

FOTO: MARIAN ZAPLATI

test

Ante Mahkota
Tom Pleterski

BMW 2002

VOLK V OVČJI KOŽI

Cena: 6.970 DM in
19.110 novih dinarjev
Zavarovalnina:
kasko: 1.132,90 Ndin
jamstvo: 328,00 Ndin
Cestnina: 250,00 Ndin
Prodajalec: Tehnounion,
Ljubljana, Vošnjakova 5

v veliko večji meri, kot smo vajeni, prevagale pomanjkljivosti. BMW 2002 se nam zato zdi še en dokaz, da bavarska tovarna natanko ve, kam danes kupec staco molit: lani v letu nemške avtomobilске krize, ko se je proizvodnja avtomobilov v ZR Nemčiji zmanjšala za 18 odstotkov, je prodala skoraj petino avtomobilov več kot leto prej. Najbolje je šel v denar, seveda najmanjši »1600« — ta čiš jih izdelajo 210 na dan.

BMW 2002 je pravzaprav le »1600« — toda volk v ovčji koži: v najmanjšo karserijo so namestili največji štirivaljni motor, kar jih izdelujejo. »Tako je nastal naš najljubši«, nam je dejal strokovnjak iz tovarne, ko smo v Münchnu prevzeli testni avtomobil. »Začeli smo ga izdelovati zaradi Amerike, ker močni 1600 TI ni ustrezal novim normam, saj je v izpahnih plinih navitega 1,6-litrskega motorja preveč strupov. Sedaj pa tak uspehi!»

Dejali bi, da je sigovarjanec na ameriške norme pretirana skromnost ali pa podoba, da celo strokovnjaki očitno pogumne avtomobilске tovarne rajc bolj potihem zagovarjajo novo, še pred letom malodane heretično zasnovo avtomobilov. Zasnovo, ki ji meče polena pod noge davčna po-

litika mladane vseh držav, ko zaračuna va višino pristojbin po gibni prostornini motorja.

Pri vsem tem pa so odlike velikega motorja v malem avtomobilu na diari: dvolitrski motor v manj kot tonu teškemu avtu jamči za odlične pospeške in veliko hitrost; velik motor, ki mu niso do kraja izkoristili vse moči, pomeni gospodarno in udobno vožnjo.

Prašiča — za rep

Po vsem tem bi se zdelo, da preskuševalcu ne bo treba drugega, kot sestaviti testni poročili avtomobilov, ki ju je že vozil: BMW 1600 namreč, ki smo ga preskusili pred letom (»AVTO« 8/1967) in »2000« — test v »AVTU« 21-1967. Pa smo v dobrih štirinajstih dneh z »2002« prevzeli več kot šest tisoč kilometrov — tako nam je bil všeč — in se dodobra prepričali, da vodimo avtomobil, ki ima poseben drugačen značaj, kot ga imata največja in najmanjša limuzina z belo modrim krogom na hladilniku.

Mali in izredno okretni avto je bil kos vsakemu položaju na cesti. Naj je bil promet še tako gost, za »2002« je bila por-

»Tako dobro jim je uspelo, je BMW 1600 ocenil eden vodilnih managerjev tovarne športnih avtomobilov Porsche, sda bi skoraj lahko bil naš.«

Sedaj ga imajo. BMW 2002 — »1600« z dvolitrskim motorjem — namreč precej bolje pospešuje kot štirivaljni porsche 912 in »sfrizirana« za tekme evropskega prvenstva turnih avtomobilov je BMW 2002 na Dunaju in v Beogradu premagal najhitrejše porscheje.

In smo preskušali avto, ki so mu odlike

sod odprta pot. Na tujih avtomobilskih cestah so vozniki brez obotavljanja zavili na desno, ko so v vzratnem ogledalu zagledali značilni hladilnik BMW, ki mu v tovarni pravijo kar »naša ledvica«.

In v mestu v četrti prestavi avto poskoči, če pritisnete na plin, pa čeprav ste prej vozili, kot ukazujejo predpisi.

