

Dizelski M

Črka M je v BMW-jevem slovarju sveta črka. Definicija prvine športnosti in tehnološke odličnosti. Govoriti o njej v povezavi s katerim drugim avtomobilom bi bilo bogokletno. Še zlasti če gre za dizla. A ne v našem primeru.

► Smo vas zmedli z zapisanim? Naj nekoliko razčistimo nastalo zmešnjavo. BMW-jev športni oddelek za zdaj na kolesa še ni postavil dizelskega stroja z značko M. Tudi 130d v široki bavarski ponudbeni pahljači ta trenutek ne obstaja, vendar nas kljub temu dejstvu tiskarski skrat tokrat ni obiskal. V Avtomagazinovi testni floti se je namreč znašla navita dizelska Enka s trilitrskim prisilno polnjenim šestvaljnikom, plod 11-mesečnega razvojnega dela španskega tuning podjetja Mainz Motorsport. O zadevi se je v tunerskih kuloarjih sicer šušljalo že dobro leto dni, a je bilo z njenim obstojem podobno kot s pošastjo iz Loch Nessa: ljudje trdijo, da so jo videli, dokazov o tem pa ni. No, da pričujoča avtomobilska Nessie vendarle obstaja, nas je prepričal Johann - Jani Pirc, ob črnuški Avtoelektroniki zastopnik Mainzevskih izdelkov na slovenskih tleh, ki je naši redakciji omogočil pikolovsko preizkušanje te špansko-nemške zverine.

Merila, ki smo jih ob tem zastavili, seveda niso bila čisto nič drugačna kot pri kateremkoli drugem Avtomagazinovem testnem avtomobilu, saj morajo sodobne predelave brez težav zdržati vse testne napore. In teh resnici na ljubo v našem primeru ni bilo malo, še več, ker je na Mainzevi Enki predelanega precej, novo je denimo tudi srce, smo bili na morebitne anomalije še toliko bolj pozorni. Idejni vodji tega projekta in hkrati možgani Mainz Motorsporta sta nemška strokovnjaka Martin Bauer (12 let izkušenj pri BMW-ju na področju tehnike in elektronike) in Thorsten Michler (13 let pri nemškem tunerju Nowack), ki sta nekega nevpadljivega BMW-jevega 120d (163 'konjev') oropala štirivaljnega srca in mu 'vsadila' trilitrski šestvaljnik iz Petice. Pri tem se njun angažma v motorno drobovje nikakor ni končal, saj sta v svoji zakladnici tunerskih trikov našla večje turbopuhalo (ki pridela skoraj 1,9 bara nadtlaka), bolj pretočne vbrizgalne šobe in izpušni sistem, zmanjšala sta kompresijsko razmerje motorja, novim 'okoliščinam' pa sta povsem prilagodila tudi vse ključne parametre motornega krmiljenja. Rezultat tega truda in šestmesečnih nastavitvev na merilnih valjih ter testiranj na stezi so vrhunske številke,



besedilo: Matej Grošelj
foto: Matej Grošelj

po katerih se kolca celo povsem športno naravnanim bencinskim kolegom: natanko 300 'konjev' (serijsko 218) in skoraj dekadentnih 670 (!!) njutonmetrov navora pridela ubog(ljiv) glavna gred. Bauer pravi, da so pred časom že testirali različico z več kot 700 njutni, kar motor prenese brez najmanjših težav, a je ozko grlo postal (sicer precej dodelani) menjalnik, ki je šel po približno 6.000 (namerno) ostrih kilometrih rakom žvižgat. He, he, kako čudno, kajne?

Michler, ki pri Mainzu bdi nad motornim krmiljenjem, je razložil filozofijo te predelave: »Ni težko dvigniti moči in navora v višave, veliko težje je narediti zmogljivo zadevo, ki bo uporabna v vsakdanjem prometu in hkrati vzdržljiva kot tovarniški izdelek. To je bil naš cilj in z zadovoljstvom lahko rečem, da smo ga dosegli, o čemer pričča tudi odziv naših strank.« Sladokusci dinamične vožnje bodo z MD30, kot so Mainzevi razvojniki poimenovali predelano Enko, nedvomno zlahka dobili svoj dnevni odmerek sladkorja. Kako tudi ne bi, ko pa oznaka MD30 pomeni še precej več kot le vrhunski motor – v skladu z duhom pravega tunerja so Španci poskrbeli za povsem nastavljivo podvozje (dodelani Bilsteinov PSS9), večji moči in navoru so prilagodili sistem elektronskega nadzora stabilnosti vozila DSC, za varno ustavljanje vgradili ogromne 347-milimetrske kolute spredaj, za boljši prenos moči na cestišče pa 40-odstotno zaporo diferenciala (po naro-



