



BMW 1600 TI

Najmanjša limuzina iz Münchenske tovarne BMW, »1600«, ki ji tudi pri nas ne manjka gorečih privržencev, ima od frankfurtskega sejma naprej svročnega brata: BMW 1600 TI. Na zunan se malodane ne razločuje od znane limuzine, ki zdaj zavzema že skoraj polovico vse proizvodnje tovarne BMW, le maska na hladilniku je črna, pasaste gume ter športni volan pa pričajo, da je to avto, ki bo pri nas stal 1100 mark več kot BMW 1600.

Za ta denar ponujajo precej tistega, kar je bilo že doslej mogoče dokupiti k BMW 1600: stabilizatorje za prednja in zadnja kolesa, pasaste gume, merilce vrtljajev in ležalne sedeže. Pri vsem tem pa še motor TI, ki z dvema dvojnima horizontalnima uplinjačema, zmore 20 KM več kot normalni motor in pri 6000 vrtljajih v minuti daje 105 KM.

Ze v našem testu (»Avto« 8—14. 4. 1967) smo zelo hvalili športne odlike limuzine BMW 1600, zato smo se z velikim zanimanjem pridružil dolgi vrsti preskuševalcev, ki so na hockenheimskem dirkališču morali tako dolgo čakati samo še na senzacijski salona NSU Ro 80. Šele pozno popoldne smo prišli na vrsto in pred tem vozili vse nove nemške avtomobile, BMW 1600 dobro poznamo, vendar smo v »TI« takoj občutili, da je 20 novih konj še tako živahno limuzino tako pozitivno, da ji sedaj v

njenem razredu malodane ni enake. Nemci gotovo ne izdelujejo nobenega štirisedelnika, ki bi ga bilo mogoče voziti tako športno kot »1600 TI«.

Zal nam je, da tovarna ni bolj šport-

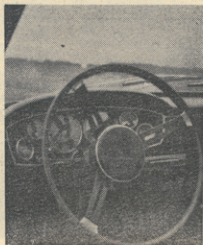
no opremila armaturne plošče, pa je očitno, da je morala pri čem tudi stiskati, ko je hotela, da bi »1600 TI« v Nemčiji ne bil dražji kot 10.000 mark.

V ovinkih je BMW 1600 TI tokasal, da je zelo nevtrajno vozilo in se tedaj tudi na spolzki cesti ni bati, da bi mu spodneslo zadek. Pospeški so celo boljši kot pri največjem BMW 2000 in izmerili smo, da »1600 TI« v 31,5 sekunde prevozi kilometer brez zaleta. Tako tudi verjamemo tovarni, da z mesta pospeši do hitrosti 100 km na uro v 11,5 sekunde.

Največjo hitrost — 175 km na uro — občutiš v avtu le silino; motor hudo rjove.

Sodimo, da je BMW 1600 TI vozilo na meji med limuzino in športnim avtomobilom. In tako se nam zdi, da dobe za šport vneti vozniki, denimo ljudje z nadpovprečnim jugoslovanskim standardom, s »1600 TI« za svoj denar največ, kar je mogoče.

To pa po naši sodbi ne velja za novi kabriolet BMW 1600, ki smo ga tudi vozili. Pri večjih hitrostih mu zelo trepeta platnena streha; pri nas bo stal — »Tehno Uniona« je bil edini jugoslovanski zastopnik, ki je še pred zaključkom naše redakcije vedel, koliko bodo stali novi nemški avtomobili na našem tržišču — 9665 DM in 26.300 novih dinarjev.



Športni volan in številni merilci v 1600 GT niso samo videz, ampak potreba tega res športnega kupeja.