

test

BMW 1802

1800 + 02 = 1802

tekst:
**Martin
Česenj**

fotografije:
**Marjan
Zaplatic**

Cena: 7300 DM + 41 053,40 dinarjev

Zavarovanje:

obvezno: 1029 dinarjev

kasiko brez franšize: 7984 dinarjev

Cestnina: 170 dinarjev

Proizvajalec:

Bayerische Motoren-Werke AG 8, München 13

Generalni zastopnik:

Tehnounion, Ljubljana, Vošnjakova 5

Izbrinčnost kupcev in zastarela oblika sta bili krivi, da so v munchenski tovarni sneli kalupe za karoserijo s štirimi vrati, ki so jo prodajali s 1800 kubičnim motorjem. Namesto voščila za desetletnico — so pločevinasto lupino odrinili med staro taro.

Motorja je škoda, motor naj ostane! Niso pozabili, da je bil prav ta motor tisti, ki jih je pred osmimi leti izveljal iz finančne kaše. Bil je prva lastovka nove pomladi: športno nastrojen v „civilni“ karoseriji. In tako se je rodil BMW 1802. Že preskušeni štirivaljnik so vrinili med modele „02“, da med avti 1602 (novo ime za BMW 1600), 1802 in 2002 na zunaj skoraj ni razlik. Morda tudi zato, da bi opomnili na slavo, ki so je bili deležni ti avtomobili od svojega nastanka naprej, ko so testniki zapeli hvalnico prvemu BMW 1600: „To je nemška gnila, z lastnostmi, ki jim ni para.“

Vozili in preskušali smo že večino BMW vozil, avto z motorjem, kakršen zdaj pogajajo 1802, je bil naš super-testnež. Če bi zdaj sagel oranžnemu novincu do oblaki, bi manjkali pomniljaj. Ostal bom ob novostih in posebej ob lastnostih, ki so značilne le za ta avto. Splošne ugotovitve bom zapisal ob ocene.

Družinska znamenja

V isti sapi, ko so v letošnjem aprilu zapečatili oznako „02“ za uradno končnico vseh BMW z motorji od 1,6 do 2 litra gibne prostornine, so jim priložili tudi novosti, ki bodo vabile kupce v prihajajoči sezoni. Izozel ni niti BMW 1802, pa čeprav komaj rojen.

Čez oba boka so privili gumaste letve, ki avtu niso ravno v okras, a jih je voznik vesel, kadar na teases parkirnišću praveč radodarno odpre vrata. Kovinske rozete na odbijedih so zamenjali z gumastimi trakovi. Kljub temu, da so na novo oblikovali prednja sedeža, je voznikovo telo še vedno prislabo oprto. Zaokrožena zadnja klopi je zdaj udobnejša. Odlčne so prevleke iz blage, ki je obrobiljeno z umetnim usnjem.



Inženirji in tisti, ki se pri BMW ukvarjajo z denarnimi računi, so staknili glave in se odločili za varčnost. Iz dveh starih avtomobilov so naredili novega. Kar so iztuhtali v zakajeni sobani, sem zapisal namesto podnaslova. Saj je le sestavljanje

Novo razpredelne stikal na armaturni plošči — podobno so do zdaj izvažali v Ameriko (glej skico!) — je bolj praktično, popolnoma instrumenti se še sploh skrivajo pred bleščavo. Nedelna zmeda rdeča lučka, ki označuje pozibilno ročno zavoro in izvirni tok. Namučili sem se, preden sem našel stikalo za drugo hitrost brisalnikov. Skrito je v gumbu brez oznake. Obroč volana so poleptali, v tri plastične prečke se vgrezajo stikala dvajsete trojice. Škoda, da ga niso drugače namestili: obroč brez vzroka ali v voznika in kdor je velik, pa obrne sedež v zadnjo lego, spremeni svojo v sesen trisedelnik. Priprava je ročna za desno roko, ki ravna utripljivo, napravo „bril-peri“ ob priložnosti naznanja pa še prvo hitrost brisalnikov. Te pogonje od aprila močnejši in tihji motor; gumasta metla obrijejo precej več stekla, kot so ga pri tovrstnih avtih nekoč. Voznik ali dobro vidi na vse štiri strani. Podatka v zadnji poletni toploti nismo pravrili; verjamejo pač tovarniškemu prospektu, ki skuša razveseliti sovražnike mraza: „Odslej so vsi BMW preslavljeni z 20 odstotkov močnejšim ogrevanjem.“

