



Dvoživka

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Dva sedeža brez strehe nad glavo. Avtomobili, ki ustrezajo temu opisu, ima lahko zelo različne značaje. Superšportniki, športni, uživaški, poceni. Novi Z4 v zadnjo kategorijo vsekakor ne sodi, v prvo od naštetih prav tako ne. Kam točno bi ga uvrstili, pa je precej težje vprašanje.

► Oznaka sDrive30i pomeni, da po motorizaciji sede točno v sredino modelske vrste. Ni vrhunsko zmogljivi biturbo, je pa trilitrski šestvaljni več kot doreasel masi vozila in športnim zahtevam voznika. In tudi menjalnik je bolj pisan na kožo športnikom kot tistim, ki prisegajo na uživaška križarjenja: šeststopenjski ročni menjalnik pomeni, da se lahko na ovinkasti cesti odlično zabavate, a tudi to, da boste imeli v mestni gneči delo, ki ga pri avtomatiki ne bi bilo. Nasploh je vprašanje, ali bi v ta Z4 bolj sodil samodejni menjalnik, ves čas delilo člani redakcije. Končna ocena je bila na koncu v prid tistih, ki so zagovarjali prestavno ročico in tri stopalke, a predvsem zaradi tega, ker je alternativa klasični samodejni menjalnik, ne pa dvosklopčni, ki ga je mogoče dobiti le v sDrive35i. Škoda, kajti kombinacija izjemno hitrega menjalnika z dvema sklopkama in trilitrskega atmosferskega štirivaljnika bi bila odlična (in najbolj zaželena).

A da ne bo pomote: tudi šeststopenjskemu ročnemu menjalniku prav nič ne manjka. Gibi njegove ročice so kratki in odlično definirani, voznikova roka pa je pri pretikanju lahko izjemno hitra, pa se menjalnik prav nič ne upira. In ker ob prestavljanju tudi vrtljaji padejo hitro, je vse skupaj lahko zelo zelo športne sorte. Odlično razmeščene so tudi stopalke in tako dodajanje vmesnega plina ob prestavljanju navzdol postane čisto običajna stvar. Z malce vaje boste tako rekoč postali človeški dvosklopčni menjalnik ...

Motor? V tem avtu vrhunski. Rad in hitro se zavrti (odzivnost stopalke za plin je mogoče nastavljeti, a o tem nekoliko pozneje), njegov zvok je ravno prav glasen, iz izpuha se oglašajo športno renčanje, pospremljeno z občasnim grgranjem in pokanjem ob pretikanju ali odvzetem plinu. Z4 sicer ni lahek in 190 kilovatov oziroma 258 'konjev' ni številka, od katere bi se vam zvrtele, a je avto kljub temu



DIRKALIŠČE	
9. mesto	57,90 s
1. KTM X-Bow Clubsport (PD)	53,35
6. Corvette C6 Coupe (L)	57,13
11. Audi TT Coupe 3.2 Q (L)	57,99
21. BMW Z4 Coupe 3.0SI A/T (L)	58,70

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).
* (L) letno, (Z) zimske gume, (PD) polikarbone (bomi sklopi)



presenetljivo hiter. Naj ponazorimo takole: v pospeševanju ni skoraj nič slabši od dirkaškega, na 1200 kilogramov olajšanega dve generaciji starega M3 z

321 'konji' in kratkim, pospeškom namenjenim menjalnikom. Zadovoljni? Če niste, si pač privoščite sDrive35i.

Podvozje? Odlično. Testni Z4 je imel povsem serijsko, doplačilna so bila le 18-palčna platišča z Bridgestonovimi praznovoznimi Potenzami, a če ga ne nameravate pogosto uporabljati na stezi, več niti ne potrebujete. Je dovolj mehak, da je vsakdanje uporaben,

Iz oči v oči



Vinko Kernc

► Ko sedeš v takole motoriziran Z4, postane znova jasno: takšno mehaniko, kot jo izdelajo pri Beemveju, lahko dobite le – pri Beemveju. Nikjer drugje (med serijskimi avtomobili) ne dobite mehanike, ki je tako komunikativna z voznikom; še celo ročni menjalnik je tokrat odličen. Je pa tudi ta BMW znotraj preozek (predvsem za hitra sukanja volanskega obroča) in zunaj oblikovno verjetno ne najbolj posrečen. Predvsem zadaj. Če je to sploh pomembno ... ◀◀

“Dvodelna aluminijasta streha je elektrohidravlično pomična.”

