

Oba sta bila BMW M3
in oba sta bila
»briljantno« rdeča. Tisti
z registrskima tablicama
je bil sport evolution,
cestni dirkalnik. Drugi je
bil pravi dirkalnik,
skupina A. Oba smo
dobili iz rok Matjaža
Tomljeta, hitrostnega
prvaka minulega leta, in
oba sem pognal po progi
reškega avtodroma. Že
pred nekaj tedni, ko še ni
bilo tako zoprno mraz,
kot je te dni.

Serijsko različico številni bralci že poznajo: zelo dobro se je odrezala v dvoboju z motociklom (Am, 23/1990). Vseeno je zdaj že zrela za upokojitev. BMW M3 sport evolution je namreč le višja (in številčno omejena) razvojna stopnja že dolgo znanega M3, ta pa je »cestno-dirkalniški« višek Beemvejeve serije »3«. In prav to serijo so pred kratkim temeljito prenovili. Zato je le še vprašanje časa in novih pravil Fisa, pa bo nared tudi povsem novi M3; morebiti z novo različico sport evolution vred.

Staro, ki smo jo vozili tokrat, so naredili takole: prednji in zadnji spojler so povečali ter jima namenili tri ročno nastavljive položaje za sprotne prilagajanja trenutnim voznim okoliščinam. Obenem so trebuh vozila oblikovali v korist tako imenovanega Venturijevega zadka, kar pomeni, da se vozilo, predvsem z zadnjim delom, zaradi podtlaknega učinka pospeševanega zraka pod seboj »prisesa« k vozišču. Notranjost so izdelali iz atraktivnejših materialov, prevleki volan s semišem in zamenjali prednja sedeža ter v celoti poskrbeli za zelo športen videz. A seveda ne na račun običajne natančno obdelane in elegantne beemvejevske notranjštine.

Motor je 2,5-litrski (torej za 7 odstotkov večji kot pri običajnem M3), šestnajstventilski in zmora največjo moč 238 KM, kar je v primerjavi z navadnim M3 (215 KM) za 11 odstotkov večja zmogljivost. Ugodnejši je tudi navor, ugodnejša je litrska moč in in ugodnejše so končne zmogljivosti. Motorju streže pri tem petstopenjski menjalnik, ki prenaša moč na zadnji kolesi (225/45 ZR 16).

(Malo)serijski sport evolution je le dirkališka predloga, ne pa pravi dirkalnik, zato je vanj mogoče sestiti tudi v smokingu, če

