



Fant, fant, fantastično!

Ob tem naslovu ste gotovo pomislili na juhice v vrečkah. No, v naslednjem besedilu vam bom poskusil podati razloge, zakaj bi lahko ob teh besedah pomislili tudi (ali celo samo) na Beem-vejev novi kupe 645Ci.

Besedilo Peter Humar Foto Saša Kapetanovič

Pa začnimo, kje drugje, kot na začetku pri pogonskem sklopu. Ta je namreč eden od dveh najbolj za-
služnih elementov Šestice za to, da bi ob besedi fantastično pomislili prav na bavarski izdelek.

V nosu vgrajeno tovarno moči in navora odlikujejo številne tehnične rešitve, ki jo uvrščajo neposredno v vrh po sodobnosti gradnje med bencinskimi stroji. Ne bom se spuščal v tehnične podrobnosti, saj so našteje in na kratko opisane v tehničnem kotičku. Zato pa se bom na tem mestu posvetil občutkom, ki jih vgrajena tehnika in znanje ponujata vozniku.

Gole številke 8, 4,4, 245, 333 in 450 več kot zgovorno pričajo o vrsti občutkov, ki jih ta stroj vzbuja v opazovalcu. Prva številka opisuje število valjev, med katere je razdeljena delovna prostornina motorja, ki je zapisana pod drugo številko. Tretja številka opisuje nazivno moč v kilovatih, četrta govori o istem podatku, le da je enota konjska moč, peta številka pa opisuje največji navor. Če prenesem te številke v izmerljiva dejstva, potem sta zelo zgovorna podatka o pospešku od 0 do 100 kilometrov na uro v kratkih 6,2 sekunde (tovarna obljublja

še krajših 5,8 s) in največja hitrost 250 kilometrov na uro. O količini in dobri kondicijski pripravljenosti konjušnice pod prednjim pokrovom govori tudi dejstvo, da je pospešek tudi pri največji hitrosti še vedno tako velik, da potniki čutijo »pojemek«, s katerim elektronika ustavi pospeševanje Šestice pri hitrosti 250 km/h. Upal bi si trditi, da bi se igla števca hitrosti v 645Ci zelo verjetno ustavila daleč nad številko 260 km/h. To je, če v elektroniki ne bi bila zapisana ta tako zelo nepotrebna hitrostna omejitev. Motor v celotnem območju vrtljajev prepriča s silovito prožnostjo, ki se je tudi sodobni turbodizli ne bi sramovali. Če upoštevamo še dejstvo, da je prožnost na razpolago v širokem območju od 700-minutnih vrtljajev glavne gredi v prostem teku do 6500 vrt/min, potem zbledi vsak še tako zmogljiv turbodizel, ki najbolj učinkovito »brca« samo v ozkem pasu motornih vrtljajev od približno 1500 (ta številka je za številne dizle zelo optimistična) do največ 4000 vrtljajev glavne gredi na minuto.

Ko odprete prednji pokrov in se ozrete po urejeni okolici motorja, ugotovite, da je med motorjem in hladilniki v



Številke 8, 4,4, 245, 333 in 450 več kot zgovorno pričajo o vrsti občutkov, ki jih ta stroj vzbuja v opazovalcu.



1. Zadnje luči sestavljajo diode LED. Zavorni luči imata prilagodljivo svetilnost.

2. Merilniki so vzeti iz Petice, le da je podatek o trenutni porabi goriva nadomestil podatek o temperaturi olja. Merilnik vrtljajev ima prilagodljivo rdečo polje (rumena puščica).

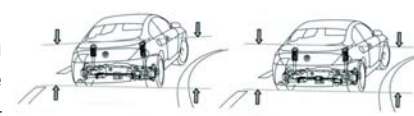
3. Pohvalno: Osnovne poteze poznamo že iz limuzinske Petice, a je v kupeju sredinska konzola spet rahlo zasukana proti vozniku. Držalo za pločevinke (doplačilo 31.150 SIT) lahko enostavno umaknete v predal med prednjima sedežema.

4. Odličen šeststopenjski menjalnik in vrtljivo-pomični-potisni gumb za velikokrat kritizirani, a zato nič manj odlični sistem upravljanja nekaterih sistemov iDrive.

Tehnični kotiček

Dynamic Drive

Naloga sistema Dynamic Drive je manjšanje bočnega nagibanja karoserije v ovinku. Prednji in zadnji stabilizatorski palici sta »razrezani«, med njuni polovici pa je vgrajen poseben hidravlični element, ki v ovinku predobremeni stabilizator in s tem omeji prečni nagib vozila.

