

Jaz bi še ...

Predstavljajte si: BMW 318i, na avtocesti, igla merilnika hitrosti na 140 km/h (saj vsi vemo, da merilniki malenkost lažejo), merilnik vrtljajev na 4000 vrt/min, iz zvočnikov avdiosistema prihaja vaša najljubša glasba in kilometri padajo mimo vas kot za stavo. Stop, stop, stop! Tu nekaj ni povsem v redu. Beemveji niso bili narejeni za avtoceste. Oni ljubijo kot preste zvite cestne ovinke in švicarske prelaze.



Torej pri prči zapustite avtocesto in nadaljujte pot po stranskih magistralnih cestah. Tam se vam bo podvozje, ki je med osvežitvijo modela postalo trše in zato malo manj udobno, sprva morda zdelo kar malce preveč trdo, a že naslednji tre-

nutek boste potolaženi. Med ovinki se namreč Trojka znajde izvrstno. Vodenje avtomobila z odlično povratno povednim krmilnim mehanizmom je v razrednem vrhu. Enako velja tudi za lego, ki zagotavlja tako visoko postavljeno mejo zdrsa, da

se morate v določenih okoliščinah močno potruditi, da avtomobilu zdrsne zadek. Težavo namreč povzroči siljenje prednjega dela vozila iz ovinka, ki je prej značilno za spredaj gnana prevozna sredstva in ne za zadaj gnane avtomobile.

Za poplesavanje s Trojkinim zadkom je zaradi zelo dobre »oprijemljivosti« koles s podlago potrebno veliko konjskih moči oziroma njutonmetrov navora ali pa zadostuje že spolzka podlaga. V primeru 318i je vsekakor potrebna spolz-



V notranjosti so spremembe po osvežitvi vidne le najbolj poučenemu očesu.



Motor s sistemom Valvetronic: manjša poraba goriva, (še vedno) veselje do vrtenja, a rahlo slabša odzivnost na trzljaje stopalke plina. V krogu označena izboklina pokriva elektromotor sistema Valvetronic.



Dno prtljažnika je na eni strani obloženo s tkanino, na drugi pa z nepremočljivo gumo.



Doplačilna prednja športna sedeža zagotavljata dobro bočno oporo; manjka le nastavljiva ledvena opora.

ka podlaga, saj motorne moči ni na pretek, tako kot recimo pri športnem M3 ali vsaj civiliziranem 330i. 105 kilovatov oziroma 143 »konjev« ter 200 njutonmetrov največjega navora sicer poženejo Osemnajstko do 100 kilometrov na uro v 9,4 sekunde in iglo merilnika hitrosti zasučejo do številke 221 km/h, ki jo, lahko bi rekli tudi na »poseben« način, omeji omejevalnik vrtljajev motorja. Ja, res je, Beemvejevi motorji so že od nekdaj sloveli po veselju do vrtenja, prožnosti in odzivnosti. Na prvih dveh področjih je še vedno tako, le pri odzivnosti novih agregatov

nja sesalnih in izpušnih ventilov), štiriventilsko tehniko in lahko gradnjo. Motor je torej trenutno vsekakor v tehničnem vrhu med agregati. Škoda je le, da ga niso dopolnili še s šest-namesto petstopenjskim ročnim menjalnikom, katerega prestavnaročica ima natančne in prijetne, a na žalost še vedno rahlo predolge gibe. Če bi imel varčno šesto prestavo, pa bi (sicer za BMW-je prepovedana) vožnja po avtocestah postala cenovno še ugodnejša. A ne razumite narobe: tale 318i je lahko povsem varčen, če mu to omogočite z načinom vožnje. V tem primeru

BMW si kupite zato, da boste uživali v vožnji, in ne zato, da boste z njim varčevali.

Valvetronic morajo Bavarci urediti nekaj malenkosti, saj motorjeva odzivnost na stopalko za plin ni tako učinkovita kot običajno. Zato pa postavlja povsem novi Beemvejev štirivaljni merila v motoroznanstvu. Namesto neposrednega vbrizga je BMW razvil sistem Valvetronic (glej dodaten okvirček), za izničevanje treslajev motorja je vgradil dvomasni vztrajnik in v spodnji del motorja dve izravnalni gredi. Zraven pa še pritaknil dvojni Varnos (prilagajanje kotov odpira-

bo poraba na relaciji padla tudi pod 8 litrov, v povprečju se bo gibala okoli devetih litrov na 100 kilometrov, pri dinamični vožnji pa ne bi smela preseči 12 stokilometrskih litrov. A izjeme vam vsekakor lahko potrdijo to pravilo. Navsezadnje si kupite BMW zato, da boste uživali v vožnji, in ne zato, da boste z njim varčevali. Je pa vsekakor dobro vedeti, da vam omogoča tudi to.

