

**Auto & Motor  
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

## Dynamische Z4 vervangt tijdloze Z3

# Opvallend genieten

**De klassiek ogende Z3 is afgelost door de modern gelijnde Z4. Hij is beslist sportiever, maar helaas veel duurder. Dat deert de koper blijkbaar niet, want nu al is deze tweezits sportcabrio een hit. AMT trapte het gaspedaal in van de krachtige 3.0i.**



De nieuwe Z4 is een totaal andere auto dan zijn voorganger, de eveneens in de VS gebouwde Z3. Want ook al zijn de basisingrediënten vrijwel gelijk als voorheen, dus een lange neus, een kuipje voor twee en een korte achterkant, toch is de uitstraling van de Z4 niet vergelijkbaar. Deze is modern, agressief en baanbrekend. Zelfs met de mooie opvouwbare kap gesloten ziet hij er nog stoer en sportief uit. De Z3 had meer een retro look en trok met ronde vormen klanten naar zich toe. Het nieuwe creatieve uiterlijk, dat onmiskenbaar de handtekening draagt van BMW topontwerper Chris Bangle, brengt een andere boodschap. Durf, uitdaging en vernieuwing, sportieve maar toch ook comfortabele rij-eigenschappen. Kortom, de nieuwe richting die BMW met al z'n modellen is ingeslagen. Ziet er beslist dynamisch uit, maar is wel minder tijdloos.

### Twee zescilinders

De BMW Z4 is flink duurder geworden dan zijn slanke voorganger, die bepaald voordelig werd aangeboden. Dat komt deels omdat BMW de Z4 (nog) niet met viercilinder motoren levert. De Duits/Amerikaanse fabrikant biedt tot dusver slechts een keuze uit twee zescilinders: een 2.5 en een 3.0 liter. Diesels levert BMW niet, en die komen er ook niet in de Z4. De prijslijst begint

De nieuwe Z4 heeft een opvallende carrosserie, die naadloos past in de nieuwe styling die door BMW is ingezet. Ronde vormen maken plaats voor scherpe lijnen.

nu bij € 45.600,- voor de basis 2.5i en loopt op tot een tamelijk heftige € 59.200,- voor de 3.0i S. Deze laatste is het onderwerp van onze test. Wanneer je naar concurrenten zoekt, dan schieten maar twee auto's je direct te binnen: de Mercedes SLK 320 en de Porsche Boxster. En de keuze is niet alleen een kwestie van smaak! BMW wil gewoon een klasse omhoog.

### Aanstekelijke geluiden

De 3.0 liter zescilinder lijnmotor in het gestroomlijnde Z4 vooronder is een goede bekende. BMW gebruikt dezelfde krachtbron in meerdere modellijnen, en met name heel succesvol in de 5-serie. De geheel uit lichtmetaal opgebouwde lijnmotor heeft twee ketting aangedreven bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder met rolgelagerde tuimelaars en hydraulische klepstoters. Hij drijft de achterwielen aan via een handgeschakelde zesbak. De 2.5 liter komt met een vijfbak en een automaat is optioneel voor beide modellen. Het motorvermogen bedraagt 170 kW bij 5900

t/min en het maximum koppel 300 Nm bij 3500 t/min. De befaamde 3-liter BMW lijnmotor is een uiterst respectabel stuk techniek. De motor past er in de lengte maar net in, maar in de breedte blijft er wat ruimte over. Het is dus niet denkbeeldig dat er in de nabije toekomst voor de Amerikaanse markt een kleine V8 onder de Z4 motorkap wordt gehangen. Maar deze zes-pits lijnmotor is wat ons betreft voorlopig wel genoeg, want de relatief lichte, 1265 kg wegende Z4 is er sportief mee gemotoriseerd. De snelle Z4 3.0i haalt met gemak prestaties die het zelfs de Porsche Boxster heel moeilijk kunnen maken. Terwijl de motor op toeren komt zorgen de twee uitlaatpijpen voor aanstekelijke geluiden die het technische gehuil van de motor muzikaal omlijsten. De zescilinder trekt van onderuit als een lier en loopt bij constante snelheden uitermate rustig. Bij 120 km/h in de zesde versnelling draait hij niet meer dan 2500 t/min. De zesbak past bij deze Z4 als een Siamese tweeling. We weten dat BMW ook een SMG-zesbak levert, maar het werken met koppelingvoet en rechterpols geeft in deze auto een enorme bevrediging. En deze bak draagt ook bij tot een uiterst beschaafd brandstofverbruik van 1 op 10. Dat is heel mooi!



Ook met het kapje omhoog ziet de Z4 er aantrekkelijk en sportief uit. De achterkant met de vier ronde lichten en de integrale spoiler in het kofferdaksel, doen een beetje aan Ferrari denken.



Uit het dashboard klapt het multifunctionele beeldscherm omhoog. De styling is strak, zoals we al van de nieuwe 7 gewend zijn.



