

# BMW 2002 TI s kompresorjem

Prvak Evrope, 275 KM, 250 km na uro

Ante Mahkota



Dvoja jermena (kot naramnice) in tretje (bez pas) se zažro v telo. Obdutil, kako so možgani skoraj brez krvi. Se isti trenutek mi rdečica spet buti v glavo, zakaj že letim iz ovinka in moč 275 konjev me pritisne nazaj v naslonjač lupinastega sedeza.

Naslednji ovinek. Pločevinasta ograja se bliskovito približuje. Dieter Quester, evropski prvak, pa niti za las ne odmakne dirkaškega čevlja (brez pete) z jeklene deske za plin. Najraje bi zakričal, da bo prepozno. Zavore pritisne šele, ko se zdi avto, zmagovalce številnih bitk turnir avtomobilov, že nasajen na smreke, pocukrane s slano. In spet sunek jermena. Desnica bliskovito udari ročico iz pete v četrto, spet zarjove kompresor in tanka igla na merilniku vrtljajev se v skokih dvigne na 7000. V peti prestavi to pomeni krepko čes 240 km na uro. Potem se igla še vzpenja in divji ropot se spremeni v pesem, ki mi je ne gluše zamaški iz vate. Dirkač si jih je že pred vožnjo vtaknil v ušesa.

Zavrtel se je tretji krog. Predstava je končana. Dieter obrne ključ. Motor ugasne. V tišini, ki jo moti le žvižgajoči veter, mi pravi: »Sedaj ste na vrsti vi!» Potem se ustavi pred boksi novega dirkališča v Salzburgu.

To ni bila preizkusna vožnja, bilo je doživetje. In še ves naslednji dan ter tretjega pol po tistem nadlegujem ljudi v varnih naslonjačih redakcije (ki jim pač ne preostane drugega, kot da prijazno poslušajo »ta starega«), kako je tuil kompresorski panter iz Münchna.

## Zelite voziti »zmagovalca«?

Naj se grejo krogat na Kiesingerja, ali zoper novo vlado, zoper berlinskega Viljaja. Predstave so bile namreč krive volitve. Tako je razložil vodja dirkačev in tudi predstavnik za tisk tovarne BMW C. T. Hoepner, ki se ga v prijateljskem krogu kliče kar Cete: »Tistega dne, ko je naš BMW 2002 TI s kompresorjem osvojil evropsko prvenstvo, so gospodje žurnalisti toliko pisali o nemških volitvah, da še stavka niso privoščili zmagi BMW. In smo vas sedaj povabili voziti zmagovalca! Rad sem prišel. Kot so z veseljem sprejeli povabilo redki časnikarji, še deseterica ne iz vse Evrope: iz Anglije urednik tednika s 150 stranmi »Autocar«; iz Nemčije najmlajši tester in dirkač od polmilionjskega »Auto Motor und Sports« pa resni poročevalec najbolj strokovnega »Motor Rundschau« ter urednik avtomobilizma v bulvarskem, štirinajstmilijonskem »Bildu« za 15 plenigov, Avstralijo in Ameriko je zastopal svobodni evropski dopisnik Stonier (s češko ženo); iz Švice je prišel športni urednik največje »Automobil Revue« (po rodu Italijan); pa pisatelj švedskega in danskega avtomobilizma, da o plavalasem doigingu in njegovem večnem spremljevalcu s črnimi brki in zalisci z Dunaja niti ne govorim.

Novinarska predstava »2002 TI s kompresorjem« je bila obenem tudi slovo: leto zmagoviti BMW ne bo več teknoval, saj so nova pravila prepovedala serijske limuzine upopolniti v tako veliki meri kot so letošnjega zmagovalca »velikih nagrad« Beograda, Brna, Brands Hatcha, Madriča in gorske tekne na Marchairuz.



Najbolj vroči. Tako se reče dirkalnim avtomobilom, ki so jih predelali iz serijskih po pravilih skupine 5. Evropski prvak v tej skupini, najhitrejši turni avto na svetu BMW 2002 TI s kompresorjem (zgoraj), je že drugič zapovrstjo odnesel pokal. Münchenska tovarna pa je zaradi boljše publicity deset časnika, jev za veseljen smo bila vozit zmagoviti avto. Z veseljen smo prišli na novinarsko dirko na novem dirkališču blizu Salzburga (levo spodaj).

ji odprli zelo na široko pot znanju in iznajdljivosti tehnikov.

Ko sem vprašal vodjo dirkačev, koliko sta vedna zmagovita avtomobila, ki so nam ju predstavili (da bi navsezadnje vsaj vedel, kakšno škodo bom naredil, če zetim s proge), je samo zamahnil z roko. Očitno ni hotel ceniti desetisoče vdelanih ur izvežbanih mehanikov, ki ločuje serijski avto od dirkača. Kolega iz Švice se je vmešal v besedo in namignil, da je vreden vsaj toliko kot najdražji lamborghini, pa suhi Nemeč se z ožesom ni trenil. Se je zdelo, da se mu zdi cena tega dragocenega serijskega avtomobila prava malenkost.

