



BMW Z4 sDrive20i Automatic

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Spricht man von Mittelklasse-Roadstern, denkt man fast zwangsweise an den BMW Z4. Für viele ist und bleibt er ein Traumauto. Aufgrund des eingeschränkten Alltagsnutzens kommt er oft nur als Zweitwagen zum Einsatz. Dass ein Roadster nur zwei Sitze hat und der Gepäckraum klein ausfällt, das überrascht nicht wirklich. Beachten sollte man allerdings, dass BMW nur dann Kindersitze auf dem Beifahrersitz erlaubt, wenn das Fahrzeug optional mit der Beifahrerairbag-Deaktivierung ausgerüstet ist. Einen Z4 sollte man aber nicht zu vernünftig, sondern emotional betrachten. Er ist schick und top verarbeitet. Der Zweiliter-Benzinmotor sorgt mit seinen 135 kW/184 PS in Verbindung mit der Achtgang-Sportautomatik für kräftigen Vortrieb. Der Testverbrauch fällt mit 7,5 l/100 km nicht gerade niedrig aus. Beim ADAC EcoTest reicht es somit nur für drei Sterne. Das Zusammenspiel aus der serienmäßigen Servotronic-Lenkung und dem ebenfalls optionalen adaptiven Fahrwerk sorgt für ein sehr sicheres und agiles Fahrverhalten ohne zu viel an Komfort einzubüßen. Die Karosserie zeigt sich auch auf schlechten Straßen verwindungssteif. Viele Assistenzsysteme, die bei anderen BMW-Modellen erhältlich sind, sucht man beim Z4 leider vergeblich. Der jugendliche Roadster dürfte allerdings von jungen Leuten kaum bezahlbar sein. Der Grundpreis beträgt 39.600 Euro. Darüber hinaus lässt sich das Auto mit einigen tausend Euro individuell ausstatten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi TT Roadster, Porsche Boxster, Mercedes SLK, Nissan 370 Z Roadster.

+ einfache Bedienung, gute Sportsitze, gute Motor-Getriebe-Kombination, sichere Fahreigenschaften, standfeste Bremsanlage, aktive Motorhaube

- ohne optionale Airbag-Deaktivierung keine Kindersitze erlaubt, teure Anschaffung, hohe Unterhaltskosten, eingeschränkter Alltagsnutzen



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,5 Familie

2,7 Stadtverkehr

3,5 Senioren

2,1 Langstrecke

4,6 Transport

1,8 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: September 2014
Text: Stefan Giuliani

3,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

- ⊕ Der BMW Z4 ist mit einem Stahldach ausgerüstet, welches in ca. 20 Sekunden vollelektrisch geöffnet und geschlossen wird. Das Verdeck kann bis 40 km/h bedient werden. Die Karosserie ist solide verarbeitet, wenn auch die Spaltmaße etwas groß ausfallen. Selbst auf sehr schlechten Wegen verwindet sich die Karosserie kaum, leichtes Zittern kann aber nicht unterbunden werden. Auch im Innenraum überzeugt die Verarbeitungsqualität und die Materialauswahl, mit zwei gravierenden Ausnahmen: Die Türtaschen und die Sonnenblenden sind aus billig wirkendem Hartplastik - die Blenden knallen beim Zurückklappen lautstark an den Scheibenrahmen. Die serienmäßige Lederausstattung kann optional erweitert werden, dann ist das komplette Armaturenbrett und auch die Sonnenblenden mit feinstem Leder überzogen. Der Unterboden ist fast vollständig glattflächig, der Motorraum ist gegen eintretenden Schmutz geschützt. Die Tankklappe wird per Zentralverriegelung verschlossen. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, großzügige Schutzleisten schützen die Schweller vor Kratzern. Das optionale Windschott sorgt für einen zugfreien Innenraum bis in hohe Geschwindigkeiten.
- ⊖ Die einteiligen Stoßfänger und die Karosseriefanken sind nicht gegen leichte Rempler oder dagegenschlagende Autotüren geschützt.