Štari znanec motor

1766 kubični motor so nazadnje prenovili pred tremi leti. Odpravili so grobi, nemirni in glasni tok; nakako pomladili so ga. Pohvalili smo ga že ob koncu supertesta BMW 1800. Kratak gib batov zagotavlja veliko trajnost, kubiki so hrana devetdesetim konjem. Ko so motorju nataktili novo obliko, so ga olajjali za 160 kilogramov teže. Avto je zdaj precej živahnjši in hitrejši. Toda, v primerjavi z BMW 1602 smo namerili le skromno boljše pospeške in hitrost. Pa tudi večjo porabo goriva. Res pa je: kubiki omogočajo večjo moč pri nižjih vrtljajih (pri 3000 zmore 1802 kar 10 KM DIN) več kot 1602, motor je izredno prožan.

Zato trdim: BMW 1802 je namenjen voznikom, ki kupujejo brez pretiranih športnih želja, ki sovražijo tuleče stroje in se jim nikdar ne mudi preteklini navzdol. Bodo pač prikrajani za hitrostne užitke na avtomobilskih cestah, ko jim bo precej nad 120 km na uro živahnjeji 2002 gladko pokadil pod nos.

To pa ne pomeni, da je BMW 1802 srh. Tam, kjer v serijsko opremljenih avtih tiktaka običajna ura, smo mi opazovali kazalec merilnika vrtljajev. Ni lagal, pa je brez težav poskočil v rdečo polje — šez 5800 vrtljajev v minuto. Tudi ventili niso protestirali. Prezra moč je toliko, da je, razen v največji sili, sploh ni treba izrabljati. Med meritvami pospeškov smo prisklali že pri 6500 vrtljajih, 1250 vrtljajev nad nominalnimi, ko motor doseže največjo moč — 90 KM.

In če sem prej zapisal, da v tem avtu ni športne poskočnosti, to ne pomeni, da hitro spuščena sklopka in zajeten plin ne izzoveta cviljenja gum še celo v

drugi prestavi. Kdor pa s plinom varčuje, se vozi počeni: normalno obremenjen motor porabi svojemu razredu primerno količino goriva.

Kraj ovinkov

Vse vozne lastnosti je BMW 1802 podedoval. Kljub temu ne morem, da jih ne bi omenil. Zdi se, da avto misli z voznikom. Tako presnetljivo uboga ukaze, da ga tudi v najbolj kritičnih trenutkih ne spravi ob hvalo. Na suhi cesti je izreden. Skozi zavoje drvi kot po tračnicah, le na skrajni hitrostni meji mu spodnese zadek. Še posebej, če je cesta spolzka: tedaj ima voznik več dela z volanom. V ostrih ovinkih, ki zahtevajo nizko prestavo, kolesa zdrsejo ob vsakem grobem pospejevanju (power slide). Kdor pa zna, avto v hipu ujame.

Za nenadno spodnatanje sem obtoževal tudi continental pasaje gume, ki se mi niso zdele najbolj primerne za beemvsjka kolesa. Prijeto vzmetenje prija, dokler voznik ne očuzne na grobih, kratkih valovih. Tedaj graklinajo potniki na zadnji klopi. Volan, dovolj neposreden, je za hitro vožnjo kar preveč lahkoten: voznika prevare občutek, pa se mu zdi, da nima popolnega stika s cestičem. Toda avto ga uboga in pravo vestelje je BMW 1802 obračati na tesnem dvorišču. Prestavna ročica je natančna in namenjena nežni roki.

Kaj mu zamerimo?

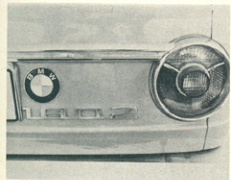
Da obroč volana preveč rine v voznikov trebuh, sem že zapisal. Nasploh so v tovarni hudo razmetavali s prostorom za potnika na prednjih sedežih. Tisti zadaj pa ne vedo, kam bi z nogami.

