
Vorstellung BMW Z4: Neue Größe am Roadster-Himmel

Von Michael Kirchberger

BMW stellt den bayerischen Herbst ins Sternzeichen des wachsenden Wagens und widmet sich den automobilen Spezialitäten im Programm. Nach dem Luxuscoupé 850i kommt im nächsten Frühjahr der Nachfolger des Roadsters Z4 auf die Straßen. Vom aktuellen Modell habe man immerhin mehr als 300 000 Exemplare verkauft, betont BMW. Dafür hat es allerdings auch gut 15 Jahre gebraucht. Der neue Z4 setzt sich nun deutlich von den bisherigen Versionen ab.

Um 8,5 Zentimeter hat er zugelegt und streckt sich nun auf 4,32 Meter in die Länge. Auch die Spurweite ist um fast sechs Zentimeter gewachsen, auf bis zu 18 Zoll großen Rädern steht der offene Münchener (der in Graz gebaut wird) muskulös und stramm auf dem Asphalt. Die Preisliste startet bei 40 950 Euro.

Die Formen und Proportionen des Z4 haben sich gravierend verschoben. Fahrer und Beifahrer sind weiter nach vorne gerückt, die Motorhaube fällt kürzer aus als bisher. Das Heck hat seine konvexen Rundungen verloren und spielt mit dreidimensionaler Gestaltung. Dabei wirkt es nicht gleich zerklüftet, ebenmäßig ist es aber nicht mehr. Das Stoffverdeck überspannt den Raum hinter den beiden Sitzen großflächig, das gibt dynamischen Schwung und der Silhouette einen Reiz, der den Betrachter auch bei geschlossenem Verdeck erfreut. Seine Stoffmütze hat der Z4 nach gut 15 Sekunden in den Kragen geschoben, das funktioniert auch während der Fahrt und bis zu einem Tempo von 50 km/h.

Das Wachstum erlaubt die Mitnahme größerer Gepäckmengen, denn das Kofferraumvolumen hat, verglichen mit dem Vorgänger, um fast ein Drittel zugelegt. 281 Liter schafft der Zweisitzer weg, sofern das Verdeck geschlossen ist, etwas mehr als 160 Liter können bei Offenfahrten verladen werden. Auch weiter vorne ist das Raumangebot großzügiger geworden. Die Beinfreiheit steht einem Roadster mehr als gut zu Gesicht, ungewollter Kontakt mit der Co-Pilotin lässt sich mühelos vermeiden. Aber bei Bedarf ebenso einfach wie zufällig herstellen.

Der Innenraum hat an Klasse gewonnen. Überall erkennt das Auge Harmonie und Präzision, jeder Griff erlebt Sympathie. Ablagemöglichkeiten gibt es außerdem in angemessener Zahl, zwischen den Rückenlehnen findet sich ein Klappe, die zum Durchladen von Ski oder Hochsprungstangen von Kleinwüchsigen taugt. Fein geschnitten sind die Sportsitze, guter Seitenhalt und eine rückgratfreundliche Haltung sind garantiert. Das Zentraldisplay im 12-Zoll-Format stellt Daten und Karten messerscharf dar, neu im Z4 ist die Connected-Drive-Funktion, mit der die Spracherkennung auf kleine Witzeleien mit halbwegs klugen Kontern reagiert und einem elektronischen Schlüssel auf dem Smartphone, der mit bis zu vier weiteren Fahrzeugnutzern geteilt werden und per Funk an diese übermittelt werden kann. Zumindest bei denen, die ihren Z4 sorgenfrei verleihen wollen.

Das Motorenprogramm ist übersichtlich. Der Basisvierzylinder mit zwei Litern Hubraum leistet 197 PS (145 kW) und gibt 320 Newtonmeter als Drehmomentspitze ab. Weil er die schon bei 1450 Umdrehungen in der Minute erreicht, stellt die avisierte Kombination mit einem handgeschalteten Getriebe gewiss eine willkommene Alternative zur Automatik dar. 6,5 Sekunden vergehen beim Standardsprint, 240 km/h liegen bei Höchstgeschwindigkeit an. 6,1 Liter Durchschnittsverbrauch nach dem neuen WLTP-Zyklus entsprechen einem CO₂-Ausstoß von 139 Gramm je Kilometer. Die nächste Stufe erklimmt der Z30i mit gleichem Hubraum aber 258 PS (190 kW). Zum Preis von

wenigstens 48 950 Euro werden 400 Nm als Drehmomentmaximum bei 1550 U/min geboten, 5,4 Sekunden dauert die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h und 250 km/h gibt BMW als Höchstgeschwindigkeit an. Der kräftigere Vierzylinder verbraucht 6,1 Liter Benzin, das sind 139 g/km CO₂.

