

BMW 1800

Najpohlevnejši med bavarskimi volkovi

Ante Mahkota

Reporter Carni, poročevalec »Literarne Rusije«, je nad oltarjem Münchenske cerkve odkril reklamo. Carni: »Nad »veto« podobno je različno napisano B. M. v. » » so črke znane avtomobilske firme. Bog in verniki — kar je seveda pomembnejše — naj bi se celo v cerkvi spominjali pobožne tovarne.«

Avtomobila z nesojenim (zaradi dvojnega

»V« pokvarjenim) imenom po blaženi devici ne bomo kovali v nebesa: že zato ne, ker ni več virgo, saj so mu, letniku 1969, inženirji odločno zmešali drobovje. Nov motor, nove zavore, nova notranja oprema.

Za dokaz začnemo z rodovnikom. Karoserija (z njo je tovarna BMW rodila svoj »novi razred«) je stara sedem let: leta

1961 je bila novost Frankfurtskega salona pod imenom BMW 1500. Dve leti kasneje je dobila močnejši motor — BMW 1800. Potem so prodali 120.000 »1800«, ga ponujali, češ da je najstarejši in zato najzanesljivejši BMW in da ga vozijo še policaji.«

Komercialno previdne novosti

Minule jeseni so prodajni strokovnjaki BMW — ki mimogrede povedano zelo spretno izbirajo nove modele, da bi ne ogrozili prodaje svojih starih — ukazali pomladiti BMW 1800. Hormoni so prišli pravi čas, saj je konkurenca že namigovala, da nameravajo opustiti »1800«: zaračudi boljše prodaje malega »1600/20« in da bi sproti proizvajne zmogljivosti za uspešen začetek novega, velikega šestvaljnika (BMW 2500 v »Avto« 21/68).

Seveda BMW 1800 tokrat niso prvici spremenili. Le da tako velikih in že na zunaj tako očitnih sprememb še ni bilo nikoli. Maska hladilnika je črna, le dve rebri se še bleščita. Pokrovi na kolesih so z okrasnim obročem vred iz enega kosa — motno srebrni. Spremenjen je napis na zadku. Povsem na novo so oblikovali armaturno ploščo: iz črne, mehke plastike. Novi so merilniki s strehico zoper bleščavo. V značilno konzolo na sredini pod armaturno ploščo so vdrali reže za zračenje. (Za radio in za drobnarije je v konzoli še vedno dovolj prostora.)

Novi okraski in drugi »face-lifting« ne morejo skriti, da so karoserijo zasnovali v prejšnjem desetletju — saj so vsi prejšnji pločevinasti deli ostali nespremenjeni. S tem ne rečemo, da je karoserija zastarela. BMW se celo hvali, da namenoma ni bolj spremenil novega modela.

Karoserija BMW 1800 se nam zdi dokaz — sicer ne tako očiten, kot je Citroenova šaba — da so tudi oblikovalci »ahko« »sajnovdols«. In so karoserijo umno prilagodili toku časa, da se s ploskimi pokrovi in streho ter velikimi okni še danes zdi dovolj moderna. Dolg pokrov motorja poudarja športnost, zaradi nizkega pasu je vozilo zelo pregledno. Ne azaadnje pa se je »snos morskage psa z »edvič-kamas« — kot pravijo značilni maski münchenških avtomobilov — tako prikupil voznikom, da ni potrebe po večjih spremembah.

Pri vsem tem smo prepričani, da bi inženirji danes BMW 1800 nekoliko drugače oblikovali — najbrž podobno kot so novi »2500«, ki ima bolj zaobljene vogale in bolj gladke boke. Predvsem pa bi dolgemu avtomobilu (4,5 metra) povečali medosno razdaljo (2,55 metra), da bi bolj smotno izrabili prostor, ki ga avto »vzame« cestje.

Razlika med »1600« in »1800«

Ne bomo slepomisli! V najsoodnejših karoserijah je kabina večja — se reče: nekoliko krajši pokrov motorja pa daljši prostor za potnike. V »1800« imata namreč voznik in sopotnik zelo veliko prostora, če pa sedite na zadnji klopi, se kolenom preteno — za ta denar. Notranja

* B. M. V. pomeni, da je oltar posvečen Beate Marije Virginii — blaženi devici Mariji — BMW = Bayerische Motoren Werke.





širina se zdi spredaj in zadaj skromna za tako velik avto.