Pri tem pa je pokalni prvak na pogled navadni BMW, le da so mu blatnike potegnili daleč nazven, da je pod njim prostora za široke, dirkaške gume, ki jih po širini ne bi bilo treba biti sram nobenega avta po formuli. Karoserijo so spustili nekoliko nižje in manjkajo odbijači, ki jih dirkači ne marajo, ker je zaradi njih vozilo težje in se pri nesrečah avtomobil med seboj zaskočijo. Iz pokrova prilajnika moli velikanski pokrov posode za gorivo, katerega dulec v 30 sekundah požre 120 litrov bencina. Pod vrati pa štrli navzven kakor dimnik velika cev izpuha.

### Odprli so nam pokrov skrivnosti

Sredica tega nenavadnega avta je slej ko prej dvoilitrski štirivaljni motor (z odmično no gredjo v glavi), ki v serijskem avtomobilu (glej test v »Avtu« 11/69) zmore 120 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti, v dirkaču so ga pa navili od 275 do 320 KM.

Po prvi vožnji, ko je povabljeni časnikarje Dieter Quester zapodil skozi tri kroge novega dirkališča in ko so si lahko delovanje avtomobila ogledali v drugem avtu z razlago inženirja Klausa Steinmetza (leta je objubil, da ne bo nikoli pritisnil čez 200), so nam odprli pokrov motorja, odvil kolesa in postavili avto na kozo, da bi si ogledali konstrukcije še preden se bi vozije sami lotili.

Pod standardnim pokrovom motorja (v standardni karoseriji, kot ukazujejo pravila) ni niti kubičnega milimetra prostora, ki ne bi bil zaseden s pogonskimi napravami. Enormno moč dirkalnega motorja so namreč pri BMW pridobili predvsem s tem, da so na standardni motor prili kompresor ter napravo za ubriganje goriva (Kugelfischer) in široki hladilnik od šestvaljnika BMW 2500. Jedro je kompresor, kot ga tmajo dizli tovarnjakov.

Le-ta izrablja energijo izpušnih plinov, da pritiska sveč zrak v izgorovalne prostore nad bati. Kompresor je narejen iz dveh turbin, katerih ohišja sta ločeni, vrtila pa se na skupni gredi: prednja poganjajo izpušni plini, druga pa stiska zrak. Serijskemu kompresorju iz dizelov za tovarnjake so morali le zamenjati kolesa lopatic, ker niso prenesla temperature nad 900 stopinj Celzija. Pomagali so si s posebno kovino, preskušeno v dirkalnih avtih v Indianapolisu.

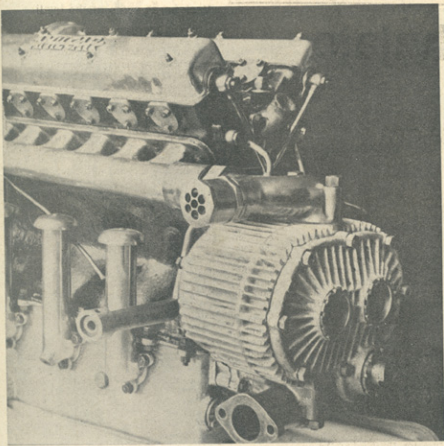
S polnim plinom — dirkači itak ne vozijo drugače — porabi motor 70 litrov goriva super na uro (vredno, saj serijski avto hitrosti 200 km na uro — 33 litrov na 100 kilometrov).

To je avto, ki se na zunan komaj razlikuje od najmanjše limuzine Blau, pri tem pa zmore 275 KM za največjo hitrost čez 240 kilometrov na uro — pač po tem, kakšno prestavno razmerje izberejo v diferencialu.

### Kamuflirani dirkač

Evropski prvak med turnimi avtomobili nad 1600 kubikov je podoba, kaj vse lahko naredi moderna tehnika iz petdesete limuzine. Pri tem se seveda ne ostražjo no udobje, ampak si z veliko napišejo hitrost — cena pa itak nima nobene besede.

BMW 2002 T1 so predelali v skicko s predpsi, ki veljajo za skupino 5 (specialni turni avtomobili), kjer so športni funkcionar-



Kompresor, ki je storil, da serijski dvolitrski motor BMW zmore namesto običajnih 120 KM kar 275, ni posebna novost. Pred vojno so bili skoro vsi dirkalni avtomobili opremljeni z napravo, ki stiska svež zrak v valje. Na sliki je klasični kompresor komaj 1,1-litrskega motorja amilcar.

Ukana s kompresorjem, ki se zdi, da v motor napinja moč brez konca in kraja, žal, ne gre brez meja. Zato je na obišču turbin nameščen ventil, ki se odpre, ko se pritisk dvigne nad dve atmosferi in nabiti zrak plhne na prosto, saj bi sicer prebil temnilo pod glavo motorja. Več moči rabi jo, bolj privijejo ventila: na kratkih dirkah celo tako močno, da zmore motor 320 KM. »Po tistem pa,« so nam razložili, »svijaki ne vzdrže več, glava se dvigne in pfff, nspetost gre k vragu.« Za novinarsko prodava vo so se zadovoljili z 275 konji.

