomobil, po motorju pa malce manj. Kombijevski zadek je prilagojen obliki, prostornost je šele na drugem mestu. Kar je po svoje prav! Beemveji so prej športniki kot pa tovarnjaki.

- | | |
|------------------------|--|
| zavore | sedež ni nastavljen v ledvenem delu |
| vozne lastnosti | klimatska naprava ne deluje enakomerno |
| dobra zvočna izolacija | ni merilnika zunanje temperature |
| oblika | spredaj ni prostora za pločevinke |
| osvetlitev notranjosti | |

CENA: 5.567.000 SIT (Tehnounion Avto)