Zelo dobro praglednost kazajo slabi žarometi. Med hitro vožnjo po ozkem in mokrem asfaltu sem si pomagal z neserjskimi haigenskim žarometi, pa sem avtobilu še vedno pogrejal. Zadnja šipa se rada orosi. Pomaga dodatna naprava za ogrovanje. In še „stara“ napaka: na račun poletnih užitkov (ko se vozniku med odpiranjem vrat zdi, da vozi kabriolet) so šipe v vratih brez okvirov. Pri 140 km na uro zrak ob njih zopno žurni, pri največji hitrosti pa šipe drgetajo. Škoda: saj za 37 stopinj nagnjena prednja šipa jamči za tiho in mimo vožnjo!



BMW 1802 je zelo podoben svojim bratom. Bo fel v denar? Bo, če se kupci ne bodo zamislili: BMW 1802 je nekje na polovici med 1602 in 2002. Kdor pa je že na pol poti... No vidite, in pomislek je tu.





Na zadku med avti BMW „02“ ni razlik. Številka 1802 je zato, da se ve, kakšen motor ga poganja.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 8406 km. Med meritvami sta bili v avtu dve osebi, posoda za gorivo pa polna.

Največja hitrost: 168,1 km na uro (zalet 3 km, povprečje štirih meritev)

POSPEŠKI:

400 m brez zaleta: 18,1 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 122 km na uro)

1000 m brez zaleta: 33,7 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 148 km na uro)

- 0—40 km na uro: 2,5 sekunde
- 0—60 km na uro: 4,9 sekunde
- 0—80 km na uro: 7,9 sekunde
- 0—100 km na uro: 11,7 sekunde
- 0—120 km na uro: 17,3 sekunde
- 0—140 km na uro: 26,6 sekunde

PROZORNOST:

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 36,1 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 139 km na uro)

PORABA GORIVA:

Na potovanju: najmanj 9,8 litra na 100 km, največ 13,9 litra na 100 km (cesto po cestah I. reda); na avtomobilski cesti 13,4 litra na 100 km (povprečna hitrost 140 km na uro). Po mestu: najmanj 11,1 litra na 100 km, največ 13,6 litra na 100 km.

Povprečna poraba na testu: 12,2 litra na 100 km

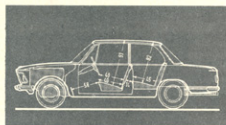
Poraba olja: minimalna

NATANČNOST MERILNIKA HITROSTI:

kazalec na 40, resnična hitrost 35,6 km na uro
kazalec na 60, resnična hitrost 55,4 km na uro
kazalec na 80, resnična hitrost 75,7 km na uro
kazalec na 100, resnična hitrost 95,6 km na uro
kazalec na 120, resnična hitrost 116,5 km na uro
kazalec na 140, resnična hitrost 130,3 km na uro
kazalec na 160, resnična hitrost 157,1 km na uro

Notranje širine (cm):

Širina pri komolcih spredaj 131, zadaj 137; širina prednjega sedeža 56, zadnje klopi 128; notranja dožinja od armaturne plošče do zadnjega naslonjala 170; pomik prednjega sedeža 21; odprtina vrat (višina x širina) 95 x 101



TEHNIČNI PODATKI

motor

Motor spredaj poganja zadnja kolesa

Valji	— 4, vrstni, nameščeni vzdolžno, blok iz lahke litine
Glavni ležaji	— 5
Hlačenje	— vodno, črpalika, termostatski ventilator
Vrtina	— 89 mm
Gib	— 71 mm
Gibna prostornina	— 1786 kubikoli
Odešna gred	— v plavi (evings)
Kompresija	— 8,6:1, gorivo super
Uplinjaj	— enojni, padočni, solex 38 PDSI, s čokom
Črpalika za gorivo	— mehanska
Oljni filter	— v glavnem toku
Največja moč	— 90 KM (DIN) pri 5250 v/min, oziroma 102 KM (SAE) pri 5800 v/min
Specifična moč	— 50,8 KM/liter (DIN), oziroma 57,7 KM/liter (SAE)
Največji navor	— 14,6 kpm pri 3000 v/min

prenos moči

Sklopka	— enoklešnja, suha
Menjalnik	— štiritropenjski, sinhroniziran, prestavna ročica v sredini
Prestavna razmerja	— četrta 1:1 — tretja 1:32 — druga 2,015:1 — prva 3,764:1 — vzvratna 4,096:1
Diferencial	— hipoidno ozobljenje 4,11:1