Het interieur is niet geheel in overeenstemming met de kwaliteit die we van BMW gewend zijn. De stoelen zitten overigens prima, de lederen bekleding is standaard op de 3.0i.



Eenvoudige instrumenten, goed afleesbaar maar niets bijzonders en een simpel plastic kapje.

Het bergvak tussen de stoelen wordt grotendeels in beslag genomen door de navigatiecomputer en CD-wisselaar. Kentekenbewijs en mobieltje passen er nog net bij.

De bagageruimte is goed toegankelijk en groot genoeg voor een kleine vakantiebagage. Een skilui is er niet.

bekleding in de dure 3.0 liter versie. De sportief gevormde stoelen zitten perfect en zijn op allerlei manieren verstelbaar, net als de stuurkolom. Goed zitten is in deze sportieve BMW geen probleem. Over de overzichtelijkheid van de carrosserie zullen we het maar niet hebben, want die is er niet. Park Distance Control is dan ook een aanrader om ongewild het delicate, bijna bumperloze plaatwerk niet al te zeer te mishandelen.

Het interieur is sportief aangekleed en voorzien van een heel simpel maar overzichtelijk instrumentenbord. De bediening van de airco, de (extra) navigatie en de standaard gemonteerde radio/CD met frontlader, is simpel en duidelijk op de middenconsole aangebracht. Vragen roepen ze niet op. Dat doet de kwaliteit van de gebruikte materialen wel, die komt niet overeen met de naam die BMW heeft hoog te houden. De grijze, plastic omlijsting van de instrumenten, de uit geborsteld aluminium bestaande console op het dashboard en de meeste knoppen en hendels doen goedkoop aan en missen de klasse die je van deze auto zou verwachten. En nu we toch mopperen: bergruimte in het interieur is absoluut minimaal voorhanden en bestaat uit nagenoeg onbruikbare deur-



## Doet goedkoop aan

Het tweezits kuipje is ruim voor twee lange volwassenen. Ook in de breedte hebben we geen klagen, je zit bepaald niet schouder aan schouder.

De korte, opvouwbaar kap die van een verwarmbare glazen achterraut is voorzien, opent en sluit geheel elektrisch. Al wat je hoeft te doen is een kleine knop ingedrukt houden. De hele open- of sluitactie duurt amper meer dan 10 seconden. De Z-vormig opgevouwen kap ligt zichtbaar in een bak achter de stoelen, een

afdekhoes is er niet. BMW levert twee kunststof kapjes die de scharnieren bedekken. Maar ze zijn van slechte kwaliteit en trillen. In het ergste geval waaien ze nog weg ook. Niet gebruiken dus. Met gesloten kap is het zicht rondom matig, maar gelukkig zijn er twee grote buitenspiegels om de dode hoeken te verkleinen. Het windgeruis blijft dankzij de isolatie binnen de perken, pas vanaf 160 km/h begint het serieuze vormen aan te nemen.

BMW biedt afhankelijk van de motor verschillende uitvoeringsdetails zoals een lederen

# Vergaand onderhoudsarm

Dankzij de toepassing van BMW Longlife 01 motorolie kan de Z4 het circa 25.000 km zonder werkplaatsbezoek stellen. Zo'n

servicebeurt stelt bovendien weinig voor, want behalve het ververset van de 6,5 liter olie en het vernieuwen van het oliefilter en inte-



De boordcomputer geeft aan wanneer de Z4 aan de volgende oliebeurt toe is.

rieur-luchtfilter valt er weinig te sleutelen. Kleppenstellen hoeft niet, de motoren zijn voorzien van een onderhoudsvrije distributieketting en de transmissie is voor het leven gesmeerd. Pas bij 100.000 km zijn de bougies aan

vernieuwing toe, evenals het luchtfilter. Standaard staat de Z4 op runflatbanden. De bestuurder wordt middels een bandenspanningcontrole-systeem geattendeerd op spanningsverlies.



Onder de motorkap een 2.5 of 3.0 liter zescilinder met traploos dubbel-Vanos systeem. De 2.5 liter is gekoppeld aan een vijfbak, de 3.0 liter aan een zesversnellingsbak.

## Modelserie en prijzen

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| BMW Z4 Roadster 2.5i:   | € 45.600,- |
| BMW Z4 Roadster 2.5i S: | € 51.400,- |
| BMW Z4 Roadster 3.0i:   | € 54.900,- |
| BMW Z4 Roadster 3.0i S: | € 59.200,- |

|                       |   |
|-----------------------|---|
| ABS:                  | standaard                               |
| ASR:                  | standaard                               |
| Stabiliteitsregeling: | standaard                               |
| Remassistent:         | standaard                               |
| Zij-airbags:          | standaard                               |
| Xenon-verlichting:    | optie € 977,- (standaard op 3.0i S)     |
| Elektrische ramen:    | standaard                               |
| Handbediende airco:   | standaard                               |
| Automatische airco:   | standaard op S                          |
| Regensensor:          | standaard                               |
| Cruise control:       | standaard                               |
| Navigatiesysteem:     | optie € 2042,-                          |
| Automaat:             | optie € 2395,-                          |
| Lederen bekleding:    | optie € 2309,- (standaard op 3.0i en S) |
| Elektrische kap:      | optie € 1775,- (standaard op 3.0i en S) |