### Bencina za pol leta s fičkom

Ze med divjo voznjo mi je Quester razložil (s primernim kričanjem), da se avto ne drži prav nič slabše ceste kot formula. Podvozje, ki mu pravila sicer ukazujejo standardne elemente, so izredno izpopolnili. Ko so karoserijo privzdignili in odvili kolesa, se obesam in voltim kolotnim za voram na njih raje asana pre... saj so bile razgrete da so p... toče že od daleč je bila očitna razlika med se-

rijskim avtom: ojačene ročice in na vsaki kar po dva blažilnika. To pač zato, da se previs koles ne spremljina in se tudi v najbolj ostrih ovinkih gume s celim, širokim čelom dotikajo asfalta. Temu pomagajo tudi izjemno trde vzmeti.

Naslednja posebnost je pod pokrovom prtljažnika, kjer je ves prostor zasedel bencin. Dulec normalnega tanka pri strani je zalepljen kar s selotejpom, velika odprtina za gorivo je na vrhu pokrova. Rezervo kolo je v prtljažniku samo zato, ker tako zahtevajo tekmovalni predpisi. Nad normalnim rezervoarjem so pritridili še posebnega, za dodatnih 70 litrov bencina. Zraven pa je še tretji, v katerega dve črpalki neprestano stiskata gorivo, da je vedno do vrha poln, in ga šele od tam tretja črpalka črpa v napravo za vbrizgavanje goriva v motor. To zato, da bi motor namesto goriva ne srknil zraka, ko v glavnem rezervoarju pljusne vse gorivo na eno stran zaradi sredobodne sile v ovinkih.

### Kot v vesoljski kabini

Po šestih krojih s tovarniškima voznikoma, sem se končno spravil za volan zmagovitega avta. Vkljen v trd, lupinat sedež sem pogledal pod strop in si nabral poguma ob dveh mogočinah lokih, ki sta privarjena na tla in se bočita ob robovih strehe ter sta počez zvezana s še debelejšimi cevmi. Varnostna kletka.

Volan je na dirkaški velik, na desno obkrožen in obvečen z usnjem. Armatura plošča pa skoraj povsem prazna. Le na osti

volana sta privita merilnik vrtljajev in ura, ki kaže pritisk v kompresorju. Sicer pa so na oskubljeni armaturi le še urice za pritisk olja in vode, drugega nič.

Mehaniki so mi nataknilli jermena in z odločnim udarcem zapahnilli vrata. Kolesa mi stiskata okrogli blazini, leva na vratih in desna na loku iz ploščatega jekla, ki je privarjen na obišje menjalnika. Blazini sta zato, da v ovinkih opirata noge in da podplat ne zdrsne s pedalov.

Zatakne se že pri speljevanju. Motor takoj vžge, toda ko popustim plin, ugasne. Premagati moram navado, da se dvigne noga na plinu, kadar se stisne sklopka. Dirkač očitno uživa le, kadar motor nori. Tako pozabim na slepo vedenje in speljem s polnim plinom, da sklopka drsi pri 4000 vrtljajih.

### Ogrevanje brez čaja

Prva je zelo visoko postavljena, tako da avto zbežlja šele nad 100 km na uro. Prestavim v drugo, kar spremlja motor z glasnim pokom. In spet polni plin pa pok in tretja in že sem v ovinku, kjer se dirkališče obrne iz zahodnega v vzhodni krak. Tam, kjer je izster vozil s četrto, sem spet nasaaj v drugi. Počasne! Šele nato izrabim pospešek, ki je najmanj tolikšen kot v avtomobilu po formuli 3.

Ko je za menoj drugi krog, na dolgem ravnem vzponu z blagimi ovinki, počasi pozabim na smreke, ki so se zaradi hitrosti spremenile v zeleno zaveso. Se dobro, da nimam merilnika hitrosti! Če bi videl kazalec, bi mi gotovo zlezenela kri. Pripeljem v naslednji ovinek. Avto niti ne trzne. Bolj kot izredni pospeški, me prepičta lega na cesti. Dirkaško neposreden volan je igrivo lahкотen in avto se da voditi skozi ovinek ne da bi bilo potrebno popravljati smer z volanom. V dolgem, potegnem ovinku, ki prebese hitrost približno 200 km na uro, je treba volan samo pravilno nameriti in ga na koncu ovinka spet zravnati. To je vse. Vozilo je povsem nevtrarno in voditi se ga dá kot tramvaj na tračnicah.

Dirkaška je pravzaprav le izredno trda zavora, ki ni servo, in je potreben zelo močan pritisk, da se avto zaustavi, kot bi ga ujeli v gumijasto mrežo.

Ko peti podim mimo boksov, je ob progi mehanik, ki maha, da naj ustavim. Kdo pa tako nestrno čaka, da bo vozil? Zapodim se v poslednji krog in ustavim pred zbrano družino.

Nikomur se ne mudi. Klicali so me le, ker so pač pripeljali čaj in sendviče. Bil je namreč tistega dne na Salzburgringu hladan dan. Ne potrebujem čaja. Saj me je izredni avto itak izredno ogrel!

Prihodnji

**AVTO**

30. januarja 1970