4,3

Alltagstauglichkeit

- ⊕ Mit einer Tankfüllung von 55 Litern kann auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von ca. 730 Kilometer realisiert werden. Der Z4 steht serienmäßig auf Runflat-Reifen, mit denen im Falle einer Reifenpanne mit reduzierter Geschwindigkeit bis zur Werkstatt weiter gefahren werden kann. Durch die relativ geringen Abmaße findet man mit dem Z4 gut eine passende Parklücke.
- ⊖ Es dürfen maximal nur 240 kg zugeladen werden. Der Z4 ist weder mit Radmutternschlüssel noch mit Wagenheber ausgestattet. Dachträger sind nicht erlaubt. Zudem kann keine Anhängerkupplung installiert werden. So sind weder Anhänger noch Heck-Radträger erlaubt. Mit nur zwei Sitzen ist der Alltagsnutzen zusätzlich eingeschränkt.

2,4

Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung liefert ein durchschnittliches Ergebnis. Während nach hinten ist die Sicht durch die tiefe Sitzposition und die Überrollbügel stark eingeschränkt ist, fällt der Blick zur Seite gut aus.

- ⊕ Durch die flachen Karosserieenden fällt der Bodenblick vorn wie hinten gut aus - auch niedrige Hindernisse können gut erkannt werden. Der Roadster ist serienmäßig mit hellen Bixenon-Scheinwerfern ausgestattet, welche auch eine Tagfahrlichtfunktion besitzen. Kurvenlicht ist gegen Aufpreis erhältlich. Der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrsabhängig das Fernlicht ein und aus und entlastet somit den Fahrer (im Testwagen verbaut). Ein automatisch abblendender Innenspiegel, sowie automatisch abblendende Außenspiegel sind ebenfalls optional erhältlich.



Für einen Roadster ist der Z4 sogar im geschlossenen Zustand erstaunlich übersichtlich.

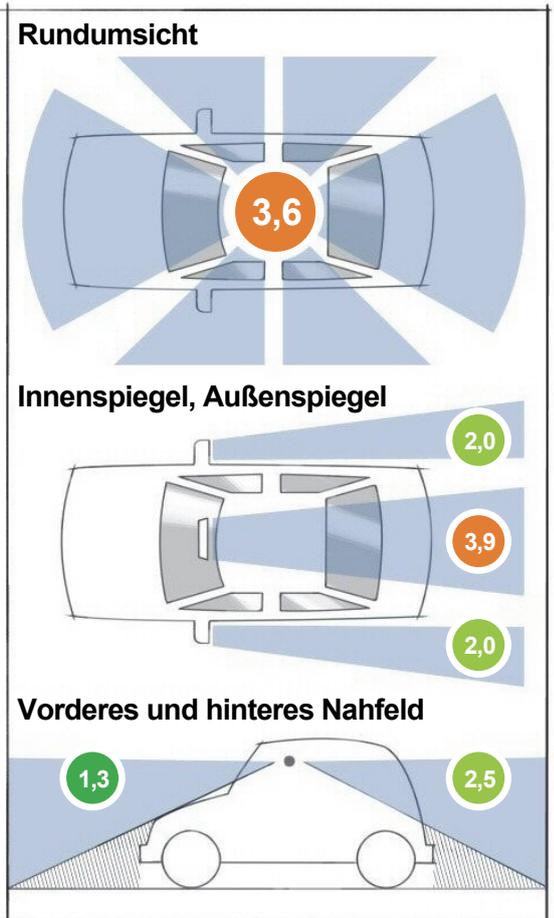
Beide Außenspiegel haben einen asphärischen Bereich, sodass der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Sie sind groß und ermöglichen eine gute Rücksicht. Bei Regen wird die Windschutzscheibe großflächig gewischt. Gegen Aufpreis sind für vorn und hinten Einparkensoren erhältlich, die akustisch und optisch vor Hindernissen warnen.

– Das vordere Fahrzeugende lässt sich durch die sehr lange Motorhaube kaum abschätzen. Auch das Heck ist vom Fahrer nicht einsehbar. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist nur ausreichend. Wegen der tiefen Sitzposition ist die Sicht auf den Verkehr nicht besonders gut. Vor allem bei geschlossenem Verdeck wird der Schulterblick behindert.

