

# TEISTSUGUSED BMWd

# BMW 100

BMW 700 LS, 1965

BMW M5, 1986

BMW 850i, 1990

BMW 2002 turbo, 1974

BMW 318i Baur TC4, 1993

BMW i8, 2014

BMW Z3 Coupe, 1999

BMW 600, 1958

BMW 3/20 PS AM1, 1932



Süsinikplast? Ei, metalne armatuurlaud ning puidust kerestruktuur. Aga ruumi on 1932. aasta AM1-s rohkem kui näiteks 2014. aasta i8-s!

## BMW 3/20 PS AM1, 1932

**Tootmisaastad** ▶ 1932-1933 **Tootmisarv** ▶ u 3100 tk **Turuväärtus** ▶ u 20 000 € **Mootor** ▶ 0,8 l R-4, 20 hj **Käigukast** ▶ 3 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 580 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ pole võimalik **Tippkiirus** ▶ 80 km/h

## BMW i8, 2014

**Tootmisaastad** ▶ al. 2014. aastast **Tootmisarv** ▶ u 5000 tk (esimese aastaga) **Hind** ▶ 127 990 € **Mootor** ▶ 1,5 l R-3 biturbo + el.-mootor, 362 hj **Käigukast** ▶ 6 käiku, automaatne **Tühimass** ▶ 1460 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 4,4 s **Tippkiirus** ▶ 250 km/h



i8 ukсед avanevad tiibadena üles ja paljastavad futuristliku sisemuse. Uste ümbruses on näha ka värvimata süsinikplastist kandmik.

Autoleht otsustas tänavust BMW 100. sünnipäeva natuke teisiti tähistada. Valisime margi ajaloost erilisemad mudelid ja jätsime kõrvale kõik argise. Sünnipäevale pääsesid Eesti oludes vaid väga haruldased BMWd.

**K**as tunnete kõik fotol olevad BMWd ära? Ilmselt tekib siin mõne mudeliga raskusi isegi neil, kes end BMW-huviliseks peavad, keskmisest autosõbrast rääkimata. Tänu Laitse-RallyParki toele ja arvukate autoomanike vastutulekule õnnestus fotole koondada hulk märkimisväärsed mudelid, millest paljusid toodeti omal ajal vaid mõni tuhat. Vähemalt viis fotol olevat autot (ühtlasi viis vanimat) on aga ainukesed omasugused Eestis.

BMW asutati 1916. aastal lennukimootorite ja tsiklitootjana, autodeni jõuti 1927. aastal. Kuhu on saja aastaga jõutud? Fotol esiplaanil paremal seisev i8 ei ole küll BMW uusim mudel, ent vaieldamatult kõige futuristlikum oma bensüin-elektrilise ajami, süsinikplastist kandmiku ja lasertuledega. Arvestuslik keskmine kütusekulu võrdub 2,1 liitriga 100 kilomeetri kohta, samas suudab i8 vaid 4,4 sekundiga paigalt „sajani“ spurtida.

Millega vastab i8-le esiplaanil vasakul seisev punane auto? Tundub, nagu see oleks i8-st tõesti vähemalt sajand vanem, kuid pärineb siiski aastast 1932. Tegu on BMW esimese päris oma autoga, mis järgnes Austin 7 alusel toodetud BMW Dixile. Sõiduki täpne indeks on BMW 3/20 PS AM1, kus numbrid viitavad maksu- ja täishobujõududele ning AM1 näitab, et tegu on esimese Müncheneri BMWga (firma ajalooline häll oli teadupärast Eisenachis). Just selle mudeliga algasid ka BMW kokkupuuted oma hilisema põhirivaali Mercedes-Benziga. Nimelt polnud BMW alustava autotootjana ise veel võimeline keresid valmistama, mistõttu see töö osteti Mercedeselt sisse. Seega tõepoolest, tegu on Mercedese kerega BMWga.

Samavõrd huvitavaid fakte ja lugusid peidavad ka järgnevatel külgedel tutvustatavad BMWd.

