

Živordeč je, pa ni Ferrari! Čisto pri tleh je, pa ni Lamborghini! Dvesto-šestdeset kilometrov na uro zmore, pa ni Porsche! Stereo glasbo ponuja, pa ni Mercedes! Govorimo o vrhunskem BMW! To je M1 za

BMW M1

Bavarski zvezdnik

Tisoč načinov je, da postane človek srečen, in BMW M1 je le eden izmed njih. Toda sreča v njem je zajamčena, verjemite mi!



120.000 zahodnonemških mark! To je najuspešnejša mešanica fantastike, eksotike, romantike in gole resničnosti, kar sem jih videl doslej! To je tisto, kar ne verjameš, da je, pa je! Pa vendar je tudi ta BMW samo avtomobil: sedeš vanj in se odpelješ!

povem: po dolgih letih, odkar sem prvič sedel za volane zelo hitrih vozil, se mi je znova pripetilo, da so se mi dlani ovlažile in da sem bil hudo nestrpen – ta čas, ko so v pisarni za testne avtomobile zlagali v

mapo potrebne papirje. BMW M1, rdeč kot dozorela češnja, je bil edini takšen BMW na dvorišču pod oknom in minute so se vlekle kot ure. Zadnji napotek je bil slišati dobrohotno in grozljivo obenem:

»Oprati ga ne bo težko, »zlikati« pa bi ga bilo dosti težje!« Avtomobil za 120.000 DM!

Potem sem moral sezuti čevlje. Tudi če bi bil milijonar in bi bila tista »češnja« moja, bi jih moral. Na pedalih je prostor kvečjemu za dva dirkaška copata vstrijc, za navadne čevlje pa ga odločno zmanjka. Saj so M1 zasnovali kot dirkalnik in je cestna različica le posledica homologacijskih zahtev!

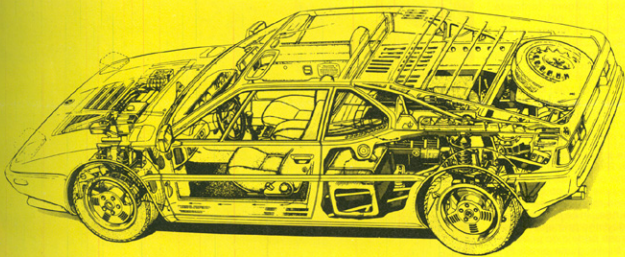
Zato je BMW M1 širok in prtljiv avtomobil. Po oblikovno zamisel so beamvejevci stili k italijanskemu stilistu Giugiaru; ta je narisal kupe za dve osebi, z dvojnimi vrati, z zelo majhnim prtljažnim prostorom v nosu (kamor je stlačil tudi akumulator in nekaj drobnih naprav) ter z razmeroma velikim prtljažnikom v zadku tik za motorjem. Nosilno cevno konstrukcijo so izdelali v Bologni; tudi zaradi nje je ta avto pravi dirkalnik. In karoserija iz plastike je prav tako »made in Italy«. Predzadnji



Ob beograjskem avtomobilskem salonu je bilo, ko sem Michaelu Schimpkeju od Beamvejevega tiskovnega oddelka omenil, da bi rad preiskusil BMW M1. Nasmehnil se je:

»Vedel sem, da boste to rekli. Vidimo se v Münchnu!«

Minilo je malce več časa, kot je bilo videti, da bo, ampak četrti december je bil kljub bližnji zimi lep dan, sončen in suh, čudovit za vožnjo s super-avtomobilom. Po pravici



besedo je rekel oblikovalski mojster Baur iz Stuttgarta, ki je stvari obdelal z nemško natančnostjo, zadnjo pa so dodali v Münchnu, od koder je motor. Tako so nastale tri različice naenkrat: za dirke v skupini 5 poganja ta avto motor s turbinskim polnilnikom goriva in z močjo 800 KM, za dirke v skupini 4 grmi v njem 470 KM, za vožnjo po cestah pa je na voljo 277 KM pri 6500 vrtljajih v minuti. Celotna, najmanjša številka od treh moči vzbuja zavidanja vredne zmogljivosti. Avtomobilska cesta proti Garmischu je bojda najprimernejša za takšne reči. Ni tako zelo prometna!