VOZ

Oblika	— limuzina, dvojne vrat, 5 oseb
Karoserija	— samonosna

obese in vzmetenje

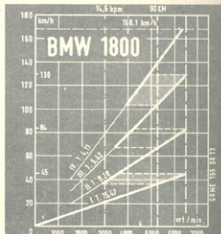
Prednja prema	— posamične obese, prečne nihalne in McPhersonsove noge, gumasti zglobovi
Zadnja prema	— posamične obese, diagonalne, vzdolžna vodila s gumastimi zglobovi, vjačne vzmeti, teleskopski blažilniki

vošan

Konstrukcija	— prenos s polžem, prestava 17,38:1, tridini drog volana
Rajski drog	— 10,4 metra
Obrazi volana	— 3,75

zavore

Konstrukcija	— dvokrožne, servo, spredaj kolotne, zadaj bobnasto
Ročna zavora	— mehanična na zadnja kolesa



kolesa

Platišča	— jeklena, prešana, 4 1/2 x 13
Gume	— pasaste, continental 165 SR 13

oprema

Akumulator	— 12 voltov, 44 Ah
Alternator	— 630 vatov
Zarometi	— 2
Zadnje luči	— 2, obsejajne, z vgrajenimi lučmi za vzvratno vožnje
Varovalke	— 12, pod pokrovom motorja
Brisalniki	— 2 hitrosti (40 in 52 zsmahov v minuti)
Brigelka	— električna, tudi naprava brisala
Kurjava	— radiator tritropenjski ventilator
Zračenje	— brez prepaha skozi reže za hladen zrak, trkotna okerca
Notranjost	— sedeži iz umetnega usnja in blaga, tapeta iz umetnega usnja, preproge iz blaga, z gumo
Dvialgo	— z vlakom
Vetna šipa	— prednapeta
Zaščita podvožja	— zaščitni lak

mere in teže

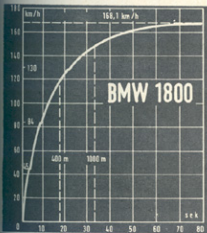
Delžina	— 4230 mm
Širina	— 1590 mm
Višina	— 1410 mm
Medosni razdalja	— 2700 mm
Kolotek	— spredaj in zadaj 1330 mm
Najmanjša razdalja do cestišča	— 180 mm
Prilajnik	— 450 litrov
Prazno vozilo	— 940 kg (pripravljeno za voz)
Obtežba	— 400 kg
Dovoljena skupna teža	— 1340 kg

vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 46 litrov
Hladilnik	— 7 litrov
Kerter	— 4,26 litra, menjava na vsa kila 6000 km
Oljni filter	— 0,25 litra, menjava na vsa kila 6000 km
Menjalnik	— 1 liter
Diferencial	— 0,8 litra
Mazalke	— 2 (na vsakih 5000 km)
Prilisk v gumah	— spredaj 1,8, zadaj 2,6 cm

zmogljivosti

Hitrost v četrni prestavi pri 1000 o/min	— 25,3 km na uro
Srednja hitrost bata pri maksimalni moči	— 12,42 m/sek
Meč na tono praznega avta + voznik (75 kg)	— 88,6 KM (DIN)
Meč na tono polno natovorenega avta	— 67,2 KM (DIN)



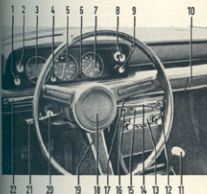
PRIMERJAJTE	BMW 1802	alfa romeo 1750	austin maxi 1750	audi 100 S	saab 90
Gibna prostornina (kubiki)	1786	1779	1748	1760	1850
Moč KM (DIN) pri vr/min	90/5250	132/5500*	85/5000	90/5500	88/5000
Cena (devizo + dinarji)	7300 DM + 41 053 din	2499 \$ + 53 520 din	3332 \$ ali 65 575 din	7885 DM + 46 328 din	2201,76 \$ + 47 621 din
Največja hitrost (km na uro)	168,1	180,0*	146,3	160,1	155,0
Pospeski: 0—80 km na uro	7,9	7,2	10,0	8,6	9,0
0—100 km na uro	11,7	10,8	15,5	13,0	12,6
0—120 km na uro	17,3	15,2	21,3	20,2	18,2
1000 m brez zaleta	33,7	32,8	38,4	34,4	35,6