TÕNU KORROL

# Autoasendajad, mis aitasid päris autodeeni

1950–1960ndad

# BMW 100



## BMW 700 LS, 1965

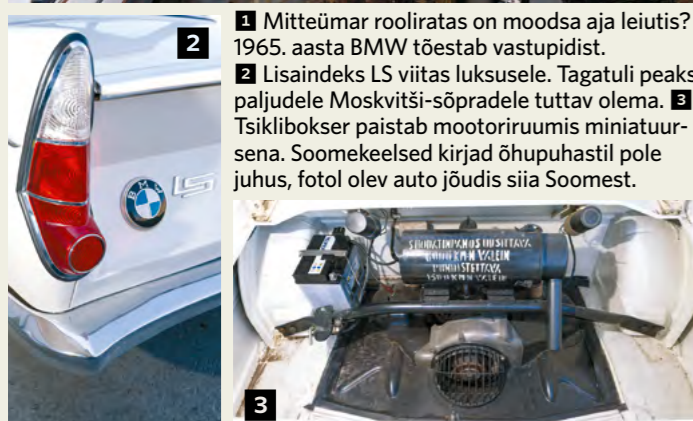
**Tootisaastad** ▶ 1962–1965 **Tootmisarv** ▶ 93 030 tk **Turuväärtus** ▶ u 10 000 € **Mootor** ▶ 0,71 B-2, 32 hj **Käigukast** ▶ 4 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 680 kg **Aeg 0–100 km/h** ▶ 32,5 s **Tippkiirus** ▶ 120 km/h

## BMW 600, 1958

**Tootisaastad** ▶ 1957–1959 **Tootmisarv** ▶ 34 813 tk **Turuväärtus** ▶ u 20 000 € **Mootor** ▶ 0,6 l B-2, 19,5 hj **Käigukast** ▶ 4 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 550 kg **Aeg 0–100 km/h** ▶ 60 s **Tippkiirus** ▶ 100 km/h



1



2

1 Mitteümar rooliratas on moodsa aja leiutis? 1965. aasta BMW tõestab vastupidist. 2 Lisaindeks LS viitas luksusele. Tagatuli peaks paljudele Moskvitši-sõpradele tuttav olema. 3 Tsiklibokser paistab mootoriruumis miniatuur-sena. Soomekeelsed kirjad õhupuhaslil pole juhus, fotol olev auto jõudis siia Soomest.

**B**MW eneseotsingud kestsid pärast II maailmasõda pikki aastaid - pidevas pankrotihirmus ja selge tulevikunägemuseta toodeti paralleelselt „mullautosid” Isetta ja V-8-ga luksusautosid. Palju selgemaks ei teinud pilti ka mudelid 600 ja 700, kuid tagasid firmale kriitilisel ajal ellujäämise.

### Mullauto või motokupee

Mudelid 600 ja 700 - mitte segi ajada hilisema 6. seeria ja 7. seeriaga - kasutasid mõlemad veel mootorrattamootorit ja kuulusid seega pigem kategooriasse „autoasendajad” või „mikroautod”. Säärased olid vahetult pärast raskeid sõjaaastaid väga nõutud, ent 1950ndate keskel hakkas nende aeg ümber saama.

BMW proovis oma kuulsat „mullauto” Isettaga kauem läbi ajada, mistõttu sündiski mudel

600, oranž auto fotol. Sisuliselt oli tegu neljaistmeliseks avardatud Isettaga, mis teadupärast oli kõigest kahekohtaline. 2,3 meetri pikkune „mullike” venitati 2,9meetriseks, mis tekitas lisaistmete jaoks piisavalt ruumi. Iseäralik esiootsas paiknev uks jäi alles, aga tekitas probleemi tagaistmele pääsemisel.

Kulude kokkuhoiu nimel prooviti prototüübil pooleldi ülesklapitavat esiistet. Sedasi õnnestus kuidagi tööpoolest tagaistmele pääseda, ent lahendus liukati kõrvale turvakaalutlustel: forntaal-kokkupõrke korral poleks autost pärast avariid keegi välja pääsenud. Pääseteeks sai sõiduki paremale küljele tavapärase külgekukse lisamine. BMW 600 on seega kaheükseline auto, mis puhtteoreetiliselt kvalifitseerub kupeeks. Omal ajal pruugiti ka nimetatud motokupee.

