

Café racer*?



Tehniki pod kožo in tehnikom v Münchnu bi se trgalo srce. Se je pa – preverjeno – prav lepo peljati po mestu pri 1.000 vrtljajih v minuti brez strehe nad glavo in s poslušanjem nežnega odbijanja zvoka od stavb.



► Ampak to je vendarle BMW! In 640i Cabrio ne bi mogel biti bolj tipičen: prepričljivo in obljubljaajoče športnega videza z nekaj agresivnimi zunanjimi elementi, z notranjim okoljem, ki ga poznavalec od njega pričakuje, in z mehaniko, ki bo čez 50 let v muzeju tehnične zgodovine kot primerek tehnične dovršenosti svojega časa.

O ljudeh ni težko povedati kaj slabega, ni pa vljudno. A vseeno: odkar Bangle ne poveljuje več štabu oblikovalcev znamke s propelerjem v logotipu, so njihovi avtomobili postali ... lepši. Natančneje: lepši večini ljudi. Tudi nam v redakciji Avto ma-

640i najprej spraziš v ovinkih. In streha naj bo kar prek glav. Kabriolet gor ali dol, če se v kokpitu vrtinči zrak, si lahko tudi plešec, pa to vseeno moti, že s samim pihanjem, še bolj pa s pišem, ki se mu pri hitrostih, ki jih ta hudič dosega, reče že trušč, in ta je res prevelik, da bi kot voznik dojel avtomobil tako, kot se šika.

Zatorej: korektno do mehanike z zmernimi vrtljaji, dokler se tekočine okrog motorja in v njem ne ogrejejo na delovno temperaturo, kar k sreči ne traja dolgo, potem pa – deska! Začneš z osnovno nastavitvijo vozne dinamike in v položaju

Kaj ogrevanje, hlajenje volanskega obroča bi človek potreboval! Na merilnik hitrosti nima smisla pogledovati, saj bi samo slabo vest vzbujal, pa še varno ni več odvrčati pogleda s ceste, ko takole voziš, kot pravi domača propaganda, proti svojemu grobu. A še zdaleč ni tako, saj je lega te Šestice na trenutke že kar dolgočasno nevtralna in zanesljiva, z eno besedo varna, z drugo pa nezabavna. A vse se da, če se hoče. Kot rečeno – pri nastavitvah vozne dinamike, ki pošilja angela varuha v Fukušimo, postane takšna Šestica tako športen avtomobil, da bolj športnega verjetno na tem planetu ne bi našli. Poudarjam: športen, ne dirkaški. Z Maseratijevim GranCabriom ne more (in verjetno tudi noče) neposredno tekmovali, velja pa najbrž tudi v obratni smeri. Takšen 640i je nekje natanko na zdravi meji, prek katere se začne športnost mešati z dirkaškimi elementi.

Dokler gume dobro držijo, je treba vlagati kvizka in uporabljati trike, da z narahlo oddrsujočim zadkom krmiliš v ovinek. Ampak gre, in to zelo lepo. Uh ...! Malo manj prijetno postane, če želiš nadaljevati v slogu, ko se razmere poslabšajo. Med

povsem izklopljenim stabilizacijskim programom in naslednjo stopnjo nastavitvev z malo več aktivne varnosti je praznina prevelika; takrat se s plinom ne da nadzirano nežno oddrsavati pa hkrati še vedno ves čas ostajati na varni strani, če ostanemo pri prvi nastavitvi, če pa vklopimo prvo stopnjo stabilizacije, je ta že preveč restriktivna. Tule je Quattro prepričljivejši. A poglej! Zdaj se razmere še malce poslabšajo, vozna dinamika pa znova ujame ritem z voznikom, ki to zna, hoče in zahteva. In tako vse do najslabših preverjenih razmer med gumo in podlago; za skrajne – sneg – vam žal ne moremo dati informacij iz prve roke.

