



test

Ante Mahkota

BMW pravi svojim avtomobilom »novi razred«. »2000« je najuglednejša limuzina iz kaste.

Ko smo rdeči preskusni BMW 2000 pripeljali iz Münchna čez Karavanke, smo se spraševali, ali ne vozimo preveč dragocenega avta. Pa nam je že v Kranjski gori podjetno pomežiknil z žarometi »brat 2000« — s slovensko registrsko tablico — češ nuste samo vi »nova klasa«. Potem so nam se mežikali.

Veliki BMW je prestižni avto: tudi tiste, ki ne zmorejo denarja zanj, zanima, kako se vozijo petečnež.

Dobro se vozijo.

Dvoilitrski BMW izdelujejo šele od lani, ko je tovarna slavila 50-letnico. Limuzino so izdelali na osnovi preskušene BMW 1800.

Letoanje proizvodne številke pa že pripovedujejo, da sta novinca »novega razreda«, limuzina z dvoje vrati »1600« (test v »Avtu« 8, 14. aprila) in veliki »2000«, prekosiła BMW 1800, pa čeprav sta se obe vozili razvili prav iz tega modela.

Po velikosti sta BMW 1800 in »2000« enaka. Zato se kupec gotovo najprej vpraša, kaj vse še dobi za malodane tretjino fiškovne cene — če obračunamo devize po uradnem tečaju za 4.841 N din — kolikor je »2000« dražji od »1800«.

100 divjih, a ukročenih konjev

Tako smo seveda najprej odprli pokrov na motorju. Dvoilitrski motor je namreč po naši sodbi bistvena prednost velikega

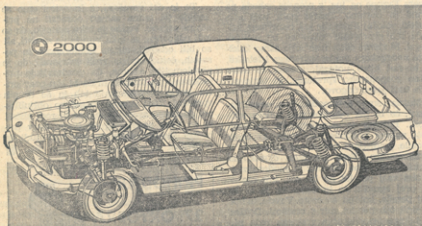
Cena: 8.750 DM in 23.860 ND
Zavarovalnina:
Jamstvo 237,13 Ndin
kasko 1098.- Ndin
Cestnina: 250.- Ndin
Barve: bela, siva, beš, modra,
črna, rdeča, zelena, rjava.
Vse barve v več odtenkih.
Prodajalec: »Tehno Union«,
Ljubljana.

BMW. Deset konjev več, boljši navor in natančno uravnovišena ročična gred s kar osmimi protutežmi, so odlike.

Ko smo poglali motor BMW 2000, smo le bolj slutili, da je vžgal — sililsi ga malone nismo. In potem se nam je še večkrat zgodilo, sa smo pred semaforjem pogledali na (dal, miniaturni) merilnik vrtiljaev, da smo se prepričali, ali motor sploh deluje ali nam je ugasnil.

Stirvaljni dvoilitrski motor le težko najde konkurenta. Pred nedavnim smo vozili novi NSU Ro 80, ki ima motor z vrtečim se batom, pa še bolj brez skrbi zapišemo, da dvoilitrski motor BMW skoraj ne isda, da se mu bati, po starem, premo premikajo.

Tovarna si je pri motorju prizadevala pri vsaki podrobnosti: ventili so iz dveh kovin, izgorovalni prostor je kroglast, ventili so postavljeni povprek, mazanje odmične gredi je odlično, posebna vodila za verigo, ki poganja odmično gred, pripomorejo, da motor kar najmanj ropota.



Naj smo v nižjih prestavah še tako pritiskali na pedal za plin in je kazalec na merilniku vrtiljajev večkrat preskočil rdečo črto, ventil; se niso nikoli obleteli.

Izredno miren tek in minimalne vibracije, ki jih duši tudi deljena kardanska gred so nas zapečitali, da smo celo pri vožnji na avtomobilski cesti sodili, da je naš testni avtomobil »slab primereke« in da ne potegne toliko, kot zatrjuje tovarna — 168 kilometrov na uro.