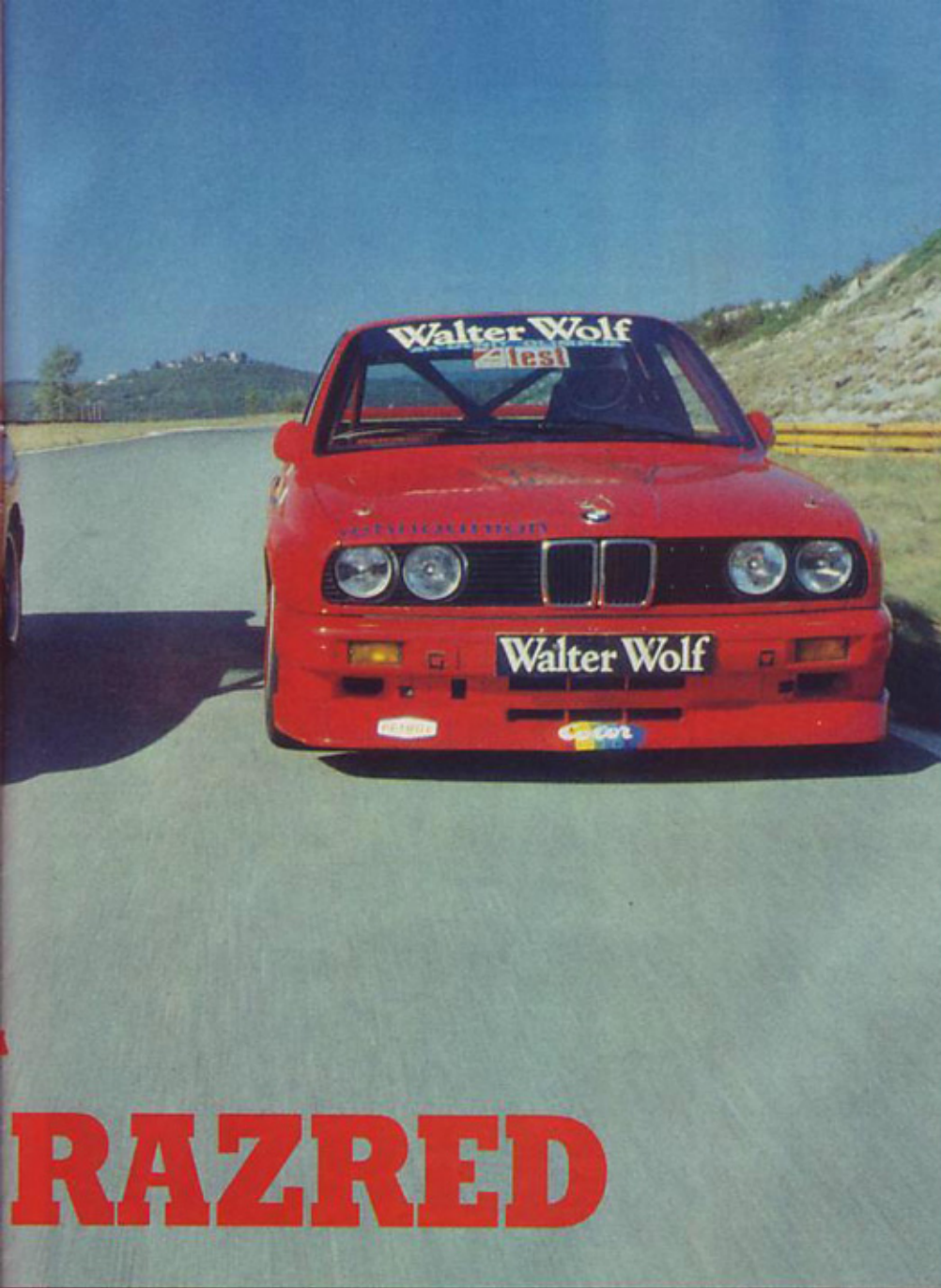
Kokpit za vsak dan



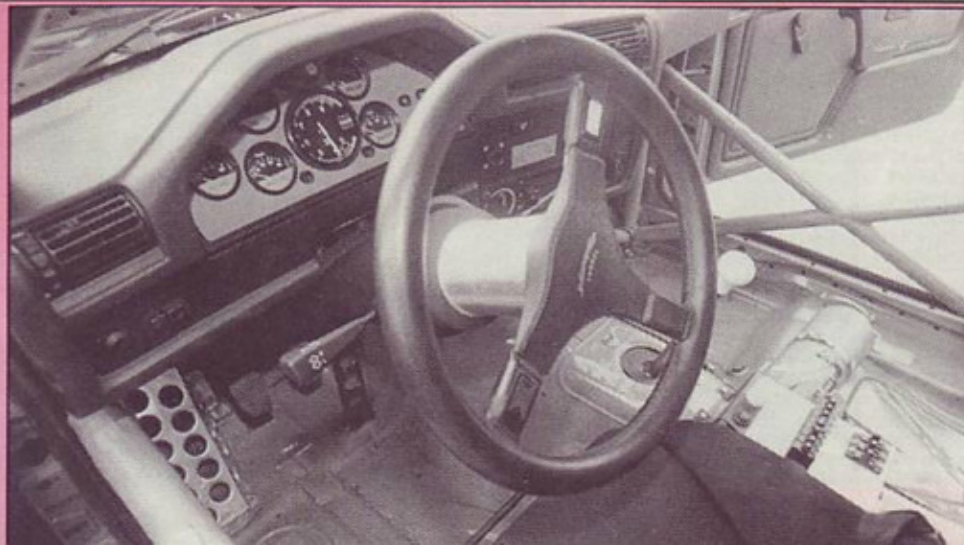
Vozili smo: BMW M3 – sport evolution in skupina

TURISTIČNI





RAZRED



ravno hočete, ko pa ste že v njem, lahko poslušate radio ali se celo pogovarjate s sopotnikom. Avtomobil je sicer precej robato in nizko pri tleh, tudi njegov motor je glasen, ampak vse skupaj še ustreza za vsakdanjo uporabo. No vsaj v primeru, če glede tega niste pretirano rahločutni in strogih zahtev.

