

Seksi RITKA!

V uredništvu so nam všeč take ritke. Zaobljene, mišičaste, zagorele, hitre in z močnimi nogami. Ne zveni prav nič seksi? Pa je, če si predstavljate športno postavo recimo vrhunske tekačice na 100 metrov ...

■ ■ ■ ali zadek BMW-jevega kupeja Z4. Kaj pravite, da je primerjava avtomobilskega plehovja in človeka povsem neustrezna? Prav, pa naj bo po vaše. Si predstavljate, da bi v črnem kupeju Z4 na sovozniskem sedelu sedela dolgonoga, od sonca čokoladno obarvana seksi atletinja? Ali celo za volanom? Kaj pravite pa na to, zagrizene feministke, bi bil to boljši uvod?

Seveda je vsem znano, da lepi in dobri avtomobili ter mične gospodične spadajo skupaj. Kot viski in led, motocikel in čelada ali žurka in neprespanost. Ni vedno prijetno, je pa hočeš nočeš povezano. A dejstvo je, da v Playboyju opevajo človeške obline, pri Avto magazinu pa smo obsojeni gledati in ocenjevati avtomobil-

ske krivine. Namesto mesnatih torej avtomobil-ske ritke! In lahko nam verjamete na besedo, pri BMW-jevem kupeju Z4 smo to rade volje opravljali.

Ste si ga ogledali? Motorni pokrov je dolg kot zadnjih pet minut v službi in obsega enako površino kot potniška kabina in prtljažnik skupaj. Voznik sedi skoraj na zadnjih kolesih, pred njim pa le dolga (in nepregledna) 'cigara', ki skriva motor večje prostornine. Pogled v notranje ogledalo priča o nizkosti, saj boste zadnje avtomobile gledali neposredno v maske in žaromete. In najlepši pogled: ko voznik pokuka v zunanji vzvratni ogledali, vidi roba močno razširjenih zadnjih blatnikov. Uhh, seksi!





Test | BMW Z4 Coupe 3.0 si



A kot je pri človeških oblinah prijeten dotik (le zakaj mi gre – prisežem, povsem nehoti – spet po glavi mična ritka športnice?), je tudi BMW naravnost navdušujoč. Saj vem, radi bi brali o vožnji počez, o 'kurjenju' gum, o vratomnih hitrostih, a pred vožnjo moramo avtomobil najprej začutiti. Otipajte kakovost izdelave! Odprite vrata in jih čisto počasi zaprite, podobno obrnite letalsko belo-modro vetrnico na zadku in le opazujte, kako se prtljažnik odpre. Ne razumete? Pojdite v BMW-jev prodajni salon in se predajte dotiku. BMW vas pri tem pač ne more pustiti hladnega!

V notranjosti boste takoj začutili, da prostora ni v izobilju, a ko vas enkrat objamejo školjkasti usnjeni sedeži (ki so z izvlekljivim sedalnimi delom in izdatno nastavljivim naklonom vredni

Iz oči v oči



Cena nikakor ni nizka. Še posebej ker govorimo o trenutno najmanjšem Beemveju. Ampak to, kar dobite v njem, je, verjemite, vredno vsaj dve tretjini njegove vrednosti. Vrhunska

tehnologija, zvok, ki ga pričarajo le pri Beemveju, samodejni menjalnik, ki se obnaša enako kot mehanski, skoraj dirkaške zmogljivosti, odlična vozna dinamika ... Ah, škoda, ker je tako drag.

Matevž Korošec



Samo dve stvari me motita. Prvič: ko odkartaš 'tolikonajst' milijonov, ti v roke porinejo ključ, za katerega bi lahko rekel, da je češki, pa bi me prav razumeli.

Vsak Clio ima boljšega. In drugič: pravite, da so pri Beemveju frajerji? Ma frajerji bodo, ko bodo tak avtomobil naredili za pol manj denarja, pa lahko zaradi mene na njem piše tudi Zastava. Povedano po domače: vseh mi je, imel bi ga, ampak ... Saj veste.

