

# BMW 1502



Preskusili smo najcenejši BMW

# Športnik s popustom



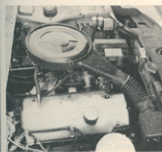
Zagnan poznavalec belo-modrega kroga iz Münchna je za pokušino presedel od stotih (BMW 2002) k petinsedemdesetim (BMW 1502) konjem in klavno oznanil: »Ovca v volčji koži!« Toda po tistem, ko sem na cesti, ki je rinila k oblakom, prilepil testni avto ob zadek športnega mercedesa, da ni mogel več uti, bi težko rekel, da je najmanjši BMW v sramoto svojemu krdelu. Zasebna dirka pod vrh avstrijskega Arlberga! Torej naj bo: volk ni, pa tudi ovca ne! Če pa primera mora biti, napilem: kot oven je — malce priletan, a še zmeraj srborit.

Ko je leta 1966 bavarska tovarna svojo motociklistično slavo spet zastavila in avtomobilskem področju 'in ko je ponudila BMW 1600, so testniki podčrtali: „To je nemška giulia!“ Zveneti je moralo kot priznanje družinskemu avtu s športnim pohlepom. Samo dvojna vrata so prispevala k čvrstosti karoserije, agresiven nos ogledu na cesti (sram ga je moralo biti, kdor se beemveju ni spoštljivo ognil), pičlo notranjost pa je odtehtal moderen motor z blesčečimi zmogljivostmi. Tako obetaven je bil, da so se celo Porschejevi možem cedile slne. Gibčna in temperamentalna limuzina je bila voda na ml in kupcev preteklega obdobja. Pod enako pločevino z oznako 02 so spravili še 2000 in 1800-kubična motorja. Tudi pri reviji „Avto“ smo sproti preskušali vse modele. BMW 1502 je najšibkejši in najnovejši izmed njih.

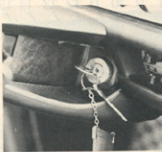
## Denar prevaga moč?

Še pred nekaj leti smo svetovali: kadar izbirate med različicami enake oblike, vzemite tisto z močnejšim motorjem. Pospeški so jamstvo za varnost, vredni svojega denarja. Pa so se razmere ta čas zavrtele po svoje in je zmagal gospodinjstvo računstvo: kupci izbirajo po cenah, ne po lastnostih motorjev. Športni značaj in velike hitrosti ne obetajo več prodajnega uspeha in je tudi BMW 1502 nastal po posluhu tistih, ki jim je varčnost bolj pri srcu kot cviljenje gum. Novemu BMW ne bomo kovali slave, ker je nov samo v nadrobnostih. Bistvo, ki je v veselje varčnim kupcem, je v motorju. Le-ta je v osnovi enak kot pri modelu 1602 in mu

gibne prostornine niso spreminili, pač pa so mu z zmanjšanjem kompresijskega razmerja v valjih (1602: 8,6 : 1; 1502: 8 : 1) oskubili konjske moči. Namesto 85 KM pri 5700 vrtljajih, ki jih zmoro motor pri BMW 1602, je pod pokrovom modela 1502 le 75 KM, ki jih razvija motor pri 5800 vrtljajih v minuti. Razlika je tudi pri navoru: motor BMW 1602 doseže največji navor 13,2 kpm pri 3500 vrtljajih v minuti, motor 1502 pa največ 12,0 kpm pri 3700 vrtljajih v minuti. Nižja kompresija dovoljuje uporabo nižjeoktanskega goriva (91 oktanov), kar je ob ponudbi kvalitetnih goriv dokajšnja prednost, saj zadošča že navaden, cenejši bencin. Res pa je, da približno 12-odstotne izgube na moči voznik ne opazi v tolikšni meri. Sodobno zasnovan motor z odlično gredo v glavi, z ugaščenim „di-



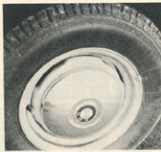
Pogled pod prednji pokrov je prav takšen kot pri BMW 1602. Motor je vpet na treh mestih in nagljen za 30° v desno. Pokrov se odpira v smeri vožnje, zapre pa ga poseben, gibljiv zapah.