a hkrati povsem dovolj čvrst, da nudi obilico vozniskih užitkov. Pometanje z zadkom je le pritisk stopalke daleč, seveda pa se je prej treba poigrati z elektronikom. Dynamic Drive Control (DDC) ima stikala za nadzor ob prestavni ročici. Če ga iz načina Normal preklopite v Sport, se poveča odzivnost stopalke za plin in električnega servovolana (ki pa ne nudi nič manj občutka in povratnih informacij kot najboljši hidravlični sistemi), v načinu Sport+ pa so stvari še bolj agresivne, hkrati pa se izklopi tudi elektronski nadzor stabilnosti vozila. Za športno cestno vožnjo se je najbolje izkazal način Sport ob hkratnem zmanjšanem delovanju DSC-ja (DTC). Avto je odziven, lahko si privoščite nekaj drsenja, a če bo šlo prehitro, bo elektronski sopotnik poskrbel, da se bo vse skupaj končalo varno.

Dvodelna aluminijasta streha je elektrohidravlično pomična, za odpiranje ali zapiranje pa potrebuje okroglih 20 sekund. Streha se seveda zloži pod prtljažni pokrov in prostornina prtljažnika se ob tem iz osnovnih 310 litrov (kar je za krepkih 50 litrov več kot pri predhodniku) zmanjša na (še vedno uporabnih) 180 litrov. To pomeni, da ob zloženih strehi vanj še vedno spravite dva 'letalska' kovčka in kak prenosnik, za dostop do prtljage bo treba streho vendarle razpreti.

Precej prostora so BMW-jevi inženirji prihranili zato, ker se streha zloži tako, da oba upognjena dela zloži enega nad drugega (in sta izbočena dela obrnjena v isto smer), ne pa enega nasproti drugemu, kot to počnejo pri (večini) konkurence. Na žalost se je treba za pomik strehe popolnoma ustaviti (konkurenca tu omogoča pomik strehe tudi med vožnjo), še večji minus pa smo ji pripisali zaradi šklepetanja in čričkov, ki so se oglašali iz njenih spojev in mehanizma. Od avtomobila

bila za 56 tisočakov bi pričakovali, da bodo inženirji poskrbeli, da so to ne dogaja.

In vožnja z zloženo streho? Za vetrni ščit bo treba doplačati (in to ne ravno nežnih 300 evrov). Ob spušenih stranskih steklih je vetra pričakovano dosti, ob dvignjenih se po kabini začne vrtinčiti šele nekeje pri avtocestnih hitrostih - zanimivo je, da je pri res veliki hitrosti potem vetra spet manj.

Pri avtomobilih z zlozljivo streho je varnost, zlasti ob prevračanju, še posebno

pomembna. Pri novem Z4 za glave potnikov v tem primeru srbi ojačan okvir vetrobranskega stekla ter varnostna loka za sedežema. Bočne varnostne blazine ne ščitijo le prsnega koša, temveč tudi glavo. Varnostni minus (pravzaprav edini): pritrditvene točke ISOFIX na desnem sedežu je treba doplačati (slabih 100 evrov), poleg tega pa namestitev otroškega sedeža ovira tudi nepomičen vzglavnik. Mar pri BMW mislijo, da lastniki kabrioletov nimajo majhnih otrok?

“Za vetrni ščit bo treba doplačati 300 evrov.”

Prostora v notranjosti je več kot pri predhodniku, kar glede na to, da je Z4 zrasel, ni presenetljivo. Tako z odprto kot z zaprto streho se bodo zlahka vozili tudi višji od 190 centimetrov, vprašanje pa je, koliko se bosta



Dobrega položaja za volanom (če vam sedeži ustrezajo) ni težko najti, vsa stikala so pri roki, volan je ravno prav velik, le odlagalnih površin za pijačo je premalo ...

Takle Z4 je pravzaprav nekakšna dvoživka. Po eni strani kaže, da bi bil rad športni roadster (ročni menjalnik, odlično podvozje in motor), po drugi strani bi bil rad vsakdanje uporaben tudi na daljših poteh (trda streha, malo hrupa). Zdaj se morate le odločiti: ali to pomeni, da pri nobeni od teh dveh vlog ni tako dober,



kot bi bil, če bi bil namenjen le eni, in vas to preveč moti, ali pa je v obeh dovolj dober, da mu to šteje v plus. Pri Avto Magazin smo se odločili za drugo možnost. ◀◀

vaša zadnjica in hrbet sprijaznila s športnimi sedeži, kakršne je kot del paketa Design Pure White imel testni Z4. Navadni so običajno bolj udobni. Sedeži so oblečeni v kabrioletom namenjeno usnje, ki se na soncu manj segreva (če pa si jih omislite v beli barvi, kakršne je imel testni Z4, pa teh težav sploh ni), in tudi sicer so v notranjosti uporabljeni materiali odlični (izdelava pa malce manj).

