

vozili
smo

BMW 2000 TOURING

*Matija
Dermastia*

*fotografije:
Marjan
Zaplatic*

Najhitrejši kombi

Moda je sila lepa stvar, toda draga. Če si jo izmišlja Mary Quant, Dior ali kateri drugi od ustvarjalcev visoke mode, ki vznemirjajo ženska srca, potem še ni tako hudo. Nekaj centimetrov blaga več ali manj, škarje, sukaneec in vrsta večjih pridnih rok in že je nova obleka tu.

Kadar jo ljudje odklonijo, gre pač med stare cunje. Nekaj oblek in kolekcij se pa vendarle priljubi širokemu sloju potrošnikov in tekstila ter oblačilna industrija nato močno izboljšata svoj dobiček.

Drugeče je pa pri avtomobilih. Leta in leta se okoli novega modela trudijo inženirji, tehniki, umetniki. Tovarne potrošijo sila denarja, preden vodje odločijo: „Model je zrel za tekoči trak.“ Medtem ko skrivaj pripravljajo vse potrebno za serijsko proizvodnjo novega avtomobila, so močno zaposleni tudi tovarniški propagandisti. Z vsemi silami se trudijo prepričati potrošnika, da je prav njihov avtomobil najboljši, oziroma prav nič slabši, kot je tekmečev.

Omenili smo modo. Ta je močno prisotna tudi v avtomobilski industriji. Eden zadnjih krikov so bili tudi avtomobili z odsekanim zadkom in tretjim, oziroma petimi vratvi njih. Zaradi uporabnosti namreč. Kar deževali so z vseh strani. Tudi muenchenski BMW ni hotel zaostati, še posebej zato, ker so bili poskusi Bavarcev v na področju kupejev v preteklosti pičli. Rezultat njihovih prizadevanj je bila lanska bruseljska premiera: BMW 2000 ti touring. Pri BMW, podobno kot pri Fordu in GM, so se že pred časom ogreli za čarobno formulo, ki je razveselila številne kupce. Pod enako karoserijo so ljudem z enakim okusom pa različno globokim žepom ponudili avtomobile različnih kakovosti in zmogljivosti. Pri načrtovanju touringa so bili še dlje. Za osnovo so si vzeli že preskušeni in pri avtomobilskih

potrošnikih zaradi izrednih sposobnosti izredno priljubljeno zasnovano in obliko BMW 1602. Temu avtomobilu so spodrezali zadek, vanj vgradili velika, navzgor odpirajoča se vrata, naredili še hokus pokus v zadnjem delu notranjosti avtomobila in dobili hkrati športnika (še posebej če ima pod pokrovom motorja skrit štirivaljnič z oznako 2000 ti in s 130 KM), kupe in kombi hkrati.

AERODINAMIKA DALA NOVE LASTNOSTI

Bavarci so pogledali novo vozilo. Že na prvi pogled je bilo kazno, da je tako popolno sorodstvo touringa s klasičnim predhodnikom za spoznanje — morda samo za preveč razvajeno oko — povzročilo prehod iz že znanega pvega dela malega muenchenskega dirkača v novo načrtovani spodrezani zadek. Pa nič zato, so dejali konstruktorji, ko so pogledali rezultate, ki so jim jih posredovali upravljavci vetrovnika, v katerem so preskušali novo karoserijo. Nekoliko bolj nagnjena vetrna šipa — zavoljo tega je strop touringa nekoliko nižji od limuzine — in pa spodrezani zadek sta bistveno prispevala k boljši aerodinamični obliki avtomobila. Rezultat: boljša lega na cesti pri velikih hitrostih, še večja meja največje hitrosti in manjša poraba goriva, če seveda primerjamo avtomobile touring 1600, 1800, 2000 in 2000 ti z njihovimi bratrancei med klasičnimi limuzinami 1602, 1802, 2002 in 2002 ti.

MOTOR IN PODVOZJE

Med športnimi trenerji velja pravilo: „Ne menjaj moč v ekipi, ki zmaga!“ Kdor se tega pravila ne

drži, bo "kmalu kritiziran zaradi porazov svojih varovancev. In ker so pri BMW športniki po duši, so se tudi pri načrtovanju touringa držali tega pravila in odbržali zelo uspešno podvozje klasične limuzine, pa tudi motorja niso spreminjali. V Ljubljano so nam poslali BMW touring 2000 z motorjem, ki pri prostornini 1990 kubikov zmore celih 100 KM. Torej enako kot že bralcem znani BMW 2002. Naših primerjav o zmogljivosti obeh avtomobilov vam žal ne moremo posredovati, ker je bilo testno vozilo nekoličan poškodovano, še preden smo ga izmerili na starem reško letališču. Na predhodnih meritvah — avtomobilska cesta Ljubljana—Zagreb — smo pa testnemu BMW 2000 touring namerili najvišjo hitrost 178 km pri 5900 vrtljajih ter pospeševanje od 0 do 100 km na uro v 10,8 sekunde. Lega na cesti je bila tudi pri najvišjih hitrostih trdna, enako pa velja tudi za hitro vožnjo, oziroma pospeševanje v ovinkih. Oprostite! Touring u ovinkih za spoznanje bolj odnaša zadek, čemur se pa voznik že po prevoznih nekaj sto kilometrih hitro privadi.

