



tudi to, da se ostro in naglo odvezanje plina lahko maščuje z drsečim zadkom in pirueto, za katero ni jamstva, da se bo srečno končala. Seveda: sedeti v tem avtu še ne pomeni, da si Brane Kuzmič, da se pa on spozna na ta renault, je povsem jasno.

In zdaj: renault 4! Zdi se kot igračka, a je čisto zaresen rallyjevski tekmovalnik. Tudi z vso tisto notranjo opremo, ki je v te namene zahtevana in varnostno koristna. Ter z merilnikom vrtljajev na levem koncu armaturne plošče. Motor že ob vžigu označi, da čepi v »super katri«. Izpuh je pač grmeč in glasen. Prestavna ročica je takšna kot v vseh renaultih 4 deslej: štrleča s sredine pod prednjo šipo, zavijanje pa v kijuko in z običajno pretikalno shemo. Ko bo v menjalniku tudi peta prestava, jo bo voznik našel nasproti vzvratne. Potem bo tudi največja hitrost večja od zdajšnje.

Tale renault 4 je – v dirkališče podrobnosti – izdelan v Franciji, pod okriljem matične tovarne. Ampak zamisel je vzklija v Novem mestu in to združeno delo je vnovič uspešno: avtomobil je dobro in čvrsto na tleh, zlahka sledi ukazom z volana, ne presežeča z zdrsanjem zadka in temeljito zavira. Ko gre za zadnjo premo, je očitek le tale: stabilizator ob njej je še vedno pregibek, pa se hoče avtomobil na ostren ovinku, še bolj pa v zaporedju dveh nasprotnih hitro voženih krivin (ovinek S) vzdolžno zviti, kar sicer ni pretirano nevarno, čeprav vodi v dviganje zadnjega notranjega kolesa, je pa zoprno, dokler se ne privadiš.

Ampak gledano v celem je tudi ta član Renaultove trojice dobro pripravljeno vozilo. In obetavno za naloge, ki ga čakajo. Po grobniških krogih je mirne vesti mogoče reči, da bi znal ta avtomobil biti tudi hitrostnik na zaprtih progah. Za »formulo R 4«, na primer. In za jugoslovanske razmere. Kajti takšen, kakršen je, velja približno 100 odstotkov več denarja od serijske »katrce«. Ni malo, ampak dirkanje nikoli ni bilo poceni.

Tako je pač: ko smo motorje spet ugasnili, je posijalo sonce. Proga se je posušila. Spili smo kozarec na zdravje in sezona za minulo leto je bilo do konca konec. Ampak Romana, Brane in Roman so bili z mislimi, željami in upi na nove uspehe v tem letu že zdavnaj prej kot je počil silvestrski šampanjec.

M. ČESENJ
foto: S. ŽIVULOVIC

BMW M 3

»GENTLEMAN, START YOUR ENGINE!«

Za cesto in za dirkališče: najbolj športna limuzina serije »3«

Preskušanje avtomobilov bi utegnili postati enoličen, skorajda že dologčasen posel, če ne bi bilo vmes zelo prijetnih dni. Takšnih, ko moreš sesti za volan posebnega avtomobila. Avtomobila s čvrstim značajem. Pa s srcem. In z dušo. Avtomobila, ki veliko daje, a obenem hoče, da mu mnogo tega tudi sproti vračaš. S srcem in z dušo, kako pa drugače!

Takšnih avtomobilov ni veliko, so pa. In BMW M 3 je eden izmed njih. M kot začetnica zmore pomeniti neskončno veliko besed, ampak pri BMW označuje eno samo: Motorsport. In trojka je zraven zaradi serije »3«. Seštevek obojega pomeni športno limuzino s hierarhijskega vrha najmanjših beamvejev. Dirkalnik za na cesto. Ampak tudi za na dirkališče.

