

Rumeno je, precej glasno in opisano z modrim »camel«, na nosu pa še z »walter wolf«. Kaj je to?

- a) Walter Wolf osebno
- b) največja škatla cigaret
- c) Nelson Piquet, ki lovi črčke
- d) BMW M3-rally, Matjaža Tomljeta

Če ste izbrali zadnji odgovor, smete brati dalje.

BMW je BMW; je M3; skupina A je skupina A; rally je rally. Ko vse to zložite, dobite dirkalni avtomobil. Zelo dober dirkalni avtomobil. Z eno besedo: odlični! Najmočnejši dirkalnik s pravkar minulega jugoslovanskega prvenstva v rallyju. Z Matjažem Tomljeto za volanom in, zadnje čase, z Jožetom Murnom ob njegovi desnici.

S Tomljeto se poznavajo iz njegove dallare, formula 3. To je bilo leta 1986. Potem je mož presedel v BMW M3. S krožne proge na rally. Z asfalta na karkoli. Z velikih hitrostih na natančno umerjenih ovinkih v mešanico vsega, kar človeka za volanom utegne doleteti. To je bil torej temeljit preobrat, kakršnih se dirkači ne lotevajo ravno pogosto. Pri nas ga je v zadnjem času in v isti smeri opravil tudi Filipovič, na tujem in v obratni smeri (iz rallyja na krožne proge) pa Röhrli. Povsem brez težav ni šlo nikjer. A se človek navsezadnje vsega privadi. Tudi Tomlje je iz dneva v dan hitrejši, samozavestnejši, njegov BMW pa pogumno prenaša udarce. In se pri tem zelo dobro drži.

BMW M3 je začel svojo uradno rallyjevsko kariero z zavidanja vrednim uspehom, lani na Korziki ter na račun dobrih poznavalcev korziškega asfalta Francozov Beguina in Lenneja, Beemvejevega

Kokpit: dobro sedenje za dobro vožnjo



Rumena nevarnost: za tekmece

BMW M3 – skupina A

AAAAAAAAAAH!

(To je vzdih navdušenja, ne stokanje!)



športnega šefa Flohra in Američana Richarda, ki je nastop organiziral. Potem so te vrste tekmovalni »virus« nalezli tudi številni drugi M3 v Evropi, k nam in v homologacijski obliki skupine A pa ga je na začetku tega leta pripeljal Tomlje.

Za serijski M3 že vemo: da je dirkalnik za na cesto, da ga je mogoče tudi čisto »civilno« voziti in, da sodi – tako po zmogljivostih kot po opremljenosti in ceni – na vrh ponudbe najmanjših beemvejev. Navzven ga je mogoče prepoznati po nizkem spojlerju pod nosom, po izbuljenih blatnikih, po položnejši zadnji šipi, po izrazitem spojlerju na prtljažnem pokrovu, po obrobah pragov ter po čvrstem, zdravju polnem motornem ropotu. Pa, saj smo BMW M3, z vsem, kar zmore, natanko opisali v letošnji 1. številki naše revije.

Če odštejem odrgnino in odrgnino, ki jih prinaša dirkaško življenje, tudi M3 skupine A za oči ni nič drugačen. Razen seveda vsega tistega, brez česar v dirkalniku ne gre in ne sme iti. Na primer varnostni lok in bočni zaščiti, ki tvorijo »kletko« za oba člana posadke; pa školjkasta sedeža z naramničastima varnostnima pasovoma; pa zajeten gasilni aparat, ki je vpet tam, kjer je sicer zadnja klopa. In tako dalje. Zadnje klopi in njenega naslonjala torej ni. Tudi preprog in številnih drugih oblog ne. So pa, povsem brez





Na obisku: pri moštvu Tomlje & Comp.