LIMUZINA,	KUPE	ALI
KOMBI?		

Ko človek prvič sede v BMW touring, pravzaprav ne ve, v kakšen avtomobil je sedel. Je to limuzina, kupe ali kombi; lastnosti odkriva šele pozneje. Prednji del avtomobila, vključno z naslonjalom prednjih sedežev, je povsem enak limuzini. Prostora za volanem pa tudi na sopotnikovem sedežu je dovolj za vsakogar, saj so konstruktorji za merilo vzeli vozniča, visokega 180 cm, kar je nad evropskim povprečjem. Voznikovo sedež v testnem avtomobilu se je dal dovolj natanko

Cena:
8.540 DM in 65.635 din
Zavarovalnina:
obvezno: 1.119 din
kasko brez franšize:
9.878 din
Cestnina: 500 din
Prodajalec:
Tehnonion, Ljubljana,
Vošnjakova 5

namestiti, tako da smo v njem udobno sedeli, hkrati so pa bili ročica menjalnika in drugi vzvodi vsem voznikom „pri roki“. Teže je bilo potnikom na zadnjih sedežih, ki sta pri touringu razdeljena. Kolen niso imeli kam dati tudi manjši potniki, kaj šele tisti, ki so bili za mero konstruktorjem — oblikovalcem. Tega jim ne moremo zameriti, saj se niso potegovali za naslov načrtovalca najbolj udobnega družinskega avtomobila, čeprav so mu namenili tudi to svojstvo. Še posebej, če je lastnik touringa mlada rodovina z enim otrokom. Le tej se šele BMW touring pokaže v vsej svoji razsežnosti in sposobnostih.

On ali ona se za volanom počutita svojim letom primerno. Sto konjskih moči, skritih v štirivaljnem motorju, ju brez napore potegne mimo drugih avtomobilov, in pri tem sploh ne zarjave, kar bi pričakovali od stroja, ki se malodane ponaša z naslovom — za športnike! Zavoljo tega merilnika vrtljajev, ki ga je imel testni avtomobil, nihče v serijsko opremljenem avtu ne bo pogrešal.

On ali ona se bosta počutila prijetno — pod pogojem, da za njima sedi samo en otrok — tudi na počitniškem potočanju. Taka udobnost, kot so jo za to pri-



TEHNIČNI PODATKI

motor

Motor: spredaj pogonja sedla kolesa

Vrtili	— 4, vrtili
Glavni ležaj	— 3
Slapenje	— vroče
Vrtilna s gib	— 39 x 90 mm
Črna prestavna	— 165 volanov
Ohlajna grad	— v glavi
Komprimir	— 8,5:1
Učinkovit	— zadrževanje Sotex 40 POSE
Cipleta za gorivo	— 130 km (DIN) pri 8000 vrt
Navlečna os	— 10,3 kN (DIN) pri 3000 vrt
Navlečna med	— 13 kN (DIN) pri 3000 vrt

prenos moči

Klopka	— enoklečna suha
Prejelnik	— štiristopenjski, sinkroniziran, prestavna ročica v sredini
Prejatelna razmera	— prvi 3,76:1 druga 2,815:1 toca 1,32:1 čelna 1,03:1 vztrajna 4,06:1

VOZ

Oblika	— štirinoge, krombi, kop.
Karoserija	— kabrioletna

obese in vzmetenje

Prdnja prena	— pasivno obdelane, vijakne varsti, hidravlična blažilica, predni stabilizator
Zadnja prena	— pasivno obdelane obročne vijakne varsti, hidravlična blažilica, predni stabilizator

ZAVORE

Konstrukcija	— sprednje kolesa, zadnji bok nasto, svačevski zadnji moč, mehanski ročica za vira na zadnji kolesa.
--------------	--

kolesa

Gume	— 16 SR 13
------	------------

oprema

Akumulator	— 12 voltov, 36 amperov
Alternator	— 80 voltov

mere in teže

Dužina	— 411 cm
Širina	— 141 cm
Višina	— 138 cm
Maksimalna nosilnost	— 200 kg
Kapaciteta	— sprejeda 90, zadnje 87 cm
Maksimalna nosilnost do cestnice	— 15 cm
Pravno vozilo	— 1200 kg
Obtežila	— 400 kg
Obtežila skupna teža	— 600 kg

vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 32 l
------------------	--------



