



BMW Z4 (2009-2016)

Bayerische Zuverlässigkeit

Die zweite Generation des Roadsters BMW Z4 kam 2009 in Deutschland auf den Markt. Der in Regensburg gebaute BMW überzeugt mit sorgfältiger Verarbeitung und zuverlässiger Technik. Das Stahl-Klappdach sorgt zwar für Zusatzgewicht, ist aber dafür im Winter kein Handicap. Wie schon seine Vorgänger, ist der Z4 trotz des hohen Gewichts ein sportliches Fahrzeug. Er bereitet die bekannte "Freude am Fahren". Zudem begeistert er mit einer problemlosen und intuitiven Bedienung über das iDrive genannte Bedienkonzept und mit bequemen Sitzen. Der Innenraum ist – typisch für einen Roadster – relativ eng und der Zustieg vor allem wegen der sehr niedrigen Sitzposition beschwerlich. Im Kofferraum stehen bei geschlossenem Dach immerhin 250 l Ladevolumen zur Verfügung. Bei geöffnetem Dach ist das Volumen aber stark eingeschränkt. Bei den Hauptuntersuchungen schnitt der BMW Z4 bis zu letzten Veröffentlichung sehr gut ab und kam auf überdurchschnittlich gute Ergebnisse. Aktuell werden für das Modell keine Daten mehr zur HU veröffentlicht. In der ADAC Pannenstatistik deuten die nicht durchgängig verfügbaren Zahlen auf hervorragende Zuverlässigkeit hin.

Empfehlung: Für den BMW gibt es eine breite Auswahl an verschiedenen Benzinmotoren. Bereits die Einstiegsmotorisierung 18i bringt den BMW ausreichend in Schwung, ist auf dem Gebrauchtwagenmarkt aber nur selten zu finden. Die anderen 2,0 Liter großen Vierzylinder mit 184 und 245 PS (20i, 28i) sind spürbar kräftiger und viel öfter verfügbar. Eine BMW-Domäne sind die Reihensechszylindermotoren. Bereits die Saugmotoren im 23i und 30i bieten den typisch ruhigen Lauf und sportliche Fahrleistungen. Richtig druckvoll schieben die Turbomotoren in 35i und vor allem 35is an. Diese Sechszylinder sind Meisterwerke des Motorenbaus und beeindrucken mit Leistung, linearer Kraftentfaltung, tollem Klang und seidenweichem Lauf. Daher passen sie hervorragend zum sportiven Charakter des Z4. Sie sind im Einkauf und Unterhalt jedoch nochmals teurer als die schwächeren, ohnehin nicht gerade günstigen Versionen. Etwa die Hälfte der gebrauchten Z4 hat ein Automatikgetriebe, je nach Motorisierung mit sechs, sieben oder acht Fahrstufen an Bord. Da die Hydraulik des Verdecksystems hin und wieder Probleme bei der Elektrik bereitet, sollte bei der Probefahrt viel Wert auf einwandfreie Funktion dieser teuren Technik gelegt werden.

- ⊕ zuverlässige Technik, sichere und sportliche Fahreigenschaften, bequeme Sitze, hervorragende Achtgang-Automatik, kräftige Motoren, kräftige Bremsen
- ⊖ teuer, kleiner Kofferraum, enger Innenraum, anfällige Verdeck-Hydraulik

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der BMW Z4 taucht aufgrund seiner niedrigen Zulassungszahlen in der ADAC Pannenstatistik kaum auf. Ein Blick auf die vorliegenden Daten lässt aber insgesamt auf sehr gute Werte schließen. Im TÜV-Report liegen keine Daten zum Z4 vor. Technisch verwandte BMW-Modelle schneiden bei den Hauptuntersuchungen aber meist überdurchschnittlich gut ab. Die Technik im Z4 gilt als ähnlich solide und haltbar wie in den technisch verwandten Modellen.
Rückrufe	7/2012: Fehler in der Steuerelektronik der elektromechanischen Servolenkung (EPS) führt zu Ausfall der Lenkkraftunterstützung. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. 10/2013: Motorversionen 20i, 28i, 18i (Z4): Die Unterdruckpumpe für den Bremskraftverstärker kann wegen unterbrochener Schmierölversorgung vorzeitig ausfallen. Dann ist die Unterdruckversorgung des Bremskraftverstärkers unterbrochen und die Bremskraftunterstützung nicht mehr gewährleistet. Es sind dann deutlich erhöhte Bremspedalkräfte erforderlich. Die Bremsfunktion als solche bleibt aber laut Hersteller voll erhalten. Der Hersteller nennt Abhilfemaßnahmen auch in Verbindung mit der Nockenwelle. Die Aktion läuft seit 2013, dauert bis zu zwei Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 6.000 (auch andere Modelle betroffen) 4/2014: Benzinereihensechszylinder-Motoren: Laut Hersteller können bei den Benzinereihensechszylindermotoren die Befestigungsschrauben der variablen Ventilsteuereinheit (VANOS) im Zylinderkopf brechen. Das geht mit Aufleuchten der Motorwarnleuchte einher und sollte laut Hersteller spätestens mit Umschalten des Motors in das Notlaufprogramm vom Fahrer bemerkt werden. Ein Motorschaden tritt erst dann ein, wenn dies vom Fahrer ignoriert wird (lt. BMW). Die Händler prüfen die Verschraubung der Einheit im Zylinderkopf. Je nach Verschleißbild der Verschraubung werden entweder die Schrauben oder die gesamte VANOS-Einheit getauscht. Die Aktion startete im Mai 2014, dauert knapp vier Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.080 (auch andere Modelle betroffen) 2/2017: Bei betroffenen Fahrzeugen kann die elastische Gelenkscheibe an der Gelenkwelle brechen. Ein Bruch kündigt sich durch Geräuschentwicklung (Poltern) im Bereich des Mitteltunnels an und kann bei Fahrzeugen mit Heckantrieb bis zum Kraftschlussverlust führen. Bei Fahrzeugen mit Allradantrieb bleibt der Vortrieb über die Vorderräder erhalten. Als Abhilfe werden die elastischen Gelenkscheiben getauscht. Die Aktion startete im März 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 2,5 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 18.400 (auch andere Modelle betroffen) 5/2019: Bei den Fahrzeugen kann ein Totalausfall der Elektrik auftreten. Dies würde im Schadensfall auch den Motor lahmlegen. Abhilfe: Die Vertragswerkstatt ersetzt daher den Steckkontakt an der Batterieplusleitung durch ein Reparaturkabel mit verbessertem Stecker. Dauer in der Werkstatt: 2 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 148.000 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