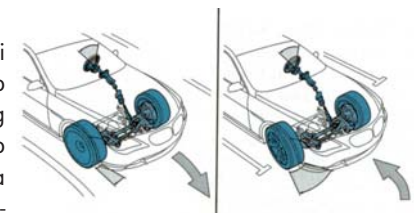


brez Dynamic Drive

z Dynamic Drive

Active Steering

Podobno kot pri Dynamic Drivu so tudi volanski drog prerezali, le da so tu med oba dela droga vgradili planetni prenosnik, prek katerega lahko elektromotor poveča ali zmanjša zasuk koles v ovinku. S tem bi lahko rekli, da je BMW dal vozniku nešteto volanov za nešteto ovinkov. Celotni sistem je ustrezno zavarovan s samozapornim zobnikom, ki v primeru odpovedi sistema zagotavlja, da voznik ne ostane brez krmilnega sistema.



Lahka gradnja

Podobno kot pri limuzinski seriji 5 so tudi pri Šestki obe premi in prednji del vozila (do prednje predelne stene) izdelani iz lahkega aluminija. Iz aluminija so tudi oboje vrat in pokrov motorja. Namesto aluminija pa so za prednja blatnika uporabili kar termoplastiko. Iz umetne snovi je izdelan tudi zadnji pokrov; pravzaprav gre za neke vrste kompozitnih steklenih vlaken, ki so jih Bavarci označili s kratiko SMC (Sheet Moulding Compound).



Motor

Osemvaljnik v nosu 645Ci je višek motoroznanstva. Sistem Valvetronic nadomešča dušilno loputo in z zveznim prilagajanjem giba sesalnih ventilov manjša izgube v sesalnem sistemu ter skrbi za gospodarnost motorja. Dvojni sistem Vanos zvezno prilagaja kot odpiranja sesalnih in izpušnih ventilov. Podobno kot dvojni Vanos tudi zvezno prilagajanje dolžine sesalnih kanalov skrbi za boljšo krivuljo moči in navora.



la s potovalnim nabiranjem kilometrov po »Getejevsko«.

Kdo bi si mislil, ampak 4,4-litrski osemvaljnik je lahko tudi dokaj gospodaren z gorivom. Misel o porabi pod desetimi stokilometrskimi litri je sicer utopična, zato pa dobrih enajst litrov na 100 kilometrov ob smotni uporabi desne stopalke ni nedosegljiva vrednost. Seveda se poraba ob težki nogi hitro zavihti v bližino številke dvajset, a se bo v povprečju verjetneje gibala okoli 14,5 litra na 100 kilometrov. Nerazumljivo majhna pa je zato posoda za gorivo, ki s sedemdesetimi litri prostornine in predvideno povprečno porabo goriva prisili voznika, da običe bencinsko črpalko vsaj na vsakih 450 kilometrov, če ne še prej.

Na začetku sem zapisal, da je pogonski sklop samo eden od dveh predvidoma najpomembnejših elementov novega bavarskega kupeja, ki upravičita fantastičnost celotnega paketa. Drugi je tako lahko samo še podvozje skupaj s krmiljenjem. Da Münchenčani na tem področju upravičeno pobirajo pohvale z vseh koncev sveta, znova potrjuje tudi nova Šestica.

Njihovo naprednost potrjujeta domisljici Dynamic Drive in Active Steering. Prvi skrbi za čim manjše nagibanje karoserije v ovinkih, drugi pa za prilagajanje krmilnega mehanizma vsakemu posameznemu ovinku (podrobnejša razlaga obeh je podana v tehničnem kotičku).

Vzmetenje je v osnovi nastavljeno na športno trdoto, toda zaradi tega avto-

mobil ni v vseh okoliščinah neudoben. Vožnja po medkrajevnih cestah bo na kratkih in ostrih neravninah neudobna, na drugi strani pa bo nabiranje kilometrov na avtomobilskih cestah, deloma tudi zaradi večjih potovalnih hitrosti, dovolj udobno, da boste tudi na več sto kilometrov oddaljeni cilj prispeli spočiti.

Dva obraza kaže avtomobil tudi med ovinki. Tam različne kakovosti podlage iz Šestice izzbijajo različna značaja. Kupe se na dobri podlagi obnaša kot sprejdan avtomobil, saj na meji sili s prednjim delom iz ovinka (podkrmarjenje). In če mislite, da ga boste prisilili v prekrmarjenje z dodajanjem plina, pomislite znova. Zunanje kolo je takrat zelo dobro »zlepljeno« s podlago, zaradi česar se (ob izklopljenem stabilizacijskem sistemu DSC) notranje kolo prej zavrti v prazno, kot pa zdrsnice del zadek. Tu bi bila zelo dobrodošla običajna mehanska zapora diferenciala, a je ta že zadnjih nekaj let rezervirana samo za najbolj športne modele, začinjene s črko M.

