

40000 KM Z BMW 1800

Športna limuzina
(tudi)
za vsakdanjo rabo

Martin Česenj

Kdor je prebiral predlansko tretjico številko „Avta“ se spominja, da smo o BMW 1800 že pisali. Vozili smo ga na običajnem testu. Bil nam je všeč, pripraven za razmere na naših cestah in se posebej: toliko zanesljiv, da nas je navdušil. Pred šestimi meseci smo prav takinja, pa povsem novega bavarca vzel na odobrenje supertestnih prekušenj. Po štirih predhodnikih — zastavi 750, zastavi 1300, škodi 1000 MB in austriju IMV 1300 — je bil to največji stalni gost redakcijskega parkirnišča. Pa tudi z največjo ceno v izložbi in prvi med njimi za tuj denar.

Za testnike je vožno, da se avta ne privadijo, da tudi po dolgotrajnejših prekušnjah se vedno opažajo nenebenosti, pa rečemo, da jih avto ne bi smeli pribasti k srcu. Namesto je vse bolj vredno, da se vzbudi, Morda tisto, ker smo z njim zlahka premagovali 40.000 kilometrov, zagotovo pa zato, ker nam ni povzročil nobenih skrbi. Tako zvesto je preenal vse napore, da smo komaj opazili, kako hitroj kilometri in čas z njimi in smo ga — pred koncem — komaj še uspeli zmeriti: z Brnikov smu ga na vrat na nos morali zapeljati, naravnost za carinsko mrežo — novim predpisom o RP registraciji na ljubo.

Prvkrat so našemu BMW merile čas stoparice, kazali pot stožci, ko je odbrinkel 15.000 kilometrov. Predstavili smo ga v zadnjem, 26. številki letnika 1970: manj z besedo in s sliko, pa več z diagrami in tabelami. V številkah torej. Izmerili smo porabo goriva, natančnost merilnika, največjo hitrost, lego na cesti, okretnost, prščnost, pospeške, notranje mere; zapisali smo tehnične podatke in stroške. Kjer je kaj zaledlo, smo dodali krivulje in skice. Zato tokrat vsega ne ponavljamo. Zapisali smo tisto, kar je BMW zmogel med zadnjimi mervitvami, po prevoženih 40.000 km, za primerjavo pa smo ponovili največje številke ter lepo po vrsti nasteli vse napake in popravila, seteli vse stroške in ga primerjali s supertestnimi predhodniki.

Za vse, ki so v tem času vozili BMW 1800, pa kljub velikim zmogljivostim in odličnosti, v ceniku prevoženih kilometrov ni pristal na prvem mestu. Naslov našega najzadnjega supertestnega avta je brez težav prepuštil zastavi 1300 in se uvrstil le za las pred austrijo IMV 1300.

Nismo se ozirali na to, da smo BMW 1800 pred dve maleti že testirali. Papisali smo ga tako, da ga bodo spoznali tudi tisti, ki o njem še niso brali,



Supertest — dolg šest mesecev, 40.000 kilometrov.
BMW 1800 ga je z lahkoto prestal. Popeljal nas je v Pariz, Torino, Milano, Ženevo, München, na Dunaj in na vsa službena pota. Dvakrat je drvel po brniškem betonu, vijugal med stožci. Popil je 4.608 litrov bencina, za vsak prevoženi kilometr smo odšeli borih 36 par.
In kar je najvažnejše: nikdar nas ni pustil na cedilu, nikoli ni rabil pomoči na cesti.

Za desetletnico

Test, posebej še supertest, ni vselej lahko spraviti v pripoved. Na mizi, zraven pisalnega stroja se gnetajo beležki in podatki, v glavi so nakopičeni vtisi. Nič ne sme v pozabiti!

Za začetek, morda tole: Zarometi so požirali temo, cesta, moten trak vlažnega asfalta, je zginavala za ovinkom. Nenadoma luči: en par, dva para! Norec prehitel!

Preblizu in prehitro, da bi bilo moč kaj rešiti. Zavore, na kratko, in spet plin, z vso močjo. Kolesa grabijo pesčeni rob, bojijo se oplaziti štriečo travo nad grapo. Trenutki se zlivajo v večnosti. Končno! Nobenih luči več, le še nekaj kilometrov do doma, Grozniška, ki je resnica. Odlični legi BMW na cesti se morame zahvaliti, da je vse skupaj ostalo le spomin na strehi.

