



vozili smo

BMW 2000 CS

ZA SKORAJ DESET MILIJONOV

Ante Mahkota

Človeške želje ne poznajo meja. Ljudje imajo uresničljive in neuresničljive želje. Nedvomno so med avtomobili dosegljivi in nedosegljivi. Z obojimi se ukvarjajo ljubitelji. Ljubitelji nedosegljivih avtomobilov z največjim navdušenjem preberejo vse, kar lahko zvedo o njih, čeprav vedo, da jih nikoli ne bodo mogli kupiti. Drugi, ki ljubijo le stvari, ki so jim dosegljive, seveda store vse, da bi jim zamisel uspela. No, največ je taksnih, ki ljubijo oboje — nedosegljivo in dosegljivo.

Po naključju sta se pred uredništvom srečala značilna predstavnika. BMW 2000 CS — avto visokotelečnih sanj, neznansko drag, se je za vozili smov srečal s starim dotrajanim jeepom, ki so ga štirje ljubljanski fantje z malo denarja in veliko ljubezni ter vztrajnosti obudili v življenje.

Kljub temu da praviloma ne jemljemo na teste priratnih avtomobilov, smo bili nad jeepom, ki so ga fantje ponudili za preskušnjo, potem ko smo videli, kako so ponosni nanj in na svoje delo, navdušeni. Namenili smo mu mesto celo na naslovi strani. No, pomeje je se zgodilo nekaj nepredvidenega. Sicer pa...

Nekaj prav posebnega?

Po ceni gotovo. Postavljaški kupe je malodane še enkrat dražji kot enako velika in le malo manj slabokrvna limuzina iste tovarne.

Pa je tako zelo drag avto tudi za vozilca, ne le za zavist, nekaj prav posebnega?

Pričujoči kratki test bo odgovor. Namenili ga nisimo za nasvet morebitnim kupcem, kot je sicer namen testov, saj

bi bilo potem dovolj, če bi sestavek kar natipkali in ga razposlali po pošti — tistim trem... Dragoceni kupe smo vozili v imenu ljubiteljev avtomobilov, ki bi radi iz prve roke zvedeli, kako se vozi avto, ki je tako drag.

Prav poseben test oreh?
Ne. Tak kot vedno. Le da rdeči kupe, ki stane več kot je zavarovalna premija za naše testne soferje in je bil torej štirinajst dni najdragocenejši član našega

uredništva, zbuja posebno pozornost, še posebej pri mladeničih, kjerkoli smo se ustavili — tudi v Avstriji in Italiji.

Pred tridesetimi leti

In zgodilo se je, da smo pri naših mladih prijateljih, ki so nam posodili za test skoraj stokrat cenejši jeep willys, srečali češka studenta s 30 let starih BMW 328, katerega naslednik je menda BMW 2000 CS.

Toda že en sam pogled, čeprav je zob časa načel nekoč dirkalni avto BMW 328 avto, ki je nastal v letih, ko je Hitler zase del Češkoslovaško — je odkril, da je BMW »CS« zelo civilizirane naslednik športnega avtomobila s štirje blatniki, dolгим pokrovom motorja, pritrjenim z jermeni, s potlačenim zadkom. Izkazalo se je torej, da Münchenska tovarna s svojim kupejem ne nadaljuje tradicije kabrioleta BMW 328, ampak da je kupe »2000« naslednik kupeja »327«. Ta namreč tudi ni bil pravi športni avto, ampak udobno vozilo s športno karoserijo, in že takrat, pred tridesetimi leti, je bilo očitno precej kupcev, ki si želijo štirigraden avto, pa so se pripravili na račun športne oblike nekoliko bolj uresniti.



Pogled na armaturno ploščo zadostuje za občutek, da sedite v res razkošnem avtu. Uravnavanje oziroma mešanje dotoka hladnega in toplega zraka je še posebej odlično, kot se spodobi za visoko ceno BMW 2000 CS.