čilu izdelalo podjetje Drexler Motorsport), katere zaporni učinek je večji kot pri kateremkoli BMW-jevem športniku z oznako M in enak zmogljivemu purističnemu 35-letniku 2002 turbo. Kot nalašč za preizkus na krškem Racelandu, ki je doslej uspešno ločeval seme od plevela. Da bo najhitrejši med dizelsko gnanimi sotrpini, je bilo jasno že pred preizkusom, da pa bo kljub prestavnemu razmerju, neustreznemu za to stezo, domala enako hiter kot desetvaljni M5 s 507 'konji' (ki mu resnici na ljubo zaradi mer in velike teže ta steza ni najbolj pisana na kožo), je bil že pravi znak razkošnega potenciala tega avtomobila. Pirc je med preizkusom preverjal ključne parametre delovanja motorja in na koncu v skladu s pričakovanji ugotovil, da so bile vrednosti ob priganjanju vseskozi v zelenem območju (minus si zasluži armaturna plošča MD30, ker nima merilnikov tlaka turbopuhala, temperature olja in drugih vitalnih kazalnikov). Kot si lahko ogledate v videu na www.avto-magazin.si, je na svoj račun prišel tudi naš demonstrator

I BMW 130d MD30 Mainz Motorsport

driftanja Luka Marko Grošelj, ki se je navduševal nad motorjem in menjalnikom ter obenem užival v lahkotnih drsenjih ob obilici belega dima, neposrednem volanu in natančni vodljivosti.

Okej, vse to so dogodivščine s steze – kako pa se MD30 obnese na cesti in v vsakdanjem prometu? Recimo takole: če bi za sopotnika vzeli vašo babico in ta ne bi imela pretiranih težav s križem (podvozje, razumljivo, ni mehko kot trampolini v zabaviščnih parkih), zagotovo ne bi ugotovila, da se pelje z verjetno najhitrejšo dizelsko Enko na svetu (sploh če njen vid počasi peša in ne opazi M-paketa zunanosti, 19-palčnih O.Z-jevih platišč Ultraleggera in dveh širokih zaključkov izpušnega sistema). Ne verjamate? Verjemite, preverjeno.

“Da ne bo pomote, MD30 se lahko brez pritoževanja pelje tudi povsem civilizirano in po predpisih, a če izkoristite vseh 300 'konjev' in 670 njutnov, bodite pripravljeni na izbruh nevidne sile, ki vas še v šesti prestavi pritiska globoko v sedežno usnje.”

Ob vžigu sicer ne morete mimo značilnega dizelskega zvočnega rituala, ki je pri tem avtomobilu še nekoliko bolj (glasno) izražen, a se po prvi vožnji vsakič, ko pomislite, česa je ta agregat sposoben, temu le iz srca nasmejite. Kot kaki dobri šali. Vse razen šale pa je seveda tisto, kar se dogaja, čeprav navzven tiho in mirno (razen glasnega ječanja turbopuhala), pri polnem plinu. Takrat je, vsaj na cesti, vsa pomagala priporočljivo pustiti vklopljena, le tisti bolj večji naj si drznejšo izklopiti sistem do dinamične stopnje, pri kateri je omogočeno nekaj zdrsanja, medtem ko popolno odsotnost elektronske pomoči svetujemo izključno na dirkališču. Avto lahko namreč na suhi podlagi z zadkom opleta v tretji in včasih celo četrti prestavi, kar postane pri takrat doseženih hitrostih za večino voznikov bolj podobno rodu kot nadzorovanemu drsenju. Da ne bo pomote, MD30 se lahko brez pritoževanja pelje tudi povsem civilizirano in po predpisih, z njim greste lahko

