

Test: BMW M3

# GELB, BITTE!

Včasih je veljal za pohotneža. Potem so ga - pred pičlim letom dni - preoblekli v kupe, mu vtisnili žlahtnejšo mehaniko in zelo diskretno zapisali: M3. Oznaka je stara, ampak BMW M3 je od takrat povsem nov in drugačen avtomobil.

Surovih oblin ni več: kupe je mehko zglajen, elegantno nizek, dražljivo vitek in, hkrati, machovsko klen na pogled. Pač, običajen BMW coupé? O, to pa ne! Namesto prstana, ki dokazuje, da ga nosi modrokrvna roka, namesto diadema, ki razglaša, da je v lasti lepote kraljice, ima BMW M3 hladilno mrežo v prednjem spojlerju, "zakrilce" pod zadkom, pragova nadzvočnega lovca in zunanji ogledali, ki ju niti formula 1 ne premore: dovolj veliki, dovolj majhni ter nasajeni na po dva sploščena pečlja.

Kupejske vsakdanosti je z vsem tem konec. Bil bi greh, če bi Beemvejev športno dirkaški oddelek ne bil vtisnil svojega pečata. M-style pomeni tudi za tri centimetre nižjo praznino pod trebuhom vozila, rahlo razširjena koloteka, trše vzmetenje in blaženje ob kolesih, čvrstejša stabilizatorja in manj udobna gumasta vpetja vodil. Pomeni pa tudi prednja sedeža, pri katerih sta zglavnika in bočni opori iz enega kosa, sedalna površina podaljšiva, bližnja okolica pa "par excellence": da sedi, kot bi bil rojen v tem kokpitu, da se počutiš, kot bi ti ravno ta avtomobil narisali na kožo.

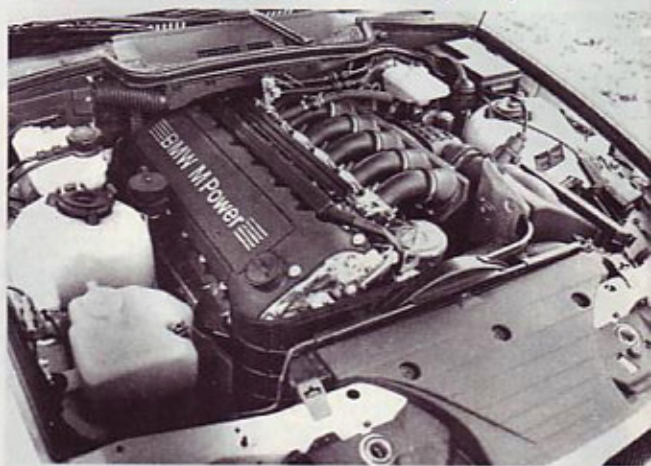
Rahla utesnjenost serije "3"? Da, ampak kupeju M3 se poda. Premalo dirkaški volanski obroč? Da, ampak takšen je zaradi zračne blazine v jedru. Preveč razkošja za značajsko tako športni avtomobil? Mogoče, ampak usnje na pravnih mestih, natančna nastaviteljivost sedežev, elektrika za ogledali in šipe ter brezhilni notranji spoji človeku prija. Nikakršne potrebe ni, da bi ravno M3 skočil iz okvirov Beemvejeve tradicije. Ker je kupe, je na klopi malce

manj prostora. Toda, ker je klop deljivo zložljiva, je prtljžnik sproti povečljiv.

Očitno so na svetu tudi kupci, ki hočejo nad lahkim platišči z nizkimi in širokimi sedemnajstcolskimi gumami ter nad dvojno izpušno cevjo tvoriti več kot le torbo za tenis in kovček z damsko kozmetiko. Nekdanji lastniki nekdanjih M3 so odrasli: zdaj ob sobotah ne drviijo več po Alpenstrasse in ne trgajo asfaltnih bankin. Zdaj parkirajo pred Kaufhalle in nalagajo ozimnico. V



Air condition: hladilnih rež je na pretek



"Power to the people": za tiste, ki to zmorejo







**Prtljažnik: z  
akumulatorjem  
in z zložljivo  
klopjo**

**Kokpit: z eno  
od najboljših  
opor za levo  
nogo**



### **Bog vas varuj, če je asfalt moker in spolzek!**

prtljažnik M3, made by Motorsport GmbH. "Luksuz", pravijo potem, ko sedajo k volanu. "Katastrofa", se mrščijo tisti, ki jim po tistem in na glas zavidajo.