Stikalo vžiga je nad mehko obloženoim ščitnikom, ki v primeru trčenja prepreči, da bi voznikovo koleno udarilo ob kjuč: nogo varuje pred poškodbno, kjuč pa pred zlomom.



Rezavno kolo in posoda za gorivo sta v dnu prtljavnika. Za kolo je z avtom užitek zdrsniti v ovinek in ga spet ujeti v ravni-  
no. Beemvejska športnost je ostala: 1502 je gibčen in ubogljiv avto, z vzmetmi, ki niso predrde, da bi trpelo udobje. Dvokrožni zavorni sistem so poenostavili: po en krog ravna zavrnanje prednjih in zadnjih koles. Pač pa so povečali zavorno površino bobnov na zadnjih kolesih (celotna zavorna površina je zaradi tega za 27 odstotkov večja), cevi zavornega sistema pa so odporne proti rji.



Platišč, kot jih ima BMW 1502, smo bili vajeni pri starejših letnikih te serije. Oskrnjeni model 02 so po novem brez okrasnih pokrovov, platišča so pa bolj športno oblikovana.

hanjem", s petkrat vležajeno glavno gredjo in s kratkim gibom se v dovoljenih območjih gladko vrtil in brezhbno uboga ukaze s pedala za plin. Če primerjamo ta avto z BMW 1602, razlike v pospeških, največji hitrosti in prožnosti niso tolikšne, da bi motile povprečnega voznika, torej takšnega, ki le poredko do kraja potege vejeti in požene na vse ali nič.

Najšibkejši BMW očitneje opoša šele pri pospeševanju nad 120 km na uro pa na dolgih klančih ali pod največjo obtežbo. Motor, kot pri vseh beemvejih, hoče prvašno delovno temperaturo in v mrzlih jutrih ne dovolji, da bi mu prezgodaj vtisnili čok. Čeprav je manj izbirčen, kar bencinske oktane tiče pa, zaradi nižje kompresije, že po pravilu porabi več goriva kot njegov močnejši brat. Na testu smo izmerili povprečje 12,2 litra na 100 km, toda upoštevati je treba, da smo gnali avto v Ženevo in nazaj, ves čas pod polnim plinom.

Ostalih dveh delov pogonskega agregata, menjalnik in diferenciala, niso spreminjali: prestavnost razmerja so ostala ista pretikanje pa lahko in natančno — s pomočjo značilne kratke ročice na tleh.

Povsem razumljivo je, da se za cenejšo različico ni splašalo spreminjati podvozja. Ostalo je takšno kot pri vseh modelih 02: z vzmetnimi nogami za prednja kolesa in s posamičnimi zadnjimi obesami, ki se izkažejo med hitro vožnjo po neravnem cestišču. Da so vzmeti športno trde, moti le med počasno vožnjo po vegastih tleh. Na suhem je tudi ta bavarec prepričljivo zanesljiv, na mokrem pa mu rado spodne-

se zadek. Veseli so ga vozniki, ki prisegajo na klasični pogon, saj je z avtom užitek zdrsniti v ovinek in ga spet ujeti v ravni-  
no. Beemvejska športnost je ostala: 1502 je gibčen in ubogljiv avto, z vzmetmi, ki niso predrde, da bi trpelo udobje. Dvokrožni zavorni sistem so poenostavili: po en krog ravna zavrnanje prednjih in zadnjih koles. Pač pa so povečali zavorno površino bobnov na zadnjih kolesih (celotna zavorna površina je zaradi tega za 27 odstotkov večja), cevi zavornega sistema pa so odporne proti rji.

Preiščena oprema

Ker BMW 1502 sodi v „šparovni“ program, so z avta oskubili vse tisto, kar prizaneše žepu, a ne prizadene voznika in potnikov. Pločevinastih oblin se niso dotaknili, manjka pa okrasna letva, ki objema močnejše modele v višini pasu. Posamične, sicer kromirane dele, so tod prekrili z motno črno barvo — vse skupaj pa videzu pravi nič ne škodi. Upoštevati je treba, da si bo oblika vsak čas naprtila prvi starostni križ — pa že zaradi tega, preprosta in klasična, ne zadovoljuje več današnjih pojmov o modernem videzu. Je pa že zmeraj umirjena; poudarjen, malce robot nos pri pristojih, novčje, oglete zadnje luči (lanska vožnja) pa prispevajo tudi k lepši podobi zadka. BMW 1502 je dobil še platišča z okrasnimi pokrovi, kakršna so pri dražjih različicah zamenjali s športniimi, nepokritimi vijaki. Znotraj ni revščine: pod štirioglatim

