

BMW 2500

Zvezdnik, šestvaljnik, seksualnik

Ante Mahkota

Ljudje so zvezni prah prinesli na Zemljo. Tovarna z belomodrim krogom pa se postavlja, da je do zvezd segla že pred njimi. Minulo jesen, ob premieri šestvaljnega BMW 2500 je namreč časnikarski zvezdnik hamburskega dnevnika »Die Zeit« zapisal: »BMW se steguje do zvezd, poteguje se za kupec zelo dragih avtomobilov.« Kate, da je imel BMW tokrat res

dolgo roko, zakaj proizvodni podatki pravljajo in dolgi dobavni roki so dokaz, da gre čudovito živahnemu, kompaktnemu in nevsljivo elegantnemu luksuznu limuzinu zelo dobro v denar.

Zdi se le — tako najbrž sodijo tudi prodajni strategi v Untertürkheimu — da je BMW pravzaprav segel po Mercedesovi zvezdi. Naj namreč vitalni manager



Hahnemann v odrezavilih odgovorih še takoj poudarja, da je veliki BMW namenjen voznikom münchenskih štirivaljnikov, ki so v izvišju uspeli in si zdaj že večji in dražji avto, je očitno, da gre za konkurenco med najbolj uglednima nemškima tovarnama.

Reinhard Seifert, glavni tester revije »Auto, Motor und Sport« je takole pariral Hahnemannovo izvirovče: »To, kar direktor v eni sapi trdi, tuči zanika. Zakaj vsak avto, ki ga BMW proda v najvišjem oddelku srednjega razreda, pomeni za Mercedes enega kupca manj. Ugotovitev veja soveda predvsem za Nemčijo, kjer sta šestvaljni BMW in nova oplova trojčka z DeMonovo premo naravnost in odločno zapeljali v Mercedesov zelnik.«

Elektroniki računalnikni in strokovnjaki za raziskavo trišča so vsebovali prepricani, da o prodajnem uspehu avtomobila bolj odloča vtis, ki ga voz vzbuja, kot pa tehnična popolnost. In je BMW tudi na vrhu svojega programa izigral športno kartu, čes. Mercedes se postavlja z reprezentativnostjo, mi pa smo pripravili avto za tiste gospode, ki nimajo šofera, ker so dovolj močni, da z lastnimi močmi obvladajo sodobni promet. Podoba športnosti, pravijo psihologi, ki na pragu vesoljske dobe ugotavljajo, da Kolumbov značaj ni bil primeren za vesoljico odločno zagotavljajo, da je ta čas sportnega videz bolj pri srcu zavesti sodobnega človeka kot pa meščanska reprezentativnost. Se enkrat torej: po besedah ameriškega psihologa za propagando, dr. Ernst Dichterja, je vtis, ki ga avto zbuja s bogovavjo, so prodajo. In bogovi, ki vodijo BMW, so





storili prav, da so se ravnali po tem snadnog.

Manj požrešni wankel

Tako ni niti čudnega, da podoba sodobnih avtomobilov pozornega opazovalca včasih pripravi, da obliko pločevine primerja z mini kriki in nude-kookom. V spomino spinosti so prepričali celo sivovalskega tehničnega direktorja BMW, H.W. Benscha, da je na lanskem svetovnem premieri novega avtomobila — povabilo so nas in smo o tem že poročali v »Avtuje 21« — takole končal nadrobov razlagajo tehničnih posebnosti: »Spostovani gospodje časniki, naj vam na koncu začelom srečno vožnjo in upanje, da boste po preskušah na cesti v prihodnje naš novi sechszylinder pisali z ... sexzylinder!«

Zdaj, ko je bil BMW 2500 pri nas tri tedne na preskušni, tovarni želi ustrezimo v šestavniku BMW avtomobila (s šestavljnim motorjem) z veseljem recemo seksualnik.

Podili smo ga po nemški avtomobilski cesti iz Münchena do Salzburga, mu dali čutiti sbratstvo v jedinstvu do Beograda, mu razkazali: »Crveno zastavos v Kragujevcu, prehiteli nedeljske kolone na morje in se prepričali v izredne športne kvalitete tega uglednega in dovolj udobnega avtomobila.

