

**Már csak 155-öt kell aludni, és augusztus elején a tengerentúlon már hazagördíthető az új Z4 Coupé M-es verziója, amelyre úgy érzem, nem túlzás megelőlegezni az álomautó kifejezést**

A nyár utolsó havában indul az Egyesült Államokban, a BMW dél-karolinai Spartanburg üzemében a Z4 Coupé legfürgébb darabjának a gyártása. Talán nem nagy meglepetés, hogy a Coupé csinos motorházfedele alatt egy ismerős aggregátot fedezhetünk fel. Természetesen nem okozott fejfájást a mérnököknek, hogy melyik egységet használják fel, hiszen nem is egy világbajnok motorral ékeskedhet a BMW. A választás az M3-as 343 lóerős, 3,2 literes, soros hathengeresére esett. A 365 Nm-es motor 7900-as percenkénti fordulaton adja le csúcsteljesítményét, azonban a bődületes nyomaték 80 százaléka már 2000-es fordulatonál a pilóta rendelkezésére áll. Az erőátviteli rendszer részeként egy hatgangos, különösen rövid áttételezésű, manuális sebességváltó közvetíti a hajtóerőt a hátsó kerekekhez. Ügyes váltó- és kuplungkezeléssel, álló helyzetből mindössze öt másodperc alatt kikapcsolható 62 mérföld/óra (kb. 100 km/h) a Z4 M Coupé. Ha nem írjuk ki az elektronikát gyökerestül, akkor a móka „csupán” 250 km/órás csúcssebességig tarthat. A fékrendszer elemei szintén ismerősek lehetnek az M3 CSL-ből, és a Z4 M Roadster futóművének szerkezeti elemeit is csupán apróbb módosításokkal építik a Coupéba, hogy a megváltozott súlyviszonyoknak megfelelően továbbra is tökéletes maradjon a viselkedése. Az M Roadsterben megismert hatalmas és ultrakönnyű

A roadsteres vonásokat a Coupé is felfedezhetjük, azaz rendkívül hosszú a motorházfedele, tömzsi az utasfülkéje és rövid a hátsó túlnyúlása



## Z4, az atomhangya

felnek (elöl 225/45 ZR18, hátul 255/40 ZR18) szépen mutatnak a zárt verzióban is.

Az 1998 őszi debütált Z3 Coupét, helykínálata miatt, némi kritika érte, ám mostantól már a térfelügyelő kritikusok sem panaszkodhatnak, hiszen az utasok minden irányban bőségesebb helyet találhatnak, de leginkább a fejtér növekedése érezhető. Persze ennél sokkal hamarabb érzékeljük a fedélzeten a négy színben elérhető nappabőr M sportülések, és a sportos, de mégis elegáns környezet nyújtotta kellemes hangulatot. A belsővel harmóniába hozható öt standard és három exkluzív „M-es” fényezés közül lehet a szerencsés vevőknek választani. A Z4 M Coupéval anyósunkon kívül nemcsak a bankkártyánkkal indulhatunk egy hosszabb utazásra, ugyanis a csomag-



Ha nincs szükségünk 343 lóerőre és „M-es” díszletre, akkor a háromliteres, 265 lóerős „alap” Coupét már hamarabb a garázsunkban tudhatjuk, és az is hat alatt van százon

tere, a hátul elhelyezett akkumulátor ellenére 300 literes, és ez rendkívül tisztességes érték egy sportkocsitól.

Az M-es verziót megjelenése előtt a Z4 Coupé alapváltozatát piacra dobják. A 3,0si jelzéssel ellátott gép 265 lóerővel is lefutja 5,7 szekundum alatt a százat és szintén 250 km/óránál szabályozza le az elektronika. A két modell között azért számos külső eltérés is megfigyelhető. Az M változat hátsó, rácsmintás lökhárítójából kettő helyett négy kipufogóvég nézi a leelőzött társakat. Ezen kívül tekintélyesebb légbeömlő-nyílásokat, komolyabb spoilerket és „Bmw-gyűrűs” xenon-lámpákat is felszerelnek a sportosabb Bömösre. Az álomautó talán még az idén megérkezik hazánkba, én biztos az első között lesem majd az érkezését.

Pusztai Ádám



Abban biztosak lehetünk, hogy a vezetési élményben garantáltan nem lesz hiány, többek között az 50-50 százalékos súlyelosztásnak köszönhetően, ugyanakkor talán a jelenlegi legszebb BMW-s vonalakkal a Z4 Coupé rendelkezik