

Vozili smo na Mallorci:

BMW M3

# MACHO

Sočasnost je bolj ali manj naključna: takoj po tistem, ko se je BMW odrekel dirkaškemu DTM, smo časniki krstili novi M3. Za njegovo predstavitev so izbrali nežno balearsko podnebje.

**N**ovinec ima zahtevno dvojno poslanstvo: naslediti mora stari BMW M3, ki si je ob cestni privozil predvsem dirkališčno slavo, ohranjal pa naj bi tudi kupejevsko tradicijo te Münchenske hiše, števši od nekdanjega 3.0 CSL naprej.

Novi M3 je namreč kupe. V osnovi je torej prav takšen, kakršni so (še dokaj sveži) kupeji serije »3«, navzven pa se od njih loči z modificiranim in ostro obrobjenim prednjim spojlerjem ter bolj robotimi hladilnimi reži v njem, z aerodinamično zarezanimi pragovoma, z obloma in zato manjšima zunanjsima ogledalom na dvojnih pečlih, s stabilizatorjem v spodnjem robu zadnjega odbijača ter z izrazito nizkopresečnimi gumami na lahkih 17-colskih platiščih. M3 je za tri centimetre nižji od »osnovnega« kupeja, zato je njegova »zlitost« z voziščem še toliko bolj očitna. Tudi šest karoserijskih barv so zanj posebej izbrali, najlepše pa mu se podajo mugelsko rdeča, dakarsko rumena in avusno modra (na sliki).

Na zadku je filigranska podrobnost: oznaka M3. Tistemu, ki tudi potem, ko to prebere, še vedno ne ve, kaj je pred njim, pač ni pomoči. Vsi drugi bodo to spoznali, še preden jih bo M3 prehitel.

Izza volana tega avtomobila izrazito zasovražiš dva prometna znaka: omejitev hitrosti in prepoved prehitavanja. Za druge se tako in tako ni časa meniti. Novi M3 je namreč hišni tradiciji v resnici zvest: to je pravi športni kupe z dokaj nežnimi potezami in s hudičevsko čvrstim značajem. Značaj prihaja predvsem izpod motornega pokrova. Gospod Paul Rosche, ki ima pri tej firmi že dve desetletji na skrbi športne in dirkaške stroje, pravi, da boljšega motorja kot je ta v M3, sploh ne pozna. Jaz tudi ne. In ker ga je on naredil, jaz pa preskusil, vam ne preostane drugega, kot da nama verjamate.

Motor je povsem na novo zasnovani vrstni šestvaljnik. Od sorodstva z 2,5-litrskim motorjem iz BMW 325i je ostalo bolj malo. Novi pa so blok, glava, ročni gred, sesalni ter izpušni sistem in vodenje ventilov. Moto pri gradnji tega agregata je bil: ni je reči, ki bi nadomestila gibno prostornino! Te je za 2990 kubikov. Ohišje ročne gredi ima nov vodni plašč, sedemkrat uležajena ročna gred (z dvanajstimi protutežmi) pa omogoča brezhiben tek do 7280 vrtljajev v minuti. Oljno blaženi dvojni vztrajnik je zasnovan tako, da obvladuje tudi tek menjalnika in sklopke – ne le glede mirnosti, tudi pri zvoku.

Značilnost lahke glave z dvema odmičnima gredema (ter verigo zanj) niso le po štirje ventili za vsak valj, ampak predvsem njihova nameščenost: to so veliki ventili z majhnimi vmesnimi koti. Hkrati (delno pa tudi zato), še bolj pa v korist ugodnejši termiki in večjim mehanskim obremenitvam je prečnatočna glava iz dveh delov. In ko so je že povsem na novo snovali, so poskrbeli tudi za temeljitejši vodni pretok skozi: to bo v prid tudi poznejšim dirkaškim naprezanjem.