Ta avto sproži ljubezen šele na drugi pogled. In to je dobro. Ljubezni, ki vzplamtijo v sekundi, tudi dogorijo v enako kratkem času. M 3, ko sedeš vanj, se ti zazdi staromodno ozek, utesnjen, nič kaj drugačen od že dolgo znanih »trojk«. Športni volanski obroč s tremi prečkami ter turkizno-modro-rdeči trakovi, ki so na prečkah in na prestavni ročici zaradi tistega »M«





v imenu, še ne pospešijo srčnega utripa. Zato izstopi, človek božji, in začni znova. Počasi in z občutkom, da dojameš, kaj stoji pred teboj.

Zunanja oblika je, jasno, od serije »3«. Ampak vse v eni bar-

vi, v tem primeru skoraj črni, pa z izdatnima spojlerjema pod nosom in zadkom, ki se optični skladnosti in aerodinamiki na ljubo »spajata« z obrobama pod obema pragovoma. Naslednjo razliko opazi le zelo natančno

oko: zadnja šipa je položnejša kot pri manj dirkaških bratih. Torej sega dlje proti zadku, pa je pokrov nad prtljažnikom krajši. Krajša je zaradi tega tudi prtljažna odprtina. Pokrov je iz plastike, zašiljeno zavihnjen okrog zadnjega roba in okinčan z bahaškim spojlerjem. Kot bi hotel reči: samo letenje je lahko še lepše!

K serijski opremi štejeta obe zunanji in električno vodeni ogledali, serijska so tudi lahka platišča s širokimi nizkopresečnimi gumami ter z matičnimi poklopci nad vijaki. In serijske so izbokline blatnikov nad njimi. Zaradi njih se zdi avtomobil še širši in nižji kot je v resnici. Delajo ga agresivnega, čeprav je pridevnik »prepričljiv« ustrežnejši za opis tega vozila. Serijske so tudi meglenke in hladilne reže pod prednjim odbijačem. In serijsko je usnje na volanskem obroču ter prestavni ročici, kot sta serijska športna in zares temeljito oblikovana prednja sedeža. Obema je moč prilagajati dolžini sedlanih površin, voznikovega v celem premikati tudi po višini – in si tako omogočiti najboljši možni telesni položaj s stranskim oprijemom vred.

BMW M 3 je limuzina z dvema vrata in s štirimi sedeži. Potnika zadaj dobita sicer klop, ampak dovolj izrazito oblikovano, da za tretjega med njima ni prostora.

Armaturna plošča je beemvejsko klasična: z velikima merilnikoma za hitrost in vrtljaje, s kontrolnimi lučmi za servisne preglede ter z merilniki goriva, temperature hladilne tekočine in temperature motornega olja (slednji merilnik so vtisnili v siceršnji prostor, namenjen kazalcu trenutne porabe goriva). Sredinska konzola je značilno zasukana k vozniku in prestavna ročica za pet prestav – kratka, natančna in lahkotna – teče po športni shemi, pri kateri je prva

prestava »levo spodaj«, nasproti vzvratne. Tako sta četrta in peta prestava na istem »tiru«, kar olajšuje pretikanje med zelo hitro in zelo ostro vožnjo.

OK, privežite se, gremo! Izpušna cev je dvojna in to je moč uganiti, ne da bi jo videli. Kajti motor se zgane takoj po zasuku vžigalnega ključa in to s spoštovanjem vzbujajočim zvokom.

Motor ni šestvaljnik kot je pri BMW priljubljena navada, ampak štirivaljnik z že malce priletnim blokom, z lahko glavo in z na moč ugledno lastnostjo – da je v temnem sorodstvu z Beemvejevim motorjem in formule 1. Torej ni nič presenetljivega, da žene veriga dve odmični gredi v glavi, ki sta tam zaradi štirih ventilov za vsak motorni valj. Ob razmeroma dolgih batnih gibih je delovne prostornine za 2302 kubika, kar pomeni eno z drugim največjo moč 147 kW, oziroma okroglih 200 KM pri 6750 vrtljajih v minuti. Katalizatorska različica je za natanko 5 KM šibkejša.