PRIMERJAJTE	BMW 2000 touring	BMW 2002	opel manta	ford capri 2000
Delovna prostornina	1990	1990	1897	1996
Moč KM (DIN) pri 0/min	100/5900	100/5900	90/5100	93/5500
Cena (devize + din)	8540 DM 65 635 din	8190 DM 61 908 din	7415 DM 54 290 din	8600 DM 63 000 din
Hitrost (km/ura)	176	175	170	171

ložnost v tako majhnem avtomobilu ponudili pri BMW, se ne sreča vsak dan. Medtem ko je prtjažni prostor touringa manjši kot pri klasičnem avtomobilu (407 dm³: 280 dm³), oziroma pri ford capri (320 dm³) in opel manta (460 dm³), se pa to razmerje nenadoma spremeni, če začnemo spreminjati BMW iz kupelje v kombi. Na voljo sta nam dve možnosti: lahko podremo samo en sedež ali pa oboje. Delo opravimo z lahkoto. Pod vsakim sedežem je vzvod, na katerega moramo pritisniti, da se najprej sedež pogrezne za 7 cm in nato nanj prevrnemo še nastojalo. Tako dobimo kombi s 158 cm dolgim in 88 cm visokim prtjažnim prostorom. Dno prtjažnika ima pomembno hibo: ni ravno, pa tudi blatnika zadnjih koles močno silita vanj. Kako je to lahko zoporno, smo občutili na lastni koži, ko smo v touring nalagali priločno prtjažo, da bi

izmerili prostornino kombija (380 dm³). V kombi se da naložiti še občutno (prostorninsko) več prtjaže, če se voznik odreče pogledu skozi zadnje, sicer razsežno okno. Edina rešitev: zunanji vzvratni ogledala na obeh straneh. Touring ima zadnja sedeža udobna, kadar sedita zadaj dve osebi; tretja mora namreč sedeti na razporku. Vrata na zadku so velika, tako da je skozi njih moč nalagati v prtjažnik brez težav tudi večje predmete. Posebno všeč nam je bil način pri odpiranju zadnjih vrat. Vpeta so v streho avtomobila, hitrost odpiranja in zapiranja pa uravnava blažilnika na straneh.

In še majhna nadrobnost, ko smo že omenjali zadnje steklo: zelo rado se maže. Morda bodo Muenchenci poiskali kdaj pozneje podobno rešitev, kot so jo že našli Švedji pri svojem avtomobilu volvo 145: brisalnice. Tudi na

žaromete so konstruktorji BMW touringa pozabili. Če je avtomobil naložen, se „srednji“ žarometi hipoma spremenijo v „dolgi“ in že je cirkus na cesti. Nekateri so ta problem rešili z ročno nastavitvijo žarometov.

NOTRANJA OPREMA

Že uvodoma smo omenili, da je prednji del voza povsem enak limuzini BMW, zadnjega smo pa tudi popisali. Omenili bi le še dve stvari. Sedeži so v touringu prevelični s skajem, kar ima seveda dobre in slabe lastnosti. Touring je tudi kombi in zato je obremenjenost sedežev, predvsem pa njihova izpostavljenost umazaniji, precej večja kot pri limuzini. Skaj se sicer laže čisti, je pa zato za voznike dokaj neugoden; pozimi je hladen, poleti pa presneto

vroč. Tovarna zagovarja skaj, češ vozniki bodo imeli čistejši avtomobil. Prav. Zato se pa čudimo, zakaj so potem prtjažni prostor obklesli v blago. Nismo preverili, kakšen je videz prtjažnika po prevoženih 50 000 km. Z BMW 2000 touring smo bili zadovoljni, saj smo se vozili v najhitrejšem evropskem kombiju. Održal je vse lastnosti svojega bratrance iz rodu bavarskih levov, ima pa tudi številne pomanjkljivosti, med katerimi je predvsem cena. Marsikdo bo večkrat premislil, ali bo kupil BMW 2000 touring (8540 DM) ali cenejšo limuzino BMW 2002 (8190 DM), zato pa skoraj nič manj uporabno. Kot kaže, so to vedeli tudi Muenchenci, saj na 200 touringo izdelajo kar 80 limuzin. In vendar so z modelom touring zadovoljili modne muhe trga, ali se jim bo pa nalozba izplačala, bodo vodstvu tovarne povedali njihovi blagajniki.