Kaj bi hodili okrog vrele kaše: 5 in 6 sta si tehnično močno sorodna, od pogona do gumba za nastavitvev vozne dinamike; ponekod popolnoma enaka, ponekod pa enaka, a z drugačno nastavitvijo. In ni treba posebej poudariti, da je 6 od 5 nižji, da je drugačna tudi še kakšna druga mera in da vse skupaj na koncu vpliva na vsoto, ki se ji reče razlika med obema. Kdo ve, kaj natanko na to vpliva v največji meri, a 6 se zdi izza volana od Petice precej bolj zabaven. Ja, volan je še vedno takšen kot v 5, torej z zbledelim občutkom pristnosti stika med podlago pod prednjima kolesoma in rokama na volanskem obroču. To jim bo težko oprostiti, če sploh. Moti namreč to, da ni več mogoče jasno oceniti, koliko je še torne rezerve do nenadzorovanega zdrsa. A še enkrat: kombinacija mehanike, ki vpliva na vozne lastnosti, je v (tudi takole motorizirani) Šestici vozniku bolj tehnično čustveno dosegljiva. In skozi ovinke, kot so planinske ride, se je še vedno užitek peljati ... hitro. Zelo hitro.

Ko že uživamo, še eno ali dve o strehi. O mehaniki ne kaže izgubljati besed: de-

luje tiho, hitro in brezhibno. Pa o bivanju pod njo: vsem tehničnim rešitvam navkljub je narava močnejša od človeka, v tem primeru se to pokaže pri 160 kilometrih na uro, ki je neka točka, ko se visoka raven šuma spremeni v neprijeten trušč in od koder gre le še na slabše. Pri 200 nima več smisla poslušati dobre glasbe (čerašno in ob tej priliki: avdiosistem je znova zelo zelo dober) in pri 255 se nima smisla več pogovarjati. A ker verjamate reklamam, tudi tisti o že omenjeni ubijajoči hitrosti, tega tako in tako ne boste imeli priložnosti preveriti.

Tu so še eni decibeli, ki pa prihajajo od drugod – od pogona. Zaradi barve se zunanjemu poslušalcu ne bodo posebej dvignile dlake, kar precej drugače pa je potnikom. Spet: tudi v tem 6 ne hodi vstric z GranCabriom, je pa lepo slišati motor med pretikanjem menjalnika, še zlasti v bolj športnih programih; navzdol, ko pretakne z vmesnim plinom, še bolj pa navzgor, ko pretakne hitro in narahlo grobo, se pravi zaznavno sunkovito, kar se odrazi tudi z (lepim) zvokom.

Šestica je sicer v osnovi kupe, ker pa je tole kabriolet, še nekaj znanih dejstev za osvežitev spomina. Na prednjih sedežih je pri odprti strehi okoli glav znosen mir do okoli 100 kilometrov na uro, zadaj pa miru ni nikoli. Pošteno se vrtinčenje zmanjša okoli glav prednjih potnikov z vetrno mrežo, a morata zato morebitna potnika na zadnjih sedežih naprej peš. Pod črto pa: eden vetrno bolj umirjenih kabrioletov v področju zmernih hitrosti.

Pa da ne bomo le uživaško navdušeni,

še nekaj skritih dejstev vsakdanjega bivanja v Šestici. Na prednjih sedežih ni kaj dosti drugače kot v Petici, vključno z rahlo utesnjenostjo voznikovih komolcev pri pravilnem sedenju, z malce previsokim volanskim obročem, s premalo prostora za drobnarije in pijačo, s tipično beamvejsko klimatsko napravo (ki zahteva več poseganja v delovanje, kot bi pričakovali), z manj informacijami na velikem zaslonu, kot bi jih lahko bilo, z zdaj že rahlo dolgočasno živo oranžnordečo osvetlitvijo merilnikov in stikal, z nekaj premalo opreme (ni radarskega tempomata, ni projicirnega zaslona), posebej za Šestico pa tudi z izjemno utesnjenostjo na zadnjih sedežih, a tudi z vrhunskim občutkom športnega prestiža, z dobro oprijemajočimi sedeži, z zelo dobrim položajem za volanom in z odličnimi materiali, zasnovno in izdelavo notranjosti v celem.