Zelo razvajanega voznika morda moti tudi velik, pokončen volan, da mora sedeti bolj zvrhan, kar je pa danes v navadi. Mali MBW 1600, ki bo »1800« na zunanjo rezo podoben ima bolj izbrana razmerja med razdaljami od sedeža do pedal in do volana. Po naši sodbi: sedi voznik v malem BMW bolj zleknjen in bi se na podobnem sedežu na daljši poti manj utrudil.

Primerjava s »1600« je pravična le, če preskuevalec ne pozabi, koliko je večji BMW 1800 dražji. Za denar, ki ga stane, bi bua namreč notranjost »1800« lahko večja, kakorkoli že, še vedno zasluži oceno; avto je zelo udoben štirisedežnik. V uho nekoliko tesne notranjosti je zelo velik prtljajnik z ravnim dnom. Za primer: prtljajnik »1800« je velik 600 litrov, prtljajnik v mercedesu 200 litrov, v opel rekordu 550 litrov, v audiiju je približno enako velik, v fordju 17M pa sto litrov večji. Pomanjkljivost prtljajnika je le, da rezervno kolo ni dosegljivo posebej, pa je treba v silni najprej zložiti vso prtljago na prsto. Zeleli bi si bili preprogo na dnu, treba jo je dokupiti.

Hiter zares, še hitrejši ne zares

Preproga v prtljajniku, dve jedovki in za najbolj »stresen« voznike merilnik vrtljajev, to je vse kar priporočamo dokupiti. Tako kot smo že ugotovili pri BMW 2002, velja tudi za »1800«, da bi morala imeti tako hitra limuzina — na avtomobilski cesti zmoro dolgotrajno vožnjo blizu 170

km na uro — že serijsko boljše luči. Očitno se tega zaveda tudi tovarna in nam je za test dala avto, ki ga je opremila z dodatnimi, nalogenskiimi žarometi. Takšna luč nam je odlično razsvetljevala ceste in smo ponoči, na nujni poti v naše beogradske uredništvo, zmogli razdaljo med Ljubljano in Beogradom uro hitreje, kot z zastavo 1300 v najboljših časih.

Pri hitri vožnji nam je bilo najbolj všeč, da motor zelo malo ropota, da ob karoseriji ne žvižga veter in med kleptom ne trpe glasilke celo, ko je kazalec na 180. (V te, sepi na) povemo, da je bil merilnik hitrosti v našem »1800« izreden lažnjivec in nas je na poti v Torino preprečeval, da drvimo 200 kilometrov na uro, ko so štoparice pokazale resnično hitrost 168).

Motor ni prav dober, odličen je!

Motor in podvozje sta že od nekdaj največji — in tudi resnični — odliki avtomobilov BMW. Poslej, pri novem »1800«, na je prepričalo tudi zračenje.

Najprej motor: je še boljši od prejšnjega. Dejali bi, da so strojni inženirji, ki v Münchnu konstruirajo motorje, tudi

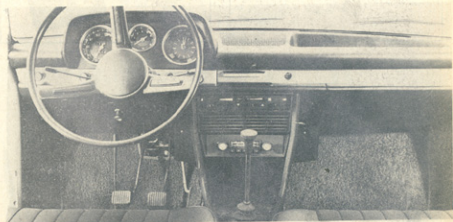
vzorni očetje, saj se odlično spoznajo na igro »legos«. Iz enakih delov vedno na novo pričarajo motorje, ki niso samo boljši od njihovih predhodnikov, ampak jih je mogoče tudi ceneje izdelovati. Tako so v novem 1,8-litrskem motorju združili ročno gred BMW 1600 z blokom dvolitrskega motorja iz BMW 2000.

Motor ima torej krajši gib in večjo vrtilno kot prej, pa se zato vrti bolj mirno in brez težav prenese vrtljaje čez rdečo črto na merilniku vrtljajev. Testni avto je imel ta merilnik nameščen na sredini med velikima »urama«, tam kjer je serijsko klasična ura, ki meri čas. Sportnikom smo kontrolno vrtljajev že priporočili, pa jo še enkrat. Motor »1800« se namreč tako rad in zelo potihem vrti, pa je pogosto potreben pogled na merilnik vrtljajev, da bi se motor predelež ne vrtil prehitro.

Pri pospeševanju za kratek čas niso nevarni vrtljaji do 7000. Pri meritvah in kadar se nam je mudilo, smo si jih redno privoščili. Takrat BMW 1800 zelo dobro potegne: varno prehiteva, saj seže tretja prestava do 142 km na uro.