Polnjenje z gorivom in vžig opravlja elektronska naprava (bosch motronic), nalašč dirkalniški pa se zdijo štirje ločeni sesalni kanali. Sesalni in izpušni trušči se mešata najprej v zamoklo grgranje, potem v grmenje, zaradi katerega se na pločnikih obračajo glave mimoidočih, in nazadnje – ob najvišjih motornih vrtljajih – v sklenjen, malce višji zvok, ki bi paral ušesa tudi vozniku in potniku, če ne bi bila notranjost še kar solidno zvočno izolirana. Če takšnega trušča niste navajeni, vas utegne, med daljšimi vožnjami, zažebetiti glava. Če pa ste ga, je vožnja užitek. Ne le zaradi »pismi motorja«, tudi zaradi vsega drugega, s čimer ta avtomobil streže.

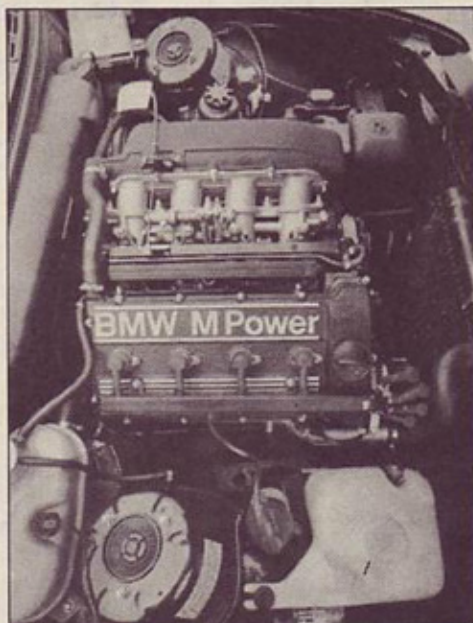




Motor je namreč ne le takšne sorte, da se bliskovito zavrti k številki sedem tisoč (na merilniku) in malce čez (ko se sproži omejevalnik vrtljajev in ga pomaga ohranjati pri dolgem življenju), ampak zmore biti kos tudi lenuhom pri delu s prestavno ročico, kar pomeni, da je M 3 mogoče voziti tudi z vozniško eleganco, sicer primerno limuzini iz serije »7«. Motor je polne sape tudi pod 2000 vrtljaji v minuti, ne da bi morali pri tem iskati ustreznejšo nižjo predstavo in skrbeti za ventile. Ampak kljub temu tega BMW niso snovali za takšno početje, verjemite, da ne. Zato smo ga med testom gnali na vso moč, s pedalom za plin večidel čisto pri tleh. Ker je takšni vožnji močno naklonjen tudi športno preračunani menjalnik (z direktno peto prestavo), so dobri pospeški zagamčeno poglavje o tem vozilu. Med našimi meritvami, z dvema osebamama v avtu in s polno 70-litrsko posodo goriva smo z mesta pospeševali takole: do hitrosti 60 km na uro v 3,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 5,3 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,2 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 9,8 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 13,5 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 18,3 sekunde do hitrosti 180 km na uro v 24,9 sekunde in do hitrosti 200 km na uro v 34,9 sekunde. Ves čas smo pretikali pri natančnih 7100 vrtljajih v minuti, le malce pod še dovoljenimi 7000 vrtljaji pa je kazalec na merilniku obtičal tudi pri največji izmerjeni hitrosti 236 kilometrov na uro.

Enako različna kot je različno možen način vožnje tega beemveja je tudi njegova poraba goriva. Zmernež za volanom bi porabil v povprečju komaj več kot deset bencinskih litrov na 100 kilometrov, povprečna poraba med našo celotno preskušnjo pa je bila opazno višja: 13,4 litra na 100 kilometrov.

A naj vas ta žejna številka ne zmede. Saj smo – glede dobrih



Motor: dirkaška moč



Prtljažnik: prisilna utesnjenost



lastnosti vozila – komajda čez polovico.

Kajti: enako temeljito kot sta motor in menjalnik je tudi podvozje BMW M 3. Seveda je naravnano na športnost, kar pomeni štiri posamične trdo vzmetene in odločno blažene obese, ki se – kot gre za sunke – dobro dopolnjujejo s trdima prednjima sedežema. To pa pomeni, da je sunke s tal mogoče čutiti le med izrazito počasno vožnjo, pozneje pa nič več, če hitrost odločno naraste. In, ker je ves ta BMW trdno pri tleh, ostane takšen tudi pod zelo zahtevnimi voznimi pogoji. K težnostemu ravnotežju so prispevali s premetitvijo akumulatorja v zadek vozila. In k temeljitejšemu prenosu motorne moči na cesto z (največ) 25-odstotno diferencialno zaporo med pogonskima kolesoma.

