



vozili smo

Ante Mahkota

BMW 2500

ŠEST VALJEV ZA ŠPORTNO SREČO



V petek, pred štirinajstimi dnevi, ko je v Münchenu jesenski veter poskušal zrahjati črn pajčolan nad popkom Miss Bar dot — na velikanskem plakatu za svetovno premiero krvarsko-bondovskega filma »Shalakos« — smo časnikarji z vsega sveta prišli v Monako: na drugačno svetovno premiero, na prvo predstavo šestvaljnega BMW 2500 in »2800e«.

Po bi popek bivše gospe Sachs — na pesku, konju in predvsem v štiribarnem tisku — ne mescal med avtomobile, ko se ne bi pri predstavitvi novega »2500e« prepričali, da je reklama spolnost prevzela celo sivoiasega direktorja BMW H. W. Bönscha. Takože je končal nadrobno razlagajo tehničnih posebnosti novinca: »Ko bodo za vami preskusne vožnje, upamo, da boste naš sechszylinder pisali z 'x'«.

Sexzylinder!

Ce žele, in če jim sex pomeni živahnost posebne vrste, radi ustrežemo, in novemu nemškemu šestvaljnikusu — avtu s šestvaljnem motorjem — redčeno sekssualniku. BMW 2500 namreč ni samo vitez, lep avto, ampak ga je tudi veselje voziti.

Izzivalen je.

Zenske so se ozirale, za avtom namreč

Saj je izzivalna tudi prodajna politika bavarske tovarne, ki zadnja leta izredno napreduje! Letos bo presegel promet milijardo mark in je na premieri velike limuzine klilca avtomobilistične časnikarje za pričo, da na svetu ni tovarna, ki bi letos predstavila kar osem novih avtomobilov.

Price niso gorovile...

Šestvaljni BMW je vsekakor krona programu športnih limuzin »novega razreda« BMW, nadaljevanje zasnove soglašeni avto-

mobile, katere inženirji trde, da mora stroj živeti s človekom.

Na preskusnih vožnjah pa krožni vijugasti cesti blizu jezera Tegern, smo se prepričali, da so se tudi največji BMW uspeli prilagoditi zahtevam vse bolj gostega prometa, saj je gospodski avto na zunaj manjši kot bi pričakovali po notranjosti, odlično pospešuje in se tudi v najbolj zapletenem položaju zelo dobro drži ceste.

Seveda je 300 km vožnje s prvimi »2500e« — močnejša limuzina »2800e« in izredno bogato opremljene kupe 2800 CS, ki so nam ju tudi pokazali, se tovarni še nista zdela dozorela za test — premalo, da bi si upali sklepali, ali je mercedes dobil hudega domačega konkurenca. Raziskovalci tržišča, ki sodijo, da za šestvaljni BMW ne bo manjško odjemalev, so nam tudi zatrjevali, da BMW 2500 ni mercedesov tekmec, ampak avto najvišjega razreda, ki ga ne vozi sofer, ampak športno navdahnjeni lastnik.

Prezgodaj je tudi sklepali, ali bo veliki BMW naše, toliko prijateljev, kot je uspešno manjšim, starejšim bratom: ljudi, ki jim laskajo tovarna, da so živahni, žilavi, lahkih nog, vitalni. So le-ti tudi dovolj bogati za šestvaljnik?

Prijeten je celo karambol

Mi nismo. In vendar smo ga gledali, otipavali, vozili.

Naprej in nazaj ošiljeni BMW 2500 bi s protila prisodili italijanskemu krojaku pločevine Bertoneju, saj za naše oči, precej spominja na alfa 1750. Pa ga niso ukrojili v Italiji! Oblikovalci BMW so mu ohranili značilne slednice na hladilniku, v katerega so zasadili štiri žaromete; boki novega avtomobila so nizki, okna velika, zadek košat.

Samonosna karoserija je zgrajena takoj, da je prostor za potnike »trdna kletka«: prednji ali zadnji del se pri trčenju zelo zmečkata, da se porabi kar največ deformacijskega dela in se ljudje v avtu manj poškodujejo. Taškna karoserija ni novost. Kot tudi ni revolucionarna novost šestvaljni motor, ki ga BMW doslej ni izdeloval.