BMW M3 skupina A, s katerim si je Tomlje privozil minulo državno prvenstvo, je dosti bolj »volje narave«, pa tudi ovčjo kožo so mu očitno slekli. Kolesna obutev je dirkaška, štiri posamične obese so stisnjene k tlom in zato skoraj povsem otrdele, karoserija pa je v celoti obdana s spojlerji in obrobo, narejenimi za velike hitrosti.

Znotraj: adijo, udobje! Serijske obloge so ostale le še na vratih. Ob vratih: prekrižano drogovje kot del varnostne kletke za voznika. Volanski obroček, odet v lahko usnje in s tremi prečkami, štrli dovolj daleč nazaj, da sta roki, ob sicer zleknjenem telesu, upognjeni, kar jima daje večjo moč. In pedali so serijski, le tisti za plin je kovinski in preluknjan, tako kot opora za levo nogo, kadar počiva. Pod sicer običajnim nadstreškom so le najni merilniki: za motorne vrtljaje (na sredini) in za nadzor motorja nasploh; hitrost dirkača tako ali tako ne zanima, saj jo občuti, če to hoče. Prestavna ročica je daljša, a neposrednejša, menjalnik je petstopenjski, diferencial pa opremljen s 75-odstotno zaporo. Motor v tem avtu je bil sprva namenjen rallyjem, zato ima ob 2,3 litra »samo 285 KM, hitrosti, ki jih vozilo zmore, pa so seveda odvisne od prestavnih razmerij, prilagojenih lastnostim posamičnih dirkalnih prog.

Tokrat, na Reki, z zobniki nisem imel pretirane sreče, saj so bili uravnani na Učkine in buzetške ovinke. Torej je bilo mogoče na startno-ciljni ravnini in ob skoraj 9000 motornih vrtljajih v peti prestavi drveti le z manj kot 200 kilometri na uro, kar je pomenilo, da je bil prej opisani serijski sport evolution za skoraj dva kilometrska desetaka na uro hitrejši.

To povem zato, da se ne boste norčevali: čeprav pospeši dirkalnik z mesta do hitrosti 100 km na uro v manj kot v 5 sekundah oziroma za več kot poldrugo sekundo hitreje kot »cestni« evolution, je bil tokrat v končnih območjih tolikanj počasnejši od njega, da so bili časi, ki smo jih dosegli, le za povprečno 2,5 sekunde na krog v prid dirkalnika. Kako se torej reči streže, si znate verjetno predstavljati: ko zlezete vanjo, odet v kombinezon in če-

Kokpit za dirke

lado, z zamašenimi ušesi ter z vso drugo dirkaško ropotijo na sebi, postane rezki truše motorja sicer dosti blažji, vročina v avtu pa skoraj neznosna.

Motor sam po sebi je na oči in po zvoku tiste sorte, da bi si ga postavil v dnevno sobo namesto korita z rožami in bi ga vsak dan gladil, kvečjemu malo poslušal, kaj dosti mučil pa ne, saj ga je, za božjo voljo, škoda.

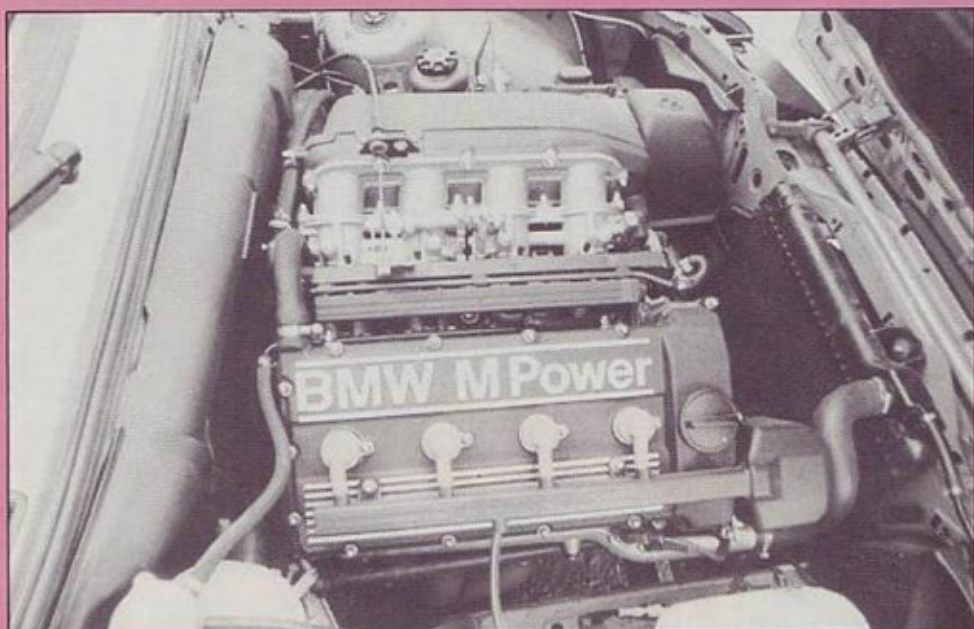
Ampak avtomobilu se krasno poda in tudi cel avto se motorju prav dobro prilega. Teža vozila, zasnova podvozja in oprema v avtu (vključno veliko posodo za gorivo v prtljažniku) zagotavljajo praktično povsem nevtralnemu lego, sredobežne sile pa prej ali slej obtičijo na gumah, ki so se na grobem reškem asfaltu neusmiljeno tanjšale.