Die vorläufig dritte Motorvariante tritt mit dem Z4 M40i an, dessen 3,0-Liter-Reihensechszylinder auf 340 PS (250 kW) kommt und satte 500 Newtonmeter Drehmoment schon bei 1600 U/min an die Hinterräder sendet. Bis 4500 U/min bleibt es auf diesem hohen Niveau, es gibt kaum eine Fahrsituation, in der die Maschine nicht für ausgesprochen kräftigen Durchzug und hohe Elastizität gut ist. Spontan, fast spielerisch reagiert sie auf den Leistungsabruf, 4,6 Sekunden genügen ihr, den rund 1,5 Tonnen wiegenden Spitzen-Z4 aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei Tempo 250 abgeregelt, Ausnahmen gibt es dabei nicht. Erst beim zukünftigen Anführer der Baureihe, dem MZ4 mit vermutlich mehr als 400 PS, der binnen Jahresfrist erscheinen soll, wird die Tempolimitierung im Zuge des M-Drivers-Package aufgehoben oder zumindest weiter nach oben verschoben.

Kombiniert werden alle Maschinen mit dem achtstufigen Steptronic-Automaten, nur für die Basisversion Z20i gibt es ab September 2019 auch eine manuelle Schaltung. Deshalb ist der aktuelle und vermeintlich günstige Einstandspreis von knapp 41 000 Euro für den Z20i Augenwischerei, bis dahin ist die Kopplung mit dem 2350 Euro teuren Automaten obligat. Außerdem kann der günstigste Z4 bis Juli 2019 nur mit dem aufpreispflichtigen Hifi-Lausprecherpack bestellt werden, Serienstandard ist weißer Karosserielack. Alle anderen Farben sind extra zu bezahlen, bis hin zur Individuallackierung Frozen Grey Metallic für 3300 Euro.

Dafür bietet der BMW-Roadster Fahrvergnügen vom Feinsten. Die Sportlenkung gehört wie die Wahlmöglichkeit zwischen vier verschiedenen Fahrmodi zur Serienausstattung, sie ist dank des Hinterradantriebs völlig frei vom Einfluss der Momente. Mit hoher Genauigkeit lässt sich der Z4 M40i durch jegliche Kurvenlinien dirigieren, Lastwechsel nimmt er mit Lässigkeit hin, allein der zu brachiale Krafteinsatz beschert dem Heck besonders auf nassen Fahrbahnen kleine Ausrutscher. Klingt dramatisch, ist es aber nicht, denn die Assistentenschar, allen voran das Fahrdynamik-Programm, hilft bei der Kontrolle und dabei, die Situation zu entschärfen. Sie vermittelt dem Fahrer aber das Gefühl, er habe dies selbst hinbekommen. Der Mensch denkt, die Maschine lenkt. Immerhin ist der überaus sonore Auspuffklang dank der zweiflutigen Abgasanlage real, er untermalt die muntere Spritztour, die in unserem Fall durch die einst königlichen Wälder und Parks um das portugiesische Sintra führten und auf den wilden Kurven entlang der stürmischen Atlantikküste den Weg Richtung Süden aufregend gestaltete.

Die Agilität des Z4 rührt nicht zuletzt von seiner ausgewogenen Massenverteilung her. Genau zur Hälfte lastet sie auf der Vorder- und der Hinterachse. Um dies zu erreichen, hat die Z4-Entwicklungsmannschaft ordentlich in die Trickkiste greifen müssen, denn der Reihensechser vorn ist kein Leichtgewicht. Deshalb ist die Motorhaube aus Aluminium gefertigt, ebenso Teile der Seitenwände. Auch die komplexe Vorderachse, eine Konstruktion aus Doppelgelenk-Zugstreben und Federbeinen, wird aus einer Kombination von Leichtmetall und Stahl zusammengesetzt. Unter dem Heck tut eine Fünf-Lenker-Achse in ähnlichem Materialmix Dienst, über ihr, im Kofferraum, wird ebenfalls aus Gründen optimaler Gewichtsverteilung, die Bordbatterie untergebracht.

Der BMW-Roadster ist frisch, hochwertig und agil gelungen. Seine eingeschränkte Alltagstauglichkeit liegt in der Natur der Sache, in dunklen Gassen oder finsternen Parkhäusern möchte man ihn wegen seines empfindlichen Stoffverdecks nicht wirklich unbewacht abstellen. Ein klappbares Blechdach würde mehr Schutz bieten – aber den

Spaß an der Leichtigkeit entscheidend verderben. (ampnet/mk)

Daten BMW Z4 M40i

Länge x Breite x Höhe (m): 4,32 x 1,86 x 1,31
Radstand (m): 2,47
Motor: R6-Benziner, 2998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm von 1600–4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,4 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 168 g/km (Euro 6d Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1535 kg / max. 325 kg
Kofferraumvolumen: 281 Liter
Wendekreis: 10,3 m
Bereifung: 275/45 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31 cW
Wartungsintervalle: 30 000 km / 24 Monate
Garantie: 2 Jahre
Basispreis: 60 950 Euro
Testwagenpreis: 74 900 Euro

Bilder zum Artikel



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger



BMW Z4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Micheal Kirchberger