



## BMW Z4

### Goedmoedige geweldenaar

Autotest | De Z4 is sinds jaar en dag de meest pure sportwagen van BMW. Iedere BMW biedt volop rijplezier, maar van alle BMW's is de Z4 Roadster traditioneel de puurste rijdersauto. De nieuwste generatie is echter voorzien van brandstofbesparende techniek, een veelheid aan computers en een zware, metalen dakconstructie. Is de nieuwe Z4 nog steeds het pretnummer onder de Beierse Motoriek Werken, of is de geweldenaar van voorheen door de knieën gegaan?

Bij de introductie van de vorige BMW Z4 beloofden de makers nog stellig dat hun oogappel nooit zou worden voorzien van een metalen dakconstructie. Een coupé kwam er wel, maar een scharnierend metalen dak bracht te veel gewicht in de schaal en dat komt de rijeigenschappen niet ten goede. Bovendien stelden de ontwerpers destijds dat zo'n "klapdak" een ontsierende bochel in de achterpartij zou veroorzaken.

Nu, zes jaar later, heeft de Z4 toch een metalen cabriodak. De markt vroeg er om en BMW zag met lede ogen aan hoe de klanten naar de concurrentie stapten. Het moest dus wel. Bovendien hebben de technici die het metalen cabriodak destijds zo bekritiseerden geen gezichtsverlies geleden. De constructie is namelijk zo licht en eenvoudig mogelijk gemaakt. Het lijnenspel is bovendien behouden gebleven en ook de nieuwste Z4 heeft de kenmerkende bouw van een pure roadster.



### Roadster

De wielen staan, nog meer dan bij andere tweezitters, op de uiterste hoeken. De stoelen staan bijna op de achteras en de motorkap is verhoudingsgewijs lang om te benadrukken dat er een zescilinder lijnmotor onder huist.

Die opzet zorgt er wel voor dat de Z4 enige gewenning

vraagt. Verhoudingsgewijs staan de voorstoelen van de Z4 op de plaats waar in menig andere auto de achterbank zou staan. De bestuurder heeft de eerste dagen het gevoel "achterin" te zitten en een enorme neus voor zich uit te sturen.



Daarbij is de zit extreem laag, waardoor de auto lastig is te overzien. Met name de verraderlijk brede wielkasten (zo'n 30 cm breder dan de cabine!) maken parkeren listig.

## Wegligging

Maar ... eenmaal vertrouwd met de Z4 wordt duidelijk waarom BMW voor deze opzet kiest: in weinig andere auto's heeft de bestuurder zo'n perfect gevoel met de achterwielen. Bij vol gas heeft iedere auto de neiging het gewicht naar achteren te verplaatsen en de Z4-coureur voelt dat perfect aan. De Z4-coureur kan daar gebruik van maken door de auto niet alleen met het stuurwiel, maar ook met het gas in balans te houden.

Zoals het een goede sportwagen betaamt is de Z4 achterwielaangedreven. Wanneer te veel gas wordt gegeven, gaat de auto driften en ook dat is beter aan te voelen wanneer de bestuurder bovenop de achteras zit. De wegligging is uitstekend en de grenzen liggen zo ver weg dat de auto meer kan dan de gemiddelde bestuurder durft. Afhankelijk van het talent van de coureur is een "normal", "sport" en "sport+" programma ("Dynamic Driving Control") beschikbaar waarmee de auto steeds scherper

reageert.



Het onderstel is stevig, maar zeker niet te hard. De Z4 doet daarom een enkele keer minder vertrouwenwekkend aan (de computer bemoeit zich dan duidelijk met de besturing) dan sommige plankhard afgeveerde concurrenten. Het iets minder harde onderstel zorgt er echter voor dat de auto nooit springerig wordt en ook uitstekende grip heeft op slecht wegdek.

En dat is precies wat de nieuwe Z4 kenmerkt: dankzij de uitgekiende balans tussen comfort en sportiviteit is de nieuwe Z4 op snelheid minstens zo spannend als de voorganger, terwijl de auto voor dagelijks gebruik comfortabeler is geworden.

## Cabriolet

Het veelgevraagde metalen dak levert in de praktijk slechts een kleine bijdrage aan het comfort. Nog steeds dringen rijgeluiden nadrukkelijk door tot het interieur. Sommige extra geïsoleerde stoffen kappen van de concurrentie houden rijgeluiden zelfs beter buiten dan dit metalen dak! Wel geeft het metalen dak een groter gevoel van geborgenheid en geeft het een veiliger gevoel wanneer de auto wordt geparkeerd.