Sedeti na školjkastem sedežu, do zadnjega prostega milimetra varnostnega pasu prižet k njemu, nad golim pločevinastim podom, ob gasilnem aparatu, številnih stikalih in drogovju iz cevi, ter se včasih bojevati z volanom, hkrati pa sproti in zelo hitro premikati prestavno ročico in poplesavati po pedalih od nogami, je lahko kvečjemu užitek. Kdor vsega tega ne mara, v takšen avtomobil sploh ne sede, pa tudi bere ne o njem.

• • •

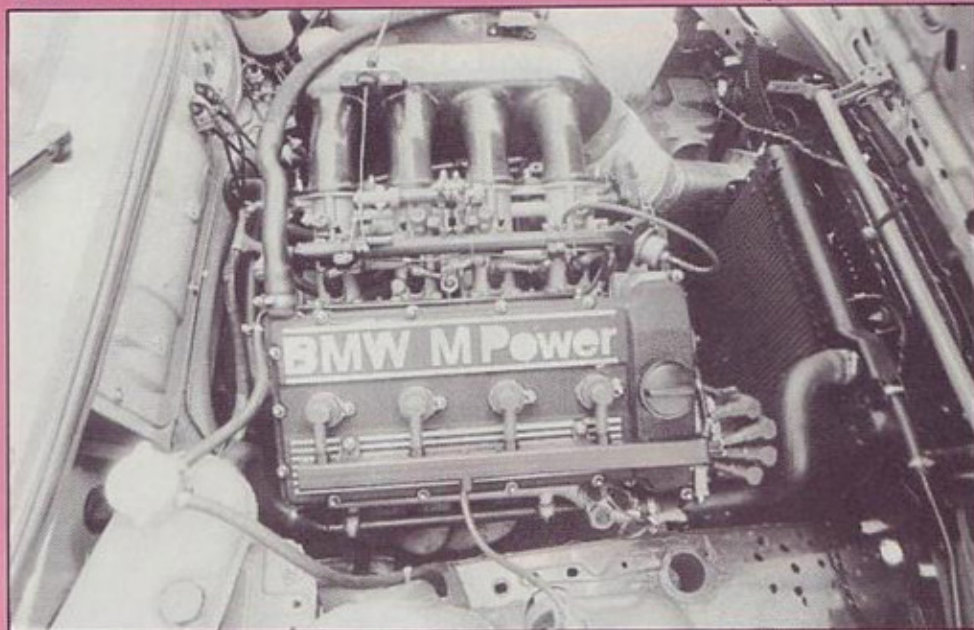
Tale dva BMW M3 sta klasična primerka »turističnega razreda«. Za vsakega od njiju se povsem natančno ve, kaj zmore in čemu je namenjen. Jasno: s pravim turizmom nima to čisto nobene zveze. Z dirkanjem pa! In zato so ju tudi naredili.

Tekst: Martin Česen
Foto: Srđan Živulović



▲ M power: serijskih 238 KM

▼ M power: 285 KM skupina A



BMW M3	sport evolution	skupina A
vrtna in gib (mm)	95,0 × 87,0	93,4 × 84,0
gibna prostornina (kubiki)	2467	2302
največja moč (kW/KM pri 1/min)	175/238 pri 7000	210/285 pri 8000
največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 4750	270 pri 6500
teža praznega vozila (kg)	1200	1000
pospešek 0–100 km na uro (s)	6,5	4,9
največja hitrost (km na uro)	248	285
1 krog (4.169 m): čas (s)	112,1	109,6
poopr. hitrost (km/h)	133,8	136,9