Ne poznamo nobenega drugega motorja, ki o se s samo štirimi batmi tako rad vrte: (za miren tek so seveda šestvaljniki

Testni avto je bil bogateje opremljen kot serijski. Na mestu ure je na sredini merilnik vrtljajev, ura pa se je preselila v desni okrogli instrument s kontrolnimi lučkami in merilnikom temperature in goriva.



Videz	9	Pred sedmimi leti predstavljena karoserija, se zdi še vedno moderna. Na črni maski zelo bodejo v oči premajhni žarometi.
Prosternost	8	Razmeroma ozka notranost. Dovolj prostora za voznika in sopotnika, zadaj tesno za kolena. Velik prtljajnik. Štiri vrata. Veliko poličk in predalov.
Upravljanje	9	Previsok volan, strm naslonjač. Pedala in ročica so lahko dosegljivi. Zelo pregledni merilniki. Lahek volan, dovolj neposreden. Priročna, kratka prestavna ročica na tleh.
Oprema	8	K serijski opremljeni bi si želeli: merilnik vrtljajev in jedovke. Za razliko od starih »1900« novinec ima varnostne ključavnice za otroke, alarmno napravo, širša platišča in gume. Pasaste gume niso serijske.
Vidljivost	8	Karoserija je zelo pregledna, voznik obvlada vse štiri vogale. Notranje in zunanje ogledalo. Ponoči so potrebne jedovke, treba jih je dokupiti.
Največja hitrost	9	Na avtomobilski cesti bi si želeli še več, saj bi podvozje brez težav preneslo deset dodatnih skilometrov. Seveda tudi 170 km na uro ni od muh.
Pospeski	10	Avto dobro potegne. Najbolj ugaja velika zaloga moči, ker se območje posameznih prestav smotno prekrivajo. Za doplačilo se dobi samodejni menjalnik.
Poraba goriva	9	Tudi kadar izkoristite vso moč motorja, je poraba v razumnih mejah. Z gorivom gospodaren avto, tudi olja gre malo.
Legla na cesti	10	Avto, ki smo ga preskušali, je bil obut v pasaste gume. Takšen se je odlično držal ceste, tudi spolzke. Bočni veter ne moti.
Udobje	8	Za športni avto zadovoljivo udobje. Na dolgih valovih rad pokimava — zaradi kratke medosne razdalje.
Motor	10	Zelo miren tek, veliko moč. Rad se vrtil in je dovolj prožen. Med štirivaljnimi motorji komaj najde tekmeča.
Zavore	10	Dvokrožne, servo. Zelo dobro primejo, ne popuščajo.

in stroji z osmimi valji najboljši, pa pri tem zadovoljiti tudi pohlevnejšega voznika. Največji navor ima namreč »1800« že pri 3000 vrtljajih v minuti, zaradi zelo izpijenega polnjenja batov in vrtilčenja tuelizne mešanice pa ne kaslja niti, ko v četrti, pri 40 km na uro vohodite pedal za plin. Pri 80 km na uro (v četrti) pa itak dosežete vrtljaje največjega navora.

Poleg motorja ima za prožno vožnjo velike zasluge prestavljen sprevajalnik netajnjalnik — se pravi, prestavna razmerja so smotno zbrana in med posameznimi prestavami ni luknjaj. Odlično ga ravna ročica, prestavna ročica.

Naj avlo motorja izporejemo do konca: za tako veliko zmogljivost je poraba presenetljivo majhna. Pri testnih vožnjah smo skoraj vedno porabili manj kot 12 litrov goriva super na 100 kilometrov.

Kakršni pospeski, takšne zavore

BMW 1830 se nam zdi pravi avto za tistega, ki veliko potuje, radi pritrsne na plin, pri tem pa se ne poganja za »ekord« in mu tudi udobje veliko pomeni. Vesel bo zelo natančnega volana, ki zanesljivo vodi 140 kg težko limuzino, ki jo le redko redko zanese.

Tesni avto je bil obut v pasaste gume michelin X As, ki so poleg zelo anksno kerno razdeljene teže na prednjo in zadnjo premo še pripomogle, da se avto ni zmenil za bočni veter.

Če v ovinkih pretiravate, avtu raje »poddese zadnji del kakor nos, toda zgodi se zelo redko. Pri normalni vožnji je treba neznatno dodajati volan.

