



BMW Z4 Roadster M40i Steptronic Sport

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Roadster sind die wohl unvernünftigste Fahrzeugart, die je erfunden wurde. Knappe Platzverhältnisse für nur zwei Personen, ein kleiner Kofferraum und ein klappbares Verdeck, das im Vergleich zu einem Coupé das Gewicht noch zusätzlich erhöht. Fährt man offen, ist man zudem Wind und Wetter recht schutzlos ausgeliefert. So ist die einzige Zielvorgabe, für die ein Roadster gebaut wird: Fahrspaß.

Der neue Z4 wird dieser Zielsetzung gerecht, in besonderem Maße sogar. Der Sechszylinder-Turbo im Z4 M40i schüttelt überragende Fahrleistungen locker aus dem Ärmel, die Vorderräder folgen jeder Lenkradbewegung unmittelbar und wenn sich das elektrische Stoffverdeck hinter den Sitzen zusammengefaltet hat, kann man dem offenen Fahren ungetrübt frönen. Gleichzeitig aber hat die Moderne Einzug gehalten: Die Abgase werden mustergültig gereinigt, das elektrische Verdeck gehorcht auf Knopfdruck und 50 km/h und die Kraft des Motors wird von einer aufmerksamen Elektronik bei Bedarf so dosiert und geleitet, dass auch ungeübte Fahrer nicht ständig schweißnasse Hände haben müssen. Zudem ist die aktuelle Armada an Fahrassistentenfunktionen auch im Z4 verfügbar. Zu guter Letzt ist sogar der Ecotest-Verbrauch mit acht Litern Super auf 100 Kilometer angesichts der möglichen Fahrleistungen akzeptabel. Da auch der Kofferraum immerhin vier Getränkeboxen Platz bietet, kann man fast schon von einer gewissen Praktikabilität sprechen.

Als profanes Einkaufsmobil werden aber die wenigsten Z4 enden, denn über 60.000 Euro muss man schon investieren, um einen Z4 M40i mit nach Hause zu nehmen.

Konkurrenten: u. a. Mercedes SLC.

- ⊕ **hohe Verarbeitungsqualität, kraftvoller und lafruhiger Motor, hervorragende Automatik, geringe Schadstoffemissionen**
- ⊖ **schlechte Rundumsicht, teuer in Anschaffung und Unterhalt, recht hoher Verbrauch**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **4,1**

Zielgruppencheck

	Familie	4,5
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	4,2
	Langstrecke	3,0
	Transport	5,1
	Fahrspaß	1,4
	Preis/Leistung	3,2

EcoTest ★★★★★

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Dem Qualitätsanspruch, den man an ein Automobil dieser Preisklasse stellt, wird der Z4 gerecht. Die Materialien im Innenraum sowie deren Verarbeitung geben keinen Grund zur Klage, auch die Karosserie wurde von Magna Steyr in Österreich sorgfältig gefertigt. Der Unterboden ist - passend für ein so schnelles Fahrzeug - fast komplett verkleidet und aerodynamisch optimiert.

Der Z4 ist im Test sehr verwindungssteif, das Dach zudem mehrlagig und geschlossen akustisch unauffällig. Komfortabel ist die Bedienung des Daches per Knopfdruck: Es schließt und öffnet in zehn Sekunden und bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 50 km/h.

4,4 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von acht Litern auf 100 Kilometer kommt man mit dem 52 Liter fassenden Tank 650 Kilometer weit. Anders als es die Optik vermuten lässt, ist der Z4 nicht übermäßig breit, samt Außenspiegeln sind es ganz knapp über zwei Meter. 4,30 Meter Länge und ein Wendekreis von 11,4 Metern ermöglichen auch in der Stadt noch eine angemessene Wendigkeit.

⊖ Dass ein Roadster im Alltag gewisse Kompromisse verlangt, ist wohl jedem Käufer bekannt. Zumindest das

3,1 Licht und Sicht

⊕ BMW stattet den neuen Roadster serienmäßig mit Parksensoren vorn und hinten aus, eine Rückfahrkamera sowie ein Parklenkassistent kommen gegen Aufpreis hinzu. Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bei Schrittgeschwindigkeit Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Eine Neuerung im BMW-Programm ist der



Mit geschlossenem Verdeck ist die Sicht nach hinten extrem eingeschränkt.

