



NAŠ TEST

magazin

Na svetu so dosegljive in nedosegljive reči. Na svetu so ljudje z majhnimi in velikimi željami. Prosim za odpustek, ker razmislijam zdaj predvsem o avtomobilih in kupcih. Zaradi BMW, ki smo ga testirali, in zaradi številnih glasnin ali zamolčanih vprašanj – češ, zakaj sploh preskušate avto, ki velja skoraj dvesto po-prečnih jugoslovenskih plač?

Zelja in zmožnosti pogostokrat ni moč uskladiti. Tudi pri BMW 630 ne! Razna razmerja so na različnih koncih sveta različna. In tudi na tako drage avtomobile, kot je bil »naš« BMW, čakajo ljudje v vrstah. Ampak, brez ovinkov: sedemsto tisoč dinarjev, kolikor stane pri nas, ni vreden. BMW 630 CS je zelo dober, zelo varen in zelo hiter avto. Toda klub vsemu je le samo avto ...

Prepisujem iz neke zahodnonske ankete – Gerhard Mitzlaff je diplomirani kemik in zasluži vsak mesec 5000 DM. Takole pravi:

»Nočem avtomobila, ki staže več kot 12 000 mark. Moja ascona ima štiri vrata, prostor je pritličnik in zmora 150 km na uro. To je dovolj za mojo družino.«

Če bi bili na svetu sami Gerhardi, bi bile ceste brez porskev, beevejev in mercedešev. kakršne poznamo danes.

Toda tu so še ljudje, ki jim avto pomeni simbol moči in ki pravijo: »Povej mi, s čim se voziš, da ti rečem, kdo si!«

So še takšni kot Karajan, ki ima ob pol sedmih vajo na Dunaju, zvezčer koncert v Berlinu in naslednje jutro snemanje v Monacu! Tole zdaj ni reklama za hitre in dobre avtomobile, ampak preprosta razlagava, za kaj jih sploh izdelujejo.

PRAVLJICA Z ŽALOSTNIM KONCEM

BMW 630 CS

Zaklad na preskušnji: v čem je BMW kupe boljši od porscheja

– Koga to zanima in zakaj se ni batil, da ne bi šel v denar



In tovarni BMW so v minutilih desetih letih izdelali ter prodali 45.000 kupejev. Hitrih, prestižnih in dragih. Kupili so jih tisti, ki misljijo, da takšen avto morajo imeti. tisti, ki ga zares potrebujajo, toda vsakič le tisti, ki takšen nakup tudi zmorejo.

SPORT IN UDOLJE

BMW 630 CS je torej posebež: to je kupe, zato je športnik. Toda to je zelo udoben kupe, skoraj tako kot limuzina. S porschejem na primer se sploh ne more meriti. In prav

na račun udobja je boljši od njega. Da je od strani podoben Opelovemu kupeju (commode!, v münchenski tovarni ne radi slisijo). Dost bolj všeč jim je, če ga primerjate z mercedesom SLC. Temu naj bi bavarski premierni par z lanskega avtomobilskega salonu v Ženevi – 630 CS/633 CSi – metal polena pod noge in odziral kupec. Kupe 630 je slabša polovica tege para: zaradi »samo« trilitskega motorja in vsakdanjenega uplinjača. Kupe 633 CSi počeganja 3,3 litrski motor, ki ga polni z gorivom elektronska naprava.

Ampak navzven ni nikakršnih razlik. In tudi v opremi sta si dvojčka enaka.