Toda tako pri karoseriji, kot opremi, podvozju in se posebej pri motorju, je očitno, da se je BMW z veliko truda lotil kar najbolj izpopolnit, kar mu je že uspelo pri manjših avtomobilih. V ta namen inženirji niso bili za piliti podrobnosti.

Seveda so se strategi prodaje pri tem potrudili, da bi veliki BMW zadovoljil tudi postavljaške kupce. In so pri Daimler-Benzu posneli znameniti črni jekeni ključ največjega mercedesa 600, ki ima namesto zob luknje, da sta si med 14.000 kljucu le dva enaka.

Vzeli smo v roke ključ te skrinje s sedmimi pečati — v Nemčiji stane BMW 2500 več kot 15.000 mark, cena na našem tržišču nam pa čas še ni znana — in vžgali motor, ki so nam ga dali za test.

Potem pa vse tiho je bilo

Samodejna naprava na uplinjaču dobro deluje, saj je hladnega jesenskega jutra avto takoj užgal, čeprav smo za hip posumili, da je spet ugasnil, ko ni bilo nobenega glaslu.

2,5-litrski motor je izredno uravnovešen in pri pospeševanju, ko je segel nad 6.500 vrtitvjav v minutni, se že zdeče, da se vrtil kot bi ne bilo premo premikajočih se batov.

Šestvaljnemu motorju, ki so ga razvili iz štirivaljnega dvolitrskoga motorja, so

namreč zelo izpopolnili izgorevalni prostor. Dvovaljasto izdolbljeno v glavi, ki tam vrtinči vnetljivo mešanico, je pri šestovaljnem motorju dopolnila se izboklina na batu, tako da je izgorevanje zelo popoeno. Zaradi tega so eksplizije zmanjšene, pa so šestovaljni motorji v primerjavi z motorjem BMW 1800 lahko za sedem stopinj zmanjšali predvzeto, kar pomeni, da so potrebne svečke z manjšo topločno vrednostjo. Popolnejše izgorevanje je tudi v službi novih ameriških predpisov zoper onemšenje ozračja in je iz izpušnih plinov – brez dodatnih naprav – zelo malo strupenih plinov, kar je za takšni motor zelo nenavadno.

150 KM je polnokrvnih in udobnih limuzina »2500« zmora pospeške, ki so jih ni sramovati sportnemu avtomobilu. Naše merite na avtomobilski cesti je oviral gost nedeljski promet, vendar smo še neuteceni avto uspel z mesta pognati do hitrosti 100 km na uro v manj kot enajst sekund, zato je povsem verjeti tovarni, da utečeni »2500« v 10,4 sekunde pospeši od 0 do 100 km na uro.

Največja hitrost 190 km na uro je povsem v skladu s ceno avtomobila.