Vsi vemo, da je Trojka nedavno tega doživela tudi rahlo

Valvetronic

Valvetronic opravi z dušilno loputo, ki je dobessedno »ubijala« energijo, in spremeni dosedanje neposredno povezavo sesalne odmične gredi z ventilom. Krmiljenje moči motorja je po novem izvedeno z brezstopenjskim krmiljenjem giba sesalnih ventilov, ki s tem uravnavajo globino sape motorja na podoben način kot pljuča pri človeku (mirovanje = plitko in počasno dihanje, obremenitev = globoko in hitro dihanje). V prostem teku ventili opravljajo gib, dolg le 0,3 milimetra, medtem ko se ta gib pri delnih obremenitvah giblje v območju od 0,5 do 2,0 milimetra in z naraščanjem obremenitve zraste do najdaljših 9,7 milimetra. Glavni sestavni deli so elektromotor (1), ki ga voznik upravlja prek stopalke za plin in s tem spreminja lego ekscentrske gredi (2). Ta uravnava lego vmesnega vzvoda (3), ki ob vrtenju odmične gredi (6) bolj ali manj pritiska na odmični vzvod (4), ki v končni fazi premika ventil (5).



poln plin
prosti tek



CENE	SIT
Dodatna oprema	
Športni sedeži	121.000
M aerodinamični paket	
z meglenkami	140.400
DSC	134.700
Športni volan	67.500
Kovinska barva	149.500
Ksenonska žarometa	134.700
Tritočkovni varnostni pas zadaj	18.700
Tipalo za dež	27.100
Tempomat z večopravilnim volanom	113.300
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	59.900
Prednja utripalka	4.800
Prednja meglenka	18.400
Prednji odbijač	49.400
Prednja maska	2×5.100
Vetrobransko steklo	40.500
Znak	2.600
Prednji blatnik	34.100
Zadnji odbijač	80.900
Zunanje ogledalo	45.000
Lahko platišče 16 "	45.500

osvežitev podobe. Sprememba je zunaj še najvidnejša v spremenjenih prednjih žarometih in zadnjih lučeh. Pod pločvino se skriva delano podvozje, v kabini pa vidnejših sprememb ni. Materiali so še naprej kakovostni, ergonomija odlična, klimatska naprava potrebna občasnega ročnega vmešavanja (zunanjim spremembam vremena ni zmožna učinkovito slediti) in sedenje na (vsaj prednjih) sedežih izvrstno. Športni sedeži, ki ste jih dobili za doplačilo 121.000 sit, bodo vaše telo dobro držali v ovinku, a tudi pri teh še vedno ostaja možnost izboljšave. Tako ne moremo mimo misli, da bi Bavarci poleg izdatne nastavitljivosti sedeža (višina, naklon in dolžina sedalnega dela) lahko za razbremenitev hrbta potnikov na daljših poteh poskrbeli še z vgradnjo prilagodljive ledvene opore. Ta je sicer sorazmerno dobra, toda če bi imela tudi možnost nastavitljivosti, bi se prednja potnika počutila še udobneje. Rahlo moteča je tudi mehanična prilagajanja sedeža oziroma nastavitve naklona naslona. Ta

je izvedena stopenjsko, zato se lahko zgodi, da vam ne bo omogočila najustrežnejše nastavitve. A tako kot lahko seznamo doplačil izberete nastavljivo ledveno oporo, lahko doplačate tudi za električno nastavljive sedeže. Ja, pri Bemveju skoraj ne poznajo besede Ne. Težava je le v tem, da vas bo vsaka izpolnitev želje pri nakupu novega avtomobila dodatno udarila po žepu.

avtomobila. Za vašo varnost bodo poskrbeli še sistemi, kot so zavorna ABS in CBC, ASC+T z ADB-jem (samodejna zapora diferenciala), šest varnostnih blazin in podobni elementi varnosti, med katerimi pa še vedno pogrešamo trikotkovni varnostni pas in tretji vzglavnik za srednjega potnika na zadnji sedežni klopi.

