



test

Ante Mahkota

# BMW 1600

Prodajalci nič več ne skrivajo: vsak avto za dinarje. In kupci vse bolj izbirajo: kdo mi da največ za moj denar.

Odgovor ni preprost, saj ni avtomobil, ki bi bil cvetober samih odlik. Tako lahko daš odlike in denar na vago šele takrat, ko si se odločil, katero dobro lastnost bi najraje pocenil kupil.

Ce sem že zapisal, da dobiš kilo wartburga za dva in pol jurja, da ti za dinar je maložod ponuja več udobja kot peugeot 204, potem bi bilo krivično, ko bi za BMW 1600 ne povedal, da za 6.250 mark in 13.715 novih dinarjev ni moč kupiti boljših pospškov.

Devizna cena BMW 1600 je pri nas presenetljivo nizka. Münchenska tovarna se očitno hoče uveljaviti na jugoslovanskem tržišču, pa ji ni žal velikega popusta. In tako je gotovo tudi denar posredi — ne le sloves belo-modre znanke, ki so jo tako zelo hvalili ljubitelji težkih motorjev — da novi avtomobil BMW na naših cestah niso več bele vrane, pa čeprav jih prodaja o komaj dva meseca.

Kakorkoli že, avtomobile BMW so uradno predstavili na ljubljanskem Gospodarskem razstavišču, neuradno pa smo BMW 1600 »krstili« na našem testu. (O našem »krstus« bom še povedal.)

## Športna limuzina

Preskuševalci smo napeto pričakovali, kako se bo izkazal »1600«. Kdo ne bi, ko pa smo brali o avtu samo hvalo. Ameriška revija »Car and Drivers« je na primer zapisala, da je BMW 1600 najboljša majhna limuzina, »ki smo jo kdajkoli vozili in po vsej verjetnosti najbolj vabljiva ponudba med vsemi uvoženimi avtomobili, ki jih danes ponujajo v ZDA«. In preskuševalci na največje zahodnonemške revije »Auto, Motor und Sports« so ugotovili, da »je BMW 1600 nemška giulla z močnim in izredno

prožnim motorjem, odličnimi voznimi lastnostmi in gibčnostjo, ki ji ni para.«

BMW 1600, ki smo ga dobili na preskušnjo, so celo v tovarni že vnaprej zavarovali pred dvema glavnima pripombama tujih preskuševalcev: namesto ure so mu vgradili merilec vrtljajev, standardne pnevmatike pa zamenjali s pasastimi gumami.

Dokler je BMW 1600 na parkirnem prostoru, ni avto, ki bi vzbujal pozornost. Limuzina z dvema vrati je na videz skromna, oblika je nevsiljiva in tovarna vabi kupce, ki si žele odlik šele takrat, ko pritisnejo pedal za plin.

Res je tudi, da je »1600« na pogled bolj majhen, kot v resnici je. Za štiri ljudi je v avtu dovolj prostora. Pri zadnji klopi se je tovarna odpovedala znani optični prevari: klopi ni zožila, da bi se na videz zdelo za kolena potnikov na zadnjih sedežih več prostora. Klop v »1600« je udobna in široka, potnika na prednjih sedežih s tem, kako daleč porineta svoja sedeža nazaj, odločata, ali bo zadaj dovolj prostora za kolena ali ne.

Sedeži so oblikovani, kot bi inženirji brali, kakšni se zde najboljši sedeži avtorju naše »Sole dobre voznje«. Ob straneh, kjer se sedeži najraje obrabijo, je umetno usnje, na sredi, kjer bi se na umetnem usnju potili, pa grobo in trpežno blago. Na sprednjem sedežu se počutiš, kot bi sedel v športnem kupeju. In če bi limuzini potlačili zadek, bi bil BMW 1600 tudi na pogled športen avto.

## Premišljena oprema

Notranjost vozila je zelo skrbno in premišljeno opremljena. Čeč vso dolžino armaturne plošče je potlička, ki smo se jo pri testnih vožnjah naučili ceniti. Je pa bolj primerna za beležnico, kot za svinčnik, saj težji predmeti pri vožnji v ovinku drse po potlički z enega konca na drugi.

Cena: 6250 DM in 13.716 Ndin

Zavarovalnina:  
jamstvo 215 Ndin, kasko  
878 Ndin  
Cestnina: 170 Ndin

Barve: bela, siva, zelena, rdeča, rjava, črna, modra, rume-na.

Vozilo za test nam je dala na voljo tovarna Bayerische Motoren Werke, München.

Uvoznik: Tehnunion,  
Ljubljana

Vsč nam je bil tudi predal, ki zapira navzgor, in še posebej votel opornik nad menjalnikom pod armaturno ploščo, kamor lahko namesti radio ali zvočnik, pa še ostane prostor za priločen predalček za cigarete in rokavice.

V »romariče naravnosti pred voznikom so trije okrogli instrumenti. Merilec hitrosti je okrogel in dovolj natančen. Na vsaki kontrolni lučki univerzalnega instrumenta je črka, ki pove, na kaj lučka opozarja, kadar svetli: »O« pomeni olje, »L« dinamo, »B« utripalke in »F« nezassenčene žaromete.

Ročica za utripalke je obenem tudi stikalo za naprave, ki umirja in briše šipe.

Pedal so široki in jih lahko upravljajo. Na levem brisalco vetrne šipe je pločevina-sto krilce, ki pri veliki hitrosti brisalce bolj pritisne ob šipo.

Sopotnik na prednjem sedežu se lahko drži za ročaj na vratih, ki je obenem tudi

naslonjač. Gumbu za brisala pa smo zamerali, da ga je razmeroma nerodno upravljati.

Volan je oblažen in neposreden. Prestavna ročica kratka in zelo natančna. Želeli bi si trdnješo zaporo prestave za vzratno vožnjo.

Rezervno kolo in dvigalo sta pod dnom prijaznika.

Priljubljen ni »brezno za kovčke«, vendar se zdi, da je za vozilo te vrste dovolj velik.

### Odličen motor

BMW 1600 te potisne na naslonjač, ko dodaš plin. Pospešuje bolje kot večina litrskih srednjega razreda — celo tistih s šestvaljnim motorjem.

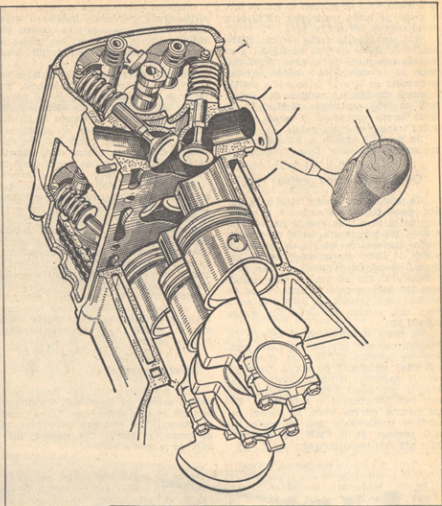
Naš »1600« je bil moški pri trintridesetih — ko smo ga dobili za test je še prevozil 16.000 kilometrov, in vozniki pred nami so mu dali vetra.

S širokimi pasastimi gumami na kolesih je pospeševal precej bolje, kot obeta tovarna. Seveda smo pri tem na grobem letališkem betonu neusmiljeno pogonali motor, da se je vrtel tudi s 7500 vrtljaji v minuti.

1,6-litrskemu motorju BMW so še na risiki deski dali na pot vse, kar potrebuje motor z visoko zmogljivostjo: ročična gred je v petih ležajih, odmična gred zgoraj, sesalna naprava in izpušna naprava sta uglaseni, izpušni in sesalni ventil si stojita nasproti.

Mnogim se zdi vprašljiva trajnost motorjev, ki so jim iztisnili tako veliko moči. Pri pametni vožnji: 100.000 kilometrov še zdrži, če v nižjih prestavah predolgo ne tiščite plina. Zato tudi sodim, da se sploša izdatek za merilec vrtljajev motorja da laže smotno voziti. In še posebej pozor na termometer: toplotno tako zelo obremenjeni motor se mora ogreti, da prenese brez škode največje število vrtljajev.

Odlični motor tudi stori, da je območje posameznih prestav zelo široko: v če-



Sodoben motor je odlika BMW 1600: odmično gred poganja veriga, ventili visijo, izgorovalni prostor (desni spodaj) je povprek na vzdolžno os motorja.



trti lahko voziš do hitrosti 40 km na uro, v drugi pa lahko pospešuješ do 90 in v tretji tudi do 135 km na uro.

Kot vsa novejša vozila tovarne BMW, ima tudi »1600« deljeno kardansko gred in zato teče mirno in ne tresne, BMW 1600 torej ni le »sistrelak«, ampak ukročen avtomobil: ne le avto za šoferje s preluknjanimi dirkaškimi rokavicami, ampak tudi za bolj »spohlevne« voznike, ki se bodo morda pritoževali le zaradi razmeroma trdega zavornega pedala.

Na prednjih kolesih so kolutne zavore, na zadnjih bobnaste. Dobro prijemljejo.

### Od 8 do 14 litrov goriva

Ne poznam avtomobila, ki bi ga z mesta pogнал do 100 km na uro v 12 sekundah in bi se z njim vozil z največjo hitrostjo 165 km na uro, pa bi ne porabil veliko goriva. Če tako voziš, potem je »1600« 14 litrov goriva super na 100 km komaj dovolj. Če pa nikoli ne prekoračiš hitrosti 120 km na uro — tako ti tudi ukazuje naš prometni zakonik — pa še vseeno naglo potuješ, se BMW 1600 zadovolji celo z manj kot devet litri goriva na 100 km.

Na naših cestah sploh ni mogoče izkoristiti največje hitrosti. Le enkrat samkrat ob polnočni uri smo na avtomobilski cesti »pritisnili« do konca. Sicer pa smo z največjo hitrostjo vozili le na brniški pristajalni stezi in avtomobilski cesti med Münchenom in Salzburgom. Toda izredna rezerva moči, ki pomeni za neslajno prehitavanje, tudi na naših cestah pomaga, da je BMW 1600 limuzina, ki z njo zelo naglo potuješ.

Naglemu potovanju pomaga, da se »1600« dobro drži ceste. Najmanjši BMW ima namreč kolesa prav tako obenaša kot večji bratje, in tudi volan ter zavore se skoraj ne razlikujejo od večjih vozil BMW.

Vzmeti težjega avtomobila za lažjo karserijo so odlika, pa tudi slabost. Tovarna je sicer obljubljala, da je vzmeti BMM 1800 prilagodila za »1600«. Dejali bi, da ji to povsem ni uspelo in je zato avto pri nižjih hitrostih na slabi cesti precej trd. Pri hitri vožnji tudi na zelo slabi cesti, ko si udarci slede hitreje, pa se izkažejo posamično obenaša kolesa. Takrat vzmeti dobro požirajo luknje.

Na suhi cesti »1600« uboga krmilo, kot bi bil na tiri. Na mokri cesti nekoliko zanaša zadnji del, vozila pa ni težko izravnati.

Zanašanje zadka na spolzkem asfaltu jedranske magistrale smo občutili celo z odličnimi pasastimi gumami. To pomeni, da z normalnimi gumami še bolj velja krotiti »beemvejeve« konje, saj v vozilu hitrost komaj občutiš.

BMW 1600 je športen avto — zelo gibčen je. Tako smo slalom med enajstimi kregli, ki so bili postavljeni vsakih deset metrov, zvočili s povprečno hitrostjo 30,6 km na uro.

### In vzdrževanje?

Spet bom ponavil: brez dobro založenega servisa in izvežbanih mehanikov propade še tako dober avto. In naj nam ne zamerijo, če smo pri avtomobilu, ki ga prodajajo komaj dva meseca, dvomili, da je servis založen.

BMW v Jugoslaviji še nima razvite servisne mreže. Zgodilo pa se je, da smo naenkrat preskusili trdnost pločevine in ljubljanski servis BMW. Na spolzkem križišču je namreč reko »bum«. In sofer pred mano, me po pravici ni bil vesel.

Ker se bo kdaj tako hudo godilo še marsikateremu lastniku BMW 1600, velja povedati, da je imel servis na zalogi vse dele, ki smo jih morali zamenjati.

O servisu naj še povem, da je pri »1600« moč popravljati in nastavljati uplinjač, razdelilec in svečke brez specialnih orodij. Tovarna predpisuje, da je potreben servisni pregled vsakih 6000 prevoženih kilometrov. Podvozja ni treba mazati.

Pri oskrbovanju bi »1600« očitali le hladilnik, v katerem je le voda in ne posebna hladilna tekočina, pa je treba pozimi dodati sredstvo proti smrzovanju.

Upamo, da jugoslovanski servisi tudi v prihodnje ne bodo delali sramote tovarni BMW, ki se postavlja s solidnostjo.

Naš »1600« nas je prepričal o skrbni izdelavi. Avto, ki smo ga testirali, je imel za seboj velike napore in surovo vožnjo, pa tudi mi mu na najslabših cestah čez Gorski Kotar in nadomači njivi med Jezenicami in Kranjsko goro nismo priznašali. Pa ni začel šklepetati. Le pedal za plin se nam je enkrat zataknil, ko smo le preveč divjali po razorani cesti.

Skrbna izdelava pa se mi zdi bolj pomembna za priljubljenost med Slovenci, kot genialna konstrukcija. Torej, komur se ne zde štirje milijoni preveč in dvoje vrat premalo, pa rad drvi, bo prisegel na BMW 1600.



## Naše meritve

(testni avtomobil je prevozil 20.000 km).