Ampak tako je. K sreči je v nosu še vedno M power. In k sreči znamo nekateri to še vedno ceniti. Šest valjev v vrsti, 2990 kubikov, dve variabilno krmiljeni odmični gredi, štirindvajset ventilov, 286 KM pri 7000 vrtljajih v minuti ter več kot 300 Nm v območju med 3600 in 5800 vrtljaji v minuti je sicer v rahlem sorodstvu z 2,5-litrskim strojem iz BMW 325i, ampak rahlost je zelo očitna. Novi M3 ima nove motorno glavo, blok, ročni gred ter polnilni in izpušni sistem. Ventili imajo velike premere in majhne vmesne kote, motorna termika je (tudi zato) ugodnejša, prečnatočna glava pa je dvodelna in skoraj dirkaško prepustna. Za vsak primer, če bi hoteli tudi s tem M3 zapeljati s ceste na progo.

Litrška moč je tolikšna, da si to lahko mirne duše privoščite.





Navora je dovolj za Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft in za družinsko vožnjo na Poldjuko. Elektronski management je boljši kot tisti v Nasinem vesoljskem programu. Toda sosodje zgolj po zvoku ne bodo uganili, kaj imate: motor je vljudno tih, čeprav prijetno rezek, z gledno miren in prijazno (dvojno) kataliziran.

Zdaj nikar ne vprašajte, ali prodajajo tudi M3 diesel! To, da ga skoraj ni slišati, da ga ni čutiti in da ga od srednje daleč niti slutiti ne morete, sploh ne pomeni, da je BMW M3 z M-style in z M power napačen avtomobil. Nič drugega ni kot Michael Schumacher v smokingu: nabit z energijo in zleknjen v naslanjač; z vljudnim nasmehom, a vselej pripravljen, da eksplodira.

Poglejte stolpec z našimi meritvami: manj kot šest sekund z mesta do 100 km na uro, manj kot petindvajset do 200 km na uro! Največjo hitrost so v tovarni zaokrožili in omejili na 250 kilometrov na uro. In kilometer v četrti ter v peti prestavi je komaj počasnejši od polnega pospeševanja. Za prožnost in krivuljo moči sta ta motor in ta menjalnik božji dar. Prvi z ostrostjo, ki se prebudi ob milimetrskem pritisku na plin, drugi pa s kratkostjo prenosnega izračuna ter z direktno peto prestavo: prva do 62, druga do 105, tretja do 158, četrta do 211 kilometrov na uro, vsakič pri 7300 vrtljajih v minuti, in peta do tovarniško odmerjenih 250 km na uro, pri natanko 7000 vrtljajih ročne gredi.

Če ste siti pospeškov in hitrosti, bi mogoče želeli zavirati. Izvolite: zavore so močnejše kot pri drugih "trojkah", štirikrat kolutne in notranje hlajene, z ABS in z ravno toliko servoojačevalne

*Zdaj parkirajo pred Kaufhalle in nalagajo ozimnico.*



**M3: velika platišča, nizkopresečne gume, natančni karoserijski spoji**



**Ergonomija: umetnost sedenja**



**Zunanje ogledalo: dirkaške mere in aerodinamika**



**Pod zadkom: izpušna dvocevka in zračni stabilizator**

moči, da ustavljanje še čutite v stopalu. Stopetdeset kilometrov na uro, polna zavorna moč na dobrem asfaltu, 86,9 metra zavorne poti - in M3 stoji. Poskusite lahko še najmanj petkrat, šele potem bo pot zaradi pregreth oblog in kolotov opazneje daljša.

Da, to je "M-action"! Lahko drvite in uživajte. Lahko uživajte, ne da bi drveli. Lahko pa zgolj drvite. Užitek vas bodo dohiteli pozneje in sami od sebe. Podvožje zmora vsakršne ovinke in velike bočne sile. Dobro kdjubuje tudi vegastim tlem pod kolesi, le redko za ceno bolečin v hrbtu in ob rebrih. Zmore tudi krasen "power slide" in uživaška bočna drsenja, ljubi pa nagle odvzeme volana (variabilni prenos z zobato letvijo in servom) ter celo pesek pod kolesi. A bog vas varuj, če je asfalt moker in spolzek! M3 je BMW in beamveji imajo zelo hitre zadke. Nič grozljivega ni v njih, če jih znate krotiti. In nič bolj neukrotljivega ni, če vas ob njih zapusti razum.

Dobro je vedeti: BMW M3 je že od lanske zime drugačen avtomobil. M kot moč je za prestiž. M kot "macho" je za slavo. M kot "Meisterwerk" je povsem prava oznaka: mojstrovin.

Kdor v tovarni naroča enako dakarsko rumen M3, kot je bil testni, mora (v zelo poenostavljeni nemščini) reči: "Gelb, bitte!"