3,8 Ein-/Ausstieg

+ Mit dem optionalen "Komfortzugang" muss man die Fernbedienung nur noch bei sich tragen, um in das Fahrzeug zu gelangen. Ent- und Verriegelt wird durch Berühren der Türgriffe. Die Schweller sind flach gehalten. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Auch das Umfeld des Z4 wird im Dunklen ausgeleuchtet (optionales Lichtpaket).

– Wie bei den meisten Roadstern ist auch beim Z4 das Ein- und Aussteigen wenig bequem, weil die Karosserie flach ist und sich die Sitze tief unten befinden. Bei geschlossenem Verdeck stört das flach verlaufende Dach, wodurch man den Kopf weit einziehen muss. Bei geöffnetem Verdeck kollidiert man leicht mit dem Frontscheiben-Rahmen. Die breiten Schweller müssen mit einem großen Schritt überwunden werden. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Haltegriffe am Dach, die vor allem das Aussteigen erleichtern könnten, gibt es nicht.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

5,2 Kofferraum-Volumen*

– Das Kofferraumvolumen beträgt 250 l (gemessen bei geschlossenem Dach). Darin finden drei handelsübliche Getränkekisten Platz. Wird das Stahldach geöffnet, stehen im Kofferraum nur noch 150 l Stauraum zur Verfügung.

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Griff zum Öffnen der Heckklappe ist im BMW-Emblem integriert. Dieses lässt sich klappen und kann dann auch zum Aufziehen der Heckklappe verwendet werden. Beim Schließen wird die Klappe elektrisch ins Schloss gezogen. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums können alle Bereiche gut erreicht werden.

– Der Kofferraum lässt sich nur schlecht nutzen, da das Format zerklüftet ist. Bei geöffnetem Dach erreicht man das Gepäck durch den kleinen Schlitz kaum noch. Das Gepäck muss weit angehoben werden, um es über die hohe Ladekante (70 cm über Fahrbahn) zu hieven. Von innen müssen 29 cm überwunden werden. Der Gepäckraum ist nur schwach ausgeleuchtet.

4,8 Kofferraum-Variabilität

- + Gegen Aufpreis ist eine Durchladeluke mit Skisack und einem speziellen Skihalter erhältlich.
- Der Kofferraum bietet keinerlei Variabilität. Kleine Gegenstände können im Kofferraum nicht rutschsicher verstaut werden, da kein Netz oder ähnliches vorhanden ist. Einzig zwei Gummibänder sind am Kofferraumboden vorhanden.

2,5 INNENRAUM

1,4 Bedienung

+ Der BMW Z4 lässt sich einfach und mit geringem Gewöhnungsaufwand bedienen. Das Lenkrad lässt sich individuell auf den Fahrer einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Mit dem optionalen Komfortzugang wird per Startknopf angelassen, der Schlüssel kann in der Tasche verbleiben. Die Taste ist gut platziert und im Dunkeln beleuchtet. Die großen Rundinstrumente sind gut angeordnet und einwandfrei ablesbar. Die Öltemperatur wird angezeigt. Durchschnittsverbrauch, Reichweite etc. kann im Bordcomputer abgerufen werden. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist gut angeordnet. Alle Funktionen lassen sich einfach anwählen und einstellen, wenn auch das Design vor der Übersichtlichkeit Priorität hatte. Bei geöffnetem Dach schaltet das System automatisch auf die Cabrio-Funktion um, welche auf den offenen Fahrgastraum optimiert ist. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Zeit selbständig ab, wodurch keine Energie verschwendet wird. Die Umluftfunktion wird per Sensor gesteuert. Alle Bedienelemente sind großzügig beleuchtet - zudem wird der Innenraum nachts von der blendfreien Ambientebeleuchtung geflutet (optional mit Lichtpaket). Das aufpreispflichtige Navigationssystem lässt sich gut per iDrive bedienen. Das optionale Soundsystem vermittelt einen guten Klang. Gegen weiteren Aufpreis wäre das HIFI System Professional erhältlich (nicht im Testwagen), welches Hörerlebnis in Premiumqualität bietet. Für die Fensterheber gibt es einen zentralen Schalter, wodurch alle Fenster gleichzeitig betätigt werden können. Licht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord. Am Regensensor kann die Empfindlichkeit eingestellt werden. Zudem lässt er sich deaktivieren, dann steht eine gewöhnliche Intervallfunktion zur Verfügung. Der Lichtschalter ist als Drehwahlschalter ausgeführt, die Tasten der Nebelleuchten liegen daneben. Der Fernlichtassistent kostet Aufpreis. Die Sitze werden gegen Aufpreis elektrisch eingestellt, zudem ist eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen vorhanden (im Testwagen).