To smo zapisali zato, da že od vsega začetka povemo, da je BMW 2000 CS predvsem udoben avto s športnimi poseškimi, se pravi, da ne gre za konkurenco porscheju, ampak za avto z velikim priljubljenostjo in udobno notranjostjo — za dva odrasla in dva otroka.

Pri tem smo seveda že segli na splošno zadržane klope, o kateri bomo kasneje napisali nekaj gorkih. Sprehod skozi čas tridesetletja kupejev iz tovarne BMW naj sklenemo s tem, da »2000 CS« ni avto za teknovanja in ni naslednik nekega tako zelo uspešnega teknovalnega BMW 323.

Casi so se spremenili. In resnično športni avto za teknovanja danes ni veliki in dragi kupe, ampak majhna limuzina z močnim motorjem, volk v ovčji koži BMW 2002, ki bo prav te dni dobil še močnejšega naslednika BMW 2002 TI — z motorjem, kakršen poganja tudi »CS«.

»TI« je komaj za naš bencin

Ze večkrat smo zapisali, da so štirivaljni motorji iz tovarne BMW podobna tehnična napredka že klasičnega motorja z notranjim izgorevanjem.

Dvilitrski motor BMW se namreč v srednjem in višjem področju vrtljajev vrtil, da komaj občutite, da ročično gred pogonjajo premo premikajoči se batti. Po mirnem teku bi skoraj trdili, da gre za wankel.

Motor kupeja so seveda nekoliko snvali, ga krstili s »TI« — prav tak motor je na voljo tudi v limuzini BMW 2000 TI, po novem tudi v BMW 2002 TI. Ima dvajset konjev več kot njegov civilni brat: 120 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti.

Za 20 KM več avto seveda potrebuje dva dvojna uplajša, in povečati so mu kompresijo, ki jo naše gorivo super komaj še prenese. Tako je motor TI pri nas precej manj prožen kot navadni dvolitrski motor BMW, in v tako udobnem avtomobilu, ki je kupe »CS«, nas je motilo, da smo morali pogosto prestavljati, ker je motor pri nizkih vrtljajih kašljaj.

Na velikem merilniku vrtljajev se pri 6200 vrtljajih v minuti začne rdeče polje, ki opozarja voznika, kdaj se motor prehitro vrtil. Pri pospeševanju motorju gotovo ne skoduje, če v nižjih prestavah za nekaj sto vrtljajev preskočite dovoljeno mejo, izkazalo pa se je — na nemških in italijanskih avtomobilskih cestah — da bi kupe lahko drvel še hitreje kot 185 km na uro (resničnih seveda), če bi se voznik — po naši sodbi upravičeno — ne ustrial merilnika vrtljajev, katerega kazalec pri tej hitrosti seže že daleč v rdeče.

Pri prehitovanju pa je srezovav vrtljajev vredna zlata, saj lahko v silo, do hitrosti 90 km na uro osaneta v drugi in takrat avto potegne, kot bi ga ustrelil iz topa.

Odlika ročične gredi z osmimi nasprotnimi utežmi je predvsem v tem, da tu

di pri visoki potovalni hitrosti 160 km na uro motor ne trese in je v avtu tako mirno, da hitrosti sploh ne občutite.

Oboje, pospeški (od 0 do 100 km na uro smo izmerili, da je naš zelo dobro gojeni kupe, ki je prevozil 10.000 km, potegnil v 10,6 sekunde) in največja hitrost 186 km na uro so seveda povsem športni.

Na poti iz Münchna v Ljubljano — šest tri prelaze, in ne skozi predor — ko smo vozili naglo, kar se je dalo (pet ur), je BMW 2000 CS porabil 14,7 litra goriva na 100 km. Ko smo po serenissimi potovali v Rim in se nam ni mudilo, je v avtomobilski cesti pri potovalni hitrosti 130 km na uro porabil celo manj kot deset litrov na 100 km. Po mestu je seveda veliki kupe ne le neroden, ker je tako širok in dolg, ampak je tudi hud potehur — poraba blizu 15 litrov na 100 km. Na vseh testnih vožnjah smo z 2000 CS porabili v poprečju 12,9 litra goriva super na 100 km.