Zato pa zapore diferenciala ne boste pogrešili na spolzkih podlagah. Tam postane Šestica ob pomoči zajetne konjenice zelo hitro čistokrvni zadaj gnani ... BMW. Na gladkem asfaltu obe zadnji kolesi veliko hitreje skupaj zdrsneta, tako da siljenje vozila v prekrmarjenje ne bi smelo predstavljati večjih težav. Da pa bo neprijetnih trenutkov (za manj izkušene voznike) še manj, poskrbi sistem Active Steering. Ta ima pri manjših hitrostih bolj



1. Šestica ima spet srednji stebriček B, ki so ga ponovno vgradili zaradi vzvojne trdnosti in manjšanja piša vetra med vožnjo. **2.** Dostop do zadnjih sedežev je, kljub dodatnemu pomiku prednjih sedežev naprej, naporen. Zadaj bodo našli (skoraj) dovolj prostora le potniki, ki so visoki največ 1,7 metra. **3.** Pokrov nadpovprečno prostornega 450-litrskega prtljažnika odprete z nežnim pritiskom na zgornji del znaka BMW.

Drugo mnenje

Matevž Korošec Razglabljam o tem, kaj vse ima in kaj zmore, je popoln nesmisel. »Šestica« je, ko govorimo o kupejih tega razreda, blizu popolnosti. In kaj ni popolno? Na primer, prisotnost zvoka motorja v potniški kabini. Da se tako vrhunsko uglaseni orkester osmih valjev oglašča tam nekje zadaj in izgublja v ozračju, je preprosto neopravičljivo.

Vinko Kernc Prepričan sem: nekje v Münchnu, tam v »štirih valjih«, sedi človek, ki ima zanimiv pogled na to, kakšen mora biti avtomobil. Izredno podobnega mojemu. Zato: ja, vzeli bi ga. Za eno leto, do trenutka, ko bi bilo treba plačati cestnino in zavarovanje.

Dušan Lukič Prva (in edina zamera): strop je prenizek in ko avto pri hitrosti 200 kilometrov na uro na avtocesti zapelje čez grbino, lahko zaboli glava. Aktivni volan? Odlično, le ko začnete na ozki cesti nizati ovinke, je potrebno precej vaje, da dobite občutek zanj. In ko se spravite pometati z zadkom, je težko oceniti, koliko bo treba zavrteti volan, da vse skupaj ostane pod nadzorom. Ostanek avtomobila si na lestvici od 1 do 5 zasluži čisto desetko!

neposredno prestavo v krmilnem sistemu, kar pomeni manj sukanja volanskega obroča pri krotanju zadka, kot je to običaj. Druga prednost Active Steeringa je, da je sposoben v stanju prekrmarjenja ali podkrmarjenja sam odvzeti ali dodati kot zasuka prednjih koles, kar vozilo še hitreje stabilizira (deluje tudi, če je DSC izklopljen). S tem samodejnim popravljanjem smeri avto sicer pobere nekaj užтков izkušenim voznikom, a bodo ti vzeli to pač v račun in prisilili avtomobil v še večje bočno drsenje, kar bi moralo zadostovati za prvovrstne užitke. Aktivnost pa ima v volanskem mehanizmu tudi svojo slabost. V primerjavi z običajnim Beemvejevskim volanom ta izgubi nekaj »čistosti« pri povratni komunikativnosti, a se boste s kilometri tega navadili in vedno bolj cenili njegovo neposrednost.

Avtomobil torej več kot prepriča na cesti, kaj pa v notranjosti? 645Ci želi biti uporaben za štiri potnike, a mu to uspeva le deloma. To so potrdili tudi možje pri Beemveju, ki so mu nadeli zgovorno oznako 2+2. Težava je predvsem prostor na zadnjih sedežih, kjer je pogojno sprejemljivo dovolj prostora samo za ljudi s telesno višino do 1,7 metra. Predpogoj je tudi lega prednjih sedežev, ki ne smeta biti pomaknjena preveč nazaj. Ne glede na velikost pa bo doseganje druge vrste sedežev za vsakogar gimnastični podvig. Prednja sedeža se sicer pomakneta naprej, toda prehod med sedežem in odprtino v vratih kljub temu ni razkošno velik. Tudi prednja potnika bosta