Mit 250 l Volumen stellt der Kofferraum des Z4 gerade noch ausreichend Platz für das Gepäck zur Verfügung. Ist das Verdeck geöffnet wird's deutlich enger.



Außergewöhnlich gute Verarbeitung des Innenraums und Funktionalität des Fahrerplatzes kennzeichnen den Z4. Hier ist alles Premium.

Der Platz um die Bedienelemente ist aber etwas knapp bemessen. Mit dem optionalen Ablagenpaket sind die vielfältigsten Staumöglichkeiten im Innenraum vorhanden. Der optionale Tempomat kann einfach über einen Hebel unterhalb dem Blinkerhebel bedient werden, die gewählte Geschwindigkeit wird im Display angezeigt. Die Außenspiegel werden mit einem praktikablen Schalter eingestellt und können angeklappt werden. Die Türen und die Heckklappe werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht richtig verschlossen sind.

– Es fehlt in den Instrumenten eine Kontrollleuchte für das Fahrlicht, die Funktion wird nur im Lichtschalter signalisiert. Das Handschuhfach ist recht klein. Die breite Mittelkonsole behindert beim Anschnallen.

3,6 Raumangebot vorne*

Bei vollständig zurückgefahrenem Fahrersitz finden Personen bis gut 1,85 m bequem Platz. Die Kopffreiheit bei geschlossenem Dach würde auch für größere Personen ausreichen. Durch die tiefe Sitzposition ist das subjektive Raumgefühl nicht optimal.

– Die Innenbreite ist recht gering, wodurch man sich, vor allem bei geschlossenem Dach, etwas beengt fühlt.

5,0 Innenraum-Variabilität

Erwartungsgemäß erlaubt der Innenraum des Roadsters keinerlei Variabilität.

2,0 KOMFORT

2,4 Federung

Der Testwagen war mit dem aufpreispflichtigen adaptiven Fahrwerk ausgerüstet. Es ist gegenüber dem Serienfahrwerk 10 mm tiefer gelegt.

+ Das Fahrwerk zeigt eine ausgewogenere Feder/Dämpfer-Abstimmung. Beim adaptiven Sportfahrwerk lässt sich die Dämpfungsrate einstellen. Im Normalmodus werden Bodenwellen gut abgefedert. Im Sportmodus dringen diese etwas deutlicher durch, die ohnehin geringe Seitenneigung wird nochmals reduziert. Selbst im Sportmodus fühlt sich das Fahrwerk nicht kompromisslos sportlich an, etwas Restkomfort ist immer vorhanden, was man auf Sport+ nicht mehr behaupten kann. In dieser Einstellung zeigt sich der Z4 ausschließlich sportlich. Im Stadtverkehr rollt der Roadster recht komfortabel ab. Auch Kopfsteinpflaster sorgt nicht für große Komforteinbußen.

– Grobe Einzelhindernisse dringen deutlich bis zu den Insassen durch. Es sind dann auch laute Poltergeräusche vorhanden. Fährt man bei schneller Kurvenfahrt über grobe Bodenwellen, quittiert das das Fahrwerk mit deutlichen Vibrationen und Schlägen. Auf feinen Wellen wirkt das Auto recht nervös.