Vinko Kernc



vsakega tolarja) in boste z rokama 'po moško' objeli širok volanski obroč, boste vedeli, da mu je športnost zapisana v genih. Da črka M, ki jo lahko doplačate pri sedežih in volanu, ni le našitek. No, tega se pri BMW-ju zelo dobro zavedajo, zato morate za sedeže in volanski obroč z oznako M odšteti kar 162 in 42 tisočakov. Drago, vendar kot že rečeno, vredno svojega denarja. Položaj za volanom je zaradi izdatnih električnih nastavitev idealen, ergonomija kot iz učbenika. Kot se za pravi športni avtomobil spodobi, je stopalka za plin vpeta v tla pri peti, levi nogi pa so kljub skromnejšemu prostoru namenili prostor za počitek. Seveda, ko pa smo imeli na testu avtomobil s samodejnim menjalnikom, torej oboroženega le z dvema stopalkama. A preden se začnete zgražati, da samodejnost pretikanja ne spada v tako zverino, vam takoj povem, da se krepko motite. V testnem avtomobilu smo namreč imeli nov šeststopenjski samodejni menjalnik, ki je s pretvornikom navora in z dodelavo elektronike prestavljal tako hitro, nežno in 'navzdol' celo z vmesnim plinom, da ročnega nismo pogrešali. No, le klasičnega 'žganja' gum si zaradi tega ne boste mogli privoščiti. Novi menjalnik je res dober: v klasičnem programu nežen in hiter, v športnem programu (posebna tipka ob prestavni ročici) hiter in vztrajen v vsaki izbrani prestavi. Voznik ima možnost izbrati samodejnost, prestavljanje s tako imenovanim sekvenčnim načinom s prestavno ročico in prek dveh volanskih uhljev. Dirkači v uredništvu smo raje božali prestavno ročico (ki ima dirkaško shemo, torej proti armaturni plošči za prestavljanje v nižje in proti sebi za pretikanje v višje prestave, za kar se BMW-ju javno zahvaljujemo!), medtem ko so drugi raje pretikali prek uhljev. Kako? Palca za prestavljanje v nižje in preostali prsti za prestavljanje v višje prestave. Na začetku smo imeli nekaj težav, saj je bilo vsem bolj logično, da bi z desnico prestavljali v višje in z levico v nižje prestave, vendar smo se kmalu navadili tudi na BMW-jev način, ki sploh ni napačen. Lahko nam verjamete, to je prvi menjalnik, ko po dolgem času ne bomo težili, da bi moral imeti najnovejši sistem z dvema sklopkama. Ta BMW-jev izdelek sicer ni povsem dorasel sedaj že krepko opevanemu DSG-ju, mu je pa prišel tako

blizu, da resnično ne vidimo razloga, zakaj bi si želeli kaj drugega.

Mogoče, ampak res mogoče bi v športnem programu želeli malce več surovosti, a to je že iskanje dlake v jajcu!

Pod prej omenjenim motornim pokrovom, ki pride v službo ali domov minuto pred vami, se je skrival trilitrski vrstni šestvaljnik. Eksplozije, ki se dogajajo znotraj magnezija in plemenitega jekla, se z zvokom, ki bi ga poslušal ob ponedeljkih jutraj zgolj