S poševnimi očmi

Seveda pa si lahko prav takšen motor, se pravi enake pospeške, kupite veliko ceneje v limuzini BMW 2000 TI. Tudi končna hitrost te limuzine je komaj nekaj kilometrov nižja, kot lahko drvi kupe, ki je bolj osiljen.

Zakaj si potem sploh kdo kupi tako drag avto?

Denarja mu ne sme manjkati ...

In dobi karoserijo, ki jih je le malo na cestah. Karoserije za »CS« namreč ne izdeluje matična tovarna, ampak tovarna karoserij Karman. Prav s to karoserijo je tovarna BMW poiskala luknjo na nemškem tržišču, kjer do leta 1967, ko so kupe začeli serijsko izdelovati, v tem razredu ni bilo izvirnega štirisedežnega kupeja. Veliki kupeji Opla in Forda so sicer precej cenejši, vendar je njihova karoserija le potlačena limuzina, medtem ko je karoserija BMW posebna — in to je zelo dobro za jezo sosedov.

Na videz je veliki kupe BMW športno eleganten. Nizek pas in veliki stranski okni — opornika za streho — so napravili, da se zdi sončen. Nismo arbitri; okusa, zato se ne bi prepirali, ali je lep tudi avtomobil nos, armaturna plošča, ki je kot ugoden kos pohištva v dnevi sobi, ali so poševne avtomobilove oči (beli žarometi) v skladu s slogom vse karoserije.

Veliki žarometi so, če že niso najljepši, zelo učinkoviti. Pod enim steklom so namreč velike utripalke, ovalni žarometi za zasenčeno in nezasenčeno luč pa še halogen-ske luči.

Med vsemi avtomobili, ki smo jih vozili doslej, je le nova žaba tako odlično razsvetlila cesto. Pri dolgih nočnih vožnjah, ko nasproti ne prihajajo drugi avtomobili, voznik tudi pri izredno visoki hitrosti odlično vidi cesto, saj jo na široko razsvetljujejo normalni nezasenčeni žarometi, na daleč pa sijejo jedovke.

Armatura za regal v stanovanju

Z opisovanjem žarometov smo pravzaprav že segli na področje opreme.

Ta tudi nekaj stane. Zadnji žarometni okni serijsko pogonja električni motor, ki ga ravnate z dvema gumboma na dnu

zelo praktične konzole pod armaturno ploščo, v kateri je prostor za radio in še predalček za drobne predmete. Na vratih si električna okna lahko le dokupite, kar pa najbrž ni priporočati, saj se pozimi rada zatikajo. Je pa električno ravnanje zadnjih oken poleti zelo praktično, saj si v vročih dneh lahko med hitro vožnjo nastavite ravno pravnjki prepih.

Pri radiu, posebno pri zvočniku, se počasa, da sedite v avtu za deset milijonov. Tukaj se še posebno izkaže armaturna plošča iz plemenitega lesa — ki je sicer zelo ugleden, pa po naši sodbi nekoliko neokusen — v kateri je vgrajen zvočnik pa je mrok radia, ki ga prenaša les, zelo plemenit in prav nič kovinski.

Poleg štirih okroglih merilnikov — za čas, hitrost, vrtljaje, gorivo in temperaturo vode — sta še jekleni žaluziji, ki uspešno zračita avtomobil.

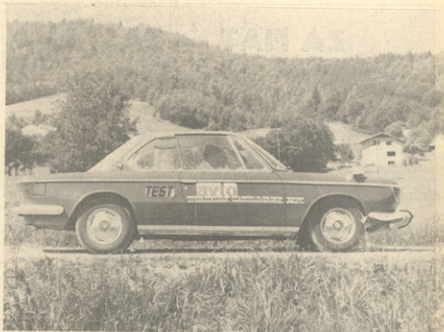
Prezračevanje in ogrevanje kupeja sta sploh milijonarska. S štirimi ročicami ravnote dotok hladnega ali toplega zraka na vetro no šipo in pod noge, skozi žaluziji in skozi majhni odprtini na robovih armaturne plošče — da se ne orosijo stranske šipe. Pod znakom v kotu med stranskim zadnjim oknom so škrgo, ki iz avtomobila sesajo zrak. Kurjava začne delovati kmalu, potem ko vžgete motor.