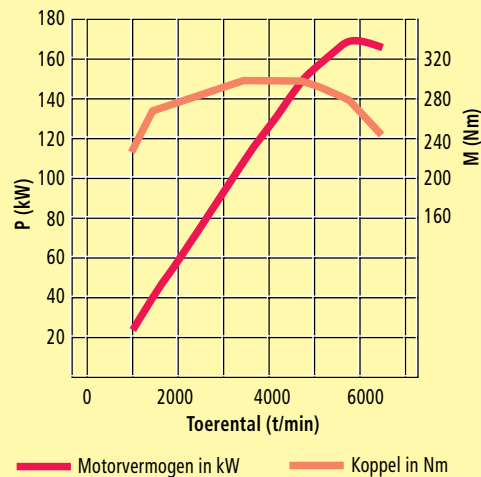
BMW Group Nederland, ☎ (070) 413 32 22  
www.bmw.nl

bakken, een veel te klein dashboardkastje en een bakje tussen de rugleuningen. Kleine spullen, behalve de huissleutels en het kentekenbewijs, worden al snel in de gelukkig wel bruikbare bagageruimte gelegd.

De uitrusting van de BMW Z4 3.0i S ziet er prima uit. Deze dure uitvoering bezit zowat alles wat je van een dergelijke auto mag verwachten, inclusief een elektrisch bedienbare kap met verwarmde glazen achterraut, verwarmbare stoelen, cruise control, radio/CD speler, automatische airco, lederen bekleding, alarm en elektrisch bediende stoelen met geheugen (alleen op de bestuurdersstoel), xenon licht, PDC achter en verder zowat alle denkbare veiligheidsmaatregelen die je in een open sportwagen maar kunt aanbrengen. En dat houdt onder meer ook zij-airbags in.

## Op sportief

De Z4 is meer dan zijn voorganger een sportieve auto voor de serieuze sportwagenrijder. Hij is daarmee niet oncomfortabel, want het onderstel bestaande uit veerpoten en dwars geplaatste wieldraagarmen voor en dubbele draagarmen, schroefveren en gasgevulde dempers achter, zorgt voor een goed en comfortabel op de weg liggende BMW. Je kunt zowel heel rustig rijden als opvallend sportief gooien en smijten met deze auto, daarbij geholpen door de DSC-stabiliteitsregeling, die af en toe iets te snel in komt. Dus uitzetten dan maar en goed opletten, want de Z4 is snel en krachtig. Genietend van het bochtgedrag kun je ook nog de sportknop naast de pook indrukken waarmee het sportprogramma wordt geactiveerd. De elektrisch bekrachtigde besturing wordt hiermee nog iets directer en de motor reageert nog spontaner op het gas-



## Testmetingen

**Auto & Motor  
TECHNIEK**

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| Max. motorvermogen (fabrieksopgave): | .....170 kW bij 5900 t/min  |
| Max. koppel (fabrieksopgave):        | .....300 Nm bij 3500 t/min  |
| Acceleratie:                         |   |
| 0-80 km/h:                           | .....5,5 sec. ....0-100 km/h: 6,1 sec. ....80-120 km/h: .....5,3 sec. |
| Geluidsmetingen:                     |   |
| 80 km/h:                             | 68 dBA .....100km/h: 71 dBA .....120 km/h: 73 dBA                     |
| Brandstofverbruik EC 93/116:         |   |
| Stadsrit:                            | 13,5 liter op 100 km .....Buitenweg: 6,6 liter op 100 km              |
| Combinatierit:                       | .....9,1 liter op 100 km  |
| Gemiddeld testverbruik:              | .....10,1 liter op 100 km   |
| Topsnelheid (fabrieksopgave):        | .....250 km/h   |
| Gegevens:                            | BMW Nederland   |



De combinatie van de zescilinder lijnmotor en het even spontane als krachtige rij karakter van deze sportwagen, werkt uitermate verslavend. Dit is een auto waarmee je voor je plezier een extra rondje gaat rijden. En het nette verbruik hoeft je daar niet van te weerhouden.



Een prachtig dakje en prima stoelen, maar daartegenover staat een goedkope en weinig inspirerende afwerking. Een BMW onwaardig. De gebruikte materialen overtuigen niet. Verder is er een groot gebrek aan praktische bergruimten in het interieur.

pedaal dan hij normaal al doet. Op hoge snelheid rijdend op de Autobahn, of spelend op een bochtige weg, de BMW Z4 is onder al deze omstandigheden een stabiele, uiterst voorspelbare en vooral zeer onderhoudende sportwagen.

**Dick Schornagel**