1,4 Sitze

Testwagen mit optionalen Sportsitzen.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen. Die Kontur Sitzflächen ist einwandfrei, für lange Beine lassen sich die Flächen ausziehen. Der Rücken wird von den hohen Lehnen gut gestützt, sie haben gute Kontur, besitzen aber eher sportlichen als bequemen Charakter. Der Seitenhalt in Kurven ist lobenswert, die stabilen Seitenwangen lassen sich in der Breite einstellen. Die straffe Polsterung sorgt für einen guten Sitzkomfort auch auf langen Reisen. Der Fahrer sitzt entspannt, der linke Fuß kann auf einer stabilen Ablage abgestellt werden. Die optionalen Lodosenstützen lassen sich elektrisch in Höhen und Intensität einstellen. BMW verbaut spezielle Leder-Sitzbezüge mit (SunReflective Technology). Sie sollen sich bei direkter Sonneneinstrahlung um 20° C weniger erwärmen als herkömmliche Ledersitze.

⊖ Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

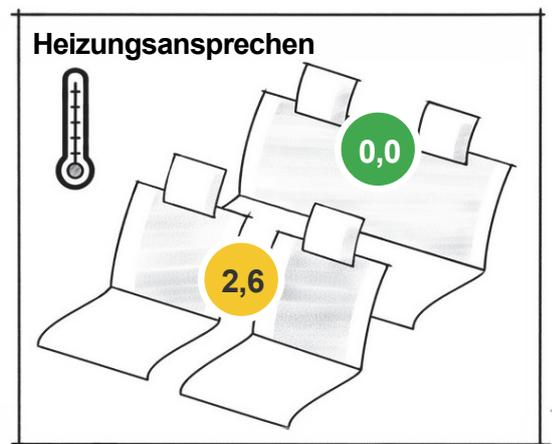
3,0 Innengeräusch

Im geschlossenen Z4 wird bei 130 km/h ein Geräuschpegel von 71,4 dB(A) gemessen. Den Motor hört man unter Last schon deutlich knurren. Windgeräusche oder sonstige Fahrgeräusche fallen nicht übermäßig auf. Öffnet man das Dach steigt der Geräuschpegel deutlich an, was den Cabrio-Fahrer aber im Allgemeinen kaum stören wird.

2,0 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest verpasst der Roadster knapp eine gute Bewertung. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen - es können nur bestimmte Kombinationen angewählt werden (optionale Klimaautomatik).

⊕ Fahrer- und Beifahrer können sich unabhängig voneinander die Temperatur einstellen. Das Cabrioprogramm der Klimaautomatik passt bei geöffnetem Dach die Luftmenge automatisch der Fahrgeschwindigkeit an. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor und der Aktivkohlefilter sorgen stets für gute Atemluft im Innenraum.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der Zweiliter-Turbomotor mit 135 kW/184 PS sorgt für gute Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert er in 4,2 Sekunden. Subjektiv wünscht man trotzdem noch mehr. Das agile Fahrwerk und die exakte Lenkung machen süchtig nach mehr Leistung.

2,0

Laufkultur

+ Die Laufkultur des Reihen-Vierzylinders ist einwandfrei. Weder Vibrationen noch störende Brummfrequenzen sind in großem Maß vorhanden. Der Motor läuft kernig, aber nicht unkultiviert.

1,3

Schaltung

+ Die Achtgang-Sportautomatik von BMW gehört zu den besten Wandlergetrieben, die in modernen Autos verbaut werden. Die Bedienung des Wählhebels funktioniert intuitiv, obwohl der Hebel nach jeder Bedienung in die Mittelstellung zurück kehrt. Es ist eine eigene Gasse vorhanden, um die Gänge manuell zu wechseln - dies kann aber auch per Schaltpaddel am Lenkrad geschehen. Das Getriebe schaltet logisch und ohne nennenswertes Rucken. Die Gangwechsel werden ähnlich schnell wie bei einem Doppelkupplungsgetriebe vollzogen, wenn sich die Getriebesteuerung auch manchmal etwas gegen das Hochschalten wehrt. Das Anfahren klappt dank der feinfühlig Kriechfunktion ebenso sorgenfrei wie der Wechsel in den Rückwärtsgang. Am Berg wird das Auto von der Berganfahrhilfe automatisch kurz festgehalten.