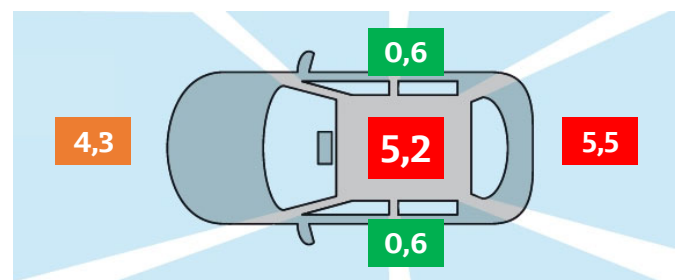


Die Abschleppöse, der Verbandkasten, das Bordwerkzeug und der Sicherungskasten befinden sich unter einer Klappe im Kofferraum.

Reifenreparaturset könnte BMW aber ohne Aufpreis beilegen. Reifen mit Notlaufeigenschaften gibt es auch, aber nur für die kleineren Motorisierungen. Dachlasten sind selbstredend nicht erlaubt, eine Anhängerkupplung gibt es auch nicht. Die maximal erlaubte Zuladung des Testwagens ist mit 275 Kilogramm recht schmal, reicht aber für zwei Personen samt Gepäck.

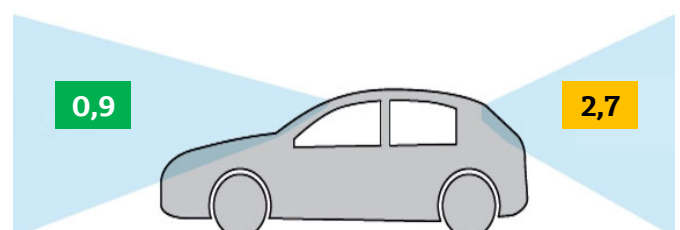
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt.

Bereits ab Werk ist der Münchner mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Adaptive Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie variabler Lichtverteilung gibt es nur optional. Der Aufpreis lohnt sich aber, denn die Sicht bei Nacht wird durch das erstklassige System deutlich verbessert.

3,2 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg gestaltet sich insgesamt noch passabel, etwas Sportlichkeit verlangt der BMW aber schon. Besonders die ziemlich voluminösen Schweller und vor allem die sehr niedrige Sitzhöhe (30 Zentimeter, wenn die Sitze in der untersten Stellung sind) machen schon beim Einstieg klar, dass es sich um einen Sportwagen handelt.

Der aufpreispflichtige, schlüssellose Zugang funktioniert gut und lässt sich konfigurieren: Auf Wunsch entriegelt der Z4 schon beim Annähern an das Fahrzeug und verriegelt dieses

4,4 Kofferraum-Volumen

⊖ 235 Liter oder vier Getränkeboxen passen in den Kofferraum des Z4 - also in etwa so viel wie beim Vorgänger. Allerdings bietet der neue Z4 anders als beim Vorgänger diese Kofferraumgröße immer, auch bei geöffnetem Dach.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich per Fernbedienung oder direkt hinten am Auto entriegeln. Öffnen und Schließen geschieht manuell, was leicht von der Hand geht. Eine elektrische Klappe vermisst man am Z4 nicht.

⊖ Der Kofferraum ist zwar für einen Roadster ordentlich dimensioniert, aber die Heckklappe gibt eine ziemlich kleine Öffnung frei: Man muss größeres Gepäck hineinfädeln oder schlicht daheim lassen. Die Ladekante liegt 72 Zentimeter über dem Boden, zudem muss man eine 21 Zentimeter hohe Stufe

3,4 Kofferraum-Variabilität

Im Kofferraum findet man neben den Verzurrösen zwei Taschenhaken, ein seitliches Fach links und ein Spannband rechts. So bekommt man das meiste Gepäck ordentlich verstaut. Ein Fach unter dem Boden gibt es aber nicht.

⊖ Die Scheinwerfer sind selbst in der Ausführung mit Laserlicht nicht mit einer Reinigungsanlage ausgestattet, nicht einmal gegen Aufpreis kann man sich eine solche Anlage bestellen.

Die Rundumsicht ist bei geschlossenem Verdeck denkbar schlecht, wie die ADAC Messung zeigt.

wieder, sobald man sich mit dem Schlüssel nach der Fahrt entfernt. Als Schlüssel kann auch das Handy dienen, soweit es Android-basiert ist und über NFC-Technologie verfügt.