Upoštevajoc ne pretirano bogato serijsko opremljenost in

Za poplesavanje z zadkom je v primeru 318i vsekakor potrebna spolzka podlaga, saj motorne moči za kaj takega ni na pretek.

visoko nakupno ceno, se ob nakupu BMW-ja vedno lahko potolažite z zagotovljenim veseljem do vožnje. Navsezadnje si dodatno opremo (ob dovolj debeli denarnici) vedno lahko naknadno zaželite, medtem ko boste užitek v vožnji zelo težko našli na seznamu dodatne opreme. Tega pa ima prav vsak BMW vgrajenega že serijsko, zato se ne čudite, če si boste na vsakem izstopu iz ovinka želeli še ... ovinkov.

Peter Humar

Model	BMW 318i	Audi A4 2.0	BMW 320d	Mercedes-Benz C 180 Kompressor
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1995	1984	1796	1796
največja moč (kW/KM pri 1/min)	105/143 pri 6000	96/130 pri 5700	110/150 pri 4000	105/143 pri 5200
največji navor (Nm pri 1/min)	200 pri 3750	195 pri 3300	330 pri 2000	220 pri 2500-4200
dolžina × širina × višina (mm)	4471 × 1739 × 1415	4547 × 1766 × 1428	4471 × 1739 × 1415	4526 x 1728 x 1426
največja hitrost (km/h)	218	212	216	223
pospešek 0-100 km/h (s)	9,3	9,9	8,9	9,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,2/5,5/7,2	11,4/5,9/7,9	7,6/4,4/5,5	8,4*
cena osnovnega modela (SIT)	6.059.312	5.557.335	6.595.175	7.191.043

* - povprečna poraba goriva

avto magazin

BMW 318i

105 kW (143 KM) ● 9,3 s ● 221 km/h ● 9,0 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Poseški	s
0-60 km/h:	4,1
0-80 km/h:	6,3
0-100 km/h:	9,3
0-120 km/h:	13,0
0-140 km/h:	17,9
0-160 km/h:	25,5
1000 m z mesta:	30,7
	(170 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	9,8
80-120 km/h (V.):	13,6

Največja hitrost	221 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,7
največje povprečje	12,0
skupno testno povprečje	9,0

Truš v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	55 54 54
90 km/h	62 61 60
130 km/h	68 67 66
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	29,8
50	48,0
70	66,9
90	86,6
100	97,2
130	125,5
150	145,2

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	66,1
od 100 km/h:	39,0

Okoliščine meritev
T = 20 °C
p = 1005 mbar
rel. vl. = 79 %
Stanje kilometrskega števca: 1644 km
Gume: Michelin Pilot HX

Napake med testom
- brez napak

CENE (Avto Aktiv)	SIT
OSNOVNI MODEL:	6.059.312
TESTNO VOZILO:	7.379.568

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije
Obvezno zavarovanje: 134.200 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 327.600 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 84,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 1995 cm³ - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 105 kW (143 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,0 m/s - specifična moč 52,6 kW/l (71,6 KM/l) - največji navor 200 Nm pri 3750/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch ME9 / BMW) - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno olje 4,25 l - akumulator 12V, 55 Ah - alternator 120 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnji kolesi - 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 7J × 16 - gume 205/55 R 16 V, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,8 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,30 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, poševna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, CBC, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4471 mm - širina 1739 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2725 mm - kolotek spredaj 1481 mm - zadaj 1493 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 10,5 m

notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1590 mm - širina (kotniki) spredaj 1470 mm, zadaj 1450 mm - višina nad sedežem spredaj 910-990 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1130 mm, zadnja klop 830-630 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470-520 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 440 l - posoda za gorivo 63 l

Mase:

prazno vozilo 1320 kg - dovoljena skupna masa 1820 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 680 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 218 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 10,2/5,5/7,2 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊😊😊😊😊

Motor bi lahko bil bolj odziven in tudi »konjevi« imajo pri BMW-ju še na zalogi. Le višje po motorni (in cenovni) lestvici je treba seči. Sicer pa tudi BMW 318i zagotavlja dovolj veliko stopnjo užitkov v vožnji.

MERE

vse mere so v mm

HVALIMO IN GRAJAMO

- + sodobnost gradnje motorja
- + motor
- + lega
- + vodljivost
- + zavore
- + poraba za »bencinarja«
- + učinkovit ASC+T
- + ergonomija
- cena
- ni sredinskega vzglavnika in tritočkovnega varnostnega pasu zadaj
- neprijetna samodejnost klimatske naprave
- povprečna osnovna opremljenost
- nepovečljiv prtljažnik
- nima DSC-ja (ESP)