**Kahesilindriline tsiklimootor oli nüüd 600kuupsentimeetrine ja võimaldas rünnata 100 km/h piiri. Kütust kulutas motokupee 6,5 l / 100 km.**

Ühes istmete arvu kahekoristamisega suurendati kaks korda ka mootori töömahtu. Kahesilindriline tsiklimootor oli nüüd 600kuupsentimeetrine ja võimaldas rünnata 100 km/h piiri. Kütust kulutas motokupee 6,5 l / 100 km ehk algse Isettaga võrreldes samuti ligemale kaks korda enam. Esiratatega võrreldes avardatud tagarataste rööbe parandas sõidustabiilsust, samuti ka jäigast tagasillast loobumine.

### Itaalia disain

Siiski oli säärase sõidukite aeg otsa saamas, sest 600-t tehti vaid 35 000. Tava-Isettat vorbiti seevastu koguni 162 000. Uued ajad ootasid tõsisemat autot ja lahendus - kuigi jällegi lühiajaline - saabus saatuse tahtel taas Itaaliast. Isetta algupärane konstruktsioon osteti ju Itaaliast, nüüd aga kujustas sealne disainer Michelotti nägusa väikeauto, mis vähemalt väliselt sidus ennast mullauto-dest selgelt lahti.

1959. aastal sündinud BMW 700 jätkas tehnika osas siiski paljuski endisena, sest firmal lihtsalt nappis vahendeid

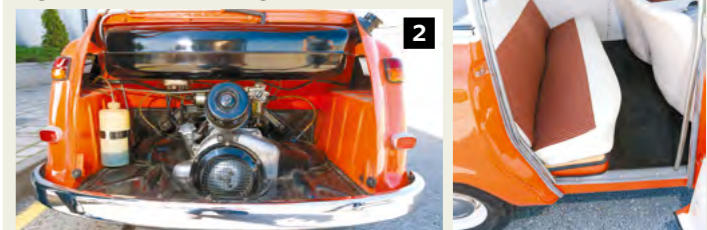
arendustöök. Autopäras paiknev tsiklimootor paisus 0,7liitriks ning löviosa kandmikustki võeti üle eelkäijalt. Siiski näis ostjaskonda väline uudsus rohkem kõnetavat, sest BMW tegi uudismudeliga tubli äri. Esimese põlve autot osteti ligemale 90 000 ning 1962. aastal mindi üle uuendatud versioonile 700 LS, mida näeb fotodel. See auto venitati 3,54 meetrilt juba 3,86meetriseks, mis andis taga istujatele ruumi juurde, täiendavalt pikenes tagaülend. Ammugi käisid inseneride mõtted neljasilindrilisi radu, kuid BMW 700 mootoriruumis pläristas kuni lõpuni tsiklibokser.

Kokku tehti 700 eri versioone ligemale 190 000 eksemplari, mis oli kuueaastase tootmistükli kohta tubli tulemus. Siiski olid 1960ndate alguses BMW sihid juba mujal. 1962. aastal jõudis tootmisse täiesti uus neljasilindriline keskklassi sedaan 1500 (Neue Klasse). Peagi lisandus sellele väiksem kaheükseline 1602 ja suurem kuuesilindriline 2500. Tegemine oli otseste eelkäijatega hilisemale 5., 3. ja 7. seeriale. Aga see lugu on juba paljudele teada.



1

1 Esiüks avaneb ette-üles, viies kaasa nii armatuurlaua kui ka rooliratta. Autosse sisenemine käib võrdlemisi hõlpsalt, kuigi tekib petlik tunne, et kõikuv autohakatis kipub ümber minema. 2 1950ndate teises pooles kasutati BMW sõiduautodel vaid kahte liiki mootoreid: tsiklipäritolu B-2 ja suurt V-8-t. 1958. aasta BMW 600 mootoriruumist V-8-t ei leia. 3 Pääsuks tagaritta sai 600 ühe külgekukse.