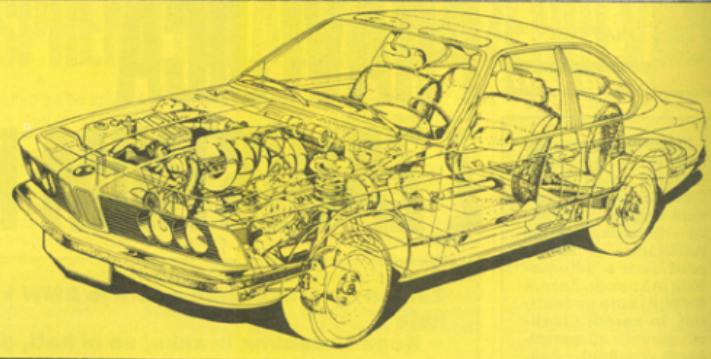
Opremljeno vidite, to je tisto! Tudi 630 je predvsem BMW! Naj si bo zaradi ledvic na nosu, ki spominjajo na gobec munkskega psa in se mu zato še zmeraj in že vrsto let – voznišča na hitrih cestah vljudno umikajo, zaradi kompleta orodja,



Voznikov delovni prostor: pripraven, moderen, skratka idealen

ki se – kadar ga potrebujete – obesi pod pokrov prtljažnika, ali pa zaradi vsega, kar dobite, ko odprete vrata in sedete k volanu. Volan, pedala, prestavna ročica, ti so, ko naravnam sedež po višini in dolžini – kot umerjeni posebej zame. Vozniku se ni treba batiti: v tem avtu se znajde po nekaj sto metrih vožnje in že na tretjem ovinku ga zmore pognati z vsemi plinom.

Zdaj kar naštevam: pod nebleščečim steklom armaturne plošče so merilniki hitrosti, vrtlajev motorja, temperature in goriva. Trije vrtljivi gumbi nad sredinskim grebenom so zasukani k vozniku in ravnajo ogrevanje, zračenje in ventilator.



BMW 630 CS: skladno oblikovan in premišljeno zasnovan avto



»Check-control«: pritisk na gumb razkrije morebitno napako



Udobje za širokimi vrti: prednja sedeža odlično oprimeta telesi



Zunanje vzvratno ogledalo nastavlja voznik z električnim stikalom

Preprosto in natančno! Pod njimi je radioaparat, ki ne sodi k glavnim ceni. Zraven sodi kasetofon z mikrofonom, za primer, če so domislite česa, kar bi med vožnjo lahko pozabili. In še štirje zvočniki, za stereo ugodje.

Obrogo volana je moč nastaviti v vzdolžni smeri in ga uvrstiti z vzdodom na spodnjih strani. Testna ploča pred vozniškovo ledvico, na začetku vsake vožnje sporoči, če je v avtomobilu kaj narobe.

Zadnji stranski šipi in zunanjega vzvratnega ogledala ravna elektrika. Sedeži so obrobljeni z usnjem, opornika za glavni nad zadnjim klopoj sta podaljšana v pokrita predela.

Saj res, zadnja klop! Ta je pravzaprav edina kupejevska značilnost, če pozabimo, da ima avto le dvoja (a široka) vrata! Brez utvar: na zadnji klopi se zelo težko sedi. Kdor hoče BMW za štiri, mora kupiti limuzino! Tudi strop je zadaj že tako nizek, da pokvari frizuro. In plezanje v tako drag avto bi morali odšteti od cene!

Toda v prtljažniku je dosti več prostora kot ga potrebujejo le dva in vzmeli so v tolinski meri naklonjenje udobju, da bi BMW 630 bolj zaslužil oznako »polimuzina« – kot pa »kupe«.

ŠEST STRUMNIH VALJEV

Vroč ali hladen, motor se odzove na prvi zasuk ključa. V mirnem teku šestvalnik le go drža, da ni moč niti slutiti, s čim bo postregel ob pritisku na plin. Toda ko noga pohodi pedal, plane avto z vsemi 185 KM v eni sapi. Ne, ni dirkalnik in zahtevnež bi rekel, da 630 ni prepirano poskočen. Toda prazno vozilo tehta skoraj pol-drugo tono in med meritvami smo dosegli hitrost sto kilometrov na uro v ptičih devetih sekundah. Motor ne skriva, da je