Če pa pridno prestavljate in se pri tem ravirate po rdečih točkah na merilniku hitrosti ali poženete čez — motor ne bo protestiral — mala limuzina prav osupljivo pospešuje. Na brnikskem betonu smo izmerili da z mesta doseže hitrost 100 km na uro čelo v 10,2 sekunde. Če tako zelo pospešujete, seveda glasno zavijajo pastaste gume, ki se ne morejo oprijeti ceste, ker jih motor z močjo 100 KM preveč močno obrača. Čelo ko pri hitrosti 50 km na uro sunkovito prestavite iz prve v drugo, gume zavrtijo, in voznika pritisne ob naslončat sedež kot v pravem športnem avtomobilu.

V BMW 2002 je treba prav narahlo ravnati pedal za plin, če nočete v mestu zbujati nepotrebne pozornosti. Tistega dne, ko smo na boke avtomobila nalepili tudi naše testne oznake, smo zato naš volan pripeli listek: »Ne vleci prašica za repa! S tem smo hoteli opozoriti mlajše voznike, naj nikar s škripanjem gum ne plašijo pešev — pri vsakem pospeševanju.

Merilnik vrtljajev — odveč

Po moči je torej mogoče »2002« primerjati le s športnim 1600 TI. Toda izredno navor velikega motorja v »2002«, ki je pri majhnem številu vrtljajev z izredno močjo potegne zadnji kolesi, je očitno razlika med »2002« in »1600 TI«.

»1600 TI« ima značilnosti dobrega športnega avtomobila, katerega motorju so povečali kompresijo, valje pa mu polnita



Preskus v krogu je pokazal, da velja tudi v »1600« dokupiti prečne stabilizatorje, ki so v »2002« že serijsko. Avto se namreč z njimi veliko manj nagne, se bolje drži ceste.

dva dvojna uplinjača — z značilno pomanjkljivostjo vsakega takšnega motorja, da je uplinjača zelo teko nastaviti, če servis ni odlično opremljen. Največjo moč 5 KM »1600 TI« doseže pri 6.000 vrtljajih v minuti, največji navor 13,4kpm pa pri 4500 vrtljajih.

Športno razigrani zajec tiči pri BMW 2002 v drugem grmu. Dvolitrski motor ima razmeroma nizko kompresijo (8,5:1), 100 KM pa doseže že pri 5500 vrtljajih v minuti in za vnetljivo mešanico skrbi samo en uplinjač — seveda dvojni. Zaradi

večje gibne prostornine je večji tudi navor: 16 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti.

In medtem ko smo pri vožnji s »1600 TI« (»Avto 20/1967«) velikokrat pogledali na merilnik vrtljajev, da bi prestavili tisti čas, ko je bilo najbolje, če smo hoteli drveti, smo v »2002« uživali kot v ameriškem avtomobilu.

Motor se namreč vrti tako mirno, kot bi se bati vrтели ne pa »poskakovali« na ojnica in šele blizu 6000 vrtljajev v minuti motor teče bolj trdo. Toda saj sploh ni potrebe siliti motorja v tako visoke vrtljaje, razen pri najbolj divjem prehitevanju. Tovarna zato sploh ni vgradila merilnika vrtljajev — tudi v našem avtomobilu ga ni bilo — in voznik ga prav nič ne pogreša.

Ne le velika prožnost in zato udobna vožnja, tudi razmeroma majhna poraba goriva govori v prid velikega motorja. Na znanih poteh, ki smo jih lansko pomlad prevozili z BMW 1600, smo z »2002« potrebovali pri enakih povprečni hitrosti manj goriva. Ko se nam je, na primer, zelo mudilo v Beograd in smo zato pozno ponoči, ko je avtomobilska cesta zelo »razna, v dobrih štirih urah pripeljali iz Ljubljane v prestolnico, smo ugotovili, da je avto pri povprečni hitrosti več kot 140 km na uro porabil komaj trinajst litrov goriva na 10 km.

Tudi tiše je v BMW 2002 kot v »1600« in pri hitrosti 160 km na uro (po števcu) ni treba kričati, da bi vas sopotniki razumeli.

Letalo — z vetrom v hrbet

Ropot se pa sunkovito poveča, ko kazen seže do 180, saj se začne nenadoma tresti šipe na vratih — žal niso v jeklenih okvirih. Tako hiter avto bi potreboval drugačna okna kot limuzina z 1,6-litrskim motorjem.