Kot ni sonca brez sence, tudi BMW 2500 po končni izdelavi ne dosegla mercedesa, po udobju na velike žabe, toda po pospeških in okretnosti, pa tudi po največji hitrosti, mu ga za ta denar ni para. Nevar-

na prehitovanja so bliskovita in zato bolj varna, zavore učinkovite in zanesljive, le-ga na cesti, predvsem na suhi odlična. Kot se seksualniku spodobi, je največja odlika BMW 2500 — poleg kratke in živahnje prestavne ročice med sededežoma — živo pa molčeče srce. Inženirjem je uspelo izpopolniti vse tisto kar smo hvalili že pri manjših BMW. Zaradi izredno mirnega teka so se tudi pri šestavniku odločili za vrstni motor in ne za razporeditev valjev na »Vs«.

Znani dvoltrekki motor so podaljšali za dva valja. Dvanajst nasprotnih uteži na ročični gredi, pa sedem ležajev in skrbno izdelan pogon odmične gredi v glavi pomaga, da se motor vrti kot turbina.

Izredni pospeški, prožen tek

»Kot bi vozil wankel, je vzikkilni preskusni voznik, ki ga je zapeljalo, da na začetku na pogled na merilnik vrtljajev in ves čas prestavljajše šele daleč v rdečem polju, blizu 7000 vrtljajev v minutu, pa niti po zvoiku, ne po šklepetu ventilov in ne po nenevidnem zmanjšanju moči ni občutili, da sili motor previsko.«

Ko pravim wankel, se seveda zavedam, da ponemti v daljni prihodnosti motor z vrtlecimi se batí najbrž edino resno konkurenco šestavljemu klasičnemu motorju. Toda ta čas je BMW s svojim novim motorjem pokazal izredno popolnost in zdi se, da se brez tezav kosa z wanklom kot je v Ro 80. Nič manj mimo se ne vrti, olja skoraj ne rabi in poraba goriva iz pov-

Cena: 3.145 dolarjev
in 47.796 dinarjev (z republiškim in občinskim davkom)

Zavarovalnina:
kasko brez franšize: 2.055 din
jamstvo: 464 din
Cestnina: 251 din

Zastopnik: »Tehno-Union«,
Ljubljana, Vošnjakova 5

precja prenapetih testnih voženj ni presegla 16 litrov goriva super na 100 km.

Polega zapisanega je posebnost motorja, da so dvokroglasto izdolblino v glavi, ki jo ima mnogo motorjev, dopolnilo še s posebno izboklino na batu, da je vrtinjenje vnetljive mešanice popolnejše in izgorevanje zato boljše. Razložili so nam, da so zaradi tega eksplozije smekhejše, pa so lahko motorja BMW 2500, v primerjavi z »1800s, lahko za sedem stopinj zmanjšali predvžig. To pa pomeni, da so potrebne svečke z manjšo toplotno vrednostjo. Popolnejše izgorevanje je tudi v službi novih ameriških predpisov zoper onesnaženje ozračja. Tako je v izpušnih plinih, brez dodatnih naprav, zelo malo strupenih snovi.

Se posebno nam je bila všeč zelo uspešno združenje visoke moči (60 KM—DIN na liter) z veliko prožnostjo in mitemi tekom. Ceprav smo imeli na testu »2500i in ne BMW 2800, ki je še močnejši, je avto dosegel prave športne pospeške in najvišjo hitrost 189,2 km na uro.

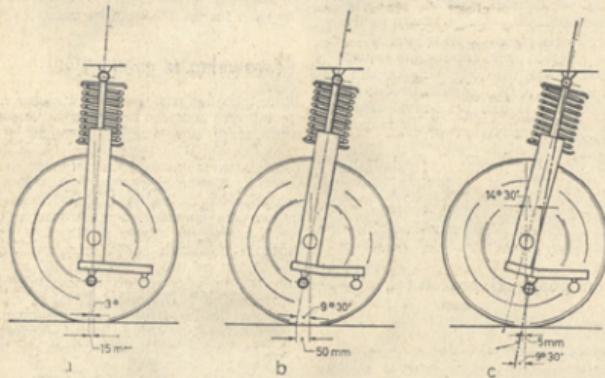
Servo volan, ki ga ni

Prav tako kot nas je navdušil motor nam je bil všeč tudi novi menjalnik ZF s sinhronizacijo Borg-Warner, BMW ki je do silej uporabljal le Porschejev sistem se je odločil za lahkoletnejši in natančnejši menjalnik. Kratka prestavna ročica ima izredno natančna vodila. Zelo športnim voznikom je porschejeva sinhronizacija bolj všeč, ker se da hitreje pretikati. V posameznih prestavah se da vztrajati: v prvih do 58 km na uro v drugi do 105 v tretji do 162 in v četrtri do konca. Prestavna razmerjava so se stopnjevala idealno, v vsaki prestavji je dovolj velika rezerva moči. Ni pa nam ugašala zapora vzvratne prestave, ker se včasih zgodi, da namesto v prvo, prestavite v vzvratno.