Cena: 32.257 DM in 405.322,00 dinarjev Osnova za izračun rep. in obč. davka: 334.600 dinarjev

Zavarovanje:
obvezno: 1574 din
kasko brez franšize:
43.095 din

Cestnina: 2500 din
Prolzvajalec: Baye-

rische Motoren Werke AG, 8 München 13, ZRN
Generalni zastopnik
in prodajalec: Tehnou-

nion, Ljubljana, Vošnja-
kova 5; zastopstva v rep. središči – razen v Tito-
gradu – in v Splitu

izpod belomodrega kroga: po-
naša se s prožnostjo in s pri-
pravljenostjo, da se v višjih ob-
močjih ubogljivo in nehrupno
vrti. Največjo moč doseže pri
5800 vrtljajih v minutu, za krat-
kotrajnejše priganjanje dovo-
ljuje tovarna 6400 vrtlajev (na
tej meji se začne na merilniku
vrtlajev rdeče polje, omejeval-
nik hitrosti pa prepreči pretira-
vanje), za dolgotrajno vrtenje
je zgornja meja pri 6000 vrtljajih
v minutu.

Toda sedemdesetlitrska po-
soda za gorivo je prej preskopa
kot prevelika. Kadar se vozniku
zelo mudi, mora predvideti po-
rabo preko 20 litrov na 100 km.





UŽITKI, BREZ STRAHU!

Podvozje je eden izmed boljših delov bavarskega lepotca. Inženirjem je uspel vskladiti moč motorja, težo vozila, sposobnost za dirkaško vlijeganje in željo potnikov, da se ne bi počutili kot prototipih "grand turismo". Zaradi prenobljenega izračunatvenega razmerja v prestavnem mehanizmu dosegne BMW velike hitrosti v posamičnih preseguh, in tako preprečuje, da bi šli moč motorja s ciljnjem vred v niz. Široke gume (med našim testom continental) odlično grabijo po suhi cesti, na mokri zahtevajo previdnost med pospeševanjem. Volan je športno neposreden in zaradi servo naprave zelo lahkoten. Tudi če zaradi pretiranja spodnje zadake, se veliki kupe v trenutku spremeni v ubogljivega levčka. Če ga le voznik pravočasno prisili v pravljivo smer. Toda za cestno dirkanje je vzmetenje premehko. Karoserija se nagiba, tudi notranje zadnje koli so prezgodaj privzdigne. Diferencialna zapora pa je le za doplačilo. Kakošen motor – takšne zavore. Avto zavira mehko in učinkovito. Ampak našim zahtevam kljub vsemu niso bile v

KAJ PRAVI ONA!

Nič ne bo! Tega avtomobila ne bo kupila. Kajti potem bi jo vsi gledali in bi morala imeti vsak dan novo frizuro in vsak teden nov krzneni plašč. Vidite, tako je s stroški! Ne gre, da bi se gospoško vozila in od zelja živelja. Cepaprav na ves glas prizna, da se z boljšim avtomobilom še ni imela priložnosti voziti.

celoti kos: ob koncu testa so prijemale neenakomerno, tresljaje smo čutili na volanu.

ZIVLJENJE Z BMW KUPE

Lepo je voziti avto, ki je izdelan za uživanje. Tako vsaj veš, kako se vozijo milijonarji. Ampak vzbujanje zavisti s kupejem, ki je že navzen nekaj posebnega, ima tudi slabo stran: dotti črnih pogledov je, ki si babilo: preveč denarja imaš, razmetavaš z njim! Kajti vsakdo ne opazi nalepke, ki priča, da je avto le na testu, da ni naš!

In čeprav smo ga celega, celo brez praske, vrnili na tovarniško dvorišče, je zgodbu o njem čisto na koncu vseeno žalostna: jugoslovanski kupec, ki bi rad segel po tem beemviju, mora odšteći 32.000 DM tovarni, ki ga je izdelala, debelih 400.000 dinarjev pa na račun naših carinskih in davčnih dajatev. Zato predzno zapisem: tega avtomobila ne boeste imeli.