Motorju služi najsodobnejši management: digitalna elektronika (bosch motronic M3.3) s tripalskim preprečevanjem klenkanja in VANOS, ki je Beemvejev izum variabilnega odpiranja in zapiranja ventilov. (O vanosu smo obširneje pisali v Am, 25/1992, stran 30). In zdaj smo končno pri zmogljivostih: novi motor novega M3 zmore največjo moč 210 kW oziroma 286 KM pri 7000 vrtljajih v minuti in največji navor 320 Nm pri 3600 vrtljajih v minuti. Ampak, prosim lepo, krivuljo navora si oglejte na lastne oči in v priloženem diagramu! Le tako boste videli, kako vodoravna ostaja vse od prve najvišje točke pa do skoraj 6000 vrtljajev ročne gredi. In ne nazadnje: že pri 1000 vrtljajih zmore ta motor natančno 240 Nm navora.

Briljantna reč, vam rečem! Litrske



moči je za 96 KM (70 kW) na liter, takšno razmerje pa sodi že v ferrarijevski avtomobilski razred. Obenem pa ta motor, niti takrat, ko vžiga, niti pozneje, ne zganja nikakršnega dirkališkega cirkusa. Igla za merjenje vrtljajev obtiči v prostem teku kot pribita, treslajev skorajda ni, trušča, ki bi bil zopr, pa tudi ne. Je le zelo prijetno, ravno prav rezko in tudi za spodobne vožnje še dovolj spodobno bobnenje v akordu, ki ga sestavljata zvoka šestih posamičnih sesalnih loput in dvocevnega izpuha, opremljenega s »stereo« katalizatorskim sistemom.

**K**aj bo zdaj počel, je povsem voznikova stvar: lahko se z vsi ihto upre ob pedal za plin ter požene vse konje hkrati. To pomeni pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v približno šestih sekundah, kilometer tako načete poti pa zbeži pod kolesi že po 25 sekundah vožnje. Petstopenjski menjalnik (iz BMW 525i) ima direktno šele peto prestavo in je zelo dobro prilagojen hitremu pretikanju in ostrim pospeškom. Lahko pa človek igra samo na prožnost. Pri tem obeta tovarna enako vznemirjivi številki: za pospeševanje od 80 do 120 km na uro v četrti prestavi v 6,4 sekunde, v peti pa 9,1 sekunde. Da: drznim prehitavanjem so takšne številke zelo po meri. Največja hitrost je elektronsko omejena na 250 kilometrov na uro. In voznikovi užitki so omejeni samo z naslednjo mislijo: le letenje je lahko lepše od vožnje z M3.

Sedi se v tem avtu že skorajda preveč udobno. Prednja sedeža sta zelo temeljita in izdelana tako, da se

njena zglovnika dvigata in spuščata hkrati s stranskima oporamama, namenjenima ramenom tistih, ki sedajo nanju. Z usnjem obdani volanski obroček je zaradi vgrajene značne reže preveč limuzinski, da bi razglašal pohotno naravo, ki so jo v avto vtisnili pri Motorsportu GmbH in tudi vse drugo, za voznika in sopotnike, je takšno kot pri drugih beemvejevih iste serije: elegantno, skrbno odmerjeno in odlično izdelano.

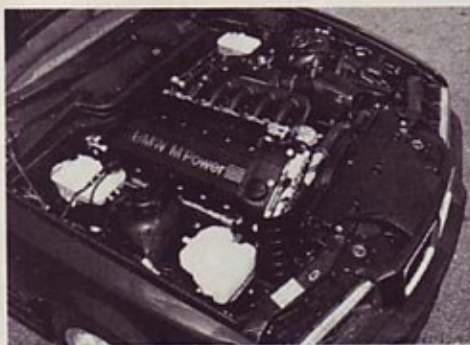
Podvozje je malce manj vladno: vzmetenje in blaženje sta trša, prečna vodila so močnejše vpeta in geometrijsko rahlo spremenjena, kinematika je malenkostno drugačna, stabilizatorja sta čvrstejša, posamični drugi elementi pa so močnejši kot pri drugih coupéjih serije »3«. Tudi zavore so na novo izračunane: vsi štirje koluti so večji in debelejši ter znotraj dodatno hlajeni, ABS je serijski. Odločnejšim zmogljivostim je prilagojena tudi zavorna hidravlika.

