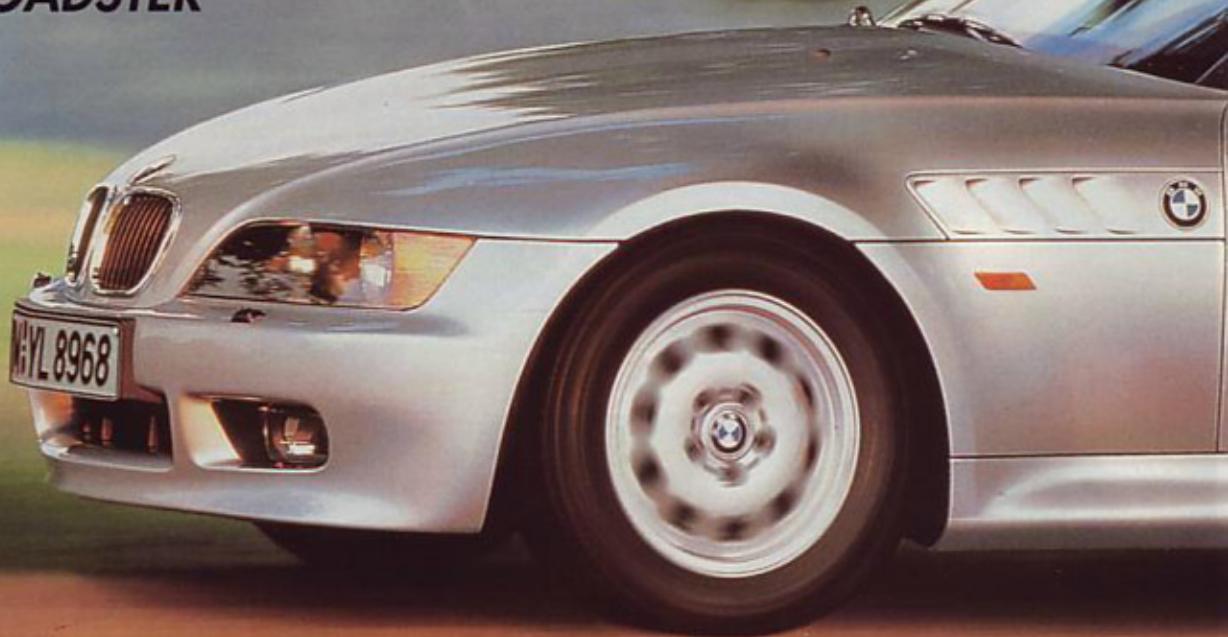


Vozili smo

BMW Z3 ROADSTER



NEVER SAY NEVER!

Še pred kakšnim desetletjem bi bilo moč slišati:

"BMW, made in USA? Nikoli! Beemveje izde-lujejo Nemci, Američani pa naj jih kupujejo!"

Zdaj ima BMW že nekaj časa tudi svoj ameriški naslov: Greenville-Spartanburg, Južna Karolina, ZDA. Doslej in od letošnjega marca so tam izdelovali limuzine serije 3. Prejšnji teden pa smo v Greenville poleteli zaradi novega roadsterja Z3.



Angležem ni treba zavijati z očmi; BMW obvladuje roadstersko sceno že polnih šestinšestdeset let, od modelov 3/15, 315/1, 328 in 507 do ne še tako davneg, a za takrat vseeno preveč samosvojega Z1.

Novi Z3 izvira iz serije 3. Dobil je precejšen kos njene notranjosti, nekaj njenega nosu, skoraj enako podvozje (compact) in dva izmed njenih motorjev (318i, 318iS). Razvili so ga v rekordnih štiriintridesetih mesecih, seveda v Münchnu. Izdelovali ga bodo oziroma ga že (za ne ravno bogataških 25.000 dolarjev po delavski glavi na leto) v Spartanburgu. Letna proizvodnja bo znašala med 20.000 in 30.000 vozili, približno polovica od njih pa naj bi ostala na ameriških tleh.

Saj veste, kaj je roadster! Dvosedežnik z zložljivo streho, športni vetrnjak po značaju in dovolj imeniten avtomobil, da draži želje in žepe. Vitka dolgolaska, z ravno pravšnjimi okroglinami, ki pusti, da se ji ob vstopanjtu krilo privzdigne više, kot se sicer spodobi, potem pa, da ji veter mrši lase, bi morala biti roadsterska serijska oprema, pa (žal) ni. Toda možnosti, da prisede, so ravno pri roadsternih silno velike.

Tudi BMW Z3 je lepo okroglast: z bahavim nosom (kot nekoč pri 328), s hladilnimi rezami in hišnima znakoma ob straneh (kot nekoč pri 507), z modernim interierjem (kot na primer pri Z1) in s toliko vidnih značilnosti, da ne more biti dvoma: to je BMW!