⊖ Der schlüssellose Komfortzugang funktioniert im Alltag zwar tadellos, verfügt aber über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann über einen vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weiterführende Informationen unter www.adac.de/keyless



Immerhin 235 l Gepäck passen in den Kofferraum des Z4.

überwinden, um Gepäck hinaus zu heben.

Die eine Lampe im Kofferraum reicht nicht aus, um diesen gut auszuleuchten.

⊕ Eine Ladeluke für lange Gegenstände wie etwa Skier ist serienmäßig.

2,2 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Im Z4 kommt die neueste Generation des BMW Operating Systems zum Einsatz, die sich Live Cockpit nennt. Der Name iDrive hat in diesem Zusammenhang ausgedient und wird nur noch für den Controller auf der Mittelkonsole verwendet. Die Bedienung des behutsam weiterentwickelten Systems erfolgt über eben jenen gut zur Hand liegenden iDrive-Controller, den gut erreichbaren Touchscreen oder die Sprachsteuerung. Letztere lässt sich durch das Kommando „Hey BMW“ (oder einen eigens gewählten Befehl) aktivieren und versteht auch natürliche Sprache. Das heißt, man muss sich nicht an fest vorgegebene Kommandos halten und auch Dialekte werden von der Spracherkennung verstanden. Schließlich erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers gezeichnet hat.

Das BMW-Bediensystem zählt nach wie vor zu den besten auf dem Markt, auch wenn der immer größere Funktionsumfang den Gewöhnungsaufwand und die Handhabung erschwert. Es dauert mitunter, ehe man manche Einstellung in den Tiefen der Untermenüs findet. Positiv hervorzuheben sind nach wie vor die praktischen, frei belegbaren Speichertasten, die um den iDrive-Controller angeordneten Direktwahltasten sowie die Tatsache, dass mit dem Bordcomputer lediglich Informationen abgerufen aber keine Einstellungen vorgenommen werden können.

Neu ist das serienmäßige volldigitale Kombiinstrument, klassische analoge Rundinstrumente gibt es nicht. Tachometer und Drehzahlmesser sind im 12,3 Zoll großen Kombiinstrument ganz außen platziert und nehmen im Gegensatz zu den früheren Generationen nicht mehr die zentrale Position ein. Das Tachoband ist ohnehin nur schlecht abzulesen, immerhin gibt es direkt daneben eine numerische Geschwindigkeitsanzeige. Im Gegensatz zu den meisten Kombiinstrumenten der Konkurrenz lässt sich das BMW-

Pendant nur in geringem Umfang konfigurieren und den Wünschen des Fahrers anpassen.

Ebenfalls neu ist die Position des Start-Stopp-Knopfs. Dieser befindet sich nicht mehr rechts vom Lenkrad am Armaturenbrett, sondern ist nun links vom Wählhebel angebracht. Auch diesen hat BMW komplett neu gestaltet. Allerdings liegt er nicht mehr so gut in der Hand wie beim Vorgänger und auch der Knopf für die Parkstellung ist etwas ungünstig, weil recht weit unten auf dem Hebel angeordnet. Die Klimabedieneinheit ist ebenfalls neu gestaltet und befindet sich angenehm weit oben. Weniger gefallen kann allerdings, dass die Temperatur nun nicht mehr über Drehregler, sondern über Kippschalter eingestellt wird. Umständlich: Es gibt keine Taste mehr, um die zwei Zonen zu synchronisieren. Auch um die Temperatur der aus den mittleren Düsen austretenden Luft anzupassen, gibt es keinen separaten Drehregler mehr. Stattdessen muss man in beiden Fällen das Klimamenu aufrufen.



Sowohl die Verarbeitungsqualität, die Materialanmutung als auch die Funktionalität des Fahrerplatzes befinden sich auf hohem Niveau.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Z4 kann so ziemlich alles, was der aktuelle Stand in Sachen Konnektivität ermöglicht - das meiste kostet aber Aufpreis. Serienmäßig ist ein analoges Radio mit Doppeltuner, eine USB-Schnittstelle und Bluetooth-Telefonie. Zusätzlich sind Remote und Concierge Services stets an Bord, man kann also einige Funktionen des Autos fernsteuern bzw. überwachen und hat auf Knopfdruck Verbindung zum BMW Call Center, wo man Hotels, Apotheken, Restaurants oder anderes für den Fahrer recherchiert.

