

SPOSOJENI PRIMERJALNI TEST

Pripravil BORIS SAMBOLEC

mot
AUTOTEHNICA ZUŠKOVET



Lična audijska notranjost, namenjena udobju.



Značilen beemvejevski kokpit, ki je izjemno dobro zasnovan.

AUDI 80 2.0 E - BMW 318i

BMW 318i in njegov tekmečar audi 80 2.0E sta nekako v sredini ponudbe obeh tovarniških serij. Njuni manjši bratje so šibkejši in varčnejši, večji bratje pa kipijo od moči, so udobnejši, v nosu pa imajo šestvaljnike in petvaljnike namesto štirivaljnih agregatov. Poraja se vprašanje, ali lahko polovična moč ponudi vozniku enak užitek.

Oba tekmeča sta bila na zunaj povsem podobna svojim močnejšim različicam. Čisto druže pa je bilo pod motornim pokrovom, kjer je namesto velikega šestvaljnika ali petvaljnika



POLOVIČNA

šibkejši štirivaljnik dosti manjših mer. Kljub temu pa imata oba motorja zadost moči za običajna hitrostna povprečja. Obe tovarni pa ponujata tudi šibkejši različici, in sicer audi 802,0

z močjo 90 KM in BMW 316i z močjo 99 KM. Da je BMW 318i najbolj iskana različica serije 3, je jasno, saj je to najugodnejši kompromis med zmogljivostmi in stroški. Velja enako za



Oblika, udobnost in kvaliteta izdelave označujejo audi 80 2.0 E.



V novo oblikovanem zadku je povečan prtljažni prostor.

audi? Ne, saj ima že dva litra gibne prostornine v motorju in tako Audi-jevi kupci raje posegajo po močnejši različici z 2,3-litrskim motorjem in petimi valji. Tekmeca se v mnogočem razlikuje. Audi 80 ponuja zaobljeno obliko v celiem, kar gre na račun manjšega notranjega prostora, zelo dobro oblikovan potniški prostor in potovalno udobje. BMW 318i pa ponuja zadovoljil-

ve vozne zmogljivosti, sodobno obliko in brezhibno urejen potniški prostor, namenjen štirim osebam. Oba avtomobila imata udobne sedeže, tako spredaj kot zadaj, pri čemer ima audi zadaj še zložljiv naslon za roke med obeema sedežema, BMW pa le dva izvrstna, ločena sedeža. V obeh avtomobilih pa je največ pozornosti namenjene prav vozniku, saj so vsa potrebna stikala povsod pri roki, za obo avtomobila pa je značilna kvalitetna končna izdelava opreme. Audi poleg tega ponuja še dodatno posebnost, in sicer procon-ten. Prtljažni prostor je pri obeh skoraj enako velik. Audi ima prtljažni prostor s prostornino 430 litrov in BMW 435 litrov, čeprav je v audi 23 cm širši prostor in v BMW-ju 10 cm višji. Audi se ponosa tudi z zložljivo zadnjo klopo, kar je pri BMW-ju mogoče le za doplačilo. Audi ponuja tudi več prostora za odlaganje stvari v vratih in v sredinski konzoli, BMW pa se izkaže pri

na občutek za velikost avtomobila, kajti zunajne mere avtomobila lahko iz notranjosti le sluita. BMW ima bolje zatesnjeno vrata, saj se tudi pri veliki hitrosti komaj zazna rezanje zraka. Gledano v celoti, pa je audi 80 glede udobja, velikosti potniškega prostora in kvalitete izdelave ter glede cene rahlo vodi pred bavarcem.