nakupovat na tržnico, peljete otroke v šolo, ga posodite ženi kot prevoz v

službo, a če izkoristite vseh 300 'konjev' in 670 njutnov (ti mimogrede posekajo celo tiste iz Audijevega desetvaljnega RS6 s 580 'konji' in z dvema turbopuhalom!), bodite pripravljeni na izbruh nevidne sile, ki vas še v šesti prestavi pritiska globoko v sedežno usnje. Pravzaprav ni največji užitek pospeševati z mesta v manj kot šestih sekundah do stotice, čeprav se menjalnik na sunkovita pretikanja odziva povsem brez pritoževanja, bolj perversno je denimo pritisniti stopalko za plin do konca v šesti prestavi pri kakšnih 180 km/h – takrat vidite, zakaj ste za navzven malo bolj našpičeno Enko odšteli 55.000 evrov, saj ima lastnik športnika z vrancem na emblemu pokrova motorja (najs bo to nemški ali italijanski), če ni pripravljen na spopad, z vami velike težave (faktor presenečenja: neprecenljivo). Sunek, primerljiv s polnim pospeševanjem iz manjših hitrosti kakega samooklicanega

Tuning test

BMW 130d MD30 Mainz Motorsport

Cena osnovnega modela (120D): 28.850 EUR
Cena testnega vozila: 55.000 EUR

NAŠE MERITVE
 T = 17 °C / p = 1.109 mbar / rel. vl. = 44% / Stanje kilometrskega števca: 75.330 km

POSPEŠKI
 0-100 km/h: 5,9 s
 402 m z mesta: 14,2 s (163 km/h)

PROŽNOST
 50-90 km/h (IV./V.): 5,2 s / 6,8 s
 80-120 km/h (V./VI.): 4,7 s / 6,9 s
 100-200 km/h: 16,5 s

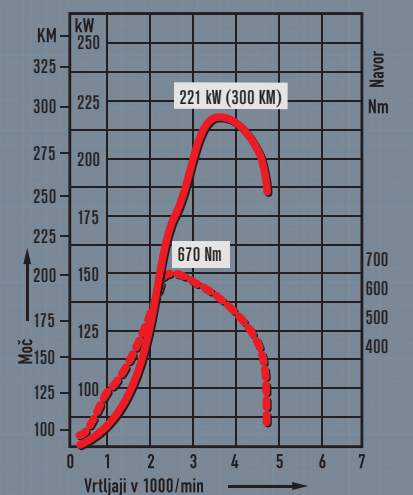
NAJVEČJA HITROST 261 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT od 100 km/h: 38,7 m

PORABA GORIVA skupno testno povprečje 10,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
 Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.993 cm³ - največja moč 221 kW (300 KM) pri 3650/min - največji navor 670 Nm pri 2300/min.
 Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume spredej 225/35 ZR19 V, zadaj 255/30 ZR19 V (Continental ContiSportContact3).
 Masa: prazno vozilo 1.430 kg - dovoljena skupna masa 1.920 kg.
 Mere: dolžina 4.239 mm - širina 1.748 mm - višina 1.421 mm - prtljajnik 330-1.150 l - posoda za gorivo 51 l.

DIAGRAM MOTORJA



KONTAKT

Mainz Motorsport, Barcelona: www.mainz.es, info@mainz.es
 Pirc Automobile, Ljubljana: johann@mainz-motorsport.com
 Avtoelektronika, Ljubljana: andraz@mainz-motorsport.com

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ vrhunske motorne zmogljivosti
- ▲ poraba goriva
- ▲ stremljenje k 'tovarnišemu' tuningu
- ▲ vodljivost
- ▲ menjalnik
- ▲ uporabnost
- ▲ celovitost paketa predelav

- ▼ ni merilnikov tlaka turbopuhala, temperature olja ipd.
- ▼ turboluknja v najnižjih vrtljajih
- ▼ odzivanje podvozja na kratke neravnine

Končna ocena

MD30 navdušuje s konceptom celovite predelave. Avto je lahko povsem krotek v vsakdanjem prometu, hkrati pa se v slogu 'dr. Jekyll in mr. Hyde' na dirkališču prelevi v pravega športnika. Tuner Mainz Motorsport je opravil odlično delo.



Luka Marko Grošelj bi za kakšno drift dirko zlahka 'posvojil' tako predelanega BMW-ja.



| BMW 130d MD30 Mainz Motorsport



Zavore se da natančno dozirati in tudi po daljšem priganjanju ne kažejo znakov pregrevanja.



Notranjost je razen odličnega volana iz Entroje serijske.



Okrasni pokrov motorja varljivo 'ponuja' štiri valje, resnica je seveda precej drugačna.