2



3

# Sporti saab teha mitut moodi

1970–1980ndad

# BMW 100



## BMW 2002 turbo, 1974

**Tootisaastad** ▶ 1974–1975 **Tootmisarv**  
▶ 1672 tk **Turuväärtus** ▶ u 75 000 €  
**Mootor** ▶ 2,0 l R-4 turbo, 170 hj **Käigukast**  
▶ 4 käiku (lisana 5), manuaalne **Tühimass**  
▶ 1035 kg **Aeg 0–100 km/h** ▶ 7,0 s  
**Tippkiirus** ▶ 211 km/h

## BMW M5, 1986

**Tootisaastad** ▶ 1984–1987  
**Tootmisarv** ▶ 2145 tk **Turuväärtus** ▶  
u 50 000 € **Mootor** ▶ 3,5 l R-6 DOHC,  
286 hj **Käigukast** ▶ 5 käiku, manuaalne  
**Tühimass** ▶ 1430 kg **Aeg 0–100 km/h**  
▶ 6,5 s **Tippkiirus** ▶ 245 km/h



Sportlikud mudelid kuuluvad BMW amplituusse varastest 1930ndatest saadik. Paljud neist on kujunenud turul ülimenukaiks, aga kui 2002 turbo (E20) ja esimese M5 (E28) ühisosa otsida, siis just napp müügiedu iseloomustab mõlemat. Saksamaa esimest turbomootoriga seeriaautot 2002 turbot tehti 1970ndate alul 1672, esimest M5-t, mida on sage liituleeritud maailma esimeseks sportsedaaniks, kümme aastat hiljem 2145 eksemplari.

### 70-liitrine paak

Mõlemad haruldused sündisid murrangulistel aegadel. 2002 turbo tootis oma kaheliitrisest mootorist 170 hobujõudu ning paistis peale kiiruse silma ka kütusejauuga. Sestap paigaldati väikesele kaheükselisele 70liitrisel paak, kuid normaalsel sõidul jagus sedagi vaid 400 kilomeetriks, et mehaaniline pritse ja turbo kuivale ei jääks. Tavamudeleil pruugiti vaid 46liitrist paaki. Paraku juhtus see kõik paralleelselt 1973. aasta naftakriisi puhkemisega, mis lõpetaski pisiturbo karjääri aasta pärast selle algust. Tõsi, kaasa ei aidanud ka BMW esikturbomudeli hind: auto maksis kaks korda rohkem kui tavaline BMW 1502 ja seega sama palju kui firma toonane lipulaev BMW 2500.



1



2



3

1 Peegelpildis kiri „2002 turbo“ seeriaautodele ei jõudnud, kuigi esitlusautodel seda näidati. Saksa parlamendis leiti see poliitiliselt ebakorrektselt olevat. 2 Korvistmed on 2002 turbos asjakohased, sest kurvid autole meeldivad. Lisanaidid armatuurlaual keskel näitab laaderõhku. 3 Kaheliitrisel ajal kasutas KKK-turbolaadurit ja mehaanilist sissepritset. 1973. aastal debüteerides oli see Saksa esimene turbomootoriga seeriaauto.

Mudelkonna E28 krooninud M5 puhul tasub nappi tükiarvu tõlgendada faktiga, et auto valmis käsitööna tütarfirmas BMW Motorsport GmbH, mistõttu polnud algselt kavatsustki seda massiliselt tiraažida. Alustava M-osakonna „tiraažid“ kujunesid hiljem sootuks suuremaks. Kõrge hind ei aidanud samuti kaasa, sest M5 maksis rohkem kui BMW 735iL.

Seevastu välisdisainis lähevad 2002 turbo ja M5 selgelt eri suunas. Kui M5 on vaeu teistest

5. seeria mudelitest eristatav, siis 2002 turbo karjub igale vaatajatele näkku oma laiade rattakobaste, tagaspoileri ning värviliste „sõjamaalingutega“ esispiileril külgedel. Esispiileril ilutsev peegelpildis kiri „2002 turbo“ pidi BMW ametliku selgituse kohaselt informeerima eessõitjat kiiremast autost taga, kuid see leiti toonases Saksa ajakirjanduses vägagi kohatu olevat ning sildistatigi „sõjamaalinguteks“. Kõnekas on fakt, et 2002 turbo pakkus sel põhjusel kõneainet isegi riigi

parlamendis. Millise auto kohta saaks veel sama öelda? Lõpptulemus on aga teada: kui 2002 turbo 1974. aasta jaanuaris müügile tuli, oli peegelpildis kiri kadunud ja alles vaid värvilised triibud.

### Võimas ja võimsam

Kes arvab et umbes 30- ja umbes 40aastane auto sõidavad tänasest perspektiivist vaadatuna umbes sarnaselt, saab 2002 ja M5 näitel küll täiesti vastupidise vastuse. Põgusad ringid Laitse rajal ilmutasid turbos selge spordi-

geeni. Kere napp kaldumine ja väga tundlik rool kombinatsioonis tonnise tühimassiga andsid vihje, et 170 turbobojõudu võivad tänapäevalgi juhi väga kuumaks küttä.

M5 seevastu - umbes 400 kilo raskem ja kaugelt võimsam - tegi kohe selgeks, et aeglase raja kitsad kurvid pole tema lemmikala, pigem tahaks ta oma 286 hobujõudu vabaks lasta laugete kurvidega maanteel või lausa kiirteel. Viimasel juhul poleks probleemiks ka 250 km/h, nagu



1

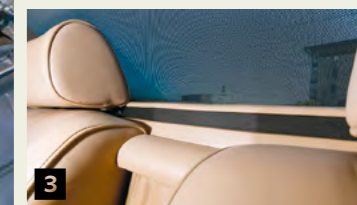
1 CD-mängija 1986. aasta autos? Jah, M5-le sai selle tellida, kuigi konkreetne seade erineb originaalst õige pisut. CD-plaadid käisid hoidikutesse, mis asusid esiistetes. Esiistmed liikusid elektriliselt. 2 Kahe nukkvõlli ja 24 klapiga R-6 alustas superautos BMW M1 ja tuli esimese M5 kapoti alla 286hobujõulisena. 3 Varustuses olid isegi kaasipuhastid ja täislaiuses ribakõlar tagaaknalaul.



2



3



3

# Kuidas defineerida kupeed?

1990–2000ndad

# BMW 100

## BMW 850i, 1990

**Tootisaastad** ▶ 1989–1994 **Tootmisarv** ▶ 20 072 tk **Turuväärtus** ▶ u 15 000 € **Mootor** ▶ 5,0 l V-12, 300 hj **Käigukast** ▶ 4 käiku, automaatne (lisana 6 käiku, manuaalne) **Tühimass** ▶ 1840 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 6,8 s **Tippkiirus** ▶ 250 km/h

## BMW Z3 Coupe 2,8, 1999

**Tootisaastad** ▶ 1998–2000 **Tootmisarv** ▶ 7671 tk **Turuväärtus** ▶ u 15 000 €\* **Mootor** ▶ 3,0 l R-6, 193 hj **Käigukast** ▶ 5 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 1300 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 6,8 s **Tippkiirus** ▶ 231 km/h  
\*Auto on müüa, tel 511 7643



**B**MW sajaaastast ajalu ilmestavad kümned kupeemudelid, millest paljud said turul väga populaarseks. BMW Z3 Coupe ja 850i aga ei saanud.

Võib-olla on kaks ust ja ebaedu turul ainsad asjad, mis Z3 Couped ja 850i-d ühendavad. Põhiolemuselt osutuvad kaheukselised väga erinevaiks: esiteks lahutab neid ajajoonel ligemale kümme aastat ning teisalt panustab Z3 selgelt spordile ega pinguta kõrgtehnoloogiaga üle, samas kui 8. seeria sõidab pigem luksuskupeede kategoorias ja pakub peaaegu kaks korda rohkem mootorit.

### 6,8 sekundiga „sajani“

Viieliitrine V-12 kohtub 2,8liitrise R-6-ga, ühel 300, teisel 193 hobujõudu. Siiski: nii sportkui ka luksuskupee puhul oluline 0-100 km/h kiirendusaeg võrdub mõlemal juhul vägagi nobeda 6,8 sekundiga.

Viis, kuidas sellise kiiruseni jõutakse, on siiski sootuks erinev. Kuigi tumepunane 850i keeldus testipäeval kiiresti sõitmast,



**1** 850i keskkonsool külvati nuppudega üle. Ainuüksi pardakompuutril on neid 18. Olemas on ka kahetsooniline automaatne kliimaseade ja veojoukontroll. Lisana pakuti isegi nelikroolimist. **2** Viieliitrine hiiglane avaldab muljet ka visuaalselt. Kaheteistsilindriline kupee pakub 300 hobujõudu ja 450 njuutonmeetrit, mis 1989. aastal tähendasid kõrget klassi.



## Kus katus on?

Oot, ilma katusega neljaukseline BMW!? Sedaankabriolett? Mis see veel on!

Kõige täpsema määratluse järgi on keretüübilt tegu landoletiga ning ühtlasi ühe haruldasema BMWga üldse: kerefirma Baur tehti sääraseid omapäraseid sõidukeid 300 tükki.

Traditsioonidega kerefirma tegi avaaautosid ka kahe varasema BMW 3. seeria põhjal, kuid E36 puhul (al. 1993) mindi eriti omapärase teed. Aluseks võeti neljaukseline sedaan ja eemaldati selle katus.

Üksed jäid paika, samuti katusekaared, mis lisavad jäikust. Pehme katus ulatub B-piilarite kohalt tagaaknani ja selle saab pakiruumi kohale kokku voltida. Esistmel sõitjate peade kohale ehk A- ja B-piilari vahele kinnitub jäik lisapaneel, mille saab pakiruumi tõsta. Sedasi kulgedes meenutab Baur TC4 tavapära sedani, millel on keskmisest suurem katuseluuk. Täislahtisena sõites on aga taevas vaba ka taga istujate kohal, ent tuuletõmbust nagu tavakabriolettidel, tagaistmel peaaegu ei esine.



## BMW 318i Baur TC4, 1993

**Tootisaastad** ▶ 1993–1998 **Tootmisarv** ▶ 310 tk **Turuväärtus** ▶ u 7500 € **Mootor** ▶ 1,8 l R-4, 113 hj **Käigukast** ▶ 5 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 1205 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 11,5 s **Tippkiirus** ▶ 198 km/h

meenutab suur kaheukseline sõidutundelt pigem 7. seeriat, suur mootor oma asja ajamas, laskmata neljakäigulisel automaatkastil end tagant kiirustada.

Z3 Coupe seevastu pakub tänaseks kaduma kippuvaid BMW trumpässasid: siidiselt pöördesse

minev reaskuene, millel pole ei turbot ega otsepritsset, ning manuaalkast, mis tummise mootori otsa panduna pakub kiirendustel tööd ka vasakule jalale ja paremale käele.

Mootor veab tugevalt, kuigi on pisim, mis sellesse kereesse pandi, käigud lülituvad täpselt ning siduripedaali raskus vastab sportautode kaliibrile. Pakiruumigi on päris mahukas, sest tagaistmetega seda mudelit ei koormatud.

### Kaunitar ja koletis?

Kui mõlemad on sedavõrd nauditavad, siis miks Z3 Coupe ja 8. seeria turul läbi

kukkusid? Esimesel puhul on traditsiooniliselt põhjuseks toodud eriskummalist välimust, mis meenutab pigem küürakat universaali kui klassikalist sportkupeed. Seevastu 8. seeria tunnistati üsnagi universaalselt kaunitariks, kuigi erines väga ulatuslikult BMW ülejäänud 1990ndate gammast.

Müügil kujunes takistuseks pigemini kõrge hind, kuid tänaseks tähendab see vaid üht: mõlemad on kujunemas haruldusteks. Hobiautodena pöörduvad nende hinnakõver langusest vaikselt tõusule, ostmiseks võib olla just õige aeg.

**Z3 Coupe seevastu pakub BMW trumpässasid: siidiselt pöördesse minev reaskuene, millel pole ei turbot ega otsepritsset.**



**1** Z3 juhikoht on võrdlemisi lihtne. Täpse käigukangi ja raske siduripedaali kooslust kohtab moodsatel BMWdel üha harvemini. **2** BMW reaskuuste üks kõrghetki: muutuva nukk-võllijuhitumise ja ketiga 2,8liitrine, aga veel ilma otsepritsse ja turbodeta. Suurepärase mootori, eriti veel kerges autos nagu Z3. **3** Z3 Coupe on selgelt kahekojaline auto. Pakiruum mahutab enamiku kupeedega võrreldes väga palju.