In zakaj smo ga potem pre-skusali? Ker smo ljudje rado-vnemu tudi za tiste reči, ki jih ne dosežemo ne so roko, ne z denarjem! BMW 630 CS smo popisali zato, da boste vedeli, kakšen je avto, ki pripada vrhunskemu razredu.

MARTIN ČESENJ

Foto: MARJAN ZAPLATIL



Notranje mere (prednja sedeža v zadnji linji) v cm: širina pri komečkih sprejetjih 140, zadaj 135. Širina prednjega sedeža 55, zadnje klopi 130, notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslonjalja, pribl. 155, pomik prednjega sedeža 29, uporabna prostornina prtljažnika 390 dm³.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: šestvaljni – štirivrtikini – vrstni – nameščen vzdoljno nad prednjim premostitvom in gib 89 – 90 mm – gibljiva prostornina 2186 cm³ – maksimalna moč 136,6 kW/185 KM (136,6 kW/DIN pri 5800/min) – maksimalna torčna moč 62 KM (45,6 kW) – največji navor 26 kpm (255 Nm)-DIN pri 3500/min – ročna gred v 7 ležajih – odprtinska gred v glavi (veriga) – blok iz aluminija, glava iz litike lime – vgradnja v sklopu – vgrajeni vredilnik – z avtomatskim črpilnikom, mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s oralko, termostatom in mehanskim ventilatorjem (s termostatskim sklopkom) – akumulator (12 V, 66 Ah – alternator 770 W – svetločni bateriji 10,6 Ah/14/3 A, bosch W 175 T 30, črna žica N 17).

Prenos moči: motor sprejeti poganja zadnji kolesi – enokolnata slišna sklopka – štirivrtikanski sinhronizirani menjalnik, prestavna redukcija na tleh – prestavna razmerja: 3,855; 2,203; 1,602; 1,000; vzvrata 4,306 – diferencialni podvojniki ozelenjenimi, prestava 3,45 : 1 (8/8/11).

Kolesa: plastična 6,4 x 14 (iz leske kovine) – gume 195/60 R14 VR 19 (kontinental TS) – prstevi sprejeti 2,3 zrak 2,2 harpa

Voz in obzor: kupe: za 4 osobe – dvojni vrata – samozavorna kamernica – voda tiri kočna na paravanjskih steknih spodaj vzdolj nogi, predna vodila, ratezne opore, prečni stabilizator – zadaj vzmetsi nogi, poševna vodila, prečni stabilizator

Zavore: kolnulne, na vseh štirih kolesih – zrazeni kotuli – dvojni dvokrake sistemi – sistem zrazenih kolnulnih modž zadaj – mehanska rezarna zavora na zadnjih kolesih – ročica med sedežema

Volan: prenos s kroglicami – servo – varnostni drag – prestava 15,8 : 1 – 3,5 zavrtjava od ene do druge skrajne točke – rajndi krog 11,1 m

Oprema: dvostopenjski brzalnik s preklicnim valjčkom – električna brigalzka za prednjo leipo – luži za vztvratno vložnjo – ogrevana zadnja šipa – zunanjé ogledalo z električnim nastavljanjem – varnostne utrapičke – optika za glavo, sprejeti 2,3 zrak – avtomatski parkirni sistem – paravanski občutljivi volan – halogenki žarometi – zadnji stranski svetilki ravna elektrika – blago na sedežih – preproge – kontrolna plošča

Mere: dolžina: 4,6 x 1,85 m – širina 1,769 m – višina 1,369 m – vgrajeni vredilnik 1,626 m – razpon zadnjih kolid: 1,422 m, zadej: 1,487 m – najmanjša razdalja od tla: 9,95 m – prostornina prtljažnika 415 litrov – teta praznega vozila