športnega avtomobila, ne pojenja vse do 240 km/h, ko je motor zaradi krajše šeste prestave v območju upadanja moči. Pri hitri vožnji skozi ovinke je ob pospeševanju dobrodošla tehnika hkratnega subtilnega zaviranja z levo nogo, ki pripomore k 'hormonskemu ravnovesju' (beri: nevtralni legi) MD30. Razveseljivo pri vsem tem je, da imate vsaj 400 njutnov navora na razpolago med 1.700 in 4.500 vrtljaji v minuti (graf navora nima varljivega ozkega vrha, zato se da s tem motorjem voziti zelo lenobno, brez pretikanja torej), da je mogoče ostrino pospeševanja uravnati zvezno, da se poraba pri normalni vožnji suče tudi pod osmimi litri in ob priganjanju v povprečju pod enajstim, za povrh pa kakovostna nastavitve motornega krmiljenja in filter trdih delcev DPF poskrbita za odsotnost črnega dima iz izpušne cevi in zmotno mišljenje udeležencev v prometu, da gre za športnega bencinarja. Ne pije in ne kad, bi lahko dejali. Pod 1.200 vrtljaji izpušni plini sicer res še ne opravljajo v popolnosti svoje naloge zaganjanja velikega turbopuhala in je zaradi tega prisotna turboluknja, a s podobno karakteristiko smo se srečevali že pri serijskih tovrstnih motorjih (z ročnim menjalnikom).

Dim izpod gnanih koles ni ob priganjanju MD30 nobena redkost.



Iz oči v oči



Aljoša Mrak

Všeč mi je, da se lahko povsem normalno vsakodnevno voziš v službo, hkrati pa se lahko ob izklopljeni stabilizacijski elektroniki in mokrem ljubljanskem asfaltu še v četrsti prestavi vozite počez. Tale BMW grize le, če vi to želite. Ni pa mi všeč, da se pod 1.500 vrtljaji premalo dogaja, saj je t. i. turboluknja dokaj izrazita. Če bi imel MD30 boljše gume, bi na Racelandu ugnal tudi BMW-ja M5 (5.0 V10 in kar 373 kilovatov oziroma 507 'konjev'), kar je za dizelski stroj več kot odlično! Izmerjeni čas je seveda neuraden, ker MD30 nikakor ni serijski športni avtomobil. ◀◀



Saša Kapetanovič

Počasi bo treba ljudem vcepiti, da tuning še zdaleč ne pomeni navijanja 'konjev' v nedogled. MD30 je lep primer uspešno predelane celote: navzven lično dodelan z odličnim podvozjem, učinkovitimi zavorami in zelo zmogljivim ter varčnim motorjem. Kratke neravnine na avtocesti vas utegnejo malce pretresti, a bo užitek poplačan, takoj ko zavijete med ovinke. Podobne čare z njim doživljate tudi na avtocesti, ko ga pohodite v najvišji prestavi. Leetttiiii! ◀◀



Da gre za dizla, izdajala le njegov zvok, zmogljivosti so namreč izjemne.

DIRKALIŠČE	
9. mesto	57,80 s
1. KTM X-Bow Clubsport (PD)	53,35
8. BMW M5 Touring (L)	57,70
25. Renault Megane RS 2.0 dCi (L)	59,07

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).
 * (L) letno, (Z) zimске gume, (PD) poklicnalno (braz sliki)

Johann-Jani Pirc, strokovnjak mehanike in elektronike ter poznavalec BMW-jev, v svojem elementu



Koliko leti? S kratkimi prenosu 'le' 261 km/h, daljša šesta prestava bi po besedah Bauerja prinesla še kakih 10-15 km/h. Prestižu v prid v obeh primerih hitreje od tovarniško priprte M-garde!

Ko smo MD30 vrnilo Špancem, smo si bili v redakciji enotni: pošasti iz Mainz Motorsporta lahko brez kančka slabe vesti prilepimo značko M! Jasno je še nekaj: če bi se BMW kdaj odločil na noge postaviti M dizla, bi se morali celo bavarski strokovnjaki prezojiti, da bi ugnali MD30. No, tudi za tovrstne scenarije se pri Mainzu pridno pripravljajo, na uho nam je namreč prišlo, da prav v teh dneh presajajo dizelski šestvaljnik z dvema turbopuhalom - v Enko seveda in s ciljem 400 'konjev'. Komaj čakamo na preizkus! ◀◀