- Ein Start-Stopp-System gibt es nicht.

1,3

Getriebeabstufung

+ Die acht Schaltstufen stellen für jede Geschwindigkeit die richtige Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung ist lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.200 Umdrehungen pro Minute.

1,6

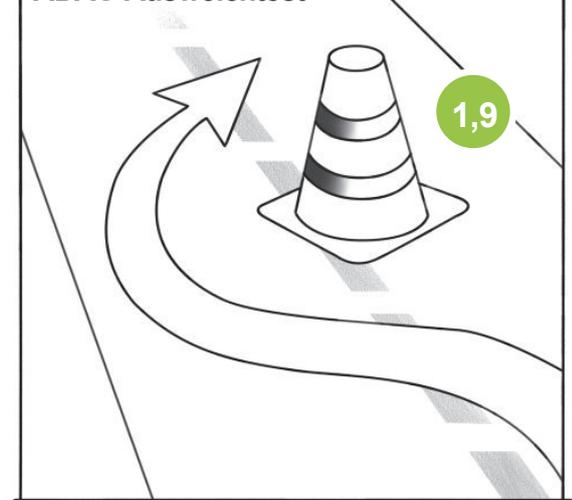
FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

+ Der BMW Z4 reagiert sehr spontan und sicher auf plötzliche Lenkbefehle. Er stabilisiert sich schnell und kommt dabei nicht vom gewünschten Kurs ab. Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfung wird der BMW etwas nervös, es muss aber nur selten leicht korrigierend eingegriffen werden. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Roadster ein nahezu neutrales Fahrverhalten und lässt sich zügig und souverän um den Parcours fahren, nur in der Ausfahrgasse drängt das Heck leicht nach, was aber aufgrund sehr früher ESP-Eingriffe nie kritisch wird. Die Traktion ist dank Heckantrieb und elektronischem Sperrdifferenzial gut. Auf nasser Fahrbahn greift die Traktionskontrolle früh und feinfühlig ein, um beim Anfahren oder beim Beschleunigen aus Kurven durchdrehende Hinterräder zu vermeiden. Diese lässt sich aber komplett abschalten oder auch reduzieren, um Schlupf an der Hinterachse zu erlauben, aber trotzdem im Grenzbereich kontrolliert zu werden. In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Z4 und bleibt deswegen gut kontrollierbar. Lastwechselreaktionen treten auf, können aber jederzeit gut kontrolliert werden.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,6 Lenkung*

⊕ Die serienmäßige Servotronic passt die Lenkunterstützung je nach Geschwindigkeit und Fahrsituation an. Dadurch sind beim Rangieren nur geringe Lenkkräfte erforderlich, während auf der Autobahn die Lenkkräfte verringert und somit das Lenkgefühl erhöht wird. In der Praxis funktioniert dies sehr gut. Die Lenkung spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln fast verzögerungsfrei an und vermittelt sehr guten Fahrbahnkontakt. Durch das aggressive Ansprechen besteht schon fast Gefahr, dass man am Lenkrad zu große Winkel wählt. Der geringe Wendekreis von nur 10,9 m unterstützt die Handlichkeit.

1,5 Bremse

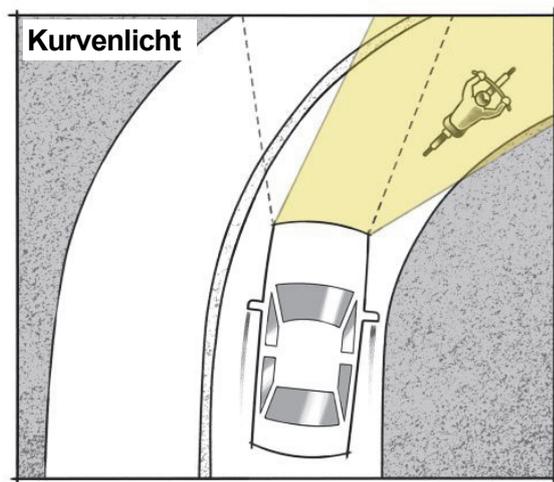
⊕ Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 35,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen Bridgestone Potenza der Größe 225/45R17 91W). Das Ansprechverhalten, die Spurtreue und die Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei.