BMW 2002 spreten voznik pri ostrem zavijanju ne vodi le z volanom, ampak tudi z veliko pogonsko silo zadnjih koles tako, da z dodajanjem plina med zavijanjem avtomobilu zanaša zadek — in hitreje vija.



Ceprav je v »2002« ojačevalnik zavorne moči, bi si voznice gotovo želele lahkotnejši zavorni pedal. So pa zavore odlične in dorasle velikim hitrostim, ki jih avto zmore.

Je pa dokaz, da je karoserija »1600« sticer trdna, da je sploh prenosa tako veliko hitrosti kot smo jih vozili na naših, od zime zelo razjedemih magistralah.

To smo zapisali zato, da ne bi mislili, da je veliki motor mogoče vtakniti pod pokrov vsakršnega avta.

Podvozje limuzine 1600 so le malo priredili večjemu motorju. V zasnovi je ostalo nespremenjeno. Prednji kolesi sta na McPhersonovih nogah, zadnji na posebnih nihalkah.

Motor spredaj poganja zadnji kolesi. Takšna razdelitev teže in podvozje z asimetričnimi pasastimi gumami mičelin na kolesih — za izvoz jih na BMW 2002 namestijo kar serijsko — so zaslužni za to, da ta avto tudi pri največjih hitrostih zelo dobro drži smer in ga tudi močni sunki božnega vetra ne prizačenajo šele nad največjo hitrostjo, ki jo zmore na ravnem, ko nas je presenetil pri meritvah največjih hitrosti na brniski ploščadi veter v hrbet in smo s stoparico izmerili hitrost 186 km na uro, smo v volanu občutili, da bo avto »poletela«, če ne bomo zmanjšali hitrosti.

Na suhi cesti se »2002« zelo dobro drži ceste. V ostrih serpentinah si lahko spreten voznik pomaga z močjo koles, tako da le neznatno obrne volan in sunkovito doda plin, pa mu pogonski kolesi kar sami zavrtajo zadek.

Na mokri cesti velja previdno voziti. Čeprav ima BMW 2002, ki ga prodajajo k nam, serijske tudi prečne stabilizatorje, tako da se v ovinkih le malo nagne in je v ovinkih na suhi cesti zelo nevtralen, bodite na splošekem čistišču zelo previdni.

In ko že pripovedujemo o tem, kako se avto drži ceste, nam dovolite poduk, da je BMW 2002 izstrelak, ki postane nevtralen orožje, če mu vso moč istane nespretno voznik — pa naj so zavore še tako dobre.

Je pa tudi res, da se prav zaradi velikoga motorja avto ne upira, če ga vozite

umirjeno in spet enkrat potrjuje pravilo, da se z močnim avtom ni hudo voziti počasi. Kot je s polno denarnico laže biti stiskač...

Skušnjava — celo za preskuševalce

Pri vsej zaplsani hvali — skrbno izdelani notranjosti, motno črni merilnikom, sedeži, ki so za srednjo postavbo

po meri in dobro drže telo — morate seveda prepričati, ali ste res voznik, ki je pripravljen za ceno odličnih pospeškov, velike okretnosti in pregledne karoserije v dražem avtomobilu prevažati potnike, ki zadržaj za kolena nimajo veliko prostora.

Tudi prtljajnik ni brezno, če je limuzina na zunaj komaj večja kot volkswagen.

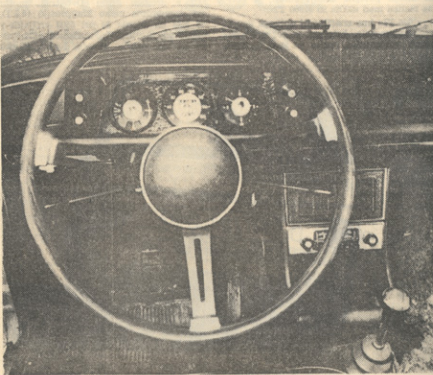
Med napakami naj omenimo, da se nam še vedno zdi — čeprav je »2002« ojačevalc zavorne moči — zavorni pedal nekoliko trd, da je v armaturni pločči, kadar se motor zelo naglo vrti, skriti marsikak cvrček in da bi tako hitra limuzina ponosi potrebovala halogenske žaromete.