nadstrešjem armaturne plošče (zraven se šopiri uporabna polica) so trije okrogli instrumenti: merilnika goriva in temperature hladilne tekočine s kontrolnimi lučkami, števec kilometrov in merilnik hitrosti ter ura, ki jo za doplačilo zamenjajo z merilnikom vrtilajev. Pa še: vžigalnik, trispostenski ventilator, avtomatska naprava za pranje prednje šipe, opornika za glavo na prednjih sedežih, avtomatski varnostni pasovi ter blago na sedežih. Največkrat uporabljeni ročici sta ob volanu, da ima voznik čim manj dela s stegovanim rok, obroč volana je pa enak kot v mnogo dražjih BMW: s štirimi prečkami, mehko obložen. V avtu sta še dve slepi stikali, ki ju je moč koristno uporabiti ob montaži dodatnih žarometov in meglene na zadku. Prednja sedeža varujeta telesi tudi pred utrujenostjo na

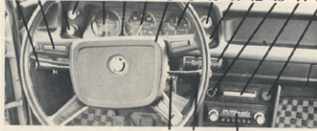
## Kaj pravi ona?

Oblika ji je všeč le še zato, ker med tesnim obračanjem dobro vidi vse štiri vogale. Brez oklevanja bi doplačala tudi za ogrevanje zadnjega stekla. Modro barvo testnega avta bi zamerjala za rdečo ali rumeno, menda bi mu bolje pristojali. Z nezupanjem gleda opornika za glavi, ker je brala, da se kovinska nosilca utegneta zlomiti in prerezati vrat, pa zaupa le še togo podaljšanim naslonjalom. Plezanje na zadnjo klop ni za žensko v krilu, če pa se na voznikski sedež, se ji zdí, obroč volana približuje telesa. Še ena pripomba: radio, čeprav za doplačilo, je najslabše sorte!

daljših potovanjih, zadaj pa — kot že vseh devet let — manjka prostor za kolena. Toda klop ni gollufivo ozka in avto je s 50-litrsko posodo za gorivo in s približno 380 dm<sup>3</sup> koristne prostornine v prtljajniku dovolj udoben tudi za dolgo pot štirih ljudi. Posebej pohvalim končno obdelavo, saj so se v tovarni otresli celo čričkov v armaturni plošči, ki smo jih doslej očitali skoraj vsem malim beemvejem. Zopni sta stranski okni brez okrovov, ker se šipi pri velikih hitrostih privzdigeta in zažene ta pekleniški truš (običajen pojav pri teh modelih!), povsem neuporabna za hitro nočno vožnjo pa sta žarometa, pri katerih res ne bi smeli varčevati.

BMW 1502 je skrbno izdelana, dobro opremljena družinska limuzina, ki je podedovala dovolj športnih lastnosti, da lesk belomodre značke na nosu ni zbledel. Zaradi oskubljene konjušnice v motorju to resda ni več cestni dirkač, ki se kosa z vetrom, toda jugoslovanski kupci dobi najšibkejši BMW za 13 tisočakov ceneje kot BMW 1602. Žal je ta avto na naših cestah ob poglavito dobro lastnost — neizbirčnost pri gorivu, zato pa streže s še zmeraj spodobnimi zmogljivostmi. Kaj pa priletna oblika? Tovarna iz Muenchna bo verjetno že letos predstavila na novo ukrojene naslednike razreda 02. In 1502 bo nastopil v vlogi poslednjega junaka: ostal bo edini mali BMW, ki ga bo moč še naprej dobiti v današnji obleki. Tako vsaj pravijo.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15



- 1 — ročica dugih in kratkih žarometov, svetlobnega signala, utripalk in parkirnih luči
- 2 — trobilja
- 3 — slepo stikalo
- 4 — stikalo pozicijskih luči in žarometov, nastavitve osvetlitve instrumentov
- 5 — merilnika goriva in temperature hladilne tekočine, kontrolne lučke
- 6 — kontrolna lučka goriva, ročne zavore in čoka
- 7 — merilnik hitrosti, navaden in dnevni števec kilometrov