2,7 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Z4 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Reifen mit Notlaufeigenschaften (Run-Flat-Reifen) und ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über Raddrehzahlvergleich ein Druckverlust an einem Rad erkennt, sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Dynamisches Kurvenlicht ist gegen Aufpreis lieferbar. Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Der Motor kann nur gestartet werden, wenn die Automatik auf P steht und die Bremse betätigt wird, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert wird. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen.

⊖ Nur wenige Fahrassistenzsysteme werden angeboten. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Fahrzeug ist mit Front- und Thorax-Seitenairbags inklusive Kopfschutz ausgestattet. Dadurch sollten zufriedenstellende Crashergebnisse erreicht werden (Crashtest nach EuroNCAP liegt nicht vor). Die in die Lehnen integrierten Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Körpergröße von fast 1,90 m, bei geringem Abstand zum Kopf. Seatbelt-Reminder auf beiden Sitzplätzen ermahnen zum Anschnallen. Das Überrollschutzsystem hinter den Kopfstützen schützen die Insassen bei einem Überschlag. Im Fall einer Airbag-Auslösung oder per Knopfdruck wird ein Notruf abgesetzt und der Kontakt zu den Fahrzeuginsassen gehalten, wodurch die Rettungskette effizient eingeleitet werden kann (Intelligenter Notruf Serie).

⊖ An den Klapp-Türgriffen kann im Notfall nicht viel Zugkraft aufgebracht werden.

5,0 Kindersicherheit

– Die Beifahrerairbags sind nicht abschaltbar. Isofix und ein Schlüsselschalter zur Deaktivierung des Beifahrerairbags sind nur gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen vorhanden). Kindersitze können zwar lagestabil befestigt werden, laut Betriebsanleitung ist die Verwendung von Kindersitzen ohne Beifahrerairbag-Deaktivierung aber nicht erlaubt.

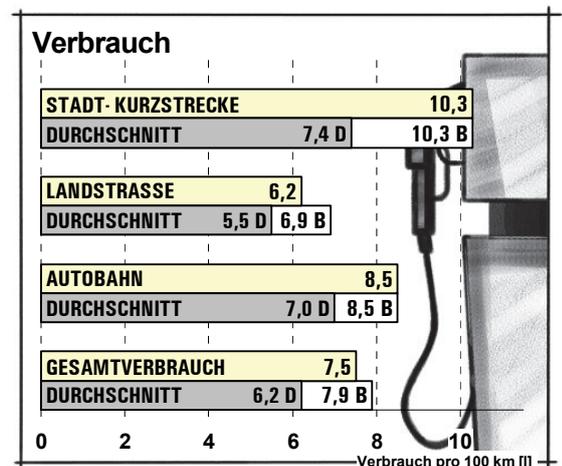
2,0 Fußgängerschutz

+ Die aktive Motorhaube wird bei einer Fußgängerkollision automatisch angehoben und verhindert somit, dass der Körper mit harten Bauteilen unterhalb der Haube kollidiert.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der BMW Z4 sDrive 20i mit Automatikgetriebe verbraucht im Schnitt 7,5 l auf 100 km. Mit einer CO₂-Bilanz von 207 g/km erhält das Fahrzeug beim ADAC-EcoTest nur 21 Punkte in diesem Kapitel. Außerorts beträgt der Verbrauch 6,2 l/100 km, auf der Autobahn 8,5 l/100 km. Der innerstädtische Verbrauch liegt bei 10,3 l/100km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,8 Schadstoffe

+ Die geringen Schadstoffanteile im Abgas sorgen beim ADAC EcoTest für 42 Punkte im Kapitel Schadstoffe. Insgesamt erhält der Z4 mit 63 Punkten drei Sterne beim ADAC EcoTest.

4,0 AUTOKOSTEN

4,7 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten errechnet. Der nicht gerade niedrige Verbrauch von relativ teurem Super Plus treibt die Betriebskosten sehr weit nach oben.