Reicht einem die serienmäßige Ausstattung nicht, steht in der Aufpreisliste noch einiges parat. Mit dem BMW Live Cockpit

ConnectedDrive für 2.800 Euro zieht ein festplattengestütztes Navigationssystem mit Online-Updates und Live-Verkehrsdaten ein, dazu die hervorragend funktionierende Spracherkennung, drahtloses Apple Carplay und umfangreiche Online-Funktionen. Auf der Navigations-Festplatte sind noch 32 GB Speicher frei, um beispielsweise eigene Musik unterzubringen. Außerdem gibt es das Paket "Telefonie mit Wireless Charging". Damit zieht ein induktive Ladeschale ein, außerdem ein weiteres Mikrofon für verbesserte Sprachqualität auch vom Beifahrersitz aus, zudem Bluetooth-Audio-Streaming und die Möglichkeit, über die im

Fahrzeug verbaute SIM-Karte einen WLAN-Hotspot aufzumachen. Gegen weiteren Aufpreis gibt es digitalen

Radioempfang und ein besseres Surround Sound System von Harman Kardon.

2,8 Raumangebot vorn

⊕ Auf dem Fahrersitz findet man genügend Beinfreiheit bis zu einer Körpergröße von etwa 1,95 Metern. Auch bei geschlossenem Dach ist die Kopffreiheit für noch etwas größere Personen ausreichend - öffnet man die Stoffkapuze, gibt es hier freilich keine Einschränkungen mehr.

⊖ Subjektiv ist der Roadster bei geschlossenem Dach heimelig bis einengend, je nach persönlichem Geschmack. Unzweifelhaft sorgen die üppige Mittelkonsole, das niedrige Dach und die hohe Fensterlinie für ein nicht sehr luftiges Gefühl.

3,3 Innenraum-Variabilität

Vielen Ablagen hat BMW nicht in den Z4 zaubern können, zumindest zwei Becher bringt man unter der Mittelarmlehne sicher unter, wenn sie dann auch recht weit hinten und nicht perfekt erreichbar sind. Clever: Durch die asymmetrisch geteilte Mittelarmlehne kann man einen Teil aufklappen und Becher unterbringen, dennoch aber als Fahrer den anderen Teil als Armlehne nutzen.

Auch eine induktiv ladende Ablagefläche für das Handy, etwas Stauraum unter der Mittelarmlehne und ein Klappfach vor dem linken Fahrerknien haben es in den Roadster geschafft. Angesichts des Fahrzeugkonzepts mehr als akzeptabel.

⊕ Das Handschuhfach ist zwar nicht allzu groß, aber immerhin mit Filz ausgekleidet und abschließbar.

2,2 KOMFORT

2,6 Federung

Der neue Z4 ist zwar deutlich sportlicher abgestimmt als der Vorgänger, durch das beim M40i serienmäßige adaptive Fahrwerk zieht sich der Z4 aber auch bei der Komfortbeurteilung achtbar aus der Affäre.

Das Fahrwerk lässt sich in drei Grundrichtungen von Comfort bis Sport Plus voreinstellen und regelt die Dämpferkräfte dann unter Berücksichtigung der gewählten Betriebsart und

abhängig von Fahrstil und Straßenbeschaffenheit. Im standardmäßigen Comfortmodus gibt der Z4 selbst in der Stadt eine zwar straffe, aber nicht unkomfortable Vorstellung ab. Auf Landstraße und Autobahn liegt der Z4 sportlich-satt, schluckt Bodenwellen aber dennoch so gut, dass er absolut alltagstauglich ist.

1,4 Sitze

⊕ Bereits ab Werk verfügt der M40i über Sportsitze, die sich in allen Richtungen einstellen lassen, zudem kann man die Wangenbreite an die eigenen Bedürfnisse anpassen. Eine Vierwege-Lordosenstütze und die elektrische Sitzeinstellung kosten extra.

Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten gleichzeitig guten Seitenhalt. Die breite Mittelarmlehne trägt zur komfortablen Sitzposition bei, auch wenn sie nicht in der Höhe verstellbar ist.