Tudi motor kupeja 630 je značilen predstavnik motorjev znamke BMW, prožen, živahan in rehrujen. Tovarni mu je z mehjavnejšim vrtljastim določilom zgoraj dovoljeno mejo pri steklih 6400, da katerever avto prigurali tudi med meritvami. Tako smo v posameznih prestavah dosegli naslednje rencne hitrosti: 56, 98 in 154 km na uro. Med dogotovnejšim drenjem (na primer po avtomobilski cesti) tovarna ne priporoča priguranja čez 6000 vrtljajev v minut, kar pa za hitrost 200 km na uro tudi ni potrebno.

1450 kg – dovoljena obrežba 380 kg – dovozna teža skupna teža 1830 kg – dovozna teža prilikole brez zavore 650 kg, z zavoro 1800 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 70 litrov – motor (s filtron): 5,75 litra, menjavna po 500 km – menjalnik 1 litra – diferencial 1,6 litra – prednji vredilnik 1,2 litra – hidranci sistem z gredom 12 litrov

Zmagljivosti: teoretična hitrost v 4. prestavah pri 1000/min: 33,7 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 7,8 kg/KM (10,6 kg/kW), polno vozilo 9,8 kg/KM (13,4 kg/kW) – največja hitrost 183 km na uro (teoretična pospešek z dobitjo do 100 km na uro 5,6 s (teoretična norma poraba goriva po DIN: 11,4 litera super benzince na 100 km)

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozel 12.000 km. Meritev z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 299 km na uro (zaled 13 km, potovanje skrz mestne)

Posebni:

| | |
|------------------|--------|
| 0–50 km na uro: | 2,5 s |
| 0–100 km na uro: | 4,2 s |
| 0–200 km na uro: | 8,3 s |
| 0–300 km na uro: | 18,7 s |
| 0–400 km na uro: | 32,4 s |
| 0–500 km na uro: | 42,4 s |
| 0–600 km na uro: | 47,1 s |
| 0–700 km na uro: | 52,3 s |
| 0–800 km na uro: | 57,0 s |

400 m brez zaleda: 16,2 s (končna hitrost 137 km na uro)

1000 m brez zaleda: 30,6 s (končna hitrost 174 km na uro)

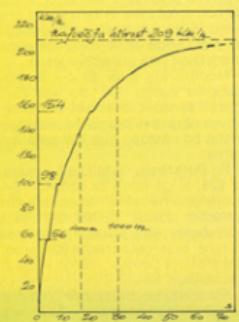
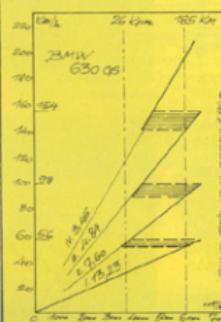
Pravčnost: kilometar z zadnjim členom – začetna hitrost 40 km na uro v prestavah: 35,0 s (končna hitrost 180 km na uro)

Poraba goriva: (v literih na 100 km): – način vožnje: cesta 17,0 (zavore 77 mm), do 100 km na uro, optimizacija 18,2 (zavore rožnja) – na avtomobilski cesti 14,5 (poprečje 130 km na uro), optimizacija 20,8 (poprečje 185 km na uro) – v mestu: 15,0 do 18,8

Popolnna poraba na testu: 17,0 litera na 100 km

Poraba olja: 1,0 liter na 1000 km

Natancnost merilnika hitrosti: kazalec na 60, resnična hitrost 59 km/h kazalec na 100, resnična hitrost 98 km/h



HVALIMO

- kultiviran in zmogljiv motor
- odlična lega na cesti
- brezhiben menjalnik
- popolna oprema
- udobje za dva
- velik prtljažnik
- odlična končna izdeleva

GRAJAMO

- za kupu prenehko vzmetenje
- skoraj neuporabna zadnja klop
- pretirano visoka cena