Hidravlična sklopaka, ki se sama nastavlja, deluje progresivno in se jo ravna brez težav, pot pedala je ravno pravšnja. Prevelik gib pedala na levo in na desno, najbrž ni značilnost vseh BMW 2500. Model nas je in zato smo ukazali ležaj na servisu v Ljubljani pritegniti, pa delu niso bili kos in so nas zavrnili: čes: ta »zrake je originalen.«

Pri ravnanju z avtom naj tušak omenimo, se zelo lahkoteno volan, na katerega bi sloveli pomisli, da je servo. Pa niti BMW se je odločilagniti prednje McPhersonove

VIDEZ	9	Oblika je umirjena, ne pada v oči. S strani je avto s la Bertone. Zelo lepo čelo z izbočenimi žarometi.
PROSTORNOST	9	Prostor je dobro izkorščen, petsedežnik zgornjega razreda. Udoben vstop in izstop. Na zadnjem klopi je nekoliko tesno — za ta denar. Velik prijašnik.
UPRAVLJANJE	10	Zelo lahketen volan, kot bi bil servo. Izredno natančna prestavna ročica na tleh. Dober položaj sedežev.
OPREMA	9	Zelo pregledni merilniki — moderne oblike. Všeč so kontroline lučke z napisom in stikala, ki z lučko opozarjajo, da so vključena. Izdatna naprava za zračenje in ogrevanje. Ležalniki.
VIDLJIVOST	10	Voznik dobro vidi naprej in nazaj.
NAJVEČJA HITROST	10	Bližu 190 kilometrov na uro. Karoserija dobro reže zrak, tudi pri največji hitrosti veter ne šumi preveč.
POSPESKI	10	Zelo velika rezerva moči, tudi pri nižjih vrtljajih. Če voznik povsem izkoristi moč, ki je na voljo, so pospeski izredni.
PORABA GORIVA	9	V primerjavi z izrednimi vozilnimi sposobnostmi je poraba goriva prenenetljivo skromna — od 12,5 do 17 litrov na 100 km.
LEGA NA CESTI	10	Avto je v ovinkih zelo nevtralen. Volan je treba le malo dodajati. Na sploški cesti nekajko spodinaša zadek. Zelo dobro se drži tudi slabe ceste.
UDOBJJE	8	Precjer trde vzmetni. Trdo oblazinjenje sedežev. Ropota malodane ni. Pri vožnji pod 100 km na uro se preveč občutijo udarci slabe ceste — za ta razred namreč.
MOTOR	10	Sestavljenik z veliko močjo, rad se vrte, zelo prožen je, tisto teče. Odličen hladen vžig. sWankel s premo premikajočimi se batij.
ZAVORE	10	Servo. Na vseh štirih kolesih kolutne zavore, dvokrožne. Priročno postavljena ročica za ročno zavoro, prijemlje na ločeno bobne.



Da bi pokazali kako so pri BMW 2500 spremenili nagib McPhersonovih vzmetnih nog, so infinjeti izvedeli predstavo na maršalu. Navedeno obcene avtomobile BMW s štirivaljnim motorjem (slika a), Silika b kade lamičjen je vzdolj, slikano pa obcene BMW 2500, Klasična McPhersonova noga (na primer BMW 1600) je prizjena tako, da je nagnjena za 31 stopinj (slika c). Vzmetna noge (srednječolica) identična je z oso, po kateri poskušajo kolo. Kot zaostajanja je dve stopinji. Na sliki b je nagnjena, kakor je predvideno za zaostajanje, če vzmetno nogo nagnjeno za 5 stopinj in 30 minut. Ker sta zglašena v srednjici vzmetne noge, se zelo poveča zaostajanje (50 mm). Negativni previs se zelo poveča, zato kolesa bolj vodijo avto, volan pa je izredno trd. Na sliki c je narisana obresa BMW 2500, kjer so s preprostim trikom sodobili prednosti a in b. McPhersonova noga je nagnjena za 31 stopinj in 30 minut, spodnji zgib pa so po maknili nastajal od srednječolice vzmetne noge. Tako si os, v kateri poskušajo kolo in os vzmetne noge nista več identični, pa se zgoditi, da je pri enakem kotu zaostajanja kot na sliki b, zaostajanje je pet milimetrov, se pravi trikrat manjše kot pri BMW 1600. To pomaga, da kolesi bolje vodita avto, volan pa je faktover. Razen tega poraža tako nameščena McPhersonova noga manj prestora, pa je bok mučila lahko mizi.



noje in z zanimivim tehničnim trikom z sladokusce smo ga podrobno opisali pod skico), je uspel zelo zmanjšati silo, ki je potrebna za obraščanje volana. Nova obesna pomaga, da se, ko vrtilimo volan po vecute negativni previs kolesa pa se avto zato bolje drži ceste.