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Vierzylinder-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem Z4 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

3,3 Wertstabilität*

Im Klassenvergleich lässt der Z4 im vierjährigen Kalkulationszeitraum nur einen durchschnittlichen Restwertverlauf erwarten.

5,2 Kosten für Anschaffung*

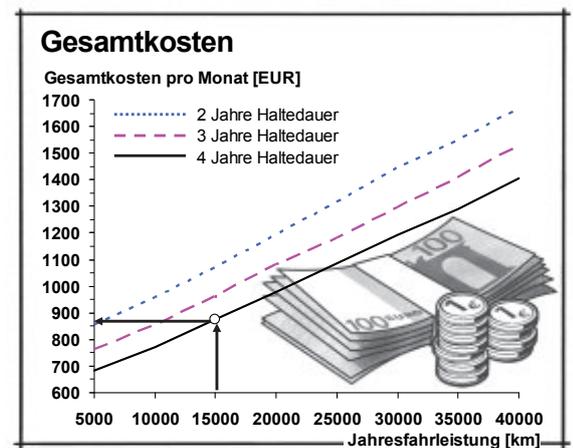
⊖ Mit einem Grundpreis von 39.600 Euro dürfte der BMW Z4 sDrive20i vor allem bei den jüngeren Fahrern oftmals nur ein Wunschtraum bleiben. Die Preisliste ist lang und teuer - individualisiert man den Z4 mit Zusatzausstattung, so steigt der Preis schnell im fünfstelligen Bereich an.

2,3 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen erfreulich überschaubar aus. Vor allem die Kfz-Haftpflichtversicherung ist sehr günstig (Typklasse 13). Aber auch die Kaskoklassen sind noch überschaubar (VK: 21/TK: 20). Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 168 Euro.

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Teuer in der Anschaffung, hohe Betriebskosten und die dazu nur durchschnittliche Wertstabilität sorgen für hohe absolute monatliche Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 874 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	sDrive18i	sDrive20i	sDrive28i	sDrive35i	sDrive35is M DKG
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	4/1997	6/2979	6/2979
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	180 (245)	225 (306)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1250	270/1250	350/1250	400/1300	450/1500
0-100 km/h[s]	7,9	6,9	5,7	5,2	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	221	235	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 S	6,8 S	6,8 S	9,4 S	9,1 S
CO2 [g/km]	159	159	159	219	211
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/21/20	13/21/20	13/26/25	13/26/25	13/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	168	168	168	308	292
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	813	847	969	1141	1234
Preis [Euro]	34.250	37.250	44.250	49.900	57.900

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,3/6,2/8,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	159 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	207 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4239/1790/1291 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1955 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/240 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250 l/250 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	730 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	539 Euro
Monatliche Gesamtkosten	874 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/21/20
Grundpreis	39.600 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.350 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	1.230 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	750 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	310 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne (Kopf/Thorax)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	220 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (+ Airbagschalter)	90 Euro
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/580 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.590°
Sitzbezüge, Leder	Ab 1.290°
Skisack/Durchladeluke	210 Euro°
Windschott	290 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	690 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,6	Fahreigenschaften	1,6
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,8
Alltagstauglichkeit	4,3	Lenkung*	1,6
Sicht	2,4	Bremse	1,5
Ein-/Ausstieg	3,8	Sicherheit	2,7
Kofferraum-Volumen*	5,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kofferraum-Variabilität	4,8	Kindersicherheit	5,0
Innenraum	2,5	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	1,4	Umwelt/EcoTest	2,9
Raumangebot vorne*	3,6	Verbrauch/CO2*	3,9
Raumangebot hinten*	0,0	Schadstoffe	1,8
Innenraum-Variabilität	5,0		
Komfort	2,0		
Federung	2,4	AUTOKOSTEN	4,0
Sitze	1,4	Betriebskosten*	4,7
Innengeräusch	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Klimatisierung	2,0	Wertstabilität*	3,3
Motor/Antrieb	1,6	Kosten für Anschaffung*	5,2
Fahrleistungen*	1,7	Fixkosten*	2,3
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,0
Schaltung	1,3		
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen