



BMW ISETTA 250 | 300

Jure Petač, Codelli klub Ljubljana

BMW Isetta je ikona, poznana vsakemu povprečnemu ljubitelju starodobnikov. Le malo kdo pa ve, da je Isetta pravzaprav italijanski koncept malega avtomobila, ki so ga v podjetju ISO proizvajali že dve leti pred proizvodnjo BMWjevih Isett. Tudi ime prihaja od prvega proizvajalca, in sicer je Isetta pomanjševalnica od ISO. A pričnimo na začetku. Dobrih pet let po drugi svetovni vojni so v podjetju Iso SpA v Italiji začutili, da »ljudske množice« potrebujejo prevozno sredstvo, ki bo ugodno za nakup, za vzdrževanje in uporabo. V podjetju Iso SpA so proizvajali majhna trikolesna transportna vozila, mopede in hladilnike. Da, hladilnike. Od tu naprej ni več daleč do vozila, ki ga poznamo pod imenom Isetta, kateremu se vrata odpirajo kot pri hladilniku. Isetta je bila

predstavljena na Turinskem avtomobilskem sejmu leta 1953 in tako se je pričela uspešna pot tega nenavadnega avtomobilčka. Genialnost ideje so hitro spoznali tudi drugi proizvajalci in od podjetja Iso kupili licenco za izdelavo Isett. Leta 1954 so v podjetju Iso poslali Isetto na tekmo Mille Miglia, v dokaz vzdržljivosti mini avtomobila.

Isette so pričeli proizvajati v Španiji, Argentini, Braziliji, Franciji in seveda v Nemčiji. V tem kratkem članku se bom omejil na opis BMWjeve Isette z enovaljnim motorjem.

BMW je proizvodnjo pričel že v aprilu leta 1955 in Isetta je doživela takojšen uspeh. BMW je naredil Isetto popolnoma samostojno, tako z mehničnega vidika kot tudi karoserijsko, saj noben del ni kompatibilen z italijansko različico, čeprav sta si zelo podobni. Vožnja z Isetto je bila v primerjavi z vožnjo z motorjem pravi luksuz, saj vremenske razmere niso imele vpliva na pot, oziroma voznika in sopotnika. Nakup Isette pa je seveda pomenil tudi napredovanje po družbeni lestvici, imeti svoj, pravi avtomobil... za ceno 2650 nemških mark so danes nepredstavljljive sanje.

Tehnično gledano je Isetta zelo enostaven avtomobil. Osnovo konstrukcije predstavlja klasična šasija, na katero so pritrjena kolesa, motor in karoserija. Motor je postavljen stransko, na nasprotni strani voznika, kar pripomore k boljši razporeditvi teže, kar je



pri masi 370 kg, kolikor tehta prazna Isetta, zelo pomembno. Moč se iz motorja prenaša preko menjalnika s štirimi prestavami in verigo na pogonsko os koles brez diferenciala. To je mogoče zaradi ozkega razmaka zadnjih, pogonskih koles, ki znaša le 52 centimetrov. Manjša serija Isett, predvsem za trg Velike Britanije, pa je imela zadnje, pogonsko kolo le eno. Hidravlične bobnaste zavore so delovale zadovoljivo, kar glede na maso ni bilo težko doseči. Je pa zanimivo, da ima na zadnji osi le en zavorni boben, ki zavorno silo preko pogonske osi prenaša na obe kolesi.

BMW je v Isetto sprva vgrajeval motor iz motocikla R25/3, z 247 kubičnimi centimetri in 12 konjskimi močmi. Isetta se je tako imenovala Isetta 250 Standard, voziti pa jo je bilo mogoče tudi z izpitom za motor (ker ni presegala 250 ccm), z njo pa je bilo moč doseči 85 km/h. Prve BMW Isette so imele stranska okna v obliki parabole in so jih imenovali mehurčki (bubble car).

Že leta 1956 so uvedli kar nekaj sprememb, zaradi zakonodaje se je Isetto smelo voziti le še z izpitom za avtomobil, povečali so prostornino in tako je nastala Isetta 300, ki je premogla eno konjsko moč več – 13 konjev torej. Karoserija je pridobila stranska okna, ki se jih je lahko drseče odpiralo in tako še povečalo udobje voznika. Tudi model 300 je bil namenjen zgolj dvema potnikoma.

Prodaja BMW Isett je naraščala, v vseh variantah so jih izdelali kar 161000, kar ta mini avto umešča v vrh proizvedenih avtomobilov z enim cilindrom.

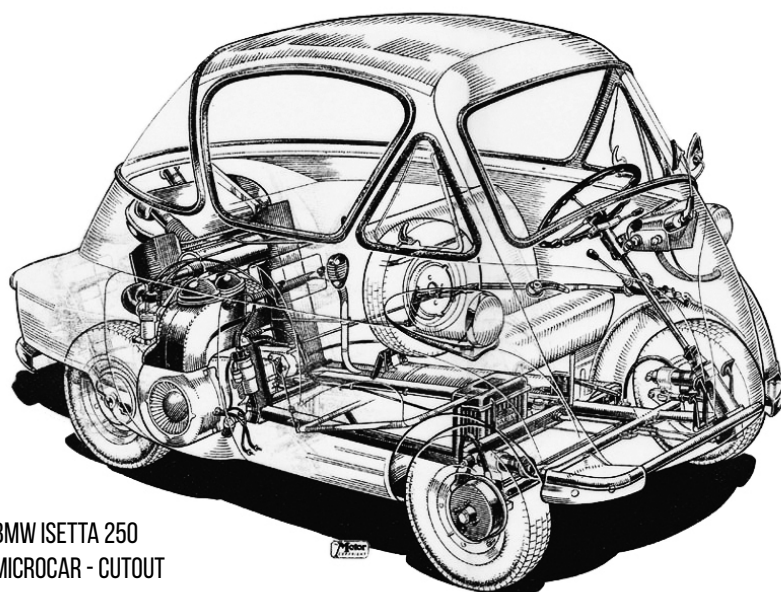
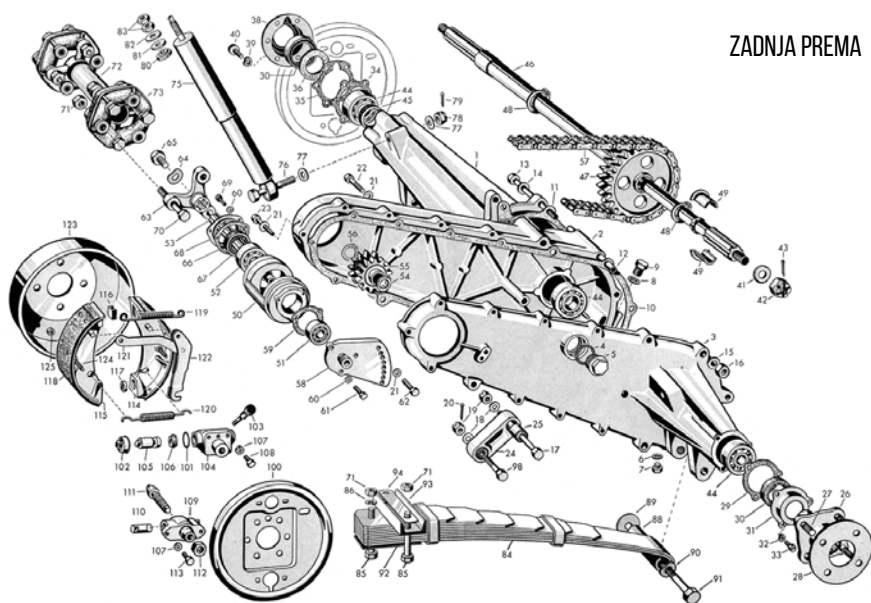
To je hkrati tudi prvi pravi t.i. 3L avtomobil množične proizvodnje, saj je poraba skromnih 3 litre bencina na 100 kilometrov.

Isetta, ki je bila zamišljena kot cenovno ugodno prevozno sredstvo in je svoj čar izgubila na koncu petdesetih let, ko je postal dostopen tudi VW hrošč. Pravzaprav se je dvignila kupna moč v zahodni Evropi. Proizvodnjo so



zaključili 1962 in tako sklenili obdobje prvega pravega mestnega avta. V Sloveniji je moč večkrat slišati, da je bil to avto za invalide, kar pa je popoln nesmisel, predvsem zato, ker je vstop in izstop iz avta preko prvih vrat za invalide zelo nepraktičen, hkrati pa ni dovolj prostora za transportiranje invalidskega vozička. Zaradi specifične oblike, atraktivnosti in nostalgije po motorizaciji Evrope po drugi svetovni vojni je Isetta iskan starodobnik, cene za vrhunske primerke pa segajo do cen novih osnovnih modelov BMWjev. V Sloveniji je bilo 31.12.2019 registriranih 11 Isett 250 in 300. Ljubitelji tega ljubkega mini starodobnika so torej tudi pri nas...

ZADNJA PREMA



BMW ISETTA 250
MICROCAR - CUTOUT

Tehnični podatki	BMW Isetta 250	BMW Isetta 300
Motor	1 valj, štiritačni, zračno hlajeni	
Prostornina	247 cm ³	298 cm ³
Premer / hod	68 × 68 mm	72 × 73 mm
Moč	12 PS (9 kW) pri 5800/min	13 PS (9,5 kW) pri 5200/min
Navor	14Nm pri 4500/min	18,5 Nm pri 4600/min
Kompresija	6,8 : 1	7,0 : 1
Menjalnik	Nesinhroniziran štiristopenjski + vzvratna prestava	
Kolotek (spredaj/zadaj)	1200/520 mm	
Medosna razdalja	1500 mm	
Pnevmatike	4,80–10"	
Zavore	Bobnaste hidravlične zavore	
Dimenzije D × Š × V	2355 mm × 1380 mm × 1340 mm	
Obračalni krog	8,3m	
Masa praznega vozila	ca. 370 kg	
Maksimalna dovoljena skupna masa	600 kg	
Najvišja hitrost	85 km/h	
Povprečna poraba	3,7 l/100 km	
Cena - September 1961	2650,- DM + 45,- za gretje	