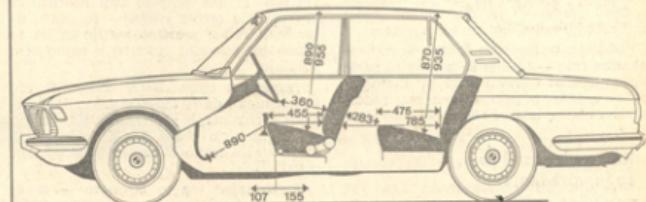
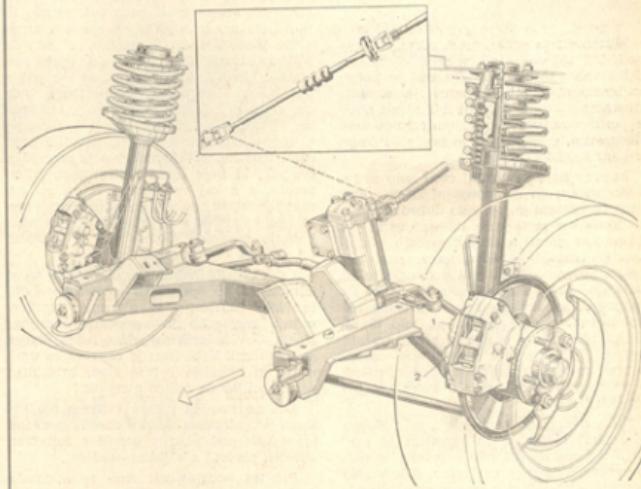
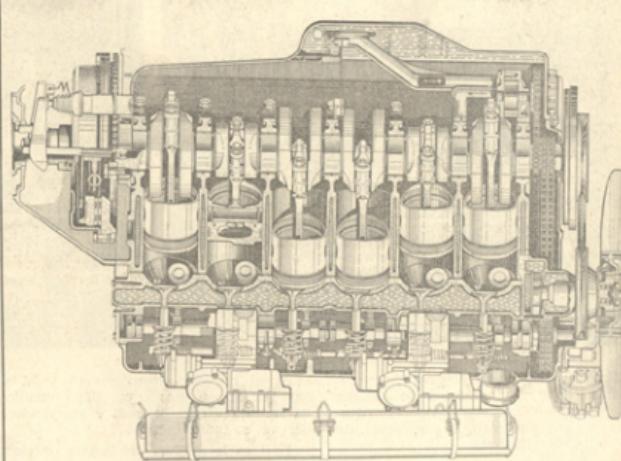
Preveč moške vode škodi

In kaj vse še dajo za velik denar?

V velikem Porschev način sinhronizacije v menjalniku. V »2500« se do zadnjih koles mod prenaša od ročične gredi z dvanaštimi nasprotnimi utežmi skozi sklopke z lamelasto vezmetjo in menjalnik z Borg-Warnerjevo sinhronizacijo, na kardansko gred z dvema zgiboma in skozi diferencial (za dopolico z zaporo) po dveh poloseh s po dvehom homokineticnima zgiboma.

Zasluga nove sinhronizacije je, da se izredno kratka prestavna ročica zelo natanko pretika. Le ko smo v prvi prestavi silili motor v prevozne vrtljage, da le čez drče pojde na merilniku vrtljavev, nevajeni nismo dobro zadeli vdrugo.

Sploh je s tem avtom zelo lahko ravnat, še posebej s testnim, ker je imel servo volan, ki ga serijo ni, zavoram pa že tako v vseh »2500« pomaga naprava za





čjačitev zavorne moči. Mimogrede povedano: na vseh strin kolesih so kolutne zavore, ki jih ravna zelo izpopolnjen drožni sistem z napravo, ki preprečuje, da bi zadnji kolesi blokirali.

Inženirjem torej ni uspel le izvati voznika k hitri športni vožnji, ampak so mu tudi pripravili orodja, da lahko ukruti strast, če ga sexzylindere preveč prevezame.

Trebušniki imajo pripomo

Na večer testnega dneva nas je presestil zelo močan dež, ki se je kasneje sprevrgel v rosenje, da je bil asfalt splošek in nevaren in da sta zadnji kolesi zelo spodrsavali, če smo preveč pritisnili pedal za plin.

In prav na tej zavratni cesti smo se tudi pripravili, da se šestivalni BMW, obut v široko pasasto gume, zelo dobro drži ceste. Toda ker se bojimo, da smo se že pri opisovanju motorja preveč zapletli v opisovanje tehničnih podrobnosti, naj na kratko povemo, da je tudi podvozje veliki BMW pododelovalo od manjših, da pa so ga izpopolnili z nekaterimi zelo zvitimi nadrobnostmi. S preprostim, pa zelo domeljnim, trikom jim je uspel precejagniti prednje McPhersonove noge in tudi vzmetne noge zadnjih koles na prečnih nihalkah so primaknili bliže središču koles kot pri manjših BMW.

Tako zasnovano podvozje z zelo dobro uglašenimi blažilniki in vzmetnimi je prečiščivo jamstvo, da avto v ovinku le redko zanese. Vozilo je neutralno. Sele v zelo slabih okoliščinah in z neprimerno hitrostjo smo ga pripravili, da mu je sunkovito spodnino zadež — pa bolj zaradi veliko moči zadnjih koles, kot zaradi podvozja.

