
Fahrbericht BMW Z4 M40i: Der Supra für den Sonntag

Von Dennis Gauert

Wenn zwei Automobilhersteller die Köpfe zusammenstecken, muss das nichts Gutes heißen. Da geht es um Massenmärkte, geringere Produktionskosten, höhere Margen. Bei Toyota und BMW sind die Zielsetzungen sicher nicht viel edler, das Ergebnis jedoch hoch interessant. So bieten die Japaner einen neuen Toyota Supra als Coupé mit einem BMW-Sechszylinder-Turbomotor an und die Münchener kleiden das Japan-Sportkonzept etwas weicher ins optische Gewand eines Z4 M40i. 340 PS stürmen seitdem durch eine Wandlerautomatik, die dem heckangetriebenen Roadster Beine machen.

Augenscheinlich sind dem Z4 die Anleihen aus Japan nicht anzusehen. Die Optik bricht zwar mit der BMW-DNA, bewegt sich aber mehr nach Stuttgart denn nach Tokio. So ist der Roadster auf deutschen Straßen ein Eyecatcher, der im Augenwinkel so manchen Lügen straft, der an einen SLK oder gar Mercedes-AMG GT denkt. Immerhin die in der Breite gewachsenen schwarzen Nierengrills rücken den Z4 in bayerisches Licht. Die unverkennbaren M-Schriftzüge bieten Skeptikern darüber hinaus Orientierung. Doch ob nun Münchener DNA oder nicht: Der Z4 sieht als M40i in Frozen Grey 2 (Aufpreis: 3300 Euro) einfach fantastisch aus. Erstmals steht der Z4 neben einem Boxster und löst mehr Will-Haben-Gefühl aus.

Dabei sind die Etiketten geschwindelt. Wer einen reinrassigen M erwartet, wird enttäuscht; wer nur einen Roadster sucht, dem fällt die Kinnlade spätestens nach dem Start herunter. Der 3,0-Liter-Sechszylinder mit Twin-Scroll-Turbolader nimmt unter bollerndem Getöse seinen Dienst auf. Der Sportmodus öffnet die Klappen. Dann kann der Z4 gewaltig ins Horn blasen und lässt auch nackte Zahlen sprechen: sensationelle 4,5 Sekunden vergehen für den Sprint auf 100 km/h – ein Wert, wie ihn vor zehn Jahren kaum ein Auto überhaupt bieten konnte. Solche Kräfte in einem noch bezahlbaren Roadster willkommen zu heißen, verheißt Vergnügen. Ab 60 950 Euro beginnt die Preisliste.

1490 Kilogramm sind ein Wort zum Sonntag. Für einen Roadster, der vor allem Fahrspaß, Beweglichkeit und direktes Fahrgefühl bieten soll, geradezu ein Ausschlusskriterium. Puristische Konkurrenten wie der Mazda MX-5 überschreiten die Marke von 1100 Kilogramm nur mit Vollausstattung. BMW steuert mit einer – wie auch beim MX-5 vorhandenen – optimalen Gewichtsverteilung von 50:50 (exakte Werte: 50,8 : 49,2) gegen. Mit Michelin Pilot Supersport in 255er und 275er Breite wird das hohe Gewicht in puncto Bodenhaftung relativiert. Ein niedriger Schwerpunkt ist durch das elektrische Faltdach ohnehin geboten.

Besonders zugute kommt dem Z4 M40i sein Motor. Der Sechszylinder läuft seidenweich und lädt den Twin-Scroll-Lader schon früh auf. So stehen 500 Newtonmeter ab 1600 U/min bereit, bei 5000 U/min liegen die vollen 340 Pferde an. Wer hier noch Schub vermisst, dem ist nicht mehr zu helfen. Wer aber eine präzisere Automatik vermisst, ist ein Kenner. Zwar gondelt der Wandler die Gänge unter Vollast präzise in den Antriebsstrang, im Schubbetrieb verzettelt sich die Automatik aber häufig.

Besonders im Sportmodus schmälern teils unsinnige Gangwechsel die Fahrfreude. Wer zum Beispiel auf der Autobahn fährt, der staunt nicht schlecht, wenn die Automatik – trotz ausbleibenden Gasbefehlen – zwei Gänge herschaltet. Da hilft nur noch der Wechsel in den manuellen Modus, der ein bedarfsgerechtes Diktat ermöglicht. Hier wäre ein Update der Getriebesoftware sicher hilfreich. So wird auch der all zu sanfte Wechsel vom ersten in den zweiten Gang hoffentlich mit verarztet.

Aus Sportfahrersicht ist auch die Lenkung ein klares Manko beim Z4. Sie ist adaptiv – was im Alltag angenehm zu fahren ist. Sobald sportliche Aktivitäten in den Vordergrund rücken, verwässert sie jedoch merklich. Der Fahrer kann teils schwer einschätzen, wie sich die Lenkbewegung auf die Vorderachse auswirkt, da eine direkte Übersetzung einfach fehlt.