Toda vse te drobne pomanjkljivosti, ki jih je mogoče brez težav in brez velikih denarjev odpraviti — razen trepetanja stranskih oken pri velikih hitrostih, seveda — so vsaj po naši sodbi zelo majhne v primeri z zadovoljstvom, ki ga nekoliko bolj športen voznik doživi v mali limuzini z volčjim motorjem.

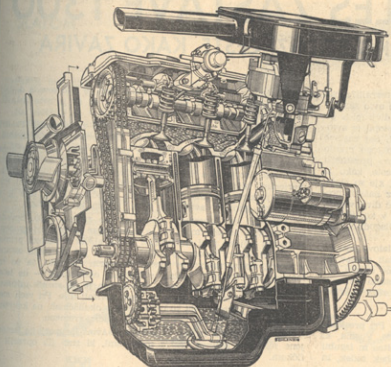
Pri vsem tem lahko s mirno vestjo zapišemo, da je treba prav za veliki motor, ki je tako zelo na dobro spremenili BMW 1600, zelo malo doplačati. Pri nas namreč stane »2002« le 640 mark in 2700 N dinarjev več kot »1600«. Pa bi morali za »1600« skoraj toliko doplačati, če bi dokupili pasaste gume, stabilizatorje in lesen volan, ki so v »2002« — za izvoz — serijski.

Nam je volk v ovčji koži všeč. Zakaj v gosti prometni reki so velike karoserije preveč okorne — še posebej na naših ozkih cestah. In prepričani smo, da dobri pospeški zagotovo verno vožnjo.

BMW 2002 je avto, ki celo preskuševalca, javnega avtomobilov, zapečjuje v skušnjavo, da bi si ga kupil.



Motno črna »omarica« merilnikov nam je v »2002« bolj všeč kot srebrna, v »1600«. Z ročico utripalk pa velikokrat ponevedoma sprožite tudi samodejno napravo za umivanje in brisanje vetrne šipe.



Volk v evčji koži: velik motor v majhnem avtu. Takšno je srce novega BMW 2002, v resnici stari motor velike limuzine in iz kupejev »2000«. Štirivaljni dvoilitrski motor teško najde konkurenta: ventili se iz dveh kovin, izgorevalni prostor je kroglast, odlična gred zgoraj, posebna vodila za verigo pripomorejo, da motor kar najmanj ropota. Osem pretiranih na ročni gredi pa pomaga, da se motor do 5700 vrtiljave v minuti vrti izredno mirno.

BMW 2002

Videz	9	Smotno oblikovana karoserija, se zdi celo manjša, kot v resnici je. Zelo ugaja maska hladilnika.
Prostornost	7	Dvoje vrat. Prtljajnik in velikost notranjosti kot v limuzinah spodnjega srednjega razreda.
Upravljanje	9	Neposreden volan. Kratka, natančna prestavna ročica na tleh. Nekoliko trd zavorni pedal.
Oprema	9	Dovolj natančen okrogel merilnik hitrosti, ura. Praktična in pregledna oprema, priročni polički nad in pod armaturno ploščo.
Vidljivost	9	Dobro pregled naprej in nazaj. Lahko parkiranje. Prekratki brisalci vetrne šipe. Pogrešali smo halogenske žaromete.
Največja hitrost	10	Izredno hiter avto. Zelo hitro potovanje — motor in podvozje preneseta dolge ure vožnje z največjo hitrostjo.
Pospeski	10	Pospesuje kot športen avto. Odlično prehitova, ker dobro potegne v vsakem območju hitrosti.
Poraba goriva	10	Zaradi lahke karoserije dvoilitrski motor ne porabi več kot povprečen nemški 1,5 litrski motorji. V primerjavi s hitrostjo in pospeški je poraba majhna.
Legla na cesti	9	V ovinkih nevtralen, sna mejlja zanese zadek, vendar je avto lahko ujeti. Bočni veter ne škoduje.
Udobnost	8	Pri počasni vožnji je precej trd. Odlični prednji sedeži, zadnja klop manj prijetna.
Motor	10	Dvoilitrski štirivaljni motor z veliko rezervno močjo. Tih in varčen. Zelo prožen.
Zavore	10	Spredaj kolturne, zadaj bobnaste. Zelo učinkovite, ne blokirajo.