Ko so 1961. leta, pred desetimi leti torek, potegnili potoz z BMW 1500, da si ga ogledi veseljni svet frankfurtskega salonja, inženirji iz Munchenja zagotovo niso vedeli, da si bodo čez desetletje lahko podajali roko s citroenovci. Kot je „žabe“ večno mlada, tako je serijerija BMW 1500 za vrsto let preživela motor. Postala je lupina za tristo kubikov več in se je iz nje razvila celotna linija modelov. Do jeseni 1968, ko so plaskim oblikam dodali še modernejšo, dovolj smrtno notranjost, pa lepo rumeno po-podobe: metno, črno masko hladičnika, prečrtnjana z dvema svetlečima rebroma, lepše kolesne pokrove in eleganten napis na desnem koncu zadka. Ime šport BMW 1800 ni tako zaobiljeno modern kot njegov kasnejši in močnejši bratje, je še vedno lep. Skuden prijeten za opazovalca, zelo prelepil za voznika. Ob govorici o njegovem koncu, so v tovarni previdni, trmasto molčiči. Avto še vedno ugaja zajetnemu številni kupec; z njim se vozijo nemški policijsi in pred koncem testa smo tudi v Ljubljani srečali njegovega brata: modro belega, z modro lučjo na strehi, pa s preskušno številko na nosu.

Hiter, pa ne dirkač

Lego na cesti smo že pohvali, a nismo povedali vsega. Prve mesece, ko je bil avto obut v pasaste gume continental, ga je bilo tudi ob velikih hitrostih in na vlijugasti cesti lahko voditi. Za natancen volan vozilo ni pretežko. Če je bila hitrost le prevelika, je odnatole zadnji konec, prednjega nikoli. Le v zelo ostrih krivinah in med stožci, ko smo vozili s polno hitrostjo v nižjih prestavah, smo začutili „powerslide“, kolo se je zavrtelo s takšno hitro, da mu je celo na suhem spodrsnilo in zadek je odneslo. Morali smo odvzeti volan. Vendar, kadar je dirkač, a se red hitro vozi, naj bo brez skrb: BMW je na cesti zanesljiv!

Preskušanje zavor na grobrem betonu je gume zadržala do platna. Izkoristili smo prvo sneg in led in avto preobuli v pasaste ježevke kleber. Žeblji niso zaledli avto ja na spolzki cesti nevarno združeval, zadek kolosa so kornej prijemala. Tenka plast ledu na cesti omistran Ljubelja je bila dovolj, da smo na klancu morali odnehati in se vrniti v Ljubljano skozi Trbiž.

Stokilogrammska svrčenja ploča v prtljažniku je sicer koristila, a nam je v ovinkih scufrala zo preleko. Klijub obrežitvi smo se bali bočne nesreče. BMW se je postavil na „trdne noge“, ko smo mu na pomlad nastalkili češke pasaste gume z universalnim profilom, znamke barum. Pri ljubljanskem Cosmosu so nam jih ponudili na test. Sorva se je zdeba vožnje negotova, po nekaj sto prevoženih kilometrih pa so se gume očitno utekle in preglavijo so minile.

Ceprav bi sodili, da je BMW 1800 prevelik za vožnjo po mestu, nas je prepričal zo nasprotnem. Rajdni krog 10,5 metrov je dovolj majhen, da je vozilo kos vsaki gneči in vsakemu parkirnemu prostoru. Volan ostane tudi pri počasni vožnji lahki in po okretnosti se ta avto lahko kosa z mersiskaterim manjšim nasprotnikom.

V tovarni so poskrbeli tudi za vzdrljivoost podvozja. S homokinetičnimi zglobi na poloseh so dopolnili „1800“ iz „novtega razreda“, kot imenujejo zadnje modele svojih izdelkov. Tudi vzmetenje je mehkajše kot prej. Vendar le toliko, da je všeč vozniku in udobje želenim potnikom. Na valoviti cesti moti dolžno pokrivjanje, ki je posledica ostanaka „preteklosti“ – prekratke medosne razdalje.



Slalom: med stožci: 12,1 sekunde



Preskus v krogu s premerom 25 m: 9,6 sekunde



V vodi in blatu (zgoraj), paradno razstavljen (spodaj)



RP 216 5

test**malen denarja daleč pride**

so konstruktorji vključili ročično gumbi iz BMW 1600 v blok motorja iz 1959/60, so v 1,8 litrskem motorju uvedli gumbi z večjimi vrtini. Motor je rad hitro, a mimo vrti, 90 konjskih pri 5250 vrtljajih v minutu mu je tolkoško mero živahnosti, da bi imel od limuzine s stiriimi vrtali, pa ga razredki, težko zahteval kač več, prevoženi kilometri so avto le ustrelili; v praktičnosti istih zunanjih pogojih smo med zadnjimi meritvami, do 40 000 kilometrov, dsegli v splošni precej boljše rezultate, kot po prvih 15 000 kilometrih. Ob drugem ekskusu je BMW dosegel hitrost 100 km na uro na debelo sekundo prej kot prvi. Prav tako se je nazadnje pokazal v večjo prožnostjo motorja in krepostnostjo med stožci. Motor ni kajjal niti takrat, ko smo v premsti, prav tako ne 40 km na uro ne obdržil približno do konca. Tudi končna hitrost je bila za 5 kilometrov višja, 105,6 km na uro je drvel po treh kilometrih zaleti, Velik, a zdi se, da bi podvozje preneslo še več, kar supersterni niti imel vgrajenega motornika vrtljajev, pa smo ga pogrešili. Motor je tih celo takrat, kadar se vrti v vozniku zavede, da zahteva preveč.

