

BMW 1600-2 je od predhodnika, limuzine s štirim vrati, podedoval štiritirvaljni vrstni motor s prostornostjo 1600 cm³ in je tako v programu BMW najmanjše vozilo. Podvozje ima po BMW 1900, ima pa še dvojne vrat, je za 27 cm krajši in 12 cm ožji ter 150 kg lažji. Tako je po ceni in velikosti razširil izbiro pri firmi BMW.

Glede na ugodno razmerje 11 kg/KM je bilo pričakovati (in preizkušnje so to potrdile), da bo BMW 1600-2 eno izmed najbolj temperamentnih vozil v krogu serijskih primernih. Preskus na mokrem cestišču pa ni zadovoljil, vsaj ne kar zaveda običajne gume firme Metzeler. Zopet se je pokazalo,

da je treba gume vselej skrbno izbrati, še posebej za vozila s tako poudarjenimi športnimi lastnostmi.

Tako se je BMW 1600-2 pri hitri vožnji na mokri cesti razkril kot občasno nevarno vozilo. Pomagati pa si je mogeče z boljimi gumami. Ugotovili smo, res, da zamenjava vpliva zelo ugodno; boljše gume pripomorejo, da zanašanje ni več omeje vredno. Seveda mora izbrati gum dobro pretehtati proizvajalec.

Po zmogljivosti lažji BMW 1600-2 ni slabši od težjega in za 5 KM močnejšega 1900 z 90 KM. Manjša teža razliko z lahkoto pokrije. Stroj razveseli vsakega voznika. Pre-

stave gladko prestavljamo s kratko ročico. Sinhronizacija ni delala preglativ niti v avtomobilu, ki je imel za seboj komaj 700 kilometrov. Odpovedala ni nikoli.

Zavore so izredno učinkovite in tudi po več zaporednih močnih zaviranjih niso pokazale fadanga. Avto je obdržal smer vožnje.

Posebno očitno je vozilo zavoljo lahkega in zelo natančnega krmiljenja. Na preizkušnji progi je bilo slišati le malo hrupa, vzmetenje in blažiči sunkov so ugajali zavoljo športne izvedbe.

Avto je cenejši zaradi nekoliko preprosteje izvedbe. Prednja sedeža sta lahko dostopna in reči moramo, da je celo dostop do zadnjih sedežev za limuzino z dvojne vrati prav udoben. Naslonjali prednjih sedežev se upogneta v ta namen da leč naprej. Spreddaj in zadaj človek udobno sedi in se dobro počuti. Naslonjali zadnjih sedežev lahko naravnamo v tri različne položaje, ne da pa se jih uporabiti za ležalnike. Porostora je dovolj tudi za noge, posebno srednje visoki vozniki se pohvalijo z voznikovim sedežem. Na prave za upravljanje so lahko dostopne. Lega sedežev, velikost in oblike oken nujno idealen razpored.

Instrumenti so pregledni in tudi okusno oblikovani ter ustrezno vgrajeni v armaturno ploščo.

Blazine na plošči in izvedba volana jasno kažejo, da si proizvajalec prizadeva povečati notranjo varnost. Zal ni držaja za sovmnika.

Brisalci šip so nekoliko kratki; za malenkost daljši bi precej bolje opravljali svojo nalogo.

Na koncu lahko rečemo, da je BMW 1600-2 prav gotovo prijeten za pogled. Vsekakor pa moti nekoliko poceni izveden zaključni del karoserije, zavoljo katerega se zdi vozilo nekam neharmonično oblikovano. Sicer pa je vozilo športno in kompaktno, za srednji razred celo nenavadno zmogljivo. Z dobrimi gumami zanesljivo in dobro sediša na cesti.

AUDI SUPER 90

Auto Union je sedaj del podjetja Voiswagen; po letu 1966 se je posvetilo izključno izdelavi avtomobilov s štiritirvaljnimi motorji. Med te sodi tudi audi, ki je prevzel ime po znanih vozil izpred druge svetovne vojne. Audi super 90 je že tretji v vrsti novincev in ima pri prostornini 1770 cm³ 90 KM ter maksimalno število vrtinjav — 5200 v minuti.