260 KM NA URO

Stlačil sem čevlje pod sedež in zaprl vrata. V celem vzeto je

prostora dovolj, le glava je približno strehe in celo tok za očala je bolje pustiti v prtljžniku zadaj. V usnje odetem volanskem obroču na tri prečke je moč spreminjati lego in levo zunanje ogledalo ravna elektronika. Armaturna plošča je razmeroma neugledna, je pa popolno opremljena, da je voznik s pomočjo merilnikov ves čas na tekočem o tem, kaj se dogaja. Prestavna ročica je takšna kot pri večini avtomobilov na tem ljubem svetu in ker je prestav pet, jo je potrebno za prvo povlačiti k sebi. Ne manjkajo niti stereo radio niti digitalna ura niti klimatska naprava. Za sedežem je pregrada z oknom in za njo motor.

To je 3,5-litrski šestvaljnik, s 24 ventilii, z dvema odmičnima gredema in z mehansko napravo za vbrzganje goriva. Največjo moč doseže pri 6500 vrtljajih, največji navor (33,5

kpm) pa pri 500 vrtljajih v minuti. Ukrotili so ga iz dirkaškega motorja, ki je po svetovnih dirkališčih navel kupeje BMW CS in je navajen ubogati vsak mig na pedalju za plin.

Oglasil se na prvi zasuk ključa. Dober znak: kot vedno, kadar sedem v avto in zaslišim motor, se mi roki nehata potiti. Slišim, da se šest valjev oglasi nežno kot jagnje in uglajeno, kot bi sedel v BMW 320. Ugotovim, da razgled nazaj ni ravno najboljši in da si bom cesto ob bokih vozila lahko ogledoval le s pomočjo stranskih ogledal. Naravnost nazaj gledam skozi rebra nad zadkom.

Pretaknem v prvo prestavo, pritisnem na plin, popuščam sklopko in čakam na sunek. A glej: nič teatralnosti, nikakršnega divjaštva. Celotisti, ki je včeraj opravil vozniški izpit, bi ga znal odpeljati.

Pred prvim semaforjem

opazim, da imam glavo v isti višini kot imam drugi avtomobili blatnike; da zelo dobro vidim naprej tudi pred kesoni tovornjakov; in da se ljudje zavistno ozirajo.

Spomnim se dirkača Stucka s hockenheimskega dirkališča. Rekel je:

»BMW M1 ima odličnen motor in odlične zavore!«

To, o zavorah me pomirja. Štirikrat kolutne so, z notranjimi režami za dobro hlajenje.

Avtomobilska cesta. Kakšen preobrat! M1 ni več jagnje, je volk: miščast, režeč, pohoten, divji! Prva do konca, 80 kilometrov na uro, druga – do konca, 120 kilometrov na uro, tretja – do konca, 165 kilometrov na uro, četrta – do konca, 220 kilometrov na uro, peta – do konca, 270 kilometrov na uro. Številke so z merilnika v avtomobilu. Začenjam misliti vsaj pol kilometra predse. BMW požira cesto kot reaktivne tik pred vzletom.

Šele zdaj se izkaže s peklenjskim značajem. Ko je kazalec za vrtljaje približno na polovici svoje poti, postane glas motorja rezek in trd, ko so vrtljaji na višku, pa sekajoč in divjaški. Adijo, stereo! Ne slišim ga več! In pri 180 kilometrih na uro v četrti predstavi je ta avto še vedno surovež, ki te pritise ob sedež.

POTOVALNA HITROST

Prekleti tovornjaki! Če bi se zdajle kak neprevidnež odločil za prehitvanje, bi bilo natančno isto, kot če bi s 170 kilometri na uro traščil vanj, kadar stojti. Ta izračun mi zrahlja živ-



ce, zato pržem žaromete: stikalo deli pri polni hitrosti. Avto se strese, luči se postavi- ta pokonci. Šum vetra, ki ga prej ni bilo slišati, pride zdaj do ušes, tudi sesanje zraka skozi posebne reže v vratih (te so zato, da se zrak, ki od spre- daj vdira v kabino, hitreje umi- ka) postane glasnejše. Volan je pa lažji, kot da se je nos vozila malce privzdignil.

Tole je res: pri hitrosti med 200 in 230 kilometri na uro se ta BMW počuti kot riba v vodi. Zdi se prilepljen ob cesto; šu- manje in repot sta zmerna, vo- lan miruje, in če je treba zavo- re čudodelno primejo! Pri pol- ni hitrosti pridejo do polne be- sede široke gume pirelli P 7, izkažeta se tudi spojlerja pod nosom in nad zadkom. Na vrsti je brezhibno podvozje z Bilsteinovimi plinskimi blažil- niki. Udarcev s ceste skoraj ni čuti.