Še vedno tam, a navezujoč se na vožnjo, pa: rahlo poslabšana smerna stabilnost pri obremenjenem prtljažniku, podvozje, ki je preskočilo dejstva o prenizko vdelenih cestnih kanalih (tu seveda krivim naša cestna podjetja), zelo dober občutek na stopalki zavore in tu in tam po svoje delujoč sistem ustavljanja in ponovnega zagona motorja (Stop/Start), čeprav se to morda res sliši nekoliko ne navadno ali celo neverjetno. A tako je.

In na koncu še nekaj golega o mehaniki. Za menjalnik zdaj že vemo, da je ta hip najboljši samodejni – ker je hiter in zna pogosto pretikati (nastavitvam ustrezno) tako, kot od njega pričakujemo, pa tudi zato, ker se na trenutke zdi celo bolj

Ta mehanika bo čez 50 let verjetno v muzeju tehnične zgodovine kot primerek tehnične dovršenosti svojega časa.

gazina. To je dokazala Petica in še bolj Šestica, o kateri pravkar berete.

Možje tam gori v Münchnu imajo srečo, da ljudje Beamveje kupujejo zaradi ljubezni, ki izvira iz spoštljive (predvsem polpretekle) zgodovine te znamke. Hočem reči: avtomobilu, ki ima dušo, ki ima v sebi nekaj več, človek zlahka marsikaj odpusti. Naj bo zato lep, grd ali nekaj vmes – kaj si človek najprej zaželi, ko v roke dobi ključ 640i Cabria? Da ga zapelje pred hišo, parkira in se dela zaposlenega z vstopanjem, izstopanjem in poseganjem skozi vrata in prtljažnik? Da se vozi od parkirišča do parkirišča pred lokali, kjer kakor da mora odpreti ali povezni streho? Da se vozi po mestu z odprto streho in pogleduje naokoli zato, da bi ugotovil, kdo vse ga je opazil, kdo daje vtis, da mu zavida, in kdo deluje, kot da mu (ga) ne privoščijo?

Priznam, vse od tega ima morda v kakem trenutku svoj (manjši ali večji, smiselni ali trapasti) čar, ampak – NE. Takega

'D' menjalnika, potem pa počasi ali hitro, odvisno od (pred)znanja in razpoloženja, napreduješ: mehaniko in menjalnik na športno nastavitvev, nato mehaniko na Sport +, nato na ročno pretikanje in na koncu še različka z izklopljenim stabilizacijskim programom. To je, če je podlaga pod kolesi dobra.

POSEBA OCENA ZA KABRIOLETE		
Mehanizem strehe – kakovost (15)	15	Do potankosti nemško brezhibna reč.
Mehanizem strehe – hitrost (10)	10	V obe smeri ta hip med najhitrejšimi.
Tesnjenje (15)	14	Pri res velikih hitrostih med spoji tu in tam rahlo uhaja zrak.
Videz brez strehe (5)	5	Klasično lep štirisedežni športni brezstrešnik.
Videz s streho (5)	5	Khm ... Tudi klasično lep primerek štirisedežnega kabrioleta.
Imidž (10)	10	Resnici na ljubo – ima kateri boljše?
Skupaj	59	S tem kabrioletom je težko zgrešiti: Audi ima manjšega, MB večjega, drugih čisto neposrednih ni, pa tudi če bi bili ...
OCENA 1 2 3 4 5		

Kriterij ocenjevanja št. točk = ocena: 1-20 = 1, 2-30 = 2, 3-40 = 3, 4-50 = 4, 5-60 = 5



KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	1.202
20-palčna platišča z gumami	4.339
Adaptive Drive	4.417
Aktivno krmiljenje	2.170
Sistem dostopa s pametnim ključem	1.057
Mehko zapiranje vrat	467
Vetrobransko steklo z IR-zaščito	367
Vetna mreža	423
Kamera za pomoč pri vzratni vožnji	467
Športna sedeža spredaj	1.057
Kontrastni šivi na instrumentalni plošči	274
Intrumentalna plošča z oblogami v usnju	1.613
Ambientalna svetloba	378
Tipala za pomoč pri parkiranju spredaj in zadaj	901
Prilagodljiv snop žarometov	746
Meglenke v LED-tehnologiji	234
Samodejni vklop/izklop dolgih luči	167
Pomoč pri menjavi voznega pasu	690
Vzratna kamera s funkcijo Top View	779
Navigacijski sistem Professional	2.793
Predpriprava za internet	111
Predpriprava za telefon	857
Avdiosistem Professional	779
USB-vmesnik	334
Povezava glasbenega predvajalnika s telefonom	111
Visoko poliranje barve Shadow Line	400

'čustveno človeški' (pa si zdaj poskušajte to predstavljati) kot nekateri hladno popolni dvosklopčniki. Motor pa ... Tudi veliko povečevalno steklo ne najde opaznih pomanjkljivosti, vključno s porabo. Znano dejstvo, da je treba konje nahraniti, ostaja, so pa ti konji prehransko na dieti, saj še niso daleč časi, ko so isti žrebci pojedli tudi za pol več pri istih zahtevah na stopalki plina. Odčitki z merilnika trenutne porabe, ki je v obliki digitalnega ukrivljenega traku (in zato največ na liter

natančen), zagotavljajo, da motor pri 100 kilometrih na uro iz posode za gorivo vsakih 100 kilometrov načrpa dobrih pet litrov, pri 130 osem, pri 160 11 in pri 180 15. Na avtomobilski cesti je, če je voznik malce živčen, treba računati na do 12 litrov na 100 kilometrov, uživaške vragolije pa povečajo žejo do dvajsetice. Je pa jasno: Šestica ni café racer, je dober uživaški avtomobil. Kar pa pravzaprav od 115 vložnih tisočakov tudi pričakujemo. ◀◀

TABELA KONKURENCE			
MODEL	BMW 640i Cabrio	Mercedes-Benz SL 350	Audi A5 Cabriolet 3.2 FSI
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	6-valjni - V90°	6-valjni - V90°
gibna prostornina (cm³)	2.979	3.498	3.197
največja moč (kW/KM pri 1/min)	235/320 pri 5.600-6.000	232/316 pri 6.500	195/265 pri 6.500
največji navor (Nm pri 1/min)	450 pri 1.300-4.500	450 pri 1.300-4.500	330 pri 3.000-5.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.894 × 1.894 × 1.365	4.562 × 1.820 × 1.317	4.625 × 1.855 × 1.380
največja hitrost (km/h)	250	250	246
pospešek 0-100 km/h (s)	5,7	6,2	6,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,9/6,2/7,9	13,8/7,2/9,7	12,1/6,5/8,6
izpusti CO ₂ (g/km)	185	226	199
cena osnovnega modela (evri)	85.500	104.460	54.845

OMV
MAXX Motion
OMV Premium goriva

Več kilometrov, manj emisij.

www.omv.si

TEHNIČNI PODATKI

CENA: 640i Cabrio: Testno vozilo:	(BMW Slovenija, d. o. o.) 88.500 EUR 115.633 EUR
Moč: Pospešek: Največja hitrost: Povpr. poraba:	235 kW (320 KM) 6,3 s 250 km/h 15,0 l/100 km

Garancija:
2 leti splošne garancije, 5 let mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni intervali določeni po servisnem opomniku.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	všteto v ceno vozila	kasko zavarovanje (2):	6.895
gorivo	19.380		
gume (1):	3.690	Skupaj:	67.087
izguba vrednosti po 4 letih:	33.106	Strošek za prevoženi km:	0,67 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	4.016		