Test | BMW Z4 Coupe 3.0 si



za razvedrilo, prenašajo prek kardana na zadnji kolesni par. V nižjih vrtljajih zamolklo, v višjih (rdeče polje se začne pri sedmih tisočakah) dirkaško rezko. Z vklopljeno stabilizacijsko elektroniko večkrat s spremljajočim utripanjem rumene opozorilne lučke, brez pomoči elektronike cvileče in počez. Da bi tudi trilitrski Z4 Coupe potreboval zaporo diferenciala, ki jo ima Z4 M Coupe in omogoča od 0- do 100-odstotno zaporo, je potrebovala notranja zadnja guma, ki se je ob voznikovi težki desni nogi (in izklopljenem DSC-ju ali s polnim imenom Dynamic Stability Control) tako zavrtela v prazno, da se je še pet minut kasneje od nje kadilo, kot bi kurili ogenj za prvi maj. Z4 Coupe je tudi po podvozju pravi BMW: izredno dolgo časa nevtralen (razmerje med maso spredaj zadaj je skoraj idealnih 50 : 50, da ne govorimo o nizkem težišču), s pretiravanjem začne bežati nos iz ovinka, s še večjim pretiravanjem pa naredite lep polkrog z bežečim zadkom. Zabava, ki bi si jo človek vsakodnevno privoščil med prihodom na delo, med malico, na poti domov, še celo na daljšem potovanju, čeprav morate vedeti, da na sovozniskem sedežu ni tako prijetno kot na vozniskem. Se popravljam: na BMW-jevem vozniskem sedežu. Trilitrski Z4 Coupe ima električno podprt Servotronic, ki je varčnejši, medtem ko so se inženirji in testni vozniki pri različni M odločili, da

bodo raje stavili svoje karte na klasično hidravlično pomoč. Zanimivo, čeprav vam prišepnem, da je tudi električna pomoč delovala izvrstno, da čutiš vsak kamenček na cesti in da je 'odvzeman-



»Z vklopljeno stabilizacijsko elektroniko večkrat s spremljajočim utripanjem rumene opozorilne lučke, brez pomoči elektronike cvileče in počez.«

je' volana prej sladkorček kot mukotržno opravilo. Edino, kar nas je motilo, je bila občutljivost na kratke grbine in na kolesnice, vendar ima s tem težave veliko avtomobilov, ki so nameščeni na široke gume.

Z vsakim dodatnim dnevom skupnega druženja, ko sem iskal napake v notranjosti, kjer so kraljevali usnje (sedeži in deli vrat celo v rdeči barvi), brušen aluminij (armaturna plošča) in izbrana plastika, se praskal po svojih redkih laseh z glavo v prtljžniku (kjer so privarčevali kar nekaj prostora in celo 20 kilogramov zaradi praznovozelčnih gum, znanih tudi kot RFT, saj Z4 Coupe nima klasične nadomestne) in vtikal nos pod motorni pokrov (ali sem že omenil, kako lepo zagrga motor pri nižjih vrtljajih?), sem opazil manj napak. BMW Z4 Coupe ti zaradi izvrstne tehnike, odlične kakovosti izdelave in vrhunske vozne dinamike zleze pod kožo. Kot bi iskal odvečno maščobo na naši atletinji, bomo končali, če smo z njo že začeli ... Teoretično ga morda ne boste vzljubili zgolj zaradi oblike ali ga ne boste hoteli zaradi denarja, ki ga zanj hočejo. Osebe, ki bi jim bil grd, sem preštel na prste ene roke, v drugi skupini (ko se moramo vsakodnevno prepričevati, da je družinski Clio najljepši avtomobil na tem svetu) pa nas je veliko več. Na žalost! ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Samodejni menjalnik	598.085
Alarmna naprava	122.400
Ogrevanje prednjih sedežev	94.579
Navigacijski sistem z rač.	570.266
Kovinska barva	166.907
Tempomat	69.556
Sistem PDC	111.271

NEKATERI NADOMESTNI DELI

Prednji žaromet	183.590,88
Prednja meglenka	27.622,85
Prednji odbijal	139.392,00
Prednja šipa	61.332,48
Prednji blatnik	60.984,00
Zadnji odbijal	153.910,55
Zunanje ogledalo	67.082,40
Lahko platišče	133.683,99