Pa so nas natančne ure na pristajalnici stezi brniškega letališča prepričale o nasprotnem. Izkazalo se je, da je veliki merilnik hitrosti v našem avtomobilu izjemen »spravičnik«, saj pri veliki hitrosti skoraj ni »lagala« in iz poprečja štirih testnih voženj smo izračunali celo večjo najvišjo hitrost, kot jo obljublja proizvajalec.

BMW 2000 je velika limuzina s športnimi lastnostmi. Meritve pospeškov so sicer pokazale, da je »2000« nekoliko manj živahen kot njegov manjši bratranec »1600« — vendar se pospeški za težak avto vseeno odlični.

Le v hladnih jutrih smo se jezili, ker uplinjač nima samodejne naprave za hlajenje vzg. Gumba za loputo pa se tudi v treh tednih testnih voženj nismo naučili najbolje uporabljati. Dokler je motor hlade — se pa razmeroma zelo naglo segreje — velja previdno pritiskat! pospeševalnik, saj sicer motor hitro zadušimo.

Z jeklenimi vzmetmi se skoraj ne da boljše

Živahen motor je pritrjen na konvencionalno, pa zelo dobro podvozje. Nemške avtomobilske tovarne nasploh vztrajajo pri jeklenih vzmeteh, o katerih sodimo, da le v določenih mejah lahko uskladijo udobnost in varnost.

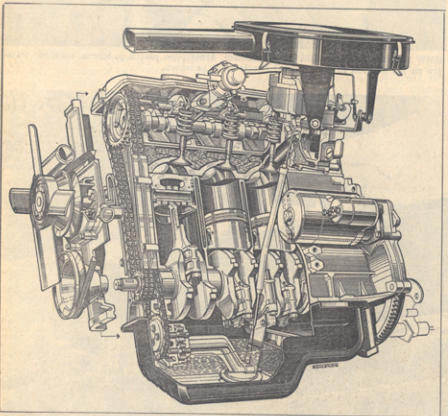


BMW 2000 ima smotno oblikovane ležalnike. Armaturna plošča je lesena, merilec vrtiljajev pa žal majhen in na najmanj preglednem prostoru.





Neposreden volan pomaga, da je BMW 2000 lažje voditi v slalom med keglji, kot bi pričakovali za tako veliko limuzino.



Dvovrstni štirivaljni motor ima ročno gred v petih ležajih, da pa se še bolj mirno vrti ima gred osem protutež. Izgorevalni prostori so okroglasti, ventili iz dveh kovin, uplinjač s predgretjem ohlajš plovca. Največja moč 100 KM (DIN) pri 3500 vrtljajih v minuti.

Te meje so pri BMW 2000 pomaknili zelo visoko. Čeprav je avto nekoliko bolj »mehak« kot »1800« in dovolj udoben, so tako dobro uglasili vse dele podvozja, kolosa so vodena tako natančno in peresa tako premišljeno izbrana, da limuzina sploh ne potrebuje prečnih stabilizatorjev, ki smo jih bili priporočili kupcem »1600«. BMW 2000 se odlično drži ceste.

Na asfaltirani cesti, tudi če je bila mokra, je testni avto, ki je bil izjemoma obut v pasaste gume (serijski niso), ubogal vsak migljaj volana in zanesalo mu ni niti prednjega niti zadnjega dela.

Na ozki makadamski cesti pa seveda ne gre pozabiti, da tehta BMW 2000 malone 1200 kg in tako težkega avtomobila na pesku ni lahko ustaviti.

To smo omenili zato, da bi nove lastnike BMW 2000 pred prvim zaviranjem na makadamu ne zapeljale servo-zavore, ki na asfaltirani cesti bliskovito ustavijo avtomobil. Ko smo na grobem brniškem betonu merili pojemke, so se prednje kolotne zavore in servo-naprava mastervac izkazale.

Škoda je, da nima BMW 2000 tudi servo-volana, saj ga je pri parkiranju naporno vrteti. Da bi ga bilo lažje, so zelo neposrednemu volanu napravili velik obroč, ki po naši sodbi vozniku preveč sede v naročje.

Armaturna plošča je pristna kot ves avto

Ne zdi se nam naključno, da pri BMW 2000 nazadnje opisujemo obliko in opremljenost avtomobila. Motor in podvozje prevladata splošni vtis.

So pa pri »2000« tudi na zunanjo poskrbeli za ugled. Prednji žarometi so ogledi, dobro svetijo, krom je v nasprotju s »1800« med prednjimi in zadnjimi vrati, na zadnji klopi je v sredi naslanjač, vrata so obložena s prekljukanjem umetnim usnjem, armaturna plošča je res lesena — ne le tako tapetirana.

V želji, naj bo avto lep kot dnevna soba, so celo v sredino merlinikov nalepili lesene okraske, ki so že na meji dobrega okusa.

Prednja sedeža sta ležalnika in oblikovana po telesu. Tudi na zelo dolgih voznih se voznik na takem sedežu ne utruji.

Priljubljen je dovolj prostoren.

Nemški inženirji, ki se ukvarjajo z notranjo opremo, bi se pri prezačevanju avtomobila lahko še veliko naučili pri Francozih. Stranski luknji na armaturni plošči, ki sta namenjeni neposrednemu prezačevanju, se nam zdita premajhni in tako v vročem dnevu avtomobila ni mogoče uspešno prezačiti, ne da bi odprli trikotno okence na prednjih vratih. Pri velikih hitrostih pa odprti okenci preveč »šumita« in v ovinkih tudi nekoliko zastirata pogled.

Pa vseeno mislimo, da nismo gledali narobe — da nam uglednost »novega razreda« ni zastrla pogleda — ko smo na koncu testa ugotovili, da je BMW 2000 izdelan z resnično tehnično ambicijo in sodi med najbolj varne pa tudi najudobnejše avtomobile, kar jih poznamo.

TEST BMW 2000

Videz	9	Ceprav je osnovna oblika karoserije stara že šest let, posebno z oglatimi žarometi še vedno zelo ugaja.
Prostornost	9	Štiri vrata, prižajnik 600 litrov, ležalniki, tudi zadaj dovolj prostora za kolena.
Upravljanje	9	Neposreden volan (železi bi servo), kratka in natančna športna prestavna ročica, servo zavore. Ugaja naprava za umivanje in brisanje šip, ki jo poženete z ročico utripalk.
Instrumenti	9	Zelo natančen okrogel merilec hitrosti, kontrolna lučka opozarja, da je zaprta loputa za hladen vzgij, mašben merilec vrtiljajev.
Vidljivost	9	Karoserija je oblikovana tako, da voznik dobro vidi skrajne točke prednjega in zadnjega dela avtomobila, motijo trikotna okenca na vratih.
Največja hitrost	9	Med hitrimi avtomobili v tem razredu
Pospeski	10	Med tako prostornimi limuzinami skoro ni konkuren-tov
Poraba goriva	8	Francoski dvolitrski motorji so precej bolj varčni, še posebej, če upoštevamo, da BMW 2000 nima samodejne naprave za hladen vzgij
Legla na cesti	10	Izredno nevtralen avto, še posebej na spolzkih cestah se izkaže dobra razdelitev teže
Udobnost	9	Le pri redkih avtomobilih, ki imajo jeklene vzmeti, so znali inženirji tako dobro uskladiti varnost in udobnost
Motor	10	Sportni dvolitrski štirivaljni motor z veliko rezervno moči.
Zavore	10	Spreddaj kolutne, zadaj bobnaste, servo naprava ma-sterovac

NAŠE MERITVE

(testni avtomobil je prevozil 16.800 km, na našem testu 5.200 km)

Največja hitrost: 170,61 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 m — zalet 3 km).

