



## BMW Z4 Coupé

### Der Bulle von Bayern

Autotest | Achtung Autofahrer! Auf der Autobahn ist der "Bulle von Bayern" unterwegs. Sportwagenfahrer werden gebeten, den Rückspiegel im Auge zu behalten. Fahrzeugen mit Anhängern oder Wohnwagen wird empfohlen, die Autobahn zu meiden. Der Bulle ist an seinem gedrungenen, muskulösen Aussehen sowie den Initialen "BMW" gefolgt von seinem Namen "Z4 Coupé M" auf der Rückseite zu erkennen. Der BMW Z4 Coupé M wurde zuletzt in der Nähe der Autozine-Redaktion gesichtet.

"Bayrische Motoren Werke" steht schon immer für Sportlichkeit. Wenn dem "BMW" noch der Buchstabe "M" folgt, geht es nicht einfach um einen Sportler, sondern um einen Topathleten. Bei einem BMW M geht es um erstklassige Leistung und nur das Beste ist gut genug.

Beim BMW Z4 Coupé M liegt die Sache etwas anders. Hier geht es nicht um Sportlichkeit, sondern um blindwütige, testosteronstrotzende Aggression. Im Gegensatz zum M3, M5 oder M6 ist der Z4 Coupé M kein sehr schnelles Reiseauto, sondern ein brutales Rennmonster, dem jede Art von Raffinesse fehlt.



### So hässlich, dass es schön ist

Das gilt jedenfalls für das Äußerliche des Autos. BMWs gewagten Designstil gibt es jetzt schon einige Jahre, aber im Z4 ist das Konzept auf die Spitze getrieben. Der Z4 ist ein Kloß zusammengeschiebener Hügel und Täler, die bis ins Dach durchlaufen. Mit vier verchromten Auspuffrohren, Luftschlitzen statt Nebelscheinwerfern und "M"-Logos auf jedem freien Stück Blech ist der Z4 Coupé so hässlich, dass er schon wieder schön ist.

Auch im Inneren des Monsters kann einem unmöglich entgehen, dass es sich um ein M-Modell handelt. Noch weniger entgeht einem, dass man in einem reinen Sportcoupé sitzt. Die zwei Waghalsigen, die sich in das Monster trauen, sitzen extrem tief. Die Sitze liegen fast auf der Hinterachse, um den Wagen optimal spüren zu können.



## Klaustrophobie

Das Interieur ist in nüchternem Schwarz gehalten, mit entsprechenden Kevlar-Flächen dazwischen. Das verstärkt die sich sowieso einschleichende Klaustrophobie, denn das Platzangebot ist minimal. Fahrer über 1 Meter 80 können nur dann einigermaßen sitzen, wenn sie den lederbezogenen Sportsitz ganz nach unten stellen, dann stoßen sie aber mit den Knien fast ans Armaturenbrett. Übersehen lässt sich der Z4 Coupé aus dieser engen Sitzposition gut, nur die Sicht im Rückspiegel beschränkt sich wegen der flach gelegenen Heckscheibe auf die Stoßstangen des nachfolgenden Verkehrs (sofern dieser jemals in die Nähe des Z4 kommt).

Im Gegensatz zu anderen M-Modellen regelt beim Z4 kein Computer den Motorcharakter, den Kupplungseingreiffpunkt oder die Gasdosierung. Auch das gesamte "iDrive"-System fehlt. Der Z4 ist als reiner Sportwagen konzipiert, dem kein System in den Charakter pfuschen darf. Nichtsdestotrotz verfügt er über Klimaanlage, Audiosystem und Tempomat. Auch Stabilitätskontrolle und Antischlupfregelung gehören zur Standardausrüstung.

Während andere BMWs über ein innovatives Automatikgetriebe oder ein Formel-1-artiges Schaltsystem mit Griffen hinter dem Lenker verfügen, schaut aus dem Innenraumboden des Z4 ein herkömmlicher Schaltknüppel. Auch eine elektronische Launch Control gibt es nicht. Soll heißen: Beim Z4 Coupé M kommt alles auf das Talent und vor allem auf den Mut des Fahrers an.

## Bremsen los!

Die 343 PS / 365 Nm starke Maschine unter der niedrigen Motorhaube tut alles, um diesen Mut auf die Probe zu stellen. Der Motor läuft ohne Turbo oder irgendwelche anderen Hilfsmittel. Wir reden hier über eine simple Kraftprotz-Maschine, die gerade deshalb sehr schnell reagiert.



Nach dem Anlassen ist ein kurzer Aufschrei zu hören, danach läuft der Motor auffällig ruhig und sanft. Der orange Bereich auf dem Drehzahlmesser beginnt die ersten Minuten bei 5.500 U/min, bevor sich die Beleuchtung dann langsam auf die versprochenen 7.900 Umdrehungen zurück zieht, bei denen der Z4 volle Leistung bringt. Die Kupplung greift grob ein, und ab der ersten Minute beginnt ein Kampf. Wer ist hier der Chef? Das Auto oder der Fahrer?