Dognovljivost motorja botrujejoča razmerja v menjalinjanu, posamezni prestavami in „lunženje“. Voznik se veseli kratke, gibke in stanevanje ročice.

Če smo računalni poprečno porabu avtov, skorajamo nismo verjeli. Da avtih meritev, med prvimi 15 000 kilometri je avto porabil v poprečju 17,4 litrov super bencina na 100 kilometrov. Pogrešna številka celega je 11,52 litrov na 100 kilometrov, vendar smo na daljših poteh, ki se nam ne pretirano mudilo, porabili manj kot 10 litrov.

Po mestu smo v celioti namerili preveč 12,9 litrov na 100 kilometrov,

med desetlivit manj kot pred prvimi meritvami. Do 15 000 kilometrov je bila poprečna poraba goriva v metru 12,5 litrov in ne 17,5 kot je bil v reviji ponagajal tiskarski skat.

V vseh lesih mesecih smo dobili v motor le 4,5 litra olja. BMW 1800 ima dvostrukne zavore in napravo za počevanje zavorne moči. Zavorni sistem je urejen tako, da en krog zavira prednji kolesi, drugi pa prednji in zadnji kolesi skupaj. Zavore so prijazne enakomerno in zanesljivo tudi počrkoteno ostrom zaviranju.

Velikani naj sedijo spredaj!

Ko voznik sede v avto, se najprej svedeti sedeža, ki daje s sedemdesetimi centimetri pomika dovolj možnosti za skrjanje od največjih do najmanjših. Žal za račun potnikov na zadnji klopi, ki takrat, ko sta prednji sedeža v zadnjem položaju, niso vedeli, kam bodo s kolimi. Kriva je spet pravokotna mediana razdalja, ki se zgodi skoraj edinično potnikov. Avto je pretrajalo širok sprejem do dovolj doljen za dva, zadaj pa pretesen za tri. Sedeli in naslonjala so v srednjem pasu prebolečeni z blagom, na robu pa z umetnim usnjem. Prednja naslonjala je moč skloniti v ležeščino, a človeka poteso utrudijo; saj je treba silovito vrtni vijke za nastavljanje.

Obravljena je previsok in pokvarila goleni vtič, da je BMW Sportna

limuzina. Voznik mora sedeti pokonci in se prej utruji. Zato pa so — za razliko od starejšega modela — popolnili armaturno plôščo. Mehko obloženo in prevlečeno s črnim skrajem se bočni nad pokončnim, bleščajočim kovinskim trakom, v katerega so vsajeni sploščeni gumbi. Na desni strani je oblikovana v prizipravno polico za dobrobitanje, pred vozilnikom pa v ličen ščitnik, ki branji pred bleščajočimi instrumenti: merilnik hitrosti s števkom kilometrov (tudi dnevним), instrumenti s signalnimi lučmi in merilniki goriva ter temperature hladilne tekočine in, na sredini, uro. Za doplâžilo zamenjajo uro z merilnikom vrtljajev, urine kazalce pa prestavijo v sredo desnega instrumenta.

Od stikal nam je najbolj ugajala ročica pod volanom, s katero smo vklapljali utripalke, parkirne luči in,

„brisi-peri“. Električna črpalica brizga vodo na prednjo lipu, brisalci se avtomatično vključijo. Praktični so tudi podolžni gumbi za trobjivo na vseh treh krakih volanov.

Serijsko pritrjeno zunanje vzvratno ogledalo je v redno pregledu karoserija (voznik brez težav vidi vse štiri vogale)

močno olajšajo manevriranje na temenem.

Težave nastopajo ponoči. Dva žarometna dajeta premale svetlobje, da bi lahko drveli po neznanici cesti. Želeli smo si dodatnih jedovnih luktur, ki jih ji v tovarni pritrjajo za dopolnilo.

Gretje in zračenje sta v BMW takoj popolna, da so trikotna okenca odveč.

Vendar ne motijo, ker v avtu tudi pri velikih hitrostih ne sumi. Na sredini, pod armaturno plôščo je vsa, kar potrebujemo: pomicniki za nastavljanje kolicine in smeri ogretega ali svežega zraka, pravokotne mrceže s posebnimi luputami in ročica tristopanskega ventilatorja. In kam s pribitjo?

V BMW je prostora dovolj: velik pritlažnik v ravinem dromu (približno 600 litrov prostornine) se odpira po vsej širini. Škoda je le, da sta kolo in dvigalka spravljeni na dnu, pod posmicanim pokrovom. V dežu in ob predrti zračnici res ni prijetno raztočevanje pritlažja.

Zraven polici pod prednjo lipo in žepov na vratnicah, ki se odpirajo kot knjižne platnice, sta na obreh straneh, pod armaturno plôščo, dva predali, ki se odpirajo navzdol. Levi je prejel pomicniki s predelki, da se drobnejšo razstavijo, hkrati pa skupi vzdvod za odpiranje prednjih zavor in ročica za nastavljanje dnevnega števca kilometrov. Desni je še večji. Komur ni do glasbe v avtu in posluša radio le doma, izkoristi za dobrobitanje še odprt pred prestavom ročico.

Na vseh lesih mesecih smo dobili v motor le 4,5 litra olja. BMW 1800 ima dvostrukne zavore in napravo za počevanje zavorne moči. Zavorni sistem je urejen tako, da en krog zavira prednji kolesi, drugi pa prednji in zadnji kolesi skupaj. Zavore so prijazne enakomerno in zanesljivo tudi počrkoteno ostrom zaviranju.

Od 0 do 40 000 kilometrov

Ko smo si z avtom prvič segli v roke, so mu je števec vrtil v števintredeseti kilometru. Prvi nekaj tisoč kilometrov nismo vedeli zaradi tako je bil poslušen. Razen rednih, predpisanih vzdrževalnih del, ki so jih opravljali na servisu, nismo imeli z njimi nobenih skrbi. Morda se je še največkrat ponavljalo sklepitanje ventilov. Jasno, čeprav smo mu dali vse, kar je treba, z njim nismo bili nezni. Tako so se pretresali zgodi obrazila vodila ventilov; mehaniki so jih moreli zamenjati, pa tudi prednjim kolesom so nadeli nove zavorne obloge, ko je bila preskušna na pol mimo. Med večje okvare pritrjevamo še skrjanje med pretikanjem v drugo prestavovo, ko je izdhnil sinhrnski obroč. Vse drugo so bile malenkosti, bolj ali manj

Motnje in napake

8.157 km	rožljanje v zgobu prestavne ročice
8.943 km	volan trese pri višjih hitrostih
9.024 km	predrta zračnica
13.204 km	ročica utripalk se ne zatika
14.125 km	počeno zunanje vzvratne ogledalo
15.070 km	močno obrabljeni gume po preskušanju zavor, volan trese
19.430—19.766 km	rožljanje v motorju
21.772—22.900 km	pri zaviranju vleče v desno
21.955—22.900 km	sklopka drsi
22.233 km	predrta zračnica
26.854 km	neznanec odломi desni brisalnik
26.950 km	odviti vijaki spodnjega zapaha pri prtljažniku, pokrova ni mogoč odpreti
29.521 km	odigrana gumica izpušne cevi
29.850 km	pokvarjeno stikalno naprave -brisi—peri-
29.903 km	zavorne luči ne gorijo
30.045—30.300 km	škrtanje med pretikanjem v drugo prestavovo
30.244 km	vrata desna zadnja vrata, zadnja stena prtljažnika ob robu rjav
35.584—36.442 km	ventili ropotajo
36.758—36.930 km	v drugi in četrti prestavi škrta, motor slabo vleče.

Vzdrževanje in popravila

1.350 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca
9.312 km	krpanje zračnica
10.560 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca, zamenjava prvega desnega kolesa z rezervnim, pregled zgoba prestavne ročice
13.210 km	popravilo stikalna utripalk
14.382 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca, montaža novega zunanjega vzvratnega ogledala
15.100 km	centriranje koles (zadeti obrabljeni gum)
15.980 km	montaža novih pasastih ježek -kleber-
19.766 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca, zamenjava poškodovanega vodila ventilov
22.866 km	krpanje zračnica
22.900 km	zamenjava diskova sklopko in izrabljenih zavornih oblog na prednjih kolesih
25.122 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca
26.950 km	skozi odprtino na naslonjalom zadnjega sedeža privijemo vijke na zapahu, da spet lahko odpremo pokrov prtljažnika
30.338 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca, montaža novega desnega brisalnika in nove gušice izpušne cevi, popravilo stikalna -brisi—peri-, menjava sinhrnskega obroča za drugo prestavovo, ravnanje in licanje vrat (plača zavarovalnica), licanje zadnje stene prtljažnika, montaža novega stikalna zavornih kušč
36.442 km	servisni pregled, menjava olja in oljnega čistilca, montaža novih univerzalnih pasastih gum -barum-, nastavitev ventilov
36.930 km	pregled menjalnika (napake ni bilo, škrtanje preneha), pregled delovanja motorja in nastavitev vžiga z elektronskim »rentgenom«