



Malo ali veliko!

Beemveji, zlasti tisti večji, dražji, so zanimivi avtomobili; o njih lahko vedno povemo veliko. Ali pa (čisto) malo.

Včasih v enem samem stavku še bolje zadeneš bistvo kot v daljši pripovedi.

» Zakaj pravim tako? Ker sem dosledno odgovarjal le 'hud kot pes' (v dobrem pomenu misli) in vsi so to (tudi v dobrem pomenu misli) v hipu razumeli.

A vseeno kakšen stavek več o 650i. Najprej dilema: da ali ne? Pravim: sedeš vanj in razumeš, zakaj si (če si) odštel vse te denarce; zunaj slok, nizek, mišičast, eleganten (lep pa ne za vse), znotraj pa podobno, a hkrati nabit s tehniko, izstopajočo ergonomijo, odličnimi materiali in brezkompromisnim občutkom prestiža. A pravim tudi: sta njegova imidž in tehnika zares vredna tega denarja?

Tam pod motornim pokrovom je huda žival, okej, ni Ferrari, ni Porsche, niti ni Maserati, je pa vseeno konjušnica, ki zahteva lep čas in izkušenega voznika, da ta lahko reče: No, zdaj mi je pa 'konj'

premalo. Malo nastopaš po mestu, niti ne vem kako otročje, pa te podatek v merilnikih prestraši s 34 litri na 100 kilometrov. A kdo ne bi – krasni motorji basi se pojavljajo bolj ali manj le v mestu. Ampak ... Za nekoga so, sicer lepo zadušeni, vseeno s časom nadležni. Žalostna resnica je, da si ga 20-letnik po pošteni poti ne more privoščiti, 55-letnik pa nima več smisla za motorni hrup.

BMW je v Evropi najbolj predvidljiv avtomobil: o njem je s praktičnega stališča težko povedati karkoli novega, ker so si (če izvezamo videz) med seboj tako po-

dobni – znotraj; pogledajte iDrive, popolnoma enak kot v seriji 1, pogledajte merilnike z infosistemom, na las podobni, mogoče je osrednji zaslon malo večji, okej, kakšna funkcija je v izbirniku več pa ročica menjalnika ... Celo gumbi so večinoma enaki. Saj ni s tem nič narobe, a potrjuje predvidljivost. In daje zagotovilo, da bo tudi naslednji BMW vsaj enako dober. Začenši z ergonomijo.

Malo o legi na cesti: spet in znova se je izkazalo, da je pri njih serija 5/6 najlepše dinamično (statično imajo tako in tako vsi razdelitev mase 50 : 50) uravnotežena,

Spet in znova se je izkazalo, da je pri njih serija 5/6 najlepše dinamično uravnotežena.



torej z navorom na kolesih, ob izklopljenem stabilizacijskem sistemu in skozi delo voznika na volanskem obroču. Najbolj lahkotno ga je v ovinkih ob oddrsavanju zadnjih pogonskih koles nadzorovati s plinom in volanom, saj je občutek, koliko zadek zdrsne, zelo dober. A spet vprašam: ali je za to res potrebna takšna tehnika? Se spomnim Mustanga ...

Ja, zadnji pogon je krasna zabava, z elektroniko tudi lepo ukročena, a je v snegu pri hitrih startih štirikolesni pogon (recimo od sosedov malo nad Münchnom) vseeno krepko hitrejši. A tu pri nas



BMW 650i Coupe

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V90° - turbobencinski - gibna prostornina 4.395 cm³ - največja moč 300 kW (407 KM) pri 5.500-6.400/min - največji navor 600 Nm pri 1.750-4.500/min. Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 8-stopenjski samodejni menjalnik - gume spredaj 245/35 R20, zadaj 275/35 R20 (Dunlop SP Sport).
Masi: prazno vozilo 1.845 kg - dovoljena skupna masa 2.465 kg. Mere: dolžina 4.894 mm - širina 1.894 mm - višina 1.369 mm - medosna razdalja 2.855 mm - prtljažnik 640 l - posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,9 s - poraba goriva (ECE) 15,4/7,7/10,5 l/100 km, izpust CO₂ 245 g/km.

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 16,3 l/100 km

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ pojava zunanosti
- ▲ motorni zvok
- ▲ uravnoteženost pogona
- ▲ tehnika
- ▲ imidž
- ▲ podvozje
- ▲ oprema
- ▼ predraga imidž in tehnika
- ▼ poraba goriva
- ▼ neprijetno zaviranje regenerativnega sistema
- ▼ samodejnost klimatske naprave
- ▼ prostor zadaj
- ▼ notranji predali

Končna ocena

Če kdo zna izkoristiti vsaj 75 odstotkov ponujene mehanike (motor, pogon) in če ta denar pošteno zasluži, potem mu takega BMW-ja resnično od srca privoščimo. Sicer pa je zabava lahko tudi krepko cenejša in enako dobra.

se ta potreba resda pokaže zelo redko. V mokrem in suhem pa odlična kalibracija mehanike in elektronike z vsemi nastavitvami (še enkrat: ali so res vse nujne?) ne kaže več pomanjkljivosti, včasih je celo v prednosti.

Pa še stavek o uporabnosti. Prodajajo ga s štirimi sedeži, ki so na oko čudoviti, a pozabite nanje, saj so povsem neuporabni. Prostora je v (nekaterih) Beemvejih zadaj vse manj. Niti ni zadaj nastavljenih zračnih rež, vtičnice, predalov ... No, predalov tudi spredaj ni prav veliko, a na to pozabite; BMW, zlasti 650i, prodaja vse kaj drugega.

Malo prostora, a veliko tehnike in imidža. Tole tule stane slabih 150 tisoč. ❄❄