Tako je BMW M 3 zelo lahko vodljiv in zelo zanesljiv avtomobil ne le na suhih tleh, tudi na (zdravo) mokrem asfaltu. Zadek mu spodnese le zaradi presurove moči ob pretirano nizki prestavi, ali pa zaradi kakšne druge



Kokpit: športno okolje

voznikove nepremišljenosti. Ob zreli pameti za volanom pa avtomobil streže z zelo zreli voznimi lastnostmi. Vključno ostra zaviranja (štirikolturne in spredaj posebej zračene zavore z ABC) in vključno zelo hitre spremembe smeri. Ker so kolesno geometrijo prilagodili zvečanim motornim zmogljivostim, je povsem zanesljivo tudi vztrajanje vozila v ravni smeri – ne glede na njegovo hitrost. Nemiren in sunkovit na volanu pa postane, če je zaviranje ostro, vozišče pod kolesi pa neenakomerno in neravno. Ampak takšna navada sodi k vsakemu skoraj dirkalniško vzmetenemu avtomobilu.

Eno z drugim: BMW M 3 je zelo zmogljiv in obenem zelo varen avtomobil. Z njim je mogoče voziti precej nad sicer dovoljenimi in veljavnimi hitrostnimi normami. Nevarno pri tem je le to, da tega mnogi drugi vozniki na cestah ne znajo ali ne zmorejo upoštevati. Pa se je vseh možnosti, ki jih ta BMW ponuja, dostikrat pametneje odreči.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 93,4 x 84,0 mm – gibna prostornina 2302 kubika – kompresija 10,5:1 – največja moč 147 kW (200 KM) pri 6750/min – največji navor 240 Nm pri 4750/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in elektronski vžig (bosch ML-motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66Ah – alternator 1260 W.

Prenos moči: motor spredaj

poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,72; II. 2,40; III. 1,77; IV. 1,26; V. 1,00; vzvratna 4,23; diferencial 3,25 (z 25-odstotno zaporo) – platišča 7Jx15 (iz lahke kovine) – gume 205/55 VR 15 (uniroyal)

Voz in obese: limuzina za 4 osebe – 2 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vijaki vzmeti, poševna vodila, plinska teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, ABS, mehanska

ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo servo, prestava 19,6:1, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,345 m – širina 1,680 m – višina 1,370 m – medosna razdalja 2,562 m – kolotek spredaj 1,412 m, zadaj 1,433 m – rajdni krog 11,1 m – teža praznega vozila 1200 kg – dovoljena skupna teža 1600 kg – vleka prikolice ni predvidena – prtljažnik (normno) 420 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 235 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 6,7 – poraba goriva (ECE): 5,8/7,5/11,6 litra bencina na 100 km

BMW M 3 vozi v družbi uglednih tekmecev kot so mercedes 190 E 2.3-16, ford sierra cosworth ali kateri izmed srednje-zmogljivih porschejev. Zato je tudi ugledno drag. V ZR Nemčiji stane približno 60.000 mark, pri nas pa je devizni del cene za okroglo četrtno manjši. A je – z dajatvami vred – vseeno močno sanjski avtomobil. Je pač avto za ljudi, ki vedo kaj hočejo in to obenem tudi zmorejo. Pod pogojem, seveda, da imajo takšne avte radi in da znajo ravnati z njimi. Brez gentlemenstva ne gre, vam povem!

MARTIN CESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC



INDUSTRIJA MOTORNH VOZIL
NOVO MESTO

TOZD PROIZVODNJA
AVTOMOBILSKIH PRIKOLIC
BREŽICE Tel: 068-61423



SERVIS

ZAKAJ VAŠ AVTOMOBIL RJAVI ?

Ker ni zaščiten!

ZAŠČITA REGVAT,
Ljubljana, Titova 341
telefon (061) 372-487