Joep de Heer
28 oktober 2019

Comeback

Ruim 10 jaar moesten we wachten op de derde generatie van de Z4. BMW heeft, met enige hulp van Toyota, ruim de tijd genomen om het volgende model op de markt te brengen. Het terugbrengen van de Z4 is een zeer doordachte keuze van het merk uit Beieren. Met dit model moet namelijk het sportieve karakter van de autobouwer onderstreept worden. Waar de vorige generatie nog vooral gericht was op flaneren langs de boulevard, wil BMW met de nieuwe generatie juist inzetten op sportiviteit. Maar is de Z4 echt zo sportief? Dat gaan we uitzoeken. Dak eraf, motor aan en op zoek naar mooie wegen!

Niet te vergelijken

Een vergelijking trekken met de voorgaande modellen is praktisch onmogelijk bij deze nieuwe Z4. Iedere vorm van overeenkomst is spoorloos verdwenen. Ook van de samenwerking met Toyota is weinig zichtbaar. Toyota bouwde een coupÃ©, de Supra, en BMW zette in op een cabrio, de Z4. Daarmee proberen de beide fabrikanten uit elkaars vaarwater te blijven. Dat is qua uiterlijk goed gelukt, want de modellen hebben weinig overeenkomsten.

Het enige dat ze gemeen hebben is dat ze allebei tweezitters zijn. Het design van de Z4 is daarmee niet minder besproken. We hebben gedurende de testperiode allerlei meningen voorbij horen komen. We kunnen niet om het feit heen dat de auto opvalt. De neus is zeer langgerekt, met aan de voorzijde twee lange platgedrukte nieren. De zitpositie van bestuurder en bijrijder komt in de buurt van de achteras en de vorm van de achterzijde is zeer scherp opgezet. De platgedrukte achterlichten doen ons denken

aan de nieuwe 3-serie. Daarbij doen de grote vierkante uitlaatpijpen vermoeden dat de auto menig stoplichtsprint zal winnen. De meningen kunnen verdeeld zijn, maar sportief oogt hij absoluut.

Het hoognodige

Snel instappen maar; we kunnen niet wachten om de zescilinder te starten! Je moet jezelf eerst diep laten zakken voordat je in aanraking komt met het leder van deze sportwagen. Gelukkig is de auto niet afgestemd op de gemiddelde lengte van een Japanner en kan zelfs een persoon van 1,95 meter nog een comfortabele zitpositie vinden. De binnenkant is vrij herkenbaar als je eerder in een BMW van de 'nieuwe generatie' hebt gezeten. De analoge klokken achter het stuur hebben plaatsgemaakt voor een digitaal scherm dat eenvoudig oogt. De personalisatiemogelijkheden voor dit scherm ontbreken. Enkel bij het verwisselen van de rijmodi zijn er veranderingen waar te nemen in kleur en samenstelling. Voor eenieder die voor het eerst in de Z4 stapt is

de bediening direct duidelijk. Eindeloos zoeken naar de juiste knoppen is niet nodig omdat alles op een logische plek te vinden is. Om het infotainmentscherm in het midden van het dashboard te bedienen kunnen zowel de grote draaiknop op de middenconsole als de knoppen op het stuur worden gebruikt. Natuurlijk kun je desgewenst ook gewoon het touchscreen gebruiken.

De enige teleurstelling zijn de opbergvakken voor de meegebrachte spullen, of eigenlijk het gebrek daaraan. De bergruimte in de deur is ondiep en ook onder de armsteun valt de ruimte tegen. Het kleine vak tussen de stoelen in is lastig bereiken en alles in het dashboardkastje proppen is onpraktisch. Er zit niets anders op dan de spullen op te bergen in de kofferbak. Met 281 liter inhoud is deze lekker ruim voor een gemiddelde roadster; prima voor twee kleine rolkoffers en een goede fles bubbels.