* — KM po SAE

Motor BMW 1802 se hvali z obilico rezervne moči, zato so mu namenili prestavna razmerja, ki mu prizanašajo s pretiranimi vrtljaji. Motor je tako zelo prožen, da visokih vrtljajev sploh ne rabi — razen v skrajni sili. Zmernemu vozniku se oddolži z majhno porabo goriva. Ko smo merili pospeške, smo pretikali pri 5500 vrtljajih, kar je bilo v posameznih prestavah malo čez rdeče oznake na merilniku hitrosti, pa za 300 vrtljajev pod začetkom rdečega polja na merilniku vrtljajev. Motor se sicer brez težav zavrti še hitreje, posebne koristi pa ni.

REZULTATI

videz	9	Klasično oblikovana karoserija težko prikriva leta, a njen napadalni nos še vedno ugaja. Avto je videti manjši, kot je v resnici. Oranžna barva mu pristaja.
prostornost	6	Na račun voznikovih iztegnjenih nog je za njim prostor le za otroka. Prostor je daleč pod povprečjem tega razreda. Prtljajnik s 450 litri prostornine je dovolj velik.
upravljanje	10	Neposreden volan, pregledni in smotno razporejeni instrumenti. Lahkoto prestavna ročica, priročna polička za drobnjarije. Zelo ugodna lega voznikovega telesa.
vidljivost	9	Vsi štiri vogali dobro pregledni, dognana naprava „briši-peri“. Preslabotni žarometi, zadnja šipa se rosi.
Največja hitrost	10	Zelo hiter avto, ki brez težav prenaša dolgotrajno drvenje. Pri velikih hitrostih moti le močno šumenje ob vratih.
pospeški	9	Odbita točka gre na račun prožnosti. Kljub temu: zelo dobri za običajno vožnjo, čeprav avto ni izrazit športnik.
poraba goriva	9	Ob nezahtevem vozniku ni požeruh, pri polnem plinu je poprečen.
lega na cesti	10	V ovinkih je nevtralen, grobi nogi na plinu se oddolži s „power slideom“. Bočnega vetra ne občuti. Iz izkušenj od praj svetujem: pozimi le z jezvkami!
udobje	8	Trde vzmeti slabo prenašajo kratke valove na cesti. Prednja sedeža sta udobna, zadnja klop pa ne. Zelo otažkavo dostop do zadnje klopi.
motor	10	Zelo prožen motor, z veliko rezervno moči. Mirno teče in se rad vrti. Ob nizkih vrtljajih zelo tih, hladen dobro vzgla.
zavore	10	Dvokrožne, servo. Učinkovito prijemljejo, pa zlepa ne blokirajo.
oprema	9	Šuha a popolna. Solidna končna obdelava. Oprema v celoti: nad povprečjem.



1 — stikalo ventilatorja (za doplačilo tudi ogrevanja zadnje šipe), 2 — stikalo pozicijskih luči, žarometov in osvetlitve instrumentov, 3 — merilnik goriva, merilnik za temperaturo hladilne tekočine, kontrolne lučke: vžig, pritisk olja, utripalke in dolgi žarometi, 4 — kontrolna lučka čoka in ročne zavore, 5 — merilnik hitrosti, naveden in dnevni števec kilometrov, 6 — gumb za nastavljanje dnevnega števca kilometrov, 7 — merilnik vrtljajev, 8 — vžigalnik, 9 — stikalo druge hitrosti brisalnikov, 10 — zaprt predal, 11 — prestavna ročica, 12 — stikalo halogenskih žarometov (za doplačilo), 13 — radio, 14 — ročica smerokazov, brisalnikov in naprave „briši-peri“, 15 — pepelnik, 16 — stikalo varnostnih utripalok, 17 — ročica za uravnavanje toplega in hladnega zraka, 18 — stikalo vžiga in ključavnica volana, 19 — stikalo trobilja, 20 — čuk, 21 — stikalo dolgih in kratkih žarometov, svetlobni signal, 22 — ročici za uravnavanje dotoka zraka k tlom in k prednji šipi.