Tudi v veliki vročini lahko vozite z zaprtimi okni, saj je v avtu dovolj svežega zraka.

Všec nam je bilo stikalo, ki hkrati potene brizgalno in brisalnice, da samodejno za kratek čas obrisejo vetro no šipo in se potem sami izklopijo. Drugi gumbi pa se nam zde nekoliko preveč daleč od volana.

Predvsem drugačen od drugih

Če bi potniki na zadnjih sedežih pisali tale test, bi bilo manj presežnikov. Zakaj? kadar srednjenogic šofer porine sedež to-



BMW 2000 CS ima Karmannovo karoserijo in zelo bogato opremo. Je predvsem avto za petične voznike, ki žele biti hitri na avtomobilskih cestah.

liko nazaj, da mu volan najbolj primerno leži v rokah, in če tudi sopotnica ni ravno kratko nasajena, potem je na zadnji klopi, ki je sicer bogato oblažena in sploh postavna, za kolena manj prostora kot v malem avtu.

Prednja dva bi seveda hvalila izredno udobne naslanjace, ki dobro držijo telo tudi v ostrih ovinkih.

Voznik bi pohvalil zelo učinkovite servo zavore. Pri vožnji s Tur so se zelo

segrele, saj smo podili, pri tem pa niso popustile.

V tako dragem avto bi si gotovo želeli servo volan in tudi prednji prečni stabilizator, ki ga je naš testni avto sicer imel, da se je v ovinkih le malo nagnil, a ga je dobiti le za doplačilo.

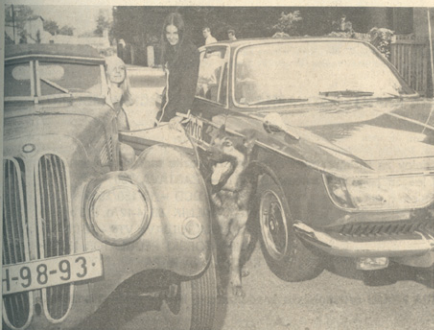
Limuzine BMW so znamenite po tem, da se zelo dobro drže ceste. Odlično lego na cesti je podedoval tudi kupe, še posebej, ko je bil obut v asimetrične pasaste gume michelin. Zdi pa se nam, čeprav neposredna primerjava ni bila mogoča, da se limuzina bolje drži ceste kot kupe. Kupe je namreč sto kil težji, in pri tem je prednja prema precej bolj obtežena kot zadnja, zato mu v zelo hitrih ovinkih nos sili navzven.

Sploh gre za avto, ki je dirkač predvsem na avtomobilskih cestah. Na ozkih in zavitih slovenskih cestah je »CS«, če drugače ne, preširok in predolg za res ostro vožnjo.

Če torej primerjamo kupe in limuzine BMW 2000, se izkaže, da nima nobenih praktičnih prednosti. Malodane štiri milijone torej plačate za ekskluzivno karoserijo in bogataško opremo. Pri tem se morate odpovedati štirim vratom in večji nožnosti.

Ko bi torej vsi kupci tehtali samo, kaj uporabnega dobijo za svoj denar, bi kupili BMW po svetu ne sli tako dobro v denar, kot gredo. Toda zdi se, da je tovarna znaša brenkniti na milijonarsko struno in poiskati pravo mero med športnim avtom in limuzino. »To je,« tako je zapisal znameniti nemški tester Reinhard Seiffert, »tudi sredina med smotnostjo in igro.«

Nobenega dvoma ni, da ljudje avtomobilov ne kupujejo samo po smotnosti, ampak da je avto tudi »najbolj privlačna igračka tega stoletja.



Srečanje dveh avtomobilov BMW, med katerima je 30 let razlike. Levo BMW 328, desno BMW 2000 CS.

vse foto: Marjan Zaplatil