

## BMW Z3 1.9

## NEKATERI SO

So ljudje, ki vztrajno trdijo, da priljubljena barva odkrije človekov značaj. Kakšna sreča, da nismo čebele!

Te baje vidijo črno-belo.



Beemve Z3 ima v sebi veliko ameriškega, a je kljub temu čisto pravi beemve. Takšen, ki ga izza volanskega obroča spoznaš že miže: leva noga sede na brezhibno oporo, prsti leve roke pa v hipu zaznajo obvolansko ročico

in se spoznajo z njenimi gibi. Še otip prestavne ročice ter njenih (malce trdih) gibov in vse je jasno: BMW!

Beemve Z3 je ravno toliko drugačen, da mu to pristoji. Armaturna plošča je sicer močno podobna compactovi, ampak to velja še najbolj za merilnike in njihovo bližnjo okolico. Tam je spet potezno stikalo za žaromete, a gotovo ne bi bilo narobe, če bi Bavarci našli drugo rešitev; denimo takšno kot v drugih, večjih beemvejih. Še dve stikali sta tam, ki jima ne zamerim oblike, temveč namestitvev; gornji prečki volanskega obroča ju povsem zakrivata.

Povsem hišni so še (velik) volanski obroč, sredinska konzola in zelo dobra sedeža, že sama armaturna plošča pa je skoraj korenito drugačna. Razdeljena je v dva ovalna dela, ki sta v sredini ločena z zajetnim delom ne preveč kakovostne trde plastike. Na sovoznikovi strani je seveda še (le) solidno velik predal in vsi, ki jim je prostor v njem premajhen, lahko nekaj drobnarij odložijo še v dva predala za sedežema, od katerih je eden kar pohvalno velik, vsi trije pa so seveda varovani s ključavnico. Toliko, da lahko Z3 za nekaj trenutkov izpustite izpred oči tudi brez strehe.

Bolj opazujem, več zanimivih rešitev opazim. Volanski obroč (ki ni nastavljiv) se mi je že takoj zazdel nameščen previsoko, če je bil sedež (elektrika) povsem spuščena. A že nekaj kilometrov prežene vse dvome: nagib volanskega obroča je pravšnji, tudi na merilnike se ves čas vidi in položaj med vožnjo postane kmalu prijeten. Čeprav ob tem ne smem zamolčati natančnega volanskega mehanizma, ki precej





# ZA RDEČE



*Biti morate že hudičevo izbirčni, da vam Z3 ne bi bil všeč.*

prispeva k še boljšemu občutku v gibanju.

Počasi k obliki: vsako vstopanje v Z3 ali izstopanje iz njega opomni na zelo visok prag v primerjavi z dnem notranjosti in na to, da je lahko ta postopek (se pravi vstopanje in izstopanje) tudi v kabrioletih s položno prednjo šipo skoraj limuzinsko lahkoten, saj se ni treba bati, da bi (predvsem pri zloženih strehi) z glavo udaril v gornji rob. Potem zunanji ogledali: neka samodejnost v glavi voznika ju sprva išče na napačnem mestu, saj sta na-

meščena nenavadno proti zadku avtomobila. Toda brez strahu – vanju se zelo dobro in veliko vidi. Oblika, ki je tudi pri tem roadsterju v službi estetike, ne načenja uporabnosti in prostornosti, dokler sta kandidata za vožnjo največ dva. (Le) dva sta namreč tudi lepa, nekoliko skoljkasta (in z integriranima naslonjaloma) sedeža. Zataknilo se bo pravzaprav le pri prtljagi: pazljivost pri izbiri in nakupu kovčkov

*Vse je jasno: BMW!*



ne bo odveč, še posebej, če bi radi dobro izkoristili skromnih 165 litrov prtljažnika.

Majhnega, prikupnega roadsterja s petstolitrskim prtljažnikom namreč ni. In kdor kupuje roadster, se je že vnaprej spriznal z vsemi slabostmi: z majhnostjo prtljažnika, s povečanim hrupom (v primerjavi z limuzino) in z vodo na sedežu (ko odprete vrata, da bi vstopili, avtomobil pa stoji na dežju) oziroma na nogah (ko želite v dežju izstopiti).