18 17 16

- 8 — gumb za nastavljanje dnevnega števca kilometrov
- 9 — ura
- 10 — vžigalnik
- 11 — stikalo naprave za ogrevanje zadnje šipe (doplačilo)
- 12 — ročici ventilatorja in nastavitve ogrevanja
- 13 — stikalo varnostnih utripalk
- 14 — pepešnik
- 15 — slepo stikalo
- 16 — radio (doplačilo)
- 17 — ročica brisalnikov in naprave za črpanje prednje šipe
- 18 — stikalo vžigal in ključavnica volana

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivaljni — štiritačni — vrtni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in gib 84 x 71 mm — gibna prostornina 1573 kubičkov — kompresija 8,8:1 — največja moč 75 KM (DIN) pri 5800 vrtljajih v minuti — litrska moč 47,7 KM (DIN) na liter — največji navor 12,0 kpm (DIN) pri 3700 vrtljajih v minuti — ročica gred v 5 težjih — odmična gred v glavi (veriga) — visoki ventili (na V) — glava iz lahke litine — menjni, padočnični uplinalci na POŠI s ročnim blokom — mehanska črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in mehanskim ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 36 amperah ur — alternator 600 vatov — svečke beru 14 s bosch W 145 T 30 ali champion N 12 Y

**Prenos moči:** motor spredaj priganjal do zadnji kolesi — enokolna, suha sklopka — štirinastopletni sinhronizirani prenosnik — prestavi ročica na šteno — prestavna razmerja: 3,764; 2,915; 1,320; 1,0; zvezdana 4,096 — diferencial s hipoidnim ozobljenjem, prestavno razmerje 4,11:1 (1:0,24)

**Kolesa:** platišča 4 1/2 J x 13, jeklena, prešana — gume 165 SR 13 (continental) — pritisk spredaj 1,9 zadaj 1,9 atm

**Voz in obase:** limuzina za 5 oseb — dvoja vrata — samonosa karosiranja — prednji kolesi na posamičnih obesah, prednja ročica, vzmetne roge — zadnji kolesi na posamičnih obesah, diagonala, vijačne vzmeti, teleskopski tlačilniki

**Zavore:** spredaj kolotne, zadaj bobnaste — dvokrožni hidravnični zavorni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

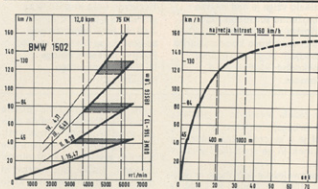
**Volan:** prenos s poštem, prestava 17,58:1 — ineljni drog volana — rajdni krog 10,4 m — 2,75 zavajalca volana od ene do druge skrajne točke

**Elektrika:** brisalniki na dve hitrosti — opekna naprava za pranje vetrone šipe — luči za vzvratno vožnjo — varnostne utripalke — opornika za glavi na prednjih naslonjalskih — vetromatska varnostna pasova (spredaj) — zunanje vzvratno ogledalo — vžigalnik — zaščita podvozja

**Mere in teže:** dolžina 4,230 m — širina 1,580 m — višina 1,410 m — medosna razdalja 2,500 m — kolotek spredaj 1,348 m, zadaj 1,348 m — najmanjša razdalja od tla 0,14 m — prostornina prtljavnika 450 litrov (uporabna prostornina 380 dm<sup>3</sup>) — teža praznega vozila 960 kg — dovoljena obtežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1360 kg — prtljovica z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg

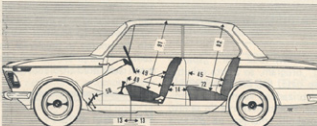
**Vzdrževanje:** posoda za gorivo 50 litrov — karter (s filtrom) 4,25 litra, menjava na 7500 km — menjalnik 1,0 litra, menjava na 30 000 km — hidravnični 0,95 litra, menjava na 30 000 km — mazalki podvozja rima — hidlini sistem z grelojem 7 litrov