3,5 Innengeräusch

⊕ Das Stoffverdeck isoliert akustisch wirksam, ein richtig leises Auto wird der Z4 auch mit aufgezogener Mütze aber nicht: 70,3 dB(A) im Innenraum bei 130 km/h sind nicht

schlecht, aber bei weitem nicht auf dem Niveau einer Limousine. Der Wind pfeift merklich um das Auto, auch der Motor ist stets akustisch präsent - der Z4 ist ein Roadster.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der Z4 hat immer eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Nicht nur die Temperatur, sondern auch die Luftverteilung lässt sich für die beiden Vordersitze getrennt

regeln. An kalten Tagen sorgen die serienmäßig beheizbaren Vordersitze für Behaglichkeit. Gegen Aufpreis gibt es überdies eine Lenkradheizung.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Seit nun 13 Jahren bietet BMW turbogeladene Reihensechszylinder-Benziner an, seit 2013 gibt es die für die Münchner imagebildenden Reihensechser ausschließlich mit Turboaufladung. Diese Motoren sind würdige Nachfolger ihrer frei atmenden Vorgänger, gibt es doch kaum bessere Benzinmotoren am Markt. Die aktuelle Motorengeneration mit 340 PS hört auf den Namen B58TÜ und hat in der Leistungsstufe mit 340 PS erstmals einen in den Zylinderkopf integrierten Krümmer, der die Effizienz steigern soll. Wichtiger als technische Hintergründe sind die Leistungsdaten des Motors: Seine Leistung von 340 PS liegt zwischen 5.000 und 6.500 Umdrehungen konstant an, auch das maximale Drehmoment liegt über einen weiten Bereich an.

Von 1.600 bis 4.500 Touren stehen 500 Nm parat, bei 1.000 Kurbelwellenumdrehungen liegen schon 300 Nm an. In Summe ist der Motor stets mit mehr als ausreichendem Druck gesegnet, egal bei welcher Drehzahl und in welchem Gang. Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die Kraft des Motors, der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 2,6 Sekunden erledigt. Auch beim Anfahrverhalten - gemessen von 15 bis 30 km/h - schneidet der Z4 sehr gut ab und braucht für diese Übung unter einer Sekunde. BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 4,5 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt abgeriegelte 250 km/h.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufruhigsten Aggregate, nur ein Elektromotor kann da noch eine merkliche Schippe drauf legen. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, wirklich leise ist der Motor aber im Z4 nicht, da er sich akustisch besonders in den sportlicheren Fahrmodi zwischen sonorem Brummen und kräftigem Röhren

aufhält. Dazu kommt noch merkliches Turbopfeifen - im Z4 darf der Motor seine Performance lauter untermalen als etwa im BMW 5er. Die Leistungsentfaltung ist sehr gut, der Motor hat aus dem Drehzahlkeller heraus Kraft und scheut sich auch nicht vor Drehzahlen deutlich über 6.000 Umdrehungen.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im neuen Z4 gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel. Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die enorme Durchzugskraft, schaltet früher hoch und hält auch beim Beschleunigen länger den eingelegten Gang. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion. Geht der Fahrer zwischen 25 km/h und 160 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der BMW segelt ohne Schleppmomentverluste dahin. Darüber hinaus werden zur Steuerung des Getriebes auch Navigationsdaten mit

einbezogen, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vor Kreuzungen zu nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies über die manuelle Gasse des Wählhebels oder per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen.

Dies ist aber fast immer unnötig, egal ob man Sprit sparen will oder die sportliche Kurvenhatz bevorzugt: Das Getriebe stellt die richtige Welle zur Verfügung.

Dank der langen Getriebeübersetzung dreht der Motor im größten Gang bei Tempo 130 lediglich mit 2.100 1/min.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Beim Z4 wurde eine starkes Augenmerk auf eine mitteilsame Lenkung und hohe Einlenkkompetenz gelegt, was zu Lasten der Stabilität beim Geradeauslauf geht. Fahrbahnverwerfungen, Spurrinnen etc. ziehen den Roadster merklich an - der Sportfahrer sollte stets beide Hände am Lenkrad haben.

⊕ Der ADAC Ausweichtest zeigt auf, wie kompetent ein Auto mit plötzlichen Ausweichmanövern und schnell gefahrenen Richtungsänderungen klar kommt. Der Z4 zeigt hier seine Kompetenz und fährt direkt und zielgenau in die vom Fahrer vorgegebene Richtung, starkes Untersteuern ist ihm fremd. Die

Fahrsicherheit ist entsprechend hoch.