Volanski obroček je nastavljen, volanski mehanizem z zobato letvijo pa opremljen z variabilnim prestavnim razmerjem. Zato je tudi manj natančen, kot bi k takšnemu vozilu sodil. Ampak, da to opazite, morate biti zares hitri in zahtevni.

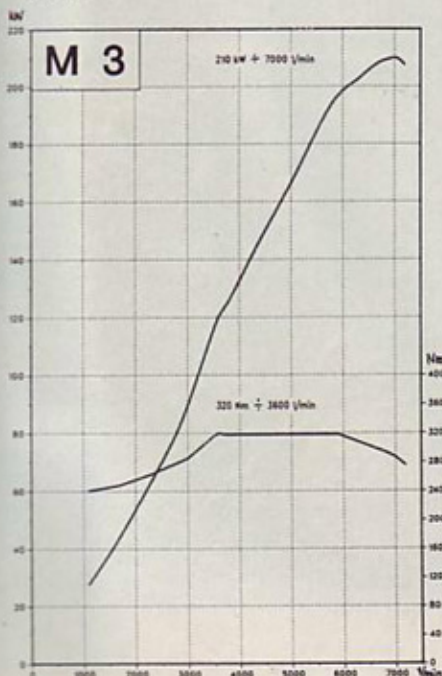
Novi BMW M3 je namreč dosti udobnejši izdelek kot bi človek – zgolj po oznaki in dediščini njegovega prednika – pričakoval. Novi M3 je namreč uglajen in udoben avtomobil. Je pa tudi silovit, visoko zmogljiv in uživaško vodljiv izdelek, po meri športnikov in cestnih dirkačev nasploh. Lega je zaradi uravnoveženelega podvozja in že omenjenih kolesnih gum praktično povsem nevtralna. Petindvajsetodstotna zapora v diferencialu skrbi za uspešnost nagelega speljevanja. In večji roki na volanu morata obvladovati le lovje-



M power



Moč in navor



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – vrstni – 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 – največji navor 320 Nm pri 3600/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic M3.3) – vodno hlajenje – 2 uravnavana izpušna katalizatorja.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – diferencial z zaporo (25 %) – platišča 7 1/2J x 17 – gume 235/40 ZR 17

**Voz in obese:** kupe – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vzdolžna in prečna vodila, vijčne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator – štirikrat kolutne zavore, posebej hlajene, servo, ABS – volan z zobato letvijo, servo

**Mere in teže:** dolžina 4433 mm – širina 1710 mm – višina 1335 mm – medosna razdalja 2700 mm – teža praznega vozila 1460 kg – dovoljena skupna teža 1930 kg – prtljažnik (normno) 405 litrov.

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



Spodrezani zadek

nje zadka, če je »power slide« kljub vsemu prehud.

Potem gre vse samo od osebe: pospeški, zaviranje, ovinek, hitrost. M3 je M3, kaj naj rečem drugega!



Tudi na ozkih in kačasto zavitih cestah nad Palmo de Mallorca je bilo jasno kot na dlani: BMW M3 še ni dirkalnik, lahko pa postane. Za zdaj je to žlahten in briljantno motoriziran kupe. Lepo ga je videti, lepo ga je slišati, še najlepše pa ga je voziti. Zaradi njega se naježi koža, se ozre dolgoonogo dekle, se človek (spet) zaljubi v stroj. Seveda: M – kot Macho!

Martin Česenj



BMW serije »3«



Dognano sedenje



Aerodinamika ogledala