
Nieren-OP: Der BMW Z4 wird geliftet

Von Jens Meiners

Schön, dass es noch neue Roadster gibt: Eines der herausragenden Modelle in diesem schrumpfenden Segment ist der BMW Z4, der seit zwei Jahren in seiner dritten Generation läuft – wenn man den direkten Vorläufer Z3 miteinbezieht, sogar in der vierten. Überraschenderweise ist es schon Zeit für eine Produktaufwertung, bei der es sich allerdings in erster Linie um eine Straffung des Angebots handelt.

Der Z4 ist ein echter kleiner Sportwagen – nicht zuletzt weil Entwicklungspartner Toyota bei der Konzeption der Schwestermodelle Z4 und Supra darauf bestanden hatte, sich direkt am Porsche 718 zu orientieren. Das gemeinsame Projekt, über das lange diskutiert worden war, hob erst ab, nachdem Chefentwickler Herbert Diess von BMW zu Volkswagen gewechselt war. Denn Diess wollte das Projekt mit Hybridantrieb entwickeln, Toyota hingegen legte auf den klassischen Antrieb wert.

Dieser Purismus äußert sich übrigens auch in der Einstiegsvariante s-Drive 20i, die 197 PS (145 kW) leistet und die nicht nur mit der achtstufigen ZF-8HP-Automatik, sondern auch mit einem knackigen Sechs-Gang-Handschaltgetriebe verfügbar ist. Bei diesem Modell korrespondieren übrigens ausnahmsweise Modellbezeichnung und tatsächlicher Hubraum.

Darüber liegt der ebenfalls mit einem Zweiliter-Vierzylinder ausgerüstete s-Drive 30i mit 258 PS (190 kW) sowie der M40i mit einem 340 PS (250 kW) starken Dreiliter-Reihen-Sechszylinder. Die stärkeren Modelle kommen nur mit Automatik auf den Markt, obwohl Toyota inzwischen auch den Sechszylinder mit einer Handschaltung koppelt. Interessanterweise leistet der M40i-Motor auf dem US-Markt 388 PS (285 kW).

Um „ein neues Maximum an Sportlichkeit“ (Presstext) zu unterstreichen, zählt das bei den Vierzylindern bislang optionale M-Sport-Paket nun zur Serienausstattung. Damit wirkt das Fahrzeug aggressiver und etwas zerklüfteter, der Heckstoßfänger wird von vertikalen Elementen eingerahmt. Damit kontrastieren neugestaltete Kühlergrill-Nieren als wichtigstes Novum. Ihr Dekor ist nun nicht mehr vertikal, sondern horizontal ausgerichtet. Der M40i kann als Spitzenmodell von Kennern immer noch identifiziert werden, weil nur er über eckige Auspuffblenden und Zierelemente in bronzeähnlichem „ceriumgrau“ verfügt.

Drei neue Außenfarben, ein neues optionales 19-Zoll-Rad sowie optionale schwarze Zierelemente in den Scheinwerfern komplettieren die milde Aufwertung. Wer erwartet hatte, dass es die neue, leicht gebogene Armaturentafel der BMW-Limousinen in den Z4 geschafft hätte, lag falsch.

Aber das ist nicht schlecht so, denn das bewährte Cockpit ist ergonomisch gut gestaltet und zeichnet sich im Gegensatz zu neueren BMW-Typen nicht nur durch seine Fahrerorientierung, sondern auch durch einen zentral angebrachten Schalter aus, mit dem sich die oftmals störenden Assistenzsysteme leicht abschalten lassen.

Das Wettbewerbsumfeld des BMW Z4 ist überschaubar geworden; dazu gehören Audi TT Roadster, Porsche 718 Boxster und am anderen Ende des Spektrums auch der Mazda MX-5. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW Z4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