Auf Lastwechsel in Kurven reagiert der Z4 merklich, aber stets unkritisch. Im Zweifel weist das tadellos abgestimmte elektronische Stabilitätsprogramm dem Münchner wieder den richtigen Weg. Die Elektronik hat trotz des starken Motors auch keine Mühe, die Traktion der angetriebenen Hinterräder sicherzustellen. Dabei hilft insbesondere das vollvariabel ansteuerbare Sperrdifferential an der Hinterachse: Der Z4 stemmt sich kräftig auch aus engen Kehren heraus.

1,6 Lenkung

⊕ Der Lenkung des Z4 ist äußerst mitteilsam, man bekommt die Straßenbeschaffenheit quasi direkt in die Handflächen übertragen. In Verbindung mit der stets passenden Lenkkräftunterstützung und der sehr direkten Lenkübersetzung ist sehr präzises Fahren mit viel Gefühl für die Vorderachse möglich.

Auf eine allzu starke Rückstellung in die Mittellage verzichtet BMW, hier zeigt sich die Firmenphilosophie der "freien Lenkung". Unbestritten liefert der Z4 eine sehr gute Rückmeldung, für entspanntere Autobahnetappen wäre eine stärkere Zentrierung aber dienlich.

1,5 Bremse

Die Bremsanlage bringt den Z4 aus 100 km/h nach sehr kurzen 32,3 Metern zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren. Der M40i ist mit der großen M Sportbremsanlage ausgestattet.
























1,8 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig hat der Z4 eine Frontkamera verbaut, über die schon in der Grundausstattung einige Assistenzfunktionen realisiert werden. So erkennt der BMW Fahrspuren für den Spurhalteassistenten, außerdem auch Verkehrszeichen und schlägt gleich die entsprechende Einstellung für den Tempomaten oder die Limiterfunktion vor. Ebenso ist eine Kollisionswarnung samt City-Bremsfunktion an Bord, die auch Personen und Radfahrer erkennt und bis 80 km/h einen Bremsengriff vornimmt.

Eine Geschwindigkeitsregelung mit Abstandregelung zieht gegen Aufpreis ein, sie basiert auf der Frontkamera sowie auf einem Radarsensor im Stoßfänger. Durch das Radargerät wird die Geschwindigkeit, bis zu der bei Kollisionsgefahr ein automatischer Bremsengriff vorgenommen wird, auf 250 km/h erhöht. Ein Spurwechselassistent ist ebenfalls verfügbar, dieser überwacht die seitliche und rückwärtige Fahrzeug-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

umgebung und warnt bei Bedarf vor einem Spurwechsel genauso wie vor kreuzenden Fahrzeugen beim Ausparken. Das optionale Head-Up Display ist zwar 1.100 Euro teuer,

dennoch aber eine genauere Betrachtung wert: Es zeigt großformatig und vollfarbig alle relevanten Informationen prima ablesbar auf der Frontscheibe an.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest wurde mit dem neuen Z4 noch nicht durchgeführt. Frontairbags sowie kombinierte Seiten- und Kopfairbags schützen die Insassen. Die Kopfstützen schützen bis zu 1,80 Meter große Personen.

⊕ Von hinten gefährlich schnell nahende Fahrzeuge werden von BMW per Warnblinkanlage gewarnt. Nach einem Unfall

bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt.

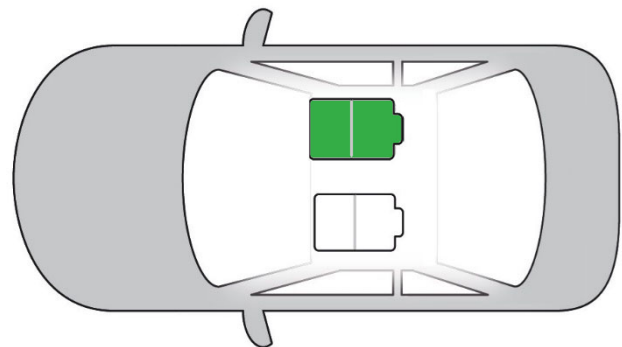
Bei Überschlagen schützen die feststehenden Bügel hinter den Sitzen die Passagiere.