Zagon motorja ne povzroča niti najmanjše težave, prav presenetljivo je, kako motor gladko in rad teče. Če pomislimo, da imamo opraviti s štiritirvaljnim motorjem, moramo priznati, da zelo malo trave, grede se vrsti tiho in prijetno brni.

Tako na poskusni stezi kot na cestah se je audi super 90 pokazal kot zmogljivo vozilo, ki mu ne manjka rezerve. Priritik v gumah je zelo pomemben za to, kako se vozilo obnaša na cesti. Pri normalnem priritiku se kažejo vse lastnosti vozila s pogonom na prednja kolesa, tako da je krmiljenje pri hitri vožnji po ovinkih z dodajanjem plina dokaj trdo. Če zvečamo priritik v gumah, vozilo vodimo z manjšim naporom in ga obvladamo v zadovoljivih mejah.

Vzmetenje in amortizerji ustrezajo športnemu značaju avtomobila, pa tudi težjanim, da bi bilo vozilo udobno ob vsaki priložnosti: ob močno forsirani vožnji in tudi na cestah vsake vrste. Sumov, ki bi motili, kratko malo ni: za vozilo tega razreda posebno tih tek.

Kot je omenjeno, je upravljanje vozila zelo lahko, če le poskrbimo, da je priritik v gumah dovolj visok. In to kljub pogonu na prednja kolesa. Prestavno razmerje je tako, da je do končnega zasuka koles potrebno četvero obratov volana. Volan bi bil lahko manjši in se zaradi tega ne bi bilo treba dati, da bi potem z njim teže krmilili. In še lepši in pridojnejši bi bil. Manjši voznik bi imel boljši razgled, močnejši pa več prostora na sedežu.

Spoštovanje zbija prednja diskasta zavora, ki učinkuje zelo izdatno. Tudi če zaviramo z vso močjo in če je cesta mokra, vozila ne sanese iz prvotne smeri.

Glede na športni značaj avtomobila bi bilo bolj primerno, ko bi imel audi super 90 namesto vzvoda za prestave na krmilu klasični vrvod. Sinhronizacija in pre-

stavn razmerja našim prilikam docela ustrezajo. Limuzina ima dvojna ali štiri vrata, ki se odpirajo zelo na široko in skozi katere udobno pridemo do sedežev. Spreddaj sta dva ločena sedeža, ki ju lahko različno prilagajamo. Tudi zadnji del vozila po obliki in drugem povsem ustreza. Sedeži so prevečeni z blagom in umetnim usnjem. Pogled navzven in na instrumente zadovoljijo samo manjše in srednje velike voznike. Če je voznik visok, sedi nekoliko visoko in je prikrajšan predvsem za pogled navzgor.

Zavoljo pogona na prednja kolesa avto nima tunela za kardansko gred in je tako dovolj prostora tudi za noge, tako na zadnjih kot na sprednjih sedežih.

Med drugim opazimo dvostopenjski brisalniki šip. Prostor za priritajo je lahko dostopen, prostoren in ima dva predala za orodje in podobno.

Zivahnji audi super 90 nas je tako zavoljo lepe oblike in udobja kot tudi zaradi nadpovprečnih lastnosti med vožnjo navdvalil.

ZA
PRIJATELJE
„AVTA“



avto

Vsem našim rednim bralcem bomo brezplačno posredovali turistične informacije, navodila, napotke in navse te le v pisnih bralcev, temveč tudi osebo.

Lahko nam pišete ter zahtevate informacije o cestah, najhitrejših in najbolj zanimivih potovalnih smereh, višinah prelazov, strminah, motelih, kampingih na posameznih maršrutah, prevozih s trajekti in skozl predore, beninskih črpalnih, servisnih postajah itd.

Pomagali vam bomo — po naših najboljših močeh — čim bolj pripraviti poletno potovanje. Veseli bomo, če vam bo naš nasvet ali napotilo koristilo. Pišite na naše uredništvo, vprašanja formulirajte čim bolj jasno. PRILOŽITE KUPON, ki bi natisnjen v vsaki številki in ne bomo vam ostali dolžni odgovora.

Ime in priimek

Ulica in hišna številka

Kraj in pošta