Logična posledica majhnih prečnih sil, ki delujejo na prednji kolesi, je sklep, da se volan najlorj ne vraca prevec rad v izhodiščni položaj, če kolesa je malo zasukamo. Mi tega nismo opazili, preskuševalci "Auto, Motor und Sport" pa so se vratičju volana še posebej posvetili in ugotovili, da ga je treba v ovinkih z nagubnim cestisciom pozorneje ravnavi kot pri drugih avtih.

Kakovški že, na povratku iz Kragujevca v Beograd smo si po zaveti cesti čez Šumadijo privoščili dirvo Jago, pa je avto na turški kaldrni zelo dobro ubogal volan. Sportni vožnji pomaga zelo močan motor. Avto v ostrih ovinkih obrnate tako, da v izšodni zavoji dodaite plin in s podpiranjem zadka dosežete večjo okrenost vozila.

Nesreča bo krotila pločevina

Sportne odlike je treba plačati z nekoliko manjšim udobjjem, vzemti so namreč za ta razred še kar trde. Blažilniki pa so zelo učinkovitvi.

Klasična razporeditev, motor špredaj, pogon zadaj, pa zadnjih kolesi na diagonalnih nihalkah, pomagajo, da se voznik v ovinku počuti zanesljivo kot v malokaterem avtu. Pri ostri vožnji v ovinku je treba vo-



Naše meritve

(Testni avto je prevozil 18.400 km, na našem testu 7011 km).

Največja hitrost: 189,2 km na uro (merjeno poprečje zadnjih 200 m, zalet 2600 m, poprečje štirih meritiv)

Pospški:

kilometr brez zaleta: 30,9 sekunde, poprečna hitrost 113 km/h.

0 do 60 km/h	4,2 sekunde
0 do 80 km/h	6,9 sekunde
0 do 100 km/h	9,8 sekunde
0 do 120 km/h	14,3 sekunde
0 do 140 km/h	18,8 sekunde
0 do 160 km/h	29,3 sekunde

Prožnost:

kilometer z začetno hitrostjo 40 km/h (četrti prestav): 31,8 sekunde

Poraba goriva:

► na potovanju: najmanj 9,6 litra goriva super na 100 km (zrnerno, poprečna hitrost 80 km/h), največ 17,8 litra na 100 km (atomobilsko cesta, poprečna hitrost 170 km/h), na potovanju (Ljubljana — Beograd — Kragujevac — Ljubljana) 13,7 litra na 100 km

► po mestu: najmanj 15,2 litra na 100 km, največ 18,7 litra na 100 km.

► poprečna poraba pri testnih vožnjah: 16,1 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40 — res.	hitrost 33 km/h,
kazalec na 60 — res.	hitrost 53 km/h,
kazalec na 80 — res.	hitrost 73 km/h,
kazalec na 100 — res.	hitrost 91 km/h
kazalec na 120 — res.	hitrost 111 km/h,
kazalec na 140 — res.	hitrost 131 km/h,
kazalec na 160 — res.	hitrost 150 km/h,
kazalec na 203 — res.	hitrost 191 km/h.

Tehnični podatki

Motor: festvaljni — štititakini — vrsni — vrtnina po gib 86 x 71,6 mm — giba prostornina 2494 kubikov — kompresija 9:1, največja moč 150 KM pri 6.000 vrtljajih v minutu — največji navor 21,5 kpm pri 3700 vrtljajih v minutu — stredna hitrost bata pri 6.000 vrtljajih v minutu je 14,3 m na sekundo — rotaciona gred v sedi mi ležiščih odmikača sred s pogonom na celino hlajenje s črpalko in termostato (v hidraulični 12 litrov) — tlakno mazanje, v kartuši 5,75 litra olja — registrski uplinjanj zenith 35/40 INAT — mehanična crpalka za gorivo — skumplator 12 voltov 55 amperskih ur — alternator 500 watov.

