

Kratek test

BMW compact 318 ti

Kot pri igri na srečo. Izberete pravo kombinacijo, pa ste srečni ali vsaj bogati. Pri BMW pa s compactom 318 ti, ki pomeni glede na karoserijo, motor in podvozje zelo uspešno, srečno kombinacijo, na ta način zadovoljujejo skupino voznikov, ki so čakali prav na takšen avto in ga tudi dobili.



ZADETEK

Močnejšega izmed compactov so se razveselili predvsem tisti, ki imajo dovolj denarja, da se lahko zmrdujejo nad šestnajstvintiskimi VW golfi, fiat tipi in podobnimi »caffé dirkalniki«. In hočejo imeti zaradi ostre vožnje atraktivno nemiren, ampak vseeno nadzirljiv zadek vozila. Tovarna pa je po dolgem času izdelala dostopnejši avto z izrazito športnim predznakom: za manj denarja, kot ga je treba zgrniti na kup za kakšen M3. Dobro so vedeli, kaj delajo, zato so iz shrambe potegnili oznako ti, ki se je še spominjam, recimo, od modela 2002 ti.

Pri podobni ceni kot za limuzino serije "3" ali pa za

isti denar kot za prostorsko večji avto med tekmeci se lastnik compacta zagotovo ne bo pritoževal nad dolgimi vrti in parkirnimi težavami, ki nastanejo zaradi njih, nad oteženim prehodom do zadnjega klopi, kljub vzornima preklopnim sedežema, nad utesnjenostjo dveh odraslih potnikov na zadnji klopi, nad zasilnim rezervnim kolesom na dnu vozila, nad preglednostjo za vozilo in nad za več kot tretjino manjšim prtljažnikom kot je pri limuzini. Kdor hoče compact, že ve, zakaj; tudi zaradi zadnje preme iz predhodne serije "3" in predvsem zaradi 1,8-litrskega motorja. Znan je iz modela 318 iS, zmora 103 kW (140 KM) pri

visokih 6000 vrtljajih v minuti, največji navor 175 Nm pa pri 4500 vrtljajih. Tik po dosegu največjega navora, natančneje pri 4800 vrtljajih, se samodejno spremeni (skrajša) sesalni sistem, kar motorju z že tako kratkimi gibi da še več volje do vrtenja, ki jo elektronika omeji pri 6400 vrtljajih. Je dobro slišen in ni preglasen, spontan in dobrim zmogljivostim športnega avtomobila pa pristoji zdrav motorni trušč. Razpon pri porabi goriva je precejšen, navdušujoč pa je podatek, da je testni avto porabil za etapo s 385 km ter z večinoma polnim plinom le 35 litrov goriva. Skupno testno

povprečje je bilo nekoliko višje. Piko na i pri zmogljivosti in voznih lastnostih doda vzorno natančen menjalnik s kratkimi gibi in skrbno preračunanimi prestavnimi razmerji.

Podvozje je idealna kombinacija med športnostjo in udobjem, vsaj za ljubitelje nekoliko trših avtomobilov, zavore ne poznajo pregevanja in delujejo izjemno suvereno. Vodljivost je več kot odlična in ob že prej omenjenih motorju in menjalniku postavlja BMW v tem razredu skorajda nova in izjemno huda merila za tekmecce, čeprav tako majhnih avtomobilov lep čas niso izdelovali. No, iz ropotnice





niso potegnili samo črk ti, ampak tudi stikalo za vklop luči, ob snovanju nekaj spremenjene, sicer tipično proti vozniku obrnjene sredinske konzole pa niso najbolj upoštevali določenih svetlobnih razmer, tako da gretje sedeža prej zaznate kako drugače kot s prižgano signalno lučko. Seveda ni govora o težavah pri ergonomiji, ki je skoraj popolna, kar se tiče sedežev in armaturne plošče. Pravi balzam za oči je volanski obroč s tremi prečkami (z vgrajeno zračno vrečo), po poplavi čudnih plastičnih volanov, ki so se razpasli po množičnem uvajanju zračnih vreč.

Testni avto je bogato opremljen, ne manjkata mu niti ultrazvočna naprava za merjenje razdalje med oviro in zadnjim odbijačem niti elektronska nastavitev hitrosti, kljub temu pa se šipe spuščajo in dvigajo ročno. Da je vožnja s tem beevejem več kot zgolj užitek, je menda jasno že vsem, da ga bom kljub obilici boljših in slabših avtomobilov še dolgo ohranil v spominu, pa je jasno samo meni.

ANDREJ SUPÉ
Foto: TOMI LOMBAR



Armatura plošča je preprosta, simpatična in kakvostna



Odlčni štirivaljnik v nosu



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilaktni - vrtlji - gibni prostornina 1796 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 6000/min - največji mom. 175 Nm pri 4500/min - izčrpana gred v petih ležajih - dva odprtih gred v glavi (vergal) - štiri ventili na vratki valj - elektronsko vibriravjanje goriva in elektronski vrtlj (bosch motronic 1.7) - vodno filiranje 6,5 litra - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor sprejai pogonja zadnji košček - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I: 4,23; II: 2,52; III: 1,66; IV: 1,22; V: 1,00; vzvratna 4,04; diferencial: 3,38 - gume 205/60 R15 (pirelli winter 210)

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmelni nogi, trikočna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, pojavljiva vodila, vijačne vzmelni, teleskopski blazhnik, dvokratne zavore, spredaj konzole (prišlo filiranje), zadaj kolunje, servo, ABS - volari z zobato letvijo, servo

Mero, zunanje: dolžina 4210 mm - širina 1698 mm - višina 1393 mm - mediana razdalja 2700 mm - kolcek spredaj 1418 mm, zadaj 1423 mm - radij krog 10,4 m - **notranje:** dolžina 1900 mm - širina 1440/1420 mm - višina 880/960 mm - vzdolžnica 930/1120; 790-620 mm - prijažnik (normal) 300/680/1030 - posoda za gorivo 52 l

Teže: prazno vozilo 1180 kg - dovoljena skupna teža 1680 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti: (kovarna): največja hitrost 209 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECB): 652/7,9/10,6 litera neaerisvenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost: 211 km/h [V. prestavaj]

Pospeški:	
0-60 km/h	4,0 s
0-80 km/h	6,5 s
0-100 km/h	9,8 s
0-120 km/h	13,2 s
0-140 km/h	18,5 s
1000 m z mesta	36,5 s (153 km/h)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h [IV.] 37,2 s | 149 km/h
1000 m od 40 km/h [V.] 41 s | 136 km/h

Zavorna pot: od 150 km/h 98,1 m
od 100 km/h 42,3 m

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na	resnično
60	56,0 km/h
80	77,2 km/h
100	97,0 km/h
120	116,5 km/h
140	136,9 km/h

Poraba goriva: testno povprečje 10,4 l na 100 km

Hvalimo	Grajamo
• motor	• vidljivost za vozilo
• podvozje	• dostop do zadnje klopi
• menjalnik	• slaba osvetlitev nekaterih stikal
• zavore	• namestitve rezervnega kolesa
• izdelava	
• zmogljivosti	

Končna ocena:

V Nemčiji trdijo, da je BMW compact 318 li polovniti BMW M3. In se ne motijo. Pravi užitek je to BMW pa je zaradi tega postal tudi ugodno poceni, dovolj, da bodo po njem posegli tudi milački kupci, ki jih bo ta avto zagotovo okužil že z večno lojalnostjo bavarški tovarni.