Met geopend dak is het comfort gemiddeld. Dankzij de lage zit, blijven bestuurder en bijrijder redelijk uit de wind. De geluiden van banden en de rijwind zijn gemiddeld. Dat wil zeggen dat tot zo'n 80 km/u een goed gesprek mogelijk is zonder de stem te verheffen, daarboven krijgen de rijgeluiden de overhand. Natuurlijk is het rijplezier met geopend dak veel



groter, want het gevoel van vrijheid is optimaal.



## Comfort

Het plezier wordt vergroot door een uitgebreide standaarduitrusting. Met name de hier gereden "Executive"-uitvoering laat weinig te wensen over.

Wellicht dat BMW zelfs te ver is gegaan. Met name het gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem "iDrive" is een voorbeeld van doorgeslagen ontwikkeling. Dit systeem was ooit een toonbeeld van eenvoud en liet zich bedienen met één druk/draai-knop. iDrive was met grote voorsprong het krachtigste en meest eenvoudig te bedienen systeem op de markt. Maar anno 2009 is het een complex gedrocht dat maar liefst acht knoppen telt en niets beter is dan soortgelijke systemen van andere merken.



## Efficient Dynamics

Vooralsnog is de Z4 leverbaar met drie benzinemotoren, variërend van 204 pk / 250 Nm tot 306 pk / 400 Nm. Voor deze rijtest is gekozen voor de lichtste variant. Omdat ook de basismotor zes cilinders telt, levert deze al bij een laag toerental volop trekkracht.

Dat wordt gebruikt om het verbruik te verlagen, want de nieuwe Z4 is een auto van deze tijd en dus staat brandstofbesparing hoog in het vaandel. Een schakelindicator geeft aan wat het meest economische moment is om te schakelen. Wie niet beter weet, denkt dat het ding defect is, want al bij onwaarschijnlijk lage toerentallen suggereert het een volgende versnelling te kiezen. Als het aan de computer ligt, komt het toerental zelden boven de 1.500 toeren per minuut. In de file kan probleemloos met 800 tpm worden gereden; menig motor draait stationair sneller!



Naast de schakelhulp is de Z4 voorzien van een systeem van energie-regeneratie (bij BMW bekend als "Efficient Dynamics"). Dat betekent dat energie die normaal gesproken bij remmen of uitrollen verloren zou gaan, nu wordt omgezet in elektriciteit. Tijdens het rijden wordt de dynamo geheel ontkoppeld om alle kracht van de motor in prestaties om te kunnen zetten. De boord-elektronica wordt op dat moment gevoed door de zojuist opgewekte "gratis" stroom.

## Prestaties

Maar ook deze nieuwe, groene Z4 is de ware aard niet vergeten. Zelfs dit instapmodel is een ware krachtpatser. Dankzij de zes cilinders heeft de "sDrive 23i" een imposant geluid.

De krachtbron is nooit agressief of uitdagend, maar wanneer het gaspedaal resoluut wordt ingetrapt komt de Z4 merkbaar tot leven. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt in zes-en-een-halve seconde geklaard, en ook daarna is nog heel veel sprintkracht beschikbaar. Ook deze nieuwe, goedmoedige geweldenaar biedt al het rijplezier dat een Z4 zo bijzonder maakt.

de nieuwe Z4 de pure roadster die imponeert met sensationele prestaties en een subliem weggedrag. ■



## Conclusie

De nieuwe Z4 is duidelijk een product van het nieuwe BMW. Dankzij "Efficient Dynamics" is de auto aanzienlijk zuiniger geworden (testverbruik: 8,4 liter per 100 km), zonder dat dit negatieve invloed heeft op de prestaties. Daarbij is de Z4 veelzijdiger geworden. De auto biedt meer comfort dan voorheen, dankzij het metalen dak en de uitgebreide standaarduitrusting. Wanneer het kan en mag, is ook



# Specificaties

## BMW Z4 sDrive23i Executive

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	424 x 179 x 129 cm
Wielbasis	250 cm
Gewicht	1.480 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	180/310 l
Bandenmaat	225/45R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	2497 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	204 pk @ 6400 tpm
Koppel	250 Nm @ 2750 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,6 sec.
Topsnelheid	242 km/u
Verbruik gemiddeld	8,5 l / 100 km
Verbruik stad	12,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	199 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 55.385,-
Prijs instapmodel	€ 44.990,-