NAŠE MERITVE

(Testni avto je prevozil 13.722 km, na našem testu 5.712 km)

Največja hitrost: 175,6 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2,5 km, povprečje štirih meritev).

Kilometer brez zaleta: 32,1 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 172 km na uro (po merilniku)

Prožnost: (kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi) 33,4 sekunde

Pospeski:

- ▽ 0 — 40 km na uro: 2,4 sekunde
- ▽ 0 — 60 km na uro: 4,3 sekunde
- ▽ 0 — 80 km na uro: 7,1 sekunde
- ▽ 0 — 100 km na uro: 10,3 sekunde
- ▽ 0 — 120 km na uro: 15,2 sekunde
- ▽ 0 — 140 km na uro: 22,4 sekunde

Poraba goriva:

▽ na potovanju: najmanj 8,7 litra goriva super na 100 km (nikoli hitreje kot 110 km na uro), največ 13,4 litra na 100 km (polni plin po zelo zaviti cesti Beograd-Kragujevac), na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 150 km na uro) 13,1 litra na 100 km.

▽ po mestu: najmanj 11,7 litra na 100 kilometrov, največ 13,8 litra na 100 km;

▽ povprečna poraba pri testnih vožnjah: 11,8 litra na 100 km

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▽ kazalec na 40 — res. hit. 37,7 km/h
- ▽ kazalec na 60 — res. hit. 59,0 km/h
- ▽ kazalec na 80 — res. hit. 73,4 km/h
- ▽ kazalec na 100 — res. hit. 91,3 km/h
- ▽ kazalec na 120 — res. hit. 111,1 km/h
- ▽ kazalec na 140 — res. hit. 129,5 km/h
- ▽ kazalec na 160 — res. hit. 147,5 km/h

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — štirilistni — vrstni — vrtna in gib: 89 x 80 mm — gibna prostornina 1900 kubičkov — kompresija 8,5:1 — največja moč 100 KM pri 5.500 vrtiljavah v minuti — specifična moč 50,3 KM na liter — največji navor 15,0 kpm pri 3.000 vrtiljavah v minuti — srednja hitrost bata pri 5.000 vrtiljavah v minuti: 14,7 metra na sekundo — ročična gred v petih letajih — odlična gred zgoraj — vodno hlajenje s črpaliko in termostatom v hladilniku sedem litrov vode — tlačno mazanje — v karjeri 4,3 litra olja — padočeni upinjajo solex 40 PDSI — mehanična črpalica za gorivo — akumulator 12 voltov, 44 ampernih ur — alternator 500 vatov.

PRENOS MOČI: motor sprejda, poganja zadnji kolesi — enokobzna suha sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami — prestavna razmerja: I — 3,84:1, II — 2,06:1, III — 1,35:1, IV — 1:1; vrzina: 4,18:1 — prestavna ročica med sedeloma — pasovna guma 165 x 13, pritisk 1,8 ant. (spredaj in zadaj).

VOZ: limuzina za štiri osebe — dvoje vrat — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamičnih obeh, vzmeti, hidravlična teleskopska blačila, prečni stabilizator — zadnji kolesi na posamičnih posebnih obeh, vzmeti, hidravlična teleskopska blačila, prečni stabilizator — sprejda kolturne zavore; zadaj bobnaste — odlična zavorna moč — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi — posoda za gorivo 46 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina 4,23 metra — širina 1,59 metra — višina 1,41 metra — notranja širina 1,25 metra (spredaj), 1,225 metra (zadaj) — medosca razdalja 2,5 metra — taljni krog 10,3 metre, (levo), 16,4 metra (desno) — 2,5 vrtljave volana od skrajne leve do desne — teža praznega vozila s polno posodo za gorivo 994 kg — razdelitev teže na prednjo in zadnjo premo 54,2:45,8 — največja dopustna teža 1340 kg.