



## BMW Z4

### De neus

**In tegenstelling tot andere auto's, staat een cabriolet vaak lange tijd in ongewijzigde vorm op het leveringsprogramma. Daarom is het verstandig bij introductie van een nieuwe roadster ter dege rekening te houden met de toekomst. BMW zag dit als een uitdaging en komt met een auto waarvan vooral de vormgeving revolutionair genoemd mag worden. Maar ook de techniek is helemaal bij de tijd.**

Dat de opvolger van de Z3 de naam Z4 zou dragen is niet meer dan logisch. Maar toen de eerste foto van de Z4 verscheen, rees enige twijfel of BMW dit "ding" serieus op de markt wilde brengen. Na een eerste kennismaking met de Z4, tijdens de Autosalon van Genève, veranderde de verbazing in voorzichtige bewondering. Na een week rijden, en vooral rustig de tijd nemen om te wennen aan het lijnenspel, is duidelijk dat BMW de tijd vooruit is.

De vormgevers hebben een compleet nieuwe insteek en logica gekozen bij het tekenen van de Z4. Zo verlengen lijnen de voorruit in plaats van een contour en vormt het oppervlak een gewaagd geheel van niet alleen bolle, maar ook holle vlakken. Dit alles heeft wel als gevolg dat de auto minder overzichtelijk is. Bijvoorbeeld de achterschermen zijn beduidend breder dan de meest zichtbare lijn van de achterzijde en vallen buiten het zicht van de bestuurder.



### Neus

De vormgevers zijn juist behoudend geweest bij het kiezen van de verhoudingen. Zoals bij een traditionele roadster, kent de auto een zeer lange neus en zitten bestuurder en bijrijder als het ware achterin. Dat is de eerste kilometers even wennen, want de bestuurder heeft het idee op weg te zijn met een neus met een auto er achter. De Z4 is voor het gevoel heel wat groter dan de Z3 en de bestuurder is zich er continu van bewust met een forse auto op weg te zijn.

Al snel blijkt dat BMW nog een risico heeft durven nemen. De Z4 moest zowel sportief als comfortabel zijn. Een

dergelijke combinatie is vaak een garantie dat een auto van beide net niets is, maar BMW bewijst dat het ook anders kan. Het beste voorbeeld daarvan is de besturing. Gezien het wagengewicht van zo'n 1.200 kg, is stuurbechrachting een noodzakelijk kwaad. Toch weet deze installatie zo veel gevoel te geven, dat een sportwagen zonder stuurbechrachting niet veel beter communiceert.

Ondanks de brede banden is de Z4 niet gevoelig voor spoorvorming, of het moet zijn dat de bestuurder voelt dat het spoor er is maar de auto de koers onverstoort blijft volgen. Zowel in de stad als op de buitenweg, maakt deze absoluut sublieme besturing de Z4 al een genoeg om mee onderweg te zijn.

## Techniek

---

Om definitief af te rekenen met het dameskappersimago van de Z3, is de lichtste motor waarmee de Z4 leverbaar is een 2,5-liter zescilinder. Deze is goed voor 192 pk en vormt wederom een geslaagde mengvorm van sportiviteit en comfort. Wanneer gevraagd levert de krachtbron behoorlijke krachtsexplosies, zij het met een zekere waardigheid en bescheidenheid. De sprint van 0 naar 100 km/u is volgens BMW in precies 7 seconden geklaard.

Dat is een halve seconde meer voor de testauto, want die is voorzien van de optionele automaat. Geheel volgens de laatste trend, laat deze automaat zich desgewenst sequentieel schakelen. Dit draagt echter weinig bij aan het rijplezier, want het mechaniek schakelt zo subtiel en de motor is zo sterk dat vrijwel onmerkbaar is in welke versnelling wordt gereden. Alleen de toerenteller laat zien dat de motor meer of minder toeren maakt, de snelheid blijft gelijk en ook een schok na de gangwisseling blijft uit.

Alhoewel dit gedrag zonder meer comfortabel is te noemen, mist de sensatie van hard rijden waarbij het inleggen van ieder volgend verzet een nieuwe versnelling betekent. Ondanks het riante vermogen is de Z4 daarom vooral beschaafd. Alleen als het uiterste wordt gevraagd klinkt even een machtige zescilinderbrul, waarna de rust meteen terugkeert.

In tegenstelling tot meer speelse cabrio's, leent de Z4 zich daarom ook goed voor (zeer) lange afstanden. Het gemiddelde testverbruik van 8 liter euroloodvrij per 100 km is gezien het vermogen en de diverse krachtsuitpattingen heel

redelijk.



## Achterwielen

---

Net als iedere andere BMW heeft ook de Z4 achterwielaandrijving. De aandrijving is in de loop der tijd steeds verder geperfectioneerd en de Z4 toont de laatste stand van de techniek volgens BMW. Het weggedrag is vooral neutraal. Zelfs bij zeer hoge bochtsnelheden, blijft de auto zo rustig dat zoeken naar de balans met het gas (het leuke van achterwielaandrijving), nauwelijks zinvol is.