05/2009	Neuaufgabe des zweitürigen Roadsters mit Stahlklappdach und drei Motorvarianten: sDrive23i (150 kW/204 PS), sDrive30i (190 kW/258 PS) und sDrive35i (225 kW/306 PS); sDrive23i und sDrive 30i optional mit 6-Stufen-Automatikgetriebe erhältlich; sDrive35i optional mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich; alle Motorvarianten erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
03/2010	Einführung Topvariante sDrive35is (250 kW/340 PS)
09/2011	neue Vierzylinder-Motoren sDrive20i (135 kW/184 PS) und sDrive28i (180 kW/245 PS) ersetzen Sechszylinder-Motoren sDrive23i und sDrive30i
03/2013	Modellpflege und Facelift; neue zusätzliche Motorvariante sDrive18i (115 kW/156 PS); Motoren sDrive18i, sDrive20i und sDrive28i erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
01/2014	Motoren sDrive35i, und sDrive35is erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
08/2016	Baureihe eingestellt, Nachfolgemodell ab 03/2019

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Roadster
Länge/Breite/Höhe [mm]	4239/1790/1291
Breite mit Spiegeln [mm]	1951
Kofferraumvolumen [l]	310

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	sDrive18i	sDrive20i	sDrive23i	sDrive28i	sDrive30i	sDrive35i	sDrive35is
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1997	4/1997	6/2497	4/1997	6/2996	6/2979	6/2979
Leistung [kW/PS]	115/156	135/184	150/204	180/245	190/258	225/306	250/340
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1250	270/1250	250/2750	350/1250	310/2600	400/1300	450/1500
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	7,9	6,9	6,6	5,7	5,8	5,2	4,8
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	221	235	242	250	250	250	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	6,8 l SP (NEFZ)	6,8 l SP (NEFZ)	8,5 l SP (NEFZ)	6,8 l SP (NEFZ)	8,5 l SP (NEFZ)	9,4 l SP (NEFZ)	9,0 l SP (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	159 g/km	159 g/km	199 g/km	159 g/km	199 g/km	219 g/km	210 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	D	D	G	D	F	G	F
Tankinhalt [l]	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/18	13/16/18	11/16/18	11/17/18	11/17/18	11/18/19	11/18/19
Steuer pro Jahr* [Euro]	168	138	208	138	218	278	260
Schadstoffklasse	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	sDrive18i	sDrive20i	sDrive23i	sDrive28i	sDrive30i	sDrive35i	sDrive35is
Wartung 1	370	370	420	370	420	420	420
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Wartung 2	700	700	810	700	810	780	780
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48
Bremsscheiben und -beläge vorne	690	690	690	880	880	1030	1030
Bremsscheiben und -beläge hinten	650	650	650	650	650	690	690
Auspuffanlage (nach Kat)	2180	2180	2540	2180	2540	1620	1620
Kupplung	1130	1130	990	1130	990	1270	-
Generator	1130	1130	980	1130	980	1100	1100
Anlasser	690	690	720	690	720	720	720

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	sDrive18i	sDrive20i	sDrive23i	sDrive28i	sDrive30i	sDrive35i	sDrive35is
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	89	86	86	82	89	98	96
Betriebskosten (Kraftstoff)	186	186	227	186	227	248	239
Werkstatt-/Reifenkosten	91	93	111	98	117	123	130
Gesamtkosten pro Monat	366	365	424	366	433	469	465
Gesamtkosten pro km [Cent]	29,3	29,2	33,9	29,3	34,6	37,5	37,2

Garantien

Der BMW Z4 hat keine allgemeine Garantie, es greift nur die gesetzliche Gewährleistung. Jedoch bietet BMW eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es fünf Jahre lang für alle Erst- und Folgehalter ab Erstzulassung.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2015 ★★ ★

Der BMW Z4 zeigt einen guten Insassen- und Fußgängerschutz, aber das magere Angebot an Fahrerassistenzsystemen (Modell wird schon seit Jahren gebaut) führt leider nur zu drei Sternen. Er besitzt Front- und Seitenairbags mit Kopfschutz sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer. ESP und ein automatisches Notrufsystem sind zwar Serie, aber weitere nützliche Assistenten gibt es nicht einmal gegen Aufpreis.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.