2,6 Kindersicherheit

Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze mit dem Gurt oder mit den serienmäßigen Isofix-Bügeln einfach befestigt werden, bei besonders hohen Sitzen kann die nicht demontierbare Kopfstütze aber im Weg stehen. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist serienmäßig.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



1,6 Fußgängerschutz

⊕ Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Die Motorhaube hebt sich bei einem Person unfall automatisch an, um die Aufprallfläche nachgiebiger zu gestalten.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)

3,0 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der Z4 M40i mit einer CO2-Bilanz von 219 g/km schmale zehn von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von acht Litern auf 100 Kilometer – absolut gesehen ein hoher Wert. Bezieht man die mögliche Fahrdynamik mit ein, fällt das Urteil milder aus. Der Verbrauch resultiert aus einem Konsum von 9,0 l innerorts, 6,8 l außerorts und 9,1 l/100 km auf der Autobahn.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	9,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Man kann es kurz machen: Der mit einem Ottopartikelfilter ausgestattete Z4 M40i lässt nichts anbrennen und bekommt für seine Abgasreinigung die volle Punktzahl von 50 Zählern. Die insgesamt im Ecotest erreichten 60 Punkte reichen für drei Sterne

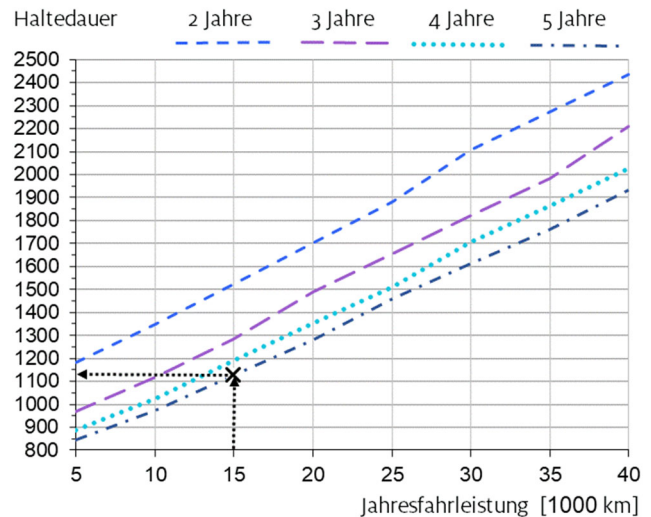
4,1 AUTOKOSTEN

4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Unterhalt des Z4 ist nicht billig. Die Kfz-Steuer beträgt 252 Euro (berechnet nach WLTP), die Versicherungseinstufungen halten sich immerhin gerade noch im Rahmen (HP 13, TK 23, VK 22). Positiv: Inspektionsintervalle werden vom Auto in Abhängigkeit von der Nutzung variabel festgelegt. 60.950 Euro werden für den Z4 M40i fällig, dann sind City-Notbremsassistent, Sportsitze mit Sitzheizung, Klimaautomatik, adaptives Fahrwerk und Sportdifferential dabei. Für Annehmlichkeiten wie etwa Head-Up Display, Parkassistent oder adaptive Scheinwerfer müssen aber noch fleißig Kreuze auf dem Bestellformular gesetzt werden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1128 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	sDrive20i Advantage	sDrive30i Advantage Steptronic Sport	M40i Steptronic Sport
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	6/2998
Leistung [kW (PS)]	145 (197)	190 (258)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1450	400/1550	500/1600
0-100 km/h [s]	6,8	5,4	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	241	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	7,6 SP	8,4 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	155	136	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/20	13/22/20	13/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	160	196	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	831	946	1128
Preis [Euro]	40.950	48.950	60.950

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), OPF	
Hubraum	2.998 ccm
Leistung	250 kW/340 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	8,4/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	191/168 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,07 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/40 R18 ZR/275/40 R18 ZR
Länge/Breite/Höhe	4.324/1.864/1.304 mm
Leergewicht/Zuladung	1.610/250 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	281/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Österreich, Graz

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,3 m
Reifengröße Testwagen	255/35 ZR 19 96Y/275/35 ZR 19 100Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Super Sport
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	8,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/6,8/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	k.A.
Innengeräusch 130 km/h	70,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1585/275 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	235/235/235 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	184 Euro	Werkstattkosten	150 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	674 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1128 Euro		
Steuer pro Jahr	252 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/22/23		
Basispreis Z4 Roadster M40i Steptronic Sport	60.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	75.230 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.110 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.200 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/440 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	550 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	550 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	1.100 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/440 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	900 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.800 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/320 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	4,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	3,2	Fahreigenschaften	1,8
Kofferraum-Volumen	4,4	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,4	Bremse	1,5
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,8
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,8	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	0,0	Fußgängerschutz	1,6
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	5,0
Federung	2,6	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,4		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Juni 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.