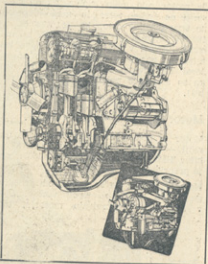
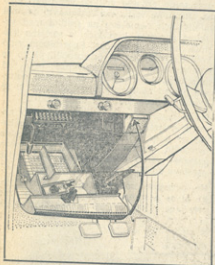
Podvozje ne bomo posebej hvallili, saj se avto drži ceste brez težav — tega smo pri limuzinah BMW vajeni. Zasluga bavarške tovarne je, da so se merila s katerimi preskuševalci po vsem svetu ocenjujejo lego na cesti, pomaknila zelo visoko.

Novost v podvozju so homokinetični zgibi na poloseh. BMW oglasa: pomagajo, da je lega na cesti še boljša. Sijajno prejšnje odlična, razlike s stari »1900« pa nismo opazili. Novi zgibi so namenjeni predvsem večji trpežnosti.

Zavoram ni kaj očitati in dobro prijemajo tudi takrat, ko se zaradi divje vožnje navzdol, prednji koloti zelo segrejejo.

Novost je dvokrožni zavorni sistem. Zaradi večje varnosti se je tovarna odločila izdelati zavore tako, da en krog ravna le prednji kolesi; drugi pa prednji in zadnji. Se pravi, da prednji kolesi vedno zavirata, tudi če se pokvari en zavorni krog. Kot vsi avtomobili BMW s štirimi vrati, ima »1800« serijsko napravo za povečanje zavorne moči.

Zaradi odlične lege na cesti niso prizadeli udobja. Vzmetenje, ki je bilo nekod pri BMW pretrdo, so omeščali, blažilnike so



1800

Pokrov, ki ga odprete na levi strani volana, skriva varovalke in ročico s pokrova motorja, v njem je prostor tudi za majhne rezervne dele (levo). S tem da so »zmeščali« blok dvolitrskega motorja in ročično gred 1,6-litrskega, so le neznatno zmanjšali gibno prostornino 1,8-litrskega motorja, ki poslej se bolj mirno teče.

odlično prilagodili pasatim gumam. Z jeklenimi vzmetmi bo najbrž težko doseči veliko več.

Prošen motor in izboljšave notranjosti — volan s tremi gumbi za trobilje, zelo praktična ročica ki naenkrat sproži električno brzdsko in brisalnike — priklopni avto tudi na krajših poteh in pri vožnji po mestu. Karoserija je namreč izredno pregledna in volan teče mehko tudi pri nižji hitrosti.

Ce pa denarja ni, vam ta popis ne hasne

Ne adi se nam naključno, da pri izumitvah BMW nazadnje opisujemo opremljenost avtomobila. Motor in podvozje na pravila namreč tako odlični vtis, da je vse drugo v senci.

Naj pri opremi najprej odtremo tisto, kar nam je bilo pri starem »1800« bolj všeč: spreminjanje nagiba naslonjala je po novem zelo nerodno.

Vse druge novosti pa zaslužijo pohvalo, od volilnega predala na armaturni plošči do dveh omaric, ki se odpirata navzdol.

Posebna hvala velja novemu zračenju, ki je neprimerno boljše kot prej. Čeprav ima BMW še vedno trikotna okenska, jih ne potrebujete več. Zračenje brez predpisa je izdajno, elementi so podobni, kot jih ima novi »2500« — spet »legko! Zelo namembno je mogoče uravnati dotok svežega zraka: hladnega ali ogretega. Ravnanje pa lahko tudi tok zraka, ne le pretok: z loputami ga usmerjate pri uravnavanju mreže. Pomikniki za uravnavanje gretja in zračenja so nameščeni zelo pregledno in so pri roki. Tristopenjski ventilator.

Motor se zelo hitro ogreje, do takrat si morate pomagati s čokom, na katerega vas opozarja posebna lučka v desnem merilniku. Po novem se radiatorji zelo hitro ogrejejo in se odtaša vetrna šipa na kratki poti, čeprav je avto prestal dolgo zimsko noč na prostem.

Novi BMW 1800 oddaja se tako »zakrknjenega« vozilka. Z novim motorjem mu je po naši sodbi tovarna namerila vodilno mesto med štirivaljniki s štirimi vrati — saj dražjemu BMW 2000 tudi sama konkurira z novim »2500«.