občutila kupejevski značaj Šestke, saj že tako nizko streho dodatno zniža še doplačljivo stekleno strešno okno. Da je 645Ci kupe, ki ne da veliko na uporabnost v kabini, pričajo tudi redki odlagalni prostori, ki so povrh vsega še zelo majhni. Zelo nekupejevsko pa se Šestica odreže v prtljažniku. Tam se z dvigom zadnje poličke (beri: pokrova prtljažnika) prikaže kar 450-litrska luknja, ki je odštetemu denarju ustrezno tudi obdelana s kakovostnim velurjem z vseh strani.

Upam, da mi je že uspelo prepričati vas, da je 645Ci resnično fantastičen avtomobil. Seveda ima tako kot vsak drugi avtomobil tudi svoje pomanjkljivosti, toda dejstvo je, da so nevšečnosti (trdo podvozje, malo prostora v kabini) večinoma posledica kupejevske zasnove vozila. In ker Šestica že v osnovi ni namenjena nadobudnemu očetu ali mami, ki bi želela z njo peljati svojo številno družino na nedeljski izlet v gore, potem tudi omenjene pomanjkljivosti izgubijo pomen. Navsezadnje naj bi ciljno skupino predstavljali premožni podjetniki in uspešni gospodje v zrelih letih (od 40 do 55 let), ki si v prvi vrsti tako drag avtomobil lahko privoščijo in nato uživajo v fantastičnosti vožnje po zavitih stranskih cestah od recimo Maribora do Portoroža, kjer se potem na cilju na portoroški glavni promenadni cesti prepustijo zavistnim očem mimoidočih.

Vam pravim - BMW 645Ci: fant, fant, fantastično! ■

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Samodejni menjalnik	620.400
Dynamic Drive	806.400
Aktivna žarometa	186.000
Aktivno krmiljenje (Active Steering)	310.200
Sistem za pomoč pri parkiranju (PDC)	232.500
Navigacijski sistem	666.900
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	182.100
Prednji smernik	16.700
Prednja meglenka	21.600
Prednji odbijaj	101.100
Okrasna maska	19.600
Prednja šipa	139.700
Prednji blatnik	77.800
Zadnji odbijaj	126.900
Zunanje ogledalo	58.800
Lahko platišče 18"	85.500

Tabela konkurence					
Model		BMW 645Ci	Jaguar XK8 Coupe	Mercedes-Benz CLK 500	Porsche 911 Carrera
motor (zasnova)		8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°	8-valjni - V-90°	6-valjni - bokser
gibna prostornina (cm³)		4398	4196	4966	3596
največja moč (kW/KM pri 1/min)		245/333 pri 6100	219/298 pri 6000	225/306 pri 5600	235/320 pri 6800
največji navor (Nm pri 1/min)		450 pri 3600	411 pri 4100	460 pri 2700	370 pri 4250
dolžina × širina × višina (mm)		4820 × 1855 × 1373	4760 × 1829 × 1296	4638 × 1740 × 1415	4430 × 1770 × 1305
največja hitrost (km/h)		250	250	250	285
pospešek 0-100 km/h (s)		5,6 (5,8)	6,4	6,0	5,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)		16,1/8,0/10,9	16,7/8,3/11,4	16,9/8,4/11,5	16,1/8,1/11,1
cena osnovnega modela (SIT)		21.412.000	19.849.000	17.492.000	20.704.000

BMW 645Ci

CENA: [Avto Aktiv]
OSNOVNI MODEL: 20.792.000 SIT
TESTNO VOZILO: 26.475.000 SIT
Moč: 245 kW (333 KM)
Pospešek: 6,2 s
Največja hitrost: 250 km/h
Povpr. poraba: 14,5 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje
Predvideni redni servisi:
Glede na servisni računalnik

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	75.000	obvezno zavarovanje (2):	929.600
material:	303.900	kasko zavarovanje (2):	3.112.400
gorivo	2.792.700		
gume (1):	1.959.820	Skupaj:	27.173.395
izguba vrednosti po 4 letih:	17.900.000	Strošek za prevoženi km:	271,7 SIT/km

(1) - upoštevali smo 3 komplete letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

NAŠE MERITVE

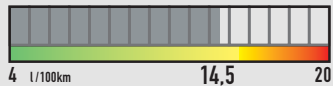
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	6,2
402 m z mesta:	14,4 (162 km/h)
1000 m z mesta:	25,7 (211 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