Do Garmischa je običajno poldruga ura vožnje, zdaj sem tam v petinštiridesetih minu- tah. Splošne omejitve na za- hodnonemških cestah ni. Dren- vanje tam ni greh!

Cesta proti Augsburgu je navadna, vijugasta in niti ne prevede gladka. Sprva ne mo- rem verjeti. Potem poskusim znova, pa znova, toda avto sploh neče zdrseti. Ne, to ni čudež, to je tehniška popol- nost! Podvozje brez napak!

Spodnesem ga na silo, med fotografiranjem. Izrabim mo- kra tla in pritisnem na plin! Zaradi zapore v diferencialu hoče najprej naravnost, šele nato gre zadek nazven. Uja- mem ga zlahka, kot bi vodil marioneto. Ne branim fotogra- fu, ko me žene gor in dol po cesti. S tem avtom je vožnja, celo obračanje, užitek! A se upre želoдец. Še nikoli mi ni bilo slabo za volanom. Zdaj je nekaj narobe. Notranjost vozila je vroča, zaradi nenehno obremenjenega motorja, zato vključim »klimo«. Toda želo- dec so vzemirili močni pos- peški in zaviralni pojemki. Šele zmernost vožnje izboljša počutje.

Tisto iz tovarniških podat- kov je presneto res: BMW M1 skoči od 0 do 100 km na uro v 5,6 sekunde; od 0 do 200 km na uro v dvajsetih sekundah. In zmore polnih 260 kilome- trov na uro! Voznik uživa, za sopotnika je bolje, če ni ravno nežna duša!

M1 nima mehkega nosu in



Tehniški podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred zadnjo premo (sredinski motor) – vrtna in gib 93,4 x 84 mm – gibna prostornina 3453 kubikov – kom- presija 9,0:1 – največja moč 204 kw (277KM) pri 5500/min – največji na- vor 330 Nm (33,5 kpm) pri 5000/min – 2 odmiki gredi v glavi (verigaj) – po 4 vseh ventilih za vsak valj – ročična gred v Z ložajih – mehansko vbrizgavanje goriva kugelfiscer – bosch – suho mazanje, oljni filter v glavnem toku – električna črpalčka za gorivo – vodno hlajenje, 2 termostatska ventilatorja – aku- mulatorja 12 V, 55 Ah – alternator 910 W – elektronski digitalni vžigal- ni sistem magneti – marelli

Prenos moči: sredinski motor poganja zadnji kolesi – dvokolutna sumna sklopka – petstopenjski sin- hronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – diferencial z zapo- ro (40%) – platišča spredaj 7x16 H2, zadaj 8x16 H2 – gume spredaj 205/55 VR 16, zadaj 225/50 VR 16 (prekli)

Voz in obese: kupe za dve osebi – dvojna vrata – plastična karoserija na mrežasti cevni konstrukciji – vsa štiri kolesa na posamičnih ob- sah, dvojna prečna vodila, vijane vzmeti, stabilizatorja, plinski tele- skopski blažilniki (Bilstein) – dvo- krožne kolutne zavore za vsa štiri kolesa (notranje reže v kolutih), servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeže- ma – volan z zobato levitvijo, 3,1 v- vrtiljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dožnja 4,360 m – širina 1,824 m – višina 1,140 m – medosna razdalja 2,560 m – kolo- tek spredaj 1,500 m, zadaj 1,576 m – rajski krog 13 m – laža praznega vozila 1300 kg – dovoljena obtež- ba 300 kg – dovoljena skupna teža 1600 kg – posoda za gorivo 116 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 262 km na uro – pospeška od 0 do 100 km na uro: 5,6 s; od 0 do 200 km na uro: 20,7 s – poraba goriva pri 90 km na uro: 8,8 litra na 100 km; pri 120 km na uro: 10,2 litra na 100 km

●●●●

Za zdaj naredijo en takšen avtomobil na dan. BMW M1 je skorajda ročno delo, je dragi, je bavarski zvezdnik. Praviho, da ni za vsakega in za vsak dan.

Hvala, jaz bi ga vzel za dan- ce, za jutri, za pojutrišnjem, za vse življenje! Vzel bi de- čega, modrega, zelenega, belega, pikastega...

Toda pri BMW razmišljajo tudi o tem, da bi smel po cesti voziti M1-turbo. Ali si to sploh lahko predstavljate? Potem se bo tistih tričetr ure do Garmischa spremenilo v vož- njo okrog prvega volga.

Ne, niso bile sanje...

MARTIN ČESENJ
Foto: TOM PLETERSKI