Novosti — bolj prošen motor, sodobnejši pogonski členi, napredno zračenje in ogrevanje, skrb za kar najbolj varno notranjost — so dodatne uteži v skodelici odlik, da stare in nove daleč odtehtajo slabosti. Cena BMW 1800 je visoka. Velik pa je tudi užitek, ko ga vozite in če...

Fovsem na novo so uredili zračenje in ogrevanje. Naprava je sredi armaturne plošče — skozi reže v konzoli prihaja zrak v notranjost. Z loputami lahko usmerjate tok zraka skozi mrežice, ki jih je mogoče tudi nagibati, kot kaže skica v spodnjem okviru.

Naše meritve

Največja hitrost: 168,2 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2,7 kilometra, štiri meritve)

Kilometer brez zaleta: 34,2 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 156 km na uro (po merilniku hitrosti)

Pospeski:

- ▷ 0 do 40 km na uro: 3,1 sekunde
- ▷ 0 do 60 km na uro: 5,3 sekunde
- ▷ 0 do 80 km na uro: 8,6 sekunde
- ▷ 0 do 100 km na uro: 13,1 sekunde
- ▷ 0 do 120 km na uro: 19,4 sekunde
- ▷ 0 do 140 km na uro: 29,3 sekunde

Natančnost merilnika hitrosti:

- kazalec na 40: res. hitrost 33,4 km/h
- kazalec na 60: res. hitrost 55,3 km/h
- kazalec na 80: res. hitrost 74,2 km/h
- kazalec na 100: res. hitrost 95,6 km/h
- kazalec na 120: res. hitrost 113,2 km/h
- kazalec na 140: res. hitrost 132,6 km/h
- kazalec na 160: res. hitrost 148,3 km/h
- kazalec na 180: res. hitrost 164,7 km/h

Poraba goriva:

- > na potovanju: najmanj 9,3 litra goriva super na 100 kilometrov (nikoli hitreje kot 120 km na uro), največ 14,8 litra na 100 km (več klancev zapovrstjo s polnim plinom); na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 140 km na uro) 12,9 litra na 100 km;
- ▷ po mestu: najmanj 11,9 litra goriva su-

per na 100 kilometrov, največ 13,9 litra na 100 km;

▷ predložna poraba pri testnih vožnjah: 11,97 litra goriva super na 100 kilometrov.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štirikratni — vrtni — vrtnina in gib 89 x 71 mm, gibna prostornina 1796 kubikov — kompresija 8,6:1 — največja moč 90 kW (DIN) pri 5250 vrtljajih v minuti — največji navor 14,6 kNm pri 3000 vrtljajih v minuti — ročična gred v petih letjih — ožična gred v glavi — vsi cilindri — vodno hlajenje s črpalno in termostatom — tlačno masiranje — padočni uplajak s pospevalno drpalno solex 38 PDS1 — napajost 12 voltov — alternator — akumulator 44 amperiskih ur.

Prenos moči: motor spredaj, pogajni zadnji kolezi — enokobinski suha sklopka — menjalnik s štiri, ni sinhronizirani prestavi: I — 3,83:1, II — 2,08:1, III — 1,24:1, IV — 1:1, zvrzina — 4:1:1:1 — prestavno razmerje v diferencialu 4:1:1:1 — predvaja ročica na levi — pnevmatika 6,5x16 S 14 (brez zračnic) ali za doplačilo pasaste gume 165 SR 14 (takšne gume je imelo te, stno vozilo) — plastika s P34.

Več: limuzina za pet oseb — štiri vrata — samonosna karoserija — predni kolezi na prednih nosilcih, odzračna se na McPhersonove noge, pot sklopki, odzračna se na zadnjih kolezi na posamičnih obeh notovne nihalki, vtične vzmeti z dodatni, ni sinhronizirani, pot vzmeti 200 mm — sprednji in zadnji teleskopski hidravlični s tlačni — volan s poljem — servo zavore, dvokrojni sistem — na srednjih kolezi kolturne zavore — mahanična ročna savora na zadnjih kolezi.

Več in teže: dolžina 4,5 metra — višina 1,45 metra — širina 1,71 metra — prazen težišče 2,55 metra — teža praznega vozila 1100 kg — dopustna teža 1600 kg — vrta al istinski (tako objavlja) prospekt, tesno vozilo (ih ni mogoče), zadnji klop — priključni 600 litrov — povoda za gorivo 35 litrov — prestavno razmerje volana 17,58:1