**Zmogljivosti:** teoretična hitrost v četiri prenosih pri 1000 vrtljajih v minuti 26,4 km na uro — moč na lono praznega vozila (in voznik 75 kg) 71,1 KM (DIN), teža na KM 14,0 kg — moč na lono polno natočevnega avta 54,3 KM (DIN), teža na KM 18,4 kg — največja hitrost 155 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro 14,3 sekunde (tovarna)



Motor BMW 1502 smo med meritvami priganjali do 6500 vrtljajev v minuti, kar pomeni v posameznih prestavah teje resnične hitrosti: 45, 64 in 130 km na uro. Oznake na merilniku hitrosti so postavljena razmeroma nisko (41, 71 in 118) in varujejo motor pred nepotrebnim mučenjem. Preitikanje po tovarniških ukazih je dovolj za tekočo vožnjo, motor ga se rad zavrti tudi brez mero, zarisano na diagramu. Če zmeraj je dovolj prožen, da ne potrebuje pretiravanja z vrtljaji. Ob zmerani vožnji je motor tih in ne pretirano potrošen. Najvišje hitrost dosega pri 6100 vrtljajih, kar je, glede na njegove tehniške lastnosti, še dovolj nizko za dolgotrajnejše drvenje.

14 ← 13



**NOTRANJE MERE** (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri kolomih spredaj 101; zadaj 127; širina prednjega sedeža 56, zadnje klopi 128; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjala približno 170; pomik prednjega sedeža 22; odprtina vrat (višina/širina) 90/107; uporabna prostornina prtljavnika (merjeno s kockami) 380 dm

Cena: 8160 DM in 50.743,30 dinarja  
Osnova za izračun rep. in obč. davka: 78.267,65 dinarja  
Zavezanje: 1115 dinarjev  
obezno: 1540 dinarjev  
kasko brez franšize: 10.480 dinarjev  
kasko s franšizo 4000 din: 1380 dinarjev  
Cestnina: 1000 dinarjev  
Prodajalca: Bayerische Motoren Werke AG, 8 München 13, ZR Nemčija  
Generalni zastopnik in prodajalec: Tehnouchon, Ljubljana, Vošnjakovca 5 (zastopstva v rep. srednjoh. — razen v Titogradu — in v Splitu)

## Naše meritve

Tesni avto je pred meritvami prevozil 6500 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

**Največja hitrost:** 160,6 km na uro (zalež 3,5 km, poprežje 81,8h meritv)

### Pospeški:

0 — 40 km na uro:	2,8 sek
0 — 60 km na uro:	5,1 sek
0 — 80 km na uro:	8,4 sek
0 — 100 km na uro:	13,1 sek
0 — 120 km na uro:	20,0 sek
0 — 140 km na uro:	30,5 sek

**400 m brez zaleta:** 18,7 sek (končna hitrost 118 km na uro)  
**1000 m brez zaleta:** 34,9 sek (končna hitrost 136 km na uro)

**Prdnost:** kilometer z začeto hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi — 37,5 sek (končna hitrost 135 km na uro)

### Poraba goriva:

Po navodnih cestah: najmanj 9,3 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikdar preko 100 km na uro); največ 14,9 litra na 100 km (ostre vožnje)  
Na avtomobilskih cest: 11,0 litra na 100 km (poprežje 110 km na uro), oziroma 12,8 litra na 160 km (poprežje 140 km na uro)

**Pomirna poraba na lesu:** 12,2 litra na 100 km

### Poraba olja: minimalna

**Natančnost merilnika hitrosti:**  
kazalec na 40, resnična hitrost 37 km/h  
kazalec na 60, resnična hitrost 56 km/h  
kazalec na 80, resnična hitrost 75 km/h  
kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h  
kazalec na 120, resnična hitrost 115 km/h  
kazalec na 140, resnična hitrost 137 km/h

## Hvalimo

ugodno počutje voznika, lahkoto vodenje

krpežen motor, zadovoljive zmogljivosti upliten menjalnik

veliko opreme brez doplačila

velike posode za gorivo

skrbna izdelava

sprejemljiva cena (gleda na splošno razmere in BMW 1502)

## Grajamo

zastarela (toda ne grda) oblika  
premalno prostora na zadnji klopi  
izredno silni žarometi  
šumenje večja pri stranskih oknih  
razmeroma velika poraba goriva