Prenos moći: motor spredaj, poganja zadnji koliesi — enokolubna sriba sklopka — povsem sinhroniziran menjalnik (prestavna ročica med sediščema) — prestavna razmerja: I — 3,85:1, II — 3,19:1, III — 1,37:1, VI — 1:1, vrvadna: 4,13:1 — prestavno razmerje v diferencialu 3,64:1.

Voz: samonosna karoserija za pet oseb — sprednji koliesi na posamičnih obseh, vzmetna noge — spredaj in zadaj hidraulični teleskopski blazilniki — volan s poljem — hidraulična nožna zavora, servo, spredaj in zadaj kolubna zavora — dvozidni zavorni sistem — mehanična zavora na zadnjih koliesih, obrobna — pasaste gume michelin XAS 175SRH 14 — prtišek 2 atm spredaj, 1,9 zadaj — posoda za gorivo 75 litrov.

Mere in teže: dolžina: 4,7 metra — širina: 1,75 metra — višina: 1,45 m — mednosna razdalja: 2692 mm — rajdnici krog 14,9 metra (na levu), 10,4 metra na desno (od skrajne leve do desne 4,5 zavrtljivih volana) — prikljuk: 428 litrov — tehta praznega vozila 1345 kg (na prednjih premi 729 kg, na zadnjih 616 kg) — dopustna skupna tehta: 1775 kg.

lan nekoliko dodajati, včasih je potem potreben kratek odvzem. Na meji spodnja zadek, ki pa ga je zelo lahko ujeti. Ne nadnih in nepreračunljivih spodrljavajev BMW 2500 ne pozna. Razporeditev teže je namreč zelo enakomerna. Bočnega vetera skoraj ne občuti.

Včasih nam je bilo, da avto tako zelo dobro drvi naravnost, z volanom mu smeri skoraj ne treba popravljati, kar je najbrž rezultat asimetričnih pasastih gum.

O obliki karoserije ni bi pisali, ker pove že slike več. Zdi se, da jo je ukrojil Bertone, pa so jo marisali stilist BMW. Poobsto lep se nam je zel avto s cela. Dvojni žarometi niso le za okras, ampak so dolge jedovke res odlična svečava.

Da je karoserija izdelana tako, da je srednji del bolj kot zadek in prostor za motor in da pri trčenjih takoj zmeničana pločevina potrebuječno deformacijskega dela, smo že opisovali, ko smo MBW 2500 vozili lanske jeseni.

Ledvička po štiri milijone

Pri udobju moramo očitati precej nizek volan, ki bo debelusuemu gospodu s kratkimi nogami gotovo preved sedež v narocu. Ali pa morda pri BMW mislijo, da sedenje v narocu sodi v seksualnik? Serijski so tudi ležalniki...

Izredno bogati opremi smo pri našem početku pred poi leta posvetili veliko prostora, pa bomo tokrat kratki. Ugajajo-

zelo pregledni instrumenti, zračenje in grejtje je nadpovprečno dobro, zelo so všči gumbi pod armaturno ploščo, ki so prosojni in se, kadar so vključeni, prizge signalna lučka. Serijska je alarmna naprava. Zvočnik za radio prepeva nad škatlo z merilniki. Ceprav gre v posodo za gorivo 75 litrov, se kazalec goriva prteče šele pri 60. Reže na stebru zadnje šape se sijojo iz avtomobila slab zrak. Kljuevko so skrite pod oblažinjenimi ročaji, da bi ne poskodovale voznika pri udarcu z boka.

Včasih nam ni bila ura, ki je le za okras, tako majhna je in po želi arhitektov za avtomobilovo notranjost skrita v opazu armaturne plošče, tako da nanjo dobro vidijo le sopotniki. Včasih so nam bili številni predali v notranjosti avta.

Pričinjačnik je velik, lahko pa mu očitamo, da je rezervoarni kolo na dnu in je treba odstraniti vso prtljago, če se predre guma.

Preskušajoč vse to bogastvo — zakaj nobenega dvoma ni, da je veliki BMW drag in dragocen avto, z veliko več odlikami kot slabostmi: — preostane preskuševalcu na koncu te žalost, da je avto treba vriniti, zakaj cena po uradnem tečaju s carino in dajatvama znaša 87.109 dinarjev. Je pa treba povedati, da za ta denar dobri tudi ključ, ki mu je enak le vsak štirinajstisoč. Ključ namreč nima brade z zarezami, ampak gre za kombinacije stožčastih luknjic. Tak ključ ima le še mercedes 600. Pravijo, da tehnično izobraženim že pogled nanj odkiene srce.