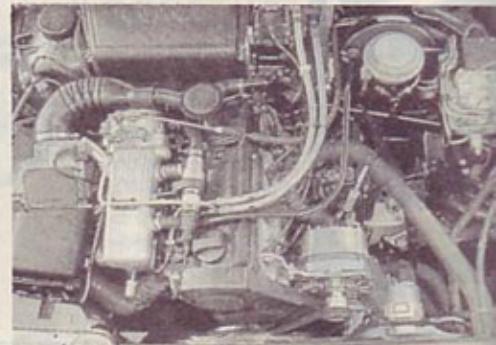
Povsem drugače pa je bilo pri primerjavi glede motorja in voznih zmogljivosti. Tu se je izkazal BMW 318i, saj je imel sekundo prednosti pri pospeševanju do 100 km na uro, dve sekundi pri pospeševanju s 60 do 140 km na uro in s končno hitrostjo, ki je znašala 201 km na uro, medtem ko je audi 80 2,0 E dosegel le 194 km na uro. Ti podatki bodo seveda razvesili lastnike beemvej, vendar je treba priznati, da tudi audi ne zaostaja veliko. Pri največjem navoru celo vodi, saj znaša 165 Nm pri 3.200 vrtljajih v minutu, medtem ko ima BMW največji navor 162 Nm pri visokih 4.250 vrtljajih v minutu. Vendar so to tovarniški podatki, v praksi pa je audi še bolj blestel, saj so meritve pokazale, da je imel testni audi navor 166 Nm že pri 2.890 vrtljajih v minutu, BMW pa komaj 152 Nm pri visokih 4.370 vrtljajih v minutu.

BMW pa se je izkazal pri porabi goriva, saj je varčnejši od audi-vega motorja, nadaljnjo prednost pa si je nabral pri menjalniku, ki je izkazal natančnejši in hitrejši od audi-vega.

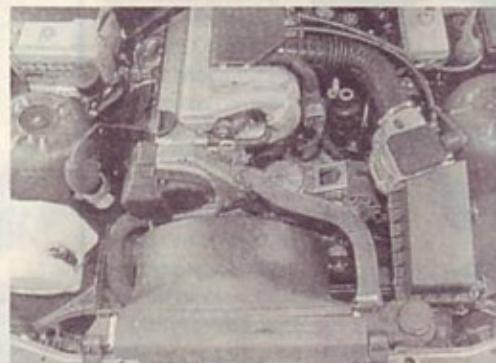
Tudi prestavna ročica je pri BMW-ju 318i bolj natančna in lahkotnejša. Audi pa se je na testu odrezal bolje kot konkurent s sklopko. V tem, drugem delu testa je torej zmagal BMW 318i, ki ima boljši motor in precej boljše zmogljivosti.

Vendar sam motor ne zadošča za to, da je avtomobil resnično hiter. Tu je treba upoštevati še podvozje, vrsto pogona, razmerje med športnostjo in udobjem ter gume, ki omogočajo dober stik avtomobila s cestiščem. Audi je malenkostno udobnejši, pa vendar se v krajših

Lepo oblikovan zadek in premalo izkoriscen prtljažni prostor.



Audijev motor: 2,0 litra, 115 KM, 0-100 km na uro v 12,6 sekunde.



BMW-jev motor: 1,8 litra, 113 KM, 0-100 km na uro v 11,2 sekunde, na splošno zelo živahen motor.

MOČ

serijski opremi, saj že ima centralno zaklepanje vrat in boljše varnostne pasove. Preglednost iz avtomobila je boljša pri BMW-ju. Pri parkiranju vzvratno pa se morata obo voznika zanašati



BMW 318i navdušuje s svežo obliko, z zmogljivim motorjem in kvaliteto v celiem.

zavojih precej manj nagiba od svojega tekmeča in je na splošno mirnejši. Po zaslugu prednjega pogona in nekaj tršega podvozja ga je mogoče natančno voditi tudi pri hitro vožnji v zavojih.

BMW-jev koncept motor spredaj – pogon zadaj pa ima nekaj slabosti, kar zadeva lego avtomobila. Izredno hitra vožnja skozi zavoje zahteva popravke volana, kar pa je s tem vloženim zelo preprosto. Večji problem nastane pri vožnji po mokrem ali zasneženem cestišču, ko pogonska kolesa stalno zdravljajo, avtomobil pa je takrat zelo nemiren. Tu se izkaže audi 80. Gledano v celiem, pa sta obo tekmeča, kar zadeva lego na cestišču, nevtralna. Oba imata spredaj in zadaj kolutne zavore, audi spredaj notranje hlajene. Oba avtomobila sta opravila test zadovoljivo, vendar je na koncu audi 80 2,0 E dosegel rahlo prednost dveh točk, in to zaradi velikosti, izrabe prtljažnega prostora, opreme in splošnega solidnega vtiša. BMW pa je po drugi strani mlajši, atraktivnejši, ponuja boljše zmogljivosti in bo lahko s postopnim izpopolnjevanjem kmalu na vrhu v svojem razredu, kajti osnova za to je že narejena.