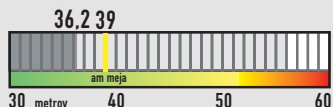
Največja hitrost **250 km/h**
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 11,4
največje povprečje 19,8
skupno testno povprečje 14,5



Trušč v notranjosti dB
Prestava III. IV. V. D.
50 km/h 54 53 53 53
90 km/h 62 61 60 59
130 km/h 66 64 64 64
Prosti tek 36

Zavorna pot m
od 100 km/h: 36,2
od 130 km/h: 61,7
(AM meja 39 m)



Napake med testom
- brez napak

Diagram menjalnika:

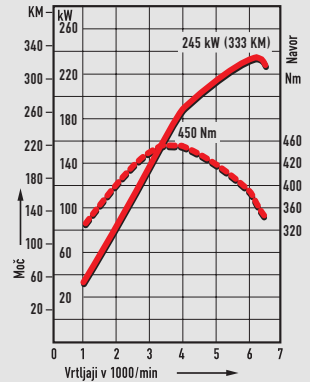
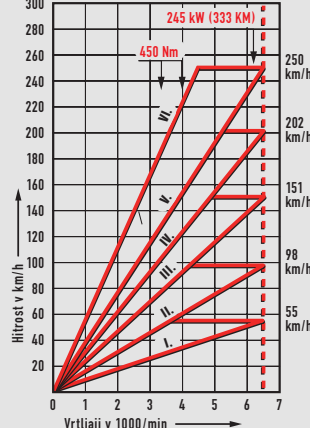


Diagram motorja:



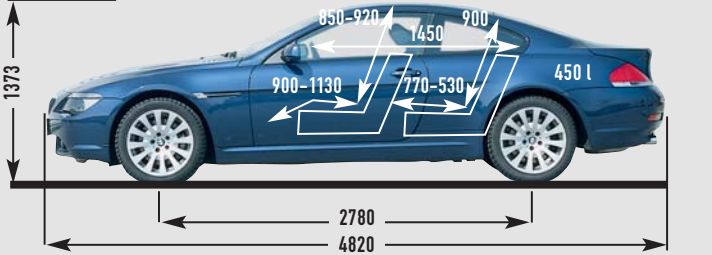
Užitek v vožnji:

😊 😊 😊 😊 😊
Da skrajšamo mučno in dolgo naštevaje. Je kupe, je hiter, ima zadnji pogon, ima 333 »konjev« in je čistokrvni BMW. Potrebujete vedeti še kaj?

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 92,0 × 82,7 mm - gibna prostornina 4398 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 245 kW (333 KM) pri 6100/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 55,7 kW/l (75,8 KM/l) - največji navor 450 Nm pri 3600/min - 2 × 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 2 × Vanos - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg - Valvetronic. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,170; II. 2,340; III. 1,520; IV. 1,140; V. 0,870; VI. 0,690; vzvratna 3,400 - diferencial 3,460 - platišča spredaj 8J × 18; zadaj 9J × 18 - gume spredaj 245/45 R 18 W; zadaj 275/40 R 18 W. kotalni obseg 2,04 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 51,3 km/h. **Voz in obese:** kupe - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečni vodili, poševni vodili, stabilizator (Dynamic Drive) - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, spodaj trikotni prečni vodili, zgoraj po dve prečni vodili, stabilizator (Dynamic Drive) - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo (Active Steering), servo, 1,7-3,5 za-suka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1695 kg - dovoljena skupna masa 2065 kg - vleka prikolice ni predvidena - obremenitev strehe ni predvidena. **Zmogljivosti:** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,8 s - poraba goriva (ECE) 16,1/8,0/10,9 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1855 mm - kolotek spredaj 1558 mm - zadaj 1592 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1530 mm, zadaj 1350 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 450-500 mm, zadnja klop 430 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 70 l.



Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × kletski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - CBC - DBC - DSC - DTC - biksenonska žarometa - pnevmatike »run-flat« - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - ozvočenje Hifi - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - usnjeno oblažljenje.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ užitek v vožnji
- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ podvozje
- ▲ lega in vodljivost
- ▲ Dynamic Drive
- ▲ Active Steering
- ▲ velikost prtljažnika (kupe)
- ▲ zvok motorja
- ▲ ergonomija (iDrive)
- ▼ na slabi cesti neudobno podvozje
- ▼ notranja (ne)prostornost
- ▼ majhna posoda za gorivo
- ▼ preglasno opozarjanje sistema PDC
- ▼ cena

* - vsi podatki veljajo za modele s samodejnim menjalnikom