Podvozje, prilagojeno športni vožnji, je nekoliko trdo — takšno še bo najbrž zdele marsikateremu vozniku starejših mercedesov — vendar bogato oblaženjeni sedeži uspešno blajžijo udarce slabe ceste.

**Kdo ga bo imel prvi,
to je vprašanje!**

Udobno bi še najbolj očitali precej nek volan, ki bo debešnemu gospodu s

kratkimi nogami gotovo preveč sedež v naročju. Ali pa morda pri BMW misljijo, da sedenje v naročju sodi v sexzylinder? Serijski so tudi ležalmiki ...

Le-ti so le majhen del bogate opreme.

Armatura plošča je obložena s črno mehko plastično snovjo. Ventilator ravna brez stopnje, je zelo močan. Zračenje in gretje je nadpovprečno dobro. Svež, mrzel ali segret zrak, piha pod vetrovno šipo, s stranskih odpint na robovih armaturne plošče in skozi rešetke v konzoli pod armaturno ploščo. Okrogla, velika merilnika hitrosti in vrtljajev sta skupaj z merilnikoma goriva in temperatuvo vode ter vrsto kontrolnih lučk za olje, utripalke, ročno zavoro, bleščeče luči in dinamo; v ličnem elipsoidu ohljuši, natanko pred očmi voznika. Zelo domeljeno je nameščen zvočnik, ki poje iznad instrumentov. Preprosto, z nekaj vzdolžnimi rebri, so odpravili slabost poličke na armaturni plošči, po kateri se v drugih BMW v ovinkih kotači predmeti. Ogista ura je predaleč od voznika — bolj okras kot namen.

Od električnih kontrolnih naprav so si tehniki, ki so opremili »2500«, sposodili barvaste gumbe — za alarmno napravo, zadnjo meglenko in ogrevanje zadnjega stekla — v katerih se prizge lučka, kadar so vključeni. Všeč nam je naprava za umivanje in brišanje vetrne šipe, brisalnike sprošči pritisak na ročico utripalke.

Luč na manjka tudi v velikem 600-litarskem prtižajušči z ravnim dnom, ki so mu pri »2800« pod pokrov privili z žametom obložen pladenj z bogatim orodjem.

Pri tej podrobnosti smo se spomnili dražjega, močnejšega »2800« z motorjem s 170 KM, ki ima serijsko tudi napravo za uravnavanje nivoja vozila — se pravi, da žarometi vedno pravilno svetijo in da so kolesa pri vsakršni obtežitvi v najboljšem položaju.

Na koncu opisa BMW 2500/2800 naj še omenimo, da je mogoče dokupiti samodejni menjnik in celo klimatsko napravo, ki motorju požre 5 KM, uspe pa ji, da je v avtu lahko 25 stopinj hladnjeve kot zunaj.

Preskušajoč vse to bogastvo — zakaj nobenega dvoma ni, da je veliki BMW drag in dragocen avto z veliko veliko več

odlikami kot slabostmi — ostane vprašanje, kdaj bomo pre videj tudi na naših cestah, z našimi tablicami. Izkušnje kažejo, da najbrž ne bo treba dolgo čakati.

Z tiste pa, ki si ga še dolgo ne bodo mogli kupiti, naj ostane tolažba v okviru »x«, ki so nam ga priporocili v tovarni. Poznvalci namreč trdijo, da je BB prijetje gledati in poskušati, kot jo imeti in vzdrževati.



FILIP KLAJIC
fabrika galošev Janaca
D. Dakovića stev. 53, TELEK 171-25
KRAGUJEVAC

IZDELUJEMO VERIGE ZA:

- mopede in motocikle
- vse vrste avtomobilov

**FKK VISOKO KVALITETNA
VERIGA ZA VAŠE VOZILO**

**VELIKA TRPEZNOST,
ODPORNOST,
ZANESLIVOST PRI DELU
SO ODLIK IZDELKOV
Z OZNAKO FKK**

**ZAHTEVAJTE, DA VGRADIMO
V VAŠE VOZILO VERIGO FKK.**