Beemve Z3 kupite iz dveh razlogov: ker ljubite roadsterje ali ker vam je prav Z3 neznosno všeč. Še najraje pa zaradi obeh hkrati. Biti pa morate že hudičevo izbirčni, da vam Z3 ne bi bil

všeč: z dolgim nosom in kratkim zadkom, z že malce erotičnimi oblinami, z režami ob straneh motornega pokrova, ki so tam le za okras, z valovito bočno linijo in s streho, ki jo pospravite za sedeža kar sede v petih sekundah – z vsem tem vas preprosto mora očarati. Če ga pogledate od daleč in po možnosti iz ptičje perspektive, je zaradi svoje oblike in mer videti kot mala igračka. In to tudi je. Še posebej potem, ko sedete za volanski obroč in speljete.

Motor se je dokazal že v »trojkah«, z malenkost povečano pro-

stornino (boljši navor, enaka moč) in pri manjši teži malega Z3 pa je odličan. Hitro se ogreje in ima, še posebej ko vozite brez strehe, malce nenavaden, a prijeten športen glas. V visokih vrtiljih je zvok že kar rezek in motor se takšnemu režimu delovanja sploh ne upira. Upošteva težo igračke in zmogljivosti motorja je menjalnik kratko izračunan in največjo hitrost doseže Z3 1.9 na robu rdečega polja (6300/min) na števcu vrtiljajev. Ko pa k značilni pogonski zasnovi prištejemo še mere in geometrijo podvozja, je občutek vožnje nadvse prijeten, zelo športen, a ne dirkaški. Kot pri večini beemvejev.

Ker ima Z3 (k sreči!) pogon na zadnji kolesi, je ASC, elektronsko pomagalo proti zdrsu zadnjega kolesnega para, dobrodošlo. Toda pozor: čeprav je ASC v Z3 zelo hiter, to še ne pomeni, da lahko na spolzkih ovinkih voznik zmanjša pozornost. Ravno nasprotno! Kdor pa zna, naj ASC

izklopi! Dober navor omogoča spodnašanje zadka, a ta potem kmalu in v trenutku spet ujame dober stik s podlago. Takrat se je treba enako hitro odzvati z natančnim volanom. Če zanemarim nemirnost tega beemveja pri velikih hitrostih na neravnih cestah (ja, medosna razdalja ni tolikšna kakor pri trojkah), je občutek za volanom več kot le prijeten. Z3 se vede tako, da voznik čisto čuti, če jo čutiti zna, in tudi zavore dajejo odlični vtis; od trdote pedala, odziva zavor in avtomobila v celem pa do kratke zavorne poti.

\*\*\*

Prisežem, da v času testa nisem naletel na nikogar, ki mu Z3 ne bi bil vsaj malo všeč. Le o barvah smo bili ločenih mnenj. Jaz bi si izbral prav takšnega, rdečega. Pa recite, kar hočete. O mojem značaju, namreč.

*Oblika je v službi estetike, a ne načjenja uporabnosti in prostornosti*

VINKO KERNČ  
Foto: UROŠ POTOČNIK

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 85,0 x 83,5 mm - gibna prostornina 1895 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,7 m/s - specifična moč 54,4 kW/liter (73,9 KM/liter) - največji navor 180 Nm pri 4300/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkavni vbrizg in elektronski vžig (bosch motronic M 5.2) - vodno hlajenje 6,6 litra - motorno olje 5,0 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 1120 W - uravnnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - enokolatna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 4,230; II. 2,520; III. 1,660; IV. 1,220; V. 1,000; vzvratna 4,040; diferencial 3,450 - platišča 7J x 15 - gume 225/50 ZR 16 (michelin pilot HX MXV), kotalni obseg 1,90 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,0 km/h