Pretmachine

Woorden vinden voor een gevoel is moeilijk. Probeer bijvoorbeeld maar eens 'liefde' te omschrijven. Hetzelfde is het geval bij deze Z4 als je achter het stuur hebt plaatsgenomen en de zescilinder benzinemotor met 340 pk en 500 Nm koppel tot leven hoort komen. Je voelt een rilling, trekt een glimlach van oor tot oor en iedere vezel in je lichaam zet zich aan om deze auto in 4,5 seconden van nul tot honderd te katapulteren. Op de achtergrond word je ondertussen aangemoedigd door het geluid van de uitlaat. Of er nu sprake is van regen of zonneschijn, het is altijd een plezier om achter het stuur van deze pretmachine te stappen. De auto rijdt zoals je van een roadster mag verwachten; strak op het asfalt bij snelheid en gemakkelijk uit te breken in de bochten. Uiteraard hangt dit volledig samen met de rijmodus die door de bestuurder is geactiveerd. De Sport + modus is het meest hardcore; alle kleppen staan open, het onderstel is spijkerhard en je voelt werkelijk alles in je stuur. Schakel je over naar Eco dan lijkt de M TwinPower Turbo te transformeren in een 116i en is er van het geplof en gesis weinig meer over; lekker gunstig voor je verbruik.

Dat je de BMW Z4 M40i niet moet gaan rijden als je wil besparen op je brandstofkosten mag duidelijk zijn. Ondanks het gewicht van 1510 kg is een gemiddeld verbruik van 1 liter op 10 kilometer de realiteit. Nu moeten we toegeven dat er gedurende de testperiode niet echt zuinig omgegaan is met de brandstof. Wellicht zal bij dagelijks -rustig- rijgedrag het brandstofverbruik nog enigszins te beperken zijn. Wij konden ons echter niet inhouden.

Drie smaken

Het motorenaanbod rondom de Z4 is overzichtelijk. Er zijn drie varianten verkrijgbaar: de sDrive20i, sDrive30i en M40i, allemaal enkel geleverd met automaat. Respectievelijk hebben de modellen 197, 258 of 340 pk. De eerste twee motoren hebben vier cilinders en een motorinhoud van 2,0 liter, laatstgenoemde is een 3,0 liter zes-in-lijn. De prijzen voor de viercilinders ontlopen elkaar met 52.345 euro en 55.975 euro niet veel. Anders is het met de bijna 80.000 euro die je aftikt voor de topmotorisering. Vervolgens volgen de bekende Duitse optielijsten die de prijs nog even flink kunnen opdrijven. Zo zal de afgebeelde testauto je 92.013 euro kosten. Opties die de prijs verhogen zijn de 'Saphirschwarz' metallic lak, het audio media pack, safety pack en het head-up display, die stuk voor stuk rond de duizend euro kosten.

Zet je de BMW naast concurrenten als de Jaguar F-Type of Porsche 718, dan wordt de prijs behoorlijk genuanceerd. De 718 Boxster S PDK levert je een vermogen van 350 pk

en een nul tot honderd sprint van 0,3 seconden sneller dan de BMW. De prijs van dit model start bij 90.000 euro als kale auto. Exact hetzelfde bedrag als betaald wordt voor de standaard F-Type Convertible 3.0 V6 S. Ga je de Porsche en Jaguar vergelijkbaar aankleden als de BMW, dan zit je zo op de 120.000 euro. Toch geen gekke keuze, die Z4. Voor de aardigheid pakken we ook de instapprijs van de Toyota GR Supra er even bij, de Z4 en Supra blijven tenslotte broertjes. Met 82.000 euro stap je in een Supra en zijn er stukken minder opties beschikbaar. Met de Supra bespaar je waarschijnlijk zo'n 8.000 euro in vergelijking met de Z4, maar heb je wel een gesloten dak.

Cocktail

De BMW Z4 is helemaal terug van weggeweest. Als M40i heb je alles wat je nodig hebt in een heerlijk pakket. Zo kom je nooit vermogen tekort door de zescilinder met 340 pk, is er een fantastische achttraps automaat van ZF aanwezig en klinken de plofjes uit de uitlaat als muziek in de oren. De auto ademt werkelijk sportiviteit, dat alles terwijl de

prijs onder de 100.000 euro blijft. Zie dat maar eens voor elkaar te krijgen bij de concurrentie. Ben je echter geen fan van 'oneindige hoofdruimte', dan kun je de Z4 niet krijgen met een vast dak, iets wat bij de concurrent wel mogelijk is. Wellicht kan een bezoek aan de Toyota-dealer dan een uitkomst zijn. Ben je in de race voor een sportieve roadster die ook prima als dagelijkse auto ingezet kan worden? Dan vormt de Z4 voor jou de perfecte cocktail.

Plus

+ Heerlijke rijdersauto
+ Fantastisch geluid
+ Relatief goedkoop

Min

- Zeer beperkte bergruimte
- Prijzige opties