Tabela konkurence

Model	BMW Z4 Coupé 3.0si	Alfa Romeo Alfa Brera 3.2 JTS V6	Audi TT Coupé 3.2 quattro	Porsche Cayman
		24v Q4	S tronic	
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	6-valjni - V60°	6-valjni - VR-15°	6-valjni - bokserški
gibna prostornina (cm³)	2996	3195	3189	2687
moč (kW/KM pri 1/min)	195/265 pri 6600	191/260 pri 6300	184/250 pri 6300	180/245 pri 6500
navor (Nm pri 1/min)	315 pri 2500	322 pri 4500	320 pri 2800 - 3200	273 pri 4600
dolžina × širina × višina (mm)	4091 × 1781 × 1299	4410 × 1830 × 1341	4178 × 1842 × 1352	4341 × 1801 × 1305
največja hitrost (km/h)	250	240	250	260
pospešek 0-100 km/h (s)	6,0	6,8	5,7	6,1
poraba goriva (l/100 km)	12,8/6,8/9,0	16,9/8,4/11,5	12,9/7,3/9,4	14,1/7,1/9,5
cena osnovnega modela (SIT)	10.444.505 SIT	9.949.999	11.420.794	13.861.257

BMW Z4 Coupé 3.0si

CENA:	(Avto Aktiv)
Osnovni model:	10.444.505 SIT
Testno vozilo:	13.468.314 SIT

Moč:	195 kW (265 KM)
Pospešek:	6,7 s
Največja hitrost:	250 km/h
Povpr. poraba:	16,8 l/100 km

Garancija:	(2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje, 2 leti mobilne garancije.)
-------------------	--

Predvideni redni servisi:	
menjava olja	na 30.000 km
sistematični pregled	na 30.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	41.700	obvezno zavarovanje [2]:	1.385.000
material:	198.890	kasko zavarovanje [2]:	3.182.000
gorivo	4.287.360		
gume [1]:	1.253.128	Skupaj:	18.048.134
izguba vrednosti po 3 letih:	7.300.000	Strošek za prevoženi km:	180,5 SIT/km

[1] - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

(T=20 °C / p=1008 mbar / rel. vl.: 61 % / Gume: Bridgestone Potenza RE050A / Stanje km številca: 4202 km)

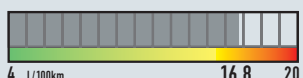
Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	6,7
402 m z mesta:	14,6
	(159 km/h)
1000 m z mesta:	26,2
	(204 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	6,6/8,8
80-120 km/h (IV./V.):	9,0/12,1

Največja hitrost	250 km/h
	(VI. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	13,5
največje povprečje	19,3
skupno testno povprečje	16,8

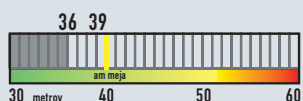


Truš v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.	dB
Prestava					
50 km/h	60	59	58	58	
5890 km/h	66	64	63	63	
130 km/h	72	70	68	67	
Prosti tek					36

Zavorna pot

	m
od 130 km/h:	61,3
od 100 km/h:	36,0
(AM meja 39 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

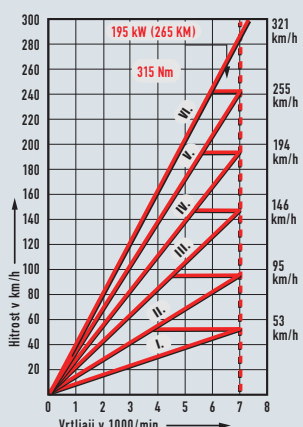
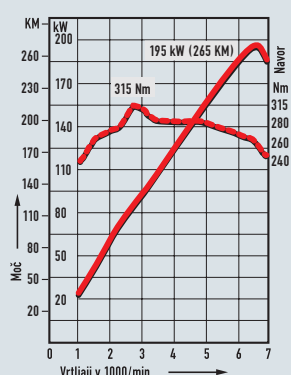


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Prav počasi ali zelo hitro, naravnost ali počez, podnevi ali ponoči. Z4 Coupé je navdušujoč tudi takrat, ko niste pri volji za vožnjo.