De standaard gemonteerde tractiecontrole laat, eveneens naar goed BMW-gebruik, enige mate van wielspin toe. Dat geeft de bestuurder het gevoel heel wat te kunnen, terwijl de elektronica continu paraat staat om in te grijpen mocht dat ooit nodig zijn.



## Kap

---

Hoge snelheden zijn, zoals te verwachten, geen enkel probleem. Met open kap moet vanaf 100 km/u de stem echter worden verheven om nog een goed gesprek te kunnen voeren. Boven de 140 km/u kunnen de inzittenden zich nog moeilijk verstaanbaar maken. Toch heeft BMW geleerd van een fout van de Z3, want de inzittenden zitten duidelijk dieper en beter uit de wind dan voorheen.

De keuze van de kapconstructie is voor een vernieuwende auto als deze traditioneel. In tegenstelling tot allerlei nieuwe coupé-cabriolets, kiest BMW voor een conventionele stoffen kap. Deze is wel van uitstekende kwaliteit. Op de snelweg is het geluidsniveau met gesloten kap heel beschaafd. Ook een weinig zachtzinnige test met een tuinslang, weet de kap glansrijk te doorstaan.



Vanaf de 3-liter uitvoering, wordt de kap elektrisch bediend. Wie voor die optie kiest is in voor een aangename verrassing, want deze kap is de snelste van dit moment. Wacht na het drukken op de knop daarom niet op een geluidssignaal, binnen 10 seconden is de kap geheel geopend. Alleen wanneer het (zeer effectieve) windscherm is geplaatst, gaat het openen en sluiten gepaard van enig kraken en werken van de materialen.

Omdat de Z-vormige kapconstructie openingen naast de hoofdsteunen laat, worden losse kunststof panelen in de kleur van de kap meegeleverd. Deze laten zich eenvoudig monteren, maar werden in de praktijk nogal eens vergeten bij het sluiten van het dak. Dit levert geen schade op, maar het wijst er wel op dat een mechanische oplossing wenselijk is. De beige kleur van het dak van de testauto is helemaal in lijn met de Z4: bij het ophalen deed de kleur de wenkbrauwen fronsen, bij het retourneren van de auto was het goed voor een

extra bedankje voor deze gedurfde combinatie.



Het interieur is een aardige mengeling van traditioneel en modern. Het dashboard bestaat hoofdzakelijk uit donker kunststof, maar met een grote baan met houtmotief. De ronde klokken en het stuurwiel met opening in de onderste spaak, verwijzen duidelijk naar een ver verleden.

De uitrusting is compleet en helemaal van deze tijd; alleen cruise-control ontbreekt. De automatisch in- en uitschakelende koplampen zijn erg handig. Ook het klimaatcontrolesysteem is goed verzorgd en bovendien eenvoudig en logisch te bedienen. Het (optionele) "active" audiosysteem van huisleverancier Harman/Kardon is een auto als deze waardig. Het levert een heldere rijke klank op en heeft voldoende vermogen om ook met open dak volop te genieten van de muziek.



## Conclusie

BMW durft de neus uit te steken met de Z4. De vormgeving is zonder meer gewaagd te noemen, maar hoe langer de auto bij de redactie was, hoe meer het uiterlijk in de smaak viel.

De toekomst zal leren of deze stijl door anderen wordt overgenomen en de Z4 een echte trendsetter is.

Ook met het rijgedrag nam BMW een risico, want de Z4 moet zowel comfort als sportiviteit bieden. Ook hierin is BMW geslaagd, want zelfs het basismodel is een snelle auto die veel rijplezier binnen riante veiligheidsmarges biedt. Met gesloten kap en een rustiger rijstijl, benadert de Z4 het comfort en gevoel van een coupé. Wie een neus heeft voor de fijnere dingen in het leven, heeft aan de BMW Z4 daarom een vernieuwende auto die nog heel lang plezier zal bieden. ■



## Technische fiche

### BMW Z4 2.5i

#### Afmetingen

<b>Lengte</b>	409 cm
<b>Breedte</b>	178 cm
<b>Hoogte</b>	130 cm
<b>Wielbasis</b>	250 cm
<b>Gewicht</b>	1260 kg
<b>Sleepvermogen</b>	n.b.
<b>Sleepvermogen geremd</b>	n.b.
<b>Tankinhoud</b>	55 l
<b>Kofferinhoud</b>	240/260 l

#### Motor en prestaties

<b>Cilinderinhoud</b>	2497 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	6/4
<b>Vermogen</b>	177 pk @ 5800 tpm
<b>Koppel</b>	230 Nm @ 3500 tpm
<b>Aandrijving</b>	achterwielen
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	7,1 sec.
<b>Topsnelheid</b>	229 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	8,2 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	11,8 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	6,1 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	n.b.

#### Prijs

<b>Prijs</b>	33.900 €
<b>Basisprijs</b>	30.850 €