**Največja hitrost:** 166,1 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 m — zalet 3 km).

**Kilometer brez zaleta:** 33,6 sekunde, hitrost: zadnjih pet metrov — 144 km na uro

### POSPEŠKI:

- 0 — 40 km na uro: 2,5 sekunde
- 0 — 60 km na uro: 4,9 sekunde
- 0 — 80 km na uro: 7,7 sekunde
- 0 — 100 km na uro: 11,9 sekunde
- 0 — 120 km na uro: 17,5 sekunde

### PORABA GORIVA:

na potovanju: najmanj 8,9 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 120 km na uro); največ 14,6 litra na 100 km (zelo strm vzpon s polnim plinom); na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 130 km na uro) 13,2 litra na 100 km.

po mestu: povprečna poraba 13,2 litra na 100 km,

povprečna poraba pri testnih vožnjah: 12,1 litra na 100 km.

### Natančnost merilca hitrosti:

- kazalec na 40 — resnič. hitrost 36 km/h
- kazalec na 50 — resnič. hitrost 54 km/h
- kazalec na 80 — resnič. hitrost 74 km/h
- kazalec na 100 — resnič. hitrost 92 km/h
- kazalec na 120 — resnič. hitrost 111 km/h
- kazalec na 140 — resnič. hitrost 130 km/h
- kazalec na 160 — resnič. hitrost 149 km/h

## Izmerili so

(ne gre za podatke, ki jih daje tovarna)

### Repot v notranjosti vozila:

- pri 50 km na uro — 63 fonov
- pri 80 km na uro — 69 fonov
- pri 100 km na uro — 73 fonov
- pri 120 km na uro — 75 fonov
- pri 140 km na uro — 78 fonov
- pri 160 km na uro — 81 fonov



vse foto: Drago Kralj

## TEST: BMW 1600

Videz	9	Smotno oblikovana limuzina, ki se zdi manjša, kot v resnici je
Prostornost	7	Za limuzino srednjega razreda je zadaj nekoliko tesno, dvoje vrat
Upravljanje	9	Zelo neposreden volan, kratka in natančna prestavna ročica, trd zavorni pedal
Instrumenti	9	Natančen okrogel merilec hitrosti, pregledne kontrolne lučke, v standardni opremi manjka merilec vrtljajev
Vidljivost	9	Zelo dober pregled na vse strani
Vzdrževanje	9	Servisni pregled vsakih 6000 km, na podvožju ni mazalčk
Največja hitrost	10	Izredno hiter avto
Pospeški	10	Najboljši v tem razredu
Poraba goriva	9	Do hitrosti 120 km na uro gospodarno vozilo
Legla na cesti	9	Zelo nevtralen avto, na splošnem cestišču spodnja zadek
Udebnost	8	Pri počasni vožnji so vzmeti pretrde
Motor	10	Izredno močan in prožen motor z veliko rezervno močjo
Zavore	8	Pogrešali smo ojačevalec zavorne moči

## Tehnični podatki

**MOTOR:** štiritaktni — štiritaktni — vrstni — vrtna in gib: 84 × 71 mm — gibna prostornost: 1,973 kubikov — kompresija 1:8,6 — moč: 89 KM (DIN) pri 3.700 vrtljajih v minuti — največji navor 12,6 kgm pri 3000 vrtljajih v minuti — srednja hitrost bata pri 5700 vrtljajih v minuti 13,5 m/sek — ročična gred v petih ležajih — odlična gred zgoraj — visoki ventilni vodni hlajenje s črpaliko in termostatom (7 litrov vode) — ilačno mazanje — v karterju 4 litre olja — padočeni uplinjač Solex 38 FDSI — mehanična črpalika za gorivo — napetost: 6 V — posoda za gorivo 46 litrov.

**PRENOS MOČI:** motor spredej — poganja zadnji kolesi — enokoltna suha sklopka — menjalnik s štirimihromiziranimi prestavami — D) 3,835:1, II) 2,68:1, III) 1,945:1, IV) 1:1, zavratna 4,8:1 — prestavna ročica med sedesema — pnevmatike 6,00 × S 13 (brez zračnic) ali za doplačilo pasaste gume 165 × SR 13 (z zračnic).

**VOZ:** limuzina za štiri osebe — dvoje vrat — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih ošesah, prečna vodila, vijčne vmeti, hidravlični teleskopski blažilci — zadnji kolesi na posamičnih ošesah, vijčne vmeti, hidravlični teleskopski blažilci — spredej kolotne zavore, zadaj bobnaste — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi.

**MERE IN TEŽE:** dolžina 4,23 metra — širina 1,59 metra — višina 1,41 metra — notranja širina 1,215 metra (spredaj) in 1,375 metra (zadaj) — ravninski krog na levo 10,2 metra, na desno 10,5 metra (od skrajne leve do desne 3,5 zavrtljajev volana). Teža praznega vozila (poln rezervoar) 936 kg — dovoljena skupna teža 1320 kg.