Kilometer brez zaleta: 37,2 sekunde — hitrost zadnjih 5 metrov 152 km (po merilcu hitrosti).

Pospeski:

- ▽ 0 do 40 km na uro: 3,0 sekunde
- ▽ 0 do 60 km na uro: 5,2 sekunde
- ▽ 0 do 80 km na uro: 8,7 sekunde
- ▽ 0 do 100 km na uro: 13,1 sekunde
- ▽ 0 do 120 km na uro: 19,6 sekunde
- ▽ 0 do 140 km na uro: 30,4 sekunde

Poraba goriva:

- ▽ na potovanju: najmanj 9,1 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 120 km na uro); največ 15,7 litra na 100 km (več zelo strmih vzponov s polnim plinom, vožnja z vso močjo); na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 150 km na uro) 15,3 litra na 100 km;
- ▽ po mestu: povprečna poraba 14,6 litra na 100 km.
- ▽ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 13,3 litra na 100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

- ▽ kazalec na 40 — res. hitrost 34,7 km/h
- ▽ kazalec na 60 — res. hitrost 57,6 km/h
- ▽ kazalec na 80 — res. hitrost 77,2 km/h
- ▽ kazalec na 100 — res. hitrost 98,9 km/h
- ▽ kazalec na 120 — res. hitrost 118,1 km/h
- ▽ kazalec na 140 — res. hitrost 138,5 km/h

Zaviranje: največji pojemek pri zaviranju s hitrosti 80 km na uro — 9,2 m/sek².

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritalčni — vrstni — vrtna in gib 49 x 80 mm — giban prostornina 1990 kubikov — kompresija 6,5:1 — največja moč 100 KM (DIN) pri 5500 vrtiljajih v minuti — največji zavor 18 kp in pri 3000 vrtiljajih v minuti — srednja hitrost leta pri 5500 vrtiljajih v minuti 14,7 m/sek — ročna gred v petih letajih — odmična gred zgoraj — viseči ventili iz dveh kovina — vodno hlajenje s črpaliko in termostatom (5 litrov vode) — hladno nasajenje — v kartarju 4,25 litra olja — padočni uplinjalec solex 40 FDS1 — mehanična črpalika za gorivo — napetost 12 voltov — trifazni generator 500 W — akumulator 44 amperiskih ur — posoda za gorivo 55 litrov.

PRENOS MOČI: motor spredaj — pogonja zadnji kolesi — enokolna suha sklopka — menjalniki s štirimi sinhroniziranimi prestavami — I) 3,25:1, II) 2,03:1, III) 1,345:1, IV) 1:1, (vzratna) 4,18:1 — kratka prestavna ročica na tleh — pnevmatike 6,45 x 165 S 14 (brez zravnico) ali — doplačilo pasaste gume 165 SR 14 (takšne gume je imelo testno vozilo).

VOZ: limuzina za 5 oseb — štiri vrata — samonosa karoserija — prednji kolesi: na posamičnih obesah, prečna vodila, vijajne vzmeti, hidravlični teleskopski blažilci — zadnji kolesi: na posamičnih obesah, vijajne vzmeti, hidravlični teleskopski blažilci — spredaj kolotne zavore, zadaj bobnaste — naprava za ojačitev zavorne moči (servos — zavore) mehanična ročna zavora na zadnji kolesi — prižajnik 600 litrov — spredaj ležalniki.

MERE IN TEŽE: dolžina 4,5 metra — višina 1,445 metra — širina 1,710 metra — medosna razdalja 2,85 metra — notranja širina 1,36 metra (spredaj in zadaj) — rajdni krog 10,6 metra (na levo) in 10,7 metra (na desno) — od skrajne leve do desne 3 1/2 zavrteljav volana — teža praznega vozila 1130 kg — dovoljena skupna teža 1550 kg.



Ker je naše meritve na Brniku prekinil močan naliiv, smo lahko izmerili pojemeke le pri zaviranju s hitrosti 80 km na uro.