Odgovor je pričakovan: "Geld, bitte!" Veliko denarja? No, poceni ta avtomobil ni, to drži. Toda vreden je vsaj toliko, kot piše v ceniku.

*Nikar ne vprašajte, ali prodajajo tudi M3 diesel.*

**Tekst: MARTIN ČEŠENJ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK**



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 86,0 x 85,8 mm - gibna prostornina 2990 kubikov - kompresija 10,8:1 - največja moč 210 kW (286 KM) pri 7000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 20,0 m/s - specifična moč 70,2 kW (95,7 KM)/liter - največji navor 320 Nm pri 3600/min - ročična gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic DME M3.3) - vodna hlajenje, 10,8 l - motorna olje 7,0 l - akumulator 12 V, 65 Ah - alternator 1260 W - uravnani izpušni katalizator



**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 4,200; II. 2,490; III. 1,660; IV. 1,240; V. 1,000; vzvratna 3,890; diferencial 3,150 - zapora diferenciala 25% - platišča 7 1/2 x 17 - gume 235/40 ZR 17 (michelin), kotalni obseg 1,88 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 35,8 km/h

**Voz in obese:** kupe - 2 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzdolžna in dvojna prečna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolturne (znotraj hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 3,0 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4433 mm - širina 1710 mm - višina 1335 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1422 mm, zadaj 1444 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina (od amature plošče do zadnjega naslonjalca) 1620 mm - širina (kolmolci) spredaj 1440 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežem) spredaj 980 mm, zadaj 860 mm - vzdolžnica prednji sedež 940-1130 mm, zadnja klop 800-570 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 405 litrov - posoda za gorivo 65 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1460 kg - dovoljena skupna teža 1930 kg - dovoljena teža prikolice: ni podatka - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h (elektronsko omejena) - pospešek 0-100 km/h: 6,0 s - poraba goriva (ECE): 6,5/7,9/13,0 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
250 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**

0 - 60 km/h	2,9 s
0 - 80 km/h	4,3 s
0 - 100 km/h	5,9 s
0 - 120 km/h	8,2 s
0 - 140 km/h	10,3 s
0 - 160 km/h	13,2 s
0 - 180 km/h	18,3 s
0 - 200 km/h	24,4 s

1000 m z mesta:  
24,9 s (202 km/h)

**Prožnost:**

1000 m od 40 km/h (IV.)	28,6 s (187 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	32,1 s (178 km/h)

**Zavorna pot:**

od 150 km/h:	86,9 m
od 100 km/h:	36,5 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično:
60	58,8 km/h
80	78,9 km/h
100	94,3 km/h
120	113,5 km/h

**Poraba goriva:**  
testno povprečje  
13,4 l/100 km

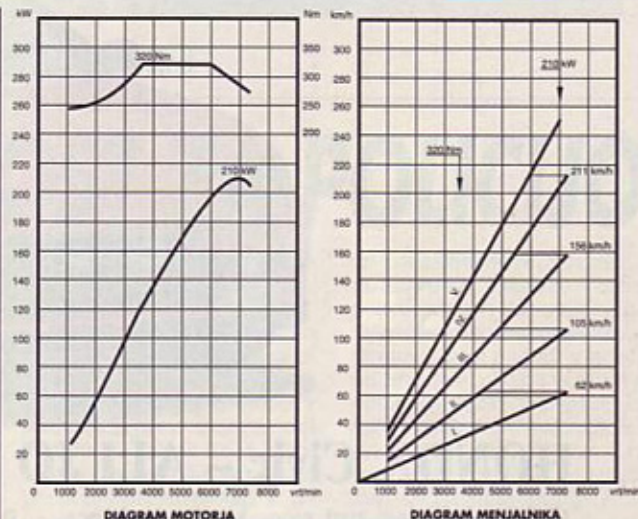


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- motor in menjalnik
- zmogljivosti
- prednja sedeža
- diferencialna zapora
- končna izdelava
- počutje

## Grajamo

- "hitri" zadek
- ni merilnika oljnega tlaka
- nešporten volanski obroč
- tovarniška omejitev hitrosti

## Cena

DEM 62.923 + 50 odstotkov tolaških dajatev (Tehnounion, Ljubljana)

## Končna ocena

BMW M3 je športni kupe iz dobre hiše, s preverjeno tehnologijo in z visokozmogljivo mehaniko. Ze skoraj leto dni ni več grobijan, ampak uglajen avtomobil za zelo hitre vožnje. Kdor takšnih voženj ne mara, naj izbira na lestvici serije "3", ki sega od M3 navzdol. M power ni za vsakogar!