potrebe, v Tomljetovem avtomobilu še vedno serijsko obložena vrata z vsemi ročaji in kljukami vred, kar skupaj z ostalimi malenkostmi zagotovo prispeva k še zmeraj preveliki teži tega vozila. Saj je, navsezadnje, povsem takšna kot za običajne voznje, tudi armaturna plošča, ki so ji v kot ob levem strešnem oporniku dodali le merilnik za tlak motornega olja. In serijska so tudi pedala: brez spodobne opore za levo nogo, kadar ta miruje in brez širokega ter zavornemu pedalu približanega pedala za plin. Ti dve pomanjkljivosti znata biti med zahtevno vožnjo, celo, če gre samo za test, pošteno zoprni. Sovoznik ima glede tega več sreče: približno aluminijasto podnožje, ki ima samo to slabo lastnost, da je vroče in uničuje podplate. Seveda je do gole pločevine oguljena tudi notranjost prtljažnika, z vdolbino za rezervno kolo v njem. Od vse serijske opreme ostaja tam le akumulator, ugodnejši obtežbi zadnje preme na lju-bo. Glavnina lastnosti za skupino A je v nosu vozila. Ko so snovali že prej omenjeni korziški dirkaški primerek, so hoteli vse za motor pomožne agregate obesiti na poseben, diagonalno spojen nosilni okvir. A je FIA takšno rešitev zavrnila in od dodatne konstrukcije je ostala le čvrsta cevna vez med zgornjimi oprijemališči obeh vzmetnih nog.

Motor je enako velik kot serijski, torej s štirimi valji in z 2302 kubiki. Njegovemu bloku pripada tehniška oznaka M 10, kar dokazuje njegovo, v formulo 1 segajoče poreklo. Glava pa je le skrajšana izvedba tistega, kar je bilo nekoč mogoče videti pod pokrovom dvo-sedežnika M1. Plastično ohišje sesalnega sistema vodi k elektronsko vodeni napravi za vbrizgavanje goriva (v isti sapi je elektronski in vsklajeno vodeni tudi vžig, saj gre za Bosch ML-jetronic), za



Težka naloga: voziti na pesku in hkrati naravnost

dober izgorevalni preprih v valjih pa skrbijo po štirje ventili nad vsakim batom, gnani z dvema odmičnima gredema. Z drugimi besedami: motor v M3 ni nov, je pa dovolj aktualen, da je kos času. Njegova homologacija za skupino A pa obeta: kompresijo 10,8:1, največjo moč 210 kW (285 KM) pri 7900 vrtljajih v minuti ter največji navor 250 Nm pri 6500 vrtljajih v minuti. Ob vsem tem je motor sicer (prijetno) bučen, ne pa surov. Vžiga z vso dobro voljo in je – upošteva-je njegove dirkaške zmogljivosti – uglajeno tekoč v vsem svojem območju, vstevši veliko veselje do najvišjih vrtljajev. Pred pretiranim nasiljem je zavarovan s prekinjevalnikom teka, voznik pa mora vsakič sproti vedeti za ostro upog-njenost njegovih krivulj moči in navora. Optimalno področje za optimalno vožnjo ponuja ta motor med 6000 in 8000 vrtljaji v minuti, kar zahteva tudi sprotno opazova-nje kazalca na merilniku vrtljajev. Motor poganja zadnji kolesi,

»Power-slide«: vozniku v pomoč



k dirkačkim dodatkom za to skupino pa sodijo še: ostro progresivna sklopka, možnost izbire med dvema različnima prestavnima razmerjema v diferencialu (izbira zavisi od vrste proge), 75-odstotna diferencialna zapora, neposredni volan s samo 2,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (in brez servojačevalnika), trša kombinacija vzmeti in blažilnikov, zmogljivejše zavorne obloge (s kakovostnejšo zavorno tekočino) ter izbira dveh mer platišč iz lahke kovine (7x15 za peščeno in 8x15 za asfaltno vozišče). Tomlje uporablja tudi tri vrste (Michalinovih) gum: za suh asfalt, za moker asfalt in za pesek.