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

NAŠE MERITVE

T = 13°C / p = 1.120 mbar / rel. vl. = 35 % / Gume: Dunlop SP Sport MAXX GT spredaj 245/35 R 20 V, zadaj 275/30 R 20 V / stanje kilometrskega števca: 2.719 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	6,3
402 m z mesta:	14,6
	(155 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost	250 km/h
	(VII. In VIII. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	11,5
največje povprečje	20,7
skupno testno povprečje	15,0

DIAGRAM MENJALNIKA:

DIAGRAM MOTORJA:

UŽITEK V VOŽNJI:

Uživaški kabriolet! Tehnično pa kot Petica, ampak z bolj zabavno vožno dinamiko.

OCENA

Zunanost (15)	15	Odkar se je Šestica oblikovno otesla vpliva Chrisa Bangla, je opazno bolj čedna in skladna.
Notranost (125)	96	Zadnja sedeža sta le zasilna, prtljžnik pa prav tako, zato je tu v primerjavi s Petico največ izgubil.
Motor, pogon, podvozje (65)	59	Tudi tu je volan izgubil nekoč odličen povratni občutek, sicer pa brez pripomb.
Vozne lastnosti (70)	64	Tradicionalno odlične stopalke in verjetno najboljša izraba prednosti zadnjega pogona, vključno z lego na cesti. Opazno zabavnejši od Petice.
Zmogljivosti (35)	34	Za faktor dva in več nad dovoljenimi hitrostmi, torej ...
Varnost (45)	40	V Münchnu znajo Šestico bolje (in primerneje za ta razred) opremiti z novimi sistemi za aktivno varnost.
Gospodarnost (65)	37	Tipičen sodoben turbo: od zmerne do velike porabe, odvisno od surovosti voznika. Visoka cena dodatne opreme in povprečna garancija.
Skupaj	345	V marsičem je Šestica enaka ali vsaj zelo podobna Petici, kar izhaja iz podobne zasnove, je pa od nje še nekoliko dinamičnejša. Kabriolet, ki povzroča tekmeč, kolikor jih je, slabo spanje.

OCENA **1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 89,6 × 84 mm - gibna prostornina 2.979 cm³ - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 235 kW (320 KM) pri 5.800-6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 78,9 kW/l (107,3 KM/l) - največji navor 450 Nm pri 1.300-4.500/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilinega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 8-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,714; II. 3,143; III. 2,106; IV. 1,667; V. 1,285; VI. 1,000; VII. 0,839; VIII. 0,667; - diferencial 3,232 - platišča 10 J × 20 - gume spredaj 245/35 R 20, zadaj 275/35 R 20, kotalni obseg 2,03 m. **Voz in obese:** kabriolet - 2 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prena, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.840 kg - dovoljena skupna masa 2.290 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: ni predvideno, brez zavore: ni predvideno - dovoljena obremenitev strehe: 0 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,7 s - poraba goriva [ECE] 10,9/6,2/7,9 l/100 km, izpust CO₂ 185 g/km.

Mere:

vse mere so v mm

Zunanje mere:

 širina vozila 1.894 mm - kolotek spredaj 1.600 mm - zadaj 1.675 mm - rajdni krog 11,7 m.

Notranje mere:

 širina spredaj 1.550 mm, zadaj 1.350 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530-580 mm, zadnji sedež 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 70 l.

Prostornina prtljžnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l);
4 sedeži: 1 × kovček (85,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema:

 voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini, električno nastavljen volanski obroč - tipalo za dež - xenonski žarometi - po višini nastavljen voznikov in sovoznikov sedež - greje prednjih sedežev - potovalni računalnik.

38 | www.avto-magazin.si 9 • 2011

9 • 2011 www.avto-magazin.si | 39