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	731
Paket Design Pure White	2.508
18-palična lita platišča	1.287
Notranji del strehe v antracit barvi	207
Parkirna tipala spredaj in zadaj	850
Aktivni tempomat	349
Samodejna zatemnitev zunanjih ogledal	567
Samodejna zatemnitev vzratnega ogledala	240
Dežno tipalo	142
Paket luči	273
ISOFIX	98
Ogrevana prednja sedeža	403
Večopravilni volan	164
Samodejna klimatska naprava	632
Veterna zaščita	294
Velur predprazniki	109
Odlagalni paket	218
Transportni paket z odlagalno vrečo	229
Radio BMW Professional	229
Priprava za telefon	905

Posebna ocena za kabriolete

Mehanizem strehe - kakovost (15)	13	Streha se sicer zloži na majhen prostor, a deluje le pri ustavljenem avtu, črčkov je preveč.
Mehanizem strehe - hitrost (10)	9	Za zlaganja oziroma razpiranje je 20 sekund dober čas.
Tesnjenje (15)	15	V notranjost ne pride niti kapljica vode, tudi v avtopralnici ne.
Videz brez strehe (5)	5	Dolg nos, kratek zadek, mišičasti bokl. Roadster za zgled.
Videz s streho (5)	5	Eden redkih roadsterjev, ki je s streho videti vsaj tako dober kot brez nje.
Imidž (10)	10	Značka na nosu, pogon zadaj, videz, zvok. Z imidžem tale BMW nima težav.

skupna ocena kabrioleta 57 Za pomik strehe se je treba povsem ustaviti, pa še nekaj črčkov je slišati iz nje. A tesni odlično, hrupa ni, preglednost pa je dobra.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 **5**

Tabela konkurence

MODEL	BMW Z4 Roadster sDrive30i	Mercedes-Benz SLK 280	Audi TT Roadster 3.2 Quattro	Opel GT 2.0 Turbo
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	2.996	2.996	3.189	1.998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	190/258 pri 6.600	170/231 pri 6.000	184/250 pri 6.300	194/264 pri 5.300
največji navor (Nm pri 1/min)	310 pri 2.600	300 pri 2.500-5.000	320 pri 2.500-3.000	353 pri 2.500-5.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.239 × 1.790 × 1.291	4.103 × 1.777 × 1.296	4.178 × 1.842 × 1.358	4.100 × 1.813 × 1.274
največja hitrost (km/h)	250	250	250	230
pospešek 0-100 km/h (s)	5,8	6,3	6,1	5,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,4/6,2/8,5	13,6/6,7/9,3	14,8/7,8/10,4	13,0/6,8/9,2
cena osnovnega modela (evri)	46.400	48.270	50.172	35.950

Tehnični podatki

CENA:	(BMW Slovenija, d. o. o.)	Garancija:	2 leti splošne garancije, 5 let mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavljenje.
Z4 sDrive23i:	39.100 EUR	Predvideni redni servisi:	Servisni intervali določeni po servisnem opomniku.
Z4 sDrive30i:	46.400 EUR		
Testno vozilo:	56.835 EUR		
Moč:	190 kW (258 KM)		
Pospešek:	6,3 s		
Največja hitrost:	250 km/h		
Povpr. poraba:	12,2 l/100 km		

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	vštet v ceno vozila	obvezno zavarovanje (2): 5.020
gorivo	13.932	kasko zavarovanje (2): 6.790
gume (1):	1.181	
izguba vrednosti po 5 letih:	15.942	Skupaj: 42.865
		Strošek za prevoženi km: 0,43 EUR/km

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

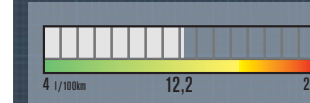
T = 24 °C / p = 1014 mbar / rel. vl. = 21 % / Gume: Bridgestone Potenza RE950A spredaj 225/40/R 18 W, zadaj 255/35/R18 W / Stanje kilometrskega števca: 12.170 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	6,3
402 m z mesta:	14,5 (157 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	6,1 s/8,3 s
80-120 km/h (V./VI.):	9,3 s/10,0 s

Največja hitrost	250 km/h (VI. prestava)
------------------	-------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,1
največje povprečje	15,9
skupno testno povprečje	12,2



Trušč v notranjosti	dB
Prestava III.	60
IV.	58
V.	57
VI.	56
50 km/h	68
90 km/h	66
130 km/h	70
Prosti tek	37

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	59,8
od 100 km/h:	36,0 (AM meja 39 m)



DIAGRAM MENJALNIKA:

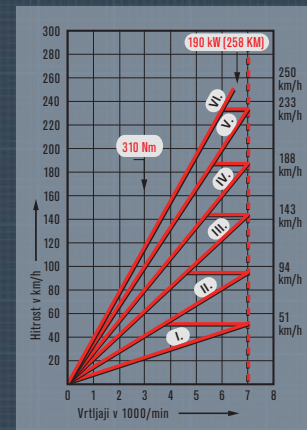
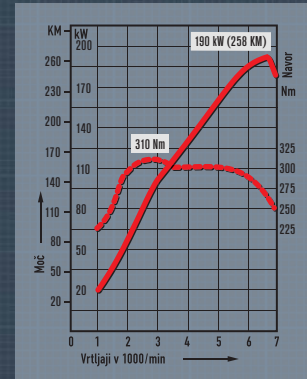


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Res je, z nastavljenim M-podvozjem ni bil še bolj zabaven, a budimo realni: dvosedezni roadster, 258 'konjev', ročni menjalnik, pogon zadaj. Manj kot 5 zvezdic pač ne gre.

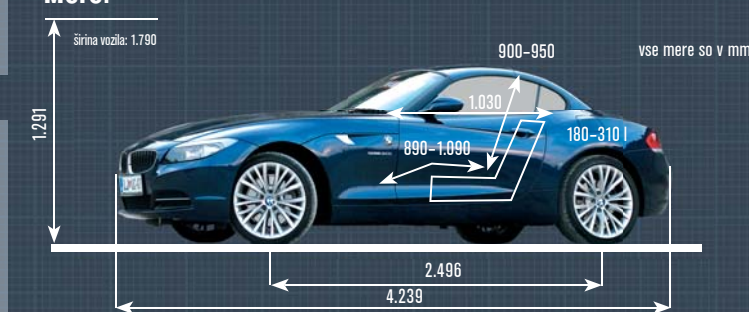
Napake med testom
brez napak

BMW Z4 Roadster sDrive30i

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 88 × 85,0 mm - gibna prostornina 2.996 cm³ - kompresija 10,7 : 1 - največja moč 190 kW (258 KM) pri 6.600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,7 m/s - specifična moč 63,4 kW/l (86,2 KM/l) - največji navor 310 Nm pri 2.600/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,498; II. 2,005; III. 1,313; IV. 1,000; V. 0,809; VI. 0,701; - diferencial 4,273 - platišča 8,5J × 18 - gume spredaj 225/40 R 18 W, zadaj 255/35/R 18 W kotalni obseg 1,92 m. **Voz in obese:** roadster - 2 vrat, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blazniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,6 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.490 kg - dovoljena skupna masa 1.760 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: ni predvideno, brez zavoro: ni predvideno - dovoljena obremenitev strehe: ni predvideno. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,8 s - poraba goriva [ECE] 12,4/6,2/8,5 l/100 km, izpust CO₂: 199 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.790 mm - kolotek spredaj 1.511 mm - zadaj 1.559 mm - rajdni krog 10,7 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.450 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530-580 mm - premer volanskega obroča 360 mm - posoda za gorivo 55 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
2 sedeža: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - ABS - ESP - servo volan - parkirna tipala zadaj - klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - po višini in globini nastavljeni volanski obroč - po višini nastavljen volanik in sovoznikov sedež - meglenki spredaj - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	14	Točno takšen, kakršen roadster mora biti: športen, z dolgim nosom in kratkim zadkom ter hkrati skladen z dvignjeno ali spuščeno streho.
Notranost (125)	91	Prostora je presenetljivo veliko, sedi se dobro, vetra ni preveč. Tudi prtljajnik je še dovolj uporaben.
Motor, pogon, podvozje (65)	62	Zvočno ugodje in uglajenost bencinarja naredita svoje, ročni menjalnik je odličen.
Vozne lastnosti (70)	65	Ni pretird, a ima kljub temu odlično lego na cesti. Zavore so odlične.
Zmogljivosti (35)	30	Hitro, a hkrati dovoljuje precej lenarjenja pri pretikanju, saj je navora dovolj.
Varnost (45)	41	Za varnost potnikov je dobro poskrbljeno, DSC pa je mogoče izključiti.
Gospodarnost (65)	37	Cena ni niska, izguba vrednosti tudi ne. Takšen kabriolet pač ni za tiste, ki morajo premissijevati o porabi ali ceni.

Skupaj 340 Takle Z4 je po eni strani športnik, po drugi pa uživač. Mehanika je vrhunska, na žalost pa malo peša kakovost izdelave, zlasti pri strehi. A za ta denar boste težko našli več roadsterskih voznških užžitkov.

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
- ▲ menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ zvok
- ▲ oblika
- ▼ oprema
- ▼ izdelava
- ▼ ni mehanske zapore diferenciala
- ▼ dostopnost prtljavnika pri zlozeni strehi