-bach music

Konstrukcijska znanost je tokrat preprosta: skrbno ojačana nosilca prednje šipe, za dva decimetra manj celotne dolžine kot pri compactu, kratka kolesna previra in zato ugodno velika medosna razdalja (2446 mm), izbuljeni blatniki za široka koloteka (1411/1427 mm), agresiven nos, pohleven zadek in arroganti bočni liniji, dva štirivaljnika (za različne zmogljivostne želje), ročni ali samodejni menjalnik (tudi to je Amerika!) ter povsem solidna osnovna izvedba, z dolgo vrsto doplačilnih možnosti.

Vrata niso pogrezljiva (kot pri Z1), ampak klasična. Mehka streha, ki se sesede v klobaso za sedežnima naslonjaloma, še ni elektrificirana, pa bo (takrat bo na voljo tudi doplačilni hardtop). In v zameno za varnostni lok (ki ga ni) je pametno voziti tako, da je avtomobil čim več časa na kolesih.

Vzvojna čvrstost karoserijske samonosnosti je zelo temeljita. Čvrstost kolesnega



vzmetenja in blaženja je seveda športna, a tudi udobnostno znosna. In ubogljivost tega roadsterja spominja na gokart: ne le po okretnosti, tudi po lahkočnosti vodenja. Prištejte še sproščeno sedenje, dobre zavore in prijetnosti zadnjega pogona, pa veste: to je roadster od vrha do tal!

Voznik in sopotnica sedita

tik pred zadnjo premo. Ta sicer ne sodi v Beemvejev "high-tech" zadnjega časa, je pa takšna, kot je bila nekoč pri M3. In povsem nova sta sedeža: električno pomična ter z integriranimi zglavnikoma, celima glavama v prid. Prtljažni pokrov z elegantno vdrtino, tretji zavorni luči na ljubo, je moč odpreti od zunanjosti ali z zunanjosti strani,

prostornina pod njim pa je roadstersko povprečna, pri čemer so orodje stlačili v prtljažniško "klet", rezervno kolpo obesili pod zadek vozila.

Štirivaljna motorja sta po velikosti skoraj enaka: 1,8-litrski ima v glavi le eno odmično gred za osem ventilov in je namenjen tistim, ki imajo roadster raje od motorja; 1,9-



litrski (v primerjavi z motorjem pri 318iS je gibna prostornina rahlo večja, največja moč pa enaka) ima dve odmični gredi in šestnajst ventilov: za tiste, ki hočejo športni roadster tudi športno voziti. Seveda je v nosu dovolj prostora za šestvalnik in seveda bi Z3 roadster - kdaj pozneje - utegnil postati tudi coupe.

Sedenje v Z3 je beemvejevsко: ne zgolj zaradi volanskega obroča, prestavne ročice, pedal, merilnikov in sredinskega grebena, tudi zaradi motornega zvoka, zaradi beemvejevske ergonomije in zaradi celotnega počutja nasploh. Dve zračni

vreči, samozategovalna varnostna pasova, zavorni ABS, volanski servovojačevalnik, petnajstcolska lahka platišča, elektronska zaščita proti kraji in trije zaklenljivi predali za drobnjarije sodijo k serijski opremi. K doplačilom pa (med drugim): elektrificirani okni, sedežno gretje, ASC+T (ob 1,9-litrskem motorju), usnje na sedežih in volanskem obroču, žlahten les v kokpitu, klimatska naprava, tempomat, prtljažni nosilec (na zadku) s kovčkom, protivetna mreža in speedstersko dvodelno pregrinjalo potniškega prostora.

A si je moč zaželeti tudi



aerodinamičnejša spojlerja na nosu in zadku, krom za obrobe merilnikov, za stikalo luči, za kljuki na vratih in za obrobo prednje šipe, 16- ali 17-colska platišča, športna sedeža ter že omenjeni (štiristopenjski) samodejni menjalnik. Pa tudi Beemvejev športni oddelek (M GmbH) še ni rekel zadnje besede.

Jasno, Z3 hoče biti oboje hkrati: roadster, kot dvosedenčnik s prepahom na Beemvejev način, in road-star (zvezda), ekskluzivnejšim

željam na ljubo. Nemški osnovni ceni sta prijetno sprejemljivi, Amerika to omogoča: Z3 1.8 za 43.700 DEM in Z3 1.9 (z nekaj že vgrajene dodatne opreme) za 48.000 DEM.

Kaj pravite? Da vam roadsterji nasploh niso všeč?

Never say never! Kajti pri tem BMW se utegnete premisiliti!

MARTIN ČESENJ

Z3 za 007

Dober začetek! Komaj rojeni BMW Z3 se je zapisal že tudi med filmske zvezdne. V najnovejšem filmu Goldeneye služi Jamesu Bondu (Pierce Brosnan) in njegovi partnerki (Izabella Scorupco) v nekaterih napetih prizorih, značilnih za življenje agenta Njenega Veličanstva.