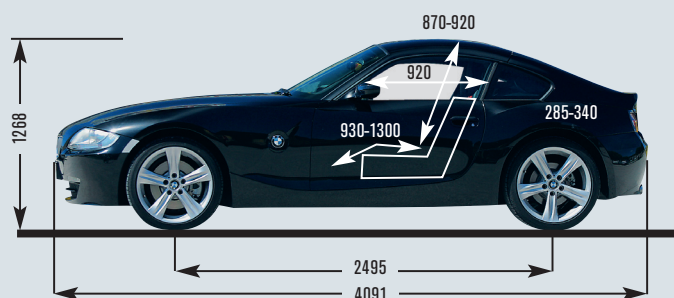
TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 85,0 × 88,0 mm - gibna prostornina 2996 cm³ - kompresija 10,7 : 1 - največja moč 195 kW (265 KM) pri 6600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 19,4 m/s - specifična moč 65,1 kW/l (88,5 KM/l) - največji navor 315 Nm pri 2500/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - Valvetronic - 2 × Vanos - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **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 3,64 - platišča 8J × 18 spredaj, 8,5J × 18 zadaj - gume 225/40 R 18 W spredaj, 255/35 R 18 W zadaj, kotalni obseg 1,92 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 45,8 km/h. **Voz in obese:** kombikupe - 3 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prečna - z vzdolžnimi in dvojnimi prečnimi vodili, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,1 zasuka med skrajnimi točkama. **Mase:** prazno vozilo 1425 kg - dovoljena skupna masa 1680 kg - avtomobil ni predviden za vleko prikolice. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h (elektronsko omejena) - pospešek 0-100 km/h 6,0 s - poraba goriva (ECE) 12,8/6,8/9,0 l/100 km

Mere:

širina vozila: 1781 mm

vse mere so v mm



Zunanje mere: širina vozila 1781 mm - kolotek spredaj 1473 mm - zadaj 1523 mm - rajdni krog 9,8 m.

Notranje mere: širina spredaj 1410 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 - 570 mm - premer volanskega obroča 360 mm - posoda za gorivo 55



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - CBC - DSC - DTC - električen servo volan - samodejna klimatska naprava - dva vzglavnika - 2 tritočkovna varnostna pasa - električni pomik stekel spredaj - električno nastavljeni vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - gume RTF (vožnja s predrto gumo) - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - prednje meglenke - električno ogrevanje zadnje šipe - usnjeno oblažninjenje

Ocena

Zunanost (15)	15	Prikupen avtomobil agresivnih potez, odlična kakovost izdelave.
Notranost (140)	108	Malce kupejske utesjenosti, odlični položaj za volanom, bogata oprema, slabše udobje.
Motor, menjalnik (40)	39	Ha, eno točko smo mu zbili zgolj zato, da naredimo prostor za Z4 M Coupe. Skratka: odlično!
Vozne lastnosti (95)	87	Odlična voznost je prva od zahtev, ki so jo Z4 Coupéju postavili inženirji. Malce moti le slabša smerna stabilnost (kolesnice, grbine).
Zmogljivosti (35)	35	Vse točke. Ali to ne pove več kot tisoč besed?
Varnost (45)	42	Kratka zavorna pot, odlični pasivna in aktivna varnost.
Gospodarnost (50)	27	Krepka poraba goriva in visoka nabavna cena mu odžreta kar precej točk.

Skupaj **353**

Odlična mehanika, prikupna zunanost, izvrstna kakovost izdelave in dober imidž. Ker so kupeji namenjeni predvsem mladim dijakom, svetujemo, da z dobički od poletnega dela že skrbno polnijo prasička. Za 14 milijonov bo treba biti zelo priden ...

OCENA **avto** **magazin** **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

HVALIMO IN GRAJAMO

- motor
- kakovost izdelave
- menjalnik
- vodljivost
- zadnji pogon
- imidž
- lega na cesti

- občutljivost volana na grbine in kolesnice
- cena
- poraba
- preglednost nazaj