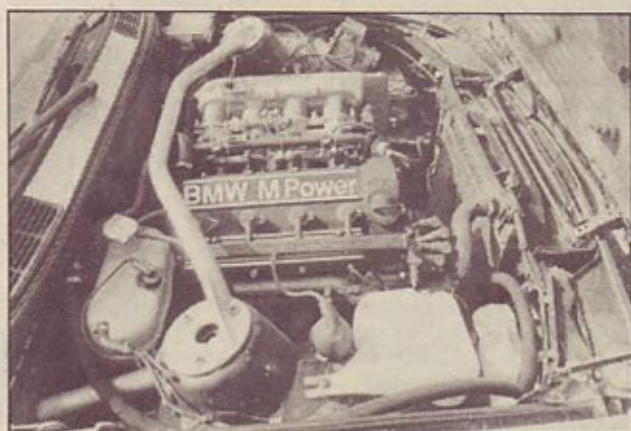
Sam sem ta avtomobil preskusil največ na peščenih tleh, s pravšnjiimi gumami zanj ter s »krajšim« od obeh možnih diferencialov. Takšna prestava prenosa moči omogoča pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v okroglih 6 sekundah, to pospeševalno moč pa je na pesku mogoče začutiti že ob prvem speljevanju: prva prestava levo in k sebi (v veljavi je »športna« prestavna shema, da so druga in tretja ter četrta in peta



Okolje za dva: mešanica dirkalnika in serijske opreme

prestava v istih linijah), kratak gib noge za sklopko, plina za približno 5000 motornih vrtljaje in – gremo!

Motor je hiter, cel avto je hiter in



M Power: konjušnica skupine A

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtnina in gib 93,4x84,0 mm – gibna prostornina 2302 kubika – kompresija 10,8:1 – največja moč 210 kW (285 KM) pri 7900/min – največji navor 250 Nm pri 6500/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-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 160 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – možnost izbire med dvema prestavnima razmerji v diferencialu (glede na vrsto proge) – 75-odstotna zapora v diferencialu – platišču 7x15 ali 8x15 – gume 21/50x15 (asfalt), 16/65x15 (pesek), 18/55x15 (dež), vse mihcelin

Voz in obese: 2 sedeža – 2 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vijalni vzmeti, poševna vodila, plinska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, 2,5 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 1115 kg – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost: 165 do 245 km na uro (odvisno od prestavnega razmerja) – pospešek 0–100 km na uro: 6,0 s (ob krajšem prestavnem razmerju) – poraba goriva: približno 20 litrov na 100 km (bencin super)

njegov zadek – ta je še posebej hiter. Na pesku ni niti za hipce poslušno v prednjih kolesnicah, uhaja zdaj levo, zdaj desno, da neposreden volanski prenos zares prav pride. Ampak prav to lastnost beamveja M3 je mogoče odlično izrabljati. To je avtomobil, ki je od vrha do tal zgrajen za drsečo vožnjo skozi ovinke. Hočem reči, da ga v pravšnjo smer zasučesh že na ravnini, potem je pa vse odvisno od tega, kako spreten si na pedalu za plin. Pretikanje je gladko, ker je tudi menjalnik dovolj hiter. In bi

bilo lahko še gladkejši, če bi bila oba pedala (zavorni in za plin) med seboj v ugodnejši legi.

Prijetna značilnost tega avtomobila je ta, da ga skupina A ni oddaljila od sicerjšnjih beamvejevskih lastnosti. To pomeni, da se ga je mogoče zelo hitro privaditi in ga obenem prav kmalu že tudi zelo ostro voziti. Motor s preostalo mehaniko vred je pri tem seveda v izrazito pomoč. Ter hkrati trpežen – kot kamela.

Da, zelo dober avtomobil je to! Ko si spet zunaj, ko snameš čelado in obrišeš pot s čela, ko se nasloniš na živorumeni blatnik in slutiš vse tiste konje v drobovju vozila, ljubezen kar traja.

»Aaaaaah!« rečesh in roki ti komaj opazno drhtita. Pa to ni stokanje, je isti vzdih navdušenja, ki sem ga zapisal že v naslovu.



Golota: prtijažnik, z akumulatorjem



Namesto klopi: varnostni dodatki

MARTIN CESENJ
SRDJAN ŽIVULOVIC