Voz in obese: kabriolet - 2 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, poševna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levijo, servo, 2,9 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4025 mm - širina 1692 mm - višina 1288 mm - medosna razdalja 2446 mm - kolotek spredaj 1423 mm, zadaj 1439 mm - rajdni krog 10,0 m - **notranje:** dolžina (od armaturene plošče do prednjega naslonjala v skrajni legi) 790 mm - širina (kolmci) 1380 mm - višina (nad sedežem) 880 - 930 mm - vzdolžnica 920 - 1110 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 165 litrov - posoda za gorivo 51 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1260 kg - dovoljena skupna teža 1435 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 35 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,5 s - poraba goriva (ECE): 11,4/6,0/8,0 litra neosv. inčnega bencina super na 100 km



## Naše meritve

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

**Pospeški:**  
0-60 km/h: 4,0 s  
0-80 km/h: 6,1 s  
0-100 km/h: 9,1 s  
0-120 km/h: 12,6 s  
0-140 km/h: 17,7 s  
0-160 km/h: 25,3 s

1000 m z mesta:  
30,1 s (170 km/h)

**Prožnost:**  
1000 m od 40km/h (IV.):  
34,3 s (162 km/h)

1000 m od 40km/h (V.):  
39,2 s (143 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 100 km/h: 38,4 m  
od 150 km/h: 93,4 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

**kazalec na: resnično:**  
60 56,9 km/h  
80 76,8 km/h  
100 98,6 km/h  
120 118,8 km/h

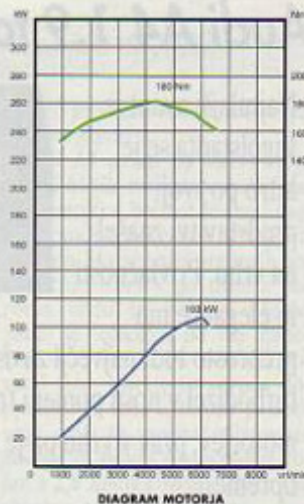
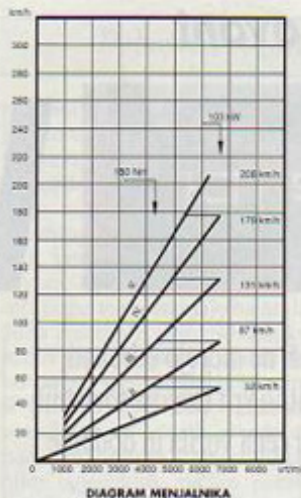
**Truč v notranjosti (dB):**  
**Prestava II. III. IV.**

**Hitrost**  
50 km/h 61 61 60  
100 km/h 71 68 68  
150 km/h - 75 75  
200 km/h - - 88  
Prosti tek 48

**Poraba goriva:**  
Testno povprečje  
11,1 litra/100 km

## Cena

58.011 DEM  
(Tehnounion Avto d.o.o., Ljubljana)



## Hvalimo

- oblika, celotna podoba
- sedeža, udobje in prostornost za dva
- motor, menjalnik
- zavore, volan
- izdelava
- občutek med vožnjo
- oprema
- vodljivost

## Grajam

- majhen prtljažnik
- ni kroženja zraka
- slabotne vzvratne luči
- stikala ob merilnikih

## Iz oči v oči

Tisti, ki si neskončno želijo BMW Z3, vedo zakaj. Če pa ste tiste vrste človek, ki prisega na funkcionalnost in uporabnost avtomobila, vas BMW Z3 tako ali tako ne bo prepričal.

Matevž Korošec

Še ena od igralk za uspešnega družinskega očeta in uspešnega poslovneža. Čeprav je Z3 dovolj prepričljiv, pa se vseeno ne morem znebiti misli, da bi bil 007 bolj zadovoljen z M roadsterjem ali pa vsaj z 2,8-litrskim motorjem.

Igor Pucihar

Z3 ni avto za vsakogar. Je izraz določenega značaja, življenjskega stila. Tisti, ki si želijo predvsem športni avto, ne bodo znali uživati v možnostih, ki jih ponuja nekoliko počasnejša vožnja z odprto streho. Tisti, ki si želijo veliko družbe, si bodo namesto dvoseda in intimnosti v dvoje izbrali večji, bolj družinski avto. Tisti, ki ne želijo biti opaženi, si bodo izbrali manj atraktiven avtomobil. Vsi drugi pa - če je agent 007 fikcija, je Z3 zelo resničen in dosegljiv.

Tjaša Smrekar