Das adaptive Fahrwerk spricht eine ähnliche Sprache. Die eher auf Komfort ausgerichtete Abstimmung bietet zwar ungeahnte Langstreckenqualitäten, lässt aber zu viel Rollneigung zu. So hätte der Z4 zwar das Zeug zum präzisen Sportwagen, der Kunde soll aber König bleiben. Bei einem Kaufpreis von über 76 920 Euro für unseren vollausgestatteten Testwagen dürfte die Kundschaft im Altersbereich von 50 bis 65 Jahren am ehesten zu finden sein. Und diese Zielgruppe wird den Z4 so lieben, wie er ist.

Das Fahrverhalten insgesamt ist schön austariert. Weder Über- noch Untersteuern schmälern den Fahrspaß. Sobald die vollen 500 Newtonmeter auf die Differentialsperre an der Hinterachse treffen, wird eine saubere Kraftübertragung erreicht. Das geht so weit, dass selbst Abbiegen aus dem Stand mit durchgetretenem Gaspedal möglich ist, ohne gleich Pirouetten zu drehen. Mit verantwortlich dafür sind auch die hervorragenden Serienreifen von Michelin, die ein ungeahntes Gripniveau ermöglichen. Zickig ist der Z4 also überhaupt nicht. Allenfalls etwas milchig um die Mittelachse. So muss man kein Rennfahrer sein, um mit dem Z4 zurecht zu kommen. Auch die Bremsen halten genug Reserven bereit, neigen aber zum Fading.

Wenn man den Z4 im Alltag verwendet, herrschen andere Ansprüche. Hier kann die komfortable Abstimmung punkten. Die Lenkung ist leichtgängig, das adaptive Fahrwerk bügelt auch kritische Bodenwellen gekonnt aus. Unter den Fahrprogrammen findet sich auch das Programm Eco Pro. Es liefert auf Wunsch eine umfassende Fahrstilanalyse und findet Optimierungsmöglichkeiten, um mehr Kraftstoff einzusparen. Bis zu 25 Prozent weniger Verbrauch verspricht BMW, auf unseren Fahrten dürften wir auf etwa 7,5 Liter gekommen sein (ohne Autobahn). Dem gegenüber steht ein Verbrauch von 13 bis 14 Liter im Sportmodus - bei voller Fahrt versteht sich.

Ein großes Argument für gut betuchte Roadsterfans ist der Innenraum. So schön geschwungen und mit hochwertigen Materialien bestückt, hat man den Z4 bisher nicht gesehen. Auch der voll digitale Tacho, der zusätzlich durch einen zentralen 10,25-Zoll-Display unterstützt wird, hebt den Z4 ganz oben in die Businessklasse. Bezüglich der Fahrzeugkonfigurationen fühlt man sich im Menü fast wie ein Entwickler, da nahezu alle elektronisch gesteuerten Funktionen in der Tiefe verstellt werden können. Hinzu kommen Sprachsteuerung, Apple Carplay, Android Auto und ein schön eingestelltes Soundsystem von Harman-Kardon. Für die Roadsterfans wird das zu viel des Guten sein, für diejenigen, die jede noch so lange Strecke in ihrem Z4 fahren wollen, ist es ein nicht zu unterschätzender Gewinn.

Doch der moderne Automobilbau wirft auch auf die Münchener einen Schatten. Während Lederausstattungen bis zum 3er E46 bei BMW meist von einer sagenhaften Qualität waren, zeigen sich in allen Nachfolgemodellen, und leider auch im Z4, früh Abnutzungsspuren. Nach 6000 Kilometern kann an den Sitzwangen der elegant gesteppten "Vernasca"-Lederausstattung bereits die Nutzung abgelesen werden. Wie sich das an sich edle und perfekt sitzende Gestühl auf 100 000 Kilometer hochgerechnet präsentieren wird, ist damit leider schon abzuschätzen. Ein ähnlicher Fehltritt sind auch die Spaltmaße, die nur am Übergang zur Heckschürze schön eng sitzen. An vielen Stellen sind die Spalte so groß, dass Bienen hindurchfliegen können, ohne sich anschließend die Frisur zu richten. Zwar ist alles gleichmäßig verarbeitet, Perfektion geht aber anders.

Der Z4 M40i ist ein Auto, das man kauft, um zu genießen. Im Roadster finden sich erstaunliche Fahrleistungen, Komfort und moderne Technik zu einem Gesamtpaket

zusammen. Für die echten Sportwagenfans dürfte der Toyota Supra oder ein Porsche Cayman die bessere Alternative sein. Für diejenigen, die den Sonntag mit guter Laune starten möchten und keine Fahrleistungen für die Rennstrecke benötigen, ist der Z4 M40i ein schöner Allrounder für die sonnigen Momente des Lebens. (ampnet/deg)

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: 340 PS (250 kW) bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1600–4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,4 Liter
Testverbrauch: 10,5 Liter
Realverbrauch: 8,5 Liter
CO₂-Emissionen: 168 g/km (Euro 6d Temp)
Leergewicht: ab 1490 kg
Kofferraumvolumen: 281 Liter
Wendekreis: 10,3 m
Wartungsintervalle: 30 000 km / 24 Monate
Garantie: 2 Jahre
Basispreis: 60 950 Euro
Testwagenpreis: 76 920 Euro

Bilder zum Artikel



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW Z4 M40i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