Der Z4 M ist kein Coupé das sich im Alltagsgebrauch ruhig und komfortabel fährt, solange man den Motor nicht provoziert. Er ist immer reaktionsschnell und geradezu aufdringlich. Schon ein Antippen des Gaspedals lässt den ihn sofort beschleunigen. Bei niedriger Drehzahl im sechsten Gang ist der Z4 schon schneller als manche anderen Autos.

Im Stadtverkehr ruhig mitzuschleichen kann dadurch schon ganz schön anstrengend werden. Eine einfache Verkehrsberuhigungs-Bremsschwelle kann ebenfalls zu einer unüberwindlichen Barrikade werden, wie man an den Kriegswunden leicht erkennt, die unser Testwagen inzwischen trägt. Der Z4 Coupé M ist beeindruckend, aber eigentlich zu schnell und zu grob für die normale Straße.

Die belüfteten Scheibenbremsen arbeiten prima und sind gut zu dosieren. Trotzdem kommt die Bremswirkung nicht an die des M5 heran, für den die Naturgesetze nicht zu gelten scheinen.

## Grobe Gewalt

Wenn man dem Z4 Coupé M eine Spielwiese gibt und das Gaspedal bis zum Boden drückt, lässt sich der Bulle nicht reizen oder wird böse. Diese Stadien werden übersprungen, und es setzt sofort

blindwütiges Berserkertum ein. Der Z4 rast, walzt und lässt keinen Stein auf dem anderen. Der Horizont nähert sich beängstigend schnell und die Tachonadel klettert unbeeindruckt weiter. Im gesamten Drehzahlbereich ist das Beschleunigungsvermögen phänomenal und die Getriebeübersetzungen sind so gewählt, dass nach dem Schalten sofort wieder ausreichend Zugkraft zur Verfügung steht.

Der vorher so ruhig drehende Motor lässt ohne Übergang oder Vorwarnung einen grässlichen metallischen Schrei hören, der alles, was sich auf der Fahrbahn befindet, von selbst flüchten lässt. Während das kostbare Superbenzin in Strömen in die Kelche des Sechszylinders strömt, pumpt sich das Adrenalin mit voller Kraft durch die Blutbahn des Testfahrers. Auch Ende November sorgt der Z4 so für klamme Hände und einen verschwitzten Rücken.

## Lenkung

Das Fahrgestell des Z4 Coupé M kann die riesige Kraft des Wagens durchaus verarbeiten. Wie sich das für einen BMW gehört, ist das Gewicht gleichmäßig auf Vorder- und Hinterachse verteilt.

Auch ist das M-Fahrwerk sehr hart, aber wiederum nicht so hart, dass für Komfort überhaupt kein Raum mehr bliebe. Wenn das Fahren im Z4 auf Dauer anstrengend wird, dann mehr wegen des Motorgeräuschs als wegen eines zu harten Fahrwerks. Dabei ist das Auto so straff gefedert, dass die Straßenlage ebenso spektakulär ist wie das Beschleunigungsvermögen.

Die Lenkung ist angenehm schwer (und mit einem Druck auf den "Sport"-Knopf noch schwerer) und äußerst direkt. Der Z4 Coupé verhält sich bis in sehr hohe Geschwindigkeiten hinein neutral, danach spürt man ein leichtes Untersteuern (Ausbrechen der Vorderräder). Dabei fühlt man perfekt, wo die Grenzen liegen und lässt sich Übersteuern (Ausbrechen der Hinterräder) leicht provozieren und auch leicht korrigieren. Das Stabilitätsprogramm greift für BMW-Verhältnisse überraschend früh ein. Das Sicherheitssystem lässt sich aber auch abschalten, um dem Bullen von Bayern noch mehr Durchschlagskraft zu geben.



## Fazit

Der "Bulle von Bayern" ist los und hat in der Autozine-Redaktion gnadenlos zugeschlagen. Binnen ein paar Tagen sind viele Liter Superbenzin die Leitungen hinuntergeflossen und haben einige Redakteure die "M"-Erfahrung in Reinform erleben dürfen.

Der BMW Z4 Coupé M ist kein elegantes Coupé, kein komfortables und schnelles Reiseauto und ganz bestimmt kein netter Zweisitzer. Das ist ein unkomplizierter, brutaler Sportwagen der alten Schule mit einer ungenierten Überdosis Motorleistung, prima Fahrgestell und direkter Kommunikation mit dem Fahrer. Der M5 und der M6 sind zwar noch schneller, aber der Z4 Coupé M ist durch seinen kompromisslosen Charakter bei weitem am spektakulärsten. ■



## Technische Daten

### BMW Z4 Coupe M

#### Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	411 x 178 x 129 cm
Radstand	250 cm
Leergewicht	1.495 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	55 l
Gepäckraum	245/300 l
Reifen	225/45ZR18

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	3246 cc
Zylinder / Ventile	6/4
Max. Leistung	343 PS @ 7900 U/min
Drehmoment	365 Nm @ 4900 U/min
Antrieb	Hinterräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	5 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	250 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	12,1 l / 100 km
Vebrauch Stadt	18,2 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	8,6 l / 100 km
CO2 Ausstoß	292 gr. / km

#### Preis

Preis	€ 57.900
Grundpreis	€ 40.200